

MOTOR *og* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



JUNI

1949

4. AARG.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
Velkommen — til en ny dansk motorcykle.....	1
F. D. M.s jubilæum	2
Med babyvogn i de norske fjælde.....	6
Må jeg få ordet	10
Franske og engelsk V-8'ere	12
Katastrofefondet i stærk vækst	14
Nyt fra unionen	15
Hollands TT-Grand-Prix	15
Indbydelse fra Holland til turistfærd	16
Køges Grand-Prix landevejs-race.....	17
Scramble-premieren i Vinderød	18
Dansk jordbanestjerne i opgang — Gentofte	20
Gladsaxe-rekord	22
Dramatik i Jägersro.....	23
Rekord ved Volks Mølle	24
Åbningsløb på Fangel-banen	25
Haderslev-løbene	26
Løbene på Fyens Væddeløbsbane.....	27
Løbskalenderen	29
Fra klubberne	29
Sidste sportsresultater	32

BENZIN



OG OLIE

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

JUNI

4. årgang

Velkommen !

Fra den lille by Ans mellem Viborg og Århus kommer meddelelsen om, at det nu er lykkedes motorcykle-konstruktøren, værkmester Jens Nielsen fra Gjerrild og hans financier, installatør Jens Fr. Sørensen, at få tilladelse til en produktion på to serier à 500 stykker af den af Nielsen konstruerede letvægtsmotorcykle, døbt »Auly«. Det er en 119 ccm. letvægter med udskiftelige cylinderforinger (allerede dette er noget nyt for en motorcykle) og den udvikler 1½ hk med en tophastighed på 65 km/t og et benzinforbrug af 1 liter pr. 45 km. Den påregnes at kunne sælges til under 1800 kr.

Det er dog hverken selve motorcyklen eller dens specifikationer, vi her skal dvæle ved — det skal vi vende tilbage til, når vi har haft lejlighed til at se og evt. afprøve maskinen.

Vi vil derimod gerne fremholde det initiativ, der ved denne nyskabning af en dansk motorcykle er lagt for dagen — trods alle de forhindringer, der fra myndighedernes side blev iværksat fra den allerførste begyndelse.

Inspireret af en bemærkning i et dagblad, gik værkmester Nielsen i marts 1946 op i varedirektoratet og forespurgte, hvordan han skulle bære sig ad for at få lov til at sætte en produktion af letvægtsmotorcykler i gang. Han fik besked om at gå hjem og lave tegninger, modeller og en færdig maskine. Det lyder uhyre nemt, hvad det ingenlunde er.

Nielsen gjorde det.

Sammen med en halv snes kammerater arbejdede, konstruerede og udpønsede han i sit værksted, der dengang lå i Kongens Lyngby, sin letvægter. Og så gik han atter op i varedirektoratet. Viste dem tegninger, modeller og en færdig motorcykle. De var egentlig meget godt tilfreds med resultatet — men nu skulle man blot spørge handelsministeren, om den slags i det hele taget måtte produceres herhjemme. Det var dengang Nielsens skolekammerat fra Buddinge, Aksel Kristensen. Man skulle tro, at sagen var oplagt: riget fattedes i pinlig høj grad motorcykler — og Aksel Kristensen var jo ellers en mand, der nok kunne tage en beslutning; det var bl. a. hans fortjeneste, at vi slap af med de modbydelige små benzinrationeringsmærker.

Men her kunne han dog ikke være med — hvad årsagen så end var.

Måske skyldes den venstreministerens landbrugsopfattelse: at Danmark er et landbrugsland og følgelig må her ikke produceres andet end kød og flæsk (og så måske porcelæn) — men for en — omend nok så valutabesparende industri,

er der ingen plads i Danmarks økonomiske program. Svaret var i hvert fald: Danmark har ikke råd til fabrikationer af den slags.

På det tidspunkt fandt Nielsen og installatør Sørensen hinanden. Til dato er der investeret over 300.000 kr. i Auløse, og en snes mand er nu gået i gang med den seriemæssige produktion i nyindrettede fabriksbygninger i Ans.

Fabrikanterne vil hævde, at der kun anvendes for 80 kr. italiensk og engelsk valuta pr. maskine. Det er vel rigtigt, at det er fabrikens direkte valutaudgifter, men formentlig har både stålet og gummien også på et eller andet stadium af produktionen kostet udenlandsk valuta.

Alligevel er det sikkert en god valutaanbringelse, der her er gjort med dette transportmiddel, og det vil forhåbentlig blive en gevinst både for dansk industri og for den danske motorpark.

En sådan letvægtsmotorcykle vil hjælpe med til at udvide kredsen af motorfolk og vil vinde motorsagen nye venner. Mange, der begynder med en letvægter, går derfra over til en større motorcykle, til et køretøj for viderekomne — for måske at ende som bilister på deres modnere dage. Så derfor bør faktisk alle motorcykle-, ja, selv bilforhandlere hilse letvægternes fremkomst og udbredelse velkommen. Det er deres Kunder, der her møder frem på letvægterne.

Det kunde være overflødigt på dette sted at understrege, hvilken uvurderlig nytte arbejderen og håndværkeren kan have af dette lille billige og demokratiske køretøj: arbejdsmulighederne udvides og transporten til og fra arbejde går langt hurtigere og bekvemmere, så den egentlige hviletid bliver længere. Letvægteren er både billigere og hurtigere end tog og sporvogn — og den kører lige til døren.

Motororganisationerne — og her naturligvis først og fremmest Danmarks Motor Union — vil fortsat bearbejde regering og rigsdag så ihærdigt og overbevisende, at man nu endelig kan tage positiv stilling til afgifts- og kørekortsfritagelse (subsidiært -lettelser) for letvægterne. Nu må regeringen ikke længere sidde vore krav overhørig. Og en regering som den nu siddende kan da slet ikke være det bekendt.

Red.

FORENEDE DANSKE MOTOREJERES

40 års jubilæum



Den 18. juli 1949 har F.D.M. bestået i 40 år. Selskabet markerede dog passagen af denne runde fødselsdag ved en efter årets repræsentantskabsmøde lørdag den 28. maj d.a. afholdt festmiddag, hvori foruden jurisdiktionsformændene med damer og personalet deltog en lang række honoratiores, såvel fra vore nordiske nabolande som fra hjemlandet.

Allerede den 9.-1.-1909 var der i bladet »MOTOR« — som altså eksisterede før F.D.M. — fremsat forslag om, at de motorkørende skulle forene sig i en

landsorganisation; og dette gav stødet til, at »Forenede Danske Motorejere« stiftedes med skibsreder O. Johnsen som primus motor på en motorkongres, der afholdtes i Århus den 18. juli 1909.

Dermed tog en dådrig og kampfyldt gerning sin begyndelse. Pladsen her tillader ikke mere end nogle antydninger af hovedpunkterne i den stærke udvikling, som selskabet — i takt med motorkørslens hurtigt tiltagende betydning — undergik.

I organisatorisk henseende inddeltes F.D.M. i jurisdiktioner, følgende den

gamle retsinddeling, og jurisdiktioner-
ne indordnedes i 8 kredse. I det første
tiår var arkitekt *Aa. Langeland Mathie-
sen* den drivende kraft. Indadtil gjaldt
det om at bryde den modstand, som fra
mange sider rejstes mod motorkørs-
lens naturlige fremgang — således som også
vi inden for D.M.U. mærker det mod
motorcyklerne og motorsporten — og
den begyndende automobilturisme gjorde
det påkrævet, at der knyttedes inter-
nationale forbindelser, hvorfor F.D.M.
blev indmeldt i »*Kartell europäischer
Rad(-motor)fahrer und Automobilisten
Verbände*«, således at selskabet fik ret
til at udstede toldpassersedler til let-
telse af grænsepassage med motorkø-
retøjer.

Omkring 1. verdenskrig.

I de vanskelige år under 1. verdens-
krig var det uundgåeligt, at der voldtes
nogen tilbagegang for motorkørslen;
medlemstallet steg dog fra 1800 i 1915
til 3935 i 1918. I sommeren 1919 ansat-
tes stabsintendant *S. Kyhl* som adm. di-
rektør, og krigens ophør bragte ny
fremgang for F.D.M. Allerede i 1920
var medlemstallet over 9000. Med det
formål at opnå indflydelse på automo-
bilforsikring oprettedes der i april 1920
en særlig forsikringsafdeling, hvorved
det også lykkedes at indvirke regule-
rende på forsikringspræmierne.

Efter genforeningen oprettedes kreds
IX, omfattende de sønderjydske lands-
dele. Fra udgangen af 1920 blev »MO-
TOR« »F.D.M.«s Ejendom, og lige si-
den har dette medlemsblad været mo-
torsagens årvågne og uforfærdede vå-
bendrager.

Efter afslutningen af 1. verdenskrig
tilknyttedes F.D.M. den store turistor-
ganisation *Alliance Internationale de
Tourime*, hvorved det internationale
samarbejde genoptoges og udbyggedes.
I øvrigt rettedes bestræbelserne mod
bortrydning af de mange meningsløse
hindringer for motorkørsel, og ved



N. J. Gorrisen, Højesteretssagfører,
fra 1948 F.D.M.'s Præsident.

sejgt, udholdende arbejde opnåedes der
da også store håndgribelige resultater.
Et iøjnefaldende eksempel herpå er hi-
storien om motorfærgen »Hejmdal«.
Da D.S.B. ikke var til at formå til at
skaffe de motorkørende anstændige
overfartsforhold over Store Bælt, lagde
F.D.M. beslutsomt kølen til denne fær-
ge. Det endte dog med, at statsbaner-
ne bed i det sure æble og overtog
»Hejmdal«. — F.D.M. var med i alt vig-
tigt kommissionsarbejde angående tra-
fikforhold; dets ord havde vægt og vir-
kede i gunstig retning ved afgørelsen
af mange forskellige spørgsmål, såsom
bygning af veje, viadukter og broer,
motorafgifter m. v.

Omkring 2. verdenskrig.

Da 2. verdenskrig udbrød, stod
F.D.M. som nordens største motororga-

nisation med over 29.000 medlemmer — midt i en stærk fremgang, efter at store resultater var opnåede. — Også under besættelsestidens hårde belastning viste F.D.M. sin store indre sammenhængskraft; vel faldt medlemstallet under opklodsningstidens magre år til 17.000, men selskabet tog ufortrødent fat på løsningen af de særlige opgaver, som situationen bød på. Det var således F.D.M., der gav stødet til indførelse af *generatordriften*, da benzintilførslerne svigtede. Betegnende — og glædeligt — var det, at allerede i begyndelsen af 1943, altså midt i besættelsestiden, begyndte medlemstallet at stige småt, men støt.

Da forholdene efterhånden havde udviklet sig således, at F.D.M.s forsikringsvirksomhed ikke længere var i stand til at øve nogen regulerende indflydelse på præmiernes fastsættelse, blev selskabets aktiepost i F.D.M. Forsikring A/S i 1943 afhændet, en foranstaltning, hvis berettigelse den påføl-

gende udvikling fuldt ud har understreget.

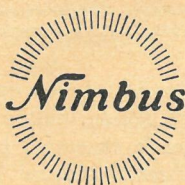
Væksten efter krigen.

Efter kapitulationen i 1945 kom der rigtig gang i medlemstallets vækst. I 1946 og 1947 steg kurven stejlt, og allerede i juni 1947 passeredes det hidtidige maksimum, godt 29.000. Efter krigstiden stillede F.D.M. over for løsningen af mange vanskelige opgaver, som imidlertid i det store og hele kunne løses af styrelsen med selskabets mangeårige præsident, apoteker *P. Scheel*, i spidsen og med civilingeniør *Fr. Wittig*, der fra 1940 har været administrerende direktør, som leder af det daglige arbejde.

Efter at det højtfortjente styrelsesmedlem, arkitekt *Aa. Paul-Petersen*, havde været midlertidig præsident et års tid, overtog HRS. *N. J. Gorrisen* fra 1948 præsidenthvervet, og under hans ledelse fortsætter nu F.D.M. med ynglingeagtig friskhed og støttet af 33.000 trofaste medlemmer striden mod de desværre så sejglivede restriktioner og imod motorfolkernes tunge byrder o. m. a. under organisationens gamle kampråb: *Hvad der ikke lykkes for de få, gennemfører de mange!*

Danmarks Motor Union benytter gerne lejligheden til at ønske Forenede Danske Motorejere, vor største motororganisation, hjertelig til lykke med det smukke jubilæum og held og lykke fremover i den fælles kamp for at bedre kårene for motorkørslen. Ved receptionen overrakte D.M.U.s præsident og vicepræsident F.D.M. Unionens store sølvplaqueette.

Et bevis på, hvor galt det er med parkeringspladserne for de store »Dollarsgrin« i Amerika, kan man bedst se af den kendsgerning, at en kreds af borgere i byen Fresno i Californien har tilbudt byen 7 mill. kr. til indretning af et underjordisk garageanlæg under en af byens hovedgader.



**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

STUDEBAKER

WILLYS

VANGUARD

SKODA PERSONVOGNE



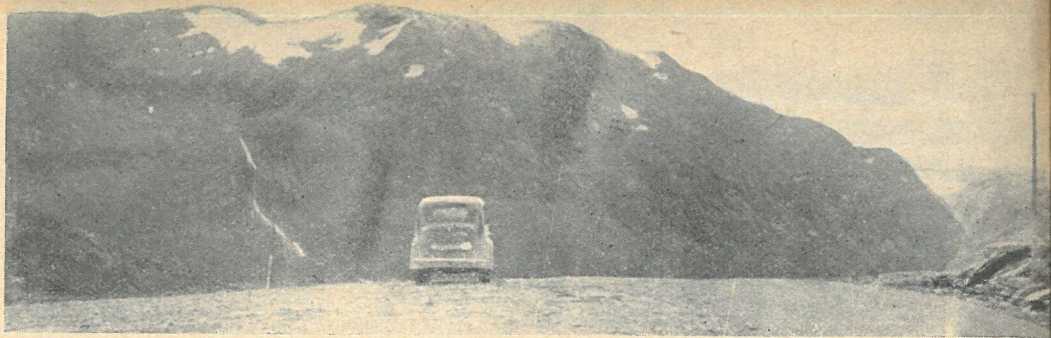
STUDEBAKER

SKODA

SCANIA VABIS

WHITE

WILLYS LASTVOGNE



4000 km med baby-vogn i de norske fjælde

Forslag til enestående og storslået ferietur i Norge.

