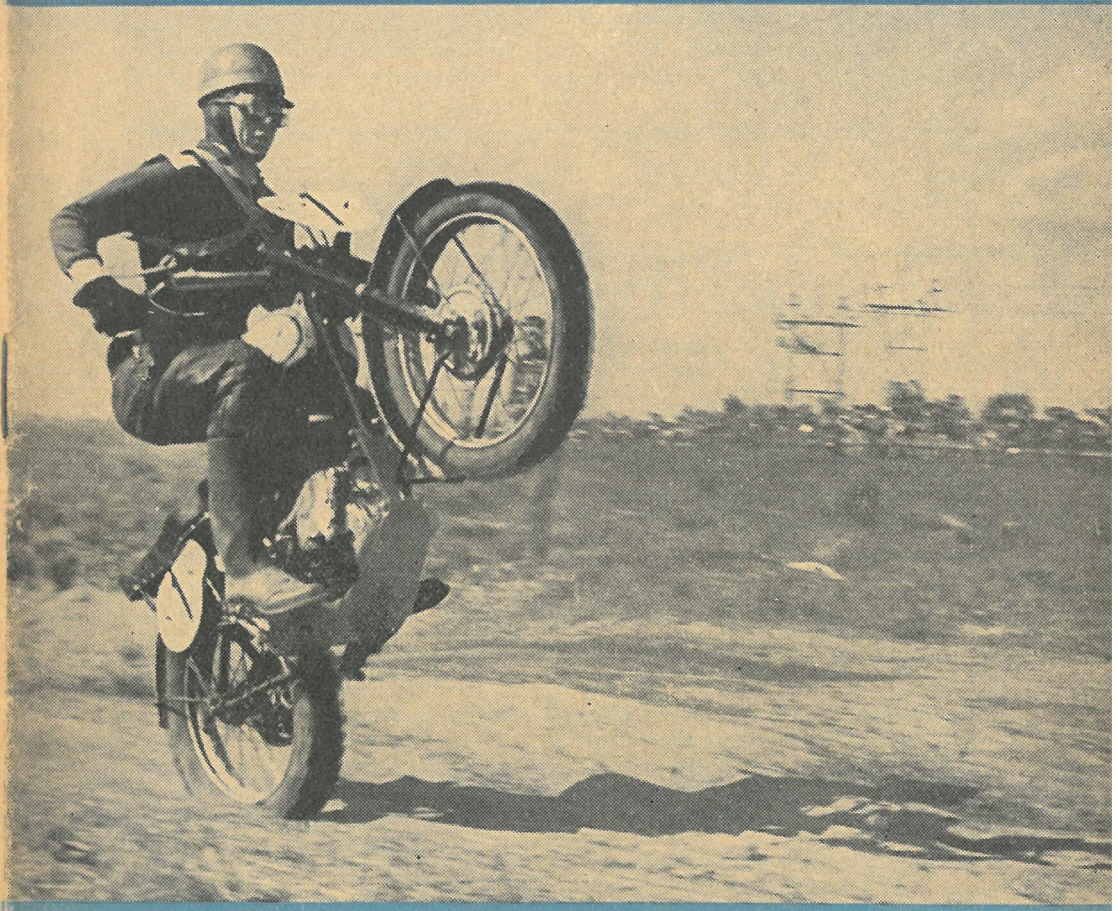
MOTOR BLADET

UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



JUNI 1952 34. ÅRG.

Den danske *løbs-kalender*

JUNI

1 Esbjerg Motor Sport (Esbjerg) Moto-cross

2 Randers Motor Sport (Hobro) Baneløb
Næstved Motorklub (Næstved) Baneløb
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin (Odense) Baneløb

5 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

8 Hem Odde Motor Sport (Hem Odde) Baneløb
Frederiksborg Amts Motorklub (Værløse) Baneløb

15 Viborg Motor Klub (Løvel) Baneløb
Holbæk & Omegns Motorklub (Holbæk) Baneløb

19 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

22 Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub (Aabenraa) Baneløb
Bornholms Motor Sport (Robbedale) Baneløb

29 Næstved Motorklub (Næstved) Baneløb
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin (Odense) Baneløb

JULI

3 Motorklubben Rapid (Gladsaxe) Baneløb

6 Jyllands Motor Sportsunion Sommerst.

13 De samvirkende motorklubber (Klampenborg) Baneløb

20 Skagen Motorklub (Skagen) Baneløb

AUGUST

3 Thy Motor Sport (Thisted) Baneløb
De samvirkende motorklubber (Elektrolløbet) (Charlottenl.) Baneløb

NÆSTVED SPEEDWAY

den 2. juni (2. pinsedag) kl. 15,00.

Stort internationalt motorløb

Der deltager 6 af Englands bedste kørere: Den tidligere verdensmester Freddie Williams, Eric Williams, Jimmy Gooch, Bill Kitchen m. fl. samt 6 af Sveriges bedste, bl. a. Svend Skoglund, endvidere dansk deltagelse. Der køres såvel rekordforsøg som ekspertløb, special-, standard-, junior- og diverse udfordringsmatcher. Ialt 25 starter. Fine tilskuerforhold — alle kan se — plads til 20.000. Der er musik fra banen åbner kl. 13,00.

Reserverede siddepladser sælges i forsalg fra Stenhøjskiosken, telf. 2828 — 8 dage forud for løbet.

Fart, spænding og dramatik. — Vel mødt til Nordens største speedway-arrangement.

Næstved Motorklub.

Gennemsn. oplag pr. nr. for året 1950/51 iflg. Dansk Oplagskontrol: **8.065 ekspl.**

MOTORBLADET

(MOTOR OG SPORT)

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

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

1952 **JUNI** **34. årgang**

I fred og fordragelighed.....

Den menige betjent ser i almindelighed ingenlunde med sympati på rapportskriveriet, efter hvad det fremgår af en lederartikel i politiets eget blad, »Politibladet«. Men — så vidt man forstår — et krav om rapport i færdselssager skal være rejst af den overordnede politiledelse. Den menige betjent har, skriver bladet, en vis frygt for, at man skal være udrustet med en skarp blyant for at kunne gøre sig håb om avancement.

Artiklen skyldes sikkert den nu nært forestående nyordning med bøde-på-stedet-afgørelser. Da ideen med at gennemføre denne ordning i København i sin tid blev kendt, advarede vi på dette sted imod, at ordningen samtidig skulle betyde en stigning i antallet af rapporter.

Politiet som institution vil afgjort ikke være tjent hermed. Politiet har oparbejdet sig en god portion sund og velfortjent good-will hos befolkningen. Det ville være meningsløst, om den nu skulle forskertses.

Det er så sandt, som det til trivialitet er sagt, at moderne storstadstrafik ikke er noget nemt problem at løse. Hverken i København eller i andre storbyer med smalle gader og tung og tæt trafik.

Med englelig langmodighed har politiet affundet sig med f. eks. ølvognenes evindelige parkeringer lige opad de snævre gaders utallige værtshus-hjørner i den indre by og i cyklisternes lunefulde, brede, vævre malstrøm i myldretidens kulminationstimer såvel som — det indrømmes — motorkøretøjernes stedvis ikke helt korrekte parkering. Det sidste som en følge af den pure nød.

Men — bortset fra ølvognene — meget er der nået ved, at politiet har kunnet tale sig tilrette med de ellers lovlydige borgere. De synder, der i dag begås i trafiken, er stort set ikke graverende.

Vi ønsker fortsat, at vore småsynder kan blive korrigeret gennem en fornuftig — mundtlig — tilrettevisning. Særlig i en tid, hvor pengene er udpræget små, hvor motorafgifterne er fordoblede, og motorforsikringen ryger tårnhøjt i vejret.

En forstandig og velskolet politimand ved også udmærket, at en tilrettevisning eller en advarsel virker langt bedre end en kvittering på stedet for et greb i pengepungen. Det må — for enhver pris — forhindres, at der skal gå sport og kappestrid i rapportjageriet. Vi ser langt hellere, at det bliver politimænd, der

kan klare deres opdragergerning og deres andre meget nyttige hverv i trafiken uden at uddele kontante øretæver, der kommer til at avancere.

Set med borgernes øjne — og vi er endnu trods alt flere end politiet, som »Politiken« skriver i en lederartikel om emnet — vil en karrièremæssig forøgelse af rapporterne være af det onde.

Vi må hjælpe hinanden — trafikanterne indbyrdes og politiet og trafikanterne gensidigt — så det gode forhold og den gode tone mellem politi og borger kan bibeholdes og udvides.

Der er ufred nok rundt om i verden. Her i Danmark vil vi have lov til at leve i fred og fordragelighed med hinanden. Vi skal være her allesammen og leve op og ned ad hinanden. Særligt vigtigt er det, at der netop mellem politiet og borgerne hersker fred og fordragelighed.

Sådan som det sker i den øvrige del af den civiliserede verden vest for jerntæppet. Heller ikke i nogen af disse er rapportjageri velset. Ej heller nødvendig for at få trafiken til at glide. *Car-.*

---

240 anmeldelser til TT-løbet på Man.

Sv. Aa. Sørensen starter i de tre største klasser.

Anmeldelsesfristen til det »rigtige« TT-løb, TT-løbet over alle TT-løb — det på øen Man — er nu udløbet, og der er ialt modtaget 240 anmeldelser, der fordeler sig således over de fire klasser:

i 125 ccm-klassen ... 29 anmeldelser,
i 250 ccm-klassen ... 34 anmeldelser,
i 350 ccm-klassen ... 94 anmeldelser,
i 500 ccm-klassen ... 83 anmeldelser.

I samtlige klasser stiller der fabrikshold op. I den mindste klasse, 125 ccm, er således anmeldt hele to *spanske* fabrikshold med henholdsvis »Lube« og »Monesta«-maskiner, desuden to italienske fabrikshold med »Mondial« og »M. V.«, videre de engelsk-østrigske »E. M. C.-Puch« og det hel-engelske »Dot«-mærke.

I 250 ccm-klassen møder ikke mindre end tre »Moto Guzzi«-hold og et »Velocette«-hold. Her vil Sv. Aa. Sørensen starter sin »Excelsior« — den gamle og trofaste — sammen med et par engelske »Excelsior«-kolleger.

Størst interesse vil der formentlig samle sig omkring 350 ccm-klassen, hvor der stiller ikke mindre end fire »Norton«-hold, tre »A.J.S.«hold og et »Velocette«-hold op. Desuden deltager i denne klasse så mange ryttere fra de engelske kronlande, som aldrig tidligere, idet der kommer ryttere både fra Australien, New Zealand, Ceylon, Canada, Syd Rhodesia og Gibraltar.

I 500 ccm-klasen er der kun tre fabrikshold fordelt med et på hvert af mærkerne »Norton«, »A. J. S.« og det italienske »M. V.«, der stiller med en trio skrappe italienske kørere. I denne klasse finder man en enkelt »Husqvarna«, et par »Triumph« og et par 499 ccm »Vincent« — men ellers tegner mærket »Norton« sig for ca. halvdelen af de indtegnede maskiner, mens det i 350 ccm-klassen er »A.J.S.«, der er mest talrigt repræsenteret.

Man kan beklage, at »Guzzi« ikke har kunne stille med et fabrikshold i 500 ccm-klassen, men kun i 250 ccm, og at »Gilera« brillerer ved sin fraværelse. Engelsk motorcykleindustri og det engelske motorsportspublikum ville gerne have set dem.

Særlige instruktioner for B.S.A. »Gold Star« motor

350 ccm B. 32 - 500 ccm B 34

Det ser nu ud til at lysne med hensyn til forsyningen med motorcykler. Importen vokser — ikke hurtigt nok, men dog sådan, at man nu virkelig kan begynde at tale om fremgang.

Da antallet af motorcykler således stiger, ved vi, at vi imødekommer et udbredt ønske, når MOTORBLADET her påbegynder offentliggørelsen af en række artikler, der omhandler trimning, tuning og vedligeholdelse af de mere kendte og interessante motorcykle-typer, som nu har en chance for at komme til landet i en noget større målestok.

Vi indleder i dette nummer med en gennemgang af B.S.A. »Gold Star«. Den 350 ccm s B 32 og den 500 ccm s B 34. Også de, der kører andre mærker og selv sysler med at få mest muligt ud af deres maskiner, vil sikkert kunne hente adskillige lærerige fiduser i de råd og vejledninger, der her gives. Med særlig interesse vil de måske blive læst, når der gøres opmærksom på, at de skyldes en så mangeårig og erfaren BSA-mand, som A g n e r H a n s e n fra firmaet A x e l K e t n e r.

Topstykke og cylinder:

Topstykke og *cylinder* på disse modeller er af aluminiumlegering, og stødstangshuset er sammenstøbt med disse, i stedet for — som på andre »B« modeller — at være separat og fastgjort til topstykket med en omløber.

Ventilsæderne i topstykket er af hærdet stål, som tåler særlig høj varme, de er frosset og skruet fast. Slibning af ventiler foregår på normal måde. Ventilsæderne kan ikke fjernes og fornyes af den private ejer, hvorfor man, dersom det skulle vise sig nødvendigt at foretage en udskiftning, bør henvende sig til fabriken.

Ventilstyrerne er af stærkt varmeledende og meget slidstærkt fosfor-bronze, og ligeledes er tændrørshullet og de huller i topstykket, hvori cylinderboltene er fastgjort, forsynet med særlige, holdbare bronze-foringer.

Cylinderen er forsynet med en foring af hærdet stål.

Topstykket er fastgjort til cylinderen ved hjælp af otte bolte, af hvilke de syv går op igennem finnerne på cylinderen, medens den ottende er anbragt inde i stødstangshuset, hvor den er let tilgængelig, idet man blot behøver at fjerne dækslet til ventilstilleskruerne. Af de otte bolte tjener *de fire* til at fastgøre topstykke og cylinder til krumtapshuset som på andre »B« modeller, medens *de andre fire* kun holder topstykke og cylinder sammen, disse sidstnævnte er anbragt i mellemrummene mellem de fire gennemgående bolte.

Topstykket bør regelmæssigt spændes efter, og i alle tilfælde efter de første 1000 km's kørsel. Under ingen omstændigheder må der foretages forandringer ved foringerne i topstykket, da man derved risikerer at ødelægge gevindet i disse.

Ved efterspænding af topstykket bør ventilindstillingen altid kontrolleres umiddelbart bagefter.

Krumtap:

Gold Star'en er forsynet med en special krumtap med særlige møtrikker, standard dele må *under ingen omstændigheder* benyttes.

Vippearme:

Vippearmene er fremstillet af specielt, meget let materiale og er særlig godt afbalanceret for at opnå den bedst mulige ydeevne ved mange omdrejninger.

Ventiler:

Ventilerne er fremstillet af specielt stål (G2) og er hærdet i den øverste ende. Ventilerne må under ingen omstændigheder udskiftes med standard-

ventiler med hætte. For en sikkerheds skyld bør *udblæsningsventilen* udskiftes med rimelige mellemrum.

Ventilindstilling:

Kontroller *indstillingen* medens motoren er *kold*.

Da både topstykke og cylinder er af aluminium, vil udvidelsen, når motoren bliver varm, være betydelig større end normalt, hvilket medfører, at tolerancen i ventilerne forøges, og det vil derfor være tilstrækkeligt med .001" for begge ventiler, når motoren er kold.

Aftagning af topstykke:

Dette gøres hovedsagelig på samme måde som ved andre »B« modeller. Da Gold Star'ens topstykke imidlertid er fastgjort med *otte bolte* i stedet for fire og ikke har aftageligt stødstangshus, er der visse ting, der adskiller sig fra de øvrige »B« modeller. Indsugningsventildækslet kan ikke aftages, medens topstykket sidder monteret på cylinderen, idet den *midterste* bolt ikke kan tages ud, fordi det tværgående stelrør sidder for tæt. Når topstykket skal afmonteres, fjernes samtlige bolte *undtagen den midterste*, som løsnes så meget, at dækslet kan svinge frit; samtidig løsnes også støtterøret, der går fra stellet til topstykket, bolten i topstykket udtages helt, således at røret hænger lodret ned fra stellet.

Inden man går videre, skal motoren stilles således, at *stemplet* er *i top* (på kompression), så der ikke er noget pres på ventilerne. Dernæst løsnes alle de otte bolte, de fire indskudte bolte vil falde ned, men kan ikke tages ud, undtagen cylinderen også tages af. Når alle otte bolte er frigjort, løftes topstykket en smule, og stødstængerne løftes fri fra løfterne og anbringes således, at de støtter mod krumtaphuset.

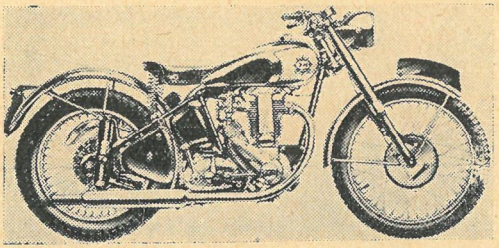
For at fjerne topstykket løftes dette med højre hånd så meget, at man med den anden hånd kan få fat i omsstødstængerne; disse løftes nu gradvis, medens man samtidig drejer topstykket højre om så langt man kan; dernæst føres det frem mod maskinens fortøj, samtidig med at det løftes, indtil det støder imod stelrøret, nu skulle det være løftet tilstrækkeligt til at gå fri af stødstængerne og kan fjernes ved at man drejer det så meget til højre, at det går fri af stelrøret, hvorefter det løftes af.

Påsætning af topstykket:

Fjern pladen over det lille hul foroven i stødstangshuset. Sæt indsugningsventilhusdækslet løst på med den midterste bolt, da denne ikke kan sættes i efter at topstykket er på plads. Læg toppakningen på plads, og sæt dernæst stødstængerne i, således at indsugningsstangen krydses bag ved udblæsningsstangen. Hold den med venstre hånd så højt som muligt, tag topstykket i højre hånd, således at det vender omvendt, (d. v. s. med indsugningsporten fremad), sæt det dernæst ned, således at stødstængerne kommer på plads i huset, og medens man stadig holder disse, drejes topstykket venstre om, indtil det er på plads på cylinderen.

Inden boltene spændes, må man sørge for, at *stødstængerne* er på plads såvel for oven som for neden. Alle otte bolte bør skrues op i topstykket før de til sidst spændes, og man må da sørge for, at de alle spændes jævnt, — og helst gøre dette i flere gange.

Aftagning og påsætning af cylinderen kræver ingen særlig vejledning, men husk at sætte alle de fire løse bolte på



Smuk, saglig og ren i linjerne er den 350 ccm B.S.A. »Gold Star« — såvel som dens storebror 500 ccm-eren.

Endelig sikker beskyttelse af motoren året rundt..!

Deres motor er lige så udsat for „*kold tæring*" om sommeren ....

Mange tror, at »*kold tæring*« i en motor er noget, der udelukkende hører den kolde årstid til, og som man derfor ikke behøver at ængste sig for, nu da det går mod sommeren — men intet kan være mere forkert. Vi behøver blot at genopfriske, hvordan »*kold tæring*« *opstår!* Det er en kendsgerning, at der altid, uden hensyn til den omgivende temperatur, dannes ca. 1 liter vand ved forbrændingen af 1 liter benzin. Ved den høje temperatur i forbrændingskammeret optræder vandet i dampform, og den fortættede damp i forbindelse med kulsyren og andre syrer fra forbrændingen angriber cylindervæggene. Denne kemiske tæring virker lige til motoren efter 10—15 minutters kørsel er gennemvarm. Derfor er de vogne, der kører bykørsel med *hyppig start og stop*, særlig truet af »*kold tæring*«.

Særlige fordele ved sommer- og langvejskørsel!

Når olie af høj temperatur under luftens påvirkning piskes rundt i motoren — i sommervarmen og under den hårde langvejskørsel — udsættes den for iltning og bliver træg. Shell X-100 Motor Oil er særlig iltningsbestandig og cirkulerer frit og rensende gennem oliekanalerne. Komprimeringen bliver fuldstændig, cylinderslitaget minimalt, og benzin- og olieforbruget nedsættes. Shell X-100 forlænger motorens levetid og reducerer driftsomkostningerne.

Stands den *kolde tæring* NU!

Der er kun een ting, der kan redde Deres motor fra den *kolde tæring* — og det er Shell X-100 Motor Oil. Denne specialolies vedhængsevne er nemlig så stor, at den forbliver på cylindervæggene og beskytter dem mod kondensvand og syrer under alle forhold og alle temperaturer, både når motoren står stille og i de kritiske minutter efter starten. Få derfor den gamle, utilstrækkelige smøreolie tappet af i dag, få motoren skyllet ren og påfyldt Shell X-100, så er Deres motor effektivt sikret mod »*kold tæring*«.





SHELL
X-100
MOTOR OIL

BESKYTTENDE · STABIL · SELVRENSENDE

Fineste service for Dem og Deres vogn

Enhver Shell forhandler ordner olieskiftningen til Shell X-100 Motor Oil. Der er en station på Deres daglige rute. Kør ind og glæd Dem over den gode service, De får, også når det gælder vask og smøring.

plads inden cylinderen føres på plads på krumtaphuset, da dette ikke kan gøres, når *cylinderen* først er helt nede.

Stempler:

En særlig aluminiumslegering er brugt til fremstilling af stemplet for at dette kan udvide sig i det rigtige forhold til cylinderen ved alle varmegrader. Det er forsynet med særlige fortinnede stempelringe, specielt fremstillet til at arbejde tilfredsstillende i cylinderens stålforing under tilkørsel såvel som senere hen.

Der fremstilles stempler med forskellige kompressionsforhold til brug ved alle forskellige former for sport. Disse er følgende:

B32 6,5 : 1. B34 6,8 : 1. Dette stempel anvendes til almindelig benzin og har god ydeevne ved almindelig turistkørsel.

B32, B34 7,5 : 1. Dette er den højeste kompression der kan anvendes til kørsel med benzin, og *med passende knaster* (se nedenfor) er dette stempel velegnet til *moto-cross* og *trial,* dersom ren benzin foretrækkes.

B32 8,8 : 1, B34 8,5 : 1. Disse stempler har bedst ydeevne ved brug af *50/50 benzin/benzol* og er velegnet til brug ved moto-cross, trials eller baneløb, hvor maximum omdrejningstal kræves.

B32 12,5 : 1, B34 11 : 1. Dette er »sprit« stemplet og har bedst ydeevne ved brug af *metylalcohol* og tilsvarende blandinger.

Knaster:

Forskellige knastkombinationer fås til *Gold Star*-motoren, og valget af disse afhænger af den krævede ydelse. Knasterne findes i tabel I, men sædvanligvis er de knaster, som er sat i fra fabrikens side, de bedst egnede til det formål, som ejeren har opgivet ved bestillingen af motoren.

Til brug ved turistkørsel med almindelig lav kompression anvendes knasterne i første række. Til moto-cross og trial benyttes på B32 den i anden række opgivne kombination. Til TT-løb og lign., hvor den absolut højeste hastighed kræves for længere distancer, bruges de i tredie række opgivne knaster. Den sidstnævnte kombination bruges *på B34* også til moto-cross og trial.

TABEL I (knasterne).

Anvendelse	indsugning	udblæsning
Trial- og turistkørsel ..	65-2420	65 2420
Scrambles, til alle slags brændstoffer	65-2438	65-2334
Landevejsløb	65-2438	65-2436

Bemærk: Standard ventilfjedre må *ikke* anvendes til knasterne 65-2435/6/8. De specielle ventilfjedre, der anvendes til disse knaster er: (indvendig) 65-1248, (udvendig) 65-1249. Knasterne kan bruges på modellerne fra 1939 og opefter og kan skaffes gennem importøren.

Karburator:

B32 er katalogiseret med *Standard mal karburator eller TT-typen* efter ønske, B34 er altid monteret med TT-karburator. Det forudsættes at motorer til brug ved konkurrencer har en TT-karburator monteret, og denne skal da indstilles som vist i tabel II.

TABEL II

(TT-karburatorindstilling).

Brændstof	Benzin eller Benzin/Benzol		Metyl eller lignende			
Karburator:	10TT		Remonte		Needle	10TT
	B32	B34	B32	B34	B32	B34
Port størrelse	1 1/16	1 5/32	1 1/16	1 3/16	1 1/16	1 3/16
Strålespids ..	320	360	420	520	*)	*)
Gasspjæld ..	7	6	6	7	7	6
Nåleposition .	4	4	4	4	4	6
Strålerør ..	109	109	109	109	120	120

*) Strålespidsen til brug ved spritblandinger afhænger hovedsagelig af hvilke blandinger, der bruges.

Dersom motoren er bestilt fra fabriken med TT-karburator *tunet til sprit,* vil den ved leveringen være forsynet med en passende strålespids; men dersom den private ejer selv foretager forandringen kan han nogenlunde regne med, at en spids, der er *to en halv gang så stor,* som den der er blevet brugt til benzin, vil være passende, muligvis skal den endog være endnu større.

Man bør ved ombygning til sprit være meget forsigtig med endelig at få afprøvet sin blanding så hurtigt som muligt, da man ved for lang tids kørsel med forkert blanding meget let risikerer at brænde motoren sammen. Det tilråde at køre med en blanding, der er *lidt på den fede side,* og alle tabeller, der angiver blandingens styrke bør derfor betragtes som minimumstabeller.

Til kørsel med *J.A.P.-sprit* skulle en *800—850* strålespids være passende, medens man til *ren metyl* kan komme helt op på en nr. *1200 spids*. Gasspjæld og nåleposition kan i disse tilfælde afvige noget fra de i tabel II opgivne indstillinger.

En 9 liter benzintank kan leveres til trial og lignende.

Tændingsindstilling:

Den bedste indstilling på B32 er til spril 3/8" fortænding og 7/16" fortænding til benzin/benzol. På B34 bruges 1/2" til alle blandinger.

Ventilindstilling:

Dersom almindelige standard knaster anvendes stilles de som på andre B-modeller. Når særlige *racer-knaster* anvendes (65—2334/6/8) er ventilindstillingen noget anderledes. Alle knasthjul er imidlertid mærket på samme måde som standard knasterne, således at de let kan afmonteres. Yderligere er *indsugningen mærket »IN«* og *udblæsningen »EX«*.

Tændrør:

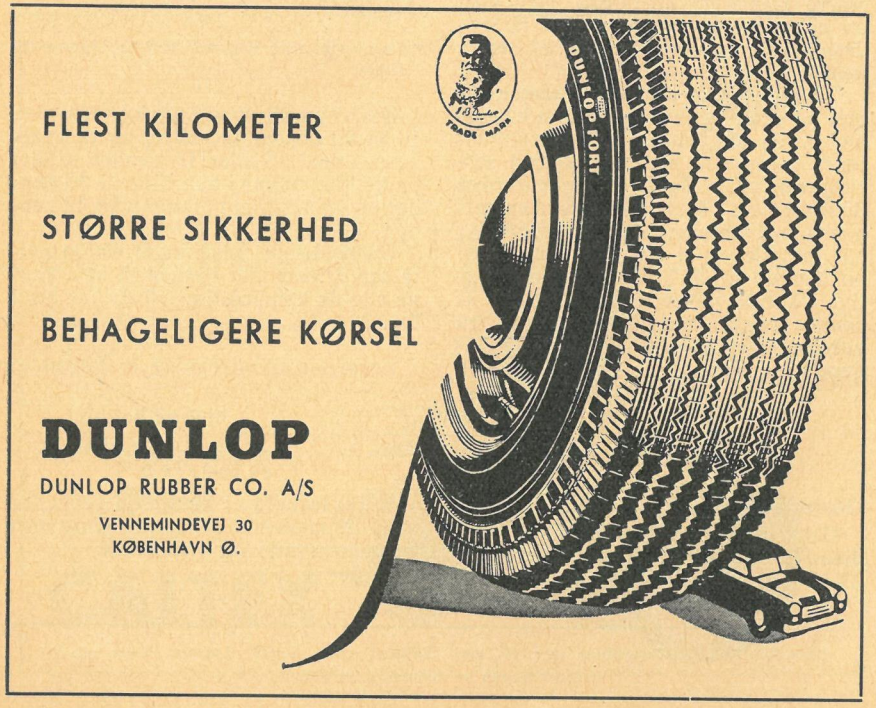
Til almindelig turistbrug anbefales Lodge HL14. Til brug ved højere kompression er Lodge model HLNP det bedst egnede. Når der anvendes alkoholblandinger med det højest komprimerede stempel, er det nødvendigt at anvende Lodge RL47 og måske oven i købet RL49, hvilket er det hårdeste tændrør der i øjeblikket fremstilles af dette mærke. Til væddeløb med benzin eller benzin/benzol er det absolut nødvendigt at anvende RL47.

