

MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



1949's T.T.-vinder den 39-årige Harold Daniell
Norton

1 KR

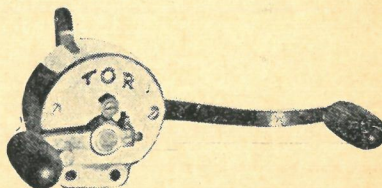
INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
Hastigheden og justitsen —	1
Fordobling af motorcykle-importen i 1949	2
To avisudklip omkring en leder i »Motor og Sport«	3
Interview med politimester Vagn Bro, en ven af motorsporten	5
Reportage fra TT-løbene	7—10
Nyordning også for motorcykle-indkøbstilladelserne?	11
Hvordan kommer man nemmest til Holland	12
Rejse-skildringer fra Norge (fortsat)	15—17
Må jeg få ordet	18
Meddelelser fra Unionen	19
Landevejs-racet i Køge	20
Kort over Køge med parkeringspladser etc.	21
Sporten: Løbet i Snoghøj	22—23
Løbet i Gentofte	24
Viborg Motor Klubs Stævne	25
Bakkeløbet i Hjørring	26
Vejles løb i Kolding	27
Terrænløb i Langesø	27
Løbskalender	29
Fra Klubberne	29

TOR

fodgear

Forny Deres motorcykel med
et TOR fodgear med frigears-
pedal. Giver tryghed i trafik-
ken. Kr. 75,00 eksklusiv mon-
tering



Nærmeste forhandler opgives:

SIMONSEN & NIELSEN A/S, KØBENHAVN K

Central 3789

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

JULI

4. årgang

Hastigheden og justitsen —

Den opmærksomme læser af vort blad ville i sidste nummer i referatet fra Søborg og Omegns Motorklub (side 31, spalte 1) have bemærket en passus i formandens beretning, der i meget stærke ord fordømte et medlems hasarderede kørsel; i gentagelsestilfælde ville dette medføre eksklusion.

Red. tillod sig at fremhæve denne passus, fordi det nu engang var det, der havde videst interesse, havde budskab til de fleste. Det har altid været og er stadig klubbens kongstanke, hed det videre i referatet, at korrigere, belære og at højne motorcyklisternes omdømme i trafikken.

Hvad meningen med disse ord er, kan næppe nogen tage fejl af. Vi ønsker at holde justits indenfor vore egne rækker. Det er vel ikke første gang, at man i klubberne under Danmarks Motor Union har været nødt til at skride ind overfor et medlem, der ikke har forstået at efterleve vore love og påbud; men samtidig skal det siges, at det heldigvis hører til sjældenhederne, at det er nødvendigt at gå så rigoristisk til værks.

Lykkeligvis!

For det er den slags kørere, der dikterer politimester Vagn Bros udtalelse: Motorcyklerne kører temmelig stærkt, da MOTOR OG SPORT, som det vil ses længere inde i bladet, stiller ham spørgsmålet: Hvordan ser De på en ophævelse af hastighedsgrænsen? Det er outsidersen, den usportslige, den asociale, hvis kørsel den offentlige justits særlig bider mærke i og husker sig. Og det er deres uheldige adfærd, der lægges alle os andre — lovlydige — til last. Derfor må vi selv øve justits inden for vore rækker og gennem det gode eksempel få de flest mulige til at køre så korrekt og uangribeligt, som vi gør. Gennem vor egen justits skulle vi gerne være med til at gøre den offentlige justits stedse mindre påkrævet. Thi jo færre ingreb fra offentlige myndigheders side, des bedre.

Helst så vi naturligvis, at lovgivningsmagten efterhånden ville sløjfe alt barnepigeriet med hensyn til hastighedsgrænsen, og ville betragte os motor-kørende som voksne mennesker, der fuldt vel forstår det ansvar, der påhviler os som førere af et motorkøretøj. At man — ved motorlovens revision — gav afkald på maksimalhastighedsbegrænsningen og lod enhver køre med den til enhver lejlighed og færdselssituation passende hastighed med fuld hensyntagen til de

øvrige lovbestemmelser og til den almene sikkerhed. Så maksimalgrænsen ikke figurerede som et falsk sikkerhedsskjold — men ansvaret udelukkende hvilede på motorkøretøjets fører og af hans bedømmelse af den til enhver tid opstående færdselssituation.

Et ansvar mere at læsse på vore skuldre — javel, men vi ville blive bedre kørere derved!

Der er næppe nogen kreds her i landet, der netop som v o r forstår at værdsætte og påskønne motorkøretøjet med dets rige og alsidige muligheder, hvad enten det gælder vor friske, fascinerende og udviklende sport, afslappende og sundhedsfremmende familieudflugter — eller dagligdagens slid og slæb. Farten og sporten er vi henvist til at dyrke på de baner, myndighederne anviser os ... men den øvrige kørsel ser vi helst gennemført med mindst mulig indblanding fra myndighedernes — politiets — side.

Og det når vi bedst derigennem, at vi stadig fortsætter med selv at øve justits i vore egne rækker!

Red.

Omtrent fordoblet motorcykleimport i 1949

Hjemmeproduktionen fordobles ligeledes

Kan vi få amerikanske motorcykler på Marshall-planen?

Det ser ud til at lysne en lille smule for tilgangen af motorcykler herhjemme i år. Dette er langt fra ensbetydende med, at forholdene er ved at blive normale — det er de nemlig ingenlunde. Der kan i år regnes med en import af ca. 1000—1100 motorcykler; det er dog kun ca. $\frac{1}{6}$ af det, formanden for motorcykleimportører og -fabrikanter, grosserer H. C. Hedetoft, anslår det øjeblikkelige behov til. Heldigvis er dog nu Nimbus-fabriken ved at nå op på forkrigsproduktionsstallene og regner i år med at kunne præstere rundt regnet 1000 maskiner, eller ca. dobbelt så meget som sidste år. Det er jo et værdifuldt tilskud. I Ans i Jylland påbegyndes også nu en produktion af letvægtsmotorcyklen »Auly«, hvortil der som omtalt i sidste nummer er givet tilladelse til to serier à 500 stykker.

Så alt taget i betragtning går det dog den rigtige vej. Men vi er stadig langt bagefter, og et fornyet behov melder sig successivt, så der vil endda gå nogle år, før vi får indhentet det forsømte.

Mens der sidste år blev importeret for 977.000 kr. færdige motorcykler — eller ialt 749 stykker, hvilket gav en gennemsnitspris på 1344 kr. i fremmed valuta — og for 674.000 kr. reservedele, er der til importen i 1949 afsat 1.420.000 kr. til motorcykler — og hvis man må have lov at regne med den samme gennemsnitspris, skulle det kunne give ca. 1055—1060 stykker — og 1.630.000 kr. til reservedele (eller dele til motorcykler, som det hedder, idet den danske motorcyklefabrikation også forsynes gennem dette kontingent). Til motorcyklemarkedet bliver der altså i år 3.050.000 kr. til disposition mod 1.651.000 kr. sidste år — omtrent en fordobling. Måske kan man regne med, at beløbet til de færdige motorcykler skulle kunne give ca. 1100 motorcykler, idet der er en tendens til at udnytte valutaen til de noget mindre og billigere motorcykler.

Importen af færdige motorcykler fordeler sig på følgende lande: England 700.000 (hvoraf bevillingerne for 1. halvår på 350.000 kr. er udstedt), Frankrig 450.000 kr. og Tjcekoslovakiet

270.000 — bevillingerne på begge disse lande er ligeledes udstedt på det fulde beløb.

Reservedelene kommer med 1,5 mill. kr. fra England (hvoraf halvdelen er bevilget), Frankrig 100.000 kr. og Czechoslovakiet 30.000 kr.

En af de ting, der savnes mest til motorcyklerne, er kæder. Som et kuriosum kan nævnes, at der var givet en bevilling på ikke mindre end 135.000 kr. (et overordentlig stort beløb af det ialt til rådighed værende tal) til import af kæder fra England til een enkelt mand. Det viste sig dog senere, at det parti, han havde på hånden, gik andetsteds hen, så beløbet fordeles nu på de øvrige importører på hele begrebet reservedele.

Et berettiget krav om flere motorcykler.

Der er kommet ganske enkelte af de store amerikanske motorcykler til landet — foreløbig beregnet til salg som »Gavepakker« fra onkel i Amerika. Men der arbejdes naturligvis på kraft på at få godkendt disse store, stærke arbejds-motorcykler (Harley Davidson og Indian) som anvendelige til landets genopbygning, således at de vil kunne importeres for marshall-hjælpen. Et abso-

lut rimeligt ønske, som skulle have en vis chance for at blive imødekommet.

— Iøvrigt, udtaler grosserer *Hedetoft* overfor »Motor og Sport«, er det yderst beklageligt, at varedirektoratet overhovedet ikke har været til at komme på talefod med, når vi har fremsat ønsker om en større import af motorcykler under henvisning til deres store nytteværdi som varesidevogns-køretøjer. Her har de virkelig en plads i genopbygningen: små nemme køretøjer, billige i anskaffelse og drift og lette at smutte rundt med varer i storby-trafikken. I stedet må nu en del af de — også altfor sparsomt importerede — last- og varebiler bindes til denne lettere transportkørsel. De er langt dyrere ikke blot i valuta til indkøb, men også i valuta til den daglige drift. Derigennem medvirker de til en fordyrelse af varerne; men det værste er dog, at der her finder en meningsløs ødslen med transportkapaciteten sted. Et mere stort anlagt, rationelt syn på sagen fra myndighedernes side var her påkrævet, så transportbehovet kunne dækkes på mere rationel og effektiv vis — kort sagt: så motorcyklerne fik den plads i transportbehovet, som der rettelig tilkommer dem.

Car.

To avisudklip

omkring en leder i »Motor og Sport«

I »Motor og Sport«s maj-nr. var lederartiklen helliget et angreb på zoneordningen; dens overflødighed og urimelighed blev — for gud ved hvilken gang — fremholdt.

Nu er det jo i regerings-organet aldrig velset, at man angriber handelsminister J. O. Krag (der i benzinspørgsmålet har haft omtrent lige så mange standpunkter, som der er dage i ugen), så bladets medarbejder, hr. Toft, følte sig kaldet til at drage i ledning mod »Mo-

tor og Sport«s redaktør. Med prisværdig flid undgår han helt at komme ind på selve *emnet* — uden at vi derfor vil mistænke ham for at samtykke i vort synspunkt i denne sag — men med des større iver kaster han sig over et af de argumenter, vi anførte som bevis på zoneordningens fuldstændige meningsløshed. Vi nævnte her politiets ulyst til at beskæftige sig med en kontrollering af zoneordningens overholdelse (men naturligvis absolut uden i nogen

måde at billige evt. lovovertrædelser!).

Det fik hr. Toft til i begyndelsen af maj i »Social-Demokraten« under overskriften:

Politiet udsat for grov beskyldning at skrive:

Et ubeheersket angreb på handelsminister Jens Krags zone- og feriekørsel-ordning i bladet Motor og Sport's sidste nummer ender ud i et endnu voldsommere angreb på det danske politi, som man beskylder for at lave sit-down strejke over for de lovgivende myndigheders forordninger på grund af deres urimelighed.

Det hedder i angrebet på politiet:

— Allerede længe har man haft det indtryk, at de lokale politimyndigheder rundt om i landet har taget lempeligt på kontrolleringen af kørselstilladelserne. Er det virkelig tilfældet, at de udøvende myndigheder i et så velordnet og velleddet samfund som det danske, udøver en stiltiende sit-down strejke over for de lovgivende myndigheders forordninger på grund af disses urimelighed ... ja, så kan vi vel næppe komme længere ud.

Formanden for Dansk Politimesterforening, politimester E. Hoeck, Aarhus, siger til hr. Toft bl.a.: — Det er jo et voldsomt angreb at slynge ud generelt, men Talen om en sit-down strejke som omtalt er det rene vrøvl.

Chefen for rigspolitiets færdselsafdeling, vicepolitiinspektør Brondt, siger kort til hr. Toft: — Det er naturligvis ikke rigtigt.

En lille måneds tid senere — den 4. juni — skriver Danmarks fornemste og mest ansete motorjournalist, redaktør Eric Boesgaard, »Motor« og »Berlingske Tidende«, i sidstnævnte blad under en omtale af den ringe brug, der indtil da har været gjort af feriekørsles-ordningen under mellemoverskriften:

Parodisk praksis i zone-ordningen følgende:

— I øvrigt kan det vist ikke mere

være nogen hemmelighed, at zoneordningen tages meget lidt højtideligt landet over. Man har fra ministeriets side flere gange indskærpet, at der skal føres kontrol med, at der ikke køres uden for zonegrænserne, og der er tilgæet samtlige politimestre besked herom fra ministeriet. Ikke destomindre vrimler landet af biler, som kører uden for zonerne — og uden noget mærkat, og det er kun i ganske få tilfælde, der er grebet ind fra politiets side.

Forklaringen er næppe nogen efterladenhed hos politiet, men en vis uvilje mod at anvende al for megen tid på en foranstaltning, som ingen kan forstå fornuften i, og som for eksempel den højeste sagkundskab, benzinnævnet, frarådede.

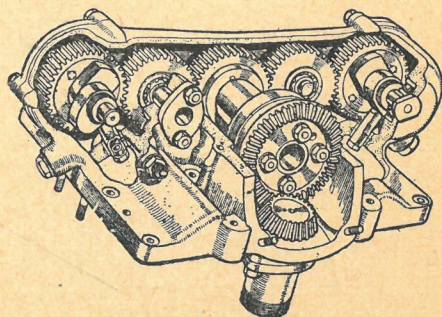
— Altså præcis det samme, som »Motor og Sport« skrev en måned i forvejen! Blot i en mere forstærket form!

— — —
Dagbladsjournalistens altid levende og vågne sans for sensationen er absolut prisværdig og er ingenlunde under tegnede fremmed.

Men sensationen i dette tilfælde er, at handelsminister Krag fortsat opretholder en urimelig zoneordning.

Og det er denne sensation, hr. Toft passende kunne have dyrket.

Red.



En teknisk detalje fra TT-løbet: et snit, der viser, hvorledes »Velocette«-fabrikens dobbelt overliggende knastaksel fungerer.

