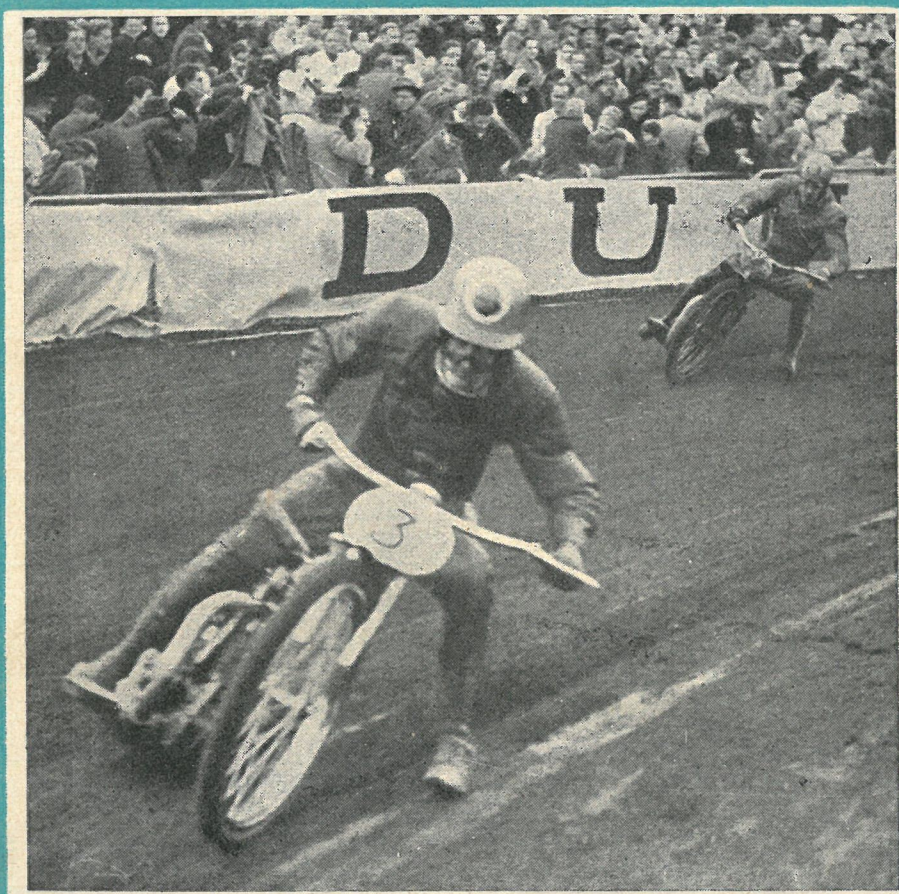


MOTOR ^{or} Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



MAJ

1949

4. AARG.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
Zonerne — for sidste gang	1
Turistudveksling mellem motorfolk	3
Verdens mindste sidevognskøretøj	6
Engelsk T. T.-kører om dansk motorsport	8
Må jeg få ordet	11
Repræsentantskabsmødet i D. M. U.	16
Repræsentantskabsmødet i S. M. U.	18
De nye regler for T. T.-løbet	19
Uro omkring skandinavisk deltagelse i verdensmesterskaberne	22
Sporten	23
Gladsaxe- og Gentofte løbenes åbning	24
Løbskalenderen	28
Guide Michelin	29
Fra klubberne	30

SPECIELT TIL ANNONCØRERNE:

De har nu bladet i »MOTOR OG SPORT«, Danmarks Motor Unions officielle — og eneste — medlemsblad.

Det udgår i 7.500—8.000 eksemplarer og må således regne med en læserkreds på ca. 25.000—30.000.

Hvert eneste eksemplar kommer i hænderne på en eller flere læsere, for hvem motorkøretøjet er en — man kan næsten sige hellig — livsinteresse. For dem og deres motorkøretøj er det bedste ikke for godt.

Har De en vare, De kunne ønske præsenteret for denne kræsne skare af virkelige kendere, da er stedet, hvor De skal henlede opmærksomheden på Deres firma, det blad, der går direkte til denne store forbrugerkreds —

MOTOR OG SPORT

*Danmarks Motor Unions
officielle Medlemsblad.*

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

MAJ

4. årgang

Zonerne - for sidste gang!

Har man kendt mage til tåbeligt tøjeri, som det lapperi med zoneordningerne?

Under stadigt pres fra offentligheden må handelsministeren gang på gang slække på de snævre zone-grænser og gøre zonerne større og større. Efter den første udvidelse kom der en tillægs-udvidelse og nu, mens disse linjer skrives, ser det ud til, at der også bliver gennemtruffet en vis feriekørsels-tilladelse over hele landet. Ordningen kendes fra Norge, og vi skal ikke længere skjule, at et forslag om en lignende ordning for Danmarks vedkommende allerede i begyndelsen af marts blev forelagt handelsminister Jens Otto Krag — ganske vist uofficielt, men dog alligevel temmelig direkte — af Sjællands Motor Union.

Men alle disse urimelige lapperier — er de i virkeligheden andet end en manifestation af handelsministerens dårlige samvittighed?

Nej, de er ikke!

Vi redegjorde i sidste nummer af MOTOR OG SPORT udførligt for, hvorfor zonegrænsernes opretholdelse på nuværende tidspunkt er ganske urimelig. Vil handelsministeren nu yderligere til at fire på zoneordningen for at dulme sin samvittighed og sin sunde sans — og vi regner da rigtignok med, at han stadig har begge dele i behold — så ejer vi ikke længere ord hårde nok til at fordømme de sidste zonegrænse-ordningers bevarelse.

Handelsministeren vil nemlig nu ikke længere være i stand til at give en eneste saglig begrundelse for, at han ikke skulle kunne give helt los.

Det sædvanlige refræn, han — og ofte med fuld berettigelse — plejer at croone ud over offentligheden: *dollars manglen*, det dur ikke mere. For den nuværende ret vide zoneordning, suppleret op med en trøste-godte i form af fri feriekørsel — det betyder i virkeligheden praktisk talt meget fri kørsel. Den forskel i benzinforbruget, der eventuelt måtte være mellem den udvidede zoneordning med påklistret feriekørsel — og så fri kørsel overalt, den vil vise sig at være så ringe, at den ikke kan måles.

Den eneste kørsel, handelsministeren eventuelt vil kunne skade med bibeholdelse af de sidste kørselsrestriktioner, er lastbilkørslen, der hjælper hele det danske samfund i genopbygningen og eksportbestræbelserne.

Allerede længe har man haft det indtryk, at de lokale politimyndigheder rundt om i landet har taget lempeligt på kontrolleringen af kørselstilladelserne på køretøjerne. Er det virkelig tilfældet, at de udøvende myndigheder i et så velordnet og velledet samfund, som det danske, udøver en stiltiende sitdown-strejke over

for de lovgivende myndigheders forordninger på grund af disses urimelighed ... ja, så kan vi vel næppe komme længere ud.

Handelsministeren har tidligere erklæret motorkørslen sin uskrømtede kærlighed. Beklageligt, at han i så udpræget grad handler stik imod sin kærligheds-erklæring. Muligt skyldes det, at hans parti har ladet ham høre derfor — i visse kredse betragtes motorkøretøjet stadig som en utilstedelig luksus. Det hører måske også med til en politikers gode diplomatiske levemåde at sige et — og gøre (eller lade være med at gøre) noget andet.

Hr. Krag må altså have andre motiver end de virkeligt saglige for stadig at holde motorkørslen i spændetroje — hvad enten de så er rent politiske eller måske bare trafik-politiske. En fortsat zone-ordning kan kun blive tolket som en Kraghsk kærlighedserklæring til en restriktion — for restriktionens skyld.

Forhåbentlig er det sidste gang, vi behøver at besvære os over zoneordningerne her i bladet. Lad os håbe, at de sidste skranker er faldet, når det næste nummer af bladet foreligger. Ellers står det for sløjt til med den sunde fornuft i Dannevang.

Red.

På grund af . . .

Redaktionen beklager på grund af overvældende stofmængde fra repræsentantskabsmoderne og ved motorsæsonens vellykkede åbning at måtte udskyde en del artikelstof — bl. a. påbegyndelsen af de lovede rejseartikler.

Randers Motor Sport

— gør herved opmærksom på:

— at bakkeløbet i VOLKS MØLLE afholdes st. bededag den 13. maj (og ikke som anført i løbskalenderen den 15. maj). Kørere, som ingen propositioner har fået, og som ønsker at deltage, bedes gennem deres klub henvende sig til Sv. Aage Thomsen, Borgergade 8, Randers. Telf. 3411.

Bakkebanen er den samme, der køres på ved Danmarks-mesterskabet den 2. oktober.



Kan der oprettes en turistudveksling

MELLEM MOTORFOLK?

En idé, der nu har fået aktuel interesse

DEN TANKE, der her opkastes, er ganske uofficiel, den er ikke udsprunget fra officiel og kompetent DMU-side, men stammer fra en begejstret motormand, der ikke ved noget bedre, end at tilbringe sine ferier i udlandet med sit motorkøretøj. Og som — notabene! — gerne vil gøre det så billigt, som muligt.

Men om den vinder genklang, da må formentlig DMU træde officielt til som formidler af dens realisering. Dens lykkelige gennemførelse står og falder altså med læsernes reaktion, om den hos medlemmer under DMU falder i god

jordbund. Thi vises der herfra virkelig interesse for sagens gennemførelse, da må Danmarks Motor Union sikkert til at gøre en indsats for at føre den ud i livet.

Så derfor beder vi de læsere, som mener sig interesseret i dette forslag, om at give deres mening tilkende overfor redaktionen, så man her i medlemsbladet kan lodde stemningen for og imod, så det een gang for alle kan blive afgjort, om der er nogen grobund for at søge idéen bragt til udførelse. Om den kort sagt er levedygtig.

Emnet er: Er det muligt at søge gennemført en turistudveksling mellem medlemmerne af klubberne under — i første omgang — de nordiske motorunioner?

Chancerne for nu atter at komme til udlandet på ferie har naturligvis gjort dette spørgsmål særligt aktuelt, selv om det vel burde have ligget latent i flere år.

Formålet med et sådant arrangement skulle i første række være det, at de nordiske motorfolk ved gensidige gæstebesøg i hinandens hjem, ikke ville støde på kvaler og vanskeligheder med hensyn til hotelmulighed (hvilket — navnlig i højsæsonen — kan være et problem), men man ville på denne måde også kunne få meget mere ud af sin sparsomme valuta.

Hvordan kunne det gennemføres?

Princippet i en sådan udveksling er selvfølgelig, at man modtager en eller flere gæster i sit hjem et vist aftalt antal dage — og så til gengæld aflægger et besøg i den pågældendes hjem et lignende tidsrum. Altsammen efter en forud aftalt plan.

Der er to hovedformer, hvorpå man

kan praktisere denne turistudveksling: man kan enten modtage gæster i sit hjem, mens man selv er hjemme (hvis man har plads til det); det har den fordel, at man kan være lidt for dem som vært, vise dem rundt, udveksle synspunkter og meninger etc. — eller man bytter lejlighed med dem samtidigt, således at man i overført betydning »lægger nøglen under måtten«; i praksis kan dette gøres på den måde, at ens bekendte optræder som »tillidsmand« og viser gæsten tilrette m. h. t. rationeringskort, indkøb etc. En kombination af disse to former har man, hvor man er så heldig at disponere over et sommerhus foruden sin lejlighed. I dette tilfælde vil gæsten kunne bo i lejligheden, mens man selv bor i sommerhuset — eller omvendt. Der foreligger endelig den mulighed, at vi her fra Danmark, som kvittering for norske eller svenske gæster, vil kunne få lejlighed til en vinterferie i en fjeldhytte hos vore nordiske venner.

Hvornår bør unionerne træde til?

Der er vist i og for sig ingen grund til at komme nærmere ind på enkelthederne i et sådant arrangement. De mange og store fordele, det frembyder er så umiddelbare og indlysende, at enhver selv kan tænke sig til dem. At man vil kunne få meget mere ferie ud af sine penge på denne måde er soleklart — og man får gennem en sådan ordning lejlighed til på en grundig måde at lære vore nabolande at kende ... man kommer for et kortere tidsrum til at leve sig ind i et fremmed milieu, lever dette folks dagligliv og kan samtidig gøre lige så mange og så lange udflugter rundt i landet, som man nu har lyst til.

Og at en sådan gæsteudveksling også vil medvirke til at fremme den mellemfolkelige forståelse og knytte vore folk nærmere til hinanden, derigennem, at vi kommer til at »leve hinandens dagligliv« er udenfor enhver tvivl.

I første omgang tilkommer det altså medlemmerne at tilkendegive, om der evt. skal arbejdes videre med sagen, for at der kan komme gang i en sådan turistudveksling. Send et par linjer til redaktionen, så vi kan lodde stemningen. I anden omgang — d. v. s. hvis interessen virkelig er tilstede — må det så tilkomme unionen at tage affære ved at søge kontakt med de nordiske søster-

organisationer, for at man der kan sondere stemningen og træde aktivt til.

I sidste instans må så den praktiske realisering løbe af stabelen. Den rent direkte løsning af opgaven må da formentlig ske på den måde, at de, der ønsker at »bytte fædreland« i deres ferie, til unionen indsender ønske herom med en kort formulering af de positive facts: antal personer, tidspunkt, den egn, man kunne ønske at besøge — hvor man selv bor og kan modtage sine gæster og hvilket tidspunkt, der passer bedst. Selvfølgelig har *alle* egne af landet turistmæssig interesse.