Bemærk: Til *opvarmning* med alkohol brug *Lodge HLNP*, idet et tændrør med kort gevind er tilbøjeligt til at ødelægge tændrørshullet.

Olie:

Til store hostigheder anbefales det at bruge Castrol R-olie (planteolie).

Det bør altid huskes, at planteolie ikke må blandes med mineralsk olie, og at man, dersom den ene af disse olietyper udskiftes til fordel for den anden, må være meget omhyggelig med at sørge for, at motoren er fuldstæn-



dig renset, idet der ellers vil danne sig tykt slam, der vil være tilbøjelig til at ødelægge motoren.

Olietankens kapacitet er nu ca. 2½ liter, visse tidligere modeller rummede kun 2 liter.

Udblæsningssystemet:

Dersom køberen ikke har bestilt et særligt udblæsningssystem monteret på sin maskine, er Gold Star'en udstyret det standard udblæsningsrør og lydpotte, egnet til almindelig turistkørsel.

Til væddeløb, hvor lydpotte ikke er nødvendig, vil denne naturligvis blive udskiftet enten med snerrerør eller tragt. *Længden* af udblæsningsrør med snerrerør er dels afhængig af indstillingen af motoren (knaster og karburering), og dels af den form for løb, hvori cyklen skal deltage. Køreren vil derfor gøre klogest i, *selv* at *eksperimentere* sig frem til den længde, der er bedst egnet til hans specielle brug. Som en grov *retningslinie* kan det oplyses, at et udblæsningsrør med snerrerør skal have en længde af ca. 48", men et kortere rør vil dog give en noget større maximum hastighed, men med en noget ringere ydeevne ved få omdrejninger, og modsat med et noget længere rør.

Dersom banen tillader at man kommer på den absolutte maximum hastighed vil en tragt naturligvis blive monteret, men også her må køreren selv eksperimentere sig frem til de rigtige dimensioner. På en B32 skulle en megafon med omtrent 3 7/8" i diameter og 13" længde på et udbæsningsrør med en længde af 38" være omtrent rigtig. På B34 vil et udblæsningsrør af samme længe med en tragt med en vekslingsforhold kan fås, disse er følgende:

TABEL III

	Standard	tætliggende	ekstra tætliggede
Fjerde	1.0	1.0	1.0
Tredie	1.32	1.32	1.1
Andet	2.05	1.72	1.31
Første	2.98	2.48	1.87

Med passende hjul på krumtaphus og gearkasse giver disse tre kombinationer mulighed for at geare rigtigt, til turistbrug passer standard-gearingen, til moto-cross og trial den tætliggende og til TT-løb den ekstra tætliggende.

TABEL IV

Gearudveksling for B32.

	fjerde	tredie	andet	første
Turistkørsel ..	5.6	7.4	11.5	16.7
Trial	7.06	9.3	14.5	21.1
Moto-cross ..	7.06	9.3	12.15	17.44
TT-løb	5.3	5.8	6.9	9.9

TABEL V

Gearudveksling for B34.

	fjerde	tredie	andet	første
Turistkørsel ..	5.0	6.6	10.3	14.9
Trial	5.64	7.44	11.6	16.8
Moto-cross ..	6.63	8.74	11.4	16.4
TT-løb*)	4.75	5.2	6.2	8.9

*) Højere gearing kan her bruges i visse tilfælde.

Kædehjul til krumtaphuset fås med 16 til 20 tænder inclusive, og til gearkassen med 16 eller 19 tænder. Hjulet på koblingen har i alle tilfælde 43 tænder og kædehjulet på baghjulet 42 tænder.

Ovenstående oplysninger skulle sætte den private ejer i stand til at udregne alle de kombinationer han har brug for.

Formelen til udregning er følgende:

$$\text{Forhold} = \frac{\text{hjul på kobling}}{\text{hjul på krumtapshus}} \times \frac{\text{hjul på baghjul}}{\text{hjul på gearkasse}}$$

Gearudveksling:

Gearkasser med tre forskellige uddiameter på 4½" og en længde på 13½" give et godt resultat.

Dette forhold er for fjerde gear. For at få de mellemliggende tal, gang med det tilsvarende tal i tabel III.

Forsiden: Fra Saxtorpfräsen den 18. maj: Billedet viser Ingvar Larsson stige op fra udgravningen — temmelig voldsomt.

Gearkasse:

Anbringelsen af gearkassen kan laves om således at den passer til ønskede formål.

Omdrejningstal:

Det højeste omdrejningstal motoren må komme op på er, for B32 5.500 omdrejninger pr. minut, for B34 6.200 pr. minut. Selvfølgelig kan motoren tunes op til flere omdrejninger, hvad man også gør, men motoren er mest stabil ved de fornævnte omdrejningstal.

Omdrejningstæller kan fås til alle modeller Gold Star — monteres på knasthusdækslet.

Racer magnet:

Gold star'en er monteret med en *Lucas-magnet*. Læg mærke til at kontrolhåndtaget arbejder modsat det normale, d. v. s. lav tænding når håndtaget er trukket mod køreren.

Ang. omsætningsafgiften

Ifølge inspektoratet for tobaksbeskatningen skal den afgiftspligtige *værdi* af et motorkøretøj dokumenteres ved fremlæggelse af en *skriftlig kontrakt i mindst to eksemplarer*. Af kontrakten skal blandt andet tydeligt fremgå, hvor meget betalingen for køretøjet udgør *uden* omsætningsafgift.

For køretøjer, for hvilke der foreligger standardpris, har det hidtil været tilladt, at købesummen i kontrakten anføres inclusive omsætningsafgift m. v. på betingelse af, at der fremlægges en af sælgeren udstedt erklæring på blanket, formular 20, der udviser, hvorledes prisen fordeler sig på betalingen for selve køretøjet, ekstraudstyr, leveringsomkostninger m. v. og omsætningsafgiften.

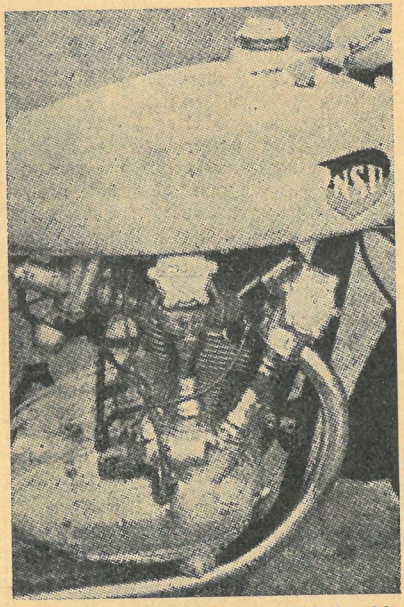
Det meddeles herved, at *denne ordning bortfalder* den 1. juli 1952, fra hvilken dato *alle* kontrakter *skal* indeholde den i ovennævnte lovbestemmelse påbudte oplysning om, hvor meget betalingen for køretøjet udgør *uden* omsætningsafgift.



Opsigtvækkende tyske nykonstruktioner præsenteret på Hockenheim-banen

Ved det internationale Rhein-Pokal landevejsløb på Hockenheimbanen i Tyskland søndag den 11. maj blev publikum præsenteret for i hvert fald to meget interessante nykonstruktioner på motorcykle-området — og da begge modellerne blev ført til start af to af de ældste og mest kendte motorcyklefabriker i Tyskland, gør man næppe meget forkert i at holde godt øje med disse to modeller i de fremtidige løb i år.

Det ene var den dobbelt-cylindrede, dobbeltcamshaftede 250 ccm *NSU* med omtrent lodretstående cylindre — at dømme efter fotografierne temmelig lig den 500 ccm kompressor-model, som satte verdensrekord sidste år. Som det er almindeligt ved motorcyklekonstruktionerne på fastlandet, er gearboxen bygget sammen med motoren.



Den nye camshaftede 250 ccm »N.S.U.«. Man ser ventil-mekanismen og magneten.

Den 3-cyl. D.K W.

Den anden var den første efterkrigs 350 ccm's DKW, en af de interessanteste motorcyklekonstruktioner, der længe er set. Den er 3-cylindret. De to cylindre er parallelt-stående med en 15 graders foroverbøjning, mens midtercylinderen har en 75 graders hældning forover i forhold til de to andre cylindre.

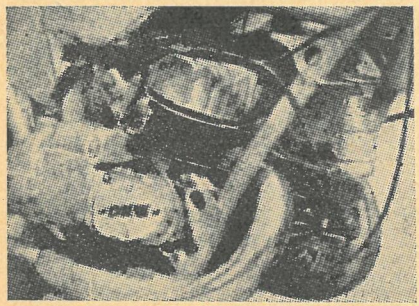
De tre karburatorer, som den er forsynet med — de to af dem er halvvejs lodretstående bag de respektive to cylindre, mens den tredie der har vandretliggende svømmehus, er anbragt ovenover den forreste cylinder — kan næppe undgå at være et mareridt for en motor-tuner.

Imidlertid må man gøre sig klart, at der næppe er nogen, hverken inden for eller uden for Tyskland, der har større erfaring og dygtighed med hensyn til at rigge en to-takts motor til til race, end netop DKW-fabrikerne.

Da det endnu kun er et halvt år siden, denne model fremstod på tegnebrædtet, kan man sikkert vente sig store overraskelser, når den bliver rigtigt prøvet igennem.

Den er forsynet med en 4-trins gearbox og menes at kunne præstere omkring de 12.000 omdrejninger i minuttet.

Kort før starten bad den tyske rytter S. Wünsche en engelsk journalist om indtrængende at advare de engelske kørere om ikke at lægge sig i halen af hans DKW, da han frygtede for overraskelser fra en eller måske alle sine tre cylindre. Hvad der nu end skete, så



Den opsigtsvækkende nye 3-cyl. D.K.W. Bemærk cylindrenes indbyrdes anbringelse og karburator-anbringelsen.

så man den ikke mere, efter at starten først var gået.

Men en yderst interessant maskine var det — den havde en udblæsningslyd, der til tider var så høj, at den næsten ikke kunne høres.

Der er ingen tvivl om, at de tyske motorcyklekonstruktører af al magt bestræber sig på at vinde *ind* på de italienske og engelske konkurrenter — i håb om at vinde *over* dem til sidst.

Hurtiger, Hurtigere.....

En italiensk »Nimbus« i næste års landevejs-race.

En italiensk motorrytter, som i den sidste måneds tid med flid og dygtighed har arbejdet med sit stop-ur, meddeler at de nye *Gileramaskiner,* både den fire- og den en-cylindrede, gentagne gange har kørt Monza-banen rundt i en tid, der svarer til sidste års omgangsrekord-tid, 171,4 km i timen. Dog overrasker det måske ikke så meget, når man tænker på, at den 4-cylindrede Gilera antagelig kan præstere 62 bremsehestekræfter.

Lige så hurtigt kørende skal efter sigende den kædedrevne M.V. være, forsynet med det af Earles konstruerede fortøj etc.

Mest interessant er det vel nok, at Gilera til næste års 500 ccm landevejsrace forbereder en fire-cylindret på række — altså en slags Nimbus om igen. Allerede nu har den ord for at være den hurtigste af alle motorcyklerne på Monza-banen, og da der er et helt år tilbage til at videreudvikle den i, kan det jo blive til noget.

REDEX forbedrer Deres motor

Hvad REDEX er:



REDEX er en specialraffineret mineralolie der opløser beg, renser oliegangene for slam, hindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m. v. — REDEX nedsætter motorens friktion og forlænger motordelenes levetid.

På skemaet ses resultaterne af en REDEX-kur på en Hillman 1939. En kur består bl. a. i, at man hælder REDEX i indsugningen, medens motoren går på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig ind omkring stempler, ventiler etc., kører man en tur med varierende hastighed, hvorved alle urenheder blæses ud med udblæsningen. Kompression og acceleration øges, benzinforbrug mindskes. REDEX-kuren omfatter en udmåling af motoren før og efter kuren, således at De direkte kan konstatere forbedringerne.



