

MOTOR OG SPØRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



To førstemand i Køge:

Den første politimester i Danmark, der gav tilladelse til landevejs-race, overrækker laurbærkransen til førstemanden i ekspert-klassen.



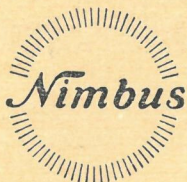
AUGUST

1949

4. ARG.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
Leder. — Efter Køge-løbet	1
Tommelfinger-turisterne og ansvarsforsikringen	2
En af motorbranchens centrale skikkelser fylder 60, civilingeniør Axel Semler	3
Rustfrie biler — en »Morris«-forbedring	6
Må jeg få ordet	7
Dødsfald	8
Løbskalender	8
Sporten: Løbet i Køge	9
Schweiz' motorcykle grand prix	16
Hollandsk grand prix	19
Scramble-løbet på Vinderød-banen	21
Bil- og motorcykleløb på Fangel-banen	23
Næstved-banens åbningsløb	25
J.M.S.' sommerstævne i Snoghøj	25
Motorløbene i Løng	27
Ny rekord på Kjellerup-banen	27
Fra klubberne: Fynsk propaganda-indsats	29



**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



LUCAS

ELEKTRISK UDSTYR



OVERSÆTTELSE ELEKTRISK UDSTYR



BREMSE OG STODDAMPERE

*Det betaler sig altid at forlange
de originale reservedele.*

Generalagent for Danmark:

AXEL KETNER

Kontor og lager: Nr. Vold 9 · C. 4195 s. 6819

Service-afd.: Nørregade 40 · C. 9279

KØBENHAVN K.

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

AUGUST

4. årgang

Så er det løb kørt....

— og arrangørerne kan ånde lettet op. Alt klappede så præcist og ideelt, som man kunne ønske sig det. Dette skyldes i første række politi- og andre myndigheds forståelse og medvirken, arrangørernes rolige og suveræne beherskelse af selve løbsarrangementet og sidst — men ikke mindst — en helt igennem smuk og sportsmandsmæssig kørsel af de deltagende ryttere.

Dette kan altsammen ikke undgå at virke som en god propaganda ikke blot for den arrangerende klub og dens hjemsted, Køge, men også for motorsporten.

Vi i Danmarks Motor Union glæder os naturligvis navnlig over den goodwill, som et så succesrigt gennemført løb betyder for motorsporten. På en strålende højsommerdag, hvor mange andre store sportsbegivenheder (herunder mesterskaber) over hele landet, og iøvrigt et forfriskende badeliv, i rigt mål kaldte på publikum, lykkedes det motorsporten at samle op imod 40.000 mennesker omkring den solbagte landevejs-hastighedsbane i Køge. Det er 3—4 gange så mange mennesker som det hidtil største antal, der har været samlet i Køge og 3—4 gange så mange som byens normale indbyggerantal. Det sker yderst sjældent, et sportsstævne samler så mange mennesker i Danmark — og mon det tidligere er sket, at et sportsstævne i provinsen har kunnet mønstre så mange tilskuere? Vi tror det ikke.

Og derfor kan et sådant sportsstævne ikke undgå at samle en umådelig (og umålelig) goodwill omkring den smilende og friske sommerby Køge og omkring motorsporten.

Den goodwill motorsporten gennem et så vellykket arrangement opnår, rækker langt videre end til de henved 40.000 tilskuere, som blev delagtiggjort i den sportslige oplevelse, løbet i sig selv var — denne goodwill kan ikke undgå at virke ind også på de myndigheder, som i så mange henseender har motorsportens og motorkørselens ve og vel i deres hænder. Den goodwill, der er opnået ved at det lykkedes at stable et motorstævne på benene, der kunne samle 40.000 tilskuere — eller 1 pct. af samtlige landets indbyggere — er en goodwill, der i sidste instans slår igennem til gavn også for de ca. 40.000, der mødte op — nemlig gennem den velvilje, der med dette stævne skabtes hos myndighederne.

Et stort løbsarrangement er heldigt afviklet. Arrangører og ryttere har høstet deres erfaringer. Resultatet synes at opmuntre og give mod til at tage selv de største opgaver op. Motorsporten nyder stor popularitet og yndest. I den sidste måned har

f. eks. over 100.000 mennesker overværet motorcykle-grand prix'et i det lille land Schweiz og over 100.000 tilskuere så motorcykle-grand prix'et i det lille land Holland. I de nærmest kommende år må alle sejl sættes til for også at udnytte medbøren herhjemme. Til gavn for motorsportens vækst og trivsel i tiden fremover. Nu har den chancen for at finde sin rette placering i Danmark. Red.

Et aktuelt sommer-problem:

Tommelfinger-turisterne og ansvarsforsikringen

Tommelfingerturisterne skyder i disse sommerdage op som paddehatte langs landevejene. De er ofte en direkte fare for kørselssikkerheden. Men tager man sådanne t-t'ere med sig, hvorledes er da sådanne passagerer stillet, hvis bilen kommer ud for en ulykke, og de kommer til skade? Skal bilisten så svare erstatning til de forulykkede passagerer, selv om han i forvejen har sagt til dem, at køreturen er på eget ansvar?

Flere af »Motor og Sport«s læsere har forelagt os spørgsmålet, som vi har ladet gå videre til *assurandør-societets* pressesekretær, cand. jur. Rostock-Jensen, som svarer:

Den for motorkøretøjet tegnede lovpligtige ansvarsforsikring dækker *ethvert erstatningskrav*, som i medfør af *motorloven* kan gøres gældende mod motorkøretøjets fører eller ejer (bruger). Dette vil sige, at det forsikrings-selskab, der har overtaget den lovpligtige ansvarsforsikring, er *forpligtet* til indenfor forsikringssummen *ubetinget* at udrede til de skadelidte passagerer de erstatninger, der er tilkendt disse, hvadenten passageren er befordret gratis eller mod betaling vel at mærke, når skaden skyldes forsæt, grov eller simpel *uagtsomhed* hos motorkøretøjets fører eller ejer (bruger). Men der er dog en forskel mellem, hvorledes den betalende og den ikke-betalende passager i så fald er stillet.

Den *betalende passager* skal altid have erstatning, medmindre han selv har hidført skaden med forsæt eller

ved grov uagtsomhed, *eller* når føreren kan bevise, at han ikke kunne have afværget skaden.

Den *ikke-betalende passager*, der kommer til skade, må derimod, hvis han vil kræve erstatning, selv bevise, at skadevolderen er »skyld i skaden«, hvilket nærmere vil sige, at han må bevise, at føreren har forårsaget skaden forsætlig eller ved grov uagtsomhed.

Hvis der er tale om rent *hændelig skade*, i hvilken føreren eller ejeren er ganske uden skyld, vil passageren ikke kunne kræve erstatning.

Føreren eller ejeren vil derfor *aldrig* komme ud for noget *juridisk* ansvar for passagererne, som ikke dækkes af den lovpligtige automobilansvarsforsikring. Derimod kan det vel tænkes, at han føler sig *moralsk forpligtet* til at yde erstatning. Ud fra denne betragtning har forsikringsselskaberne indført en såkaldt *passager-ulykkesforsikring*, der er lidt forskellig i de forskellige selskaber, men hvis hovedformål er at udrede erstatning i al fald, når de pågældende passagerer ikke kan få erstatning efter motorlovens regler.

Passager-ulykkesforsikringen tegnes kun for rent private automobiler, og således, at den omfatter det antal passagerpladser, der er i automobilet.

På spørgsmålet, om der skal svares erstatning, selv om man i forvejen har sagt, at køreturen sker på *eget ansvar*, kan svares, at passageren i almindelighed ikke vil være bundet ved den udtalelse. Man kan ikke i almindelighed

En af motorbranchens centrale skikkelser fylder 60



Civilingeniør Axel Semler,
R. af D.

*Den gamle motorsportsmand og den store motorbranchens
mand civilingeniør AXEL SEMLER*

Cand. polyt 1913, bygningsingeniør 1913-14, generalsekretær i Forenede Danske Motorejere og redaktør af bladet MOTOR 1915-16, 1916 medindehaver af Semler og Matthiassen som leder af den ved denne lejlighed oprettede motorafdeling, der 1917 sammen sluttedes med A/S Smith & Co.s motorafdeling, Odense, til A/S Skandinavisk Motor Co.; administrerende direktør og medlem af bestyrelsen for dette.

Medlem af bestyrelsen for automobil- og cyclegrosserer foreningen 1926, formand 1940; formand for sammenslutningen af automobilfabrikanter og importører 1940, for motorbranchens fællesråd 1943 og for foreningen af gummiimportører i Danmark 1943; medlem af bestyrelsen for A/S udstillingshallen Forum 1932, medlem af benzinnævnet 1941 og af motorkommissionen af marts 1947.

Dette er de nøgne facts, Kraks blå bog meddeler om direktør, civilingeniør *Axel Semler*, der den 3. august møder frem i de 60-åriges rækker. Veloplagt og i fin form, parat til at tage fat på en række forhåbentlig gode og importlivligere år, end de sidste har været det.

Den kendsgerning, at civilingeniør Semler af sine kolleger er blevet udpeget til at varetage mange, byrdefulde og slidsomme tillidshverv igennem en meget brydsom tid, som vi endda kun til dels er kommet igennem, er en af årsagerne til, at vi også her i *Motor og Sport* vil sætte en streg under dagen.

Den 19. ds. vil motorbranchens mange organisationer, hvor fødselsdagsbarnet har lagt et overordentlig stort arbejde, sammen med motororganisationerne og fremragende spidser indenfor administrationen, som ingeniør Semler — navnlig igennem krigsårene — har haft et omfattende samarbejde med — fejre den afholdte, midtpunktsamlende motormand ved en festbanket i Ingeniørforeningen.

Hvad den blå bog *ikke* fortæller, er, at civilingeniør Axel Semler er en såre

hjælpsom og elskværdig forretningsmand, sådan som gode sportsmænd gerne er det også udenfor sporten. Civilingeniør Axel Semler har været med indenfor motorsporten fra dens tidligste dage, ligefra for stiftelsen af Danmarks Motor Union, og kørte således med i de store skagensløb på New Hudson.

Han er et af de lykkelige eksempler på, at man kan gøre en hobby — nemlig interessen for motorsporten og motorkøretøjet i det hele taget — til en levevej — tilmed en overordentlig indbringende og omfattende levevej — og derigennem blive så lykkelig og så afholdt, som det nu engang kan times et menneske at blive det.

— Motorkøretøjet har optaget Dem lige fra Deres helt unge dage? indleder »Motor og Sport« fødselsdagsinterviewet, — — man husker Dem (de ældre af os) som en nidkær og interesseret motorløbskører på motorcykle, som organisationsmand — og nu som branchemand med de mange tillidshverv, bilforhandler i stor stil, importør og eksportør ...

— Ja, det har været en lykke for mig,

at motorkøretøjet fra min barndom har optaget mig, og at jeg — bortset fra den tid, hvor jeg virkede som bygningsingeniør — har fået lov til at beskæftige mig med motorkøretøjet. Det har været min hobby, min livsinteresse — og det er vel egentlig også for en del denne kendsgerning, der er årsagen til, at mine tillidshverv er blevet overdraget mig ... at det har været mig en glæde, en sport, at arbejde med denne min hobby. Til gavn for motorbranchen.

— Hvordan har De kunnet overkomme det meget store arbejde, som dette har betydet, ved siden af Deres meget omfattende forretningsvirksomhed?

— I de gode gamle dage købte man sine varer i udlandet — og man solgte dem. Man måtte i begge tilfælde disponere klogt og omhyggeligt for at få den bedst mulige forretning ud af det. Nu skal man ganske vist også kæmpe for at få sine varer, men nu sker det gennem brancheorganisationerne; derfor er det arbejde, der udføres af organisationerne, så uhyre vigtigt og betydningsfuldt, så jeg i og for sig betragter det som en gren af forretningen i al almindelighed, selvom det udføres — gennem organisationerne — for hver enkelt automobilforhandler. Misforstå mig endelig ikke: dette må så absolut *ikke* opfattes som en lovprisning af de nuværende forhold, det manglede bare; ingen af os er da i tvivl om, hvordan vi helst ønsker forholdene. Jo friere handelsforhold, jo færre restriktioner — des bedre.

De mest brydsomme hverv blev nok pålagt mig under krigen, da der ikke var så meget at bestille indenfor det ordinære forretningsområde. Jeg betingede mig dog, at jeg måtte få lov at glide ud af det igen, når forholdene atter blev mere normale. Nu fik vi da heldigvis handelen med gummien gjort fri, og det var da et skridt henimod normale forhold. Der er dog langt igen, sådan som handelen med motorkøretøjer — og importen — foregår.

Man kan ikke i længden lade hånt om motorkørslen som et led i landets genopbygning.

— Hvorlænge tror De, de nuværende forhold vil være?

— *En skønne dag må vel også dette være forbi. Jeg tror alvorligt talt ikke, at noget menneske i længden tør påtage sig det ansvar fortsat at standse motorparkens genopbygning. Man kan ikke lade hånt om hele motorkørslen og dens uvurderlig nyttige funktioner ved landets geopbygning. Vi skal mindst bruge 16—17.000 nye biler årligt blot for at vedligeholde den nuværende bilpark. Sidste år fik vi 7800. Vi — det vil sige Danmark — kan ikke fortsat blive ved med kun at importere halvdelen (eller mindre) end det strengt nødvendige blot til den normale udskiftning — og så har der endda slet ikke været tale om at indhente forsømmelserne fra krigsårene. Over halvdelen af vor bilpark er over 12 — tolv — år gammel! Vi skal stadig bruge 25—30.000 last- og varebiler og 35.000 personbiler. Og jo længere vi bliver ved med kun at få halvdelen af det årlige udskiftningsbehov, des værre bliver hullet at få fyldt ud og des sværere bliver det at indhente det forsømte.*

Iøvrigt er det en stor fejltagelse at tro, at befordring af personer er luksus. Det er en vrangforestilling, som da heldigvis også er ved at være for umoderne til, at ansvarlige personer vil være bekendt at tage den i deres mund. Vi kan ikke genopbygge landet, uden at transportsystemet er i orden. Derfor tror jeg, det må lysne en skønne dag, selvom jeg selvfølgelig ikke er så naiv at tro, at vi kan få det alt sammen lige med det samme. Jeg tror dog, at vi vil få mere end lige til fornyelsen.

— Mon ikke myndighederne viger tilbage for de forholdsvis store beløb, der kræves, fordi transportsystemet nu er sakket så langt agterud?

Tror, vi nu er på bunden m. h. t. importen af motorkøretøjer.

— Ja, men det er da også forfærdeligt, at pengene ikke allerede er blevet spredt ud over flere år. Jo længere, vi venter, des dyrere bliver det. Jeg tror, at en del af de småting, der skal indføres i store mængder, er blevet indført i for store mængder. Også af den grund tror jeg, at der vil blive penge til rådighed snart til motorparkens genopbygning. Jeg tror, vi er på bunden nu m. h. t. importen af motorkøretøjer, og at der er lysning forude.

— De er lige kommet hjem fra Amerika — er der stadig tilbagegang i salget af nye biler? Venter man fortsat på nedadgående priser?

