

MOTOR^{REVY}

Kr. 3,50

Nr. 10 — 2. Årg.

1965

Studie fra det int. SIX DAYS TRIAL

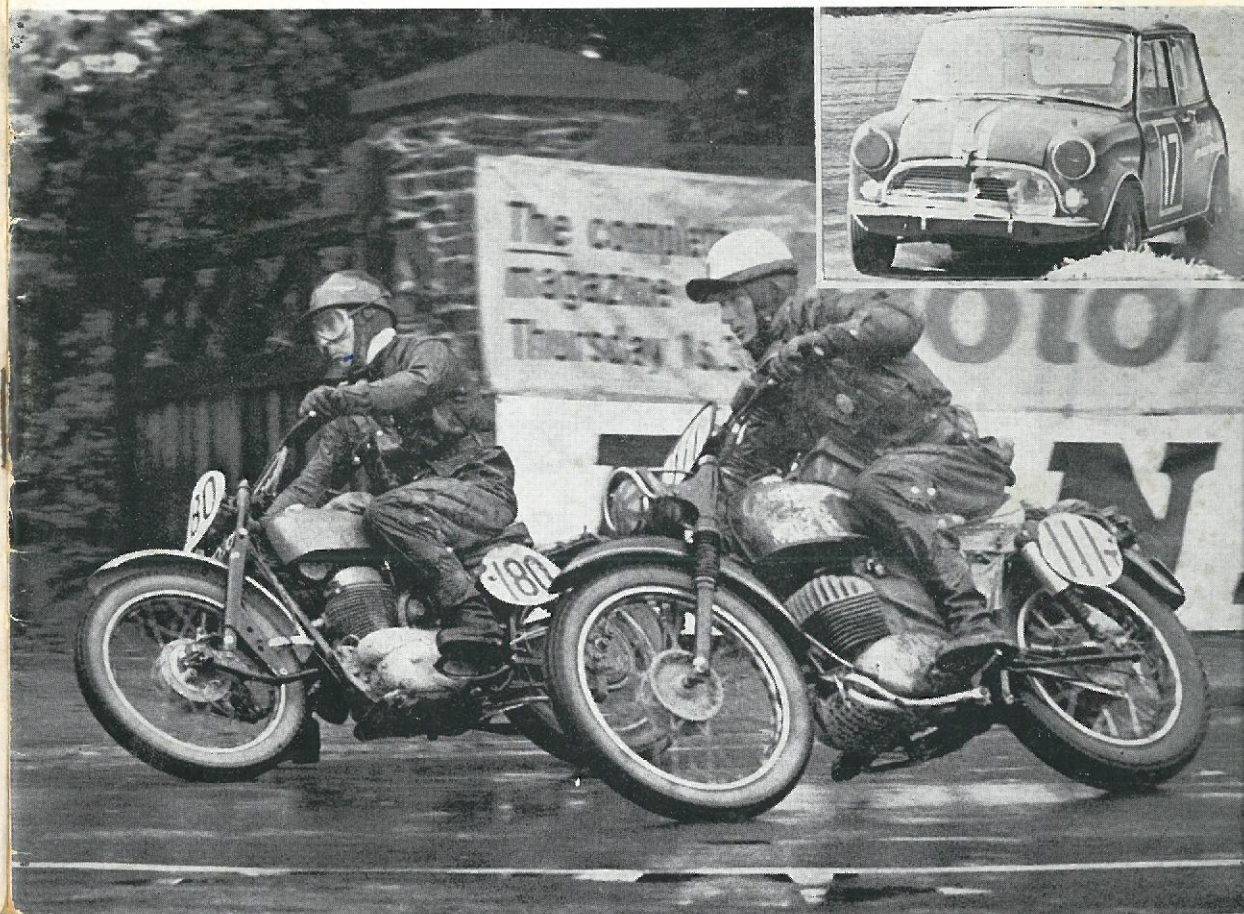
af

Roger Kelly (250 Royal Enfield)

og

Peter Uhlig (MZ)

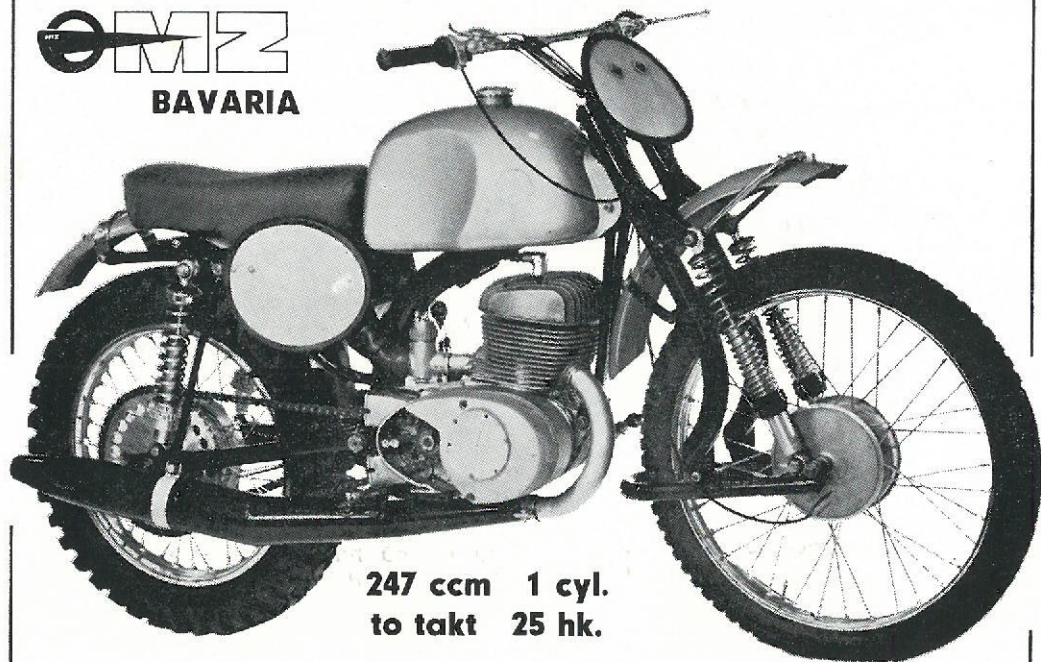
Bilkøreren er Arne Ditlevsen (Austin)



CROSS-raceren i topklasse!

- og til sensationspris kr. 4800,-

MZ
BAVARIA



**247 ccm 1 cyl.
to takt 25 hk.**

Seperat BOSCH racer magnet - Stål gearkasse
Specielt moto-cross stel. Køreegenskaber uden sidestykke.
Lakering: Rød, sølv samt crome udførelse

●
Vinder af motorcyklernes olympiade (ISDT), det internationale Six Days Trial 1963 og 1964 — og nu også 1965.

●
Et fåtal af den nye MZ Srambler på 250 ccm kan nu fås til omgående levering. Tænker du på ny maskine, må valget blive MZ'en. Ring eller skriv snarest og få nærmere oplysninger. — Komplet lager af reservedele til den nye maskine.

Se omtale i
I.M.R. nr 5.

C. REINHARDT A/s
Gl. Kongevej 11 v. Vesterport
Central 12.355

Fås også hos
vore forhandlere.

KØBENHAVN V

MOTOR REVV

2. årgang . 1965 . Nr. 10



Ansvarlig udgiver:
Forlaget MOTORSPORT

Redaktion:
Biler: Redaktør J. C. Legarth
MC: Redaktør Allan Terndrup

Forlag, redaktion og ekspedition:
MOTOR REVV,
Trustrup St. . Tlf. 74

Indtelefonering af annoncer:
Telf. Vejle 1330

Fotografer:
B. R. Nicholls, London
Volker Rauch, Nürnberg
Jørgen Jensen, København
Åke Wremp, Sverige
Mick Woollett, London
Maarten Mager, Oslo

MOTOR REVV udkommer
12 gange årligt.
Årsabonnement kr. 36, halvårlig 18



Eftertryk kun med kildeangivelse



Tryk:
Vejle Reklame Tryk

Forsidebillede øverst:
Bilføreren Arne Ditlevsen

Nederst:
Roger Kelly og Peter Uhlig
på henholdsvis Royal Enfield og MZ

Stor interesse

Der blev skrevet motorsportshistorie søndag den 10. oktober, hvor man for første gang kørte et rigtigt TT-danmarksmesterskab i Jylland. Tidligere har man været henvist udelukkende til at afholde løb af den art på Roskilde Ring, men der havde man i år afstået fra at afholde mesterskabsløbet, hvorfor konkurrencen flyttedes til Jyllands første asfaltbane, »Ring Djursland«.

TT-sporten er den motorsportsgren, der ved løb i udlandet flere gange i den forløbne sæson har samlet op til 300.000 tilskuere, men motorløb på asfaltbane er det danske publikum ikke så vant til, hvorfor vi ikke kan regne med ret meget større publikum end på jordbanerne.

Motorpressen skrev meget positivt om det første mc-løb på asfaltbane, og de håbede, at denne løbsform rigtig måtte gribe om sig, og der måtte komme flere baner til.

Tilskuerne til DM'et på Ring Djursland kom fra hele landet, og det var interessant at se over 400 motorcykler på Grenå havn, der skulle med 19,30 færgen søndag aften til Hundested. — Den succes, motorcykelløbene fik, vil betyde, at der til næste sæson vil blive arrangeret flere mc-løb på banen, og arrangørerne håber på, at nogle af vore sidevognskørere melder klar til foråret med materiel, der egner sig til løb på asfaltbane, eftersom denne klasse savnedes stærkt ved løbet den 10. oktober.

Den lille 50 ccm klasse var en stor overraskelse for det danske publikum, eftersom omgangstiderne i denne klasse kun lå et par sekunder under tiderne, der opnåedes i de større klasser.

Vær sikker på at få bladet —
der er stor efterspørgsel —
tegn abonnement —
og få det portofrit tilsendt —

Chr. Nellemann

— skabte sensation på Ringen ved DM

Besejrede alle sportsvognene med en standardvogn - 5 nye bil-danmarksmestre

Det er tilsyneladende stadigvæk familien Nellemann, der skal præge dansk automobilsport. Robert Nellemann, der fornylig vandt det danske midgetmesterskab, og den 26. september skabte en anden Nellemann sensation på Roskilde Ring, da han hjemførte danmarksmesterskabet i sportsvognsklassen med et »hundehus«. Det er denne betegnelse, de hurtige Morris og Austin Coopere har.

Chr. V. Nellemann, der er søn af DOMI-direktøren Sv. Nellemann, er 21 år gammel. Han har kun deltaget i tre af de fire afdelinger om danmarksmesterskabet for sportsvogne med sin top-tunede Morris Cooper, og han skulle vinde over sin 22-årige rival Jørn Qviste, hvis mesterskab skulle sikres.

I 1. heat førte Qviste, men da han skulle overhale nogle konkurrenter, der var en omgang bagud, slap Nellemann forbi og vandt heatet. Også i 2. og sidste heat førte Qviste i begyndelsen, men atter kom Nellemann forbi, hvorefter hans mesterskab var sikret.

Denne indbyrdes kamp foregik et stykke bagud, idet tre hurtige svenske i helt nye sportsvogne dominerede klassen, men det gjorde mindre til.

Overalt på inderkredsen var beundringen for Chr. V. Nellemanns kørsel stor, og alle spår ham en stor fremtid som bilfører. Han har tidligere i år med sin lille Morris Cooper klaret sig i konkurrence med de bedste europæiske køre, men derfra til at køre fra samtlige danske sportsvogne, er et stort spring.

På tredjepladsen i mesterskabet kom i denne klasse Elo Sørensen, Lotus le Mans, mens Andreas Geil blev nr. 4, også i en Lotus le Mans.

Skuffet Tom Belsø

En af dagens mest skuffede deltagere var Volvo-esset Tom Belsø. Hans motor gik ikke, som den skulle, og i begge heat blev han slået af tre Cortina'er. Hurtigst var Jørgen Nielsen, men Åge Buch Larsen blev dansk mester, fulgt af Jørgen Nielsen og Belsø.

Fritz Møller kun et point efter

Ditlevsen, der har brækket fodrodsbenet efter et fald i hjemmet, vandt med 14 points sit 3. danske mesterskab i træk med sin Austin Cooper. Nr. 2 blev Fritz Møller, der kun var et point efter. Nr. 3 Peder Petersen, Hillman Imp, og Peter Hollnagel, Austin, hver med 8 points.

Jørgen Ellekær var sikker vinder af formel 3 racerklassen, da Legarth ikke stillede op. Ellekær kørte atter et meget flot løb, hvor han kæmpede bravt med de to berømte svenske Picko Froberg og Egert Haglund. I det ene heat besejrede Ellekær endda Haglund.

Legarth blev nr. 2 i mesterskabet med 10 points mod Ellekærs 14. Nr. 3 Poul Hansen 7 og nr. 4 Poul Andersen 2 points.

Hans Trap-Nielsen, der har været ét af årets store fund i Cooper-klassen, sejrede atter, og han vandt dermed sit første danske mesterskab. Tillige satte han ny banerekord med 48,2 sek.

I gruppe II indtil 1300 ccm vandt Jan Heggow (Morris) løbet og mesterskabet.

Endelig den sidste standardklasse, den mindste, hvor Kjeld Hansen, Saab, vandt den største sejr. Han havde samlet 16 points sammen, mens hans værste konkurrenter, Arnold Larsen og Ivan Rasmussen, hver kun fik 8 points. I 2. heat »tillod« Kjeld Hansen endda fire

konkurrenter at slippe forbi, hvorefter han lavede forfølgelsesløb efter dem. De tre indhentede han, men den 4., en svensker, spærrede så meget for ham, at det gav svensk sejr.

Af de 7 mestre var der kun to, Dillevsen og Kjeld Hansen, der genvandt mesterskabet. Dagens eneste uheld overgik veteranen Gunnar Henriksen, der i hårnålesvinget kom i slinger i noget olie. En svensk vogn skubbede til ham, hvorefter vognen væltede. Der skete kun materiel skade.

Der var mellem 10.000 og 15.000 tilskuere til løbene, der foregik i det dejligste solskinsvejr, og herefter er det givet, at banen vil få et pænt overskud, der ubeskåret vil blive anvendt til anskaffelse af areal, hvor den ny bane, man skal have i 1967, skal anlægges.

Resultater:

Standard grp. 3, 0-1000 ccm: Nr. 1 Fritz Møller, Fiat Abarth, 14.06.1, nr. 2

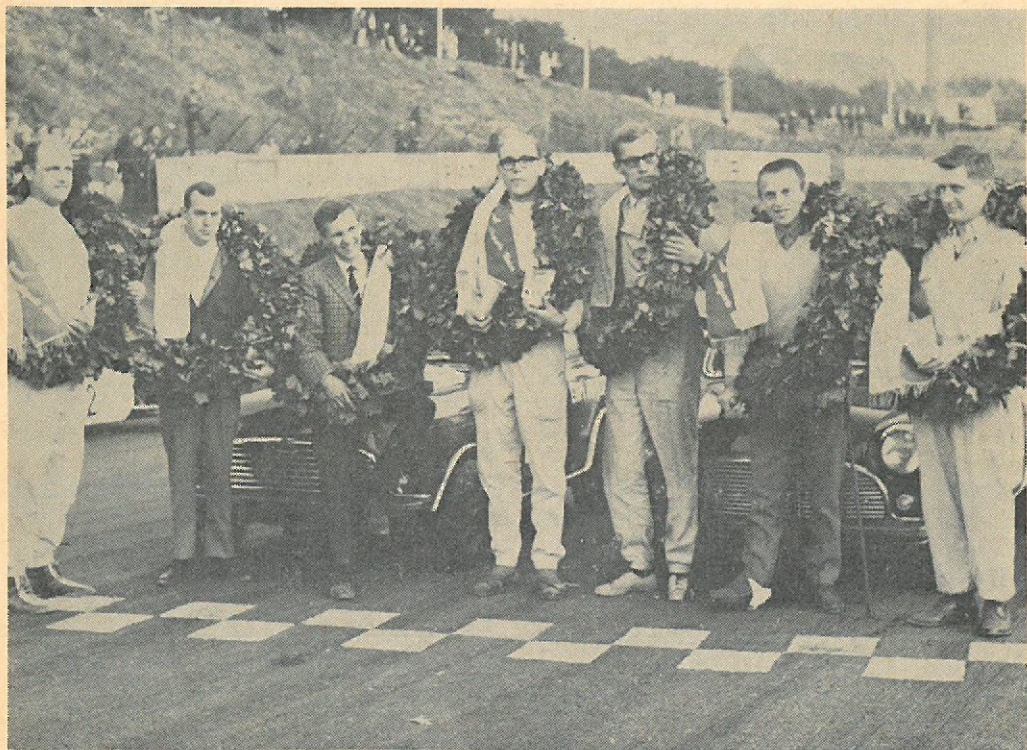
Peder Petersen, Hillmann Imp, 14.07.1, nr. 3 Peter Hollnagel, Austin Cooper, 14.20.1, nr. 4 Son Borch Christensen, Fiat 850, 15.40.3.

Standard grp. 2, 0-850 ccm: Nr. 1 Keld Hansen, Saab, 14.20.6, nr. 2 Åke Bengtsson, Sverige, DKW F 11, 14.27.7, nr. 3 Arnold Larsen, Fiat Abarth, 14.34.7, nr. 4 Ivan Z. Rasmussen, DKW F 11, 15.17.2.

Sportsvogne: Nr. 1 Anders Josephson, Lotus, 12.19.1, nr. 2 Egert Haglund, Lotus, 12.35.1, nr. 3 Leif Wahlström, Porsche, 12.59.8, nr. 4 Chr. V. Nellemann, Morris Cooper, 13.04.1.

Standard grp. 2, 851-1300 ccm: Nr. 1 Jan Heggov, Morris Cooper, 13.28.3, nr. 2 Erik Høyer, Morris Cooper, 13.45.7, nr. 3 Jørgen Fog, Morris Cooper, 14.06.6, nr. 4 Kjell Å. Nilsson, Sverige, BMC Cooper, 14.15.8.

Standard grp. 3, 1001-1300 ccm: Nr. 1 Hans Trap-Nielsen, Morris Cooper, Fortsættes side 42



Årets danske bilmestre: Fra venstre Jørgen Ellekær, Hans Trap Nielsen, Chr. Nellemann, Kjeld Hansen, Jan Heggov, Arne Dillevsen og Åge Buch Larsen.

TT-VM

Finlands GRAND PRIX-IMATRA

På en 6 km lang landevejsbane ved den finske by Imatra, nær den russiske grænse, afvikledes Skandinaviens eneste klassiske løb på landevej, som var 10. afdeling indgående i dette års verdensmesterskab på landevej. Løbet var udskrevet for de fire almindelige solo-klasser, hvorimod 50 ccm klassen, der var blevet kørt de tre tidligere år, i år på grund af det lille antal tilmeldelser var blevet aflyst. Årets finske grand prix var ikke et af de løb, som vil blive husket i årevis, eftersom 250 ccm og 500 ccm klasserne allerede forinden løbet var blevet afgjort. Jim Redman startede ikke som følge af styrtet i Ulster GP kort forinden, og det samme gjaldt Mike Hailwood og Phil Read, der jo har hjemført VM i deres respektive klasser.

MV Agusta havde anmeldt Giacomo Agostini, der fortsat har en chance for at hjemføre verdensmesterskabet i 350 ccm klassen, idet Redman ikke vil kunne starte i Finland og Italien. Ganske vist har Redman fire VM-sejre (Man, Assen, Sachsenring og Brno) imod Agostinis ene i foråret på Nürburg Ring, så italieneren skal vinde hver eneste af de resterende løb for at blive indehaver af VM-titlen.

Den kører, som var mest uheldig under hele arrangementet i Finland, var englænderen Derek Woodman på det østtyske MZ fabrikshold. Han startede i tre klasser og udgik alle tre gange! 125 ccm og 350 ccm'erne satte sig, mens 250 ccm fik tændingsskade.

Omkring 30.000 tilskuere overvære-

de den store motorsportsfest på Imatrabanen i fint vejr med solskin, hvorimod det havde regnet de to foregående dage under træningen.

De to hurtigste kørere under træningen i 125 ccm klassen, Hugh Anderson og Frank Perris på Suzuki, tog straks teten i dagens første start. Efter første omgang førte Perris foran Anderson, hvorefter fulgte en tæt klump MZ-kørere: Woodman, Rosner, Krumpholz, Leitert og Enderlein. På ottendepladsen kom den eneste Honda-fabrikskører i løbet, Ralph Bryans, på en 1962 model twin.

De to Suzuki fabrikskørere havde efter tre omganges kørsel et forspring på hele 15 sekunder foran Woodman, efter 5 omgange var afstanden øget til 30 sekunder, og da 10 omgange af de ialt 21 omgange var tilbagelagt, var forspringet på over et minut.

På dette tidspunkt overtog Heinz Rosner føringen blandt MZ-fabriksmaskinerne, og på den følgende omgang udgik Derek Woodman.

Perris holdt førstepladsen de første 19 omgange med Anderson lige i baghjulet. En sejr for Perris ville have betydet pointlighed med Anderson og dermed have givet ham store chancer i kampen om VM-titlen, men Anderson var ikke til at spøge med, og han overhalede på tyvende omgang canadieren og vandt løbet med et halvt sekunds forspring. Tredjepladsen gik til østtyskeren Jochen Leitert (MZ). Vagn Stevnhoved fra Danmark, der var eneste danske deltager i Finlands GP, besatte tiendepladsen på sin MZ.

**Resultat: 125 ccm — 21 omgange
à 6,03 km/t.**

1. Hugh Anderson, New Zealand, Suzuki, 129,0 km/t.
2. Frank Perris, Canada, Suzuki.
3. Jochen Leitert, Østtyskland.
4. Ralph Bryans, Irland, Honda.
5. Roland Rentzsch, Østtyskland, MZ.
6. Giuseppe Vincenzi, Italien, Honda.

I den efterfølgende 350 ccm klasse skulle der køres 23 omgange. Umiddelbart efter starten lagde rhodesieren Bruce Beale sig i spidsen på sin 305 ccm Honda twin »production racer«, men han blev snart overhalet af MV fabrikskøreren Giacomo Agostini, Italien. Hailwood var anmeldt til løbet, men han fik besked fra MV-fabrikken, at de ikke ville sende ham nogle maskiner til Finland. Da første omgang var tilbagelagt lå canadieren Mike Duff på andenpladsen på en opboret 254 ccm Yamaha foran czecken Gustav Havel (Jawa), Beale (Honda), Woodman (MZ) og Yong (AJS). Denne rækkefølge ændrede sig ikke de følgende fire omgange, men da udgik Jawa'en med maskinskade. Den samme skæbne overgik sydafrikaneren Paddy Driver to omgange senere på en AJS 7R.

På tiende omgang var Agostinis forspring 30 sekunder ned til Beale, der i mellemtiden havde arbejdet sig frem til andenpladsen, foran Duff og Woodman, men sidstnævnte MZ opgav snart ånden, og inden løbets slutning gik det heller ikke bedre for Yamaha-køreren.

Bruce Beale besatte andenpladsen efter Agostini (MV). Tredjepladsen gik til czecken Frantisek Bocek på en encylindret 293 ccm CZ fire-takter, og efter ganske fortræffelig kørsel blev svenskeren Agne Carlsson fra Västra Motorklub i Stockholm fjerde på sin AJS 7R.

Resultater: 350 ccm — 23 omgange

1. Giacomo Agostini, Italien, MV, 135,7 km/t.
2. Bruce Beale, Rhodesien, Honda.
3. Frantisek Bocek, Czechoslovakiet, CZ.
4. Agne Carlsson, Sverige, AJS.

5. Lewis Yong, England, AJS.
6. Eric Hinton, Australien, Norton.

På de tre første omgange i kvartliterklassen skiftede føringen mellem Mike Duff (Yamaha) og Derek Woodman (MZ), men på tredje omgang udgik MZ-køreren med tændingsvrøvl, hvorefter det var let for Duff at køre sejren hjem foran Rosner (MZ) og irlænderen Ralph Bryans på en Honda »productions racer«. Det var de to eneste kørere, som ikke blev distanceret med en omgang af vinderen.

Resultater: 250 ccm — 23 omgange

1. Mike Duff, Canada, Yamaha, 133,4 km/t.
2. Heinz Rosner, Østtyskland, MZ.
3. Ralph Bryans, Irland, Honda.
4. Bruce Beale, Rhodesien, Honda.
5. Giuseppe Vincenzi, Italien, Aermacchi.
6. Robert Coulter, Irland, Bultaco.

I den store 500 ccm-klasse førte Agostini lige fra start til mål på sin overlegne MV Agusta 4-cyl. foran Paddy Driver (Matchless). Vinderens forspring var på 2 minutter ved løbets slutning. Tredje blev englænderen Fred Stevens, ligeledes på Matchless, og han var sammen med Driver den eneste, som ikke blev overhalet med en omgang af Agostini. En fin skandinavisk indsats sørgede finnen Jocke Ryhänen (Matchless) for i denne klasse ved at besætte en flot fjerdeplads foran så kendte kørere som Jack Findlay, Australien, Lewis Yong, England, Eric Hinton, Australien, og czecken Frantisek Stastny (Jawa). Hurtigste omgang og absolut omgangsrekord for Imatra-banen satte den italienske fabrikskører Agostini med en gennemsnitshastighed på 141,1 km/t.

Resultater: 500 ccm — 25 omgange

1. Giacomo Agostini, Italien, MV, 137,1 km/t.
2. Paddy Driver, Sydafrika, Matchless.
3. Fred Stevens, England, Matchless.
4. Jocke Ryhänen, Finland, Matchless.
5. Jack Findlay, Australien, Matchless.
6. Lewis Yong, England, Matchless.

A. H. T.



Florian Camathias

Motorcykelsporten blev berøvet for en af sine mest markante personligheder, da den kendte schweiziske sidevognskører Florian Camathias blev dræbt under et internationalt landevejsløb på Brands Hatch banen i Londons sydøstlige udkant søndag den 10. oktober.

Camathias havde i begyndelsen ført løbet, men var blevet overhalet af englænderen Pip Harris, og tilsyneladende i et forsøg på at vinde tabt terræn ind, kom hans maskine i skred i Clerways Bend, og med stor fart væltede hans maskine rundt og ramte sikkerhedsvolden. Camathias blev kvæstet så hårdt, at han døde kort efter indlæggelsen på Dartford hospital, hvorimod hans sidevognsmand, Franz Ducret, slap med lettere kvæstelser.

Den schweiziske kører var en af sidevognssportens mest populære personligheder, og de, som har set Camathias køre, vil til stadighed mindes hans blændende kørsel. Man var næsten altid sikker på, at det var ham, som ville sætte ekstra kolorit over et løb. De såkaldte »kneeler« sidevognsmaskiner, hvor køreren sidder på knæene, var Camathias en af de første, som tog denne type i brug, og med mange andre konstruktionsdetaljer har han været forud for de andre.

Han boede i den schweiziske by Montreux, hvor han var mekaniker, men i de senere år optog løbene og forberedelserne med bygning af nye maskiner om vinteren hele hans tid. I 19 år havde han været aktiv motorkører, og han har 9 gange forsøgt at vinde verdensmesterskabet i sidevognsklassen, men det lykkedes aldrig, eftersom småuheld har berøvet ham den eftertragtede titel. Fire gange har han besat andenpladsen og i år blev det til en tredjeplads.

Florian startede sin karriere som solokører, men gik senere udelukkende ind for sidevognsklassen, hvor han næsten alle sæsoner har kørt BMW RS motor — dog med undtagelse af sidste sæson, hvor han af Gilera fabrikken i Italien havde lånt en af deres firecylindrede racermotorer, som viste sig at være klassens hurtigste maskine, men småuheld gjorde, at det kun blev til en klassisk sejr i Spaniens GP.

Camathias, der blev 41 år gammel, blev født den 3. marts 1924. Han efterlader sig sin kone, Magarite.

Æret være hans minde!

Allan Terndrup.

Go kart nyt

Af Jac. Nellemann

Fjerde afdeling af DM i Vojens. — Nordisk landskamp i Laxå. — Bykamp København - Malmø - Göteborg - Stockholm. — Danmarks første Enduro løb til oktober.

Fjerde afdeling af DM bød ikke på de store overraskelser i resultatlisten, men til gengæld stod den arrangerende klub for en meget stor glædelig overraskelse. Dette løb burde stå for andre klubber som et mønster på, hvordan man hurtigt og gnidningsløst afvikler et løb til alles tilfredshed. Det var meget glædeligt at se, at Vojens Go-Kart Klub har fundet sin gamle form igen, efter at have være nede i en bølgedal i begyndelsen af sæsonen.

Det deltagende antal vogne (ca. 50) var ikke nogen rekord. Tilskuerantallet på ca. 800 var det heller ikke. Og tre forsøg på at slå den bestående banerekord løb også ud i sandet, idet denne stadigt kun kan slås i særskilte forsøg på tre omgange før løbet, og ikke under selve løbet, hvor der som regel bliver kørt en del hurtigere på grund af den indbyrdes konkurrence.

Opgøret i klasse A International havde ikke den sædvanlige spænding over sig, idet Finn Lourcing to uger før var blevet sat ud af spillet med en kvæstet fod under et løb på Københavns Go-Kart bane. Kampen om de første placeringer var således overladt til Henrik Petersen og Jac Nellemann, som til tider havde Svend Paulsen lige i hælene. I finalen gik Henrik Petersen først fra start, men da der var kørt fire omgange blev han overhalet af Jac Nellemann, som til dette heat havde sat et par ekstra atm. tryk på kaffemøllen. Dette gav også bagslag, for på 10. omgang knækkede den øverste stempeling, og han måtte lade Henrik passere igen, men kom selv ind på en anden-

plads med Svend Paulsen som nr. tre.

Dette gav Henrik et lille forspring i kampen om DM, idet han nu har 16 points mod Jac Nellemanns 13 og Finn Lourings 7.

I A National var alle top-kæmperne for en gangs skyld samlet til et opgør, som tegnede til både at blive spændende og jævnbyrdigt. Efterhånden som dagen skred frem måtte man desværre notere, at flere af de hurtigste faldt fra, og Mogens Banke kvalificerede sig således ikke til finalen, da han havde motorhaveri i begge de indledende heats. I finalen dannedes fortroppen af den hurtige John Sørensen, veteranen Arne Laulund med sin fantastisk hurtige Komet K 33, samt de to comming-men Jan Kurt Christensen og Per Amundsen. De to sidste blev knapt så comming som man havde turdet håbe, idet Jan Kurt fik karburator-vrøvl og Per Amundsen var på en lille botanisk ekskursion, som kun skyldes hans manglende rutine i at overhale på strategisk rigtige steder. I spidsen således John Sørensen, med Arne Laulund i en rigelig lang linie på andenpladsen, og H. P. Søndergård på tredjepladsen.

John Sørensen bragte dermed sig selv i spidsen af DM med Laulund lige i hælene og Jan Kurt Christensen et godt stykke efter på tredjepladsen.

Klasse C 200 ccm uden gear var atter solooptræden af Jørgen Back Poulsen, som dog godt kan begynde at pudse sin gamle kampform af. Det kan ikke vare længe, før Børge Jensen har lært ham kunsten efter og vil gøre ham rangen stridig. Den evige treer, Helmuth Carlsen, kørte sig med sin sikre kørsel hjem på en — andenplads.

I klasse D prøvede Jørgen Back Poulsen for anden gang at sikre sig points, efter et mislykket forsøg i Ålborg. —

Denne gang gik det også bedre, og man noterede, at han har lært stilen. Det kniber dog lidt med at blive fortrolig med gearkassen, skønt han næppe kan lastes den knækkede gearstang, som satte ham ud af spillet. Hans Højrup tog derefter føringen resten af løbet, og hans præcisionskørsel bragte ham igen max. points og en sikker føring i DM. Den resterende del af Engstrøm-familien, Peter, gjorde et tappert forsøg på at nå op til Hans efter en mislykket start, men det rakte kun til en andenplads, hvilket han også besidder i DM.

Den årlige nordiske landskamp i formel K blev afviklet i Laxå den 29. august i silende regnvejr. Fra Danmark deltog tre hold på hver fire mand, og de placerede sig som sædvanligt på en andenplads efter Sverige, med Finland på tredje- og Norge på fjerdepladsen. I klasse A International kørte Henrik Petersen, Hans Erik »Nuller« Mortensen, John Sørensen og Arne Laulund for de danske farver, og Henrik placerede sig bedst med en 2. og en 8. plads. Denne afdeling vandtes af svenskeren Rolf Skoghag som af og til har gæsteoptræden på det svenske landshold til EM.

I klasse C International kørte Jørg. Back Poulsen, Børge Jensen, Poul Anthony og Bent Bigum Mortensen, og det var denne klasse, som samlede de fleste points til vor andenplads. Jørgen Back Poulsen kørte hjem til en fin andenplads efter Sveriges fænomenale all-round mand Ronnie Petterson, som kørte en ny to-motors konstellation med begge motorer i samme side! Karten var som sædvanligt bygget af Ronnies far, og de berettede i Sveriges fjernsyn, at det koster Ronnie 15.000 kr. at køre et år, medens hans præmieindtægt er ca. 4500 kr. Mit personlige regnskab hvad det angår er nu i Ronnies favør, når man hører hvilke priser han forlanger for sine brugte vogne og motorer.

Klasse D var vort svageste punkt, og der var allerede ved udvælgelsen gjort et taktisk brøler. Jørgen Back Poulsen var også meldt til i denne klasse, skønt reglementet siger, at den samme kører kun må repræsentere sit land i én klas-

se. For at kunne stille med fire mand i denne klasse måtte vor holdkaptajn, E. Jørgensen, stille op i Jørgens vogn, og indsatsen bar naturligvis også præg af for lidt træning og kendskab til vognen. De øvrige kørere var Peter Engstrøm, Hans Højrup og Holger B. Hansen.

Peter Engstrøm måtte tidligt trække sig ud med en knækket krumtap og brodden var dermed taget helt af det danske hold i denne klasse.

Når man ser den iver, de svenske ledere går ind for deres sport med, kan man sommetider ønske, at man var svensk formel K kører. Ikke for at sige, at disse ledere ikke findes i Danmark, men ak, de er alt for få.

For få var også de københavnere, som stillede op samme dag i Malmø for at køre bykamp mod Stockholm, Göteborg og Malmø.

Dette hold var i langt større grad end konkurrenternes svækket af landskampen, idet København ikke kunne stille med en eneste kører i C international. For dog at få en match ud af det, »lånte« København de to skånske kørere Kaj og Olle Bornebuch, og de to sidste kørere måtte så være A kørere fra det københavnske hold. I den virkelige A International match måtte ovenikøbet de to kørere Hans Beyer Clausen og Thorkild W. Hansen gå ud i første heat med smadrede motorer, og de var udelukket fra videre deltagelse den dag. Resten af det danske hold måtte så redde stumperne i land, men en fjerdeplads til København var uundgåelig.

Det stockholmske hold gik af med sejren, og pointsstillingen blev som følger:

1. Stockholm 299 points.
2. Malmø 245 points.
3. Göteborg 201 points.
4. København 159 points.

Topscorer for København og i hele matchen var Jac Nellemann, som tegnede sig for 66 af de københavnske points. Brødrene Bornebuch hjalp os fint ved at score 51 points tilsammen, og resten af pointsene var fordelt på Mogens Banke og Per Amundsen.

I et løb for A National kørere tegnede Mogens Banke sig for en tredjeplads, og løbet vandtes af den kvindelige sven-

ske kører Britt Louise Persson, som viste samtlige herrer til døren med virkelig stilfuld kørsel.

Næste år må Malmø AK sørge for at lægge dagen for bymatchen på et bedre tidspunkt, for et fuldtalligt københavnsk hold skulle virkelig have chancer for at give svenskerne god modstand.

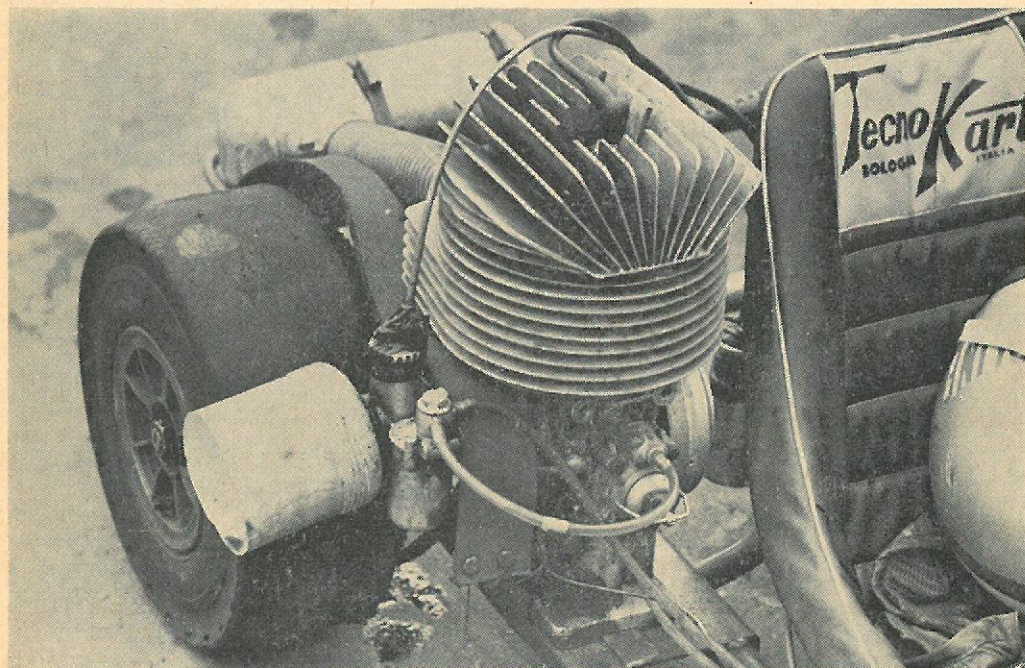
På skrivende tidspunkt er det så småt en realitet, at det første Enduro-løb skal løbe af stabelen i Danmark.

Det drejer sig om et to timers løb på Københavns Go Kart bane med deltagelse af ca. 30 to-mands hold. Startaf-

giften bliver ca. 20 kr. pr. hold, og den samlede præmiesum ventes at overstige 2000 kr.

Seks talsmænd for 400 Go Kart køre over hele landet har rettet en skrivelse til DAU, hvori de ønsker, at administrationen af Go Kart sporten i Danmark skal varetages af en speciel Go Kart union, idet de mener, at DAU gør for lidt ved sporten herhjemme. — Noget kan der vist være om snakken, og man må håbe, at de to parter kan komme til en overenskomst, da sporten er alt for ung til at kunne tåle en opdeling.

Jac Nellesmann.



Komet K77 Magnum motoren har opnået stor popularitet i England, og herhjemme har den også vundet mange sejre med Henrik Petersen bag rattet. Bemærk den halve oliedunk, som er sat på karburatoren for at holde snævs ude fra motoren, som sidder meget udsat. Karburatorens placering gør Dem sikkert klart, at motoren har drejeskive til regulering af ind-sugningen.

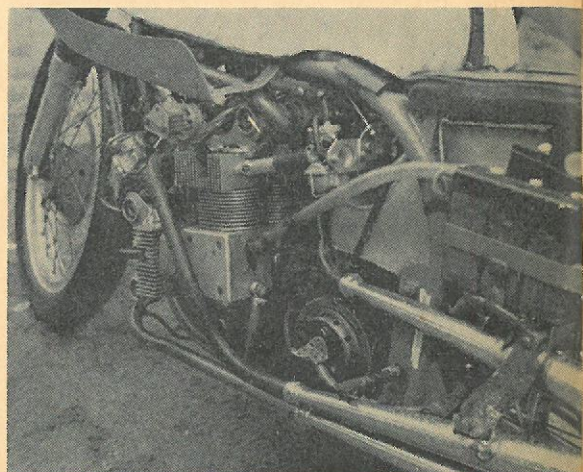
Prøv en køb og salgsannonce i I.M.R. . . .

— det giver resultat.

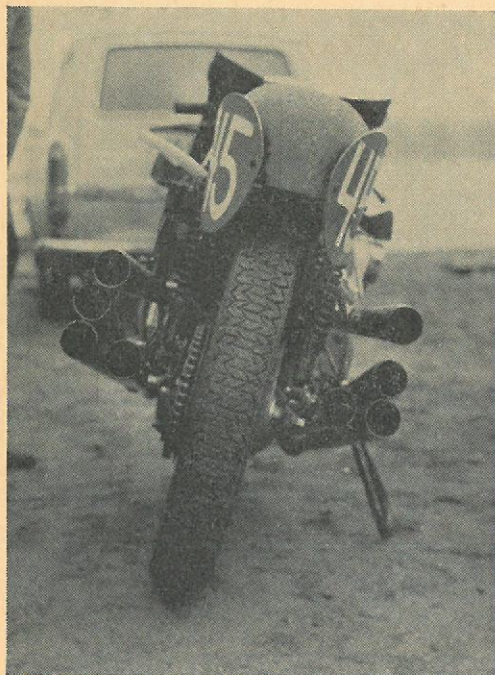
V 8 racermaskine bygget i Finland i fritiden

Størst opmærksomhed i depotet ved Finlands grand prix i Imatra samlede sig utvivlsomt om finnen Tauno Nurmis specialbyggede 350 ccm racer med en V8 motor og fire overliggende knastaksler. Nurmi har kørt TT-løb i 12 år og er til daglig faglærer i byen Tammerfors, hvor Finlands klassiske landevejsløb afholdtes i 1962 og 1963. Man skulle tro, at finnerne, ligesom englænderne, kunne vinde i et specielt lotteri, der gælder om at frembringe en racer, som kan vinde VM. Det er et stort projekt, Nurmi for to år siden vovede sig ud i og som blev holdt strengt hemmeligt indtil debuten på Imatrabanen.

Nurmi har selv tegnet og konstrueret motoren, hvori han har anvendt stemp-



Bemærk kædehjulet på motoren er anbragt under motoren, eftersom det ikke sidder på enden af krumtappen, men derimod på akslen, der er i indgreb med krumtappen i midten.



Den finske Premier V-8 ser helt voldsom ud med de 8 udstødningsrør — en for hver cylinder

ler fra en 50 ccm Honda, men for at komme ned på en total slagvolumen på 349,9 ccm for de 8 cylindre er slaglængden lidt kortere. Ventilerne og karburatorerne stammer også fra Honda letvægtsmotorcyklen, hvorimod alt det resterende i motoren er hjemmegjort.

Den 8 cyl. motor er bygget i V-form og indbygget på tværs i stellet. Gradeantallet mellem de to cylinderhalvdele er 90°. Cylindrene er luftkølede og er, ligesom topstykkerne, støbt af konstruktøren selv. Ventilerne aktiveres af fire overliggende knastaksler, som trækkes af en kæde. Kraftudtaget sker i midten af krumtappen, hvor et tandhjul er i indgreb og via en aksel fører ud til venstre side, hvor et kædehjul er monteret, og der over en kort kæde fører momentet via koblingen til en firetrins Norton Manx gearkasse.

Tændingsanlægget er af batteritypen med fire afbryderkontakter anbragt på

enden af hver af de fire knastaksler. 8 udstødningsrør, der hver ender i en megafon, leder udstødningen bort. Motorlyden er rent fantastisk fortæller vor korrespondent.

Det komplicerede motoraggregat er indbygget i et Norton Manx stel. Nurmi har tidligere kørt på Norton i TT-løb. Motoreffekten i den nye V8'er opgives til 47 hk ved 12.000 omdr./min. Til sammenligning kan det nævnes, at en god AJS 7R eller Norton Manx afgiver 40 hk ved 8000 omdr./min.

Den nye racer, som er blevet kaldt Premier V-8 blev for første gang kørt under træningen til Finlands grand prix. Desværre viste det sig, at koblingen ikke længere var kraftig nok, hvorefter den begyndte at glide, hvilket også forårsagede gearkassevanskeligheder. Motoren løb under disse forhold op på 15.000 omdr./min., hvilket var katastrofalt, eftersom en krydspind brækkede, og Nurmi kunne ikke starte på sin drømmeracer i løbet.

Det er en stor præstation at kunne

BSA - TRIUMPH HONDA-JAWA-CZ AERMACCHI - MZ

nye og brugte

Levering af racere

Cylinderudboring

Modtager gerne løse motorer til rep.

Klarer ethvert reservedelsproblem

Alt i udstyr - Sendes overalt - Ring el. skriv

Vi importerer

EVEROAK pilot hjælm

Fineste kvalitet - Godkendt til motorløb

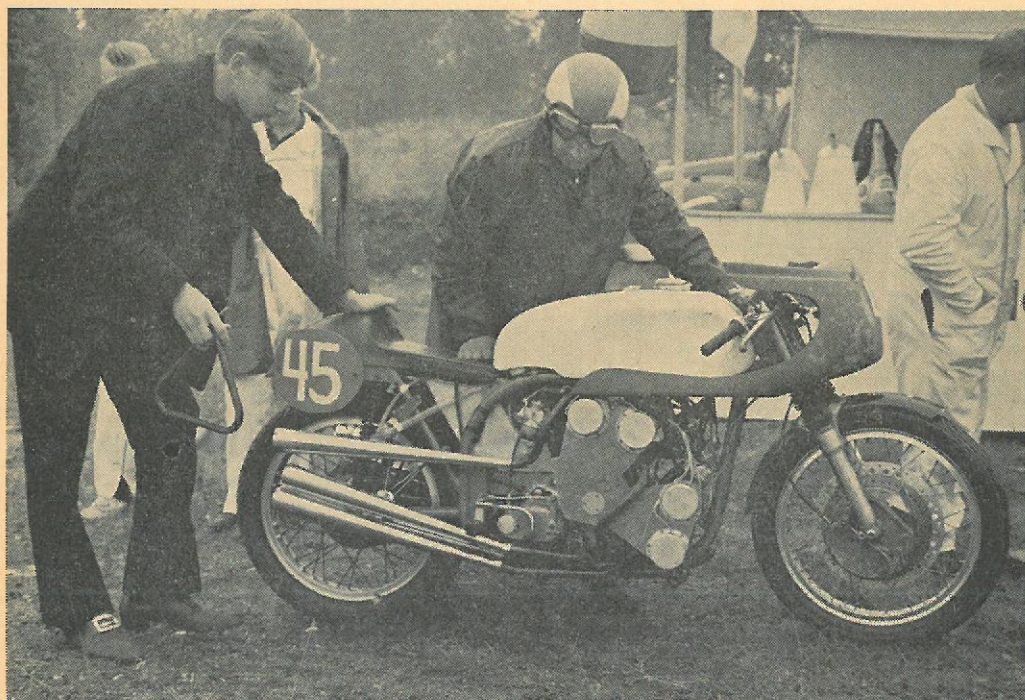
kun kr. 80,- sendes overalt

Jysk Motorlager

Aaboulevarden 50 . Aarhus

Telf. (061) 2 18 18

bygge et sådant uhyre til motorcykel, og forhåbentlig får Nurmi mere held med raceren til næste år!



Finnen Tauno Nurmis hjemmebyggede 8-cylindrede TT-racer, som han har kaldt »Premier U-8«. Maskinen blev for første gang præsenteret ved Finlands grand prix i Imatra — desværre fik den maskinskade under træningen.

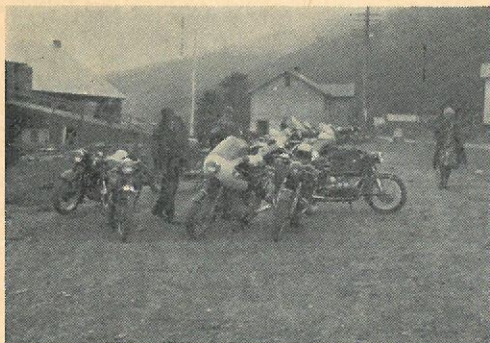
Troll Rally 1965

Velarrangeret norsk mc-træf blev en absolut succes. Ca. 200 deltagere på 170 mc. For ringe dansk deltagelse.

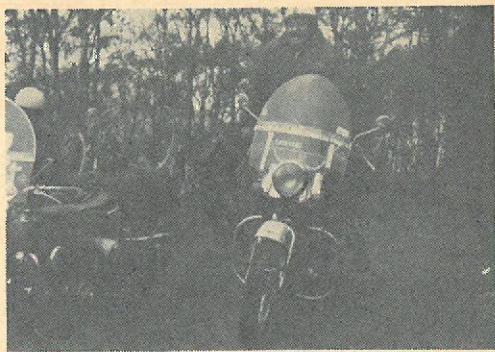
III. Motor-Revy's repræsentant, Ole W. Larsen var i dagene 21.-22. august i Norge på sin Kreidler Florett 50 ccm til den første norske mc-træf.

Igennem de sidste 2-3 år havde udenlandske (især tyske og svenske mc-entusiaster) presset på for at få nordmændene til at arrangere et mc-møde i lighed med den tyske elefant-træffen. Da den norske motorbladsredaktør Hårten Hager (fra det norske my-blad »Motor-syklisten«) besluttede sig til at stå som arrangør, var det med en vis skepsis, da det jo var første gang, men som Hager vel nok har tænkt: »Hvo som intet vover, intet vinder.«

Det tør vel nok siges, at Hager vandt,



Troll-Rally kunne byde på mange flotte mc'er. Her er nogle af disse ved udflugten til en stavkirke.



Der var stemning hos denne hollænder på Harley Davidson, selv om turen gik hjemad.

ikke alene mc-venner, men også anerkendelse og respekt.

Da Hager sammen med mc-entusiasternes klub besluttede at virkeliggøre dette, var de klar over, at der ville melde sig en del problemer. Nogle af de første, og vel nok væsentligste, var, hvor og hvornår mc-træffen skulle finde sted.

Mødestedet skulle ligge i et område, hvor de udenlandske deltagere kunne få så meget af Norges pragtfulde natur at se som muligt. Desuden skulle der være mulighed for overnatning og en tilstrækkelig stor campingplads til campisterne. Disse to led skulle på en eller anden måde sættes rigtigt ind i en lang, svær kæde. En række ture i vinterens løb gav det resultat, at Grindaheim, som ligger i Valdres, ca. 50 km fra Fagernes og ca. 240 km fra Oslo, var det bedst egnede sted.

Allerede den 18. august begyndte der at blive liv på lejrpladsen i Grindaheim. De første mc-kørere, som ankom, var nogle franskmænd og tyskere, som ville sikre sig god plads for deres små hjem de næste 5-6 dage. Deres førhen så fine og velpudsede BMW bar nu mén efter at have kørt på støvede og mudrede grusveje, som jo er en del af charmen ved at køre i Norge. Om lørdagen begyndte det for alvor at strømme ind med store og små motorcykler, for det meste BMW 500 og 600 ccm, Honda 250 ccm og nogle enkelte gamle Harley Davidson. Disse maskiner med deres læderklædte passagerer blev ved indgangen til campingpladsen budt velkommen af et stort skilt med påskrif-

ten: »Velkommen til Troll-Rally 65«. Når cyklerne først var kommet ind på pladsen, fik man travlt med at rejse telte og pakke de forskellige lejrgejer ud. Imedens alt dette foregik, turnerede Hager rundt på pladsen for at byde de mange deltagere velkommen.

Herefter skete der noget, som vi vel nok må misunde nordmændene. — Det norske fjernsyn var kommet til Grindaheim for med en lille reportage at vise, hvordan indledningen til den første mc-træf i Norge ville forme sig.

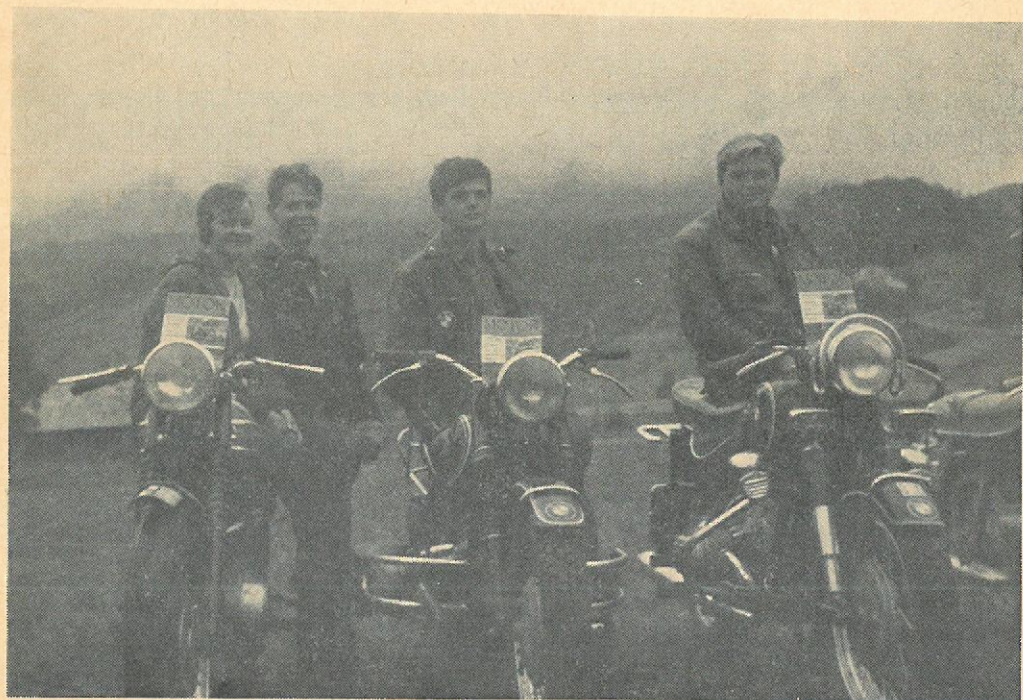
Alle kørerne stillede op i en lang række og kørte herefter en lille tur op ad en af de snoede, norske bjergveje. Dette var sandt at sige et imponerende syn at se alle disse motorcykler fra så mange nationer snegle sig op ad bjerget. Filmen fra den lille bjergtur blev om mandagen vist i det norske fjernsyn. Hele 6 minutter fik man. Det var betydeligt mere end det danske fjernsyn formåede at bringe fra årets veteran mc-løb fra Skagen til København. Herfra fik vi igen slet intet. Igen et

bevis for det danske fjernsyns modvilje mod den danske mc-sport.

Lørdag aften var der lejrball, hvor deltagerne sang forskellige sange. Et par af de deltagende tyskere havde deres guitarer med. En franskmænd, som havde kørt det længste antal kilometer, fik overrakt en lille, træudskåret »Troll unge« som præmie. Den ældste deltager, en fransk dame, født i 1897, fik ligeledes en »Troll unge«. Sammen med sin mand var hun kørt til Grindaheim på en 750 ccm Norton Atlas, en virkelig fin præstation.

»Troll Rally«s mindste maskine var en Kreidler Florett 50 ccm, kørt af IMR's repræsentant, Ole W. Larsen. Han fik ligeledes en »Troll unge« til minde om dette mc-møde. Ved lejrballen takkede Hager deltagerne for den store interesse, de havde vist mødet, og håbede, at disse ville komme igen i 1966.