Ikke tomme løfter, men FACTS:

RESULTATER AF EN REDEX KUR

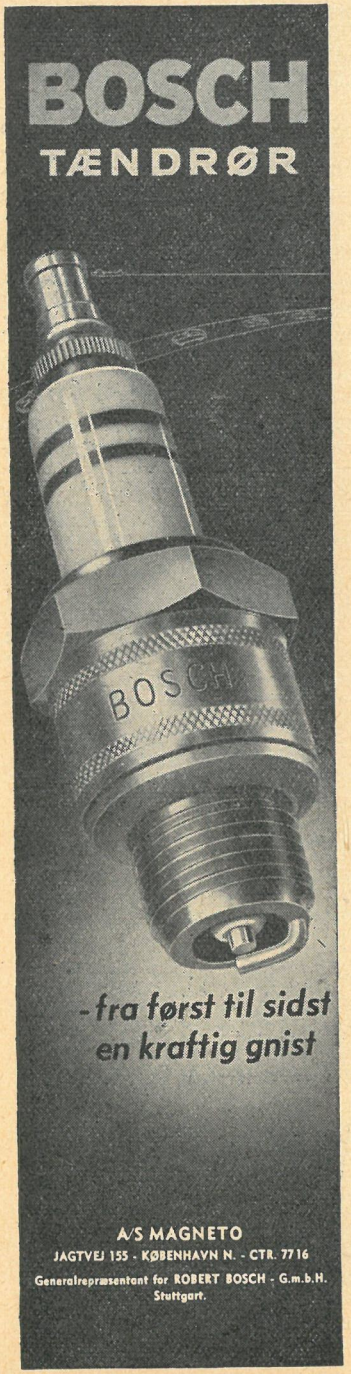
	FØR				EFTER			
CYLINDER NR.	1	2	3	4	1	2	3	4
KOMPRESSION LBS. PR. INCH²	65	70	60	70	*95	*90	*90	*90
ACCELERATION FRA 20-60 KM/T	26 sek.				* 16 sek.			
BENZINFORBRUG 60 KM/T MED 4 PASS.	10,3 km/l				* 11,5 km/l			

* FORBEDRING

F. BÜLOW & CO.

POLITITORVET - KBH. V - C. 1722

Fås hos autoforhandlere og mekanikere landet over.



Ovale hjul

Vidste De, at man benytter ovale drivhjul på de store kampvogne? Normalt ville kampvogne med ovale hjul gå i bølgegang og følgen af dette ville blive, at det næsten er umuligt at skyde fra den. Også for mennesker, der lider af søsyge, vil det være en lidelse at køre i en sådan ovalhjulet bil.

Men ved kædetræk er de to hjul på hver side synkroniseret, således at kørslen alligevel bliver jævn. Ovale hjul har deres store fordel ved kørsel i vanskeligt terræn — det påstås, at de er dobbelt så effektive som almindelige runde hjul.

Mekanisk »hjerne« forøger produktionen af gearkasser.

En maskine til 1,2 mill. kr. er nu sat ind i produktionen af gearkasser på MORRIS-fabrikkerne i England. Det er den første af sin art i Europa, og den erstatter 18 andre maskiner. På samme tid udfører den 28 arbejdsoperationer og i løbet af 93 sekunder bliver et komplet gearkassehus underkastet alle nødvendige behandlinger. Der er 3 mands betjening!

MORRIS-fabrikerne har selv konstrueret »hjernen«, som den er blevet døbt, og en flaskehals i produktionen er herved blevet fjernet på en yderst rationel måde.

Der er stor mangel i England's automobilindustri på det mandskab, som ved konstruktionen af den 28 m lange maskine er blevet frigjort, og MORRIS-fabrikerne har let kunnet overføre folkene til en anden afdeling.

For 5. år i træk

For 5. år i træk arrangeres også i år det blandt motorcyklister over hele Europa efterhånden så populære »Haringrit«.

I år finder opløbet sted lørdag den 21. juni. Danske kørere har allerede for år tilbage deltaget i et sådant Haringrit og haft megen fornøjelse og glæde af det og giver dette turistløb sin varmeste anbefaling, idet man derigennem kommer i forbindelse med hundreder af motorkammerater fra alverdens lande.

Vi kan anbefale de af vore medlemmer, der kan tage sig ferie på dette

tidspunkt at begive sig ud på et »Haringrit«. Ved henvendelse til Danmarks Motor Unions sekretariat vil De kunne få alle de oplysninger og al den praktiske hjælp, De har brug for.

Den blodige statistik

Færdselsuheldene med personskade i hele landet for april måned 1952 ser således ud:

	dræbte	tilskadekomne	ialt
Bilister	4	33	37
Motorcyklister	6	91	97
Førere af cykler med hjælpemotor	2	17	19
Cyklister	6	289	295
Gående	6	153	159
Andre	6	102	108
	30	685	715
I april *1951* var tallene:	18	503	521
For årets 4 første måneder ser tallene således ud:			
Januar	21	516	537
Februar	27	411	438
Marts	30	571	601
April	30	685	715

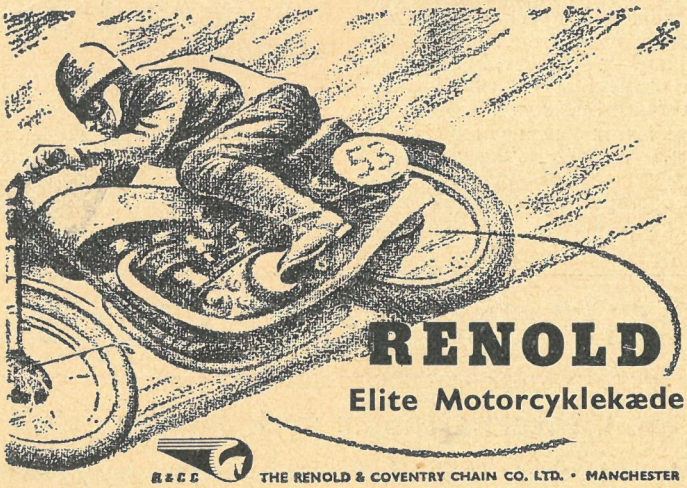
Af de i april måned 1952 tilskadekomne kom de 214 alvorligt til skade og de 471 lettere til skade.

En fordeling efter aldersklasser af dræbte og tilskadekomne viser, at af de dræbte var 5 under 15 år og 6 over 59 år, medens de 19 var fra 15 til 59 år.

Ialt var 157 eller ca. 22 pct. af de dræbte og tilskadekomne under 15 år og 98 eller ca. 15 pct. over 59 år, me-



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



RENOLD

Elite Motorcyklekæde

R & C C THE RENOLD & COVENTRY CHAIN CO. LTD. • MANCHESTER

Eneforhandler:

E. T. GREW A/S, Rådmandsgade 43, København N. · Ægir 700

dens 460 eller ca. 64 pct. var i alderen mellem 15 og 59 år.

I årets første 4 måneder har ialt 25 børn i alderen mellem 2 og 11 år mistet livet ved færdselsulykker.

I april måned blev 5 børn dræbt ved færdselsulykker.



Det runde hjørne

Ingen vil tro det, men ikke desto mindre er det rigtigt, at kontorchef *S. B. Jeppesen,* Odense, fyldte 50 år den 19. maj.

S. B. Jeppesen hører til Fyns Motor Sports gamle trofaste garde, idet han har været med omtrent fra klubbens allerførste begyndelse, og i en årrække har han siddet i bestyrelsen, først som formand for festudvalget og nu som næstformand og sekretær, ligesom Jeppesen er medlem af samarbejdsudvalget for Odense Speedway.

Såvel indenfor som udenfor sin klub er han med sin ranke skikkelse og retlinede karakter et overordentligt skattet menneske, som aldrig er i stand til at sige nej, når han bliver bedt om at udføre et stykke arbejde for sin gamle klub eller gøre sine bestyrelses- og klubkammerater en tjeneste, den være sig stor eller lille.

Med Jeppesens ungdommelige sind og slanke, sportslige spændstighed har bestyrelsen lov til at håbe, at vi endnu i mange år må gøre regning på hans uselviske arbejde for motorsagen i almindelighed og for Fyens Motor Sport i særdeleshed, og vi benytter lejligheden til at ønske ham hjerteligt til lykke med fødselsdagen.

Bestyrelsen for F.M.S.

REDEX TIL MOTORCYKLER

Resultatet af en prøve.

Der er i Danmark ca. 40.000 motorcykler, og de fleste motorcykelejere gør et stort arbejde, for at deres maskiner skal være i så god stand som muligt.

Der er foretaget en conversion på en Triumph 650 ccm motorcykle, der var næsten ny, og følgende resultater blev opnået:

Accelleration:

I det høje gear brugte maskinen 68 m for at accelere fra 50—65 km/t før REDeX-kuren, og kun 32 m efter REDeX-kuren.

Benzinforbruget:

Før REDeX-kuren: 19.3 km pr. l.
Efter REDeX-kuren: 22.1 km pr. l.

Kompressionen:

	Cyl. no. I	Cyl. no. II
Før REDeX:	135 lbs.	123 lbs.
Efter REDeX:	141 lbs.	138 lbs.

Ved REDeX-kuren blev der anvendt 1 liter til udskylning og 1/4 liter i indsugningen, desuden 1/8 liter fordelt i de to cylindre, medens den »stod i blød«, og 100 g i gearkassen.

am.

SPORTEN UDE

Helt internationalt tysk landevejsløb

Med vindere fra England, Frankrig, Italien og Tyskland.

Med et rent ud svimlende antal tilskuere langs vejsiderne kørtes søndag den 11. maj et virkeligt internationalt landevejsløb ved Hockenheim om Rhinpokalen. Tysklands bedste ryttere kæmpede her med Italien og Frankrigs bedste og Englands næstbedste ryttere og måtte se præmierne broderligt fordels på de deltagende nationer.

For første gang oplevede man vist her efter krigen at høre både »God save the Queen« og »Deutschland über alles« spillet på en motorbane efter krigen. Den første til ære for *Bill Petch*

og hans »A.J.S.«, der vandt 350 ccm. klassen, og den anden til ære for *Freidl Schön,* der hjemførte den første sejr for den nye dobbeltcylindrede camshaftede »Horex« (med opretstående cylindre) i 500 ccm-klassen.

1. præmierne i de forskellige klasser gik altså til henholdsvis en italiensk, en fransk, en engelsk og en tysk kører. Da det endelig lykkedes en tysker at hente en sejr hjem efter de mange skuffelser i de mindre klasser, ville jubelen ingen ende tage. I forvejen havde den enorme publikumsmængde trængt sig så meget på, at det var nødvendigt at tilkalde politiet for at få dem drevet tilbage fra banen.

Resultaterne blev i de forskellige klasser:

125 cc klassen: 1. C. Ubbiali (Mondial), 2. H. P. Müller (Mondial); 3. R. Ferri (N.S.U.).

250 cc klassen: 1. E. Lorenzetti (Guzzi); 2. H. Thorn-Prikker (Guzzi); 3. S. Wünsche (D.K.W.).

350 cc klassen: 1. C. W. Petch (A.J.S.); 2. S. Lawton (A.J.S.); 3. E. Lorenzetti (Guzzi).

500 cc klassen: 1. F. Schön (Horex); 2. Goffin (Norton); 3 W. R. Amm (Norton). Gennemsnitshastigheden var her 160 km/t.

Sidevogns klassen: 1. J. Drion (Norton); 2. H. Haldemann (Norton); 3. M. Masuy (Norton).

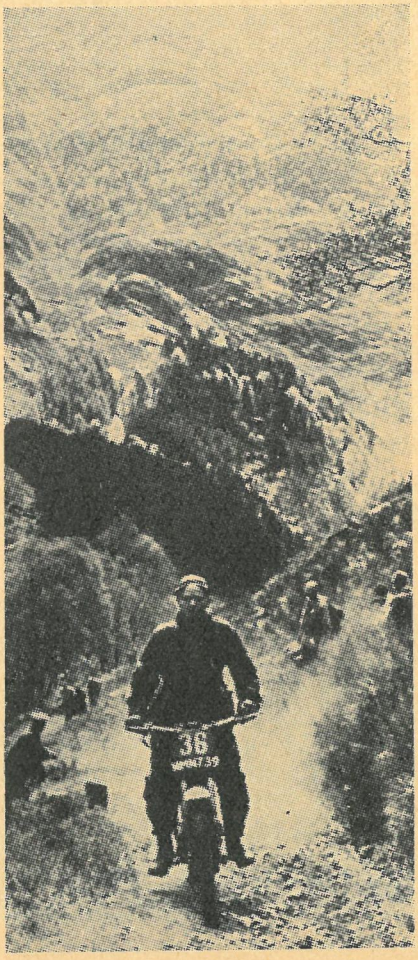
Det skotske 6 dages trial

Sønnen, der tog oprejsning for sin far.

Det skotske 6 dages trial 1952 havde rekord-anmeldelser i år, ialt 180 kørere havde mod på opgaven, 178 af dem mødte til start og kun 24 udgik. Alligevel var det et anstrengende løb, der gik over 1.409 km i anstrengende terræn — med mange bjerg-etaper. Det var spændende til det sidste, velorganiseret, og i det gode vejr havde det samlet mange tilskuere. Alle de fem kvindelige kørere gennemførte.

Løbets vinder og bedste mand blev den 20 år gamle *Johnny Brittain* på en 350 ccm Royal Enfield, der ialt slap med 22 points. For næsten 20 år siden var hans fader, *Vic Brittain,* lige ved at vinde 1. præmien i det samme skotske løb. Ved præmieuddelingen om søndagen var både faderen og sønnen til stede, da sønnen fik overrakt den fine præmie, som hans far — på den tid, da sønnen blev født — var nær ved at løbe af med. Takket være sønnens dygtighed endte præmien således alligevel i familien Brittains eje.

Fabrikernes hold-præmie gik til et B.S.A.-hold, der tilsammen havde skrabet sig 109 points sammen.



I et så storslået terræn køres det skotske 6-dages trial. Dette giver også en udmærket træning for moto-cross ryttere.

Flotte løb på Arlöv-banen

Alle nordens bedste ryttere samlet.

Fredag den 25. april — en ganske almindelig hverdagsaften — var Arlövbanen nord for Malmö fyldt til trængsel. Tilskuerforholdene er vel ikke de allerbedste, men det var til gengæld det rytterfelt, der blev budt på, og dette var da også årsagen til trængslen.

Leif Basse Hveem var der i spidsen for et stærkt norsk tre-mands hold, Kiehn Berthelsen og Orla Knudsen samt Morian repræsenterede Danmark, og Linus Eriksson, Rune Sørmander og Allan Poppe Nilsson var Sveriges stærke mænd. Men også de tre svenske »sydafrikanere« med Sune Karlsson i spidsen var der.