— Det er rigtigt, at salget har været standset i en del varegrupper som f. eks. radio og køleskabe. Her har vel været en overproduktion og en for optimistisk vurdering af salgsmulighederne. Men når standsningen har varet et stykke tid, går det i gang igen. Nogen stor prisnedgang har jeg ikke truffet nogen i Amerika, der troede på; men priserne vil vel nok regulere sig en del. Stagnationen i bilsalget eksisterer allerede nu ikke mere. I juni måned gik salget af biler i U.S.A. strålende, de fleste bilfabrikker gik med fuld belastning.

— Nyheder indenfor den amerikanske bilindustri?

— De fleste fabrikker møder med nye motorer med højere kompression. Sammen med de nye transmissions-systemer og de nye karosseri-linjer er det det vigtigste, der er at fortælle. Det er dog imponerende at bemærke, hvilke fantastiske millionbeløb automobil- og gummi-fabrikkerne ofrer på research-arbejdet, hvor tusinder af mennesker er beskæftiget med bestandig at skabe og gennemprøve forbedringer.

— Deres lyssyn strækker det sig så vidt, at De også håber på snart at se mange amerikanske motorcykler og biler på markedet herhjemme?

— Nej — så længe europæisk valuta ikke kan konkurrere med dollars, skal vi desværre ikke vente os mange amerikanske motorkøretøjer, så må vi være henvist til at købe, hvor vi kan sælge ... og så håbe og ønske, at vi alligevel en dag kan nå dertil, at vi kan få del i det amerikanske samfunds goder.

— Og så tilsidst Deres fødselsdagsønske?

— At det tidspunkt ikke er så fjernt, da vi kan få de motorkøretøjer, samfundet har brug for. Motorkøretøjet har nu engang taget en sådan plads i det moderne samfunds funktioner, at det ikke ustraffet kan skæres bort. Det lader sig ikke gøre i et moderne samfund at lade som om motorkøretøjet ikke eksisterer.

Carsten Meyer Petersen.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse fra kr. 51,85
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148,00
Oilskindsfrakker 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

Den nye Morris er rustfri

Værdifuld bestræbelse på at forøge
bilernes holdbarhed.

Hidtil er bilkarosserier verden over blevet behandlet omtrent således: Først en omhyggelig rensning for at fjerne fedtstof og olie, derefter en afvaskning med rent vand enten med hånden eller automatisk sprøjte fulgt af en tørringsproces og endelig påsprøjtning af grunder og et eller flere lag lak med sprøjtepistol.

Det har længe været klart, at den gamle metode, selvom den var udmærket, ikke ydede nogen fuldstændig beskyttelse, fordi mange dele af karosseriet slet ikke blev nået, og *Morris*-ingeniørerne har i lang tid været beskæftiget med undersøgelser og afprøvnninger under forsøget på at finde en metode, der fuldstændig beskytter hele *Morris*vognens karosseri mod rustpåvirkning og skjolder i lakken.

Problemet er løst med opfindelsen af »Rotodip«-anlægget, der er fremstillet af Carrier Engineering Co. Ltd., i forening med specielle kemiske opløsninger kaldt »bonderite« af selskabet, der fremstiller dem: Pyrene Co. Ltd., og endelig stammer selve lakeringsteknikken fra Industrial Chemical Industries (I.C.I.).

At se til bestaar anlægget af en tunnel, 6 meter bred og ca. 100 meter lang, hvori *Morris*karosserierne kommer ind ligefra stålprocessen fedtede som de er, for efter $1\frac{3}{4}$ times forløb at komme ud efter at være rensat, rustbehandlet og grundfarvet baade indvendig og udvendig, fuldstændig automatisk.

Før de begynder på rejsen gennem anlægget, monteres karosserierne på en roterende akse med motorhjul, skærme og kuffertrumslæg på rette plads, men $\frac{1}{4}$ tomme fra karosseriet for at tillade fri cirkulation under processen. Derefter føres de med breddesiden til

gennem hele anlægget på conveyor-kæder på en sådan måde, at karosseriet roterer om sin egen akse hele vejen.

Fase I: *Rustbehandlingen.*

Her i første fase passerer karosseriet gennem 6 store tanke fastgjort til den roterende akse, således at aksen bevæger sig lige over kanten på tanken, og medens den part af karosseriet, der føres gennem den nederste del af banen er dukket under i bassinet, bliver den øverste del oversprøjtet.

Behandlingen i de forskellige bassiner er følgende:

- 1) Rensning ved hjælp af alkalisk rensbevædske.
- 2) Første afskylning med rent, koldt vand.
- 3) Anden afskylning med rent, varmt vand.
- 4) Rustbehandlingen.
- 5) Skylning i varmt vand.
- 6) Sidste afskylning i fortyndet chromopløsning.

Karosserierne er nu fuldstændig rensede og beskyttede og går direkte videre til fase II, idet de automatisk overføres til et nyt sæt trækkæder, men dog stadig monteret på den samme akse. Den anden halvdel af behandlingen består af følgende processer:

Fase II: *Grundlakering.*

- 1) Fuldstændig tørring af karosseriet ved at føre det gennem en ovn.
- 2) Nedkøling til lakeringstemperatur.
- 3) Grundlakering ved at dreje hele karosseriet i en tank med grundfarve.
- 4) Overflødig lak drypper af (rotationshastigheden sættes op midlertidigt).
- 5) Tørring inden karosseriet forlader anlægget.

Herefter går karosserierne direkte til færdiglakering og så til samlelinien.

Denne teknik giver *Morris*karosserierne den finest mulige beskyttelse mod rust- og lakafskalling.

Må jeg få ordet!

Angående ferieture

Jeg finder, det er en ganske udmærket idé, at »Motor og Sport« bringer turskildringer og forslag til ferieture. Jeg er sikker på, at en stor del af læserne foruden motorsporten også har stor interesse i disse artikler. De, som ikke har været udenlands, får lyst til at foretage turen efter oplysninger om de forskellige forhold — og de, der allerede har foretaget turene, får lejlighed til at genopfriske minderne fra tidligere ture.

Angående turen sydpå synes jeg, der mangler oplysning om de papirer, der kræves, og priserne på disse, det er nemlig ikke nogen billig fornøjelse, jeg skal derfor oplyse, hvad der foruden alm. pas forlanges, før turen kan påbegyndes:

1. Carnet	kr. 34,00
2. Internationalt kørekort ...	kr. 3,00
3. Internationalt kørecertifikat	kr. 3,00
4. Forsikring, minimumspræmie	kr. 50,00
5. Permit f. Tyskland, pr. person	kr. 5,00
	Kr. 95,00

Som det ses, må man altså betale 95 kr. for man overhovedet kan tænke på at starte turen. Særlig prisen på carnet og forsikringspræmien synes jeg er urimelig høje, og jeg skal senere komme ind på spørgsmålet, så der kan foretages noget, inden næste års feriesæson begynder.

Turen gennem Tyskland kan selvfølgelig ikke gøres uden at medbringe reservedunke med benzin, og ikke som fejlagtigt oplyst i sidste nr., med tanken fyldt op.

Strækningen fra Kruså til den hollandske grænse er 473 km., vejene er for det meste gode og udmærket af-

mærkede, jeg har selv kørt turen på 7½ time.

Jeg håber disse oplysninger kan være til nytte for de, der påtænker at tage turen sydpå, således at de ikke i sidste øjeblik får en ubehagelig overraskelse, når de skal betale de 95 kr. for de nødvendige papirer.

Hans Johansen.

— — —
Svar:

»Motor og Sport« takker Hans Johansen for de supplerende oplysninger. Jeg blev noget forbavset ved at læse bemærkningen om benzinen. Ved at slå efter, hvad der stod i artiklen, blev jeg dog nogenlunde beroliget — der stod nemlig: lige så meget benzin *med*, som De kan have på tanken, når den er fyldt. D. v. s., at man (foruden den fyldte tank) skal have samme kvantum *med* (idet jeg ikke regner den benzin, tanken er fyldt op med, som noget, jeg har med — det er kun *det i reserve-dunkene*, jeg har med!) Jeg erkender dog, at nævnte passus er noget uklart formuleret, og takker for lejligheden til her at understrege den nødvendige benzinmængde. Man behøver dog næppe at bruge mere end halvdelen af reservebeholdningen, men det er altid rart at være på den sikre side.

Deres kilometer- og tidsangivelser er rigtige. Jeg gjorde selv sidst turen (i en lille baby-vogn) på godt 7 timer, svarende til en støt og konstant landevejsfart hele tiden — hvad man på disse strækninger er i stand til — på 80—85 km i timen med en effektiv gennemsnitsfart af ca. 70 km i timen.

Deres bemærkninger om de dyre »papir«-penge er så rigtige, som de er skrevet. Jeg har også selv tænkt på at vende tilbage til sagen. Der er ingen tvivl om, at de må kunne nedbringes betydeligt og at her bør gøres alvorlige forestillinger overfor rette vedkommende.

I planerne om Europas genopbyg-

ning indgår også stærkt understregede ønsker om en hyppigere, lettere og mere gnidningsfri, mellemfolkelig frekvens. Det skal erkendes, at man ikke har mærket noget til bestræbelser i den retning efter krigen — snarere er udviklingen gået i den stik modsatte retning.

Og det er naturligvis en udvikling, der ikke ret meget længere kan tolereres.

Red.

Må vi få hovedvejs-regelen defineret!

Kunne vi ikke ved lejlighed få en nærmere forklaring på, hvorledes hovedvejsreglen skal forstås? Jeg har f. eks. bemærket flere domme, hvor en vogn, der drejer fra en hovedvej til venstre på en mindre befærdet vej, og derved kolliderer med en bagfra kommende vogn, er frifundet, og den anden vogn har fået skylden. Er ordningen ikke noget uklar?

Sten.

— — —
Vi skal indhente et autoritativt svar til næste nummer af »Motor og Sport«.

Red.

Dødsfald

Mekaniker S. P. Bjarksøe, Slagelse.

Torsdag den 7. juli 1949 skulle *motorsportsklubben Slagelse* afholde bestyrelsesmøde. Bestyrelsen var samlet og afventede kun formandens, mekaniker S. P. Bjarksøes ankomst.

Efter nogen venten kom der meddelelse om, at formanden var kørt galt i Bredegade i Slagelse, hvor han væltede med sin motorcykle i det smattede føre på en så uheldig måde, at han i styrtet var kommet ind under en parkeret bil. Det viste sig ved senere undersøgelse, at han havde slået hovedet mod kantstenen, hvorved han havde pådraget sig en hjernerystelse, ligesom han havde brækket nogle ribben.

Søndag den 10. juli afgik han ved døden som følge af sine kvæstelser, kun 54-år gammel.

Da motorsportsklubben Slagelse blev startet efter krigen, var Bjarksøe en af dem, der arbejdede mest for at faa klubben oprettet. Han blev straks valgt til formand, hvilken post han bestred til sin død med stor dygtighed og til almindelig tilfredshed for medlemmerne.

Bjarksøes død er derfor et stort tab for klubben, men tabet rammer naturligvis hårdest fru Bjarksøe, særlig da ægtefællernes eneste barn, en søn, for 3 år siden omkom ved en motorulykke.

Bjarksøe var en god kammerat indenfor motorsportsklubben.

Motorsportsklubben Slagelse.

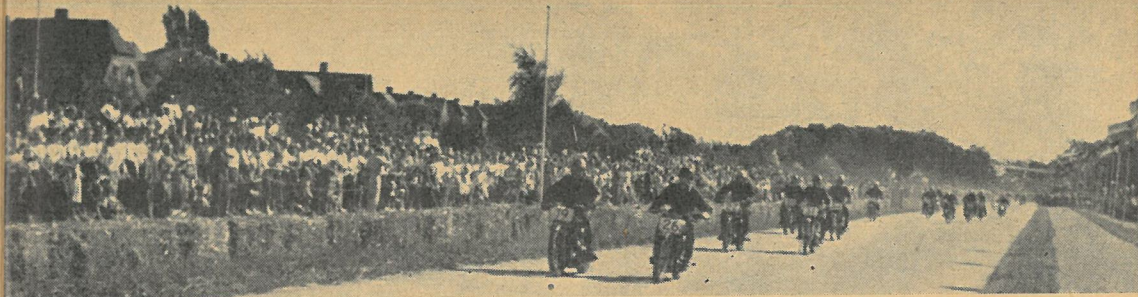
Løbskalenderen

August:

7. Bogense Motor Klub — baneløb (fynske banemesterskaber).
Sports Motor Klubben »Dan« — baneløb.
Haderslev Motor Sport — baneløb.
Viborg Motor Klub — baneløb.
14. Charlottenlund — baneløb.
Esbjerg Motor Sport — baneløb.
Hjørring Motor Sport — bakk løb.
Silkeborg Motor Sport — baneløb.
21. Aarhus Motor Klub — baneløb.
Vejle Auto og Motorsport — baneløb.
Motorklubben »Vestfyen« — baneløb.
Næstved Motor Klub — baneløb.
28. Fredericia Motor Klub — baneløb.
Gladsaxe — baneløb.
Korsør og Omegns M. K. — baneløb.
Hobro (Randers Motor Sport) — baneløb.

September:

4. Gentofte — baneløb.
Kolding Motor Klub — baneløb.
Nimbus Klubben Aalborg — Moto cross.
Nordvestsjælland Motor Klub — baneløb.
Sports Motor Klubben »Odin« — baneløb.



40.000 TIL LANDEVEJS-RACET I KØGE

Et straalende arrangement, der klappede i mindste detaille —

Sportslig og fin kørsel samt et strålende vejr skabte den store succes.

Det var et stort sportsarrangement, *Køge Sports Motorklub* havde påtaget sig med *Ringvejsløbet* den 24. juli. Men lykken stod den kække bi. Et omfattende arbejde var gået forud, alle enkeltheder var gennemarbejdet, så da arrangørerne gik i seng om lørdagen, havde man kun vejret og rytternes sportslige indsats som delvis ubekendte faktorer tilbage. Søndagen oprandt imidlertid og indfrie i fuldt mål og så de lønligste ønsker om disse to sidste faktorer: solen skinnede fra en næsten skyfri himmel fra morgenstunden — og dagen blev vidne til en til vejret svarende smuk sportslig indsats.

Den store internationale grand-prix-stemning hvilede over sommerbyen Køge.

Med præcision og akkuratess blev løbene afviklet. Præcis kl. 15 kunne formanden for *Køge Sports Motorklub*, autoforhandler *Ib Junggaard*, byde velkommen, specielt til politimester *Vagn Bro*, hvis velvilje overfor motorsporten havde muliggjort det store løb, til byens repræsentant, viceborgmester *Jørgensen* og til hofjægermester *Collet*, hvis jorder havde været inddraget i arrangementet.

På *Køge bys vegne* bød viceborgmester *Jørgensen* velkommen til Køge. Man havde med nogen ængstelse fulgt de storstilede forberedelser ved løbets

tilrettelæggelse, men kunne nu se, at der med omhu var tænkt på alle enkeltheder — og han ønskede *Sports Motorklubben* lykke og held med arrangementet. Viceborgmesteren bragte en hyldest til politimester *Vagn Bro*, der som den første politimester i Danmark havde haft mod og dristighed til at slutte op bag og give tilladelse til afholdelsen af dette hastighedsløb på afspærret bane.