Politimester Vagn Bro bekender sig som en ven af motorsporten

— Men er dog ikke tilhænger af fri hastighed på landevejen

Den 24. juli køres Køge Grand Prix'et. I den anledning har »Motor og Sport« opsøgt politimester Vagn Bro for at bede ham fortælle lidt om sit syn på motorsporten. Som bekendt er politimester Vagn Bro en impulsiv natur — hvilket er en dyd, når det — som her — er forenet med oprigtig medmenneskelighed. Således er politimesteren ikke længere den bussemand for de motorkørende, som han åbenbart engang (iflg. egen tilståelse) har været. At han nærer en oprigtig interesse for færdselsproblemer kan ses af den kendsgerning, at han jævnlig med 10 mand besætter sit distrikts skoler og i to dage i træk på forbilledlig måde indprenter den opvoksende ungdom færdsels regler og trafikens farer. Han arbejder systematisk på at mindske færdselsuheldenes antal i sin politikreds. At han samtidig ser med forståelse på motorsportens betydning, vil hans udtalelser her vise ...



Politimester Vagn Bro, Køge.

Det er rigtigt, at politimester Vagn Bro, der nu residerer i den charmerende og hyggelige købstad KØGE, stedet for det spændende landevejs-race den 24. juli, ikke alle dage har været en overbevist ynder af de motorkørende, sådan som »MOTOR OG SPORT« nævnte det i sidste nummer.

Da »MOTOR OG SPORT« i anledning af det store motorstævne i Køge modtages af politimesteren i audiens i hans historiske kontor i politigården, indleder politimesteren selv samtalen med et eksempel på, hvor frygtet —

og man kan vel også sige: hadet — han engang var blandt de motorkørende.

— Det var i min tid som politimeter i Hasle m. fl. herreder, hvor jeg havde mit virke i 14 måneder omkring 1934. Jeg må åbenbart have fået ord for at være noget striks, for da jeg en dag havde været til politisk møde i Hjørring og skulle ligge over i Aalborg, kørte chaufføren hvad jeg vil kalde meget stærkt. Jeg måtte både en, to og tre gange bede ham moderere farten. Sidste gang sagde han: »Ja-ja, det kommer sig dog ikke så nøje ... der er heldigvis langt ned til den sat.. i Hasle!« Der fik jeg jo den. Da jeg sagde farvel til ham, kunne jeg ikke dy mig for at sige: »Ja, nu kan De altså hilse og sige, at De har kørt for hans Majestæt Satan ...«

— Jeg må nu sige, fortsætter politimesteren, jeg har altid interesseret mig meget for færdselen og dens problemer; nogle af de allerførste radiooptagelser vedr. færdselsbelæring for børn fandt sted i Mern skole under min tid som politimester i Præstø amt. Bortset fra mit korte ophold i Hasle ved Aarhus har jeg haft tjeneste ved hovedvej 2 hele tiden, så jeg kender denne vej og dens problemer ganske særligt — i denne forbindelse vil jeg gerne have lov at sige, at i det store og hele kører

D.S.B.s chauffører de store vogntog godt og sikkert på den vanskelige rute til Køge ...

Når den unge mand får en skønjomfru på bagsædet.

— Hvordan ser politimesteren på en eventuel ophævelse af hastighedsgrænsen for motorkøretøjer?

— Vi må vel før eller senere få en ændring af motorloven, tiden er jo løbet fra den, i takt med udviklingen af motorkøretøjet og dets rige anvendelighed i samfundets daglige funktioner. Jeg mener, at 30 kilometers grænsen er alt for lav for de nye lastbiler. Der gribes da heller aldrig ind før på den anden side af de 40 km i timen; jeg ville mene, at 45 km i timen skulle kunne godkendes for lastbilerne. Det er umoralsk at opretholde en lov, der overtrædes hver eneste dag af alle de samfundsborgere, der overhovedet har lejlighed til det.

— Men motorcyklerne?

— Motorcyklerne, synes jeg, kører temmelig stærkt ...

— Er det mon ikke sådan, at der faktisk i det store hele køres langt mere behersket og fornuftig nu, end før krigen? De motorkørende er nu langt mere ømme overfor materiellet — de ved, at det er vanskeligt at få udskiftet og repareret ... om reservedelene i det hele taget kan fås.

— Jeg skal indrømme, at håndværkeren og arbejdsmanden, der bruger sit motorkøretøj til at køre til og fra sit arbejde og til arbejdskørsel i det hele taget, aldrig kører for stærkt ... men når den unge mand får en skønjomfru op på sit bagsæde og farer ud i den lyse danske sommer ... så går den for fuld udblæsning. Her kunne fart- og støjlysten nu og da godt holdes lidt i ave. Til gavn og fremgang først og fremmest for motorsagen, men også for hele samfundet.

Motorsportens mænd har ofte været pionerer.

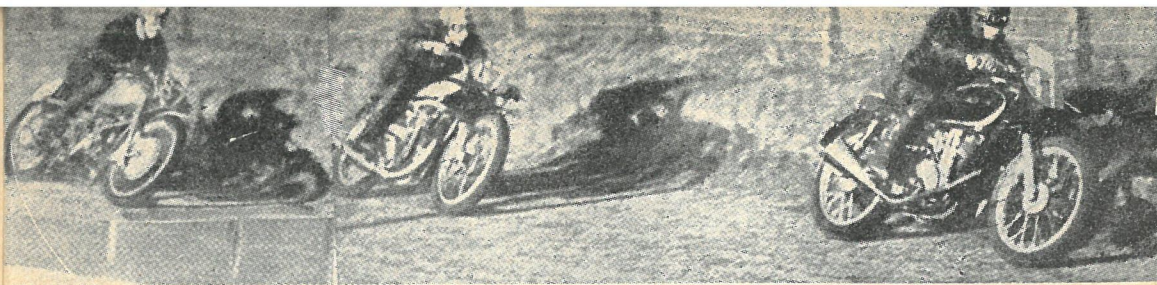
— Men nu skal altså — om jeg så må sige — under politimesterens auspicer, det første landevejsrace i lange tider afholdes her i Køge — så nogen ubetinget modstander af motorcykler og fart kan De altså ikke være.

— Hvordan man end ser på hastigheden, så må man jo erkende, at motorsportens folk ofte har været pionerer, når det gjaldt forbedringer, der senere er kommet alle de motorkørende og deres større sikkerhed til gode. I gamle dage gjorde motorklubberne ofte en pionerindsats.

Jeg husker da her sidst var dyrskue hernede, da gennemførte motorklubben et meget fint og svært forhindringsløb, der trods øsende regnvejr dog samlede flere tusinde tilskuere, der blev der til det sidste — og ikke et eneste uheld indtraf der!

Det store løbsarrangement i Køge.

Et løb som det nu planlagte kan ikke gennemføres mange steder; der kræves passende forhold. Vi har dog denne ringvej, en stor og bred cementvej med dobbelte kørebaner, den er næsten som de gamle motorløbsbaner. Det er her absolut forsvarligt at lukke af for færdselen, da der er gode omkørselsmuligheder. Den baneoverskæring, der forefindes, overtager vi. Vi har meget fine parkeringsmuligheder lige ved banen. For trafikken syd og vest fra er der ved Søndermarksvej plads til et ubegrænset antal biler — og nordfra på industrigrundene, hvortil man kører ad første vej på højre hånd lige efter jernbaneviadukten. På havnen, dyrskuepladsen, torvet, Gl. Køgegård etc. vil der også kunne absorberes mange køretøjer. Hvad forplejningen angår, da har vi et par og tyve restaurationer i Køge, heraf alene omkring torvet en 10—12 stykker — men ad tilkørselsvejene fin-



En duel i junior-klassen: S. Anderson (I.R.»A.J.S.«) med den energisk udseende J. Brett (»Norton«) i hælene skarpt forfulgt af Enrico Lorenzetti (»Guzzi«), der senere udgik.

Fin dansk indsats i alle tiders motor-race

Sv. Aa. Sørensen nr. 5 i 250 ccm-klassen og nr. 24 i junior-klassen

Dansk motorcykle-sport kan godt være sin repræsentant i det store klassiske TT-Grand Prix på øen Man bekendt. Sv. Å. Sørensen var den udlænding, der viste den fineste kørsel og opnåede de bedste placeringer. N. V. Jensen, der havde kørt fint under træningen, måtte gå ud.

Dette alle landevejs-hastighedsløbs klassiske forbillede er ingenlunde det hurtigste — men formentlig det vanskeligste samtidig med at det er eet af de hurtigste. Det hurtigste er Ulster

Grand Prix'et. Tager man vindernes hastigheder fra de sidste tyve løb, ligesom gennemsnitshastigheden for Ulster-Grand Prix'et (der kørt på en 33 km lang bane indtil krigen — efter krigen er den 26—27 km, en flyveplads skåret resten bort) på ca. 133 km i timen, mens TT-Grand Prix'et på Man kørt med en gennemsnitsfart af vinderne gennem de mange år på ca. 121 km i timen. De opnåede hastighed er naturligvis altid afhængig af vejret den dag, løbet går. Det kan eksempelvis nævnes, at i 1937

des der også mange fortrinlige restaurationer mellem Tryllevej, Rønnede og Vallø.

100 soldater til afspærringen.

Det bliver et meget stort arrangement, slutter politimester Vagn Bro, og jeg er glad for, at mit politikorps selv er så interesseret i det og vil gøre sig store anstrengelser. Til afspærringen på selve banen vil vi få assistance af 100 soldater — og vi kan selv mønstre godt en snes politifolk under politiassistent Hviid. Hele Køge vil på denne dag berede sig til at modtage de mange besøgende — om det så er Køge gamle museum på strøget lige ved torvet, vil det køre i døgndrift — for det er bestemt en af de seværdigheder, som den besøgende i Køge ikke må forbigå.

— Hvor mange besøgende venter po-

litimesteren egentlig til Køge den 24.?

— Til dyrskuerne kan her komme en 10—12.000, så mon ikke en 8.—10.000 skulle slå til? Men hvad mener De selv?

— Med det kendskab, jeg har til motorsporten og interessen omkring motorsporten, vil der sandsynligvis komme et sted mellem 30 og 50.000, hvis vejret bliver godt. Bliver vejret mindre godt, kommer der mindst 20—25.000 — der køres jo uanset vejret.

— Det var dog for resten en forfærdelig masse mennesker — hvad siger De, politiassistent Hviid, til det?

— Det er vi skam forberedt på. De skal være velkommen allesammen i Køge — vi skal nok skaffe plads til dem alle — og deres køretøjer. Men kom i god tid! Køge by er en rar og venlig by at besøge!

Car.



Artie Bell (»Norton«) går i sikker stil på langstrækningen for May Hill-Ramsay.

blev »Ulster« vundet med en gennemsnitsfart af 148 km i timen, mens *det hollandske Grand Prix*, der køres nu den 9. juli, blev vundet med en gennemsnitsfart af 149 km i timen.

Junior-Grand-Prix'et: Den store mærkekrig — 100 ryttere på 3 mærker.

I ganske udpræget grad var junior TT-løbet en krig mellem de tre store mærker »Norton«, »Velocette« og »A.J.S.«. Løbet kørtes mandag d. 13. juni — men tallet 13 gik man ellers uden om — der var ingen rytter, der kørte med tallet 13 på cyklen, så sidste rytter havde nr. 101. Overtroiske sjæle vil måske i 13-datoen se en forklaring på den tragiske ulykke, der i løbets 4. omgang ramte den dygtige og erfarne Norton-rytter, den 37-årige *Ben Drinkwater*. Han styrtede ved 11-miles-stenen og såredes så alvorligt, at han kort efter døde af sine kvæstelser.

Ben Drinkwater, der var motorcykleforhandler og mekaniker i *Rochdale*, havde deltaget i Man Grand Prix'erne siden 1937. I 1938 blev han nr. 6 i let-

vægtsklassen — og i samme klasse blev han i 1946 nr. 2, mindre end et halvt minut efter nr. 1 og efter at have ført løbet de første 4 omgange. Han var nr. 3 i 1947 letvægts TT og nr. 2 i North-West »200« og samme år også nr. 4 i Ulster Grand Prix. Han var nr. 4 i letvægtsklassen på »Guzzi« sidste år og nr. 3 i det sidste Leinster »200«, ligeledes på »Guzzi«.

Den drabelige kamp om brøkdele af sekunder gennem mere end 3 timers kørsel med top hastighed.

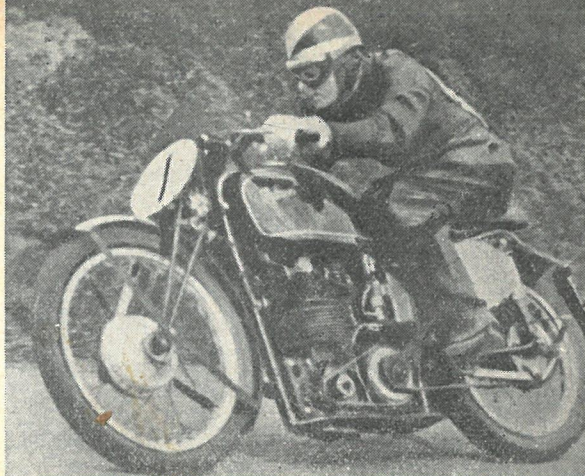
Junior-løbet var et meget »åbent« løb i år. Mindst et dusin — eller flere — ryttere kunne gå hen og vinde, og i hvert fald 6 ryttere havde fået noteret tider mellem 27.07 min og 27.57 min. under træningen.

Efter regn aftenen i forvejen (det regner næsten altid på øen Man), brød dagen frem med tørvejr, men med ret skarp nordlig blæst. Rytterne startede to og to med 20 sekunders mellemrum — men *F. L. Frith*, »Velocette«, nød som sidste års vinder den favør at starte alene i spidsen for feltet. Han benyttede sig deraf og var væk som en raket.

Vi må afholde os fra at give en mere minutøs reportage af løbet. Veteranen *N. V. Jensen* med sin »Velocette« gik ud. *S. A. Sørensen*, der af fabrikken havde fået stillet en »Norton« til rådighed, havde, ligesom *N. V. Jensen*, kørt fint under træningen. *S. A. Sørensen* blev nr. 24 — det svarer så nogenlunde til hans tider under træningen. Nu ser nr. 24 måske ikke ud af så meget, men i *det* løb er det en meget fin placering. Som eksempel kan anføres, at en så erfaren og dreven racerfører som *O. S. Scott*, som »Motor og Sport« nylig bragte et interview med, blev nr. 33, 2½ minut efter danskeren, og at de 44 første fik sølvplaketter. Til de næste

30 var der bronzeplaquetter. Sv. Å Sørensens tid blev 3 timer 24 minutter 23.2 sekunder svarende til en gennemsnitshastighed af ca. 125 km i timen.

Vinder blev sidste års vinder F. L. Frith på *Velocette* i 3.10.36, svarende til omtrent 135 km i timen. Nr. 2 blev E. Lyons, *Velocette*, 3.11.08, nr. 3 A. J. Bell, *Norton* i 3.11.49, nr. 4 H. Daniell, *Norton*, 3.11.52.8, nr. 5 R. Armstrong, *A.J.S.*, 3.12.28, nr. 6 A. R. Foster, *Velocette*, 3.12.35.8, nr. 7 J. Lockett, *Norton*, 3.12.45.2, nr. 8 A. J. Frend, *A.J.S.*, 3.15.34.8, så kom to *Velocetter* efterfulgt af fire *A.J.S.*er.



Frith på sin dobbelt o. h. camshaftede »Velocette« forcerer Snaefell-bjerget.

»Norton« nr. 1 og 2 i senior TT.

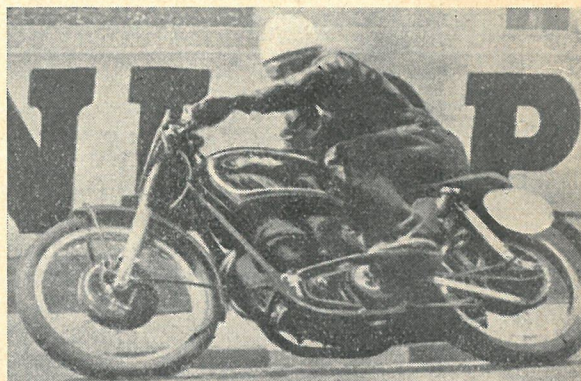
Fredag den 17. juni, da senior- og 250 ccm.-dysterne skulle afgøres, oprandt med et sjældent strålende og smukt vejr. Dagen fik sit særligt stor-slæde præg for løbs-arrangørerne derved, at H. R. H. hertugen af Edinburgh aflagde øen Man besøg udelukkende for at overvære det spændende hastigheds-løb — og kl. 11 foldede hertugen start-flaget ud, sænkede det som tegn til sidste års vinder, *Artie Bell*, om at starte som senior-klassens første mand.

Der var til denne klasse anmeldt 70 ryttere. »Norton«-mærket havde tegnet sig for over halvdelen af samtlige ryttere, idet der var anmeldt 36 »Norton«-ryttere. »Triumph« havde 14 anmeldte ryttere, »A. J. S.« 5, hvoraf de to kørte på 358 ccm maskiner, og »N. S.« 10, »Velocette« 3 (hvoraf 1 350 ccm) og »Moto Guzzi« 1.

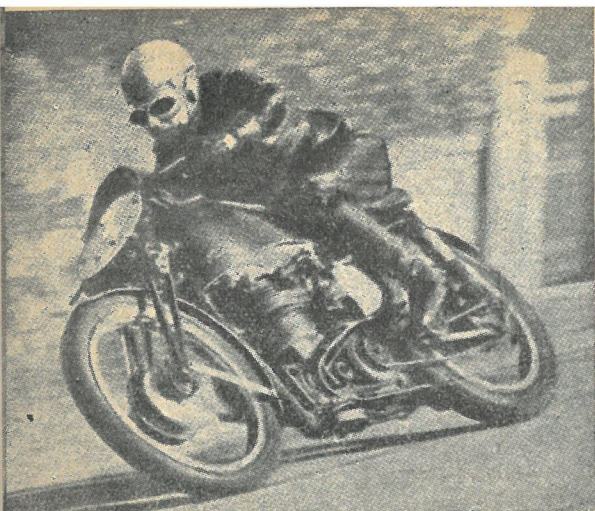
Det blev da også »Norton«, der placerede sig øverst på listen over de endelige placerede, idet den besatte både 1. og 2. pladsen ved henholdsvis H. L. Daniell og J. Lockett, der var henholdsvis 3 timer 2 minutter 18,4 sek. og 3 t., 3 min., 52,4 sek. om turen. På 3. pladsen kom en »Velocette« med E. Lyons

i sadlen 3.5.22, derefter atter en »Norton« — nemlig sidste års vinder A. J. Bell 3.10.33, og han efterfulgtes af to »Triumph«, kørt af henholdsvis S. H. Jensen og C. A. Stevens i 3.10.33 og 3.11.10,2 — og på 7.- og 8.-pladserne fandt man endnu to »A. J. S.«er, Armstrong og Doran.

Vinderens gennemsnitsfart svarer til godt 139 km i timen og nr. 2 og nr. 3's gennemsnitsfart til ca. 138 og 137 km i timen, Bells gennemsnitsfart var knap 135 km i timen.



W. Doran (»A.J.S.«), der førte løbet indtil sidste omgang, tager et sving ved Ramsay med håndtaget i bund.



Et fint billede af F. W. Frey (Junior »Velocette«), mens han presser sin maskine til det yderste.

A. R. Foster på klassens eneste »Guzzi« tegnede sig for dagens hurtigste omgang sneg Foster, »Guzzi«, sig stadig timen.

Efter 1. omgang lå Frend og Graham, begge »A. J. S.«, i spidsen med samme gennemsnitsfart med Daniell, »Norton«, i hælene, kun 11 sekunder bagefter, og med Foster, »Guzzi«, 9 sek. bagefter igen. 2. omgang havde stadig de to »A. J. S.«-ryttere med samme tider på 1. pladsen, men nu var Foster på »Guzzi« rykket op til dem og havde fået no-

teret præcis samme tid. I 3., 4. og 5. omgang sneg Foster, »Guzzi«, sig stadig længere bort fra de to »A. J. S.«-er, i 3. omgang var endnu en »A. J. S.«-rytter, Doran, rykket op på 4. pladsen, og Daniell, »Norton«, henvist til 5.-pladsen. I 4. omgang glider Frend ud af billedet, men Doran er der til at holde »A. J. S.«'s position i den vilde jagt efter »Guzzi«'en — her ligger de gennem både 4. og 5. omgang med Daniell på 5. pladsen.

Og så kommer meddelelsen om, at Foster har måttet gå ud på grund af kvaler med sine bremses — og dermed var »Guzzi«'en færdig. Efter 6. omgang holder Graham, »A. J. S.«, 1.-pladsen, men Daniell er rykket op som nr. 2 sammen med en anden »Norton«-rytter, Lockett, der hele tiden har ligget i hans baghjul.

I mål er de to »Norton«-ryttere nået frem på 1. og 2. pladsen, og »A. J. S.«-erne henvises (se ovenfor) til 7.- og 8.-pladserne.

»Norton« vandt altså både i junior- og i senior-løbene fabrikkernes team-ærespræmier.

Sv. Aa. Sørensens smukke kørsel i letvægtsklassen

Der var 29 startende i letvægtsklassen på 13 forskellige mærker (»Excelsior«, »C. T. S.«, »O. K. Supreme«, »Rudge«, »Triumph«, »New Imperial«, »A. J. S.«, »Velocette« og tre special-mærker, »Ellbee« (en »Triumph-variation«), »Mead-Norton« og »L. E. F.«), så billedet var her noget mere broget og afvekslende.

Om udfaldet var dog næppe nogen i tvivl. Der skulle ske de ejendommeligste ting i dette løb, om det ikke blev en stor »Guzzi«-sejr. 4 »Guzzi« starter først af feltet. Første omgang viser 5 »Guzzi« på de 5 første pladser (af ialt 6 startende »Guzzi«-er). Billedet er uforandret efter 2. omgang. Efter 3. omgang er den ene »Guzzi« (det er Lo-

renzetti) faldet fra, men så forandrer billedet sig heller ikke, før man når hen til allersidste omgang, da må den ene af de fire »Guzzi« (Dale's) gå ud på grund af vrøvl med en ventil.

I mål kommer den endelige vinderliste derefter til at se sådan ud: nr. 1 M. Barrington (»Guzzi«) 3.23.23,2, svarende til en gennemsnitsfart af godt 125 km i timen, nr. 2 T. L. Wood (»Guzzi«) 3.23.25,8 (knap 125 km/t.), nr. 3 R. H. Pike (»Rudge«) 3.37.42,6 (117 km i timen), nr. 4 R. A. Mead (»Mead-Norton«) 3.41.6,6 (godt 115 km/t.) og nr. 5 vores egen Sv. Aa. Sørensen (»Excelsior«) 3.43.12, ca. 114 km/t. — og nr. 6 E. R. Thomas (»Guzzi«) 3.44.8,6 (ca. 113 km/t.).

Kan der ventes en nyordning for motorcykleindkøbstilladelserne?

Myndighedernes ubarmhertige holdning over for motor-importen.

Flere store smør-eksportfirmaer truet af lukning — af mangel på lastbiler.

»Motor og Sport« har spurgt formanden for Danmarks Automobilhandler Forening, direktør, civilingeniør *Eric Pugh*, Scaniadam, hvordan branchens indtryk af nyordningen med hensyn til indkøbstilladelserne til biler fungerer, idet det også er hensigten er overføre denne ordning for motorcyklernes vedkommende, hvis den fik succes for bilerne.

— Branchen er naturligvis overmåde tilfreds med den *principielle* bedring, der ligger deri, at de få lykkelige, der kan opnå en indkøbstilladelse til en bil nu *selv* kan bestemme, hvilken bil og til hvilken pris, de vil have, i stedet for at de skal være henvist til at tage, hvad der på de givne tidspunkter måtte være tilovers. Tendensen må med denne ordning uvægerligt føre med sig, at interessen samler sig om de — om jeg så må sige — populære mærker, hvor man er mest sikker på at have store, anerkendte værksteder, reservedele, specialister etc. til rådighed i tilfælde af service, hovedreparationer o. s. v. for resten af vognens levetid.

Desværre har ordningen hidtil kun haft en alt for *teoretisk* betydning, idet vi har alt for lidt at handle med. 1. halvårs kontingent af lastbiler på England — som rigtigt skulle komme de almindelige købere tilgode — bliver der ulykkeligvis kun et meget begrænset antal biler til rådighed af for de »almindelige« forbrugere — et meget betydeligt antal skal fremdeles anvendes til specielle formål, udtaler man i varedirektoratet — og her har man endnu ikke kunnet sige noget om, *hvor* mange dette drejer sig om. Så vi ved slet ikke, hvor mange vi får til vore kunder. Kun ved vi, at det bliver alt for få.

Situationen er i virkeligheden så aldeles fortvivlende. Af 1. halvårs kontingent af lastbiler fra England er der slet ikke kommet nogen til den almindelige handel. Varedirektoratet har opbrugt den væsentligste del af kontingentet til specielle formål. Jeg kan fortælle Dem, at der er flere store smør-eksportfirmaer, der ligefrem står overfor at skulle lukke, fordi de ikke kan få de nødvendige lastbiler til at transportere eksportsmørret med. Så når ligefrem vort førende eksporterherv, vor største indtægtskilde, når det drejer sig om hjembringelse af fremmed valuta, står i fare for ikke at kunne opfylde de indgåede eksportforpligtelser, vil man forstå, at vi virkelig er i en fortvivlet situation.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse 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
Gummifrakker 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

Hvordan kommer man nemmest til Nord-Holland?

En kortfattet rute-anvisning — som start til en ferietur sydpå.

Vi lovede i sidste nummer af »MO-TOR OG SPORT« at give en kortfattet rute-anvisning for de af vore medlemmer, der kunne tænke sig at benytte deres ferie til et besøg i Holland for at overvære det hollandske TT-Grand-Prix d. 9. juli på Drenthe-banen.

De skal starte så nær grænsen ved Kruså som muligt ... og så tidligt, som muligt. Grænsen er åben hele døgnet, så prøv at smutte over mellem kl. 4 og 5 om morgenen — så har De en dejlig lang dag for Dem.

De har en stor madpakke med til hele dagen og lige så meget benzin med, som De kan have på tanken, når den er fyldt. Så er der rigeligt til at slippe gennem Tyskland med.

En meget indtrængende advarsel være hermed udtalt for de, der kommer til at passere strækningen Kruså-Hamburg i regnvejr eller fugtigt føre. Når De kommer til strækninger med mørk eller sort stenbrolægning, må De snegle Dem af sted og være klar over, at der her er mere glat, end på den glatteste københavnske aftsfaltbelægning i nyregn. Englænderne er egentlig de første, der har tænkt på at sætte advarselstavler op på disse strækninger — men det er gjort meget grundigt. »Black cobbles« står der hver gang, og advarselsskiltene er forsynet med dødningehoveder, og det hele er skrevet med hvide »katteøjne«, så skiltene er meget synlige selv i mørkt og diset vejr.

Disse strækninger er uhyre farlige. De har kostet i snesevis af menneskeliv, så det er dødsens alvorligt ment, denne advarsel, når De kommer her i fugtigt vejr. Her er absolut ikke plads for dumdristighed, letsindig eller overlegen og sikker bedreviden.

Nu er det sagt — og nu ved De, hvad det gælder!

Ellers er vejene hæderlige, der er ikke noget at gyse tilbage for. Der kan naturligvis være dårligt reparerede bombehuller, men i regelen kan man se dem på nogen afstand.

Den mønsterværdigt gode, forbilledlige afmærkning af det tyske vejnet har i øvrigt overlevet krigen. Når De kender Deres vejnummer, vil De stort set have meget nemt ved at finde vejen frem ret hurtigt. Og numrene finder De anbragt et par meter over jorden, sorte tal på gul bund.

Sydpå gennem *Flensburg* skal De følge vej nr. 76 til *Schleswig*. Her skifter nummeret til 77, som De følger også gennem *Rendsburg*. En halv snes kilometer syd for *Rendsburg* — lige efter *Jevenstedt* — kører De til *venstre* mod *Neumünster*; det kan være lidt svært at finde, hvor vejen drejer af, for det ligner ikke en hovedvej, men den går fra et sted midt i et meget højt, grønt hegn. Skulle De nu overse denne vej den har nr. 205), så er ulykken dog ikke så stor. Så kommer De i stedet over *Itzehoe*, en omvej på en mils vej ad en lidt ringere vej. Gennem og fra *Neumünster* skal De følge vej nr. 4, der vil bringe Dem lige til *Hamburg*. Jeg har — det var ganske vist længe før krigen, i 1928 — med start fra *Haderslev* kl. 4.20, kunnet nå så langt, at jeg var igennem *Stor-Hamburg* inden kl. 8 om morgenen. Og det er rart at have lagt en sådan kæmperuin hob bag sig så tidligt på dagen.

I *Hamburg* kan De godt stadig køre efter vej nr. 4, for den vil før eller senere bringe Dem op til autostradaen *Hamburg-Bremen*. For til *Bremen* benyttes autostradaen.

Når De når *Bremen*, skal De søge efter vej nr. 71, der vil bringe Dem over *Delmenhorst*, hvor De i vejgaflen holder til højre (d. v. s. kører lige ud) og stadig følger vej 71 til *Oldenburg*. Vej 71 vil føre Dem lige ind i Holland over *Bunde-Nieuweschans*.

I Holland skal De et par mil fremme i *Winschoten* tage vejgaflen til venstre, sydpå og en halv snes km længere fremme skal De stadig holde til venstre mod *Veendam-Gieten* til *Assen*, der ligger lige nord for Grand-Prix-banen.

Og Holland er Deres! De skal na-

turligvis have godt kortmateriale. Køb *Michelins gule kort* — de er klare og overskuelige. Drag så selv på opdagelse i Holland, se og oplev, hvad det smukke og rene og turistglade land har at byde på. Skal De spørge om stednavne, da husk, at »v« (altså enkelt-v) udtales nærmest som »f«. Holland har meget interessant at vise Dem. *Amsterdam*, *Rotterdam*, *Utrecht* etc. — og en by som *Nijmegen* er ualmindelig smuk.

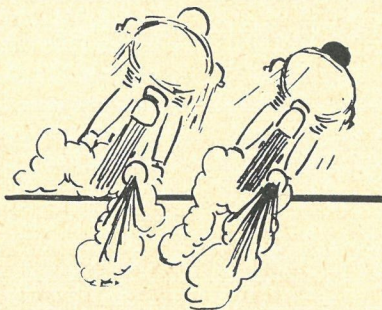
I næste nummer skal vi bringe en udførlig tur-skildring til Tyskland—Holland — Belgien — Luxembourg og Frankrig.

Køge Ringvejs Løb

Husk at reservere søndag den 24. juli.

Kl. 15 startes for første gang i Danmark hastighedsløb for motorcykler på afspærret landevej. — Løbet køres uanset vejret!

Arrangører: Køge Sports Motorklub.



RUNDFLYVNING

Fælles ture arrangeres for klubberne til nedsat pris ved henvendelse til Sv. Aa. Søgaard, Tria 1438.

ÅBNINGSLØB

på ny slaggebane i Næstved
søndag d. 10. juli kl. 15.00. Der
deltager Kiehn Berthelsen,
Erhard Fisker, Svend Jensen
m. fl.

Arrangør: **NÆSTVED MOTORKLUB**

Lidt flere får tilladelse til at købe bil

Men efterspørgselen er mange gange
større end udbudet.

Varedirektoraet har foretaget en op-
gørelse over, hvor mange der har søgt
indkøbstilladelse til en personbil i årets
fem første måneder — og hvor få der
har opnået den.

Det viser sig, at antallet af ansøg-
ninger indtil nu ligger på ca. 5000. I
1948's tolv måneder prøvede 14.000 lyk-
ken, så efterspørgselen tegner i hvert
fald ikke til at være væsentlig mindre
i år.

I de fem måneder af 1949 er der ud-
stedt 700 indkøbstilladelser mod 1371 i
hele 1948. Tendensen er altså en smule
lysere, hvis vel at mærke udviklingen
fortsættes i resten af året.

Tilbøjeligheden til at favorisere an-
søgere, der har et offentligt hverv, eller
som repræsenterer koncessionerede virk-
somheder, fortsætter dog uforandret.
Således har Taxa-selskaberne fået til-
sagn om 300 indkøbstilladelser, af hvil-
ke foreløbig ca. 200 er blevet udstedt.

Den samlede import af personbiler vil
efter planen komme til at udgøre ca.
2200 i år mod 1500 i fjor. Skulle efter-
spørgselen dækkes, kunne man roligt ti-
doble antallet.

Motorbane i Næstved

Åbningsløb søndag den 10. juli.

Ved velvilje fra byrådets side, er der
på Næstved stadion blevet indrettet en
400 m lang slaggebane, og første løb
fyres af søndag d. 10. juli. Der er ofret
mange penge på at lave den helt rigtige
bane, idet man har benyttet sig af de er-
faringer andre baner har gjort. Der er



En varde over snegrænsen syd for Trondheim.

4000 km med baby-vogn i de norske fjælde II.

Forslag til enestående og storslået ferietur i Norge.

Oslo er som *en hvalpet gut i konfirmationsalderen*, der endnu ikke rigtig har fundet ud af sig selv — og dens fodgængere er de mest sjuskede og håbløse i trafikken.

Så er der ikke specielle ting, der »trækker«, søg da nordud gennem byen, ad *Trondhjemsvejen over Aker*, med Udsigt nedover Oslo og kør videre forbi *Eidsvoll* verk, med Eidsvoll-byg-

således lavet aftrapning af tilskuerpladserne, således at det er muligt for enkelt tilskuer at følge hele løbet. Et permanent forstærkeranlæg med højttalere hele banen rundt vil holde publikum underrettet om løbenes resultater.

Der er til det første løb engageret en stab af gode ryttere, og som en særlig attraktion har man sikret sig den fra den nu nedlagte Karrebæksminde bane kendte Næstved kører Hans Hansen — en af Morian og Baltzer Hansen's frygtede modstandere. Hans Hansen vil på JAP Special forsøge sit come back på slaggebanen efter de mange års fravær. Det vil være klogt allerede nu at reservere søndag den 10. juli til at overvære motorløbene på Næstved Stadion — et af Sjællands skønneste, og der er ikke tvivl om, at mange den dag vil finde vej til Næstved. H. F.

ningen, hvor riksforsamlingen blev holdt, og kør østen om *Mjøsa* via *Hamar* med ruinerne af byens domkirke mod turistcentret *Lillehammer*. I byen her og i højfjeldet rundt om byen findes her mange og fortræffelige hoteller — lige søgte både sommer og vinter. Ingen forbyder Dem at tage vejen på den vestlige side af *Mjøsa*, men i begge tilfælde er der bestandig meget smukke udsigter over søen. Tager De den vestlige vej, kommer De over den nye bro ved *Vingnes* alligevel til *Lillehammer*. I byen her findes de sandvigske samlinger på *Maihaugen*, et enestående naturhistorisk museum, 100 gamle bygninger med interiører, 3 kirker fra Gudbrandsdalen, 50 gamle værksteder for husflid og håndværk — og lige syd for byen havde den forleden afdøde Sigrid Undset sit hjem.

Fra Oslo til Trondheim ... et tværsnit af norsk natur.

Turen fra Oslo til Trondheim er meget afvekslende og giver et godt tværsnit af den norske natur: Østlandets brede bygder (omkring *Mjøsa*), det store turistcentrum, *Lillehammer*, de lange dalstrøg, de store fjældvidder, øst og nord for *Lillehammer*, *Rondane* og *Dovre fjældmassiverne* og den fro-



Turens vendepunkt: Hotel »Phønix« i Trondheim.

dige og smukke *Gudbrandsdal* med det århundredgamle kulturpræg.

Fra Lillehammer fortsættes nordpå gennem Gudbrandsdalen. Her ligger talrige turisthoteller, sommer- og vintersportssteder, på begge sider af dalen og fjeldene — netop så smukke, moderne og hyggelige, som man venter at finde dem hos en gammel kulturnation, der har turismen som en af sine allervæsentligste indtægtskilder ... og gennemgående ikke dyre. Fra 13 — undskyld: *Tretten* — går der således veje af til de kendte hoteller *Gausdal* højfjældshotel, *Winge* turisthotel og *Skeikampen* højfjældshotel. Hvis De har tid, bør De i *Ringebu* ved vejgaflen følge den højre vej og køre højre om *Rondane* gennem *Foldal* og *Østerdal*, følge *Atna* og *Glommen* — Vejen får efterhånden sydlig retning — og derefter søge over den første bro over *Glommen* (det bliver ved *Stai*) og derefter tage vejen nordpå til *Rørås*, byen med de gamle træhuse, kobbergruberne og de historiske minder. Regn dog ikke med at overnatte her. Byen har kun et enkelt og beskedent hotel med forholdsvis få værelser. Prøv at nå frem til Trondheim gennem *Gauldalen* — det er en tur på halvandet hundrede kilometer gennem en gold, men smuk og stemningsfuld egn.

Vi vender i Trondheim ...

Det forudsættes her, at Trondheim er turens vendepunkt. Ganske vist stræk-

ker Norge sig 2—3 gange så langt på den anden side Trondheim, men vejene er ikke altfor gode og man skal ikke regne med overnatningsmuligheder nord for Trondheim. Ganske vist kunne det være fristende at stikke til *Bodo* og undervejs passere polarcirklen, men det bliver en lang tur, før man er tilbage i Trondheim.

Jeg har ganske vist før krigen med bilen været i *Kirkenes* og kigget ned i de nordnorske fjorde ved Ishavet — men det var — som Kipling siger — en helt anden historie. For at nå dertil måtte man først tage hele Sverige på langs og derefter resten af Finland, før man kunne køre ind i Norge ved *Boris Gleb* over *Svanvik*.

De midt- og sydnorske fjorde —
en oplevelse.

De smukkeste og mest imponerende oplevelser byder de sydnorske eller midtnorske fjorde dog på og derfor begynder egentlig den virkelige uforglemmelige del af turen efter at vi har vendt køleren sydpå. Princippet for hjemturen er at få så meget ud af de norske fjorde, som vejene tillader. Derfor bør man helst have $\frac{2}{3}$ af ferietiden tilbage til hjemturen.

Selve Trondheim er hurtigt overset. Den rummer nordens største domkirke (fra det 12. årh.), landets største træbygning, den hvide stiftsgård visavis hotel Phoenix, 56.000 indbyggere, en lille beskeden havn, brede gader — men i vinduerne var der i efteråret 1948 ikke meget at se på. Byens største manufakturforretning havde i det ene vindue udstillet en æske med dun, i det andet en æske med fjer. Forhåbentlig har det i mellemtiden bedret sig.

Man kører sydpå ud ad Trondheim ad samme vej, man kom dertil. Drejer ved *Heimdalen* mod vest langs *Orkdalsfjord* og får straks en forsmag på de norske fjorde med veje, der er hugget ind i klipperne.

Ved at lægge turen over *Børsa* langs *Orkdalsfjorden*, langs *Orkla* gennem *Orkdal* til *Berkåk*, undgår man at gøre turen *Trondheim-Støren* om igen og får noget nyt at se. Ved at fortsætte godt 30 km videre sydpå når man til *Opdal* med et fortrinligt turisthotel, ca. halvsjette hundrede meter over havet, og her ser man for første gang den evige sne fra hotelværelset på *Trolldheimens* østlige udløbere. Hvis man nu på udturen var så fornuftig at lægge vejen over *Røros*, syd om *Rondane*, undgår man på strækningen *Berkåk-Opdal-Dombås* at passere den samme strækning to gange. Andre muligheder eksisterer der nemlig ikke for den syd-nordgående trafik i Norge, hvor det er bjerge og fjorde, der bestemmer vejføringen. Fra *Opdal* tager vi altså sydpå rundt om *Dovre-fjældet* forbi *Rondane* — med klipper i 2100—2300 meters højde — og stikker ved *Dombås* mod vestnordvest gennem *Romsdalen* til *Åndalsnes*.

Turen gennem *Romsdal* er en virkelig storslået oplevelse. 47 km fra *Dombås*, der ligger 660 m. o. H., passerer man den tusindårige stavkirke i *Lesjakog* og nedstigningen mod *Romsdal* begynder langs *Raumas* fosser og hvirvler. Ved *Flatmark*, 82 km fra *Dombås* har man nået bunden af *Romsdal* og dalen har efterhånden snevret sig ind, så man kører mellem to lodrette fjældvægge, hvor solen aldrig når ned. Ved *Verma* kort forinden kan man se, hvordan jernbanen ligger i 3 højder over hinanden og inde i fjældet er der en vendetunnel. På højre hånd stiger *Romdalshorn* lodret over halvanden tusinde meter i vejret og til venstre stræber *Trolltinderne* endnu et par hundrede meter højere. På steder i Europa ser man så mægtige fjældvægge, så meget tidligt blev denne egn da også opdaget af kunstnere, turister og bjergbestigere.

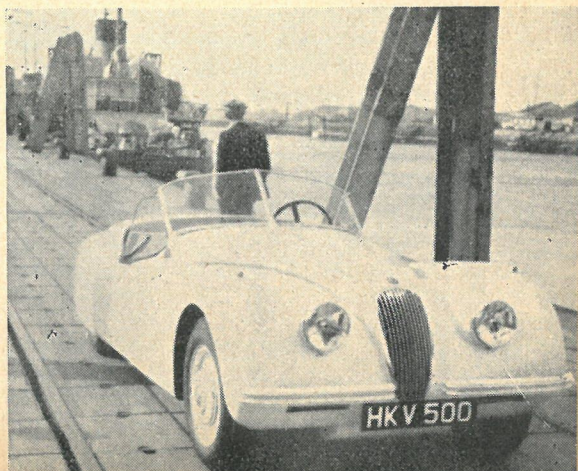
En af »Motor og Sport«s venner, den kendte medstifter og sabotageleder af den illegale »Holger Danske«-gruppe, direktør *Jens Lillelund* sejlede forleden — på vej hjem fra en biltur i England — fra *Dover* til *Ostende* sammen med dette lille pragtfulde køretøj. Han tog et billede af den, da den blev landsat — og ønskede, at vognen var hans. En lille beskeden mand tog den og kørte bort med den. Det var englænderen *Sutton*, der med den 3½ liter »Jaguar« satte verdensrekord med 236 km/timen på landevejen ved *Ostende*.

Trollstiveien ...

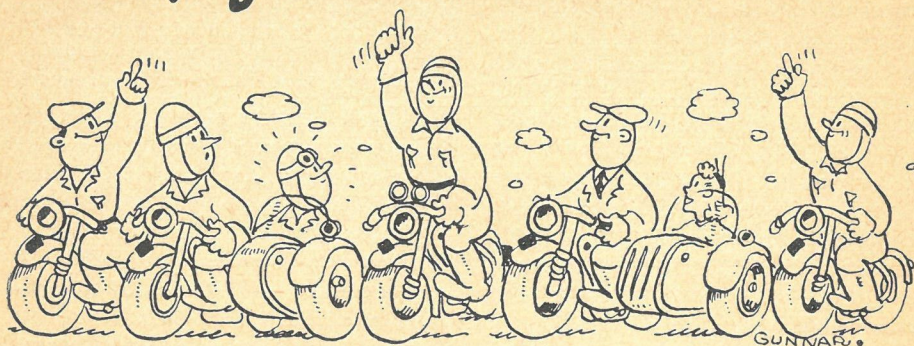
Et par kilometer fra *Åndelsnæs* går vejen, der fører til *Trollstiveien* fra over en bro, men man bør benytte lejligheden til at se på *Åndelsnes*, der blev stærkt ødelagt af tyskernes bomber i april 1940. Her gik engelske tropper i land og rykkede mod *Lillehammer*, men blev atter i april 1940 udskibet herfra.

Jeg vil ikke lægge skjul på, at en af de allerstørste tillokkelser for mig var begrebet »Trollstiveien«, et enestående vejanlæg over fjældet i en mægtig og vild vestlandsnatur. På et luftfotografi havde jeg set, hvordan vejen i serpentesnoninger krøb op over det barske bjerg, og var opsat på at konstatere, hvordan en lille vogn ville klare en sådan bjergbestigning.

Tilbage til *Sogge* bro, hvor vi nu drejer til højre, har vi snart *Trolltinderne* på venstre hånd, en mils vej fremme begynder opstigningen, forbi *Karitind*, *Dronningen*, *Kongen* og *Bispen*, klippespidsen på halvandet tusind meters højde. Vejen stiger og stiger i slyngninger hugget ind i fjældet med pragtfulde udsigter i svingene. Midtvejs passeres *Stegfossen* over en stenbro, og man må give sig tid til at gå ud og kigge på dens 180 meter lodrette fald. 852 meter over havet når denne vej sit højdepunkt og her er der en udsigtsplatform over for det storslåede landskab. Videre går det nedover en stor flad slette, der fortsætter i den lange *Meierdalen*. Vejen ender i færgelejet i *Sylte*. (Sluttes).



Må jeg få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Advarsel!

Blot et par linier til advarsel for de respektive klubber, som tilrettelægger klubture. Hvis det gælder restaurant *Vigen* ved Roskilde fjord, så få endelig en aftale *skriftlig*, for ellers bliver I sørgelig skuffet. Der kunne nemlig gerne, inden I nåede så langt, komme et selskab, som skulle have et stykke mad, og så er der trods aftale ikke plads til en motorklub.

Værten siger ganske vist, at tjeneren ikke kendte aftalen trods gennemgang af gæstebogen — men hvorfor så først sende afbud fire dage efter?

Det er sagen i korte træk.

Med tak for optagelsen.

Sv. Åge Søgård.

Træningslejren

Vi i Århus Motor Klub har med største interesse læst artikel og indlæg om træningslejr, idet dette emne har stået på bestyrelsens dagsorden adskillige gange, men hidtil har visse økonomiske besværligheder hindret os i at lufte vore planer offentligt — og realisere dem! Vi mener selv at være i besiddelse af den helt ideele bane, der kan anvendes til træning for såvel begyndere som senior køre.

Banen ved *Hem Odde* er en af de

smukkeste beliggende i landet, og på hotel *Hem Odde* kan fås pension til rimelige priser. Endvidere vil der på det smukke terræn være mulighed for at rejse en teltby, hvis det vil være nødvendigt.

At vi herhjemme har brug for træning er indlysende. Jeg erindrer en gang efter et bakkeløb, at den stedlige formand i skarpe vendinger kritiserede de startende i begynderklassen, fordi der var hændet et alvorligt uheld ... men burde vedkommende ikke hellere have rettet kritikken mod sin egen — og andre — klubber, fordi der ikke var givet de nye køreere undervisning og instruktion?

Som forholdet er nu de fleste steder, er nye køreere nødsaget til at træne uden opsyn på private marker, grusgrave og lignende, og er det forsvarligt?

Jeg hører ofte aftenen før et løb nogle unge køreere drage ud på private veje — kort fra min bopæl — for at prøve maskinerne inden dysten.

Er det forsvarligt? Nej, og atter nej! Vi må have bedre træningsvilkår for motorsportens raske udøvere, og det var ønskeligt, om spørgsmålet snarest må blive taget op til alvorlig overvejelse på kompetent sted.

På *Hem Odde* kan jyderne — ja, vi finder såmænd nok også plads til fyn-

boerne — samles til træning og instruktion under ledelse af vore gamle hæderkronede køre, der har et væld af erfaringer at øse af.

Århus Motor Klub vil give oprettelsen af en træningslejr vor bedste støtte.
Med sportslig Hilsen
Egon Elmstrøm Larsen.

OMKRING UNIONEN

Den to-taks 125 ccm. »Lambretta«s 18 verdensrekorder

F. I. C. M. har udsendt officiel meddelelse om verdensrekorder sat den 23.—24. marts på Monlhery-banen af de italienske køre *Masserini*, *Brumori*, *Masetti*, *Rizzi* på den italienske motorcykel »LAMBRETTA«, 2-takts, 1 cyl. (52×58 = 123 cc). — De opnåede resultater ser således ud:

11.	500 km	4 timer 36.3 minutter	109,0 km/t.
12.	1000 km	9 timer 18 minutter	107,6 km/t.
13.	2000 km	21 timer 19 minutter	93,8 km/t.
18.	100 mile	1 time 29.1 minutter	108 km/t.
19.	500 mile	7 timer 30.4 minutter	107,2 km/t.
20.	1000 mile	16 timer 18 minutter	98,7 km/t.
24.	2 timer	217,8 km 135,3 m	109 km/t.
25.	3 timer	321,9 km 200,1 m	107 km/t.
26.	4 timer	433,2 km 269,2 m	108 km/t.
27.	5 timer	539 km 335 m	107,9 km/t.
28.	6 timer	648 km 403 m	108,0 km/t.
29.	7 timer	755 km 469 m	107,8 km/t.
30.	8 timer	859 km 534 m	107,3 km/t.
31.	9 timer	968 km 601 m	107,6 km/t.
32.	10 timer	1049 km 652 m	104,9 km/t.
33.	11 timer	1135 km 760 m	103,2 km/t.
34.	12 timer	1225 km 761 m	102,1 km/t.
35.	24 timer	2268 km 1410 m	94,5 km/t.

Rekorderne Nr. 11, 18, 24, 25, 26 og 27 er kun for 125 cc klassen, nr. 12, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33 og 34 for 125 og 175 cc klasserne, nr. 13, 20 og 35 gælder for både 125, 175 og 250 cc klasserne.

Tilføjeelse - til en tilføjeelse til reglementet

I sidste nummer af »MOTOR OG SPORT« har sætternissen desværre været på spil i »tilføjeelse til reglement for motorsport i Danmark« og flyttet bøjlen fra fodhvileren til stellet fra højre side over til venstre.

Bestemmelsen skal lyde således: »En bøjle fra *højre* fodhviler til et punkt på

forreste del af stellet er fremtidig obligatorisk for alle baner«.

Misbrug af licens

Da det desværre har vist sig, at indehavere af licenskort har misbrugt dette ved at benytte det som adgangskort til motorløb, henledes opmærksomheden på, at dette er absolut forbudt og det vil blive betragtet som groft misbrug, der vil kunne medføre inddragelse af licens.

Køge sports motorklubs ringvejsløb

Stor rytter-interesse for stævnet.

Når dette nummer af »**MOTOR OG SPORT**« når ud til medlemmerne, er anmeldelsesfristen til deltagelse i det store landevejs-hastighedsløb i Køge netop afsluttet. Der lukkes nemlig for anmeldelse d. 1. juli — men allerede nu kan det ses, at interessen for dette løb er meget stor i hele Skandinavien. Uden for al tvivl bliver det derfor et stort og stærkt udvalg af nordens bedste ryttere, der stiller op til start i Køge den 24. juli. Og spændende bliver dette løb. Kun de færreste af de danske kørere har haft lejlighed til at gøre sig fortrolig med den teknik, der her skal køres med. — vidt forskellig, som den er fra den sædvanlige jordbane-teknik.

Af løbets proportioner fremgår det, at løbsledelsen har den endelige afgørelse med hensyn til, hvilken klasse de forskellige ryttere skal starte i. Den samme maskine må kun starte i een klasse.

Der køres — som nævnt i sidste nummer — på en trekantbane på ca. 1580 meters længde afspærret vej, hvis bredde varierer fra ca. 5 til ca. 7 meter.

Der startes i følgende klasser: klasse 1 - solo-motorcykler indtil 350 ccm, klasse 2 - solo-motorcykler indtil 750 ccm, samt ekspert klassen: solo-motorcykler indtil 350 ccm. Der køres i de tre

klasser respektive 15, 25 og 35 omgange — og der køres på venstre volte. Starten er stående og med stoppet motor. Løbet slås af, når vinderen går over mållinjen på sidste omgang og efterhånden som de efterfølgende kørere passerer mållinjen uanset kørte antal omgange.

Når løbsledelsen har truffet den endelige afgørelse om deltagerantallet, vil der tilgås hver enkelt af de tilmeldte ryttere besked om træningstid, starttid etc.

Alle maskiner skal være forsynet med kobling og bremse, være godkendt af maskintilsynet og førerne kan forlanges lægeundersøgt.

Løbsledelsens regler for kørsel på banen skal meget nøje overholdes, og deltagerne skal under kørslen tage tilbørligt hensyn til hverandre og ikke ved hensynsløs kørsel udsætte andre eller sig selv for unødigt risiko. Forbikørsel skal ske under størst mulig hensyntagen til den overhalede.

Løbets sportsudvalg ser således ud: Ib Junggaard, P. Cederstrøm Larsen, L. Bøje Jensen og H. Pedersen.

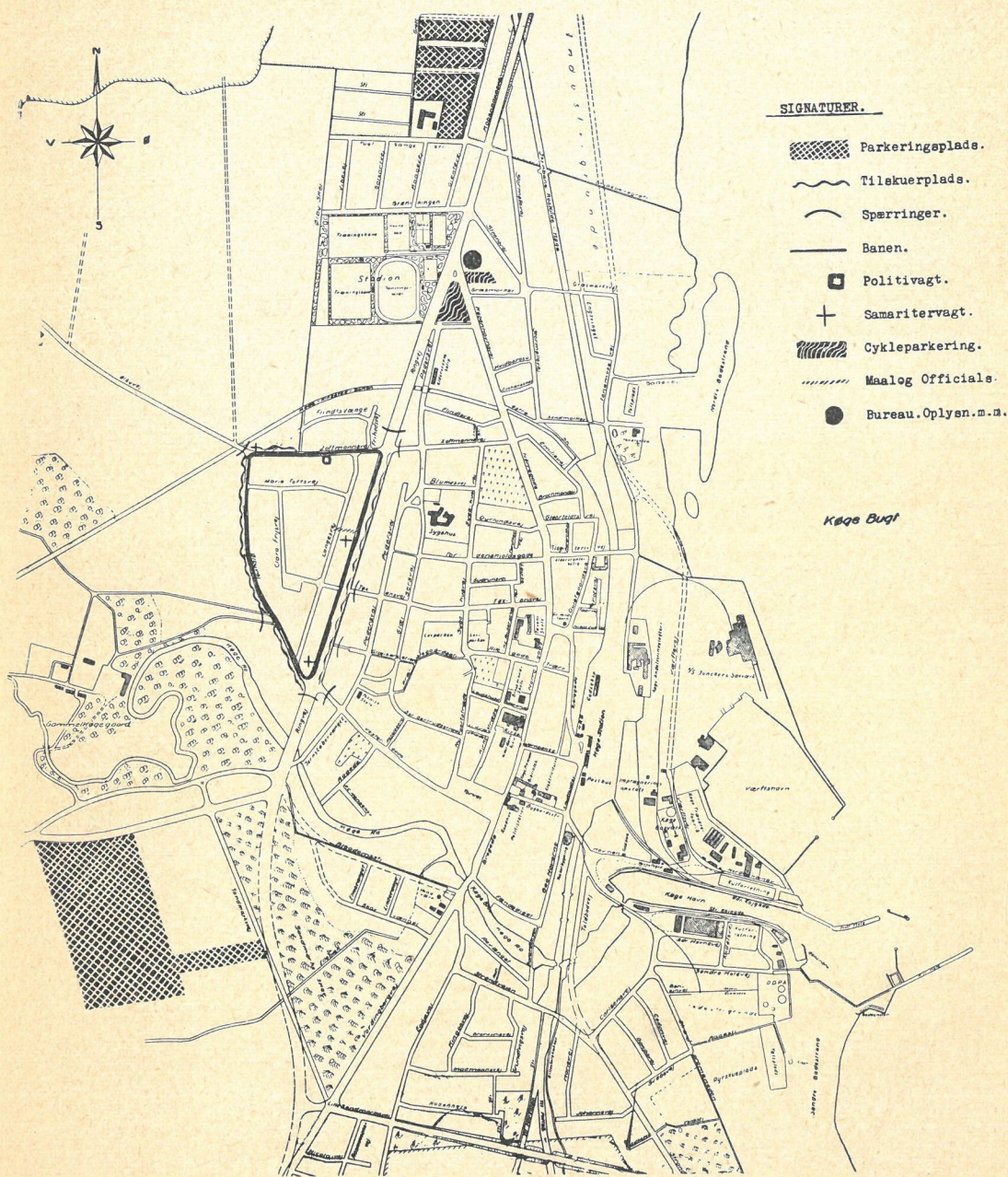
Det tilrådet tilskuerne at komme i god tid. Det er altid rart at kunne sætte motorkøretøjet fra sig i ro og mag — og måske endog få tid til at kigge lidt på byen. For alt for mange af os, er Køge kun en gennemfartsby. Den har i virkeligheden mange interessante ting at byde endags-turisten på.

I dagens anledning er der etableret nogle udmærkede parkeringspladser lige ved de store indfaldsveje. Vi henviser i denne forbindelse til kortet over Køge by, hvor man formentlig vil kunne finde alt, hvad man har brug for den 24. juli — undtagen måske restauranter og spisetelte. Men dem vil der også være nok af i Køge den 24.

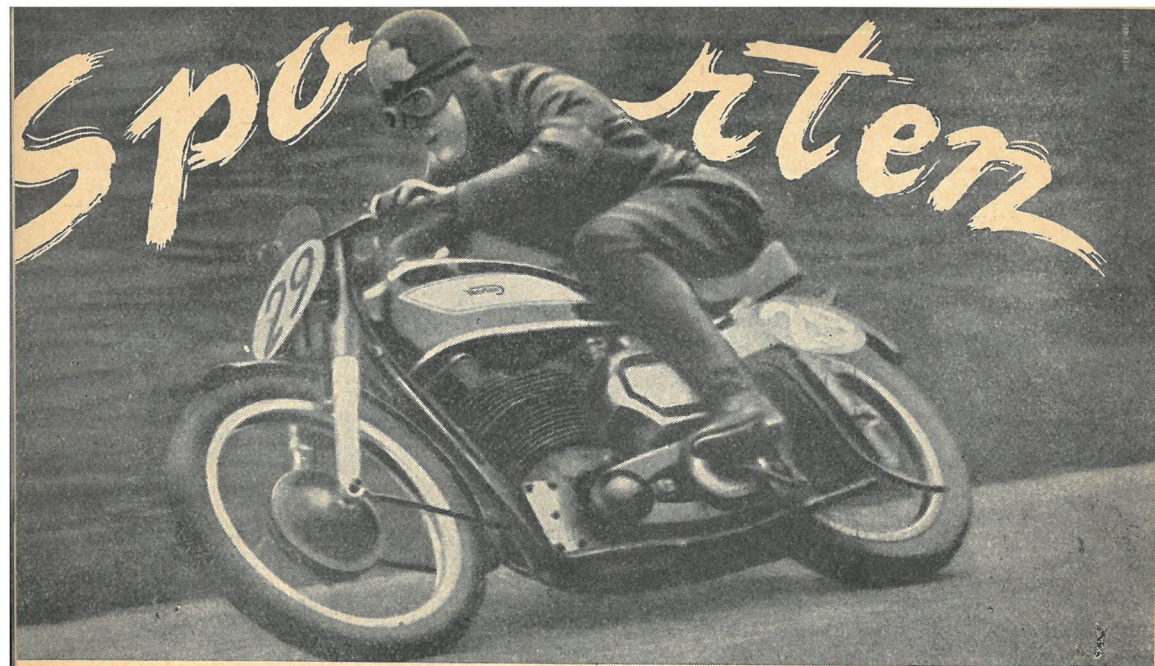
Total-omsætning af motorbenzin

i perioden fra 1. maj til 10. juni.

1-5—10-5 1949	13.210 m ³
11-5—20-5 1949	11.886 m ³
21-5—31-5 1949	14.499 m ³
1-6—10-6 1949	14.278 m ³



Byplan over Koge.



Fin motorsport ved løbet i Snoghøj

Der var samlet mellem 7000—8000 tilskuere til Fredericia motorklubs baneløb den 22. maj. Vejret var strålende, og det blev trods enkelte uheld et stortartet løb. En række af Danmarks bedste kørerer deltog, og der blev vist virkelig fin motorsport, som det var en fornøjelse at følge. Der var også rigtige publikumsløb imellem, hvor kørerne kæmpede om pladsen bogstavelig talt lige til målstregen.

Inden man tog fat på afviklingen af den lange række starter forsøgte *Orla Knudsen*, København, at sætte ny banerekord. Den gamle rekord, der indehaves af *Svend Aage Engstrøm* er på 1.43.8, blev dog ikke slået. *Orla Knudsen* brugte 1.51.8, men hans maskine ville ikke rigtig »makke ret«.

Allerede i dagens anden start indtraf det første uheld. Senior-køreren *Niels Nielsen*, Bogense, lod maskinen gå for langt ned, hvad der kostede ham en tur hen ad banen, han måtte udgå af dette løb, men deltog i de øvrige heat.

I tredje start i expert-race indtraf et

nyt uheld, der så meget dramatisk ud. Netop som fire ryttere gik ind i det nordlige sving, styrtede en af de forreste, *Svend Nissen*, Odense, *Bent Jensen*, Århus, måtte kaste sig for at undgå at køre ind i *Svend Nissen*, der lå på banen. Et øjeblik var alt forvirring i støv, der hvirvledes op af det øvrige felt og de to væltede maskiner, der gik for fuldt drøn. Men det gik ikke så slemt. *Bent Jensen* fik en del hudafskrabninger og måtte udgå resten af løbet, men hans broder *C. O. Jensen*, Ejby, fuldendte broderens påbegyndte løb og hævdede sig på en smuk måde i expert-klassen, så han sikrede sig publikums yndest i den grad, at han blev løbets mest populære rytter. *C. O.* er ellers ikke rykket op i expert-klassen endnu.

Svend Nissen, Odense, havde efter sit styrt i tredje start fået slået sine maskine skæv, således at det kneb for ham at »holde den« i svingene. Resultatet blev, at han i sidste omgang i 13. start i udgangen af det sydlige sving kørte forhjulet mod en hegnsplæ, som knækkede, mens hjulet og akselen blev slået skæv. Trods disse skader fuldførte den dygtige kører alligevel løbet.

Resultaterne blev følgende:

<i>Expert-race:</i>	saml. tid	bedste tid
Orla Knudsen, København	5.00.8	1.49.6
Uno Jensen, København	5.11.5	1.53.9
C. O. Jensen, Ejby	3.10.2 (2 heat)	1.53.0
Svend Nissen, Odense	4.11.8 (2 heat)	1.57.6
Bent Jensen, Århus	udgik	

Senior special:

Svend Åge Rasmussen, Odense	5.04.4	1.52.8
Willy Andersen, Kolding	5.10.6	1.53.8
Weiling Nielsen, København	4.00.8 (2 heat)	1.58.2
Niels Nielsen, Bogense	1.53.8 (1 heat)	1.53.8

Senior standard:

Ejvind Hansen, Ejlstруп	5.06.4	1.54.9
Kai Holck Mogensen, Odense	5.07.1	1.54.8
Poul Kalør, Odense	5.09.1	1.54.0
Vitus Kelvang, Kolding	6.00.2	1.59.0
Erling Holm, Kolding	6.06.6	1.57.4
Erik Sørensen, Vejle	6.20.3	2.03.5

1. afdeling, sidevogne:

Thorkild Sørensen, Horsens	6.01.2	1.59.2
Svend Knudsen, Odense	4.04.0 (2 heat)	1.57.2
Hans Nielsen, Haderslev	4.19.9 (2 heat)	2.09.6
V. Jendriska, Vejle	6.49.8	2.14.8

2. afdeling, sidevogne:

Kresten Kristensen, Århus	6.18.0	2.06.0
Hans Dalsgaard, Vejle	6.26.0	2.05.6
Josef Kock, København	6.36.2	2.07.6
Vagn Poulsen, Horsens	4.23.6 (2 heat)	2.10.4

Expert-pokalløb:

	i tid
Orla Knudsen, København	1.53.4
C. O. Jensen, Ejby	1.53.6
Uno Jensen, København	1.54.4

Orla Knudsen fik sit navn på pokalen for første gang. Pokalen er udsat af Erritsø kommune.

Irving Irving, der var sygemeldt,

og Svend Nissen, der udgik, har begge vundet pokalen 2 gange, den skal vindes 3 gange for at blive ejendom.

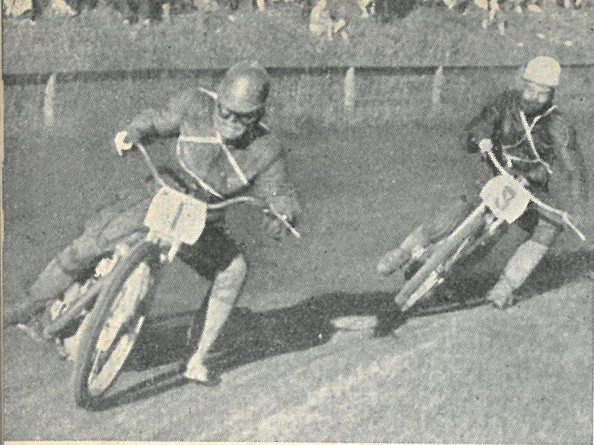
Senior standard-pokalløb:

Ejvind Hansen, Ejlstруп	1.53.5
Poul Kalør, Odense	1.53.8
Kai Holck Mogensen, Odense	1.57.4

Ejvind Hansen, Ejlstруп, vandt den af fabrikant H. Thomsen, Fredericia sølvindustri, udsatte pokal som ejendom.

Fredericia motorklubs næste løb bliver Jyllands Motor Sports sommerstævne, søndag den 3. juli kl. 14.00.

Sekretæren.



Nr. 1: Eskild Carlsson, Sverige.
Nr. 3: Thorleif Andreassen, Norge.

Forsæsonens sidste Gentofte-løb

**Knud Nielsen, Århus tegnede sig
uannmeldt for et par sidevognssejre**

Forsæsonens sidste motorløb på Gentofte stadion d. 19. juni havde en slem konkurrent i det gode vejr, idet høj-sommeren for alvor holdt sit indtog i Danmark på denne dag. Alligevel var der dog henimod en halv snes tusinde tilskuere samlet på skråningerne omkring den udmærkede bane.

Løbene fik nu og da et meget spændende forløb, navnlig kan dette siges om de forskellige handicap-startere.

I *ekspert-matchen* stillede to svenske og to norske ryttere op, henholdsvis Eskild Carlsson, Gøte Brester og Verner Lorentzen samt Thorleif Andreassen. Kampen var ret hård her mellem Andreassen og Carlsson de første to heat — der var kun ca. 1 sekund mellem vinderne i mål — nr. 1 bleg begge gange Thorleif Andreassen, der i 2. heat fik noteret dagens bedste tid for de fire omgange med stående start: 1.29.5. Uheldigvis — for ham — sprang hans kæde i sidste heat, så det blev svenskeren, der blev matchvinder med 7 points, mens Andreassen, skønt han altså ikke fuldførte sidste heat, fik 2. pladsen med

6 points. Verner Lorentzen, der de to første heat kørte på lånt maskine, blev i alle heat henvist til 3. pladsen — i sidste heat, da han havde fået sin egen maskine igen, var han 5—6 sekunder langsommere end i de to første. Gøte Brester fik 2 points.

I *special match A* blev Uno Jensen, der var meget fint kørende den dag, vinder med 7 points med Kiehn Bertelsen som nr. 2 med 6 points og Svend Jensen nr. 3 med 5 points. I sidste heat lå Uno fint i spidsen næsten hele tiden i meget overlegen og sikker stil.

I *standard-løbet* gik Leif Hirsborg, Eivind Hansen — der også viste meget fin kørsel — Poul Kalør og Holger Hansen til slutheatet. De placerede sig i nævnte rækkefølge, hvilket også svarer til deres indbyrdes tider i de indledende heat. I slutheatet fik de noteret henholdsvis tiderne: 1.38.7, 1.39.2, 1.40.5 og 1.42.6.

Special match B viste en overlegen og sikker kørsel af Jørgen Petersen, der blev fin nr. 1 i begge heat og sluttede med 6 points. Hans tider var 1.34.8 og 1.35.5. Eivind Petersen blev i begge heat nr. 2 og Poul Hansen nr. 3 begge gange.

Sidevognsløbet stillede med en debutant, idet Kresten Krestensen havde sendt afbud grundet sygdom; i hans sted kørte Knud Nielsen, Århus, der til gengæld vandt begge heat i henholdsvis 1.50 og 1.48.2. Hans Jacobsen blev nr. 2 i begge heat (sammenlagt 4 points) — bedste tid var 2. heat med 1.49.5. Walther Jensen blev nr. 3 og Egon Walther nr. 4.

I *standard-handicaps* indledende heat blev i 1. løb kun Leif Hirsborg og Holger Hansen tilbage i henholdsvis 1.45 og 1.45.8, idet Knud Nielsen og Niels Nielsen, Bogense (der kørte i stedet for Holck Mogensen) udgik i sidste sving. 2. løb bød her på en spændende duel mellem Eivind Hansen og Norton Hansen, der fik noteret henholdsvis 1.44.5

og 1.44.9. Poul Kalør gik (tiden 1.45.4) som 5. rytter med i slutheatet og her blev placeringen: 1 Norton Hansen 1.41.9, 2 Eivind Hansen 1.43, 3 Leif Hirsborg 1.43.4, 4 Holger Hansen 1.44.2 og 5 Poul Kalør 1.45 — fine tider for alle rytterne.

I *special handicaps* 1. heat viste Uno Jensen atter meget fin kørsel, rolig og elegant gik han igennem til 1. pladsen i tiden 1.34.2 foran Eskild Carlsson, der blev nr. 2 i 1.35.6; Svend Jensen blev nr. 3 i 1.38, mens Verner Lorentzen måtte udgå. I 2. heat blev Thorleif Andreasen sikker vinder i tiden 1.33.8. Sidste omgang benyttede han til et opløb i den helt store stil: i en uimodstæellig, sikker og hurtig finish gled han uden om hele feltet og fortsatte med at øge forspringet til mållinje var passeret, nr. 2 blev Kiehn Bertelsen i 1.37.7, nr. 3 Gøte Brester i 1.37.8 — de to sidste plus Jørgen Petersen gik over mål i en klump, men Jørgen Petersen blev diskvalificeret for tyvstart. Nerverne spillede ham et puds.

I *slutheatet* her viste Gøte Brester, at der alligevel var kørsel i ham. Placeringen i slutheatet blev nemlig: 1 Gøte Brester 1.34.5, nr. 2 Kiehn Bertelsen 1.35.1 i en uhyre spændende kamp om pladsen med Eskild Carlsson, der fik noteret 1.35.2. Nr. 4 blev Thorleif Andreasen i 1.36.4 — mens Uno Jensen måtte udgå og således slet ikke kom med i billedet.

Nordmanden Verner Lorentzen havde udfordret vinderen af dagens sidevognsløb — det blev altså Knud Nielsen, Århus. Men jyden er jo stærk og sejt. Han kørte nordmanden bagud i tiden 1.46.6 — den bedste sidevognstid, der er noteret i Gentofte, Lorentzens tid blev 1.48.7.

Orla Knudsens lille Søn Preben var en stadig blomster-leverandør til vinderne — undtagen i dagens to sidste løb, hvor det var æresdommeren, grosserer *H. C. Hedetofts* nydelige frue, der leverede den fortjente blomster-ovation til de to populære vindere, *Knud Nielsen* og *Gøte Brester*.

Over 10,000 til Viborg motor klubs stævne

To nye banerekorder i standard-klassen

»Motorløbene i Kirkedalen — et rekordstævne af format«, skrev et lokalt blad om Viborg motorklubs stævne ved Løvel den 12. juni.

»Folk, der mener at have mere end almindelig forstand på at bedømme store menneskeskarer, fortsætter bladet, påstod, at der var langt over 10.000, og de havde ikke svært ved at vinde tiltro, for ikke alene skråningerne omkring banen var tæt besat med mennesker, men også bakketoppene og de flade drag ved begge ender af banen var fyldt med mennesker.

Vejret var ideelt, og de mange fine navne på rytter-listen gjorde sit til, at mange mennesker, som ellers ikke interesserer sig for disse motordrevne

vovehalses rekord-jagter, fandt på at bruge en skøn sommersøndags-eftermiddag til selv at se, hvad motorløb er for noget. Tilstømningen viste, at interessen for motorløbene er usvækket, og der er noget om, at de i vor moderne tid er ved at blive, hvad gladiator-spillene var for de gamle romere — omend ikke så blodige, så dog med et pust af spænding til en daglig tilværelses ensformighed.«

Et par gange blev der brug for samariternes hjælp. Den ene af de fire viborgensere, der var med, nemlig Rudi Nielsen, der kørte i junior-klassen sammen med sin klubkammerat Niels Østergård, havde det uheld i et af løbene at skride ud, så han kørte ind i et hegn i

banens yderkant. Hans ene ben satte sig fast i bøjlen med det resultat, at han ved sammenstødet brækkede en tå. Han blev kørt på sygehuset i en ambulance.

De fire viborgensere, der var med, havde svært ved at klare sig i det fine selskab, og kun *Jørgen Dons*, der kom med i løbet i stedet for *Egon Østerlund* fra Silkeborg, blev placeret på den endelige vinderliste, nemlig som nr. 3 med 10 points i junior-løbene og som nr. 3 i senior- og junior-handicap.

De to rekorder.

Der blev sat to nye banerekorder i standard-klassen, idet *Robert Nellemann*, Randers, slog *Knud Nielsens* rekord fra 1947 på 1.36.9 med tiden 1.34.5, og *Vitus Kelvang*, Kolding, kom også under banerekorden i tiden 1.36.5. *Svend Jensen*, Odense, forsøgte at sætte banerekord i expertklassen. Rekorden indehaves af *Bent Jensen* i tiden 1.25.8, men *Svend Jensen* havde ikke heldet med sig, og han fik noteret tiden 1.27.5.

Resultatlisten:

Resultaterne blev i øvrigt:

Expertklassen: *C. O. Jensen*, Ejby på Fyn, 16 points, *Svend Jensen*, Odense, 12 points, og *Åge Jacobsen*, Svendborg, 11 points.

Seniorklassen, 500 ccm: *Knud Nielsen*, Århus, 16 points, *Robert Nellemann*, Randers, 13 og *Vitus Kelvang*, Kolding, 13.

Seniorklassen, 350 ccm: *Ib Nielsen*, Skive, 16, *Arne Mikkelsen*, Ålborg, 14, og *Ernst Østerlund*, Silkeborg, 13.

Juniorklassen: *N. Blumensaadt*, Århus, 17, *Bent Mogensen*, Kjellerup, 16 og *Jørgen Dons*, Viborg, 10.

Sidevognsløb: *Carlo Sejer Jensen*, Århus, 12, *Thorkil Sørensen*, Horsens, 9 og *Preben Skou*, Kjellerup, 5.

Sidevognshandicap: *Preben Skou* 1,48,4 (Tillæg 0 meter), *Thorkil Sørensen*, Horsens, 1,48,8 (tillæg 225 meter)

og *Carlo Sejer Jensen*, Århus, 1,50,2 (tillæg 240 meter).

Expert- og seniorhandicap, 500 ccm: *Knud Nielsen*, Århus, 1,39,9 (tillæg 75 meter), *Vitus Kelvang* 1,40,0 (tillæg 35 meter) og *Villy Andersen*, Kolding, 1,41,8 (tillæg 140 meter).

Senior- og junior-handicap, 350 ccm: *Ejler Sørensen*, Ålborg, 1,49,5 (tillæg 0 meter), *Ernst Østerlund*, Silkeborg, 1,52,4 (tillæg 25 meter), og *Jørgen Dons*, Viborg, 1,53,9 (tillæg 45 meter).

Der bliver baneløb i Kirkedalen igen den 7. august.

Bakkeløb på ny bane i Hjørring.

Hjørring Motor Sports bakkeløb i Hjørring Bjerge den 26. maj forløb godt, trods det stærke regnvejr dagen forud for løbet; men løbsdagen om formiddagen klarede det op, og der blæste en frisk vind, der tørrede banen tilpas.

Der blev i år kørt på en ny bakke, der er s-formet og meget krævende for rytterne, men alt forløb uden uheld, der var kun et par enkelte omstigninger, der foregik blidt og blødt. Afspæringsforholdene var de bedst tænkelige med dobbelt afspærring, inderst trådafspærring og yderst tovaafspærring. Nettet beviste også sin styrke, da en sidevognsmaskine under en prøvestart kørte ind i nettet for fuld gas, uden at der skete den mindste skade, hverken på kører eller net.

Løbet blev overvåret af ca. 3000 mennesker, og alle starter blev afviklet i lyntempo. Der holdt 4—5 kørere klar til start hele tiden — det er det, publikum vil; der skal foregå noget hele tiden.

Der opnåedes følgende resultater:

Klasse 1. Junior indtil 350 ccm: Nr. 1, *Sv. O. Andersen*, Triumph, H.M.S., 14.7; nr. 2 *Poul Winther*, Velocette, Hj.M.S., 15.0.

Klasse 2. Junior indtil 500 ccm: Nr. 1, Vagner Larsen, Matchless, Nordj. M. A., 13.6; nr. 2, Jens Lyn Nielsen, Ariel, Nordj. M.S., 14.5; nr. 3, Holger Vester-gård, Velocette, Hj.M.S., 14.8.

Klasse 3. Junior over 500 ccm: Nr. 1, Erik Winther, B.M.V., Hj.M.S., 13.9; nr. 2, E. Riss Nielsen, Nimbus, Nordj. M.S., 15.3.

Klasse 4. Senior indtil 350 ccm: Nr. 1, Ejler Svendsen, Triumph, Nordj. M.S., 13.1; nr. 2 Victor Simonsen, Tri-umph, Nordsj. M.S., 13.6.

Klasse 5. Senior over 350 ccm: Nr. 1, M. Christensen (Busser), AJS, Hj.M.S., 13.2.

Klasse 6. Junior med sidevogn: Nr. 1, Ebbe Primdal, Triumph, Thy M.S., 16.8; nr. 2, Frank Larsen, Triumph, Nordsj. M.S., 17.6.

Dagens bedste tid: Ejler Svendsen, Triumph, Nordj. M.S., 13.1.

C. H.

Det første styrt gik i øvrigt ud over en vejlsener. I et af seniorløbene lå seks kørere ved siden af hinanden ved indgangen til andet sving, deriblandt Erik Sørensen, Vejle.

Kørerne kom til at berøre hinanden, og Erik Sørensens maskine gik i spinn. Han fik en drabelig luftfart og måtte bæres bort fra banen, men led ikke nævneværdig skade. Dog startede han ikke mere.

Ekspert-race vandtes af *Aage Andersen*, København, *senior special* af *Lindegaard Petersen*, Esbjerg, og *senior standard* af *Børge Mørch*, Kolding. I *sidevognsklassen* kørte *Hans Dalsgaard*, Vejle, udmærket. Han vandt 1. og 3. afdeling, begge i 1,54, og blev klassens nr. 1 med 12 points. *Jendriska*, Vejle, blev nr. 2, 3 og 4 i de tre heats og nr. 2 i videvognshandicap, der havde *Thorkil Sørensen*, Horsens, som vinder.

Vejleklubbens næste løb køres søndag den 21. august på Kolding-banen.

Vejle og omegns motorklub fik succes i Kolding

Vejle og omegns motorklub havde d. 29. maj lånt Kolding motorbane til sit første løb i år og hentede sig takket være et godt program og en særdeles god afvikling en solid sportslig succes.

Fra starten blev der kørt hårdt og godt, og de opnåede tider var årets bedste på banen. Der forekom tre styrt, men heldigvis uden alvorlige følger. Mest dramatisk var det, da Peter Andersen, Haderslev, kørte ind i Irving Irving og slog tre saltomortaler. Han slap med en lettere hjernerystelse.

Fyens motor sport's terrænløb i Langesø

Søndag den 29. maj afholdtes FYENS MOTOR SPORT løb på terrænbane i Langesø og ca. 7000 mennesker havde taget opstilling bag afspærringerne. Vejret var ideelt og afviklingen af de 16 starter kom fra hånden i løbet af 2 timer. Dagens bedste tid blev opnået af *Bent Jensen*, Århus, der kørte de 3 omgange på 3.09.2 på sin JAP, 500 ccm. Det helt store sus oplevede man i sidevognløbets tredje start, hvor *Carlo S. Jensen*, Århus, og *Helmer Albrechtsen*, Lyngby, skiftevis jagtede hinanden i 2 omgange. I den sidste omgang var det



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

Tlf. uforandret: Central 14.361

dog klart, at Carlo S. Jensen ville gå af med sejren, og han noteredes samtidig for dagens bedste tid i sidevognsklassen, nemlig 3.32,4.

Resultaterne blev i øvrigt som følger:

Solo-junior: Knud N. Jensen, Odense, Matchless, 500 ccm. Sammenlagt 7,14 ,3. A. L. Kristensen, Langeskov, Rudge, 500 ccm, 7,18,8. Svend Nielsen, Svendborg, AJS, 500 ccm, 7,26,2.

Solo senior, A: Bent Jensen, Århus, JAP, 500 ccm, 6,20,2, Knud Nielsen, Århus, Norton, 500 ccm, 6,29,0, Ejvind Hansen, Ejlstrup, BSA, 500 ccm, 6,29,0.

Solo senior, B: Niels E. Nielsen, Børgense, JAP, 500 ccm, 6,56,4, Svend Schmidt, Kerteminde, BSA, 500 ccm, 6,57,2, Agner Hansen, København, BSA, 500 ccm, 6,57,2.

Sidevogne, senior: Carlo S. Jensen, Århus, HRD, 1000 ccm, 7,08,4, Helm. Albrechtsen, Lynge, BMW, 750 ccm, 7,08,4, Kresten Krestensen, Århus, Norton, 500 ccm, 7,31,8.

Indledende handicap, solo senior, A: Svend Nissen, Odense, JAP, 500 ccm (forspring 7 sek.), 3,19,0, Knud Nielsen, Århus, Norton, 500 ccm (4 sek.), 3,25,0, Bent Jensen, Århus, JAP, 500 ccm (0), 3,26,2.

Indledende handicap, solo senior, B: Svend Schmidt, Kerteminde (3 sek.), 3,35,0, Poul E. Pedersen, Bullerup, AJS, 500 ccm (10 sek.), 3,35,2, Agner Hansen, København (0), 3,40,4.

Slut-handicap: Ejvind Hansen, Ejlstrup (5 sek.), 3,22,2, Knud Nielsen, Århus (4 sek.), 3,25,0, Svend Schmidt, Kerteminde (12 sek.), 3,29,2.

Sidevogns-handicap: Helm. Albrechtsen, Lynge (1 sek.), 3,36,4, Carlo S. Jensen, Århus (0), 3,39,2, Jørgen Lisberg, Odense (6), 4,09,6.

Efter Løbene var der afslutning i »Komigen Kro« i Langesø.

FYENS MOTOR SPORTs næste løbsdag er den 25. sept., hvor nordiske banemesterskaber for 1000 m køres på væddeløbsbanen i Odense.

Fine sportslige resultater ved Hinge Rekorderne forbedret.

Silkeborg Motor Sports baneløb ved Hinge Søbad blev en stor succes, hvad sportslige præstationer angår; desværre svigtede publikum. Ca. 4000 tilskuere samlede sig om banen, hvor man i stor spænding så kørerne boltre sig på den krævende bane. Særlig interesse samlede sig om rekordforsøgene, og resultatet blev da også, at de blev forbedret betydelig. I special blev ny rekordindehaver *Ejvind Pedersen*, København, i tiden 1,30,4; den gamle rekord var 1,39,0. I standard forbedrede *Jens Nielsen*, Silkeborg, rekorden fra 1,46,2 til 1,39,8.

Specialløb: Præmieliste:

1. Jørgen Nielsen, København, 13 P.
2. Ejvind Pedersen, København, 10 P.
3. Tage Sørensen, Randers, 8 P.

Junior standard:

1. Johs. Nielsen, Randers.
2. Hans Bisgaard, Aarhus.
3. Chr. Dahl, Randers.

Senior, 250 ccm:

1. Preben Pedersen, Silkeborg, 14 P.
2. Harry Andersen, Aarhus, 13 P.
3. Flemming Jørgensen, Odense, 8 P.

Senior, 350 ccm:

1. Ernst Østerlund, Silkeborg.
2. Arne Svendsen, Silkeborg.
3. Eiler Svendsen, Aalborg.

Senior over 350 ccm:

1. Kurt Lauritsen, Esbjerg.
2. Aage Iversen, Sønderborg.
3. Hjalmer Bisgaard, Aarhus.

Sidevognsløb:

1. Aksel Møller, Aarhus.
2. Leo Lachmann, Aarhus.

Vejle og omegns motor klub

kørte søndag den 8. maj en postkassetur for sine medlemmer. Deltagelsen var ret god, men det ser næsten ud til, at der medfølger regnvejr til en postkassetur ved Vejle.

Præmieuddelingen foregik søndag d. 15. maj i Haandværkerforeningen.

Resultaterne blev følgende:

Biler:

1. Pr. Herluf Madsen 21 Kasser
2. Pr. A. Tobiasen 21 Kasser
3. Pr. H. Rode 20 Kasser

Motorcykler.

1. Pr. Niels Petersen 18 Kasser

Løbskalenderen

Juli:

3. Fredericia Motor Klub — baneløb (J. M. S. sommerstævne).
Nordvestsjælland Motor Klub — baneløb.
10. Motorklubben »Vestfyen« — baneløb.
Østvendssyssel Motor Klub — baneløb.
Næstved Motorklub — baneløb.
17. Brønderslev Motor Klub — bakkeløb.
Åbenrå og Sønderborg Amters Motorsportsklub. Baneløb.
Frederiksborg Amts Motorklub — Motor cross.
24. Køge Sports Motorklub — T. T. løb.
Herning Motor Sport — bakkeløb.
30. Esbjerg — baneløb (norsk-dansk landskamp).
31. Aarhus Motor klub — baneløb (Jydske banemesterskaber).

August:

7. Børgense Motor Klub — baneløb. (Fynske banemesterskaber).
Sports Motor Klubben »Dan« — baneløb.
Haderslev Motor Sport — baneløb.
Nordvestsjælland Motor Klub — baneløb.
Viborg Motor Klub — baneløb.

FRA KLUBBERNE

Motorklubben »Vestfyen«

— melder 50 % fremgang!

Vi er nu nået 157 medlemmer, så det er en fremgang på ca. 50 %. Medlemmerne må hænge i, så vi kan få yderligere nye indtegnet.

Medlemmeren bedes erindre vort medlemsmøde den første tirsdag i hver måned. Ved mødet i denne måned (juni) var der mødt mange, og vi havde en hyggelig aften sammen. Næste gang — altså den 5. juli — vil vi forsøge at lave noget nyt, og vi beder jer om at komme præcis på Frøbjerg og at møde talrigt.

Samarbejdet med »S. M. O.« går fremad, og ved »Odin«s baneløb den 6. juni var mange af vore medlemmer medhjælpere. Løbet var godt besøgt og blev en stor succes.

Jeg ville gerne, om medlemmerne vil opgive, mig, om I har abonnement på Falck eller Zonen; vi vil forsøge at lave et specialabonnement; vær venlig at ringe til Turup 69 eller send et brev-kort.

Vort næste baneløb er jo den 10. juli, der er træning tirsdag og torsdag før løbet. Vi forventer, at alle sædvanlige medhjælpere møder og hjælper til.

Husk, at vore medlemskort giver gratis adgang til alle løb på Fangelbanen, og husk såvidt muligt at skaffe et nyt medlem.
Fox.

Sundby Motor Klub

Præmieuddeling, bal og sommerfest i »Herthadalen«.

Øvelsen den 28 og 29. maj havde følgende resultat:

Solo. 1 Jess Hansen — 2 Børge Melchiorsen — 3 Mogens Høgsholt — 4 Helge Greve — 5 Jens Carlsen.

Sidevogn. 1 V. Grønlund Andersen — 2 Leo Petersen — 3 Peter Berg — 4 Frode Thykær — 5 Gothardt Nielsen.

Bil. 1 Arnold Jensen — 2 Bernstorff Nielsen — 3 Arne H. Hansen — 4 Martin Rose — 5 Poul Hansen.

Præmieuddelingen finder sted lørdag den 16. juli i *Herthadalen*, hvor der samtidig afholdes *sommerfest* og *bal*, hvortil vi indbyder samtlige under Sjællands Motor Union stående klubber til at deltage. Når vi har valgt *Herthadalen* til præmieuddelingen, så er det ikke tilfældigt, men fordi det ligger således, at alle, der har deltaget, får lige langt at køre, og at vi får lejlighed til at tilbringe en skøn sommeraften sammen. Ballet begynder kl. 19.00 og præmieuddelingen ca. kl. 21.00. Festen slutter kl. 23.00.

Sportsudvalget meddeler, at der som

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

Køge

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

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)

Skive

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

lovat at servere kaffe for samtlige deltagere. Sukker og kopper må medbringes. Med hensyn til brød til kaffen appelleres til klubbens damer, om i lighed med i fjor at medbringe de berømte hjemmelavede lagkager.

Søndag den 17. juli, altså dagen efter præmieuddelingen i *Herthadalen*, køres vi badetur til Vestre Lyng, ved Sejerøbugten. Der køres over Følleslev. Der findes ingen restauration, så øl og kaffe må medbringes. Der er tilladelse til at opslå telte, såfremt nogen skulle have lyst til at medbringe sådanne.

Det påtænkes endvidere at arrangere en aftentur til lufthavnen, hvor der skulle blive anledning til en rundflyvning over København for en pris af kr. 10.00 pr. deltager. Af hesnyn til aftale med flyveren kan datoen endnu ikke bestemmes, men der vil tilgås medlemmerne nærmere besked herom.

Sv. W. Nielsen.

Nimbus Klubben, København

Efter en god og vellykket klubbetur, som den vi lavede til Stevns — 26 køretøjer og ca. 80 deltagere — kan vi jo nok tillade os at holde en lille pause i feriemånederne; så kan vi jo hver især finde os et sted, hvor vi kan få en pilsner til den medbragte mad, men hvem kunne også tænke sig, at Stevns var tørlagt — det må absolut være på grund af det meget vand.

Sct. Hansturen bliver noget andet end oprindeligt planlagt. Vi har — fire dage efter der var bestilt plads (ganske sædvanlig i klubbens øvelser gives en præmie til observatøren hos vinderen af sidevogns- og vognklassen.

Lørdag den 2. juli køres der tur med damerne ved kortet, vi mødes ved Hareskov-pavillonen kl. 19.30. Kort Nordøst-Sjælland. Vi slutter af i en skov, hvor klubbens medlem *Stengård Petersen* har

MOTOR-Bogen

Indhold: 115 ryttere fortæller... 65 fotos. - Mod 1. kr. i frim.
fra forlaget „MOTORSPORTENS MÆND“, Bogense.

vist kun hos overtjeneren) — fået besked om, at der ikke var plads, for værten havde et selskab til smørrebrød. Så må vi jo i en fart finde et andet sted.

Det var for en anden gangs skyld »Vigen« ved Roskilde fjord; der tager man altså ikke ned. Rigtig god ferie!

S. Åge Søgård.

Sports Motor Klubben »Lolland-Falster«

S.M.L.-F.s Tur ud i det blå blev en oplevelse, for dem der var med. Frokosten blev indtaget på »Falstria« ved Storstrømsbroen, hvorefter turen gik til Masnedøværket, der blev forevist. Herfra gik turen til Næstved, hvor man besøgte Herlufsholm, derfra til Mogenstrup kro, hvor der spistes aftensmad, og endelig nåede man til Vordingborg, hvor noget af aftenen gik. Derefter skiltes de forskellige lolland-falstringer, og alle var enige om, at det havde været en god tur.

Sekretæren.

Harley Davidson Klubben

Ja, så blev pinseturen overstået, og jeg tror, at alle 68 deltagere er enige om, at det var en rigtig Harleytur med godt humør, og god betjening, hvor man kom frem; selv til eftermiddagskaffen var der kager nok til den rigtige pris — ikke sandt, Bruno?

Og som afslutning inden ferien afholdt klubben sin stiftelsesfest, og det blev en fest, som vil stå for os, der var med, som en af de bedste i klubben.

Vi holder nu ferie, og den første klubaften efter ferien bliver tirsdag d. 9.-8.; men nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne.

Bestyrelsen ønsker hermed alle medlemmerne en rigtig god ferie — og på gensyn!

Angelo,

Kastrup 1913.

Glostrup og Omegns Motor Klub

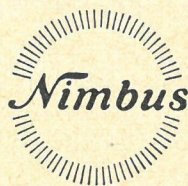
har afholdt ordinær generalforsamling. Bestyrelsen ser nu således ud:

Formand: *Leo Petersen*, næstformand: *Kaj Roholdt*, kasserer: *E. O. Jensen*, sekretær: *Gunnar Jacobsen*, bestyrelsesmedlem: *Knud Schultze*, sportsudvalget: *Chr. Frederiksen* og *Jess Hansen*.

Vor tidligere, mangeårige formand *Karl Olsen*, ønskede ikke genvalg grundet manglende tid m.m. Det er et stort savn for klubben. *Karl* har jo været med fra begyndelsen; han har været formand i de fleste år klubben har eksisteret, og det har jo ikke kunnet undgås, at han har sat sit præg på den. Vi siger dig tak for alt godt!

Der vil i sommerens løb blive arrangeret orienteringsture m. damer. Turene vil slutte af på »Strandgrunden«, hvor der kan købes kaffe, sodavand og øl.

Der er træning på træningsbanen hver tirsdag fra kl. 19.00. Alle er vel-



**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

komne — også medlemmer fra andre klubber.

Vi mødes hver lørdag eftermiddag på »strandgrunden« og bestiller lidt.

Gunnar, sekretær.

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

afholdt rodeo og rævejagt i Rødekro den 11. juni. Resultaterne blev for rodeo: Aage Iversen Sønderborg, Hinrichsen, Bolderslev, Th. Greisen, Rødekro, Hans P. Evers, Sønderborg, og for rævejagten: Holger Iversen, Sønderborg, Jørgen Grau, Åbenrå.

Nordre Birks Motorklub

Søndag den 7. august afholdes en hel-dagstur — ud i det blå. — Der bliver start fra Lyngby torv kl. 8 — med op-samling ved Røde Vejrmølle Kro kl. ca. 9.15. — Proviant til hele dagen medbringes. — Tag venner og bekendte med. Husk badetøjet.

Sekretæren.

Søborg og Omegns Motor Klub

Hver onsdag i sommermånederne er der præmieskydning og -keglespil i Skovbrynet.

Onsdagene den 6. og 20. juli samt den 3., 17. og 31. august er forbeholdt en turnering, hvor kun medlemmer kan deltage. Det er de dage, hvor der ikke køres i grusgraven.

På de øvrige onsdage uden for de ovennævnte afholdes der individuel-

le konkurrencer, hvor medlemmer af andre klubber kan deltage.

Felix.

Rudge Motor Klub

Ved fagenes fest på Gentofte stadion den 12. juni, arrangerede vi i forbindelse med SOMK en motorrodeo, der vakte stor jubel hos tilskuerne. — Vi fik af Villy Eggen og Erik Orth lov til at låne nogle letvægtsmotorcykler, og måske var dette — naturligvis i forbindelse med vore dygtige kørere — årsagen til, at vi vandt over SOMK, idet vi besatte såvel 1. som 2. og 3. pladsen.

Der er ingen større arrangementer i denne måned, men husk klubaftenerne om onsdagen.

Motorklubben »København og Omegn«

Onsdag den 13. og onsdag den 27. juli mødes vi alle i Kirke Værløse til træning; vi starter fra Slangerupbanen pæcis kl. 19. Vi har i juni kørt 3 gange, og der har hver gang startet ca. 20 ryttere, så der er noget at se på derude.

K.-A. Taga 4180.

Tag til

SCHRAMBLE-LØB

i Vinderød ved Frederiksværk
den 17. juli kl. 15. Der er bl. a.
svensk deltagelse.

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant N. K. Pedersen, Vasbygade 54, Tlf. Eva 5068.
Vicepræsident Vald. Hofimeyer. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.

Fyens Motor Union: Formand, kørelærer Arnold Nielsen, Torvet 27, Bogen, tlf. 415. Sekretariat: Jernbanegade, Bogen, tlf. 391.

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.

1949's JUNIOR T. T. LØB

der omfatter 350 c. c. motorcykler og var det tredje af sin art siden krigen, blev fornylig kørt i England.

Interessen samlede sig om, hvorvidt A.J. S., Norton eller Velocette ville vinde, og om den 40 år gamle F.L. Frith kunne gentage sin sejr fra 1947. Norton fabrikken havde et særligt stærkt hold i marken med den berømte kører Harold Daniell i spidsen samt Artie Bell og Johnnie Lockett. Imponerende var også de tre A. J. S. maskiner, hvis konstruktion først begyndte på tegnebrættet i fjor, og som førtes af Les Graham, Bill Boran og Reg Armstrong.

I første omgang tog Les Graham føringen, og da han passerede tribunen for at begynde på sin anden omgang, var han over 16 sekunder foran den næste maskine og havde slået omgangsrekorden ved fra stående start at have kørt over 83 miles i timen. I anden omgang fik Graham koblingsvrøvl og erstattedes af sin holdkammerat Doran, som holdt føringen på ca. 16 sekunder indtil kun 12 miles fra målet i dette 7-omgangs løb, der er over 300 miles lang. Kort før slutning fik Doran gearskade og passeredes af Frith, som opnåede første plads med rekord af 84.2 miles i timen for omgangen. Nr. 2 blev Ernie Lyons på Velocette og nr. 3 A. J. Bell på Norton.

Alt i alt kan man sige, at løbet var bemærkelsesværdigt ved A. J. S. maskiernes store succes. A. J. S. ville have vundet løbet, hvis den ikke havde været usædvanlig uheldig, og Frith ikke havde kørt så fremragende. Løbet viste, at væddeløbskørsel på motorcykle ikke nødvendigvis behøver at være en ung mands sport.



**Naturligvis var alle maskinerne
forsynet med DUNLOP dæk.**

— Verdens første dæk!

Grøn 9 -

TOPSMØRINGSOLIE

Til en omhyggelig og fuldstændig gennemsmøring af vognen hører også smøring med MOTOL topsmøringsolie.

MOTOL smører de dele af motoren, som almindelig smøreolie ikke når

MOTOL beskytter ventiler, cylindre, stempler og stempeelringe

MOTOL virker opløsende på kul-og begafsætninger og reducerer soddannelsen

MOTOL giver let start, jævn gang, bedst udnyttelse af benzinen og bidrager til at holde tændrørerne rene.

MOTOL tilsættes benzinen og opløses i alle slags benzin. — Fås ved alle Esso service stationer.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB