# MOTOR BLADET

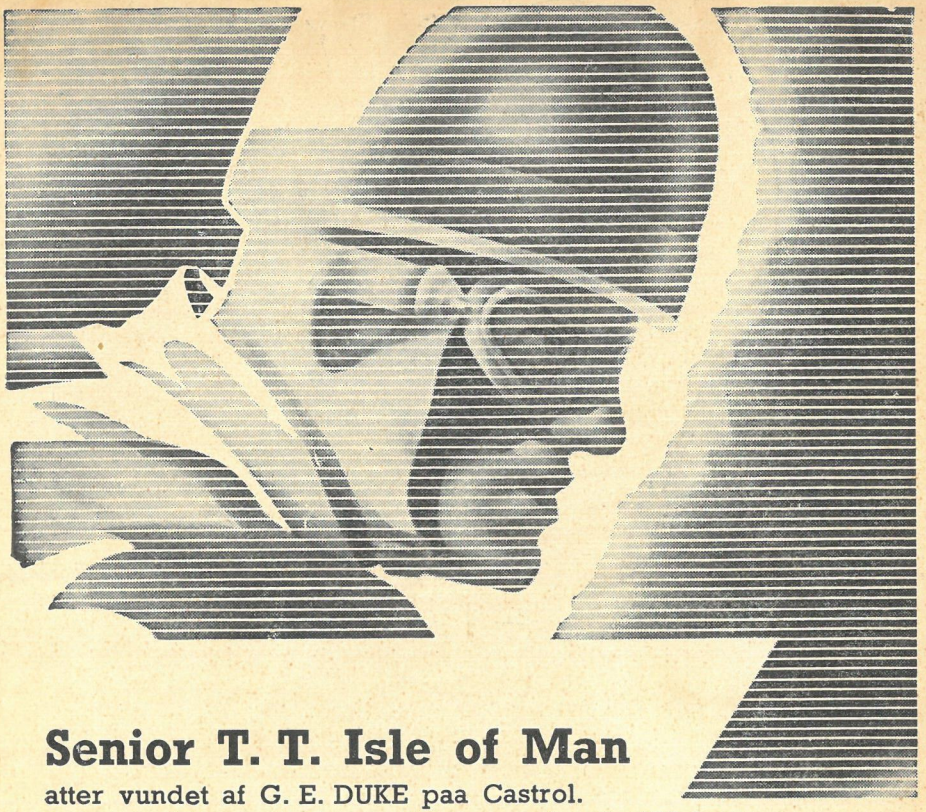
UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Fra det skotske 6-dages løb: Fru Betty Briggs højt tilvejrs på sin 123 ccm. B. S. A.

1 KR

JULI 1951 33. ÅRG.



## Senior T. T. Isle of Man

atter vundet af G. E. DUKE paa Castrol.
Rekord: 150 km i Timen. Omgangsrekord: 153 km.

## Junior T. T.

ogsaa vundet af DUKE. Igen to nye Rekorder.

## Clubman's Junior T. T.

vundet af B. G. PURSLOW — ogsaa paa Castrol i ny Rekord-Tid.

**Følg Eksperterne — brug den „selvrensende" Motorolie**

WAKEFIELD Castrol MOTOR OIL

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

*Gennemsnitlige oplag pr. nr. for året 1949/50 iflg. Dansk Oplagskontrol:* **7.366 ekspl.**

# MOTORBLADET

## (MOTOR OG SPORT)

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

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

**1951** **JULI** **33. årgang**

# En lille feriepassiar

*Sommeren er nu over os i al sin lunefuldhed — vi har passeret årets længste dag — ferietiden er inde for alvor.*

*Lad da denne lille indledningsartikel til dette nummer af medlemsbladet blive en lille tvangfri passiar om løst og fast.*

*Først og fremmest kunne jeg have lyst til at stille mine læsere et lille samvittighedsspørgsmål: Hvor mange af Dem lagde mærke til, at det blad, De holder i hånden har skiftet navn: Lagde De mærke til det?*

*MOTOR OG SPORT er fremtidig blevet til MOTORBLADET. Ja ja, de fleste af Dem — i hvert fald de ældre blandt Dem — vil nikke genkendende. For det er jo i virkeligheden en tilbageførelse til vort medlemsblads gamle og oprindelige navn. I mere end et kvart århundrede var medlemsbladets navn MOTORBLADET. Af forlagsmæssige grunde lod det sig dengang ikke gøre at fortsætte dette navn. Ved forstående velvilje fra hr. bladudgiver Richter-Friis' side kan Danmarks Motor Union nu genoptage det gamle navn, men vi bibeholder dog som undertitel navnet fra de sidste år, MOTOR OG SPORT, så det vil ikke kunne blive betragtet som en tilsnigelse, når bladets årgang samtidig ændres derhen, at det giver udtryk for det antal år, medlemsbladet — under det ene eller det andet af de to navne — har været et så værdifult bindeled mellem unionen og de mange medlemmer, der er tilsluttet klubber under D.M.U. Det må vist anses for det mest korrekte.*

— — —

*Mens disse linier skrives, iler de danske deltagere i Monaco-rallyet mod deres fjerne mål. Deres placering kender vi ikke i dette øjeblik, kun vides det, at fem af 90 deltagere kom pointsfri igennem, to schweizere og tre franskmænd. Et andet og uhyre interessant og fængslende turist-løbs arrangement, nemlig F.I.M.s årlige rallye, der denne gang har Genua som mål, omtales andetsteds i bladet. Meget indtrængende vil jeg gerne opfordre langturs-motorcyklisterne om at kigge lidt nærmere på dette løb, som burde samle en overvældende stor interesse. Danske motorcyklister har jo tilfulde bevist, at den slags kørsel ligger for dem. Og da vi jo i disse dage på vore gader og veje ser mange udenlandske motorcyklister med langtursudrustning, kan mange sikkert nemt gå hen og få udlængselsfornemmelser.*

— — —

*Hatten af for vor fine og sympatiske TT-kører, Svend Aage Søren-*

*s e n. Dette år overgik han minsandten sig selv og kom hjem med ikke færre end tre replicas! En af hans kammerater, H a n s J o h a n s e n, skriver andetsteds i bladet om odysséen til Isle of Man, hvor rekorderne raslede og tempoet og konkurrencen i år var mere forrygende end nogensinde. Læs denne artikel — måske finder De selv på at lægge en tur derover til næste år. Der får De motorløb at se for alle pengene. Og efter hvad Hans Johansen skriver er det nogenlunde ligetil at komme derover. Vi bringer også resultatlisterne fra de fire løb. Det vil deraf ses, hvor drabeligt der kæmpes om sekunderne i disse timelange løb. Store mærke-interesser står på spil. Når f. eks. Norton har vundet 24 TT-løb, betyder det ganske væsentlig for salget af dette mærke verden over. Læg engang mærke til, hvor tæt dette mærke har besat de første 12—14 pladser i det store løb — og tænk på de enorme summer, der fra fabrikens side investeres for at opnå sådanne resultater. Og resultaterne af alle de erfaringer, der vindes her gennem disse krævende løb kommer hver eneste forbruger tilgode gennem de forbedringer, man på grundlag af dem kan forsyne standard-modellerne med. Mens konkurrencen i de to største klasser så udpræget var et indre engelsk m æ r k e-opgør, var konkurrencerne i de to mindste klasser, som ventet, et n a t i o n sopgør, hvor de engelske mærker uden større held, skulle forsøge at tilbagevise de italienske angreb.*

— — —

*K n a l l e r t e r n e har fået den renaissance, man kunne forudse. For de fleste er formentlig klar over, at det drejer sig om en genopdukning i trafikbilledet. Også efter den forrige verdenskrig var de fremme, de forsvandt bare igen, fordi det dengang var nemmere at blive rigtigt kørende. I denne omgang er verden lidt længere om at falde i lave igen, at finde sig selv efter krigen. Men den udbredelse, de har fået, viser bedre end mange ord, h v o r påtrængende behovet efter motortransportmidlet er. Nu er de heldigvis blevet mange gange bedre og mere driftsikre, end de var dengang — der er jo siden da gjort talrige erfaringer på eksplosionsmotorens område — og der er ingen som helst tvivl om, at de er kommet for at b l i v e. Og kan de end nu og da tilsyneladende ligge og spærre urimeligt meget for store lastbiler på smalle veje — det er jo meget sårbare trafikelementer — hilser vi dem alligevel hjertelig velkommen. De vinder venner for motorsagen — og mange af kørerene vil sikkert ad åre, når forholdene bliver mere normale, om de nogensinde bliver det, være at finde på rigtige motorcykler.*

*Så meget kan siges: Også hvad knallerterne angår, laves der her i Danmark kvalitetsprodukter. De danske knallerter eksporteres efter en større målestok. Hvor officielt navnet »knallert« nu er akcepteret kan man se alene af den kendsgerning, at vicepolitiinspektør E. G r o e s - P e t e r s e n s og civilingeniør J. V o l t e l e n s best-seller om disse hjælpemotor-cykler hedder »K n a l l e r t p r ø v e n«.*

*Red.*

**AFLYSNING AF LØB**

**Aarhus Motor Klub's løb den 15.-7.-51 aflyses på grund af de jydske banemesterskabers afholdelse på Hem Odde den 22.-7.**

## *Meddelelse til standard-kørere*

Det meddeles herved standard kørerne, at samtlige standard løb på Gentofte stadion i fremtiden vil blive benævnet — standard sports klasse.

*Gentofte klubbernes baneudvalg.*

# F.I.M.s INTERNATIONALE RALLEY

## Et væld af fordele for deltagerne.

Når disse linier læses er det store Monaco-løb overstået. Forhåbentlig vel overstået for de danske deltagere. Og tiden er derfor inde til at tænke på den næste store — endnu større — langtursbegivenhed for vore motorcyklister, nemlig F.I.M.s internationale rallye, et arrangement, der denne gang er overdraget Italien. Som det vil huskes kom de danske kørere sidste år — da Holland havde fået overdraget arrangementet — hjem med en smuk erindring fra deres deltagelse.

At Italien har fået lov til at stå for arrangementet vil uden tvivl tiltale mange af vore aktive langturs-kørere. For det første er det jo nu så heldigt, at man kan få rejsevaluta til dette land — for det andet får man her rigtig lejlighed til at få styret sin lyst efter de lange landeveje.

Rent turistmæssigt kan vi måske straks her indskyde, at Italien, der har mange menneskealdres smukke traditioner bag sig som et klassisk turistland, nok skal vide at sørge godt for deltagerne dernede efter deres ankomst — se blot nedenfor, hvor vi redegør for nogle af de mange fordele, som deltagerne vil nyde godt af. Endelig betyder det for deltagerne, at der her bydes dem en lejlighed til at komme under så fjernt et himmelstrøg, som de færreste vel ellers under normale forhold vil søge til. Men nu kan man sætte sig et *mål*, et skønt og fjernt og forhåbentlig meget udbytterigt mål, fyldt med mange spændende oplevelser og skønne indtryk. Og arrangørerne har — efter hvad der fremgår af de fremsendte propositioner — gjort sig de største anstrengelser for at sørge godt for gæsterne indtil de mindste enkeltheder.

Det er derfor næppe for meget sagt, at for deltagerne vil det blive en uforglemmelig oplevelse, en oplevelse for livet, at deltage i dette rallye.

### Genua er målet.

*Genua* ved den italienske riviera og den liguriske golf er rejsens mål. Den verdensberømte skipper, Kristoffer Kolumbus' navn er uløseligt knyttet til denne italienske havneby, og deltagerne i rallyet vil da også få lejlighed til at kigge nærmere på en stor udstilling, der til minde om Kolumbus er arrangeret i byen på den tid — hvad skulle vi have gjort uden Kolumbus? Havde han ikke opdaget Amerika, havde vi ingen Marshall-hjælp fået ... ak, ja — sådan er der så meget.

Den helt store og officielle tryksag vedrørende dette rallye foreligger endnu ikke, men den vil formentlig være fremme omtrent samtidig med dette nummer af MOTORBLADET. Det bliver et digert værk med 60 illustrationer i sort og flerfarvetryk og vil indeholde de endelige propositioner, festprogrammet, Genuas historie og en omtale af byens rige kunstskatte, Kristoffer Kolumbus' liv og rejser — og en skildring af den liguriske kyst.

### Dan et klubhold!

Alle motorcyklister, der er medlem af en klub under Danmarks Motor Union, og derigennem under Federation Internationale Motocycliste, kan deltage. Enten enkeltvis eller gruppevis. Starter man *gruppevis*, kan man starte som et *klubhold* og kan derigennem deltage i en særlig præmiering. Jo længere man starter borte fra Genua, des mindre behøver klubholdene at være. Danmark ligger så langt borte, at det er tilstrækkeligt med *to mand* for at danne et klubhold, men naturligvis kan et klub-

hold være ubegrænset stort, det forøger kun vinderchancerne.

*Startsted* er valgfrit. Det udmåles på Kummerly's kort »Carte Automobile d'Europa« målestok 1:2500,000. Man opgiver den gennemsnitsfart, man ønsker at holde.

*Indtegningsgebyret* er ganske ringe — kun en halv snes kroner (500 lire).

*Opløbet* finder sted på Sejrspladsen, *Plaza della Vittoria,* og kontrollen er åben på dette sted på følgende dage og tider:

11. august kl. 16—22,

12. august kl. 8—11 — og derefter om eftermiddagen til kl. 20.

Fra 12—14. august incl. er der arrangeret en række festligheder for deltagerne, således er der den 12. august arrangeret en æres-soire for deltagerne i det kommunale badeanlæg, »Lido d'Albaro«, hvor der bl. a. vil blive svømmekonkurrencer i 100 meters fri svømning blandt de mandlige og de kvindelige deltagere. Bagsædepassagerer kan nemlig medføres — helt igennem må dette rallye betragtes som et *turistløb,* der skal vise motorcyklens anvendelighed også til ferieture over længere distancer. Nationsklassificeringen foregår på grundlag af deltagerantallet i forbindelse med den tilbagelagte kilimeterdistance. På den sidste strækning i Italien vil motorcyklestafetter vejlede deltagerne og føre dem frem til kontrollerne.

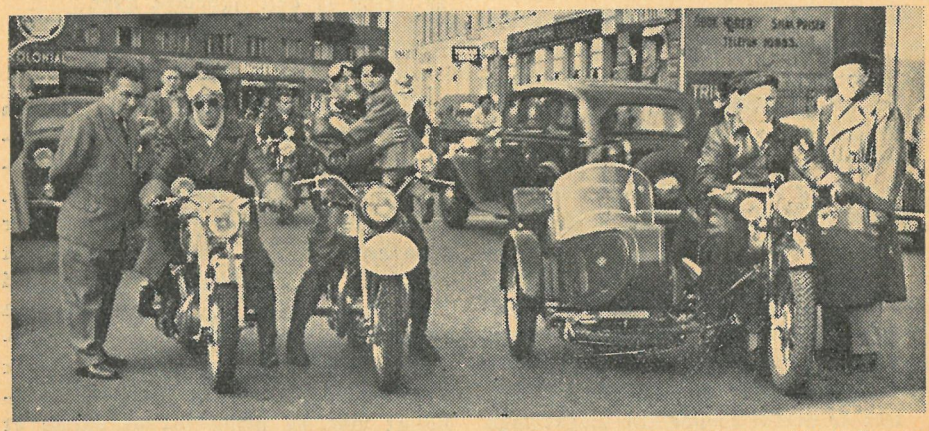
Præmieuddelingen finder sted den 14. august om formiddagen.

