

MOTOR OG SPØRT

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Fra det første danmarksmesterskab i bakkeløb
i Randers 1.-2. oktober

1KR

NOVEMBER

1949

4. ARG.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

	Side
K. 654	3
Czekiske biler og motorcykler stiger ikke i pris	4
For 6½ mill. kr. reservedele, der blev væk	6
2-cyl. J.A.P.-racer på 1.100 ccm.	6
Engelsk motorcykleindustri sensationer for 1950	7
Monte Carlo-løbet	10
Må jeg få ordet:	11
Om barnepiger	11
En kritisk røst	12
Til de, der blev smidt ud i Hobro	14
D.M.U.s films-service	15
Sv. Aa. Sørensen holder 25 års jubilæum	16
Dansk deltagelse i novemberkåsan	17
Omkring Unionen	18
Repræsentantskabsmøder i Aalborg og København	19
Septembers store motorsportsbegivenheder i England	20
<i>Sporten:</i>	
Gldsaxe-rekorder	23
Bakkemesterskaberne i Randers	25
Sportsmotorklubbens trial	32
Nakskov motorbane	33
Løbet i Løng	34
Gentofte motorbane	34
Fredericia motorbane	35
Fra klubberne	36

BENZIN



OG OLIE

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder.

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

1949

NOVEMBER

4. årgang

K 654

Næ-næ, kære læser — De tager ganske fejl! Det falder mig aldeles ikke ind at ville stemme med i det hylekor, der har lydt i mere eller mindre oprigtig — men fornemmeligst dog vel nok forloren — forargelse over, at vort lands justitsminister, hr. Busch-Jensen er blevet luret, mens hans bil satte farten op på henimod 110 km i timen på vej fra færgen østpå over Sjælland.

Når jeg først pointerer, at også jeg finder det rimeligt, at den øverste vogter af vort lands lovkompleks, justitsministeren, holder sig landets love efterrettelig og efterlever dem på mønstergyldig måde, så har jeg givet retfærdigheden og loven, hvad dem vel kan tilkomme. Det er indlysende, at landets justitsminister burde være den, der sidst overtrådte de love, han er valgt til at administrere.

Da tusinder af mennesker daglig landet over gør sig skyldig i samme lovovertrædelse, som nu selveste justitsministeren, turde denne kendsgerning ganske klart og evident fastslå, at der må være noget i vejen — ikke med os og justitsministeren ... men med loven.

Det er direkte forkasteligt, ja, ligefrem umoralsk at opretholde love og lovbestemmelser, der vitterligt daglig overtrædes. Det sløver respekten for lovene, når enhver — normalt — nok så lovlydig borger — med justitsministeren i spidsen — forsynder sig mod dem.

Den ganske nærliggende konsekvens af justitsminister Busch-Jensens lille raske køretur må da være, at han snarest tager skridt til at ændre færdselsloven, så hverken han eller andre lovlydige borgere for fremtiden uforvarende kommer til at overtræde den.

Det kan ske derved, at færdselsloven, i stedet for at sætte en hastighedsbegrænsning på fri hovedlandevej ved 60 km, sletter maksimalhastighedsbegrænsningen og i stedet formulerer en bestemmelse om, at den motorkørende på enhver tidspunkt kører på en efter forholdene forsvarlig måde med tilbørlig hensyntagen til den øvrige trafik, bebyggelse etc. Evt. med skærpede straffeforholdsregler overfor skadesforvolderen i tilfælde af uheld eller ulykker.

Dette ville betyde, at den motorkørende vil kunne køre mere sikkert — uden bestandigt at behøve at have det ene øje hængende i bakspejlet for at se, om han skulle være forfulgt af færdselspolitiet — i stedet kunne han koncentrere sig om trafikken i den retning, han kører. Det ville videre betyde, at han i komplicerede færdselssituationer vil køre mere forsigtigt og hensynsfuldt, idet han

ikke vil kunne pukke på sin fiktive beskyttelse af gældende hastighedsbestemmelser — og endelig vil det betyde, at han ikke vil køre med større hastighed på fri landevej, end han gør i forvejen. Men sikrere.

For vi er alle lovovertrædere — med justitsministeren i spidsen.

Derfor må justitsministeren snarest drage omsorg for, at loven kommer til at passe til den udvikling, der er sket med de moderne trafikmidler og med aldehydsnettet, siden den nu forældede hastighedsgrænse blev fastsat.

Det har forbavset det ganske land, at justitsministeren — der navnlig vil gå over i danmarkshistorien for det modsatte — er blevet taget på fersk gerning for stor hastighed. Han har udtalt, at han ikke har bemærket, at hans chauffør skulle have kørt for hurtigt. Ingen vil finde på at drage ministerens sanddrøhed i tvivl på dette punkt — men det er kun endnu et bevis på, at hastighedsbegrænsningen er så aldeles forældet.

Med hoveren i penneføringen har det fra visse sider i pressen heddet, at man har kunnet finde justitsministerens bil — K 654 — på værksted efter køreturen med ødelagt lydpotte, karburator og tænding — altsammen typiske skader, fremkaldt af en alt for hurtig kørsel.

Vås og vrøvl og usagligt sludder. En stor og flot bil som justitsministerens er god for dagsrejser med en konstant landevejsfart af omkring de 120—130 km i timen (speedometret vil formentlig have 10 procent fejlvisning ved denne fart) — forudsat, naturligvis, at den passes og plejes, som den skal — og den hastighed mistænker vi ikke ministeren for at benytte sig af til daglig.

Men vi finder det meget passende, om justitsministeren ville benytte sig af en 110-kilometers fart til at ændre den nugældende hastighedsbestemmelse i færdselsloven. For at det er tiltrængt, turde justitsministeren selv have bevist!

Red.

De czekiske biler og motorcykler vil ikke stige i pris

Lovende optakt til de dansk-czekiske handelsforhandlinger

Med ret bange anelser har de interesserede danske kredse afventet, hvorledes Tjekoslovakiet ville stille sig efter devalueringen vis-à-vis Danmark. Som bekendt er handelsforhandlingerne berammet til den 7. november i København efter et par udsættelser, og da Tjekoslovakiet — som jerntæppeland — ikke har fulgt med i devalueringen, vil det være altafgørende, om Tjekoslovakiet vil stå fast på sine priser, eller om det vil gå ned i takt med devalueringen.

Efter hvad »Motor og Sport« erfarer, foreligger der til de danske importører af czekiske biler og motorcykler fra det

czekiske eksportkammer meddelelse om, at den czekiske regering har besluttet, at czekiske biler og motorcykler vil kunne eksporteres til Danmark til priser, der i Danmark vil være præcis de samme som før devalueringen. Den czekiske regering har altså besluttet — på dette punkt i hvert fald — at tage skridtet fuldt ud ligeoverfor devalueringen.

Noget andet er, at den czekiske regering selvfølgelig vil have opmærksomheden henvendt på prisudviklingen for de engelske varer indenfor samme kategori, og i tilfælde af prisforhøjelser her, vil de czekiske varer formentlig følge med op.

For 6½ mill. kr. bilreserverede der blev væk...

En varedirektorat-sendrægtighed,
der nu kan blive dyr.

Efter mange og lange besværgelser, forhandlinger og forestillinger lykkedes det omsider motorbranchens folk at få handelsministeriets og varedirektoratets embedsmænd til at forstå, at manglen på reservedele til biler og motorcykler var på det nærmeste katastrofal. Branchen opstillede forskellige beregninger over behovet og anførte herunder, at en import svarende til for 6,5 mill. kr. reservedele til biler fra England måtte anses for at dække et minimumskrav fra bilbranchens side pr. halvår.

Nu er forretningsfolk i Danmark vel ikke vant til, at selv minimumskrav bliver godkendt af de importregulerende myndigheder — men i dette tilfælde må myndighederne have indset, hvor godt underbygget kravet var, og man indvilgede i at stille 6,5 mill. kr. til rådighed for importen af bilreservedele fra England for 2 halvår, svarende til et lignende beløb for 1. halvår, plus 245.000 kr. til tænder.

Så sent som på et møde den 18. august mellem motorbranchens hovedorganisationer og embedsmændene blev det lovet, at nu kunne importørerne

indsende begæringer, så skulle udstedelsen af bevillingerne til 2. halvår begynde omgående. Imidlertid er dagene blevet til måneder — og endnu er bevillingerne ikke kommet.

Det er til gengæld devalueringen, hvilket højst sandsynligt betyder, at de 6,5 mill. kr. nu vil give betydeligt færre reservedele og tænder end før devalueringen.

Varedirektoratet undskylder forsinkelsen med, at man først forsøgte at lave en fri bevillingsudstedelse og i den anledning indkaldte ønsker fra importørerne. Da dette gav til resultat, at der blev fremsat ønsker om en samlet import på det dobbelte af det afsatte beløb, måtte denne fremgangsmåde altså frafaldes. Der forelå dog aftale om, at såfremt der skulle blive fremsat for store ønsker, da skulle importørerne have udstedt à conto-bevillinger — heller ikke dette skete dog. Begæringerne uden dokumentation blev indkaldt til den 12. september, den 26. september var der et nyt møde med branchen i varedirektoratet, og her enedes man da atter om at foretage fordelingen på det gamle grundlag.

Endnu er bevillingsudstedelsen dog ikke begyndt.

Men i varedirektoratet forsikrer man, at nu vil man sikkert snart begynde på udstedelsen ...

Om dette czekiske standpunkt også vil gøre sig gældende indenfor andre varegrupper, er det i øjeblikket ikke muligt at overse, det viser sig muligvis først ved forhandlingerne i København den 7. Foreløbig gælder det for biler, motorcykler og reservedele — til sammen ikke uvæsentlige poster på handelsaftalerne.

Bilerne holder længere

Gennemsnitsalderen for en bil er steget betydeligt i U. S. A. i løbet af de sidste 25 år. I 1925 kasseredes bilerne, når de var gennemsnitlig seks år gamle og havde kørt 40.000 kilometer. Nu kasseres de, når de er gennemsnitlig 12 år og har kørt 164.000 kilometer.

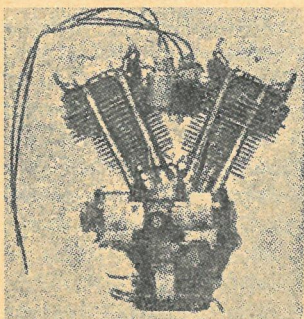
Der kasseres årlig 1.980.000 biler i U. S. A. mod 2.965.000 i 1931.

2-cylindret JAP racer på 1.100 ccm.

»Motorcyklen er verdens fineste sportsredskab,« udtaler
J. A. P.'ens fremstiller gennem 45 år

Chefen for J. A. P.-fabriken, mr. *Edward Prestwich*, har i disse dage aflagt et besøg i Sverige, bl. a. for at besøge den svenske generalagent for J. A. P., *A/B E. Fleron*.

Ved denne lejlighed fortalte han »Racing« lidt om den sensationelle motor og hensigten med den. Den er på 1100

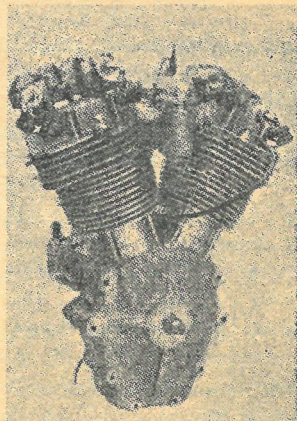


Den 1100 ccm.
J. A. P. set fra
knastiden

ccm og udvikler 85 hk., sin topeffekt når den ved 4500 omdrejninger, da den præsterer 87 hk., dette sker dog med specialbrændsel og forøget kompression. Med sædvanligt brændsel kan den 1100 ccm-motor præstere 63 hk ved 4300 omdrejninger.

— Vi fremstiller 100 sprintermotorer pr. måned, udtaler mr. Prestwich, altså 1200 pr. år, men det er kun en brøkdel af vor produktion i det hele taget, idet denne fortrinsvis omfatter industrimotorer og i det hele taget motorer til alle mulige praktiske formål. I september måned sendte vi motor nr. 1.000.000 ud på markedet. Min far, *J. A. Prestwich*, grundlagde fabriken så tidligt som i 1895 — men motorfabrikationen begyndte dog først i 1904.

Megen glæde har vi også haft af den nye totakts 125 ccm for letvægtere, en blokmotor, der vejer 18 kg med aluminiumstopstykke, 3 gear, fodgear og 30



J. A. P.'en set
fra drevsiden

watts belysningsanlæg. Den præsterer 3,7 hk ved 4000 omdrejninger.

Når man ved, at de små 500 ccm midgetbiler ikke står tilbage for de store racerbiler på kortdistancerne, vil man forstå, at der knytter sig store forventninger til den nye 1100 ccm motor. Kun på lange distancer og især på de for dem egnede baner, kan de store racerbiler bevare deres overlegenhed, men når man tager i betragtning, at mens en Cooper midget koster 14.000 kr., ligger prisen for en Maserati på omkring 90.000 kr., så kan man vente, at mange racerførere og kommende racerførere vil gå over til de mindre biler.

Mr. Prestwich sluttede iøvrigt med at udtale, at speedway-motorløbene i England samler enorm publikumsinteresse. Til verdensmesterskaberne mødte der således 93.000 tilskuere omkring banen — og det normale er mellem 40.000 og 60.000 tilskuere. Men også interessen for landevejshastighedsløb og scramble-løb er i stadig og støt stigning. Til Silverston-løbet kom der således flere tilskuere, end der kunne rummes indenfor afspærringerne.

Sensationerne i engelsk motorcykle-industri for 1950

Både B. S. A. og TRIUMPH
møder op med 650 ccm.
»opretstående tvillinger«

To af Englands store, gamle motorcykle-fabriker, *B. S. A.* og *Triumph*, har nu røbet deres 1950-sensation. I begge tilfælde drejer det sig om 650 ccm top-ventilede dobbeltcylindrede modeller med opretstående cylindre.

Triumph har kaldt sin model *Thunderbird*, Tordenfuglen, og den har ved en effektiv hastighedsprøve med tre af de første maskiner, vist til fulde at svare til sit navn.

Disse modeller er først og fremmest bragt på markedet for at vinde indpas på de oversøiske eksportmarkeder, særlig Nordamerika, hvor der med disse modeller skulle være gode muligheder for at hente dollars hjem til England, selvom de allerede eksisterende 500 ccm »tvilling«-modeller stadigvæk gør strålende fyldest og stadigvæk er best-sellers. De nye modeller vil dog formentlig gøre endnu større fyldest og forene høj tophastighed, behagelige køreegenskaber og pålidelighed i endnu højere grad.

»Tordenfuglen« udvikler således ved 4000 omdrejninger præcis den samme kraft som Triumphs »Speed Twin« ved 6000 omdrejninger, mens den førstnævnte ved 6000 omdrejninger udvikler 34 hk, 7,5 mere end 500'eren — altsammen med en kompression på lige ved 7:1. Naturligvis vil den nye model kunne leveres med specielt affjedrede baghjul.

Mest bemærkelsesværdigt er det vel næsten, at den forøgede kraft er opnået gennem meget få tekniske ændringer af »Speed Twin« og »Tiger 100«. Ændringerne er: boringen 71 mm (mod 63), slaglængde 82 (mod 80) mm. Af ydre synes cylinder-hovederne at fylde lidt mere. Der er mindre konstruktions-ændringer ved gearkassen og bremserne.

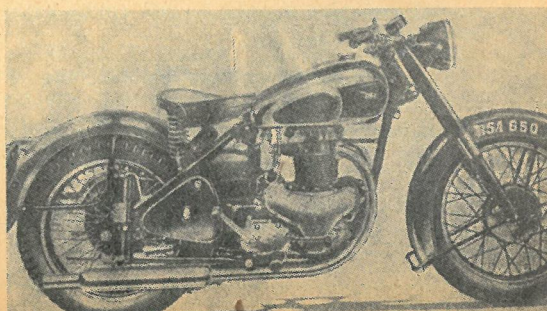
Da »Tordenfuglene« foldede vingerne ud.

For grundigt at få prøvet den nye model ud, besluttede fabriken at tage de tre første maskiner fra produktionen, køre dem ad landevejen til Monthléry-banen ved Paris og der underkaste dem en 800 km's prøve med en hastighed af 145 km/tm.

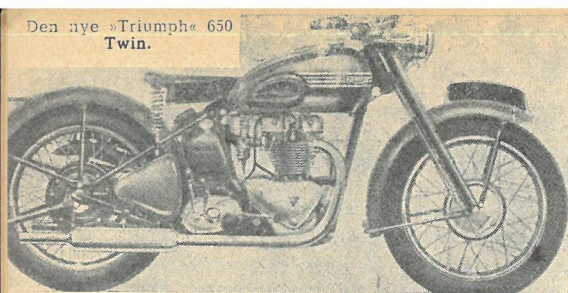
Det var en meget frisk idé — husk på: man anede overhovedet ikke, hvad denne nye model kunne præstere — den kom først fra tegnebordet i marts måned. Prøven skulle ske med komplette standard-modeller med dynamo-lys og lydpotter.

Til køreere skulle man anvende en håndfuld mænd, der overhovedet aldrig havde kørt på Monthléry før og af hvilke kun to nogensinde før havde været med til sådanne hastighedsprøver. Og der var ikke tale om at lave en »lukket« prøve, pressens repræsentanter kunne se og skrive alt, hvad de havde lyst til.

Den oprindelige tanke var at foranstalte en prøve med en gennemsnitskørehastighed af over 90 miles (ca. 145 km/tm.), så tidtagerne blev instrueret om at tage tid for eventuelle



Den nye BSA 650 tvilling-cylindrede.



stop, så disse kunne reguleres ind i den effektive kørehastighed bagefter.

Den eneste adskillelse fra katalogbeskrivelsen var, at cyklerne var blevet monteret Dunlop racer-gummi og K. L. G. racer-tændrør.

Kl. 9.15 startede de tre maskiner. — Rytterne var *Jimmy Alves, Len Bayliss, Allan Jefferies, Bob Manns og Alec Scobie*, og hver rytter skulle tilbringe 1 time 17 minutter i sadlen ad gangen. De tre maskiners effektive gennemsnitshastighed lå over 92 miles for de 800 km., de to af dem nåede over 90 miles i gennemsnit *inclusive* stop; den tredje 86 miles *inclusive* den tid, det tog at erstatte en benzintank, der var revnet i svejsningen, med en ny. Bortset fra dette enkelte lille, hændelige uheld var der ikke tale om, at mekaniske uregelmæssigheder sinkede kørslen.

Som en afslutning på prøven satte de tre ryttere et flot punktum ved at køre en omgang med en gennemsnitsfart af over 160 km i timen. De kørte nøjagtigt henholdsvis 161, 163 og 161 km i timen.

Bagefter blev maskinerne kørt tilbage til Coventry ad landevejen. Rytterne fortalte, at cyklerne nærmest gik bedre da end på udturen.

Og dette, motorcyklist, er eventyret om Triumphs »Tordenfugle«-»tvillinge«-trekløveret. En motorcykle, der nok skal gøre indtryk på det amerikanske marked, og som hjemmemarkedet — såvel som det danske — vil sukke efter at lære at kende.

B. S. A.s 646 ccm »Gyldne Lyn«.

Også B. S. A.-fabrikerne har udvidet sit program for 1950 med en stor »tvilling« og har givet den navnet »Det

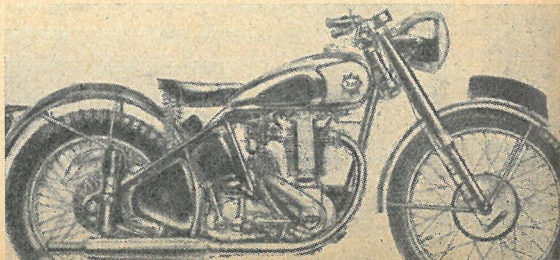
gyldne Lyn«. På den årlige motorcykleudstilling på Earls Court vil B. S. A.-entusiasternes opmærksomhed utvivlsomt især koncentrere sig om denne A 10 650 ccm. »Golden Flash«, ihvorvel iøvrigt hele B. S. A.-stribens modeller er moderniseret og aktualiseret helt op til dato. Iøvrigt kan man sige, at B. S. A.s produktionsprogram omfatter et mere alsidigt og vidtomspændende, differentieret udvalg, end nogen anden motorcyklefabrik siden 20'ernes store »boom«-dage.

Vi bringer her en skematisk fortegnelse over de typer, B. S. A. kan tilbyde for 1950 og tilføjer priserne med omsætningsskatten i England i pund sterling. Dette tal skal De altså gange med 20 — og runde af opad. Så får De *omtrent* den pris, maskinerne vil koste herhjemme.

Hvad B. S. A. kan tilbyde i 1950:

	£
123 c.c. Model D 1 »Bantam« 2-taks	80
123 c.c. Model D 1 »Competition« 2-taks	86
249 c.c. Model C 10 side ventilet	113
249 c.c. Model C 11 o.h.v.....	119
249 c.c. Model C 11 o.h.v. de luxe.....	121
348 c.c. Model B 31 o.h.v.	147
348 c.c. Model B 32 »Competition« o.h.v. (magneto)	153
348 c.c. MModel B 32 »Competition« o.h.v. (magneto)	162
348 c.c. Model B 32 »Gold Star« o.h.v.	216
499 c.c. Model B 33 o.h.v.	160
499 c.c. Model B 34 »Competition« o.h.v. (magneto)	165
499 c.c. Model B 34 »Competition« o.h.v. (Magdyno).....	175
499 c.c. Model B 34 »Gold Star« o.h.v.	229

»BSA« »Gold Star«s storebror — den nye 499 ccm. »Gold Star«.



496 c.c. Model M 20 side valve.....	149
591 c.c. Model M 21 side valve.....	153
499 c.c. Model M 33 o.h.v.	162
495 c.c. Model A 7 Twin o.h.v.....	182
495 c.c. Model A 7 »Star Twin« o.h.v.	208
646 c.c. Model A 10 Twin o.h.v.....	193

Stort set er også BSA's nyskabning meget lig den allerede så velkendte 500 ccm. A 7 og »Star Twin«, men har 70×84 mm boring og slaglængde. Den er først og fremmest konstrueret for at frembyde en glimrende sidevognsmaskine, men vil som solo-køretøj tillige være i stand til at holde en betydelig gennemsnitsfart på langdistancer i lande, hvor dette er muligt.

Tekniske detaljer.

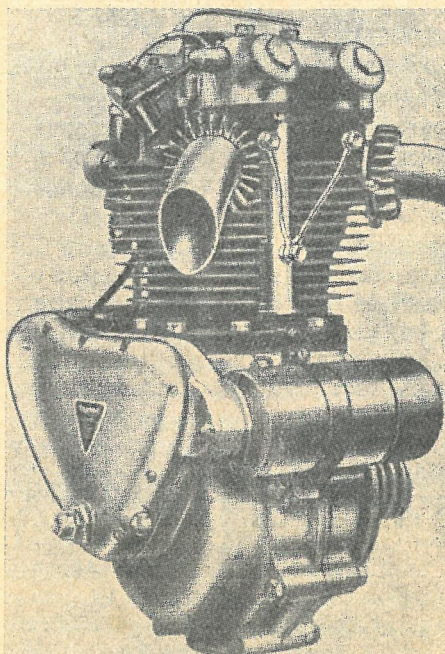
For den specielt motorinteresserede og mekanikeruddannede vil denne models mange nye tekniske raffinementer være en lækkerbidsken. Det vil føre for vidt her at gå i enkeltheder, så vi skal nøjes med at fremdrage nogle få detaljer.

Krumtaphuset er af legering i to halvdele, der omslutter den i eet stykke smedede krumtapaksel. Smøringen sker gennem en pumpe af gear-typen som drives fra krank-enden af et snekehjul. Den enkelte knastaksel er forsynet med fire fordelerknaster. Stempellerne har konkav top og er forsynet med $\frac{3}{4}$ " stempelpinde med fjederring. De tre stempelringe, de to kompressionsringe, den tredje er skraber, er anbragt ovenover pinden.

Mest interessant er dog på mange måder selve cylinderhovedets konstruktion.

Ventilernes anbringelse i en vinkel på 58 grader er usædvanlig; mange fordele opnås herved: et fladt forbrændingskammer i forbindelse med en konkav stempeltop, forbedrer forbrændingsrummet og er et skridt henimod det kugleformede ideal. Den opnåede kompression på 6.5:1 erhverves således uden buet stempel-overflade og med de

dertil knyttede komplikationer for ventilsæderne. Brændstoftilførslen er forbedret, ligeledes afgang. Det har været muligt at anvende kortere ventilvippearmer og som følge af den mindre vægt af disse kan der anvendes fjedre med mindre spænding, hvilket alt sammen medvirker til at reducere ventilstøjen.



Et nærbillede af den nye »Triumph Thunderbird«, 650 ccm.-motor

En Amal karburator med tomme-åbning er boltet til tvillinge-åbningen på cylinderen, den har en hældning på 7 grader. Foran på krumtaphuset er anbragt en 60 watts Lucas dynamo. Fodgear med 4 gear på højre side.

Helt nykonstrueret er den meget kraftige forhjulsbremse, der er 8" i diameter og en kvart tomme bredere end de tidligere. Den findes også på to andre BSA-modeller. Et 12 amp. batteri er anbragt under sadlen.

De øvrige B. S. A.er.

BSA's mindste model, »Bantam«, er

blevet så populær, at fabriken har ofret den særlig opmærksomhed i form af adskillige forbedringer. Således kan nu også den fås med teleskopforgaffel, og da den lille 123 ccm.-maskine har vist så fornemme trial-egenskaber, har fabriken sat en produktion af en speciel konkurrence-model i gang. Den har bl.a. højere saddestilling og semi-oplagte udblæsningsrør og forskellige anbringelser for fodhvilerne.

Hvis man ser bort fra de forskellige udførelser den 350 ccm »Gold Star« leveres i, har denne klasse ellers 3 hovedtyper at byde på — alle kan leveres

med fjedrende stel. »Clubman«-modellen kan leveres med en masse forskelligt udstyr og tunet til forskellige formål; og den kan fås med racer-karburator og forskellige gear, beregnet til landevejs-hastighedsløb, scramble, græsbaner eller trials — det samme gælder 499 ccm-modellerne og 499 »Gold Star«, den sidste, en storebror til 350 ccm »Gold Star«, kan bl.a. fås med den nye forhjulsbremse.

Eventyrligt gode resultater er opnået med »Star Twin«'en ved at forøge kompressionen fra 7 til 7.5 : 1 og ved at forsyne den med en dobbeltkarburator.

Monte Carlo-løbet gennem Danmark

Først langt hen i sidste halvdel af oktober kom propositionerne til 1950-Monte Carlo rally'et til Danmark. Da arrangørerne i år har begrænset deltager-antallet, og man kan anmelde sin deltagelse i tiden 1—30 november, vil man kunne regne med, at praktisk talt alle vil indsende deres anmeldelse d. 1. november i håb om ikke at blive slettet. Følgelig har man her i Danmark besluttet, at alle anmeldelser skal være inde så betids, at de kan være i Monte Carlo d. 1. november, så der har ikke været lang tid til at træffe sin beslutning fra dansk side.

Fra Oslo og fra Stockholm vil der kunne starte 50 hvert sted. Starten går d. 22. januar kl. ca. 22, og deltagerne vil være i Helsingborg om morgenen d. 23. og passere København sådan, at afgangenen finder sted herfra mellem kl. 11,41 og 13,25. Fra Odense skal afrejsen ske mellem kl. 16,25 og 18,25.

Et par fornuftige ændringer er der sket i løbets propositioner, idet således kun de vogne, der gennemfører nedfarten pointsfrit, deltager i de afsluttende prøver — og forinden disse afholdes der en bremse- og accelerationsprøve, således at ingen defekte biler sendes ud på den farlige bjerg rute.

Det morsomme er, at disse forbedringer er indført efter forslag fra dansk side, indsendt af D.A.U.s præsident, rådmænd Stæhr-Johansen.



Verdensmesteren
blandt
Letvægtene

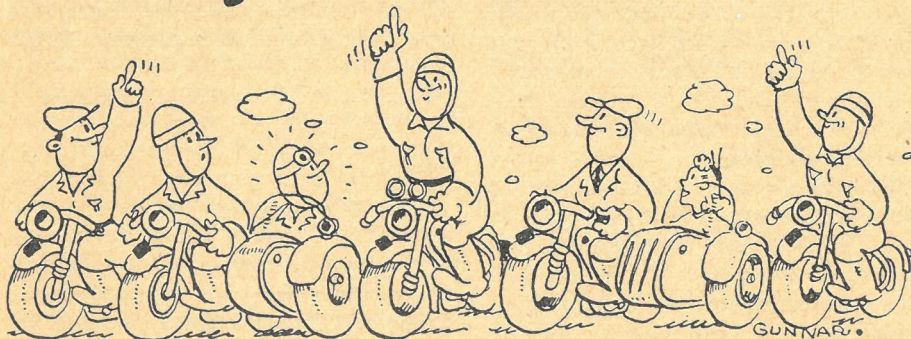
Den røde
Sportsmodel

125 cc Teleskopfor-
gaffel 7,5 HK.
2 Karburatorer.
Omg. levering

Rasmussen & Skjold

Westend 15

Må jeg få ordet...!



(Indlæg herunder bringes under indsenderens ansvar).

Det store askebæger

Må en motorcyklist anke over en slem vane, som enkelte bilister har, nemlig at kaste deres endnu glødende »skod« ud ad vinduet? Jeg er ofte — især om natten — blevet ubehageligt overrasket ved at få et festfyrværkeri af gnister i hovedet, når jeg har kørt bag efter en vogn. Blot asken i øjnene er ikke morsom, og det kunne måske blive en alvorlig historie at opsamle et »skod« med f. eks. sit halstørklæde.

Iøvrigt er det under alle omstændigheder en dårlig vane at kaste brændende ting fra sig.

Venlig hilsen og tak for bladet.

Tage Byrnak.

Om barnepiger...

Der skal være rejst forslag om at indføre speciel køreprøve og kørekort til kørsel af motorcykle med sidevogn. Bagmændene til denne »gode« idé er de sædvanlige: Det er de honorarlønnede embedsmænd, som har deres udkomme ved alt sådant ståhej. Forhåbentlig protesterer Unionen, hvis den får lejlighed hertil. Det er udmærket med barnepiger, men ikke med statsansatte.

Sten.

»Motor og Sport« har forelagt den her fremsatte påstand for formanden for Justitsministeriets motorsagkyndige i København, civilingeniør J. Volte-len. På een gang er kendsgerningen den, at sagen ikke er slet så grel — men samtidig er den ikke uden et vist latterligt anstrøg.

For det første drejer det sig ikke om et forslag, der er rejst — men derimod om en tilføjelse vedr. erhvervelse af kørekort, der allerede er trådt i kraft, nemlig den 7. januar 1944.

Dog: Hvis man har kørekort til en motorcykle, kræves der ikke noget ekstra kørekort for at køre motorcykle med sidevogn.

Men så kommer vi til det helt usandsynligt morsomme: Man kan aflægge prøve og få kørekort alene til et sidevognskøretøj. Erhverver man et sådant kørekort, må man imidlertid ikke køre en solo-cykle. Med andre ord: Kørekort til alm. solo-motorcykle gælder også for et sidevognskøretøj. Men ikke omvendt!

Forstå det, hvem der kan. At der her er tale om et udpræget skrivebordsprodukt, er der ingen tvivl om.

Mon der er nogen, der vil finde på kun at tage kørekort med et sidevognskøretøj? — Utænkeligt!

Red.

Det kan man ikke!

Ved det sidste motorløb på Nakskov Motorbane den 16. oktober 1949 så man noget, som ikke burde finde sted blandt sportsfolk. Joseph Koch kørte æresrunde efter at have fået foræret 1. pladsen i 1. heat og var blevet nr. 2 i 2. heat; Helmer Albrechtsen tabte sin sidevognsmand i første heat.

Men selv om man er københavner og lidt overlegen, kan man dog ikke tillade sig at række tunge ad tilskuerne, når man kører æresrunde; det bliver man ikke populær på, selv om man hører til kanonerne.

*Motorsportsmand
fra Lolland-Falster.*

Joseph Koch svarer:

»Motor og Sport« har forelagt Joseph Koch den noget mærkelige påstand for at give ham lejlighed til at svare, mens sagen endnu er frisk.

Joseph Koch svarer:

— Det er noget fantastisk nonsens. Det kunne aldrig falde mig ind at opføre mig usportsligt, endside som en gadedreng. Jeg erindrer ikke nogen episode, der kunne mistydes i den retning og finder i det hele taget den fremførte påstand i den grad latterlig, at jeg vil anse det for helt overflødigt at indlade mig i nogen diskussion over den.

En kritisk røst

Jeg vil her tillade mig en lille bemærkning angående vort organ »Motor og Sport«. Er det nødvendigt, der går 8 til 10 dage ind i måneden, inden vi modtager bladet? Vi har i det sidste halve år selv haft redaktion, og alle indlæg skal jo som bekendt være inde senest den 20. Ligeledes synes jeg, sådan et stort løb som Gardemoen-racet burde omtales med lidt mere end N. V. Jensens hurtigste baneomgang; bevarer man kan jo læse det i Skandinavisk Motorjournal, men det er vel ikke me-

ningen med det? Redaktørens private biltur til Norge var da udførlig nok, men jeg havde sat mere pris på et referat fra Gardemoen. Er der nogen, der giver mig ret? I så henseende: Ordet er jo frit!

Sv. Aage Søgaard.

Svar:

Redaktionen takker hr. Sv. Aage Søgaard for hans indlæg til vor læserbrevkasse, for det giver os lejlighed til at røre ved — og redegøre for — problemer, der må ligge os alle på sinde, hvad enten vi laver bladet, eller vi læser det. At vore læsere med utålmodighed fra den 1. i hver måned spejder efter »Motor og Sport« kan kun glæde redaktionen såre, for det tyder på, at bladet hver gang ventes med længsel, at læserne sætter pris på det. Sådan skulle det jo gerne være.

For først at tage forsinkelserne — ja, da må det erkendes, at oktober-nummeret først var medlemmerne i hænde lørdag den 9. oktober, hvorimod de øvrige numre — under den nuværende redaktor — altid har været afleveret til postvæsenet regelmæssigt den 2.—3. i hver måned.

Redaktionen slutter den 20. i hver måned. Hr. Søgaards eget brev var dateret den 20. oktober, afsendt den 21. om eftermiddagen (poststempel 16.40) og modtaget med første postombæring den 22. — altså to dage efter redaktionens formelle afslutning.

Alligevel bestræber vi os for at få det med i det først udkommende nummer af bladet. Det vil redaktionen til enhver tid gøre med stof af interesse for os alle (som nu hr. Søgaards brev). Da vi jo kun kan høre fra hinanden een gang om måneden, vil vi altid bestræbe os for at få alt aktuelt stof med, for at det ikke skal ligge og blive for gammelt.

Oktober-nummerets sær-

lige forsinkelse skyldes rent organisations-strukturelle ændringer indenfor D.M.U., travlhed omkring flytning og indretning af de nye kontor-lokaler, betydningsfulde møder og sportsbegivenheder efter redaktionens normale afslutning, som det lå redaktionen meget på sinde at få refereret overfor medlemmerne, før der var »groet mos« på dem, og før de måske var fremkommet i andre motorblade.

Det gjaldt for oktober-nummerets vedkommende: De nordiske banemesterskaber på 1000 meterbane i Odense den 25. september, Nordisk Motorcykleforbunds møde den 25. september, Permanent Komitéens møde i København den 26. og 27. september, resultaterne fra de første danmarksmesterskaber i Randers den 1. og 2. oktober og fra det sidste løb på Gentofte-banen den 2. oktober — samt fastsættelsen af Danmarks Motor Unions nye adresse og navnlig telefonnummeret (Palæ 6368), som der har været gjort stærkt brug af.

Som det vil ses, havde der efter redaktionens normale afslutning samlet sig så mange begivenheder og hændelser, som vi fandt det magtpåliggende at få meddelt videre til læserne i det førstkomende nummer af bladet.

Det lykkedes — takket være navnlig bogtrykkeriets imødekommende hurtighed — at få det hele med, således at bladet — skønt det bragte stof fra begivenheder 12 dage efter normal redaktionsafslutning — kunne være læserne i hænde 4—5 dage senere end normalt, den 9. oktober.

Redaktionen vil til enhver tid bestræbe sig for at give læserne et så levende og aktuelt blad som muligt, og på den konto kan det — særligt i løbsæsonen — hænde, at redaktionen må stå overfor valget: punkt-

lig præcision (men med manglen af det helt friske og aktuelle) — eller en mindre forsinkelse. Som gammel dagbladsjournalist vil redaktøren oftest, i det omfang, det skønnes rimeligt og forsvarligt, foretrække at vælge den sidste udvej.

Nu i vintersæsonen skal redaktionen gerne prøve at få bladet frem den 1. i hver måned — og holde denne dato længst muligt. Men er selve datoen, den 1., vigtigere end selve regelmæssigheden ved bladets ankomst?

Af andre årsager til forsinkelser kan nævnes: Bladets sætning og trykning skal falde ind i en vis turmus i bogtrykkeriet, week-end-stop i den tekniske arbejdsgang, postvæsenets ret til at forhale distributionen nogle dage efter bladets modtagelse — og endelig også: Afventning af annoncemanuscripter. Uden annoncer kan vi ikke lave blad!

Hvad endelig stoffet — eller manglen på stof — angår, da kan vi formentlig rent principielt blive enige om, at der rundt regnet er lige så mange ønsker m.h.t. stof, som der er læsere. Det gælder altså om at »balancere« sådan med stof-mulighederne og i valget af stof, at flest muligt bliver bedst muligt stillet tilfreds.

Det har indtil nu været sådan, at redaktøren stofmæssigt har øst af de kilder, der har været stillet til hans rådighed — hvor han ikke selv har kunnet overkomme at være tilstede. Hvad specielt Gardermoen angår, da tillader bladets budget ikke at udsende en speciel medarbejder til dette løb — og norske og svenske motorblade har ikke stået til redaktørens rådighed, så han kunne støtte sig til dem ved en omtale af løbet.

Forhåbentlig vil det fremtidig kunne ordnes sådan, at de repræsentanter, der af D.M.U. sendes ud som holdledere eller delegerede ved de store udenland-

ske løb, til gengæld skal være forpligtet til at indsende et passende og anstændigt referat fra disse løb til brug for bladet inden redaktionens slutning og i hvert fald senest otte dage efter løbet.

Red.

Til dem, der var i Hobro og blev smidt ud

Først vil jeg gerne svare *Kyhnau Andersen* på, hvorfor *Ejner Andersen* ikke kom med i slutheatet. Ganske simpelt, fordi han ikke var klar, da starten gik. *Kyhnau* mener jo så, at vi kunne vente, til *Andersen* blev færdig med at skifte tænder. Efter det, *Kyhnau* skriver, kan jeg forstå, at han selv må have overværet løbet og som følge deraf nok har været i besiddelse af et program, hvoraf det fremgik, at mesterskabsløbet var på 21 starter med 95 deltagere. Løbet begyndte kl. 14.00 og skulle være færdig kl. 16.45, som det også blev — tænk, om vi skulle vente 3 minutter ved hver start — der var 21 — men det er *Ejner Andersen* også nok selv klar over.

At det var kedeligt, han ikke kom med, er en anden sag.

Angående *specialklassen*, der kørte en omgang, inden der blev startet, var årsagen den, at der var væltet en kører i det forrige løb, og da løbslederen ikke kunne få besked af lægen, om der skulle bringes ambulance eller ej, fordi manden var bevidstløs, lod han kørerne køre en omgang for at få klarhed over, om han kunne lade starten gå, uden at ambulancen ville genere løbet ved at køre ud og ind på banen — det var ikke på grund af, at kørerne ikke var klar.

Angående *Norton Hansens* anmeldelse er det nok rigtigt, at den var inde i god tid, det ved jeg ikke, for den skulle jo sendes til D. M. U. — hvorfor ved

jeg ikke, men det var i hvert fald svært for os; men jeg ved, at til de kørere, der havde udfyldt deres anmeldelse med adresse, som de skal, blev bekræftelsen afsendt fra Ålborg den 12. september. Det kunne ikke gøres før, så der må du have os undskyldt, om det var for sent.

Angående briller m.m., ja, de skal være godkendt, for at rytterne kunne starte på Jydsk Motorbane, fordi der køres efter Reglement for Motorsport i Danmark; om det er mere nødvendigt på en jordbane eller slaggebane med godkendt hjelm, handsker og briller skal jeg ikke gøre mig klog på, men Jydsk Motorbane er godkendt som 1000 m jordbane ifølge Reglement for Motorsport i Danmark.

Angående kaffebord m.m., så er det jo sådan, at en trediedel af eventuelt overskud fordeles af D. M. U. mellem kørerne som rejsegodtgørelse, og derfor må der ikke være en udgiftspost, der hedder fortæring. Forøvrigt var alle udgiftsposter godkendt af D. M. U. inden løbets afholdelse, og da der ikke kunne blive præmieuddeling umiddelbart efter løbet, kan jeg ikke se, at der kunne blive meget fest ved det.

Hvorfor ordene »smidt ud« blev brugt? Ja, der var virkelig nogen, der måtte smides ud fra inderbanen, da de ikke ville gå godvilligt — og det både kørere og mekanikere.

Det er også første gang, det er praktiseret på Jydsk Motorbane, men der var så mange nye deltagere, som ikke var fortrolig med de ordrer, der blev udstedt.

Til slut: Tak for det gode ønske om bedre held næste gang. Vi skal gøre, hvad vi kan — *men vi er jo kuns jyder!*

Med hilsen
N. Westergård,
Hobro.

Danmarks Motor Unions filmsservice

Et aktiv i vintersæsonens klubarbejde

Som bebudet i forrige nummer af »MOTOR OG SPORT« vil Danmarks Motor Union gerne i den tilstundende vintersæson være klubberne behjælpelige med at fremskaffe films af forskellig art som et led i klubbernes underholdningsprogram. Film plejer at være et godt aktiv og et glimrende middel til at styrke sammenholdet i vintersæsonen.

Det er unionens håb, at det senere skal lykkes at supplere den her bragte liste med forskellige andre films med lidt mere *motor-betonede* emner. Udvalget her er ret alsidigt, så der vil være lejlighed til at stifte bekendtskab med film også af mere rejse- og turistmæssig karakter — men mon ikke det gælder for de allerfleste af os, at vi længes efter at komme ud og se os om? I så tilfælde vil der her være lejlighed til at se forskellige films af berigende og orienterende art, som sikkert vil give mangan motormand blod på tanden og tænde udlængslens nagende brand i hans sind. Lysten til at lære fremmede lande og forhold at kende, er vist levende hos de fleste af os.

Takket være imødekommenhed fra den amerikanske ambassades side, vil klubberne kunne disponere over filmene på en såre fordelagtig måde.

For klubberne i *provinserne* gælder det, at den eneste udgift er betaling af forsendelsen af filmene *fra og tilbage til København*. Den billigste måde at ordne dette på er, at de sendes med opkrævning af forsendelsesomkostningerne til modtageren, som bagefter returnerer dem med betalt forsendelse.

For klubber på *Sjælland* udover *Storkøbenhavn* gælder det, at der kan stilles operator med forevisningsapparat til rådighed mod en betaling af 35 kr. plus

evt. diæter, hvor spisning og overnatning må gøre dette nødvendigt. En lignende ordning kan træffes med Odense som udgangspunkt. Her skal dog blot betales en vis kørselsgodtgørelse, hvilket ikke er nødvendigt på Sjælland.

Endelig gælder det for Storkøbenhavn, at foreføringsapparater vil kunne stilles vederlagsfrit til rådighed. Skal en operator følge med, da er hans honorar 35 kr.

I intet tilfælde betales der noget for selve filmene.

Ved bestilling af filmene gør man klogt i for det første at sikre sig, hvad man kunne tænke sig at bruge, i meget god tid og dernæst at skrive 2-3 reservernumre op. Ved udvælgelsen er der taget hensyn til muligheden for i vinterens løb at kunne opbygge 2-3 alsidigt sammensatte programmer. Bemærk de anførte spilletider og tag dette med i betragtning ved sammensætning af programmerne.

Filmene bestilles gennem *Danmarks Motor Union*, der vil sørge for en så hurtig og prompte ekspedition, som vel muligt. Returnering sker til afsenderen.

Rent teknisk gælder det, at hvor intet andet er anført, er der tale om 16 mm tonefilm. * betyder, at de findes med enten dansk eller engelsk tale — og da må man vælge mellem den danske eller den engelske tale. Skulle man have glemt at anføre, hvad der ønskes, vil unionen gå ud fra som gældende regel, at man *ønsker dansk tale*. Et 0 betyder, at de *kun* forefindes i 35 mm og et X at de findes *både* som 16 mm og som 35 mm. Et \$ betyder, at der kun er tale om en *stumfilm*.

Og her er så, hvad vi vil foreslå klubbestyrelserne at vælge imellem:

Filmens titel	Spilletid i min.	Filmens emne
11. The city.	31	En film fra verdensudstillingen i New York 1939, behandler spørgsmålet, den amerikanske by, før og nu og i fremtiden. Engelsk tale.
12. Monarch of the Forest.	24	De store moderne traktorer, Bulldozers o. s. v. i forbindelse med arbejdet i de amerikanske skove. Engelsk tale. Farvefilm.
48. The Mechanic.	16	En film om arbejdet på en dieselmotorfabrik i en mellemstor amerikansk by, og forholdet mellem arbejder og arbejdsgiver. Engelsk tale.
62. Lastbil 201. *	40	Amerika af i dag set med en lastbilchaufførs øjne.
49. Way of Life.	25	En film om skolebussernes betydning i U.S.A. Farvefilm.
37. Hydraulisk Grundlære. *	8	En tegnefilm om det hydrauliske princip forklaret i almindelighed og i forbindelske med flyvemaskiner. Farvefilm.

- | | | |
|----------------------------------|----|---|
| 40. Jeep. * | 8 | »Mit livs historie« fortalt af en jeep. (Også 35 mm). |
| 54. Olieledningen. * | 7 | Den 3000 km lange olieledning fra Texas olieklender til New Jersey på Amerikas østkyst. |
| 87. William S. Knudsen. | 7 | En film, der er optaget til ære for William S. Knudsen, med scener af ham som chef for hele den amerikanske krigsproduktion. Engelsk tale. |
| 102. Chance to Loose. | 8 | Bilen. — Hvad man bør iagttage for at køre sikkert. Engelsk tale. |
| 110. Bearings in a modern World. | 18 | Hjulet gennem tiderne. Kuglelejet og dets fabrikation. Engelsk tale. |
| 127. Westward Flow. | 32 | Naturgassen fra Texas' olieklender, som før er gået til spilde, føres nu i en ca. 2000 km lang rørledning med diameter af 75 cm til Los Angeles. Engelsk tale, farvefilm. |
| 7. Billied-Magasinet nr. 3. \$ | 10 | I. Jeep'en kommer hjem, dens betydning i det daglige arbejde. — II. Ny amerikansk bustype. — III. Traverheste. |
| 23. Fremtidens vinger. * | 16 | Helikopteren — fremtidens flyvemaskine. |
| 30. Guldgravernes dødsdal. * | 14 | Naturfilm fra den berømte »Death Valley«. Farvefilm. |
| W 2 Bombemaskinen B-29. * | 20 | Konstruktionen af den kendte bombemaskine B-29, der blev anvendt i kampen mod Japan, en hyldest til arbejderne, der skabte denne kæmpe. (Også 35 mm). |
| 33. Her er New York. * | 21 | En familie fra Vesten som turister i New York. |
| 34. Hjemkomst. * | 18 | Hjemkomst fra koncentrations- og krigsfangelejre. |
| 67. Se og hør. * | 9 | Fjernsyn. Hvordan det virker, og hvordan det fungerer i Amerika. |
| 75. Søndag i New York. * | 8 | Livet i New York på en stille sommersøndag. |
| 130. Spring Ski Chase. | 15 | Det bekendte turiststed »Sun Valley« ved forårstid. Farvefilm. |
| 81. Toscanini. * | 23 | Toscanini dirigerer musik af Verdi: Skæbnens magt og nationernes hymne. (Også 35 mm). |
| 118. Populær videnskab. * | 9 | Levende lysreklamer ved hjælp af fotoceller. — U.S.A.s luftvåben prøver nye modeller. |

Ved bestilling af film opgives det anførte nr. + filmens titel, dato for filmens anvendelse og den adresse, hvortil filmen skal sendes. Alle films skal tilbagesendes og den medfølgende deltagertestatistik skal returneres udfyldt.

En udførlig fortegnelse over ialt ca. 150 film, de fleste dog omhandlende emner af mere speciel interesse, vil klubbernes formænd kunne rekvirere ved henvendelse til unionens kontor.

Svend Aage Sørensen holder 25 års jubilæum som løbskører

I al stiltfærdighed kunne en af Danmarks bedste og stiltfærdige, men internationalt kendte motorcykle-ryttere, **Svend Aage Sørensen** den 25. og 26. oktober fejre sit 25 års jubilæum som aktiv motorsportmand.

På disse to dage for 25 år siden, kørte Sv. Aage Sørensen sit første motorløb, et stjerneløb på 7-800 km med Roskilde som udgangspunkt og arrangeret af Frederiksberg Motorklub. Sv. Aa. Sørensen kørte da en »Nimbus« — og han gennemførte pointfri.

Denne fine start af den dengang 21-

årige rytter blev næsten symbolet for hans senere karriere som motorsportsmand. Mange er de sejre, han senere har kunnet notere sig i sin løbebane — og endnu er det da heldigvis ikke slut, selv om Sv. Aa. Sørensen har måttet ligge stille efter sit styrt under træningen til det hollandske TT-grand-prix.

Blandt Sv. Aa. Sørensens bedrifter kan nævnes, at han 9 gange er blevet *Danmarksmester*, 1 gang har han vundet det *nordiske mesterskab*. 3 gange er han blevet vinder af *bakkeløbet i Ravnholm* og 1 gang i *Roms Hule*.



Bemærk den ny Adresse:

Helgolandsgade 13, København V.

Tlf. uforandret: Central 14.361

14 gange har Sv. Aa. Sørensen deltaget i alle tiders hårdeste landevejsrace, *TT-løbet på Isle of Man* og her erhvervet 4 af de eftertragtede sølv-replica-statuetter og 4 bronze-replicas. Hans hurtigste tid opnåede han i år med en gennemsnitshastighed af 123 km i timen. I 1948 blev han snydt for 3. pladsen i 250 ccm-klassen grundet en knækket ventilfjeder — i år blev han nr. 5 i denne klasse — da lå gennemsnitsfarten 5 km højere end sidste år, nemlig på 113-114 km/t. I fjor fik han en TT-plaquette og 5 gange har maskinskade forhindret gennemførelse, så hver gang han har gennemført, har han fået noget med sig hjem. I 1939 fik han en væltetur med 160 km i timen, idet en anden rytter kørte ind i ham. Han kurede omtrent 1 km hen ad landevejen og fik lædertøjet flået af sig.

I *Saxtorp-løbet* har han deltaget 7 gange og vundet 1 førstepræmie (1934), i 1937 en 4. placering. Han har gennemført hver gang undtagen i 1932, da han udgik med motorskade.

I *Ulster grand-prix* et i Ulster i Irland deltog han i 1934, men måtte udgå med knækket ventilkappe, da han lå og sloges om 3. pladsen.

I *Hollands grand-prix* har han deltaget 4 gange og har her fuldført som nr. 6 og 8 i kamp med Europas elitekørere.

I *Tyskland* har han kørt ved Chemnitz om »Grosser Preis« — her splintrede han motoren, da den kørte med 10.000 omdrejninger ned ad en lang bakke, og i et stort bakkeløb ved München placerede han sig som nr. 2 af 65 i 500 ccm-klassen. På Avus-banen kørte han »Norton«, men måtte udgå med sprængt stempel.

Sv. Aage Sørensen har ikke lagt op endnu. Han håber at kunne indrangere endnu nogle sejrstrofæer i sit af sølv-sager bugnende sølv-tøjsskab.

Dansk deltagelse i »November-kåsan«

Den 5. og 6. november køres — som et arrangement af Svenska Motor Klubbens Östgötaavdelning — i Norrköping »November-kåsan«, et pålidelighedsløb med en nat- og en dagetape på sammenlagt 500 km.

Ruten offentliggøres den 5. november, og der køres med en gennemsnits-

hastighed af 45 km om dagen og 40 km /tim. om natten.

Fra dansk side deltager *Joseph Kock* på sin »Nimbus« i solo-klassen i et forsøg på at gentage sin fine kørsel fra sidste år.

Hans kørsel vil den svenske motorcykleverden følge med den største interesse, men man vil formentlig hellige den nye svenske *Typhoon* lige så stor opmærksomhed.

Den kendte svenske motorcyklerytter *Folke Swahn* har påtaget sig at køre dette nye hel-svenske og mannerstedske produkt i det meget anstrengende og krævende løb.

Det skal blive spændende at se, hvordan den lille 210 ccm svenske maskine og den 750 ccm danske maskine vil klare sig i dette skrappe løb.

Flere svenske kørere har meldt sig som ivrige efter at køre den lille maskine (der dog skal være god for 100 km/tim.), men da fabrikken ikke bliver leveringsdygtig før til nytår, er det tvivlsomt, om flere startre.

Foreløbig er et eksemplar af maskinen draget på langtur rundt i Europa under redaktør *Erik H. Arnell*. Han passerede lige lidt over midten af månen Danmark.

PHILIPS AUTOLAMPER

til Afvisere



OMKRING UNIONEN

1949's verdensmestre i landevejsrace

Den officielle meddelelse fra F. I. M.

I begyndelsen af oktober offentliggjorde *Federation Internationale Motocycliste* resultaterne fra årets store internationale landevejsløb, omfattende TT-løbet på Isle of Man, det schweiziske Grand Prix, det hollandske Grand Prix, det belgiske Grand Prix, Ulster Grand Prix og Nationernes Grand Prix. Placeringerne i disse 6 store løb giver points med 10 points for en 1. plads for rytteren og lige så mange for maskinen, 8 for en 2. plads og derefter 7, 6, 5 points og 1 point for den hurtigste baneomgang. Det maksimale pointsantal for en rytter er således 11 points og det samme for en maskine.

Flest points giver verdensmesterskab i landevejsløb for henholdsvis rytter og maskine.

Her er verdensmestrene for 1949:

Verdensmesterskabet i 125 ccm klassen tilfaldt *Nello Paganì* med 27 points (nr. 2 *Renato Magi*, havde 14 points).

I samme klasse blev det vindende mærke *Mondial* med 33 points, mens nr. 2, *Morini*, havde 16 points.

I 250 ccm klassen blev *Bruno Ruffo* verdensmester med 24 points, *Dario Ambrosini* blev nr. 2 med 19 points.

Vindende maskine blev »*Guzzi*« med 33 points, mens »*Benelli*« blev nr. 2 med 19 points.

I 350 ccm klassen blev *F. L. Frith* verdensmester med 33 points. Her blev *Reg. Armstrong* nr. 2 med 18 points.

Vindende maskine i 350 ccm klassen blev *Velocette* med 33 points, »*A. J. S.*« blev nr. 2 med 21 points og »*Norton*« nr. 3, ligeledes med 21 points.

Større kamp var der om verdensmesterskabet i 500 ccm klassen, hvor *R. Leslie Graham* blev verdensmester med 30 points tæt fulgt af *Nello Paganì*, verdensmesteren i 125 ccm klassen, med 29 points.

I maskine tilfaldt verdensmesterskabet »*A. J. S.*« med 32 points, lige så tæt fulgt af »*Gilera*« med 31 points.

Endelig tilfaldt verdensmesterskabet i sidevognsklassen indtil 600 ccm *E. S. Oliver* med 27 points og i mærke hans »*Norton*« med 30 points.

Motorsportens store indendørs begivenhed

Søndag den 13. november, kl. 19, går startskudet til en af motorfolkenes virkeligt store indendørs begivenheder: *Harley Davidson-Klubbens* årlige revu på »*Gimle*«.

»*Harley-Revyen 1949*« har fået undertitlen »*Sikke tips vi har*«, og det er en aktuel københavner-revy med indbyggede lokale viser og hip til motorspor-

tens kendte folk, og den kan monstre en masse nye dekorationer.

De medvirkende er skuespillerinderne *Emmy Richter* og *Alice Scheil* samt skuespiller *Svend Nicander* og *Jørgen Nielsen* samt »vore egne« *Irene Jønsson* og *Angelo Gjetting*.

Efter revyen er der motorbal til kl. 1—2 til »*The cottons Players*« under kapelmester *Willy Nielsen*.

Alle klubmedlemmer under *D. M. U.* kan deltage.

Billetter fås hos *Knud Ousen*, Brøndsteds Allé 7 (telf. Eva 8678) og *Leonard Kramer*, Roarsvej 28 (telf. Godthåb 5841 v).

Denne motorfolkenes store vinterbe-
givenhed plejer at samle overvældende
tilslutning, og da revyen ikke står til-
bage for nogen tidligere, vil det for-
mentlig også blive tilfældet i år.

Repræsentantskabsmøde i J. M. S. d. 13. ds. i Aalborg

Formandsmøde i Aalborg Søn-
dag den 13. november 1949 i Jyllands
Motor Sportsunion. Mødested: Restaurant
»Kilden« kl. 10.00 præcis.

DAGSORDEN:

Tilrettelæggelse af løbskalender.

Ansøgning om løbsdage tilstilles for-
manden Kaj O. Nielsen, Danne-
brogsgade 52, senest den 1. november.
Om afholdelse af jyske banemesterskaber
og danske Bakkemesterskaber ansøges
særskilt.

Frokostpause i »Kilden« fra kl. 12.00
til kl. 14.00.

Ordinært Repræsentant- skabsmøde

kl. 14.00 samme sted med følgende

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Konstatering af klubbers møderet og
stemmetal.

3. Protokol.
4. Beretning.
5. Evt. indkomne forslag.
6. Formandsvalg.
7. Bestyrelsesvalg (afg. er Kaj Bojlesen,
Haderslev).
8. Eventuelt.

Til formandsmødet har klubbens for-
mand eller en med fuldmagt adgang.

Til repræsentantskabsmødet har for-
manden samt et bestyrelsesmedlem fra
hver klub adgang (evt. stedfortræder).

For at have adgang til mødet skal
klubbens medlemsprotokol medbringes
samt kontingent for oktober kvartal være
betalt.

Teglværksallé 13, Aalborg.
K. Kvist, sekretær,

SJÆLLANDS MOTOR UNION

afholder
ordinært

Repræsentantskabsmøde
Søndag den 13. november kl. 10 pr.
i »Karnappen«, Niels Hemmingsens-
gade 10, København.

Dagsorden i henhold til lovene.

P. u. v.

Poul Rasmussen.

/ Edgar Hansen.

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

Motorverdenens to altoverskyggende begivenheder i september

Det internationale 6-dages TRIAL og Senior Manx Grand Prix.

I åndeløs spænding har den engelske (og den øvrige) motorsportsverden fulgt præstationerne i de to store motorløbs-begivenheder i England i september måned.

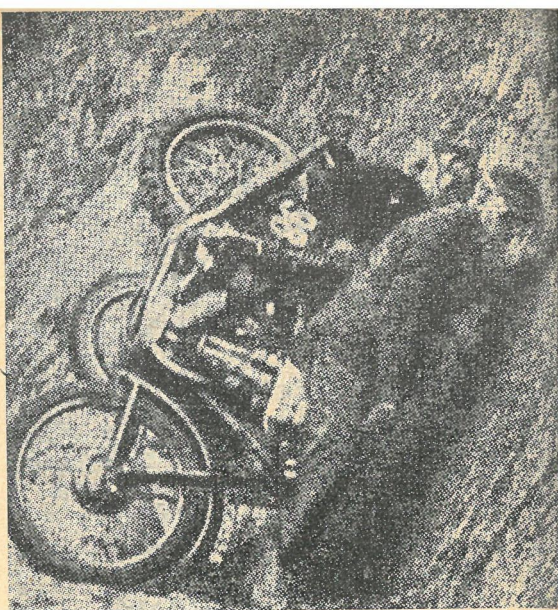
Først det stort anlagte *Internationale Seks Dages Trial*, der blev kørt på allehånde veje (og tildels manglende veje) i Wales midt i september og dernæst det — på sin vis lige så spændende — berømte *Senior Manx Grand Prix* på den 37 $\frac{3}{4}$ miles landevejsbane på øen Man.

I sidste tilfælde kunne mærket *Norton* notere sig for bemærkelsesværdige og fine sejre, som utvivlsomt vil give sig direkte og synlige resultater i salget af denne motorcykle verden over. Og i den første begivenhed tegnede de czekiske motorcykler sig for så strålende resultater i de små klasser, at også dette vil blive bemærket med opmærksomhed.

Det internationale seks dages trial.

I den første konkurrence deltog 12 forskellige nationer (heriblandt Ungarn, Holland, Schweiz, Irland, Italien, Tjekoslovakiet), hvoraf de fire kæmpede om det internationale trofæ, motorcykle-trials blå bånd. Dette trofæ gik til *England*, hvis sejrende hold bestod af *P. H. Alves*, *Triumph*, *C. M. Ray*, *Ariel*, *F. M. Rist*, *B.S.A.*, *C. N. Rogers* (346 ccm) *Royal Enfield* og *B. H. M. Viney*, *A. J. S.*

2. præmien, sølvbowl, blev vundet af det *czekoslovakiske b-team*, efter at hastighedsprøven om lørdagen havde afgjort udfaldet. Det czekiske hold, der kørte på *CZ*-maskiner, bestod af rytterne *E. Marha*, *F. Blaha* og *J. Krcmar*.



Under 6-dages-løbet blev der steget af på mange måder. Her ser man een af dem.

Alle andre hovedpræmier gik til engelske kørere eller mærker, både fabrikernes og klubbernes præmier. Følgende fabrikers kørere fuldførte uden tab af points: »Norton«, »Royal Enfield«, »Matchless« og »Triumph«. Klubbernes præmie blev vundet af »Sunbeam Clubben«, som også vandt præmien sidste år i Italien.

Iøvrigt var den første dagsetape betydeligt skrapere, end nogen havde regnet med. Det schweiziske hold blev her sat helt udenfor konkurrencen ved at miste *J. P. Roth* (578 ccm *Condor*),

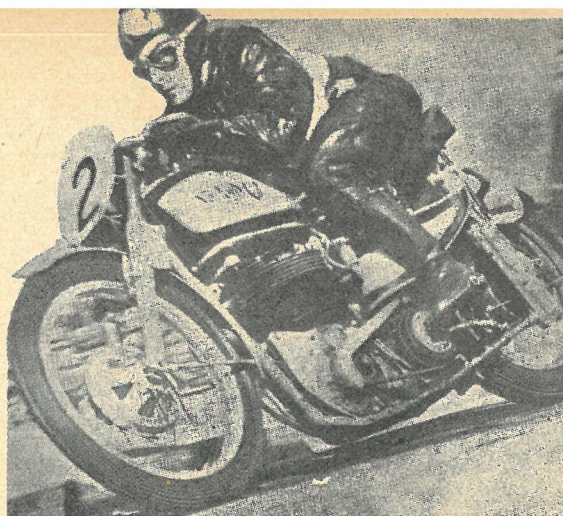


der havde et uheld kort efter starten. Og det italienske hold fik 1 straffepoints, da en af kørerne på 500 ccm »Guzzi« fik en punktering, der satte ham 4 minutter tilbage. Distancen denne dag var ellers 400 km.

I gennem seks lange slidsomme dage stred de mange deltagere sig frem på kryds og tværs over de waliske bjerge og højlandspartier, og mange tilskuere mødte op på de mere bemærkelsesværdige og anstrengende etaper for at være vidne til dette gigantiske og af materiel og mænd så krævende stykke mandfolkport. Så meget større beundring vakte det, at det lykkedes den kvindelige kører, frøken *Olga Kevelos* på en 490 ccm *Norton* at fuldføre løbet pointsfrit og derigennem erhverve F. I. M.s guldmedaille.

Om lørdagen, den sidste dag, sluttede man af med en times hastighedskonkurrence over en 8,5 km bane, hvor det gjaldt om at holde en vis minimumsfart. Kun hvor to hold stod lige, var største hastighed det afgørende. Her mødtes det czechiske a-hold med det engelske b-hold, og her lykkedes det czekerne at øge deres position gennem en betydeligt større hastighed med deres CZ'er. Det engelske Trophy Team havde ingen vanskelighed ved at holde den fastsatte fart, og også sidevognskøretøjerne holdt den fastsatte fart.

I klassen under 100 ccm noterede *Csepregi* sig for en guldmedaille på sin 98 ccm *Csepel*, og i klasserne 100—125 og 125—150 sås mange CZ'er og en enkelt *Csepel* blandt guldmedaillevinderne, og i 150—250 ccm var der bemærkelsesværdig mange JAWA som guldmedaillevinderne og kun et par enkelte



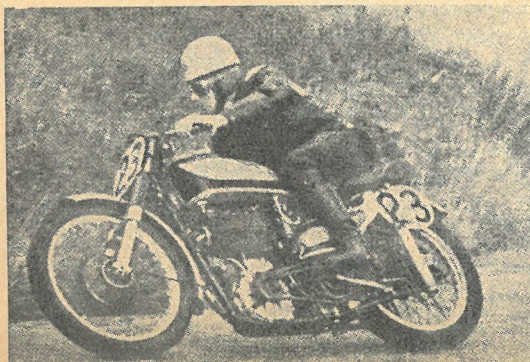
McCandless (»Nortone«) med 175—180 km i timen ved nedkørslen fra Bray Hill.

B. S. A. er. Først i de større klasser gjorde de engelske mærker sig gældende.

Så det gik fuldstændig, som engelske motorsportsjournalister spåede allerede for et halvt år tilbage, at de engelske konstruktører måtte stramme sig voldsomt an for at kunne byde de czechiske og andre fastlands-mærker nogen konkurrence i de små klasser. Nu vil de engelske fabrikker og konstruktører formentlig være klar over, at der her er et område, hvor kampen bør tages op i fuld alvor — og hvor der skal gores en virkelig betydelig anstrengelse for at komme foran.

Senior Manx Grand Prix't — et Norton-race.

Senior Manx Grand Prix't blev kørt i strålende vejr, og rekorderne raslede da også nedad. Vinder blev *G. E. Duke*, *Norton*, som vandt i rekord-senior-tid ved at køre de 6 gange $37\frac{3}{4}$ miles på 2 timer 37.50.8, svarende til en gennemsnitshastighed på 86.063 miles pr. time, nr. 2 blev *W. A. C. McCandless*, ligeledes »Norton«, 85.683 miles pr. time. I 2. omgang slog han rekorden for hurtigste senior-omgang med 87.089 miles — den tidligere stammede helt fra 1938 og blev sat af *Ken Bills* med benzol og var på 86.31 miles, men



Duke satte dog omgående denne rekord i skammekrogen ved at køre samme omgang med 87.480 miles i gennemsnit.

Lidt tage hvilede over bjergtoppene, hvor løbet skulle passere, da de 75 konkurrenter mødtes, de 34 af dem startede på 350 ccm-maskiner, og 10 hold konkurrerede med hinanden. Med 10 sekunder mellemrum blev rytterne sendt af sted.

McCandless var den første, der vendte hjem efter 1. omgang, og han havde fuldført sin 1. omgang i ny eftertidsrekord: 84.96 miles i timen. Da Duke som 5. mand strøg over startlinien efter sin 1. omgang, havde han passeret 18 af sine konkurrenter og havde tiden 26 min. 16 sek., hvilket var 2 sekunder hurtigere end Senior Manx hurtigste tid. Så kom McCandless ind efter 2. omgang og havde sat ny Senior Manx

Grand Prix omgangsrekord i 26 min. eller 87.089 miles pr. time, men Duke jog ham med stedse større hastighed og nåede at køre omgangen på 25 min. 53 sek., 87.480 miles pr. time.

Men en lige så brilliant kørsel viste begynderen P. Romaine, der på sin kun 348 ccm A. J. S. kørte sig frem på 6. pladsen i det stærke 500 ccm Norton-selskab. Men det var iøvrigt, hvad Les Graham havde spået: at P. Romaine ville være i stand til at placere sig blandt de seks første på sin junior-maskine.

Blandt de første 12 ryttere sås desuden på 11. pladsen en 348 ccm Velocette, kørt af D. Christian — ellers var der 10 Norton på de 12 første pladser.

Til sammenligning bringer vi tider og placeringer for de 12 første ryttere i Senior Manx Grand Prix:

	s.	m.	sek.	miles pr. t.
1. G. E. Duke (Norton)	2	37	50.8	86.063
2. W. A. C. McCandless (Norton)	2	38	33.6	85.683
3. C. Horn (Norton)	2	44	0.6	82.834
4. D. Parkinson (Norton)	2	46	18.4	81.690
5. H. Clark (Norton)	2	48	47.8	80.487
6. P. Romaine (348 A. J. S.)	2	51	53.2	79.039
7. E. Andrew (Norton)	2	52	15.8	78.865
8. D. E. R. Morgan (Norton)	2	53	36.2	78.256
9. H. J. D. Boynton (499 Norton)	2	53	55.6	78.112
10. J. M. Crow (Norton)	2	54	19	77.938
11. D. Christian (348 Velocette)	2	54	20.4	77.927
12. R. F. Seymour (Norton)	2	54	44	77.752

Junior Manx Grand Prix, der kortes ugen efter, vandtes af McCandless i 2 tm. 46 min. 2.12 sek. (81.820 miles i timen); nr. 2 blev C. E. Duke i 2 tm. 47 min. 18 sek. (81.207 miles i timen); nr. 3 D. G. Crossby, A. J. S., 2 tm. 50 min. 57.12 sek. (79.471 miles i timen) og nr. 4 blev P. Romaine, A. J. S., 2 tm. 51 min. 55.48 sek. (79.020 miles i timen).

Omgangs-rekorden (80.44 miles pr. time), uantastet siden 1938, blev slået ikke mindre end 9 gange under løbet.

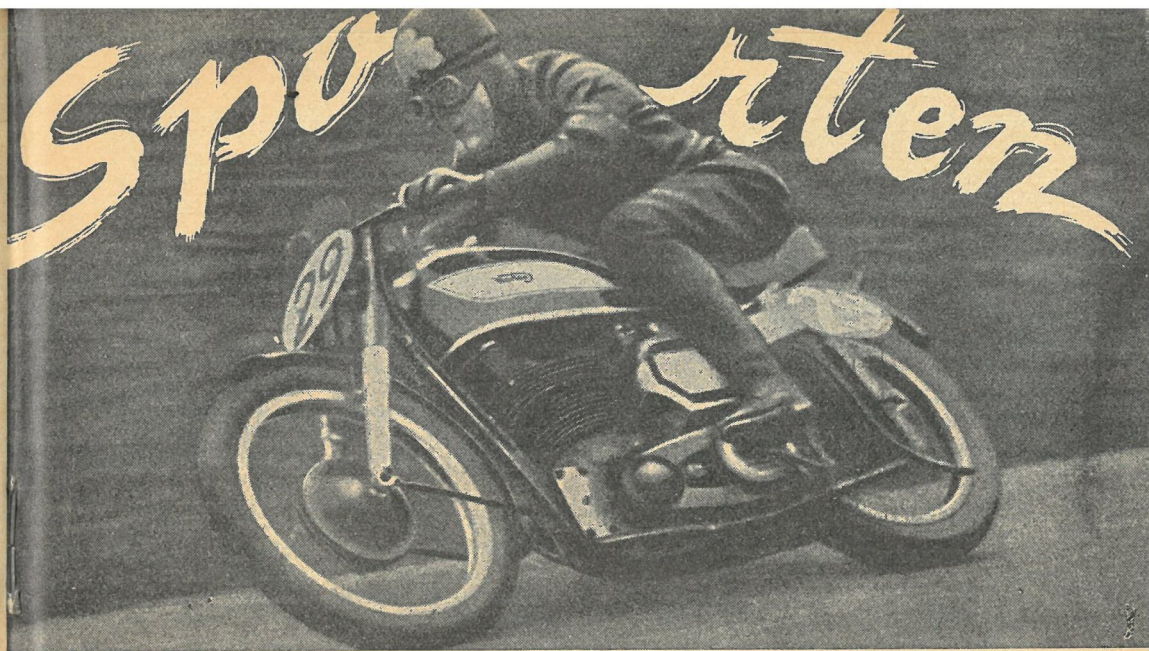
B. M. C. R. C. s 100-miles-race den 1. søndag i oktober i Silverstone vandtes i 500 ccm-klassen af R. C. Graham

(A. J. S.), i 348 ccm-klassen af P. Romaine (A. J. S.) og i 250 ccm-klassen af M. Cann på Guzzi.

— — —

* G. E. Duke, 26 år, er — foruden at være trials- og scramble-stjerne — også en af de mest lovende (hvis ikke den mest lovende) landevejs- og TT-rytter i efterkrigens England.

Ugedagen efter sine flotte Manx Grand Prix placeringer slog han på den 2³/₄ miles Oliver Mount-bane med sin 500 ccm Norton den af Georg Brown i juli 1948 med en dobbelt så stærk (998 ccm) Vincent H. R. D. satte rekord med 1¹/₅ sek.



NYE BANEREKORDER PÅ GLADSAXE

af GUNNER HELLQVIST og KNUD NIELSEN

12—15.000 mennesker til sæsonens sidste stadionløb.

Spændende og hurtige løb, hvor Irving, »Morian« og Uno dominerede.

Arrangørerne af det sidste løb på Gladsaxe speedway søndag den 16. oktober var heldige med vejret. Det var faktisk et så skønt og lunt vejr som på nogen forårsdag — og 12—15.000 mennesker havde da også fundet vej ud til sidste løbedag i denne sæson. De fik fin og spændende sport for pengene. En håndfuld hurtige svenske ryttere var matchet med de mere sjældne danske ryttere som »Morian« Hansen og Irving Irving foruden med de bedste danske. Der er stadig meget kørsel i »Morian«; han var ganske vist kun på en lånt maskine den 16., men han forstod dog at vise en kørsel, der henrykkede det store publikum. Hvis han igen fik en egen maskine, som han kunne gå og kæle for, ville han sikkert formå at holde sig fremme i toppen endnu i nogle år — han ville kunne træne og komme i rigtig form. *Glem* at køre har han ingenlunde.

Uno Jensen havde lejlighed til at vise, at han godt kan gå i spidsen og

holde sig dør. Det gjorde han i begge special løbets afdelinger, hvor han allerede i første sving — selv om han var kommet fra mål på en 3. plads — gik fint frem og lagde de andre bag sig — og blev, hvor han var.

Irving Irving, som har været set alt for lidt på stadion-banerne, var dog den mand, der kunne byde de hurtige udlændinge den bedste kamp. Både han og Uno Jensen havde materiellet i orden og var fint kørende.

Et enkelt grimt styrt undgik man desværre ikke. Det var i standardløbets 2. heat, hvor den jyske rytter, Niels Blumensaaft, kaldet »Ridder Rap« efter et eller andet jydsk fabeldyr, gik ned i 2. sving på en så uheldig måde, at han blev slynget ind i hegnet og blev liggende på cementkanten, bevidstløs og blodig. Han blev omgående kørt til Gentofte Amtssygehus, hvor det heldigvis viste sig, at hans beskadigelser var af rent overfladisk karakter.

Gladsaxe-løbet.

Der indledtes med Gladsaxe-løbet. I 1. heat blev placeringen: Nr. 1 Kolding-rytteren Willy Andersen i 1.25, nr. 2 Jørgen Petersen 1.25.2, nr. 3 Poul Han-



Irving Irvingers heroiske duel med den hurtige svensker.

sen 1.26. 2. heat: Irving Irvinger 1.22, Uno Jensen 1.24.8, Erhard Fisker 1.26.1. 3. heat: Gunnar Hellqvist 1.20 (ny banerekord), Joel Jansson 1.21, Morian Hansen 1.22. Alle disse tre ryttere gik til slutheatet sammen med Irvinger. Og endelig 4. heat: Thorleif Andreasen 1.22.1 og Aage Andersen 1.24.2. Den hurtige Bertil Carlsson gik rundt i 2. sving og lå faktisk og spærrede hele banen lige i toppen af svinget med sin maskine helt på tværs af banen og sig selv nærmest grønsværet. Nordmanden, der var lige i hælene på ham, fik tvunget sig indenom sammen med Aage Andersen. Thorleif Andreasen fik en konduitepræmie for sin smukke redning. Men Leif »Basse« Hveem har altså en rekord mindre nu — den gik til Sverige ved Hellqvist's kørsel.

I slutheatet udgik han dog, men der var Joel Jansson tilbage til at forsvare de svenske farver, og han gjorde det så pænt, at han blev nr. 1 i tiden 1.21.7 med Irvinger på 2. pladsen i 1.22.8 og Morian på 3. pladsen i 1.24.

Også ny rekord i standard-klassen — Knud Nielsen, Århus.

I standardklassen var Knud Nielsen, Århus, den snart så alsidige mester, suveræn i hver eneste start på sin Norton. I 1. heat fik han noteret tiden 1.30.3 fulgt af Ejvind Hansen, som det lykkedes at presse sig forbi Leif Hirsborg en omgang før mål; deres tider blev hhv. 1.32 og 1.33. Som nr. 4 kom Norton Hansen i 1.35 — allerede kørende igen efter sit ubehagelige styrt på Løng-banen søndagen i forvejen. I 2. heat havde Robert Rasmussen taget alle konkurrenterne i 1. sving og lå allerede langt foran feltet, da han måtte ned i 2. sving, hvor også Niels Blumensaadt havde sit uheld. Tilbage var Holger Hansen 1.35.6 og Einer Andersen 1.36.9.

I slutheatet blev resultatet: Nr. 1 Knud Nielsen 1.29.2 (ny rekord), nr. 2 Ejvind Hansen 1.34, nr. 3 Leif Hirsborg 1.35.1 og nr. 4 Norton Hansen

1.37. Det var atter lykkedes Ejvind Hansen at glide forbi Leif Hirsborg på sidste langside, mens Hirsborg beholdt dog ACAP-pokalen til ejendom med 9 points.

I *juniorløb*, hvor stillingen løbet igennem var uforandret fra start til mål, blev resultatet: Villy Strandgaard Petersen 1.39.7, Robert Kastebo 1.41.1, Henning Carstensen 1.50.5 og John Kælseler 1.53.

Spændende special-løb.

I *special-løbene* kørte Uno Jensen, som nævnt, straks fra starten fint og dristigt og tog straks føringen. Placeringen i 1. afdeling blev: Uno Jensen 1.26, Willy Andersen 1.27, Poul Hansen 1.27.3, Jørgen Petersen 1.30.7. I 2. afdeling blev placeringen den samme, dog udgik Poul Hansen, da han væltede i sidste sving. Tiderne: Uno Jensen 1.27.3 (6 points), Willy Andersen 1.28.7 (4 points) og Jørgen Petersen 1.30 (2 points).

I *ekspertmatch b* 1. afdeling stillede Morian atter op sammen med de to stærkeste svenskere og Erh. Fisker. Det meste af løbet førte Morian i sin gamle flotte stil, men da der var 1 omgang tilbage, gik Joel Jansson uimodstæeligt frem og nåede at lægge Morian et godt stykke bag sig på den sidste runde. Tiderne: Jansson 1.23.2, Morian 1.25.2, Gunnar Hellqvist 1.25.3 (han var lige ved at nå op til dødt løb med Morian) og Erh. Fisker 1.27.6. I 2. afdeling blev placeringen denne: Hellqvist 1.23.9 (4 points), Jansson 1.24.7 (5 points), Erh. Fisker 1.27.5, mens Morian, der forsøgte at køre det samme løb som i første afd., efterhånden blev taget af de to skrappe svenskere, og derefter blev motoren død, da han var lige ved udkørslen af sidste omgang.

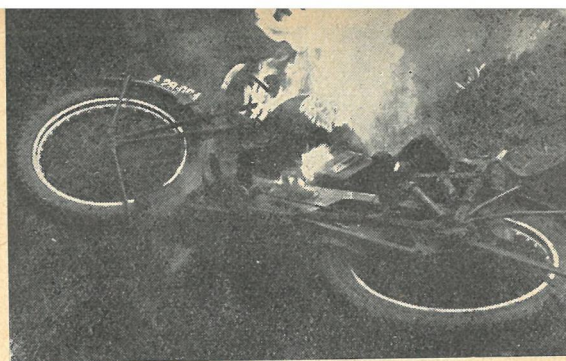
I *ekspertmatch a* 1. afdeling brød nordmanden Thorleif Andreasens baghjul sammen midt i løbet, så Bertil Carlsson blev nr. 1 i 1.22.8 med Irvinger som nr. 2 i 1.23.1 og Aage Ander-

sen som nr. 3 i 1.25. Irvinger havde elers ført hele løbet indtil sidste sving i flot og imponerende stil. I 2. afdeling tegnede Bertil Carlsson sig igen for 1.-pladsen i tiden 1.23.6 og fik således 6 points, Irvinger blev nr. 2 i 1.24.9 (4 points) og Aage Andersen nr. 3 med 2 points i 1.25.3, mens nordmanden ikke kom til start — han havde ikke reservehjul med. Irvinger havde her ført den 1. halvdel af løbet og havde et vældigt optræk i cyklen på langsiderne, men i svinget lykkedes det tilsidst Carlsson at gå fra ham. Men de gav hinanden en smuk kamp fra først til sidst.

Standard-handicap.

I *standard handicap* blev i 1. *heat* rækkefølgen og tiderne (med metertil-læget i parentes): Norton Hansen (0) 1.34.9, Ejvind Hansen (70) 1.36, Robert Rasmussen (80) 1.38 og Holger Hansen (50) 1.40 og i 2. *heat*: Knud Nielsen (80) 1.35.7, Leif Hirsborg (50) 1.37.1 og Ejner Andersen (0) 1.37.5. Blumensaadt var jo forhindret i at starte, men Århus' farver blev så flot forsvaret, som man kunne forlange, af Knud Nielsen, der efter 2½ omgang havde indhentet hele feltet.

Sluttheatet i standard handicap kom til at tælle følgende resultater og placeringer: Knud Nielsen (90) 1.34.8, Ej-



Efter det sidste Gladsaxe-løb måtte en af tilskuerne ved bortkørslen se sin maskine lide denne meget sørgelige skæbne.

vind Hansen (70) 1.36.4, Ejner Andersen (0) 1.36.8, Norton Hansen (20) 1.37.2 og Leif Hirsborg (60), der væltede 1½ omgang før mål og derfor blev forsinket: 1.48.

Og dermed sluttede så stadion-løbene for i år. Sæsonen har budt på mange spændende løb, og man har så ganske uomtvisteligt indtryk af, at publikum synes om det, der bydes på.

Forhåbentlig møder publikum talrigere frem til næste år. Til den tid skulle finansminister H. C. Hansen gerne have lettet motorsporten for den helt urimelige og meningsløse 60 pCts afgift, så arrangørerne kan byde på endnu mere spændende løb.

Et blændende arrangement omkring det 1. bakkemesterskab

Fin og spændende kørsel - men publikum svigtede

Med store forventninger så motorsportsfolk over det hele land hen til danmarksmesterskaberne i bakk løb i Volk Mølle, arrangeret af Randers Motor Sport den 1. og 2. oktober.

Vi har kort omtalt løbet og hovedresultaterne i oktober-nummeret af »Motor og Sport«, men skal her give en fyldigere reportage af konkurrencerne. Det fortjener de. For det første fordi der blev kørt så fint og godt af de deltagende ryttere, for det andet fordi arrangementet var så mønsterværdigt og velgennemtænkt i alle enkeltheder. At publikum var fraværende i en grad, som man slet ikke er vant til i Randers, skyl-

des ingenlunde Randers-klubben, som har det bedste samarbejde til alle sider — ikke mindst også med pressen — men formentlig det ret sene tidspunkt på året, disse de første danmarksmesterskaber var henlagt til.

Motorløbene overværedes bl.a. af præsidenten for Danmarks Motor Union fabrikant N. K. Pedersen, vicepræsidenten Vald. Hoffmeyer og af redaktør Carsten Meyer Petersen.

Lørdagens indledende konkurrencer.

De indledende løb om lørdagen blev afviklet, efterhånden som rytterne fra alle dele af landet indfandt sig, så derfor var der måske nok nogle vel lange

pauser. Men allerede her blev man vidne til meget fine resultater og et enkelt styrt i sidevognsklassen, der så ret grimt ud, men som dog ikke fik alvorlige følger. Det var Randers-køreren H. Bækgaard, der med sin A. J. S. væltede og fik maskinen over sig i sit 3. forsøg i det andet sving lige efter starten. Sidevognsmændene blev slynget bort og kom mindst til. Det var banens højresving, som alle kørerne havde en vis respekt for.

I sprinterklassen, special solo indtil 500 ccm, viste de små, vævre J. A. P.-cykler, at de havde mange flere hestekræfter i sig, end der var brug for for at klare selv den stejleste stigning. Det var noget af et kunststykke ikke blot at holde cyklerne, når de sprang og dansede afsted opad bakken, men også at holde igen på gassen. I sidste forsøg om lørdagen sprang således Køge-rytteren Bødker Hansens cykle helt fra ham, netop som han havde passeret mållinien — den løb ligefrem væk mellem benene på ham og lå og snurrede rundt med et bøjet styr på afløbsstykket.

Banerekorden indehaves af Århusmanden Knud Nielsen, der i 500 ccm-klassen har kørt den 300 m lange bakke på 18,6 sekunder. Det lykkedes om lørdagen Bent Jensen, Århus, på sin J. A. P. at køre de 300 meter på 18,4 i sit første forsøg. Om søndagen viste han sig som en sikker og habil svæveflyver. Da passerede han nemlig i et af forsøgene mållinien i en højde af 1 meter, så det blev baghjulet, der måtte snuppe målsnoren — ialt svævede han 10—15 meter gennem luften i fin og sikker stil. Han må hurtigt blive selvskrevet til certifikat som svæveflyver. Landingen foregik forholdsvis elegant og behageligt.

I hvor høj grad det her ved et så kort bakkeløb er tale om en kamp om brøkdeler af sekunder, vil ses af den kendsgerning, at mens den hurtigste motorcykle i den allermindste klasse, 250 ccm, fik noteret tiden 20 sekunder rent, var den hurtigste sidevognsekvipage i den største klasse kun 21,9 sekunder om bakken, og den hurtigste J. A. P. brugte i begge søndags-forsøg rekordtiden fra 500 ccm standardklassen 18,6 sekunder. Imellem og omkring disse små sekunder stod kampen. Der var højst 3,3 sek. mellem de bedste tider i disse klasser.

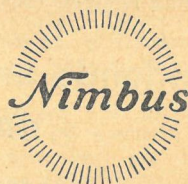
Placeringerne efter lørdagens forsøg.

Efter lørdagens forsøg havde de del-

tagende ryttere placeret sig i denne rækkefølge indbyrdes i de respektive klasser:

250 ccm: Nr. 1 Henry Sørensen, Silkeborg, B. S. A. med bedste tid 20,2 sek. og sammenlagt 62,5 sek.; nr. 2 Fritz Madsen, Silkeborg, B. S. A. (bedste tid 21,4); nr. 3 Helge Hansen, B. S. A. (21,7); nr. 4 Jørgen Nielsen, Excelsior (22); nr. 5 Bent Jensen, Århus, B. S. A. (23,5).

350 ccm klassen: Nr. 1 Ernst Østerlund, Silkeborg, Triumph (bedste tid 20,2, sammenlagt 61,8 sek.); nr. 2 Ib Nielsen, Skive, Matchless (bedste tid 20,0, men sammenlagt 21,9); nr. 3 Ejler Svendsen, Ålborg, Triumph (20,5, sammenlagt 62,7); nr. 4 Poul Kalør, Odense (20,4); nr. 5 Arne Mikkelsen, Ålborg, B. S. A., hvis bedste tid var 21 rent — ingen af de efterfølgende kørte under denne tid. I rækkefølge kom der efter nr. 6 Victor Simonsen, Ålborg, Harry H. Andersen, Århus, Matchless, Johs. Nielsen, Randers, B. S. A., Mogens Gornitzka, København, Velocette, efterfulgt af Jørgen dito, do., Matchless og Finn Larsen, København, på B. S. A.



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

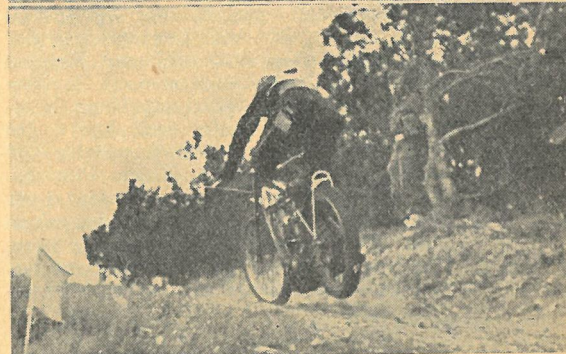
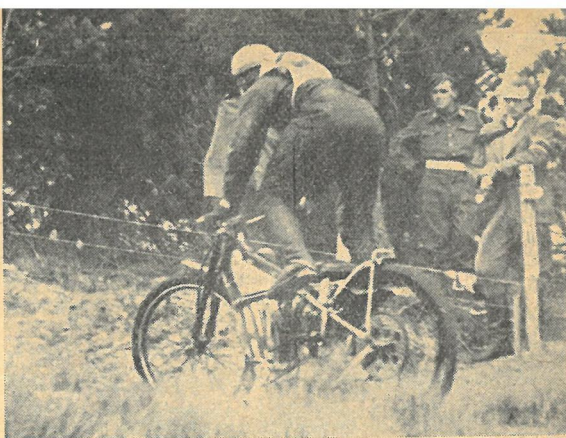
Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

I *standard solo indtil 500 ccm* lå Poul Kalør, Odense, A. J. S., i spidsen med kun $\frac{1}{10}$ sek. foran Knud Nielsen, Århus, Norton, i sammenlagt tid for de 3 forsøg. Deres tider var henholdsvis 19.4, 20, 20 og 19.6, 19.9, 20, men Knud Nielsen havde det lille uheld, at han slukkede for tidligt på opløbsbakken i sidste forsøg. Over et sekund efter kom nr. 3, Niels Blumensaadt, Århus, Ariel, populært kaldet »Ridder Rap« efter en folkehelt fra det mørkeste og mest tilslørede Jylland. Hans bedste tid var 20 sek. rent og sammenlagt 60.8. Robert Nellesmann, Randers, B. S. A. kørte dog støt op i 20.2 de to første gange, og Viggo Thomadsen, Randers, Norton, i 20.6, 20.6 og 20.8 og Vitus Kelvang, Kolding, Matchless, i 21.7, 21.2, da han fik stop i begyndelsen af 3. forsøg. Sven Schmidt, Kerteminde, B. S. A., blev noteret for 22, 21.1, 21.4. Som nr. 6 lå Thomas Yde, Randers, Norton, med sammenlagt 65.2, fulgt af nr. 7, Richard Jensen, Randers, A. J. S. (65.5) og i rækkefølge derefter Sk. Petersen, København, Ariel (66.2), Jørgen Dons, Viborg, Norton (66.8), Poul Bøgehøj, Odense, A. J. S. (67.7), P. Jacobsen, Ålborg, B. S. A. (69.5), som havde nr. 12 kun $\frac{1}{10}$ sek. bagefter, nemlig Niels E. Nielsen, Bogense, Ariel (69.6). Sidst lå Søndergaard Jensen, Viborg, Norton, hvis kørsel blev noteret for 25, 23.5, 23.5.

I *standard solo klassen indtil 750 ccm* — eller Nimbus-klassen, som man kunne kalde den, idet der af andre mærker kun deltog to Norton'er, nemlig Aksel Jensen, Ålborg, og Viggo Thomadsen, Randers, samt en Horex, redet af Kr. Dahl, Randers — iøvrigt om lørdagen på en pæn 2. plads. Jens Nielsen Silkeborg, havde dagens bedste tid i denne klasse, 20.0, mens Dahl kørte i 21.5, 22, 21.6, og Viggo Thomadsen fik noteret 22, 21.8 og 23.2. Den sidste tid kunne have været betydelig bedre, men også for ham skete det, at maskinen pludselig slukkede lige før opløbsbakken. Nr. 4 blev Erik Carlsen, Ålborg, og først på 5. pladsen kom Joseph Koch, der havde tiderne 24, 22, 22.3. På de resterende 3 pladser fordelte sig følgende 3 bussemænd i denne rækkefølge: Thorvald Petersen, København, Edvin Johnsen, do., og Erik Nielsen, Ålborg.

I *special solo indtil 350 ccm.* var P. Staal Jensen, Randers, BSA, overlegen og fik noteret 20 sekunder som



Sprinterklassen stillede store krav til rytternes evner til at finde maskinerne igen efter en lufttur. Her ser man tre forskellige situationer fra mållinjen om søndagen, hvor man får et glimrende indtryk af i hvor høj grad cykle og rytter skiltes ad på målstregen.

bedste tid. N. V. Jensen, Odense, JAP. var ikke så glad for bakken — det er lidt mere, end de plejer at køre på på fyn. Han blev nr. 2 med tiderne 23.6—23.4—23.1, så man kan se, han begyndte at vænne sig til bakken til sidst ... han blev endnu bedre den næste dag. Henning Carstensen, Hillerød O. K. Supreme fik noteret 24.6—27—24.8.

I *special solo indtil 500 ccm.* deltog kun JAP'er. Bent Jensen fik her noteret tiderne 18.4—20—19.1. Svend Nissen, Odense lå stabilt med tiderne 20.2—19.6—20.2 og Helge Hansen, Århus med 21.2—19.7—20.1. 1 sekund langsommere i sammenlagt tid var nr. 5, Bødker Hansen, Køge, men også meget stabil: 21.5—21.2—21.3, Jeppe Ussing, Århus, var en kende bedre i tiderne 21.5—21.1—20.1. Niels E. Nielsen, Bogen, fik for sine to første starter noteret 21.1 og 21.4 og Ejvind Petersen, Glostrup fik to gange tiden 21.6 og i sidste forsøg 20.2 og Peter Jacobsen, København, der i første forsøg som den første sprinter væltede lige før opløbsbakken, havde tiderne 22.5 og 22.3.

Og endelig *sidevognsklassen indtil 750 ccm.* Her lå Bækgaard, Randers, med sin AJS faktisk med de fineste tider, da han i 3. forsøg væltede i højresvinget. Hans tider var 22.2 og 22 rent. Jens Nielsen, Silkeborg, Nimbus havde tilsvarende 22.7 og 22 rent og Joseph Koch 22.8 og 22 rent. Derefter var der heller ikke flere 22-rene, men Kristen Kristensen, Århus blev som nr. 4 noteret for 22.7—22.3—22.3 og Hans Nielsen, Haderslev kørte også bedre fra gang til gang på sin BMW., nemlig 23.4—22.8—22.2 og også Vagn Poulsen, Horsens, Triumph blev bedre hver gang: 23.9—23.7—23.1. På sidstepladsen kom Børge Østergaard, København, Nimbus, men han gjorde dog også betydelige fremskridt hver gang: 30.6—29.5—27.8.

De afgørende konkurrencer søndag den 2. oktober.

Og så var man klar til søndagens afgørende dystre. Faktisk var det efter lørdagens resultater helt umuligt at udpege favoritter bortset fra 250 ccm.-klassen og 350 ccm., special. Og dog skulle der så lidt til at »slå en rytter af hesten« og helt ændre billedet. Det så man f. eks. netop i 250 ccm.-klassen, hvor Harry Sørensen ganske vist forbedrede sin tid fra 20.2 til 20 rent —

og blev Danmarksmester — men så var ude af stand til at gennemføre 2. forsøg og Fritz Madsen, derefter forbedrede sin første start 21.2 til 20.9. I denne klasse gik Helge Hansen i 1. forsøg over halmbarrieren, men kørte 2. gang i 22.9, mens Jørgen Nielsen, Excelsior kørte på 23.9 og 23.3. Bent Jensen måtte nøjes med 24 og 23.8.

I *standard solo indtil 350 ccm.* blev der kørt ret jævnbyrdigt, men finest kom dog Ib Nielsen, Skive på sin Matchless fra de to starter. Han startede som nr. 5 i sin klasse og fik tiderne 19.5 og 19.3.

Iøvrigt blev placeringerne her i rækkefølge:

2. Ejler Svendsen, Aalborg, Triumph. 20.2—21.0.
3. E. Østerlund, Silkeborg, Triumph. 20.4—21.0.
4. Arne Svendsen, Silkeborg, BSA. 21.4—20.5.
5. Arne Mikkelsen, Aalborg, BSA. 21.0—20.9.
6. Poul Kalør, Odense, AJS. 21.0—23.3.
7. V. Simonsen, Aalborg, Triumph. 21.8—21.2.
8. Mogens Gornitzka, Kbh., Velocette. 21.4—21.3.
9. H. H. Andersen, Århus, Matchless. 21.6—21.3.
10. Johs. Nielsen, Randers, BSA. 21.6—21.3.
11. Jørgen Gornitzka, Kbh., Matchless. 22.5—22.0.
12. Finn Larsen, Kbhvn., BSA. 24.0.

Meget spændende kom afgørelsen i *standard solo indtil 500 ccm.* til at forme sig. Man var nogenlunde klar over, at der ville blive kamp mellem rekordindehaveren Knud Nielsen, Århus og Poul Kalør, Odense. Om lørdagen havde Poul Kalør været hurtigst i 19.4, mens Knud Nielsens hurtigste tid var 19.6. I sit første forsøg kørte Kalør i Knud Nielsens hurtigste tid 19.6 — eller $\frac{2}{10}$ langsommere end dagen før, mens Knud Nielsen fastholdt sin lørdagstid: 19.6. Men det var jo ikke noget resultat. Næste omgang måtte blive den afgørende. Her satte Kalør sin tid ned til 19.5 — og var altså indtil da hurtigst. Men så lukkede Knud Nielsen op for sin Norton og strøg i sidste forsøg op på 19.1. Stor jubel blandt jyderne! Mesterskabet blev hjemme i Jylland.

De øvrige placeringer kom til at se sådan ud:

3. Robert Nellemann, Randers, BSA. 20.4—19.7.
4. Niels Blumensaadt, Århus, Ariel. 19.9—udg.
5. Rich. Jensen, Randers, AJS. 20.2—20.4.
6. Vitus Kelvang, Kolding, Matchless. —20.3.
7. V. Thomadsen, Randers, Norton. 20.4—20.7.
8. Svend Schmidt, Kerteminde, BSA. 21.2—23.6.
9. G. Kjær Jensen, Fredericia, Norton. 22.7—21.4.
10. Niels E. Nielsen, Bogen, Ariel. 21.5—21.5.
11. Sk. Petersen, Kbhvn., Ariel. 21.8—22.3.
12. Thomas Yde, Randers, Norton. 22.6—21.9.
13. Jørgen Dons, Viborg, Norton. 22.0—22.0.
14. P. Jacobsen, Aalborg, BSA. 22.5—22.0.
15. Poul Bøgehøj, Odense, AJS. 22.8—22.9.

At også Danmarksmesterskabet i *standard solo indtil 750 ccm.* (Nimbusklassen) gik til Jylland — trods Joseph Koch — vakte fantastisk jubel. Men Jens Nielsen, Silkeborg, der kørte sig Danmarksmesterskabet til, kørte virkelig aldeles brilliant og var absolut i klasse for sig selv. Han havde fortjent alt det bifald, der skyllede ned over ham. Han kørte de to starter i henholdsvis 19.5 og 20.2. Hans nærmeste konkurrent, Joseph Koch, lå helt oppe på 21.5 og 21.3, så det understreger Jens Nielsens flotte præstation. Derefter blev rækkefølgen:

3. V. Thomadsen, Randers, Norton. 21.5—21.4.
4. Thorvald Petersen, Kbh., Nimbus. 22.7—21.6.
5. Kr. Dahl, Randers, Horex. 22.2—21.9.
6. Erik Carlsen, Aalborg, Nimbus. 22.6—22.2.
7. Edwin Johnsen, Kbhvn., Nimbus. 24.9—udg.

I *special solo indtil 350 ccm.* blev P. Staal Jensen, Randers på sin BSA Danmarksmester i 20.3—21.5 efterfulgt af N. V. Jensen, Odense i 23.3—22.6. Henning Carstensen, Hillerød kørte begge gange sin O.K. Supreme op i tiden 25 sekunder rent.

I *special solo indtil 500 ccm.* kørte svæveflyveren Bent Jensen, Århus, begge gange sin JAP op i sidste års rekordtid 18.6—18.6. Så det var ret overbevisende, han fastslog sin og maskinens hurtighed og flyvedygtighed. Den ene gang var det baghjulet, der sprængte snoren. Iøvrigt blev rækkefølgen:

2. Helge Hansen, Århus. 20.1—19.3.
3. Svend Nissen, Odense. 19.5—19.7.
4. Erhardt Fisker, Kbhvn. 20.0—20.4.
5. Ejvind Petersen, Glostrup. 20.2—20.2.
6. Jeppe Ussing, Århus. 20.7—20.9.
7. Niels E. Nielsen, Bogen. 21.1—20.8.
8. Bødker Hansen, Køge. 21.6—ej start, motorskade.

Jeppe Ussing blev ligeså nydeligt efter mållinjen sat bag af maskinen i det ene forsøg, og Svend Nissen præsterede også et af de meget høje spring med sin maskine omkring mållinjen.

Og så blev sidevognsklassen i virkeligheden den, der gav tilskuerne den største spænding. Kristen Kristensen gled op med sin Norton i tiderne 21.9—22.3. På 2-pladsen lå Hans Nielsen, Haderslev, BMW, og Joseph Koch, Nimbus, der begge i 2. forsøg havde tiden 22.2, men i 1. forsøg henholdsvis 22.3 og 22.5. — Hans Nielsen altså med de bedste to omgange. Joseph Koch kørte derefter først i omstarten og blev klippet for tiden 21.9. — KK's vinder-tid. Men så kom sønderjyden. Målbevidst og med sejrsvilje i blikket røg han op i tiden 21.6, altså $\frac{3}{10}$ hurtigere end danmarksmestertiden. Han blev altså nr. 2 — men de tre første i denne klasse måtte høre adskillige morsomme bemærkninger i anledning af denne placering. De resterende placerede sig:

4. Jens Nielsen, Silkeborg, Nimbus. 22.4—22.7.
5. R. Kornum, Aalborg, Triumph. 22.5—udgik.
6. H. Bækgaard, Randers, AJS. 22.7—22.6.
7. Vagn Poulsen, Horsens, Triumph. 24.6—23.3.
8. Børge Østergaard, Kbhvn., Nimbus. —34.1.

Således endte de første bakkemesterskaber i Danmark. Danmarksmesterskaberne gik alle til Jylland i denne omgang — men lad os se, hvordan det går, når bakkemesterskaberne bliver lagt på

Sjælland. Det er jo muligt, der er nogen, der vil tage oprejsning. Arrangementet kunne overhovedet ikke have været bedre — med rytternes maskiner under militær bevogtning og Randersdragoner til hest til at imødegå gråtisternes invasion. Alt klappede, som det skulle, om det så var det hyggelige og stilfulde mellemheat, der var iscenesat lørdag aften for ryttere officials og motorkammerater i Industriforeningen, så forløb også det i den bedste stemning — og det var ikke langt fra, at man næsten kunne have foretaget præmieuddelingen ved denne lejlighed. Men så forudseende kunne Randers Motor Sport nu heller ikke være, at man på forhånd kunne udpege morgendagens vindere. Men som resultatlisten blev, skulle man næsten tro, at jyderne havde aftalt også mesterskaberne i forvejen. Der blev ikke levnet meget til det øvrige land.

Talernes række ved den officielle middag.

I den hyggelige middag om aftenen deltog bl.a. også Randers borgmester, *Alfred Andersen* og byens kommandant, oberst *C. Gundelach*.

Formanden for Randers Motor Sport, fotograf *Sv. Aage Thomsen*, bød velkommen til de mange deltagere og i aftenens løb blev der holdt en række taler, som naturligvis alle havde motorsporten til emne.

Først talte borgmester *Alfred Andersen*. Han udtrykte Randers bys tak, fordi Danmarks Motor Union havde henlagt danmarksmesterskaberne i bakk løb til Randers, og han ønskede motorsporten held og lykke i bestræbelserne for at få de urimelige og ødelæggende entræfgifter afskaffet, subsidiært nedsat klækkeligt.

Præsidenten for Danmark Motor Union, fabrikant *N. K. Pedersen*, dvælede ved den højtidelige anledning med de første mesterskaber i bakk løb i Danmark og udtalte megen ros til den uhyre energiske formand for Randers Motor Sport, *Sv. Aage Thomsen*, der havde formået at stable et så perfekt og mønsterværdigt arrangement på benene. Han fremhævede videre, at der netop samme dag fra myndighedernes side var iværksat endnu en hemsko for motorsportens udfoldelse gennem den voldsomme forhøjelse, der pr. 1. oktober var trådt i kraft for forsikringspræ-

mierne for de startende ryttere. Præsidenten sluttede sin tale med elegant at understrege, at for fremtiden måtte også Randers Motor Sport nævnes med blandt Randers' seværdigheder sammen med de Randers laks, handsker og piger (og dragoner, tilføjede oberst *Gundelach*).

Installatør *Kaj O. Nielsen*, Aalborg, var udpeget til at tale for damerne — og han gjorde det med et medfødt og medfølelse talent og med megen forståelse for, hvordan det må føles at være en motormands hustru, trolovede eller veninde.

Redaktionsskretær *C. Haurum*, talte i smukke og forstående vendinger for pressen og motorsporten og for samarbejdet mellem disse to faktorer, og han benyttede lejligheden til at udtrykke de bedste ønsker for et fremtidigt godt samarbejde de forskellige unioner imellem til fælles gavn og fremme for motorsporten.

Bestyrelsesmedlem, værkfører *G. Rasmussen*, talte i begejstrede og velmotiverede vendinger for Randers-klubben primus motor, fotograf *Sv. Aage Thomsen*, der uafbrudt i to måneder havde arbejdet med danmarksmesterskabernes tilrettelægning, og som havde sat tid, penge, forretning og helbred overstyr for at få Volk-Mølle-løbet ført frem og gjort klar til danmarksmesterskabet. Han sluttede sin varme vennetale med at takke sin klubformand for hans store og uegennyttige arbejde.

Talernes række sluttede med et virkeligt vittigt og aktuelt »frikvarter« af bankfuldmægtig *A. K. Thomsen*, der i godt og vel et kvarter fik den talrige forsamling til at overgive sig på nåde og unåde i en kædereaktion af latterekspllosioner.

Ind imellem var der blevet sunget et par aktuelle lejlighedssange af mere end sædvanlig karat og lødighed, begge forfattet af »ah-«. Den første hed »Vel mødt, kammerater, i kronjydens by« og den anden »Vi mænd i Danmarks motorsport«.

Det festlige og hyggelige samvær varede til langt over midnat — det var jo ikke alle, der skulle op og køre danmarksmesterskab den næste dag.

Randers Motor og Sport viste ved denne week-end på gloende pæle i Randers, at den ikke blot forstår at sporte, men også at feste på en smuk og værdig måde med tanke for alle detaljer i den store og mangesidede iscenesættelse.

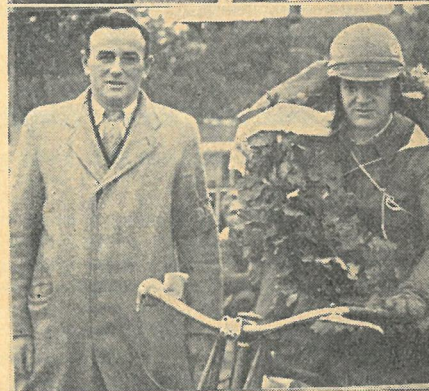
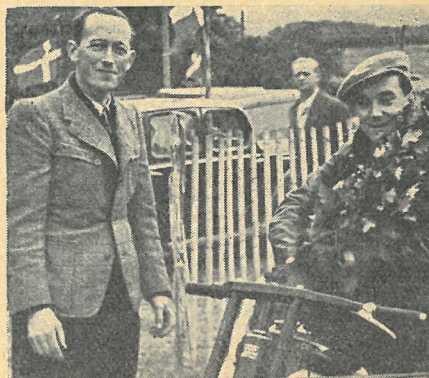


Vinderne laurbærkranses og lykønskes, fra oven og ned:

Henry Sørensen, Silkeborg, BSA 250 ccm. af præsidenten, Ib Nielsen, Skive, Matchless 350 ccm. af vicepræsidenten og Knud Nielsen, Århus, Norton af Carsten Meyer Petersen.

I midten: Vinderen af 350 ccm.-special P. Staal Jensen, Randers.

Fra de første danmarks-mesterskaber i bakkeløb i Randers d. 1.-2. okt. 1949



Jens Nielsen, Silkeborg, Nimbus, af formanden for Jyllands Motorsports Union, Kaj O. Nielsen. Bent Jensen, Århus, special solo indtil 500 ccm, af D.M.U.s delegerede, N. Westergaard, Hobro og Kristen Kristensen, Århus, Norton sidevogn af stævnets fader og ansvarshavende, fotograf Sv. Aa. Thomsen.



Poul Sander på Ariel, vinder i senior-klassen (t. v.).
Mogens Gornitzka, vinder i junior solo i engelsk stil på scramble-banen (t.h.).



Sports Motor Klubbens trial med stilkørsel i engelsk stil

S.M.K.s åbne trial kørtes den 16. oktober ved *Avderød*, hvor vi havde 4 af de helt rigtige etaper, som lå så at sige samlet — 1. etape på scramble-banen, som F.A.M. velvilligst havde stillet til rådighed. Der kørtes højre om, og som engelsk stilkørsel (vistnok første gang herhjemme), hvor sidevognsmanden faktisk skulle ligge som en sandsæk og

solokøreren have benene på fodhvileren, — ellers gav det straffepoints.

Der var mødt 38 køre, hvoraf 36 gennemførte med liv og lyst, men vi manglede nogle af vore køre, som altid møder, men dette skyldes muligvis udsættelsen af trialet fra den 25.-9., så de ikke var orienterede.

Løbet blev afviklet på rekordtid. Kl. 13.30 var vi færdige, og der kørtes derefter til *Sandskroen*, hvor der var præmieuddeling.

Følgende blev vindere:

Senior solo:

1. Poul Sander, S.M.K.K.
2. Edvin Nielsen, F.A.M.
3. Alfred Hansen, F.A.M.

Junior solo:

1. Mogens Gornitzka, S.M.K.K.
2. Svend Vendelbak, G.O.M.K.
3. Chr. Pedersen, S.M.K.K.
4. Leif Larsen, F.A.M.

Begynder solo:

1. Thorvald Pedersen, S.M.K.K., som samtidig vandt en hjælm, der var udsat til bedste begynder.
2. Edvin Johnsen, S.M.K.K.
3. Leon Ørnleff, F.M.S.
4. J. Lindberg, S.M.K.K.

Senior sidevogn:

1. Egon Walther, S.M.K.K.
2. Harry Frandsen, M.K.O.

Junior sidevogn:

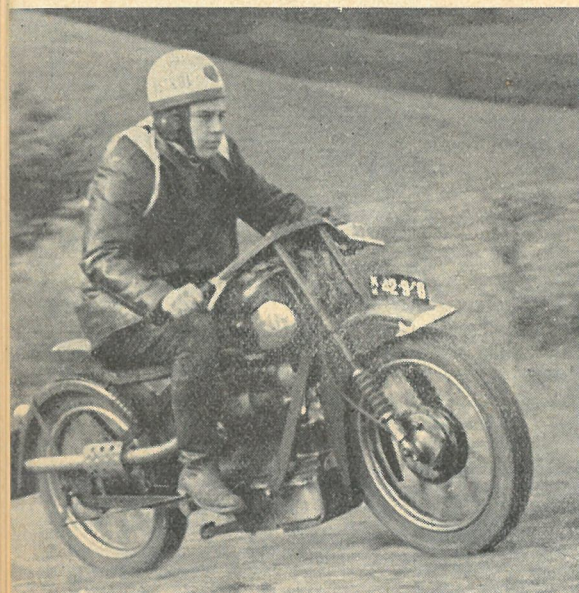
1. Helge Greve, F.M.K.
2. Leo D. Petersen, G.O.M.K.

Samtidig kørtes om klubmesterskabet. Dette blev:

Sidevogn: *Egon Walther*.

Solo: *Poul Sander*.

P.S.: Vi har en *efterlysning*: den *dynamo*, som blev opsamlet på 4. etape, bedes venligst afleveret omgående til bestyrelsen i F.A.M. eller S.M.K.K. eller evt. oplysninger meddelt.



Etapekørslen i engelsk stil: Thorvald Petersen, vinder ibegynderklassen.

SÆSONENS SIDSTE LØB PÅ NAKSKOV MOTORBANE

Velbesøgt og velafviklet stævne.

Den 16. oktober afviklede *sports-motorklubben DAN*, Nakskov, sæsonens sidste baneløb på Nakskov motorbane. Der deltog 18 ryttere, alle fra øerne, og resultaterne blev følgende:

I *junior standard* blev *Johs. Mygind*, Odense, nr. 1 med 8 points, idet han besatte 1. pladserne i begge heat; hans bedste tid var 1.46.9. Nr. 2 Ole Olsen, Nykøbing F., 6 points, nr. 3 John Helfelt, København, 3 points og nr. 4 Egon Thorvald, Nakskov, ligeledes med 3 points.

I *expert-race* blev *Peter Nielsen*, Slagelse, nr. 1 med 9 points af 12 mulige i de tre heat. Han havde i 1. heat dagens bedste tid i 1.34.1, nr. 2 Kiehn Berthelsen, Ringsted, med 7 points, han udgik i sidste heat. Nr. 3 Niels Nielsen, Bogense, 7 points og nr. 4 Jørgen Nielsen, København, 6 points.

I *Svingelsløbet*, *senior standard* blev *Poul Kalor* nr. 1 i samtlige 3 heat og scorede således 18 points; hans — og klassens — bedste tid var i 1. heat med 1.42.9. Nr. 2 Henry Jørgensen (Rysse), Nakskov, med 14 points, nr. 3 Erik Melhede fra Nakskov, der med sin 350 ccm BSA kørte bedre og bedre for hvert heat: 1.47.7, 1.47.4 og 1.47.0, 13 points. Nr. 4 Svend Larsen, Stenløse, der med sin 350 ccm Husquarna også blev bedre og bedre: 1.55.2, 1.54.0 og 1.53.8, fik 6 points. Nr. 5 Bøje Christensen, Ringsted, 6 points (han udgik i sidste heat) og nr. 6 Hans Bondesen, Nakskov, der kun var med i 1. heat, hvor han fik 2 points.

I *sidevogns-racet* fik *Joseph Koch* 5 points ved at køre i 1.47.2 og 1.47.4, men

dagens hurtigste tid fik dog *Helmer Albrechtsen*, der kørte 2. heat i 1.46.5, men som til gengæld brugte 2.10.0 i 1. heat. Han fik 4 points og *Knud Grønild* 3 points med tiderne 1.47.9 og 1.48.7.

Standard handicap, junior, vandtes af Ole Olsen (der startede med 60 meter tillæg), nr. 2 John Helfelt (30 m), nr. 3 Johs. Mygind (80) og nr. 4 Egon Thorvald (0).

Senior standard handicap vandtes af *Svend Larsen*, der startede scratch og fik noteret tiden 1.46.2, betydeligt finere end i Svingelsløbet, nr. 2 Poul Kalor (100 m), nr. 3 Henry Jørgensen (60 m); Melhede og Bøje Christensen styrtede og måtte udgå.

Expert-handicap vandtes af *Jørgen Nielsen*, der startede scratch i tiden 1.37 (også hans bedste tid denne dag), nr. 2 Peter Nielsen (40 m), 1.37.2 og nr. 3 Kiehn Berthelsen (30 m) 1.37.6 — så det var en hård og spændende kamp.

Sidevogns-handicap vandtes af *Knud Grønild* (scratch) 1.45.6, nr. 2 Helmer Albrechtsen (20 m) 1.46.2 og nr. 3 Joseph Koch (også 20 m) 1.47.2.

Efter hvad »Motor og Sport« erfarer, har handelsministeren vist så stor interesse for den i forrige nummer af bladet omtalte lille trehjulede 125 ccm. czekiske CZ-motorcykle, at der i de i den kommende uge stedfindende handelsforhandlinger med Tjcekoslovakiet vil være opført et bestemt, rundeligt kontingent, beregnet netop på disse varemotorcykler. Imidlertid har interessen for det lille, fikse varekøretøj været så stor, at importøren har anmodet om en forhøjelse af kontingentet for at få mulighed for at tilfredsstille efterspørgslen.

De faar mest

for Deres Indkøbstilladelse hos

Excelsior



SVEND AAGE SØRENSEN

GENERALAGENTUR FOR
BRITISK EXELSIOR

CLASSENSGADE 7 - ØBRO 3544

3000 mennesker til sæsonens sidste løb i Løng

Carlo Sejr Jensen urørlig i sidevognsklassen

Lige ved 3.000 mennesker fandt vej ud til Løng-banen, da Korsør og Omegns Motor Klub søndag den 9. oktober indbød til sit sidste løb i denne sæson.

På den ikke alt for gode bane skete der en del styrt, men det var egentlig kun Norton Hansens væltetur, hvor han i det næsten bundløse sving måtte stå af med Gunnar Due lige i baghjulet, således at han ramtes af den efterfølgende maskines fodhvil, der havde en alvorligere karakter. Norton Hansen kvæstede sin ene arm, fik en rift i brystet og et slag i lysken og var gjort ukampdygtig resten af dagen — ligesom han heller ikke selv kunne køre hjem — men næste søndag var han heldigvis klar igen og stillede på Gladsaxe-banen.

De øvrige afstigninger foregik helt uden komplikationer. De tog deres begyndelse allerede efter en kvart bane-omgang i allerførste start, hvor Jørgen »Buller« Nielsen, København, forsøgte at sætte en ny banerekord til afløsning af Ejner Perssens rekord, der er på 1.51.4. Han kom med et mægtigt drøn på, men nåede kun til det første sving — så lagde han sig stille og blødt ned.

I junior-standard-klassen bemærkede man Erik Wincentz's udmærkede kørsel, der skaffede den unge Slagelse-rytter sejren. De mest spændende løb var ellers handicap-løbene. I blandet handicap startede Kiehn Berthelsen med 200 meter i tillæg, men nåede alligevel frem på 1.-pladsen. Var Erik Wincentz ikke væltet, ret langt henne i løbet, havde Kiehn måske måttet nøjes med en 2.-plads, for Slagelse-manden holdt sin stilling pænt.

Også sidevogns-handicap'et bød på en spændende kamp mellem Carlo Sejr Jensen, Århus, og Sv. Jensen, København. Det lykkedes uden vanskelighed jydten at indhente de 200 meter ekstra, han var blevet pålagt.

Løbene begyndte kl. 14.30, men hen på eftermiddagen blev det temmelig køligt. Efter løbene overrakte præsidenten for Danmarks Motor Union, fabrikant N. K. Pedersen og sognefoged P. Christiansen blomster til vinderne, der kørte æresrunde med Jens Nielsen, søn af mekaniker P. Nielsen, Slagelse, som master på en miniature-racer, en kopi af faderens.

Resultaterne:

Ekspertløb: Jørgen Nielsen, København 13 points, Kiehn Berthelsen, Ringsted, 12 points.

Senior-standard: Svend Larsen, Benløse, 12 points, Kurt Henriksen, Slagelse, 9 points.

Junior-standard: Erik Wincentz, Slagelse, 2.14.16. Helge Carlsen, København, 2.16.8.

Sidevognsløb A: Carlo Sejr Jensen, Århus, 9 points, Helmer Albrechtsen, Lyng, 5 points.

Sidevognsløb B: Knud Grønild, København, 6 points, Hans Th. Jacobsen, København, 3 points.

Blandet handicap: Kiehn Berthelsen, metertillæg 200, 2.08.7, Peter Nielsen, metertillæg 180, 2.12.3.

Sidevogns handicap: Carlo Sejr Jensen, metertillæg 200, 2.15.8, Sv. Jensen, metertillæg 0, 2.23.

Blændende, spændende sæsonslut i Gentofte

Fynsk debutant overrasker — Aage Andersen kører fra englænderne

Vi bragte allerede i sidste nummer af »Motor og Sport« resultaterne fra det sidste løb i denne sæson på Gentofte banen den 2. oktober — mere kunne vi på grund af det fremrykkede tidspunkt ikke nå.

Dog fortjener løbet at få en lidt fyldigere omtale, for der blev kørt virkelig fint og spændende på denne sidste løbsdag, og det var et tilfreds og begejstret publikum, der sagde farvel og

tak for en god sæson til arrangørerne af motorløbene på Gentofte stadion.

Billøbet på Amager travbane havde ikke gjort noget indhug i tilskuermængden — der var samlet ca. 10.000 mennesker omkring slagterne i Gentofte.

Et par styrt undgik man ikke, men de var dog ikke af alvorlig karakter.

Allerede i 1. løb steg Uno Jensen af, men var straks oppe igen. Mere dramatisk var en kollision mellem Joe

Bowkiss og *Aage Andersen* lige i starten til et af de senere heat. Englænderen blev slynget over i hegnet og slog derefter en saltomortale ind på banen. Det var en grim kolbøtte at se på, men det viste sig, at *Bowkiss* var sluppet med en flænge i sine læderbenklæder.

Stor fornøjelse havde arrangørerne af den unge fynbo, *Robert Rasmussen*, som Poul Rasmussen havde fundet ved de nordiske mesterskaber i Odense. Det viste sig virkelig, at han i standardklassen var i stand til at køre fra så drevne og habile ryttere som *Leif Hirsborg* og *Eivind* og *Holger Hansen*. Læg mærke til *Robert Rasmussen* i den kommende tid. Der er talent og muligheder i denne fynbo.

Aage Andersen havde en meget fin dag. Han arbejder sig hvert år op henimod sæsonens slutning. Han gav de to englændere, *Bowkiss* og *Jack Hodgson* en sejt kamp og helt strålende var han i Gentofteklubets slutheat, hvor han mødtes med englænderne og *Orla Knudsen*, der kørte på lånt maskine, og — måske af den grund — ikke kunne være med i selskabet.

Det var et vanvittigt hårdt løb, som førtes af *Jack Hodgson* med en ganske lille margin, indtil han fik vrøvl med sin maskine. Straks var den lille, tætte *Joe Bowkiss* der med *Aage Andersen* ved sin side. De udkæmpede lange tiders bedste duel og side om side jog de mod mållinjen. I allersidste øjeblik lykkedes det *Aage Andersen* at presse sin cykle lige akkurat så meget foran englænderens, at han blev vinder med en ringbredde. En titusindtallig tilskuerrubel slog op omkring ham for den smukke sejr.

Resultaterne blev i øvrigt:

Gentofteklubets:

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

Standardløbet:

1. <i>Robert Rasmussen</i>	9 point
2. <i>Eivind Hansen</i>	5 »
3. <i>Leif Hirsborg</i>	2 »

Ekspert A. Match:

1. <i>Aage Andersen</i>	9 point
2. <i>Leif Samsing</i>	8 »
3. <i>Jack. Hodgson</i>	8 »

Ekspert B. Match.

1. <i>Henry Andersen</i>	12 point
2. <i>Kiehn Berthelsen</i>	3 »

Special Match:

1. <i>Ove Halberg</i>	6 point
2. <i>Uno Jensen</i>	3 »

Special Match:

1. <i>Ove Halberg</i>	6 point
2. <i>Uno Jensen</i>	3 »

Udskilningsløb:

1. <i>Eivind Hansen</i>	3.53
2. <i>Robert Rasmussen</i>	3.54

FREDERICIA MOTORKLUBS

SIDSTE LØB

3000 tilskuere. — Pæne tider.

Sv. Nissen brillerede.

Fredericia Motorklubs sidste løb den 29. aug. var besøgt af ca. 3000 tilskuere. Der var et par dramatiske styrt — det var begge to, *Kolding-kørere*, der styrtede, *Kurt Lauritsen* og *Aksel Iversen*. Førstnævnte kørte løbet færdig og kørte derefter selv til Samariterteltet, mens *Aksel Iversen* måtte køres hjem til *Kolding*.

Resultaterne blev iøvrigt:

Junior klassen: Nr. 1 *Aksel Iversen*, *Kolding*, 15 points. Hans bedste tid var 2.02.3.

Senior standard klassen: Nr. 1 *Kurt Lauritsen*, *Kolding*, 19 points (bedste tid 2.00.1).

Special klassen: Nr. 1 *Svend Nissen*, *Odense*, 18 points (bedste tid 1.48.1). Iøvrigt var han dagens bedste kører.

Sidevogns klassen: Nr. 1 *Hans Nielsen*, *Haderslev*, 12 points (bedste tid 2.06.4).

I *slut-handicappet* blev resultatet, at Sv. Nissen blev nr. 1 over 4 omg. med et metertillæg på 125 m. Sv. Nissen slog imidlertid hele feltet og kom ind som en fin nr. 1 med adskillige meters forspring. Han fik noteret tiden 1.54.8. Også første afdeling af det indledende handicap vandt Sv. Nissen. Her startede han med et handicap på en halv baneomgang (225 m). Her var han også suveræn og kom i mål med et halvt hundrede meters forspring i tiden 2.04.3. Sv. Nissen vandt også pokalløbet, og pokalen var denne gang ejendom. I pokalløbet for sidevogne blev sejrherren *Hans Nielsen*, *Haderslev*, i tiden 2.02.2. Pokalen var udsat af *Fredericia kommune*.

F. M. K. havde denne gang etableret en lille tipskonkurrence, idet programmet indeholdt en tipsseddel, hvorpå publikum kunne tippe om, hvem der blev dagens hurtigste kører.

MOTORCYKLEREPARATØRER

København

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

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

Harley Davidson og B.S.A.
— Alle Reparationer
(Et lille Parti Nikkelakumulatorer sælges)
Ingemann Rasmussen
Østervej 24 . Tlf. Ballerup 396

Aarhus

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

AABO-MOTOR
ZC og JAVA Specialværksted - Reser-
vedele - Tilbehør
Gl. Munkegade 4 - Aarhus - Tlf. 599

FRA KLUBBERNE

FRA LØBSKALENDEREN

November:

6. Århus Motor Klub — trial
- Motorklubben »Vestfyn« — trial.
13. Midtsjællands Sports Motorklub — trial.
20. Bogense Motor Klub — trial.

Sports Motor Klubben

»København«

Generalforsamling i Karnappen, ons-
dag den 16.-11. kl. 19.30. Dagsorden ef-
ter lovene. Eventuelle forslag skal være
sekretæren i hænde senest den 10.-11.

Medlemmerne erindres ligeledes om
stiftelsesfesten den 26.-11.. kl. 19.30
med revy og bal i Arbejderforeningen
1890, Nørrevold 90. Der opføres re-
vyen: »Her, der og alle vegne«, og pri-

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628
Motorcyklerværksted . Reservedele
Olie . Udstyr . BSA Køreskole

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

Randers

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

sen er 1,50 kr. plus 1,25 kr. for baltegn.
Revyen opføres af klubbens egne med-
lemmer. Festudvalget håber på god til-
slutning, da der er gjort alt for at gøre
revyen aktuel. Billetter og adgangskort
kan hentes følgende steder: Sven We-
stergaard, Sporemagervej 14; Helge
Grevit, Korsgade 15, 3.; Edvard Kragh,
Kronborggade 6, 2.; samt på klubafte-
nerne. Alle medlemmer under D.M.U.
er hjertelig velkommen. *Ved mødt til
revyen!* Vi appellerer til samtidig til
klubbens medlemmer om at skænke os
en ting til tombolaen, som kan afleve-
res til bestyrelsen senest onsdag den
23.-11. På forhånd tak.

Vort medlem *Aksel Jensen* beder
samtlige kammerater modtage en tak
for deres opmærksomhed under hans
hospitalsophold.

Klublokalet er fra og med onsdag
den 26.-10. flyttet fra Griffenfeldts-
gade 6 til »Martini«, Borups Allé 233, 1.

S.W. Taga 6139 v.

Fyens Motor Sport

afholder ordinær generalforsamling onsdag den 23. nov. kl. 20 i Næsbyhoved skov. Dagsorden ifølge lovene.

Bestyrelsen.

Haderslev Motor Sport

kørte lørdag den 8. oktober kl. 19.00 en god og ualmindelig vel tilrettelagt orienteringsøvelse over 150 km.

Efter afviklingen var der pølsespisning på »Thomashus Kro«, hvor resultaterne samtidig oplæstes, de blev følgende:

Motorcykle solo: *Kai Boilesen* (Ariel).

» sidevogn: *Chr. Berg* (Triumph).
Bil: *Ingv. Kjær* (Ford).

»*Observatøren*«.

Søborg og Omegns Motor Klub

Søndag den 9. oktober afholdtes et klub-trial i omegnen af Smørum. Det fandt god tilslutning, og der blev vist glimrende præstationer på de fire etaper, der blev afviklet tilfredsstillende.

I seniorklassen sejrede *Ove Madsen*, BSA, med 390 points, 2) *Niels Bruschi*, Nimbus, 370 p., 3) *Axel Vang Hansen*, Norton, 340 p.

I juniorklassen besatte *Frederik Asmussen*, Nimbus, alle førstepladserne og vandt overlegent med 400 points, 2) *Søren Sonne*, Norton, 345 p., 3) *Poul Andersen*, Triumph, 340 p., 4) *N. O. Christensen*, Velocette, 315 p., 5) *Herfort Hansen*, N. I., 315 p. 6) *Walther Nielsen*, DKW, 285 p.

Sidevognsklassen formede sig lidt dramatisk, idet *Frank Hendrich* — der havde to førstepladser — på tredje etape, som var ret kuperet, mistede følingen med denne og kom ned i et hul, der forårsagede, at Nimbussens forøj og -hjul brød sammen under det hårde tryk, hvorved maskinen slog en kolbøtte. Begge d'herrer måtte nyde en lufttur og tage etapeen i nærmere øje-

syn, dog udenfor bedømmelsen. Resultatet blev så, at *Holger Frederiksen*, Nimbus, vandt klassen med 380 points.

Torsdag den 10. november kl. 19.30, afholder klubben sin ordinære efterårs-generalforsamling i *Nørrehus*, Griffenfeldsgade 6, 1. sal. Dagsorden ifølge lovene. Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må være formanden i hænde senest lørdag den 5. november.

Lørdag den 12. november afholder klubben et stort ande- og gæsespil i *Emdruplund* kl. 19. Efter spillet stort bal. Mød talrigt op, tag venner og bekendte med til denne fornøjelige aften, så klubbens økonomi kan blive styrket.
Felix.

Sundby Motor Klub

Klubbens første åbne trial kørtes søndag den 9. oktober fra *St. Lyngby kro*. Alle etaperne var beliggende i omegnen af St. og L. Lyngby og havde samlet et stort antal tilskuere, som spændt fulgte deltagernes kamp om sekunderne. Der var 33 deltagere, og resultatet blev følgende:

Senior solo: 1. Joseph Koch, 2. Eivind Nielsen, 3. Lion Hansen.

Junior solo: 1. Leif Måns Larsen, 2. Karl Å. Egelund, 3. Chr. Petersen.

Begynder solo: 1. Sv. Vendelbak, 2. E. Christiansen, 3. Th. M. Petersen, 4. Preben Hansen.

Senior sidevogn: 1. Egon Walther, 2. Harry Frandsen, 3. V. Grønlund Andersen.

Junior sidevogn: 1. Leo Petersen, 2. Carlo Jensen, 3. Loui Hansen.

Tidspunkt for præmieuddeling vil senere blive meddelt.

— — —

Klubbens generalforsamling fandt sted onsdag den 12. oktober i *Castels Kroen*. Der var mødt ca. 50 medlemmer, da formanden bød velkommen og

udbad sig forslag til valg af dirigent.

Da generalforsamlingen varede fra kl. 20.00 til ca. 24.00, vil det være for vidtløftigt at referere den i sin helhed, men vi må henvise de medlemmer, der ikke var til stede, til forhandlingsprotokollen ved næste ordinære generalforsamling. De vigtigste ting, der behandledes skal kort blive omtalt her.

Sekretæren Sv. W. Nielsen ønskede ikke at modtage genvalg grundet på manglende tid. *Bent Lyng*e foresloges og valgtes, hans adr. er Østrigsgade 45, 2., S. Et indsendt forslag vedrørende ændring af paragrafen i klubbens love om optagelse af nye medlemmer vedtoges.

Lejrpladsen behandledes som et særligt punkt på dagsordenen. Formanden redegjorde for økonomien og udtalte, at det frem i tiden sikkert ville blive meget vanskeligt for klubben at bestride de udgifter, som lejrpladsen førte med sig. Der stillede flere forslag om salg, men man enedes sluttelig om et af K. Østergård stillet forslag, der gik ud på, at det lægges i bestyrelsens hænder at søge om der skulle være mulighed for, at få en lejrplads andet steds, hvor badeforholdene var bedre end på Søvang. Ligeledes skulle bestyrelsen undersøge forholdet med hensyn til salg af nuværende lejrplads. Under eventuelt oplyste kassereren, at der endnu var en del restancer og henstillede til medlemmerne om at få disse bragt ud af verden. Ligeledes oplystes om *stiftelsesfesten*, der afholdes *lørdag den 12. november*, og hvortil anmeldelse skal ske senest den 5. november.

Arnold Jensen redegjorde for klubbens mesterskabsøvelse, der var bestemt til at skulle køres lørdag den 22. oktober, men som var flyttet til søndag den 23. Fra mange medlemmer ankedes over motorbladet med hensyn til datoangivelse for klubbens trial, der var angivet til den 16. trods det, at bestyrelsen gentagne gange havde meddelt, at

datoen med Unionens tilladelse var forandret. Sekretæren meddelte hertil, at han ved sidste indsendelse til motorbladet havde anmodet om at få dato den 9. oktober, hvor klubbens åbne trial skulle afholdes, indrykket andetsteds i bladet end under klubnyt, idet man må gå ud fra, at det ikke er alle, der læser klubnyt ud over det, som deres egen klub indrykker. Det kom også til at stå andetsteds nemlig i løbskalenderen, og her kom der til at stå den 16. oktober. Det er beklageligt, at de på bladets redaktion ikke har rettet dato i løbskalenderen, da man i ugen efter, at trialet var kørt, har haft flere forespørgsler om, hvor vort trial skulle køres den 16. oktober.

Sv. W. Nielsen.

Redaktionen beklager den forvirrede datoangivelse for Sundby Motor Klubs trial og regner ikke med, at den slags vil ske fremtidig, da D.M.U.s ekspedition og redaktion nu er samlet under een hat, så en nøje kontakt er etableret her.

Det er naturligt, at alle begivenheder under en klub — herunder også datoændringer — annonceres *netop* under de pågældende klubbers navn under rubrikken »Fra klubberne«, hvor alle interesserede vil finde, hvad der måtte strejfe deres interesse-område. — Det skete for den nævnte rettelse på side 32 i november-nummeret.

Godkendte ændringer i løbskalenderen må rettidigt indsendes skriftligt til redaktionen med den kortest mulige formulering som: N.N.-klubbens trial el. løb i løbskalenderen under dato den ... ændres til dato det og det.

Men vi beklager endnu engang.

Frederiksborg Amts Motorklub

afholder ordinær generalforsamling *tirsdag den 22. november* kl. 20 på hotel »*Leidersdorf*«, *Hillerød*. Som sædvanligt indledes med spisning for medlemmerne kl. 18.00. *Bestyrelsen.*

G. O. M. K.

Den 27. september 1949 har vi haft diskussionsaften, hvor særlig »strandgrunden« måtte holde for. Efter de udtalelser, der blev fremsat på mødet, er der ikke store chancer for, at vi skal beholde den. Spørgsmålet ordnes forhåbentlig på førstkommande generalforsamling.

Vinder af klubbens øvelseskørsel den 17. september 1949 blev: Solo senior *M. Høysholt*; sidevogn senior *The Willys*; vogn senior *K. Østergård*; solo junior *W. Jensen*; vogn og sidevogn junior *C. Bager*.

Klubbens trials- og banekører har været ude og hente sig nogle placeringer. Således har *Leo Petersen* og *Svend Vendelbak* hentet sig hver en 1. plads i Sundby M. K.s trials den 9. oktober. Ved »Sports Motorklubben København«s trials den 16. oktober 1949 blev det til: *Leo Petersen* nr. 2 i junior sidevogn og *Svend Vendelbak* nr. 2 i junior solo. Endvidere har *Strandgård Petersen* deltaget i et juniorløb på Gladsaxe motorbane, hvor han blev nr. 1.

I næste måned vil dre blive arrangeret øvelseskørsel for klubbens medlemmer. Nærmere meddelelse vil blive udsendt.

Gunnar.

s.

Nimbus Klubben Aalborg

Onsdag den 5. oktober afholdt klubben sin halvårslige generalforsamling, hvor hovedemnet selvfølgelig drejede sig om vort underskud og de sidste motorløb samt, som af flere foreslået, salg af Bakken. Man enedes om at avertere grunden til salg og så på en senere ekstraordinær generalforsamling tage bestemmelse iflg. de tilbud, der fremkom.

Formandens beretning samt regnskab blev godkendt, og under valg af

bestyrelsesmedlemmer var der genvalg for Alex Jørgensen og Chr. Nielsens vedkommende, mens Bruno Jacobsen blev indvalgt i stedet for Bælum Petersen.

På et senere bestyrelsesmøde blev man enige om at tale lidt fornuftigt med klubbens kreditorer, indtil man fik tid til at gennemgå forholdet med det udestående kontingent.

Der er virkelig medlemmer, der er flere kvartaler tilbage i kontingent, og det har klubben jo ikke råd til at have udestående. Vis derfor din gode vilje til at hjælpe den klub, du selv har meldt dig ind i, ved omgående at få det bragt i orden. Pengene kan indbetales til ethvert bestyrelsesmedlem, og kvittering vil omgående blive tilsendt fra kasseren. Der er ikke tale om at vente, til incassatoren kommer, i en situation som denne, hvor din klub er i nød, må du omgående indbetale.

Vi skal redde vor dejlige Bakke; det beløb, vi kan få for den, er intet imod det, vi gav, og bestyrelsen ligger inde med planer, der forhåbentlig kan redde den, men først og fremmest må vi regne med dit kontingent.

Dernæst kan vi meddele, at vor stiftelsesfest er fastsat til lørdag den 19. november i Karolinelund. Den former sig som en pakkefest, der gerne skulle give lidt penge i den slunkne kasse, så bestyrelsen regner med, at alle medlemmer reserverer denne dag. Vi mindes endnu den sidste fest i Karolinelund som een af de bedste fester, vi har haft, og det skal den også blive denne gang. Altså: reserver Lørdag den 19. november.

Nærmere ang. festen vil følge senere.
B. J.

Fredericia Motor Klub

Fredericia Motor Klub afholdt onsdag den 3. august 1949 ekstraordinær generalforsamling, der overværedes af

50 medlemmer. Der blev valgt helt ny ledelse for F. M. K. Der var opstået en divergens mellem den nu afgåede bestyrelse og et flertal af medlemmerne vedrørende billetsalget ved motorløbene, og da bestyrelsen ikke ønskede at bøje sig for flertallets opfattelse, nedlagde den sine mandater.

Til formand valgtes slagtersvend *Sigfred Sørensen*, snedker *Kai Pedersen* til kasserer; den øvrige bestyrelse kom til at bestå af følgende: *Johs. Jensen*, *Arnold Olsen*, gdr. *Niels Andersen*, lokomotivfører *Sprogo*, der blev næstformand, og *Hedegaard Nielsen*. Til suppleanter blev glarmester *Jacobsen* og *Aage Larsen* valgt.

Det vedtoges at køre det planlagte løb den 29. august 1949.

Nordvestsjællands Motor Klub

Lørdag den 8. oktober 1949 afholdt Nordvestsjællands Motor Klub ordinær generalforsamling på »Gisseløre« restaurant. Der var mødt mange af klubbens medlemmer, det vidner om, at der er blevet mere interesse for arbejdet blandt medlemmerne.

Formanden *Peder Pedersen* åbnede generalforsamlingen og bød velkommen. *Aksel Andersen* blev valgt til dirigent og ledede generalforsamlingen med stor myndighed. Til bestyrelsen valgtes den afgående kasserer *Hans Kristiansen* med akklamation, og *Gerhard Nordahl Andersen* genvalgtes; nyvalgt blev *Aksel Anderson*, Udby. Til sportsudvalget blev valgt *Jens Krogh*, *Erik Hansen* og *Jensen*, »Melbygården«, og til festudvalget Kassereren *Hans Kristiansen*, *Otto Stryhn* og *Kurt Jensen*.

Under eventuelt blev det bestemt kun at køre tre løb i sommeren 1950, da det kneb med økonomien, så længe man skal betale den store skat, og udgifterne er så store, som de er, men så skulle man også gerne mønstre nogle rigtige ryttere, som kan og vil gøre noget for at trække publikum.

Det blev stærkt kritiseret, at mange af rytterne ikke har maskinerne i orden, når de melder sig til start, men dette blev imødegået af formanden, som mente, at det var ikke til at gardere sig imod, da der altid var nogle, som var uheldige med materialet, og at det ikke var her alene, at det skete. Efter en længere diskussion sluttede dirigenten med et leve for »Nordvestsjællands Motor Klub«.

Stedfortræderen for sekretæren.

S.M.K.D.A.N. NAKSKOV

Den 16. august afholdtes generalforsamling, hvor der var mødt ca. 60 medlemmer, men det er alt for lidt ud af ca. 150 medlemmer.

Var det dig, der svigtede?

Bestyrelsen består af:

Formand: Viktor Frederiksen.

Næstformand: Ludvig Madsen.

Kasserer: Verner Andersen.

Bestyrelsesmedlemmer: Erik Melhede, Holger Carlsen, Gunner Hansen, Erik Langhorn.

Formand for sportsudvalget: Erik Melhede.

Opkræver: Knud Andersen (tag venligt imod ham!).

— — —

Søndag den 4. september 1949 kørte vi et rodeo i Øster Ulslev, og det glædede os, at der var mødt så mange medlemmer, nemlig 22.

Salonskytteforeningen, vi kørte for, havde udsat 5 smukke sølvplader, som blev vundet af:

Nr. 1 Rysse.

Nr. 2. Arne Fausing.

Nr. 3. Egon Thorvald.

Nr. 4. Ingvar Hansen.

Nr. 5. Ib Bendsen.

Efter løbet blev der budt på en varm ret, og så blev der danset til hen på de små timer.

Mød talrigt op til klubbens orienteringsøvelser. Skriftlig meddelelse vil tilgå senere.

Gør også din kammerat interesseret
i S. M. K. D. A. N.

Med sportslig hilsen!

Gunner »Norton«.

Nordre Birks Motorklub

Torskegilde og pakkefest afholdes
Lørdag den 19. november, Kl. 19, på
»Gentofte Hotel«.

Husk klubaftenen den første onsdag
i hver måned på »Gentofte Hotel« Kl.
19.30. Der bliver afholdt kegle- og sky-
deturnering.

Sekretæren.

Horsens Nimbus Klub

afholder andespil Tirsdag den 8. nov.
på Nørregades Hotel kl. 20.

Medlemmer under D. M. U. indbydes.
A. C.

Motorklubben »København og Omegn«

Ved klubmesterskabet, som blev af-
holdt den 9. okt. på »Schæfergården«,
blev Aage Mørch klubmester i soloklas-
sen og Harry Frandsen i sidevognsklas-
sen.

Den 19. oktober afholdt klubben sin
ord. halvårlige generalforsamling, til-
slutningen var god, af beretningen frem-
gik det, at vi inden for klubben har 19
medlemmer, der har løst licens, og for-
manden takkede kørerne for flotte præ-
stationer såvel på banerne som ved tri-
als m. m. Kassereren blev genvalgt med
akklamation, ligeledes næstformanden
Chr. Bernth og sekretæren Rich. Höx-
broe, Villy Sørensen ønskede ikke at
fortsætte, nyvalgt blev Harald Ingvor-
sen. Generalforsamlingen forløb i alle
måder på en rolig og værdig måde. Di-
rigenten, Hardy Hirsborg, sluttede den
med et leve M.K.O.

Husk revyen den 5. november kl. 19
på Gimle. Torsdag den 24. november
kl. 19,30 andespil på Gimle (røde sal).
Der er flotte gevinster og gratis bal ef-

ter spillet. Kom i god tid, der plejer at
være trængsel. K.-A. — Taga 4180

Nimbus Klubben, København

Den 12. december afholdes ordinær
generalforsamling i Falkoneralle 96,
dagsorden iflg. lovene. Forslag som øn-
skes behandlet på generalforsamlingen
indsendes til formanden Carlo Hansen,
Nrd. Fasanvej 32^a inden 1. december.

Af vinterprogrammet er der herreaft-
ten 1. nov. og andespil den 19. nov; den
aften tager vi et par venner med. Vi
benytter meget fordelagtige regler.
Husk så generalforsamlingen, jeg skal
nok minde om det i næste nr. af Motor
og Sport, men det er jo ikke sikkert,
I får det inden den 12. december.

Sv. Aage Søgaard.

Harley Davidson Klubben

Som enhver ved, har vi skiftet for-
mand i klubben, og jeg vil gerne her
på klubbens vegne sige afgæede formand
Ejner Krogh tak for det arbejde, han
har gjort for klubben, for hvem af os
gamle medlemmer husker ikke de storm-
fulde dage i 1941, hvor Ejners kloge og
besindige ledelse førte H. D. K. fra det
oprørte hav til smult vande og sikker
i havn? Endnu engang tak, Ejner!

Samtidig vil jeg byde Knud Ousen
velkommen som formand og håbe, at
Knud må få den glæde af sit arbejde
for klubben, som han selv forventer —
til gavn for motorsagen i almindelighed
og H. D. K. i særdeleshed.

Tirsdag den 18. oktober havde vi den
første klubaften ude i Vanløse, og der
var mødt ca. 150 medlemmer, og det
nye festudvalg underholdt os med små
pudsige påfund; å propos festudvalg:
De går rundt og ser meget spekulative
ud, og spørger man om grunden, sva-
rer de: »Vendt og se næste gang!«

Tirsdag den 29. november har vi stort
andespil ude i Vanløse, og vi forventer
stor tilslutning, så kom præcis 19.30.

Fra sportsudvalget skal jeg meddele,
at klubmesterskabet afholdes lørdag den

26. november, men nærmere oplysninger fås på klubaftenen.

Jeg vil endnu en gang minde jer om klubbens årlige revy på »Gimle« søndag den 13. november kl. 19. Medlemmer af andre klubber under S. M. U. er hjertelig velkomne, og billetter kan fås hos Knud Ousen, Brønsted Allé 7, 1., telf. Eva 8678; L. Kramer, Roarsvej 28, telf. Godth. 5841 vega.

Angelo, Kastrup 1913.

Bogense Motor Klub

Lørdag den 15. oktober afholdt *Bogense Motor Klub* generalforsamling på »Bogense Hotel«.

Bestyrelsen består herefter af: Marius Johansen, formand, Laurits Larsen, næstformand, Axel Ramhøj, kasserer, Mogens Birch, sekretær, samt Peter Jørgensen. Karl Ovesen er suppleant.

Sportsudvalget: Peter Jørgensen, formand, Laurits Larsen, Svend Jørgensen, Axel Hjerlesen og Karl Ovesen. Suppleant er Emil Haugård.

Et af Niels E. Nielsen indsendt forslag affødte en til tider ret heftig diskussion, men alt endte i fryd og gammen, — og med et kraftigt leve for B. M. K. sluttede generalforsamlingen.

R.

Lynby og Omegns Motor Klub

Til vort klubbesterskab var der til stor glæde mange med, og det blev en god og fornøjelig dag, ikke mindst da en baby klasse blev kørt med arme og ben i fuld sving, men desværre kunne den kun holde til en etape.

Klubmester i solo klassen blev Jørgen G. Petersen og Vagn Erik Christiansen.

Sidevognsklassen kunne ikke køres på grund af manglende tilslutning, men vi håber på, at der er flere, der er for sidevogn næste gang, der foregår noget af den slags.

Efter kørselen på etaperne kørte vi til Bure sø, hvor vi spiste maden.

Maleren med Ole Mauritsen som kompagniskab gav en vandpantomime til bedste, vi lo, så tårerne trillede; den var helt rigtig!

Lørdag den 19. november udgår i henhold til en henvendelse fra D. M. U.

Lørdag den 26. november udgår — af samme grund.

Tirsdag den 6. december, kl. 20, klub-aften på Hotel Rustenborg.

P. b. v.

E. Jensen,

Sorgenfri 4245.

TIL

RANDERS MOTOR SPORTS MEDLEMMER

På min hustrus og egne vegne vil jeg gerne, gennem disse linier, rette en hjertelig tak til mine kammerater inden for Randers Motor Sport for den store opmærksomhed, der er blevet vist mig under min sygdom.

Hjertelig tak alle!

Else og Christian Hjorth.

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 4^e, 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., Lune 155.

Redaktør: Carsten Meyer Petersen (ansvarsh.). Privat: Vingaardsallé 16, Hellerup. Telf. Helrup 3410. Ekspedition: Fortunstræde 4^e, København K. Telf. Palæ 6368. Annonceekspedition: Einer Ulrich Reklamebureau A/S, Kultorvet 2, C. 3133.

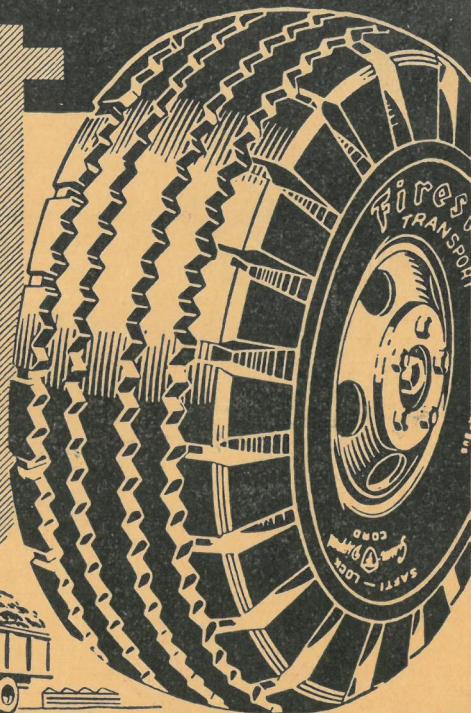
TIL AL TRANSPORT

Firestone

flest kilometer pr. krone!

Faktiske regnskaber fra firmaer, hvis last- og varevogne er forsynet med Firestone dæk, beviser, at disse dæk er uden lige, når det gælder økonomisk, langvarig og sikker kørsel.

Firestone last- og varevognsdæk er i en særklasse, fordi de er resultatet af årtiers erfaring og af millioner af kilometers strålende præstationer. Forlang Firestone dæk.

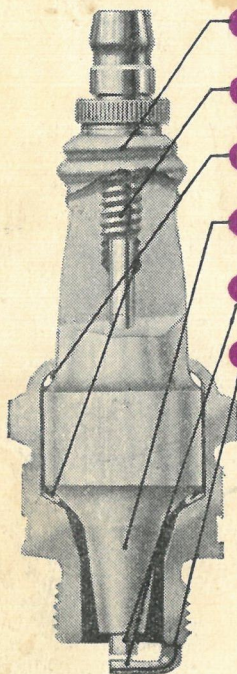


SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

København — Odense

Gron 9 Uniden

HVER Motor SIT Tændrør



A Safir-haard Isolator af forbausende Modstandsdygtighed over for Varme.

B Midter-Elektrodens Konstruktion afstiver Tændrøret i hele dets Længde.

C Kompressionstæt Samling af Isolator og Staalkappe giver Benzin-Økonomi.

D Uglaseret Isolatorkegle modvirker Af-sætning af forurenende Belægninger.

E Elektrode af ISOVOLT-Metal sikrer til enhver Tid hurtig og let Start.

F Paasvejset Side-Elektrode afleder hurtigt Varmen fra Gnist-Dannelsen.

Deres Mekaniker kan paa AC-Tabellen straks aflæse, hvilket Tændrør Deres Motor skal udstyres med for at yde sit bedste.

AC

HAR DET

AC HAR
DET RETTE

TÆNDRØR TIL DERES VOGN -

UANSET MÆRKET!