Har De tænkt på at trimme køretøjet til en udenlandsfærd til sommer? Nu er chancen der — og De bør ikke forsømme det! Det behøver slet ikke at være dyrt. Tag mad med hjemmefra til de første par dage, spis iøvrigt kun to måltider om dagen: et solidt morgenmåltid, før De starter dagsrejsen — og middag ved vejs ende. Kør i ro og mag til henad 19—20 om aftenen — nyd turen og se Dem om!

Den her skildrede tur behøver De ikke at følge. Men De bliver absolut ikke snydt, hvis De gør det, for den giver i rigt mål alt, hvad Norge med sin storladne natur har at byde på. Der er enestående, afvekslende skønhedsmættede oplevelser for alle pengene. Der er ikke angivet dagsetaper, for dem bestemmer man selv — men en ugestid kan vel slå til. De kan også anvende den her angivne rute som en slags skelet — og slå ud i geografien, hvor det passer Dem.

Skal De have nogen fornøjelse af at læse om turen, bør De dog have et Norges-kort ved hånden, for den er fyldt med navne og stedbetegnelser; men for en gammel motorkører spiller det jo heller ingen rolle. Af samme grund kan den måske virke lidt tør og skematisk ... vær sikker på: den er det ikke i virkeligheden. Iøvrigt må man på forhånd opgive at ødsle med ord på Norges naturskønhed. Ord er altfor fattige, ringe og fantasiløse til at skildre den. Den skal opleves. Simpelthen. Der er ingen vej udenom ...

For nogle er det ferie at lægge sig ud på en hvid strandbred og slappe af. For andre føles *det*, at rejse udenlands, som ferie og rekreation. Man rives ud af den daglige skure og mættes med nye indtryk. For mange motorcykle- og bil-ejere er »opdagelsesrejser« med bil i udlandet den bedste form for ferie, og selvom der i øjeblikket på grund af forholdene er altfor få motorcykle- og bil-ejere i landet, er der dog mange, der kan prise sig lykkelige og gøre en udlandstur med eget motorkøretøj.

Og efter mange års indespærring er

trangen til en sådan ferie mange gange større end ellers — den fra vore forfædre vikingerne nedarvede udlængsel sidder de fleste af os i blodet.

Norge byder sine turister så mangeartede og storslåede oplevelser og skønhedsindtryk, at man faktisk skal gennemrejse store områder i det øvrige kontinent, før Norges attraktioner lader sig udviske. Vel er der tusinder af danske, der kender vintereventyrets Norge — men Norge ved vinter og Norge ved sommer, det er to vidtforskellige begreber; der er mindst 10 gange så mange

VERDENS MEST SØLGTE AUTOMOBILOLIE ER BLEVET ENDNU BEDRE

... *Den ny Mobiloil holder motoren ren indvendig*

Den renser — mens den smører.

Efter få tusinde km kørsel med den Ny Mobiloil vil alle sodafsætninger på stempelsider være fjernet, hvorved unødvendigt slid undgås og vognens ydeevne forøges.

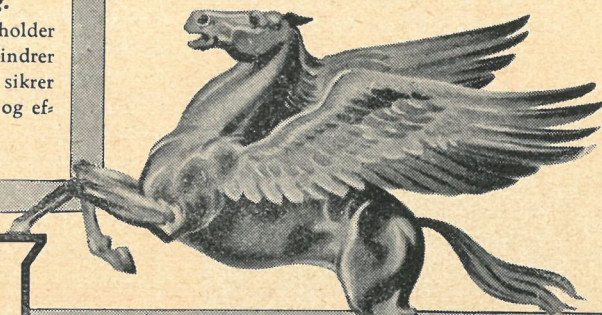
Tåler særlig hård belastning.

Den Ny Mobiloil nedbrydes ikke af iltning selv under den hårdeste belastning, men bevarer sine fulde smøreegenskaber.

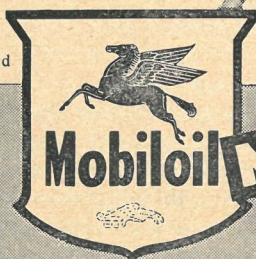
Effektiv smøring.

Ny Mobiloil indeholder stoffer, der forhindrer skumdannelse og sikrer derved en konstant og effektiv smøring.

Den Ny Mobiloil er behandlet med nye kemiske stoffer, der kan få bugt med de hidtil uundgåelige sodaflejringer på stempelsider og stempelringe og andre dele i motoren. Den Ny Mobiloil løsner og indkapsler sodpartiklerne og hindrer dem i at sætte sig fast. — Forlang den Ny Mobiloil hos Deres forhandler.



2 d



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY, SMØREOLIESPECIALISTER

danske, der kender Norge i vinterdragt, som i sommerdragt.

For at undersøge rejsemulighederne pr. bil i Norge, foretog jeg en studierejse gennem landet — og her videmeddeles de indhøstede erfaringer, til gavn og inspiration for andre ...

De jyske og fynske turister behøver ikke alene at være henvist til at benytte de bekvemme færgeforbindelser fra Jylland til Norge, men kan også anvende den for mange så naturlige forbindelse over *Frederikshavn-Göteborg*. Endelig kan man også lade hjemfærden gå over *Hälsingborg-Helsingør*, knap en halv times sejlads; man bør dog huske, at færgen fra Sverige betales med svenske penge for både bil og passagerer — så megen svensk valuta må man altså sørge for at have tilovers!

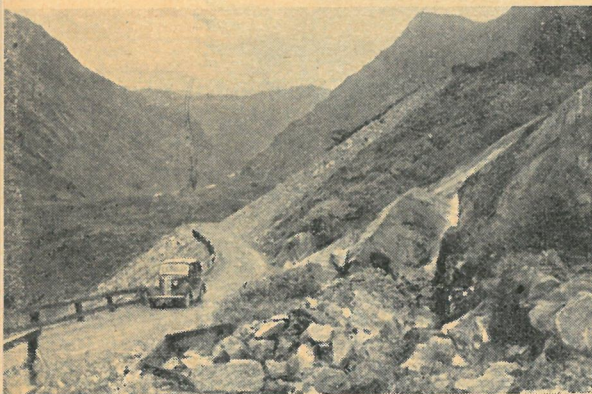
I Norge — før og nu.

... Og så er man atter i Norge med bilen. Ikke som i »de gode, gamle dage« før krigen med en efter de nuværende forhold umådelig stærk 85 hk Ford V-8, hvis evner til at kravle over bjergene, man overhovedet ikke skænkede en tanke, men i en beskeden engelsk baby-car, en Austin 8, hvis duelighed over bjergpassene, man er spændt på at få prøvet af. Af den årsag lægges turen med forkærlighed over de største og

skrappeste bjergmassiver: *Trollheimen* med den berømte *Trollstegveien*, via *Geiranger* forbi *Jostedalshælen* og videre ned over *Jotunheimen*, forbi *Geilo*, *Ustaoset* og den fantastiske klippevej ned forbi *Fossli* ved den 170 meter høje *Vøringsfossen* efter en interessant tur over *Hardangerviddan*.

Jeg ved godt, det ikke hører til god taktik at fjerne spændingsmomentet i begyndelsen af en skildring; men lad det alligevel være sagt med det samme: selv for en baby-car er det moderne norske vejnet let tilgængeligt, selv over de højeste bjergpasser i de mest afsides egne; det samme gælder naturligvis for motorcykler. Og der var dog strækninger, hvor vejen gennem 46 kurver snoede sig over 1.000 meter op — eller turen fra *Geilo* gennem *Numedalen*, hvor man tre gange indenfor en time var helt »nede i bunden« (hvilket dog ikke er ensbetydende med: ved havoverfladen) og måtte kravle et tusind meter til vejrs. Uforfærdet, støt og utrætteligt skruede den lille baby-car sig i 2. gear opad og opad og opad i 20—25 minutter i træk på det samme lave gear, op til de pragtfulde udsigter og de store vidder. Det er tilrådeligt, når man først er nået til de rigtige bjergegne, at gøre det til en regel hver morgen, før dagsrejsen begynder, at undersøge om der er tilstrækkeligt olie og vand på vognen. Nu brugte denne lille Austin på hele turen — små 4000 km — kun en halv liter olie og en halv liter vand, men det er vel de færreste, der er så nøjsomme.

Hvis man lander med bilen i *Kristianssand* eller *Larvik*, vil den danske bilist måske finde vejen i de bebyggede strøg i Sydnorge temmelig hullet efter danske forhold. Det skal dog ikke afskrække fra turen til de mere afsides liggende egne; thi bjergvejene er gennemgående betydelig bedre end de stærkt trafikerede hovedveje i Sydnorge.



Over trægrænsen snor smalle men gode veje sig over bjergmasserne.

Hvad ministeren sagde om Norges veje.

Det er ikke den gode vilje til at vedligeholde vejene, det skorter på i Norge. Efter hvad forsyningsminister Oscar Torp har udtalt over for Deres medarbejder, vil man gøre det yderste for at holde vejene så gode som muligt, fordi de er uundværlige for samfærdselen, for at skåne landets bilpark, idet man ikke har råd til at have alt for mange biler stående på værksteder, hvor man heller ikke godt kan afse mandskab til reparationer, der *kunne* undgås. Dog er det også meget vanskeligt at afse tilstrækkeligt mandskab til vejarbejde — nyanlæg skal man derimod ikke vente den første halve snes år i Norge.

... Brochurerne vil påstå, at *Oslo* er det naturlige udgangspunkt for bilture i Norge. Det behøver kun at være delvis rigtigt, men for den danske bilist er det vel vanskeligt at undgå Oslo, hvadenten man fra Kristianssand eller Larvik stryger mod Oslo langs *Oslofjordens* vestlige bred og passerer gennem de mange havne-, fiske-, bade- og kurbyer som *Lillesand*, *Grimstad* (med Ibsenhuset og -museet), *Arendal* og efter Larvik hvalfangstbyen *Sandefjord*, der ligger et par kilometer fra vejen, *Tønsberg* (Norges ældste by, skibsfarts- og hvalfangerby), *Horten*, hvorfra der er bilfærge over til Moss på den anden side fjorden, *Holmestrand* og *Drammen*. Dette er Norges »reviera«. Overalt er der mange hoteller, og om sommeren florerer badelivet her. Vejen ligger oftest smukt med udsigt over vandet og til *Oslofjordens* skærgårde.

... Eller man tager over *Gøteborg* og kommer fra Sverige ind i Norge over den i 1946 indviede grænsebro, hvor den norske konge *ikke* ville møde den svenske ved indvielsen, en svimlende højtliggende bro over et stærktstrømmende farvand ved *Svinesund*, hvor man før krigen blev valset over i en lille spinkel båd, trukket af en stærk motor-



Et gadekryds på hovedstrøget i minebyen Røros, en by af træhuse.

båd, som kun kunne klare overfarten ved at lade de to både valse flere gange rundt om hinanden undervejs fra bred til bred. I *Sarpsborg* skummer en fos ned under hovedvejen, og dens ubændige kræfter bindes her og driver byens mange store industrier. En skumsky ligger hvid over det brusende vand og lader ane de umådelige kræfter, der er gemt i de norske vandfald. Gennem *Moss* kommer man langs Oslo fjord mod den norske hovedstad, Skandinavien største havneby, der ligger smukt gemt inderst i fjorden bag de mange skibsskrog og kraner.

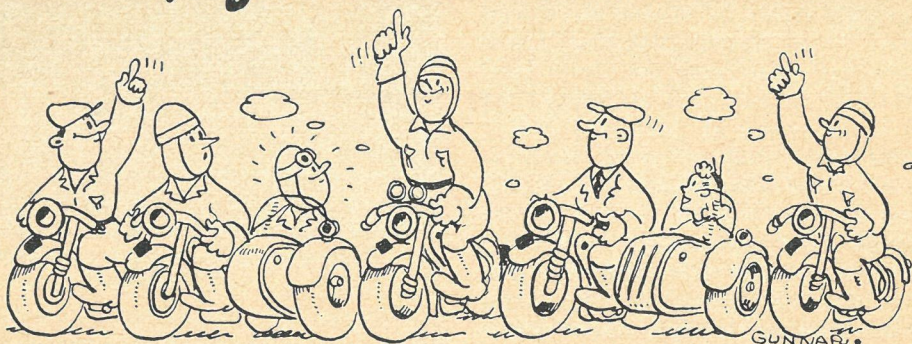
Oslo — ikke ved nat!

Men: undgå at overnatte i Oslo. Det er endnu vanskeligere at få hotelværelser her, end det er i København. Lær at hygge Dem i købstadsideyllerne, for ferieturen er vel først og fremmest lagt an på at lære den smukke natur at kende — og som by betragtet er det begrænset, hvad Oslo har at byde på, medmindre det er første gang, man besøger den, og den derfor har nyhedens interesse — eller man søger specielle ting der.

Vi håber i næste nr. at kunne afslutte denne turskildring for derefter at bringe et forslag til en motortur til Tyskland—Hol-land—Belgien—Frankrig.

Red.

Må jeg få ordet....!



Bünger—Gullitz

Herr Bünger!

De fremkommer i »M. og S.«s april-nummer med et, i meget uparlamentariske vendinger holdt, angreb på »Odin«s formand herr Gullitz, og da denne så i bladets maj-nummer udbeder sig nærmere motivering, giver De ingen sådan, men afleverer et nyt læs grovheder. Derefter foreslår De at kaste »glemselens skjærmende kåbe« om hvad De har skrevet.

For mig at se, ville en fremstrakt hånd, og en undskyldning for de, sikkert uovervejede, ord have været et bedre grundlag for arbejdsroen inden for arbejdet for motorsporten.

Bogense, 13. maj 1949.

Axel Ramhøj,

Medl. af Bogense Motor Klub.

Red. betragter hermed diskussionen som afsluttet.

Endnu en jydsk Midgetracer

Den kendte jydsk motorforhandler og -sportsmand, Madsen, Aabo-Motor, Munkegade 4, Århus, har sendt »Motor og Sport« hosstående billede af sin netop fuldførte midget-racer og medsender følgende data af interesse for motorsportsfolk:

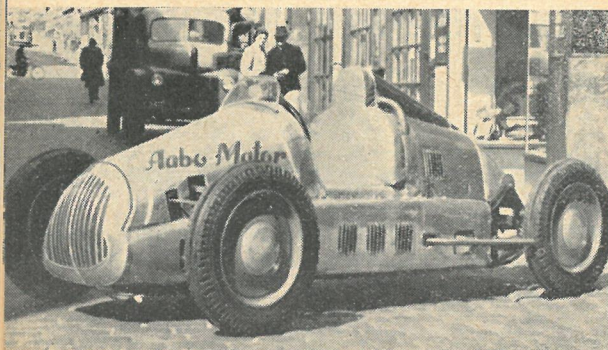
Efter erfaringer høstet i Sverige sidste år, har vi ombygget midget-raceren efter de sidste krav.

Raceren er bygget på Fiat 500 under-vogn efter forskellige ændringer. Motor er J.A.P. Sprit 500 ccm. Hydr. bremses på alle hjul. 15" gummimontering. Aluminium-karosseri. Vægt ca. 275 kg.

Varedirektoratet står for skud!

Tillad mig et enkelt skud mod varedirektoratet. Man skal jo holde krudtet tørt. Det er om fordelingen af købstilladelser til letvægtsmotorcykler.

Der er i år kommet temmelig mange af disse små nyttige maskiner til landet. De fleste motorforhandlere har nogle stående til salg, men fordelingen til køberne koster tilsyneladende noget hovedbrud. Der sker nemlig ofte det mærkelige, at den, der får købstilladelsen, ikke benytter den inden for gyldighedsfristens 6 uger. Dette i forbindelse

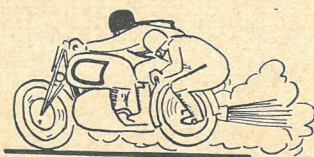


Køge Ringvejs Løb

Sommerens sensation! — Ringvejsløbet køres søndag den 24. juli kl. 15 på afspærret landevej. — 80 % af banen kan overses.

Reserver dagen!

Arrangører: Køge Sports Motorklub.



med den normale ventetid på nogle uger, forårsager, at det hele bliver et sejgpineri uden ende. Salgssæsonen for motorcykler ebber ud, maskinerne står usolgte, og køberne er utilfredse.

Nu kan man finde sig i meget, når formålet er nyttigt, men når afgørelserne er så besynderlige, at man bevilliger motorcykler til en fodermester og til en barber (navne til tjeneste), var det så ikke bedre at overveje en frigivelse?

Sten.

Auto-Union genopstår

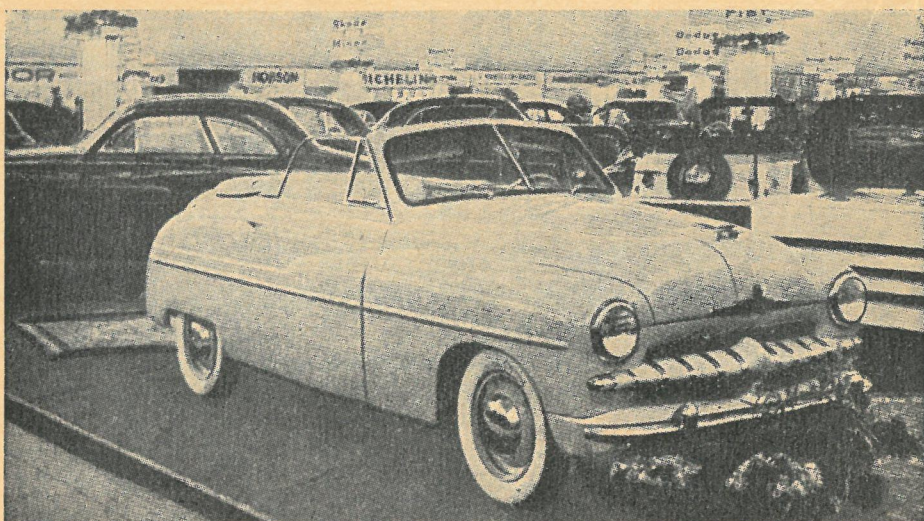
»Auto-Union«s forhandlinger om oprettelse af en stor fabrik på de tidligere »Rheinmetall-Werke«s områder i Düsseldorf ser ud til at skulle ende positivt. Virksomheden overtager Rheinmetalls haller, og i nær fremtid optages produktionen af motorcykler, medens det er planen at begynde bygningen af personvogne til maj næste år. Der skal investeres 20 mill. d-mark i virksomheden.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlås fra kr. 51,85
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148,00
Olskindsfrakker sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 40,55
Gummiirakker 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



De franske og de engelske V-8 Ford'er

De franske og de engelske kusiner og fætre til de amerikanske V-8'ere.

Midt i maj kunne man i *Illums* udstillingsvinduer på strøget se udstillet en bil, man aldrig før havde set herhjemme. Det var den franske Ford V-8, »Vedette« kaldet. Den hørte hjemme i disse omgivelser blandt franske mannequin'er, en let og elegant V-8 med alle de erfaringer, som man i Amerika har gjort med V-8-motoren forenet med fransk karosserikunsts raffinerede linjer og udstyr. Og dog er vognen tegnet i U.S.A.

Forinden vognen blev kørt ind i mødehuset på Strøget, havde »Motor og Sports« medarbejder lejlighed til at prøvekøre både denne og dens engelske fætter V-8 »Pilot« en. Hver for sig er de tiltalende europæiske skud på den berømmelige amerikanske V-8-stamme. Den ene let, levende og raffineret, den anden — nok levende — præget af engelsk karosseri-håndværks uendeligt solide, gedigne og næsten uforgængelige og velgennemtænkte erfaringer. Absolut tiltalende fysiognomier i V-8-familien og hver især i besiddelse af så til-

talende egenskaber, at de vil kalde på mange danskes hede ønsker. Den tid kommer forhåbentlig snart, da man i noget højere grad end i de sidste år kan få lov til at »træffe sit valg. Begge er de dejligt fri for den dollargrinsagtige forniklingsoverbelæsthed.

»Vedetten«.

»Vedetten« har den amerikanske »Mercury«s sobre frontparti — mens bagpartiet fremkalder mindelser om »Taunus«ens strømlinjethed.

Den har 60 hk V-8 motor og et cylindervolumen på 2.168 cm³.

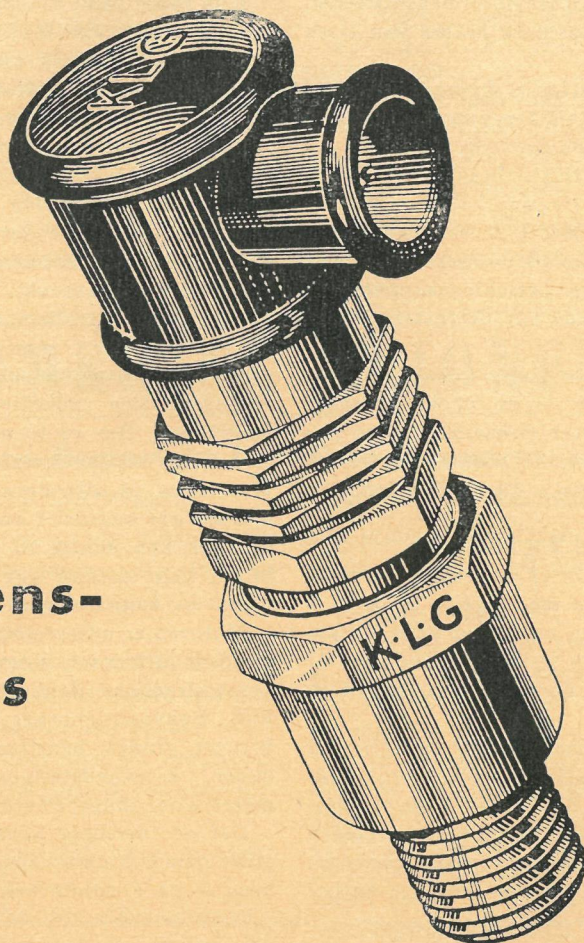
Dens format er ypperligt egnet for europæiske — specielt danske — forhold. Hjulafstanden er 2,69 m; forhjulenes sporvidde er 1.35 m og baghjulenes 1.37 m. Vognens største længde er 4.50 m, bredden 1.72 m og højden 1.57 m. Egenvægten er 1180 kg.

Den har alle finesser, som dens amerikanske storebror har. Forhjulene er uafhængig affjedret ved hjælp af spiralfjedre, og der er halveliptiske lang-

K.L.G

— det vandtætte tændrør

en
verdens-
sukces



Generalrepræsentant:

VILH. NELLEMANN A-S — KØBENHAVN — RANDERS

fjedre bagtil. Hertil kommer teleskopiske støddæmpere både for og bag.

Chassisrammen er af den såkaldte »kassetype«, som giver både stor stabilitet og styrke. Vognen har hydrauliske 4-hjuls bremses. Koblingen er af tordameltypen, og køleren er ophængt i fjedre. Dækstørrelsen er 6.40×15, den har ratgear og trækfri ventilation. Bagagerummet er usædvanlig stort, og reservehjulet er placeret let tilgængeligt på den ene side. Yderst i bagagerummet findes påfyldningsstuds til benzintanken, således at de kostbare dråber kan låses inde.

Vognens interiør er hypermoderne — med god plads til 3 passagerer på bagsædet. Det brede forsæde, det gode udsyn og de praktisk anbragte instrumenter gør kørslen til en virkelig fornøjelse.

Instrumentbrættet er af samme moderne tilsnit som på den store V-8 med let tilgængelige betjeningsknapper, 2-eger rat og plads til »defroster«, radio o. s. v.

»Vedetten« fabrikeres i den nye Ford-fabrik i Poissy — ca. 30 km udenfor Paris, en mønster-virksomhed, som anvender alle moderne metoder og tekniske hjælpemidler i sin produktion.

Ford V-8 Pilot'en.

Ford V-8 Pilot er en elegant, rummelig 4-dørs sedan med rigelig plads til 5 voksne personer, og dog er dens største længde kun 4.44 m, største bredde 1.77 m og højden 1.68 m. Hjulafstanden er 2.75 m.

Cylindervolumen er 3622 ccm (boring 77.79 mm — slaglængde 95.25 mm). Motoren udvikler 85 hk ved 3500 omdrejninger i minuttet og forener overlegen kraft med bemærkelsesværdig økonomi.

Den er udstyret med dobbelt karbu-

rator, 9" tør, enkeltpladet kobling, gearkasse med 3 fremgear og eet baggear, synkronisering ved 2det og 3die gear og forsynet med ratgear, altså den moderne »finger-tip« gearskiftning. Udvexlingsforholdet er 4.11:1 i højeste gear.

Hjulene er en ny type pladehjul, der er lette at holde rene, forsynet med 600 ×16 dæk. Reservehjulet er anbragt i kuffertklappen, der ligesom styring, tænding og alle fire døre kan aflåses.

Alle ruder samt vindspejlet er af sikkerhedsglas. Vindspejlet kan åbnes fremad, og standard udstyr inkluderer varmeapparat med »defroster«, automatiske afviservinger, ringkontakt på rattet til betjening af det to-tonede elektriske horn, elektrisk cigartænder og ur, tre askebægre, pakkehyld under plastic-instrumentbrættet (i dettes fulde længde). På selve instrumentbrættet sidder tippeknop, startkontakt, kontakt til varmeapparat, kontrollamper for tænding og retningsvisere, samt knap til betjening af vindspejlsviskere. Ruderne i fordørene kan indstilles til »trækfri« ventilation. Der er to solskærme. Forsædet kan skydes frem og tilbage. Der er armlæn på alle døre, og et midter-armlæn gør bagsædet særlig behageligt, når der kun sidder to passagerer. Pilotens hele interiør gør et absolut gedigt og meget elegant indtryk.

Motoren er udstyret med oliefilter og oliebadsluftrensere. Vognen har indbygget hydrauliske donkrafte til alle fire hjul. Bekvem anbragt på instrumentbrættet findes benzinmåler, olietrykmåler, kolevandstermometer, speedometer samt ampéremeter.

Det er foreløbig hensigten at fremstille denne vogn — specielt til droskebrug — på Fordfabriken i Sydhavnen.

Katastrofefondet har udvidet sine poster med 30 pCt.

For 1948 har Katastrofefondet, hvoraf D.M.U. er medstifter på forskellig måde været et mærke- og fremskridtsår.

Det har været indbudt til den under den internationale Røde Kors Liga hørende internationale kommission for

førstehjælpen på vejene's første møde efter krigen i Genève i juni 1948, hvor man høstede stor anerkendelse for det arbejde, der var gjort i Danmark for at forebygge ulykker på vejene og yde den første hjælp, når ulykkerne var sket. Den internationale kommission foreslog Danmark (Katastrofefondet) optaget som medlem af den internationale kommission, foreløbig som temporært medlem med udsigt til optagelse som permanent medlem.

I september 1948 deltog Katastrofefondets formand i et Røde Kors møde i Norge (Modum bad) og holdt foredrag om Katastrofefondets organisation, arbejdsmåde m. m. Norsk Røde Kors står overfor at ville indføre et hjælpepost-system på de norske veje og tænkte derfor at kunne drage nytte af de erfaringer, som Katastrofefondet gennem

de 16 år har indhøstet på dette område i Danmark.

Økonomisk har Katastrofefondet haft så stor fremgang, at det har været i stand til at oprette 297 nye hjælpeposter, således at Katastrofefondet nu råder over 1015 hjælpeposter.

Statistikken for de sidste 4 år udviser følgende antal hjulpne:

År	Nødhjælps- poster Antal	Færdselsulykker	Auto	Cykler	Anden måde	Ikke færdsels- ulykker	Ialt
1938	239						1381
1945	588	207	531	306	167		1211
1946	652	498	372	289	209		1368
1947	718	602	431	267	221		1522
1948	1015	1459	398	277	137		2271

Bemærk den store stigning i poster-nes antal og den ydede assistance.

OMKRING UNIONEN

Tilføjelser til Reglement for Motorsport i Danmark

D.M.U.s bestyrelse og sportsudvalg har vedtaget følgende tilføjelser til reglement for motorsport i Danmark afsnit XV prg. 74:

En bøjle fra venstre fodhviler til et punkt på forreste del af stellet er fremtidig obligatorisk for *alle* baner.

Venstre fodhviler skal for 1000 m baner være hævet mindst 20 cm over jorden.

Udblæsningsrør skal være fastgjort mindst tre steder.

Sidevognshjulet for sidevognsmaskiner skal være forsynet med skærm, der dækker mindst 180° af hjulets omkreds effektiv og yder fornøden beskyttelse.

Alle arrangører bedes bemærke disse tilføjelser, der træder i kraft straks.

Propositionerne til det hollandske TT-Grand-Prix

Tur-skildring for danske tilskuere i næste nummer af »Motor og Sport«.

Propositionerne til det hollandske TT-Grand-Prix, der køres lørdag den 9. juli på Drenthe-banen lige syd for den nordhollandske by Assen, foreligger nu.

Selve banen er 16,536 km lang, og løbet er opdelt i følgende kategorier: indtil 125 ccm, der kører sammenlagt 115,75 km, svarende til 7 omgange, indtil 350 ccm, der kører 15 omgange eller 248,04 km og indtil 500 ccm, der kører een omgang mere eller ialt 264,58 km. Den *mindste* klasse starter kl. 13,15, 350 ccm-klasse allerede kl. 11 og den *største* klasse kl. 15.

Foruden om TT-sølvpokalen i hver klasse og 2. og 3. ærespræmierne, der

består af henholdsvis et sølvbæger og en forgyldt medalje, kæmpes der om følgende pengepræmier:

Placering	Klasse		
	125 cc	350 cc	500 cc
1	500.—	700.—	1000.—
2	400.—	600.—	800.—
3	300.—	500.—	600.—
4	250.—	400.—	400.—
5	200.—	300.—	300.—
6	150.—	200.—	200.—
7	100.—	100.—	100.—
8	50.—	50.—	50.—

Alle beløbene er i hollandske gylden.
Der køres med almindelig standard-

benzin med et oktantal på 72 — og til den officielle træning, der finder sted i dagene 6., 7. og 8. juli på den afspærrede landevejs-strækning, vil der blive udleveret 25 liter benzin til træningen.

Anmeldelse om deltagelse sker på særlige formularer (som fås gennem D. M. U.). De skal være løbsledelsen i hænde senest kl. 12 middag den 25. juni på TT-kontoret i Assen.

Hvis pladsen tillader det i næste nr. af *Motor og Sport* skal vi kort skitsere den bedste rejse-rute for de tilskuere fra Danmark, der kan afse en halv uges tid af deres sommerferie til en sådan tur til Nord-Holland.

En indbydelse fra *Holland* Til motorfolk med ferie sidst i juni

Fra motor- og bilklubben »Vlaardingen« i byen *Vlaardingen*, godkendt af K.N.M.V., har Danmarks Motor Union modtaget indbydelse til deltagelse i et rally, en motortur, som klubben der arrangerer lørdag den 25. juni med start fra forskellige udgangspunkter og med *Vlaardingen* som centrumsbyen. Det er et »Haringrit«, en »sildetur«, da *Vlaardingen*, der har over 40.000 indbyggere, og som Hollands ældste by, er en historisk fiskerby. Desuden er byen også en driftig industriby. Den ligger et par mil vest for Rotterdam og 25 km syd for Haag ved floden *Nieuwe Maas* 25 km fra *Hoek van Holland*.

Motorløbet, som nu afholdes for 2. gang, er ikke blot en sportsbegivenhed, men har også til hensigt at gøre byen mere kendt. Hver deltager, der ankommer til *Vlaardingen*, får — som en kuriøs attraktion — gratis brød med den så berømte hollandske sild; desuden får hver deltager ved ankomsten en specielt udarbejdet plakette.

I den nedsatte æreskomité har Vlaar-

dingens borgmester indtaget formands-sædet. Han vil byde deltagerne velkommen på rådhuset.

Anmeldelseskontingentet er for motorcykler 2.50 og for biler 3.50 hollandske guilder. Anmeldelsesfristen udløber den 11. juni, og man anmodes om samtidig at opgive eventuelle ønsker om nattelegi, da der så vil blive reserveret hotelplads. Klubbens sekretær, Hr. *W. van de Eykhof*, *Schiedamse weg 194*, *Vlaardingen, Holland*, giver beredvilligt alle yderligere oplysninger og besvarer gerne breve skrevet på de skandinaviske sprog.

For de af vore medlemmer, som har ferie på den tid, og som alligevel har tænkt sig at køre til det sydlige udland, er her en fortræffelig idé at arbejde ind i ferierejsen. Man får på disse kanter lejlighed til at stifte bekendtskab med de mest interessante dele af det venlige og rene *Holland*. Hollands *Grand Prix* køres den 9. juli ved *Assen* 250 km nord for *Vlaardingen*.

SPORTEN: STORT LANDEVEJS-RACE I KØGE

Politimester Vagn Bro har ikke alle dage været de motorkørendes ven. Men det har hjulpet svært på det, efter at han selv er blevet motormand. Faktisk er det vist netop ham, der er den egentlige ophavs- eller idé-mand til den store motorsports-begivenhed, der løber af stabeln i Køge den 24. juli: hastighedsløb over en 1.600 meter lang afspærret trekants-landevejsbane.

Takket være politimesterens velvilje og gode støtte har Køge Sports Motor-klub fået tilladelse til at foretage den fornødne afspærring af banen, der — som det fremgår af hosstående skitse — omfatter et stykke af den nye beton-omkørselsvej (ringvejen kaldet, for den nord-sydgående trafik) mod vest over til Ølbyvej, forbi Gl. Køgegaards jorder og ud på betonvejen igen.

Endnu er man ikke på indeværende tidspunkt kommet til noget resultat i overvejelserne m. h. t. antal omgange og klasse-inddeling. Man vil bl. a. gerne have nogenlunde sikre beregninger over, hvor stor en belastning, man kan byde det forhåndenværende motorcyklemateriel — det er jo endnu kun de færreste, der har fået nye maskiner, så det er et problem, der må tages i betragtning.

Antagelig bliver klassificeringen sådan, at der vil stille en 350 ccm-klasse og en større klasse samt en ekspert-klasse, hvori man blandt andet påregner en ret stærk udenlandsk deltagelse — ikke blot fra vore nordiske nabolande, men muligvis også fra England. Sv. Aa. Sørensen vil med sin fine TT.-grand-prix-træning fra øen Man være selvskrevet til at starte her.

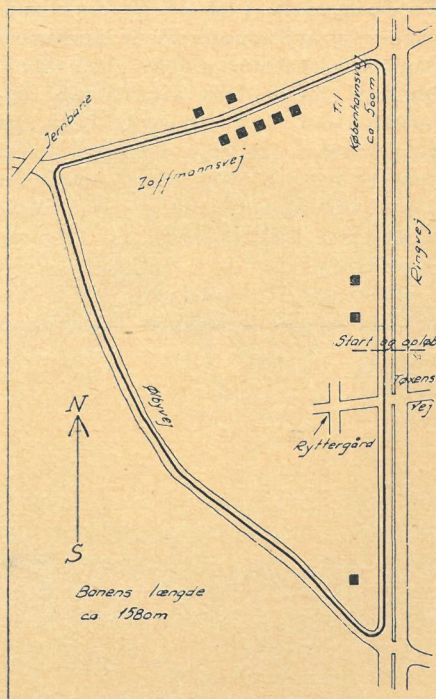
Der vil blive indrettet tilskuerpladser langs hele banen — og det vil fra praktisk taget hele tilskuerplaceringen rundt være muligt at overse banen i dens fulde udstrækning.

Der vil utvivlsomt blive en tilstrøm-

den 24. juli på en
1,6 km landevejsbane

ning til Køge den 24. juli som aldrig nogen sinde tidligere, så også rent by-propagandamæssigt vil dagen blive af betydning for den på så mange områder foretagsomme og driftige by.

For os motorfolk håber vi også, at d. 24. juli må blive en mærkedag. Der er her — ved udmærket velvilje og overordentlig forståelse og hjælpsomhed ikke blot fra selve Køge by, men også fra amtsvejvæsenet og de øverste politimyndigheder lige fra den allerførste forberedelse til dette arrangementsmæssigt meget omfattende og krævende motor-race, vist en så beredvillig og posi-



Skitse over landevejs-banen i Køge.

tiv indstilling, at det forhåbentlig vil smitte også andre byers og amters øverste myndigheder, så det i fremtiden vil være muligt for andre klubber at nå frem til lignende storstilede arrangementer.

Skulle det virkelig blive tilfældet, og de arrangerende klubber og myndigheder høster så mange og så — forhåbentlig — gode erfaringer, må det helt store permanente — d. v. s. årligt tilbagevendende — danske landevejs-Grand Prix for motorcykler (eller TT-løb, hvis man vil kalde

det sådan) inden længe være indenfor mulighedernes rækkevidde.

Man bør derfor allerede nu gøre sig klart, at man skal reservere sig den 24. juli til et besøg i Køge for at overvære det spændende landevejshastighedsløb. Hvordan vejret så vil blive, er for løbets afvikling af ganske underordnet betydning: der køres uanset, hvordan vejret er den 24. juli.

Anmeldelse om deltagelse i løbet bedes snarest muligt indsendt til autoforhandler Ib Junggaard, Køge.

Strålende Scramble-premiere ved Frederiksværk

Dristig og spændende kørsel, stor publikuminvasion og fint vejr

Med heldig og lykkelig hånd har Frederiksborg Amts Motorklub fået anlagt sin scramble-bane i Vinderød ved Frederiksværk. I et af Nordsjællands skønneste og mest storslåede landskaber har man placeret en aldeles ideel scramble-bane med tilpas afvekslende momenter. Den ca. $\frac{3}{4}$ km lange bane, der gennemkøres 5 eller 8 omgange, stiller ganske overordentlig store krav, ikke blot til maskinerne, men også til de deltagende kørerers fysik og tekniske kørefærdighed.

Omkring 15.000 tilskuere havde fundet vej til premiere-dagen. De kommer

alle igen, når der næste gang kaldes til scramble-løb — og de tager venner og bekendte med, for ved disse løb kan tilskuerne hele tiden se, hvad der foregår. På en scramble-bane kombineres nemlig på een gang så mange forskellige sider af motorcykle-sporten, fra hastighedskørsel til terrænløb, at man næsten kan kalde det for essensen af al motorcykle-sport. Og netop den morsomme — men krævende — bakke kort efter starten gør, at banen i Vinderød er mere interessant og fængslende end scramble-banen i Saxtorp, selvom den nok var betydelig længere.



Fra senior solo 2. afd. Billedet viser, hvorledes Holger Hansen bestræber sig for at holde sin cykle, da den sprang for ham i starten. Han klarede det så flot, at han belønnedes med en konduite-præmie.

Fortsat træning og flere konkurrencer vil give os en endnu bedre rytterstab. Ikke fordi der med nogen som helst grund kan klages over den kørsel, der præsteredes søndag den 15. maj i Vinderød, for der blev virkelig kørt fint, men det er nu engang sådan, ikke mindst indenfor motorsporten, at træningen og øvelsen gør mester. Det så man med Poul Kalør, som viste en særlig fin og sikker kørsel i flot stil, vel også takket være sine erfaringer fra Saxtorp.

Den dag kan sikkert ikke være fjern, da de danske ryttere får lov til at prøve kræfter med de øvrige skandinaviske — og måske også engelske — scramble-ryttere og derigennem høster yderligere erfaringer. Scramble-løbene er i hvert fald nu i den grad blevet en institution, at der i Holland skal afholdes et *euro-pæisk scramble grand prix*.

Vinderød-banens åbning markeredes ved velkomsttaler af præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant *N. K. Pedersen* og af den stedlige sognerådsformand, *Oskar Hansen*, Vinderød, der begge tolkede deres glæde over at kunne byde så mange mennesker velkommen til den skønne motor-bane.

Dagens løb.

Dagens to første starter var helliget *junior solo*. *John Helfeldt* på Nimbus viste et oplagt talent for scramble-løb og placerede sig i 1. start som nr. 1 i tiden 5.26.6 for de 5 omgange med *J. Gornitska* som nr. 2 i 5.59.8 på en 350 ccm. Matchless. I 2. start havde *Falle Jensen* på Nimbus ført smukt, men så »groede han fast« i det sidste sving og blev nr. 2 i tiden 5.31.8 efter *Ejvind Nielsen* på *Ariel* i 5.26.8.

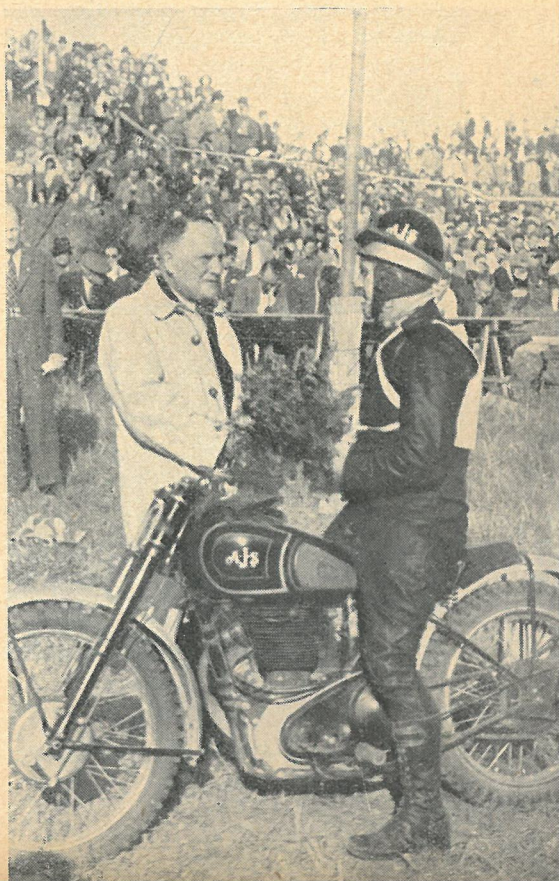
I *slutheatet* bekræftede *Helfeldt* sit talent, idet han blev nr. 1 i tiden 5.25.8 og fik overrakt blomster af D.M.U.s præsident, fabrikant *N. K. Pedersen*. Nr. 2 blev *Ejvind Nielsen* 5.26.2, nr. 3 *Falle Jensen*, der ellers havde ligget som en

smuk nr. 2, indtil han i 3. omgang atter »gik fast« i et sving, i 5.28.2, nr. 4 *Gornitska* 5.53.5 og nr. 5 *Karl Aage Egelund* 5.54.3.

Senior solo kørt i to afdelinger med bedst sammenlagt tid som vinder. Efter 1. afdelings 8 omgange så resultaterne således ud: Nr. 1 *Poul Kalør* (A.J.S. 350 ccm.) 8.06.3, nr. 2 *Josef Koch* (Nimbus) 8.20.7, nr. 3 *Sv. Schmidt* (B.S.B.) 8.21, nr. 4 *Ejnar Andersen* (Velocette) 8.54, nr. 5 *Holger Hansen* (Ariel) 9.36.5 og nr. 6 *Agner Hansen* (B.S.A.) 9.57. Da 2. afdeling skulle køres sprang *Holger Hansens* cykle fra ham, men han formåede alligevel at holde den så meget, at han ikke generede de andres start; han nåede ikke med 1 løbet, men modtog en konduitepræmie for den elegante måde, han klarede en vanskelig situation på. Da *Knud Jensen* ikke startede, *Viggo Rasmussen* udgik efter $\frac{1}{4}$ omgang og *Sv. Schmidt* senere i løbet, var der kun 4 tilbage. De placerede sig:

Sognerådsformand *Oscar Hansen*, Vinderød, overrækker blomster til vinderen af expert-løbet, *Poul Kalør*, Odense.

Forside: Udsigt over scramble-banen i Vinderød.



Nr. 1 Poul Kalør, Odense, 7.58.4, nr. 2 Josef Koch 8.22.8 i en spændende dyst med nr. 3 Ejnar Andersen, der kun var $\frac{1}{10}$ sekund bagefter i 8.22.9; Agner Hansen blev nr. 4 i 8.56.5. Dette blev også den endelige placering. Sognerådsformand *Oskar Hansen* bragte vinderen en velfortjent blomsterhyldest.

I *junior sidevogn* var de to starter slået sammen. Placeringen for de 5 omgange blev i 1. heat: nr. 1 Egon Buchmann (B.M.W.) i tiden 6 minutter, nr. 2 Herluf Christiansen (A.J.S.) 6.09 og nr. 3 Erik Johansen (Nimbus) 6.25. I denne start skete der det, at V. Grønlund Andersen (B.S.A.) i svinget på toppen af bakken kippede rundt med sit sidevognskøretøj, så Johansen måtte bremse hårdt op, så han rullede baglæns ned ad bakken; han fik sin tid noteret for den tilbagelagte del af løbet.

I 2. afdeling placerede Herluf Christiansen sig som nr. 1 i tiden 6.00 med Erik Johansen som en smuk nr. 2 i tiden 6.05; det lykkedes ham således at få oprejsning for sin ufrivillige baglæns-tur. Erik Greve udgik lige efter starten, og Buchmann gik i stå i svinget nedenfor bakken i 2. omgang. Formanden for vejudvalget, *Henning Madsen*, Vinderød, overrakte vinderen blomster.

Senior sidevogn kørttes også over 5 omgange. *Helmer Albrechtsen* (B.M.W.) viste sig her som en næsten suveræn

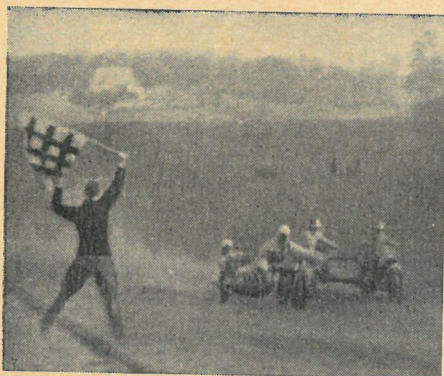
kører. I 1. afdeling blev han nr. 1 i tiden 5.24 med Egon Walther (Triumph) på 2. pladsen i tiden 5.41; E. W. Mathiesen (J.A.P.) blev nr. 3 i 5.47.5 og Willy Korneg (Triumph) nr. 4 i 6.03, mens Valther Jensen (Nimbus) måtte udgå i sidste omgang. Placeringen ville formentlig være blevet den samme i 2. afdeling, hvis ikke Helmer Albrechtsens B.M.W. kørte »sur« og kun gik løbets sidste $\frac{1}{2}$ baneomgang igennem for stærkt nedsat hastighed. Lige ud for dommertribunen blev han efter 4. omgang overhalet af Egon Walther, der blev nr. 1 i 5.35.7 og lige før mållinjen i 5. omgang af nr. 2 E. W. Mathiesen, der fik noteret tiden 5.40.2; Albrechtsen var kun $\frac{1}{10}$ sekund bagefter med 5.40.3. Willy Korneg blev nr. 4 i tiden 6.01.5 — og også i sammenlagt tid blev han nr. 4 i tiden 12.04.5. Fra 1. afdeling havde Albrechtsen dog så meget at give væk af, at han fik bedst sammenlagt tid med 11.04.3 og fik overrakt blomster af klubbens tidligere formand. Nr. 2 i sammenlagt tid blev Egon Walther i 11.16.7 og nr. 3 Mathiesen i 11.27.7.

Som ekstra-nummer kørttes et *senior-handicap* over 3 omgange med 4 ryttere. Nr. 1 blev her Holger Hansen i 3.06.4 — han havde allerede inden bakken overhalet Einar Andersen, der blev nr. 4 i 3.17, — nr. 2 blev Poul Kalør i 3.07.9 og nr. 3 Josef Koch i 3.15.6.

Ny jordbanestjerne i opgang

Jættedyster på Gentoft stadion mellem Kumla og Orla Knudsen.

Af hensyn til fodbold-tipsningen måtte jordbaneløbet på Gentoft stadion, der var berammet til søndag den 22. maj, rykkes frem til lørdag aften kl. 18. Denne tvangssituation gik stærkt ud over publikumsbesøget — men alligevel var der mødt 7-8.000 tilskuere for at overvære den drabelige ufordringsmatch mellem «Kumla» Fransson (der holder



Spændende opløb i sidevogns-racet.

banerekorden for 4 omgange med flyvende start med tiden 1.26.2) og den tilbagevendte Orla Knudsen.

Og det kan nok være, de to gav nogle spændende dyster til bedste!

»Kumla«, der kom lige fra Prag, hvor han i overlegen stil søndagen før havde vundet alle 5 omgange i det internationale motorstævne, der overværedes af 100.000 mennesker, kørte i dagens første start, *udfordringsmatchen*, dødt løb med Orla Knudsen i tiden 1.28.4. De to ryttere lå håndtag ved håndtag i et spændende race de fire omgange rundt til publikums sydende begejstring.

Placeringerne i *special-matchen* over 3 heat à 4 omgange blev følgende: Uno Jensen 7 points, Svend Jensen 6 points, Kiehn Bertelsen 3 og C. O. Jensen 2 points. De to sidstnævnte måtte udgå i henholdsvis 1. og 2. heat; men Kiehn Bertelsen kørte meget fint i den sidste opløbskamp. Rytternes tider i alle heatene lå mellem 1.32.7 og 1.35.2.

I *standard-løbet* savnedes den sympatiske og dygtige rytter *Leif Bech*. Undervejs ud til løbet kolliderede han med en lastbil og pådrog sig et åbent benbrud. Vinder blev Leif Hirsborg, der havde hurtigste tid i begge heat med henholdsvis 1.39.7 og 1.38.9, nr. 2 blev Børge Mørch, hvis tider var 1.44 og 1.40.2, nr. 3 Holger Hansen 1.43.8 og 1.44.2 og nr. 4 Einar Andersen 1.46.2 og 1.44.3.

I ekspert-matchens 1. heat kørte »Kumla« Fransson langsommere og langsommere. Årsagen hertil var, at han kørte de tre sidste omgange med et punkteret baghjul. Alligevel ville han vist have haft svært ved at følge Orla Knudsen, der for de tre heat fik noteret tiderne 1.29.2, 1.29.3 og 1.29.2, mens »Kumla« kørte på 1.35.8, 1.31.6 og 1.30.6. Orla vandt altså matchen med 9 points, »Kumla« Fransson fik 5 points, Bent Jensen 4 points og svenskeren Svend Lindholm 0 point.

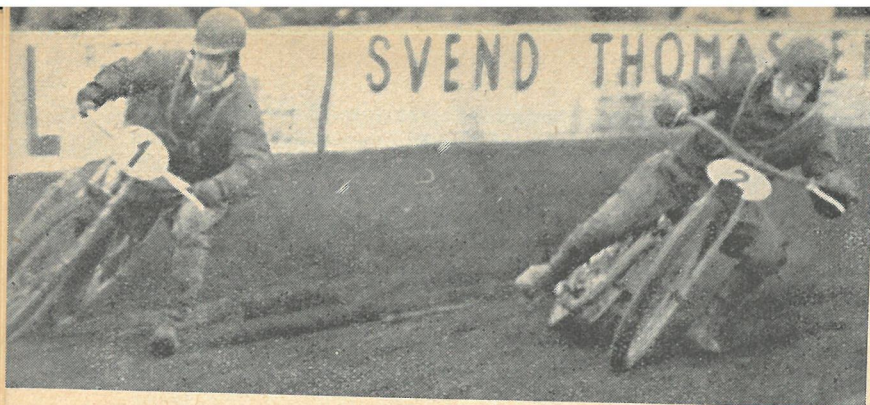
Sidevogns-løbet bød på spændende

dueller — og at Josef Koch blev vinder af begge heat var en populær sejr; hans sprælske sidevognsmand bidrog i ikke ringe grad hertil — men i det hele taget blev dette løb en fin sejr for »Nimbus«, der tegnede sig for de to 1.-pladser, idet Koch fik 6 points med tiderne 1.49 og 1.49.8 for de to heat — og Walther Jensen fik 4 points med tiderne 1.53.4 og 1.53.9. Egon Walther og Erik Greve fik hver 1 point.

Standard-handicap: 1. start vandtes af Norton Hansen i 1.43.4, nr. 2 blev Holger Hansen 1.47. I 2. start blev Eivind Hansen nr. 1 i tiden 1.43.4 og nr. 2 Knud Nielsen 1.44. Leif Hirsborg, der havde 100 meter at køre ind, kunne ikke nå frem. I slutheatet blev placeringen: Nr. 1 Knud Nielsen 1.43.2, nr. 2 Eivind Hansen 1.44.4, nr. 3 Norton Hansen 1.45.6 og nr. 4 Holger Hansen 1.47.

I *special-handicap*'et bekræftede *Kiehn Bertelsen*, at han er en stjerneyrter i opgang, at han er en jordbanernes »coming man«, som man skal holde øje med. Han vil uvægerligt tegne sig for fine resultater i fremtiden. Skønt det var første gang han stillede med — sin i øvrigt selvbyggede — *special-cykle* på Gentofte-banen og med et tillæg på 40 meter, blev han en overbevisende nr. 1 i tiden 1.34 efter en dygtig, dristig og elegant kørsel. De øvrige placeringer blev: nr. 2 C. O. Jensen 1.35.1, nr. 3 Uno Jensen 1.35.8 og Nr. 4 Svend Jensen 1.36.1.

I »*røver-heat*« mødtes »Kumla« Fransson, Orla Knudsen og Bent Jensen. Placeringen blev den nævnte, når bortses fra, at Orla Knudsens forkæde sprang, så han måtte udgå. »Kumla« blev noteret for tiden 1.28.2, Bent Jensen for 1.37.2. Orla Knudsen fik dog hurtigt cyklen klar, så han kunne optage en *revanche-match* med »Kumla« Fransson. Det blev atter til en nervepirrende, spændende kamp mellem de to, hvor forskydningen mellem de to ryttere højest blev 1 meter i henholdsvis



Bill Kitchen (1) og Bill Harris, Australien (2) ligger lunt i svinget.

banens sving og på langsiderne. I opløbet blev der sat det yderste pres på maskinerne for at komme først over mållinjen. Resultatet blev, at »Kumla« kom over først med 1 centimeter foran Orlas forhjul i tiden 1.33.5. Så ringe var differencen dog, at det var umuligt for tidtagerne at måle den med deres stopure. De blev spontant og begejstret hyldet for deres eminente kørsel, da præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen, overrakte dem dagens sidste buket, og de kørte den obligate æresrunde på samme maskine.

Gladsakse:

Bill Kitchen satte ny banerekord trods ugunstig bane.

Gladsakse var alt andet end begunstiget af vejret til løbene den 8. maj — alligevel havde 5—6000 tilskuere i kulden, blæsten og regnen fundet vej til banen. De, der kom, blev så sandelig ikke snydt; det blev til en række spændende og for kørerne vanskelige løb med mange styrt og farlige situationer. Til rytternes ros må det dog siges, at de klarede vanskelighederne med dygtighed og bravour — og så lykkedes det endda den engelske stjernerytter Bill Kitchen at sætte ny rekord, idet han forbedrede nordmanden Henry Andersens hidtidige banerekord med $\frac{1}{10}$ sekund og fik noteret tiden 1.17.

Efterhånden som løbene skred frem, blev banen så opblødt og smattet, at praktisk talt kun yderbanen kunne benyttes. Et af de mest dramatiske styrt skete netop, da Bent Jensen og nordmanden Henry Andersen i et af ekspertløbene lå helt ude ved hegnet. Bent Jensen kørte op i nordmanden, og begge kørerne kom til at ligge under maskinerne; ved et mirakel kom de intet til og kunne kort efter fortsætte.

Den anden norske kører, Verner Lorentzen, gik på mudderbanen i spinn sammen med sin maskine og snurrede to-tre omgange rundt i et mægtigt sprøjt af mudder. Han holdt sig dog på maskinen og fuldførte sit heat. Han blev stærkt hyldet for dette stykke akrobatik.

Orla Knudsen var uheldig. Ret hurtigt sprængtes krumtappen på hans cykle, så han måtte se sig henvist til en länecykle — og det kan jo aldrig give det samme resultat.

Af dagens resultater noterer vi:

Internationalt ekspertløb: Bill Harris 1.23.8.

Standardløb: Leif Hirsborg (slutheatet) 1.34.

Dagens match: Bill Kitchen 1.24.5.

Ekspertmatch B: Bent Jensen 8 points.

Standard Handicap: Knud Nielsen 1.38.4.

Ekspertmatch A: Bill Kitchen 1.26.8 — ialt 12 points.

Der er ingen tvivl om, at Bill Kitchen vil kunne give banerekorden endnu en tand nedad, når han får lejlighed til at stille op i Gladsaxe en dag, hvor banen er tør og god — lad ham snart få en chance!



Dramatisk motorcykle- og midgetløb på Jägersro-banen

Søndag den 22. maj drog adskillige danske over Sundet til Jägersro travbane ved Malmø, hvor der afvikledes en del spændende midget-races afløst af enkelte motorcykle-løb.

Hvad de små vogne angår, har svenskerne stadig bedre materiel, end vi selv — og vel også større erfaringer fra bl. a. vinterens mange væddeløb på de frosne søer.

Under løbene skete der en række spændende og yderst dramatiske uheld, alle dog heldigvis uden alvorligere udgang. *Robert Nellemann* fra Randers lagde for med sin nye hjemmebyggede »Silver Bird« (som vi bragte et billede af i sidste nr af »Motor og Sport«). I et af de første sving slog hans lette bil en koldbøtte og havnede inde på midterbanens græs. Nellemann slap nogenlunde helskindet fra dette eksperiment og kunne i hvert fald stille op til start i det næste heat.

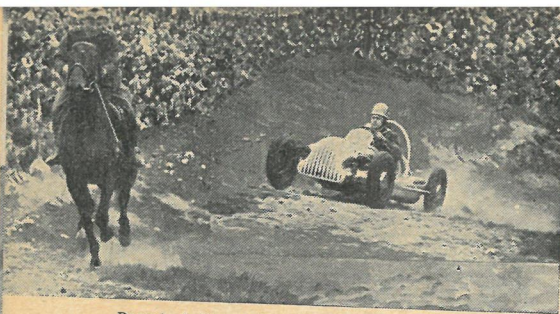
I et senere løb mistede den svenske racer-kører Helge Karlsson, under et forsøg på at frigøre sig for sine tilstændede motorbriller, herredømmet over vognen, netop som han var ved at passere en konkurrent. Som en pil forlod vognen banen, skød gennem banens hegn med 100 km.s fart, kippede over og forsvandt ind bag ryttergårdens område. Tilskuerne frygtede, at føreren var blevet dræbt, men uskadt kunne han dog kort efter vise sig på banen igen — dog uden køretøj. Der er dog grænser



Den svenske Midget Racer Helge Carlsson skød med 100 km's fart gennem banens hegn, her befries han af tilillende redningsmandskab. Føreren slap mærkværdigvis uskadt.

Det blev den svenske midget-kører Åke Jönsson, der tegnede sig for de fleste sejre. Med over 100 km i gennemsnitsfart var han forholdsvis suveræn. For de danske midget-kørere var han i hvert fald urørlig. Kaj Hansen kunne ikke være med og Nellemann havde åbenbart endnu ikke fået vognen rigtigt trimmet, han havde mange kvaler med den.

To danske motorcykleryttere præsterede dog en kørsel, der kaldte på det svenske bifald. Det var Aage'erne Andersen og Jacobsen, der i et af de sidste handicap side om side halede i den grad ind på de svenske konkurrenter, at de placerede sig på 2. og 3. pladserne. I et af dagens tidligere motorcykle-løb kørte svenskeren Allan Kastberg op i sin landsmand Åke Persson, slog en saltomortale gennem hegnet og pådrog sig et benbrud.



Premierløjtnant Stoltze og Robert Nellemann force-
rer bakken i fuld fart.

20.000 til bakkeløb

ved Volks Mølle

Knud Nielsen sætter ny banerekord

Volk Mølle-løbet blev igen i år en dundrende publikumssukces. Hvor mange mennesker, der var derude i de skønne bakker, er vanskeligt at sige, men op mod de 20.000 er ikke meget galt. Randers Motor Sport, der stod for arrangementet, var igen i år, som så mange gange tidligere, heldig med vejret. Volk Mølle-bakkeløbet er årets største sportsbegivenhed på Randers-egnen. Fra alle verdenshjørner strømmede folk til Volk Mølle-bakkerne.

Som indledning viste tre drenge på små, specialbyggede motorcykler, at også de kunne køre banen igennem.

Først kørte den 6-årige John Kjærsgaard fra Skive på en »Norton« en præsentationsrunde, derefter Ole Bækgaard fra Ulstrup på »A.J.S.« og endelig Erik Thomadsen, Randers, på »Royal Enfield«. De tre drenge præstationer lønnes med kraftigt bifald. De var ikke bange for at lukke op for gassen.

Derefter begyndte de egentlige løb.

Der startedes i 9 klasser, og hver kører havde to starter. Efter at første runde var kørt igennem, var der pause, og som indledning på anden afdeling begyndte det spændende kapløb mellem to dragonheste og Robert Nellemanns Midget-car. Premierløjtnant Stoltze på »Rangoon« sprang i strakt galop op ad

banen med de fire sving i tiden 30,2 sek. Derefter startede frk. Gundelach på »Paradeur«, der fik noteret tiden 26,4 sek. — Bifaldet var umådeligt og vel-fortjent.

Endelig startede Robert Nellemann i sin nye Midget-car »Silver Bird«. Han gav den straks gas og kørte blændende. Hans tid blev da også 22,0 sek.

Knud Nielsen, Aarhus, blev igen dagens mand ved at køre banen igennem på dagens hurtigste tid, 18,4 sek., og dermed løb han af med den store, smukke sølvpokal, udsat af fa. Vilh. Nellemanns Cykler, Randers, iøvrigt fjerde gang i træk. Hans tid var ny banerekord, syv tiendedel sekund bedre end den hidtidige.

Resultatlisten:

Klasse 1, Begyndere, Solo: Hans Bisgaard, Aarhus, 21,8 sek., Vagner Larsen, Aalborg, 22,1, Orla Thøgersen, Aalborg, 22,7, Johs. Nielsen, Randers, 22,8.

Klasse 2, Begyndere, Sidevogn: Bent Mogensen, Kjellerup, 24,5 sek. (Triumph), Frank Larsen, Aalborg, 24,8.

Klasse 3, Junior Solo indtil 350 ccm: Egon Østerlund, Silkeborg (Triumph),



MIXO

»TRUMPCLEAR«

TOK LANGSHORN

er med sin klangfulde, gennemtrængende tone det ideelle signal ved kørsel på landevej.

Det fremstilles i en smukt forarbejdet solid udførelse, og Magneto yder garanti og service på ethvert solgt horn. Pris pr. sæt for 6 og 12 volt kr. 115,— for 24 volt kr. 125.—

Relæ (bestilles særskilt kr. 12.—



JAGTVEJ 155 · KØBENHAVN N · TELEF. CENTRAL 7716

21,6 sek., Preben Petersen, Silkeborg (B.S.A.), 23,3, Børge Johansen, Randers (Velocette), 23,7.

Klasse 4, Junior Solo over 350 ccm: Hjalmar Bisgaard, Aarhus (B.S.A.), 21,0 sek., Ivar Høggmann, Fyn (Ariel), 21,8, Fritz Madsen, Silkeborg (B.S.A.), 22,0, Kr. Dahl, Randers (Horex), 22,1.

Klasse 6, Senior Solo indtil 350 ccm: Ib Nielsen, Skive (Matchless), 20,3 sek., Eiler Svendsen, Aalborg (Triumph), 20,5, Ernst Østerlund, Silkeborg (Triumph), 20,7, Arne Svendsen, Silkeborg (B.S.A.), 20,8, Victor Simonsen, Aalborg (Triumph), 21,0, Arne Mikkelsen, Aalborg (B.S.A.), 21,4.

Klasse 7, Senior Solo indtil 550 ccm: Knud Nielsen, Aarhus (Norton), 18,4 sek. (ny banerekord), Poul Kalør, Fyn (A.J.S.), 19,7, Ejvind Hansen, Fyn (B.S.A.), 20,4, N. Blumensaat, Aarhus, 20,5, Robert Nellemann, Randers (B.S.A.), 20,6, Børge Larsen, Fyn (Matchless), 20,9.

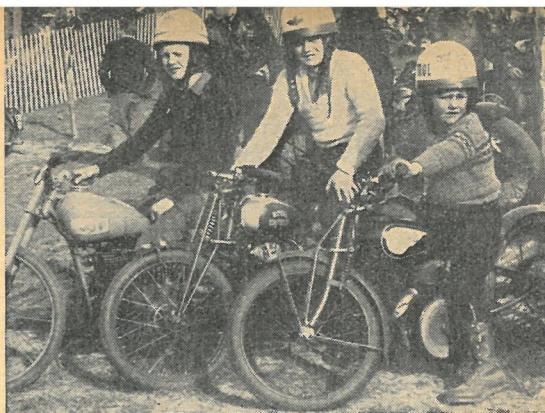
Klasse 8, Solo over 500 ccm: N. O. Jensen, Aalborg (Triumph), 20,8 sek., Jens Nielsen, Silkeborg (Nimbus), 21,4.

Klasse 9, Sidevogn: Carlo Sejer Jensen, Aarhus (H.R.D.), 21,8 sek., Rasmus Korum, Aalborg (Triumph), 22,5, Kresten Krestensen, Aarhus (Norton), 22,6, Aksel Müller, Aarhus (Nimbus), 23,4.

Åbningsløbene på Fangel motorbane

Pænt besøg trods regnen — mange styrt på den fedtede bane.

Motorklubben »Vestfyn« indledede søndag den 15. maj løbssæsonen på Fangel motorbane. Det var første løb efter indledningen af samarbejdet med sportsmotorklubben »Odin«. Der var lagt et meget fint program med deltagelse af de bedste danske kørere og desuden den østrigske mester Fritz Dirlt samt svenskeren Ove Braun. Desværre begyndte regnen at strømme



De tre yngste ryttere fra Volk Mølle, der forud for løbene viste de mindreåriges kunnen. Fra venstre: Ole Bækgård, Erik Thomadsen og John Kjærgaard.

ned ved middagstid, men trods dette blev der et godt publikumsbesøg.

Grundet vejret blev banen fedtet, så der skete en del styrt, dog uden alvorlige følger — men special-cyklerne svigtede i det våde vejr. Østrigeren kom først, grundet sit uheld i Norge, til start i 3. heat af expert-race og kunne ikke gøre sig gældende. *Expert-race* vandtes derefter af Ove Braun, men han blev fulgt til døren af *Erh. Fisker*, som var ualmindeligt fint kørende. Det store sus var der lagt op til i *sidevogns-handicap* med deltagelse af 7 sidevognsmaskiner, dette løb vandtes af Thorkild Sørensen efter en usandsynlig flot kørsel.