Unionen videregiver da sådanne oplysninger til unionen i det land, man ønsker at gæste og de offentliggøres i næste nr. af denne unions medlemsblad. Kommer der rigtig skred i denne udvikling vil det altså sige, at de nordiske unioners medlemsblade hver for sig skulle bringe lister — og helst *lange* lister — fra de øvrige nordiske lande (men naturligvis *ikke* fra eget land).

Er der interesse tilstede for et sådant forslag?

Skulle vi så ikke forsøge at få det realiseret *nu*?

Giv venligst lyd fra Dem! — men bemærk redaktionens nye adresse!

C.

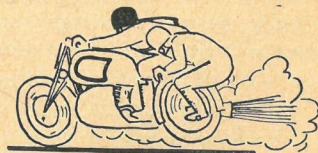
MOTORSÆSONENS STORE BEGIVENHED

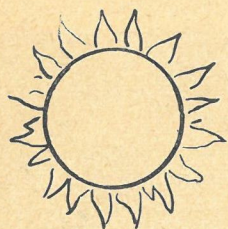
er

Scrambleløbene i Vinderød ved Frederiksværk

Åbningsløb
søndag d. 15. maj kl. 14³⁰

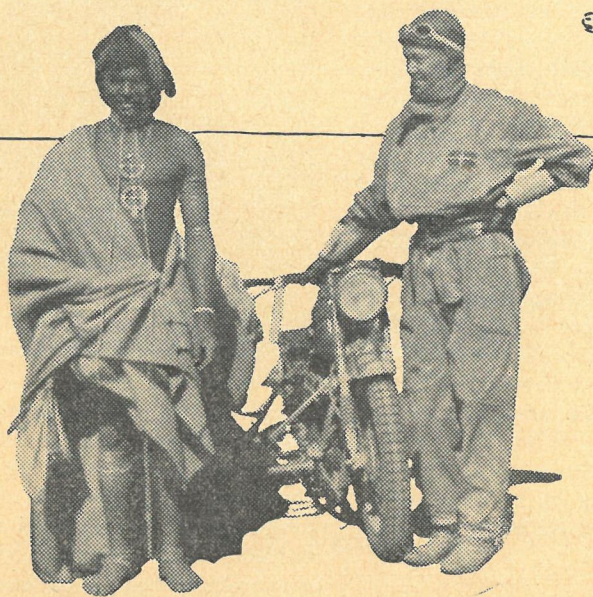
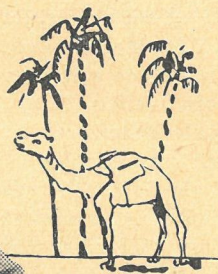
Arrangør:
Frederiksborg Amts Motorklub





Alle store Motorpræstationer
muliggøres ved Maksimums-
ydelse baade af Mand og Mate-
riel. Derfor valgte den unge
Dansker, Jørgen Bitsch, f. eks.
ogsaa DUNLOP DÆK til sin
Motorcykle til sin Tur gennem
Afrika fornylig.

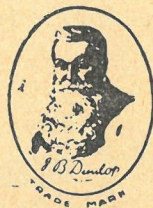
Dunlop Dæk kan man stole paa.



Bestem Dem for

DUNLOP

Dunlop Rubber Co. A/S - Vennemindevej 30 - Kbhvn. Ø.



Et 98 ccm.^s sidevogns køretøj

med flexibel sidevognsophængning

Vi har også herhjemme stiftet bekendtskab med de små barokke »Corgi«-motorcykler, en fremtoning, der ligner en krydsning mellem en grævlingehund og en u-båd med periskoperne hejst. Nu har en englænder, mr. B. H. Kimberley, K.V.P. Motors Ltd., Acton W. 3, konstrueret en sidevogn til den kun 98ccm store (eller lille) motorcykle. Man skulle synes, det var en absurd tanke, men man har dog alligevel fået ganske tiltalende og tilfredsstillende resultater ud af dette eksperiment. Sidevognen er tilmed »flexibel«, som det vil fremgå af billedet. Det føles derfor ikke som at køre en bil eller et sidevognskøretøj at manøvrere den, den håndteres akkurat som et solo-køretøj — kører måske endda lidt bedre om hjørnerne end en solomaskine. Sidevognen kan af- og tilkobles på 5 minutter — og for ældre eller lidt svære mennesker giver det en tryghedsfølelse med det ekstra støttehjul — og samtidig er bagagespørgsmålet løst.

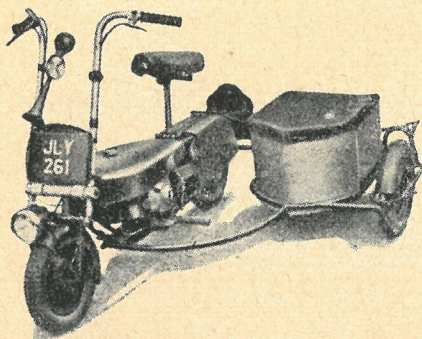
Sidevognen koster ca. 400 kr., den vejer ca. 12—13 kg og er beregnet til at laste indtil 25 kg. Af hensyn til side-

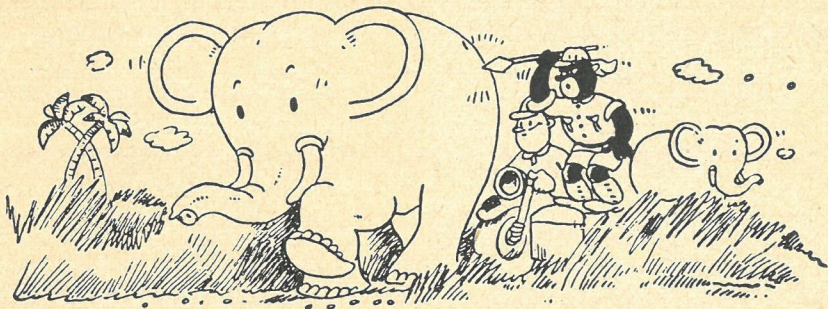


vognen er gearingen ændret fra 5.82:1 til 6.82:1 gennem en udskiftning af tandhjulet på baghjulet.

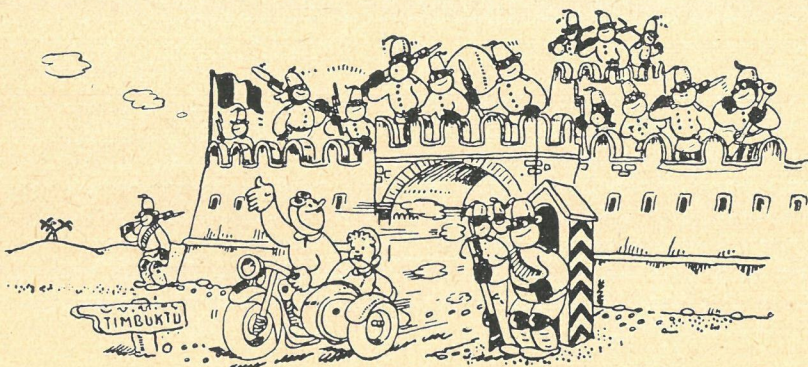
Af billederne at dømme synes det, som om opgaven med at fremstille et 98 ccm sidevognskøretøj er løst på en yderst smuk og tiltalende måde.

Allerede nu kan »Corgi« fabrikkerne meddele, at de første 10.000 »Corgi«-motorcykler er sendt på markedet. Enhver, der mødte op med planer om at producere tusinder af motorcykler, kun forsynet med en så spød og spinkel motor og med kun eet gear, må have stødt på kolossale fordomme og modstand — så megen større ære og hæder tilkommer der fabrikkerne Brockhouse og Olding, at de turde investere så betydelig kapital i produktionen; de kan nu med succes'en samtidig notere sig en af de største propagandamæssige og salgsmæssige rekorder i engelsk industris mangeårige historie.





NIMBUS HAR GENNEMKØRT AFRIKA



NIMBUS HAR BESEJRET SAHARA

Se Verden fra en

NIMBUS

AKTIESELSKABET FISKER & NIELSEN . KØBENHAVN F.



O. S. Scott i Quarter Bridge-svinget under T. T.-løbet.

For en halv snes år siden sejlede motorenthusiasten, bogtrykker *Hans Johansen* over Storebælt sammen med en engelsk indregistreret BMW. Han så ikke noget til dens indehaver, men da han strøg fra færgen tværs over Sjælland for østgående kunne han mærke, han havde BMW'en i baghjulet — og han havde ingen mulighed for at ryste den af.

Da han nåede Damhussøen, standsede han op for at spørge følgesvenden, om han kunne hjælpe ham tilrette med noget i København. Manden sagde »tak« og blev hjulpet med hotel og var om aftenen gæst hos sin vejviser.

Et motorvenskab begynder . . .

Således indledtes venskabet mellem *Hans Johansen* og den engelske TT-kører *O. S. Scott*. Han var på vej over for at kigge på Saxtorpløbet — og dertil fulgtes de to motorsportsfolk. Siden udviklede der sig en kammeratlig brevsveksling mellem de to, som kun blev afbrudt af Hitlers mellemkomst . . . den handlede vel mest om motorcykler og motorsport (Scott kørte bl. a. dengang også på Brookland). Under krigen fik Scott travlt med en ganske særlig og

Engelsk TT-kører

kigger på dansk motorsport

En samtale om løst og fast
med **O. S. Scott**.

I sidste års T.T.-løb på øen Man deltog de to danske kørere *Svend Aage Sørensen* på sin *Excelsior* og *N. V. Jensen* på *Velocette*. De to gamle, drevne kørere har atter i år indgivet deres anmeldelse, ivrige efter endnu en gang at tage turen derover og være med i dette alle tiders største og mest krævende motor-race. Sidste år blev de henholdsvis nr. 23 og 47 — og det er slet ikke så ringe i det felt af fine, professionelle fabrikskørere.

Danmark har i disse dage været besøgt af den fine engelske T.T.- og racerfører *O. S. Scott*, der her i en samtale med »Motor og Sport« bl. a. fortæller lidt om sit indtryk af dansk motorsport. Han stiller sig navnlig uforstående overfor de lovgivende og importbevillende myndigheders ubarmhjertigt afvisende holdning overfor dansk motorcykle-kørsel.

Ved CAR—

farlig form for motorkørsel, idet han meldte sig som frivillig ordonnans og var med de steder, hvor det gik virkelig varmt til, blandt andet ved Dun-kerque.

Omkring påske har han atter været i Danmark for at besøge sine gamle venner i Virum, før han starter løbs-sæsonen, der omfatter et kvart hundrede store landevejsløb i England og på kontinentet; han lægger ud den 1. maj i Belgien for derefter en uge senere at starte i Barcelona; næste start er atter i Belgien — og den næste igen i Spanien, derfra til Frankrig . . . og naturligvis vil han vise sig både på sin 500 ccm *Norton* og sin 350 ccm *Velocette* i TT-løbet på Man.

Det bliver en travl sæson for ham. Sammen med *F. Fry* vil han i sin dertil indrettede bil med motorcyklerne bagi køre fra løb til løb.

Det er nu engang hans hobby. Han har ganske vist et gods syd for London, men bedriften er i gode hænder og kan

godt varetages af forpagteren, mens han selv passer sine motorløb — sådan er englænderne: har de en hobby, så gør de noget ved det — og så kan de også få noget ud af det. Ikke mindst gælder dette motorsporten. Dette er måske en af årsagerne til, at engelsk *sportsmanship* altid slår så umiskendeligt og ægte igennem overalt, hvor englænderne færdes. De stiller altid sig selv et ufravigeligt og uafviseligt krav om *fair play*. Det var deres *sportsmanship* og deres *fair play-mentalitet*, der gav dem den *fighting spirit*, der i befolkningen skabte bevidstheden om, at de ville vinde krigen, selv da det så allermørkest ud.

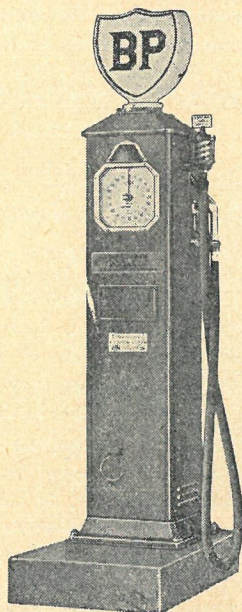
Hvad de engelske kørere næsten skammer sig over . . .

Det går da også igen gang på gang i Scotts udtalelser, at de engelske kørere har altfor urimeligt store chancer, når de i disse år stiller op i løb på fastlandet, hvis kørere — takket være krigen

og deres landes valutamangel — slet ikke er i stand til at stille op med det materiel, som englænderne er det. De har alt for let spil, og det er sportsligt utilfredsstillende og opfylder ikke englændernes krav til *fair play*, når de med deres nyere maskiner stiller op mod de kontinentale rytteres 10-årige førkrigs-maskiner.

Scott har benyttet sin ferie i Danmark til blandt andet at kigge de sidste års numre af *Motor Cycling* og *The Motor Cycle* igennem for at læse, hvad de har skrevet om hans kørsel. I 1947 var han dette års bedste debutant i TT, og modtog i den anledning et trofæ skænket af en motorbegeistret fader til minde om sin søn, der blev dræbt i løbet året i forvejen. Men i øvrigt træffer jeg ham langt inde i en diskussion med sin vært om, hvordan han nu skal få sin gamle »rok« til at gå tilstrækkeligt hurtigt til at kunne hamle op med de nye specialbyggede *Norton* med dobbelt overliggende knastaksel.

BENZIN



TT-løbet — det interessanteste og farligste.