### Hvad man får i tilgift.

Anmeldelse til løbet giver blandt meget andet gratis adgang til Kristoffer Kolumbus-udstillingen, til at benytte fører og tolke til at bese byen og museerne, gratis adgang til den kommunale lido, en gratis lodseddel til Genua-lotteriet, det giver en gratis rallye-mappe, som indeholder postkort og mange andre rare nyttige ting. Man får desuden en bronze-medaille som souvenir, en sejltur rundt i den store verdenshavn, man får en F.I.M. rallye-vimpel, gratis teknisk og mekanisk assistance, forskellige lettelser til rivieraens mange badesteder, danse-sale med optræden, lettelser til hoteller og garager o. s. v.

Det lyder altsammen som lidt af et eventyr. Ikke sandt?

Var det ikke noget at anvende sommerferien til dette formål? Sæt Dem snarest i forbindelse med D.M.U.s kontor, hvis De vil have nærmere enkeltheder.



Forretningsfører Zenth tager afsked med Monaco-kørerne. Fra venstre Reinhold Ravn, Skjold Petersen og Hardy Hirsborg før starten fra København til Amsterdam.

*Med Svend Aage Sørensen til*

# TT-LØBENE PÅ ISLE OF MAN

*Lidt om turen, om træningen og om danskerens fine indsats.*

*Svend Aage Sørensen,* lille, sejg og ukuelig, tog endnu engang turen over til TT-løbene på Isle of Man og viste i de tre skrappe løb med deltagelse af verdens fineste og bedste kørere — overvejende fabrikskørere — en kørsel, der i høj grad tjener både ham og dansk motorsport til megen hæder og ære.

En af hans gode venner gennem mange år, bogtrykker *Hans Johansen,* lod sig overtale til at tage turen med derover (det var iøvrigt næppe svært). »*Motorbladet*« har bedt ham fortælle lidt om turen og om hele atmosfæren derovre, idet det næppe kan undgå at interessere vore læsere. Måske vil adskillige af vore læsere få blod på tanden og lægge ferieturen derover til næste år. De to motorkammerater er parat til at hjælpe med råd og dåd — og det er D.M.U.s turistafdeling iøvrigt også.

Her er, hvad Hans Johansen har at berette:

Efter at have overværet TT-løbene på Isle of Man i 1948 og 1949 var det egentlig ikke min hensigt at tage dertil igen i år, men da Sv. Aage Sørensen i begyndelsen af maj spurgte mig, om jeg havde lyst til at tage med ham, kunne jeg ikke sige andet end ja, for som englænderne siger: har man først besøgt øen een gang, vender man stadig tilbage.

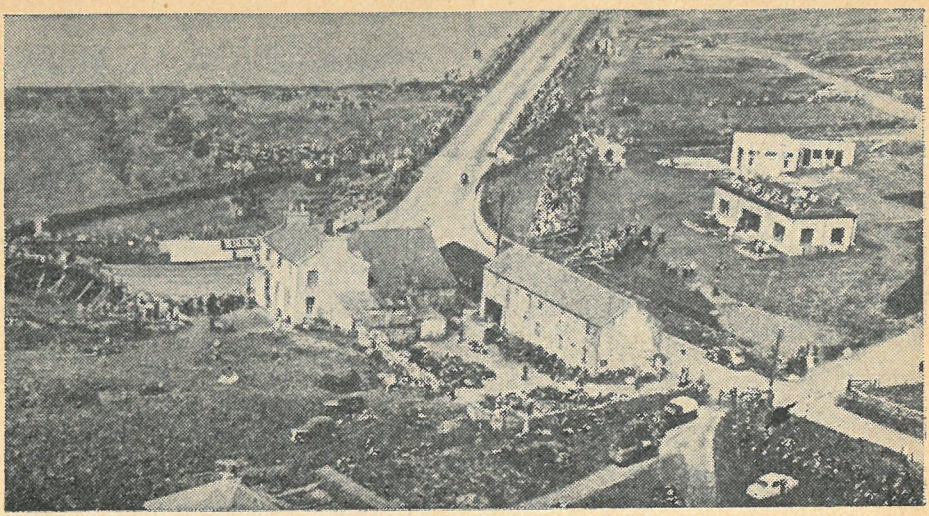
Torsdag den 24. maj startede vi i Sv. Aages standard 8, den var unægtelig læsset til randen, inde i vognen stod hans 250 Excelsior racer og på bagklappen hans 350 Norton. Desuden havde vi inde i vognen en mængde reservedele, værktøj og hans 500 Norton motor plus vor personlige bagage, der er sikkert ikke mange, der vil tro, at en så lille vogn kunne rumme så meget, men det lykkedes altså, den vakte naturligvis stor opsigt, hvor vi kom frem.

Vi kørte direkte til Esbjerg og sejlede derfra kl. 18 med »Kronprinsesse Ingrid« til Harwich, hvortil vi ankom fredag middag kl. 12,30. Til evt. interesserede kan jeg oplyse, at billetprisen til båden er enk. kr. 130, tur-retur kr. 260, på 3. klasse, solomotorcykle kr. 30, motorcykle m. sidev. kr. 50 for enk. tur.

Efter at vi glat havde passeret det strenge toldeftersyn, satte vi straks kursen mod *Liverpool,* hvortil der er 400 km ad den nærmeste rute. Vi overnattede i *Coventry* og kørte tidlig lørmorgen til *Birmingham,* hvor vi besøgte Triumph, Excelsior og Norton fabrikerne. Det var naturligvis meget interessant, og det er sikkert enhver motorinteresserets drøm at få lejlighed til et sådant besøg. Vi havde også lejlighed til at se Birmingham Speedway, og den var unægtelig betydelig større og flottere end vore hjemlige baner.

### Sv. Aage Sørensen misforstod ...

Efter vi vel havde fundet ud af byen igen, satte vi straks kursen mod Liverpool, hvortil vi ankom kl. 18. Båden sejlede først kl. 1,45 om natten, så vi havde lejlighed til at bese byen, før vi kl. 10,30 gik ombord, og efter at have nydt en kop the, gik vi straks til køjs. Overfarten varer ca. 4 timer og koster på 3. klasse 29 kr. tur-retur. Det blev en meget urolig overfart, båden vippede så voldsomt, at det var umuligt at ligge stille i køjen, vi klarede det dog meget godt, indtil billetkontrolløren kom og sagde: — Tickets please, det må Sv. Aage have misforstået — *thi foruden billetten viste han også, hvad han havde spist til aften!* Kl. 6 søndag morgen kom vi omsider i land i Douglas og kørte straks til vort hotel.



Craig-ny-Baa svinget på TT-ruten, luft-foto.

### Isle of Man.

Isle of man er ikke nogen stor ø, den er ca. 60 km lang og 20 km bred, men på dette område finder man alle mulige slags natur repræsenteret, der er bjerge, dale, skove, agerland, sandstrande og klippekyster, så man behøver ikke at tilbagelægge store afstande for at finde den natur, man foretrækker. Øen er også godt udrustet med hoteller, der kommer gennemsnitligt 800.000 turister på en sæson. Priserne er også meget billige derovre, man kan få ophold med fuld forplejning på udmærkede pensionater for 8 kr. i døgnet, desuden findes der store lejre, hvor man kan leje fuldt møblerede sommerhuse, og desuden findes mange skønt beliggende teltpladser, så der er noget for enhver smag og til enhver pris.

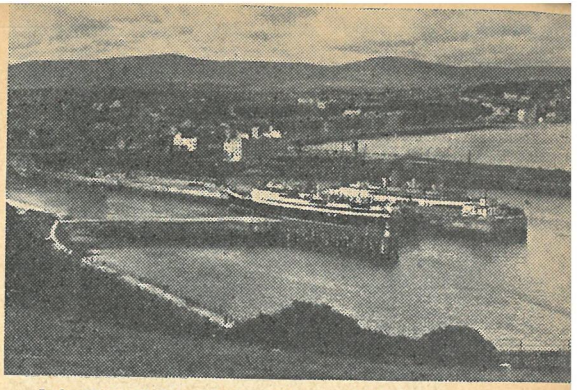
### TT-træningen.

Efter at have tømt vognen for bagage kørte vi straks til garagen for at gøre maskinerne klar til træningen, som begyndte mandag eftermiddag kl. 6,30. Der var i ugens løb 5 gange træning, deraf de 3 gange kl. 4,45 om morgenen. Det er lidt uvant at stå op kl. 3½ om morgenen, men når man først er oppe, fortryder man det ikke, og i særdeleshed ikke når vejret er så pragtfuldt..

I træningen deltager ca. 175 kørere, som alle starter i byen og kører med fri udblæsning til startstedet, det laver unægtelig lidt støj, men det tager beboerne som en selvfølge, der er aldrig nogen, der beklager sig.

### 4 kørere dræbt under træningen — 2 under løbene.

Hver træningsperiode varer 2 timer, og det er muligt at køre 4 omgange a 60 km på den afspærrede bane, det forsøger de fleste også, det gælder tilsyneladende om at få ødelagt maskinerne så meget som muligt, for at der kan være nok at bestille, indtil der næste gang er træning. Vi havde også nok at gøre med at holde maskinerne køreklare, og ugen gik uden særlige uheld for Sv. Aage bortset fra en knækket ventilfjeder på hans Norton og en revnet cylinder på Excelsior'en. Det er ikke helt ufarligt at køre derovre, under træningen blev 4 kørere dræbt og under løbene 2 dræbt foruden talrige sårede efter mere eller mindre alvorlige styrt.



Indsejling til Isle of Man. Havnen i Douglas.

### 4762 motorcykler.

Lørdag eftermiddag begyndte så den store invasion af motorinteresserede, med skibene blev ialt overført 4762 motorcykler og 429 biler, det var ny rekord. Det er vanskeligt at beskrive den trængsel, der blev på gaderne efter denne invasion, jeg har aldrig set så mange motorcykler på een gang.

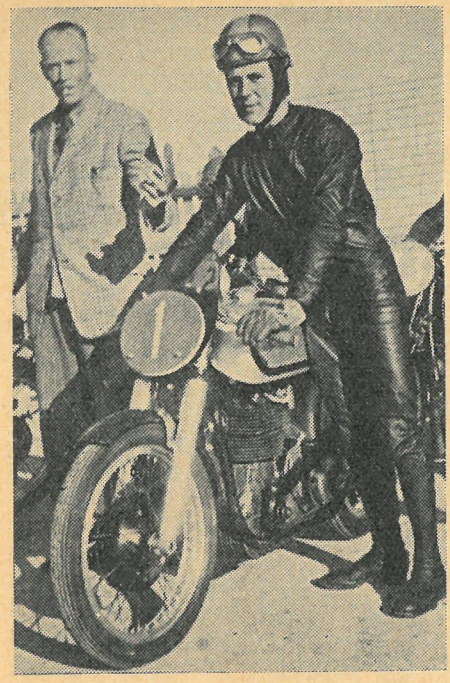
### Junior TT i ideelt vejr.

Mandag morgen, hvor junior TT-løbet for 350 cc maskiner afholdtes, var vejret pragtfuldt, solen skinnede og ikke en vind rørte sig. Kl. 8 begav vi os til depotteltet, hvor alle maskinerne opbevaredes, de var blevet afleveret lørdag eftermiddag efter at de var blevet synede og godkendte. Maskinerne blev udleveret kl. 8.30, og der var så 30 min. til at give dem det sidste eftersyn. Kl. 9 startede så alle 100 kørere for at varme maskinerne op i 20 minutter. Kl. 9.20 blev alt stille igen og deltagerne begav sig til deres startplads. Kørerne startes med 10 sek.s mellemrum, og det imponerede meget, at *ikke en eneste af de 100 deltagere havde startvanskeligheder.*

### Svend Aage Sørensen løb tør for benzin.

Løbet er på 7 omgange à 60 km ialt 420 km og blev overlegent vundet af G. E. Duke på Norton i tiden 2 t. 56 m. 17 sek. med gennemsnitshastighed på 144,7 km i timen. Sv. Aage blev nr. 53 i tiden 3 t. 27 m. 42 sek. med en fart af 122,8 km. Sv. Aage var imidlertid også ret uheldig og kunne med lethed have fået en bedre placering. Vi havde aftalt, at han skulle komme i depot efter 4 omgange og få påfyldt benzin



Geoff Duke,
Fartvidunderet, dette års dobbelte TT-vinder af de to største klasser, fotograferet, da han går ud til start. Bemærk skinddragten syet i et og ridestøvler med lynlås bagtil.

og olie, men på den 4. omgang kørte han tildels tør for benzin 10 km fra depotet, så han måtte stoppe flere gange; denne omgang tog 6 min. længere end nogen af de andre, og det betyder naturligvis meget på slutresultatet.

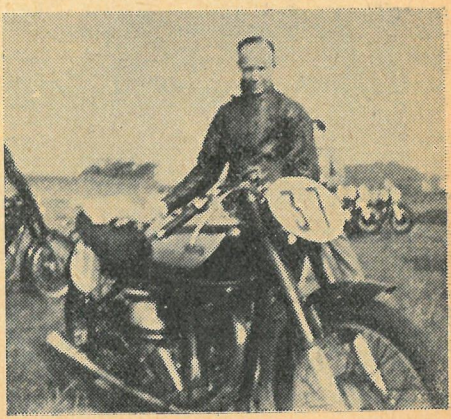
Det er nu heller ikke nemt for en privat kører at gøre sig gældende i dette selskab. Der deltog 3 hold af fabrikskørere: Norton (Duke - Locket - Brett), AJS (Doran - Featherstone - Armstrong), Velocette (Foster - Lomas - Sandfort, de har alle maskiner, der er betydeligt hurtigere, desuden deltager talrige kørere på maskiner, der er anmeldt og ejes af interesserede forhandlere i England, og som er tunet af eksperter med erfaringer fra talrige løb, så det er uhyre svært for en privat kører at være med i et sådant selskab. Vinderen af løbet, Geoff Duke, er 28 år gammel og er ansat på Norton Motors i Birmingham. Han begyndte først at køre TT-løb i 1949 og har siden gået fra sejr til sejr og betragtes af alle som uovervindelig, hvis blot hans Norton kan holde. Jeg havde selv lejlighed til at tale med ham flere gange, og han synes ganske uberørt af sin store succes og berømmelse.

### Danskerens fine kørsel og placering på en førkrigs-maskine.

Onsdag kørtes letvægtløbet for maskiner indtil 250 ccm og her gik det betydeligt bedre; der var 28 deltagere og Sv. Aage placerede sig som nr. 7, med en gennemsnitsfart af 114 km for de 4 omgange. Når man tager i betragtning, at Sv. Aages Excelsior er en 1938-model, og de fleste deltagere kørte på de sidste nye modeller med teleskopgaffel og fjedrende bagstel, så synes jeg dette er et meget fint resultat, for hvilket alle udtrykte deres store anerkendelse.

Fredag kørtes Senior TT for 500 cc maskiner, der var 80 deltagere, og det vandtes — som ventet — uhyre overlegent af Duke på Norton. Sv. Aage placerede sig her som nr. 20 med en hastighed af 130 km for de 7 omgange.

Aftenen efter hvert løb afholdtes



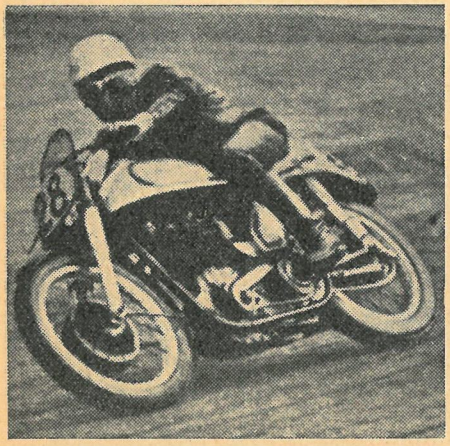
Sv. Aa. Sørensen parat til start i 350 ccm-klassen.