Næsten alle løb blev uhyre spændende med kamp lige op til mållinjen.

Linus Eriksson kørte som en engel og brillerede med sin fine yderbanetaktik. Han vandt i points over Basse Hveem.

Morian Hansen kørte i perioder fortræffeligt, Kiehn Berthelsen hele tiden.

Allan Poppe Nilsson bør efter sin indsats her ofte ses på danske baner. Der er overraskelser og evner i ham. I sidste heat slog han Sörmander, som havde ført hele løbet.

Mange danske burde tage til Arlöv, når der næste gang bydes på et så godt program.

Krævende Moto-cross på Saxtorp

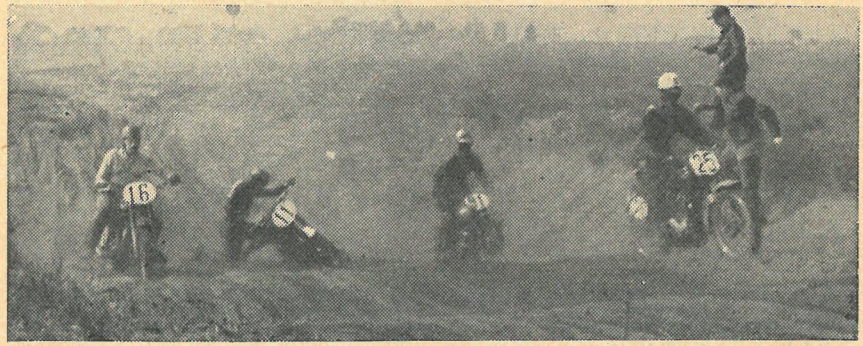
De danske ryttere savner træning og materiel.

Søndag den 18. maj kørtes på moto cross-banen i Saxtorp udtagelsesløb til Moto-cross des Nations, til verdensmesterskaberne. Et engelsk B.S.A. fabrikshold med *John Avery* i spidsen var indbudt for at sætte kulør på løbet, men iøvrigt var der kommet så mange anmeldelser til dette uhyre krævende løb, at mange måtte afvises. Tre B.S.A. specialcykler var indforskrevet til de svenske ryttere.

Banen, der er 2,3 km lang, skulle i de indledende løb køres igennem 12 gange, og i det afsluttende 20 gange. Det er en drøj omgang, der stiller de allerstørste krav til både mænd og cykler.

Gunnar Due, Køge, som gennemførte det indledende løb langt tilbage i feltet, havde fået begge sine tommelfingre hamret til blods. Men de danske ryttere, Ejvind Hansen og Knud Nielsen deltog også. men havde ingen levende chance for placering her. Vi har slet ikke den træning herhjemme og det materiel, som er nødvendigt for at kunne dyrke disse løb på verdensmesterskabs-distancen.

I hvilepausen inden slutheatet kørtes et indbydelsesløb for juniores. Dette



En situation fra graven i Saxtorp. En rytter har måttet stige af — og fire andre farer forbi ham.

gik kun over 10 omgange. I sådanne løb burde de bedste danske ryttere starte for at få nogen træning.

Slutheatet vandtes af Kune Johansson, B.S.A., der de første otte omgange lå og sloges med John Avery om 1. pladsen, men som efter 8. omgang blev forbikørt — tilsyneladende for resten af løbet, selvom afstanden mellem de to varierede lidt, fra 5 til godt 20 sekunder. Men så knækkede Avery sit olierør, da han gik ind i næstsidste omgang — og så var pladsen klar for en svensk sejr.

Iøvrigt skete der ingen placeringsændringer efter at 8. omgang var kørt. Resten var blot et spørgsmål om rytternes konstitution, og så selvfølgelig, om cyklerne kunne holde. En del kunne ikke.

Over 50,000 tilskuere til Silverstone-løbet

Duke fløj frem og tilbage fra Italien.

Over 50.000 tilskuere overværede årets første store hastighedsløb i England, Silverstone, hvor den engelske kører-elite under de gunstigste vejrforhold i spændende kampe indenfor de forskellige klasser gav publikum valuta for pegene. Ialt 400 ryttere startede i 11 løb.

Geoff Dukes indsats imødeses altid med forventning og begejstring af publikum overalt, hvor han stiller op. En særlig glans stod der omkring ham, fordi han i anledning af dette løb måtte chartre en flyvemaskine fra Italien direkte til motorbanen med samt sin maskine — og umiddelbart efter at han



Den ene



efter den anden

bliver trofast tilhænger af MOBILOIL, fordi man kan mærke forskellen, og man kan se forskellen, hvis motoren adskilles.

Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY

MOBILOIL har højt viskositetsindex og er lige letflydende sommer og vinter. Den beskytter alle dele under de vanskeligste driftbetingelser og forhindrer korrosion og syredannelser.

havde kørt, måtte han tage det samme befordringsmiddel tilbage til Italien, hvor han i søndagens internationale løb på Ospedaletti-banen vandt et løb over 55 omgange eller 185 km i 500 ccm-klassen i en yderst spændende dyst med de italienske »Gilera«-ryttere, der pludselig kom ind i en heftig duel med en af de to »Guzzi«-ryttere, og i denne hede dyst halede faretruende ind på Duke, der i løbet af 150 km havde fået et forspring på nogle hundrede meter. Han vandt dog med 20 - tyve - sekunder foran *Pagani* og *Valdinoci,* der begge kørte »Gilera«, men han måtte også køre så stærkt for ikke at blive passeret, at han bøjede sin ene fodhviler.

Nå. Det var et lille sidespring. Også på Silverstone vandt *Duke* programmæssigt i både 350 og 500 ccm klassen, hvor han iøvrigt stillede med nogle af de forbedringer, som »Norton« vil møde med på øen Man, men i begge klasserne var dog *Bill Doran,* hans rival fra »AJS«-fabrikerne og *Dave Bennett,* »Norton« og *Jack Brett,* »AJS«, tæt i hælene på ham.

Der var ved at komme lidt kludder i sidevognsklassen, hvor Eric Oliver, »Norton«, jo er traditionel vinder i næsten alt, hvad han stiller op i. Han blev ganske alvorligt truet af Ted (kaldet »Pip«) Harris, som var mødt op med sin legendarisk berømte »Gunga Din«, den første racer-trimmede 998 ccm Vincent racermaskine. Faktisk skyldtes det kun en gearskade på den sidste halve banerunde, at han blev passeret af Oliver og en anden konkurrent — ellers havde han haft føringen overlegent løbet igennem.

Han havde banerekord for hurtigste omgang i sin klasse med 132¼ km i timen —og Dukes baneomgangsrekord var kun 11 km hurtigere i sin klasse end sidevognsklassens rekord.

Uddrag af den svenske løbskalender

JUNI
1. Hyllinge MS — baneløb (serie)
Växjö MS — baneløb
5.-10. SVEMO pålidelighedsløb (»Motorsexdagars«)
14. MK Ringen, Trelleborg — baneløb
14.-15. Jönköpings MK — vejløb (»Juneloppet«)
15. Hyllings MS — baneløb (serie)
17. Falköpings MK — baneløb (Landskamp Norge)
Sandviken MK baneløb (Landskamp Danmark)
22. Landskrona MK — moto-cross
Vissefjärda MK — baneløb
24. Asarums MS — moto-cross

JULI
6. SMK Ystad — baneløb
12.-13. SMK Hedemora vejløb (»Hedemoraloppet«)
13. Hyllinge MS — baneløb
Ronneby MS — baneløb
20. MK Ringen, Trelleborg — moto-cross
27. Karlskrona MK — moto-cross

Djurgårdsloppet

I Djurgårdsloppet ved Helsingfors, det lille finske T.-T., placerede *Sv. Aa. Sørensen* sig i 350 cm klassen som nr. 7. Et ganske tilfredsstillende resultat, da denne korte bane absolut ikke er Sv. Aa. Sørensens distance. Finnerne *Curt Ginman* og *Olli Riekke,* begge »A.J.S.«, blev nr. 1 og 2.

500 ccm-klassen, der også gik over 25 omgange, var især bemærkelsesværdig ved det resultat, mærket »Triumph« kunne opvise. Af de første 13 i mål var de 12 nemlig »Triumph«. Det blev kun til en 4. plads til en »Norton«, og den snuppede *Werner Lorentzen,* Norge. Vinder i denne klasse blev, som sidste år, englænderen *A. J. Dudley Ward* med *Lampinen* på 2. pladsen.

I sportsvognsklassen over 2 liter blev *Robert Nellemann* nr. 2 i sin Allard efter englænderen *M. W. Head,* Jaguar.

Brændstof til sportsklassen

D.M.U.s bestyrelse har vedtaget, at der ved løb for maskiner af sportstypen ikke må anvendes andet brændstof end almindelig benzin med oktantal ikke over 80 — og uden anden tilsætning end almindelige topsmøringsmidler.

SLAGGEKROGEN:

En engelsk dame ude efter Kihn Berthelsen

De engelske speedway-hold er stadig ude efter at supplere sig op med udenlandske ryttere. Engelske speedway-kredse og engelsk motorsportspublikum har fået øjnene op for, at der også er en motorsports-verden uden for England. Svenske ryttere har gjort et godt indtryk i England — i øjeblikket er det Dan Forsberg, der er i vælten derovre.

I 14. maj-nummeret af »Speedway-News« lanceres en meddelelse om, at frøken *Hart,* der er manager for Belle Vue speedway i Manchester, har lokaliseret en dansk rytter, *Kiehn Berthelsen,* »som tilsyneladende har oparbejdet sig et navn i sit eget land — og det synes, som om den unge mand er parat til at komme over for at snuse til Manchester-luften. I det mindste har frk. Hart anmodet S.R.A., Speedway Racing Association, om tilladelse til at »importere« ham, mens hun i mellemtiden også må erhverve sig Danmarks Motor Unions tilladelse.«

Så måske bliver Kiehn Berthelsen den første danske speedway-rytter, der efter krigen får lov at prøve kræfter i England.

JAP BANERACER TIL SALG

Jap baneracer 1950 model, som ny, kun kørt ganske enkelte gange, sælges til fornuftig pris.

Henvendelse: **M. Foxholm,**
Tlf. Blommenslyst 216
Box 2 . Bolbro

Nimbus

Aut. Forhandlere for Stor-København

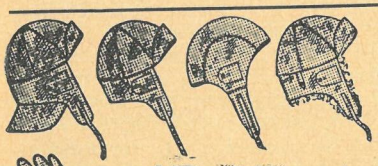
ACAP A/S
Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.
Vermlandsgade 66, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby
Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredgade 17, F.
Tlf. Goth. 6538





Stort Udvalg i motorhandsker, luffer huer, hjelme, briller o. s. v.

Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse
Læderveste med stof og varmt pelsfoer
Oilskindsfrakker, sorte. flere modeller, enkelte og med foer
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel
Køretæpper, svær calechedug kr. 29.50.

Varerne sendes overalt pr. opkrævning.

MOTOR DRESS
Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2536

SPORTEN HJEMME

Majdags-motorløb på Østerbro stadion

Stadion-klubberne havde tilrettelagt et løb på Østerbro stadion til den 1. maj — måske også i håb om at snuppe en god del af de mange mennesker, der samledes i Fælleden om eftermiddagen.

Det var et strålende solskinsvejr, og man skulle synes, at mange mennesker ville kunne lokkes til motorløbet, men om det nu var fhv. statsminister Hedtoft, der talte for længe, eller hvad årsagen end kunne være: Det var forholdsvis få mennesker, der benyttede det gode vejr til at gå på Østerbro stadion i.

Resultaterne fra 1. majdags-løbene blev:

Expertmatch A:

1. Berthelsen, M. Hansen, J. Petersen, Hirsborg (84,7).
2. M. Hansen, Berthelsen, Hirsborg, ingen fjerde (85,4).
3. Berthelsen, M. Hansen, Hirsborg, J. Petersen (86,1).

Expertmatch B:

1. Persson, Bech, Fisker, E. Petersen (88,5).
2. Fisker, Persson, Bech, E. Petersen (87,2).
3. Bech, Persson, E. Petersen, Fisker (88,1).

Expertmatch C:

1. Andersson, Uno Jensen, Jørgen Nielsen, ingen fjerde (90,4).
2. Andersson, Jensen, Nielsen (91,0).

Sportsmaskiner A:

1. Rasmussen, Ljungstrand, Mørch, ingen fjerde (95,0).
2. Ljungstrand, Rasmussen, E. Hansen, ingen fjerde (93,5).
3. Mørch, Rasmussen, Ljungstrand, E. Hansen (91,4).

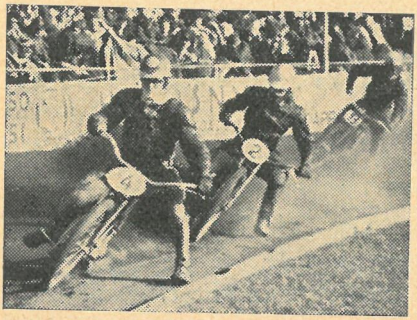
Sportsmaskiner B:

1. Mygind, Larsen, ingen tredie (95,9).
2. Mygind, Due, ingen tredie (94,9).
3. Mygind, Due, ingen tredie (95,1).

Sukcesfuld åbning på Odense Speedway

Basse Hveem slået.

Samarbejdet mellem de to store odenseanske klubber har ganske afgjort været til gavn for motorsporten. Man åbnede sæsonen 1952 med et virkeligt godt motorstævne med fremragende deltagelse lørdag den 3. maj.



En situation fra månedens fine fynske baneløb.

Det var lykkedes udvalget at skaffe deltagelse af den nordiske mester *Leif Basse Hveem* og den lige fra Sydafrika hjemvendte *Henry Andersen,* disse 2 kørere satte man op mod hele den danske elite med *Kiehn, Orla, Morian, Aage* og *Erhard* i spidsen.

Den gode norske kører Edvin Frederiksen kom ikke, og det så ud som Orla heller ikke kom, men han nåede dog frem i sidste minut. Der var nogle ganske få ufarlige styrt; det mest alvorlige forekom i specialløbet, hvor 4 ryttere på en gang i svinget så ud til at ville ende i en stor stak, men Niels E. Nielsen slap igennem og de 3 andre væltede, men kunne omgående fortsætte. Specialløbet var en god sportslig oplevelse og vandtes af Sv. Aage Rasmussen.

Standardklassen eller Sportsløbet viste som næsten hver gang en ualmindelig fin kørsel; der var kamp om sejren, Ejvind Hansen og Robert Rasmussen racede banen rundt håndtag ved håndtag, men truedes flere gange hårdt af Joh. Mygind. Den endelige sejr gik til Ejvind Hansen som vandt en sikker og populær sejr.

Ekspertklassen gik helt anderledes end man havde drømt om, Leif Basse Hveem kunne åbenbart ikke rigtig komme i gang, og måtte se sig slået af bl. a. Erhard Fisker. Hans kollega Henry Andersen viste sin fænomenale stil, men ramtes desværre af et uheld som gjorde, at han ikke kunne fortsætte. Kiehn Berthelsen som fynboerne hilste med begejstring efter en lang tids fravær viste sig som en kører af meget stort format, og han vandt da også efter fænomenal fin kørsel. Der blev i Crack Race vist noget af det helt store; her var Basse Hveem foran, men blev slået på selve målstregen af Kiehn Berthelsen. Der skal dog tilføjes at Basses kæde sprang i selve opløbet.

En dejlig dag med spænding, fine løb og et veloplagt publikum som ikke sparede på bifaldet.

Dagens resultater:

Ekspertklassen:

Kiehn Berthelsen	17 points
Leif Basse Hveem	15 »
Henry Andersen	14 »
Morian Hansen	9 »
Erhard Fisker	9 »
Orla Knudsen	5 »
Aage Andersen	4 »

Specialløb:

Sv. Aage Rasmussen	6 points
Niels E. Nielsen (dårligere tid)	6 »
Jørgen Rasmussen	5 »
Sv. Nissen	1 »

Sportsløbet:

Ejvind Hansen	8 points
Robert Rasmussen	7 »
Johs. Mygind	3 »
Poul Kalør	0 »

Crack Race:

Kiehn Berthelsen	1,27,0
Basse Hveem	1,27,1
Orla Knudsen	1,31,5

Fox.

13 000 til motorløb i Næstved

Nervepirrende dueller med afgørelse på mållinjen.

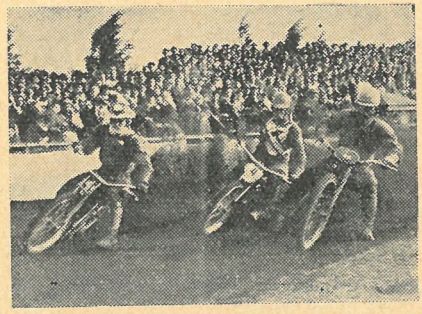
På Næstved Speedway overværede 13.000 tilskuere St. Bededag en sæsonstart der bød på et rekordprogram: 24 starter, der afvikledes kvikt og præcist i rekordtid. Løbene bød på den spænding, publikum kommer for at overvære. Rytterne kørte mange gange skulder ved skulder, og der var rigtigt kamphumør.

Navnlig Bill Kitchen og Kiehn Berthelsen tog sig nogle dyster med afgørelse på målstregen. *Kiehn Berthelsen* var i sit livs form og kørte som aldrig før. Han slog Bill Kitchen i alle 3 heats i ekspertmatch A. Hans sejr var overmåde populær, men jubelen var lige så stor, da den engelske holdkaptajn i dagens match efter en god opløbskamp, der søger sin lige, fløj over stregen et halvt hjul før Kiehn Berthelsen.

Standardmatchen bød også på megen spænding. Her var det *Robert Rasmussen* der vandt, hårdt trængt af dan-

TRÆNINGSBANEN I BOGENSE

er fortsat åben for træning den 7., 14., 21. og den 28. juni d. å.



Kiehn Berthelsen og Joel Jansson i kamp på Næstved-banen.

marksmesteren *Johs. Mygind*. Et af dagens bedste løb var iøvrigt en udfordringsmatch mellem standardkørerne Børge Mørch og Robert Rasmussen. Sidstnævnte førte det meste af løbet, men blev på målstregen slået med en ringbredde.

Børge Mørch var iøvrigt meget fint kørende og indledede dagen med at slå Leif Hirsborgs gamle banerekord 1,28,4. Ny rekord blev på 1,26,7. Dagens bedste tid opnåede Edvin Frederiksen, Norge, på 1,19,6 i et forgæves forsøg på at slå Bob Oakleys gamle rekord på 1,15,7.

Bill Kitchens flyvemaskine blev stoppet i Amsterdam, så det for først med en forsinkelse på ca. 1 time, han nåede frem i en af Morian Hansens taxamaskiner.

Af dagens resultater skal vi nævne:

International ekspertmatch A: Kiehn Berthelsen 9 p., Bill Kitchen 6 p., Ove Bodin, Sverige, 2 p. og Morian Hansen 0 p.

International ekspertmatch B: Joel Jansson, Sverige, 9 p., Edvind Frederiksen, Norge, 5 p., Orla Knudsen, Danmark, 3 p. og Co Boef, Holland, 2 p.

Special A: Lejf Beck 8 p., Reidar Jensen, Norge, 7 p., Edvind Petersen 2 p.

Special B: Erhard Fisker 8 p., Aage Andersen 7 p., Jørgen Bulder 2 p., Erik Wincentz 1 p.

Standard Senior: Robert Rasmussen 9 p., Danmarksmesteren Johs. Mygind 7 p., Alfred Larsen 2 p. og Norton Hansen 0 p.

Pokalløbet: Morian Hansen 1,21,6. Lejf Beck 1,21,9, Erhard Fisker 1,27,6, Aage Andersen 1,28,1.

Special Junior: Krone Jørgensen 5 p., Ole Kønig Hansen 5 p. (men ringere sammenlagt tid), Ole Käseler 1 p.

Udfordringsmatch JAP Special: Kiehn Berthelsen 1,20,4, Bill Kitchen 1,20,5, Joel Jansson 1,21,0.

Blandet Handicap: Jørgen Bulder (20 tillægsmeter) 1,29,6. Børge Mørch (Standard 40 tillægsmeter) 1,30,2. Erik Wincentz (65 tillægsmeter) 1,30,8. Lejf Beck (120 tillægsmeter) 1,31,1.

»Dagens Match«: Bill Kitchen 1,20,2. Kiehn Berthelsen 1,20,3, Ove Bodin 1,21,5 og Joel Jansson 1,26,0.

7000 tilskuere til motorløb i Åbenrå

Begge udlændinge styrtede i 1. løb.

7000 mennesker mødte op, da Åbenrå-Sønderborg amters motorsportsklub den 11. maj havde indbudt til motorløb på Åbenrå stadion. Desværre styrtede både Edvin Frederiksen og Reidar Jensen i deres 1. start, ekspertklassens 1. heat. Mens Edvin Frederiksen kunne klare sig, måtte Reider Jensen opgive for resten af dagen. Hollænderen Piet van Aartsen var udeblevet, da han få dage i forvejen var kommet til skade i Zürich. I stedet lykkkedes det at få Orla Knudsen.

Resultaterne blev:

Ekspertløb:

1. Kiehn Berthelsen, Edvin Fredriksen, Orla Knudsen, ingen fjerde (82,4).
2. Erik Wincentz, Svend Nissen, Niels Nielsen, ingen fjerde (90,4).
3. Fredriksen, Knudsen, Nielsen, Nissen (83,8).
4. Berthelsen, Wincentz, ingen tredie (84,1).
5. Wincentz, Knudsen, Berthelsen, Nissen (85,0).
6. Fredriksen, Nielsen, Sv. Aa. Rasmussen, ingen fjerde (82,2).
7. Sv. Aa. Rasmussen, Nissen, Knudsen, ingen fjerde (91,0).
8. Fredriksen, Berthelsen, Wincentz, Nielsen (82,7).
9. Nielsen, Fredriksen, Wincentz, ingen fjerde (83,1).
10. Berthelsen, Nissen, Rasmussen, ingen fjerde (90,6).

Standard-sport.

1. Børge Mørch, Aage Iversen, Poul Kalør, Eivind Hansen (91,5).
2. Rob. Rasmussen, Johs. Mygind, Alfred Larsen, Norton Hansen (94,5).
3. E. Hansen, Larsen, N. Hansen, Iversen (93,1).
4. Mørch, R. Rasmussen, Mygind, Poul Kalør (90,1).
5. E. Hansen, R. Rasmussen, Kalør, N. Hansen (90,5).
6. Mørch, Mygind, Iversen, Larsen (89,9).
7. Mygind, Mørch, N. Hansen, ingen fjerde (89,9).
8. R. Rasmussen, Iversen, Kalør, ingen fjerde (93,2).

Lucas løbet:

Mørch, Mygind, E. Hansen, Kalør (89,7).

Sønderjydsk Crack-race:

Berthelsen, Wincentz, Nielsen, Fredriksen.

Fine navne og publikumsrekord på Holbæk stadion

Den initiativrige Holbæk-klub har efterhånden fundet melodien. I stedse større antal samles publikum omkring Holbæk-banen, når der kaldes til motorløb her.

Måske skyldes det, at klubben ikke skyr nogen anstrengelse og ikke sparer nogen udgifter for altid at skaffe absolut 1. klasses ryttere, hver gang der skal køres løb i Holbæk. Det er penge, der er givet vel ud — og penge, der kommer mange gange igen, for publikum ved nok, hvad man vil se.

Til sit løb den 4. maj havde Holbæk fremskaffet så gode navne som Leif Basse Hveem, Kiehn Berthelsen, Bill Kitchen, Waterman og Henry Andersen — så *det* skulle nok trække folk til. Følgen var da også, at Holbæk endnu engang kunne notere sig en publikumsrekord og en række løb, der bød på masser af spænding.

Resultaterne blev:

Holbækløbet:

1. Leif Basse Hveem, Kiehn Berthelsen, Bill Kitchen, Leif Hirsborg (79,2).
2. Waterman, Henry Andersen, Orla Knudsen, Erhard Fisker (80,6).
3. Waterman, Kitchen, Hveem, Berthelsen (79,8).

Sportsklasse:

1. Børge Mørch, Robert Rasmussen, Eivind Hansen, Norton Hansen (89,1).
2. Mørch, Rasmussen, E. Hansen, N. Hansen (87,8).
3. Mørch, Rasmussen, E. Hansen, ingen fjerde (87,5).

Specialløb:

1. Kaj Larsen, Erik Wincentz, Leif Bech, Falle Jensen (82,7).
2. Bech, Larsen, Wincentz, Jensen (81,9).

Ekspertmatch A:

1. Hveem, Kitchen, Waterman, Berthelsen (80,4).
2. Hveem, Kitchen, Berthelsen, Waterman (78,7).
3. Waterman, Bertelsen, Kitchen, ingen fjerde (79,9).

Ekspertmach B:

1. Bech, Andersen, Knudsen, Larsen (81,9).
2. og 3. Andersen, Bech, Knudsen, Larsen (hhv. 81,3 og 80,6).

Bl. handicap:

1. Hirsborg (110 m till.), Rasmussen (50), ingen tredie.
2. Fisker (80), Wincentz (110), E. Hansen (40), (90,2).
3. Fisker (80), Hirsborg (110), Rasmussen (50), E. Hansen (40), Wincentz (110) (88,6).

Crack race:

Berthelsen, Waterman, Andersen (79,4).

Løbet på Hem Odde

Resultaterne fra løbet på Hem Odde den 11. maj blev følgende:

Special:

1. Leif Bech, Uno Jensen, Jeppe Ussing (intredie (79,1).
2. Erhard Fisker, Jørgen Rasmussen, ingen gen fjerde (76,2).
3. Bech, Axel Vorre, Axel Müller, Thork. Rasmussen (76,3).
4. Uno Jensen, Fisker, Jørgen Rasmussen, Ussing (78,3).
5. Bech, Uno Jensen, Vorre, Fisker (74,1).
6. J. Rasmussen, Ussing, Müller, T. Rasmussen (80.1).
7. Bech, J. Rasmussen, Fisker, Müller (78,8).
8. Uno Jensen, Ussing, M. Hansen, ingen fjerde (80,2).

Sport 500 ccm:

1. Arne Svendsen, Ernst Østerlund, Henry Vorre, Knud Nielsen, Aksel Jensen (90,0).
2. Svendsen, K. Nielsen, Østerlund, H. Vorre, A. Jensen (81,2).
3. K. Nielsen, Svendsen, Østerlund, H. Vorre, A. Jensen (81,5).

Standard 350 ccm:

1. Ib Nielsen, Jens Nielsen, Kjeld Jensen, N. O. Jensen, Niels Andersen (88,8).
2. I. Nielsen, J. Nielsen, N. Andersen, K. Jensen, N. O. Jensen (86,3).
3. J. Nielsen, I. Nielsen, K. Jensen, N. O. Jensen, N. Andersen (86,0).

Sidevogne:

1. Kresten Krestensen, Vagn Poulsen, Henrik H. Petersen, ingen fjerde (90,4).
2. Hans Nielsen, Krestensen, Poulsen og H. H. Pedersen (87,4).
3. Krestensen, H. Nielsen, Poulsen, H. H. Pedersen (88,6).

Dansk Motor Sport

afholder **medlemsaften** med damer, venner og bekendte **fredag den 13. juni** kl. 20 i »Slotsgaarden«, Pileallé 14 A. Der bliver præmieuddeling fra vort trial, film og en lille svingom.

Festudvalget.

☆ UNIONEN ☆

Danske ryttere udenlands

Danske kørere har bl. a. deltaget i følgende løb i udlandet i den senere tid:

Speedway Arlöv, 25.-4.: Orla Knudsen, Morian Hansen, Kiehn Berthelsen.

Speedway, Eskilstuna, 2.-5.: Kiehn Berthelsen, Morian Hansen, Leif Bech, Leif Hirsborg.
Kamp ml. 4 Hold: Danske hold nr. 1 med 29 points, norsk nr. 2, 27points.

Græsbaneløb, Zürich, 4.-5.: Jørgen Petersen (nr. 6 i finalen), Uno Jensen (nr. 5 i indl. heat).

Majpokalen, Kristianstad 3.4.-5.: Poul Bøgehøj, Henning Jensen.

Djurgårdsloppet, Helsinki, 11.-5.: Sv. Aa. Sørensen (nr. 7 i 500 ccm klassen).

Speedway, Västervik, 18.-5.: Kiehn Berthelsen (nr. 6 med 9 points), Morian Hansen (nr. 2 med 10 p.).

Saxtorpsfräsen, Malmö, 18.-5.: Knud Nielsen, Gunnar Due, Ejvind Hansen.

Rundbaneløb, Skövde, 18.-5.: Robert Rasmussen (nr. 1 for sportsmaskiner), Uno Jensen.

Speedway, Ebstorf, 18.-5.: Jeppe Ussing, Aksel Müller, K. Lindegård Petersen.

Speedway, Hengelo, 11.-5.: Jørgen Petersen, Aage Andersen.

F.I.M.s Madrid-ralley

Ved redaktionens slutning forelå endnu intet reglement for F.I.M.s internationale rallye til Spanien eller for Monaco-løbet. Interesserede bedes meddele navn og adresse til D.M.U.s sekretariat. Reglerne vil da blive tilsendt, såsnart de foreligger.

D.M.U. Emblemet

D.M.U.s nye emblem kan fås portofrit tilsendt ved indsendelse af kr. 2.50 til D.M.U.s sekretariat.

Husk at anføre, om det bestilte emblem skal være 1) med lang nål, 2) med sikkerhedsnål eller 3) med knap.

Emblemet kan nu også leveres som huemærke med vinger i smuk og gedigen udførelse. Bredden er 8 cm. Pris kr. 6.50.

Kortmateriale til ferierejsen

D.M.U.s sekretariat har en mængde gode kort, bl. a.:

A.D.A.C.s Tysklandskort (1:1.000.000) til kr. 3,70.

Michelins Frankrigskort (1:1.100.000) til kr. 3,00.

Michelin's kort over Holland, Belgien og Nordfrankrig (1:1.000.000) til kr. 1,25.

Der findes ligeledes gode kort i større målestok over mindre områder.

J. M. S. SOMMERSTÆVNE
Sommerstævnet afholdes i år d. 6. juli i Bækkelund ved Hald sø og Dollerup bakker og som tidligere år vil meddelelser til klubberne tilgå formændene i god tid.

Tidligere indsendelse af stof

Da det er et ønske, at MOTORBLADET så vidt muligt skal fremkomme den 1. i hver måned uden forsinkelse, har man besluttet at rykke fristen for den sidste dag for modtagelse af manuskripter til bladet frem til den 18. i hver måned, på hvilken dato manuskripterne må være redaktionen i hænde. Direkte fremsendelse til redaktionens adresse: **Vingaardsallé 16, Hellerup,** vil fremme sagen — men manuskripter (herunder også klubmeddelelser, referat fra løb etc.) må selvfølgelig gerne fremsendes tidligere.

For at begrænse klubmeddelelsernes længde og derigennem give mere plads for stof af almen interesse i bladet, bedes klubmeddelelserne affattet så kort som muligt. Månedsprogrammerne og generalforsamlingerne k a n godt gøres kortfattede.

Fra Klubberne

Obs. Se venligst foregående side nederst.

Harley Davidson Klubben

Lørdag den 14. juni afholder klubben sin 14-årige stiftelsesfest i Vanløse kl. 18,15 pr. Der serveres: sildebord, oksefilet med bearnaise og franske kartofler og til dessert banan-split. Pris pr. kuvert kr. 10 for medlemmer og kr. 13 for evt. gæster, drikkepenge indbefattet i prisen. Tilmelding kan ske til kassereren, Roarsvej 28, 3. tv., GO *5841 v.* Bestyrelsen håber, at så mange som muligt møder denne dag, for at vi sammen kan fejre klubbens fødselsdag.

Mandag den 23. juni har vi sammen med de 8 klubber fra banefondet fælles *Sct. hansfest* på Amager traverbane. Der vil blive forskellig underholdning, bl. a. bål, H.D.K.s sangerinde-pavillon og bal. Der serveres kaffe m. kage, 3 stk. luksussmørrebrød for en pris af 5 kr. indbefattet drikkepenge. Vi kører samlet derud og mødes på *Kalvebod brygge* kl. 19,30 pr. Indtegningen sker til Knud A. Kramer og er bindende.

Angelo, Kastrup 1913.

Hjørring Motor Sport

Den 29. april afholdtes *generalforsamling* i Markedsrestaurationen. Der var mødt ca. 25 medlemmer, og efter at Søgaard var valgt til dirigent, gik man over til dagsordenen.

Beretning og regnskab godkendtes.

Valg af kasserer: *Chr. Stark.* Købmand Jacobsen afgået.

Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer: *Erik Vinther,* genvalg, *Holger Vestergaard,* nyvalg, Svend Mortensen afgået.

Som revisor genvalgtes *Chr. Hesthaven.*

Under eventuelt drøftedes det nært forestående bakkeløb i Hjørring Bjerge, men efter at alt var i orden til bakkeløbet i Hjørring Bjerge den 18. maj, fik vi i 11. time at vide, at intet forsikringsselskab ville tegne ansvarsforsikring, således at løbet måtte aflyses.

H. og G.

Fyens Motor Sport

På Odense Spedway åbnedes den fynske banesæson lørdag den 3. maj med et meget fint program. Dette løb er omtalt andet sted i bladet, men vi benytter pladsen her til at takke alle officials og medhjælpere og håber næste gang atter at kunne gøre regning på deres medvirken.

Lørdag den 10. maj havde vi en dejlig »Krotur« med medbragt madkurv til Slukefter Kro; dog var det en skam, at der ikke var større tilslutning, idet festudvalget havde gjort sig store anstrengelser for at lave så god en fest som muligt. I tilslutning til spisningen underholdt skuespiller *Chr. Glatved* med sang og oplæsning, og straks efter spisningen tog vi fat på dansen, hvortil *Alex* og *Richardt* leverede en aldeles pragtfuld musik på deres store koncertharmonikaer. I en pause underholdt herresangkoret *Arion* med flere gode numre.

Festudvalget havde arrangeret en meget morsom dansekonkurrence med 1 kasse cigarer, 1 par nylonstrømper, ½ pd. kuffe og 50 cigaretter som præmier. 1. præmien blev vundet af fru *Helmuth Hansen/Anthon Simonsen,* og 2. præmien af fru *Kryssing/Frede Hansen.* Denne afdeling vakte megen jubel, og festudvalget kan sikkert hente sig en sukces hjem igen ved atter at arrangere dette engang til.

Næste fest løber af stabelen *den 23. juni,* idet vi da afholder vor traditionsrige og glorværdige *Sct. Hansfest,* men herom vil der tilgå alle medlemmer direkte meddelelse.

Næste løb på Odense Speedway køres den 2. og 29. juni.

S. B. Jeppesen.

Lyngby og Omegns Motorklub

Træningen i Vassingerød er aflyst, da grusgraven er nedlagt. I stedet kører vi sammen med Søborg i grusgraven ved Kirke Værløse (hvor vi kørte sidste år). Det er torsdag den 12. og 26. kl. 19,30.

Torsdag den 19. kører vi den første aftentur. Vi mødes på Lyngby torv kl. 19,30.

Husk at reservere Sct. Hansaften til en udflugt med motorklubben.

Søndag den 6. juli har vi en udflugt med start kl. 9 til ??

Preben Skjold, LY 5158.

Motorklubben »København og Omegn«

Klubbens første udflugt i år var vellykket. Hos vort skattede medlem, proprietær *Mikkelsen,* »Schæfergaarden«, havde sportsudvalget tilrettelagt den længe ventede stilprøve, og man kan fastslå, at proprietærens idé med denne form for motorsport er god, og han slipper sikkert ikke for endnu engang at invitere klubben ud på den dejlige tumleplads. Præmietagerne ved konkurrencerne blev: Vor sekretær Kaj Nielsen, Viggo Rivad og Harald Ingvorsen. Et senere afholdt løb blev vundet af John Hansen.

Saga-Poul og Erik Moberg leverede dagens sidste overraskelse ved at invitere på biograftur.

Fremover har klubben følgende arrangementer:

På opfordring fejres »Fars dag« d. 5. juni med mannestart fra Slangerupbanen kl. 15.

Den 15. juni: Klubtur med start fra Damhuskroen kl. 9,30 og

Den 23. juni, Sct. Hans aften: Motorfest på *Amager Travbane* med banefonden.

S. A. E.

Motorcykle-Clubben Svendborg

Ved månedsmødet i »Tankefuld« d. 7. maj var der stemning for, at vi skal fortsætte med vore små lørdagsture. Det gør vi så, og næste gang bliver den *14. juni,* hvor vi som sædvanlig mødes på Ryttervej kl. 19. Da vi jo snart kender hver vej i omegnen af Svendborg, kører vi denne gang hen omkring Faaborg, hvor der jo er mange pragtfulde landskaber at se på. Hvis der er nogen, der ikke er for godt kendt der på egnen, må de hellere tage et Faaborgkort med; vi skulle jo gerne hjem igen allesammen.

Månedsmødet den 4. juni bliver på »Turisten«, Thurø, og de kørende samles, som vi plejer. Resten afgår således, at de kan være fremme kl. 20. Vi skal bl. a. se at blive enige om, hvor vi skal hen Sct. Hansaften. Der er flere forslag fremme, men i alle tilfælde samles vi på *Tinghuspladsen Sct. Hansaften kl. 19.* De, der ikke kan nå at være der til den tid, kan se, hvor vi er kørt hen, i Lundsgårds vindue, Vestergade 37.

Ved »kapsejladsen« den 17. maj placerede sig i rækkefølge: Kurt Johansen, Børge Jensen, Børge Hansen (Hesselager), Skræderen og Jørgen Christensen.

Der var ret god tilslutning, idet 16 startede. Lad det blive minimum for deltagelsen i sommerens arrangementer.

G. K.

Nimbus Klubben, København

Turen den 18. maj til lejrpladsen var en herlig tur; det er givet, det gode vejr gjorde sit til sukces'en, men det er lige meget, hvem der skal have æren, resultatet var, at de fremmødte fik en dag ud af det, vi var dog over 50 deroppe. Sådan en lille rævetur er der altid stemning for, og det viser sig, at damerne også gerne vil med, det skal vi nok huske næste gang, så skal der blive et specielt damearrangement. Selv om det bliver på en anden måde, skal det nok komme til at give kegler.

Sct. Hans aften husker vi alle; vi mødes som anført i brevet ved hærens tekniske korps på Amager Boulevard kl. 19,15 pr. Husk tilmeldelse på Tria 1438, sidste frist den 20.

Flyveturene er jo stadig aktuelle alle hverdagsaftener og lørdag eftm. Ring blot til Tria 1438 og aftal, når I har lyst til en tur over byen.

S. Å. S.

Nordre Birks Motorklub

Lørdag den 5. maj afholdt klubben præmieuddeling på »Ørholm Hotel«. Vinder af vinterens kegleturnering blev *Gregers Lauridsen,* nr. 2 Anders Hansen, og nr. 3 Juul Larsen. Vinder af øvelsen den 20. april blev Olaf Laursen.

Lørdag den 21. juni afholdes der *midsommerfest* i sommerhuset i Kregme; der vil blive arrangeret forskellig underholdning med dans, og der vil forefindes bar med kaffe og æbleskiver, pølse, øl og sodavand. Kom derop alle medlemmer, tag venner og bekendte med, der vil blive gjort alt for at få en morsom og hyggelig aften.

Fælles start fra Holte Rådhus kl. 18.

Vel mødt lørdag den 21. juni.

Sekretæren.

Nordvestsjællands Motorklub

Onsdag den 23. april afholdt vi generalforsamling på »Gisseløre«. Efter at Otto Stryhn var valgt til dirigent, aflagde formanden beretning, hvor han omtalte vinterens forskellige arrangementer, og til slut takkede kontroller og andre, der havde medvirket ved vinterens orienteringsøvelser. Kasseren gav en kort oversigt over klubbens finansielle stilling. Ved valgene genvalgtes formanden, *P. Petersen,* og næstformanden, *Jens P. Krogh.*

Til sportsudvalget nyvalgtes *Volmer Rasmussen* i stedet for Verner Frost, og til revisor nyvalgtes *Kaj Petersen* i stedet for Jens P. Krogh.

Under eventuelt foreslog et medlem, at klubben skulle udmelde sig af D.M.U., da han mente, at klubben havde for lidt gavn af medlemsskabet. Han nævnte de store udgifter på D.M.U.s regnskab, bl. a. til administration, repræsentation og møder, samt den dårlige service og tunge forretningsgang på D.M.U.s kontor. Formanden tilsluttede sig udtalelsen på de fleste punkter, men mente ikke, at en udmeldelse ville gavne klubben. Han troede derimod, at andre klubber også var opmærksomme på forholdet, og at en samlet aktion var under opsejling.

Efter at flere af medlemmerne havde haft ordet for at lufte deres syn på sagerne, sluttede dirigenten generalforsamlingen.