Søndagen forløb med hyggelige samtaler mellem kørerne, og man var også en tur ved en af Norges mange gam-



De fire danske deltagere ved mc-træffen i Norge med Illustreret Motor Revy foran sig er fra venstre: Tove, Erik Jensen og brødrene Kaj og Bent Hansen. Erik Jensen er en af vore kendte jordbanekørere fra Herning.

le stavkirker. Noget af det værste, jeg så på denne tur var, da to af de franske deltagere kørte igennem et hårnålesving helt ovre i den venstre vejbane. Dette må vel nok siges at være topmål af dumdristighed. Noget af det morsomste ved hele mc-mødet var Hagers lille grævlingehund, som kort sagt var helt »pjattet« med at køre på motorcykel, især at sidde på tanken med forpoterne på styret.

Det kan ganske oprigtigt siges, at dette års norske mc-træf blev en stor succes. For dette kan vi først og fremmest takke mc-entusiasternes klub, den livlige og venlige Hårten Hager og hans søde, danskfødte hustru. Vi må blot håbe, at endnu flere danskere (kun syv danskere deltog) vil finde vej til det norske »Troll Rally« 1966, som vil finde sted i august måned.

Efter »Troll-Rally« har IMR's repræsentant, Ole W. Larsen i Glostrup, bestemt sig for at arrangere et lignende mc-møde på Sjælland. Dette arrangement vil finde sted i maj måned 1966, men nærmere herom i IMR's martsnummer. Ole W. Larsen.

Motorcykel- reservedele

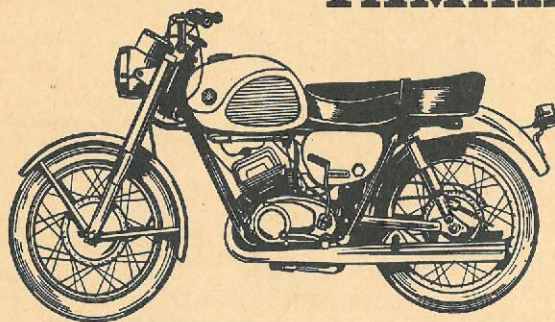
til alle tyske mærker, brugte og nye
ombytningsdele, stel, gafler, hjul.
4000 komplette motorer på lager.

Motorcykeldele

Nettesheim

Flensburg, Tyskland
Husumerstrasse 75, tlf. 220 44.

Model YDS-3



YAMAHA

årets motorcykel
nyhed i Danmark

Den japanske 250 ccm
2-takt twin - 27 hk - 5
gear - 150 km/t - acce-
leration som en 500ccm
twin.

KUN KR. 5985,00

Cross- og baneracer
med 37 hk's motor.

**FORLANG PRISER OG
BROCHURER.**

CARL ANDERSEN IMPORTØR

RANDERSVEJ 150-152 . ÅRHUS N . TELEFON (061) 63388

Triumf for Hallman i

FINLANDS GP

I Hyvinkää, Finland, vandt svenskeren Torsten Hallman sin anden grand prix sejr indenfor en uge, men den fik jo ingen indflydelse på VM, eftersom russeren Arbekov kåredes som mester efter Sveriges grand prix. Russeren førte de fire første omgange i det finske løb, hvorefter han udgik som følge af et styrt.

Sidste års verdensmester, Joel Robert, Belgien, startede ikke, idet han var skadet i det foregående løb i Sverige, og englænderen Dave Bickers (Greeves), der kæmper med Robert om andenpladsen i VM, fik en tredjeplads, hvilket ikke gav ham flere points, eftersom kun de 7 bedste resultater tæller. — Bickers har i sæsonens løb opnået VM-points i 9 løb og sammenlagt 46 points. Englænderens syv bedste løbsresultater har bragt ham op på 40 points.

Robert, Hallmann og Bickers vil komme til at kæmpe om andenpladsen i VM i årets sidste afdeling — den 15. i rækken — i Østrig, der først køres den 3. oktober i Launsdorf.

Torsten Hallman (Husqvarna), der blev verdensmester i 1962-63, vandt to lette heatsejre i det finske løb foran Gean Wien (Husqvarna) og Dave Bickers (Greeves). En anden finsk kører, Vilkoire, ligeledes på en Husqvarna, med heatplaceringerne 5 og 6 besatte i løbets endelige resultat fjerdepladsen. Husqvarna-maskinerne besatte således tre af de fire bedste placeringer.

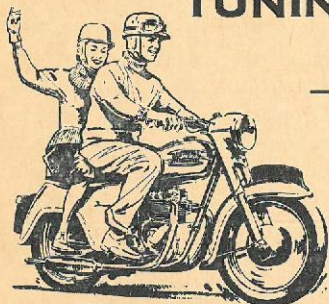
Czekoslovakien Vlastimil Velek (Jawa) fik en femteplads foran mærkekammeraten Fred Williamowski. Japanneren Kazuo Kudo på Suzuki-fabriksmaskinen opnåede ingen placering.

VM tabel i 250 ccm:

1. Victor Arbekov, Sovjet, CZ, 52 points.
2. Dave Bickers, England, Greeves, 40 points.
3. Joel Robert, Belgien, CZ, 40 points.
4. Torsten Hallman, Sverige, Husqvarna, 34 points.
5. Åke Jonsson, Sverige, Husqvarna, 30 points.
6. Vlastimil Velek, Czekoslovakiet, Jawa, 26 points.

TRIUMPH

TUNING



DELL ORTO racerkarburatorer.

— større omdrejningstal og topfart.

Tiger 100 topstykker modificerede, to karburatorer, leveres på ombytningsbasis.

Alt special- og racerudstyr til TRIUMPHs samtlige modeller.

NYHED: GUAZZONI

— italiensk 50 ccm knallert med drejeventil, 7 hk, topfart 107 km/t.

— racer med 11 hk om kort tid på lager.

Forlang gerne pris og yderligere oplysn.

Vesterport . Grenå . Tlf. 21355

VAGN STEVNHØVED

Sidste løb på

SKIVE VÆDDELØBSBANE

Den fynske kører, P. M. Christensen, vandt uventet senior sport indtil 500 ccm

Kurt W. Petersen, Ringsted, sikrede sig sit 19. danske mesterskab i rækken på Nordvestjysk Væddeløbsbane søndag den 19. september, hvor han vandt alle sine heats i overlegen stil. De andre 16 deltagere var på intet tidspunkt i stand til at true ham. Dog var der tilsyneladende stor nervøsitet, da finalen skulle gå, eftersom der måtte tre starter til, inden starten skete uden tyvstarter.

I senior sport indtil 250 ccm ud-kæmpedes dagens mest spændende heats, hvor konkurrencen stod hårdest mellem sidste års mester, Finn Pauli Thomsen, Silkeborg (Bultaco), Carsten Bryde Nielsen, Hørsholm (Husqvarna),



Den unge fynske kører Preben Christensen vandt overraskende DM-finalen på Skive Væddeløbsbane i den store 500 ccm klasse på en BSA

og Jens Erik Thomadsen på en af de nye MZ'er med drejeventil. Det drejer sig om en standard 250 ccm encylindret motor, som hos en privat tuningsekspert i Østtyskland er ombygget med roterende indsugningsventil i krumtap-huset ligesom fabrikkens racere, der ikke sælges til private. Kun i første start var maskinen med fremme, og det gjaldt Kurt W. Petersen på den specialbyggede Puch, som tidligere næsten har været suveræn i denne klasse.

Finn Pauli Thomsen vandt de første heats på sin hurtige Bultaco, et godt stykke foran det øvrige felt, men i opløbssvinget i tredje start satte motoren pludselig ud, og han blev passeret af Jens Munkedahl (Honda) og Carsten B. Nielsen, men en tredjeplads i dette heat var nok for at kunne genvinde sit danske mesterskab foran Carsten Bryde og Jens Munkedahl.

Den nyoprykkede juniorkører Preben M. Christensen fra Odense på en BSA Gold Star var absolut stævnets største overraskelse, og trods hans hurtige kørsel kom han ikke let til sejren, eftersom de andre deltagere også gik til sagen. Triumph-køreren Freddy Eriksen, Resenbro, tog som sædvanlig spidsen, da startflaget faldt i første heat, men i første sving passerede fynboen køreren på Triumph. Finn Jørgensen tog straks teten i anden start, og på grund af en dårlig start og hård trængsel kom Preben Christensen sidst fra start i 2. start, men han gik til opgaven med sammenbidt energi, og det lykkedes også for ham, idet han kun få meter før det ternede målflag faldt, fik Finn Jørgensen, Grindsted, overhalet.

I tredje og sidste start beviste Preben Christensen endnu en gang, at han var den hurtigste, og vandt sammenlagt det danske 1000 m mesterskab med

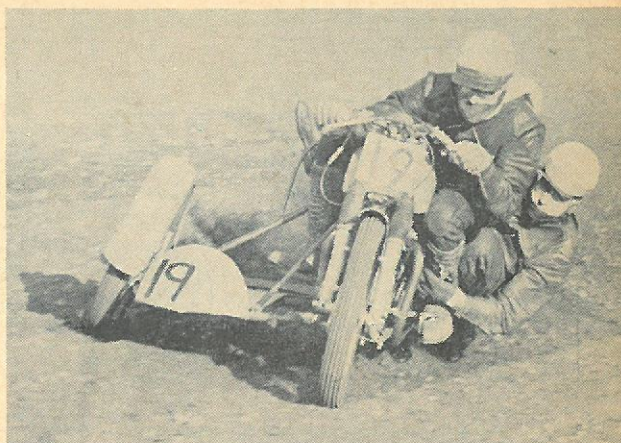
maksimum 27 points foran de to Herning-kørere Erik Jensen (Triumph) med 21 points og Bent Svenningsen (BSA) med 20 points. Sidstnævnte vandt søndagen i forvejen det danske mesterskab på kortbane i samme klasse. Det er en strålende sæson, den unge fynske standardkører har haft, og hans gennemsnitsfart på 105 km/t var på højde med de fleste af specialkørernes.

Udfaldet af sidevognsklassen med 13 deltagere undgik heller ikke at samle stor spænding, men uheldigvis var banen, på grund af billøbene ind imellem, meget opkørt, så de bedste tider ikke kunne opnås, og banen var heller ikke helt ufarlig.

Det første indledende sidevognsheat vandtes af Haderslev-parret Callesen/Skovshoved (Triumph), der blev noteret for tiden 2.05.7, som dog i andet heat blev trykket med hele 4 7/10 sekunder af klubkammeraterne Bomme/Petersen på Norton.

I finalen kom Callesen noget uventet ikke bedst fra start, og Bomme var heller ikke helt fremme i begyndelsen, men det var derimod Bent Sørensen og Søren Hald Pedersen, København. Bommes veltrimmede Norton havde et så stort kraftoverskud, at den på langsiden modsat starten overhalede alle konkurrenterne, og han gik først ind i svinget ved ryttergården, hvorefter de ikke mere blev truet. Bomme/Petersen vandt det danske sidevognsmesterskab på Norton langt foran Bent Sørensen/Søren H. Pedersen og Århus-parret John Steffensen og Ole Møller. Sidstnævnte par er også fornyligt rykket op i seniorklassen, og de starter forøvrigt på Carl Andersens gamle Norton twin.

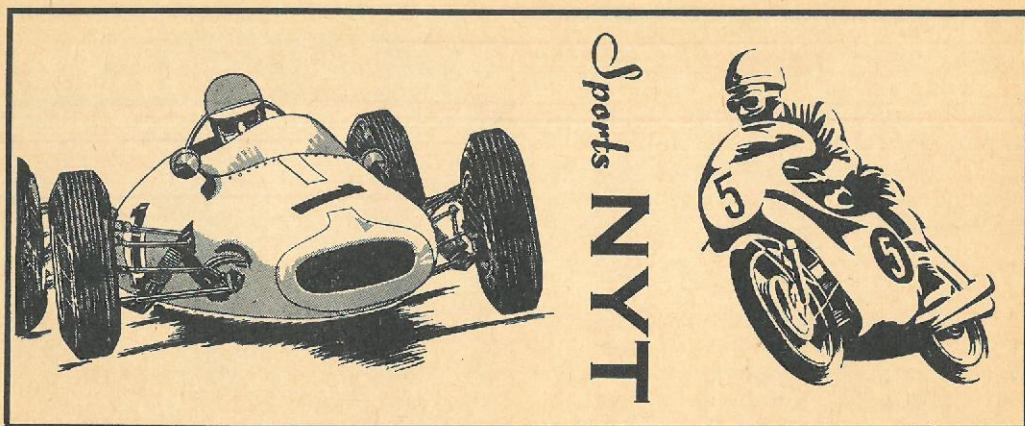
Dansk-svenskeren Ellemann Jakobsen, Göteborg, besatte førstepladsen i den store standardvognsklasse i Volvo uden nævneværdig modstand. En ny kører, Jannik Egdø, i en Volvo Amazon slog en drabelig koldbøtte ved indgangen til svinget ved ryttergården, hvorved vognen blev stærkt beskadiget, men han selv kunne kravle ud uskadt. Den anden Randers-kører, Kr. Svoger, kom også i skred, og væltede næsten midt på langsiden modsat tribunen. I denne klasse gik sejren som ventet til Poul H.



Günther Bomme og Erik Petersen, Haderslev, der har kørt strålende i år, fik deres indsats kronet med held, da de vandt det danske jordbanemesterskab på 1000 m bane i Skive på en Norton Dominator.

Petersen, Randers, i Morris Cooper SS, og som kun i første start fik alvorlig konkurrence af klubkammeraten Gunnar Andersen i Austin Cooper. Hillman Imp'erne er efterhånden blevet tilstrækkelig veltrimmede, og med Flemming Andersen og Peter Pedersen ved rattet tog de sig af de bedste pladser i den lille standardvognsklasse.

Det sidste stævne på væddeløbsbanen ved Skive fik et godt sportsligt forløb, men det kolde og blæsende vejr holdt tilskuertilstrømningen nede på ca. 5000. Lad os håbe, at den nye bane i Skive også vil kunne udlejes til motorclubberne, så at vi ikke mister en 1000 m bane i denne landsdel, da vi i forvejen har så få af dem.



VM i speedway

Titlen som verdensmester i speedway 1965 sikredes af svenskeren Bjørn Knutsson lørdag den 19. september på Wembley stadion i London i overværelse af 70.000 tilskuere, trods dårligt vejr. Den 27-årige svensker vandt også på samme maskine søndagen i forvejen EM på 1000 m bane i Finland, og i de 5 kvalifikationsløb til VM er han kun blevet besejret en gang af sin landsmand Bengt Jansson. På Wembley stadion scorede han 14 points af 15 mulige, hvorved han vandt konkurrencen. Andenpladsen besattes efter omkørsel af russeren Igor Plechanov foran den tidligere tredobbelte svenske ver-

densmester Ove Fundin. Da heatene var kørt stod de to kørere lige i points, hvorefter en omkørsel måtte til for at afgøre placeringsrækkefølgen. Titelforsvareren Barry Briggs, New Zealand, delte fjerdepladsen med svenskeren Bengt Jansson, eftersom de begge opnåede 10 points.

Trophee des Nationen

Den 5. september afvikledes i Schweiz på en 2 km lang moto-cross bane ved Payerne konkurrencen om nationernes bedste moto-cross hold for 250 ccm maskiner, hvor 14 lande stillede med hold, men løbet endte som en skandale, eftersom den arrangerende klub ikke var opgaven voksen. Den internationale jury har senere på et møde annulleret hele stævnet! Forhåbentlig finder man bedre arrangører næste år.

»The International Six Days Trial« ISDT

Det fyrretyvende internationale 6 dages løb for motorcykler er netop afsluttet. Løbet blev i år afholdt på den kendte, kun 16 x 50 km store sports-ø, Isle of Man, England.

Til starten var anmeldt 300 deltagere fra 17 lande, bl. a. England, Sverige, USA, Tyskland, Czechoslovakiet, Italien, Spanien, Belgien, Finland, Holland, Sovjetunionen, Schweiz og Polen.

Konkurrencen foregik udelukkende i et terræn med skove, bække, bjergsider og marker, og på intet tidspunkt under det 1600 km lange løb kom del-



Svenskeren Bjørn Knutson erobrede sin første VM-titel i speedway ved at vinde finalen på Wembley i London. Søndagen forinden var han blevet europamester på 1000 m bane i Finland, så det tør nok siges, at den svenske kører i år tager for sig af retterne.



Østtyskeren Werner Salevsky på en 251 ccm MZ under 6-dages trialet på øen Man ved England. Salevsky var med til at hjemføre sejren for tredje gang i træk til Østtyskland.

tagerne ind på nogen bane eller asfalteret vej. Først under hastighedsprøverne efter løbet kørte de under »normale« forhold.

Selve ruten var i år lagt af den kendte mester Geoff Duke, som flere gange har været verdensmester ved landevejs TT-løb. At det var en hård rute forklares bedst ved, at kun 81 af de 300 deltagere fuldførte løbet. Af disse var der kun 20, der fik guldmedalje, det vil sige helt strafpoint fri. Til sammenligning kan det oplyses, at der sidste år var 100 af 300 deltagere, som fik guld.

Forrige års »Six Days« foregik i Tjsekoslovakiet og blev vundet af MZ-holdet fra Tyskland. 1964 konkurrencen foregik i Tyskland og blev ligeledes vundet af MZ.

Resultatet af dette års Six Days blev, at MZ vandt igen for tredje år i træk, nr. 2 blev Tjsekoslovakiet, nr. 3 Sverige og nr. 4 blev England.

Englænderne vandt iøvrigt guld på Triumph 350 ccm og 500 ccm, og sølv med 650 ccm, med et strafpoint, lig med 1 sekunds forsinkelse på den 1600 km lange tur.

De engelske arrangører, der havde lagt denne den hidtil mest krævende rute, måtte se deres konkurrenter og landsmænd opgive af fysisk anstrengelse, blokerede gearkasser, sammenkørte krumtappe og brækkede stel.

Stor reportage i næste nummer.

Flot præstation af Robert Nellemann og Jørgen Nielsen

Blandt deltagerne på Roskilde Ring den 26. september var Cortina-køreren Jørgen Nielsen, der kom direkte fra Travemünde, hvor han og Rob. Nellenman var blevet nr. 3 i det 11.500 km lange rally Tour d'Europe. — Jørgen Nielsen var dog ikke mere udkørt, end at han vandt sin klasse på Roskilde Ring.

Preben Andersen-Rud. Rottbøll Ørum ramte en sten med det ene hjul, hvorved en støddæmper bukkede. Det gjorde, at de kom for sent til Saloniki.

De danske deltageres resultater var: Rob. Nellenman og Jørgen Nielsen, Ford Cortina, blev nr. 3 i generalklassementet med 36 strafpoints efter Springer-Brendel, Tyskland, Ford Taunus, 33 sp., og Pickardt-Supper, Tyskland, Ford Taunus, 35 sp. Tillige vandt de to danskere deres klasse samt blev nr. 2 i holdkonkurrencen.

Preben Andersen-Rud. Rottbøl Ørum, Ford Cortina, blev nr. 13 i generalklassementet med 232 strafpoints og nr. 5 i klassen, og Eric Whitmore-Bent Jensen, Sunbeam Rapier, nr. 31 i generalklassementet med 2115 stafpoints og nr. 5 i klassen.

Kun 33 hold fuldførte.

Fartrekord for motorcykler

Saltsletterne i den amerikanske stat Utah var i september ramme om en verdensrekord, da californieren Bill Martin slog den gamle verdensrekord for motorcykler på 250 ccm med en gennemsnitsfart på 278 km i timen.

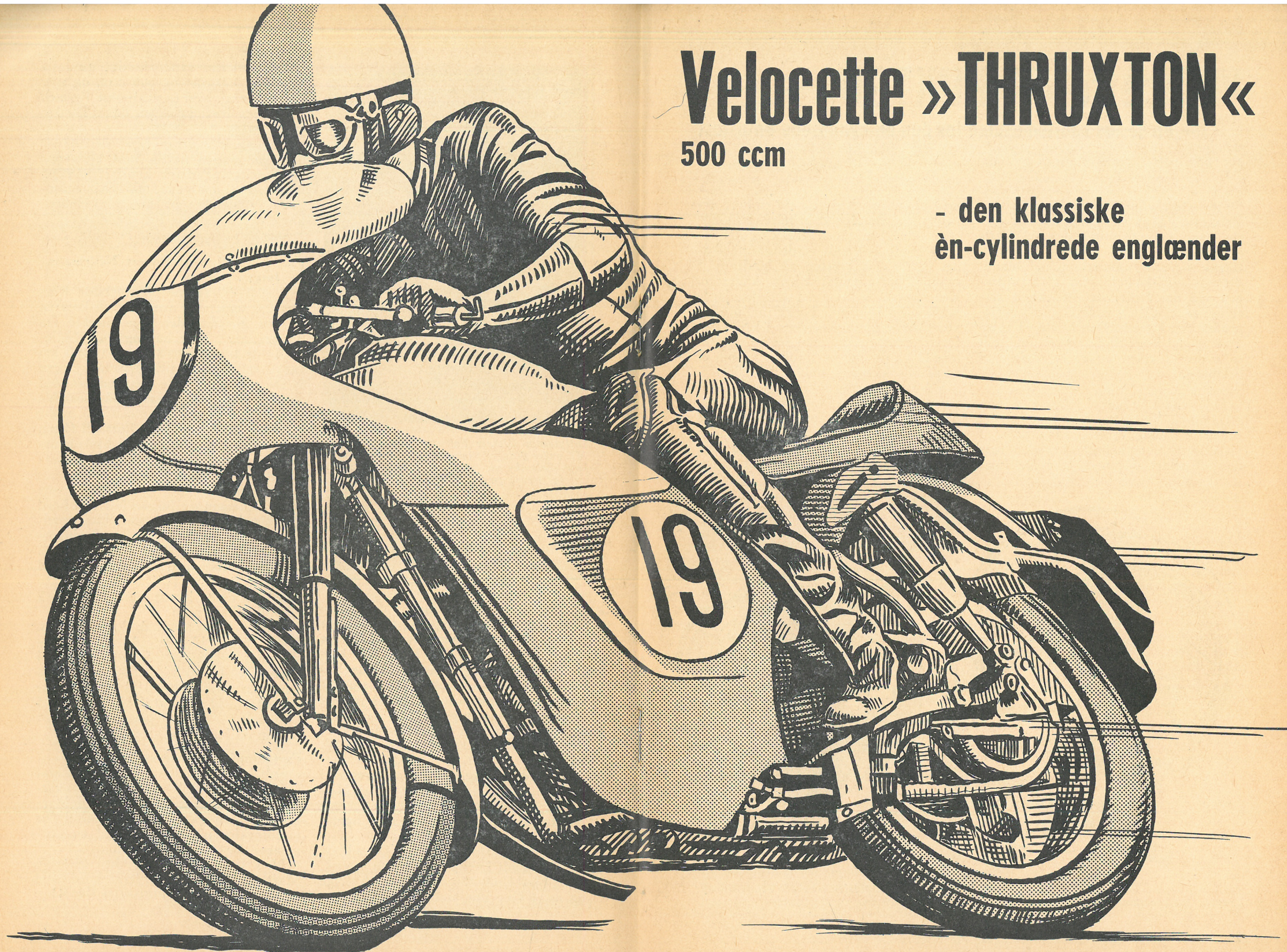
Med sit resultat slog den 46-årige Martin den gamle verdensrekord med

Fortsættes side 41

Velocette »THRUXTON«

500 ccm

- den klassiske
èn-cylindrede englænder



Velocette »THRUXTON«

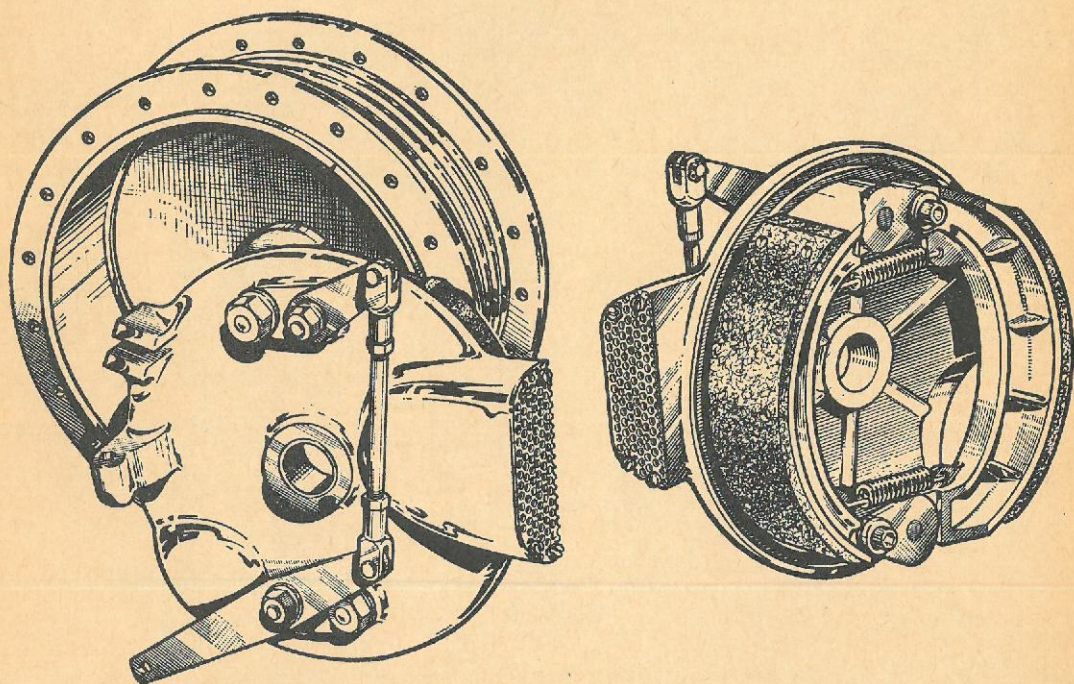
— en seriøs sportsmaskine for den èn-cylindrede entusiast

Sidste efterår præsenteredes den nye Velocette »Thruxton« 500 ccm for første gang for offentligheden på Earls Court udstillingen i London, hvor den tiltrak sig stor opmærksomhed blandt det entusiastiske publikum. Til udstillingen var der fremstillet en enkelt maskine, og modellen er først gået i serieproduktion i marts. Den første »Thruxton« model kom til Danmark for godt to måneder siden og er indregistreret i Ålborg.

I de senere år har vi i Danmark kun set få nye Velocette maskiner, og det engelske mærke kendes derfor kun af virkelig motorcykelinteresserede, især de lidt ældre årgange. Har De fulgt

med i motorsporten gennem en lang årække, vil De sikkert erindre, at Velocette-fabrikken såvel i 1949 og det efterfølgende år vandt verdensmesterskabet i 350 ccm klassen på landevej. I samme klasse vandt Ejnar Andersen, København, i 1947 det danske jordbanemesterskab på Fangel-motorbane ved Odense på en Velocette KKS. I den forløbne sæson har man set en ny Velocette på de danske jordbaner, som er en af fabrikkens scrambler modeller.

Ud over, at man ikke har set ret meget til Velocette på banerne, gør hverken fabrikken eller forhandlerne noget stort nummer ud af denne maskine, men har simpelthen ladet salget passe sig selv til den kreds af entusiaster, der



Effektiv forhjulsbremse. Dette er den nye forhjulsbremse med to påløbne sko på Velocettes nye Thruxton sportsmaskine. Bremsetromlens diameter er 7 $\frac{1}{2}$ ''.

helt har svoret til den konservative encylindrede engelske motorcykel, som den har været kendt i snart en menneskealder.

Veloce Ltd. som fabrikkens egentlige navn er, har udviklet den nye Thruxton på basis af Venom'en. Thruxton'en er udstyret med meget af det ekstraudstyr, som der før kunne leveres til Venom'en, når den skulle deltage i sportsmaskineløb. En hel del af komponenterne blev også virkelig gennemprøvet, da fabrikken for fire år siden på Monthlery-banen ved Paris satte verdensrekord for 500 ccm maskiner på distancerne 12 og 24 timer, hvor gennemsnitshastigheden i begge tilfælde kom op på over 160 km/t.

Thruxton modellens højere motorydelse skyldes især det modificerede og højglanspolerede topstykke med skråtstillet indsugningskanal, hvorpå der er anbragt en 1 3/8" Amal GP karburator. Indsugningsventilen har en diameter på ikke mindre end 2". Karburatoren er anbragt på et mellemstykke for at få den rigtige længde på indsugningen. Motorydelsen er derved steget fra 38 hk i den normale Venom og til 41 hk, men stadig ved kun 6200 omdr./min. Fabrikken opgiver effekten til 44 hk, når maskinen til banebrug monteres med megafon.

Maskinen er også monteret med aluminiumsfølge, omdrejningstæller og TT-gearkasse med udvekslingsforholdene: 1. gear 9,25:1, 2. gear 7,03:1, 3. gear 5,35:1, 4. gear 4,87:1. Det højtgearede førstegearet bevirker sikkert, at man i bykørsel sikkert må have fingrene på koblingen, når man kommer i tæt og langsom trafik, men det er jo heller ikke dette formål, maskinen er beregnet til. Iøvrigt leveres et utal af gearhjul, så man selv kan ændre totalgearingen, hvilket især vil være påkrævet, hvis man skal anvende den til bane-kørsel.

Forhjulsbremsen er en helt ny konstruktion, skønt selve tromlen fra Venom-modellen bibeholdes. Imidlertid har Thruxton bremsen to påløbne sko og luftindtag (se tegningen). Den nye ankerplads med bremsebakker kan købes som ekstraudstyr til de normale

Velocette-modeller og koster i England ca. 300 kr.

Velocette-motoren er af stødstangstypen med de kvadratiske cylindermål på 86 mm for såvel boring og slaglængde, hvilket giver en slagvolumen på 499 ccm. Det nye Thruxton topstykke kan nu også leveres, så at det kan leveres til ejere af cross- eller Venom-modellen. Prisen for et sådant er i England ca. 720 kr. med karburatormellemrør, hvortil kommer Amal GP karburatoren til en pris af mindst 400 kr. På en almindelig Venom kan dette udstyr ikke monteres uden at benzino- og olietank også udskiftes eller ombygges, da det nye indsugningsrør med den store GP karburator rager helt op i tanken, eftersom det også er mere skråtstillet.

Tophastigheden for Thruxton uden kåbe er ca. 180 km/t i liggende stilling og ca. 15 km/t, når en sådan monteres. Maskinen accelererer fra stilstand og til 100 km/t på ca. 8 sekunder, og en 1/4 mile klares på 16 sekunder rent. Accelerationstiderne er ved disse bedre, hvis standardgearkassen anvendes, hvor førstegearet er meget lavere, og den vil tage meget hårdere fat fra 0-50 km/t. Derimod har man meget større glæde af TT-gearkassen under kørslen, hvor endog andet gear er meget anvendeligt på veje med mange sving, og kommer man under 50 km/t kan første gearet også bruges.

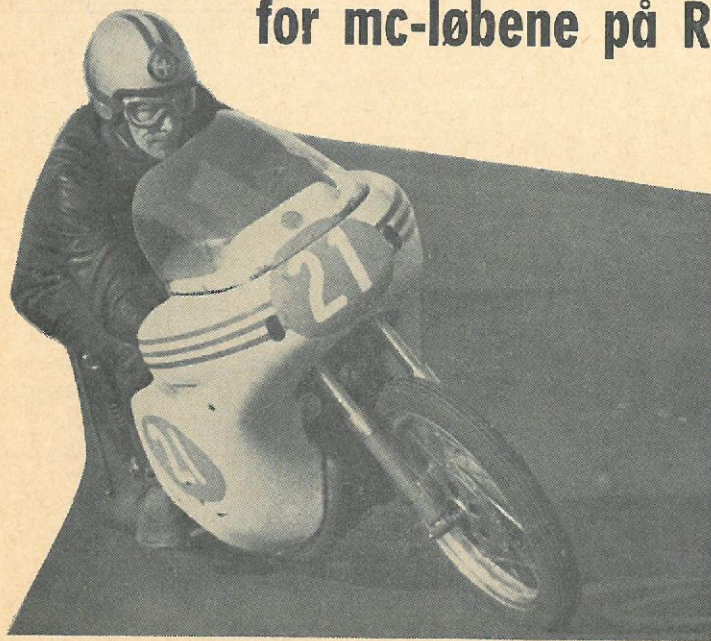
»Thruxton«-modellen har i de sidste år vundet næsten alle sportsmaskineløb i England i klassen indtil 500 ccm, og den har altid været meget pålidelig med kun få maskinskader. Den encylindrede, klassiske motorcykel, som nu er i produktion, vil sikkert være en ønskedrøm for mange entusiaster, men uheldigvis gør prisen på over 12.000 kr., at den kun kommer i meget få entusiasternes besiddelse. Herhjemme forhandles Velocette af Excelsior og Henderson Motor Co., H. C. Ørstedesvej 23, København.

A.T.

SUCCEs

TT-DM

for mc-løbene på Ring Djursland



*spænding
til
det sidste
om
udfaldet*

Københavneren Gøsta Jensen på en speciel ophoret Honda CB 72 SS, der nu er på 346 ccm, og som er i besiddelse af en kolossal motorkraft, var med til at bringe spænding i den store 500 ccm klasse. I såvel første som tredje start førte han løbet en lang overgang, men i det samlede resultat måtte han se sig henvist til fjerdepladsen efter de tre Århus-kørere Arnholtz, Møller og Kroon.

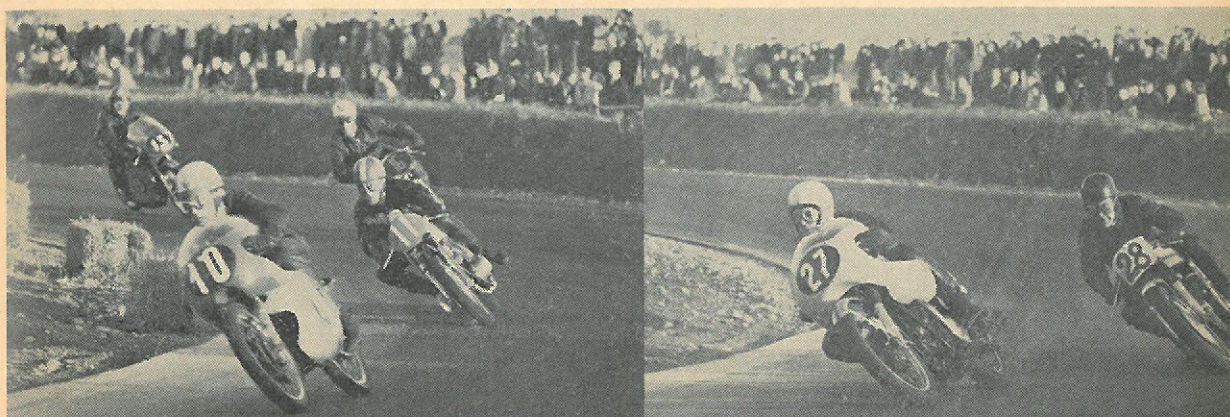
Danmarksmesterskaberne i TT-løb på den nye jyske asfaltbane »Ring-Djursland« ved Perstrup blev en god reklame for motorcykelsporten. I overværelse af henved 6000 tilskuere blev danmarksmestrene i klasserne 250 ccm og 500 ccm kåret, foruden der afvikledes en international 50 ccm og 250 ccm med mange kendte og dygtige udlændinge på programmet.

I 250 ccm klassen gik danmarksmesterskabet til den 22-årige Dan Jeppesen fra Nærum på en Honda, og en Yamaha, kørt af Franz Kroon, Århus, besatte andenpladsen. I DM blev det ligesom i VM de to japanske mærker, som kom til at kæmpe om førsteplad-

sen, men i vort eget lille TT-mesterskab byttede de to mærker placering. TT-VM er jo vundet af Yamaha for andet år i træk. Den store 500 ccm klasse, hvorom der for første gang kørt om TT-mesterskabet, blev århusianeren Jørgen Arnholtz dansk mester på en Triumph twin.

Det var første gang et dansk TT-løb for motorcykler blev kørt i Jylland, eftersom Roskilde Ring er den eneste anden danske asfaltbane, men arrangørerne fra Randers Motor Sport kunne notere publikumsmæssig og sportslig succes ved det første stævne, så det bliver ikke sidste gang, at motorcyklerne kommer på Ring Djursland.

Den lille 50 ccm klasse blev der set



Nr. 27 Jørgen Arnholtz, Århus, der vandt danmarksmesterskabet i den store soloklasse, går her i sin stil ud af et sving på »Ring-Djursland« på sin specialbyggede Triumph, tæt fulgt af Norton-køreren Ole Møller, der besatte andenpladsen. Arnholtz har indbygget en toptunet, kortslaget Triumph 5 TA-motor i et AJS 7R TT-racerstel, hvilket er en fin krydsning, da 7R'en har fine bremses og gode køreegenskaber.

Der var stor spænding om udfaldet af 250 ccm klassen, eftersom kampen mellem de 15 deltagere var meget hård og der var spænding lige til det sidste. På billedet er det Vagn Stevnhoved (MZ 125), der kommer først ud af svinget, og på pladsen nærmest følger den japanske Yamaha Twin to-takter, kørt af Franz Kroon. Cross-køreren Jimmy Smed (Bultaco) skimtes lige bag Kroon. Nr. 13 er den lovende Uiborg-kører Robert Olsen på en helt ny 250 ccm Bultaco, som kørte sit første løb og overraskede ved at blive nr. 4.

hen til med stor interesse, eftersom den vesttyske Kreidler fabrik i Stuttgart havde anmeldt to fabrikskørere, nemlig hollænderen van Dongen og vesttyskeren Oswald Dittrich. Fabrikken havde taget fejl af banens længde, eftersom de mente, den var 8000 m og ikke 800 m, som det var blevet dem opgivet forinden afrejsen herop. Kreidler-racerne var derfor ikke tilstrækkelig lavt gearrede, sådan de kunne få brug for det tilstrækkelig antal gear, hvorved motorens omdrejningstal kan holdes i det område, hvor den trækker bedst. En så højt udviklet to-takt racer som Kreidler'en har kun et virkeligt drejningsmoment over 10.000 omr./min., og falder omdrejningstallet derunder daler effekten til et minimum. Den førsteplads, som var ventet, blev ikke til noget.

Hollænderen van Dongen kom bedst fra start i alle tre heats, men den unge svenske kører Börje Jansson på en spansk 5 gears Derbi »production racer« kørte ham ind og overhalede inden løbets slut. I anden start gik hol-

lænderen sandsynligvis for hurtigt gennem svinget før ryttergården, hvorved hans maskine skred ud, og han styrtede, men han kom hurtigt i gang igen og blev alligevel nr. 3. Andenpladsen gik til danskeren Jørgen Nielsen på en maskine svarende til den, Jansson kørte. Tredjepladsen i løbet gik til svenskeren Lasse Johansson på en hjemmebygget Sachs, eftersom Jørgen Nielsen fik maskinskade i sidste start, da han lå på tredjepladsen, hvorved han først blev nr. 4, foran Chris Fiskers 5 gears Tomos og vesttyskeren Dittrich på den anden Kreidler. Det er jo givet, at havde banen været noget længere, ville Kreidler-maskinerne havde været langt overlegne, eftersom de under løb i udlandet på de store grand prix baner har opnået tophastigheder på 177 km/t.

15 deltagere stillede op i klassen indtil 250 ccm, hvor kampen om førstepladsen kom til at stå mellem Franz Kroon (Yamaha), Dan Jeppesen (Honda), Vagn Stevnhoved (MZ 125) og debutanten Robert M. Olsen (Bultaco).

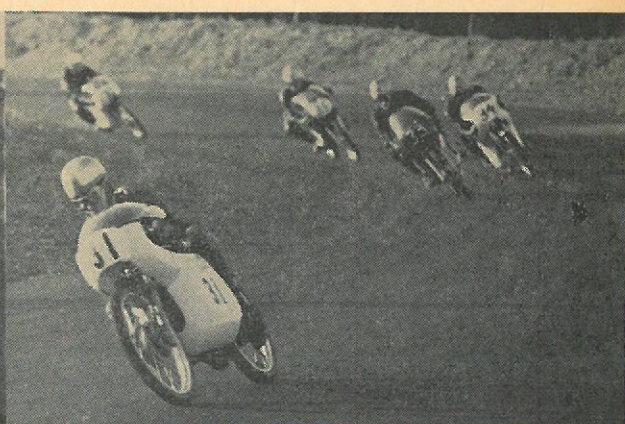
Heatsejren i første løb gik til Dan Jeppesen, København, efterfulgt af Franz Kroon, der kørte en ny Yamaha, som havde en fabelagtig acceleration. Robert Olsen og Vagn Stevnhoved. I andet heat førte Vagn Stevnhoved på sin MZ, der kun var på 125 ccm, fra start til mål, skønt han til tider pressedes hårdt af Dan Jeppesen, som til sidst måtte en tur af banen i udgangen af svinget efter ryttergården, hvor han kørte en snes meter på kanten af sikkerhedsvolden, inden han kom ud på asfalten igen, hvilket var nok til, at Franz Kroon passerede. Vagn Stevnhoved tog igen teten i sidste start og førte også en lang overgang, men måtte til sidst se sig overhalet før indgangen til opløbssvinget af såvel Franz Kroon som Dan Jeppesen, hvorefter han måtte lade sig nøje med tredjepladsen. — Franz Kroon førte heatet, indtil de to kørere nærmede sig opløbssvinget på sidste omgang, og førstepladsen blev sat over styr på grund af en betydelig langsommere kører, som pludselig kom i vejen ved indgangen af svinget. Dan Jeppesen lå i den bedste overhalingsposition og passerede derfor målstregen som vinder i klassens bedste tid, 5.10.4. Den 26-årige debutant Robert M. Olsen, der kørte sit første TT-løb på en helt ny 250 ccm Bultaco med 6 gear, var klassens største overraskelse, eftersom han besatte fjerdepladsen. De to københavn-

ske Honda-kørere Alex Jensen og Niels Holm kom i mål på de følgende pladser.

500 ccm klassen blev langt mere spændende end ventet, hvor Ole Møller (Norton twin), Franz Kroon (Honda), Jørgen Arnholtz (Triumph) — alle Århus — og københavnere Gösta Jensen (Honda) udkæmpede hårde dystre.

Da starten gik til første start faldt imidlertid træningens hurtigste kører, Jørgen Arnholtz, med sin specialbyggede racer, hvor motoren er af fabrikatet Triumph, mens resten af maskinen er en original AJS 7R TT-racer, der fra ny af har tilhørt Henrik Bækgård. Inden Arnholtz kom i gang, var de øvrige 9 startende ude af syne med Gösta Jensen i spidsen. Den københavnske kører førte hele løbet indtil opløbssvinget, hvor han blev passeret af Ole Møller (Norton) og den anden Honda-kører, Franz Kroon. Arnholtz kørte sig op på fjerdepladsen, trods sit uheld i starten. Ole Møller var også debutant i TT-klassen som solokører, idet han tidligere har været sidevognsmand hos Carl Andersen. I næste heat var det Ole Møllers tur til at blive slået lige før målstregen, og denne gang var det af Jørgen Arnholtz på den hurtige Triumph-AJS. Skulle Ole Møller have været dansk mester, havde en tredjeplacering i sidste heat været tilstrækkelig.

Fortsættes side 41



Nr. 31 er den hollandske mester Cees van Dongen på en Kreidler fabriksmaskine, som hver gang førte i begyndelsen, men måtte se sig passeret hver gang af svenskeren Börje Jansson (Derbi) med nr. 33. Nr. 35 er den danske kører Jørgen Nielsen, Haslev, på en anden Derbi, som blev nr. 4. De to smilende kørere er de nykårede danske TT-mestre. Tv. den 22-årige Dan Jeppesen, der kørte Honda, og th. Jørgen Arnholtz på Triumph.

Nationernes **Grand prix** **MONZA**

Stor dag for de italienske farver

Italiens største mc-idol, Tarquinio Provini, vandt kvartilersklassen til stor jubel for den store publikumsmasse på sin hjemmebane Monza ved Milano i »Gran Premio della Nazioni«, som Italiens landevejsløb indgående i TT-VM kaldes.

I meget dårligt vejr, med øsende regn under det meste af løbet på den hurtige 5,7 km lange Monza-bane blev det ikke en skuffelse for de fanatiske italienske tilskuere, idet deres egen topfavorit, Tarquinio Provini, på Benelli-fabrikens nye 8 gears modificerede udgave af den firecylindrede 250 ccm racer distancerede de øvrige konkurrenter ganske betydeligt, eftersom østtyskeren Heinz Rosner (MZ) var distanceret med en hel omgang, og det samme gjaldt naturligvis også Provini's mærkekammerat, Remo Venturi, på tredjepladsen og de tre næste kørere, Molloy (Bultaco), Stastny (CZ) og Beer (Honda). Vinderens gennemsnitshastighed på den regnglatte bane blev på kun 152,124 km/t og den hurtigste omgang kørtes med 160,34 km/t. På tør bane ville hastighederne være på nær de 190 km/t. Phil Read, der allerede har sikret sig verdensmesterskabet for andet år i træk, deltog for første gang i løb med den sidste nye Yamaha fabriksracer, der er udstyret med en V-4 totakt motor på ca. 60 hk ved 14.000 omdr./min., der er fabelagtig hurtig, men det dårlige vejr satte forstyrrelser i tændingen, så at han kun blev nr. 7.

350 ccm klassen afvikledes i tørvejr, hvor det også blev italiensk sejr ved den 23-årige fabrikskører Giacomo Agostini foran Silvio Grassetti på en Bianchi twin, Provini (Benelli), Stast-

ny (Jawa), Woodman (251 ccm MZ) og Pasolini (Aermacchi). Agostini, der herefter har chancen for at vinde VM, vandt med en gennemsnitshastighed på 181,903 km/t, hvorimod Hailwood, som udgik af løbet, blev noteret for den hurtigste omgang med 189,387 km/t. Skal Agostini vinde VM må han nødvendigvis vinde sidste afdeling i Japan, og Redman må ikke blive bedre placeret end nr. 3.

Redman var klar til at skulle have kørt på Monza efter sit styrt i Ulster, men han fik ikke nogen besked fra Honda, trods han ugen forinden både havde telegraferet og ringet til Honda i Japan. I ugen før kom dog et telegram, hvori der stod: No Racing for Jim! — Han rejste derfor ikke fra sit hjem i Sydrhodesia og til Monza. Imidlertid



Det første sidevognsløb på Monza siden 1957 blev vundet af verdensmesteren Fritz Scheidegger (engländeren John Robinson i sidevognen) på en BSA RS. Det var forøvrigt parrets fjerde klassiske sidevognssejre i år, men allerede efter løbet på Spa i juli var VM-titlen hjemme.

skete det pudsige, at om fredagen, da træningen til løbet allerede var i gang, kom der en firecylindret 350 ccm Honda fra Japan med fly til Milanos lufthavn. Det ser ud til, at der har været tale om nogle misforståelser, som vi dog aldrig får oplyst. Honda har dermed skabt spænding til det sidste.

Hugh Anderson sikrede sig verdensmesterskabet i 125 ccm klassen til Suzuki-fabrikken foran holdkammeraten Frank Perris. Englænderen Woodman (MZ) besatte tredjepladsen, hvilket er samme placering, som han har i VM.

I den store halvliterklasse blev det til en ny sejr for Mike Hailwood foran Giacomo Agostini på MV'erne, mens czechen Stastny blev nr. 3 på en Jawa twin.

Sandsynligvis var det Hailwoods sid-

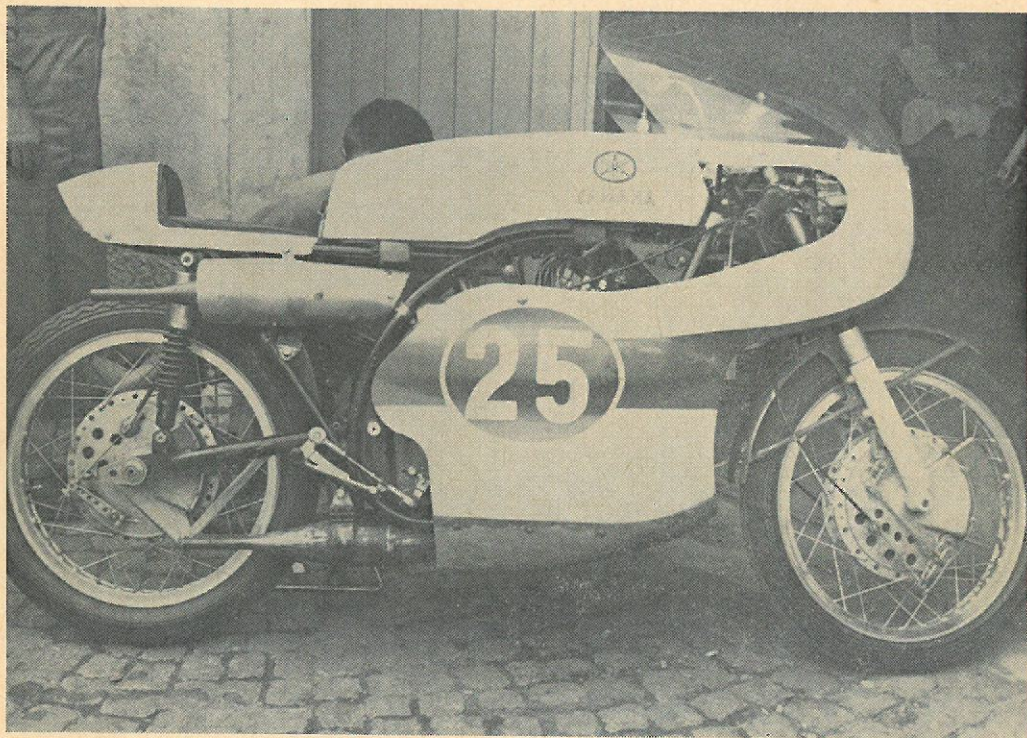
ste sæson for MV fabrikken, idet der er stærke forlydender fremme om, at han i 1966 skal køre for Honda, da denne fabrik næste sæson vil satse på samtlige soloklasser, og japanerne vil satse endnu flere penge på deres racerafdeling end hidtil, hvilket hidtil ikke har været små summer. Honda er også i gang med bygningen af en ny formel 1 vogn efter det nye 3 liters reglement, som træder i kraft i 1966.

TT-VM:

125 ccm: Anderson (Suzuki) 52. Perris (Suzuki) 44. Woodman (MZ) 28. Degner (Suzuki) 23.

250 ccm: Read (Yamaha) 56. Duff (Yamaha) 42. Redman (Honda) 34. Woodman 14. Provini 11.

350 ccm: Redman (Honda) 32. Agosti-

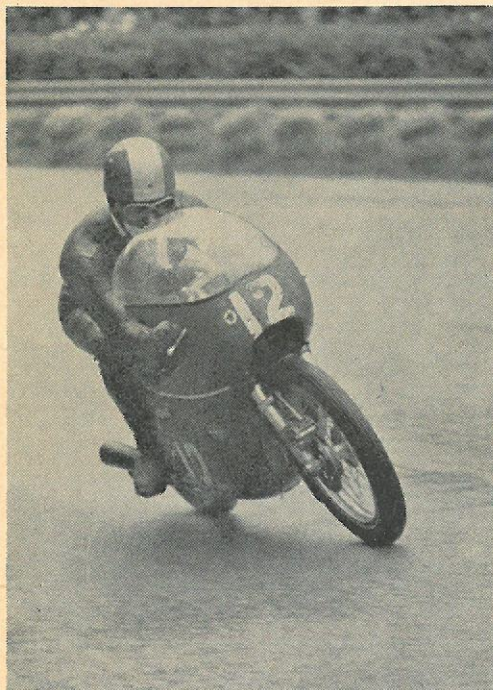


Dette er den nye Yamaha 4 cyl. TT-racer, der for første gang kørte i det italienske grand prix på Monza i september. Maskinen er bygget til at skulle afløse den to cylindrede model, som både i 1964 og i år har vundet verdensmesterskabet. Motoren i den nye racer er en U-4, og der er nærmest tale om sammenbygning af to 125 ccm motorer, eftersom de to krumtappe i motoren sammen med tandhjul er sammenkoblet.

I prøvebanen i Japan afgav den nye motor 60 hk ved 14.000 omdr./min., så tophastigheden på hurtige, lige stræk må være mindst 250 km/t. På Monza-banen under træningen var den lidt hurtigere end den tidligere model, men i selve løbet kom der vand i tændingen og Read blev kun nummer 3.

ni (MV) 32. Beale (Honda) 15. Woodman (MZ) 14. Stastny (Jawa) 14. Hailwood (MV) 12.
500 ccm: Hailwood (MV) 48. Agostini (MV) 38. Driver (Matchless) 26. Stevens (Matchless) 15.

For første gang i 8 år afholdtes en sidevognsklasse på Monza, hvor det nye verdensmesterpar, Fritz Scheidegger-John Robinson (BMW RS) sejrede med næsten et minuts forspring foran tyskerne Auerbach-Heim. Camathias-Ducret havde i starten truet det vindende par, men de måtte på sjette omgang opgive på grund af motorvanskeligheder. Tyskerne Deubel-Hörner startede ikke, eftersom arrangørerne ikke ville betale de startpenge, de tidligere verdensmestre forlangte.



Helt på Monza-banen ved det italienske grand prix i september var utvivlsomt vinderen af 250 ccm klassen Tarquinio Provini, som her går gennem en kurve på den regnglatte bane på en firecylindret Benelli fabriksmaskine med 8 gear.

Til salg. racer-motorcykler

Tomas 50 cc TT 2.500 kr.

Dkw 175 cc TT 1.000 kr.

MZ 250 cc TT 2.000 kr.

L-Husqvarna 2500 cc Motor Cross 2.000 kr.

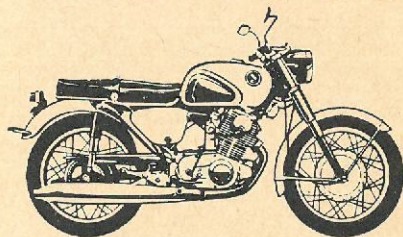
BSA (fabriksny) 250 cc Motor Cross 3.000 kr.

Erhardt Fisker

Svanevej 7 . København NV
Telefon Ægir 7077

Den uovertrufne . . .

HONDA



CB 72 SUPER SPORT 250 ccm.
Vinder af TT-DM 1963 og 1965

4-takt twin med overliggende knastaksel, to karburatorer og maksimal ydelse 24 hk ved 9000 omdr./min. Selvstarter, to sidespejle og omdr. tæller som standardudstyr. Racerbremses og tophastighed på 155 km/t.

Skriv efter brochure og vi anviser gerne nærmeste forhandler.

IMPORT **Skjold P.**

Vodroffsvej 56 . Kbh. V. . Telf. 351310

Komplet reservedelslager og eget specialværksted.

Moto-cross DM på Ringen

— med protester og modprotester i junior 500 ccm

Fjerde og sidste afdeling af danmarksmesterskaberne i moto-cross, der kørtes den 12. september på Roskilde Ring, begyndte så godt, men da løbene var forbi, herskede der total forvirring i ryttergården, idet ingen anede, hvem der var blevet mester i junior 500 ccm.

De to indledende heats var blevet vundet af Poul Martin Iversen og Willy Lund, begge Sønderborg, men i finalen udgik Iversen på et tidspunkt, da han førte, og Lund kom ikke højere end til en 9. plads. Vinder og dansk mester blev uventet Jørgen Blacha fra Odense på en Jawa, og da han var blevet udråbt som mester, begyndte det rigtig at gå løs.

Nr. 2, Finn Ingemann, protesterede mod Blacha, fordi han påstod, at hans cykel ikke hørte hjemme i klassen. Efter reglerne skal det være for motorer, der er mellem 350 og 500 ccm, og en undersøgelse viste, at cyklen kun var på 338,10 ccm. Det vil sige, at Blacha var ude af spillet.



Mogens Petersen, Odense, har lagt sig i spidsen på sin NH ved DM-finalen på Ringen, men han kunne ikke holde Mogens Rasmussen (Matchless) bag sig, der iøvrigt også igen blev dansk mester.

Men så protesterede han mod Finn Ingemann, idet han mente, at dennes cykel var for let. Reglementet foreskriver mindst 125 kg, men den vejede kun 105. Så var det sket med ham. Derefter var man nede ved nr. 3, Jørn Holm Nielsen, men da han havde samme type cykel som Blacha måtte han jo også være ude af spillet.

Man stoppede derefter ved nr. 4, Niels Willumsen, hvis BSA i hvert fald både havde kraftig motor nok og vejede mere end tilstrækkeligt.

Løbsledelsen overgav derefter afgørelsen til DMU, hvor der nogen tid efter faldt en afgørelse, der berettigede Jørgen Blacha til en førsteplads i årets DM. Samtidig vedtog man at bringe reglerne om maskinstørrelse a'jour til næste år, som de er ved internationale løb, hvor minimumstørrelse i 500 ccm klassen er maskiner på 351 ccm.

Jan Møller blev mester

I 250 ccm senior skete den overraskelse, at Arne Nielsen måtte nøjes med andenpladsen. Jan Møller vandt sit første danmarksmesterskab med sikker sejr i begge dagens heat. Arne Nielsen blev nr. 5 i 1. heat og nr. 2 i 2., og det gav kun en 3. plads sammenlagt, men Jan Møller var klart den bedste af de to, så hans sejr var fortjent.

Der var lidt diskussion i denne klasse, da både Arne Nielsen og Jan Møller sluttede a point, men efter reglerne skal sidste resultat være afgørende, og så var der ingen tvivl om Jan Møllers sejr.

I dagens løb kom sidste års mester, Søren Dons, på 2. pladsen. Han har kørt sig godt op i den sidste tid, men i alt nåede han kun en 6. plads i danmarksmesterskabet. Efter Jan Møller og Arne Nielsen kom i rækkefølge Freddy Kjær, Johs. Mortensen, Erling Jensen, Søren Dons og Flemming Sklander.

Ved løbene på Ringen var rækkefølgen: Jan Møller, Søren Dons, Arne Nielsen, Freddy Kjær, Johs. Mortensen, Jens Nielsen og Erling Jensen.



Den fynske kører Jørgen Blacha, der er DMU's afgørelse beholdt titlen som dansk juniormester i moto-cross.

Let sejr til Mogens Rasmussen

Mogens Rasmussen var i særklasse i 500 ccm klassen, hvor han let genvandt sit mesterskab på sin Matchless, selv om han i 2. heat styrtede og kom ned på 7. pladsen. Men han kørte strålende op og vandt også dette heat. Mogens Petersen (Hedlund) havde besvær med at

hale andenpladsen hjem foran den godt kørende Ebbe Sørensen.

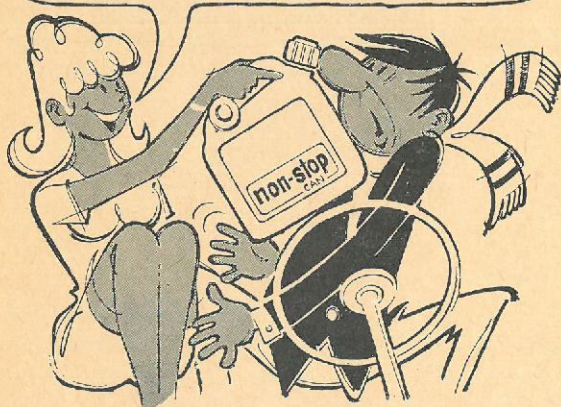
Det var veteranernes dag, og man trænger snart til lidt fornyelse i denne klasse. Det var vel også derfor Karl Røgind forsøgte come-back! Desværre ødelagde han kædekassen og udgik.

I dagens løb var de bedste: Mogens Rasmussen, Mogens Petersen, Ebbe Sørensen, Jørgen Jønsson, Kurt Andersen, Henning Larsen og Poul Granhøj. Erl. Sjøholm blev nr. 3 i 1. heat, men havde uheld i 2., så han sluttede som nr. 9.

I danmarksmesterskabet blev rækkefølgen i 500 ccm senior solo: 1 og DM Mogens Rasmussen med 24 p., 2. Mogens Pedersen, 20 p. 3. Jørgen Jønsson, Hillerød, 14 p. 250 ccm senior solo: 1. Jan Møller, København, HVA, 22 p., 2. Arne Nielsen, København, HVA, 22 p. Tiden i finalen blev afgørende.

Det var særlig synd for arrangøren, Roskilde og Omegns Motorklub, der havde en stor dag med udmærket tilrettelagte løb og et godt arrangement, at junior DM ikke kunne afgøres uden stridigheder.

...HVOR ROMANTISK, HR.
DE HAR BARE GLEMT AT REGNE
MED NON-STOP CAN



NYHED! 5 ltr.
plastic
benzin-
dunk

NON-STOP CAN

Deres forsikring mod unødigt
»benzinstop«.

Fiks hældetud, elegant, solidt
sort plast, der tåler fra -40° -
+ 70° , skrammer ikke lakken,
rasler ikke i bagagerummet.

Godkendt af justitsministeriet.

Kr. 19,85 incl. oms. i forretning.

Overalt pr. efterkrav + porto

Bestillingsseddel:

..... stk.

NAVN

ADRESSE

BSA Reservedele & Tilbehør Gl. Kongevej 131, Kbhvn. V, Hi 1860

Favoritten blev nr. 2

3 danmarksmesterskaber i motorsport på kortbane blev den 12. september afgjort på Ørnedal-banen ved Sæby i overværelse af godt 7000 tilskuere. I klassen 250 ccm senior solo genvandt sidste års danske mester, Finn Pauli Thomsen, Silkeborg, på Bultaco, titlen, idet han sejrede meget sikkert foran Poul Jørgensen, Randers, og Kaj Christensen, Struer.

Det danske mesterskab i klassens 500 ccm senior solo vandtes af Bent Svenningsen, Herning, BSA, foran Henning Thomadsen, Royal Enfield, og Erik Jensen, Herning, Triumph.

I kampen om DM-titlen i 500 ccm senior sidevogn kom man ud for en overraskelse, idet sidste års mesterpar, H. C. Callesen og Erik Skovshoved, Åbenrå, Triumph, måtte se sig henvist til andenpladsen. Mestre blev Günther Bomme-Erik Pedersen, Haderslev, Norton, medens Bent Sørensen-Sven H. Pedersen, Helsingør, besatte tredjepladsen.

Foruden kampen om de tre danske mesterskaber for motorcykler blev der også kørt i de to bilklasser, uden at nogen titler stod på spil. Klassen standardvogne i 1-1000 ccm vandt Roy Boesen, Frederikshavn, i Fiat, og i standardvogne 1000-1300 ccm sejrede Poul H. Petersen, Randers, Morris.

DM go-kart

De sidste afdelinger af danmarksmesterskaberne i go kart blev afviklet på Københavns go kart bane den 12. og 19. september med deltagelse af henholdsvis 50 og 60 køreere fra hele landet.

Mesterskaberne var kun i en klasse afgjort på forhånd. Det var i den internationale klasse C 200 ccm, hvor Jørgen Back Poulsen ved fire sejre i de fire foregående afdelinger havde sikret sig en så sikker førerposition, at han blot skulle hente 1 point hjem i de to sidste afdelinger. Resultatet blev imidlertid, at han fik to, igen overlegne sejre. Andenpladsen i denne klasse må, indtil DAU har fået kikket tiderne igennem, deles mellem Helmuth Carlsen og Poul Anthony. Førstnævnte har

gennem hele sæsonen kørt sig en del bemærkelsesværdige placeringer hjem med delvist forældet materiel.

I den anden tunge klasse, klasse D 200 ccm med gear, var det Peter Engstrøm og Hans Højrup, som sloges om laurbærrene med Holger B. Hansen tæt i hælene. Hans Højrup fra Vojens samlede flest points i de seks afdelinger, selvom Peter Engstrøm tog broderparterten i København.

De to a-klasser var imødeset med stor spænding, selvom det var klart, at John Sørensen var hurtigst i National-afdelingen. Hans to nærmeste konkurrenter var Arne Laulund og Jan Kurt Christensen, som da også sluttede på anden- og tredjepladsen i første af de to afdelinger. John Sørensens eneste mission til sidste afdeling var således at slutte på en femteplads, hvis Arne Laulund vandt. Lykken var imidlertid ikke med John den 19. Han måtte udgå i sidste afdeling, efter at have ligget på en sikker 1. plads, og hverken Jan Kurt Christensen eller Mogens Banke var i stand til at tage de vigtige points fra den meget sikkert kørende Laulund.

International klassen blev afgjort d. 12., da Henrik Petersen vandt sikkert over Finn Louring og Jac Nellemann. Den 19. var det så Finn Lourings tur til at vinde sit første løb i år, efter at Hans Beyer Clausen helt eller delvist havde sat Henrik Petersen og Jac Nellemann ud af spillet. Hans egen kart blev da også ødelagt så meget, at han ikke kunne gennemføre. Vor nye landsholdskører, Hans Erik Mortensen fra Vojens, besatte her en andenplads, som skaffede ham på holdet til EM i Paris.

Danmarksmestre blev:

Klasse A National: Arne Laulund, Tobu Kart/Komet K 33.

Klasse A International: Henrik Petersen, Tecno Kart/Komet K 77 M.

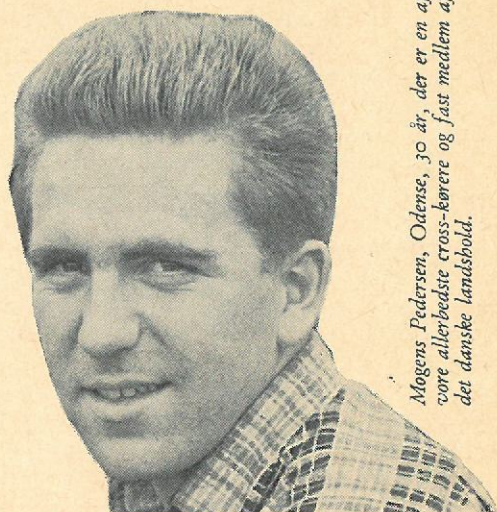
Klasse B/D National: Hans Højrup, selvbygget Bultaco.

Klasse C International: Jørgen Back Poulsen, Tony Kart/Saetta V 18 GP.

Tre af kørerne er fra Automobil Sports Klubben, København, og Hans Højrup fra Vojens Go Kart Klub.

Samtale med dansk motorcykelsports
anden store Mogens — Mogens Peter-
sen fra Odense.

»Jeg er maaske lidt mere forsigtig end de fleste«



Mogens Petersen, Odense, 30 år, der er en af
vore allerbedste cross-kørere og fast medlem af
det danske landshold.

Mogens er et godt navn for dansk motorcykelsport. Der er Mogens Rasmussen, men navnlig i de sidste par år har en anden Mogens skabt stor respekt om sig. Det er selvfølgelig Mogens Petersen fra Odense vi tænker på.

Sidst stred han godt ved finalen om de danske moto-cross mesterskaber, hvor han besatte andenpladsen. Mogens Petersen, 30 år og motorcykelforhandler i Odense, har været aktiv i 12 år, og på sin rekordliste har han tre danske trial-mesterskaber og et utal af fynsmesterskaber, samt naturligvis så mange placeringer, at de kunne fylde en hel bog.

— Du har snart været nr. 2 efter Mogens Rasmussen nogle gange. Er han ikke til at slå?

— Faktisk ikke. Han kører afgjort bedre end nogen af vi andre.

— Men hvorfor?

— For det første har han vel større evner, og for det andet gi'r det fantastisk meget, når man kører løb så at sige hver eneste søndag i sæsonen. Jeg kunne mærke, at i år, hvor jeg har kørt mere i udlandet, gik det betydeligt bedre, men endnu kan jeg ikke følge med ham.

— Er du ikke for beskeden?

— Det er ikke beskedenhed. Hvis man er udstyret med bedre evner, når man begynder på en sport, så får man straks en fordel, det senere er svært at udligne for de andre.

— Man siger, at du er meget forsigtig?

— Måske for forsigtig, men som regel kan jeg ikke lade være med at tænke mig om en eller to gange, før jeg kaster mig ud i noget. Men — 7-9-13 — det har vel også været en af grundene til, at jeg i de senere år helt har været forskånet for uheld.

— Var det ikke sådan i begyndelsen?

— Jeg har haft et par svære uheld. Første gang i 1956 under 3-dages parløbet på Volk Mølle-banen, hvor jeg brækkede et ben i håndledet, så det måtte gips. Senere fik jeg en fodhviler gennem det ene ben, og på Korskroen hentede jeg mig en lettere hjernerystelse, da jeg skulle forsøge at køre rundbaneløb.

Er junior endnu!

— Var det første og sidste gang, du kørte rundbane?

— Nej, jeg har da kørt lidt 1000 m på rundbane. I det første løb blev jeg nr. 2 og i det andet nr. 1, men jeg er stadigvæk kun junior på rundbane.

— Har du planer om flere starter af den slags?

— Måske en enkelt 1000 m start på standardcykel, hvis jeg får tid, men jeg er ikke glad for at stille op sammen med et felt af juniorkørere. Jeg tør i virkeligheden ikke!

— Det må forklares nærmere?

— Hvis man starter i et grand prix

om verdensmesterskabet kan man køre skulder ved skulder, uden at der sker noget, men selv i et almindeligt internationalt løb kan der blive kørt vildt og livsfarligt. Hvordan er det så ikke i et junior-løb?

— Du nævnte selv før et uheld med fodhvileren. Den er stadigvæk årsag til mange kedelige uheld. Hvorfor er det problem ikke løst forlængst?

— I gamle dage var der en hel pedal, og dengang var det nærmest livsfarligt. Havde man kørt løb om søndagen, haltede man på benet om mandagen, fordi det havde fået så mange ture ned foran fodhvileren. I dag er fodhvilerne, i hvert fald på mine cykler, lave og små, så de ingen væsentlig fare er mere.

En kedelig historie

— Du var selv til stede på Roskilde Ring, da der kørt junior DM. Det løb, der sluttede med, at præmierne blev taget i forvaring, fordi de tre første cykler ikke var reglementerede. Siden har DMU bestemt, at resultatet står ved magt, men hvad er din kommentar til den affære?

— Det var en yderst kedelig historie, men heldigvis kunne det ikke være sket i senior-klassen, hvor alle har rene 500 ccm-cykler. Men DMU bør hurtigst muligt tage klar stilling til de lette cykler, så der ikke er for mange unge mennesker, der i dyre domme anskaffer sig sådanne cykler, hvorefter de måske bliver forbudt. Selv om FIM ikke har taget stilling, så bør DMU gøre det. En løsning var f. eks. at lave en særlig klasse, hvor de 360 ccm cykler, der er på tale, kan starte.

— Laver du selv dine cykler?

— Laver og laver. Jeg får stumperne fra Sverige, fra Niels Hedlund, og så sætter jeg dem selv sammen. Det var iøvrigt forkert, hvad der stod i programmet på Roskilde Ring, og hvor de har fået det fra, forstår jeg ikke. Det stod i hvert fald ikke på min anmeldelse. Den cykel, jeg kørte, var en NH.

— Trialsæsonen er begyndt. Du skal vel køre trial igen i år?

— Det ved jeg snart ikke. Mon ikke jeg burde indskrænke det lidt? Jeg har ikke været nok hjemme i år, og da jeg

har fået en have at se efter, så bliver der nok ikke tid.

— Familien vil vel også gerne se dig?

— Nå'e, den har nu været med rundt hele sommeren.

Bedre tider for motorcyklerne

— Du er motorcykelforhandler. Tror du, at det bliver bedre tider for motorcyklerne?

— Bestemt ja. De sidste to år har jeg mærket en fantastisk fremgang, så jeg tror bestemt, at vi går gode tider i møde for de tohjulede. Og med tohjulede mener jeg først og fremmest motorcykler. Scooterne har jeg aldrig rigtig troet på.

— Hvem køber motorcykler i dag? Er det de helt unge?

— Nej, hos mig har så at sige alle aldersklasser været repræsenteret. Den yngste var 18 år og den ældste mellem 50 og 60.

En dejlig cykel

— Hvilke mærker repræsenterer du?

— Først og fremmest MZ, som efter min mening er en meget fin cykel til den pris. Det store salg, der har været af MZ, er sikkert også medvirkende til, at der skabes ny interesse for motorcyk-



Mogens Petersen under en af sine mange starter i udlandet på sin stabile Hedlund Husqvarna firetakt 500 ccm scrambler.

len. Endvidere Triumph og Honda. Det er en skam, at Honda ikke er billigere, for det er en dejlig cykel. Man kan tage en Honda, der har kørt mellem 40.000 og 50.000 kilometer og pille cylinderen af, og man kan så ikke konstatere så meget slid, at man kan mærke kanten.

— Du har ikke fortrudt, at motorcyklen kom til at spille en så stor rolle i din tilværelse?

— Absolut ikke. Selv om man sætter mange penge til ved at køre rundt omkring sådan en sommer. Nej, de år kan man ikke få tilbage. Og hvad havde det hjulpet, hvis man havde ventet til man var 50 og så måske havde haft råd? Så kunne man jo ikke have fået alle de gode timer og oplevelser ud af det, som jeg har fået.

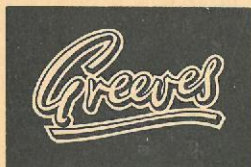
Stænkelappen.

Helt ny
Husqvarna Flink
250 ccm motor

kan evt. leveres sammen med
HVA cross-maskine.
Sælges fordelagtigt.

Vagn Stevnhoved
Vesterport . Grenå . tlf. 21355

Husqvarna



RACERMOTORCYKLER

ARNE NIELSEN

KATRINEDALSVEJ 49 . VANLØSE . KØBENH. . TLF. 71 69 13



DE-DION AKSEL

Når der er tale om motorløb vil det sige kørsel lige til grænsen i de allerfleste tilfælde, og dette gælder såvel for chassis, hjulophæng, motor og den, som styrer vognen. Vi vil henlede opmærksomheden lidt på bagakslen, eftersom den har langt større betydning end de fleste tror, idet den har til opgave ikke alene at give den bedste vedhæftning, men også at overføre den størst mulige motoreffekt til vejbanen i forhold til køretøjets vægt, med et så lille tab som overhovedet muligt. Dette krav klarer den almindelige stive bagaksel kun til en vis grænse, hvorimod disse krav opfyldes noget bedre af »De Dion« type akslen.

Desværre er fremstillingen og konstruktionen i det hele taget af denne type bagaksel imidlertid så dyr, at den kun anvendes på et fåtal almindelige vogne og faktisk kun på fuldblods racervogne, selvom fabrikanterne af mange hurtigere og dyre sportsvogne burde have ofret en sådan. Det mest karakteristiske ved en Dion-aksel er det svære, men lette, krumme rør, som forbinder de to baghjul med hinanden. Differential sidder i modsætning til den konventionelle stive bagaksel fastboltet på chassiset, og i mange tilfælde ser man bremsetromlerne eller skivebremserne

flyttet helt ind til differentiallet, hvorved man opnår at få de uaffjedrede masser så små som overhovedet muligt, idet differentialehuset og evt. bremsernes vægt bliver reduceret. Dette er en meget vigtig fordel ved De Dion akslen. Baghjulene, der er fast forbundne med hinanden, forandrer kun meget lille sporviddeændring under fjedring, ligesom også camber-ændringen forbliver relativ ringe. Baghjulenes fjederbevægelse i forhold til det faste differentiale kræver, at der på hver trækaksel halvdel er to kardanled.

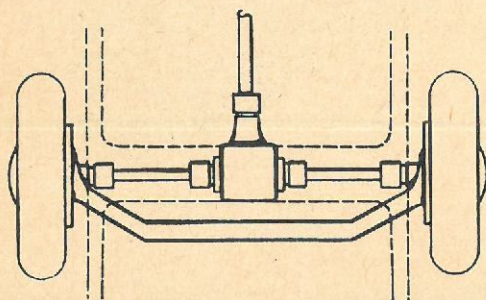
På følgende måde sker optagelsen af kræfterne på tværs af hele tværføringen. Af en kulisse på bagsiden af differentiallet styres det krumme akslerør på en Ferrari ved hjælp af et wattle på de for få år siden kendte engelske Vanwell 2,5 l racervogne, eller gennem et rummeligt stangsystem sammenbygget med længdeføringen på den tyske Borgward racersportsvogn model RS.

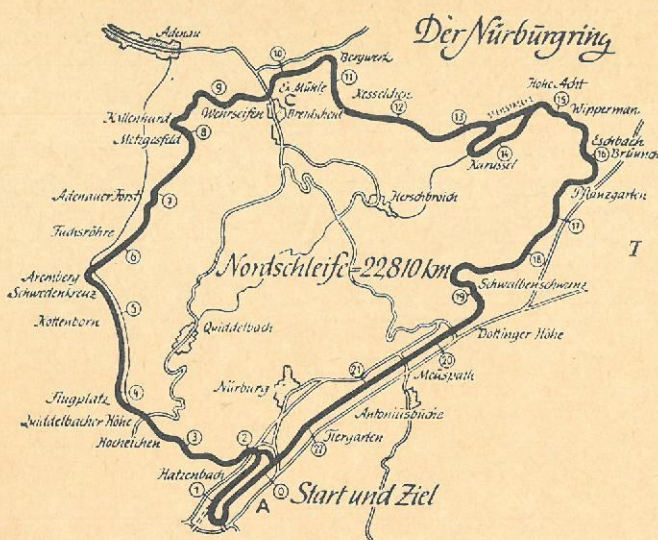
Overføringen af bremse- og accelerationskræfter og længdeføringen af bremse- og accelerationskræfter udføres ved De Dion akslen af dobbeltarme, anbragt på siderne af vognen fra chassiset til hjulene.

Af ovenstående vil det fremgå, at De Dion akslen ikke giver en uafhængig ophængning, men derimod en lav, uaffjedret vægt. Kun det ret tynde akslerør, men ikke selve differentialhuset, og trækakslene kun delvis, indgår i den uaffjedrede vægt.

Går man over til racervogne med hakmotorer — det samme gælder selvfølgelig også for sportsvogne — må De Dion akslen opgives, hvorimod den fuldstændige uafhængige ophængning i stedet benyttes.

»The MOTOR«.





Nürburgring

JIM CLARK atter verdensmester - seks sejre i seks GP'er

Det årlige GP på Nürburgring er på en eller anden måde altid mere end bare et GP tællende til VM — måske er det de imponerende omgivelser ved Schloss Nürburg — eller måske bjerglandskabet her i Eifel — det er svært at definere, men en storslået begivenhed er det hver gang.

Særlig betydningsfuldt var løbet i år, specielt for Jim Clark og Lotus-fabrikken — ved en sejr i dette løb kunne Clark allerede nu sikre sig årets verdensmesterskab for F 1 og samtidig sikre Lotus verdensmesterskabet for konstruktører.

Og Clark vandt! Hans 6. sejr i grand prix løb. Han har i år vundet alle de GP løb, han har deltaget i!

Allerede under træningen gjorde Clark det klart for enhver, at blot hans vogn holdt, var der ikke nogen tvivl om resultatet. Hans hurtigste træningstid var ca. 3 1/2 sek. hurtigere end nummer to, Jackie Stewart, som iøvrigt kørte ganske fantastisk — det var første gang han deltog i et F 1 løb på en 27 km lang bane, som har 85 højre sving og 89 venstre sving. Clarks hurtigste træningstid var ikke mindre end 16,3 sek. hurtigere end John Surtees omgangsrekord fra 1964.

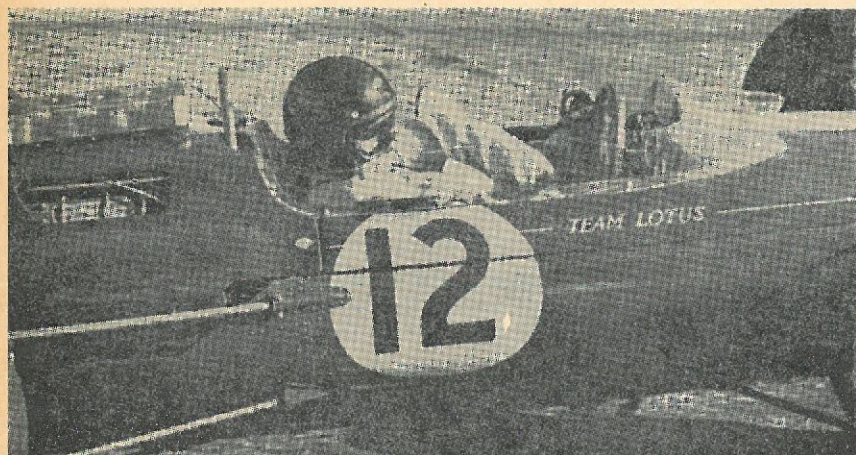
Opstillingen til starten var følgende:

Surtees 8.27.8 Ferrari	Hill 8.26.8 BRM	Stewart 8.26.1 BRM	Clark 8.22.7 Lotus
Bandini 8.33.8 Ferrari	Spence 8.33.4 Lotus	Gurney 8.29.0 Brabham	
Siffert 8.39.6 Brabham	McLaren 8.39.0 Cooper	Bonnier 8.37.9 Brabham	Rindt 8.37.5
J. Brabham 8.44.99 Brabham	Hulme 8.42.3	Mitter 8.40.4	
Gregory 9.14.3 BRM	Gardner 8.59.3 Brabham	Attwood 8.50.5 Lotus	
	Hawkins 9.16.8 Lotus		

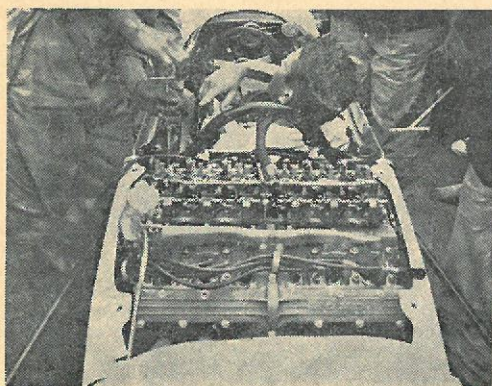
Vejret var vidunderligt lige fra morgenstunden på løbsdagen, og tilskuerne strømmede til lige fra morgenstunden. Arrangørerne påstod, at der var i nærheden af en kvart million tilskuere.

Jim Clark tog føringen straks efter starten og en føring som han iøvrigt beholdt hele løbet igennem. Efter 1. omgang var stillingen den, at Clark førte foran Graham Hill med ca. 3 sek.

Lige efter Hill lå Jackie Stewart og Dan Gurney. Til stor skuffelse for mange af tilskuerne måtte John Surtees gå i depot allerede efter denne omgang med beskadiget gearskifte. Meget spænding var der ikke herefter. Clark var for overlegen. Men tilskuerne nød alligevel hans stilrene kørsel. En overgang var der spænding lidt nede i rækkerne, idet Spence, McLaren, Bonnier, Brabham,



Jim Clark i sin Lotus, der i den seneste udførelse er udrustet med en Climax V 8 med 32 ventiler.



Honda U12'eren er ved at blive klargjort før debut'en på Nürburg Ring i 1964.

Siffert og Bandini lå meget tæt sammen, men dette løb ud i sandet, da Bandini mistede kontrollen over sin Ferrari og i stor stil gik ud af »karrusellen«, og umiddelbart herefter måtte både McLaren og Siffert udgå med motorvanskeligheder. Rindt rykkede herefter op på fjerdepladsen og holdt denne fortræffelige placering løbet ud. — Det er første sæson for Jochen Rindt i F 1. Jim Clark gik alene i mål som overlegen sejrherre, Graham Hill fulgte efter 16 sek. efter, og 5 sek. efter ham kom Dan Gurney.

Resultaterne:

1. Jim Clark.
2. Graham Hill.
3. Dan Gurney.
4. J. Rindt.
5. J. Brabham.
6. L. Bandini.
7. J. Bonnier.
8. M. Gregory.

Hurtigste omgang: Jim Clark 8 m. 24,1 sek. (161, 9 km/t). J.C.L.

? HUSK AT ?
forny Deres abonnement
på **Ill. Motor-Revy**

TT-DM fortsat fra side 28

men han tog tilsyneladende for roligt på sagen, og blev kun nr. 4 i heatet efter Arnholtz, Jensen og Kroon. Den 33-årige låsesmed Jørgen Arnholtz fra Århus blev herefter dansk mester efter flot kørsel med 24 points med Ole Møller 23 og Frans Kroon 22. Gösta Jensen besatte fjerdepladsen og Kurt Liljequist (Gilera) og Bent Jespersen (Norton Manx) henholdsvis femte- og sjettepladsen.

Den internationale 250 ccm klasse over 20 omgange havde deltagelse af Sveriges bedste køreere samt hollænderen Cees van Dongen. Det blev et forrygende spændende løb, hvor det danske publikum fik virkelig TT-kørsel at se, og glædeligt var det endog at konstatere, hvor flot den nybagte danmarksmester, Dan Jeppesen, klarede sig i det skrappe selskab. Kent Andersson vandt klassen på en 125 ccm Bultaco, og først på tredjepladsen kom den svenske kortbanespecialist Bengt Grøndahl på en Greeves Silverstone, fjerde blev den svenske mester, Lennart Högberg, (Bultaco), hollænderen van Dongen (Bultaco) femte og Vagn Stevnhoved (MZ) på sjettepladsen.

Bilklasserne var ikke fyldt med spænding om udfaldet, men derimod med lidt mere dramatik, idet flere af vognene ofte kørte med to hjul ved siden af banen i gruset. I klassen indtil 1300 ccm sejrede Jan Heggow overlegent foran Poul H. Pedersen, Randers. På førstepladsen i 1000 ccm klassen kom Roy Boesen. A.T.

Sports nyt fortsat fra side 21

ikke færre end 36,8 km i timen. Den var sat i 1956 af vesttyskeren H. P. Müller på en NSU.

Martin satte rekorden på en japansk Yamaha-maskine med to cylindre og direkte brændstof-indsprøjtning.

Samme type motor som Phil Read har vundet verdensmesterskabet på i 1964 og i 1965.

Succes for automatgear i det canadiske grand prix

Amerikaneren Jim Hall vandt i slutningen af september det canadiske gr.

prix for sportsvogne foran new zealænderen Bruce McLaren.

Jim Hall satte tilmed i sin Chevrolet-Chaparell-model rekorder for både hele distancen på 402 km og for en omgang, før han med 167,3 km's fart strøg over mådet en femtedel sekund før McLaren.

— Den automatiske transmission er ganske afgjort fremtidens løsen, erklærede Hall efter sejren. Sely om jeg er træt, er jeg i betydeligt bedre form end McLaren. Under de sidste 10 skrappe omgange var jeg også i bedre fysisk kondition end Bruce, og det hjalp mig.

Årsagen var, at Hall blev sparet for mange tusinde anstrengende gearskift i banens kurver.

TRIUMPH

Avon kåber



Triumph Thruxton 650 - 54 hk.
210 km./t. med **Avon** kåbe, vandt det hårde 500 miles sportsmaskine løb i juli på **Castle Combre** banen i England, 10 omgange foran den nærmeste konkurrent.

AVON KÅBER TIL TRIUMPH/BSA
KR. 770,- incl. oms.

En gros **C. REINHARDT** ^{A/S} En detail

Gl. Kongevej 11 . København V . CE. 175

Til salg

**1 stk. 1965 HVA
 Motor Cross 260 ccm.**

Flemming Skelander

Maribo

Tlf. (03885) 890-Aften (03885) 1190

Chr. Nellemann fortsat fra side 5
 13.35.1, nr. 2 John Lundberg, Morris Cooper, 13.49.8, nr. 3 Arne Jönsson, Sverige, BMC Cooper, 13.50.6, nr. 4 Børge Nielsen, Morris Cooper, 13.51.2.

Standard grp. 3, 1301-2000 ccm: Nr. 1 Jørgen Nielsen, Ford Cortina, 13.88, nr. 2 Steffen Nielsen, Ford Cortina, 13.40.5, nr. 3 Åge Buch Larsen, Ford Cortina, 13.41.3, nr. 4 Krister Holsby, Sverige, Volvo, 13.44.9, nr. 5 Tom Bel-sø, Volvo, 13.56.2.

Formel 3: Nr. 1 Picko Troberg, Sverige, Brabham, 12.20.3, nr. 2 Egert Haglund, Sverige, Brabham, 12.21.5, nr. 3 Jørgen Ellekær, Brabham, 12.21.9, nr. 4 Lars Lindberg, Sverige, Brabham, 12.31.7, nr. 5 Georg Duneborn, Sverige, Brabham, 12.32.2.

Bestil allerede nu Deres

annonce for

november og december

Ring til Trustrup 74



Førende jet-hjelm på det danske marked . . . godkendt efter de nye engelske normer 1869/1963

- jet-hjelm
der er godkendt til al
international sport . . .

— den rigtige
hjelm for
enhver sport . . .

STADIUM PROJEKT 4 — engelske håndværkeres stolthed. Denne super de luxe JET-hjelm er fremstillet over en ren glasfiberskal og fremtræder i en meget fornem finish. Hjelmen er den første på det danske marked, der opfylder og er godkendt efter de sidste nye B.S. normer no. 1869/1963 — og hjelmen opfylder herefter de krav, der stilles til al international sport. Leveres i alle størrelser i farverne: hvid med rød flash, hvid med blå flash og guld med sort flash.

Vejledende udsalgspris
kr. 97,50



STADIUM PROJEKT 2 — den rigtige hjelm til turistikørsel — er fremstillet af glasfiberskal og foret med tyk korkplade. Hjelmen opfylder og er godkendt efter B.S. no. 2001/56 normen.

Leveres i alle størrelser i farverne: Hvid med rød flash, hvid med blå flash og sølv med sort flash.

Vejledende udsalgspris
kr. 75,-

Leveres af alle førende scooter-, motor- og knallertforretninger.



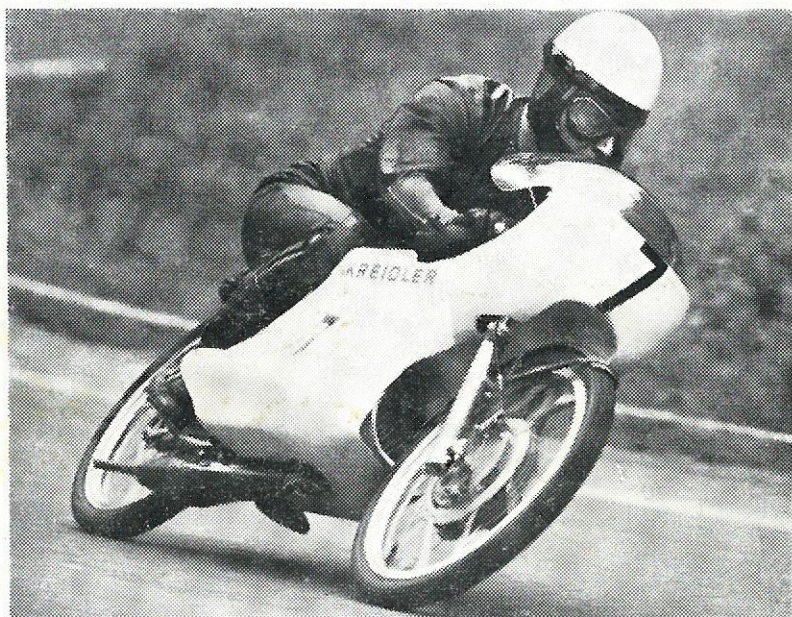
SKANDINAVISK RESERVEDELS IMPORT A/S

Svendborgvej 102 . ODENSE . Hjallese . Tlf. (09) 12 12 24

KREIDLER

Florett

Kørte 141 km/t på DJURSLAND RING



KREIDLER/Florett 49 cc TT-racer kørte 141 km/tm. Den absolut hurtigste og til dato højeste hastighed i Danmark for 49 cc maskiner. Igen et bevis for KREIDLER-kvalitet.

Se KREIDLER-Super knallerten fra Vesttysklands største motorcykelfabrik hos Deres KREIDLER-forhandler.

Der er 150 aut. forhandlere over hele landet.

Skriv efter ill. farve brochure og nærmeste forhandler til:

KREIDLER/Florett import:



J.A. HANSEN-MOTOR A/S
KREIDLER — afd. — HOLBÆK