— TT-løbet på øen Man er på engang det bedste og mest interessante, men også det farligste af alle motorcykleløb, siger han. Har De ingen chancer for at kunne få arrangeret et dansk TT- eller Grand prix, f. eks. i en privat park eller lignende?

Vi betror Scott, at chancerne er meget, meget små, og spørger ham, hvad han har set af danske motorløb, og hvad han synes om dem.

— Jeg var ude at se *Midtsjællands Sports Motor Klubs* trial den 14. Jeg må sige, at de unge mennesker gik til sagen med begejstring og ildhu, og at de fik det bedst mulige ud af det forhåndenværende materiale — der var jo mange meget gamle maskiner imellem — på den ikke altid lige gode overflade; hos os ville vi have kaldt det et scramble, i Belgien moto cross.

Højlig imponeret i Gladsaxe.

— Og Gladsaxe-løbet?

— Jeg vil oprigtigt sige, at jeg er vildt imponeret over de virkelig fine præstationer, som løbene med standard-maskinerne frembød. Jeg har aldrig set noget lignende før: at gå ind i svingene med den fart med så tunge standard-maskiner

— De får set Dem om i Europa på den måde, De har tilrettelagt Deres tilværelse?

— Ja, der er bud efter de engelske ryttere. Løbsarrangørerne ved, at det, publikum ønsker at se, er hurtig kørsel; men de engelske ryttere er for dominerende ved kontinentets motorløb, fordi de har det bedste materiale. Det er en stor synd, at de mange ypperlige kørere på kontinentet skal handicappes på den måde af årsager, de ikke selv er herrer over. En del af glæden ved gode placeringer går tabt, når de skyldes ulige vilkår. Men ellers er motorsporten en dejlig sport, *den bedste sport*, jeg kender ... den rækker over græn-

serne og kørere fra alle lande mødes som venner omkring den fælles interesse. Motorsporten er således med til at befordre freden — og også af den grund må man ønske den fremgang i alle lande.

— Hvilken begivenhed husker De bedst fra sidste sæson?

— Da vi startede 95 ryttere på een gang til velgørenhedsløbet på Dunholme flyvepladsen til fordel for R.A.F.-flyveres efterladte. En så gigantisk massestart må have set flot ud. Jeg selv blev nr. 7 i det 160 km lange løb, og det vidner om rytternes høje standard, at der ikke skete alvorlige uheld. Overskudet blev 30.000 kr. Løbet var stablet på benene af British Motor Cycle Racing Clubs sekretær, Louis, ene mand ... har De forresten ikke her i Danmark flyvepladser, hvor den slags løb kunne afholdes?

... Ja — hvad med f. eks. Værløse?
Car.

Lille anmeldelse:

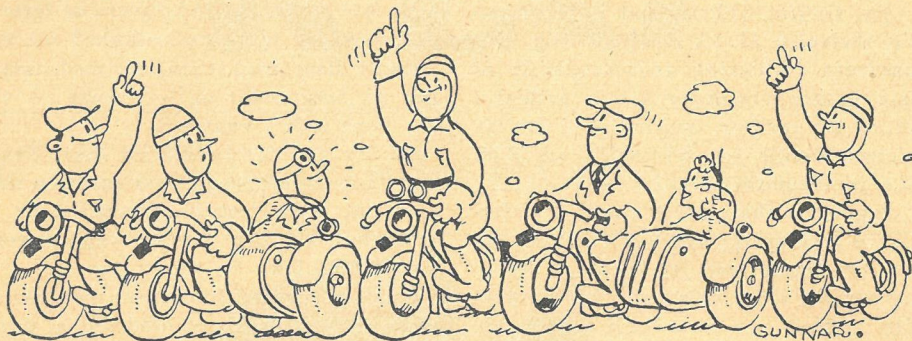
Redaktør B. Nees Jensen, Bogense, har nu udsendt den 3. udgave af sin lille nyttige, praktiske og overskuelige »Motor Sportens Mænd«, årgang 1949 —50. Bogen rummer et væld af biografiske data, bedste tider og andre facts vedrørende de kørere, vi ser rundt om på landets baner, suppleret med en bunke andre kendsgerninger om de forskellige baner i Danmark, og da den desuden er forsynet med en mængde gode og spændende fotografier, har et handy format og en rimelig pris, må den siges at være en uvurderlig lille opslags- og håndbog for alle, der interesserer sig for motorsporten.

★

Otte lande frigiver benzin til turister.

8 Marshall-lande har ophævet rationeringen af benzin for udenlandske turister, meddeler Marshall-plan-administrationen. Det drejer sig om Belgien, Danmark, Luxembourg, *Holland, Norge*, Polen, Portugal, *Sverige* og Tyrkiet.

Må jeg få ordet...!



»Mordet i Finderup lade«.

Som jordens mest forbavsedede menneske ser jeg i »Motor og Sport« (april), at hr. Bünger, Svendborg, efter F.M.U.s repræsentantskabsmøde er faret lige hjem i blækkuset.

Uden at ville indlede nogen større bladpolemik, skal jeg dog heroverfor tage til genmæle, da jeg er klar over at hr. Bünger kun er ude på offentligt at stille min klub og mig selv i et dårligt lys, og den fordel *han* kan have deraf er mere end tvivlsom.

Büngers pen har været meget »spids«, og derfor må jeg bede om en udtømmende forklaring på de af ham brugte vendinger, der vil føre uindviede menneskers tanker ind på »Mordet i Finderup lade«.

Jeg opfordrer hr. Bünger til her i »M. & S.« nøje at forklare, hvad han mener med følgende udtryk: stedfundne kup — klike af motorcyklister — beskudte handlinger — simple motiver — hævnaktion — de klubber det gik ud over — det er der vist flere der gør.

Vær så god, hr. Bünger, at rådføre Dem med den spidse pen, så vi alle kan læse Deres direkte og usminkede mening, uden en eneste dult hentydning.

For at vor pennefejde kan blive så klar og udtømmende som vel muligt, skal jeg her på fair vis råde Dem til

kun at tale for Dem selv, da De ved at rode andre ind i det kun forværrer Deres stilling, ligesom De med henblik på senere brugte vendinger givetvis må »træde varsomt«, da det jo var Dem, der var mødets dirigent, og derfor vil blive bebrejdet enhver evt. utilladelig handling på dette møde.

De har ordet, hr. Bünger — vær så god!

Gullitz.

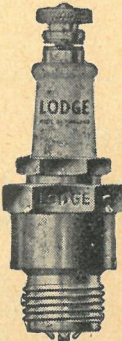
**100%
ENERGI
100%
ØKONOMI**

med

LODGE

TÆNDRØR

i Motoren



APRÆPESLÅBET
MAGNETO

JAGTVEJ 155 · KØBENHAVN N · TELEF. CENTRAL 7716

... Og hr. Bünger har straks bedt om ordet med flg. indlæg:

Til »Motor og Sport«,

Hr. Gullitz, Odense, har i en personlig skrivelse af 15. ds. bedt mig give nærmere forklaring vedrørende de af mig brugte vendinger i min artikel i M. og S.s april-nr. omhandlende det opsigtsvækkende formandsskifte på F.M. U.s jubilæumsaften.

Jeg synes ikke, det trænger til yderligere forklaring; det kan vist ikke siges tydeligere, end jeg har sagt det — og når jeg i det hele taget har skrevet den artikel, var det, fordi jeg, i min egenskab af dirigent på mødet, i nogen grad var afskåret fra at udtale mig. Og da jeg blev harmfuld over fremgangsmåden og tidspunktet, der blev brugt, har jeg benyttet vort officielle talerør, M. og S., og det har G. jo også ret til. Denne ret har han nu benyttet — og ud over at henvise til det gamle ord-sprog: »Når man slår i en flok hunde, hylér den, man rammer«, ønsker jeg ikke yderligere at debattere en sag, der nu for arbejdsroens skyld helst bør indhylles i glemselens skærmende kåbê. Det tror jeg, motorsagen er bedst tjent med, og det er jo trods alt den, vi alle arbejder for.

A. Bünger.

Med varebil til udlandet.

Den lettere adgang til rejsevaluta har åbnet mulighederne for motorkørsel til udlandet i større udstrækning, og samtidig har adskillige indehavere af lettere varevogne øjnet en mulighed for at benytte disse, med fruén som medpassager på førersædet og — måske — et par børn inde i vognen.

Så let går det imidlertid ikke. Skal man have en varevogn over grænsen må formålet være regulær transport, og i udlandet skal der betales vejskat for kørsel med last- og varevogne.

For turistkørsel i udlandet med varevogn er det allerede en hindring, at man ikke må køre til grænsen, når det ikke drejer sig om varetransport, og kørsel gennem tyskland med last- eller varebil forudsætter speciel autorisation fra ministeriet for offentlige arbejder.

Den fidus bør altså opgives.

To forbud for motorcyklister.

Kan vi ikke få en saglig begrundelse for følgende to forbud, der er indført efter krigen: forbud mod at medtage et barn på et ekstra sæde mellem fører og passager på motorcykle og: forbud mod at køre med passager på letvægtsmotorcykle.

Ovennævnte forbud har allerede kostet bøde for en masse motorfolk, der

HUSK

MOTORLØB GENTOFTE STADION

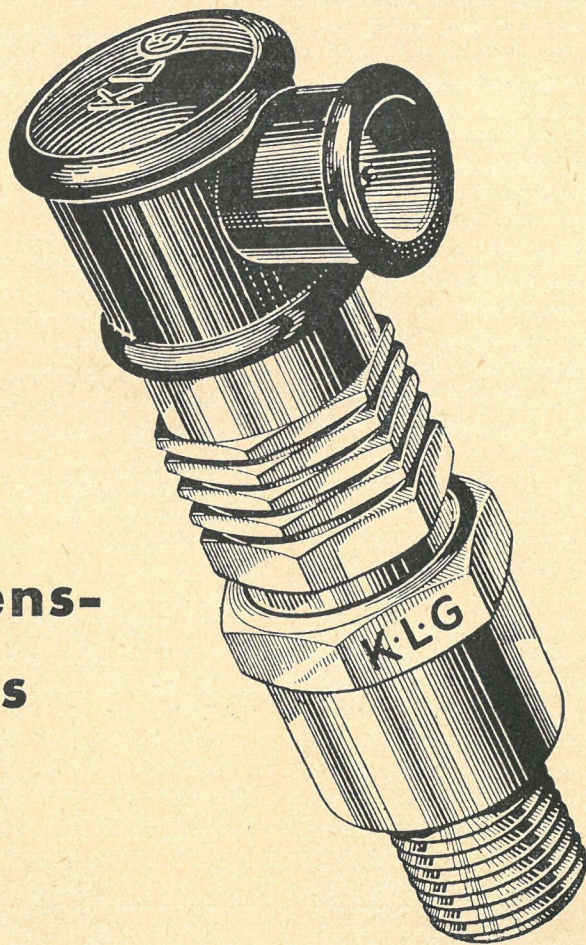
søndag d. 22. maj



K·L·G

— det vandtætte tændrør

**en
verdens-
sukces**



Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN A-S — KØBENHAVN — RANDERS

meget ofte har overtrådt dem af uvidenhed.

I de 24 år, jeg har været motorfører, har jeg iøvrigt aldrig hørt om uheld forårsaget af forhold som ovennævnte.

Sten.

Svar:

Motor og Sport har ladet spørgsmålene gå videre til statens færdselspoliti, der begrunder de to forbud med det faremoment, der kan opstå, når der læsses for megen »overvægt« på en spinkel letvægtsmotorcykle, særlig farligt kan det i givne situationer blive, at det bemandede køretøjs tyngdepunkt hæves så ekstraordinært højt til vejrs. Ved begrebet »letvægtsmotorcykle« forstås i denne forbindelse en motorcykle, der vejer under 100 kg og enten er forsynet med en 150 ccm. to-takts eller en 300 ccm. fire-takts motor. Bekendtgørelsen blev udstedt i efteråret 1941 efter en betænkning udarbejdet af politiets motorsagkyndige ingeniører. Forbudet med et barn mellem to voksne på en motorcykle er ikke ualmindeligt i andre lande, hvorimod bestemmelsen vedr. montering af bagsæde med dertil hørende fodhvilere på letvægtsmotorcykler vist er ret enestående i europæisk motorlovgivning. Det hedder da også i den pågældende rundskrivelse til landets motorsagkyndige, at det overlades til hver enkelt motorsagkyndigs skøn — med støtte i de fra fabriken givne oplysninger (og her vil vel bl. a. bremseapparatets dimensionering og effektivitet være det afgørende) — hvorvidt motorcyklens indregistrering skal gælde også som bagsæde-motorkøretøj. Hvis motorcyklen er synet og godkendt med bagsæde og fodhvilere, vil vi i allerhøjeste grad tvivle på, at man kan blive noteret og idømt bøde for at køre med passager på bagsædet. Men ofte går det vel sådan, at man først efter indregistreringen forsynes motorcyklen med bagsæde — og er den motorsagkyndige i politikredsen modstander af bagsæde-

passagerer på letvægtsmotorcykler ... ja, så er man altså hjemfalden til straf. Det kan i denne forbindelse oplyses, at de motorsagkyndige landet over jo har et vist samarbejde og at de tilstræber, hvor love og bestemmelser overlader dem personlige afgørelser, at nå frem til ensartede fortolkninger — og dermed udelukkes naturligvis vilkårligheder fra politikreds til politikreds. Dette kan være både godt og ondt — men må vel i den slags sager mest være af det gode.

Motor og Sport skal gerne ved en senere lejlighed tage problemet op til en nærmere drøftelse med myndighederne og de motorsagkyndige. Netop i disse dage er der røre om det. Red.

Hvor blev referatet af?

Blot en høflig forespørgsel om, hvorfor der ingen referat var i det sidste »Motor og Sport« fra sportsmotorklubben Lolland-Falster?

Jeg havde indsendt referat fra klubbens generalforsamling, og det er lagt i postkassen i Saxkøbing den 19. marts, så det skulle senest kunne være i København inden den 22., så hvis De har det liggende, håber jeg, at det kommer med denne gang, for det er ikke så rart at være sekretær, når medlemmerne venter at se et stykke i bladet, og der så ikke er noget.

Med venlig hilsen

Karl Gustav Bendtsen.

3. Udgave af
**MOTOR
SPORTENS MÆND**
indeholder i år oplysninger om 115 kørere, fortegnelse over danske motorbaner, ialt 32 siders læsning om motorsport med 65 nye fotos.

Tilsendes mod 1 kr. i frimærker til

Forlaget

»Motor Sportens Mænd«, Bogense



Svar:

Redaktionen beder *Sportsmotorklubben Lolland-Falster* delvis undskyldes. *Delvis* fordi referatet godt nok var med (se side 32, spalte 1, nederste halvdel); det eneste, der var sket, var blot det, at den stående overskrift under om-brydningen var faldet ud. *Sætternissen* har jo desværre sæson hele året og driver sit uberegnelige spil overalt og til enhver tid. På *hans* vegne vil vi altså gerne bede om undskyldning for den forvoldte ravage.

Iøvrigt vil vi meget gerne have *referaterne frem så tidligt som muligt* — i dette tilfælde modtog vi det således omtrent månedsdagen efter generalforsamlingen, eller i hvert fald to dage efter den faktiske redaktions-afslutnings udløb. Alligevel satte vi alt ind på at få det med, men for sen indsendelse af manuskripter medvirker til at forsinke bladet i dets rettidige fremkomst — og det vil vi jo helst allesammen undgå... ikke?

Venlig hilsen!

Red.

Træningslejr har været savnet!

Tillad mig at komme med et lille indlæg til »Motor og Sport« angående en træningslejr herhjemme.

Der er vist ikke ret mange motorsportsfolk, der ville have noget imod en sådan lejr. Tværtimod, for vi kan vist hurtigt blive enige om, at den har været savnet både af begyndere og eksperter.

En sådan træningslejr herhjemme ville efter min mening hjælpe mange nye ryttere frem i dagslyset og ligeledes ville vore bedste elitekørere komme op i endnu højere topklasse, for vi kan jo ikke komme uden om, at den smule træning, vore ryttere får på de offentlige baner inden et løb skal køres, ikke i længden er nok til at måle sig med udlandets elitekørere.

Til slut vil jeg foreslå, at unionen hurtigst muligt får købt et dertil egnet

areal, så motorsporten herhjemme kan få sin egen motorbane til afholdelse af baneløb o.l., så vi ikke skal spørge om at få lov til at køre den og den søndag på det og det stadion, og samtidig havde vi så den omtalte træningslejr, hvor ethvert medlem af en motorklub kunne få lejlighed til at prøve sine evner.

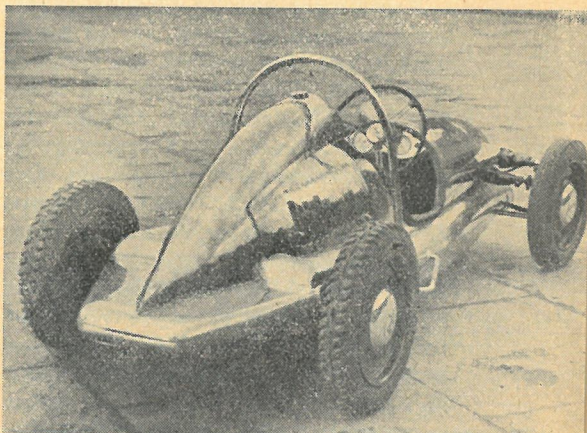
Tak for ordet!

Kaj Nielsen.

En ny midget-car.

Motorenthusiasten og væddeløbskøreren, *Robert Nellemann*, Randers, har sendt »Motor og Sport« et par billeder af sin nye midget car og giver selv følgende beskrivelse af vognen:

Vognen er bygget på et Fiat 500 chasis monteret med en 500 ccm JAP motor, affjedret for og bag, olietryksbremses på alle hjul samt håndbremse til baghjul. Vægt ca. 230 kg. Gummi-størrelse 400×15 Pirelli specialdæk. Karosseriet er bygget helt igennem af aluminium, hvorfor den har fået navnet »Silver Bird«. Af instrumenter er der monteret omdrejningstæller, gear-indikator og tændingsafbryderkontakt.



OMKRING UNIONEN

Danmarks Motor Unions repræsentantskabsmøde

Mange forslag til drøftelse.

DMU afholdt søndag den 10. april sit ordinære repræsentantskabsmøde i »Klostergaarden«, Aarhus.

Som dirigent fungerede landsretssagfører *Hahn*, Aarhus.

Af unionens 61 klubber var 39 repræsenteret med tilsammen 125 stemmer.

Præsidenten indledede sin beretning med at udtale nogle smukke mindeord over formanden for Nordjyllands Motor Sport, *Axel Kristensen* og unionens revisor, *Ernst Nielsen*, der i årets løb var afgået ved døden.

Beretningen var meget udtømmende og omtalte alle forhold, der i årets løb havde været til behandling eller havde været af indflydelse på unionens arbejde.

Sporten i det forløbne år.

Forbudet mod motorløb havde naturligvis berørt alle klubber med baner føleligt, men trods de vanskelige tider for sporten var medlemstallet dog ikke dalet særlig foruroligende. Antallet af medlemmer er pr. 1. april 6751.

Præsidenten omtalte derefter de forskellige større motorløb, der var blevet mulige ved dispensation fra handelsministeren, bl. a. Danmarksmesterskaberne på Charlottenlund travbane, der havde været succes både sportsligt og publikumsmæssigt, hvorimod de nordiske mesterskabsløb for 400 m bane, der kørtes i Gentofte, ikke havde givet noget økonomisk udbytte. De nordiske mesterskabsløb for 1000 m bane var kørt i Finland, men uden større resultater for de danske farver. For 1949 er de nordiske mesterskabsløb for 1000 m henlagt til travbanen i Odense, Danmarksmesterskaberne for 1000 m til Hobro og

nordiske mesterskaber for 400 m til Norge. Sted og Tid er endnu ikke fastlagt. Randers Motor Sport har fået ovedraget de danske bakkemesterskabsløb.

Efter at have omtalt medlemsbladet *MOTOR* og *SPORT* og ændringen af redaktion og sideantal, gjorde præsidenten en pause, for at forsamlingen kunne få lejlighed til at komme med eventuelle bemærkninger og forespørgsler.

— — —

Til dette afsnit af beretningen var der ingen særlige bemærkninger. *Krogh*, Harley Davidson-Klubben henviste til en på klubbens generalforsamling vedtaget resolution, hvor man stillede krav om et bedre blad. Han anerkendte, at dette krav allerede var opfyldt fra bestyrelsens side, men kunne dog ønske bladet endnu bedre, uden at han i og for sig kunne præcisere nærmere i hvilken retning dette skal ske.

— — —

Fra D.M.U.s arbejdsmark.

Præsidenten fortsatte derefter beretningen og omtalte Nordisk Motorforbundskongres i Oslo og de bestræbelser, der var gjort, for atter at få Sverrig tilsluttet. For de nordiske mesterskabsløb er der vedtaget nye regler, således at mesterskabet afgøres gennem indledende heat og slutheat, og ikke som tidligere ved hurtigste tid.

Omtalte ligeledes Permanente komite's møde i Oslo, hvor repræsentanter for samtlige fire nordiske landes store motororganisationer var repræsenteret.

Ved verdensorganisationen FICM's kongres i London i november var DMU repræsenteret ved *Kaj O. Nielsen* og

Hoffmeyer, da præsidenten var forhindret i at rejse.

Samarbejdet med de øvrige motor-organisationer har også i det forløbne år været det bedste, og man har ved flere lejligheder i fællesskab rettet henvendelser til myndighederne, bl. a. til handelsministeriet, om ophævelse af zoneordningen og for kort tid siden til folketingets udvalg vedrørende forbrugsafgifter, hvori man krævede til-lægsafgiften på 13 øre på benzin op-hævet.

På egne vegne indsendte DMU i ja-nuar en henvendelse til udvalget for re-vision af loven om forlystelsesafgifter, hvori man gik ind for ophævelse af de berygtede 60% eller i hvert fald en betydelig nedsættelse.

Omtalte derefter den af bestyrelsen afsagte dom i en sag to klubber imellem vedrørende illoyal reklame, og kom derpå ind på de forskellige landsdels-unioners arbejde, med forskellig ros og dadel, hvor dette skønnedes fortjent.

Beretningen toges ret hurtigt til ef-terretning.

Regnskabet gav heller ikke anledning til større drøftelser, og godkendtes en-stemmigt.

Diskussion om forslagene.

Forslagene gav derimod anledning til ofte langvarige drøftelser.

Fredericia Motor Klubs forslag om løbsafgifternes betaling blev trukket til-bage, da der øjensynlig ikke var stem-ning for vedtagelse.

Forslag fra bestyrelsen om ændring af lovene, således at bestemmelserne vedrørende Dansk Motor Sportsråd ud-går, som følge af KDAK's overdragelse af sit sportslige mandat til Dansk Auto-mobil Union, blev vedtaget med 93 ja, 28 nej og 1 blank.

JMS' forslag om tilbagebetaling af 25% af løbsafgifter og licenser — at indbetale til landsdelsunionerne — blev forkastet med 74 stemmer mod 47, 1 blank.

Dansk Motor Sport foreslog, at § 4 i lovene ændres således at »general-sekretær« udgår og erstattes med »vice-præsident« og at § 10 tilføjes: »Unio-nens daglige forretninger varetages af en af bestyrelsen i henhold til funktio-nærlovens bestemmelser antaget forret-ningsfører under vicepræsidentens le-delse og ansvar«.

Forslaget blev vedtaget med 82 stem-mer mod 41, 2 blanke.

Et forslag fra *Haderslev Motor Sport* om, at en liste over samtlige *licens-indehavere* skal optages i MOTOR og SPORT eller udsendes til klubberne, forkastedes med 72 stemmer mod 37, 7 var blanke og 5 ugyldige.

Sports Motorklubben Odin foreslog, at i ugen før et arrangement skulle det kun være tilladt den arrangerende klub at *annoncere, reklamere* eller lade pres-sen tilflyde meddelelser, og at dispensa-tionen kun kunne meddeles af den ar-rangerende klub, samt at overtrædelse skulle medføre fortabelse af den i an-nonceringen eller avisomtaler oprekla-merede løbsdag. Dette forslag mødte stærk modstand, men Odins formand, *Einer Gullitz* fastholdt afstemning. Denne gav til resultat 95 imod, 28 for og 2 blanke. Et andet forslag fra samme klub, om *levering af MOTOR og SPORT* samlet til klubberne, fandt hel-ler ingen tilslutning, men også her fast-holdt *Gullitz* afstemning. Resultatet blev 80 nej, 23 ja og 14 blanke.

Valg til bestyrelsen.

Man var nu nået til valgene, der som følge af præsidentens fratræden uden for perioden kom til at omfatte hele den valgte bestyrelse.

Første valg var det ordinære, nemlig generalsekretær, men dette blev altså ifølge lovændringen til vicepræsident. *Hoffmeyer* blev foreslået, hvad der gav *Cilius Nielsen* anledning til at udtale, at han ikke havde tænkt denne post som en retrætepost for *Hoffmeyer*. Han foreslog derfor, at valget eventuelt kun

skulle gælde for et år, men blev på dette punkt stærkt imødegået, da valget ifølge lovene gælder for tre år og må indgå i den sædvanlige turnus.

Der fremkom ingen andre forslag, og resultatet blev, at *Hoffmeyer blev valgt med akklamation* og hilst af et meget kraftigt bifald.

Valg af *præsident* gik let fra hånden, der var ingen andre forslag end fabrikant *N. K. Pedersen*, der ligeledes valgtes med akklamation. Til formand for sportsudvalget, der jo ligeledes skulle

vælges som følge af *N. K. Pedersens* valg til præsident, blev foreslået *Karl Madsen* og *Egon Nielsen*. Sidstnævnte blev valgt med 83 stemmer, medens *Karl Madsen* opnåede 42.. Til revisorer genvalgtes statsautoriseret revisor *Bagger Petersen* og nyvalgtes *Sv. Aage Hansen*.

Under eventuelt veksledes kun ganske få bemærkninger og mødet blev hævet kl. 18,45, lige tids nok til, at de sjællandske delegerede kunne nå lyn-toget.

Sjællands Motor Unions repræsentantskabsmøde

Sjællands Motor Union afholdt den 3. april ordinært repræsentantskabsmøde i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade, København.

Mødet blev overværet af D.M.U.s fung. præsident, *N. K. Pedersen* og generalsekretær *Vald. Hoffmeyer*.

S.M.U.s formand *Poul Rasmussen* bød velkommen, hvorefter repræsentantskabet valgte *Cil. Nielsen* til at varetage dirigenthvervet.

Klubbernes møderet og stemmetal konstateredes; der var fremmødt repræsentanter for 21 af unionens 27 klubber. Klubbernes samlede medlemstal udgjorde 2355.

Beretningen.

Formanden aflagde beretning for vinterhalvåret og omtalte bl. a. en forespørgsel, der var tilstillet justitsministeriet vedrørende lygteføring på sidevognsmaskiner; han oplyste endvidere, at der nu var ansat en redaktør af medlemsbladet, så alle muligheder nu var tilstede, for at vi kunne få et godt og læseværdigt blad. Opfordrede klubberne til at agitere for medlemstilgang, hvilket skabte lidt diskussion, idet der var uenighed om det var godt med store klubber — eller bedre med mindre klubber.

En resolution.

Der blev fra de københavnske klub-

ber forelagt en resolution vedrørende orienteringskørsel, et spørgsmål alle klubberne er interesseret i. Denne blev eenstemmigt vedtaget og tilstillet D.M.U. til videre behandling.

Motorklubben for *Næstved* og *Omegn* har i flere år forhandlet med stedlige myndigheder om at benytte byens stadion til motorløb, og enighed var nu opnået, hvorfor klubben anmodede repræsentantskabet om tilladelse til at arrangere 3 løb indeværende år. Det samlede repræsentantskab var enige om at en nyoprettet bane, der jo ikke havde haft anledning til at søge løbsdage — før den havde banen på hånden — indenfor den i reglementet angivne termin, måtte have dispensation, og det blev henstillet til D.M.U.s ledelse at bevilge klubben 3 dage.

Regnskabet.

Regnskabet for året 1948 var fremlagt i duplikeret stand, og udviste en pæn lille formue, hertil oplyste forretningsføreren, at der nok skulle blive brug for den. — S.M.U. havde jo 25 års jubilæum i 1951, og skulle der afholdes en lille fest i den anledning, skulle der jo også bruges lidt penge.

Regnskabet godkendtes eenstemmigt.

Til ledelsen genvalgtes *Poul Rasmussen*, *N. K. Pedersen*, *Ib Junggård*. Som suppleant valgtes *Jens Rasmussen*.

Diskussion om forskelligt.

Under eventuelt diskuteredes forskellige problemer. Hvad der lå mange klubledere på sinde, var de store vanskeligheder, som de manglende træningsbaner for de nye ryttere betød. Desværre er der ikke mulighed for, at de to stadion, der køres motorløb på her i København, åbnes for træning — det lader sig bl. a. ikke gøre af hensyn til atletikfolkene, der træner på banerne hver aften sommeren igennem. *Søborg og Omegns Motorklub* har fået et arrangement i Vassingerød, hvor der er træning et par gange om ugen. *S.M.K. Københavns* formand, *Sv. Aa. Hansen*, oplyste, at klubben var igang med at indrette en træningsbane omkring *Mosedede*; det var et stort arbejde der skulle lægges her, og det ville koste penge, men klubben ville gøre, hvad den kunne for at løse spørgsmålet for sine unge medlemmer.

Passérsedler.

D.M.U.s generalsekretær oplyste på forespørgsel, at der eksisterer en ordning med *K.D.A.K.* vedrørende passérsedler til udlandet, men kun omfattende motorcykler. Medlemmer, der agter sig til udlandet, kan få ordnet passérseddel ved henvendelse til D.M.U., Valbygårdsvej 26, Valby.

Hvor kommer plaquetterne fra?

Der blev fra flere sider anket over en motorcyklist, der i de sidste dage havde været omtalt i aviserne, efter at have fuldendt en tur til Capetown og tilbage til Danmark. Han havde på sin forskærm anbragt plaquetter, der vist kunne siges at være misvisende. Hertil oplystes det, at manden ikke var medlem af nogen klub under unionen for tiden, så vi kunne intet gøre ham. Hans tidligere klub, hvis navn også skulle være nævnt på nogle af plaquetterne, har lederen tidligere korresponderet med om sagen. klubben har dog fralagt sig ethvert ansvar, idet den ikke har fremstillet plaquetterne. *Edgar Hansen.*

Aflæggelse af Banepøver

§ 33 skal overholdes.

Banesæsonen er nu begyndt, og der vil jævnlig forskellige steder blive anledning for nye kørere til at aflægge de krævede banepøver for opnåelse af banelicens. Den første af disse prøver har allerede fundet sted på gladsaksebanen, hvor det desværre viste sig nødvendigt at afvise flere af aspiranterne, fordi de ikke havde deres papirer i orden.

Unionen indskærper derfor såvel kørere som delegerede at sørge for, at reglementets § 33 opfyldes, før det tildeles en ansøger at aflægge prøve.

Først og fremmest må det naturligvis kræves, at vedkommende er i besiddelse af reglement for motorsport i Danmark, dette sker bedst ved at forlange det forevist.

Dernæst skal der forud for prøven præsteres gyldigt førerbevis samt nøjagtig og tydeligt (med blæk) udfyldt ansøgningsblanket, tydeligt fotografi og betaling for det ønskede licens.

Disse punkter må ikke fraviges. Unionen ligger med adskillige licenser fra 1948, hvor fotografiet har manglet, og aldrig er fremkommet. Ansøgningsblanketterne bruges i unionens kartotek, og må derfor være tydelige og rene.

De delegerede instrueres derfor om ikke at vise eftergivenhed og ansøgerne om, i egen interesse, at sørge for at have sagerne i orden før man møder til prøve.

De nye Regler for det internationale TT-Løb

Som vi lovede i forrige nummer af »Motor og Sport« bringer vi her i sammentrængt form de nye regulativer for verdens mest berømte motorcykleløb, det internationale »Tourist Trophy«, T. T., kaldet. Disse regler vil sikkert før eller senere slå igennem også for de andre løb af lignende art. Iøvrigt kan de i deres fulde ordlyd rekvireres fra

»Auto-Cycle Union«, 83, Pall-Mall,
London S. W. 1, England.

Bestemmelserne er blevet betydeligt ændret og gjort mere tidssvarende. 1949-løbet er det 31. i rækken, og det er sammensat af 3 løb, der alle finder sted over den 7 omgange $37\frac{3}{4}$ miles bane på øen Man.

Mandag den 13. juni afholdes *junior*-løb for 350 ccm-klassen og fredag den 17. juni afholdes både *senior-løbet* for 500 ccm-klassen og *letvægts*-klassens konkurrence — for maskinerne i 250 ccm-klassen. Onsdagen vil være reserveret til de fire klasser i »Clubmans T. T.«. Enhver mand over 18 år og medlem af A. C. U. eller enhver anden forning og klub under F. I. C. M. kan deltage. Kun maskiner uden kompressorer må anvendes og brændstoffet, som leveres gratis af A-C. U. vil være almindelig benzin med oktan 70-75.

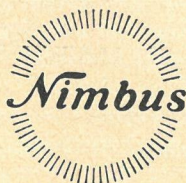
En lille ændring vedrørende maskinerne.

Bestemmelserne vedrørende maskinernes konstruktion følger de tidligere års bestemmelser, bortset fra en lille undtagelse: stænkskærmene må nu dække 120° af forhjulets omkreds og 180° af baghjulets — men det er nu fastsat, at baghjulets mål skal tages med rytteren siddende på maskinen. Tilmeldelserne sluttede — som omtalt — lørdag den 30. april, og det vil ikke være muligt at modtage efteranmeldelser til dobbelt takst, men opgivelse af rytterens navne kan udskydes til en uge efter tilmeldelsesfristen.

Man har foretaget mange detaljerede arrangementer for at kunne magte gentagelsen af den strøm af tilmeldelser, der kom sidste år. Ved at forbeholde sig retten til at annullere tilmeldelser uden at give begrundelse (et forbehold, man har taget for alle løb under F. I. C. M.), kan A-C. U. reducere antallet af deltagere i junior-, senior- og letvægtsløbene til henholdsvis 100, 75 og 25, idet man naturligvis tilbagebetaler indskudene til de således udelukkede. Ethvert løb, hvortil der ikke melder sig over 12 deltagere, kan sløjfes eller slås sammen med et af de andre.

Skulle det vise sig nødvendigt at indskrænke antallet af tilmeldelser, følger man visse retningslinier. Således vil anmeldelser fra udlandet, hvortil A-C. U. yder finansiell støtte, have fortrinnet. Anmeldelser fra fabrikker med op til seks af hvert mærke vil komme derefter, og endelig vil ryttere, som har vundet præmier i internationale TT-løb, afholdt efter krigen, have forret — og først efter dem kommer så de øvrige tilmeldelser.

Anmeldelserne kan holdes nede ved at begrænse hvert løb til maskiner i hver sin klasse: senior 351 ccm—500 cmm, junior 251 ccm—350 ccm, letvægt 240—250 ccm. Hvis det viser sig nødvendigt, afholdes der den 30. april kl. 16 en lod-



**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,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

trækning i R.A.C. i overværelse af udgiverne af »The Motor Cycle« og »Motor Cycling« for her at afgøre, hvor mange af de tilmeldte, der skal være de heldige; derefter holdes der en lodtrækning om reserverne: 20 for juniorer og andre 20 for senior- og letvægtsklasserne tilsammen i forhold til de respektive deltagerantal.

Fordelingen af præmierne.

Hvad præmierne angår, er præmierne fremdeles på det samme høje niveau som sidste år, men kritikken af fremgangsmåden ved udelukkende at give præmierne i forhold til den endelige placering med for ringe hensyntagen til gennemsnitshastigheden, har bevirket, at man nu er gået over til kun at belønne dem, hvis tid ligger nogenlunde i nærheden af vinderens tid. Der er to slags præmier, *sølv*, som tildeles alle, der fuldfører indenfor 11/10 af vindertiden og *bronze*, som de får, der fuldfører indenfor 6/5 af vindertiden. Alle, der fuldfører modtager plaquette.

De kontante præmier.

Senior- og junior-løbenes vindere modtager 200 pund Sterling kontant, nr. 2 100 pund, nr. 3 85 pund, hvorefter præmierne falder med 5 pund for hver placering ned til nr. 19. Nr. 20 modtager 3 pund. Det er en betingelse, at de alle fuldfører inden for 35 minutter efter vinderen, hvis de skal modtage rede penge.

Vinderen i letvægtsklassen modtager 150 pund sterling, nr. 2 halvdelen, nr. 3 60 pund, nr. 4 35 pund, hvorefter præmierne daler med 5 pund ned til nr. 10, der modtager 5 pund; tidsgrænsen for dette løb (der sidste år var 40 minutter

mere end vindertiden), er nu bragt på linie med de andre, nemlig 35 minutter.

En ny pokal for debutanter.

Jimmy-Simpson-pokalen med sine led-sagende 50 pund sterling — tildelt for hurtigste omgang — og fabrikernes og klubholdenes præmier er de samme som før, men der er nu kommet yderligere en præmie til: Ray B. Westover pokalen; den er skænket af en amerikansk sportsmand og tilfalder som præmie en debutant, idet den vindes af den debutant, der præsterer den fineste indsats i forhold til vinderens tid i de respektive løb. Man må håbe, at det ikke vil vare længe, før en af mr. Westovers egne landsmænd kan hjemføre dette trofæ, skriver de engelske motorcykleblade. Den dag kan heller ikke være fjern, hvor en amerikaner kan deltage i »Visitors Cup«, som — forudsat at der i det mindste er 8 deltagere — regnes for det mest krævende løb for udlændinge.

Træningen.

Enkeltheder vedrørende træningen vil fremgå af de endelige instruktioner, men foreløbig er den første dag hertil fastsat til torsdag den 2. juni. Deltagerne skal mindst fuldføre tre omgange under træningen, den ene af dem på 35 minutter eller derunder, hvis det drejer sig om seniorklassen og juniorklassen og 40 minutter eller derunder, hvis det drejer sig om letvægtsklassen; hvis en deltager starter i to klasser, skal han køre mindst to kvalificerende runder på hver maskine; hvis han deltager med samme maskine i to løb, skal han kun kvalificere sig til den største klasse.

Der er ingen vigtige ændringer i bestemmelserne vedrørende træningen —



Specialforretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
Telefon C 14361

og uden for trænings- og konkurrencedagene må ingen konkurrencemaskine vise sig på Isle of Man's hovedveje, med mindre særlig tilladelse forud er indhentet hos A-C.U.

Start to og to.

I stedet for enkeltstarter med 10 sekunders mellemrum i senior- og juniør-løbene, vil man gå over til at starte dem

parvis med 20 sekunders mellemrum mellem parrene. For letvægterne vil samlet start, således som det forsøgtes sidste år, blive bibeholdt.

Love og tilmeldelsesblanketter kan fås hos AC.-U.; oversøiske ryttere må tilmeldes gennem deres egne organisationer (D.M.U.). Alle spørgsmål i øvrigt adresseres til A-C.U.'s sekretær, 83, Pall Mall, London, S. W. 1, England.

Uro omkring den skandinaviske deltagelse i verdensmesterskaberne i London den 16. maj

Har Sverige optrådt på Norges vegne – og har Norge ingen indbydelse fået?

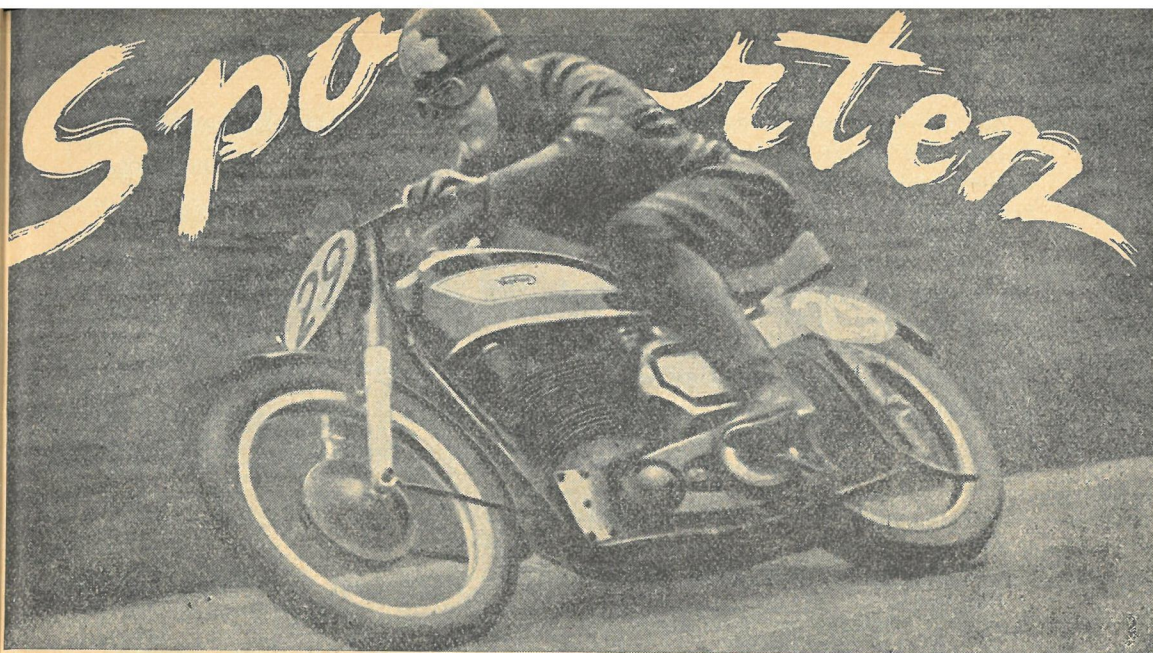
Spørgsmålet om Norges deltagelse i verdensmesterskaberne for motorcykler er blevet meget kompliceret gennem de engelske arrangørers mærkelige optræden, erklærer generalsekretæren i Norsk Motorklubb, *Nicolaysen*, overfor Norsk Telegram Bureau, gengivet som et TT-telegram i Göteborgs Handels- og Sjöfarts Tidning forleden. Det ser ud, som om svenske motorsportsfolk selvbestaltet har optrådt på Norges vegne.

Nicolaysen fortæller, at han ad omveje i begyndelsen af året fik at vide, at verdensmesterskaberne skulle afholdes i London den 16. maj. Han skrev da omgående til det engelske motorcykleforbund, men fik intet svar. Påskeaften indløb imidlertid et telegram, undertegnet af en svensk motor-official (Red.: *Arne Bergström* fra Norrköping). I dette meddeltes det, at han havde udvirket, at *Leif Basse Hveem* kunne starte i verdensmesterskabet. *Nicolaysen* bestilte en telefonsamtale med den pågældende leder i London. Denne bekræftede telegrammet, men *Nicolaysen* understregede, at nordmændene måtte have ret til at lade flere deltagere starte — og senere har han anmeldt *Leif Basse Hveem* og *Leif Samsing* til verdensmesterskabet.

Tidningernes Telegrambureau har forelagt *Arne Bergström* dette telegram, og han erklærer hertil, at han finder hr. *Nicolaysens* udtalelse mærkelig. Ifølge hr. *Bergström* forholder sagen sig nemlig sådan, at han, da han fornylig var i London med de svenske speedway-ryttere, traf sammen med *Cecil Smith* i Speedway Central Board, som arrangerer verdensmesterskaberne den 16. maj. *Smith* undrede sig over, at hverken Sverige eller Norge skulle deltage i verdensmesterskaberne, idet der ikke var indgivet nogen anmeldelse, og anmeldelsesfristen udløb den 16. april. *Bergström* sendte et telegram til Norsk Motorklubb for at erindre dem om anmeldelsesfristen, og samtidig nævnte han, at englænderne ikke havde noget imod at lade *Basse Hveem* starte — men hr. *Bergström* havde ingenlunde taget sig den frihed at anmelde ham.

Oprindeligt var det også meningen, at svenskerne kun skulle starte een mand — *Bertil Carlsson* — men senere præsterede *Olle Nygren* en så imponerende debut, at englænderne også ville have ham med.

Sådan forholder det sig i virkeligheden — ifølge hr. *Bergström* — med den svenske indblanding...



Scramble-løbene i Vinderød d. 15. maj

*Frederiksborg Amts Motorklubs
store arrangement*

Søndag den 15. maj løber Frederiksborg Amts Motorklubs store scramble-løb på dybendal-banen i Vinderød ved Frederiksværk af stabelen.

Den udmærkede klub med de fine, gamle traditioner var den første, der fik anlagt en sådan scramble-bane herhjemme. Banen er placeret i et smukt beliggende terræn og byder på afvekslende overflade. Selve banen er ca. 750 meter lang; bredden er på langsiderne 12 meter og i svingene 15 meter. Der er 6 venstresving og 5 højresving — og i det nordlige hjørne straks efter starten er der ligefrem tale om en veritabel bakkeprøve.

Der startes med stående start i klasserne: juniorsolo, seniorsolo og sidevognsklasserne.

Seniorerne kører 10 omgange, juniorer og sidevognsklassen 5 omgange. Anmeldelse sker til værkfører Anders J. Larsen, Allegaarden, tlf. 192 A. Mange

af vore bedste kørere har allerede anmeldt deltagelse. Det skal være interessant at se, om der dukker nye talenter op — denne form for motorløb er jo noget forholdsvis nyt og uprøvet for de danske ryttere.

Fra København kommer man til banen gennem Hillerød og Arresødal, fra Helsingør via Helsingør ad Frederiksværksvejen og fra Holbæk-egnen ved at tage over Rørvig-Hundested, mens man fra Midtsjælland når til terrænet ad Roskilde—Hillerød-vejen.

Kl. 14,30 går startskuddet til første løb — og datoen er altså søndag den 15.

Stockholms-løbet 1949 lørdag og søndag d. 28.-29. maj

Den sidst week-end i denne måned køres Stockholmsløbet på Skarpnäck-flyvepladsen. Dette løb samlede en interessant udenlandsk deltagelse sidste år og bød på ret spændende løb og interessante situationer. Sidste år deltog også motorcykler på denne bane, men man havde nærmest det indtryk, at de var med for at fylde op.

Det var på denne bane, Stockholms Grand Prix kørtes, og hvor man bl. a. oplevede, at den fine engelske sportsmand, siameser-prinsen *Bira*, efter en lidt forsinket start, kørte sig så fint op, at han var i mål som en klar nr. 1 — for derefter at få at vide, at han var diskvalificeret.

Den udmærkede bane er 3 km lang og Svenska Motor Klubbens Stockholms-afdeling har foretaget følgende klasseopdeling med de antal omgange, de forskellige kategorier skal køre, i parentes:

Klasse A: Sportsvogne under 1,5 liter (15 omgange).

Klasse B: Sportsvogne over 1,5 liter (20 omgange).

Klasse C: Special- og racervogne (25 omgange).

Klasse D: Standardvogne under 1 liter (10 omgange).

Klasse E: Standardvogne 1—1,5 liter (10 omgange).

Klasse M: Midget 500 ccm (10 omgange).

Motorløb på det nye stadion i Aabenraa.

Aabenraa og Sønderborg amters motorsportsklub har fået tilladelse til at arrangere motorløb på Aabenraa ny stadion, der indvies 26. juni. Første løb køres i juli.

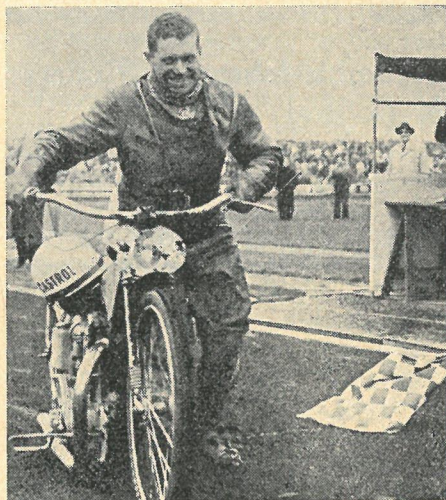
I Sønderborg har der forgæves været forhandlet om et lignende arrangement. — Nu er Aabenraa altså gået af med sejren.

Jordbanesæsonen i København åbner under stor tilstrømning.

Fin kørsel i Gladsaxe for 20.000 tilskuere.

Med »Rapid«s stærkt besøgte stævne på Gladsaxe stadion 2. påskedag og den ligeså store succes på Gentofte stadion åbnedes baneløbssæsonen i København.

Der indledtes med et rekordforsøg af *Erh. Fisker*, men rekorden holdt, skønt banen syntes i fin-fin stand. Derefter kom trioen Phil »Tiger« Hart—Linus Eriksson—Aage Andersen i en spændende dyst, hvor forskellen i mål — efter en jævnbyrdig kamp alle omgan-



Også en slags »dagens mand«: Aage Andersen.

Ridebenklæder berømt for snit og pasform.

Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148,00

Oilskindsfrakker sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 40,55

Gummiifrakker sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

Firkantede spejle, med buet glas, prima forkromning kr. 14,85

Stort udvalg i motorhandsker, huer, hjelme, køretæpper, luffer til styr o. s. v.

Orig. engelske TT-hjelme.

**Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.**

MOTOR DRESS

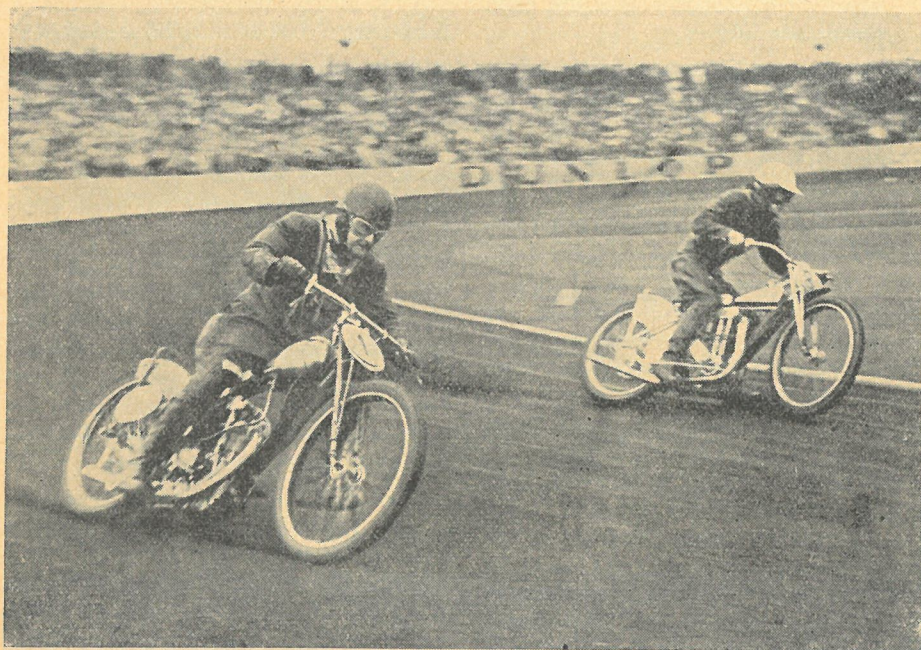
Blaagaardsgade 24 . Telefon No 2536

gene rundt — var meget ringe. Efter dette løb kom dagens fineste præstation, idet *Orla Knudsen* i fin stil og meget sikkert vandt over *Leif Basse Hveem* og *Aage Andersen* i dagens bedste tid: 1.22.5; ingen af udlændingene var i stand til at hamle op med *Orla Knudsen*, når han er i *det humør*.

Størst lykke hos publikum gjorde den improviserede udfordringsmatch mellem *Bent Jensen* og *Phil »Tiger« Hart*. Det var fin og dristig kørsel fra start til mål, spænding fra først til sidst. Rytterne lå omtrent side om side hele tiden — *Bent Jensen* løb i regelen et par meter fra sin konkurrent på sidste halvdel af langsiderne og gik i flot og dristig stil ind i svingene, men når rytterne dukkede frem af svingene, var *Phil Hart* i regelen kommet op på højde med *Bent Jensen*. På mållinjen var *Bent Jensen* 1/10 sekund foran *Hart* og blev noteret for tiden 1.23.0 og fik

voldsomme ovationer for den fine be-drift. I det næste løb, ekspertmatch B, mødtes de to igen. Det blev en jættest kamp mellem disse to og *Vaclav Stanislav* og *Aage Andersen*. Jævnbyrdige fulgte de banen rundt de første to omgange, da *Bent Jensen*, lige før rytterne passerede mållinjen før sidste omgang, ved et uheld kom til at skære for kort ind foran *Phil Harts Bane*; denne blev så chokeret, at han tabte betydelig fart resten af løbet. *Bent Jensen* blev diskvalificeret og måtte give afkald på sin 1. plads; i stedet blev *Stanislav* nr. 1 med *Aage Andersen* på 2. pladsen.

Ved starten til ekspertløbet måtte starten gå om, da *Orla Knudsen* havde så meget gas i håndtaget, at maskinen sprang over i hegnet med rytteren, dog uden at hverken mand eller maskine kom noget til. I samme løb styrtede iøvrigt også *Phil Hart*, men så elegant, at han heller intet kom til.



Nr. 1 *Vaclav Stanislav*, 250 ccm Java, Nr. 8 *Erhardt Fisker*, 500 ccm Jap. *Stanislav* vinder, skønt hans cykel kun er halvt så kraftig som *Fiskers*.

Forsiden: I standard-løbet på Gladsaxebanen besætter *Ariel* de tre første pladser.

Standard handicap kunne byde på Ariel-maskiner på de tre første pladser. Vinder blev *Leif Hirsborg* med Willy Dalby Nielsen på 2. pladsen.

Hirsborg tegnede sig som vinder i 1. runde af den af »Acap« udsatte store sølvpokal, der skal vindes til ejendom efter højeste pointstal for 5 løbsdage.

Dagens ekspertmatch A blev vundet af *Orla Knudsen* med *Leif Basse Hveem* på 2. pladsen.

Også Aage Andersen blev en af dagens mænd. Da man manglede 1½ baneomgang sprang hans kæde; uforknytt tog han løbeturen banen rundt de 1½ omgange — men det gav penge. Han blev hyldet på det hjerteligste efter sin anstrengende og langvarige præstation.

Også fuldt hus til åbningsløbet i Gentofte

Standard-handicap'et blev det mest spændende løb

Også på Gentofte stadion var der praktisk talt »fuldt hus« til åbningsløbet søndag den 24. april. Løbene afvikledes programmæssigt — og uden så meget som et eneste styrt.

Resultatet af holdkørslen blev, at udlandet vandt med 46 points, mens Danmark tegnede sig for 26 points. Udlændingene var for stærke. Navnlig var han følte måske, at han som indehaver *Kumla Fransson* fint kørende — men af banerekorden med 1.26.2 også havde en vis forpligtelse til at holde tæten hele tiden — og han svigtede ikke en eneste gang. Han var dagens hurtigste mand, idet han både i 4. og 14. start tegnede sig for tiden 1.29.4 — og der er ingen tvivl om, at han kunne have kørt hurtigere, hvis han var blevet presset noget mere. Han er en fin, sikker og stabil kører. Også australieren *Bill Harris* og *Leiv Samsing* fra Norge og czeckeren *Vaclav Stanislav* var meget

meget fint kørende og satte kulør på feltet, når de stillede til start.

Dagens mest spændende løb var næsten 18. start, standard handicap, det var kamp fra start til mål. Tiderne vil også vise det: *Leif Bech* blev nr. 1 i tiden 1.41.6, *Leif Hirsborg* blev nr. 2 i 1.41.8 og *Kiehn Bertelsen* nr. 3 i 1.42.

Resultatet af *standard-matchen* blev: Nr. 1 *Leif Hirsborg* med 8 points (hans tid i 1. og 3. heat var henholdsvis 1.38.6 og 1.38.7), nr. 2 *Leif Bech* 6 points, nr. 3 *Kiehn Bertelsen* med 2 points og nr. 4 *Knud Nielsen* ligeledes med 2 points.

Resultaterne fra *special-handicap* blev: nr. 1 *Vaclav Stanislav* (med et metertillæg på 75) i tiden 1.39.6, nr. 2 *Uno Jensen* (95 m) 1.39.9, nr. 3 *Al Collins* (45 m) 1.40.1 og nr. 4 *C. O. Jensen* (100 m) 1.40.4.

Næste løbedag på Gentofte stadion bliver søndag den 22. maj.

Kolding Motor Klubs åbningsløb.

I det smukke påskevejr havde Kolding Motor Klub samlet 5—6000 mennesker til sit åbningsløb den 18. april på banen — mange var kommet langvejs fra, og de fik en række gode løb at se, fordelt over 24 afdelinger.

I senior solo skete der et uheld, idet *Kurt Lauridsen*, Kolding, mistede herredømmet over sin cykle på den ene langside, styrtede og pådrog sig en flænge i panden; den tilstedeværende læge sørgede for, at han blev kørt på sygehuset, hvor han blev syet.

Dagens første løb gjaldt et forsøg på at slå banerekorden — det lykkedes *Peter Andersen*, Ølgod, at aflive nordmanden *Thorleif Andreasens* rekord på 1.32.0 ved at presse tiden ned på 1.31.8.

Ekspert Race blev vundet af *Villy Andersen*, Kolding, der opnåede 15 points. *Peter Andersen*, Haderslev,

fik 13 og Lindegaard Petersen, Esbjerg, 11 points.

Også *senior solo* blev en Koldingsejr — og det, så det vaskede sig, idet Kolding her tegnede sig for de tre første pladser. *Vitus Kelvang* og *Børge Mørch* opnåede hver 15 points, men da Kelvang havde bedst sammenlagt tid, blev han nr. 1. Nr. 3 blev Erling Holm med 14 points.

I *sidevognsklassen* var *Svend Johansen*, København og Thorkild Sørensen, Horsens, urørlige. De vandt med henholdsvis 9 og 7 points.

I *begynderklassen* vandt endelig *Svend Aage Jespersen*, Kolding. Han kørte fint og støt og er en lovende rytter, man har lov at vente sig en del af.

Som det fremgår af resultatlisten er Kolding-rytterne overordentlig fint kørende, så Kolding-klubben venter sig en hel del af sine køreere i denne sæson.

Midtsjællands Sports Motor Klubs Trial

den 14. april på Birkegaardens Briketfabriks jorder ved Undløse talte 42 deltagere. Følgende køreere placerede sig:

Senior Solo:

1. Ejvind Hansen, Fyens Motor Sport.
2. Poul Kalør, Fyens Motor Sport.
3. Svend Schmidt, Fyens Motor Sport.
4. Kurt Henriksen, M.S.M.
5. Kihn Bertelsen, M.S.M.

Junior Solo:

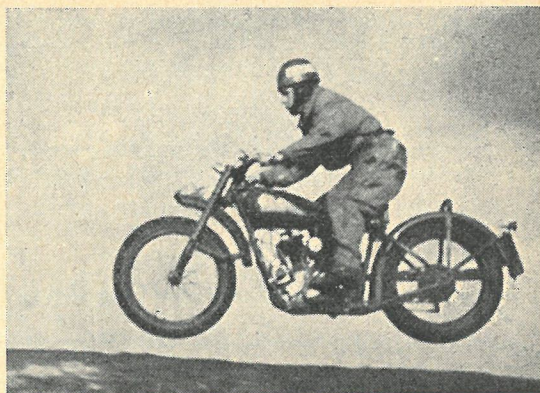
1. Ivan Høggmann, F.M.S.
2. Poul E. Petersen, F.M.S.
3. Poul Bøghøj, F.M.S.
4. John Helfelt, S.M.K.

Begynder Solo:

1. Leif Larsson, Frb. Amts M.
2. Kaj Larsen, M.S.M.
3. Oscar Lauritzen, S.M.K.

Sidevogn S.:

1. Valther Jensen, M.f.Kbh. og Omegn.
2. Egon Walther, S.M.K.
3. H. Albrechtsen, Frb. Amts M.



Dette er Leif Bech som »Himmelhund« på sin Indian Special, som skal benyttes ved scrambleløb i denne sæson.

Sidevogn J.:

1. Harry Frandsen, M.f.Kbh. o. Omegn.
2. Louis Hansen, S.M.K.
3. Herluf Christiansen, Køge Sp. M.

Glostrup & Omegns Motor Klub

Den 8. maj 1949 afholdes klubmesterskaberne i trial. Der startes fra »Siesta« kl. 8,00. Kom og deltag eller se. Der startes i solo-, sidevogns- og automobilklassen. Sidste etape er henlagt til træningsbanen ved »Jægerkroen«. Vi slutter af med en svingom hos »Lille Søren«. Hold jer ikke tilbage.

Motorklubben »Vestfyen«.

Den 20. marts holdt vi et fint trial, som blev kørt over 4 etaper, alle beliggende ved Andebølle. Såvel skovetapen som marketapen var meget vanskelig, men trods dette blev der kørt på meget fine tider. Der skete kun et uheld, idet den kendte Aarhus-kører *Knud Nielsen* med fuld fart kørte mod et træ. Det så stygt ud, men efter undersøgelsen viste det sig, at K. N. var sluppet uden alvorlige kvæstelser. Vindere blev:

Seniorklassen:

Poul Kalør, Odense, 390 points.
Ejvind Hansen, Ejlsturp, 365 points.

Juniorklassen:

Svend Nielsen, Svendborg, 370 points
Ivar Hæggmann, Odense, 365 points.

Begynderklassen:

Knud Thrane, Spodsbjerg, 380 points.
Ove Madsen, Tannerup, 340 points.
Chr. Petersen, Tannerup, 260 points.

Sidevognsklassen:

Leonard Bachmann, Rønde, 400 points.

Præmieuddelingen finder sted senere.

Fyens Motor Sport forårs-trial.

Søndag den 3. april kørtes F.M.S.'s forårstrial i skovene ved Thoruplunde. Der kørtes på 5 udmærket valgte etaper, og publikumsinteressen var levende lige fra den tidlige morgen, hvor der var instruktion på Ørbæk kro, og hvor afslutningsfesten ligeledes fandt sted. Man kunne have ønsket sig en større rytterinteresse, men desværre lægger zoneordningen stadig store hindringer i vejen for deltagelse fra hele landet. Resultaterne blev som følger:

Motorcykler solo, begyndere:

- | | |
|----------------------------|------------|
| 1. Helge Hansen, Aarhus... | 500 points |
| 2. Ove Madsen | 440 » |
| 3. Mar. Pedersen, Gl. Mark | 425 » |

Motorcykler solo, junior:

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1. Poul E. Petersen, Bullerup ... | 500 points |
| 2. Ivar Hæggmann, Odense | 460 » |
| 3. P. Bøgehøj, Odense | 420 » |
| 4. Alfr. Hansen, Hillerød | 405 » |
| 5. Svend Nielsen, Svendborg ... | 310 » |
| 6. P. Ørnlef, Odense | 155 » |

Motorcykler senior, solo:

- | | |
|----------------------------|------------|
| 1. Ejvind Hansen, Ejlstруп | 480 points |
| (blev klubmester) | |
| 2. Poul Kalør, Odense ... | 470 » |
| 3. Sv. Schmidt, Kerteminde | 425 » |

Motorcykler m. sidevogn, senior:

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1. Helmer Albrechtsen, Lyngø ... | 500 points |
| 2. Kresten Krestensen, Aarhus ... | |
| (bedste tid) | 435 |
| 3. Børge Larsen, Søhus ... | 435 » |
| (blev klubmester) | |
| 4. Gustav Eriksen, Graderup ... | 405 » |

Motorcykler m. sidevogn, junior:

- | | |
|---------------------------|------------|
| 1. Jørgen Lisberg, Odense | 500 points |
|---------------------------|------------|

Efter løbene, der blev afviklet inden middag, var der afslutningsfest på Ørbæk kro, hvor formanden for sportsudvalget, *Hermann Larsen*, takkede kørerne for deres indsats, og hvor *Knud E. Mogensen* oplæste resultaterne og iøvrigt på sin vittige måde uddelte ros og dadel, det sidste til de kørere, der ikke var mødt op.

Fra løbskalenderen

Maj.

- | | |
|---|--|
| 1. Sportsmotorklubben »Dan«. — Baneløb. | |
| Fyens Motor Sport. — Baneløb. | |
| Nordjyllands Motor Sport. — Baneløb. | |
| Nordvestsjælland Motor Klub. — Baneløb. | |
| 8. Bøge Motor Klub. — Baneløb. | |
| Gladsaxe. — Baneløb. | |
| Haderslev Motor Sport. — Baneløb. | |
| Nimbus Klubben Aalborg. — Moto cross. | |
| 13. Randers Motor Sport. — Bakkeløb. | |
| Horsens Automobil og M. K. — Baneløb. | |
| 15. Esbjerg Motor Sport. — Baneløb. | |
| Frederiksborg Amts Motorklub. — Moto cross. | |
| Motorklubben »Vestfyen«. — Baneløb. | |
| 22. Fredericia Motor Klub. — Baneløb. | |
| Gentofte. — Baneløb. | |

- Silkeborg Motor Sport. — Baneløb.
 Thy Motorsport. — Baneløb.
 26. Aarhus Motor Klub. — Baneløb.
 Sportsmotorklubben Dan. — Baneløb.
 Hjørring Motor Sport. — Bakkeløb.
 29. Fyens Motor Sport. — Baneløb.
 Hobro Motor Sport. — Baneløb.

- Vejle Motor Sport. — Baneløb.
 Juni.
 6. Als Motor Sport. — Baneløb.
 Gladsakse. — Baneløb.
 Korsør og Omegns M.K. — Baneløb.
 Sports Motor Klubben »Odin«. — Baneløb.

Michelins påkehilsen fra det skønne Frankrig...

— og som en bebuder af turistsæsonen 1949

Som en forårsbebuder, som et varsel om den forestående turistsæson, bebuder *Michelin* i disse dage, som efterhånden hvert år, udsendelsen af sin lille digre *Guide Michelin 1949* — den bedste turistfører, noget land kan opvise og ganske specielt udarbejdet med henblik på de turister, der vil finde ind til frankrigs hjerte og sjæl ved at berejse landet i deres eget motorkøretøj. De sidste år har dette lille koncentrede mesterværk talt omkring de 1.000 sider. Og da der på hver side — foruden bykort — står hundreder af vigtige oplysninger, kan man forstå hvilket fond, hvilket væld af viden og erfaring, der er koncentret i denne lille håndfuld bog. For hver Frankrigs-farer og hver Frankrigs-elsker er den derfor intet mindre end en sand bibel, en hellig bog.

Man skulle ikke tro det muligt, men det er dog alligevel den gang lykkedes at forøge og udvide dette i forvejen overvældende komplette oplysningsværk med yderligere, positivt stof af værdi for den turist, der vil lære alle de sider at kende, som er med til for turisten at gøre Frankrig til det, det er — og det er denne gang altsammen indenfor det kulinariske område.

Således har man fundet på en original og letoverskuelig måde at præsentere og klassificere Paris' restauranter på, så turisten på en nem og hurtig måde kan finde et spisested efter sin smag og sin pung.

På et særligt oversigtskort er indtegnet ostespecialiteterne for hver egn — og den bedste og mest velegnede årstid at spise dem på; det er et sidestykke til det velkendte kort over »de gode vines hjemsteder«. To andre små kort letter også turisten valget af måltider og at finde frem til egns-specialiteter, som det er vanskeligt at få fat på udenfor produktionsstedet.

Car.

Betydelig eksport af danske deiselmotorer til Sverige

Sverige aftager ca. 100 halvårlig

Den store nyopførte Bur-Wain samlefabrik i Sydhavnen i København, hvor bl. a. Studebaker-vognene samles, og hvorfra de mange Standard-Vanguard distribueres — tilligemed en hel række andre europæiske bilmærker — blev oprindelig skabt for at fungere som en slags »fødecentral« til stammen af Bur-Wain dieselmotorens forhandlerstab rundt om i Danmark.

I den senere tid har der været en stadig større stigende eksport af de kendte Bur-Wain autodieselmotorer — i nogen grad afhængig af den på B & W til rådighed stående arbejdsstyrke.

Til Finland har der hele tiden været en jævn og støt eksport af disse lastbilmotorer, og nu er også Sverige kommet til som en stabil aftager af 100 Bur-Wain dieselaugmotorer pr. må-

ned. Da hver motor indbringer ca. 10.000 kr. i fremmed valuta, er der altså her tale om en millionindtægt. Man regner med en fortsat støt afsætning på det svenske marked af den verdensberømte danske motor.

FRA KLUBBERNE

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 28. maj 1949 afholder klubben en af de sædvanlige »pakkefester« på »Jernbanehotellet« i Glostrup. Pakke medbringes. Værdi ikke over 2 kr.

Gunnar.

Motorklubben »Vestfyen«

Den 5. april holdt vi et velbesøgt medlemsmøde, hvor vi fik forevist forskellige films. Der var god stemning for en tonefilmsaften tirsdag den 3. maj, ligeledes blev det besluttet at gøre store anstrengelser for at udvide medlems-tallet. —

Fox.

Korsør og Omegns Motorklub

afholdt ordinær årlig generalforsamling. Dirigent var malermester Harry Holm, Slagelse. Sekretæren oplæste protokollen. Formanden aflagde en kort beretning. Kassereren oplæste det reviderede regnskab. Protokol, regnskab og beretning godkendtes eenstemmigt. De 3 afgående bestyrelsesmedlemmer genvalgte ligeledes eenstemmigt. Der valgtes 2 suppleanter Axel Clausen og Alfred Hansen. Som revisor Gunner Christiansen. Revisorsuppleant Harry Jensen. Der nedsattes følgende sportsudvalg: Erling Nygård, Hans Justesen og Jørgen Wolfram.

Det vedtoges af afholde 5 baneløb i sommersæsonen. Det overlodes til bestyrelsen at søge spørgsmålet om motorbanen løst.

Der indkom et forslag fra Jens Hansen, Holbæk, angående oprettelse af et understøttelsesfond for forulykkede ryttere. Opgaven foresloges løst gen-

nem unionen. Formanden lovede, at sagen skulle blive forelagt på unionsmøderne såsnart det var gørligt.

Den overordentligt saglige og rolige generalforsamling — der var besøgt af ca. $\frac{1}{3}$ af medlemmerne — varede et par timer og sluttede med et leve for dirigenten.

Gorm.

— — —

Jørgen Bitschs Afrika-færd.

Der var stuvende fuldt hus i teatersalen den 7. april til Korsør og omegns motorklubs foredragsaften. På en livlig og underholdende måde fortalte lærer Bitsch om den Afrika-færd, han har været ude på sammen med mekaniker Jørgen Wolfram. Han nævnte til indledning de besværligheder, han havde haft med at få visum m.v. Ialt måtte han skrive ca. 400 ansøgninger, inden turen kunne begynde. Vi skal iøvrigt ikke bringe noget egentligt referat af foredraget. Det skal dog nævnes, at han fremviste en meget smuk farvefilm fra Sydafrika.

Som afslutning rettede formanden, skrædermester Henry M. Jensen, en tak for den udbytterige aften, der sikkert vil blive gentaget i meget nær fremtid.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

Klubbens medlemmer mindes om den ordinære generalforsamling, der afholdes lørdag den 7. maj på Royal i Aabenraa, i h. t. den udsendte indbydelse.

Nimbus Klubben, København

Ved afslutningsfesten den 26. marts blev til jubilæumsfonden følgende nr. udtrukket: 125 — 111 — 246 — 280 — 181 — 54. Uafhængte gevinster hos formanden.

Kortlæsningsøvelsen forløb planmæssigt og uden uheld af nogen art.

Derimod synes jeg ikke, det har noget med sport at gøre, når man melder sig til kontrol, og så bliver væk om

morgenen, når der skal køres på plads. Jeg vil benytte lejligheden til at sige en tak til *Hilbert Hansen* og fru *Thykjær*; vi ved jo nok, der må være noget vist ærgerligt i, når man nu har sat næsen op efter køretur, da *kun* at blive sat ud på kontrol. Det er ikke bare morsskab, når man ikke er forberedt på det, at sidde på et bagsæde 50 km og derefter stå på en åben vej i 6 timer. At gøre det, kalder jeg for sport. Tak!

Sommerprogrammet vil snarest blive tilsendt medlemmerne.

Sv. Åge Søgård.

Harley Davidson Klubben

Nu synger vi på sidste vers af vinterens klubarrangementer, og som det fremgår af den af bestyrelsen tilsendte meddelelse, er den sidste klubaften i Vanløse tirsdag den 3. maj 1949. Og så ta'r vi ud i de grønne områder. Vi mødes på Ørholm kro første gang tirsdag den 17. maj til pakkefest. Har vinterens klubaftener måske været lidt slunkne, tror jeg, at sommerens dito vil veje det forsømte op. Vel mødt den 3. maj og den 17. maj. Husk pakken.

Angelo.

Nordvestsjælland's Motor Klub

afholdt generalforsamling lørdag den 2. april på Gisseløre. Mogens Knudsen blev valgt til dirigent. Formanden aflagde derefter beretning, som godkendtes. Derefter var der valg af formand og et bestyrelsesmedlem. Til formand valgtes Peter Petersen, Fuglebæks allé 7, Kalundborg, og til bestyrelsesmedlem valgtes Gerhart Andersen, Slagelsevej 130, Kalundborg. Den øvrige bestyrelse, som først kommer på valg til oktober er Erik Hansen, Aarby, Kalundborg, Hans Christiansen, Fuglebæks allé 7, Kalundborg og Børge Hansen, Munkesøstræde 4, Kalundborg. Under eventuelt var det mest spørgsmål om forskellige forbedringer på banen, der var hovedspørgsmål, endvidere blev det

vedtaget at holde en klubfest lørdag den 9. april ligeledes på Gisseløre, denne blev holdt som pakkefest. Generalforsamlingen sluttede herefter, og dirigenten takkede for god ro og orden.

B. Hansen,
sekretær.

Bogense Motor Klub

afholdt generalforsamling på Bogense hotel den 2. april 1949.

Den fik det sædvanlige stilfærdige forløb.

Efter at bestyrelsen har konstitueret sig, består den af følgende:

Formand: *Johs. Jensen*, næstformand *Poul Jeppesen*, kasserer *Axel Ramhøj*, sekretær *Marius Johansen*, *Laurits Larsen*, suppleant *Svend Pedersen*, og Sportsudvalget af:

Formand *Marius Johansen*, sekretær *Martin Andersen*, *Laurits Larsen*, *Peter Jørgensen*, *Albert Jensen*, suppleant: *Laurits Hampenberg*.

Vi benytter lejligheden til at minde medlemmerne om, at vi nu atter har emblemer, som fås hos kassereren.

Marius Johansen.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Månedsmøderne fra og med maj til og med september afholdes »i det blå« med start fra pladsen ved politistationen kl. 19,30.

21. maj kl. 19,30 starter vi fra Ryttervej en orienteringsøvelse. Vi har brug for 6 kontroller.

Venlig hilsen

Tage Byrnak.

Hjørring Motor Sport

afholdt generalforsamling tirsdag den 19. april på café »Vendsyssel«. Formanden aflagde beretning, der viste et stille år for motorsporten, idet forbudet mod afholdelse af motorløb har bevirket, at klubben kun har afholdt et løb i sæsonen. Der var fuld tilfredshed blandt medlemmerne over at forbudet er op-

hævet, så vi i år kan tage fat med fuldt drøn. Kassereren oplæste regnskabet, som godkendtes. Derefter gik man over til valg, efter at Asmund Larsen har været formand i 11 år og ikke ønskede genvalg. Det blev vedtaget at udvide bestyrelsen til 7 mand, som formand blev valgt Chr. Heilhaven, og som bestyrelsesmedlemmer valgtes Svend Rishøj (genvalg), Chr. Staack, Fr. Amtsbiller og Erik Winther. Under eventuelt drøftedes tilrettelæggelsen af det næste løb, der skal afholdes sidst i maj måned. Generalforsamlingen sluttede med fælles kaffebord.

Sv. Drews.

Nordre Birks Motorklub

Klubben holdt Mandag den 11. april afslutning på vinterens klub- og kegleaftener.

Vinder af kegleturneringen blev *Anders Hansen* med *Kai O. Nielsen* på andenpladsen. Flidspræmien fik *Carl Andersen*.

Kai O. Nielsen havde skænket klubben en stor vandrepokal til vinterens kegleturnering. Denne pokal skal vindes 3 gange i træk eller 4 gange ialt for at blive ejendom; Anders Hansen var den første, der fik sit navn på pokalen.

Sekretæren.

Søborg og Omegns Motor Klub

Onsdag den 11. maj kl. 19,30 afholder klubben sin ordinære forårsgeneralforsamling i Borgernes hus med følgende dagsorden:

Valg af dirigent — Formanden aflægger beretning — Kassereren aflæg-

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

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

Odense

A. J. S. Odense
MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN
Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Skive

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

ger regnskab — Indkomne forslag —
Valg af kasserer — Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer — Valg af suppleant og revisor — Eventuelt.

De afgående er: *Walther Hansen*,
Egon Hansen, *Axel Vang Hansen* og
Lion Hansen.

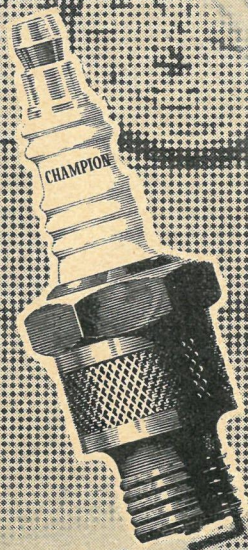
Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må indsendes til formanden, *Karl Henriksen*, Nøkkerosevej 55, NV, seneste fredag den 6. maj.

Felix.

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant N. K. Pedersen, Vasbygade 54, Tlf. Eva 5068.
Vicepræsident *Vald. Hoffmeyer*. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.
Fyens Motor-Union: Formand, kørelærer *Arnold Nielsen*, Bogense. Sekretariat: Jernbanegade, Bogense.
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: Formand *Anton Hansen*, Saxkøbing.
Sjællands Motor Union: Formand, faktor *Poul Rasmussen*, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV. — Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Redaktion: Carsten Meyer Petersen (ansvarh.), Vingaardsallé 16, Hellerup. Telf. Helrup 3410. Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby. Valby 99—5966.
Annonceekspedition: Einer Ulrich Reklamebureau A/S, Kultorvet 2, C. 3133.

Verden over anvendes
CHAMPION tændrør når
ydeevne og driftssikker-
hed sættes på de hårde-
ste prøver.

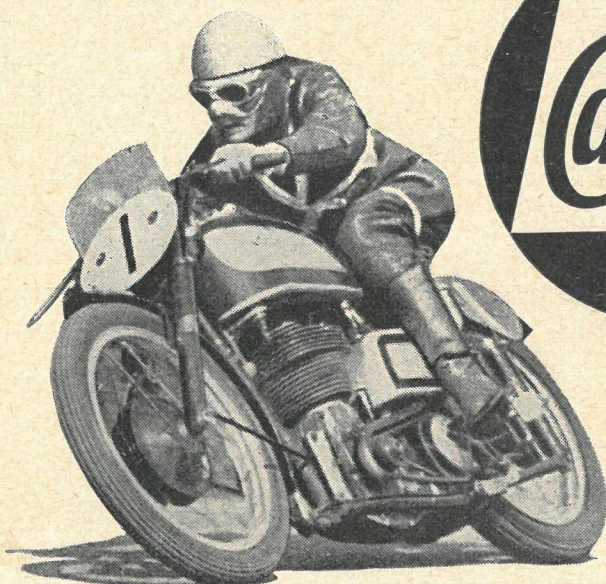


FØRST I START
STØRST I FART

★
CHAMPION

Biilow
F. BULOW & CO.

Gran 9



Følg Eksperterne brug **CASTROL** Motorolie

De rette Sommerkvaliteter til Motorcykler:

De fleste 4-Takts „GRAND PRIX”
2-Takts „XXL”
Nimbus „XL”

— men forlang udtrykkelig **CASTROL**, naar De faar fyldt
Olie paa Motoren.

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S · GOTHERSGADE 109 · KØBENHAVN K.