Trods vejret blev dagen, såvel publikumsmæssigt som sportsligt en god dag, og dagens resultater blev som følger:

Junior-solo: Robert Rasmussen 2.15.6, Sv. Aage Jespersen 2.16.2.

Standard-solo: Leif Bech 4.40, Robert Nellemann 4.42.3, Vitus Kelvang 4.50.

Special-solo: Poul E. Hansen, København, på JAP 2.05.6, Herlöv Gitz 2.27.

Eksport-race: Ove Braun, Sverige, 2.02.5, Erhardt Fisker 2.03.8, Johs. Aaskov 2.13.8.

Sidevogns-race A: Kr. Kristensen, Århus, 2.21, Hans Nielsen, Haderslev, 2.22.6.

Sidevogns-race B: Thorkild Sørensen 2.10, Carlo S. Jensen 2.19.0.

Handicaps, slutheat: Ove Braun 2.10.6 (handicappet 240 m), Erhardt Fisker 2.13.8 (220 m), Herlov Gitz 2.15.4 (30 m).

Sidevogns-handicap: Thorkild Sørensen 2.16.9 (150 m), Kr. Kristensen 2.25.5 (100 m).

Haderslev Motor Sports Jordbane- premiere var ved at drukne i regnskyl

Haderslev Motor Sports åbningsløb den 8. maj på den amfiteatraliske bane smukt beliggende ved Bøghoved vest for byen, var ved at gå til i regn.

Regnen silede ned, lige til løbene skulle foregå, og det hele så ud til at skulle gå i vasken. Men efterhånden, som det klarede op, begyndte tilskuerne at strømme til, således at der til sidst var samlet et par tusinde tilskuere.

Men denne side af sagen var ikke den eneste vanskelighed. Den nyistandsatte bane var af den megen væde blevet til et ælte, som særlig i begyndelsen voldte kørerne store vanskeligheder. Mange væltede dog uden at komme noget til. Den kraftige blæst tørrede senere banen så vidt, at den sidste halvdel af løbene kunne foregå nogenlunde normalt, selv om der ikke opnåedes rekordtider. Af resultaterne ses det, hvor påfaldende hurtigere kørerne blev, jo længere hen på dagen det blev.

Første start ekspert klasse (4 omgange) kørtes i 3 afdelinger på pointsberegning 6 og 10.

Lindegaard Petersen, Ribe, opnåede 17 points i tiderne 2.05 — 1.46.4 og

1.47.4. Villy Andersen, Kolding, 2.4.7. — 1.54.0 — 9 points. Peter Andersen, Haderslev kørte kun en afdeling, hvor han opnåede 6 points. Samtlige 3 deltagere kørte på J.A.P.

2. start senior standard klasse (4 omgange): Vitus Kelvang, Kolding 3.11 — 1.54.6 (Matchless). Erling Holm, Kolding 2.17 — 1.55.8 (B. S. A.) Kjeld Hansen, Faaborg 3.20 — 2.09.4 — 2.02 (B. M. W.).

3. start juniorklassen: Jacob Bisgaard, Århus 4.07.9 (B. S. A.) H. Christensen, Haderslev 4.08.9 (A. J. S.).

4. start samme klasse: Poul Bøgehøj, Odense 2.54.4 (A. J. S.) S. Jespersen, Randers 3.11 (Matchless), Egon Rohardt, Haderslev 3.44.4 (Triumph).

5. start sidevognsklasse standard: Hans Nielsen, Haderslev 2.76.4 — 2.07.4 — 1.57.2 (B. M. W.), Knud Grønild, København, 3.15.0 — 2.40.8 — 2.06.8 (H. D.), Hans Dalsgaard, Vejle, 3.17.0 — 2.10 — 2.01.0 (B. S. A.).

14. start handicap for sidevogne: Hans Nielsen, Haderslev, 170 meter tillæg 2.04.0, Knud Grønild, København, 90 meter tillæg 2.04.4, V. Jenriska, Vejle, 140 meter tillæg 2.17.9.

15. start, handicap for 3 uplacerede eksperter. Standard senior: Kaj B. Jensen, Esbjerg, 1.59.8 (J.A.P.), A. Christensen, Randers, 2.04.0 (Nimbus), Kurt Lauritzsen, Esbjerg, 2.08.5 (B. S. A.).

Af kørerne er der særlig grund til at fremhæve *Hans Nielsen*, Haderslev, der placerede sig flot, hans kørsel var fremragende, Lindegaard Petersen, Ribe, tidligere Haderslev, startede fint, men fik senere uheld med maskinen.

Nu håber Haderslev Motor Sport på bedre vejr til næste stævne den 7. august.



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

Tlf. uforandret: Central 14.361

Stor publikumtilstrømning og store hastigheder til Fyens Motor Sports sæsonåbning

Fyens Motor Sports sæsonåbning blev en publikumsbegivenhed af rang — spændende løb og store hastigheder, 15.000 mennesker og 150 km i timen på væddeløbsbanen, skrev Odense-bladene den 2. maj om motorløbet på Fyens Væddeløbsbane søndag den 1. maj. Videre skriver pressen: »Trods majdemonstrationer og lokal tivolipremiere i Odense Zoo blev Fyens Motor Sports sæsonåbning på 1000 meter-banen en begivenhed af største odenseansk format. Der var ligefrem TT-format over arrangementet, også på selve banen iøvrigt, hvor dagens triumfator nr. 1, den københavnske stjernerytter Orla Knudsen med en gennemsnitsfart af 102 km i timen tangerede hastigheder omkring 150 km på langsiderne. Nordmanden Wiik Hansen startede på berømt heden Basse Hveems maskine, men kunne ikke true københavneren og måtte kæmpe hårdt for andenpladsen.« ... og således fortsætter den rosende omtale af alle 17 starter, der blev afviklet på rekordtid. Bedre kritik kan vi ikke ønske os, men glemmes må det ikke, at vejrguderne også havde gjort deres for at fastslå vor succes. Fra morgenstunden skinnede solen fra en skyfri himmel og fortsatte dagen lang bistået af en let brise, der gjorde opholdet på bane og tilskuerpladser tilpas.

Fyens Motor Sports succes fra 1948 blev således gentaget, og de erfaringer, man havde høstet fra det første løb, bevirkede, at løbene kunne afvikles praktisk taget uden ventetid. Ikke så snart var det ene løb afviklet, før masteren, Knud E. Mogensen, startede fra ryttergården med deltagerne til næste løb. Der var grund til tilfredshed på begge sider af hegnet.

Resultaterne blev som følger:

Odense-løbet, specialrace:

C. O. Jensen, Eiby, 3,41 sammenl.
b.tid 1,49.

Svend Jensen, Odense, 3,41 sammenl.
b.tid 1,53,4.

Svend Nissen, Odense, 3,47,8 sammenl.
b.tid 1,57,2.

Nordisk match, expert-race:

Orla Knudsen, København, 3,33, sammenl. b.tid 1,46,4.

Wiik Hansen, Norge, 3,38,8 sammenl.
b.tid 1,47,4.

Bent Jensen, Aarhus, 3,39,4 sammenl.
b.tid 1,49,2.

Sanderum løb, standard race:

Leif Beck, København, 4,06,2 sammenl. b.tid 2,03,6.

Ejvind Hansen, Ejlstруп, 4,08,4 sammenl. b.tid 2,04,2.

Poul Kalør, Odense, 4,13,6 sammenl.
b.tid 2,06,2.

Rikkeminde-løb-M/C	Sammen-	
m. sidev. o. 500 ccm:	lagt tid	b. tid
Svend Knudsen, Odense	4,10,4	2,06
Gösta Sandberg, Sverige	4,15,2	2,07,4
Knud Grønhild, Kbhvn.	4,52,4	2,26,2
Special Handicap	Metertill.	
C. O. Jensen, Ejby	440	2,08,4
Villy Andersen, Kolding	230	2,09,8
Svend Nissen, Odense	230	2,10,6
Expert-Handicap:		
Wiik Hansen, Norge	155	1,59
Bent Jensen, Århus	180	1,59,4
Stellan Strand, Norge	0	1,59,6

Standard-Handicap:		
Niels E. Nielsen, Bogense	0	2,12,6
Svend Schmidt, Kerteminde	45	2,13,2
Ejvind Hansen, Ejlstруп	300	2,13,6
Slut-Handicap:		
Ejvind Hansen, Ejlstруп	135	2,06,4
Svend Nissen, Odense	230	2,08,8
Wiik Hansen, Norge	420	2,09
Thorkild Sørensen, Horsens	320	2,18,4
Svend Knudsen, Odense	370	2,19
Gösta Sandberg, Sverige	350	2,25,4

Efter løbene var der afslutning på Næsbyhoved skovs restaurant, hvor præmieuddelingen fandt sted. Derefter gik dansen til midnat.

Ny banerekord i Esbjerg

Esbjerg Motor Sport havde samlet ca. 7000 tilskuere til sit løb på Esbjerg stadion den 15. maj. Desværre var vejret ikke det bedste, men løbene blev dog afviklet programmæssigt.

Løbet var arrangeret som en holdmatch mellem et hold fra F.M.S., og et forstærket E.M.S.-hold. Vinder blev det jydsk hold med 36 points mod fynboernes 31 points. Det var især *Bent Jensen* og standardkørerne *Børge Mørck*, *Knud Nielsen* og *Kaj Holck Mogensen*, der prægede løbet. Banerekorden for standard blev slået af *Børge Mørck* i tiden 1.30.9.

K.K.

Bogense Motor Klub

afholdt baneløb den 8.-5. Løbene gennemførtes programmæssigt, men der var alt for få tilskuere på grund af det dårlige vejr.

I løbets 18 afdelinger placerede følgende kørere sig:

Senior-special: C. O. Jensen 3.39.0, Jørgen Rasmussen 3.41.4, S. Aage Rasmussen 3.43.0.

Senior-standard: Ejvind Hansen 1.56.4, Kaj Holck Mogensen 1.57.9, Niels E. Nielsen 2.07.5.

Sidevogne: Thorkild Sørensen 4.06.1, Josef Kock 4.19.8.

Junior: Asger L. Christensen 4.04.7, Robert Rasmussen 4.10.2, Leif Larsen 4.14.9.

Sluthandicap: C. O. Jensen (80 m) 1.54.7, Svend Nissen (40 m) 1.58.6, Ejvind Hansen (10 m) 1.59.2, S. Aage Rasmussen (75 m) 1.59.6, Kaj Holck Mogensen (0 m) 2.08.8.

Pokalløb solo: C. O. Jensen 1.53.4.

Pokalløb for standard solo: Ejvind Hansen 1.58.0.

Pokalløb for sidevogne: Thorkild Sørensen 1.57.7.

Pokalen for standard solo er udsat af hotelejer *Jensen*, »Bogense Hotel«.

Midtsjællands Sports Motorklub

afholdt den 30. april en vellykket orienteringsøvelse med start fra Terslev kro. Der var mødt 20 deltagere, bl. a. fra Glostrup, Næstved, København og klubbens egen stab.

Kun 10 kørere gennemførte øvelsen, og de der fuldførte måtte alle se sig forsynet med en del prikker inden de nåede målet.

Sæby får sin egen motorbane

Byrådet i Sæby har i disse dage bevilget 16.000 kr. til anlæg af en motorbane på byens stadion. Man vil bestræbe sig på her at skabe en af de bedste baner i Skandinavien.

Frederikshavn Motorklub vil komme til at forestå motorløbene, og når banen er færdig, påregner man deltagelse naturligvis ikke blot fra hele Nordjylland, men også fra Norge og Sverige.

Banen vil blive indrettet med plads til 10.000 tilskuere, hvilket er tre gange så meget som byens indbyggerantal, så der ventes stor invasion fra vide dele af landet til motor-stævnerne.

Klubben har i vinter bygget et dejligt klubhus beliggende mellem Frederikshavn og Sæby ved skov og strand. Klubben har allerede haft enkelte gæster fra naboklubber, der tilfældigt kom forbi.

Ved husets indvielse, der fandt sted den 7. maj, deltog ca. 50 klubkammerater med damer. Festen var meget vellykket.

Tyske biler stor salgsvare

Tyske biler er den vare, der har langt den største succes på maskinudstillingen i Hannover i disse dage, meddeler arrangørerne.

En af de førende tyske bilfabriker, *Daimler-Benz*, meddeler således til eksempel, at man i løbet af en dag underskrev kontrakter for 3.2 mill. dollars — væsentlig kunder i Holland og Danmark.



MOTOR

Bogen

Har De erhvervet den fikse og praktiske håndbog: »Motor Sportens Mænd« (udkommer hver sæson). Indeholder i år resultater og oplysninger om 115 køre — ialt 32 siders læsning med 65 fotos. Pris 1 kr. Fås i kiosker, på motorbanerne eller mod 1 kr. i frim. fra

Forlaget »Motor Sportens Mænd«. Bogen

FRA KLUBBERNE

Motorklubben »København og Omegn«

Onsdag den 18. maj havde vi en fornøjelig klubaften sammen med S.O.M.K. på »Skovbrynet«. Vi blev her enige om at køre i grusgraven ved Kirke Værløse igen i år, første gang onsdag den 1. juni og fremdeles hveranden onsdag. Vi møder alle op disse aftener, både køre og tilskuere, det er en herlig aftenur gennem Hareskoven derud. Efter dysten samles vi til kaffen i restaurant Skovbrynet. Vi starter ved Slangerupbanen kl. 19.

Lørdag den 11. juni »fars-dag« (kun for herrer): Vi mødes som sædvanlig kl. 15 ved Nørrebro station uden køretøjer.

Torsdag den 23. juni fejrer vi *Sct. Hans*-aften sammen med S.O.M.K. i restaurant »Skovbrynet« med bål, fyrværkeri m. m. Mødested: Slangerupbanen kl. 19,30. Medlemmer uden køretøj tager med toget, det holder lige ved restaurationen.

K.-A. Taga 4180.

Nimbus Klubben, København

Efter den vellykkede tur til Frederiksværk, som havde samlet 31 køretøjer med ca. 70 Deltagere, som efter alt at dømme var jævnt godt tilfreds med det hele, minder vi om turen til *Stevns Klint* Søndag den 12. juni: start Gl. Køgevej ved F. L. Schmidt kl. 9,00. Vi håber vejrguderne er med os; den dag bliver der nok tid til at spise maden, vi skal jo ikke til motorløb. Et bad bliver nok også muligt, hvis der er stemning for det. Bliver der tid til det, kan vi jo køre en tur ned omkring Fakse kalkbrud, det er en meget skøn tur.

Den 23. juni har vi jo *Sct. Hans*-tur til *Roskilde* fjord. Der skal nok være bestilt kaffe i god tid. Vi kører fra Zoologisk have kl. 19,00, så har vi tid til at nyde turen. Sv. Age Søgård.

Løbskalenderen

Juni.

6. Als Motor Sport. — Baneløb.
Korsør og Omegns M. K. — Baneløb.
Sports Motor Klubben »Odin« — Baneløb.
12. Nordvestsjælland Motor Klub. — Baneløb.
Viborg Motor Klub. — Baneløb.
19. Gentofte. — Baneløb.
Kjellerup og Omegns M. K. — Baneløb.
26. Bogens Motor Klub. — Baneløb.
Sports Motor Klubben »Dan«. — Baneløb.
Korsør og Omegns M. K. — Baneløb.
Skive og Omegns M. K. — Bakkeløb.

Juli.

3. Fredericia Motor Klub. — Baneløb.
(J. M. S. Sommerstævne).
Nordvestsjælland Motor Klub. — Baneløb.
10. Motorklubben »Vestfyen«. — Baneløb.
Østvendssyl Motor Klub. — Baneløb.

Sports Motor Klubben

»København«

Medlemmerne kan nu glæde sig til, at vi har fået *træningsbanen* ved *Vallensbæk*; men vi skulle gerne have så mange derud som muligt, så vi kunne gøre banen klar ved egne kræfter. Mød derfor op derude om onsdagen og giv et nap med.

I sommertiden er klubaftenerne flyttet til træningsbanen.

5. juni pinsetur *ud i det blå*. Start fra Slangerupbanen kl. 6,30. Mad med til hele dagen, eventuelt øl, sodavand og musikinstrumenter, samt badetøj.

23. juni *Sct. Hansfest*. Tur til Jægerkroen. Start Toftegårds plads kl. 19.

Tilmeldelser til begge ture hos bestyrelsen eller pr. telefon.

S. W. Taga 6139 v.

Als Motor Sport

afholdt ordinær generalforsamling på Als badhotel fredag den 12. maj 1949 med følgende dagsorden:

Punkt 1. Valg af dirigent. 2. Beretning. 3. Regnskab. 4. Valg af kasserer. 5. Valg af bestyrelsesmedlemmer. 6. Bakkeløbet. 7. Eventuelt.

Formanden *Solver Rasmussen* bød de mødte velkommen, modtog valget som dirigent og aflagde beretning for den forløbne tid. Regnskabet blev oplæst og man gik over til valg af kasserer. Her valgtes *Jens Christensen* i stedet for *E. Poulsen*, som ikke ønskede at modtage genvalg. Som bestyrelsesmedlem blev *Jørgen Lods* nyvalgt. *Bakkeløbet* blev drøftet og formanden sluttede mødet og takkede for god ro og orden.

Th. Jacobsen, sekretær.

Horsens Nimbus Klub

afholder week-end tur til Rømø og Sønderjylland lørdag og Søndag den 18.—19. juni. Vi starter fra Torvet kl. 14,30.

Overnatningen sker på Brøns kro, hvor vi har fået et holoft til disposition.

Morgenkaffen indtages på Brøns kro inden vi starter videre.

Hver deltager medbringer forplejning til lørdag, tæpper til natten og toiletartikler.

Indtegning til bestyrelsen senest lørdag 11. juni.

A.C.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 8. maj 1949 afholdt klubben sine mesterskaber i trial. Følgende blev mestre. Bilklassen: Carl Hansen, Ford V 8, 290 p. Sidevognsklassen: Leo Petersen, Nimbus, 300 p. Soloklassen: Gunnar Jacobsen, Nimbus, 295 p.

Den 9. juni 1949 afholder klubben generalforsamling. Dagsorden ifølge lovene.

Den 12. juni afholdes skovtur. Vi starter fra »Siesta« kl. 9,00. Der vil blive arrangeret forskellige konkurrencer.

Den 24. juni skal vi »en tur ud i det blå«. Vi starter fra »Siesta« kl. 19,00.

Vel mødt.

Gunnar J.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

afholdt lørdag den 7. maj ordinær generalforsamling på hotel »Royal«, Aabenraa. Efter at protokollen var oplæst, gav form. *M. Iversen*, nogle supplerende oplysninger om arbejdet i det svundne år. Kassereren *C. Jensen*, oplæste regnskabet, der godkendtes.

Til bestyrelsen genvalgtes formanden *M. Iversen* og *Nis Schmidt*, nyvalgt blev hotelforpagter *Bonde*, Aabenraa.

Man drøftede afholdelse af motorløb på Aabenraa stadion, og enedes om at søge det første løb afholdt søndag den 17. juli.

Sv. Andersen.

Søborg og Omegns Motor Klub

Generalforsamlingen onsdag den 11. maj havde ikke samlet større tilslutning, hvilket heller ikke var ventet, da der jo ikke er ting af betydning på forårsgeneralforsamlingen.

Med *Bryde Darlov* som dirigent aflagde *Karl Henriksen* en beretning, der ikke stod tilbage for nogen tidligere,

idet alt, hvad der er sket i det forløbne halvår blev berørt, bl. a. anbefaledes det at skaffe nye medlemmer, så unionens medlemstal kunne vokse og derved opnå en større indflydelse ved forhandling med myndighederne.

Derefter omtaltes klubbens sportsarrangementer og Vassingerødbanen m. m. I beretningen blev medlemmernes passivitet overfor festerne stærkt kritiseret, ligesom et medlems hasarderede kørsel blev fordømt, og i gentagelsestilfælde vil det medføre eksklusion. Det har altid været og er stadig klubbens kongs-tanke at korrigere, belære og højne motorcyklisternes omdømme i trafikken, så disse ikke er berettiget til fuksepladsen på listen over samtlige trafikanter. Beretningen blev enstemmigt godkendt.

Regnskabet udviste en balance med 1395,15 kr., hvilket var en nedgang på små 300 kr. fra sidste år. Til gengæld viste aktiverne en fremgang med 173 kr. til 2453,39 kr. Regnskabet blev godkendt uden kommentarer og kassereren blev genvalgt med akklamation.

De øvrige valg til bestyrelse blev følgende: *Willy Sefort* (nyvalgt) med 25, *Axel Vang Hansen* med 24 og *Gunnar Kristensen* (nyvalgt) med 22 stemmer. Suppleant blev *Egon Hansen* og til revisor blev *Henning Knudsen* valgt.

Efter at flere talere havde haft ordet under eventuelt ang. interne forhold, som toges til efterretning, sluttede generalforsamlingen med et leve for dirigenten, der forinden havde takket for den rolige og saglige måde, mødet var foregået på.

Vor sommerresidens er nu henlagt til »Skovbrynet«, hvor der hver onsdag er forskellige arrangementer.

Onsdag den 1. juni køres der igen i grusgraven ved Kr. Værløse og så fremdeles hver 14. dag.

Torsdag den 23. juni arrangeres en større sct. hansfest i »Skovbrynet« i samarbejde med M.K.O. *Felix.*

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

JAVA C Z ERIK ORTH
Lyngbyvej 36 . Telf. C. 12 375

Køge

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

IB JUNGGAARD i Køge

er værd at besøge.

Køge Autoværksted.

Telf. Køge 1341

Aarhus

ROYAL ENFIELD
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)

B. S. A. Klubben

Bestyrelsen arbejder i øjeblikket med *Sct. Hansfesten*, og hvis vore planer kan bringes til udførelse, vil det blive en ganske enestående *Sct. Hansfest*, som vi ikke tidligere har haft i klubbens historie, så vi vil allerede nu bede alle medlemmerne reservere torsdag den 23. juni for klubben samt tage venner og bekendte med. Lige så snart det endelige resultat foreligger, vil der til-

gå medlemmerne nærmere meddelelse samt meddelelse om vore onsdagsaftener i lighed med i fjor.

Valby 4427 u.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Sct. Hans aften 23. juni startes fra politistationen kl. 19.30 til Sct. Hans fest. Mød talrigt. Der bliver overraskelser.

Månedsmødet i juli afholdes ikke onsdag, men torsdag den 7. juli (stiftelsesdag) i Tankefuld (19.30 fra politist.).

Bestyrelsen.

Motorklubben »Vestfyen«

Den 24. april holdt vi som bekendt »en lille spøg«, men desværre var tilslutningen ikke stor, de 10 køretøjer, som

var mødt, fik imidlertid en morsom formiddag ud af det, og bedste mand blev mekaniker Aage Andersen, Gelsted.

Ved vort Medlemsmøde den 3. maj havde vi tonefilmsforevisning, vi så den pragtfulde amerikanske film »Fighting Lady« samt »Historien om Jeep'en« — i tilgift 3 tegnefilm. Det var en aften med stort besøg, og som animerer vor bestyrelse til nye ideer, blot vore medlemmer som denne aften vil møde talrigt.

Der er til nu indtegnet ca. 35 nye medlemmer — vi anmoder medlemmerne om at gøre alt for at skaffe nye medlemmer, husk medlemskortet giver nu gratis adgang til alle løb på Fangel motorbane.

Fox.

Sidste løbsresultater:

Kristi himmelfartsdag

I Nakskov.

De mange tilskuere ved motorløbene i Nakskov fik en dramatisk oplevelse. Midt under løbene gik der pludselig ild i Henry Andersens maskine. Ilden antændte også hans lædertøj, men det lykkedes at få slukket ilden i både mand og maskine, før det rik alvorlige følger. Kort efter stillede Rasmussen igen til start på den afbrændte maskine og med sit lædertøj i laser.

Af løbets resultater kan nævnes, at Uno Jensen sejrede over nordmanden Ingvar Varkold, Oslo, i tiden 1.37,0. I sidevognsløbet vandt Helmer Albrechtsen, Lyngø, på BMW over Josef Koch. Leif Hirsborg sejrede i senior standard i tiden 1.39,8. I standard-handicap vandt Kochs sidevognsmand John Helfeldt til gengæld i tiden 1.50,5. Et ekspert-handicap blev vundet af Uno Jensen i 1.36,8. Ejvind Petersen, København, tabte i dette løb baghjulet og udgik.

Dagens sportslige overraskelse var politibetjent Stryg Jensen, Nakskov, der som helt ny mand på motorbanen vandt junior standard.

.... og i Aarhus.

Sæsonens største jyske motorbegivenhed på Aarhus Væddeløbsbane havde samlet over 25.000 tilskuere.

Dagens ubetinget mest spændende dyst sås i senior-standardklassen, hvor Knud Nielsen, Aarhus, i en fantastisk opløbsspurtsprang pressede sin Norton frem foran Børge Mørch, Kolding, og vandt med 23 points mod Børge Mørchs 22. På langsiderne nåede de to kørere op på ca. 140 km's fart. Den sejrsvante »Kumla« måtte i første start se sig slået efter hård konkurrence af den østrigske kører Fritz Dirlt. Desværre fik Dirlt i næste omgang maskinskade og måtte udgå. Det samme skete med den lokale favorit-kører Bent Jensen, Aarhus. Sejren blev således alligevel svenskerens. Kumla Fransson vandt med 29 points. Nr. 2 blev Knut Ekeberg, Norge, med 23. I sidevognsløbene vandt Thorkild Sørensen, Horsens, og Rasmus Cornum, Aalborg, i hver sin klasse. Preben Sørensen blev nr. 1 i den lille motorcykleklasse på 250 cc BSA foran Erhardt Fisker på Jawa.

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. — Sekreter: Kr. Kvist, Teglværksallé 13, Alborg.

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, Kultortvet 2, C. 3133.

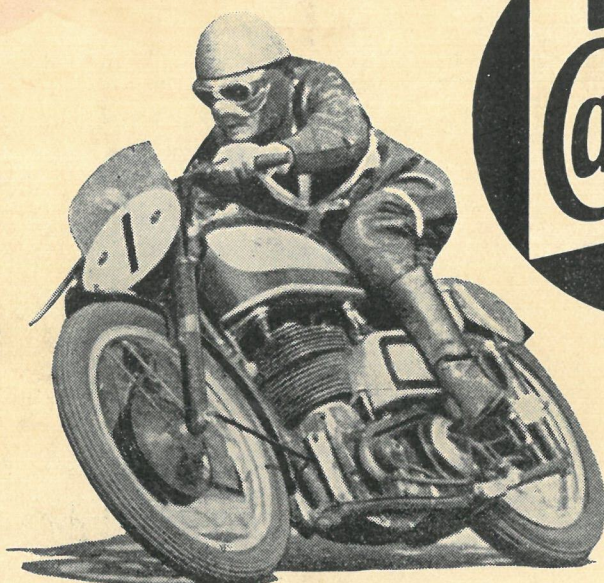
Verden over anvendes
CHAMPION tændrør når
ydeevne og driftssikker-
hed sættes på de hårde-
ste prøver.



FØRST I START
STØRST I FART

★
CHAMPION

Biilow
F. BULOW & CO.



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.