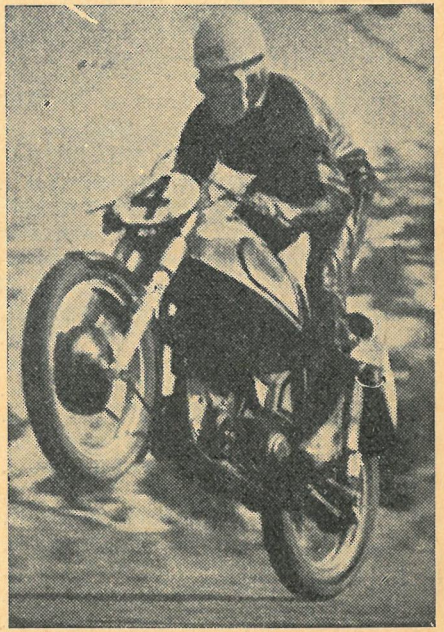
præmieuddelingen i parken til det kendte forlystelsessted »Villa Marina«. Der var ca. 5000 tilskuere, som hver måtte betale 2 kr. i entré. Det kan man da i sandhed kalde interesse for motorsporten.

Sv. Aage vandt i hvert af de 3 løb, han deltog i en bronce replica, det er en mindre afstøbning af løbenes 1. præmie, og den gives til de kørere, der fuldfører løbet inden for 6/5 af vindertiden. Det er det mest eftertragtede trofæ en kører kan erobre, og når jeg her nævner, at Sv. Aage Sørensen til dato har vundet 16 af disse, kan man vist være enige om, at han har repræsenteret Danmark og dansk motorsport på en smuk og værdig måde.

— — —

Fredag nat startede vi hjemturen og var så hjemme igen søndag aften efter en uforglemmelig tur, som jeg vil ønske mange flere kan få lejlighed til at opleve til næste år. Skulle nogen ønske at få nærmere oplysninger til tilrettelæggelsen af turen, kan de blot henvende sig til Sv. Aage Sørensen eller til mig. *Hans Johansen.*





Englands sukcesombruste væddeløbskører Geoff Duke i to karakteristiske situationer. Her er han fotograferet i 160 km's fart.

# Resultatlisterne

**Senior international T.T.:**

| | t. | m. | sek. | miles pr. time |
|---|---|---|---|---|
| 1. G. E. Duke, Norton | 2 | 48 | 56.8 | 93.83 |
| 2. W. Doran, A.J.S. | 2 | 53 | 19.2 | 91.44 |
| 3. W.A. C. McCandless, Norton | 2 | 55 | 27 | 90.33 |
| 4. T. McEwan, Norton | 3 | 2 | 26.6 | 86.86 |
| 5. M. Barrington, Norton | 3 | 4 | 3.4 | 86.11 |
| 6. A. L. Parry, Norton | 3 | 4 | 30.2 | 85.90 |
| 7. E. E. Briggs, Norton (Sølvreplica). | 3 | 5 | 4.6 | 85.63 |
| 8. A. E. Moule, Norton | 3 | 7 | 20 | 84.60 |
| 9. L. V. Perry, Norton | 3 | 7 | 26 | 84.55 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 10. | L. A. Dear, Norton | 3 | 8 22.4 | 84.13 |
| 11. | G. Newman, Norton | 3 | 8 41,2 | 83.99 |
| 12. | E. R. Evans, Norton | 3 | 10 5 | 83.37 |
| 13. | D. G. Lashmar, Norton | 3 | 10 28 | 83.21 |
| 14. | T. L. Wood, Norton | 3 | 14 14.8 | 81.59 |
| 15. | R. F. Walker, 358 Velocette | 3 | 14 25.2 | 81.52 |
| 16. | »Sid Franklen«, 358 A.J.S. | 3 | 14 37.8 | 81.42 |
| 17. | S. Anderton, Norton | 3 | 15 17.2 | 81.15 |
| 18. | C. Gray, 358 A.J.S. | 3 | 15 23.2 | 81.11 |
| 19. | G. L. Paterson, 358 A.J.S. | 3 | 16 2.4 | 80.84 |
| 20. | S. A. Sørensen, Norton | 3 | 16 21 | 80.71 |
| 21. | R. H. Pike, B.S.A. | 3 | 16 30.4 | 80.65 |
| 22. | R. J. A. Petty, Norton | 3 | 17 7 | 80.40 |
| 23. | A. W. Jones, Norton | 3 | 17 7.2 | 80.40 |
| 24. | A. A. Fenn, Norton | 3 | 17 37.2 | 80.20 |
| 25. | J. F. Kentish, 358 A.J.S. | 3 | 20 16.2 | 79.13 |
| 26. | H. B. Ranson, 358 A.J.S. | 3 | 20 31.2 | 79.04 |
| 27. | L. Starr, 358 A.J.S. | 3 | 20 44.4 | 78.95 |
| 28. | W. R. Amm, Norton (Broncereplica). | 3 | 22 5 | 78.42 |

**Junior T.T.:**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | G. E. Duke, Norton | 2 | 56 17.6 | 89.90 |
| 2. | R. St. J. Lockett, Norton | 2 | 59 35 | 88.25 |
| 3. | J. Brett, Norton | 3 | 0 22.4 | 87.87 |
| 4. | M. Featherstone, A.J.S. | 3 | 3 35.8 | 86.32 |
| 5. | W. A. Lomas, Velocette | 3 | 4 5.6 | 86.08 |
| 6. | A. R. Foster, Velocette | 3 | 4 51.6 | 85.73 |
| 7. | W. A. C. McCandless, Norton | 3 | 5 31 | 85.43 |
| 8. | R. W. Coleman, A.J.S. | 3 | 5 53.4 | 85.26 |
| 9. | W. R. Amm, Norton | 3 | 6 1.8 | 85.19 |
| 10. | R. L. Graham, Velocette | 3 | 6 21 | 85.05 |
| 11. | T. McEwan, Norton | 3 | 7 28.6 | 84.53 |
| 12. | S. Lawton, A.J.S. | 3 | 8 37.2 | 84.02 |
| 13. | W. A. McAlpine, A.J.S. | 3 | 9 7.4 | 83.80 |
| 14. | G. Brown, A.J.S. | 3 | 9 22.4 | 83.69 |
| 15. | C. W. Petch, A.J.S. | 3 | 9 35.6 | 83.59 |
| 16. | G. L. Paterson, A.J.S. | 3 | 12 6.6 | 82.50 |
| 17. | M Barrington, Norton | 3 | 12 9.4 | 82.48 |
| 18. | K. H. Mudford, A.J.S. | 3 | 12 37.4 | 82.28 |
| 19. | S. T. Barnett, A.J.S. | 3 | 12 55 | 82.15 |
| 20. | F. C. Hawken, A.J.S. (Sølvreplica). | 3 | 13 37 | 81.85 |
| 53. | S. A. Sørensen, Norton (Broncereplica). | 3 | 27 42 | 76.30 |

**Letvægts T.T.-løbet:**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | T. L. Wood, Guzzi | 1 | 51 15.8 | 81.39 |
| 2. | D. Ambrosini, Benelli | 1 | 51 24.2 | 81.29 |
| 3. | E. Lorenzetti, Guzzi | 1 | 55 0 | 78.75 |
| 4. | W. G. Hutt, Guzzi | 1 | 57 48.8 | 76.88 |
| 5. | A. F. Wheeler, Velocette (Sølvreplica). | 2 | 0 39 | 75.11 |
| 6. | F. Purslow, Norton | 2 | 2 28.4 | 73.95 |
| 7. | S. A. Sørensen, Excelsior | 2 | 7 44.8 | 70.89 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8. | E. F. Cope, A.J.S. | 2 | 9 22 | 70.00 |
| 9. | A. W. Jones, Excelsior | 2 | 12 40.8 | 68.25 |
| 10. | H. Hartley, Rudge (Broncereplica). | 2 | 13 20 | 67.92 |

**Ultra letvægts T.T.-klassen:**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1. | W. A. C. McCandless, Mondial | 1 | 0 30 | 74.85 |
| 2. | C. Ubbiali, Mondial | 1 | 0 52.4 | 74.38 |
| 3. | G. Leoni, Mondial | 1 | 3 19.8 | 71.52 |
| 4. | N. Pagani, Mondial (Sølvreplica). | 1 | 4 36.6 | 70.08 |
| 5. | J. S. Bulto, Montesa (Broncereplica). | 1 | 11 21 | 63.46 |
| 6. | J. M. Llobet, Montesa | 1 | 14 1.4 | 61.18 |
| 7. | E. V. C. Hardy, Dot | 1 | 18 16.2 | 57.86 |
| 8. | H. A. Grindley, D.M.W. | 1 | 19 34.6 | 56.90 |
| 9. | L. D. Caldecutt, B.S.A. | 1 | 20 19 | 56.38 |
| 10. | R C. Holton, Pankhurst Special | 1 | 20 24.6 | 56.36 |

## Spænding omkring Hedemora-løbet

Der hersker megen spænding omkring Hedemora-løbet, der køres 14.—15. juli med italiensk, engelsk, sweizisk, belgisk — og evt. tysk N.S.U.-deltagelse — foruden skandinavisk.

*Svend Aage Sørensen* starter som bekendt i begge klasser på sin Norton. Han regner med, at rekorden vil få yderligere en tand nedad.


GIV VOGNEN EN REDEX-KUR
og De får en bedre vogn

HER ER BEVISET:

Kuren består bl. a. i, at man hælder REDEX i indsugningen, medens motoren går langsomt på tomgang. Når REDEX har arbejdet sig godt ind omkring stempler, ventiler etc., speeder man op, hvorved alle urenheder blæses ud gennem udblæsningsrøret. Kompression og trækkraft øges, benzinforbruget falder etc. REDEX-kuren omfatter også bevisførelse for de opnåede forbedringer. Nedenfor ses resultaterne fra en REDEX-kur på en CHEVROLET 85/1939, kørt 96.000 km.

**KOMPRESSION:**

| Cyl. nr. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Før REDEX | 65 | 63 | 72 | 55 | 67 | 70 |
| Efter REDEX | 92 | 90 | 92 | 95 | 90 | 93 |

lbs. pr. kv.

**BENZINFORBRUG:**

Før REDEX .... 6,2 k/l ved 50 k/t
Efter REDEX ... 7,9 k/l ved 50 k/t

**TRÆKKRAFT:**

Før REDEX ... 150 kg ved 40 k/t
Efter REDEX ... 185 kg ved 40 k/t
(målt på rullefelt)

*Enerepræsentation for Danmark:*

F. BÜLOW & CO.
*Kongelig Hofleverandør*
POLITITORVET, Kbh. V. Central 1722

**Fås hos autoforhandlere og mekanikere landet over**

# Fra D. M. U.s Turistafdeling

## Huskeseddel for udenlandsrejser:

**Personligt pas, Dansk førerbevis** og **Indregistreringsattest**
skal altid medbringes. *Udover Skandinavien* skal De endvidere bruge

**Internationalt førerbevis** og **Internationalt kørecertificat;**
alle disse papirer ordnes hos *politiet*, der hvor De bor.
De bør endvidere sørge for, at Deres

**Forsikring**
er udvidet til at gælde i de lande, De ønsker at besøge. Dette ordner Deres *forsikringsselskab*. De her i landet gældende forsikringer er almindeligvis gyldige i hele Skandinavien. Til Tyskland, Østrig og Spanien skal De ved indrejsen være i besiddelse af

**Visum.**
(Til Tyskland koster: gennemrejse kr. 3,50, besøg kr. 14,00, flere gennemrejser og besøg kr. 26,50. Østrigsk visum koster kr. 5,00 og spansk visum kr. 19,50). Ansøgningsformularer fås hos D.M.U.. For tysk visum indsendes to udfyldte ansøgninger for hver person, for østrigsk og spansk visum en ansøgning for hver sammen med *passene* til *D.M.U.*, der da ordner det videre fornødne.
*D.M.U.* sørger endvidere for

**Carnet de passages**
(tolddokument, kr. 21,00), hvis De skal til det *sydlige udland*, og for

**Rejsegodsforsikring, Skibs- bus- og jernbanebilletter** og **Hotelplads.**
Rejsegodsforsikringen er et nyt led i unionens rejseservice. Det er nødvendigt, at De forsikrer Deres og Deres ledsageres bagage, påklædning o. s. v. under rejser og ophold uden for Deres bopæl mod bortkomst og beskadigelse. Præmien for 1.000 kr.s forsikring i 15 dage over hele Europa er kun kr. 12,00.

Sæt Dem i forbindelse med D.M.U. i god tid, inden De skal rejse. I den travleste sæson medgår der *12—14 dage* til hvert visum og samme tid til carnet.

## Benzinpriser i udlandet

*Pr. 1. maj 1951.*

| | Oktantal | Danske kroner pr. liter |
|---|---|---|
| Belgien | 75 | 0,75—0,77 |
| | 80 | 0,80—0,82 |
| England | 70/72 | 0,76—0,77 |
| Finland | 70/72 | 0,97—1,19 |
| Frankrig | 70/72 | 1,06—1,13 |
| | 80 | 1,11—1,17 |
| Holland | 70/72 | 0,66—0,67 |
| Italien | 70/72 | 1,42 |
| | 80 | 1,53 |
| | 70/72 | 1,00*) |
| | 80 | 1,11*) |
| Norge | 70/72 | 0,89 |
| | 80 | 0,91 |
| Portugal | 70/72 | 1,11 |
| Schweiz | 76/78 | 1,03 |
| Spanien | 65/66 | 1,27 |
| | 70/72 | 1,38 |
| Sverige | 74/76 | 0,76—0,82 |
| (Bentyl)**) | 80/82 | 0,76—0,82 |
| Tyskland | ca. 67 | 1,00—1,09 |
| Østrig | 60—70 | 0,58 |

*) Turister, som skal til Italien, kan inden afrejsen fra hjemlandet eller ved den italienske grænse købe specielle kuponer til indkøb af benzin til den lave pris. Kuponerne, som modtages som betaling på alle større olieselskabers service stationer, kan betales i egen eller italiensk valuta. Det højeste daglige forbrug af den billige benzin er 30 liter pr. dag.

**) Automobiler, der ikke før har kørt på benzin med bentyl, bør ikke benytte denne kvalitet, da bentylen kan opløse afsætninger, hvilket vil give vanskeligheder ved benzintilførslen.

**Fra turistafdelingen:**

# Ved rejser i ind- eller udland

*Turistafdelingen* — som De finder til Deres disposition i Danmarks Motor Unions lokaler, Fortunstræde 4, København K. — gør opmærksom på, at de medlemmer, der agter sig til udlandet, i egen interesse bør søge kontakt med kontoret for at få konstateret, om der finder store og interessante begivenheder sted i de lande, som De passerer på Deres rejse. Alle de vesteuropæiske lande er jo efterhånden 100 % indstillet på turistbesøg og i sæsonens løb finder der talrige arrangementer sted i hvert eneste land, som især foranstaltes med henblik på turisterne — og som under alle omstændigheder giver den besøgende noget ekstra, noget karakteristisk, at tage med hjem. Har man ikke, inden man tager hjemmefra, undersøgt, om der på ens rute — eller måske med kun en lille afstikker — finder sådanne begivenheder sted, kan man måske intetanende passere byer og steder, hvor man ellers, uden at slå sine rejseplaner i stykker, kunne være kommet til at overvære sådanne interessante begivenheder. Det behøver ikke udelukkende at være større motorløb — det kan være alt muligt andet, som kan have mere eller mindre special-interesse.

Turistafdelingen ligger med digre begivenheds-fortegnelser fra de fleste lande, som Tyskland, Østrig, Frankrig, England, Italien o. s. v.

Søg bistand på dette område i turistafdelingen og få endnu mere ud af Deres ferietur. Man vil her hellere end gerne være medlemmerne behjælpelige, så De får mest muligt ud af ferien.

Og lige et lille råd til de medlemmer, der foretrækker at køre her i landet: Søger De hjælp eller assistance indenlands, gå da først og fremmest til de firmaer, der annoncerer her i bladet. De er *navnlig* indstillet på at yde vore medlemmer den bedst tænkelige service indenfor deres forskellige områder. Se således under »Motor-markedet«.



## En smutvej fra Sjælland til Sydeuropa

Der er nu atter færgerute fra Korsør til Kiel, og der bliver daglig sejlads i hver retning. Taksterne er rimelige. Det er moderne og sejldygtige både. Her er nogle af taksterne:

| | |
|---|---|
| Voksne, dobbelttur ..... | 46,00 kr. |
| Børn, dobbelttur ..... | 23,00 kr. |
| Børn under 4 år ..... | gratis |
| Biler indtil 800 kg ..... | 33,00 kr. |
| Biler indtil 1200 kg ..... | 38,00 kr. |
| Biler indtil 1600 kg ..... | 43,00 kr. |
| Biler indtil 2000 kg ..... | 49,00 kr. |
| Motorcykler u. sidev. ..... | 10,00 kr. |
| Motorcykler m. sidev. ..... | 15,00 kr. |

## Må *jeg* få ordet!

### Var udstillingsgæsterne ikke velkomne i København?

Kunne MOTOR OG SPORT ikke give plads for efterfølgende lille hjertesuk:

Sammen med min kone ankom jeg lørdagen før motorcykle-udstillingen i Forum lukkede, til København. Da min motorcykle var blandt de på udstillingen udstillede maskiner, var vi klædt på til at køre hjem til Middelfart med cyklen — altså iført lædertøj, men pænt og rent og tildels skræddersyet; for en fuldstændigheds skyld bemærker jeg, at også mine ridestøvler var håndsyet — og selv var vi naturligvis rene og propre.

Alligevel blev vi på adskillige af Københavns mindre restaurationer *afvist*, navnlig i det vestlige latiner-kvarter. Vi søgte i virkeligheden til nogle af de mere »ydmyge« steder, altså jævne beværtninger ... men vi blev afvist! Man lod os forstå, at vi ikke var tilstrækkeligt selskabsklædte og nette i tøjet til at blive lukket ind, skønt vor påklædning formentlig nok har været dobbelt så kostbar, som de øvrige gæsters almindelige påklædning.

Jeg synes, det er en noget ugæstfri behandling af gæster fra provinsen, som ikke godt kunne medføre andet tøj end det, de står og går i. Og vi var vel at mærke *ikke de eneste*, der var udsat for denne behandling. Jeg har også talt med et par andre motorfolk, som havde fået den samme behandling, og de var ligeså forarget over en sådan afvisning af motorcyklende provinsboer som jeg.

Jeg finder, det er en noget udemokratisk behandling af folk, der ellers gerne vil søge uhyre demokratiske beværtninger. Men snobberiet i København er måske på vej til også at brede sig nedad?

Jeg synes ikke, København kan være en sådan afvisende holdning bekendt over for sine gæster fra provinsen. Når alt kommer til alt, er det dog måske *os*, hovedstaden skal leve af.

Med venlig hilsen

*murermester H., Middelfart.*

### Angående d'herrer kontroller!

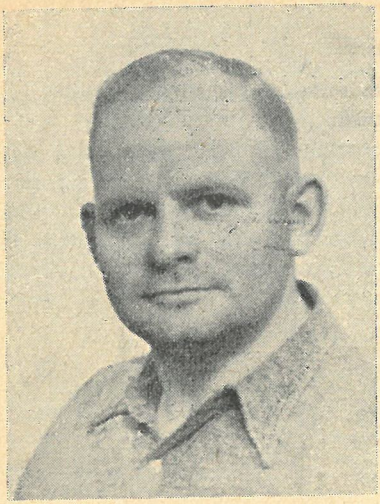
Når jeg her i motorbladet henvender mig til de medlemmer fra forskellige klubber, som velvilligst stiller sig til rådighed ved kortlæsningsøvelser og tager en »tjans«, som ikke altid er lige morsom, så er det faktisk for at rejse en kritik. Jeg har ved flere øvelser i forskellige klubber gennem en årrække selv været ude for og ligeledes hørt andre tale om, at kontrollerne gemte sig på deres poster, det være sig bag et træ, eller hvis de stod på en vej, hvor der var en grøft, så gemte de sig i den.

Det er ikke for at være klog, men for at ventilere spørgsmålet: »Skal kontrollen ikke være synlig fra det punkt, der er afmærket på kortet?« Det kan umuligt være meningen, at når man er nået til det afmærkede punkt på kortet, så skal man hen og kigge i grøften og bag træer o. lign.

Før en øvelse får kørerne instruktion. Det samme gælder ikke altid kontrollerne, og det er en fejl, idet hele arrangementet står og falder med kontrollerne. Derfor bør det nøje indprentes, at kontrollen bliver stående på stedet, hvor han bliver sat ud.

*Spitfire.*

# DØDSFALD



En af FYENS MOTOR SPORTs store er ikke mere. — Vi har haft den store sorg, at vort trofaste medlem gennem 26 år, Knud E. Mogensen efter en lang og streng sygdom, afgik ved døden, og Fyens Motor Sport vil gerne gennem disse Linier bringe vor sportskammerat og ven en sidste tak for alt, hvad han har betydet for sin gamle klub.

Som tak for sin indsats for F.M.S. gennem årene, modtog han på klubbens 25 års jubilæumsdag vort hæderstegn, en æresbevisning, som kun ganske få er blevet tildelt, og som glædede ham meget.

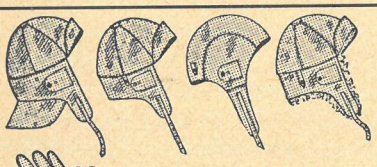
Gennem alle de mange år har Mogensen haft sit Licens gennem F.M.S, som han følte sig stærkt knyttet til, og i hvis bestyrelse han i en årrække var sekretær. — Sit første motorløb kørte han i Svendborg Motorklub i 1925 og hjemførte en førstepræmie, og fra den dag stod hans lyst til motorsport i lys lue. — Der har altid stået gny om Knuds navn, og der var altid krig på kniven, når han var med, og han har faktisk deltaget i alle arter af motorsport, og hvor han deltog, var man på forhånd sikker på, at interessen var fangen fra start til mål.

Det vil ikke her være muligt at nævne alle de sejre, han har hjemført, men vi anfører enkelte af dem, der glædede Knud mest: I 1930 deltog han på det danske landshold mod Sverige i New Departureløbet, hvor han som pointfri medvirkede til den danske sejr. — Han var vinder af F.M.S.s mesterskabsløb i årene 1929-30-31-32 såvel i solo som med sidevogn. — Fyensmester i 1935-36-37-38, danmarksmester i trial i 1936-37-38. — Ligeledes var han vinder af F.M.S.s mesterskabsløb i 1946 og 47. — I 1937 satte Mogensen og Herman Larsen en endnu ikke slået rekord Paris/Krusaa i tiden 14 timer og 21 minutter.

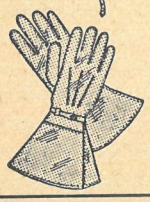
Vi ved, at Knud E. Mogensen af klubkammerater og venner over hele landet vil blive husket og savnet.

Æret være hans minde.

*Fyens Motor Sport.*

Stort udvalg i motorhandsker, luffer, huer, hjelme, briller, køretæpper o. s. v. Originale engelske TT-hjælme.



**Ridebenklæder,** berømt for snit og pasform, med lynlåse ..... fra kr. 46.55
**Læderveste** med stof og varmt pelsfoer ..... fra kr. 148.00
**Oilskindsfrakker,** sorte, flere modeller, enkelte og med foer ..... fra kr. 37.55
**Gummifrakker,** sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

*Varerne sendes overalt pr. opkrævning.*

**MOTOR DRESS**
Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2536

# JORDEN RUNDT PÅ 21 DAGE – I BIL

## *I en lille Austin A 40*

England lever og ånder i denne tid for sit »Festival« og håber, mange udenlandske gæster vil komme til landet for at se, hvad England formår.

Der er dog adskillige millioner, som ingen chancer har for at komme til landet. For også at gøre et indtryk på *disse* mange mennesker, har Englands største automobilfabrik, AUSTIN, besluttet at gennemføre en præstation, som vil blive bemærket og som har til formål at vise Austin-produkternes fortræffelighed: Man ville sende den sidste nye model jorden rundt.

Strækningen over havene klaredes ved hjælp af en medbragt »færge«, nemlig en af K.L.M.s fragt-flyvemaskiner.

Lederen af det hold, der kørte bilen, *Alan Hess*, var før krigen en sukcesrig væddeløbskører på Brookland-banen og i Donington og har vundet mange rallies, bakke-, hastigheds- og pålidelighedsløb ... og han er indehaver af 165 rekorder — flere end nogen anden motorkører i verden.

### Verdensomkørslens rute.

Den rute, som Austin-bilen fulgte, var:

| På land: | I luften: |
|---|---|
| Heath Row — Manston | Manston — Le Bourget |
| Le Bourget — Brindisi (via Milano) | Brindisi — Beirut |
| Beirut — Basra (via Baghdad) | Basra — Bombay |
| Bombay — Calcutta (via Allahabad) | Calcutta — Los Angeles (via Bangkok, Guam, Wake Island, Honolulo). |
| Los Angeles — Monteral (via Indianapolis, New York, Toronto) | Montreal — Prestwick (via Gander) |
| Prestwick — Heath Row (via Birmingham) | |

Undervejs har vognen krydset Syriens og Arizonas ørkner i den hede juniblæst, og har kæmpet med monsunstormene på sin vej tværs gennem Indien.

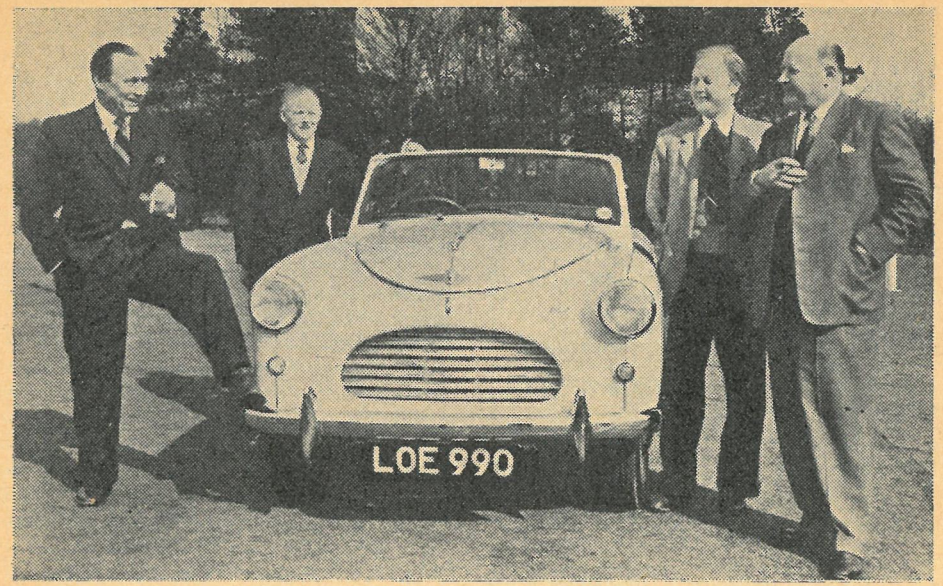
I Calcutta måtte den efterlade alt værktøj, reservedele og lignende tunge dele for at lette flyvemaskinens last på den lange lift over Stillehavet. I Los Angeles ventede et nyt sæt værktøj og reservedele, så vognen igen kunne blive udstyret, før den startede på sin 3800 miles lange tur tværs gennem Amerika til Montreal.

Der var to førere i vognen ad gangen, mens de to andre hvilede; men da Hess og Jeavons er de eneste med amerikansk førercertifikat (U.S.A. anerkender ikke internationalt førerbevis), måtte disse to foretage denne del af turen uden afløsning.

### Vognen.

Den vogn, som blev udvalgt til denne hasarderede og krævende tur, er Austins A 40 Sport, som var en af sensationerne ved sidste års biludstilling i Earls Court, hvor den vistes for første gang.

Det er den første åbne vogn på det berømte A 40 chassis; den vogn, som — i den almindelige lukkede model — tilbagelagde 10.000 miles på 10.000 minut-




Austin-holdet fotograferet ved starten.

ter på Montlhery væddeløbsbanen i august sidste år, og der slog 5 internationale klasse F, 5 franske national og 5 Montlhery lokale rekorder. Desuden er A 40 indehaver af 12 U.S.A. national og 36 U.S.A. rekorder for standardvogne.

Vognen er — i den nye udgave — forsynet med to karburatorer og helhydrauliske bremser.

### Kørerne.

De fire kørere, der blev udvalgt til denne spændende tur, er alle erfarne og øvede mænd.

Foruden Alan Hess, ansat ved Austins Public Relation, deltog *Ralph Sleigh*, en af de to kørere, der i 1949 udførte — ved rattet af en Austin A 70 Saloon — turen fra England til Cape og fra Algier til Cape i rekordtid.

*Ronald Jeavons* var med Hess i U.S.A. sidste år, da A 40 Saloon'en gjorde sine sukcesrige angreb på bestående rekorder på Suffolk County flyveplads, Long Island, N.Y., og han var også en af deltagerne i rekordløbet 10.000 miles i 10.000 minutter i Monthlhery.

*George Coates* fulgte Hess til Indianapolis i 1949, da en Austin A 90 erobrede 108 rekorder i løbet af en uge, idet den kørte med en gennemsnitshastighed af 70,54 miles i timen i syv dage og nætter.

Lørdag den 23. juni var den lille Austin A 40 tilbage ved udgangspunktet. Turen var tilbagelagt en uge hurtigere end planlagt.

Esso

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

# Løbskalenderen

JULI

1. Kjellerup og Omegns Motorklub Baneløb mc
   Fyens Motor Sport Baneløb mc
   Bornholms Motor Sport Baneløb mc
5. Gladsaxe Baneløb mc
7. Fyens Motor Sport Baneløb mc
8. Jyllands Motor Sportsunion Sommerstævne
15. Næstved Motorklub Baneløb mc
    Skagen Motor Klub Baneløb mc
22. Gentofte Baneløb mc
    Jydske banemesterskaber Baneløb mc
    Bornholms Motor Sport Baneløb mc
29. Viborg Motor Klub Baneløb mc
    Fredericia Motorklub af 1945 Baneløb mc

AUGUST

5. Charlottenlund. Nordiske mesterskaber. 1000 m. Baneløb mc
   Esbjerg Motor Sport Baneløb mc
   Jydsk Automobil Sport og Hobro Motor Sport (Jydsk Motorbane) Baneløb a+mc
12. Han Herreds Motor Klub Baneløb mc
    Næstved Motorklub. Nordiske mesterskaber. 400 m. Baneløb mc
    Bogense Motorklub Baneløb mc
    Sports Motor Klubben Århus Baneløb mc
19. Gladsaxe Baneløb mc
    Silkeborg Motor Sport Baneløb mc
    Aalborg Motor Klub (N.M.S.) Baneløb mc
    Haderslev Motor Sport Baneløb mc
    Automobil Sports Klubben, København Baneløb a
26. Holbæk & Omegns Motorklub Baneløb mc
    Hem Odde Baneløb mc
    Hjørring Motor Sport Baneløb mc
    Sports Motorkluben Odin Baneløb mc

AUTOMEKANIKER-HJÆLP
Kvik dreng, 14½ år, hvis eneste ønske er at få en god læreplads som mekaniker, helst på et værksted for både biler og motorcykler på Sjælland. Skriv venligst til *Brøndberg*, Femkløvervej 3, 3. tv., København S.

## Anmeldelser til »Grosser Bergpreis«

Den 5. august køres det internationale tyske bjergløb »Grosser Bergpreis Freiburg—Schauinsland« syd for Freiburg. Banen er en 12 km lang liniebane med en jævn stigning på ialt 800 m og adskillige hårnålesving. Løbet er udskrevet for såvel solomotorcykler, motorcykler med sidevogn som for automobiler.

Solocyklerne kører i fire klasser: 75-125 cc, 125-250 cc, 250-350 cc og 350-500 cc. Sidevogsmaskinerne kører i klasserne 500 og 750 cc. I alle motorcykleklasserne køres på almindelig benzin ca. 80 oktan.

Præmierne udgør fra 75 til 500 DM; såfremt en kører slår den hidtidige ADAC-bjergrekord på 7 min. 53,2 sek. =91,60 km/t, vil han dog få tildelt en præmie på 3000 DM.

Anmeldelsesfristen udløber den 12. juli. Nærmere oplysninger kan fås ved henvendelse til D.M.U.

# ☆ UNIONEN ☆

**D.M.U.s bestyrelse har vedtaget, at der til deltagelse i løb for maskiner under 50 ccm kan udstedes licens, som kun er gyldige til disse maskiner og iøvrigt udstedes efter samme retningslinier og til samme priser som de øvrige licens (se også »Motor og Sport« februar 1951, side 48).**

## J. M. S.-sommerstævne

JMS-sommerstævnet ved Velling Koller 7.—8. juli. Orienteringsøvelsen startes i år ved selve hotellet, og kontrollen er åben fra 14—16.

Efter øvelsen mødes vi til det kolde bord — danser og sludrer til den lyse morgen. Søndag morgen indledes rævejagten — og de øvrige fornøjelige konkurrencer. Udførligt program med anmeldelsesblanket er udsendt til alle jydske klubber. Mød så alle.

*Laurits Olsen — Poul Sørensen.*

★

I august måned 1950 indgav Danmarks Motor Union ansøgning om, at der af den del af A/S Dansk Tipstjenestes overskud, der var til rådighed til idrætsformål, ydedes D.M.U. et tilskud til rejser og ophold for danske motorsportsfolk ved deltagelse i internationale sportskonkurrencer i udlandet.

Den 22. juni 1951 modtog unionen fra

indenrigsministeriet meddelelse om, at det ansøgte ikke har kunnet imødekommes.

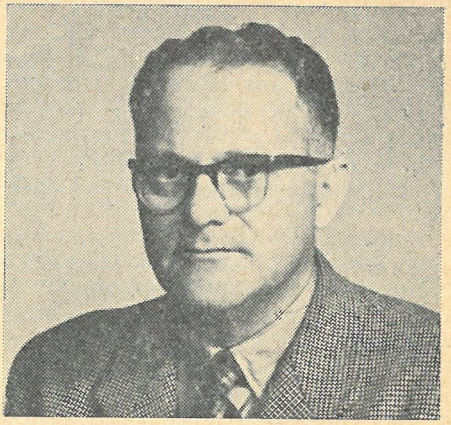
### *Midnatssol-rallyet*

K.A.K., der sidste år søgte melodien til sit »midnats-rallye«, fandt den i år.

Tyskeren *Max Nathan,* der har deltaget i ca. 40 rallies, indrømmer, at han aldrig har deltaget i et lignende, hverken hvad skønhed eller sværhedsgrad angår. Danskeden *Lauritzen* fandt løbet morsommere end Monte Carlo.

Etapen Trösvattnet—Stadre, 17 km, der skulle køres på 13 minutter, var uhyre vanskelig og kostede deltagerne mange points. Her gik det navnlig ud over *Preben Andersen,* Hotchkiss. Bedste danske præstation var vel *Rottbøl Ørum,* Citroën, der blev nr. 2 med 17 points efter den erfarne *Raymond Sjöqvist,* Citroën, der fik 8 points. O. Heick endte ude i geografien. Imod solen bag en bakketop glemte han venstrekørslen, da han mødte en modgående bil. For at redde situationen, måtte han gå ud til højre.

### Nye mænd indenfor motorsportens ledelse



Formanden for Fyens Motor Union, kontorchef Einer Jensen, Odense.

## SPORTEN:

# Sæsonens hidtil mest spændende baneløb blev kørt på Holbæk stadion

Den unge *Holbæk og Omegns Motorklub* er med energi og saglighed gået til sagen i bestræbelserne for at skabe nogle virkelig sportsligt spændende motorløb. De mest spændende baneløb, der hidtil har været set på Sjælland i år, har de tilskuere oplevet, der har søgt til denne velanlagte og smukt beliggende bane. Arrangørerne har intet sparet for at skaffe sig de bedst tænkelige ryttere — og de har været sat op mod hinanden i en række fantastisk spændende fart-dueller.

Til sit første løb, den 27. maj, havde Holbæk-klubben absolut ikke vejrguderne med sig. Det blev en premiere i vinterlig kulde, regn og blæst — men alligevel var dog 6-7.000 tilskuere kommet til stede.

Dagens mand blev englænderen Jess Lloyd, der vandt to sejre, i nationalmatch og i ekspertmatch. Begge steder blev han fulgt til dørs af Kiehn Berthelsen fra Næstved, der hermed viste sig i international klasse og begge gange henviste Bill Kitchen til tredjepladsen, medens han kæmpede side om side med Jess Lloyd. Begge viste smuk og fantastisk sikker kørsel. Svenskeren Dick Weider viste indimellem god kørsel, og det var hans indsats, der sikrede Sverige en andenplads efter England i nationsmatchen.

Overraskende vinder blev Göteborgeren *Gunnar Bengtsson,* 5, points, med en 170 hk Lago (vægt 2060 kg), løbets hurtigste og stærkeste vogn.

Stig Bruen i sin hurtige Peugeot var kun 1 sekund bagefter — på 2750 km's kørsel.

Holdsejren vandtes overlegent af »*Austin*«. Af 7 mærkehold fuldførte kun to den krævende konkurrence. Austin A 90 vandt førstepræmien med 43 straffepoints — nærmeste konkurrenter havde over fire gange så mange: 174 prikker.

**Norton Hansen strittede imod.**

Holbæk-køreren, Jens Norton Hansen, var kommet i fint selskab i standard, men han kørte uimponeret og var et par gange ved at skabe den store overraskelse. Den ene gang førte han løbets tre første omgange, og først da hans maskine i et sving kom ud af balance, måtte han slippe føringen. Han fik en fin andenplads efter Knud Nielsen.

Dagens andet special-løb vandtes af Aage Andersen, der til en begyndelse måtte tage en voldsom tørn mod Erhard Fisker, der dog ikke kunne klare sig i konkurrencen.

Først i det afsluttende løb mellem banens fire hurtigste kørere, Jess Lloyd, Kiehn Berthelsen, Bill Kitchen og Dick Weider, lykkedes det Bill Kitchen at vise sin klasse. Løbet gik med flyvende start, og allerede i første sving tog han teten og førte løbet ud, medens Kiehn Berthelsen fik sin tredie andenplads foran Jess Lloyd.

Juniorløbet blev præget af styrt, men Kjeld Andersen, Aarby, vandt dog en sikker sejr og viste igen sine fine evner som kører, Falle Jensen, Jyderup, var uheldig og styrtede i begge afdelinger, så Willy Mathiesen fik andenpladsen.

Inden løbet gjorde Bill Kitchen et forgæves forsøg på at aflive Orla Knudsens banerekord fra sidste år. Han kørte distancen på 1,19,3, rekorden er 1,18,4.

Dagens blandede handicap vandtes af Knud Nielsen med 90 m tillæg foran Jørgen »Buller« Nielsen med 150 m.

Resultaterne:

Nationsmatch: 1. Jess Lloyd 1,21,7. 2. Kiehn Berthelsen 1,22,0. 3. Dick Weider 1,23,7. England 9 point, Sverige og Danmark hver 5.

Holbækløb: 1. Aage Andersen 1,24,3. Erhard Fisker 1,26,6.

Sportsløb: 1. Knud Nielsen 1,32,8. 2. Jens Norton Hansen 1,33,7. 3. Leif Hirsborg 1,34,9.

Ekspertmatch: 1. Jess Lloyd 1,23,2. Kiehn Berthelsen 1,23,7.

Blandet handicap: 1. Knud Nielsen 1,34. 2. Jørgen Nielsen 1,36,5.

Junior special: 1. Kjeld Andersen, Aarby, 1,30,05. 2. Willy Mathiasen 1,32,5.

Crack-race: 1. Bill Kitchen 1,21,6. 2. Kiehn Berthelsen 1,23,2.

# *Kiehn Bertelsen, Oliver Hart og Bill Kitchen jævbyrdige*

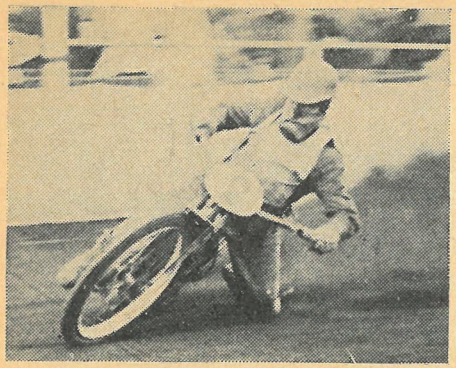
## *Et djævleblændt tempo over alle løb.*

Tilstrømningen til Holbæk stadion var en del større søndag den 10. juni, da Holbæk-klubben havde sit andet løb i år. Vejret var ideelt — og kørerne i humør til at gøre deres bedste. Og der *blev* kørt — som aldrig nogensinde tidligere i år på nogen bane i Danmark — og da Holbæk-banen formentlig er den hurtigste i Danmark, blev løbene en virkelig oplevelse, hvad spænding og hurtighed angår.

Ganske vist oplevede de tidligt fremmødte tilskuere, der fik nogle glimt af træningsrunderne at se, at *Falle Jensen* to gange i træk på to hinanden følgende runder væltede i svinget udfor publikumsindgangen. Da han også under løbene den første dag var væltet et par gange, var publikum overbevist om, at han redeligt bestræbte sig for at svare til sit navn.

Dagens rekordforsøg skulle være kørt af Oliver Hart (der i parentes bemærket er champion i dans i Blackpool), men da han og Bill Kitchens flyvemaskine var noget forsinket, blev det Morian Hansen, der stillede til start. Rekorden var Orla Knudsens i tiden 1,18,4 for 4 omgange med flyvende start. Morian kørte sikkert og støt banen rundt, og stopuret klippede ham for 1,18,5 — han manglede altså 1/10 sekund. Efter pausen fik Oliver Hart dog chancen og satte rekorden ned til 1,16,9, kraftigt hyldet af publikum.

Fine, spændende og jævnbyrdige løb var de næsten alle. I Holbæk-løbets 1. heat stod der en drabelig kamp mellem



Et typisk billede af Oliver Harts broadsiding-stil.

Bill Kitchen, der blev noteret for tiden 1,19,9, hvilket er under rekorden for stående start, den sad Gösta Zanderholm inde med og var på 1, 20,0. At der også var kamp mellem de to sidste vil ses af resultatet — de blev begge noteret for 1,23,4.

### Rekorderne rasler — Kiehn B. stopper for tidligt.

I. 2. heat oplevede tilskuerne det helt store: Kiehn Bertelsen lagde sig straks i spidsen tæt trængt af Oliver Hart. Han holdt sin position de første tre omgange — og så hurtigt var dette løb, at publikum var lidt desorienteret, da Kiehn, efter at have passeret målstregen efter 3. omgang, stoppede op, som om løbet *var* kørt. Da de tre andre ryttere også gjorde det, var man ikke helt klar over, om det var 3 eller 4 omgange, der var kørt. Det *var* desværre kun 3 omgange. Oliver Hart var så fin en sportsmand, at han ikke ville fortsætte og vinde på en regulær fejltagelse. Det var forrygende fint kørt af de to — og det er virkelig højst tænkeligt, at Kiehn Bertelsen kunne have beholdt sin 1. plads også med en omgang mere at køre. Nu fik det spændende løb lov til at gå om lidt senere på dagen. Dette kom også Leif Hirsborg tilgode: det var hans første start på special, og han måtte i første forsøg udgå efter 1. omgang.

Ved omkørslen var det Oliver Hart, der lagde sig i spidsen — nu havde han jo fået øjnene åbne for, *hvor* farlig en kører, Kiehn B. i virkeligheden var. Nu lå han hele tiden i hælene på Oliver Hart og jagtede ham banen rundt uden at kunne passere. Resultatet af dette heat blev, at både Oliver Hart og Kiehn B. kørte under Bill Kitchens få minutter gamle banerekord for stående start — ja, Oliver Hart kørte med stående start endog hurtigere end den bestående rekord for flyvende start og blev voldsomt hyldet. Tiderne blev: Hart 1,18, Kiehn B. 1,19,8, Lennart Arnham 1,23,8 og Leif Hirsborg 1,24,2.

Med disse tider er det klart, at slutheatet måtte forme sig som en jættedyst. Og det blev det. Nervespændende og sportsligt fint. Efter en jævnbyrdig kamp mellem Oliver Hart og Kiehn B. lykkedes det i sidste omgang Kiehn at passere Hart og placere sig som nr. 1 $^{1}/_{10}$ sekund foran Hart. Deres tider var henholdsvis 1,19,4 og 1,19,5 (begge under den gamle rekord); Bill Kitchen blev nr. 3 i 1,20,2, mens Morian, der havde kørt fint og fulgt pænt med, måtte udgå med knækket kæde i sidste omgang.


Nimbus

**Aut. Forhandlere for Stor-København**

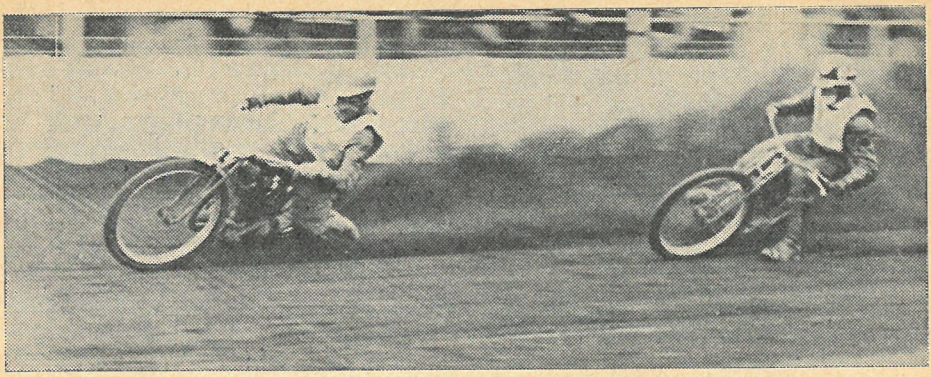
**ACAP A/S**
Blegdamsvej 32, N. C. 8545

**Sv. Aa. Engstrøm & Co.**
Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

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

**Arne Fog,**
Enghavevej 76, V. Eva 3701

**C. V. Hansen,**
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538



En af de mange spændende dueller mellem Oliver Hart (forrest) og Kiehn Bertelsen.

### Fynboerne vandt holdmatchen.

En — også i sine enkeltheder spændende — holdmatch i fire afdelinger mellem Fyn og Sjælland blev — beskæmmende nok — vundet stort af fynboerne.

1. afdeling formede sig som en duel mellem Norton Hansen og Poul Kalør. Holbæk-køreren lagde sig dristigt i spidsen fra starten og tilkendegav ved sin hurtige kørsel, at han agtede at blive der. I sidste omgang blev han dog passeret af Kalør, hvorefter Norton Hansen væltede. Kalørs tid blev 1,30,6. Johs. Mygind var tæt efter ham i 1,31,5 — og den tilbageblevne sjællænder Poul E. Hansen havde tiden 1,34,9. Stillingen: Fyn 5 — Sjælland 1 points.

I 2. afdeling kørte de to sjællændere Leif Hirsborg og John Helfelt i sidste sving sammen. Det lykkedes dog Hirsborg at redde sig så meget igennem, at han kunne fortsætte — og tilmed belønnedes han med en konduitepræmie. Han blev iøvrigt nr. 2. Eivind Hansen blev nr. 1 i 1,33,7, Hirsborgs tid var 1,36 og Robert Rasmussens 1,40,1. Stillingen var nu: Fyn 9 — Sjælland 3 points.

I 3. afdeling var Norton Hansen atter besluttet på at bide sig fast i en førerposition. Halvvejs henne i løbet blev han dog passeret af den ovenud fint kørende Robert Rasmussen, der øgede sit forspring lige til mål og fik noteret tiden 1,28,8. Norton Hansen 1,31,3, Eivind Hansen 1,32 og Poul E. Hansen fik noteret 1,33,5. Stillingen var nu: Fyn 13 — Sjælland 5 points.

I 4. afdeling tog de to fynboer straks pusten fra de to sjællændere. Poul Kalør røg i starten på yderbanen forbi de øvrige, tæt fulgt af Johs. Mygind — og Kalør fik noteret tiden 1,30, hvilket er hurtigste standardtid, der er kørt på i Holbæk — så publikum fik rekorder at se denne dag. Myginds tid var 1,30,8, Hirsborgs 1,33,8 og Helfelts 1,38

Slutresultatet blev en pointssejr til Fyn: 18 mod Sjællands 6.

Fyn skal nu møde Jylland og vinderholdet her et svensk hold.

I *Junior special* 1. afdeling mødte hverken Falle Jensen eller Kjeld Andersen til start. Henry Christensen blev nr. 1 i 1,33,7, John Käseler nr. 2 i 1,35,8. I 2. afdeling blev Kjeld Andersen nr. 1 i 1,27,1, Falle Jensen nr. 2 i 1,33,5 og John Käseler nr. 3 i 1,55. Sidstnævnte fik stop undervejs og måtte hjælpes i gang. Kjeld Andersen blev nr. 1 med 3 points, Henry Christensen, der ikke startede i 2. omgang nr. 2 — ligeledes med 3 points og nr. 3 blev Falle Jensen.

### Spændende ekspert-dueller.

Efter pausen blev man igen vidne til nogle nervepirrende dueller mellem eksperterne. I ekspertmatch A 1. afdeling skiftedes Kiehn Bertelsen og Oliver Hart til at føre. I sidste omgang sakkede Kiehn B. pludselig helt agterud, og Bill Kitchen gled forbi Hart, så matchen nu blev en duel mellem de

to. Kitchen vandt, men fik noteret samme tid som Hart: 1,19,5 Morian H. blev nr. 3 i 1,22,1 — kun 2/10 foran Kiehn B., der kørte i 1,22,3.

I ekspertmatch A 2. afdeling udgik Oliver Hart efter 1/2 omgang med svigtende tændrør, Bill Kitchen udgik efter tre omgange. Kiehn B. blev nr. 1 i 1,20,5 med Morian som nr. 2 i 1,25,5.

I ekspertmatch A 3. afdeling blev Oliver Hart nr. 1 i den fine tid 1,18,7, nr. 2 blev Kiehn B. i 1,19,8, nr. 3 Bill Kitchen i 1,21,8 og nr. 4 Morian H. i 1,22.

Det endelige resultat gav Kiehn Bertelsen sejren med 5 points, Oliver Hart blev nr. 2 ligeledes med 5 points, men da Kiehn B. havde gennemført alle løb, blev han vinder. Morian Hansen blev nr. 3 med 3 points og Bill Kitchen nr. 4 med 2 points.

I ekspertmatch B, hvor Aage Andersen blev noget bagefter i starten, men iøvrigt kørte sig pænt op, blev tiderne: Rune Claesson 1,22,3, Lennart Arnhem 1,24, Hirsborg 1,24,3 og Aage Andersen 1,25,7.

I ekspertmatch B 2. afdeling tog Aage Andersen oprejsning og lagde sig dristigt i Leif Hirsborgs baghjul. 1 1/2 omgang før mål gik Aage Andersen dog forbi Hirsborg i fin stil og vandt i tiden 1,20,5. Hirsborgs tid blev 1,23,1, Rune Claesson 1,23,6. Arnhams cykle sprang i starten fra ham ind på inderbanen.

I ekspertmatch B 3. afdeling blev Aage Andersen nr. 1 i en tid, der var hurtigere end den gamle rekord for stående start — han kørte i 1,19,9. Nr. 2 blev Rune Claesson i 1,22,5, nr. 3 Lennart Arnham 1,27,6 og nr. 4 Hirsborg 1,36 — han var i starten blevet 3/4 omgang bagefter, da hans cykle sprang.

Det endelige resultat blev her, at Aage Andersen vandt med 6 points, samme antal havde Claesson, men Aage Andersen havde bedst sammenlagt tid. Arnham og Hirsborg fik hver 3 points.

### Handicap-løbene.

I Handicap 1. heat (metertillæg nævnes i parentes) havde Eivind Hansen (30) efter 1/2 omgang passeret Norton Hansen (20) og Helfelt (10) og efter 2 1/2 omgang havde Robert Rasmussen (40) taget føringen. Han vandt i tiden 1,30,3, E. Hansens tid var 1,32,3, Helfelts 1,32,8 og Norton H. 1,34.

I 2. heat startede Hirsborg ikke grundet maskinskade. Johs. Mygind (10) vandt i 1,31,2 foran Poul Kalør (30) 1,32 og Poul E. Hansen 1,34,8.

Handicap slutheat blev et spændende opgør. Robert Rasmussen forsøgte hele løbet igennem at passere forbi Johs. Mygind. Det lykkedes først i opløbssvinget. Begge blev noteret for tiden 1,30,3, men med Robert Rasmussen en anelse foran Mygind. Nr. 3 blev Eivind Hansen 1,32,7, nr. 4 Helfelt 1,34,4 og nr. 5 Poul Kalør i 1,40.

Endelig kørtes som dagens match fire omgange med flyvende start mellem Oliver Hart og Kiehn Bertelsen. Den blev en jævnbyrdig strid, hvor der sjældent var mere end en maskinlængde mellem de to ryttere. Hart vandt i tiden 1,18,3 — Kiehn B. fik noteret 1,19,3.

Uden for programmet fik 8 begyndere på standardmaskiner lejlighed til efter løbene at skaffe sig nogen banerutine. Det var både godt og mindre godt mellem hinanden. Allerede i første forsøg konstateredes det, at banen for at par stykker af dem var for smal. Men der var emner iblandt.

— — —

**Efter disse løb må det slås fast, at man for fremtiden bør have opmærksomheden henvendt på de løb, Holbæk-klubben arrangerer. De kunne ikke være finere og mere spændende.**

## Da verdensmesteren blev besejret i Næstved

Også søndag den 17. juni havde Næstvedbanen samlet mange tilskuere omkring slaggerne. Det var også fine navne, programmet bød på: Verdensmesteren Freddie Williams, broderen Eric, Basse Hveem og Olle Nygren. Lang tids mangel på regn havde gjort banen mindre god, så det lykkedes ikke for Basse Hveem at slå Bob Oakleys banerekord, der er på 1,15,7. I den første match mellem de store navne havde

Olle Nygren ikke fundet sig tilrette på banen. Placeringen blev henholdsvis: Freddie Williams, 1,20,8 — Kiehn Bertelsen — Basse Hveem — Olle Nygren. Måske blev Henry Andersen dagens populæreste mand, han var i fin form og besejrede i 1. heat brødrene Williams og delte 1.-pladsen med Eric Williams. Basse Hveem fik flest points med Olle Nygren på 2.-pladsen.

Slutkampen mellem de fire bedste vandtes af Basse Hveem i 1,19,0, hvilket blev denne dags bedste tid. Henry Andersen blev nr. 2 i 1,20,7, Olle Nygren 3 i 1,21,2, mens verdensmesteren Williams blev nr. sidst i 1,21,5.

Resultatlisten så således ud:

*Ekspertmatch A:* Eric Williams, England og Henry Andersen, Norge, 6 points; 3) Freddie Williams, England, 4.

*Ekspertmatch B:* Basse Hveem, Norge, 9; 2) Olle Nygren Sverige, 6; 3) Werner Lorentzen, Norge, 2.

*Ekspertmatch C:* 1) Orla Knudsen, 6; 2) Aage Andersen, 6; 3) Lennart Åström, Sverige, 4.

# Høj-dramatik på Odense Speedway

Fyns Motor Sports og Odins fællesarrangement på Odense speedway bød de godt 6000 tilskuere på førsteklasses speedwayspænding, skønt dagens to kraftigste krydderier udgik totalt omend uforskyldt af programmet.

Hvor Morian Hansen er med, ser man fremragende kørsel. Det er en kendsgerning. Han viste sine sublime evner på en fremragende måde, hvor han takket være flot kørsel undgik at komme i slaggerne under et dramatisk styrt, der slog hans tre værste konkurrenter ud.

Svenskeren Gunnar Helquist var stærkt på vej til at placere sig som førstemand i et indledende heat, men pludselig skred cyklen under ham, og han slog en saltomortale med maskinen, rullede hen ad banen og fik nogle hårde knubs. En brøkdel af et sekund efter brasede nordmanden Wollan ind i svenskerens maskine og gik samme vej, og endelig kørte Lindegaard Petersen ind i de to maskiner og måtte følge de andre i en hovedkuls dukkert i slaggerne. Man skulle ikke tro, at Morian, der var med i feltet, kunne have klaret situationen, men det gjorde han. På en eller anden måde »skød« han sikkert og elegant ind imellem den forvirrede samling af maskiner og ryttere og fandt netop de få centimeter, der var fri. Det var en præstation af rang.

Der blev ellers ydet ualmindelig fin kørsel. Programmet var sat op, så alle kørte mod alle, og det animerede rytterne til at gøre deres bedste. Dagen indlededes med rekordforsøg af Bill Kitchen, han kørte eminent trods den glatte bane, i en fin stil broadsidede han hele banen rundt og satte banerekorden på 1.23. Denne kørsel belønnede publikum med bragende bifald og gjorde sit til, at man fik den rette appetit til de øvrige starter. Løbene bød i øvrigt på adskillige styrt, men heldigvis uden alvorlige uheld. Dagens værste styrt var det tidligere omtalte, her gik det værst ud over Helquist, som dog erklærede, at han ville køre igen, såfremt cyklen kunne gøres klar, dette kunne dog ikke lade sig gøre.

Banerekorden for Standard sattes af Henry Vorre, ualmindelig fint kørende på Norton og hans tid blev da også så god som 1.34.4.

Dagens resultater:

Ekspertløbet: Morian Hansen 15 pts. Bill Kitchen 11 pts.
9 pts., Kjærgaard, Skive 5 pts.

Sportsløbet: Robert Rasmussen 8 pts. Henry Vorre 5 pts.

Fyns løbet: Walther Wollan, Norge, 3 pts. Bent Jensen, Aarhus, 2pts.

Stadion løbet: Morian Hansen 3 pts. Sv. Aage Rasmussen 2 pts.

*Sekr.*

## Rune Sörmander vil vi gerne se mere til

Den elegant og dristigt kørende svensker Rune Sörmander var så absolut det bærende navn på Gladsaxes program den 14. juni. Gang på gang brød bifaldskaskaderne løs, når han lukkede op og gled først i mål. Til gengæld må det rigtignok samtidig fremhæves, at svenskerne som helhed ikke udgjorde noget populært hold. De var kommet til Danmark for rigtigt at tage revanche over Kumla-Franssons forsmædelige nederlag, men det lykkedes dem kun at klare uafgjort: 36—36. Særlig upopulær blev Lasse Thaung, som flere gange viste tyvstarttendenser og som iøvrigt gjorde sig bemærket ved altfor grott at spærre af for Jørgen Petersen, der faktisk ikke havde en levende chance for at slippe forbi ham. I ekspertmatch C for svenskerne særlig groft frem. Deres udprægede tyvstarter krævede mange omstarter til publikums åbenlyse mishag. Resultaterne blev:

*Danmark:* Irving Irvinger 5, Orla Knudsen 10, Kiehn Bertelsen 9, Aage Andersen 7, Jørgen Petersen 3, Morian Hansen 2.

*Dackarna:* Rune Sörmander 12, Lars Erik Österberg 6, Bengt Nilsson 6, Hasse Engborg 0, Lasse Thaung 5, Bengt Gustavsson 7.

*Danmark—Dackarna 36—36.*

## June-løbets resultat

Vinder af det svenske »Juneloppet«s 350 ccm klasse blev finnen *Curt Ginmann* suverænt på Velocette. Hans gennemsnitsfart blev 77 km i timen. Meget fint kørt, da banen er så kort, at omgangen kørtes på ca. 1,10 min. *Sv. Aage Sørensen* blev nr. 5 på sin Norton.

500 ccm klassen vandtes af *Evert Carlsson,* Halmstad, Norton, med en gennemsnitsfart af ca. 86 km/t. Nr. 2 blev *Sixten Wesslén,* Uppsala, B.M.W., men oprindeligt blev han erklæret for vinder. Det viste sig dog, at omgangstællerne ikke havde kunnet følge med. Om aftenen blev Carlsson kåret som vinder. Også her blev Sv. *Aage Sørensen* nr. 5.

I den lille klasse vandt *Henry Bohlin, Puch,* atter med en gennemsnitsfart af 75 km i timen.

Iøvrigt vandtes det krævende *6-dages løb* i Sverige også af en Puch, kørt af *Seth Lindwall.*

## Bakkeløbet ved Vejle

Det er synd at sige, at Vejle og Omegns Motor Klub havde succes med sit bakkeløb, men en trøst er det dog, at det fåtallige publikum, der trods regnen alligevel mødte op, virkelig fik en fin indsats fra kørernes side at se. Dagens mand blev Jeppe Ussing, der vandt 2 klasser, 250 ccm og special; den sidste i dagens hurtigste tid, 13,3 sek. Tiderne blev iøvrigt:

Klasse 1, indtil 200 ccm: 1. H. Wosny, Odense, Puch, 23,2 sek., 2. A. C. Poulsen, Brande, Puch, 23,5 sek., 3. Villy Baasch, Aarhus, Puch, 23,7 sek.

Klasse 2, indtil 250 ccm: 1. Jeppe Ussing, Børkop, BSA, 19,1 sek., 2. Jens Chr. Andresen, Vejle OK Supr. 21,7 sek.

Klasse 3, indtil 350 ccm: 1. Eiler Svendsen, Aalborg, Triumph, 17,0 sek., 2. Søren Juul, Viborg, Royal Enfield, 17,1 sek., 3. Egon Nielsen, Horsens, Velocette, 17,2 sek.

Klasse 4, over 350 ccm: 1. Johs. Jensen, Silkeborg, Triumph, 15,5 sek., 2. Sv. Schmidt, Kerteminde, Ariel 16,4 sek.

Klasse 5, begyndere indtil 350 ccm: 1. Niels K. Andersen, Silkeborg, Triumph, 17,8 sek., 2. Johs. Pedersen, Aarhus, Matchless, 19,0 sek.

Klasse 6, special: 1. Jeppe Ussing, Børkop, J.A.P., 13,3 sek., 2. Niels E. Nielsen, Odense, J.A.P., 14,3 sek., 3. Willy Baasch, Aarhus, J.A.P., 14,6 sek.

Klasse 7, junior sidevogn: 1. Hans Ernst, Silkeborg, BSA, 22,8 sek., 2. Tage Jensen, Vejle, BSA, 22,9 sek.

Klasse 8, senior sidevogn: 1. Erik B. Jørgensen, Aarhus, Nimbus, 19,1 sek., 2. Chr. Carlsen, Odense, Nimbus, 20,6 sek.

# Sjælland vandt holdmatchen over Fyn

Ca. 6.000 tilskuere kunne Gentofteløbene samle på den smukke højsommerdag med megen anden publikumsinteresse at konkurrere imod. Dagens hovedbegivenhed var en holdmatch over 15 heat mellem Sjælland og Fyn. Det blev Sjælland, der vandt ret stort med 41 points mod 30, og så var fynboerne endda blevet forstærket med både Morian Hansen og Orla Knudsen.

Der skete en del styrt — banen var blevet for fedtet efter 3 millimeters regn i forbindelse med arrangørernes morgenvanding. Sv. Nissen og Jørgen Petersen styrtede begge i 5. heat i det samme sving. En langt farligere situation opstod faktisk i 9. heat, da Uno Jensens gashåndtag satte sig fast, netop som han havde lukket helt op. Han gik ind i svinget for fuldt pres, måtte ligefrem køre en del af svinget rundt på selve indhegningen som en anden dødsdrom-rytter, men det lykkedes ham at komme fri — stadig med gashåndtaget i bund kom han over mållinien som nr. 2, men under et forsøg på at rive gastilførslen fra, styrtede han. Det var nervepirrende sekunder for tilskuerne — mest dog sikkert for Uno Jensen.

En anden — mere kortvarig — nervepirrende situation hændte i standardløbets 2 heat, hvor Knud Nielsen styrtede lige efter at have passeret Eivind Hansen. Sidstnævnte måtte for at undgå at ramme Knud Nielsen, smide sig selv og sin cykle ind i hegnet og undgik lige præcis at påkøre Knud Nielsen. Han fik en velfortjent konduitepræmie for sin snarrådighed.

I et »røverheat« var uheldet ude efter Kiehn Bertelsen, idet et brud på hans maskine gjorde, at han tabte benzintanken. Han havde ellers ædt sig drabeligt ind på de foranliggende fra en tilsyneladende håbløs position. Han manglede kun Morian Hansen — som havde en ovenud fin dag i vældigt kørehumør — da uheldet indhentede ham.

Dagens bedste tid noterede Jørgen Petersen sig for: 1,30,4.

Af resultaterne skal vi iøvrigt nævne: *Juniorløb:* 1. Gudmund Petersen, 2. Villy Strandgaard. *Standardløb:* 1. Robert Rasmussen, Norton, 2. Knud Nielsen, Norton. *Udfordringsmatch:* 1. Leif Hirsborg, 2. Erik Vincentz.

I et knallert-løb havde B.F.C.-motorerne vist sig så overlegne, at de kunne tegne sig for både 1., 2. og 3.-pladsen. Diesella'erne havde tendens til at løbe sure.

# Fine løb på Robbedale-banen ved Rønne

For de motorsportsinteresserede på Bornholm blev løbene på BMs-banen ved Robbedale den 3. juni en stor oplevelse. Der var flugt og fart over samtlige løb, og da tilmed to lokale kørere ydede fine præstationer, var stemningen på højdepunktet allerede efter få løb. I de 18 løb gik rytterne ind for sagen med stor ildhu. På langsiderne og i svingene blev der udkæmpet drabelige dyster, og et styrt skete, dog kun med ringe skade. I et enkelt tilfælde — i sidevognsløbet — måtte en maskine helt udgå efter et alvorligt styrt. Det ramte Thorvald Thy og hans makker, som allerede få meter fra startstedet kørte for langt ind mod banens side. Den unge kører mistede herved herredømmet over maskinen, men tilsyneladende lykkedes det at få den rette op, da den pludselig slog en kolbøtte og lod de to mænd flyve på hovedet hen ad cindersbanen. De led dog ikke større overlast, og kort tid efter var de i stand til at køre banen rundt.

### Ny rekord i standard-klassen.

Det lokalpatriotiske publikum fik rig lejlighed til at hylde de lokale ryttere, af hvilke især Bue Jensen og Viggo Holm blev populære for deres kørsel i standard 350 ccm. I et af de indledende heat slog de de fremmede kørere, og præstationen var så meget større, som

deres maskiner var mindre. Viggo Holm kørte Puck 250 ccm, mens Bue Jensen med sin 125 ccm selvfølgelig ikke var mindre handicap'et. I de efterfølgende løb i denne klasse styrtede Bue Jensen ikke mindre end to gange i et af svingene, men begge gange var han hurtigt oppe igen, og han fuldførte løbet i strålende stil.

I specialklasserne var det de fremmede ryttere, som dominerede, og især Erik Vincentz fra Næstved og Leif Bech, København. De var sammen med Kai Larsen, Ringsted, implicerede i mange dramatiske løb, og et af dem resulterede bl. a. i, at Kai Larsen med sin Ariel satte ny banerekord i standardløb, 550 ccm.

**Resultaterne.**

*Special A-løb: 1. afd.* 1) J. Crone Jørgensen, København, Jap, 1,28,4. 2) Leif Bech, København, Jap, 1,28,4. 3) Kurt Henriksen, Ringsted, Jap, 1,32,4. 4) E. W. Mathiasen, København, Jap, 1,35. 5) Poul Egon Hansen, København, Jap, 1,35,6.

*2. afd.:* 1) Leif Bech 1,28,3. 2) J. Crone Jørgensen 1,28,7. 3) Poul Egon Hansen 1,32,6. 4) E. W. Mathiasen 1,32,6. Kurt Henriksen udgik efter styrt.

*3. afd.:* 1) Leif Bech 1,29,2. 2) E. W. Mathiasen 1,30,6. 3) Kurt Henriksen 1,31. 4) Poul Egon Hansen 1,34. Crone Jørgensen udgik efter motorvanskeligheder.

*Special B-løb: 1. afd.:* 1) Erik Vincentz, Næstved, Jap, 1,33,4. 2) Keld Andersen, København, Jap, 1,34,6. 4) Henry Christensen, København, Jap, 1,46. 5) John Kæseler, København, Jap, 1,58.

*2. afd.:* 1) Erik Vincentz 1,32,9. 2) Keld Andersen 1,33. 3) Poul Møller 1,36. 4) Henry Christensen 1,48,4. Kæseler udgik.

*3. afd.:* 1) Keld Andersen 1,34,4. 2) John Kæseler 1,49,8. Poul Møller udgik efter styrt, Erik Vincentz og Henry Christensen udgik på grund af motorvanskeligheder.

*Standard 500 ccm: 1. afd.:* 1) Kai Larsen, Ringsted, Ariel, 1,43, 2) Willy Strandgård-Petersen, København, 1,43,4. 3) Frede Chr. Larsen, København, Norton, 1,45. 4) Niels Schmidt, København, BSA, 1,48. 5) Lion Hansen, København, AJS, 1,52.

*2. afd.:* 1) Kai Larsen 1,40,1 (ny banerekord). 2) Niels Schmidt 1,46,5. 3) Frede Chr. Larsen, 1,49. 4) Lion Hansen, 1,52,2. Willy Strandgård-Petersen udgik.

*3. afd.:* 1) Kai Larsen, 1,35,9. 2) Niels Schmidt 1,44,8. 3) Frede Chr. Larsen, 1,47,2. 4) Lion Hansen, 1,50,2. Willy Strandgård-Petersen havde motorstop.

*350 ccm standardløb: 1. afd.:* 1) Bue Jensen, Hasle, Puch 125 ccm, 1,46,4. 2) Viggo Holm, Rønne, Puch 250 ccm, 1,47,4. 3) Robert Bjørch, København, Velocette 350 ccm, 1,50. 4) Helmer Galle, København, Velocette 350 ccm, 1,51,4.

*2. afd.:* Robert Bjørch, 1,48,4. 2) Viggo Holm, 1,51,5. 3) Helmer Galle, 1,53,6. 4) Bue Jensen 2,2 (styrtede).

*3. afd.:* 1) Robert Bjørch, 1,46,6. 2) Helmer Galle, 1,48,8. 3) Viggo Holm, 1,51. 4) Bue Jensen 2,01,2 (styrtede).

*Sidevognsløb: 1. afd.:* 1) Th. Thy og Børge Thy, København, BMW, 1,38. 2)Erik Greve og Gilbert Jacobsen, København, Ariel, 1,41,1. 3) Svend Jensen, København, Nimbus, 1,42. 4) Hans Th. Jacobsen og Ernst P. Christiansen, København, Triumph, 1,42,2.

*2. afd.:* 1) Erik Greve, 1,40. 2) Hans Th. Jacobsen, 1,40,1. 3) Svend Jensen, 1,43,2. Thorvald Thy styrtede.

*3. afd.:* 1) Hans Th. Jacobsen, 1,38,6. 2) Erik Greve, 1,42,4. 3) Svend Jensen, 1,45. Th. Thy måtte udgå, motorstop efter styrtet.

*Handicap Søholms-løb: 1. afd.:* 1) Leif Bech, 1,32,8. 2) Poul Egon Hansen, 1,32,9. 3) E. W. Mathiasen, 1,34. 4) Kurt Henriksen, 1,34,2. Crone Jørgensen måtte udgå.

*2. afd.:* 1) Kjeld Andersen, 1,31,6. 2) Erik Vincentz, 1,32,2. 3) Poul Møller, 1,36. 4) John Kæseler, 1,42. Henry Christensen udgik.

*3) afd.:* 1) Kjeld Andersen, 1,31,4. 2) Poul Egon Hansen, 1,34. 3) Kurt Henriksen, 1,35. 4) Poul Møller, 1,36,4. 5) E. W. Mathiasen, 1,36,8. Leif Bech, Erik Vincentz og John Kæseler havde motorvanskeligheder.

# FRA KLUBBERNE

## Aalborg Motor Klub

Afholdt som adviseret ekstraordinær generalforsamling på Grand den 6. juni. Hvorved bestyrelse og sportsråd havde sat sine mandater til rådighed efter den megen uro og omtale, der havde været fremsat af et enkelt medlem af klubben.

Der var mødt 56 medlemmer, der med spændte miner ventede på et stort bråvallaslag, men det udeblev, idet omtalte medlem ikke mødte — han havde åbenbart indset at være gået for vidt.

Og bestyrelse og sportsråd modtog da et mægtigt tillidsvotum fra de mødte. Det blev så bestemt at holde ferie hele juli måned. *F.O.*

## Frederiksborg Amts Motorklub

Søndag den 8. juli arrangeres udflugt og rævejagt for klubbens medlemmer med pårørende sammen med medlemmer fra Sports Motor Klubben København. Programmet er ikke endeligt fastlagt, og nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne.

— — —

*Glemte handsker i Vinderød.*

Efter scramble-løbet i Vinderød den 20. maj blev der i ryttergården fundet et par motorhandsker, samt to enkelte handsker, heraf en ruskindshandske. Handskerne opbevares indtil videre hos værkfører Anders J. Larsen, Allegården, Hillerød, tlf. Hillerød 192 A, til hvem ejerne bedes henvende sig.

## Fyens Motor Sport

Vi gør herved medlemmerne opmærksom på vor lejrplads ved Jørgensø strand. — Pladsen er nu i orden til at modtage vore medlemmer i såvel weekend som i ferietiden, der er blevet lagt vand ind, og der er bænke og bord. — Til orientering for dem, der endnu ikke har aflagt pladsen et besøg, kan vi oplyse, at der er indrettet et lille køkken, hvor man kan koge kaffe eller te (medbragt primus), og pladsen er indhegnet, sådan at der kun er adgang for egne medlemmer med pårørende. — Nøglen til køkken og toiletter fås udleveret hos installatør Villy Jørgensen, som bor i det andet hus øst for vor plads. — Benyt venligst den i huset fremlagte gæstebog. — Denne nåede vi ikke at få anbragt sidste sommer, men i år skulle vi gerne ud af bogen kunne se, hvor stor interesse der er blandt medlemmerne for pladsen, da den jo ikke er helt gratis at holde for klubben. — Med hensyn til sommerudflugt, da vil der fremkomme nærmere meddelelse fra bestyrelsen. *Svend Nielsen.*

## Glostrup og Omegn Motorklub

Klubben afholder den 14. og 15. juli 1951 en »Nattergaletur«. Start den 14. juli kl. 16,00 fra benzintanken over for »Byparken« i Glostrup. Tag mad med. Husk endvidere at tage tæpper med. Telte er også godt for dem, der ikke bryder sig om at ligge i høet. Tag med på turen.

Høstfest afholdes på Byparken i Turisten den 4. august. Mød op med godt humør. Den 25. august kl. 15,30 afholdes, hvis myndighederne tilladelse givet, et stort »Rodeo« på den gamle fodboldbane i Solvangen i Glostrup. Kr. 1,00 for voksne og 50 øre for børn. Der vil blive spring gennem bål, brædevægge, over 6 liggende mennesker, glasrude og meget mere.

Klubbens trialmesterskaber afh. den 16. september eller ugen efter, hvis det skulle blive dårligt vejr. Mødested og tid vil senere blive meddelt.

Kasserer Jensen ligger endnu inde med nogle få uindløste rykkerbreve. Kig op til ham og betal kontingentet.

*Gunnar.*

## Harley Davidson Klubben

Lørdag den 9. juni afholdt HDK sin 21årige stiftelsesfest i Vanløse. Festen i sig selv fik det forløb, bestyrelsen havde ventet — nemlig at den rigtige HDK-stemning var tilstede, men tilslutningen var noget mindre, end vi

havde regnet med; det er jo følgen af, at vore penge er blevet små, ja endda meget små.

Den næste klubaften er først til august, men nærmere herom i »Harley Nyt«. Bestyrelsen vil hermed gerne ønske medlemmerne en rigtig god ferie og på glædeligt gensyn til august.

*Angelo — Kastrup 1913.*

## Køge Sports-Motorklub

Klubaftenen den 17. maj på hotel Hafnia blev en meget interessant aften, hvor formanden afslørede sig som en aldeles glimrende lærer om kortets oprindelse og brug i terrainet. Der var mødt 11 medlemmer, så det var jo fint, eftersom vi kun er 104 medlemmer i KSM, men så kom der 2 mand fra København; de havde hørt, at der skulle ske noget interessant hernede, og de syntes nok, det var umagen værd at køre herned. Og der var ingen, der var skuffet, det var alle enige om.

Aftenturen, der blev afholdt onsdag d. 30. maj, forløb på bedste måde. Med 32 medlemmer »incl. damer og børn« gik turen fra Strandvejen over en strækning på 47 km med 7 etaper, som vi efter lodtrækning skiftedes til at finde frem til. Vi afsluttede med en kop kaffe på Udsigten, hvor vi drøftede turens muntre episoder.

Ved et bestyrelsesmøde den 16. juni blev udflugten berammet til den *8. juli* med start fra stadion kl. 10,30 prc. med medbragt mad og drikkevarer til to gange. Turen går over Broksø, Skelby til Tase traktørsted ved Bavelse sø, så det bliver en strækning på ca. 100 km. Mød nu op alle mand og giv bestyrelsen valuta for dens anstrengelser ved at møde fuldtallig og præcis. Så bliver det en tur i lighed med den til Herthadalen.

Altså den 8. juli kl. 10,30 fra stadion. Skriv det på ærmet. *Sekretæren.*

## Lyngby og Omegns Motorklub

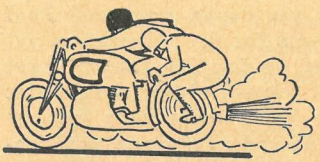
Weekendturen til Sverige blev en dejlig tur. Der var en fin lejrplads ved »Ängelholm Havsbad«, og vi kunne godt have været mange flere — der var plads nok, men vi håber, de kommer til klubbens næste weekendtur.


# STORT MOTORLØB

**(SLAGGEBANE)**

**søndag 15. juli 1951 kl. 15**
**i Næstved**

engelsk
norsk
svensk og
dansk
deltagelse



**Et rytterfelt af højeste kvalitet** **Arr.: Næstved Motorklub**

Den 11. juli har vi sundtur Bellevue —Malmø, afgang kl. 19. Tilmeldelse til formanden senest den 5. juli. Billetpris 5 kr.

Lørdag den 21. juli weekendtur til lejrpladsen ved Hundested Cementvarefabrik. Start fra torvet kl. 16. Mød nu talrigt op. Husk træningen i grusgaven ved Kirke Værløse den 12. og 26. juli kl. 19 sammen med SOMK og MKO.

*Carlo Jensen.*

## Motor Klubben »Scratch«

Instruktionen i kortlæsningsøvelsen forløb godt og ved den afsluttende øvelse d. 12. juni havde vi et godt arrangement med forskellige og for flere vanskelige opgaver.

Alle gik imidlertid til sagen med godt humør og mere eller mindre humør og tilsvarende held.

Kaj Burfeldt og Elis Henriksen på Velocette nåede endda det bedste resultat af alle deltagerne, idet de gennemførte uden prikker, den bedste vognkører var Bent Olsen med kun en enkelt prik. Der er nu fart i dem fra »1331«, idet Bents broder Åge, der deltog i automobilløbet ved Årby efter et spændende løb placerede sig som nr. 1 i racerklassen med sin luftkølede Steyr, vi ønsker med Åge at han i den kommende sæson må komme ud for endnu større opgaver.

I sidste nummer af MOTOR OG SPORT meddelte vi Poul B. Jensen som vinder af vandrepokalen. Imidlertid har sportsudvalget måttet tage en protest til følge fra Lous Rasmussen, således at Lous Rasmussen er vinder af pokalen, medens Poul bliver nr. 2.

Fugleskydningen i Wolffhechels have den 17. juni fik et godt forløb under vellykkede former i kammeratligt samvær. Fuglen var denne gang med Poul B. Jensens sans for det aktuelle, en nydelig knallert, og der blev knaldet bravt mod den. Et teknisk uheld (det må det have været) bevirkede ganske vist, at en plade faldt ved allerførste skud, resten holdt heldigvis stand noget længere. Som for to år siden var det igen et kvindeligt medlem, der blev fuglekonge, altså i dette tilfælde knallertdronning, fru Kitty Nielsen, »Autogården« fik titlen ved Poul Vognmands skud på motoren, desværre var fru Nielsen ikke med til skydningen, vi var endda så tørstige.

De øvrige præmietagere blev:

Baghjul: Kaj Jørgensen v. Georg Jørgensen.

Forhjul: Holmgreen v. Sonja Petersen.

Saddel: C. Nielsen v. Henry Jacobsen.

Styret: Monopol Holbæk v. Chr. Nielsen.

3 skud: Herm. Jensen.

5 skud: Alfr. Rasmussen.

Dameskydning: fru Oda Jacobsen.

Selvom vi var for få ved skydningen, har festudvalget med vanlig energi givet sig i lag med næste opgave: sommerfesten d. 11. august på *Svogerslev kro*, hvor vi får haven og det meste af kroen for os selv, det lyder godt, og der vil blive forskellige overraskelser. Med frygt for at blive trivielle anmoder vi jer om at møde talrigt frem netop til denne fest. *Howan.*

## Motorcykle-Klubben Svendborg

Konkurrencen den 19. maj med start fra Oure kro blev vundet af Helge Lund, der hermed sikrede sig sin 2. andel i Aage Jacobsens vandrepokal. Nu er det altså tiden at gøre noget alvorligt ved det, dersom pokalen ikke allerede skal finde sin ejermand — der er endnu plads til en del navne på den!

Den 6. juni afholdtes månedsmøde på Grasten badehotel, hvor ca. 40 var mødt, til trods for, at sætternissen havde ladet mødet afholde på *Graasten* badehotel. Samme herre havde desuden rykket vor jubilæumsfest frem til den 7. juni; men post Nielsen har forhåbentlig ladet jer forstå, at det er den 7. juli, det foregår. Der bliver reception i Christiansminde fra kl. 14 til kl. 17, og derefter går det løs for alvor, når vi selv rykker ind.

På månedsmødet i Grasten var der ikke noget videre på tapetet. Dels af denne grund og dels for at spare kræfter til jubilæet har vi vedtaget at sløjfe månedsmødet i juli; men derefter fortsætter vi så igen på den gammeldags maner.

Den 17. juni kørte vi terrænløb i Heldager, hvor vi havde fundet en gam-

mel græsgroet grusgrav, der egnede sig ganske godt til formålet. Der deltog 8 ryttere. Da der kun var 2 sidevognskørere, kørte de alle i samme klasse; men i en udfordringsmatch over 3 omgange skillingede publikum bagefter sammen til 2 præmier, således at også sidevognskørerne kunne få en plade at køre om. I det første løb vandt Poul Madsen i tiden 2.05.2 (2 bedste tider sammenlagt). Nr. 2 blev Kaj Carlsen, der kørte i sin sædvanlige rolige stil, med 2.05.9, og nr. 3 Jørgen Hansen i (2.12.8. Dagens store nummer var dog Leif Nilsson, der gav en opvisning i den helt store stil. Øjensynlig havde enten han eller cyklen fået bersærkergang; men årsagen var vist, at gaskablet havde sat sig fast, hvorfor han efter en forrygende rundtur gennem buskads m. m. vendte bunden i vejret på cyklen og hældte benzinen af den. Så gik den i stå! Udfordringsmatchen, hvori deltog de tre hurtigste solokørere, blev også vundet af Poul Madsen, der således opnåede 2 plader samt andel i pokalen »pro diverse«. Kaj Carlsen havde her et styrt, der satte ham en hel del tilbage, ellers var han sikkert blevet vinder denne gang. Sidevognskørerne Kurt Johansen og Aage Jacobsen gennemførte begge i tiden 2.53.2, hvorfor de skulle køre om. Af flere årsager, der ikke behøver at remses op her, blev det imidlertid blæst af, og striden blev i stedet afgjort pr. tændstikker, hvorefter Kurt havde vundet. Det begyndte nu at regne; men folkene på gården overlod venligt gårdens lokaliteter til os og vore madkurve.

Den 21. juli har »Odin« udfordret til en fodboldkamp i Kværndrup. Vi skal møde ved Kværndrup kro med madkurve kl. 17,00, og afgår derfor pr. cykle kl. 16,00 og pr. motorcykle og bil kl. 16,30 fra Tinghuskiosken. Eventuelle gående medlemmer kan blot møde op i god tid, så bliver der nok kørelejlighed på den ene eller den anden måde. Mød nu op, I gæve gutter, frem med alle skæve sutter. Styrthjelm, underbukser og sivsko vil være passende påklædning til kampen.

Den eneste betingelse, »Odin« har stillet, er, at vi ikke medbringer fodboldstøvler. Vi er jo da kun amatører! Lad os alligevel få en del raske gutter med, så vi da kan give dem en »sæk« at slæbe hjem på. Et par old boys er heller ikke af vejen. Meld jer blot til bestyrelsen, så vi kan få sat et hold sammen; det gør ingen ting, om vi får en snes reserver med! Der er bal bagefter på Kværndrup kro. Damer medbringes.

Hvis det ellers bliver vejr til det, afholder vi en udflugt en søndags tid i løbet af juli/august. Nærmere herom bliver udsendt med kort varsel, da vi helst vil have nogenlunde garanti for, at det er sommer, når vi starter. Hav derfor cyklen parat! *G.K.*

## Nimbus Klubben, København

*Tak.*

Med disse linier vil jeg gerne rette en tak til alle, der dels med blomster, dels med venlige ord, viste deres deltagende opmærksimhed ved mit store tab ved min hustrus død og begravelse.

*K. E. Olsen,*
Oles Legetøjs Magasin.



## Sports Motor Klubben »København«

Turen ud i det blå den 24. maj var en vellykket tur. Der var mødt ca. 25 køretøjer og 80 deltagere. Turen gik over landet ned til Kuskehuset, hvor den medbragte mad spistes.

Derefter kørtes der over Hvalsø og Elverdammen til Langtved Færgekro, hvor eftermiddagskaffen indtoges, og der blev spillet lidt af det rigtige fodbold (det påstås, der var italienske opkøbere til stede). Derefter gik turen til »Bi-lidt« i Frederikssund, hvor der spistes aftensmad — og så gik turen hjem. Alt i alt en dejlig dag (strålende).

Klubaften med damer og præmieuddeling i Ny Ravnsborg. En vellykket aften både for medlemmer og gæster. Der var mødt ca. 140 menesker, først sås revyen, derefter fælles kaffebord med præmieuddeling, en rigtig SMK-aften, hvor medlemmerne var mødt fuldtalligt, og som vi håber at gøre om igen. Den 8. juli afholdes i Nordsjælland en rævejagt i samarbejde med FAMK, og der bliver afslutningsfest et eller andet sted i Nordsjælland.

Det henstilles til medlemmerne om at melde sig fuldtalligt til bestyrelsen eller i klublokalet. Vi mødes søndag morgen ved Slangerupbanen, nærmere besked om klokkeslet. Samtidig har SMK fået etableret et samarbejde med eksperimenterende danske radioamatører. Det bliver en slags orienteringsløb med radiopejling. Der bliver nogle småøvelser først, og derefter en stor nat- og dagøvelse den 15. og 16. august med dansk og svensk deltagelse. Hvis medlemmerne mangler oplysning, da benyt bestyrelsens telefoner.

*S.W. — Taga 6139 v.*

## Sports Motor Klubben »Dan«

Som det vil være medlemmerne bekendt, blev det på den ekstraordinære generalforsamling den 11. juni vedtaget at nedlægge motorbanen.

Men, kære medlemmer, husk at SMK »Dan« *lever stadig*, selv om vi nogle gange har haft snoren om halsen, men skal vi stadig holde os i live, da må du komme til vore møder o. s. v.

Reserver den *13. august* til generalforsamling i Svingelen kl. 20,15.

Med fornøden tilslutning bliver der arrangeret bustur til danmarksmesterskaberne i september. *B.T.*

## Sports Motorklubben Odin

Turen til Hamborg er nu fastsat til weekenden den 28. og 29. juli 1951. Der er tegnet til den første bus, og såfremt der er flere, der vil med, må indtegning være sket inden 8. juli. Henvendelse sker som tidligere nævnt til M. Foxholm, Holmstrup, og der medsendes gyldigt pas samt kr. 50,00. Det er meningen at starte fra Odense lørdag morgen, og der skal medbringes madpakke til den første dag. Hjemkomsten vil finde sted natten til Mandag. Se iøvrigt meddelelsen i vort blad for juni.

Vi henleder medlemmernes opmærksomhed på, at der vil blive klubaften i juli måned, men nærmere meddelelse vil tilgaa jer, naar dagen er fastlagt; det skal jo som omtalt i vort blad være en aften sammen MCS.

Da mange medlemmer anbefalede det, udsatte vi vor udflugt til Ærø til efter sommerferierne, hele det planlagte arrangement vil blive gennemført engang i august måned; også her vil der tilgå hver enkelt nærmere meddelelse, og der vil være yderligere derom i vort blad i juli. Vi anbefaler dog nu alle vore medlemmer at forberede sig på denne dejlige tur, det vil blive årets store oplevelse, og derfor udsatte vi også turen, for at så mange som muligt kan komme med. *FOX.*

## Vejle og Omegns Motorklub

Den 9. juni havde klubben lavet en udflugt til Vejen. Ja lille, for der var kun mødt 9 køretøjer. Det er nu mest synd for dem, der ikke gav møde, for turen gav et rigt udbytte, da vi fik både motorløb og Den Sydjydske Udstilling at se; det var alle pengene værd. Hjemturen foregik lidt i spredt orden.

Der bliver nu en lille pause i programmet til den 1. august, da der bliver en aftentur til Skærbækværket med start fra banegårdspladsen kl. 19,00 prc.

*Søgaard.*

# MOTOR-MARKEDET



## *København*

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

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

**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

**B. S. A. Motorcykler**
Reservedele, tilbehør, motorreparationer.
En gros. En detail.
**VELLØV**
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

## *Aarhus*

**MOTORCYKLER**
Reservedele — Tilbehør
**Matchless . Terrot . James . AJS**
MOTOR-DEPOTET
*Nørregade 12* *Telefon 13095*

**ZÜNDAPP-JAWA-HARLEY DAVIDSON**
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. Cylindersevice. Spec. reparationsværksted. Køreskole for bil og motorcykle samt udl.af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN
v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517

---

Danmarks Motor Union: Præsident: fabrikant *N. K. Pedersen,* Vasbygade 54, Kbhvn. SV. Tlf. Eva 5068.
Sekretariat: Fortunstræde 4², København K. Telf. Palæ 6368. Postgiro: 286 97.
Fyens Motor Union: Formand: kontorchef *Einer Jensen,* Rosenørnsvej 37, Odense. Tlf. 13391.
Sekretær: *Aage C. Nielsen,* Mageløs 10, Odense. Telf. 8967.
Jyllands Motor Sportsunion· Formand: *Kaj O. Nielsen,* Dannebrogsgade 52, Aalborg. Telf. 6762.
Kasserer: *Peter Franck,* Absalonsgade 2, Silkeborg. — Sekr.: *H. Damborg,* Vesterbro 12, Aalb., tlf. 7271.
Lolland-Falsters Motor Union: Formand: *Anton Hansen,* Maribovej 35, Saxkøbing. Telf. Saxkøbing 4520.
Sjællands Motor Union: Formand: ingeniør *Vilh. Nellemann,* Strandvej 163, Hellerup. Tlf. Helrup 1356.
Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V. Telf. Luna 155.

---

»Motorbladet«s redaktion: Vingaards allé 16, Hellerup. Telefon Helrup 3410.
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.

HR ARNE MORTENSEN
LYKKESHOLMS ALLE 1 ST
FRUENS BØGE
711

KØRER - eller ikke-kører
AKTIV - eller mindre aktiv

*De*

**bør være Medlem af en klub under**

**DANMARKS MOTOR UNION**

Vær med til at styrke og gavne **motorsagen og motorsporten!**

Vær med i det raske, fornøjelige og afvekslende klubliv!

— — og så får De »Motorbladet« **gratis** hver måned!

BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S