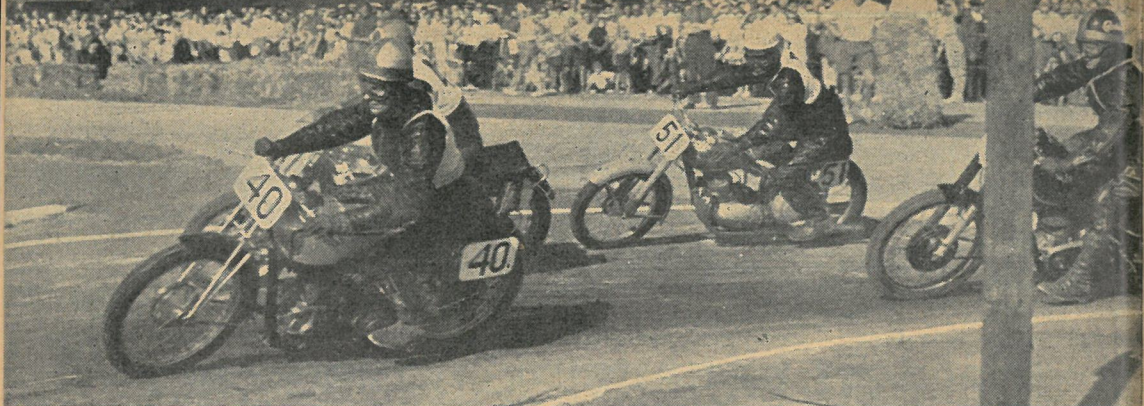
Politimester *Vagn Bro* indledede som tredje taler med at fremholde den engelske definition af en *sportsmand*: at være en *gentleman* og fortsatte: vi er alle enige om at ønske de mennesker, der sidder på maskinerne det bedste held. Vi håber de må være fuldendte gentlemen, og det håber og tror jeg, de vil være.

Med et velkommen til *Køge Sports Motorklub*, til dem, der skal præstere arbejdet og til alle de tusinder af tilskuere, der var strømmet til Køge fra hele riget, åbnede politimesteren derefter løbet.

350 ccm-klassen: Kiehn Berthelsen viste sig også som en fin landevejsrytter.

16 ryttere mødte til start i 350 ccm-klassen, der gik over 15 omgange: alle starter var stående med standset motor.

Victor Simonsen fra Ålborg (*Tri-*



Tæt kamp i opløbssvinget i ekspertklassen: Nr. 40, Bertil Enström, Sverige, bag ham nr. 41, Leif Basse Hveem, Norge, Norton, nr. 50 Orla Knudsen, Jawa, og Poul Kalor, A.J.S.

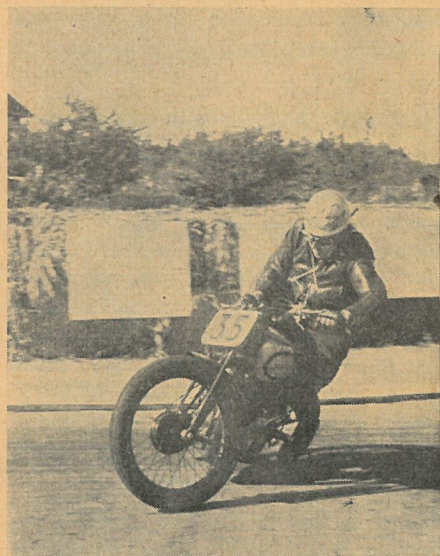
umph) lagde sig straks i spidsen i fin og sikker stil. Han fik noteret gennemsnitshastigheden 72 km i timen for første omgang og nåede på langsiden op på ca. 121 km i timen. Næste omgang fik han noteret med 76 km/t. som gennemsnit og tophastigheden nåede op på 125 km/t. Kiehn-Berthelsen fra Ringsted på Velocette havde hurtigt skilt sig ud fra det øvrige felt i forsoget på at indhente Simonsen, og i 5. omgang så placeringen således ud: Victor Simonsen, Kiehn-Berthelsen, Axel Jensen, Ålborg (Triumph), Ejner Andersen, København, (Velocette), Orla Knudsen (Jawa), Johs. Nielsen, Randers (B.S.A), Erhard Fisker (Jawa), Aage Andersen (Jawa), Axel Jensen, København (Velocette) og Helge Kamuk på Sv. Aa. Sørensens Excelsior.

Men på dette tidspunkt vekslede billedet: Kiehn-Berthelsen havde støt arbejdet sig ind på og passerede Victor Simonsen, der havde taget en væltetur. Ejner Andersen kørte i en meget fin og sikker stil og var også nået langt frem i feltet og Sv. Aa. Sørensens Excelsior havde kørt i så mange TT-løb, at den lystrede Helge Kamuks vilje om at være med i førerfeltet.

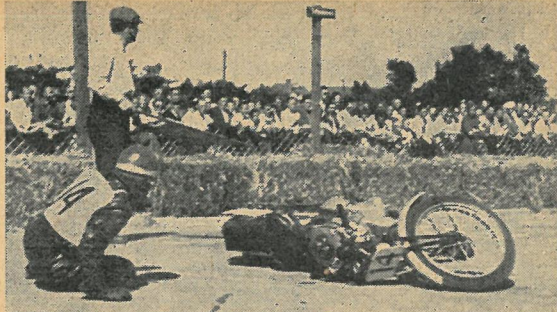
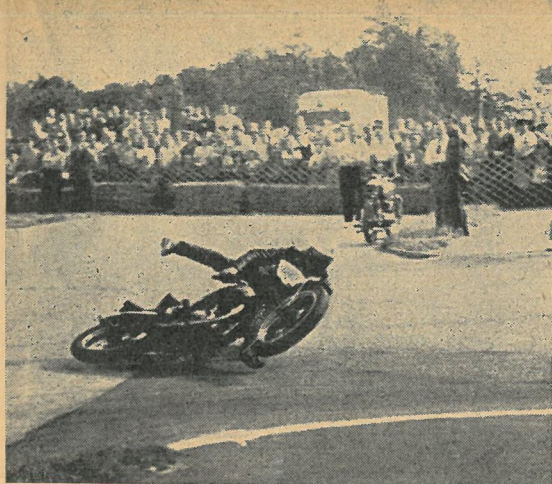
Kampen mellem rytterne i førerfeltet var hård. Axel Jensens maskine satte ud, så han var ikke i stand til at følge med. Da 11 omgange var kørt,

lykkedes det atter Simonsen at komme foran Kiehn-Berthelsen, men allerede i næste omgang igen skiftede billedet atter til fordel for Kiehn-Berthelsen. Og nu blev han i spidsen.

Mållinjen blev passeret i følgende rækkefølge: Nr. 1 Kiehn-Berthelsen, Ringsted, »Velocette«, der fik noteret tiden 19.57.3, nr. 2 Victor Simonsen, Ålborg, »Triumph«, 20.01, nr. 3 Helge Kamuk, Sundby, »Britisk X«, 20.32 og nr. 4 Ejner Andersen, København, Velocette, 21.02.



Knud Nielsen, Aarhus (vinder af 750 ccm-klassen), var meget nær ved at stige af i svinget efter opløbssvinget. Han klarede situationen.



Axel Jensen, København (Velocette), styrter i opløbssvinget. Han slap uskadt.

Ejler Svendsen, Aalborg, Triumph, blev sat noget tilbage af en væltetur.

Klasse II indtil 750 ccm: spændende forandringer i førerfeltet de sidste par omgange.

Mens jyderne i det første løb kun i korte overgange havde haft førerstillingen, var der i den store klasse her ingen tvivl om, at de i rigt tal ville ligge forrest i den endelige resultatliste. Det var faktisk en jydernes jagt på jyder. Det var nærmest et spørgsmål, om det skulle være Randers, Århus, Ålborg eller Kolding.

Der var her 21 ryttere, der startede ud på de 25 omgange. Det voldte åbenbart lidt besvær for et par stykker af dem, som kolliderede, idet de skulle løbe maskinerne igang — og det generede igen yderligere et par stykker. Men afsted kom feltet, omend altså for nogle enkeltes vedkommende med en smule forsinkelse.

Robert Nellemann, Randers (B.S.A.), lagde sig straks fra starten i spidsen, og der lå han også, da feltet dukkede op på langsiden efter 1. runde. Han kørte i meget fin og sikker stil og gennem mange omgange lagde han støt nogle meter til sit forspring. Tilskuerne blev efterhånden så vant til at se ham foran de øvrige, at man regnede med også at se ham der efter sidste omgang. Det gik dog lidt anderledes.

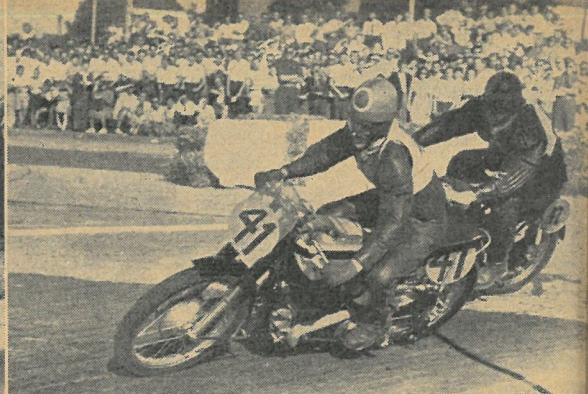
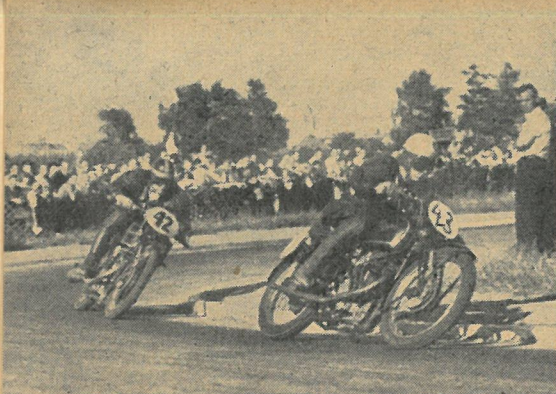
Efter 1. omgang var placeringen Nellemann, Oskar Madsen (Ålborg, B.S.A.),

Josef Koch (Kbhvn., Nimbus), Holger Hansen (Kbhvn., Ariel), Robert Rasmussen (Søndersø, Norton).

Bent Jensen (Århus, A.J.S.) arbejdede sig i løbet af nogle få omgange op på 2.-pladsen, og her lå han efter 7. omgang efter Nellemann og fulgt af Oskar Madsen. Efter 9. omgang var det lykkedes Vitus Kelvang (Kolding, Matchless) at trænge sig ind på 3.-pladsen foran Madsen, der efterfulgtes af henholdsvis Holger Hansen og Rob. Rasmussen.

Man mente at have noteret Nellemann for en omgang med en gennemsnitsfart af 81 km/t og en langsidedophastighed på 139 km/t.

Efter 17. omgang var placeringen: Nellemann, Knud Nielsen (Århus, Norton), Kelvang, Bent Jensen, Rob. Rasmussen, og denne stilling holdtes til 19. omgang. Men så er Knud Nielsen pludselig gået frem på 1. pladsen og har trukket Kelvang med sig til 2.-pladsen, mens Nellemann henvises til 3.-pladsen. Han havde fået vrøvl med et utæt oljerør, der tvang ham til en vis forsigtighed resten af løbet og berøvede ham en tilsyneladende sikker 1.-plads. Knud Nielsen var her blevet noteret for en gennemsnitsfart på 82 km/t. Der var altså en virkelig kamp på kniven om førerpladsen mellem de tre første. Da man skulle til sidste omgang, havde Vitus Kelvang presset sig



En typisk situation under hele ekspertklassens løb: Kjell Backe (42) jager nr. 41, Basse Hveem og Kjell Backe jager Leif Samsing (43) — et rent norsk foretagende.

foran Knud Nielsen med Nellemann stadig på 3.-pladsen.

Dog: inden mållinjen passeredes, var der sket endnu en forskydning i feltet, og den endelige placering blev: Nr. 1 *Knud Nielsen*, Århus, »Norton«, 29 min., 40 sek. (med en gennemsnitsfart af 79.8 km/t), nr. 2 *Robert Nellemann*, Randers, »B.S.A.«, 30.53, nr. 3 *Vitus Kelvang*, Kolding, »Matchless«, 30.55, altså en trefoldig jydsk sejr, nr. 4 *Robert Rasmussen*, Sønderød, »Norton«, 31.00, nr. 5 *Bent Jensen*, Århus, »A.J.S.«, 31.16.

Kjeld Samsing fra Norge, »B.M.W.«, der kørte med englænderen O. S. Scotts nummer (38), da denne grundet maskinskade ikke kunne stille op, fik ikke rigtig lejlighed til at gøre sig bemærket i denne klasse — en del frafald skete der i øvrigt også, således gik Agner Hansen ud grundet ventilskade og Gunnar Due, Lellinge, der ellers havde arbejdet sig pænt frem i feltet efter forsinkelsen ved faldet i løbets start, udgik grundet koblingsskade.

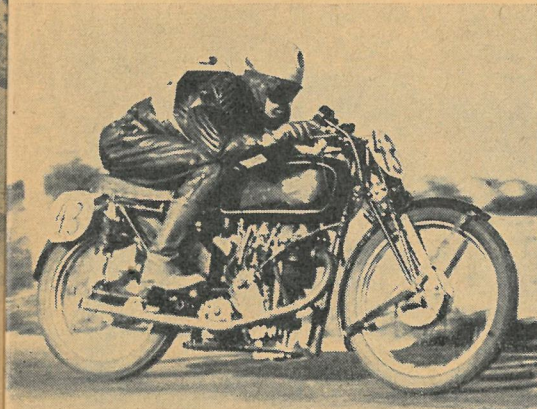
Norsk-norsk kamp om 1.-pladsen i ekspertklassen — en gammel dansk maskine vinder.

12 ryttere tørnede ud på de 35 omgange i ekspertklassen, heriblandt 3 norske og 2 svenske — mens den anmeldte englænder, Scott, var forhindret.

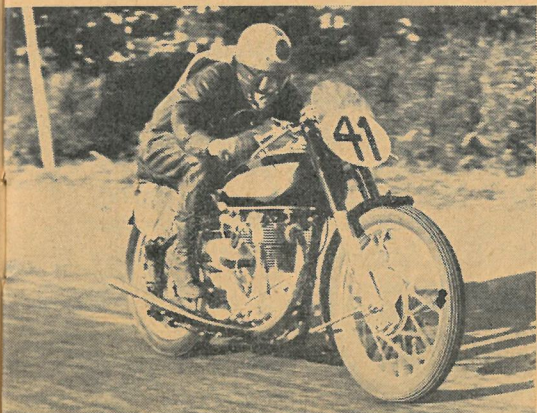
I stedet for Jac. Stausland, Norge,

startede *Leif Samsing* på Stauslands »Velocette«, der tidligere har hørt hjemme i Danmark med Erhard Fisker som ejer. *Helge Kamuk* kørte også her Sv. Aa. Sørensens »Excelsior«, hans »Norton« var ikke blevet lappet sammen efter styrtet under træningen til det hollandske Grand prix. *Orla Knudsen* kørte her en »Jawa« — og kørte den smukt.

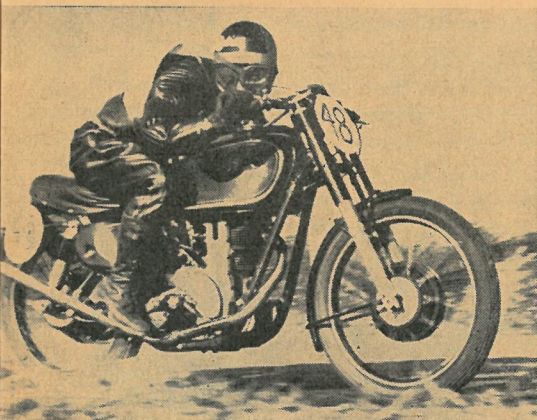
En overvejende del af dette 35 omgangs løb formede sig ellers som en jættested mellem de tre norske kørere, som de første 17 omgange førte løbet i nævnte rækkefølge: *Leif Samsing* (Velocette), *Kjell Backe* (do.), *Leif Basse Hvem* (på en helt ny Norton, Manx grand-prix-model); i 17. omgang skifter Samsing og Backe for en kort periode plads, men derefter fortsætter de fra og med 18. til og med 20. i den gamle rækkefølge, da svenskeren *Bertil Enstrom* (S.R.N.) dukker op på en enkelt omgangs gæstevist på 3. pladsen, men så går det atter i den vante rækkefølge til 23. omgang, da Kjell Backe — åbenbart, fordi han var henvist til kun at bruge sin håndbremse på forhjulet, fodbremsen var blevet beskadiget ved et tidligere styrt — går ned i 1. sving efter tribunelangsiden; hans maskine gik i et meget kort spinn ligesom han var kommet rundt i det skarpe sving — han selv stod på hovedet over maskinen, som slynges rundt — hurtigt får han sig samlet, plukker



Vinderen, Leif Samsing, i fin stil på langsiden med Velocette'n.



Nr. 2, Leif Basse Hveem, Norton, i beslutssom fart-stil.



Nr. 3 Poul Kalør på sin skrappe A.J.S. med håndtaget i bund.

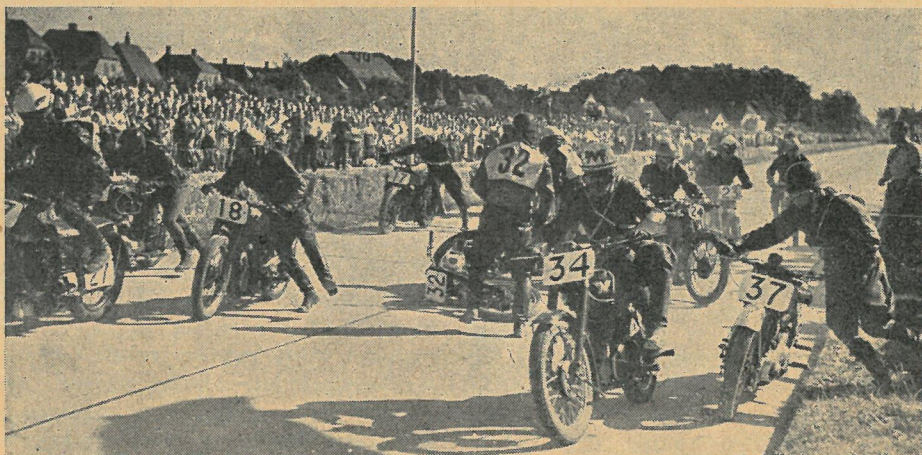
Velocetten op (nu med en bøjet nummerplade som eneste synlige tegn på kolbøtten) og er væk igen i et forsøg på at indhente førerfeltet, som er nået en halv omgang i forvejen. Hans raske beslutning om at komme af sted igen, og hans evne til at indtage sin gamle placering i løbet af 4 omgange, viser hvilken fin sportsmand, Backe er. Svenskeren Enstrøm havde benyttet lejligheden til atter at gå forbi Basse Hveem og placere sig på 2. pladsen, men det varer kun een enkelt omgang, så henvises han til 5. pladsen, idet Hveem atter rykker op i hælne på Samsing, fulgt af svenskeren Hagstrøm, der derefter henvises til 4. pladsen, for efter et par omgange helt at forsvinde i billedet.

Så er Backe igen nået op på sin vante plads, 2-pladsen, som han har haft det meste af løbet, og derefter følger fire omgange, hvor placeringen for de tre første er, som den har været næsten hele tiden. Da der resterer 3-4 omgange sættes slutspurten ind. Leif Basse Hveem besætter 2. pladsen for at beholde den — bortset fra een enkelt omgang har Leif Samsing været indehaver af 1.-pladsen, men Backe har det meste af løbet været så tæt i hælne på ham, at han i hårnålesvinget kun har været 1-2 meter bag ham.

I al stilfærdighed har *Poul Kalør* (Odense, på sin splinternye 350 ccm »A.J.S.« grand prix-model) ligget og passet 5.-6.-pladsen i et stot og stabilt tempo. Da der mangler 3-4 omgange rykker han frem for at være med i det store opgør, og det lykkes ham at placere sig som nr. 3 i mål foran Kjell Backe.

Hvor hård en kamp, der har været om placeringerne, kan alene aflæses af de »tætte« tider: Nr. 1, Samsing, »Velocette«, 40.00, nr. 2 *Hveem*, »Norton«, 41.02, nr. 3 *Kalør*, »A.J.S.«, 41.15, nr. 4 *Backe*, »Velocette«, 41.22.

Det var beretningen om de første



Fra 2. start: Gunnar Due tabte sin B.S.A. i starten og kom bagefter i begyndelsen.

placeringer i ekspertklassen. Der var selvfølgelig også andre kørere i dette løb — og der blev kørt fint af dem også. Selv om man en halv snes omgange henne i løbet kunne konstatere, at førerfeltet havde lagt de øvrige $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ omgange bagefter sig, så er det alligevel ikke ret meget på en så kort bane. Navnlige var man imponeret over, så fint de små 250 ccm »Jawa«-maskiner kunne følge med.

En halv snes omgange henne i løbet — også i det første sving efter tribunelangsiden — tørnede Ejner Andersen, »Velocette« ind i veteranen N. V. Jensen, ligeledes »Velocette«. Ejner Andersen havde tilsyneladende glemt, at det ikke var jordbaneløb, han kørte, han kom lidt for hurtigt ind til svinget og torpederede N. V. Jensen, der netop havde lagt sig ind i det. Jensen slog med sin maskine en kolbøtte over halmbarrieren og både mand og maskine endte i haven, Andersen selv fik en trimletur med sin maskine, men var dog i stand til at fortsætte efter ca. 1 minuts forløb. Om denne hændelse kunne have betydet noget — rent velocettemæssigt — på vinderlisten, er svært at sige. Omtrent midtvejs i løbet måtte Kamuk gøre stop et minut

for at reparere — sådan et minut er svært at indhente.

Efter løbet overrakte politimester Vagn Bro enorme laurbærkranse og klubbens formand og unionens præsident, fabrikant N. K. Pedersen og formanden for Sjællands Motorunion, faktor Poul Rasmussen, blomster til sejrherrene, som derefter stærkt hyldet kørte en æresrunde.

Hærens walkie-talkies havde fungeret udmærket under hele løbet — og redaktør Kaj Otting ligeledes; sidstnævnte som en på en gang fængslende og formanende speaker.

Hvad de sagde efter løbet:

Ib Junggaard:

Der var stor glæde over dagens forløb hos arrangørerne, der gennem to måneder har gjort en stor indsats for at alt skulle klappe fint. Ib Junggaard, sagde bagefter:

— Vi var naturligvis nervøse for, at der skulle vise sig en eller anden brist i arrangementet, men alt gik efter beregning. Vi er byens politimester og de andre autoriteter stor tak skyldig, og vi siger også tak til militæret, uden hvis assistance det ikke havde været os muligt at klare skærene.

— Vi håber løbet skal gentages. Jeg

er blot tilbøjelig til at mene, at det skal ligge tidligere på sæsonen — ikke mindst fordi det er forkert at lægge det i en sommerferiemåned. Jeg ville tro, at det lå bedst i slutningen af maj. Jeg håber, at det med støtte fra autoriteterne vil lykkes for os at gøre dette ringvejsløb til en årlig tilbagevendende begivenhed i dansk motorsport — et dansk grand prix, der kan samle de bedste ryttere fra udlandet og give vore hjemlige motorfolk en chance for at vise deres styrke i kamp med den internationale elite. Løbet i dag var kun en begyndelse, men jeg synes, vi har lov til at sige, at det var en god begyndelse.

Politim. Vagn Bro:

— Det synes jeg også tilføjer politimester *Vagn Bro*, der også var glad over, at alt klappede så fint. Jeg vil personlig gå ind for, at der igen næste år bliver givet tilladelse til at køre dette løb, der samler hele landets interesse om vor smukke og fremskridtsvenlige by.

Ansaret var også mit. Jeg var imidlertid på forhånd overbevist om, at vi nok skulle formå at klare sagerne, og min tiltro såvel til arrangørerne, som til mine egne folk, er jo heller ikke blevet skuffet.

Jeg tror ikke, der har været en eneste ubehagelig episode hverken før, under eller efter løbene, og i betragtning af, at det er første gang, vi laver et sådant arrangement, synes jeg, det er ganske pænt klaret. Fra politiets side skal der ikke være noget i vejen, hvis man ønsker dette grand prix gentaget, og da både ekspertudvalget og

kørerne var tilfredse med banen, giver den side af sagen også sig selv.

Leif Samsing:

— Banen er all right, sagde den norske vinder af ekspert-klassen, Leif Samsing, og det har moret os nordmænd at være med her i dag. Jeg synes bare, at løbet er for langt — ikke for rytternes skyld, men for maskinernes. Der er ingen maskiner, hvis bremses kan holde til 35 omgange med så bratte sving som på denne bane. Jeg kørte faktisk kun de fire-fem første runder for fuldt knald. — Senere var jeg nødt til at holde igen for at skåne materiellet. Efter min mening kan der på denne bane skabes et løb af international interesse, men distancen skal sættes ned til højst 25 omgange — så skal De få et race at se!

Nu som før kendetegner navnet BOSCH det bedste, der fremstilles indenfor autoelektrisk tilbehør og dieseludstyr.

Fabrikerne producerer og eksporterer fortsat og kun importvanskelighederne begrænser i øjeblikket leveringen af det eftertragtede

Bosch

AUTOTILBEHØR OG DIESELUDSTYR

— Kvaliteten stadig uovertruffen —

Enerepræsentant for Danmark:



JACOTVEJ 155 • KØBENHAVN N • TELEF. CENTRAL 7716



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

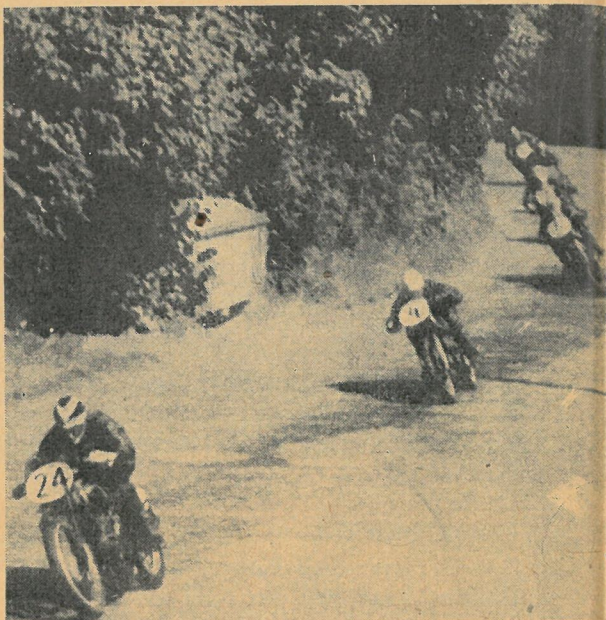
Tlf. uforandret: Central 14.361

Over 100.000 til schweizisk grand prix

**Overbevisende A.J.S.-sejr
i senior-løbet**

**Ren kontinental deltagelse
i de to små klasser**

Sjældent har man oplevet et så strålende og gigantisk race som i Schweiz' grand prix i 350 ccm. Her ses vinderen Freddie Fritz (Velocette) skarpt forfulgt af Les Graham (A.J.S.), R. Armstrong (A.J.S.), W. Doran (A.J.S.), Artie Bell (Norton) og Tommy Wood (Velocette).



Ligesom det hollandske grand prix en uge senere, havde det schweiziske grand prix over 100.000 tilskuere den 1. week-end i juli måned på Bremgarten-banen ved Bern.

I senior-klassen viste A.J.S.-twin, kørt af Les Graham, at den var de kontinentale maskiner langt overlegen. Grahams gennemsnitsfart for det 1½ time lange løb blev godt 141.5 km/t. med den hurtigste omgang på 145 km/t.

I 350 ccm-klassen var der kun en ikke-britisk maskine, og kontinentale ryttere på britiske maskiner blev snart distanceret, så også her oplevede man den åndeløse duel mellem Velocette og A.J.S. som man i den seneste tid er blevet så vant til overalt, hvor de store motorlande vejs-race køres.

Til gengæld var der ingen engelske cykler med i 250- og 125 ccm-klasserne. Måske var det meget godt, for det var rent forbavsende, hvad de kontinentale motorcykle-konstruktører havde formået at lokke ud af dem af fart og udholdenhed.

250 ccm-klassen.

Størstedelen af de deltagende 20 maskiner i denne klasse var italienske, »Morini«, »M.V.« og »Mondial«, tre hollandske »Eysinks«, to spanske »Montesas«, to ungarere og en australier på »Puch«.

Det er en kendt sag, at navnlig italienerne er skrappe til at trimme de små maskiner, og det blev da også en overbevisende italiensk sejr.

Nr. 1 blev N. Pagani på »Mondial«, der kørte de 7 omgange a ca. 7 km på 53 min. 12.4 sek., svarende til en fart af 71.373 miles eller små 115 km i timen. Vi bringer her resultatlisten med angivelsen i miles — vær venlig selv at omregne miles til km (1 miles = 1.609 km).

	M.	S.	m./t.
1. N. Pagani (Mondial)	53	12.4	71.373
2. R. Magi (Morini) ...	55	6.1	68.922
3. Cavaciuti (Mondial)	56	29.4	67.225
4. C. Ubiali (M.V.)	56	30.4	67.205
5. U. Masetti (Morini)	56	31	67.193
6. E. Bertoni (M.V.)	56	31.2	67.189

350 ccm-klassen.

Den eneste ikke-engelske maskine her var den 2-cyl. »Guzzi«, som Lorenzetti skulle have kørt, men han var endnu ikke så restitueret efter sit sidste styrt, at han kunne køre. Det blev i stedet Bruno Bertacchini.

24 af 27 anmeldte startede. Der kørt 21 omgange. Man vil her af resultatlisten se, hvor fantastisk hård en

kamp det var. Fred Frith (Velocette) gentog sit nummer fra junior TT-racet på Man og tegnede sig for den hurtigste omgang med lige ved 87 miles eller præcis 139 km/t. Hans vindertid for alle 21 omgange var 1 time 7 min. 6 sek. eller 84.892 miles (136 km/t.)

Resultatlisten kom til at se således ud:

	T.	M.	S.	m./t.
1. F. Frith (Velocette)	1	7	6	84.892
2. R. L. Graham (A.J.S.)	1	7	9.9	84.829
3. W. Doran (A.J.S.)	1	7	10.1	84.804
4. R. Armstrong (A.J.S.)	1	7	28.2	84.423
5. T. L. Wood (A.J.S.)	1	7	36.8	84.247
6. A. Bell (Norton)	1	7	37	84.244
7. B. Bertacchini (Guzzi)	1	8	43.1	82.893
8. J. Lockett (Norton)	1	8	47.1	82.813
9. E. Thomas (Velocette)	1	9	7.8	82.399
10. H. Daniell (Norton)	1	9	10.6	82.344
11. B. Szalkay (Velocette)	1	10	10	81.182
12. K. Bills (Velocette)	1	10	11.8	81.146
13. L. Martin (Velocette)	1	10	17.2	81.043

250 ccm-klassen.

Hvad dette løb angår, da blev det et rent italiensk foretagende, i hvert fald hvad maskinerne angår. Bortset fra »Guzzi«erne sås kun en enkelt »Benelli«. Hurtigste omgang noteredes F. Anderson, »Guzzi«, for med en gennemsnitsfart af 84.41 miles svarende til omtrent 136 km/t., kun en $\frac{1}{2}$ km

langsommere end vindergennemsnitshastigheden for 350 ccm-klassen. Det tør jo siges at være fint. Vinder blev B. Guffo, »Guzzi« i 1 time og 7.2 sekunder for de 18 omgange svarende til en gennemsnitshastighed af 81.213 miles i timen — ca. 131 km/t. Resultaterne her blev:

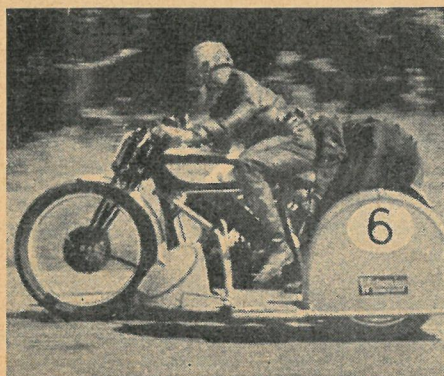
	T.	M.	S.	m./t.
1. B. Ruffo (Guzzi)	1	0	7.2	81.213
2. D. Ambrosini (Benelli)	1	0	46.8	80.463
3. F. Anderson (Guzzi)	1	0	56.3	80.165
4. C. Mastellari (Guzzi)	1	0	56.5	80.118
5. B. Musy (Guzzi)	1	1	25.8	79.481

Stort mandefald i 500 ccm-klassen.

500 ccm-klassen, der gik over 28 omgange havde 25 startende af 30 anmeldte ryttere. Ret hurtigt indtraf der et stort mandefald. Da Johnny Lockett nåede til Tenni's-svinget, fandt han det overstrøet med røde motorcykler — åbenbart var Bandirola (»Giler«) kørt ind i et par andre væltede »Giler«er.

Hurtigste omgang tegnede E. J. Friend sig for ved med sin »A.J.S.« at køre omgangen med en gennemsnitsfart af 90 miles — eller 145 km/t.

Vinder blev Les Graham, »A.J.S.«, der fik noteret tiden 1 time, 26 min. 14.9 sek., godt 88 miles eller 141.5 km/t. Placeringen i mål blev:



E. S. Oliver (Norton) vandt sidevognsløbet overlegent trods stop for benzinpåfyldning.

1. L. Graham (A.J.S.) 1.26.14,9 — 88.06 m./t. 2. A. Artesiani (Gilera) 1.27.36,8

— 86.68 m./t. 3. H. Daniell (Norton) 1.27.46,9 — 86.42 m./t. 4. N. Pagani (Gilera) 1.28.29,9 — 85.82 m./t.

Les Grahams tid for hele løbet ligger kun $\frac{1}{2}$ km dårligere end Jimmie Guthries rekord fra 1936.

Sidevognsløbet.

I et meget spændende sidevognsløb over 16 omgange, som måske henrev tilskuerne allermest, blev E. S. Oliver vinder i tiden 58 min. og 57 sek., svarende til en gennemsnitshastighed af 73.747 miles eller ca. 118 km/t. Han noteredes også for hurtigste omgang med 121 km/t.

	T.	M.	S.	m./t.
1. E. S. Oliver (Norton)	58	57.0		73.747
2. E. Frigerio (Gilera)	59	40.6		72.726
3. H. Haldemann (Norton)	59	41.0		72.718
4. J. Keller (Gilera)	1	1	11.5	70.926
5. A. Milana (Gilera)	1	1	57.7	70.044
6. R. Benz (B.M.W.)	1	1	58.7	70.025
7. F. Mühlemann (Norton)	1	2	11.5	69.785
8. H. Taveri (Norton)	1	2	24.0	69.552

Mere end fordoblet bil-import fra Italien i år

På den nyligt afsluttede dansk-italienske handelsaftale er der afsat et beløb på 4 mill. kr. til import af biler og chassis'er.

Efter hvad Erhvervenes Oplysningsråd erfarer, vil dette betyde godt og vel en fordobling af sidste års import.

I 1948 kom der 11 person- og 192 varevogne til landet, men i 1949 ventes der en import af ca. 100 person- og 350 varebiler på det afsatte kontingent.

Stadig stigende folkevognsproduktion

I juni viste produktionen af folkevogne yderligere en stigning på 400

vogne, hvilket bragte månedsproduktionen op på 3810 vogne — samtidig forøgedes eksporten. I juni eksporteredes 976 biler mod 808 i maj. De fleste gik til Schweiz.

En oversigt over totalomsætning af motorbenzin

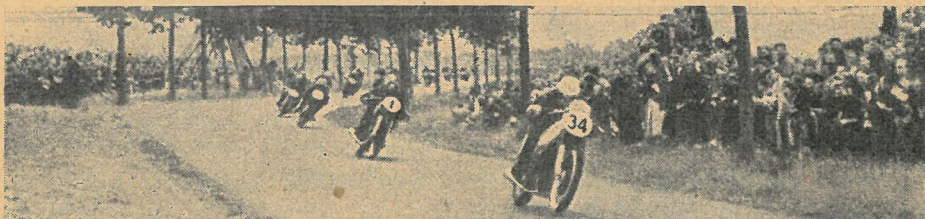
Året 1948	419.831 m ³
1949:	
Januar	36.002 »
Februar	31.116 »
Marts	37.516 »
April	40.331 »
Maj	40.365 »
1/6—10/6	14.278 »
11/6—20/6	12.464 »
21/6—30/6	15.180 »
Juni 1948	36.281 »

Grundet de mange og udførlige TT-referater med omfattende billedreportager blev der desværre ikke denne gang plads til afslutningen på turbeskrivelsen fra Norge. Den kommer næste gang tillige med en skildring. »Motor og Sport« har modtaget fra et med-

lem på Lolland af den tidligere omtalte turistfærd til Vlaarding i Holland.

Der er det gode ved disse rejseskilddringer, at de udmærket kan gemmes og tages frem til senere anvendelse!

Red.



Graham, A.J.S., skarpt forfulgt af A. J. Bell, Norton, og Umberto Masetti, Gilera.

Det hollandske TT-løb bød på spændende engelsk-italiensk duel i 500 ccm klassen

Meget fine tider — over 100.000 tilskuere.

1949's tredje klassiske landevejs-race blev vundet af en firecylindret motorcykle, *Gilera*, kørt af italieneren *Nello Pagani*, som også vandt 125 ccm-klassen i dette hollandske grand prix, nemlig på en *Mondial*.

Engländeren *F. L. Frith*, *Velocette*, vandt 350 ccm-klassen og dermed denne klasses verdensmesterskab: med tre sejre i træk (T.T., Schweiz' og Hollands grand prix og med den bedste omgang af alle i de to førstnævnte, vil det være helt usandsynligt, at nogen anden rytter vil kunne slå hans 32 points.

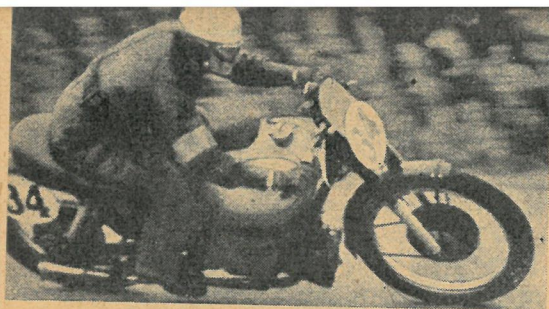
Velocette kørte sig også til en anden-placering i 350 ccm-klassen, nemlig ved *A. R. Foster*, der egentlig havde taget føringen over sidste omgang, men som blev forbigået på det allersidste hjørne af sin mærke-kammerat, *Frith*.

For *Pagani* blev sejren i 125 ccm-klassen blot en endnu mere overlegen og overbevisende sejr, end i det schweiziske grand prix ugen i forvejen.

Sv. Aa. Sørensens uheld.

Da løbet gik, var det overskyet med en let brise og truende regnskyer, der dog holdt tæt, så vejret nærmest karakteriseres som ideelt til formålet. Som sædvanligt var der mødt over 100.000 tilskuere, som havde taget opstilling omkring den 16—17 km lange landevejsbane ved Drenthe syd for Assen. Hollænderne regner deres grand-prix for en ligefrem national begivenhed. Blandt de 40, der var anmeldt til start i 350 ccm-klassen var ryttere fra både Holland, England og Danmark, samt fra Australien og to fra New Zealand.

Desværre var Sv. Aa. Sørensen forhindret i at møde op til start. Han havde under træningen været så uheldig at styrte, fordi han kom ud i grønsværen med sin maskine — og derfra videre på hovedet i grøften med en anseelig fart. Man troede egentlig, han var kommet godt fra styrtet, for han rejste sig straks og blev stående for at se på træningen. Da han kom til ryttergården lod han sig dog overtale



Et fint billede af R. L. Graham, A.J.S. twin under opløbskampen.

til at tage til undersøgelse på sygehuset. Et røntgenbillede her viste, at han havde slået en lille flis af en hvirvel, så han måtte i gips; men han var sat ud af spillet de første måneder.

Denne klasse måtte ligeledes savne E. Lorenzetti på den 120 graders to-cylindrede Guzzi — han var ikke så helt restitueret efter sit fald i Schweiz, at han havde kræfter til både denne og til 500 ccm-klassen.

350 ccm-klassen.

350 ccm-klassen kørte 15 omgange (ca. 248 km). *Graham* kørte 1. omgang (med stående start) med en fart af godt 133.5 km i timen. Der var tryk på feltet lige fra starten, de første 6 ryttere lå i en klump og søgte hver især at bryde ud. I 4. omgang strøg *Foster* ind med en omgangstid på 7 min., 9 sek. (hvilket var 12 sek. hurtigere end *Frith's* hurtigste omgang sidste år). Hans gennemsnitsfart for de første 5 omgange var 137 km i timen. *Frith* var kun $\frac{4}{10}$ sekund bagefter og *Doran* kun $\frac{7}{10}$ sek bagefter ham igen. New Zealænderen *Rod Coleman* røg ud af banen i et sving (uden dog at komme noget til), et par omgange senere styrtede *Doran* i Laaghalerveen-svinget; han slap med en brækket fodhvil. *Foster* og *Frith* var nu kommet fri af det øvrige felt og kunne tage den lidt mere med ro — kørte støt og godt lige til allersidste omgang, da de optog en privat duel. I mellemtiden var *Graham* gået ud grundet karbureringsfejl og

Fry løb tør for benzin (hans *Velocette's* standard tt-tank var ikke rummelig nok til at køre de 248 km tilende uden påfyldning). Så indløb der meddelelse om, at det var lykkedes *Foster* på sidste omgang at tage føringen fra *Frith* ... men da de side om side gik ind i det sidste sving, gled *Frith* indenom og nåede i mål et par meter foran *Foster*.

Placeringen blev: nr. 1 *F. L. Frith*, *Velocette*, ca. 138 km/t., nr. 2 *A. R. Foster*, *Velocette*, 137 km/t., nr. 3 *J. Lockett*, *Norton*, ca. 136 km/t. *E. J. Friend*, A.J.S., tegnede sig for den hurtigste omgang med godt 141.5 km/t.

125 ccm-klassen.

125 ccm-klassen kørte 7 omgange (knap 116 km/t). Der var 25 startende, men de tre anmeldte »Puch« mødte ikke. Derefter var der kun hollandske og italienske ryttere suppleret med to spaniere på to-takts *Montesas*. Sidste års vinder, *W. Renooy* på *Eysink-Villiers*, førte fra starten, men styrtede 2 km fremme i et hårnålesving. Efter den 1. omgang lå *E. Soprani* og *Nello Pagani* på deres meget hurtige dobbelt-cams-haftede modeller som nr. 1 og 2 med *U. Masetti* (kædedrevet, enkelt-cams-haftet *Morini*) på 3. pladsen. *O. Clemencich* (*Mondial*) gik nu frem fra 4. pladsen, og da *Soprani* gik ud, lagde *Pagani* og han sig i næste omgang i spidsen 10 sek. foran det øvrige felt.

Ved 6. omgang havde *Pagani* ædt sig 45 sekunder frem foran *Clemencich* som lå 10 sek. foran *C. Ubiali* (M.V.). Ved indgangen til sidste omgang var rytternes antal mindsket til 18 — og de 12 første ændrede ikke position før mål.

Resultaterne blev altså: nr. 1 *N. Pagani*, *Mondial*, ca. 110.5 km/t., nr. 2 *O. Clemencich*, *Mondial*, ca. 109 km/t., nr. 3 *C. Ubiali*, M.V., ca. 110.2 km/t.

N. Pagani blev noteret for hurtigste omgang med en fart af godt 113 km/t.

En engelsk-italiensk jættedyst:

4 cyl. »Gilera« contra 2 cyl. »A.J.S.«

Megen spænding herskede blandt de over 100.000 tilskuere, da rytterne i 500 ccm-klassen mødte til start. De to 4-cyl. Gilera havde gået fint under træningen og de blev kørt af *Artisiani* og *Pagani*; *Graham* og *Doran* kørte 2-cyl. A.J.S.'er, *Lorenzetti* havde sparet sig selv for at kunne køre en *Guzzi* 2-cyl., samme mærke kørtes af *Bob Foster*, der i anledning af sin overgang til italienerne fik øgenavnet *Fosterini*.

De to Gilera var straks i starten borte som raketter, halvvejs banen igennem — men *Les Graham*, A.J.S., fik tryllet sin maskine forbi dem og kørte omgangen igennem på 6 min., 9 sek., svarende til en gennemsnitsfart af ca. 145 km i timen — vel nok den hurtigste omgang, der nogensinde er præsteret med standardbenzin fra stående start. Og de to italienere var tæt i hælene på ham. Hele løbet blev en spændende duel mellem disse tre, eller rettere: mellem *Graham* og *Pagani*. Skulle det blive en gentagelse af 1939, da den 4-cyl. kompressorforsynede Gi-

lera viste sig at være den hurtigste landevejsracer i verden? Snart var *Pagani* i spidsen og de lå støt og holdt en gennemsnitsfart af over 145 km i timen. Det blev til det sidste en fantastisk spændende duel, en gigantisk jættedyst mellem to fine ryttere på to veltrimmede maskiner. I det sidste sving er *Pagani* 20 meter foran, vildt jagtet af *Graham* — men nå ham kan han ikke. Han må være tilfreds med en hæderværdig 2. plads.

Paganis sidste omgang viste sig at være løbets hurtigste og kun 5 sek. under *K. Galls* rekord for samme bane, sat i 1937 med en supercharged B.M.W. — men med en benzol-blanding! Farten var ca. 151.3 km i timen.

Resultaterne blev: Nr. 1 *N. Pagani*, Gilera, ca. 147.3 km/t., nr. 2 *R. L. Graham*, A.J.S., ca. 147.28 km/t og nr. 3 *A. Artisiani*, Gilera, 146 km/t.

Et tungt lod faldt på *Bill Doran*, A.J.S. Han lå på 4. pladsen i sidste omgang, da en knækket kæde tvang ham til at udgå. Nu kom derefter tre Norton'er op på 4., 5. og 6. pladsen kørt af henholdsvis *Bell*, *Lockett* og *Daniell*.

Frederiksborg gentog sin scramble-sukces

Vældig publikumtilstrømning — men næsten for mange ryttere.

Det gik faktisk præcis, som vi havde forudset det i vor anmeldelse her i *Motor og Sport* af premieren på scramble-løbene i Vinderød: Det var en form for motorløb, der faldt i publikums smag. Med velberåd hu havde Frederiksborg Amts Motoklub derfor udvidet tilskuerpladserne — og tilstrømningen til løbene den 17. juli var da heller ikke mindre end til premieren — tværtimod.

Klubben havde strammet sig vældig, op for at overgå premierens rytterskare, og ikke færre end et halvt hundrede ryttere mødte til start, heriblandt både så fortræffelige ryttere som *Sven Edvin Nilsson*, *Kristiansstad*, og *Åke Persson*, *Hälsingborg*, — samt en ret stor skare danske ryttere, som skulle prøve kræfter på en scramble-bane for første gang. Det er rigtigt at give så mange som mu-

ligt lejlighed til at forsøge sig — og fremfor noget andet løb er scramble vel et spørgsmål om træning og konstitution — men her var der faktisk næsten alt for overvældende mange kørere på een gang. Det er godt med et udenlandsk islæt, så de bedste danske ryttere har konkurrenter, de kan måle sig med og sammenligne deres egen dygtighed og kunnen med — og det er også uundgåeligt nødvendigt at give de mange interesserede kørere en chance for at afprøve de gryende evner ... men kunne man ikke rationere lidt på den sidste kategori, selvom vi sandt for dyden ikke er tilhænger af nogen form for rationering?

Der må utvivlsomt kunne findes en udvej, der kan tilfredsstille både kørere og arrangører — og også publikum. Men glædeligt er det, at interessen for

scramble-løbene er tilstede både hos ryttere og hos publikum. Det er det, der betinger den store succes. Når scramble-løbene er groet rigtigt fast i publikums bevidsthed, og F.A.M. har fået samlet tilstrækkeligt mange penge sammen til det, vil man forhåbentlig også søge at skaffe en fin engelsk kører som BSA-køreren Rist herover og lade os se ham i et handicap. Der vil være noget for vore egne kørere at lære (han kan ligefrem svæve hen over en scramble-bane som en engel, der går gennem stuen); og alligevel vil vore bedste danske ryttere som Poul Kalør, Ejvind Hansen etc. nok kunne give ham noget at bestille.

Støvet omkring den store bakke var en ikke ringe gene, men denne vil ikke være tilstede mere. Arrangørerne har nu høstet den erfaring, at det ikke er tilstrækkeligt at gennemvande de sydlige sving; måske havde man håbet på en tordenskyll midt på dagen — de faldt ellers trindt omkring, men desværre ikke på banen inden løbet.

De forskellige løb.

Det var ellers helt igennem fine løb, spændende og gode sportslige momenter — og publikum var tydeligt tilfreds med det, man blev budt på. Desværre indtraf der et lille uheld, der satte Poul Kalør ud af spillet i 14. start, senior solos slutheat over 8 omgange. I svinget på toppen af bakken væltede han i 5. omgang. Det så grimt ud i støvskyen, for det så ud som om et par af de efterfølgende kørte over rytteren eller maskinen — men heldigvis klarede alle frisa, bortset altså fra Kalør, som måtte udgå.

I *junior solo* placerede sig til slutheatet Ejvind Nielsen med tiden 3,25,7 for de 3 omgange, Carl Aage Egelund 3,29,6, Kaj Larsen 3,30, Oluf Gyiring 3,29,7, Alfred Hansen 3,19, og Jørges Bagger 3,18,4. I slutheatet over de 5 omgange placerede rytterne sig således: nr. 1 Jørges Bagger 5,19,6, nr. 2 Alfred Hansen 5,21, nr. 3 Ejvind Nielsen 5,29,2, nr. 4 Carl Aage Egelund 5,40,5 og nr. 6 Oluf Gyiring Nielsen 6,06.

I *senior solo A. og B.* skulle man mel-

lem de ialt 16 ryttere finde de 4 fra hvert heat à 5 omgange, der havde bedst sammenlagt tid. I A. blev Sven Edvin Nilsson først nr. 1 i tiden 4,54,8 og derefter nr. 2 i 4,56,4, og Poul Kalør først nr. 2 i 5,0,6 og derefter nr. 1 i 4,56,4, og i B. blev Ejvind Hansen begge gange nr. 1 i henholdsvis 5,15,4 og 5,04,4. I 1. afdeling havde Ejvind Hansen en hidsig duel med Åke Persson, der endte med at få maskinskade og måtte udgå, og i 2. afdeling lagde Ejvind Hansen sig straks i spidsen. Da der manglede 1½ omgang, øgede han yderligere forspringet.

I *slutheatet* mødtes derefter (med den sammenlagte tid for de i indledende afd. i parentes — og nævnt med tiderne for de 8 omgange i den rækkefølge, de placerede sig i): nr. 1 Ejvind Hansen (10,19,8) 7,54,8, nr. 2 Sv. Edvin Nilsson (9,41,4) 8,01,2, nr. 3 Vitus Kolvang (10,29,5) 8,14,2, nr. 4 Svend Schmidt (11,03) 8,18,5, nr. 5 Kiehn Berthelsen (10,36,1) 8,25, nr. 6 Axel Jensen (10,36,7) 8,28,4. Poul Kalør, der ellers havde den næstfineste sammenlagte tid (10,02,4) fra de to indledende heats, måtte udgå. Ejvind Hansen kørte også her meget fint, og alle de 8 omgange blev en duel mellem ham og Nilsson. Svenskeren var ligesom lidt hurtigere til at komme ind i svingene og kunne her nå op til danskeren, men på langsiderne havde Ejvind Hansen så meget krudt i håndtaget, at han hver gang gik nogle længder i spidsen. I næstsidste sving kom svenskeren ind i inderkredsen og blev sinket så meget, at han var uden chance for en 1. plads.

I sidevognsløbene blev placeringerne:

Senior sidevogn indtil 550 ccm: nr. 1 Egon Walther (3,21 og 3,19,9) 6,41,2 i sammenlagt tid, nr. 2 Hans Jacobsen (3,27,1 og 3,28,8) 6,54,9, og nr. 3 Erik Greve, der startede i stedet for Kresten Krestensen (3,41,4 og 3,28,7) 7,09,2.

I *senior sidevogne over 500 ccm*, ligeledes over 3 omgange, var det 3 stærke

Vincent HRD, der skulle stille op mod Helmer Albrechtsens BMW. I 1. afdeling måtte dog både Svend Jensen og Thorkild Sørensen udgå. Carlo Sejer Jensen vandt denne afdeling i 3,17,1 foran Albrechtsen, der brugte 3,20. I 2. afdeling oplevede man en drabelig duel mellem de to, der skiftedes til at have føringen. I sidste sving gik Sejer Jensen i stå og mistede $\frac{1}{4}$ omgang. Den kunne han ikke indhente. Han fik noteret tiden 3,21,3, mens Albrechtsen brugte 3,09,7. Sidstnævnte blev sejrherre med sammenlagt tid 6,29,7 med Sejer Jensens 6,38,3. Svend Jensen gennemførte i 3,32,4 for de 3 omgange.

Junior sidevogn, 3 omg., bragte en sejr for Nimbus, idet Erik Johansen i

begge afdelinger blev nr. 1 i henholdsvis 3,46,6 og 3,54,4, og Herluf Christiansen blev begge gange nr. 2 i hhv. 3,34,9 og 3,34.

I *senior sidevogns handicap* startede følgende (med metertillæg i parantes): Carlo Sejer Jensen (140), Thorkild Sørensen (125), Helmer Albrechtsen (175), Erik Greve (0), Egon Walther (100), Hans Jacobsen (0) og Preben Breinholt Schou (10). Her fik Carlo Sejer Jensen revanche. Han blev nr. 1 i tiden 5,35,2 for de 5 omgange med Albrechtsen som nr. 2 i 5,45,4 og Hans Jacobsen (Triumph) 5,47,4.

Løbets officials overrakte efter løbene vinderne blomsterbuketter, hvorefter der kørtes en samlet æresrunde.

Fine motorcykleløb og spændende automobillob-premiere på Fangel motorbane

Motorklubben Vestfyn havde megen fornøjelse af sit motorløb den 10. juli. Det var ganske vist ikke helt så mange mennesker som de nærmest foregående løbedage — stranden og dyrskuet trak — men der var mange udmærkede løb og fine præstationer. Dette første fynske baneløb mellem store væddeløbsvogne blev en publikumsbegivenhed, fuldt på højde med det fremmødte publikums forventninger.

De store køretøjers forrygende kamp vil utvivlsomt blive det krydderi, fynsk motorsport efterhånden har savnet temmelig længe. Midt i spændingen udskilte sig iøvrigt en glædelig overraskelse af format. Den unge odenseaner (medlem af S.M.O.) Sv. E. Kronsbjerg, besejrede overlegent både Robert Nellesmann og fynsmesteren Holst Sørensen. Som manden bag rattet er Kronsbjerg jun. nu i Fangel allerede godt på vej mod samme position som f. eks. Orla Knudsen har nået her på to hjul. Hans lave, hårdt nedspændte hjemmebyggede vogn pas-

ser banen som hånd til handske. Iøvrigt fik Holst Sørensen sin ønskede *revanche over Nellesmann*, og i de to små vognklasser brillerede mekaniker Arne Jørgensen (Morris 8), der vandt pokalen udsat af Autocentrum, og B. Linde-mann, som sejrede flot over Poul Østergaard (Plymouth).

I *Motorcyklernes Specialklasse* vandt Sv. A. Rasmussen overraskende over Uno Jensen, København; iøvrigt var kørerne i denne klasse ualmindeligt godt matchet, de var meget jævnbyrdige, og der var knivskarp konkurrence. Dette viste sig også at være tilfældet i standardklasse A.; her blev kørt stærkt, og man glædede sig igen over Ejvind Hansens stedse sikrere og flotte kørsel, men også de øvrige deltagere i dette heat må man rose, der blev kørt til uden hensyn til risikoen. Der skete et par slemme styrt, i første Standard A. start styrtede Knud Nielsen, Århus, efter kollision med en anden kører og måtte udgå for resten af dagen. I standard B.

start styrtede *Svend Schmidt*, *Kerteminde*, han havde vrøvl med gearkassen og gik ind i svinget i 4. gear, men dette var dog for hurtigt og så skete styrtet, dog gik det godt, men *Svend* var færdig for resten af dagen.

Derudover kan nævnes, at en af standard B. Køerne, en iøvrigt flink og velldt kører, viste en mindre pæn sportsmand-optræden, som vakte forståelig forbløffelse på dommertribunen, med en lovlig frimodig telefonisk forespørgsel — simpelthen vedrørende præmieringens rækkevidde og værdi. Dagens fineste præstation (motorcykler) ydede vel nok *Uno Jensen*, København, som vandt 18. start efter at være startet med et metertillæg på 290 m.

Automobilløbene var ubetinget eftermiddagens clou, og selv om der i dagens program ikke var sidevognskørere på Fangel banen, var bilerne rigelig erstatning herfor. Efter sagkundskabens udsagn kørte bilerne med en gennemsnitshastighed på 65 i timen, hvilket vil svare til en hastighed på omkring 100 km på langsiderne. Iøvrigt udtalte seniorkørerne, at Fangel banen er særlig god og anvendelig til automobiløb.

Dagens resultater.

Standard A: Ejvind Hansen, Ejlstруп, 4,20,2, Robert Nellemann, Randers, 4,23,2, Vitus Kelvang, Kolding, 4,24,2, Niels E. Nielsen, Bogense, 4,40,2.

Standard B: Robert Rasmussen, Sønderød, 4,29,3, Aage Iversen, Sønderborg, 4,29,7, Hæggmann, Odense, 4,39,1.

Special: Sv. Aage Rasmussen, Odense, 4,05,6, Uno Jensen, København, 4,06,3, C. O. Jensen, Ejby, 4,08,4.

Juniorer: Asger L. Kristensen, Langskov, 2,15, Niels Mikkelsen, Ferritslev, 2,21,2, Sv. Nielsen, Svendborg, 2,22,3.

Store vogne: Sv. Ejler Kronsberg, Odense, 4,55,2, K. Holst Sørensen, Odense, 4,58,2, Nellemann 5,03,9.

Mindre vogne A: Arne Jørgensen,



D.M.U.s præsident, fabrikant N. K. Pedersen, åbner motorbanen i Næstved.

Odense, 5,54,5, J. Kaltoft, Odense, 6,07,3, Lisbjerg Jørgensen, Odense, 6,12,9.

Mindre vogne B: Brynjulf Lindemann, Odense, 5,15,7, Poul Østergaard, Odense, 5,27,6, C. Førgaard, Odense, 5,39,2.

Auto-handicap I: Holst Sørensen (410 meter) 2,50,5, Brynjulf Lindemann (310) 2,51,2.

Auto-handicap II: Førgaard (30) 2,48, Poul Østergaard (240) 2,53, Nellemann (380) 2,53,3.

Auto-handicap III: Kronsberg (420) 2,49,8, Kaltoft (0) 3,01,9, Arne Jørgensen (30) 3,02,7.

Auto-sluthandicap: Holst Sørensen (40), Kronsberg (110), Østergaard (0). Kronsberg var i truende optræk mod vinderen ved målet.

Sluthandicap - motorcykler: Jørgen Nielsen, København (140) 2,09,8, Ejvind Hansen, Ejlstруп (140) 2,14,9, C. O. Jensen (220) 2,16,5.

Ca. 10.000 til motorløb i Næstved

i udfordringsmatchen slog Erhard Fisker

den nye storrytter Kiehn Berthelsen og fik dagens bedste tid.

I overværelse af op mod 10.000 tilskuere indviedes d. 10. juli eftermiddag Næstved stadion som motorbane. Et lokalt blad kaldte det for Nordeuropas smukkeste beliggende motorbane.

En time før løbene skulle begynde var der livlig tilstrømning navnlig af motorcyklister udenbys fra — helt fra Nordsjælland og Falster — men også biler. Parkeringsvagterne anslog tallet til ca. 1000 motorcykler og 6—700 biler. Men også et stort kontingent næstvedere havde indfundet sig.

Kl. 15 indledede speakeren, bestyrelsesmedlem i den arrangerende klub, installatør *Fjordside*, begivenheden ved at motivere et leve for Næstved by, og derefter foretog præsidenten for Danmarks Motorunion, fabrikant *N. K. Pedersen*, København, den egentlige åbning af motorbanen.

Derefter afvikledes let og hurtigt de 19 starter med ialt 20 deltagende ryttere. Med størst interesse var imødeset matcherne mellem Ringstedkøreren *Kiehn Berthelsen* og *Erhard Fisker*, København, men sidstnævnte dominerede ganske og satte dagens bedste tid: 1.24.9 i udfordringsmatchen, der blev arrangementets mest spændende begivenhed. Fisker førte i starten med godt en maskinlængde, men blev i 3. omgang overhalet af Berthelsen, der dog atter blev passeret, og med få sekunders mellemrum rasede de to ryttere over målet. Berthelsens tid var 1.25.4.

Begge mødtes iøvrigt desuden i ekspertmatchen, men her formaaede Kiehn ikke at gøre sig gældende, dels fordi han fik dårlige starter, og dels fordi han havde vrøvl med sin maskine.

Foruden Fisker gjorde Leif Hirsborg sig fordelagtigt bemærket, bl. a. ved at vinde senior standard løbet med

højst mulige pointstal. Han var suveræn i sin klasse.

Resultaterne var iøvrigt: Banerekordforsøg for specialmaskiner: Peter Andersen, Næstved, 1.29.2. Standard: Leif Hirsborg 1.28.4. Ekspertløb 1. heat: Fisker 1.26.6, Svend Jensen, Odense, 1.27.2, Jørgen Petersen 1.27.4. Fiskers Tid var iøvrigt 1.27.6 og ringere end Jørgen Petersen, der fik noteret 1.27.5 efter en meget spændende opløbskamp. Nr. 3 blev Kiehn Berthelsen i 1.28.5. Sidste heat vandtes af Fisker i tiden 1.27.1 foran Svend Jensen i 1.28.5. Jørgen Petersen fik 1.29.6. Slutresultatet blev: Nr. 1 Fisker med 8 p., nr. 2 Jørgen Petersen 5 p. og Svend Jensen 4 p. Senior standard vandtes af Leif Hirsborg med 9 p. med Kurt Henriksen som nr. 2 med 5 p. og nr. 3 Norton Hansen med 3 p.

Specialløb 1. heat: Nr. 1 *Peter Nielsen* 1.33.4. Nr. 2 *P. Jacobsen*. 2. heat: nr. 1 *Vagn Petersen* 1.30. Nr. 2 *Peter Nielsen* 1.34.6. 3. heat bød på en spændende opløbskamp, hvor Peter Nielsen og Vagn Petersen begge kørte på 1.33.3. Junior standard vandtes af *Gunnar Nordahl*, der vandt begge afdelinger. Begynder standard vandtes af *Arne Hedahl* i begge afdelinger med Chr. Petersen som nr. 2 ligeledes i begge afdelinger. Blandet handicap for senior og jun. vandtes af *Holger Hansen* med 60 meters tillæg foran Hirsborg, der havde 105 meters tillæg. Det andet store handicap for ekspert og specials vandtes af *Peter Nielsen* med 15 m tillæg foran Jørgen Petersen med 105 m. Fisker styrtede og Svend Jensen udgik.

Ny rekord i Nordvestsjælland's motor klubs baneløb

Søndag den 3. juli afholdt N. V. M. motorløb på banen. Der var ca. 3000 tilskuere, og vi havde et meget fint vejr. Vi har nu fået bugt med det generende støv, idet vi har vandet med saltlage og olie, og dette har neutraliseret støvet i betydelig grad. Det eneste, vi nu mangler, er faktisk noget mere publikum, men det kommer forhåbentlig.

Af løbene skal fremhæves specialløbet, hvor der var nogle rasende dueller — især mellem Kiehn Berthelsen og den svenske kører Ingvar Andersson. Kiehn opnåede da også her at tegne sig for banens bedste tid for 4 omgange med stående start i tiden 1,36,2, $\frac{1}{10}$ sek. under Irving Irvings rekord den 12. juni. Kiehn Berthelsen er en absolut fin kører på jordbane, han er i topklasse.

Dagens resultater ser ud som følger:

Banerekord: Svend Jensen, Jap, 1,40.

Senior standard: nr. 1 Norton Hansen, Holbæk, 13 points, nr. 2 Kjeld Hansen (Matchless) 11 points.

Specialløb: nr. 1 Kiehn Berthelsen, Ringsted, rek. tid. 1,36,2, 17 points, nr. 2 Ingvar Andersson, Malmø, 15 points, nr. 3 Ejvind Petersen, 13 points.

Sidevognsløb: nr. 1 Hans Th. Jacobsen 13 points, nr. 2 Egon Walther 12 points, nr. 3 Leo Petersen, 8 points.

Junior standard: nr. 1 Talle Jensen, Jyderup, 12 points, nr. 2 Strandgaard Petersen, 12 points, nr. 3 Oluf Elsborg, 10 points.

Junior handicap: nr. 1 Oluf Elsborg (60 m) 1,55, nr. 2 Gerhard Jensen (80), 1,56,2, nr. 3 Strandgaard Petersen (120), 1,56,6.

Special handicap: nr. 1 Vang Petersen, nr. 2 Kiehn Berthelsen, nr. 3 Svend Jensen.

Senior standard handicap: nr. 1 Norton Hansen, nr. 2 Børge Christensen, nr. Kjeld Hansen.

Sidevogns handicap: nr. 1 Erik Greve, nr. 2 Egon Walther, nr. 3 Hans Th. Jacobsen.

Der bliver ikke noget løb d. 7. august!

J. M. S.'s sommerstævne i Snoghøj

Sommervejret stjal publikum

Jyllands Motor Sportsunions sommerstævne i Snoghøj søndag den 3. juli, arrangeret af Fredericia Motor Klub, fik et strålende forløb.

Det fine sommervejr stjal publikum fra det glimrende stævne, men skønt stønnende af varme holdt alle ud til det sidste.

Fredericia Motor Klubs ledelse, der havde arrangeret løbet, fortjener tak for det udmærkede arrangement, der i alle enkeltheder klappede; kun var det synd, at knapt 3000 tilskuere fik glæde af det store arbejde, der var gjort.

Formanden for J. M. S., install. Kaj O. Nielsen bød velkommen.

De meget spændende løb afvikledes

hurtigt og præcist. Der skete et par mindre alvorlige styrt, hvoraf det ene gik ud over *Børge Mørck*, Kolding, der under træningen havde vist glimrende kørsel og af hvem publikum ventede meget.

Vindere blev som følger:

Expert race: *Irving Irving*, København.

Sen. Special: *Niels Nielsen*, Bogen-se.

Standard sen.: *Knud Nielsen*, Århus.

Standard jun.: *Sv. Aa. Jespersen*, Kolding.

Sidev. H. R. D.: *Carlo Sejer Jensen*, Århus.

Sidevogne: *Hans Nielsen*, Haderslev.

6000 tilskuere til motorløbene i Løng

Blændende Kørsel af Peder Nielsen fra Korsør — og megen dramatik.

Korsør og Omegns Motorklub afholdt d. 26. juni denne sæsons 2. store motorløb på banen i Løng. Løbet, der åbnedes af æresdommeren, sognefoged P. Christiansen, Sorø, afvikledes i et fint tempo og til de ca. 6000 tilskueres fulde tilfredshed. Foruden de mange motorcykelløb startede den kendte midgetkører Kaj Hansen, der var engageret af K. O.M., i et banerekordforsøg.

Peder Nielsen, der kører J. A. P., havde dagens første start, hvor han forsøgte at slå svenskeren Ejner Perssons banerekord på 1,51,4, der blev sat sidste år. Det lykkedes dog ikke Peder Nielsen, der fik noteret tiden 1,55,0. Banerekorden, der således stadig indehaves af svenskeren, vil formentlig ikke kunne slås foreløbig.

Den næste start var Kaj Hansens rekordforsøg i sin midgetcar, og det forløb ikke uden dramatik. I 3. omgang kom Kaj Hansen forkert ind i svinget og væltede med den lille vogn. Køren kom dog intet til, og da Vognen atter var kommet på ret køl, startede han igen. Den gamle rekord på 2,03,3 blev slået knebent, og rekorden er nu på 2,02,2.

Senior standard, der kørt i 3 afdelinger, vandtes af Kurt Henriksen med 12 points. Der indtraf iøvrigt i 3. omgang et uheld, hvor Bøje Christensen i det øverste sving styrtede med sin maskine, men han slap fra styrtet uden at komme tilskade.

Knud Nielsen, Århus, sikrede sig J. M. S.' smukke vandrepokal i dagens hurtigste tid for standard (1,59). Tidligere indehavere af pokalen er Aksel Jensen, Ålborg og Holck Mogensen, Odense. Stævnet sluttede med spisning på Snoghøj badhotel, hvor præmierne uddeltes.

Kvist.

Special-løbet, der ligeledes kørt i 3 afdelinger, blev vundet af Peder Nielsen, der i det hele taget var i topform i går og kørte nogle fine løb.

Junior standard kørt i 2 afdelinger og vandtes af Gerhard Jensen med 9 points. Ogsaa i dette løb indtraf et alvorligt uheld, idet Regnar Jensen styrtede i et sving, hvorpå der udbrød brand i hans maskine. Regnar Jensen selv kom intet til.

Sidevogns-matchen vandtes overlegent af Helmer Albrechtsen på B.M.V. med 9 points, fulgt af Leo Petersen med 5 points.

Senior standard handicap blev vundet af Kurt Henriksen i tiden 2,15,0. Kurt Henriksen havde et tillæg på 110 meter.

Special handicap blev efter en ganske blændende kørsel vundet af Peder Nielsen, der hermed sikrede sig endnu en sejr. Peder Nielsen, der er bosiddende i Slagelse, er medlem af Korsør og Omegns Motorklub, og det må siges, at klubben i går virkelig havde glæde af hans deltagelse i løbene.

Junior standard handicap blev vundet af Regnar Jensen i tiden 2,26,5, og dagens sidste løb, sidevogns handicap, vandtes af Helmer Albrechtsen.

Løbene overværede af præsidenten for Danmarks Motorunion, *N. K. Pedersen*, og formanden for den nye automobilunion, landsretssagfører Bruun, begge fra København.

Betydelig rekordforbedring i Kjellerup

Kjellerup og Omegns Motorklubs løb den 19. juni blev en sportslig succes i alle retninger og blev afviklet både hurtigt og præcist til publikums tilfredshed, der var mødt ca. 4000.

Det kan bl. a. nævnes, at da Robert Nellemann kørte 3. heat i midgetklassen, gik rattet pludselig løst, og med enestående koldblodighed bremsede han så kraftigt op, at vognen skred ud på yderbanen.

Junior solo: nr. 1: Bent Mogensen, Kjellerup, 1,45,4, nr. 2: Aksel Iversen, Kolding, 1,61,9.

Senior solo, 350 cm³, nr. 1: Ernest Østerlund, Silkeborg, 15 points, nr. 2: Arne Svendsen, Silkeborg, 10 points.

Senior solo, 500 cm³, nr. 1: Vitus Kelvang, Kolding, 1,38,2, nr. 2: Kurt Lauritsen, Esbjerg, 1,41,6.

Senior solo, handicap, nr. 1: Ernst Østerlund, Silkeborg, nr. 2: Børge Pedersen, Århus, nr. 3: Vitus Kelvang, Kolding.

Senior solo, sidevogne, nr. 1: Aksel Møller, Århus, 1,44,5, nr. 2: Hans Dalsgaard, 1,45,2.

Sidevogne handicap, nr. 1: Hans Nielsen, Haderslev, nr. 2: Preben Schou, Kjellerup, nr. 3: Hans Dalsgaard, Vejle.

Midget cars, nr. 1: P. Borup, Randers, 8 points, nr. 2: Robert Nellemann, 6 points, nr. 3: Chr. Wenerbye, Hobro, 4 points.

Den af restauratør Bjerregaard udsatte Pokal vandtes af *Vitus Kelvang*, Kolding, i tiden 1,38,2.

Banerekordforsøg vandtes af Ib Nielsen i tiden 1,35,7.

Den gamle rekord var på 1,39,8 og indehavedes af *Jens Nielsen*, Silkeborg.

B. M.

*Kjellerup og Omegns Motorklub.

Bogense Motor Klub

afholdt sit andet baneløb den 26. juni. Der var lagt et godt program med deltagelse af bedste danske kørere og desuden den svenske kører *Nordvall*.

I løbets 19 afdelinger placerede følgende kørere sig.

Eksperter:

Aage Andersen, Kbh. 3.39.7
C. O. Jensen, Ejby 3.46.5

Special:

Børge Mørck, Kolding 3.41.3
Jørgen Rasmussen, Haarslev ... 3.49.0
Svend Aage Rasmussen, Odense . 3.51.0

Standard:

Ejvind Hansen, Ejlstrup 3.57.8
Poul Kalør, Odense 4.03.2
Robert Nellemann, Randers 4.20.1

Sidevogn:

Thorkil Sørensen, Horsens 3.57.6
Svend Knudsen, Odense 4.05.1
Svend Jensen, København 4.12.1

Juniore:

Robert Rasmussen, Søndersø ... 4.10.3
A. L. Christensen, Langeskov ... 4.12.5
Svend Nielsen, Svendborg 4.31.2

Sluthandicap:

C. O. Jensen, Ejby, ... 110 Meter 1.55.0
Poul Kalør, Odense ... 0 Meter 1.59.4
Børge Mørck, Kolding 150 Meter 2.07.0

Standard pokalløb:

Ejvind Hansen 1.59.5

Sidevogns pokalløb:

Svend Knudsen 2.00.5

S. M. U.s MESTERSKABS-TRIAL

Søndag den 11. september afholder Sjællands Motor Union mesterskabstrial i forbindelse med B.S.A. Klubbens åbne trial. Der startes i solo-klasse for begynder, junior og senior samt i sidevognsklasse for junior og senior. Mesterskabet omfatter de 2 senior-klasser. Hovedkontrollen er beliggende i Svogerslev kro, hvorfra løbet startes kl. 8 morgen. Anmeldelse finder sted på instruktionsmødet, der afholdes tirsdag den 6. september kl. 20 på Centralbane-hotellet, Halmtorvet, 14, København. For provinskøreres vedkommende sker anmeldelse til *Alfred Jensen*, Glasvej 5, København NV. eller pr. telefon Yrsa 851 til klubbens sekretær senest onsdag aften den 7. september.

B. S. A. Klubben

Som tidligere meddelt afholder vi trial søndag den 11. september i forbindelse med Sjællands motor Unions mesterskabs-trial. Hovedkontrollen bliver i Svogerslev kro, og instruktions-mødet finder sted tirsdag den 6. september kl. 20 på Centralbane-Hotellet, Halmtorvet 14. Da vi skal bruge man-

ge kontroller denne dag, beder vi medlemmerne om at stille sig til disposition for klubben og give anmeldelse herom pr. telefon Yrsa 851 senest 1. september.

Sekretæren er flyttet til J. E. Pitznersvej 36, Herlev, og telefonnummeret er Yrsa 851, hvor han står til disposition med alle oplysninger. Yrsa 851.

Fra Klubberne:

Storstilet manifestation af samarbejdet mellem fynske motorklubber

Traditionen tro fejrer det fynske motorfolk midsommeren med en fest Sct. Hans-aften, dette skete også i år, men på en helt ny måde, en måde der havde sit udspring i det store samarbejde, der er en kendsgerning på Fyn.

Arrangementet var tilrettelagt af en af klubbernes bestyrelse med tiltrædelse af de øvrige klubbers bestyrelser og omfattende Bogense Motor Klub, Motor Cykleklubben Svendborg, Motor Klubben Vestfyn og Sports Motorklubben Odin.

Hver for sig havde klubberne på deres hjemsted valgt et samlingssted, og drog derfra med master i spidsen til Odenses største parkeringsplads, der var samlingsstedet for alle klubberne. Kl. 19,30 skulle alle klubber være der, og var det også på en enkelt nær. De første, der var mødt, var politiets patruljekøretøjer, og da de endnu nogle få minutter før tiden ikke havde set et eneste køretøj, var de lige ved at køre hjem, men i samme øjeblik myldrede det frem fra begge sider med motorcykler og biler.

Opmarchen på den lange parkeringsplads på Østre Stationsvej (parkeringspladsen strækker sig helt fra toldkamret til banegården) tog et kvarter, og kort før kl. 20,00 satte det store vogntog, med politiets patruljekøretøj i spidsen, sig i bevægelse, og kørte en

demonstrationstur gennem Odense, og så den indre by gennemkørtes, og navnlig på strøggaderne vakte de mange køretøjer stærk opsigt. Forreste vogn bar som masterflag den store S.M.O.-vimpel, der af alle er kendt fra Fangel motorbane, og havde tillige den ære at køre sidste tur for heksen, der på eftertrykkelig måde, ved mørkets frembrud, blev sendt »syd på«. På ruten gennem Odense var der opstillet nogle levende »tælleapparater« og disse indregistrerede 72 solo-motorcykler, 11 med sidevogn og 32 biler, og så var det endda kun de tre klubber de fik talt, for som tidligere nævnt, var en enkelt klub ikke mødt til tiden, og kunne derfor ikke deltage i processionen, men først tilslutte sig senere.

Den lange »orm« af køretøjer bugtede sig nu ad landevejen mod »Sluk-efter Kro«, der var centrum for aftenens begivenheder, og den første fandt sted med det samme — i stilhed var der arrangeret en bakkeprøve på den lille bakke i skoven, der ligger bag kroen — og denne bakkeprøve tog vel nok »kegler«, både deltagere og tilskuere morede sig kongeligt, og mange fristedes til at sammenligne den med et ganske bestemt løb i Bred, ligesom flere udbrod »skomager, bliv ved din læst«.

Derefter samledes man om kaffen på

kroen, der helt var reserveret motor-klubberne, og at dette var påkrævet, skulle snart vise sig — først blev salen fyldt til trængsel, derefter verandaen, og hvem der ikke havde nået at sikre sig en plads her måtte ty ind i en af krostuerne, dog kunne alle følge med i, hvad der foregik, da klubberne havde været så forudseende at forsyne lokalene med højttalere. Iøvrigt blev disse højttalere, ved kaffebordet, brugt til en meget snedigt påfundet konkurrence — men det var også en kvinde, der havde udponset den. Med et passende mellemrum sendtes lyden af 5 forskellige motorcykler gennem højttalerne ind til det kaffedrikkende publikum, der på en udleveret stemmeseddel skulle nedskrive navnet på de 5 startede motorcykler.

Og hører du stadigt med til dem, der stædigt påstår at kunne fortælle, hvad hver enkelt maskine hedder, blot ved at høre dens gang, skal jeg her fortælle dig: *af over 300 indsamlede løsninger, var — siger og skriver — kun 2 — rigtige!*

Forinden denne konkurrence påbegyndtes, havde formanden for Fyns Motor Union, hr. kørelærer Arnold Nielsen, Bogense, holdt velkomsttalen, og formanden glædede os iøvrigt med sin nærværelse hele aftenen.

På toppen af bakken i den lille skov, var tilrettelagt et bål, der efter dets størrelse at dømme, må være opstillet af pyromaner, da det foruden at indeholde en mindre skov også skjulte en olietønde og et omnibusdæk. Til dette bål vandrede vi med fakkeltænder i spidsen fra kroen og ad den bugtede vej, der snor sig op ad bakkens side — et herligt syn, der set på afstand lignede en stor Sct. Hans-orm, der langsomt bugtede sig op ad bakken. Den første, der nåede derop, var heksen — og nu sidder hun på Bloksbjerg og fortryder. Medens vi stadigt måtte trække os tilbage for den kolossale varme bålet ud-

sendte, sang vi de traditionelle to sange, der nu en gang hører Sct. Hans-aften til. Båltalen, der holdtes af en af klubformændene, omhandlede samarbejdet klubberne imellem, og sluttede med nogle gode ønsker for fremtiden. Den ro, hvormed talen påhørtes, og det rungende hurra, der på talerens foranledning, rullede henover skovens trætoppe, for først længe efter at de hen langt ude i den betagende lyse sommernat, er et vidnesbyrd om den store betydning, som alle tillægger det samarbejde, der har bredt sig over hele Fyn. Punktum'et for stævnet på bakken var fyrværkeri, og man marcherede tilbage til kroen.

Her prøvede man denne aften et nyt orkester, og det skal siges med det samme, at det bestod »den store prøve«, og det endda med glans. Der var fut og fart over ballet hele aftenen. Men et godt orkester har også sin ubehagelighed — man kan ikke tilfredsstille dem der vil danse lige til solen står op, og dem er der altid nogle af, når musikken er god. Der blev givet passende overdans, og selvom mange oppejrede, sluttede ballet kl. 1.30.

350 mennesker forlod glade og tilfredse midtpunktet for »fynske motor-klubber«s midsommerfest, »Slukefter Kro«, der vist heller aldrig har oplevet noget så festligt og kammeratligt.

Motorklubben »Vestfyen«

Den 23. juni (Sct. Hans aften) havde vi udflugt sammen med SMO, MCS og BMK. Det blev en pragtfuld tur, en aften, vore medlemmer vil huske længe. Der var i kortegen fra Odense 115 køretøjer, deraf 72 solocykler, 11 sidevogncykler og 32 biler. Vi takker vore medlemmer, fordi de mødte så talrigt, fra vor klub var der ca. 33 køretøjer. Aftenen blev som nævnt vellykket for de 324 deltagere, en fest, som maner til gentagelse og sammenhold.

Hovedbegivenheden i denne måned

var jo vort løb på Fangel motorbane den 10. juli, og her var der for første gang på Fyn automobillob, og disse blev en stor succes. Arbejdet med disse automobillob og æren for, at det gik i orden, skal tilkomme Poul Østergaard, og vor bestyrelse har da også vedtaget at udnævne ham til æresmedlem. Tak for dit arbejde, Poul!

Den årlige sommerudflugt er nu planlagt til den 14. august med start fra Frøbjerg Bavnehøj kl. 13. Vi kører til Baaring skov, og vi håber, medlemmerne vil slutte op om denne dag. De medlemmer, som ikke selv er kørende, må omgående tilmelde sig, da vi så vil sætte en turistvogn ind. Tilmeldelse til følgende telefonnumre: Turup 69, Ørsted 61 og 41 samt Gelsted 216.

Det går stadig fremad med nytægningen af medlemmer, husk målet er langt fra nået endnu.

Husk vore medlemsmøder er som sædvanlig Frøbjerg Bavnehøj den første tirsdag i hver måned kl. 19.30. *Fox.*

Sports Motor Klubben

»København«

Klubbens tur ud i det blå blev en vellykket tur. Den medbragte mad og øl fortæredes i det grønne ved Skjoldnæsholm. Derefter gik turen til Haraldsted skov med afslutning i Herthadalen.

Sct. Hans festen i Jægerkroen.

Vort arrangement med Glostrup og Omegn var vellykket hvad angår rodeo og motorlege; hvor publikum morede sig godt, derimod var kaffebordet ikke så vellykket; der manglede plads på grund af den store tilslutning, og Sørens kaffekande var vist blevet tom, men festen sluttede med stort bål, festfyrværkeri, fakkeltog pr. motorcykle og dans til kl. 2.

Så er det blevet en realitet med træningsbanen ved Vallengbæk. Der trænes hver onsdag aften og længere hen på sæsonen også lørdag eftermiddag. Ryttere fra andre klubber er velkomne,

hvis de har lyst til at prøve banen. Der må kun trænes på banen såfremt der er et bestyrelsesmedlem til stede. Bestyrelsen henstiller ligeledes til alle motorkørere om at køre rolig til og fra banen af hensyn til beboere og børn på sidevejene — skal cyklen prøves, så lad det foregå på *banen*. Ligeledes takker bestyrelsen alle de medlemmer, som har gjort et stort stykke arbejde for at få banen klar. Uden deres hjælp havde vi ikke haft den klar så hurtigt.

Skovtur søndag den 7. august ud i det blå.

Mødested: Slangerupbanen kl. 9 prc. Mad til hele dagen samt badetøj medbringes. Medlemmerne bedes tegne sig hos bestyrelsen eller på træningsbanen. Nora 2737 y.

S. W.

Taga 6139 v.

Harley Davidson Klubben

Så er ferien forbi for de fleste, og klubben byder sine medlemmer velkommen hjem og håber at ferien har været det lyspunkt, som vi alle har set hen til med en vis forventning og glæde, så vi igen kan begynde vore klubaftener med frisk mod og godt humør.

Og vi håber at medlemmerne vil møde lige så talrigt som i sidste sæson, for klubaftener er jo lige dyre, hvad enten vi møder 10 eller 110.

Den første klubaften er tirsdag den 9. aug. 49 kl. 19.30 på *Greve badehotel* og den næste tirsdag d. 23. aug. 49, ligeledes på *Greve badehotel*.

Vel mødt og på gensyn den 9. aug.
Angelo, Kastrup 1913.

Nimbus Klubben, København

På grund af sætternissens lille puds i sidste indlæg, har der naturligvis været en del opringninger, men vi har jo nu ingen dametur haft, det med kopper, kaffe og kage, var jo ligeledes fra en anden klub, nogen havde jo taget det bogstaveligt, men det er den slags ting, som kan ske.

Der meddeles her et par ændringer i

sommerprogrammet: den 7. august kører vi fra Slangstrupbanen kl. 9.30 til lejrpladsen. Øl og Sodavand har Ole med, brød og kaffe tager vi selv med. Lufthavnsturen bibeholdes. Den 21. august kører vi ud i det blå, start fra Slangstrupbanen kl. 10.00

Sv. Aage Søgaard.

Søborg og Omegns Motor Klub

Søndag den 7 august mødes vi i Lynge kro kl. 9, hvorfra der køres en tur i omegnen.

Søndag den 21. august arrangeres en heldagstur til Møens klint. Der mødes på pladsen ved Bispebjerg kl. 7.30, medbringende mad og godt humør til hele dagen.

Før at undgå en gentagelse af sidste turs triste hændelse indskærpes det indtrængende ikke at køre uden om masterten, der kendetegnes ved at have klubbens stander på maskinen. Før krigens havde vi mange af sådanne ture — også to-dages ture, og der skete aldrig noget, så hvorfor skulle det ikke kunne lade sig opføre nu?

Såfremt der er fornøden interesse, agter klubben at leje en rutebil til de nordiske banemesterskaber på Odense travbane den 25. september. Der er fremlagt lister i klublokalet, hvor man kan indtegne sig, så man har et overblik over hvor mange pladser, der skal bruges.

Felix.

Glostrup og Omegns Motor Klub

Den 7. august afholder vi orienteringsøvelse for damerne og bakkeløb for herrerne. Der startes kl. 9 fra Schulze, Nørre Allé 17, Glostrup. Tag mad med til hele dagen. Vi starter altså fra Nørre allé og kører under damernes ledelse til ?????, hvor vi afholder bakkeløbet. Løbene er for såvel begyndere som seniorer. De, der ikke vil deltage i orienteringsøvelsen, kan få stedet opgivet, hvor bakkeløbet afvikles.

Den 21. august afholdes »høstfest« på

strandgrunden, som vil være illumineret. Stort fyrværkeri. Sodavand og øl kan købes.

Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne pr. post.

Tag ud på strandgrunden og kik. Der sker overraskende ting hver lørdag eftermiddag.

Gunnar.

S.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Mødet 3. august 1930 fra politist. til Fjellebroen.

Arrangementet, som var nævnt på sidst udsendte kort, startes fra Vindeby 14. august kl. 15 (fra politist. kl. 14). Medbring madkurve til spisning kl. ca. 18.30 ved Vornæs. Derefter kaffe på Skovballe kro.

Månedsmødet 7. september kl. 19.30 fra politist. til Oure kro. — Orienteringsprøve lørdag den 10. september kl. 19 fra Ryttervej. Opløb på V. Skerlinge kro.

Bestyrelsen.

Sports Motor Klubben »Lolland-Falster«

afholder ordinær generalforsamling mandag den 29. august kl. 19.30 på »Ritz«, Nykøbing F. med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning.
3. Regnskabet.
4. Forhandlingsprotokol.
5. Valg af formand.
6. Valg af Bestyrelsesmedlemmer.

Følgende står for valg: Evald Carlsen, Hans Mikkelsen, Harry Andersen, Roar Madsen.

7. Valg af revisor. Adam Bendtsen står for valg.
8. Eventuelt.

Aftenturen, Sct. Hans aften blev yderst vellykket. De nærmere enkeltheder af festen vil jeg bede Fr.-Helge give os der ikke var med på generalforsamlingen, så vi glæder os til høre resultaterne bl. a. af »Lysekronens farvel«, »måneskinstur i hønsegården« ved Roar Madsen m.m. På gensyn mandag den 29. august kl. 19.30 på »Ritz«.

Sekretæren.

Fyens Motor Sport

afholdt Sankt Hans fest den 23. juni med start fra Sortebrødre torv Odense. Der kørtes samlet med master til *Kerteminde*, hvor der var fælles kaffebord og selskabeligt samvær indtil bål-festen ca. kl. 11, der sluttede med fest-fyrværkeri. Derefter gik dansen til de små timer. Vejret kunne have været bedre, idet blæsten var ved at slukke så-vel fakler som bål, men det var dog tørvejr, og den efterfølgende dans til de små timer formåede nemt at bringe humøret op på de sædvanlige højder.

Det var en rigtig F.M.S. fest med ca. 400 deltagere.

Sommerudflugten den 7. august.

Sommerudflugt afholdes søndag den 7. august. Turen går i år til *Randbøl-dal*, hvor den medbragte frokost nydes og hvor der bydes på forskellig underholdning, og hvor der i øvrigt bliver lejlighed til at gøre sig bekendt med de naturskønne omgivelser.

Afslutning med middag og dans finder sted på Nørre Aaby gæstgivergård. Nærmere underretning vil tilgå medlemmerne direkte, men bestyrelsen anmoder medlemmerne om at reservere dagen for F.M.S. *Bestyrelsen.*

Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub

Det meddeles klubbens medlemmer, at der afholdes rodeo og rævejagt lørdag den 6. august kl. 19 i forbindelse med strandfesten i Vemmingbund.

Til klubbens baneløb søndag den 11. sept. på Aabenraa nye stadion, modtages anmeldelser, der sendes til for-

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

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

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

Aarhus

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

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

Odense

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

manden, automobilhandler *Martin Iver-*
sen, Perlegade 95, Sønderborg, senest
den 31.-8. d.a. Banens længde 400 m
ren slaggebane.

M. Iversen.

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, 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., Løse 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, Kultortorvet 2, C. 3133.

MOTORLØB

på Løng motorbane ved Sorø søndag den 28. august kl. 14 $\frac{1}{2}$



**Expert-standard
og sidevognsrace**



Arrangør: **Korsør og Omegns Motorklub**

SPECIELT TIL ANNONCØRERNE:

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

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

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

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

MOTOR OG SPORT

*Danmarks Motor Unions
officielle Medlemsblad.*