Hvis der endnu er enkelte af medlemmerne, der ikke har betalt kontingent, anmoder kassereren indtrængende om at gøre det *snarest muligt.*

Til slut vil jeg opfordre medlemmerne til at gøre køretøjer, telt m. m. klar. I vil snart høre nærmere. *Aksel.*

Nykøbing F. Motor-Sport

holdt den 23. april generalforsamling, hvor formanden, tandtekniker *Sternkopf* berettede om et arbejdsrigt halvår med 11 arrangementer med svingende tilslutning. Især ofrede han en nærmere omtale på Trial-Danmarksmesterskaberne ved Maribo, hvor klubben havde været medarrangør. Fra alle sider havde man høstet anerkendelse for tilrettelægningen, og formanden lod denne tak gå videre til medlemmerne, som havde trukket et stort læs.

Dirigenten, *Dyvald Restrup,* efterlyste nogle krassere løb.

Kassereren, *Roar Madsen,* oplæste regnskabet, som viste en balance på 3231 kr. og en beholdning på 201 kr. Medlemstallet androg 103.

Skotøjshandler *Carl Cleo Hansen* anbefalede bestyrelsen at arrangere en hel del små korte trials, hvor der køres om bedre præmier. Han frarådede svære løb, da en mængde medlemmer ikke var interesseret i at byde deres køretøjer alt for meget.

Sluttelig ventilerede formanden en gennemgribende revision af lovene, som var meget mangelfulde.

Sports Motor Klubben »Dan«

Ved den efterfølgende spisning efter sammenkomsten i Kragenæs var der højt humør. »Bob«, »Tilde« m. fl. gav en hel lille cabaretforestilling til stor morskab for os alle. Men vi var jo kun ca. 40 ialt, og det var jo en del for lidt sådan en vellykket aften. *B.T.*

Sports Motor Klubben »København«

St. Bededag afholdt klubben sin første skovtur ud i det blå. Det blev en vellykket tur, som gik ad omveje til Tisvilde Kro, hvor frokosten fortæredes, og eftermiddagen gik på livet løs med konkurrencer m. m. Derefter gik hjemturen til Jægerhuset, hvor vi afsluttede. Det var en god tur for de medlemmer, der var mødt, men det var bare for få. Festudvalget fortjener større tilslutning, det er dog medlemmerne selv, der kræver ture med damer. Husk *den 2. juni,* hvor turen går ned til Søren Vallø Strandhotel, hvor der vil blive afholdt konkurrence m. m. Start Toftegaards plads kl. 9,45.

Sct. Hansfest den 23. juni, Gl. Holte Kro. Nærmere i Klublokalet. Program for aftenture m. m. forefindes i maj-nr.

S. W., Taga 6139 v.

Sports Motorklubben Odin

Vi henleder medlemmernes opmærksomhed på vore løb på Odense Speedway. Første løb i juni er allerede *2. Pinsedag.* Vi håber at det vil lykkes os at få et lige så godt program som sidste gang, og erindrer medlemmerne om at vi om aftenen mødes på »*Skandia*«

til præmieuddeling og fælles kaffebord, her deltager selvfølgelig også medlemmer af F.M.S., idet det jo selvfølgelig er i samarbejde med F.M.S. vi afholder vore løb.

Den *29. juni* køres der atter løb på Odense Speedway. Udvalget håber på at det skal lykkes at skaffe noget ganske ekstraordinært til denne dag. Vi regner med den sædvanlige medhjælp fra jeres side, og beder alle interesserede møde og hjælpe til med opstilling lørdag før løbet. Også denne løbedag slutter med præmieuddeling og kaffebord, men denne gang bliver det i *Næsbyhovedskoven* sammen med vore kammerater fra F.M.S.

Klubben arrangerer i lighed med tidligere år en tur ud i naturen St. Hans aften, sted og klokkeslet er endnu ikke fastlagt, men nærmere vil fremkomme i S.M.O. bladet. Vi håber I alle reserverer denne aften til klubben. Det har i mange år været en af klubbens helt store aftener, og vi tillader os at regne med samme store tilslutning i år; der vil blive gjort alt for at gøre aftenen så smuk og samtidig højtidelig som muligt. Alle bør møde, selv om de ikke selv har køretøj. Klubben skaffer plads og kørelejlighed.

Vi erindrer atter om vort billige zone abonnement.

Skal I have ordnet visum og carnet, så henvend jer i god tid, der må regnes med ca. 14 dages frist.

Fox.

Sports Motorklubben »Roskilde«

Lørdag den 19. april afholdt vi en pakkefest, men der var altfor ringe tilslutning. Vi håber, at det ikke gentager sig.

Den 24. april afholdt vi vor halvårlige generalforsamling, som var nogenlunde besøgt. Vi ønsker dog alle med, for det er jo der, man fremkommer med anker og kritik.

G. Jørgensen valgtes efter sædvane til dirigent og oplæste dagsordenen. Formanden aflagde en udførlig beretning, som efter et par bemærkninger godkendtes. — Kasseren oplæste regnskabet, som ligeledes godkendtes efter et par bemærkninger.

Da *Hans Ansbo* havde meddelt, at han ikke kunne modtage genvalg som formand på grund af arbejde og sit helbred, valgtes *Aksel Pedersen* som formand.

Til bestyrelsen genvalgtes Svend Nielsen og resten foregik ganske smertefrit, da der ikke var mange, der havde noget at besvære sig over.

Formandens adresse er: Støden 17.

Bestyrelsen arbejder med at arrangere en tur fjorden rundt Sct. Hans aften; der vil fremkomme nærmere meddelelse herom.

Med sportslig hilsen *Krølle.*

Sports Motor Klubben Århus

»Sports Motor Klubben Århus« erindrer sine medlemmer om, at der arrangeres en Tur *ud i det blå torsdag d. 5. juni* (Grundlovsdagen), og beder Dem derfor at tegne sig hos formanden Arne Jensen, tlf. 10189. Da klubben har lagt op til et godt program, skulle der gerne tegne sig mange, men vi sender nærmere program ud til medlemmerne.

Harry Jensen.

Sundby Motor Klub

Efter generalforsamlingen den 30. april d. å. er klubbens bestyrelse følgende: formand *K. Østergaard,* næstformand *Anker Jensen,* kasserer *Arnold Jensen,* sekretær *Sv. W. Nielsen,* bestyrelsesmedlem *Jess. Hansen.* Sportsudvalget: formand *Jess Hansen,* Jens Mortensen og C. Hjort Petersen.

Onsdag den 11. juni køres aftentur til »Kalkgård« øst for Farum. Vi mødes ved Husum Møllekro kl. 19.30. Herfra køres en mindre tur, inden vi slutter ved »Kalkgård«, hvor klubben er vært ved en kop kaffe for medlemmerne.

Sct. Hans aften, mandag den *23. juni,* køres aftentur med start fra Damhustorvet kl. 19.30. Turen går over Taastrup til Tryllevælde.

For disse ture gælder det, at venner og bekendte er hjertelig velkomne til at deltage. *Sv. W. Nielsen.*

Søborg og Omegns Motorklub

Generalforsamlingen i »Luna« forløb godt, og traditionen tro røgtede *August Hansen* sit hverv som dirigent godt efter vor mangeårige dirigent Bryde Darlov. Formandens, *Felix Andersens,* beretning, der godkendtes, omfattede alt lige fra unionsmøder, fe-

ster, film, trial m. m. til flæskespil, og han takkede banefonden for træningsbanen i Sydhavnen.

Regnskab blev fremlagt af *Niels Brusch* og viste i aktiver 3400 kr., og det var intet under, at Niels blev genvalgt med akklamation.

Ib Rasmussen, der for tiden er soldat i Høvelte, blev genvalgt som revisor og suppleant i bestyrelsen.

Kjeld Jensen og *Egon Hansen* blev ligeledes genvalgt. Bestyrelsens fortæringskonto på 10 kr. blev på medlemmernes egen foranledning sat op til 65 kr.

Forslag fra Karl Henriksen om, at S.O.M.K. udmelder sig af banefonden, blev til en livlig debat, anført af ham, og *imod* talte *Harry Jørgensen, Axel Hansen, Willy Gylling Nielsen, Laursen m. fl.* Forslaget nedstemtes med alle stemmer mod 0.

Jubilæumsudvalget blev fornyet til at bestå af »*tolderen*«, *Niels* og *August Hansen,* samt *Poul Hilligsøe.*

Husk *mandag, tirsdag* og *onsdag* aften kl. 18 mødes vi i Landvindingsgade bag Ørstedsværket og hjælpes ad med at bearbejde jorden til træningsbanen til glæde for vore kørende kammerater.

Sct. Hans fest afholdes 23. juni på Amager Travbane i fællesskab med de 8 klubber i banefonden. Vi starter kl. 19,30 ved linje 16's endestation i Søborg og kører samlet til Amager, hvor klubberne bliver lukket ind klubvis. Kammerater fra »Harleyklubben« opfører »Sangerindepavillonen«, og der arrangeres stort bål, fællessang, fyrværkeri, fælles kaffebord m. m. Prisen bliver for 3 stk. smørrebrød, kaffe, brød, incl. drikkepenge 5 kr. pro persona. Tilmeldelse kan ske på »Skovbrynet« eller til tlf. GO 1694 x, og tlf. SØ 126, senest 19. juni. På gensyn til en god kammeratlig fest.

Egon, tlf. SØ 126.

Vejle og Omegns Motorklub

Vore arrangementer den 27. april fra Bredal Kro kl. 14, hvor der deltog 14 kørere, og den 8. maj fra Vindelev Kro med start kl. 20, havde vi megen fornøjelse af.

Ligeledes søndag den 18. maj, der om aftenen sluttede af med en vældig fest, var vellykket. Ved Kaffebordet deltes præmier ud for de sidste fem løb, og bagefter gik dansen lige til midnat.

I juni er der kun Sct. Hansfesten på programmet.

Søgaard.

Viborg Motor Klub

afholdt onsdag den 30. april ordinær *generalforsamling* på Nørgaards restauration med papirhandler *Frode Andersen* som dirigent.

Formanden, direktør *Gunnar Christensen,* aflagde en udførlig beretning, og omtalte delegeretmøderne i Aarhus, og oplyste endvidere, at lejemålet for banen i Kirkedalen var blevet fornyet. Sæsonen indledes *søndag den 15. juni* med et baneløb, og senere på sæsonen køres de jydske banemesterskaber på samme bane med J.M.S. som medarrangør. Endelig synes der at være stor sandsynlighed for, at J.M.S.s sommerstævne vil blive henlagt til Viborgegnen.

Efter formandens beretning oplæste kassereren, *Frede Jensen,* regnskabet, der balancerede med 1508,75 kr. og godkendtes enstemmigt.

Efter protokollens oplæsning, gik man over til valg af formand og direktør Gunnar Christensen *genvalgtes* med akklamation, de to afgående bestyrelsesmedlemmer *Aage Havn* og *Aksel Vorre* genvalgtes ligeledes.

Til slut opfordrede formanden alle medlemmerne til at hjælpe ved klargøring af banen til løbet den 15. juni.

Benzin-Aage.

DANMARKS MOTOR UNION: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen,* Vasbygade 54, Kbhvn. SV. Tlf. Eva 5068.
Formand f. sportsudvalget: *Vald. Pedersen,* Kochsgade 1, Odense. Tlf. 2228.
Vicepræsident: *Vald. Hoffmeyer jun.,* Valbygaardsvej 26, København Valby. Tlf. Valby 99.
Sekretariat: Fortunstræde 4², København K. Tlf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.

FYENS MOTOR UNION: Formand: kontorchef *Einer Jensen,* Rosenørnsvej 37, Odense. Tlf. 4799.
Sekretær: *Aage C. Nielsen,* Mageløs 10, Odense. Tlf. 8967.

JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION: Formand: *Poul R. Sørensen,* Søndergade 14, Århus. Tlf. 5802.
Kasserer: *Peter Franck,* Absalonsgade 2, Silkeborg. Tlf. 2135.

LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION: Formand: *Anton Hansen,* Maribovej 35, Saxkøbing. Tlf. 4520.

SJÆLLANDS MOTOR UNION: Formand: *Hans Pedersen,* Københavnsvej 42, Køge. Tlf. 772.
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V. Tlf. Luna 155.

HR RØNTGENTEKNIKER
ERIK FALKBØLL
ALDERSHVILEVEJ 29
711 BAGSVÆRD

MOTOR-MARKEDET



København

MOTORTØJ REPARERES
og omforandres. *Buntmager K. H. Andersen,*
Blågårdsgade 44 kld. — Tlf. Nora 6219

NORTON —FRANCIS-BARNET
Cylinderudboring m/ slebne stempler. — Leje- og krumtaparbejde. — Rabat til mekanikere.
LUND NIELSEN
Tingvej 8 - Sundby 5610—6041

ELEKTROVÆRKSTEDET
Rosenørnsallé 58 — Telf. NO 8300
Alt elektrisk arbejde udføres såvel motorcykler som biler

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



Motorcykle-Værksted
EGON WALTHER
Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER
En gros . En detail
N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER
Eiler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

Aut. forhandler af
B. M. W.
NORTON
ROYAL ENFIELD
samt stort udvalg i letvægtere. Reservedele og udstyr — En gros & en detail. Eget værksted: Læsøgade 8, tlf. Alba 10.941
MOTOR-DEPOTET
Skp. Clementsgade 4, Aalborg. Tlf. Alba 10.380

Aarhus

MOTORCYKLER
Reservedele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET
Nørregade 12 *Telefon 13835*

TRIUMPH - VICTORIA - STEIB
Reservedele og Udstyr. - Specialværksted
AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Kerteminde

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

Odense

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

Randers

— *Specialværksted for* MOTORCYKLER — Stort lager. — Reservedele og stempler for alle mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag til dag. — Reparation af magneter og dynamoer. — Alt elektrisk udstyr føres.
BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

MOTORCYKLER Reservedele og tilbehør. Cylinderservice. Spec. reparationsværksted. Køreskole for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN
v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517

Afleveret til postvæsenet den 28. maj.
Ansvarshavende redaktør: Carsten Meyer Petersen.
Annonceekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Ekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN