

MOTOR OG SPORT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Fra de nordiske mesterskaber på 1000 m bane i Odense: Den succesrige Leif Basse Hveem modtager laurbærkransen af D.M.U.'s vicepræsident

1KR

OKTOBER

1949

4. ARG.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
Motorcyklesalget helt frit for 4 mill. kr.	1
Efter devalueringen — et middel til at undgå prisstigninger	2
Rimelig chance for fri import af motorkøretøjer efter kronesænkningen	3
Permanentia Komitéens møde i København	5
De nye »Fiat« er nu fremme i Danmark	6
Prisværdigt dansk initiativ — 3-hjulet 125 ccm varemotorcykle	7
Danmarksmestrene i bakkøløbene i Volk Mølle	8
»Myggevægts«-motorcyklerne kan nu sælges uden indkøbstilladelse	9
Vintersæsonen for døren	10
Må jeg få ordet: Om at blive smidt ud. — Har du wot i Hobro?	11
Misbrug af »Motor og Sport«s navn	12
Omkring unionen: Danmarks Motor Union holder flyttedag	13
To nye verdensrekorder. De nordiske mesterskaber 1950	13
<i>Sporten:</i>	
S. M. U.s mesterskabstrial	14
De nordiske mesterskaber i Odense	15
De nordiske kortbanemesterskaber i Trondheim	20
Danmarksmesterskaberne på 1000 m-bane i Hobro	21
4000 til motorløb i Åbenrå	24
Spændende sidevognsløb i Løng	26
Bil-løbene i september	27
Fra løbskalenderen	30
Fra klubberne	30



Verdens mest moderne motorcykler

*Sammenlign kvaliteter, køreegenskaber
og priser*

HOVEDFORHANDLERE:

I/S SOFUS NELLEMANN

RANDERS

E. BRUUN-LARSEN

ODENSE

ERIK ORTH

KØBENHAVN Ø.

Generalrepræsentant for tjekkoslovakisk motorcykleindustri

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1949

OKTOBER

4. årgang

For 4 mill. kr. kunne motorcyklesalget gives fri

Mon ikke vi kan være rørende enige om, at den importvare, der er blevet mest forsømt under Danmarks genopbygning, er motorkøretøjet. Vi er nu i det 5. år efter krigens ophør ikke kommet længere end dertil, at kun en tiendedel af dem, der vil have et person-motorkøretøj, kan få deres ønske opfyldt.

Og det er jo ikke, fordi der her er tale om luksus-ønsker. Der er i høj grad brug for dette individuelle transportmiddel i arbejdet med genopbygningen. Det har først og fremmest nytteformål.

Meget synes dog at tyde på, at det nu er ved at være motorcyklernes og bilernes tur til at komme i betragtning. Men de har også stået i allerbageste række. Markedet er efterhånden ved at være dækket ind på alle de øvrige importområder — den værste sult er stillet, købelysten er dalende ... og så kan der til allersidst falde lidt af også til importen af motorkøretøjerne.

Man kan trostigt begynde at lukke op her, for også indenfor dette område mærkes det, at pengene er ved at være mindre.

Ganske forsigtigt har handelsministeriet nu, som andetsteds omtalt, givet tilladelse til, at påhængsmotorcykler med motorer under 50 ccm uden ansøgning kan købes og indregistreres. Men vi må videre endnu. Også den tidligere omtalte danske letvægtsmotorcykle Auly må frit kunne sælges — og ikke blot den alene, men også de mange hundrede franske og czekiske og andre letvægtsmotorcykler, der hober sig op hos motorcyklehandlerne det ganske land over, bør nu kastes på markedet, så de kan komme til at gøre nytte efter hensigten. Man kunne måske indføre den klausul, at der hele tiden holdtes 10—20 pct. til rådighed for livsvigtige formål, hvis der i begyndelsen skulle være fare for, at den ganske anselige beholdning, der i øjeblikket er på lager, skulle blive revet bort. Hvor mange der er på lager, vil Varedirektoratet ikke gerne rykke ud med — men der er alt for mange, og de står ikke blot og samler støv, men også urimelige renter.

I og for sig mener vi, at handelsministeren skulle tage en rask beslutning og stille de ca. 4 mill. kr. (mere drejer det sig nemlig ikke om) til rådighed til fri import af motorcykler, der skal til for at dække behovet, så hele landets samlede og øjeblikke-

lige mangel kunne blive dækket. Danmark er heldigvis i den situation at kunne regne med fortsat stort eksportoverskud til de motorcykleproducerende lande: England, Frankrig, Tjecoslovakiet, Tyskland og tildels måske også Italien.

Men motorcykle-importørerne bør have lov til at købe ind nu — inden prisfordyrelserne slår igennem på produktionsstederne. Nationalbanken og køberne bør have chancen for at købe billigt, mens det endnu kan gøres — det er jo så lidt, der skal til ... kun 4 mill. kr.

Så vil motorcyklemarkedet være mættet. Og det er vores tur!

Red.

Efter Devalueringen

Et af midlerne til at undgå prisstigninger:

Benzinprisernes stigning bør tages fra benzinafgiften!

Den mest generende og smertefulde hovedpine for regeringen efter devalueringen vil utvivlsomt blive at klare det danske samfund fri for stigninger i pristallet, for »den onde cirkel«s fortvivlede karrusel-kehraus. Jo længere karrusellen kan bremses, des bedre — går den først igang, kan den være svær at standse.

Et af midlerne til at undgå det fortvivlede kredsløb vil det være, at »låse« benzinprisen fast på det nuværende leje. En stigning i indkøbsprisen for benzin vil ikke kunne undgås, da vi er nødt til at importere en betydelig del af vor benzin i dollars. Der vil formentlig gå nogle måneder, før en sådan prisstigning behøver at slå igennem herhjemme, og det vil være rimeligt, om benzinen fra dollarsområdet for forbrugerne prismæssigt går i pulje med benzinen fra sterlingområdet. Det ville være urimeligt at give 4 øre mere pr. liter benzin ved benzintanke af een farve, mens den ved de øvrige kan holde den samme lavere pris — og varen iøvrigt er fuldstændig den samme. Her vil det være selvfølgelig og naturligt med en prisudligning.

Men en prisstigning kan — og bør

— absolut undgås, så sandt som en fordyrelse af varetransporterne uvægerligt vil slå igennem i detailpriserne og dermed uhjælpeligt vil tvinge pristallet i vejret — hvad længst muligt bør søges undgået.

Hvordan kan det gøres at »låse« benzinprisen?

Ganske simpelt derved, at finansminister H. C. Hansen viser en smule resignation og tager de kommende stigninger i benzinprisen på sin kappe, sådan at forstå, at han nedskriver den »ekstraordinære«, »midlertidige« 13-øres afgift med de kommende prisstigninger. Der skal muligvis et lovforslag til for at få det gennemført, men regeringen må nu alligevel til at gå igang med så mange andre nye lovforslag, i den situation, der er opstået, så det skulle ikke betyde nogen vanskelighed.

Et middel til at undgå almindelig deflation vil det være at holde benzinprisen fast — evt. helt stryge de ekstraordinære 13 øre. Regeringen burde være den instans, der er mest interesseret i at undgå prisstigninger og derigennem forhøjelser af pristallet, så den bør kunne gå ind for denne løsning.

Car.

Kronesænkningen betinger fri import af motorkøretøjer

»Det er ikke fordi vi er velhavende, vi kører i bil
... men vi anskaffer bilerne for at blive velhavende

En samtale med folketingsmand
Kn. Tholstrup
ved red. Carsten Meyer Petersen.

Betydelig indsats på rigsdagen for
at lette kårene for motorkørslen

En af de rigsdagsmænd, der fra sin første dag på tinge varmt og djærvt er gået ind for at skabe motorkørslen bedre kår her i Danmark, er folketingsmd., direktør Kn. Tholstrup (rf.). Utrætteligt har han ved enhver lejlighed været på vagt for at bekæmpe de mange urimeligheder i form af importrestriktioner og beskatninger, regeringen gang på gang belaster motorkørslen med her i landet. Til skade for det danske samfunds genopbygning efter krigen. Og i sidste instans til fordyrelse af leveomkostningerne — så sandt som hver eneste ting, der købes og sælges, en eller flere gange, har været transporteret med benzin og på gummi med et af myndighederne på alle mulige måder kunstigt fordyret og afgiftsbetyngt motorkøretøj.

Da vi har erfaret, at direktør Tholstrup også i den kommende Rigsdags-samling — og med om muligt endnu mere sammenbidt energi — vil kæmpe denne kamp videre ... ikke for at tækkes motorkørsdens folk, men udelukkende fordi han er af den overbevisning, at navnlig efter devalueringen er det en sag på liv eller død at gøre omkostningerne på hjemmemarkedet mindre, bringe omkostningsniveauet ned ... har MOTOR OG SPORT hedt folketingsmanden fortælle lidt om den påtænkte aktion.

— Hvilke er de forskellige problemer, som De agter at tage op for mo-

torkørsdens vedkommende på den kommende Rigsdags-samling? spørger vi.

— Jeg har forskellige udkast liggende foran mig, beregnet til drøftelse i et kommende partimøde. Een af de ting, vi vil gå ind for, er, at omsætningsafgiften bør falde bort — subsidiært nedsættes til satserne før krigen. Siden da er priserne på motorkøretøjerne undergået en forhøjelse, der ikke er mindre end den generelle forhøjelse i det hele taget. Som følge deraf er omsætningsafgiften også røget i vejret, urimeligt og uforholdsmæssigt meget. Jeg ser ikke nogen som helst grund til, at samfundet skal af med en ekstraskat, som der jo i virkeligheden bliver tale om, fordi der ude i verden er sket prisstigninger.

Videre finder vi den nuværende ordning med forbud mod at medtage passagerer i førerhuset i last- og varebiler urimelig. I praksis betyder det for eksempel, at de mindre håndværkere og handlende er udelukket fra at køre en tur i skoven med konen, ligesom han ikke kan tage en passager med på turen til og fra sit sommerhus etc. Det er ganske urimeligt at lægge hindringer i vejen for at udnytte motorkøretøjet rationelt, at drage det fulde udbytte af alle dets muligheder. Det er en brette skidt og smålig politik, der hidtil har været praktiseret i dette spørgsmål.

I denne forbindelse vil jeg gerne sige, at vi agter ikke at lade det administrative

overgreb, der sidst har fundet sted på vare-motorcyklerne gå upåtalet hen. Det er aldeles meningsløst at straffe hele denne kategori, fordi enkelte har overtrådt gældende lov. Det, myndighederne her kunne gøre — og havde at gøre —, var at straffe de enkelte lovbyggere ... ikke i flæng en hel klasse af borgere.

... Iøvrigt vil jeg med vægt og overbevisning slå til lyd for, at man, som en naturlig konsekvens af devalueringen, helt frigiver importen af biler og motorcykler. Det ligger i sagens natur, at de amerikanske biler — netop i kraft af devalueringen — ganske automatisk vil være så fordyret, at de praktisk talt helt stænges ude fra det danske marked, fordi folk ganske simpelt ikke har penge til at købe dem for.

Videre vil vi kræve den del af benzinafgifterne, der ikke går til vejformål, fjernet. Og det snarest muligt.

— Hvad siger De til det i »Motor og

Sport« fremsatte forslag om, uanset devalueringen med den deraf følgende prisstigning på benzin importeret fra Amerika, at »låse« benzinprisen fast i det nuværende leje ved at lade den kommende prisforhøjelser »æde af« benzinafgifterne i stedet for at lægges på importpriserne?

— Jeg er fuldt enig med dette forslag som et skridt i den rigtige retning. I det hele taget må de høje afgifter på de forskellige forbrugsvarer falde bort, så regeringen ikke selv er med til at bremse en udvikling i sund og naturlig retning ved tværtimod at fremskynde pris- og dermed pristalsforhøjelserne.

— Endelig vil jeg gerne slå fast, slutter folketingsmand Tholstrup: Det er ikke fordi landet er velhavende, vi har råd til at køre bil ... men det bliver velhavende af at køre i bil, af at anvende bilen til billiggørelse af person- og gods-transport.

Carsten Meyer Petersen.

DEN NYE PUCH

Resultatet af
50 års arbejde

125 cc - 5,2 HK. Levering fra dag til dag

Hodvedforhandler i København

RASMUSSEN & SKJOLD

Westend 15

Erhard Fisker på Puch



Motorkørsdens kår i de nordiske lande

Permanenta Komiteens møde i København

I dagene 26.—27. september afholdte Permanenta Komitéen, »P. K.«, møde på »Wivex« i København.

Mange problemer vedrørende motor-kørsdens kår i de fire nordiske lande blev her fremlagt til drøftelse af de 35—40 repræsentanter fra de 4 landes ialt 12 forskellige motororganisationer. Danmarks Motor Union var under møderne repræsenteret ved vicepræsidenten, Vald. Hoffmeyer, præsidenten, fabrikant N. K. Pedersen, og faktor Poul Rasmussen, og under en del af mødet ved red. C. Meyer Petersen.

Af rapporterne fra samtlige de fire lande vedrørende importen af motor-køretøjer fremgik det, at myndighederne i altfor høj grad lagde hindringer i vejen for den naturlige genopbygning af transportkapaciteten gennem importrestriktionerne, ligesom selve motorkørslen i urimelig høj grad blev fordyret gennem de siddende regerings beskatningspolitik.

Norges rapport.

Fra Norge hed det således, at over 50 pct. af bilerne var over den alder, da de burde skiftes ud. Hvad skatten angår, da er det udregnet, at en almindelig amerikansk brugsvogn, en »Chevrolet« i Norge vil blive beskattet — først med 3.800 kr. i told og omsætning (44 pct. af værdien), og ved 10.000 km.s årlig kørsel i 12 år med 11.800 kr. i luksusskat, benzin etc., ialt 15.600 kr. eller 194 pct. af importværdien. Staten æder 13 øre pr. vogn/km for en sådan Chevrolet. Norge er et af de europæiske lande, der beskatter bilerne højst.

Som et lille kuriosum kan nævnes, at manglen på klorkalsium til at støvbinde vejene med, har kostet Norges landbrug 10 mill. kr. i år — og da man ved, hvor lille en rolle landbruget spiller i Norge,

vil det ses, hvor alvorlig en rolle støvplagen spiller i et land som Norge.

De norske motororganisationer har stilet en resolution til regeringen, hvori man formulerer følgende krav for genrejsning af landevejs-transportmidlerne: revision af importprogrammet for at opnå tilstrækkelig valuta til import af biler og vejarbejdsmaskiner — toldfrihed for bilmaterialer i et vist tidsrum (3 år) — bortfald af luksusskat på biler — afskaffelse af den ekstraordinære benzinafgift med udløbet af budgetåret.

Fremgang i Finland.

Finland kunne berette, at bilparken nu er af samme omfang, som før krigen. Lastbilparken er dog vokset med 50 pct., mens antallet af person- og varebiler er faldet med 40 pct. Ialt har Finland nu 54.000 biler og 7.125 motorcykler — det sidste er lidt mindre end før krigen.

I de sidste 10 år har der overhovedet ikke været foretaget vejreparationer, udbedringer eller vedligeholdelse. Først nu er man så småt ved at begynde; men for at det kan blive til noget, foreslår motororganisationerne optaget et statslån på 30—35 milliarder mark (svarende til ca. 1 milliard kr.). Vejen Tornio — Karesuanto — Kilpisjärvi — den norske grænse er dog blevet istandsat. Hotelvæsenet er blevet bedre.

I sammenligning med forrige år er antallet af trafikulykker som følge af alkoholnydelse gået ned med 12,5 pct. (fra 325 til 285), antallet af trafikdræbte er faldet med 30 pct. (172 til 120) og af lemlæstede med 3,2 pct. (fra 1.053 til 1.020).

I hovedstaden Helsingfors, hvor trafikken især er forøget ser statistiken dog helt anderledes ud. 4.048 nye eller fornyede kørekort har været med til at

sætte ulykkestallene i vejret. I de første 10 måneder i år er tallene i Helsingfors således allerede større end hele 1948. Dog er antallet af dræbte blevet halveret.

Beruselse ved rattet.

»Finlands Automobil Klubb« foreslår beruselse ved rattet med trediemands død til følge straffet med tugthus fra 6 år til livstid — og ved lemlæstelse fra 4—12 års tugthus. Den nugældende lov giver beruselse ved rat i almindelighed fra bøder til to års fængsel, og ved svær kvæstelse af sagesløs ligger straffen også her imellem, mens ulykker med døden som udgang straffes med fra bø-

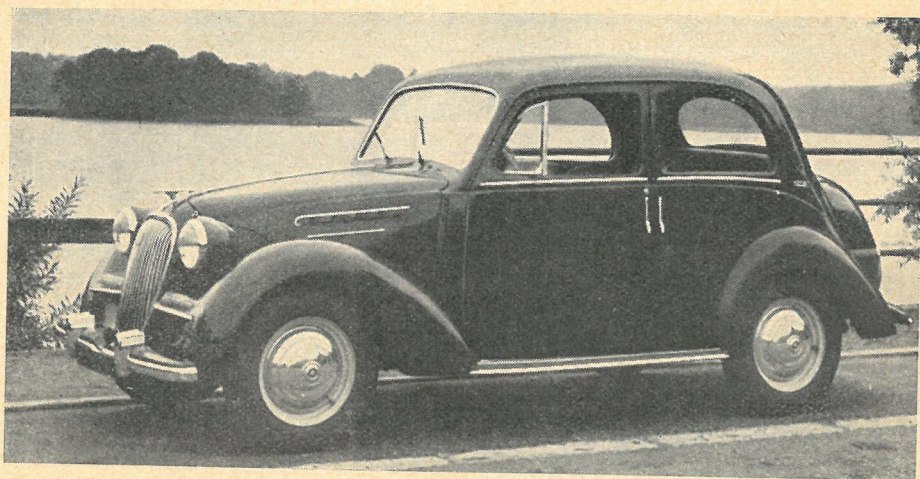
der til 3 års fængsel. Det nedsatte lov-revisionsudvalg har foreslået: Rat-beruselse med drab til følge: 1 års fængsel til 6 års tugthus. I tilfælde af svær lemlæstelse: 6 mdr.s fængsel til 4 års tugthus.

Fra F.A.K.s side forelå også forslag til udsendelse af fælles nordiske turistbilkort og propagandamateriale for bilturisme.

Fra svensk side redegjordes for den nu strammere importsituation for motorkøretøjer — og man regnede med muligheden for en fuldstændig frigivelse af kørslen fra dette efterår.

Situationen i Danmark turde være særdeles velkendt for vore medlemmer.

De nye FIAT er kommet —



De nye italienske og franske Fiat-biler er nu begyndt at komme til landet — og takket være gunstige og rummelige handels- og varebytte-aftaler, ser det ud til, at der skal være chancer for et ret stort kontingent.

Vi bringer her et billede af den sidste nye »Simca 8«, der, udtalt på fransk, »Simcavite«, kan forstås foruden som »Simca 8« også som »den hurtige Simca«. Og begge dele skal nok passe.

Som det vil ses, er det en vogn med behersket moderne linjer, nobel og ædel i sin linjeføring og med ganske fremragende tekniske data, der fremdeles borger for eminente koregenskaber, egenskaber, der gennem årene har kendetegnet dette store italienske mærke.

Vi skal senere vende tilbage til en nærmere omtale af den smukke og tiltalende bil.

Et prisværdigt dansk initiativ

En driftsbillig 3-hjulet vare- motorcykle på 125 ccm.

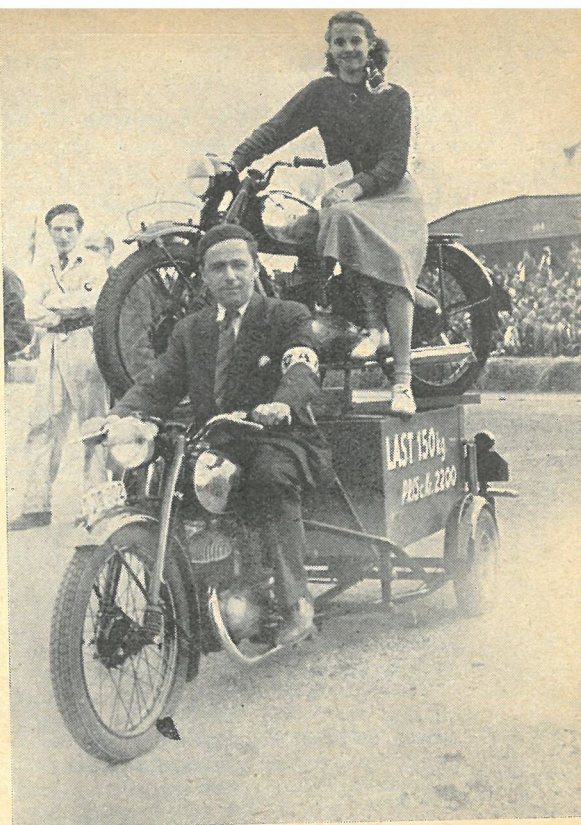
Den kendte motorforhandler *Erik Orth*, Lyngbyvejen, København, har taget et prisværdigt og frisk initiativ, om hvilket der kan siges meget godt.

Han har fået den gode idé, med udgangspunkt i den lille 125 ccm czekiske C.Z., at konstruere en trehjulet varemotorcykle med vareladet anbragt mellem to parallelt-løbende hjul *bag* føreren.

Da ikke blot motorsagkyndige, men også handelsministeren ser med venlige øjne på dette nye køretøj, og der allerede alene i København er bestilt flere hundrede af det — det har endnu ikke været demonstreret i provinsen — vil man snart se de små vævre motorkøretøjer vrimle frem i trafikken. Det skulde se ud til, at der kan importeres foreløbig et halvt tusinde stykker af dem.

At dette køretøj vil kunne afhjælpe et varefordelingsproblem, der berører vort allesammens forretnings- og dagligliv er sikkert — tænk, hvor det skal blive hyggeligt atter igen at få morgenbrød bragt af et bagerbud. Det er jo ganske givet, at den handlende, der kan vifte et bud om næsen med et så fornemt motorkøretøj, han vil få nemt ved at få bude — og det uden at betale dem sortbørspris; de skal nok møde tidligt om morgenen for at få lov til at lege motoriseret asfalt-cowboys.

De tekniske data for dette køretøj ser således ud:



Det lille snilde varemotorkøretøj. Vi gør udtrykkeligt opmærksom på, at tilbehøret ovenpå ladet ikke hører med til det normale udstyr. Det kunne ellers være hyggeligt!

Trehjulet lastmotorcykle, C.Z., 125 ccm, N. 3.

Egenvægt: 125 kg. Lastevne 150 kg.

Hjul: Forhjul 275×19. Baghjul 16×4.

Transmission: Kædetræk gennem differentiale til begge baghjul.

Bremser: Forhjulbremse med håndgreb. Fodbremse og håndbremse til baghjulene.

Leveres med åbent lad eller lukket varekasse. Mål 100×70×55 cm. Varekassen er beskyttet af Kofanger.

Affjedring: Såvel forhjul som varekasse affjedres ved teleskop.

Køretøjet er forsynet med den gennemprøvede, populære 125 ccm C.Z. Motor.

Fodgear. 3. Gear. Speciel gearing for transport.

Økonomi: ca. 3 liter brændstof til 100 km. Marchhastighed med fuld last 40—50 km.

Lysanlæg: 6 volt akkumulator, elektr. horn, stop- og baglygte, tændingsafbryder.

Yderligere er køretøjet forsynet med styrebremse og speedometer indbygget i lygten.

Ca.-pris, leveret indregistreret: kroner 2200,00. — Mindre end halvdelen i udenlandsk valuta.

Dette køretøj, som er et decideret varekøretøj og som ikke kan ændres til personkøretøj, er følgelig fritaget for omsætningsafgift.

Da kun de allernødvendigste dele, såsom motor, lysanlæg, fortøj, importeres i adskilt stand, og hele bagkonstruktionen, stel, varekasse, skal fabrikeres her i landet, bliver importprisen reduceret til ca. kr. 1000,00.

Levering kan sandsynligvis påbegyndes i slutningen af 1949.

Stop press:

Danmarksmestrene i bakkeløbene i Volk Mølle

Lørdag d. 1. og søndag d. 2. oktober afviklede »Randers Motor Sport« det store arrangement med Danmarksmesterskaberne i bakkeløb.

Der blev kørt meget fint og dristigt, og der var mange spændende momenter under de 20-25 sekunder, det tog kørerne at forcere den glimrende bakke.

Ganske imponerende var den kørsel, der blev vist i 250 ccm-klassen, hvor *Henry Sørensen*, Silkeborg med sin 250 ccm »B.S.A.« blev danmarksmester i tiden 20 sekunder ligeud. Sammenhold denne tid med tiderne i de øvrige klasser.

I standard solo indtil 350 ccm blev *Ib Nielsen*, Skive, danmarksmester på »Matchless« i tiden 19,3 sekunder. Han var en hel del bedre end de øvrige i klassen.

I standard solo indtil 500 ccm blev *Knud Nielsen*, Århus, på »Norton« danmarksmester med 19,1 sek. Hans bane-rekord lå dog på 18,6 sek.

Standard solo indtil 750 ccm talte 6 »Nimbus«-anmeldelser og 1 »Norton« samt 1 »Horex«. Danmarksmester blev Silkeborg-manden *Jens Nielsen*, »Nimbus« i tiden 19,5 — ca. 1 sekund bedre end *Josef Koch*.

Special-solo indtil 350 ccm vandtes af af *P. Staal Jensen*, Randers, på »B.S.A.« i tiden 20,3.

Special solo indtil 500 ccm vandtes af *Bent Jensen*, Århus, »J.A.P.«, der kørte begge gange i tiden 18,6, altså i rekordtiden. Han gav samtidig en glimrende opvisning i svæveflyvning, idet opløbsbakken gav ham så meget fart på, at han fløj 10 meter gennem luften med maskinen og tog målsnoren med baghjulet. De små »J.A.P.«er var meget lette på den tildels ujævne bakke og sprang og dansede, men de havde et overskud af kraft i behold til stigningerne.

Sidevognsklassen bød faktisk på størst spænding og overraskelse. *Kristen Kristensen*, Århus, »Norton«, fik et danmarksmesterskab foræret i den udmærkede tid 21,9.

Da der skulle være omkørsel om 2.-pladsen mellem *Josef Koch*, »Nimbus«, og *Hans Nielsen*, Haderslev, »B.M.W.«, der begge havde kørt 2. omgang i tiden 22,2 sek., strøg *Koch* op i *Kristen Kristensen*'s vindertid 21,9 — og troede sig sikker på 2. placeringen.

Men så kom sønderjyden *Hans Nielsen* og gjorde bakketuren $\frac{3}{10}$ sek. hurtigere i tiden 21,6. Han ærgrer sig sikkert over, at han ikke havde lukket op lidt tidligere på dagen.

Vi skal i næste nummer bringe et udførligt referat af dette vellykkede motorstævne i Randers.



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

Tlf. uforandret: Central 14.361

Helt små motorcykler nu uden indkøbstilladelse

Men de skal være under 50 kubikcentimeter

Et ganske lille lyspunkt henimod at skaffe motorkøretøjer frem i så tilstrækkelige mængder, at der ikke længere behøves indkøbstilladelser med mange og overbevisende dokumentationer for deres uundværlighed for ansøgeren, kan nu noteres, idet der i disse dage fra varedirektoratet til politikontorerne rundt om i landet er udsendt meddelelse om, at påhængsmotorer til motorcykler frit vil kunne sælges uden forud indhentet indkøbstilladelse. Påhængsmotorernes størrelse må dog ikke overstige 50 ccm.

Det er kun en lille, spinkel breche, der hermed er slået i muren, men forhåbentlig vil det snart lykkes at gøre hullet betydeligt større, så behovet for motorcykler kan dækkes fuldt ud.

Den nu udstedte bekendtgørelse må formentlig i første række ses som en cadeau til den opsigtsvækkende sensation på købestævnet i Fredericia, den

i Kolding i produktion satte *Disella* - påhængsmotor til anbringelse på almindelige cykler. For et meget stort antal mennesker vil den fikse, lille hjælpemotor betyde en kærkommen hjælp i transporten til og fra arbejdspladserne. Det er det billigste mekaniske transportmiddel, der findes, og det må forudses, at de vil gå en ret stor fremtid i møde her i landet. Påhængsmotorerne har vel været kendt siden før den første verdenskrig, men den store udvikling, der har gjort dem ret fuldkomne, er først sket i de allerseneste år.

Fritagelsen for indkøbstilladelser gælder naturligvis ikke blot for de her i landet producerede motorer, men også for eventuelle importerede. Da der i udlandet findes et overordentligt stort antal påhængsmotorer af alle mulige konstruktioner, er det jo muligt, at man nu vil få forskellige typer frem herhjemme til gennemprøvning i praksis.

PUCH'en atter i Danmark

Den østrigske motorcykle »Puch«, som vi har kendt gennem menneskealdre, er nu atter kommet frem herhjemme. Forhandlingen er overdraget firmaet Rasmussen og Skjold, Westend, København.

Det er en letvægter på 125 ccm med fodgear, elektrisk tænding og indbygget speedometer i forlygten. Motoren er to-takts med dobbeltstempel. Den kører sine 100 km på 2,7 liter brændstof, og dens tophastighed ligger omkring de 100 km i timen.

»Puch«en, der fremtræder i ganske enkle linjer som et net og lettilgængeligt og lethåndterligt køretøj, produceres af Steyr-Daimler fabrikerne i Wien, og den koster her i landet ca.

1700 kr. Importen er kommet i stand gennem en dansk-østrigsk varebytteforretning, hvor de danske modtydelser har været bl. a. fiskehermetik.

DER VOGTES OVER FABRIKS-HEMMELIGHEDERNE

Rolls Royce fabrikkernes tusinder af arbejdere har fået strenge ordrer om ikke at fortælle til nogen, hvad de ser i deres værksteder.

Når de får sig en sludder over et glas øl i »The local pub« skal de vare sig for, hvad de siger, og hvem de taler med.

Rolls Royce fremstiller foruden de berømte lukusbiler jetmotorer til Englands nyste jager Supmarine 510, der kan flyve hurtigere end lyden.

SEKS MENNESKER FÅR HVER DAG INDKØBSTILLADELSE TIL EN NY BIL

— men ca. 53 søger hver dag.

I årets første 8 måneder, til udgangen af august, har ialt 12.747 personer søgt om tilladelse til at erhverve en ny bil. Der har kun kunnet bevilges indkøbstilladelse til 1479, eller godt hver niende. Eller sagt på en lidt anden måde, har i årets første 243 dage gennemsnitlig 52,5 personer daglig indsendt ansøgning, mens der kun har kunnet tildeles godt 6 (nøjagtigt 6,1) biler pr. dag i gennemsnit. Der er således stadig meget langt igen, før alle kan få deres ønsker med hensyn til transport med motorkøretøj opfyldt.

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

C Z OG JAWA ERIK ORTH
Specialværksted - Reservedele - Tilbehør
Lyngbyvej 36 . Telf. C. 12 372

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

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

Odense

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

C Z OG JAWA E. BRUUN LARSEN
Specialværksted - Reservedele - Tilbehør
Søndre Boulevard 156 - Telf. Odense 6103

Vintersæsonen for Døren

Film gennem Unionen

Vintersæsonen står nu for døren. Vi vil i de kommende måneder føre et lidt mere udpræget »hjemmeliv«, end tilfældet har været i sommer, cyklen kan få lov at tage det lidt mere »på langs«.

Fra praktisk taget alle klubleders side udfoldes der store bestræbelser for at holde kontakten med medlemmerne vedlige i den »stille sæson« — de første meddelelser herom ses allerede i dette nummer under »Fra Klubberne«. Og det er kun ganske rimeligt, at vi tilbringer nogle aftner af vort hjemmeliv i vor klub.

Fra Danmarks Motor Unions side skal de forskellige bestyrelser og klubmedlemmer vide, at vi med stor interesse og sympati ser på bestræbelserne på at holde sammen på medlemmerne — og evt. hverve nye. Unionen vil yde sin støtte til dette arbejde — og foreløbig kan det oplyses, at vi ligger i forhandling om et arrangement, der skal kunne sikre klubberne gratis lån af en alsidig række underholdende, instruktive og til dels belærende film fra fjerne egne. Det drejer sig om film både med og uden tone og farve. Vi håber i næste nummer at kunne bringe en fyldestgørende redegørelse for dette arrangement — evt. i forbindelse med en fortegnelse over de da til rådighed stående film.

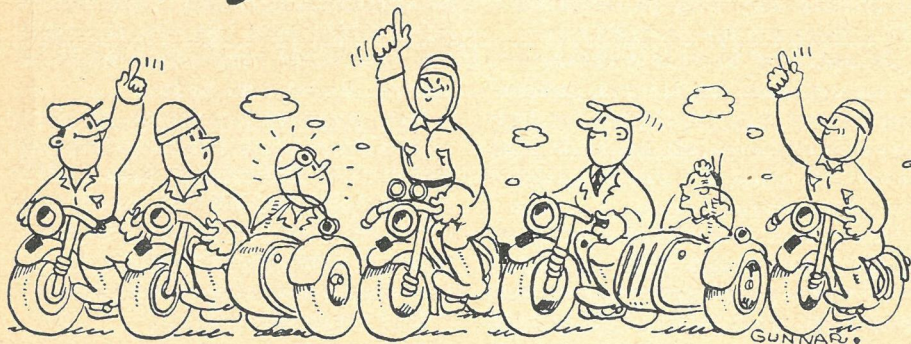
Randers

C Z OG JAWA I/S Sofus Nellemann
Specialværksted - Reservedele - Tilbehør
Strømmen - Telf. Randers 3232

Skive

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

Må jeg få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Om at blive »smidt ud«.

Ved jordbanemesterskaberne på Jysk Motorbane, Hobro, var en af vore kørere, Einer Andersen, udsat for følgende i 350 ccm klassen for sports-motorcykler solo. I sit indledende heat opnåede han en 2. plads og gik så til slutheatet. Rytterne bliver kaldt frem til at holde klar i ryttergården, og efter at de har holdt og ventet længe på, at vandvognen bliver færdig, får de besked på at komme frem til startlinien, her går motoren i stå for Einer Andersen, og efter et par forgæves forsøg på at løbe motoren i gang, går han i gang med at skifte tænder, som han har med i lommen, i mellemtiden går starten, efter et øjeblik forløb har Andersen fået skiftet røret og starter, men har selvfølgelig ingen chance for placering. Dette synes jeg ikke, man kan byde ryttere, som for første har et stort forarbejde med cyklen og dernæst tager helt til Hobro for at blive behandlet på denne måde; jeg synes i hvert fald man kunne spørge, hvornår han kunne være klar igen — det blev der ikke spurgt om før denne start i slutheatet. I et opsamlingsheat i specialklassen kunne rytterne godt sendes ud på en omgang før starten gik. Og da Einer Andersen havde god tid i sit indleden-

de heat, vil jeg mene, han havde haft en mulighed for placering.

For øvrigt blev der sagt i højtaleren før løbet: »Er en rytter ikke klar, når han bliver kaldt frem, vil han blive smidt ud.« Det er vel ikke nødvendigt at sige det så brutalt, vi er jo trods alt i samme båd, jeg synes, vi møder modstand nok for motorsporten fra andre sider, så lad os ikke selv gøre det sværere for hinanden end strengt nødvendigt.

Kyhnauv-Andersen,

Motorklubben København og Omegn.

Hår do våt i Hobro.

Jeg har været der. Til Danmarks-mesterskaberne 18-9-1949.

Jeg sendte min anmeldelse i god tid, hvilket klubberne jo skal have, og ventede på svar, som jeg først fik onsdag den 14., 3 dage før jeg skulle køre til Hobro; det er ganske latterligt at få besked så sent, der må være et svagt punkt i klubbens sportsudvalg. Vi, som kommer langvejs fra, må også have lidt tid til forberedelserne, men det regner de åbenbart ikke med?

Nå, men vel ankommen til Hobro-banen, og efter at have trænet nogle omgange, bliver der umiddelbart før løbet meddelt rytterne de forskellige

vejledninger, som endte med, at hvis vi stillede til start uden godkendt hjelm, handsker og briller, 3 ting som har en ubeskrivelig betydning på denne bane, ville vi blive smidt — *smidt* — ud.

Jeg ved ikke, hvordan andre ryttere ser på det, men jeg for mit vedkommende kørte *ikke* til Hobro, for ligefrem at blive *smidt ud*; det er da mest fornøjeligt, efter et motorløb, selv at kunne køre eller gå.

Jeg synes i det hele, at det var en mærkelig modtagelse, for ikke at tale om afskeden. Men løbene blev alle godt gennemført, uden større uheld, og det var en stor dag for vinderne og andre deltagere, så jeg synes godt, der kunne være arrangeret en fest i dagens anledning, eventuelt kaffebord — vi kunne jo selv have betalt kaffen.

Men alt dette udeblev.

Tilbage er kun at ønske arrangørerne bedre held næste gang.

Med sportslig hilsen

Norton Hansen,
Holbæk.

Indkøbstilladelserne var uangribelige.

På foranledning af STEN har direktoratet for vareforsyning nu ladet foranstalte en undersøgelse over de *tilsyneladende* noget mærkelige dispositioner med hensyn til nogle nærmere præciserede indkøbstilladelser til letvægtsmotorcykler.

Den forklaring, man fra varedirektoratet har givet »MOTOR OG SPORT«, må siges helt at frikende direktoratet for vilkårlighed, endsige meningsløshed, vedrørende de omtalte tildelinger. De to tilfælde er *noget* mere komplicerede, end de ved første øjekast lader formode — og en noget udenforstående kan have forudsætning for at have kendskab til. Der er således i det ene tilfælde tale om sygdom i hjemmet, der

kan kræve hurtig nærværelse af den, der har fået indkøbstilladelse til befordring fra sit hjem til en fjernereliggende arbejdsplads. At der i det ene tilfælde skulle være tale om, at ansøgeren i forvejen havde motorcykle bestrides; det må være forkert.

Men noget helt andet er, at der i øjeblikket er flere hundrede letvægtsmotorcykler (nåvnlige franske, måske også enkelte czekiske) på lager, og at der burde gives betydeligt mere los på salget af disse. Vi henviser i denne forbindelse til vor leder-artikel på side 1.

Med venlig hilsen!

Red.

Gentofte-løbene

Resultaterne fra Gentofte den 2.-10. var følgende:

Gentofteløbet:

1. heat: Jack. Hodgson	1.31.1
2. heat: Orla Knudsen	1.32.2
3. heat: Joe Bowkis	1.29.8
Slutheat: Aage Andersen	1.30.0

Standardløbet:

1. Robert Rasmussen	9 point
2. Eivind Hansen	5 »
3. Leif Hirsborg	2 »

Ekspert A. Match:

1. Aage Andersen	9 point
2. Leif Samsing	8 »
3. Jack. Hodgson	8 »

Ekspert B. Match.

1. Henry Andersen	12 point
2. Kiehn Berthelsen	3 »

Special Match:

1. Ove Halberg	6 point
2. Uno Jensen	3 »

Udskilningsløb:

1. Eivind Hansen	3.53
2. Robert Rasmussen	3.54

OMKRING UNIONEN

Danmarks Motor Union holder flyttedag

Når dette nummer af »Motor og Sport« er kommet medlemmerne i hænde, har »Danmarks Motor Union« allerede holdt flyttedag. D.M.U. er den 1. oktober rykket ind i sine nye lokaler:

FORTUNSTRÆDE 4, II,

KØBENHAVN K.

(på hjørnet af Højbro Plads).

Tlf. Palæ 6368.

Hertil sker fremtidig enhver henvendelse såvel til Danmarks Motor Union, som til medlemsbladet »Motor og Sport«, idet også redaktionen vil blive placeret her i nøje tilknytning til Unionen.

Vi håber gennem de forbedrede ydremøder at kunne skabe bedre forhold både for unionsarbejdet og for redaktionen af vort medlemsblad.

Her — i Københavns centrum, med ideelle parkeringsforhold — vil vore medlemmer fra nu af kunne finde Danmarks Motor Union og »Motor og Sport«. Vi er i fuld gang med at indrette os og skal i næste nummer fortælle lidt mere om unionens lokalemæssige »landvinding«, der gerne skulle betyde en bedre service — ikke blot for klubberne og deres bestyrelse, men også for de tilsluttede medlemmer.

De nordiske mesterskaber 1950

På et møde indenfor Nordisk Motorcykleforbund, afholdt i Odense den 25. september i forbindelse med de nordiske banemesterskaber, blev det besluttet at tildele Finland de nordiske mesterskaber på 400 meter bane og Norge mesterskaberne på 1000 meter bane for 1950.

Mesterskaberne i Finland blev lagt til d. 24. september på en ny bane, der til den tid vil være færdig i Åbo, mens 1000-meter mesterskaberne formentlig vil finde sted den 15. eller 17. september.

★

Efter i over et kvart århundrede på fremragende måde at have ledet D. M. U. som generalsekretær, blev Vald. Hoffmeyer på unionens sidste repræsentantskabsmøde udnævnt til vicepræsident.

D. M. U.s bestyrelse har nu anmodet red. Carsten Meyer Petersen, der det sidste halve års tid har været redaktør af unionens medlemsblad, om at videreføre det af Vald. Hoffmeyer i en lang menne-skealder udførte arbejde.

To nye verdensrekorder

i 1000 ccm sidevogn og 125 ccm solo.

Federation Internationale Motorcycliste (F.I.M.) meddeler d. 19. september, at man i dagene 15. og 16. september har kunnet registrere to nye verdensrekorder. Begge rekorder er sat ved Jabbeke ved Ostende i Belgien.

D. 15. og 16. september gennemkørte René Milhoux med sit 996 ccm »Vicent H.R.D.« sidevognskøretøj med flyvende start først en 5-km strækning på 1 minut 28,7 sekunder, svarende til en gennemsnitsfart af 203 km i timen (126 m. p. h.) og derefter 5 miles i 2 min. 50,2 sek. = 170 km i timen (eller 106 m. p. h.).

Den 16. september kørte Cavanna på samme bane med sin 125 ccm *F.B. Mondial 1 km* med flyvende start på 22,3 sekunder, svarende til en gennemsnitsfart af 161 km i timen (100 m. p. h.) og 1 mile på 35,9 sek. svarende til 162 km i timen (godt 100 m. p. h.).

Sporten :

NIMBUS vandt senior-solo

og Tre 1. placeringer i jun./s.v. i S. M. U.s
mesterskabs-trial.

Fint tilrettelagt trial i smukt septembervejr med mange tilskuere. Begyndere og juniorer var ved at køre fra seniorerne. Lovende kuld af friske folk ved at være klar til at rykke til afløsning.

S. M. U.s mesterskabs-trial

og B. S. A. Klubbens åbne trial blev kørt søndag den 11. september i omegnen af Svogerslev kro, hvor hovedkontrollen befandt sig. Der var ialt 7 meget varierende og ofte for kørerne besværlige etaper, hvilket selvfølgelig bevirkede, at der var forskellige styrt, heldigvis dog uden alvorlig karakter. Det ualmindeligt fine septembervejr havde samlet en masse mennesker på etaperne, og især på Bøgebjerg, hvor publikum havde en glimrende oversigt over hele etappen.

Konkurrencen i de forskellige klasser var meget skarp, og flere begyndere og juniorkørere havde tider, der lå helt oppe under seniorkørernes, på etappen bag Svogerslev kro opnåede juniorkøreren Joerges Bagger på B. S. A. endog dagens hurtigste tid. Løbet blev hurtigt og gnidningsløst afviklet, idet der blev kørt på samtlige etaper samtidig, således at præmieuddelingen, der fandt sted i en tætpakket festsal på kroen, allerede kunne foregå mellem kl. 3—4. Af 40 deltagere fuldførte ialt 32, resten måtte udgå på grund af maskinskade.

Vinderlisten ser således ud:

Begynderklassen:

- Nr. 1 Aage Mørch, Ariel, 615 points.
- Nr. 2 Svend Vendelbak, A. J. S., 590 p.
- Nr. 3 Ove Madsen, B. S. A., 580 p.
- Nr. 4 Erik Christiansen, Nimbus, 540 p.
- Nr. 5 Edwin Johnsen, Nimbus, 490 p.

Junior solo:

- Nr. 1 Joerges Bagger, B. S. A., 680 p.
(dagens bedste resultat).

- Nr. 2 Leif Larsson, Royal E., 620 p.

- Nr. 3 Mogens Gornitzka, Velocette,
600 p.

Junior sidevogn:

- Nr. 1 Harry Frandsen, Nimbus, 665 p.
- Nr. 2 Carlo Jensen, Nimbus, 660 p.
- Nr. 3 Leo Petersen, Nimbus, 600 p.

Senior solo:

- Nr. 1 Joseph Kock, Nimbus, 660 p.
- Nr. 2 Alfred Hansen, Norton, 585 p.
- Nr. 3 Lion Hansen, N. I., 545 p.

Senior sidevogn:

- Nr. 1 Helmer Albrechtsen, B. M. W.,
645 p.
- Nr. 2 Egon Walther, Triumph, 635 p.
- Nr. 3 Walther Jensen, Nimbus, 625 p.

I senior solo-klassen er Lion Hansens resultat særlig bemærkelsesværdigt, idet han på en etape kun fik tildelt 5 points for ikke at have fuldført etappen på grund af maskinskade, men til gengæld kørte han strålende på de øvrige etapper, hvoraf han vandt 2.

I Senior sidevogns-klassen viste Helmer Albrechtsens B. M. W. sig stærk nok til at vinde en knebet sejr, trods det at han havde måttet lade sidevognstrækket sætte ud af funktion i henhold til en bestemmelse i propositionerne.

Desværre måtte man *dsikvalificere* en kører, der *ellers* havde placeret sig som nr. 2 i Senior solo-klassen, idet det efter løbet blev oplyst, at han havde ladet sin cykle transportere på en lastbil mellem etaperne, hvilket ifølge propositionerne er ulovligt.

Alt ialt havde klubbens sportsudvalg

Leif Basse Hveem

nordisk dobbeltmester for anden gang

Flot og suveræn norsk kørsel i Odense.

Danmark ligger dog fint i standard-klassen

Et vellykket F. M. S.-arrangement

De nordiske banemesterskaber på 1000-meter bane arrangeret af *Danmarks Motor Union* ved *Fyens Motor Sport* søndag den 25. september på *Fyens Væddeløbsbane*, fik et i alle henseender vellykket — omend altfor skrækkeligt norsk domineret — forløb. Vejret var så strålende smukt, som man kan forlange det i det danske efterår, og banen var fyldt med 15—18.000 tilskuere. Afviklingen af løbene foregik effektivt og gnidningsløst.

Nordmændene mødte som sædvanligt op med deres veltrænede elitekørere og veltrimmede materiale, og kunne selvfølgelig drage hjem med den vægtigste del af sølvtojet.

De nordiske motorcykle-organisatio-ner mødte op med deres ledende mænd. Finland var således repræsenteret ved direktør *Martii Ekroth*, Norge ved præsidenten for Nordisk Motorcykleforbund, *Erling Sande*, og Danmark ved vicepræsidenten, *Vald. Hoffmeyer*. Lederen af det finske hold var direktør *Otto Brandt*, af det norske disponent *Rolf Lau* og af det danske, faktor *Poul Rasmussen*, ligesom også generalsekre-

tæren for Oslo-afdelingen, *Johannesen*, var mødt op.

Nationsmatchen.

De første fire matcher var helliget *holdkonkurrencen* nationerne imellem. I dem alle blev *Norge nr. 1*, Danmark nr. 2 — bortset fra sidste start. Enkeltresultaterne blev: 1. start: *Ingvard Varkold*, Norge 2.54.9, *Bent Jensen*, Danmark 2.59.8 og *P. Koskela*, Finland 3.06.0. 2. start: *Verner Lorentsen*, Norge 2.59.4, *Orla Knudsen*, Danmark 3.01.4, *L. Reivonen*, Finland 3.07.8. 3. start: *Wiik Hansen*, Norge, der endte med at køre alene i tiden 2.56.2, idet *Finnen I. Teräs* væltede i 1. sving, og *Uno Jensen*, Danmark, måtte udgå efter et par omgange; han havde brændt hul i stemplet. Der havde ellers været stillet store forventninger til hans indsats med den lånte cykle. 4. start: *Basse Hveem*, Norge, der kørte et løb helt for sig selv, overlegen og suveræn, i tiden 2.50.5, hvilket blev dagens hurtigste tid, svarende til en gennemsnitsfart af mellem 105 og 106 km/tm. Nr. 2 *Y. Heikkilä*, Finland 3.03.6 og nr. 3 *Aage Andersen*, Danmark 3.07.1. *Basse Hveem* var omtrent en halv baneomgang foran sine to konkurrenter i mål.

Den sammenlagte tid i nationsmatchen blev: Norge 8.41.6, Danmark 9.06.3 og Finland 9.08.3.

Nordisk mesterskab individuel konkurrence.

I de indledende heats i den individuelle konkurrence om nordisk mester-

gjort et stort og fint stykke arbejde med dette trial, som de høstede megen ros for fra de forskellige køreres side samt fra publikum.

Klubben vil gerne her benytte lejligheden til at takke alle officials og andre, der medvirkede og gjorde deres til, at løbet i alle måder blev godt afviklet.
Yrsa 851.

skab blev tiderne i 5. start: Kiehn Berthelsen 3.09, Sv. Aa. Rasmussen 3.10.4, Villy Andersen 3.10.6 og N. V. Jensen, der som den eneste kørte en 350 ccm-maskine, 3.24.6. Peter Nielsen startede ikke, og Peter Andersen udgik.

6. start: Odd Samsing 2.58.3, Sv. Nissen 3.03.4, C. O. Jensen 3.06.4, Niels E. Nielsen 3.09.6 og Kr. Lindegaard 3.17.2.

I et opsamlingsheats 1. afd. blev placeringen: Aage Andersen 3.02.7, Villy Andersen 3.09.1, Kr. Lindegaard 3.12.2 og Sv. Aa. Rasmussen 3.12.5. I 2. afd.: C. O. Jensen 3.05.4, Niels E. Nielsen 3.11.3. L. Reivonen 3.12.7 og N. V. Jensen 3.21.6.

I mellemheatets 1. afd. placerede sig: Basse Hveem 2.54.8, Aage Andersen 2.59.3, Sv. Nissen 3.01.9, Ingvard Varkold 3.06, Y. Heikkilä 3.07.1 og C. O. Jensen 3.10 og i 2. afdeling: Wiik Hansen 2.51.7, Odd Samsing 3.01, Verner Lorentsen 3.03.9, Bent Jensen 3.07.9, P. Koskela 3.10.2 og Kiehn Berthelsen 3.15.

I det afsluttende heat om det nordiske mesterskab blev placeringen:

Nr. 1 Basse Hveem 2.53.

Nr. 2 Wiik Hansen 2.58.4.

Nr. 3 Aage Andersen 3.03.2,

Nr. 4 Verner Lorentsen 3.03.4.

Nr. 5 Sv. Nissen 3.05.

Odd Samsing udgik.

Fin kørsel i standard solo.

I standard solo kørtes tre afdelinger; rytternes to bedste tider var gældende for placeringen. Straks efter starten i 1. afd. styrtede Agner Hansen. Det så ret grimt ud, idet han fik maskinen over sig et par gange og konkurrenterne var tæt ved ham, da han gik rundt. Han slap dog forholdsvis uskadt, men kom ikke

til start senere; Leif Hirsborg måtte ligeledes udgå i 1. afd.

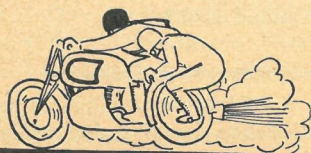
Knud Nielsen var så temmelig suveræn i alle tre afdelinger, og stort set blev rytternes resultat bedre fra afdeling til afdeling. Da der tilmed kun skete små forskydninger rytterne imellem gennem afdelingerne, bringer vi her opstillingen så nogenlunde i nummerorden med tiderne fra de tre afdelinger i successiv rækkefølge:

1. Knud Nielsen, Århus, Norton 3.17, 3.14, 3.13.8.
2. Poul Kalør, Odense, A. J. S. 3.21.4, 3.19.7, 3.19.4.
3. Robert Rasmussen, Sønder sø, Norton 3.26.3, 3.24.5, 3.21.2.
4. Vitus Kelvang, Kolding, Matchless, 3.38, 3.24.8, 3.22.2.
5. Ejvind Hansen, Ejlstруп, B. S. A. 3.21.6, 3.22.6, 3.25.6.
6. Aage Chr. Iversen, Sønderborg, A. J. S. 3.31, 3.28.9, 3.27.8.
7. Holger Hansen, København, Ariel 3.39, 3.34.5, 3.35.
8. Finn Larsen, København, 350 ccm B. S. A. 3.52, 3.43, 3.36.2.
9. Svend Schmidt, Kerteminde, B. S. A. 3.36.2, 3.21.1, udgik.

Standard handicap.

Standard handicap vandtes af Holger Hansen, der havde 60 m tillæg, mens Knud Nielsen, der havde længst at køre (380 m tillæg), kørte sig ind på en 2. plads. Resultatet af dette løb blev (med metertillægget i parentes):

1. Holger Hansen (60) 3.26.6.
2. Knud Nielsen (380) 3.31.2.
3. Ejvind Hansen (290) 3.32.3.
4. Vitus Kelvang (290) 3.32.8.
5. Poul Kalør (370) 3.34.4.
6. Finn Larsen (0) 3.35.6.



Kør til bogtrykkeren på Nyvej

og bestil Deres tryksager

Alle slags tryksager udføres

BOGTRYKKERIET ANTIKVA $\frac{1}{2}$

Nyvej 16 . C 2391 - 4786

7. Aage Chr. Iversen (220) 3.37.9.
8. Robert Rasmussen (300) 3.39.5.

Man vil af de tætte tider kunne aflæse, at det var et godt udregnet handicap, fyldt med spænding alle fem omgange igennem.

Vincent HRD uovervindelig i sidevognsklassen.

Sidevognsklassen talte kun tre ekvipager. David Axelsson, Dania-J. A. P., stillede her op mod de to skrappe Vincent HRD-sidevognskøretøjer, kørt af hhv. Carlo Sejer Jensen, Århus, og Sv. Knudsen, Odense. I fire måneder har Carlo Sejer Jensen gået og trimmet og tunet og puslet og »gjort ved« på sit pragtfulde køretøj, så han var helt uimodståelig. Endnu havde Svend Knudsen ikke fået så meget ud af sin cykle, som Sejer Jensen, men han lå nu aldrig ret langt bag ham. Axelssons J. A. P. gik også fint, men de andre havde dog mere i sig.

Løbet kørtes i tre afdelinger, og tiderne blev:

Carlo Sejer Jensen 3.16.2, 3.12.9, 3.11.7.
Svend Knudsen 3.17.6, 3.13.3, 3.14.8.
David Axelsson 3.26.3, 3.23.8, 3.27.4.

I handicap'et havde Sejer Jensen et tillæg på 250 m, og Svend Knudsen på 220 m. Det blev en drabelig kamp mellem de to HRD'er, men Sejer Jensen kunne ikke nå Svend Knudsen, selv om der ikke var langt igen. Tiderne blev: Svend Knudsen 3.18, Sejer Jensen 3.20.4 og David Axelsson 3.29.

Bedste sidevognstid svarer til ca. 94 km/tm. i gennemsnit.

Kamp på kniven i special handicap.

Også special-handicap'et var fint udregnet. Her fik man det helt store sus og oplevede at se Basse Hveem (med 410 m i tillæg) slå scratch-manden Kiehn Berthelsen på målstregen.

Placeringen i mål blev (med meter-tillæget i parentes):

1. Basse Hveem (410) 3.08.2.
2. Kiehn Berthelsen (0) 3.08.3.
3. C. O. Jensen (170) 3.14.

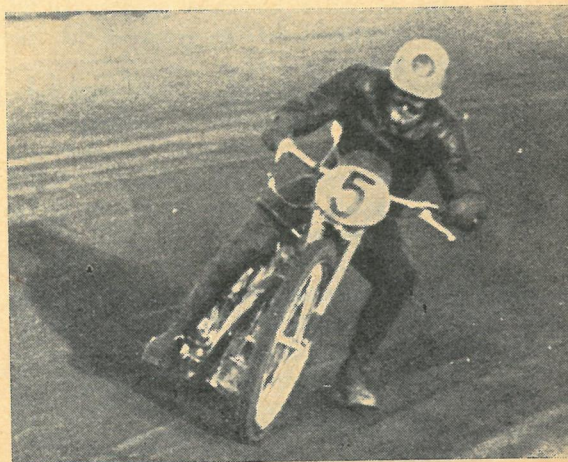


Odd Samsing i fin stil i svinget.

4. Sv. Aa. Rasmussen (10) 3.14.
5. Bent Jensen (180) 3.15.
6. Sv. Nissen (210) 3.15.1.
7. L. Reivonen (60) 3.15.8.
8. Wiik Hansen (290) 3.16.
9. Kiehn Berthelsen (0) 3.08.3.

Basse Hveem måtte køre halvvejen af de fem baneomgange, før han indhentede sin første konkurrent, og da han manglede 1 omgang, lå der to tilbage foran ham. Havde målstregen ligget en halv snes meter tidligere, var der blevet dødt løb mellem scratch-manden og Hveem.

Det var meget populære vindere over hele linjen, og de blev stærkt hyldet af et begejstret og loyalt publikum, da de laurbærkranset og dækket af blomster kørte æresrunde.



Den suveræne Basse Hveem i broadside.

Festlig præmieuddeling i Næsbyhoved skov

Efter løbet samledes deltagerne og officials til en stilfuld præmieuddeling i Næsbyhoved skov. Her bød arrangementslederen, kontorchef *E. Jensen*, F. M. S.'s formand, velkommen til alle, først og fremmest de deltagende ryttere, men også gæsterne langvejs fra, fra Norge og Finland.

Da man var nået gennem spisningen tog D. M. U.'s delegerede, fabrikant *Karl Madsen*, ordet, for at foretage præmieuddelingen. Han indledede med at takke, fordi Fyens Motor Sport havde fået overdraget det store arrangement, det største og fornemste, man endnu havde fået lov at stå med ansvaret for. Han hylkede nordmændene for den fine og overbevisende sikre kørsel de havde lagt for dagen og takkede finnerne, fordi de var kommet så langt for at vise, at også i Finland var man begyndt at komme godt med i disse løb.

Derefter skred man over til præmieuddelingen, hvor hver vinder fik et rungende hurra — og i denne forbindelse kunne det jo ikke undgås, at det var nordmændene, der blev mest hyl-det. Det norske hold modtog først Danmarks Motor Unions plaque som vinder af nations-matchen og desuden fik de enkelte ryttere en erindring fra den arrangerende klub.

Leif Basse Hveem måtte straks frem på tribunen igen for at modtage også præmien som individuel nordisk mester — iøvrigt for 4. år i træk. Da han desuden de to sidste år også er blevet mester på 400 meter, kan man forstå, at det ikke er en tilfældighed, han er blevet mester også i år. Han modtog Sanderum sogns ærespræmie, mens nr. 2, *Wiik Hansen* (der dagen i forvejen havde fejret sin 40 års fødselsdag) fik Fyens Væddeløbsbanes ærespræmie. De tre næste i rækken, *Aage Andersen*, *Verner Lorentzen* og *Sv. Nissen*, fik

ligeledes præmier — alle fik de F. M. S.'s ekstrapræmier.

I standard-løbet havde firmaet *Vilh. Nellemann* udsat en stor, flot *K.L.G.*-pokal. Det blev *Knud Nielsen*, Århus, der fik den overrakt med nogle smukke ord og pæne komplimenter af salgsschef *C. O. Christensen*. Ligeledes de fire næste, hhv. *Poul Kalør*, *Robert Rasmussen*, *Vitus Kelvang* og *Ejvind Hansen*, fik klubbens ekstrapræmier.

Velfortjent var også det store, smukke stykke sølvtøj, *Carlo Sejer Jensen* fik for sin fine sidevognskørsel. Også *Sv. Knudsen*, Odense, og de to kvikke sidevognsmænd, hhv. *Harry B. Andersen*, Århus, og *Ernst Eibye Sørensen*, havde fortjent de præmier, de drog hjem med. *Sejer Jensens* sølvpræmie var skænket af Næsbyhoved skovs vært.

I standard handicap fik følgende 5 ryttere præmier efter deres henholdsvis placering: *Holger Hansen*, *Knud Nielsen*, *Ejvind Hansen*, *Vitus Kelvang* og *Poul Kalør*, og i sidevogns handicap *Sv. Knudsen* og *Sejer Jensen*.

Endnu engang blev *Basse Hveem* hyl-det, da han modtog sin præmie for den eminente kørsel i special handicap, hvor han havde leveret dagens løb og store sus ved at æde samtlige de øvrige ryttere ind trods deres store forspring. *Kiehn Berthelsen* fik en i høj grad velfortjent 2. præmie. Ligeledes fik *C. O. Jensen*, *Sv. Aa. Rasmussen* og *Bent Jensen* her præmie.

Hyldest og tak.

Poul Kalør havde fra sin sidste deltagelse i *Hedemora* en erindringsgave, et stort fad, med hjem som en tak til *Danmarks Motor Union*, fordi man så ofte sendte danske ryttere til Sverige for at sætte kulør på løbene derovre. Den blev af *Kalør* overrakt til Unionsens vicepræsident, *Vald. Hoffmeyer*, der på sin side lidt senere stod op og

hyldede finnerne. Hoffmeyer konstaterede, at der i virkeligheden ikke var så langt mellem de danske og de finske resultater og at man tydeligt kunne iagttage væsentlige fremskridt i de finske rytteres præstationer. De kunne snart blive farlige konkurrenter.

Fra norsk side blev der takket af *Wiik Hansen*, der først udtrykte sin taknemlighed over al den hyldelse og virak, der var strømmet ham i møde på fødselsdagen og dernæst på de norske rytteres vegne takkede for det udmærkede sportsarrangement, den gode sport og det fortræffelige kammeratlige samvær — han tog det som et bevis på, hvor udmærket sporten forstod at bygge bro mellem landene.

Præsidenten for *Nordisk Motorcykleforbund*, *Erling Sande*, bragte en tak fra Norsk Motorklubb og Nordisk Motorcykleforbund til Fyns Motor Sport og Danmarks Motor Union for det vel-

lykkede stævne. Han måtte indrømme, at »det havde været hyggeligt at være nordmand i dag«. Samtidig sagde han dog: »Vi skulle ønske, vi havde en sådan standard-klasse i Norge, som De har i Danmark — jeg tror ikke, der er noget andet land, der har en standard-klasse af det format.«

Direktør *Martii Ekroth* bragte Finlands tak og knyttede dertil nogle optimistiske bemærkninger om fremtiden, hvor man med en vis ret kunne have lov til at stille forhåbninger til de finske ryttere, selvom de endnu lå i den nederste ende. Det var dog allerede blevet bedre; det havde man alligevel kunnet konstatere i dag.

Efter at den officielle del af festen var forbi, blev salen ryddet til dans. Det blev temmelig sent, før F. M. S. kunne slutte sine nordiske mesterskaber på 1000 meter-bane. Fynboerne har jo deres eget syn på natten.

LØNG MOTORBANE v. Sorø

Søndag d. 9. oktober kl. 14³⁰:

STORT SIDEVOGNS-RACE

med deltagelse af

danmarksmester CARLO SEJR-JENSEN

HELMER ALBRECHTSEN, SVEND JENSEN

HANS JACOBSEN m. fl.

Endvidere ekspert- og standardløb

Løbene køres uanset vejrforholdene

Arrangør: K. O. M.

De nordiske kortbane-mesterskaber i Trondheim

For svag dansk indsats

Søndag den 11. september kørtes på Trondheim stadion de nordiske mesterskaber for motorcykler på kortbane.

Det er 18 år siden, stadion sidst har været benyttet til motorløb, og selv om banen for de danske deltagere var af en noget uvant beskaffenhed, var den ingenlunde nogen ringe bane.

Selve banelegemet er af stampet ler med et tyndt lag slagger ovenpå. Slagjerne indgik dog en ret stabil forbindelse med leret. Måske var det heldigt, at det ikke blev regnvejrs umiddelbart før og under løbene. Som banen var, var den udmærket at køre på, og løbene blev hurtigt afviklet. Mellem hvert løb blev banen udbedret og gjort i stand — og det gik stærkt. Der stod en halv snes mand i hvert sving og var straks parat til at skride ind, så snart løbene var forbi. Nogen træning havde der ikke været lejlighed til. Det var ikke tilladt.

Uden tvivl skadede det i høj grad det danske holds placerings-muligheder, at Orla Knudsen havde sendt sygemelding. C. O. Jensen fik motorstop, så Danmark var uden chancer i nationskonkurrencen.

Løbene overværedes af ca. 10.000 mennesker, hvilket må siges at være pænt i den egn af landet.

Resultaterne blev følgende:

500 ccm racer, junior.

1. Rolf Næss, Trondheim 1.32.5
2. Olaf Torp, Romerike 1.35.1
3. T. Ask Henriksen, Drammen 1.38.3

350 ccm racer, senior.

1. Ilmo Teräs, Finland 1.30.2
2. Yrjö Heikkilä, Finland 1.32.9

500 ccm racer, senior.

1. Leif Hveem, Norge 1.25.4
- Nordisk mester.*
2. Leif Samsing, Norge 1.25.5
 3. Aage Andersen, Danmark ... 1.26.9.
 4. Th. Andreassen, Norge 1.28.1
 5. Sverre Gjølmesli, Norge 1.29.8
 6. Odd Samsing, Norge 1.30.0
 7. C. O. Jensen, Danmark 1.33.1
 8. Bent Jensen, Danmark 1.33.7
 9. Veiko Koskela, Finland 1.35.0
 10. Lars Reivonen, Finland 1.40.4

I nationalkonkurrencen blev rækkefølgen:

1. NORGE:

- Leif Hveem
Leif Samsing
Th. Andreassen 4.22.2

2. FINLAND:

- Veikko Koskela
Yrjö Heikkilä
Ilmo Terös 4.45.0

3. DANMARK:

Ekstraheat over 3 runder:

1. Leif Hveem, Norge 1.03.9
2. Aage Andersen, Danmark ... 1.04.7
3. Leif Samsing, Norge 1.05.3

Trondheim by's ærespræmie —

3 runder.

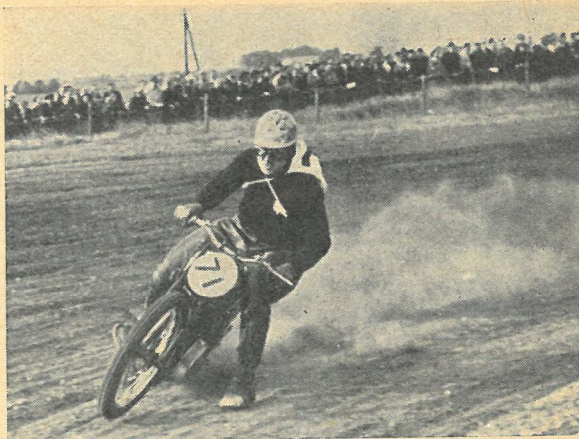
1. Leif Hveem, Norge 1.03.8
2. Leif Samsing, Norge 1.05.4
3. Aage Andersen, Danmark ... 1.06.1
4. Sverre Gjølmesli, Norge 1.06.2
5. Rolf Næss, Norge 1.06.8
6. Yrjö Heikkilä, Finland 1.07.2
7. Odd Sasming, Norge 1.10.8
8. Ilmo Teräs, Finland 1.15.3

JORDBANE-

mesterskaberne

på 1000 m bane

Fin Kørsel i Hobro



Knud Nielsen, Århus, går i fin stil på sin »Norton« frem til Danmarksmesterskabstitlen.

På I/S Jydsk Motorbane ved Hobro afvikledes søndag den 18. september Danmarks Motor Unions jordbanemesterskabsløb for motorcykler på 1000 meter bane. De nye mestre blev her:

Sportsmotorcykler indtil 250 ccm: Preben Pedersen, Silkeborg, B. S. A., 4,17,1.
Sportsmotorcykler indtil 350 ccm: Poul Kalor, Odense, A. J. S., 3,57,1.
Sportsmotorcykler indtil 500 ccm: Knud Nielsen, Århus, Norton, 3,48,6.
Motorcykler special indtil 350 ccm: Aage Andersen, København, J. A. P., 3,47,2.
Motorcykler special indtil 500 ccm: Orla Knudsen, København, J. A. P., 3,32,1.
Sidevogne indtil 600 ccm: Kr. Krestensen, Århus, Norton, 4,09,0.
Sidevogne over 600 ccm: Carlo Sejer Jensen, Århus, H. R. D., 3,50.

Hobro Motor Sport var heldig med vejret ved afholdelsen af jordbanemesterskaberne for motorcykler på 1000 meter bane på I/S Jydsk Motorbane. Der var anmeldt over 90 ryttere til kampen om danmarksmesterskabet i de forskellige klasser — og da banen jo er bred, kunne der starte en hel del på een gang. Ca. 6—8000 tilskuere kranse den lange bane, og man blev vidne til megen fin kørsel.

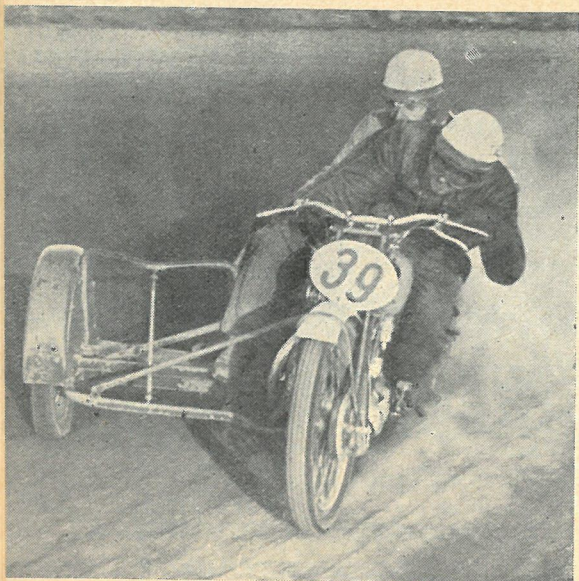
Efter at præsidenten for D. M. U., fabrikant *N. K. Pedersen*, med nogle smukke ord havde åbnet stævnet, gik 1. start.

Sidste års danmarksmester i standard 250 ccm.-klassen, *Sv. Aa. Sørensen*, var endnu ikke blevet så restitueret efter sit fald i Holland, at han kunne stille op; hans arvtager for 1949 blev *Preben Pedersen*, Silkeborg, på B. S. A., 4,17,1, der havde ført hele løbet igennem. Nr.

2 blev *Erling Jensen*, København, på *British Excelsior*, 4,22,2; han skiftede midt i løbet position med nr. 3'eren, *Fritz Madsen*, Silkeborg, 4,35,1, der kørte B. S. A.

Sportsmotorcyklerne 350 ccm

De første to starter gjaldt iøvrigt de indledende heats til *sportsmotorcyklernes 350 ccm.-klasse*, hvor de 6 hurtigste gik videre. I Stedet for *Erhardt Fisker*, der var syg, startede *Orla Knudsen* på Jawa. De bedste tider i de to heats fik *Poul Kalor*, A. J. S., 3,45,8, *Ejnar Andersen*, *Velocette*, 3,52,8, *Ib Nielsen*, *Skive*, *Matchless*, 3,55,7, *N. O. Jensen*, *Triumph*, 3,57,7, *Ernst Østerlund*, *Silkeborg*, *Triumph*, 3,58,2, *Finn Larsen*, København, B. S. A., 3,59,1, *Ejler Svendsen*, Ålborg, *Triumph*, 4,05,5, *Harry Andersen*, Århus, *Matchless*, 4,07,2, *Orla Knudsen*, Jawa, 4,10 og *Axel Jen-*



Svend Knudsen, Odense. 1000 ccm H.R.D.

sen, København, Velocette, 4,23. I opsamlingsheatet placerede sig i følgende rækkefølge: Victor Simonsen, Ålborg, Triumph, Harry Andersen, Ejler Svendsen, Arne Mikkelsen, B. S. A.

Disse fire startede sammen med de 6 slutheatet om danmarksmesterskabet. Vinder blev Poul Kalør, Odense, i tiden 3,57,1, mens den næsthurtigste mand fra det indledende heat var jo 4,3 sek. hurtigere, end vindertiden blev. De øvrige placeringer i rækkefølge: Nr. 2 N. O. Jensen, 3,59,8, nr. 3 Finn Larsen, 4,07, Victor Simonsen 4,11, nr. 5 Ejler Svendsen 4,11,2, nr. 6 Harry Andersen 4,13,3.

Placeringerne for de første fire ændrede sig ikke hele opløbet igennem, bortset fra at Ib Nielsen, Skive, der de

første par omgange havde ligget som nr. 3, udgik, hvorefter de næste to rykkede op, og de to sidste midtvejs i løbet byttede plads.

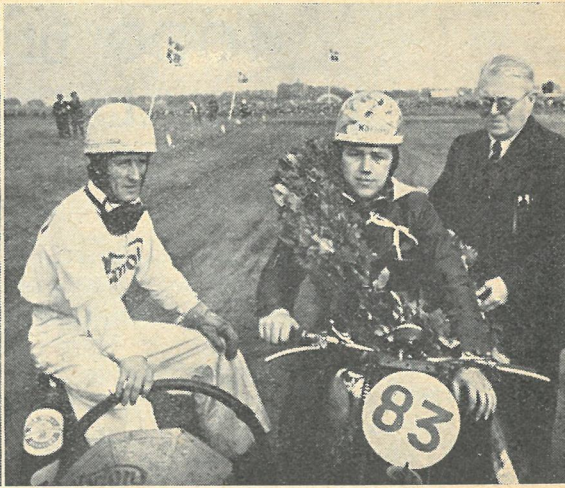
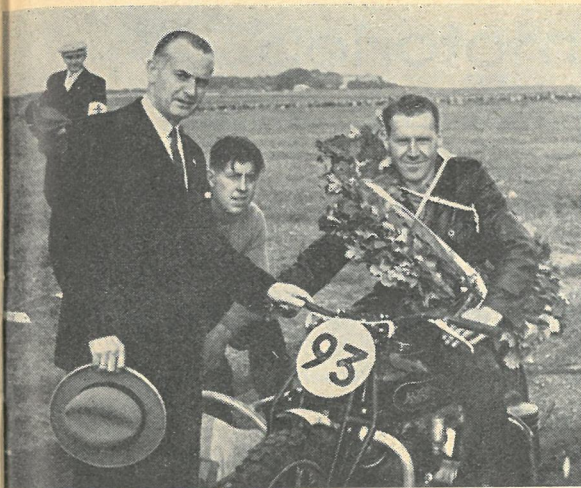
500 ccm sportsmotorcykler

I sportsmotorcykler indtil 500 ccm startede 29 ryttere. Peter Jacobsen, Ålborg, stillede til start i stedet for Orla Thøgersen, Ålborg, B. S. A., der var blevet syg. De første 7 i 1. heats 1. afdeling blev: Henry Vorre, Viborg, B. S. A., 3,51,6, Holger Hansen, København, Ariel, 3,53,3, Axel Jensen, Ålborg, Norton, 3,54,7, Jørgen Rasmussen, Harnstrup, Rudge, 4,08, Kjeld Hansen, Fåborg, Matchless, 4,22,4, Vagner Larsen, Ålborg, A. J. S., 4,33,1, og Peter Jacobsen 4,37,6.

I 2. afdeling oplevede tilskuerne midtvejs henne i de 5 omgange en spændende duel mellem de to ryttere i spidsen, Robert Nellemann, Randers, B. S. A., der indtil da havde ført løbet, og Poul Kalør, A. J. S. Sidstnævnte kom i mål 1 sekund før Nellemann i tiden 3,48 — iøvrigt en halv baneomgang før nr. sidst. Nellemann 3,49, Norton, Hansen, Holbæk, Norton, 4,03,1, Børge Pedersen, Århus, B. S. A., 4,05, Viggo Thomadsen, Randers, Norton, 4,08,9 og nr. 6 blev Ejner Carlsen, Ringsted, på Ariel.

I 3. afdeling blev placeringen: Knud Nielsen, Århus, Norton, 3,47, Niels Blumensaat, do., Ariel, 3,48,6, Agner Hansen, København, B. S. A., 3,56,7, Aage Iversen, Sønderborg, B. S. A., 3,57,5 (det var jo et ret samlet felt) og som nr. 6 kom Viggo Rasmussen, Ølstykke, B. S. A., 4,23,6.

I denne klasses opsamlingsheat blev man vidne til en spændende opløbskamp mellem nr. 1'eren og 2'eren: Axel



Præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen, laurbærkranser danmarksmesteren i den store sidevognsklasse, nr. 93, Carlo Sejer Jensen, Århus, og vicepræsidenten, Vald. Hoffmeyer, hænger laurbærkransen på nr. 83, danmarksmesteren i sidevognsklassen under 600 ccm, Kr. Kristensen, Århus.

Jensen, 3,51,3 og Ejvind Hansen, 3,51,7, der begge kørte et par sekunder hurtigere end i 1. heat. I rækkefølge placerede sig: Aage Iversen, Sønderborg, 352,7, Vagner Larsen, 4,11,5, Viggo Rasmussen, 4,16,9, Peter Jacobsen, 4,19,1, Kjeld Hansen, 4,31,3. De fire hurtigste herfra gik sammen med de fire hurtigste fra 2. afdeling af opsamlingsheatet til slutheatet. I 2. afdeling blev placeringen: Agner Hansen 3,55,2, Vitus Kelvang, Kolding, Matchless 4,02, Viggo Thomadsen, 4,09,8, Ejner Carlsen 4,18,6, Børge Pedersen 4,21,1.

I det afsluttende heat om danmarksmesterskabet blev placeringen: Knud Nielsen, 3,48,6, Poul Kalør, 3,53,2, Niels Blumensaat, 3,56,2, Aage Iversen, 3,57,6, Robert Nellemann 3,59,0, Agner Hansen, 4,13,0, Holger Hansen, 4,15,0 og Henry Vorre, 4,17,0. Ejvind Hansen kom ikke med i starten.

Special-racerne

I motorcykle special indtil 350 ccm mødte følgende til start og placeringen blev: Aage Andersen, Københ., J. A. P., 3,47,2, N. V. Jensen, Odense, J. A. P.,

3,51,6, Jens Nielsen, Silkeborg, J. A. P., 4,13,7, og Svend Larsen, Roskilde, H. V. A., 4,13,7.

I sidevognsklassen indtil 600 ccm manglede E. V. Mathiesen til start. Han var netop efter et bestyrelsesmøde i Unionen samme formiddag blevet sat i karantæne grundet misligheder med sidevognsmandens licens. I indledende heats 1. afd. blev tiderne: Kr. Krestensen, Århus, Norton, 4,05,7, Ras. Kornum, Ålborg, Triumph, 4,07,1, mens Vagn Poulsen, Horsens, Triumph, kom ind en hel baneomgang bagefter i tiden 5,16,8. Egon Walther knækkede sidevognshjulet ind under sidevognen efter et par omgange og forsøgte at gennemføre med sidevognen svævende i luften, men blev vinket ind. I 2. afd. blev placeringen: Bækgaard, Randers, A. J. S., 4,23,1, Erik Greve, Kbhvn., Ariel, 4,26,9, Frank Larsen, Ålborg, Triumph, 4,29,8, Grønlund Andersen, Kbhvn., B. S. A., 4,54,8.

I slutheatet om danmarksmesterskabet blev placeringen: Kr. Krestensen, 4,09, Ras. Kornum, 4,10, Erik Greve, 4,25,9. Der var ingen ændringer i placeringen mellem de 7 sidevognskøretøjer hele løbet igennem.

4000 til motorløb på Aabenraa stadion

*Eivind Hansen, Eilstrup, hurtigste
standard-kører*

Henved 4000 tilskuere overværede motorløbet på Aabenraa stadion søndag den 11. september. Stævnet var arrangeret af Aabenraa og Sønderborg amters Motorsportsklub. Løbene afvikledes langt hurtigere og mere præcist end sidst.

Stævnet indledtes med et såkaldt »australsk forfølgelsesløb«, et løb over 6 omgange, hvor kørerne starter samtidig i lige stor afstand fra hinanden, og så snart en af dem er indhentet, udgår han af løbet. Der var 12, som startede, og da de 6 omgange var kørt, var der kun 5 tilbage, nemlig *Poul Kalør*, Odense, *Eivind Hansen*, Eilstrup, *Robert Rasmussen*, Sønder sø, *Kurt Lau-*

rizen, Esbjerg og *Aage Iversen*, Sønderborg. Disse 5 kørere gik videre til et afgørende løb, der afvikledes i 15. start. I dette løb vandt *Eivind Hansen* i tiden 1.35.0. *Robert Rasmussen* blev nr. 2 kun et tiendedel sekund efter, og nr. 3 blev *Poul Kalør* i 1.36.5.

I 2., 6. og 10. start afvikledes løbene i ekspert-klassen. Første heat vandtes af *Willy Andersen*, Kolding, idet de tre andre ryttere, *Svend Nissen*, Odense, *Sv. Aage Rasmussen*, Odense, og *Lindegaard Petersen*, Ribe, diskvalificeredes, fordi de kørte ind i rabatten. 2. heat vandtes klart af *Lindegaard Petersen* i dagens bedste tid 1.28.0, og det samme gjorde 3. heat ligeledes i 1.28.0.

Kampen i sidevogns-klasserne

Heller ikke i starten om danmarksmesterskabet for sidevogne over 600 ccm ændrede billedet fra første til sidste omgang sig. Placeringen blev: *Carlo Sejer Jensen*, Århus, H. R. D., 3,50, *Helge Albrechtsen*, Lyngby, B. M. W., 3,59,7, *David Axelsson*, Kbhvn., J. A. P., 4,06,1 og *Hans Nielsen*, B. M. W., 4,11,6. Der blev kørt til fra start til mål, alle maskinerne gik fint, men den hurtigste og stærkeste vandt.

I motorcykler special indtil 500 ccm var der 18 anmeldelser alle med J. A. P. I 2. afd. blev der en spændende kamp mellem de fire, der blev tilbage efter de første par omgange. I mål blev resultaterne: *Orla Knudsen* 3,33,3, *Svend Nissen*, Odense, 3,34,3, *Rasmussen*, do., 3,40,2 og *Jørgen Nielsen*, Kbhvn., 3,43,4. Man lagde navnlig mærke til, at *Sv. Nissen* kom pænt frem i sidste omgang.

I 1. afd. oplevede man en spændende

opløbskamp mellem de to første. *Uno Jensen* gled frem og blev nr. 1 i 3,31,4 med *Kiehn Bertelsen*, Ringsted, som nr. 2 i 3,31,8.

De 6 hurtigste fra disse to heats gik til slutheat sammen med de fire hurtigste fra opsamlingsheatet, der omfattede 7 startende, men da de tre af dem blev hængende i mållinjen uden at kunne starte, kom kampen til at stå mellem følgende fire, der fik noteret tiderne: *Aage Andersen*, Kbhvn., 3,39,8, *Villy Andersen*, Kolding, 3,41,5, *Ejvind Petersen*, Kbhvn., 3,47,5 og *Jeppe Ussing*, Brørup, 4,12,7.

Danmarksmester blev *Orla Knudsen* efter en smuk kamp med *Aage Andersen*, de fik tiderne hhv. 3,32,1 og 3,33,0. Placeringen blev iøvrigt: *Uno Jensen*, 3,41,0, *Ejvind Petersen*, 3,43,2, *Niels Nielsen*, 3,46,9, efterfulgt af *Jørgen Nielsen*.

Resultatet blev, at Willy Andersen fik 9 points, Lindegaard Petersen 8 og de to andre hver 3.

Junior-klassen vandtes af *Holger Iversen*, Sønderborg, med 12 points, idet han vandt alle tre heats. Nr. 2 blev *Gunnar Kjær Jensen*, Fredericia, med 6 points, nr. 3 *Børge Bremsborg*, Varde, 3 p., nr. 4 *Niels Mikkelsen*, Ferritslev, 2 p. Børge Bremsborg styrtede iøvrigt i 2. heat, hans maskine tog så megen skade, at han ikke kunne starte i sidste heat.

Senior-klassen vandtes af *A. L. Christensen*, Langeskov, med 11 points. *Aksel Iversen*, Kolding, blev nr. 2 med 7 p., *Kurt Lauritzen* nr. 3 med 6 p., medens Aage Iversen ikke opnåede nogen placering, idet han diskvalificeredes i alle tre heats — i de to første for at køre ud i rabatten og i det sidste for at tvinge Kurt Lauritzen derud.

I *special-klassen* startede Poul Kalør, Eivind Hansen, Robert Rasmussen og Vitus Kelvang, Kolding. Poul Kalør vandt med 10 points foran Robert Rasmussen, der fik 9 p. Eivind Hansen og Vitus Kelvang fik hver 4 points. 2. heat var yderst spændende, idet Eivind Hansen i spurten kneb sig foran Poul Kalør og gik først over mål. Han blev imidlertid diskvalificeret for at have været i rabatten.

Et *pokaløb* mellem brdr. Holger og Aage Iversen vandtes af den ældre bror, Aage, i tiden 1.37.0. Holgerb rugte 1.37.5.

I et *ekstra-løb* om en pokal udsat af restauratørerne *Hans Hansen*, Skyttegaarden, og *Johann Jeppesen*, Jernbanehotellet, Rødekro, til de 4 hurtigste kørere i standard-klassen, vandt Eivind Hansen i tiden 1.34.0 foran A. L. Christensen og Poul Kalør. Robert Rasmussen havde uheld med sin maskine og kom ikke fra start.

Efter to indledende heats i handicap-løb, hvori alle kørerne deltog, kørtes et tredje og afsluttende løb. Dette vandtes af Holger Iversen med Poul Kalør på 2.-pladsen. Nr. 3 blev Sv. Aa. Rasmussen og 4 Vitus Kelvang.

Et *ekstra-løb* kørtes mellem den hurtigste standardkører Eivind Hansen og en tilskuer, den kendte motorkører i standardklassen, *Børge Mørch*. Denne havde udfordret Eivind Hansen, men resultatet af løbet blev, at Eivind Hansen vandt klart uden et øjeblik at have været truet af Mørch. Hans tid var 1.33.5, medens Mørch brugte 1.36.5.

N. V. Jensen hurtigste baneomgang i Gardemoen

Ved de nærmere beregninger fra løbet i Gardemoen har det vist sig, at *N. V. Jensen* er blevet noteret for den hurtigste baneomgang med tiden 3,26, svarende til 122 km i timen. Det var 11. omgang, der gav den fine tid. *N. V.* lukkede rigtigt op i 10. og 11. omgang og lagde da en masse af sine konkurrenter bag sig.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse fra kr. 51,85
Læderveste med stof og varmt pelsfoer fra kr. 148,00
Ojlskindsfirakker sorte, flere modeller, enkelte og med foer fra kr. 40,55
Gummiirakker sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.
Firkantede spejle, med buet glas, prima forkromning kr. 14,85
Stort udvalg i motorhandsker, huer, hjelme, køretæpper, luffer til styr o. s. v.
Orig. engelske TT-hjelme.

Varerne sendes overalt
pr. opkrævning.

MOTOR DRESS

Blaagaardsgade 24 . Telefon No 2536

Mesteren satte spænding på i Løng

Slagelserytter vandt 1. plads i sin første start

Med forventning så de ca. 7—8000 tilskuere på Løng motorbane den 29. august hen til den nordiske mester i sidevognsklassen, David Axelssons første start på banen. Allerede i første afdeling beredte mesteren en overraskelse, hvilket dog var stik mod alle beregninger, da han klart blev slået af konkurrenterne Svend Jensen og Helmer Albrechtsen. I anden afdeling blev hans snart berømmelige Dania-jap gearet ned, og det viste sig at gøre store underværker. Axelsson tog føringen fra starten og beholdt den. Før tredje og sidste afdeling gav han yderligere krumtappen to tapper, og indviede satte alle kort på hans chancer. Spændingen var større end nogen sinde før foran et løb på Løng-banen. Det, man havde set hidtil, var det mest enerverende sidevognsrace, der endnu var præsteret. Også Svend Jensen brugte mirakeldokumentet før 3. afdeling, men netop som han skulle ud på banen afkøledes karburatoren og hans start var udelukket. Albrechtsen var således ene om at kæmpe mod den svenskfødte danske mesterkører, og han gjorde det så bravt, at det allerede i starten lykkedes ham at komme i spidsen. Axelssons kørsel var noget hasarderet, og efter et sving slog cyklen et mægtigt hop, så sidevognsmanden slæbtes efter cyklen hen ad banen. Situationen reddedes og begge ryttere stod lige à point. I anden afdeling kørte Axelsson på 2,16,0, og denne glimrende tid skaffede ham førstepladsen i alle tiders mest spændende sidevognsløb på dansk jordbane.

Axelssons sejr er al beundring værd. Han er en aldrende mand på over halvtreds — men jeg kan lide sporten, udtalte han, og selv om min sidevognsmand, Aksel Møller, der nu er bosat i Vemmelev, og jeg nu tilsammen er

over 100 år, stiller vi op for at forsvarer vort nordiske mesterskab, da det nu første gang efter krigen skal afholdes i Danmark.

David Axelsson var dog ikke ene om at tilvinde sig publikums store gust. En sensation af rang præsterede således den unge Slagelserytter Erik Wincentz, der ved denne lejlighed første gang startede i et motorløb og vandt juniorstandard-klassen med ro og sindslige vægt, så hans fremtid må følges i den spændende sport.

Selve løbene var som helhed og altid på Løng-banen fuld af dramatik, og uden styrt slap man ikke. Værst gik det ud over den unge sympatiske Roskilde-rytter Vagn Petersen. Hans fald så ret faretruende ud. Han pådrog sig en hjernerystelse.

Svenskeren Ejner Perssons banerekord på 1,51,4 holdt, da Jørgen Petersen i sit rekordforsøg kun opnåede 1,53,8.

Ekspertløb: 1. Vagn Petersen 8 points, 2. Peter Nielsen 7 p., 3. Jørgen Petersen 6 p., 4. Eivind Petersen 3 p.

Senior standard: 1. Agner Hansen 12 points, 2. Svend Larsen 10 p., 3. Kurt Henriksen 9 p.

Junior standard: 1. Erik Wincentz 14 p., 2. Kaj Larsen 11 p., 3. Regnar Nygaard Jensen 9 p.

Sidevognsløb B: 1. Hans Th. Jacobsen 9 p., 2. A. B. C. Hansen 4 p., 3. Poul Nielsen 4 p.

Sidevognsløb A: 7. David Axelsson 6 p., 2. Helmer Albrechtsen 6 p., 3. Svend Jensen 5 p.

Blandet handicap: 1. Peter Nielsen 2,12,8 min., 2. Kurt Henriksen 2,13,1, 3. Jørgen Petersen 2,16,0.

Sidevogns handicap: 1. Helmer Albrechtsen 1,22,4 min., 2. David Axelsson 2,24,5.

To billøb i september:

Småuheld på amager travbane d. 11.

Interessante løb i Midget-klassen.

De københavnske automobilklubbers 1. løb på Amager travbane for biler havde samlet ca. 12.000 tilskuere. Disse fik »smæk for skillingerne«, idet det tog 3 timer og 40 minutter at afvikle det store program. For en del forekom det måske noget langstrakt — spændingen kom først med Midget-vognene; men interessant var det også at se svensk-amerikaneren Olle Bergstrøms med sin levende og hurtige Ford V-8 Midget lege med det øvrige felt.

Allerede i dagens 1. start væltede *Henning Christensen* rundt i det ene sving med sin lille Renault. Den kunne vel køre videre, da den var bragt på hjulene igen — men godt så den ikke ud. Finnen *Salorante* var uheldig på den ene langside. Af en for tilskuerne uforståelig årsag så man pludselig den lange, lave Ford-racer gå på tværs af banen og stille sig mellem hyldetræerne ved staldene. Det viste sig, at *Salorante* havde villet befri sine briller for snavs og herunder mistede han omgående følingen med banen. Han kom ret uskadt fra det lille uheld.

Vilh. Nellemann fik det hele ud af sine to vogne og kørte sig også to 1.-pladser til — i standardvogne indtil 1.000 ccm meget overlegent i sin nye Morris og i standardvogne indtil 1.500 ccm i sin MG efter en spændende kamp med *Osv. Heick* i samme mærke. Hurtigste mands gennemsnitstid i disse to klasser var henholdsvis 80.3 km/t og 87.9 km/t. I specialklassen dominerede *Olle Bergstrøm* så helt og aldeles. Hans gennemsnitsfart var 101 km/t — men uden tvivl kunne han have præsteret 10-15 km mere. *Morian Hansen* havde fået forbavsende meget ud af en

gammel Humber, men kunne ikke klare nordmanden *Erik Nyhus* i Ford.

Hurtigste mand var svenskeren *Åke Jönsson*, 108.2 km/t — hans broder, *Rudolf*, nåede op på 106.3 km/t. Begge kører Effyh ligesom danskeren *Kaj Hansen*, der var hurtigste dansker med 102 km/t. *Freemann Steensen* med sin Volkswagen-Midget med forhjulstræk var betydeligt hurtigere end *Bardenfleth Hansens* med baghjulstræk — den gik hurtigere end den hurtigste MG.

Der blev kørt sportsligt og dygtigt af alle de deltagende kørere.

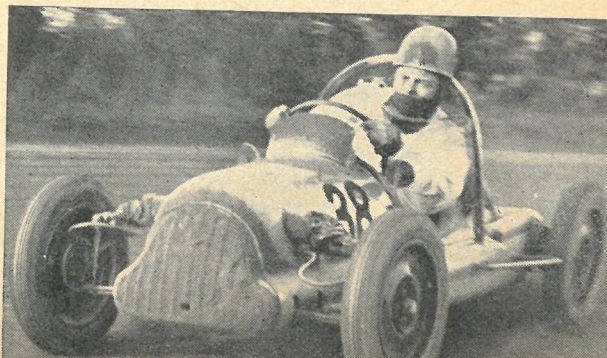
Resultaterne:

Standardvogne indtil 1000 ccm: Vilhelm Nellemann, Morris, 3.47.2 (80,3 km/t.), Elo Sørensen, DKW, 4.15.1, Holger Christiansen, Morris, 4.15.4., Arne Larsen, DKW, 4.15.7, Campeotti, Fiat, 4.20.3, Mar. Petersen, Morris, 4.21.3, Rich. Hansen, Fiat, 5.05.3.

Standardvogne indtil 1500 ccm: Vilhelm Nellemann, MG, 3.27.4 (87,9 km/t), Osv. Heick, MG, 3.28.1, Torben Strand, MG, 3.32, Aage Friis, Fiat, 3.34.5.

Standardvogne indtil 2000 ccm: Gunnar Wahlberg, Sverige, BMW, 3.04.4

Robert Nellemann, Randers, lader sin Midget strække ud på Amager Travbane.



(98,9 km/t), Frede Andersen, BMW, 3.13, Nonte Karstrup, Sverige, Citroën, 3.27.4, Carl Lynenskjold, Citroën 3.38.

Midgetklassen indtil 500 ccm: Åke Jönsson, Malmö, 2.48.2 (108,2 km/t), Ejler Svensson, Sverige, 2.51, Kai Hansen, København, 2.54.3, Rud. Jönsson, Malmö, 2.56. — *B-Finalen:* Nils Gagner, Sverige, 2.55.7, Rob. Nellemann, JAP, 2.59, Carl Amelung, JAP, 3.10.2, Ove Holmberg, Sverige, 3.11.1. — *C-Finalen:* Knut Eriksson, Sverige, 3.14.2, Helge Carlsson, Sverige, 3.15.9, L. Finnilä, Finland, 3.17.2, Sv. Andersen, 3.19.

Midgetklassen indtil 1100 ccm: Freemann Steensen, folkevogn med forhjulstræk, 3.24.3 (89.2 km/t), Bardenfleth Hansen, folkevogn med baghjulstræk, udgik.

Specialklassen: Olle Bergström, Ford, 3.00 (101 km/t), Erik Nyhus, Norge, Ford, 3.05.5, Morian Hansen, Humber, 3.06.5, Elo Sørensen, Ford, 3.13.8.

Handicap for Midget Cars: Nils Gagner (320 m tillæg) 3.10, Åke Jönsson (440 m) 3.10.4, Finnilä (0 m) 3.15.2, Kai Hansen (360 m) 3.17.5, Carl Amelung (280 m) 3.24.7, Helge Carlsson (0 m) 3.32.6.

Handicap for de øvrige klasser: Frede Andersen (240 m tillæg) 3.24, Erik Nyhus (400 m) 3.48, Olle Bergström (600 m) 3.29.6, Gunnar Wahlberg (500 m) 3.34.2, Osv. Heick (160 m) 3.36.3, Kurt Christensen (20 m) 3.42.5, Freemann Steensen (300 m) 3.48, Vilhelm Nellemann (200 m) 3.50.4.

David Murray var dagens mand i lufthavnen med sin Era

De to MASERATI blev derimod en fiasko.

Med »Politiken« som økonomisk garant havde Dansk Motorklub og Automobil Sports Klubben formålet at samle 30—40.000 mennesker i lufthavnen d. 18. september. De udenlandske køre dominerede så ganske dette løb. De har erfaringerne, rutinen og materiellet, så der er ikke noget at sige til den kendsgerning. De danske køre gjorde, hvad de formåede — men der skal jo store kapitaler til for at drive bilsporten rationelt ... og træning gennem mange løb for at komme frem i forreste række. De danske køre har sikkert høstet mange erfaringer gennem de to løb i september måned. Lufthavnsbanen er et fortræffeligt emne, banen forekommer ideel og det samme kan siges om de etablerede tilskuerverhold.

Det var en skam, at den fine sportsmand, englænderen David Murray så

ganske måtte køre uden konkurrence. Det ville have været en oplevelse at se ham presset af et hold jævnbyrdige — eller bare et par stykker. Nu kørte han sin kompressorbrølede ERA banen igennem i så at sige ensom majestæt — i et smukt og støt tempo med langsides hastigheder på omkring de 200 km/t.

Man havde håbet på en lille dansk chance i midget-klassen, men tre af danskerne mødte ikke til start, een udgik og tilbage var den sidste — og han havde ingen chance mod de godtkørende og erfarne svenskere, der besatte de fire første pladser, de tre første med Cooper-special.

I sportsvognenes mindste klasse sejrede Aage Friis overlegent, Vilh. Nellemann blev nr. 2. I den mellemste klasse sås to svenskere, Gösta Alpen og B. Atterberg med Vilh. Nellemann på 3.-

pladsen. Også klassen for standardvogne vandtes af en svensker, Rud. Leuthold, Ford, med Preben Sørensen som bedste dansker og nr. 2 tre minutter senere over mållinjen, nr. 3 blev Arnold Jensen. I specialvogn-klassen måtte Olle Bergström udgå efter 10 omgange efter at have ført løbet. Hans landsmand John Kvarnström vandt med Finnen E. Salorante på 2.-pladsen, nordmanden Einer Nyhus blev nr. 3, Arnold Jensen nr. 4.

Det hændte et par gange, at en kører væltede i et sving, hvis han broadside-ede lidt for hårdt. Således tog svenskeren Stellan Mörnér hele turen op over halmballerne med sin lille vogn. Også Daniel Olsen i sin specialvogn var ude for det samme.

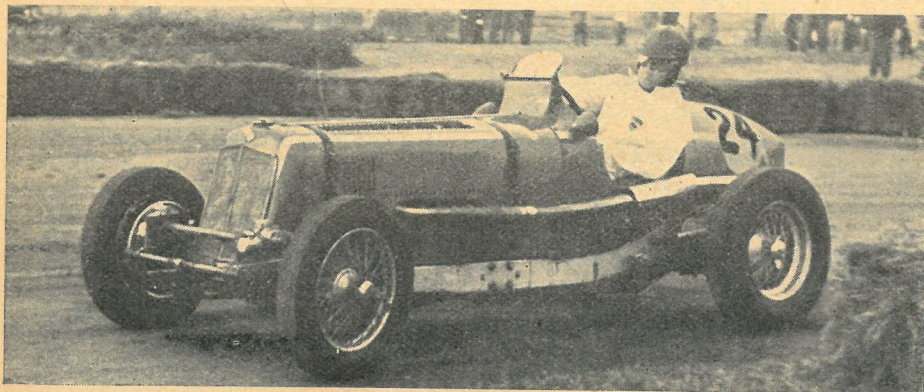
At præmieuddelingen bagefter gik i fisk kan måske ikke lastes arrangørerne — bilsportsarrangementer er jo noget ret nyt her i landet. Lidt mere beklagelig er vel nok den oplysning, B.T. fremdrog en halv uges tid efter løbet (d. 21. september). Under overskriften »Et efterspil til lufthavnsløbet« fortæller bladet:

»Lufthavnsløbet i søndags har fået et efterspil. Det har vist sig, at der i det sidste løb for racervogne og specialvogne foregik nogle uregelmæssigheder, som har haft indflydelse på kørernes placering.

Nordmanden Einar Nyhus blev således, da løbene var færdige, erklæret for nr. 3. Finnerne nedlagde imidlertid protest og med god grund. Det viste sig nemlig, at nordmanden efter 10 omgange troede, at løbet var forbi, og han kørte derfor ad vejen, der fører til Ryttergården. På vejen opdagede han, at han var blevet lidt for tidlig færdig, og i stedet for at vende tilbage til banen ad den vej, han var kommet, tog han en anden rute ud til banen, hvorved han vandt en halv baneomgang.

Løbsledelsen har nu måttet diskvalificere Nyhus. Der har åbenbart været lidt modvilje mod at lade dette komme frem. Da B.T. spurgte overdommeren, murrerester Søren Levring, om han kendte noget til sagen, erklærede han: »Jeg har overhovedet ikke hørt om det!« I betragtning af, at murreresteren var overdommer, var han den første, der burde vide det, der senere blev bekræftet fra anden side.

Elo Sørensen, der kørte et udmærket løb på trods af flere udskridninger m.v., blev herefter nr. 3. Han var oprindelig placeret længere tilbage, men så opdagede man, at man havde glemt at tælle ham en omgang. Han havde kørt en omgang mere, end tidtagerne havde fundet ud af. Elo Sørensen blev altså nr. 3 i specialvognsklassen, mens Arnold Jensen fortsat er nr. 4. Nr. 1



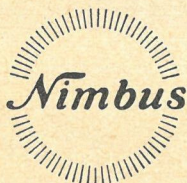
Dagens mand i Lufthavnsløbet, Murray på ERA.

blev Kvarnström, Sverige, nr. 2 Evert Salorante, Finland.

Forvirringen har været temmelig stor, men det vigtigste er dog, at man nu omsider har fundet ud af, hvem der vandt det sidste løb og fået givet præmierne til dem, der fortjente dem,« slutter B.T.

De små, men dog meget væsentlige uregelmæssigheder må undskyldes med, at en så ung og ny sport endnu ikke har formået at opskole den meget store stab af trænede officials, som kræves, for at sådanne store løbsarrangementer kan afvikles helt gnidningsløst og fejlfrit. Det er sikkert noget, der vil rettes med tiden.

Vi beder venligst klubberne og medlemmerne notere sig D.M.U.s og »Motor og Sport«s nye adresse: Fortunstræde 4², København K. Tlf. Palæ 6368.



**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

Fra løbskalenderen

Oktober:

2. Gentofte — baneløb.
Randers (*Danske bakkemesterskaber*) — bakkeløb.
9. Korsør og Omegns Motorklub — baneløb.
Skive og Omegns M.K. — baneløb.
16. Gladsaxe — baneløb.
Sundby Motor Klub — trial.
23. Fyens Motor Sport — trial.
Horsens Automobil og M.K. — trial.
30. Frederiksberg Motorklub — trial.

November:

6. Aarhus Motor Klub — trial.
Motorklubben »Vestfyen« — trial.
13. Midtsjællands Sports Motorklub — trial.
20. Bogense Motor Klub — trial.

Fra Klubberne

Fyens Motor Sport

Lørdag den 29. okt. afholder Fyens Motor Sport andespil med efterfølgende bal i Næsbyhoved skov. Medlemmerne bedes reservere dagen. Nærmere meddelelse vil tilgås skriftligt.

Glostrup og Omegns Motor Klub 15 års fødselsdagsfest i G. O. M. K.

Den 22. oktober 1949 skal klubben fejre sin 15 års fødselsdag, og det er tænkt gjort på den måde, at vi møder til fællesspisning på Jernbanehotellet i Glostrup kl. 17.30. Der skal medbringes — — masser af godt humør. Lad os alle møde op denne dag. Og lad os så få en af de gode G. O. M. K. fester, som var kendt helt til Spankuk før krigen.

En, der bør nævnes ved »konfirmationen«, er C. O. Jensen. Han har været klubbens kasserer i al den tid, den har eksisteret, og han har været klubben en

god kasserer. Hvem har som han kunnet holde på pengene, og hvordan var det ikke gået, hvis han ikke havde været der? Bestyrelsesmedlemmer, formænd, sekretærer skifter stadig, »kassereren« er stadig den samme. Vi håber, at vore børn, når de kommer til, også vil vælge Jensen, så sker der aldrig klubben noget. Tak for din måde at være på i de 15 år!

Svend Vendelbak, Leo Petersen og Gunnar Jacobsen deltog i *B. S. A. Klubbens trial* og hev 2 placeringer hjem. Svend Vendelbak blev nr. 2 i begynderklassen, og Leo Petersen blev nr. 3 i junior sidevognsklassen. John Østerholdt havde en god dag som sandsæk. Gunnar blev ikke placeret. Han styrtede 2 gange og mistede anden gang gnisten. Han har ikke fundet den endnu.

Snart er sommerens løb på bane forbi, og vi vil derfor nævne 3 af klubbens køre, der på flere baner har hentet 1.-, 2.- og 3.-præmier hjem. Det er *Ejvind Petersen, J. A. P., Oluf Elsberg, Ariel, og Villy Strandgård Petersen, Rudge*. Vi håber, at de får bedre materiale til næste år og vender frygtelige tilbage. Dette håb gælder også klubbens øvrige køre, som alle har vist god kørsel og repræsenteret klubben på bedste måde.

*Gunnar
s.*

Nordjyllands Motor Sport

Onsdag den 12. okt. afholder klubben sin ordinære halvårslige *generalforsamling* på restaurant »Grand« kl. 20 prc. med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
3. Beretning.
2. Protokol.
4. Valg af 3 bestyrelsesmedlemmer.
5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen, bedes indsendt til sekretæren, *Axel Jensen, Vesterbrogade 16, Nørresundby*.

Lyngby og Omegns Motor Klub

Månedsoversigt

Søndag den 9.: Klubmesterskab. Start fra Lyngby torv kl. 9; det køres som et trial i 3 klasser: Solo - sidevogn - vogn. Startpenge 5 kr. i alle klasser. Præmiering i henhold til lovene, men mød nu talrigt, så vi kan se den store interesse, som der jo trods alt er.

Søndag den 23.: Fællesklubtur ud i det blå med start fra Torvet kl. 10. Det bliver en tur, som ikke ret mange har været ude på, og tag så en madpakke med, vi er hjemme igen til lygtetid.

Tirsdag den 1. novmeber: Klubaften. Præmieuddeling fra natteøvelsen den 24. september og fra klubmesterskabet Søndag den 9. oktober, og så er der også en del fornøjelig underholdning, som festudvalget sørger for samt musik og dans.

Og til slut mindes medlemmerne på, at der natorienteringsøvelse i Dansk Motor Sport-Klub den 29. oktober og trial i Sundby Motor Klub den 16. oktober og i Frb. Motor Klub den 30. oktober.

Medlemmerne bedes senest 10 dage før løbenes afholdelse henvende sig til formanden, *Carlo Jensen, Durasvej 2*, eller til sekretæren, *Erik Jensen, telf. Sorgenfri 4245*.

*P. b. v.
E. Jensen.*

Nimbus Klubben, København

Vinterprogrammet.

Efter vel overstået sommerprogram, med fornøjelige klubture, går vi nu ind i vintersæsonen. Vi minder om åbningsfesten den 15. oktober kl. 20. Som sædvanlig ta'r vi et par venner med; der bliver lidt underholdning og svingom.

Vinterprogrammet ser jo ellers således ud: 15. okt. kl. 20,00: fest. 1. nov.: Herreaften. 19. nov.: Andespil kl. 19.30. 2. dec.: Film kl. 20.00. 12. dec.: Herre-

aften. — 1950: 9. jan. Herreaften. 24. jan. Film kl. 20,00. 4. febr.: Fest kl. 20,00. 7. marts: Film kl. 20,00. 25. marts: Afslutningsfest.

Fest- og klublokaler er Falkoneralle 96. Sv. Åge Søgård.

Sundby Motor Klub

Som meddelt i sidste udsendelse om klubbens arrangementer, afholdes åbent trial søndag den 9. oktober. Instruktionsmøde afholdes onsdag den 5. oktober i Kastels kroen i Clasensgade kl. 20,00, hvor det er sidste frist for anmeldelse. Anmeldelsesblanketter fås hos bestyrelsen.

Der mødes ved St. Lyngby kro kl. 8,00. Medlemmer, der har lyst til at være behjælpelig på etaperne, bedes henvende sig til bestyrelsen.

Husk den ordinære generalforsamling, der afholdes onsdag den 12. oktober i Kastels kroen, Clasensgade, kl. 20,00 i henhold til udsendt dagsorden.

Sv. W. Nielsen.

Sports Motor Klubben

»København«

Ordinær generalforsamling onsdag d. 16. nov. 1949 i »Karnappen« kl. 19,30.

Samme måned, lørdag den 26. afholdes revy og bal i Arbejder-Foreningen, Nørrevold 90.

Reserver denne aften og tag venner og familien med. Festudvalget har lavet en god aften.

S. W.

Taga 6139 v.

Frederiksberg Motor Klub

Tirsdag den 18. oktober afholdes *ord. generalforsamling* kl. 20 i *Sportskroen* i Idrætsallé. Dagsorden ifølge lovene.

Tirsdag den 25. oktober, kl. 20, afholdes samme sted *instruktionsmøde* for det trial, F. M. K. afholder den 30. okt.

Klubaftenerne er begyndt, det er i år i café *Andedammen* hver tirsdag kl. 19,30, og adgangen er gratis.

Søborg og Omegns Motor Klub

Søndag den 9. oktober køres et klubtrial over 4—5 etaper. Der mødes i Smørum kro kl. 10 fmd., hvor den medbragte frokost spises. Efter spisningen køres der samlet til etaperne.

Søndag den 23. oktober afvikles klubmesterskabet. Mødested og -tid bekendtgøres i klublokalet.

Torsdag den 10. november, kl. 19,30, afholder klubben ordinær generalforsamling i Nørrehus, Griffenfeldsgade 6, 1. sal, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger beretning.
3. Behandling af indkomne forslag.
4. Valg af formand.
5. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer.
6. Valg af revisor og -suppleant.
7. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må indsendes til formanden, Karl Henriksen, Voldparken, blik 14 A, opg. 2, Brh., senest lørdag den 5. november.

Pakkefesten på »Gamle« forløb ligeså vellykket som træningen i grusgraven. Der var mange pakker, og stemningen og priserne var gode, så klubben, M. K. O. og L. O. M. fik derved et godt økonomisk udbytte ud af det gensidige samarbejde.

Felix.

Bogense Motor Klub

afholder *ordinær generalforsamling* lørdag den 15. oktober, kl. 20,00, på Hotel »Bogense«.

Dagsorden ifølge lovene. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være formanden i hænde senest 4 dage før.

Bestyrelsen.

Motorcycle Klubben »Svendborg«

Månedsmøde i Borgerforeningen 5. oktober, kl. 20,00.

15. oktober en af de sædvanlige udflugter fra Ryttervej kl. 19,15 *aldeles præcis*.

Spillegilde 5. november, kl. 19,00, i

Sørup forsamlingsbygning; derefter bal.

Vore kombinerede møder og udflugter har i sommer haft god tilslutning, de sidste gange nærmest overvældende. Hver gang har vi sluttet med dans med små overraskelser. — Vort medlem *Kaj Carlsen*, Ryslinge, inviterede 13. sept. til ringridning pr. m/c, og vi mødte så mange, at Olsen måtte køre i afdeling for sig selv.

Tak for god tilslutning til vore arrangementer i sommer.

Motorklubben »København og Omegn«

Præmieuddelingen på *Gimle*, lørdag den 17. sept. var en i alle måder vellykket fest. *Chr. Bernth* var en morsom og effektiv auktionarius, og pakkerne blev solgt til gode priser, så vi rigeligt fik dækket omkostningerne til de mange sølvpræmier, der blev uddelt. Hjertelig tak til Søborg og Lyngby for samarbejdet i sommer og for denne fornøjelige fest, vi havde sammen.

Resultatet af vort postkasseløb på klubturen den 18. sept.: Vinder: *Helge Aagaard*, nr. 2: *John Hansen*, nr. 3: *H. Ingvarsen*.

Husk klubmestertrialen den 9. okt.; vi

mødes ved Slangerupbanen kl. 9 og køber samlet til Smørum.

Onsdag den 19. oktober kl. 19,30: *generalforsamling* på *Gimle*. Forslag, som ønskes behandlet, skal ifølgelovene indgives skriftlig til formanden senest 8 dage før generalforsamlingen.

Lørdag den 5. november kl. 19,00 opføres klubbens store *revy* i festsalen på *Gimle*. *K. A. - Taga 4180.*

Harley Davidson Klubben

Planer for vinteren

Ja, så er vi kommet godt igang med vore klubaftener, og den 18. oktober rykker vi igen ind i »Jernbanecaféen«, og det er jo et sikkert tegn på, at efteråret er kommet, og vinteren er på vej.

Den 3. oktober påbegyndes der et kortlæringskursus ude i Vanløse, og bestyrelsen forventer stor tilslutning.

Tag nu blyant og kalender frem og sæt et kæmpekryds ud for den 13. november og reserver denne dag til »Harley-revyen«, og hvis du har noget lokalt stof, så lad bestyrelsen få det, så det kan komme med i revyen.

Har du nu krydset den 13. november af? — ellers gør det, inden du glemmer det! *Angelo, Kastrup 1913.*

BEMÆRK ADRESSEFORANDRINGEN:

Danmarks Motor Union, Fortunstræde 4², København K.

»Motor og Sport«, redaktionen, Fortunstræde 4², København K.

Tlf.: Palæ 6368 — 2 ledninger.

Danmarks Motor Union: præsident fabrikant *N. K. Pedersen*, Vasbygade 54. Tlf. Eva 5068.

Vicepræsident *Vald. Hollmeyer*, Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.

Sekretariat og redaktion: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368.

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

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Kaj O. Nielsen*, Dannebrogsgade 52, Aalborg, tlf. 6762. —

Kasserer: *Egon Nielsen*, Graven 17, Horsens, tlf. 820. — Sekretær: *Kr. Kvist*, Teglværksallé 13, Ålborg.

Lolland-Falsters Motor Union: Formand *Anton Hansen*, Saxkøbing.

Sjællands Motor Union: Formand, faktor *Poul Rasmussen*, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV. — Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Redaktør: *Carsten Meyer Petersen* (ansvarsh.). Privat: Vingaardsallé 16, Hellerup. Telf. Helrup 3410. Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby. Telf.

Valby 99—5966. Annonceekspedition: *Einer Ulrich* Reklamebureau A/S, Kultorvet 2, C. 3133.

Gron 9 Jernvæsen

AC TÆNDRØR

Ved hjælp af AC tændrørstabelens glødetalsskala er Deres leverandør i stand til at finde netop det tændrør, som kan give Deres motor den størst mulige driftssikkerhed og bedste økonomi.



Pilealle 5-7 — København F.

