

FORD NYT

NR. 2 - 1960



Ford Motor Company A/S

KONGELIG HOFLEVERANDØR

KORT *om* FORD

Et beløb, svarende til knapt 11.5 millioner danske kroner, blev sidste år skænket til »United Foundation Fund« af 82.000 ansatte ved Ford-fabrikkerne i Detroit.

Beløbet, som menes at være den største indsamling på een arbejdsplads til velgørende formål i USA, blev skænket til 195 velgørende organisationer og til institutioner inden for sundhedstjenesten i staten Michigan.

*

En splinterny Ford Anglia har gennemført det 2080 kilometer lange Mobilgas økonomiløb i Australien med et benzinförbruk på 16,4 pr. liter. Ruten gik bl. a. gennem de australske Alper ad serpentineveje, der fører op i en højde af over 2000 meter.

Vinderbilen blev kørt af parret Ron Seymour—Bob Foreman. Foruden de to førere var der to Mobilgas-observatører i vognen.

*

I de glade 20'ere — nærmere bestemt 1928 — kørte to unge mennesker en Ford-T baglæns fra New York til Los Angeles. Gennemsnitsfarten: 12 km/t.

*

Ved afslutningen af Fords internationale amatørkunstudstilling i Dearborn, Michigan, hvori har deltaget arbejdere og funktionærer ved Ford-fabrikker i 17 lande, deriblandt Danmark, blev førstepræmien tildelt amerikaneren Jack Steele, medarbejder ved Fords formgivningsafdeling.

Steele vandt prisen for et oliemaleri, han havde kaldt »Grape Eaters«; en af hans akvareller fik tillige rosede omtale. Det var andet år i træk, han hjemtog førstepræmien.

De udenlandske Ford-medarbejdere, som blev placeret på udstillingen, var en belgier og en ægypter. Samlefabrikken i Danmark var repræsenteret af mekaniker Carl Hansen, København, der havde fået akvarellen »Havnebillede« antaget på udstillingen.

*


Ford er ved at forberede sin ankomst til månen. Det bliver nu ikke med et køretøj, fabrikken viser flaget ude i verdensrummet, men med et 150 kg stort rumfartøj, der bygges af Ford Motor Company og opsendes af NASA, USA's civile organisation for flyveteknik og rumforskning.

Rumfartøjet, som ventes opsendt i løbet af to år, vil pr. radio sende videnskabelige data fra månen til modtagerstationer på jorden.

*

I N D H O L D

Forsiden: Den nye Taunus 17 M	10
Manden bag rattet	1
Fordleverancer	3
Begge bestod prøven	4
Det korte og det lange	6
Alle vegne fra	7
Bilsalget frit i Norge	8
Norge får sit eget Ford selskab	9
Moden i glimt	10
Ny Taunus 17 M — nye Amerikanere	12
Med pressefotograterne på jagt	13
Bilister på glatis	14
En traktor spiller ikke på sekseren	16
Serieproduktionen af biler gennem 50 år	18
Hvorhen med FORD'en	20
Når man beholder den gamle bil	22



MANDEN BAG RATTET

Kulturens indtog på landevejen

I den forløbne sommer er titusinder af danske bilister blevet klogere.

De har været på tur syd for grænsen og lært noget om trafik. De har bevæget sig i en trafik, der afvikles væsentligt dygtigere end herhjemme, og de har ved hjemkomsten til Danmark sikkert følt sig hensat til et land, hvor det alt for ofte er novicer, som sidder bag rattet og styrer.

Dansk trafik er stadig, målt med en international alen, provinsiel – men uden den idyl, der ellers kendetegner provinsialisme. Trods de senere års betydelige forøgelse af bilparken og dermed følgende færdselskampagner er der stadig for mange færdselssyndere her i landet. Det er ikke alene på fodboldens, men også på trafikens område, at danskerne er ved at være de sidste amatører.

Der er brug for mere kørselsforståelse; en større hensynstagen og trafikultur. Det er de urutinerede, de dumdristige og de rethaveriske, der gør dansk trafik så farlig, som den desværre er.

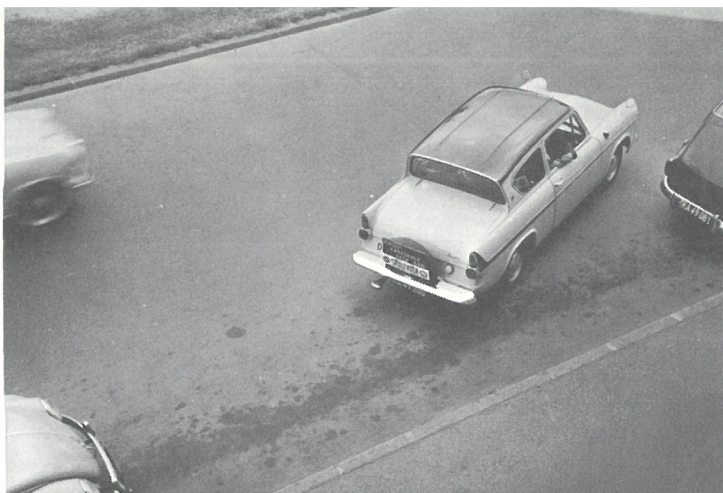
Hvis der i de næste år, som ventet, bliver en endnu større tilgang af nye vogne, kan bilisterne lige så godt indstille sig på, at de unoder, mange af dem lægger for dagen, må ophøre allerede nu. Ellers vil antallet af trafikofre stige katastrofalt.

Der er nok at tage fat på.

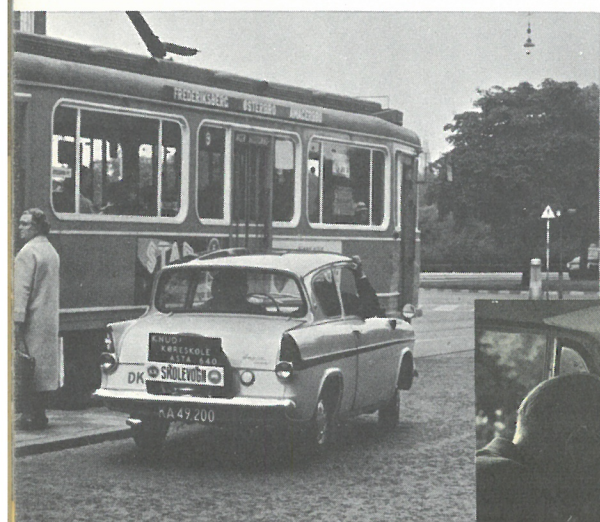
Den bilist, der en søndag aften er vendt hjem med trafikstrømmen til Paris, Rom eller New York, ville næppe udsætte sig selv eller andre for den dødsensfarlige situation, som uvægerligt opstår ved brat at skifte bane under korttegekørsel i tæt trafik med weekendtrætte folk ved rattet. En lignende hjemtur til København ad en af indfaldsvejene er fuld af sådanne mare-ridt. Hornet bruges for at markere, at man har fundet et hul i den anden kø, og at nu må de andre værsgo' holde tilbage, mens man trækker derover.

En tilsvarende opførsel kunne en søndag aften iagttages på en af de nye motorveje, omkørselsvejen ved Hedehusene. Det skete i overhalingsbanen, hvor farten dog var beskeden i den tætte trafik, nærmest kofanger ved kofanger. Med et ryk standser en forankørende vogn op, fulgt af den øvrige trafik. Skrigende bremses, med sekunders mellemrum. Man venter spændt, om en bilist her i overhalingsbanen skulle komme med så stor fart, at han ikke når at standse, men vil køre ind i vognen foran, og at stødet vil forplante sig til bil efter bil. Men heldet var ude den aften. Ingen vogne blev klempt sammen. Miséren så man 5–6 biler fremme. Fra to vogne, der var kommet i for nær berøring med hinanden, var førerne steget ud for at snakke om tingene. Samtalen stod på i 10 minutter, før de langt om længe besluttede sig til at køre videre.

Den baglæns parkering blev klarer fint



Begge bestod



Det var ikke en af Saturns måner, men en linie 9



Paa somme virker synet af en skolevogn som en dosis substral – der kommer en vældig grøde i sproglomsterne



En ny bilist kommer ikke til verden uden svære fødselsveer

Alle kender det indslag i gadebilledet, der hedder en skolevogn, hvad enten man så omfatter det med overbærenhed, medfølelse – eller irritation. Det skal ikke skjules, at på adskillige virker den vordende bilists lidt ubehjælpssomme manøvrer i trafikken som en dosis substral: der kommer en vældig grøde i sproglomsterne.

For at opleve nybegynderens kvaler lidt mere indefra har FORD NYT sat sig ind på sædet i en skolevogn. Dog ikke bag rattet. Der sad under vores bevægede køretur gennem København hr. Johansson, 57 år, driftsassistent i et farve- og lakfirma. Han er elev i en af Amagers store køreskoler, som altid har haft adskillige Ford modeller i sin vognpark. Og den nye Anglia er en af de mest populære biler mellem eleverne.

Hr. Johansson er en af dem, der er faldet for Anglia'en, på et tidspunkt hvor han endnu må nøjes med at skue ind i bilismens forjættede land.

– Jeg valgte at køre Anglia, siger han, fordi jeg kan lide dens udseende. Jeg har allerede fundet ud af, at der sidder en dejlig motor i den, det er en ualmindelig kvik vogn at køre. Og udsynet er bedre end i nogen anden bil, jeg har siddet i.

Vi rødmer pligtmæssigt over denne ros, medens hr. Johansson belaver sig på at lægge ud fra kantstenen. Samtidig bliver vi mindet om endnu en af Anglia'ens uomtvistelige fordele, motorens lydlose gang i frigear. Et fortrin, som nybegynderen måske først senere vil få det fulde udbytte af. For at forvise sig om, at Anglia'en ikke er gået i stå, speeder han motoren så voldsomt op, at vi på bag-

sædet i nogle angstens sekunder tror, at vi ikke kører venstre om den foran parkerede Taunus 17M, men flyver hen over den og bevæger os til himmels som en ballistisk raket. Med lukkede øjne kan vi ikke lade være med at grunde over den mulighed, at vi vil ende med som russiske rumhunde at omcirkle kloden.

Det er dog ikke en af Saturns måner, vi nogle øjeblikke efter er ved at løbe køleren ind i, men en linie 9 som svinger ud på Amagerbrogade. Heldigvis er kørelæreren, hr. Mathisen, en rolig mand, hvis nerver ikke kommer i uorden, blot fordi Anglia'en er standset nogle millimeter fra en sporvogns forpuffer.

Men nu er vi kommet igang, og det går udmærket, chaufføren snor sig næsten rutineret gennem den indre bys trafikjungle. Det går forbløffende godt – indtil vi når

prøven

en fodgængerovergang på Engelsvej. En mand truer med sin spadserestok. Og d'herrer Johansson og Mathisen begraver fortvivlet hovederne i deres hænder. Næh, fødslen af en ny bilist foregår ikke uden svære veer.

Sveden perler på hr. Johanssons pande. Det fortælles, at da den nye Anglia blev afprøvet, før Ford i England satte den i produktion, måtte den køre flere tusinde kilometer gennem Nordafrikas ørkner. Vi tvivler på, at test-chaufførerne har haft det hedere på den tur end hr. Johansson, medens han forsøger at klemme sig tværs over Holmbladsgade.

Så prøver vi en baglæns parkering. Og den bliver klaret glimrende. Anglia'ens bagrude er en stor hjælp.

Ud ad Amager landevej. Borte er al overdreven forsigtighed, motoren spinder, hr. Johansson falder fint ind i trafikrytmen.

– Så snart jeg har fået mit kørekort, vil jeg selv købe mig en Anglia, fortæller han. Jeg skal på en tur højt op i Sverige med min kone. Jeg holder af naturen deroppe. Men først med en bil kan jeg grundigt udforske den. – Er det ikke en spændende vogn at køre? afbryder han sig selv og læner sig stolt tilbage.

Vi på bagsædet føler os lidt skamfulde ved at bevidne nybegynderens køreglæde. For er man ikke som gammel bilist ved at blive for blasert, er man ikke for tilbøjelig til at opfatte en bil bare som et redskab, der kan transportere én fra et sted til et andet? Oplevelsen af bilen, er man åben nok over for den – dette at blive båret blidt hen over et landskab og mærke dets konturer under sig? Ved eftertanke, hvor mange pragtfulde stunder har man ikke haft i en bil!

Hr. Johansson er færdig for idag. Vi ønsker ham held og lykke og svinger os op til på alle bilisters vegne at byde ham velkommen iblandt os.

Den næste elev er en jordemoder. Også hun vil købe en Anglia, når hun har fået

sit kørekort. Hun har brug for den i sit erhverv. Hun må have en hurtig vogn; sommetider haster det, når hun skal ud til sine patienter . . .

– Og så kan jeg godt lide noget dristigt nyt, der samtidig er gedigent, siger hun. Jeg forelskede mig i Anglia'en, så snart jeg lærte den at kende.

Den tredje elev er den mest nervøse. Forståeligt nok, hun skal op til køreprøve. Eleven er en ung pige. Af den nydelige type, der optræder så hyppigt i bilannoncer, at udenforstående må tro, at den slags yndige piger ruller af et særligt delikat samleband anbragt ved siden af bilens. En formodning som den, der har sin daglige dont på en automobilfabrik, desværre må afkræfte.

Elev nr. 4 er maskinlærling. Ivrig tager han plads bag rattet, opsat på at blive indført i kørekunstens finesser.

Hver time dagen igennem får Anglia'en en ny chauffør. Det er en hård belastning for en bil at være skolevogn. Hr. Mathisen fortæller, at hans Anglia i løbet af sit første halve år har kørt 45.000 km. Det bliver næsten 100.000 km skolekørsel om året. Men vognen holder glimrende til det, den er altid lige så veloplagt som sine skiftende chauffører.

– I virkeligheden er Anglia'en den ideelle skolevogn, siger kørelæreren. Trods sit lette graciøse ydre er den meget robust og muskelstærk.

Vi skylder læserne at fortælle til slut, at elev nr. 3, den unge dame, bestod prøven. Lykkelig erhverver hun sit kørekort.

For at udtrykke det med jordemoderens fagglosser:

Den nye Anglia er nedkommet med en ny bilist. Og både moder og barn befinder sig storartet.

a-ha

En ny bilist er født . . .



Det korte og det lange . . .

Når man betragter specifikationerne for så moderne en vogn som Ford Anglia, får man let den opfattelse, at der er byttet rundt på målene for boring og slaglængde. Næsten 81 mm i boring mod godt 48 mm i slaglængde er et forhold, man ikke tidligere har set i en bilmotor.

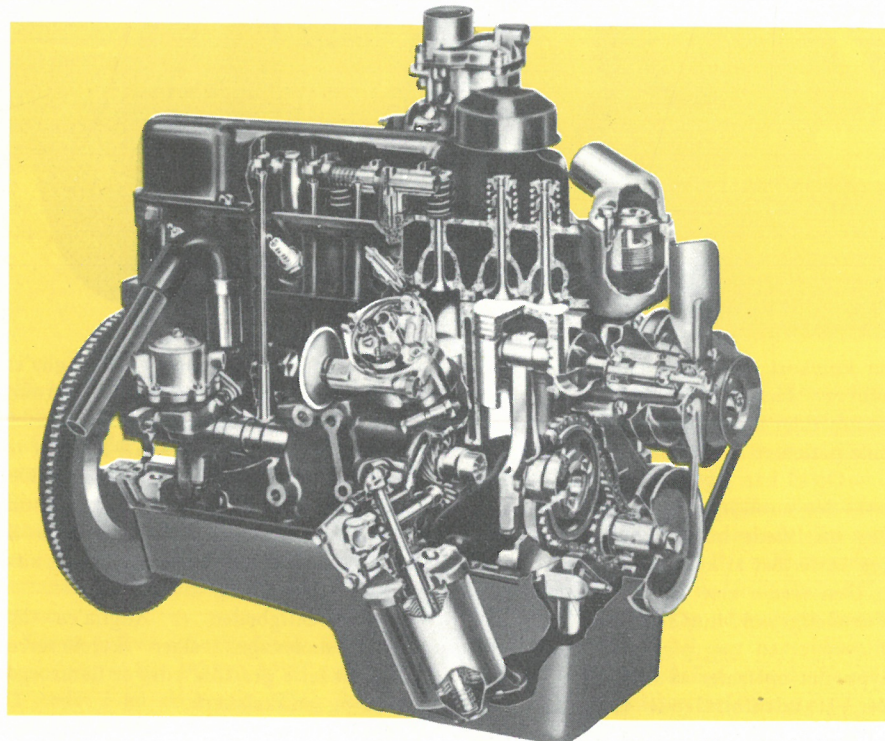
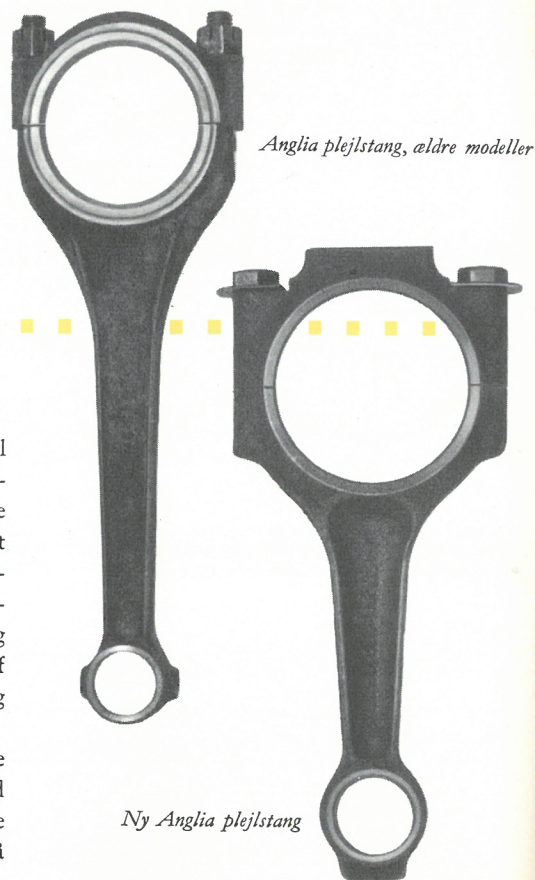
Hvorfor er det bedre? Da Ford næppe ville tage skridtet uden at opnå fordele, hvorfor er det så ikke sket for længe siden? Og hvorfor er denne konstruktionsform ikke mere udbredt?

Skal man idag fremstille en virkelig økonomisk motor, må man gøre den topventilet, fordi brændstoføkonomien er afhængig af det benyttede kompressionsforhold, og der er grænser for, hvor højt man kan komprimere en sideventilet motor.

Dernæst vil man gerne ha' så mange

gøre den så lille som muligt i forhold til den fastsatte maksimaleffekt. Det krævede, at man benyttede de størst mulige ventiler, for at motoren kunne få det frieste „åndedræt“ og den bedste fyldningsgrad. Ventilernes størrelse er afhængige af forbrændingskammerets og dermed cylinderens diameter, og alene af den grund var den størst mulige boring ønskelig.

Nu får man sjældent noget forærende her i verden, men undersøger man, hvad stor boring i forhold til lille slaglængde betyder, støder man indtil videre kun på fordele: stempelhastigheden og stempelevandringen reduceres, og man kan med given stempelhastighed tillade sig at gå betydeligt op i omdrejningstal, hvilket øger effekten, og man kan tilmed reducere



Den nye Anglia motor

hestekræfter som muligt ud af en motor, der fylder så lidt som muligt, da man så kan spare vægt og plads.

Hos Ford begyndte man derfor helt forfra på en ny motor og forsøgte at

stemplernes sidetryk under forbrændingslaget – begge dele betyder en væsentlig gevinst for motorens slidstyrke. Samtidig kan man benytte kortere plejlstænger, hvilket er ensbetydende med en mere ro-

bust konstruktion samt med en nedsættelse af den uønskede vægt på frem- og tilbagegående dele. Endelig betyder den kortere slaglængde en mindre byggehøjde på motoren, og gennem den gode liter-effekt kan man reducere motorens slagvolumen og dermed også dens længde og vægt.

Men den super-overkvadratiske motor kræver en helt frisk konstruktion fra grunden, fordi man ikke blot kan bore en eksisterende motor lidt op. Og nykonstruktioner er kostbare, hvorfor der skal arbejdes på langt sigt. Endvidere kræver motortyper af denne art et meget stort forskningsarbejde, fordi man på mange punkter bevæger sig ind på fremmed grund. Man får nok en jævnere gennemstrømningshastighed for indsugningsgasen i den kortslagede motors karburator, men da også svingningsfænomenerne er af største betydning, har man her stået overfor helt nye problemer, der først skulle løses. Endvidere har forbrændingskammerens udformning været genstand for utallige eksperimenter, før man nåede frem til den gunstigste løsning.

De sidste to spørgsmål kan derfor besvares derhen, at den ny Anglia motor er det seneste kapitel i motorkonstruktionernes spændende roman, men Ford vil naturligvis ikke være alene om denne udformning i fremtiden. – Ford kom bare først . . .

ALLE VEGNE FRA

FLY FLYVER MOD FORD



Sammenstød mellem biler og flyvemaskiner hører heldigvis til sjældenhederne, da de jo som oftest bevæger sig i hver sit element. Forleden skete der dog alligevel et sådan sammenstød på Mohed flyveplads udenfor Söderhamn i Sverige. De to personer, der sad i bilen, reddede livet takket være Ford's robuste tagkonstruktion. Den holdt nemlig. . .



FORD FLYVER GENNEM LUFTEN

Dette billede blev taget på en af etaperne i det svenske „Midnats-rally“ 1959, hvor den kendte kører Carl A. Gustafsson deltog med en Taunus 17M. Efter løbet kunne Gustafsson med tilfredshed konstatere, at vognens robuste konstruktion var ganske uberørt af luftturen.

På Ford's prøvebaner udsætter man med velberådet hu vognene for hårde bump og stød, så man kan konstatere, hvor mange og lange luftture de nye biler kan tåle. Her ses en amerikansk Ford i fuld fart gennem luften. . .



Ulige behageligere for både fører og vogn er denne form for lufttur. Biltrafikken over den engelske kanal har antaget så stort omfang, at man nu sætter flyvemaskiner ind til transport af vognene. Her køres en Ford Consul og en Ford Zephyr ud af transportmaskinen.

FORD OVER HELE VERDEN



Politiet i Addis Abbeba har købt et større antal Ford Taunus 12M til patruljetjeneste. Når man tænker på de veje, der findes i Abyssinien, vidner indkøbet om stor tillid til Fordvognenes stærke konstruktion.

Også Fordson aftjener sin værnepligt, og det sker bl.a. i så spændende omgivelser som i det danske flyvevåben. Når jagerflyene skal flyttes fra et eskadrilleområde til et andet eller fra standplads til standplads eller til hangar ad Flyvestation Karups kilometerlange veje, duer de mange hestekræfter og den store fart ikke, men så træder Fordson-traktorer til, får flyene hængt i en trækstang, og da går det, om ikke med overlydsfart, så nok så sikkert rundt.



Brødrene Svend og Ole Johansen i Græsted, Nordsjælland, henholdsvis 11 og 13 år gamle, er mere end almindeligt bilinteresserede. Deres entusiasme er helt koncentreret om Ford Motor Co. og fabrikkens produkter, som de ved mere om end mange sagkyndige. Forleden var de sammen med deres mor gæster hos Ford i Sydhavnen, hvor de besøgte samlefabrikken på kryds og tværs. De blev kørt frem og tilbage af Ford i en splinterny „Galaxie“.





Samtlige norske Ford-forhandlere var velforberejede, da bilhandelen i Norge omsider blev givet fri den 1. oktober efter 20 strenge år med restriktioner og rationering. Ganske vist var overgangen til det frie salg blevet gjort lettere for de norske forhandlere, fordi myndighederne – meget betænk-

somt – havde valgt efteråret, salgsmæssigt den roligste periode, til frigivelsen. Til foråret bliver det hele meget mere hektisk.

20 år er en lang tid. Og for yngre bilsælgere blev de første oktoberdage en temmelig brat overgang, for nu nyttede det

BILSALGET



ikke længere bare at sidde stille i forretningen og vente på, at køberne skulle se indenfor med en dyrebar indkøbstil-ladelse i hånden. Sælgerne måtte ud i marken og opsøge kun-derne, vække interesse og tillid omkring deres biler – og de blev udsat for konkurrence. Dette var helt nye betingelser, som de måtte lære at klare sig under.

Men heldigvis er Ford-forhandlerne så tilpas erfarne, at de vidste, hvad der skulle gøres. Nye salgs- og kundekarto-ter blev oprettede, reservedelslagrene blev fyldt op, unge sælgere taget i skole, og i de sidste uger før den 1. oktober begyndte de fleste at indsamle forhåndskontrakter. Og mange sikrede sig købere på den måde – publikum ventede rekord-salg og påfølgende leveringsvanskeligheder i den første tid efter frigivelsen af bilhandelen.

Desuden har Ford-modellerne haft en usædvanlig succes på det norske marked, først og fremmest den nye Anglia. Den brød salgsmæssigt igennem i foråret, og successen er blevet forfulgt. I midten af august arrangerede alle Ford-forhandlerne en særlig „Anglia-uge“. En konkurrence om den bedste udstilling havde inspireret dem til højst originale påfund, som vakte stor opmærksomhed overalt. Publikum

fik et håndgribeligt indtryk af Anglia'ens succes, hvad der yderligere stimulerede købernes interesse. Det viste sig i høj grad i samme øjeblik, bilsalget blev frit.

Og Anglia'en trak de nye Taunus-modeller, 12 M Super og 17 M med i sit kølvand. Ford-linien er sjældent repræsentativ netop nu, så fremragende af kvalitet og så gennemført ele-gant, at forhandlerne er virkelig stolte af den.

De første dage efter frigivelsen strømmede kunderne ind hos Ford-forhandlerne over hele landet. Mange ville unde sig den glæde bare at liste gennem udstillingslokalerne for med egne øjne at konstatere, at den sidste restriktion fra kri-gens dage endelig var forsvundet. Men de fleste kom selv-følgelig for at realisere den hidtil uopfyldelige drøm om egen bil – frit valgt og købt. Nu er oktober jo ikke den gun-stigste måned for bilsalg i Norge, særlig førstegangs køberne er ængstelige for vinterkørslen og alle dens problemer, hvil-ket er forståeligt. Men netop derfor gjaldt det om at få en forhåndskontrakt, så man kunne være sikker på at få leveret en bil i foråret 1961.

Men selv om frigivelsesdagene blev en hektisk og travl tid for Ford-forhandlerne, var de alligevel klar over, at dette bare var en generalprøve på forårssalget. De norske myndig-heder tøvede så længe med at frigive bilhandelen, fordi de ventede en omsætning på mere end 35.000 biler i løbet af det første år. Nu agter Ford-forhandlerne at bidrage deres til, at myndighedernes profetier ikke bliver gjort til skamme.

frit i Norge

Norge får eget FORDselskab

Samtidig med frigivelsen af bilsalget i Norge blev der eta-blet et norsk Ford-selskab.

Ford Motor Company meddelte den 19. august, at man på grund af den stadigt voksende automobilforretning i Norge var i gang med at etablere et norsk Ford selskab. Man håbede, at det nye selskab ville kunne starte sin virksomhed pr. 1. oktober i år.

Norsk Ford er et 100 % ejet datterselskab af dansk Ford




Den nye direktør for Ford i Norge, Mr. Robert M. Rice

med en aktiekapital på 4 millioner norske kroner. Virk-somheden vil importere Ford produkter fra England, Tysk-land og U.S.A.

Som administrerende direktør udnævntes den tidligere regnskabsdirektør for Ford i Danmark, Mr. Robert M. Rice.

Mr. Rice er i det danske Ford selskab blevet efterfulgt af Mr. Gordon S. Riess, tidligere regnskabsdirektør hos Ford i Italien.



Paris har dikteret – og alverden kopieret! Alligevel er det ikke blevet Dior's poser og Castillo's dråber over hele linjen . . .

Man betænker sig på at chokere sine omgivelser og vælger modereret tøj! Afventer Amerikas fortolkning af det nye og holder et vågent øje med dansk konfektion . . . Her er den nye mode i glimt:

Pierre Cardin negligerer kraverne i år, her er en af hans karakteristiske og ultra-enkle frakker i hanefjeds-ternet uld. Den sort-hvide frakke følges med en lige så karakteristisk hat uden skygge.

Rudolf, New York, viser et aften-ensemble i brokade og duchesse – fedt og overdådigt, men ganske smart. Frakken er af gylden brokade, den bæres over gylden duchesse!

Frakken, der er præget af tidløs elegance og dog virker så ny, er hentet hos *Madeleine De Rauch* i Paris – det er en kamel-ulster af den eksklusive slags, ny i kravesnittet og ærmerne – klassisk i materiale og forarbejdning.

TEKST OG FOTOS:
DIDDER RØNLUND

Moden i glimt



Dansk konfektion – når den er bedst: Tredelt dragt af tweed i sæsonens nye brune, gyldne og beige nuancer, jakken har sjalskrave af bæver, „toppen“, en fin skåret halsudskæring – og nederdelen er rørformet. Model: *Jørgen Moe*.

Pragtfulde topazmink i fornem pels fra kongelig hofbundtmager *A. C. Bang*. Læg mærke til kraven, der kan skubbes op, så den får rullekrave-præg – en detalje, der gør den ellers så klassiske model splinterny.



Pelshuer bliver den store mode, og sort ræv kommer til at dominere, som her skitseret af *Jean Patou*. Dejlig hue at eje på dage, hvor frisuren ikke er helt, hvad den burde være – for alt håret gemmes jo bort i hatten.

Jean Patou



HELT NY TAUNUS



Den nye Taunus 17M er længere, lavere og lettere end sin forgænger. Linierne er sportsprægede - og der er mere plads indendørs.

Dørene er brede og åbner vidt op, så ind- og udstigning lettes - de buede sideruder og døre har dejlig komfort for både for- og bagsædepassagerer.



TEKNISKE DATA

Hovedmål	2-dørs sedan	4-dørs sedan	Combi
længde	4452 mm	4452 mm	4452 mm
bredde	1670 mm	1670 mm	1670 mm
højde	1450 mm	1450 mm	1490 mm
vægt ca. dæk	920 kg	940 kg	1015 mm
	— — — 5.90 x 13 slangeløse — — —		
Motorer	1.5 l	1.7 l	
Type	4-cyl., topvent.	4-cyl., topvent.	
Boring	82 mm	84 mm	
Slaglængde	70.9 mm	76.6 mm	
Kubikindhold	1498 cm ³	1698 cm ³	
Kompressionsforhold	6.8:1	7.0:1	
HK ydelse	60 ved 4500 o/m	67 ved 4500 o/m	
Max. og marchhastighed	130 km/t	135 km/t	
Benzinforbrug	12.7 km/l	11.8 km/l	
Acceleration	0-50 km/t 5.6 sek.	0-50 km/t 5.4 sek.	
	0-100 km/t 23.5 sek.	0-100 km/t 20.5 sek.	
El. anlæg	— — — 6 volt batteri, 78 amp. timer — — —		
Benzintank rummer	45 liter		

Intet er så svært som at skulle overgå sig selv. Man må beundre en sejlsportsmand som Paul Elvstrøm, der fire gange i træk har taget olympisk guld og hver gang har måttet indfri forventninger, som var større end sidst. Man må beundre vor tids ingeniører og formgivere indenfor automobilindustrien, som aldrig lader sig nøje med det, der er nået, men hele tiden stræber efter at komme den så fjerne fuldkommenhed et skridt nærmere.

Et typisk eksempel på, hvorledes disse bilteknikere igen overgår sig selv, er givet med Ford's 1961-model af Taunus 17M, der i oktober blev præsenteret for den internationale presse ved en sammenkomst på Ford-Werke i Köln. Her viser det sig, at fremtiden simpelt hen er blevet skruet en tak bagud mod nutiden og at der er skabt en vogn, man først havde ventet adskillige år senere.

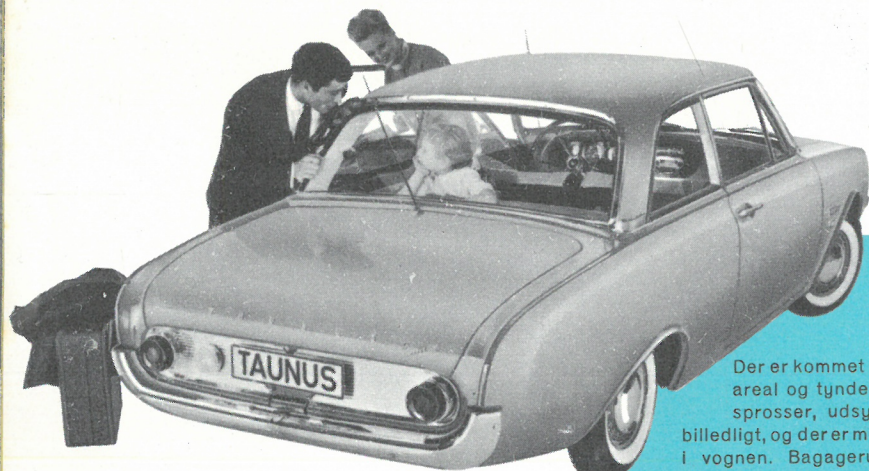
Taunus 17M er blevet en helt ny vogn - smuk, særpræget og anderledes. Teknikerne har måske nok gjort sig en ekstra anstrengelse, fordi præsentationen faldt sammen med Ford-Werke's 30 års jubilæum, men det er også lykkedes dem at overgå alle forventninger, man med rimelighed kunne stille. Ved jubilæet fandt iøvrigt et helt „historisk“ møde sted mellem forbundskansler Adenauer og Henry Ford II, Da Ford-Werke skulle oprettes i 1930, var Adenauer overborgmester i Köln og som sådan meget virksom for at få det store ny industriforetagende placeret i sin by. Gamle Henry Ford I valgte da at lægge Ford-Werke her, og Adenauer mødte nu - 30 år efter - grundlæggerens sønnesøn, Henry Ford II, i sin gamle by.

Længere, lavere, lettere ...

Taunus 17M er i 1961 længere, lavere og lettere end sin forgænger - 77 mm længere, 20 mm lavere og 76-96 kg lettere. Det lyder som forslidte klicheer, men er i realiteten et stort fremskridt i retning af forbedret kørselsøkonomi, vejstabilitet - og komfort. Rent udseendemæssigt er der kommet helt ny aerodynamiske linier - fra siden fremtræder vognen som en elliptisk silhuet - og det er selvfølgelig smukt, men det bevirker også, at vindmodstanden nedsættes betydeligt. Den ny linie, det lave karosseri og vognens reducerede vægt nedsætter vindmodstanden med ikke mindre end 20 pct.

Lavere tyngdepunkt

Vejstabiliteten er forbedret ved, at vognen har fået et lavere tyngdepunkt. Det



Der er kommet større glasareal og tyndere vinduesprosser, udsynet er forbilledligt, og der er mere lys inde i vognen. Bagagerummet har rigelig plads til alt, hvad der skal med på en længere ferietur - for HELE familien.

17M - smuk, særpræget - og helt anderledes...

er opnået dels ved at ændre indsugnings- og udstødnings-manifolds, så motorhjælmen har kunnet gøres mere fremadskrående, dels ved at give vognen et lavere karrosseri gennem forsænkning af både tag og gulv.

Dette i forbindelse med den berømte MacPherson affjedring på forhjulene - den samme, som benyttes på flyvemaskiner - har gjort vejbeliigheden uovertruffen. Støddæmperne er sat lidt nærmere hjulene og hældningen er ændret, så kørslen bliver behagelig og glidende. Styringen er i realiteten helt stødfri.

Større plads - øget komfort

Den længere og lavere konstruktion har ikke indskrænket vognens rummelighed - tværtimod. Buede sideruder og døre har medført, at der nu er større plads end tidligere på både for- og bagsæde. På bagsædet er der rigelig plads til 3 personer. Dørene er brede og åbner vidt op, så ind- og udstigning lettes. Der er kommet større glasareal og tyndere vinduessprosser, udsynet er forbilledligt, og der er mere lys inde i vognen.

To motorer at vælge imellem...

Der er to motorer at vælge imellem på næste års Taunus 17M - 1.7 literen, som er en forbedret udgave af sidste års model, og en ny meget økonomisk 1.5 liter. Den første har 84 mm boring, 76.6 mm slaglængde og et kompressionsforhold på 7.0:1 samt en hk-ydelse på 67 ved 4500 o/m, den sidste har 82 mm boring, 70.9 mm slaglængde og et kompressionsforhold på 6.8:1 samt en hk-ydelse på 60 ved 4500 o/m.

Begge er stærke, ydedygtige motorer, men man kan måske sige, at der i 1.5 literen er lagt mest vægt på økonomien, mens der i 1.7 literen er gjort mest ud af ydeevnen.

Vognens mindre vægt i forbindelse med den reducerede vindmodstand giver en betydeligt forbedret kørselsøkonomi for begge motorer - med 1.7 liter motoren regner man nu med 11.8 km pr. liter benzin, 1.5 liter motoren 12.7 km/l.

Høj akcelerationsevne

De samme forhold har gjort vognen meget hurtig i akcelerationen. Efter tusinder af kilometer på Ford-Werke's prøvebaner kan teknikerne nu gå ind for følgende tal: 1.5 l motoren fra 0-50 km/t på 5.6 sek., fra 0-100 på 23.5 sek., 1.7 literen fra 0-50 på 5.4 sek., fra 0-100 på



20.5 sek. Med førstnævnte motor har man en top-hastighed på 130 km/t, med sidstnævnte 135 km/t. Den ny 1.5 l motor har således bedre tider end sin 1.7 l forgænger, mens den ny 1.7 l langt uddistancerer den.

Øverst: Taunus 17M har i 1961 fået helt nye, aerodynamiske linier. Fra siden fremtræder den med en elliptisk silhuet. Nederst: Noget helt nyt er de ovale lygter, som har større reflektorflade end de tidligere runde. Det korte landevejslys er kraftigere og lyser længere frem på vejbanen end tidligere - uden at genere den modgående trafik.

Den ny front er smuk og elegant - læg mærke til de ovale lygter, der er bygget helt sammen med den . . .



Den ny Taunus 17M fås både som 2-dørs- og 4-dørs-sedan og desuden som en uhyre elegant stationcar eller Combi. Sidstnævnte ses her, og det fremgår tydeligt af billedet, at den har bunker af plads . . .



Begge motorer er overkvadratiske og top-ventilede.

To gearkasser – begge helsynkroniserede

Med den ny 17M får man også valget mellem to gearkasser, begge helsynkroniserede – altså også 1. gear. Den ene er 3-trins, den anden 4-trins, og det er således muligt at få vognen udstyret med netop den udveksling, der passer til ens kørselsbehov. Endelig kan vognen også leveres med automatisk saxomat kobling.

Ovale lygter

Ford-Werke kommer med noget helt nyt i lygter. Taunus 17M har ovale lygtekranse i stedet for som hidtil runde, og der er herved skabt en større reflektorflade, som giver bedre lys. Ved hjælp af relæer i det elektriske system øges spændingen, og der tilføres pærerne en større lysstyrke. Navnlig på det korte landejevs-

lys har dette haft stor indvirkning, og lygterne lyser betydeligt kraftigere og længere frem uden at genere den modgående trafik. Op- og nedblænding foretages nu med hånden fra ratstammen i stedet for som tidligere med foden.

Sluttelig er der en hel række mindre nyheder, som medvirker til at øge sikkerheden og komforten i den ny 17M – en opvarmelig flange, som forhindrer isdannelse, er påmonteret karburatorerne, instrumentbræt og solskærme leveres overpolstrede, et nyt ventilationssystem har indsugningen placeret lige under vindspejlet, så man bliver fri for den øvrige trafikals udstødningsgasser. – Og så kan Taunus 17M fås både som 2-dørs og 4-dørs sedan og som stationcar.

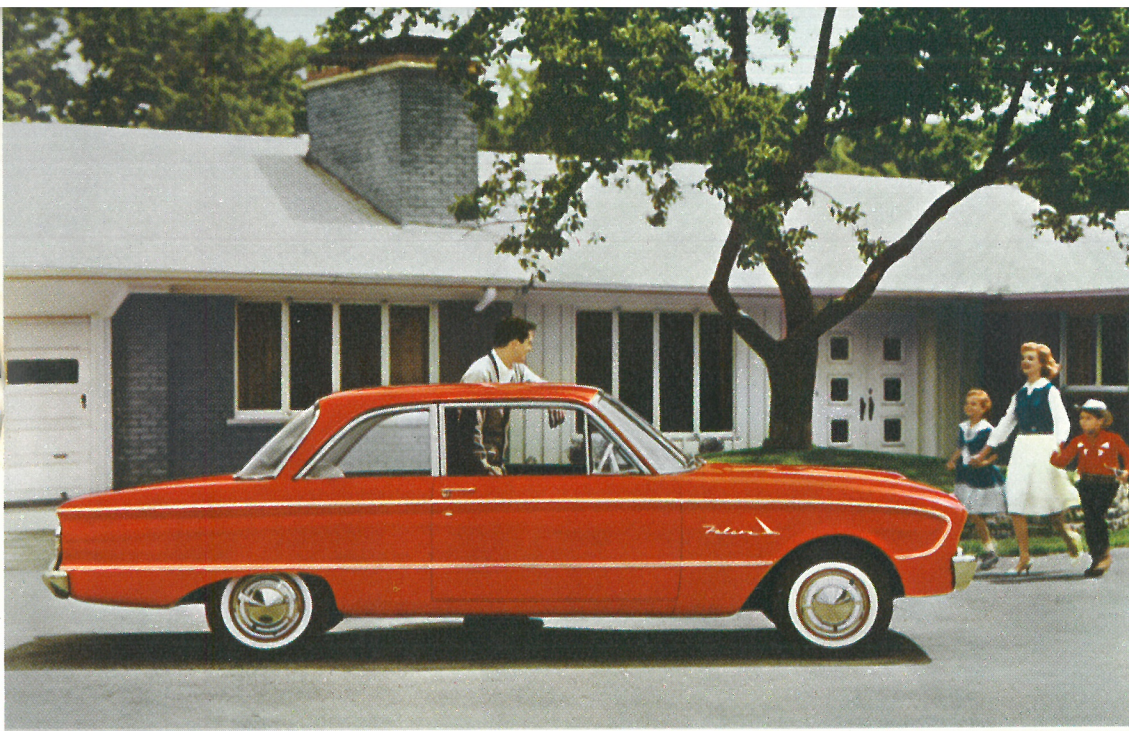
Ford-Werke i Köln har markeret sin 30-årige beståen på værdig vis – med en ny vogn, der er smuk, særpræget og helt anderledes . . .

De nye AMERIKAN

COMET

Det nyeste skud på kompakt-stammen, Ford's hurtige og rummelige COMET, har kun været på markedet i 8 mdr., men blev straks en så fuldkommen succes, at der kun er foretaget meget små ændringer ved 1961-modellen. Motoren er den samme som i Ford FALCON, en 144 cm³ 6-cyl. motor, der udvikler 90 hk.





FALCON

Ford's smukke kompakt vogn FALCON, der opnåede langt det største salg blandt sidste års kompakt biler og endda erobrede tredjepladsen blandt samtlige indregistrerede vogne i USA, har fået ny linieføring, ændret køler-grill og et dejligt overskueligt instrumentbord. – Foruden standardmodellen leveres i 1961 en specialmodel med større motor, der udvikler 101 hk. Der er både 2-dørs og 4-dørs udgaver.

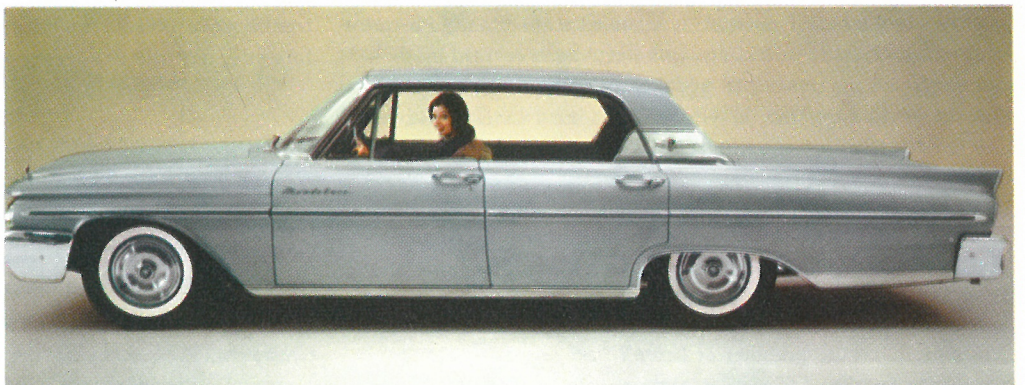
VERE

Den elegante THUNDERBIRD kommer i 1961 med helt ændret formgivning. Kølerpartiet er blevet endnu mere sportspræget end tidligere, vindspejlsrammen er nu bagudskrånende, hvad der gør, at vognen virker længere og lavere. Chassisrammen er sløjfet til fordel for en helsvejst, selv bærende stålkonstruktion, så den stærke 8-cyl. motor kommer bedre til sin ret.



MERCURY

Den særprægede „Mercury-stil“ er yderligere udviklet i 1961-modellerne. Og MERCURY 1961 har endnu bedre køreegenskaber og er endnu mere lydløs. Den er stadigvæk den uovertrufne, rummelige 6-personers luksurvogn. Leveres i 3 nye serier: Meteor 600, Meteor 800 og Monterey.



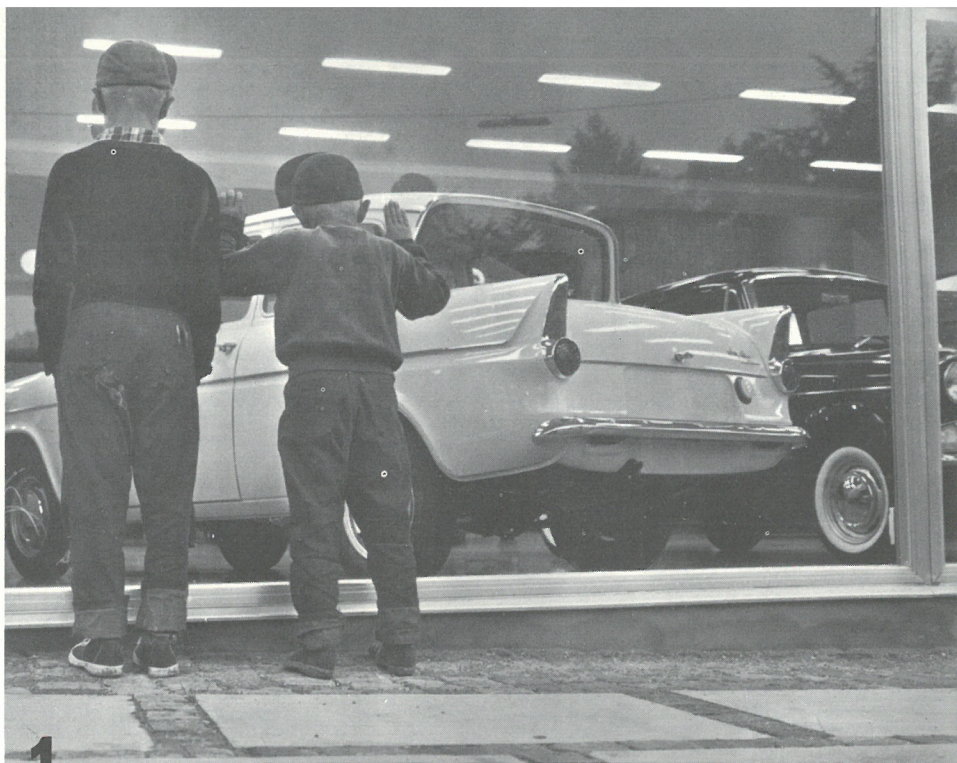


ANGLIA VED BÅDEBRO, *Per Wilmann Nielsen.*
PÅ HÆRVEJEN, *Inga Aistrup.*

En række af vore dygtigste pressefotografer har i sommermånederne i al stilhed konkurreret indbyrdes om at ta' de bedste billeder af den populære Ford Anglia. Ford Motor Company havde udskrevet en rask feriekonkurrence blandt Pressefotograf forbundets medlemmer og valgt Anglia'en som motiv – idet Anglia'en nu er slået så godt an i Danmark, at det skulle være let at finde masser af vogne rundt om i landet, placeret i de mest forskellige situationer.

De indsendte billeder blev bedømt i fire grupper: 1) morsomme og originale billeder, 2) idylliske billeder, 3) Anglia'en i trafikbilledet og 4) farve-diapositiver, hvor deltagerne var stillet frit med hensyn til Anglia-situationen.

Der var kontante præmier at hente i flere omgange. Konkurrencen var delt op i 2 runder samt en slutkonkurrence, hvor



1 DRENGE VED UDSILLINGSVINDUE, *Mogens Amsnæs.*



3 BAGRUDE I REGNVEJR, *Per Wilmann Nielsen.*

Med pressefotograferne

alle var med, selv om de allerede havde vundet præmie i de to første heat.

Sommerspøgen forløb til alles tilfredshed og gav et væld af fremragende billeder til resultat – som man naturligvis kunne forvente, når alle deltagerne var eksperter!

Vinderne i 1. heat blev:

Gruppe 1. Pressefotograf ved Billedbladet, Mogens Amsnæs, med CAMPING-IDYL.

Gruppe 2. Pressefotograf Erik Parbst med DRAGØR-GÆS.

Gruppe 3. Pressefotograf Per Wilmann Nielsen med BAGRUDE I REGNVEJR.

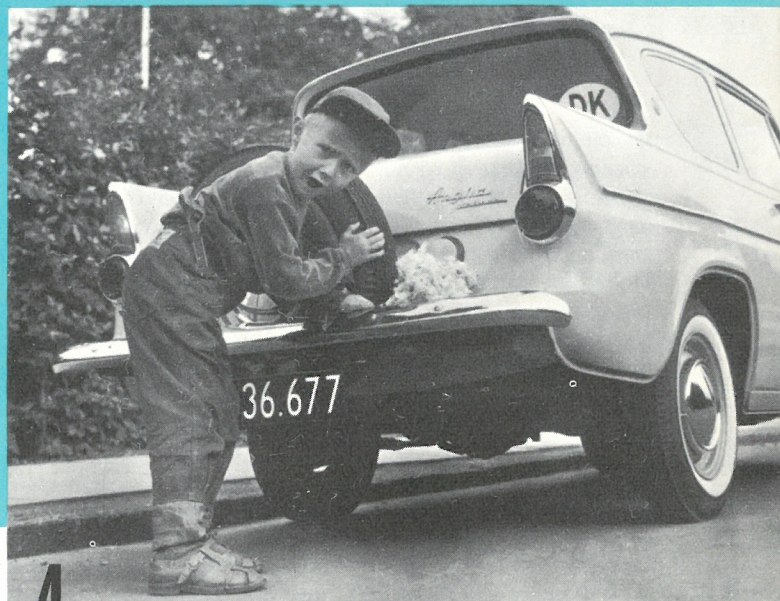
Gruppe 4. Pressefotograf Per Wilmann Nielsen med ANGLIA VED BÅDEBRO.



2 VED STRANDEN, K. Rasmussen.



5 PIGE PÅ TAGET, Bent Andersen.



4 ANGLIA'EN PUDSES, Mogens Amsnæs.

på jagt efter den ny Anglia



Vinderne i 2. heat blev:

Gruppe 1. Pressefotograf Mogens Amsnæs med DRENGE VED Udstillingsvindue.

Gruppe 2. Pressefotograf ved Vestkysten, K. Rasmussen, med VED STRANDEN.

Gruppe 3. Pressefotograf Hans Andersen, Haderslev, med EN GAMMEL OG EN NY FORD.

Gruppe 4. Pressefotograf Inga Aistrup med PÅ HÆRVEJEN.

Og i den samlede bedømmelse blev resultatet:

1. præmie: DRENGE VED Udstillingsvindue, Mogens Amsnæs.

2. præmie: VED STRANDEN, K. Rasmussen.

3. præmie: BAGRUDE I REGNVEJR, Per Wilmann Nielsen.

4. præmie: ANGLIA'EN PUDSES, Mogens Amsnæs.

5. præmie: PIGE PÅ TAGET, pressefotograf ved Fyens Stiftstidende Bent Andersen.

Endvidere blev følgende 10 billeder præmieret (rækkefølgen er vilkårlig):

DRAGØR-GÆS (Erik Parbst), LANDLIG IDYL (Per Wilmann Nielsen), PÅ FISKETUR (Kurt V. Nielsen), EN GAMMEL OG EN NY FORD (Hans Andersen), I PIGEKAMMERET (Bent Andersen), CAMPING-IDYL (Mogens Amsnæs), BRUDEN (Ib A. Jensen), HVORHEN? (Erik Parbst) og REGN (Per Wilmann Nielsen).

Det var et fornøjeligt møde, som læserne vil kunne se af billederne på disse sider. – Ford Motor Company takker alle deltagerne i den lille sommerspøg og gratulerer vinderne.



Snart kan vi vente sne, is og glatte veje. Denne artikel vil hjælpe Dem til at klare vinterkørselens problemer.

Er det dog ikke herligt med en god, frosttør vejbane til afveksling for snesjap og regn? Man kører lige så stille og glæder sig over det klare vejr, den gode vej og livet i al almindelighed. Vognen spinder hyggeligt af sted med 80 km/t, vi kommer ud gennem skoven med det fine farvespil i de nøgne grene, der undertiden danner et sirligt kniplingsmønster foran den blege vintersol. Røgen står lige i vejret fra skovløberhuset, og bag det bliver skoven tættere. Et lille stykke fremme står et af de sjove skilte, der markerer vildtveksel, men hjorten på skiltet ligner en gedebuk. I sådan et vejr er det nu dejligt at være på prøvetur ... så, for pokker! ... jeg kunne give mig selv et lag tærsk, når jeg laver sådan noget; det føles som om hele vognen krøller sammen under mig ... nu skrider den konstant ud mod højre side ... bare la' den gå, ikke røre rat eller bremse, men koblingen i bund for en sikkerheds skyld ... bare vent til den kommer ud i gruset ved vejsiden ... sådan, nu kan den få fat, ret den så blødt op og vis, at du ikke er gået helt i frø ... og så forsigtigt bremsen på ... bevar mig vel!, der står en vogn nede i skoven. Den har været en tur omme på taget ... han *har* klarer den, ellers ville han ikke stå og ryge en cigaret.

Jeg går ned til bilisten, der har været ude for en kolbøtte. Ryger gør han nu ikke, for han har glemt at tænde den cigaret, han pulser så voldsomt på, og jeg kan se på hans ansigt, at han er alvorligt chokeret, hvilket for resten ikke er så underligt. „Hvordan kunne det dog ske?“, spørger han flere gange uden at vente på svar, og jeg giver ham ild på cigaretten. Der kommer højt dramatiske lyde oppe fra vejen, og en lastvogn viser sig i faretruende nærhed af skråningen, men lastbilchaufføren bruger samme teknik, som jeg selv benyttede mig af, og han retter først op i sidste øjeblik. Han holder næsten helt stille, før han svinger ud på vejen igen. Jeg tør ikke lade min vogn blive stående der, og jeg får den anden bilist med op, så vi kan ringe efter en kranvogn. På vejen forklarer jeg ham, hvad der egentlig skete ... det, han burde vide, og det, jeg selv burde have tænkt på.

Vejen kan udmærket være tør og god på lange strækninger, men så snart man kommer ind i en skov eller kører forbi høje træer tæt ved vejen, skal man vogte sig, for på disse steder kan isglatte „pletter“ opstå. Jeg har bemærket, at vejen kan være tør, selv om den går gennem skoven, men umiddelbart bag et sving bliver der „ispletter“, hvilket for så vidt er ganske naturligt, for „ispletterne“ opstår på den måde, at smeltet sne eller regn på enkelte steder tørres bort af sol og blæst, medens fugten bliver liggende på de famøse steder som en følge af læ og skygge, og når frosten kommer, dannes is her. Træbevoksning

spiller også en rolle i forbindelse med rimfrost, fordi visse læsteder giver rimtågen lejlighed til at slå sig ned på vejen i et solidt islag. Det påstås også, at trærødder under vejbanen kan have indflydelse på dette forhold – en påstand, jeg absolut ikke kan afvise – men jeg har konstateret, at „ispletterne“ også optræder, hvor der ikke er mulighed for rødder under vejbanen, f. eks. på steder, hvor vejen er blevet fyldt op således, at den ligger på en dæmning gennem skoven.

Det er muligt, at man kan forudsige, hvor isen vil dukke op, hvis man har en god sømandsmæssig uddannelse samt indbygget kompas i hjernen og sans for vindretning, temperatur og nedbør – altså omtrent som en gammel skipper, der på halefjerne hos en mæge kan aflæse vindstyrke, vindretning, barometerstand og solhøjde. Er man lidt mere jordbunden, skal man vist hellere regne med, at ispletterne kan optræde hvor som helst under de givne betingelser, og dels må man indrette sin hastighed på denne mulighed, dels må man vide, hvordan man skal manøvrere, hvis man alligevel sover i det (som jeg altså gjorde), eller hvis det kommer helt bag på en.

Den uheldige bilist havde kørt ca. 75 km/t, da vognen ganske uventet skred ud i den bløde kurve. Som en instinktiv reaktion havde han trådt bremsen i bund uden noget mærkbart resultat, før vognen kom ud i det løse grus ved siden af vejbanen, hvor hastigheden blev noget nedsat, men da var der så stort udsving på vognens bagende, at denne kom udenfor vejbanen. Med den nydeligste rulning tog den hele turen rundt på taget og landede igen på hjulene – det var gået så hurtigt, at bilisten slet ikke havde haft indtryk af at være løftet fra sædet, hvorimod han til sidst havnede i vognbunden uden at ane, hvad der var op og ned på hverken sig selv eller vognen.

Han begik den fejl at hugge bremsen i, hvilket bevirkede en omgående blokering af alle fire hjul og forøget udskridning. Denne forkerte reaktion vil de fleste bilister måske praktisere, men ved man lidt om bilkørsel, har man endnu en chance, hvis man slipper bremsen igen, så hjulene atter kommer til at rulle. Kommer man ud i løst grus ved vejsiden eller ind på en tør plet, kan man rette vognen op, blot hjulene ruller. Rører man overhovedet ikke bremsen, vil man meget ofte kunne rette vognen op, selv om man stadig befinder sig på glat vejbane, men er man på vej ud mod siden som en følge af svingets krumning eller vejbanens hældning, må man hellere afvente begivenhedernes gang og først foretage sig noget fornuftigt, når man har forholdsvis fast grund under hjulene.

Jeg ved godt, at det lyder meget flot og koldblodigt, men det er blot en almindelig, sund reaktion baseret på erfaring.

Har man først gennem flere år indarbejdet den teknik, at man aldrig bruger rat og bremsen samtidig – heller ikke hvor samtidig brug af disse kontrolorganer kunne gøres med fuld sikkerhed, f. eks. ved langsom kørsel på tør vej i en rundkørsel – så smitter det ganske automatisk på den måde, at man heller ikke bruger bremsen, når der er styreudslag på vognen under en udskridning.

Det er en beklagelig kendsgerning, at man intet lærer om disse forhold, før man får sit kørekort, og efter dette tvivlsomme dokumentets erhvervelse, mener de fleste, at det er overflødig at lære mere. Man kan da også køre år ud og år ind og endda tilsyneladende køre godt og rutineret uden uheld, men

på vejen, svarer det til, at Pouls mor kun kan finde et par småskillinger i tallerkenrækken, og dem skal hun endda lede omhyggeligt efter. Hvis hjulene blokeres under en opbremsning, betyder det i dette malende regnebogsprog, at Poul hugger lidt af kontanterne på vejen, for så får vi under de i øjeblikket givne omstændigheder mindre friktionskraft, end det er muligt at opnå med et rullende hjul.

Dette er et grundtema med variationer. Enhver bilist ved, at der er et bestemt sammenspil mellem hastighed og bremselængde, og et lignende forhold gør sig gældende mellem hastigheden og et svings radius. Bremselængden stiger med anden potens af hastigheden – det lærer man ved køreprøven – men

Bilister på glatis!

Lidt om kolbøtter
– og hvordan
man undgår dem

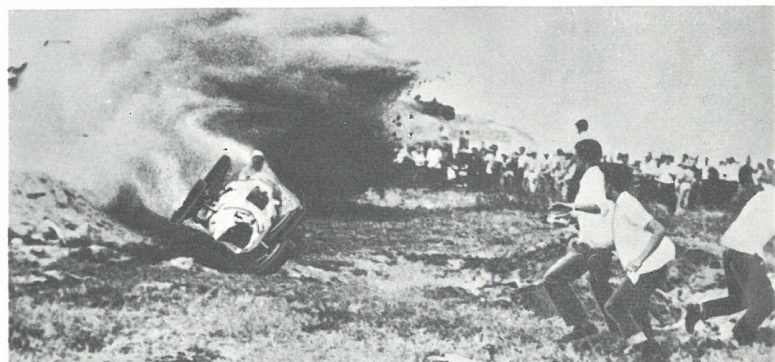
den dag, en helt ny og uprøvet situation dukker op, er man helt urutineret, hvis hele færdselens dynamik ikke ligger en i blodet. Den rette teknik oparbejdes ikke på den tid, man er om at få en almindelig køreskoleuddannelse, og den kommer heller ikke ind i blodet med en influenzabacilles pludselighed og voldsomhed – det tager år at banke den rigtige teknik fast således, at man gør det rigtige i enhver situation.

Såsnart man vil skrive om færdselens dynamik, afviser såvel bilister som visse kritikere dette stof som „alt for videnskabeligt“, og man mener, at kun ingeniører, racer- og prøveførere kan have fornøjelsen af denne viden, medens sandheden er den, at dette stof ikke er mere videnskabeligt end en regnebog til tredje klasse i underskolen – hvilket jeg på stedet vil føre bevis for – og det er ikke alene de ovennævnte herrer, der har brug for denne viden – mange bilister og andre trafikanter kunne have levet længere, hvis . . . men det er selvfølgelig for sent nu.

Lad venligst være med at betragte det som en personlig fornærmelse, når jeg her viser Dem et regnestykke fra underskolen: „Poul skal gå i byen for sin mor, og han får 10 kroner med. Han køber for fire kroner hos bageren og for resten af pengene hos købmanden. Hvor meget købte Poul for hos købmanden?“ – Den var ikke så videnskabelig, vel? Nu kan denne opgave varieres lidt i forhold til datoen på kalenderen sådan, at Poul får flere penge med først på måneden og færrest penge sidst på måneden, men iøvrigt er fremgangsmåden stadig den samme.

Den vigtigste lære i færdselens dynamik er et regnestykke af lige så simpel art, og har man hørt det én gang, ved man faktisk meget om bilkørsel, men man kommer ikke til at køre spor bedre, for man efterlever reglen under al kørsel. Det regnestykke, man kan opstille i forbindelse med motorkørsel, ser således ud: „Mellem vognens hjul og kørebanen kan der fremkaldes en vis maksimal friktionskraft (Pouls 10 kroner). Denne skal deles til accelerations- og bremskræfter i dækkets længderetning (bageren) og styrende og stabiliserende kræfter i dækkets tværretning (købmanden). Jo flere kræfter vi bruger i længderetningen, des færre bliver der tilovers i tværretningen. Kører man med stor hastighed gennem et snævert sving, skal der bruges mange kræfter på tværs af dækkens længderetning for at tvinge vognen rundt i svinget, og træder man så samtidig bremsen ned, overskrider man budgettet, man stjæler fra de styrende kræfter, og resultatet bliver en udskridning. Er vejbanen tør og fast, har vi mulighed for at opnå store friktionskræfter (først på måneden), og er det fedtet føre, har vi færre friktionskræfter til vor rådighed (sidst på måneden). Er der is

hastigheden er ikke alene afgørende, og den erfarne bilist vil have en vis fornemmelse af førets indflydelse, men han tænker næppe til daglig over, at bremselængden ved en given hastighed bliver dobbelt så stor på våde brosten i forhold til tør asfalt, og at den på en islagt vej bliver mindst otte gange så lang. Når man er vant til at køre med 100 km/t på de åbne landeveje, vil de fleste mene, at de er helt på den sikre side, når de sætter hastigheden ned til 50 km/t på en islagt vej, men det er en ganske alvorlig fejlregning. Med 100 km/t kan man på en tør betonvej bremse på 55 meter i regulær bremselængde, men på en isglat vej skal man bruge næsten 100 meter i bremselængde fra 50 km/t, og så skal man endda have en meget følsom fod. Er det ikke isslag, men ru, nubret is, kommer vi ned på omkring 50 meter i bremselængde fra 50 km/t, men så snart der er tale om is af en eller anden art, har vi alle betingelser for at få driftsforstyrrelser i form af udskridninger, fordi hjulene er tilbøjelige til at blokere. Hvis hjulene blokerer, må man slippe bremsen igen og med forsigtige bevægelser rette vognen op fra en eventuel udskridning, inden man igen træder på bremsen. Denne teknik har givet anledning til, at mange anbefaler den såkaldte stødbremsning, hvilket vil sige, at bremsen skiftevis trædes ned og slippes – vognen bremses, når man træder på pedalen, og man har mulighed for at styre, når bremspedalen er sluppet. Imidlertid må stødbremsning under alle forhold betragtes som en nødregel, hvis man absolut ikke kan lære andet, for det siger sig selv, at man får en kortere bremselængde, hvis man kan bruge bremserne konstant med en følsom fod, der så vidt muligt undgår blokering. Mærker man alligevel en udskridning, kan man slippe bremsen et øjeblik, medens man retter vognen op. Sådan vil den bilist gøre, der har sat sig ind i færdselens dynamik. *Mogens H. Damkier*



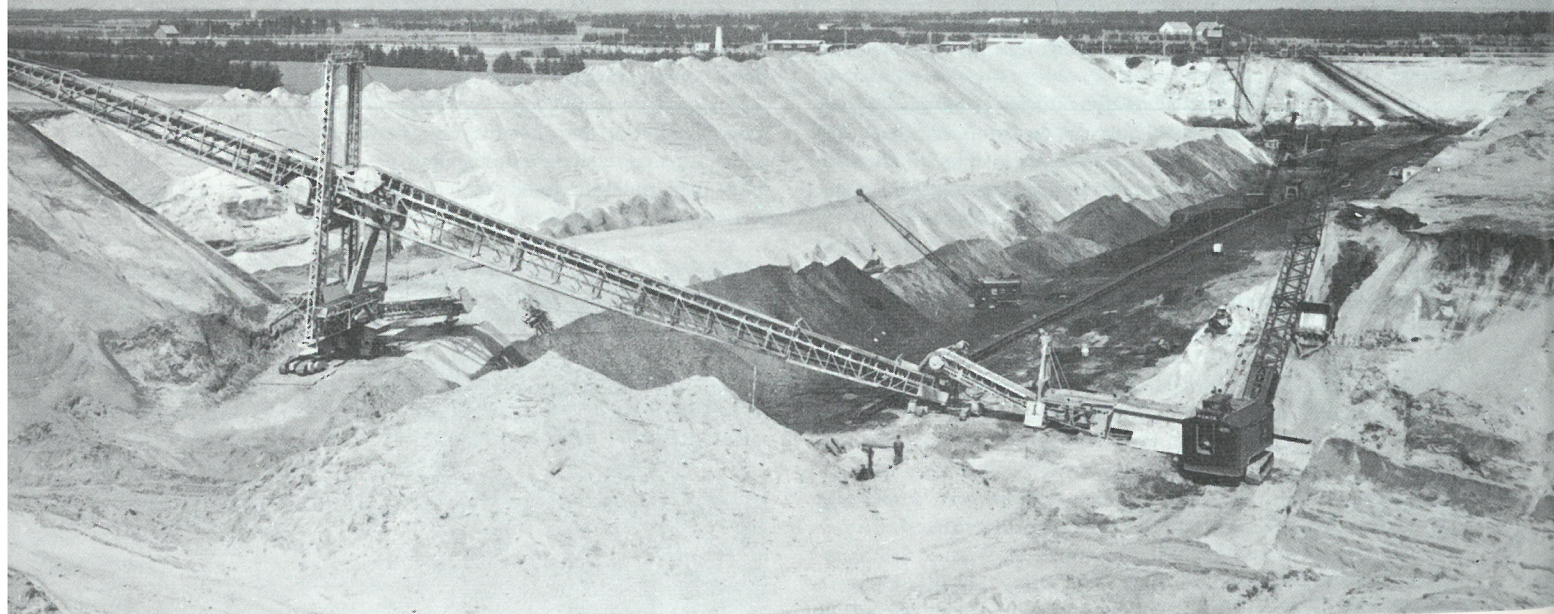
Selvfølgelig ser en udskridning mest dramatisk ud, når en racer ryger udenfor banen, men en udskridning for en almindelig personvogn på glat vej og med moderat hastighed kan være nøjagtig lige så ukontrollabel – alt afhænger af om føreren foretager det rigtige i det rigtige øjeblik.



EN TRAKTOR....

og derfor tog hestekræfterne livet af spillefluglene i de jyske brunkul, der nu brydes i større mængder end nogensinde under krigen.

Et tilfreds smil glider over hans kulsorte ansigt. Han har ikke grund til andet, for ham er der ingen raceproblemer. For nok er han sort, men han er så god en jyde for Vorherre som nogen, og det sorte forsvinder, når han kommer hjem under brusen. Og så er der ingen, der kan se, han er brunkulsarbejder, når han med mutter ved siden triller ud i den ikke helt nye, men velholdte Ford.



Kæmpetransportører flytter overjorden til gravens anden side, hvor overjorden bobler sig op i de store sandtipper, og så tager gravemaskinerne fat på selve brunkulsgravningen. Også når sandbjergenes månelandskaber skal jævnes, for at der kan blive plantet, træder Fordson til med bulldozer, og i løbet af nogle år bliver der et fristed for fugle og vildt.

spiller ikke på sekseren



Han var også med for tyve år siden, og da var han måske nok så vigtig en person for det danske samfund, var med til at holde hjulene i gang. Men han er egentlig meget gladere for, som det ser ud nu. Han har nemlig selv fået hjul til hjælp og masser af hestekræfter. De har gjort arbejdet meget lettere for ham og tillige tilværelsen meget lysere, for med maskinerne kom en helt anden mentalitet. Der spilles ikke mere på sekseren i de jyske brunkul – i hvert fald kun meget sjældent – det var ligesom hestekræfterne tog livet af spillefuglene, det er derfor, der nu kan blive både til det nydelige lille rødstenshus og bilen, der måske tilmed er betalt kontant.

For Klondyke-tiden i brunkulsdistrikterne mellem Herning og Brande er forbi. Spil, sortbørs og vildt nybyggerliv i Søby er kun krigstidsmindelser. I dag arbejder der kun en tiendedel af det antal, der var dengang. Men ikke desto mindre brydes der nu flere brunkul i de midtjyske lejer, end der nogensinde blev det under krigen, og vi har endda haft den triumf at kunne eksportere brunkul til – Ruhr!

Da forsyningerne så småt kom igang efter krigen, tabte man interessen for brunkullene. Til sidst blev brydningen kun holdt i gang for at undgå for mange arbejdsløse på disse egne; men det var heller ikke holdbart, og lidt efter lidt fik tipvogne og spor lov at ruste, mens sandtipper som månelandskaber strakte sig over 1000 tdr. land.

Brunkul var der stadig nok af, og de var tilstrækkelig billige til at fange interessen hos de store jyske kraftværker, da udenlandsk brændsel tog til at stige i 1955. Blot skulle de ikke som i krigens dage hentes op af nær 3000 mand med hakker og skovle, men af 300 mand med store maskiner.

Det blev stordrift. Jorden var ikke lænere det dyreste, nu var det maskinerne, som krævede kapital i stor målestok. Det havde kraftværkerne, og i løbet af fem år blev der investeret omkring 35 millioner kroner. Gravemaskiner vælter nu frem i de op til 30 meter dybe grave, der ofte er op til 7-800 m brede og 2-3 km lange. Kæmpetransportører, hvoraf den største med sine 80 fritstående meter er Europas største, fører daglig overjord i tusindvis af kubikmeter fra side til side af graven.

Transportbåndene klapper, kullene vander støt og sindigt til siloer og lagerpladser, tons efter tons, mere end 10.000 tons om dagen, snart 4 millioner tons om året, mens der i det største krigsår kun blev hentet 2,8 millioner tons. Elværker tager det meste, tre fjerdedele, alene Skærbækværket bruger 1800 tons dagligt, resten går til fjernvarme, cementfabrikker og lignende, kort sagt storforsbruger.

Og hvor der er tale om stordrift, må Fordson være med. Det er lige arbejde, der passer den. Monteret med baglæsser, gjort større til formålet og med ekstra kontravægt, tager den en kubikmeter kul

i hver mundfuld. Så er det ingen sag at læsse 20 tons kul på et kvarter. Eller som hest for en sandtruck, der i en ruf fragter 5-6 tons kul ad gangen fra gravemaskinen til silo eller transportbånd, er den rigtig i sit es, og det samme er dens fører, der sidder lunt i sit førerhus, når regn, sne og slud ellers gør tilværelsen sur, eller når en frisk forårsstorm får sandet til at knyge, så bilerne på vejen må tænde lygterne.

Jo, Ford er med, også her hvor der drives dansk minedrift i en målestok, der forbløffer en landsmand fra andre egne, når han mere eller mindre uforvarende kommer forbi for at kigge.

Og Ford er med blandt de godt 300 store lastbiler, som sammen med masser af jernbanevogne er med til at sprede kullene til hele Jylland og enkelte egne af øerne. Der er brug for kræfter, og de skal bruges rigtigt, når det er jyder, der bruger dem. Da man købte 20 lastvognstog til at sætte i fast rutefart mellem Søby og Vestkraft i Esbjerg, fik man hurtigt pillet reservehjul og holdebøjler af. En varebil kunne jo hurtigt smutte ud med et reservehjul, hvis der skete en punktering, og på den måde var der plads til 110 kg brunkul mere på hvert læs. Hver bil kunne tjene 2000 kr. mere om året – eller en klatskilling på 400.000 kr. sparet på manglende reservehjul i de ti år, man regnede til afskrivning af bilerne.

J. Østergaard-Hansen

Serieproduktion af biler har



Fords Highland Park-fabrik, hvor de første biler blev serieproduceret

Serieproduktionen af biler, forudsætningen for motoriseringens vældige opsving, har i år stået på i 50 år.

Jubilaren er Fords Highland Park-fabrik i Detroit, hvor den navnkundige T-model blev til. Det var her, samlebåndsteknikken for alvor slog igennem og gjorde bilen til hvermands eje.

I dag er det ikke længere personbiler, der produceres på den hæderkronede fabrik, men Ford-traktorer og forskellige automobildele. Personbilerne fremstilles på Ford

Motor Company's mange fabrikker over hele USA, først og fremmest i Detroit's naboby Dearborn.

Men Highland Park-fabrikken har for altid fået en plads i automobilets historie.

Allerede i 1906 erkendte Henry Ford og hans medarbejdere, at udviklingen krævede, at Ford-fabrikken på hjørnet af Piquette og Beaubien i Detroit blev erstattet af et langt større fabrikanlæg. Salget gik strygende af N-modellen og dennes mere sportsagtige efterfølgere,

nu stået på i 50 år..

R- og S-modellen, og den vogn, som skulle blive den berømteste i bilhistorien, T-modellen, var på planlægningsstadiet.

Det følgende år forhandlede Fords bestyrelse om køb af en grund, der var over 28 gange så stor som Piquette-fabrikken med dennes knapt 1 ha store areal. På den nye grund, hvor der bl. a. lå et hotel og en væddeløbsbane, begyndte Ford i august 1908 at bygge den bilfabrik, som skulle blive verdens største.

Den gamle fabriks produktion var på 28 biler om dagen, og man anså Henry Ford for at være overoptimistisk, da han talte om at fremstille 200 vogne daglig.

1000 biler daglig – i 1914

Men bilkongen gjorde sortseerne til skamme. Han begyndte med en daglig produktion på netop 200 biler. I efteråret 1910 var kapaciteten steget til 240. Og den følgende sommer blev fabrikken udvidet for et beløb svarende til små fire millioner kroner, således at produktionstallet kunne nå op på det dobbelte.

T-modellen, gode, gamle „Tin Lizzie“, rullede af samlebåndet i stigende tempo. Highland Park-fabrikken producerede ialt en million af dette berømte køretøj og fremstillede adskillige dele til de øvrige 14 millioner, som blev solgt over den ganske verden.

Fabrikken var den første, hvor samlebåndsteknikken blev udnyttet i en hidtil ukendt udstrækning; det var også her, Henry Ford forbløffede sin samtid ved i 1914 at fordoble sine arbejders løn til 5 dollars om dagen.

Samme år nåede det daglige produktionstal på Highland Park-fabrikken op på ikke færre end 1000 vogne om dagen.

Da USA trådte ind i den første verdenskrig, omlagde fabrikken produktionen fra T-modeller til stålhelme, aksler til ammunitionsvogne, Røde Kors-ambulancer, Liberty-motorer og granathylstre.

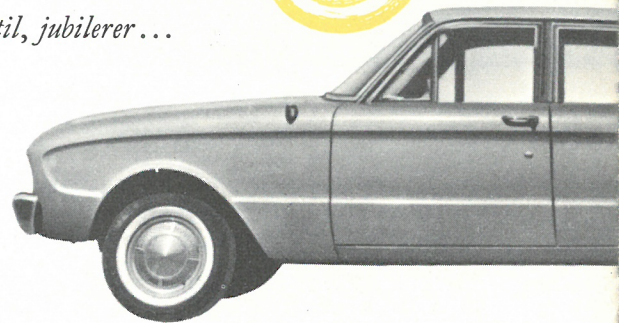
Efter krigen udvidede fabrikken påny produktionen og satte rekord i 1924, da den uden sammenligning var verdens største automobilfabrik. Antallet af beskæftigede var 60.000–70.000, fraregnet kontorpersonalet. Fabrikken rummede et brandvæsen, hospital, apotek, auditorium, slagterforretning, grovsmedje, egne telegraf- og telefoncentraler, kolonialforretning, skoforretning og et filmstudie. Endvidere havde den en drengeskole og to lærlingeskoler.

Omlægning til traktor-produktion

I begyndelsen af 1920'erne begyndte det at gå tilbage for Highland Park-fabrikken i takt med, at Fords bilproduktion blev flyttet til den gigantiske Rouge-fabrik



Fabrikken, hvor Fords berømte T-model blev til, jubilerer...



i den nærliggende by Dearborn. Den gamle fabrik, som hele industriverdenen havde beundret, standsede i 1927 sin produktion af T-modellen, og samme år standsede samlebåndet sin virksomhed. Få år senere gik det dog påny i gang igen.

Den anden verdenskrig bragte nyt liv i fabrikken. Den producerede dele til antiluftskyts, tanks og dele til tankmotorer, dele til Pratt & Whitney-motorer og til B-24 bombemaskiner, forskellige køretøjer og militærtelte.

Ved krigens slutning begyndte fabrikken at fremstille traktorer, og i dag er det dens vigtigste opgave. Over 5000 mænd og kvinder producerer nu 23 traktormodeler på fabrikkens moderne samlebånd, og der er investeret vældige millionbeløb til fremstilling af nyt landbrugs- og industrimaskineri.

Arbejdet på den historiske fabrik er af en noget anden karakter i dag, end da „Tin Lizzie“ rullede af samlebåndet. Men fabrikken er nu ombygget til at svare til tidens krav. Den har helt indstillet sig på det næste halve århundrede.

o-man.

AF PETER HERSCHEID
OG ASGER HANSEN

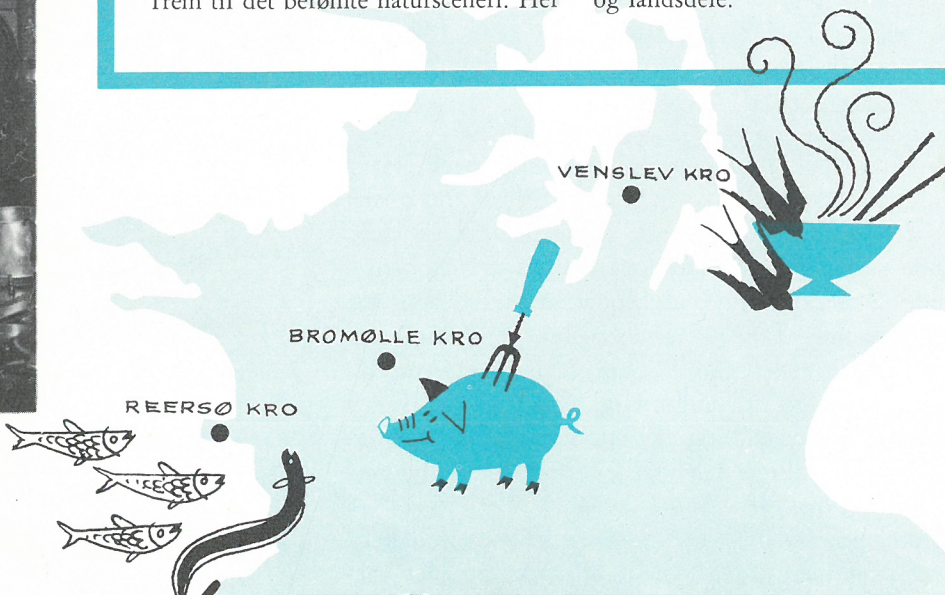
Kængurubalesuppen smages til i Venslev kro.



Det turde være en kendsgerning, at vore kørevaner i en vis forstand er ved at ændres. Vi styrer andre steder hen end tidligere, når vi kører ud med Ford'en i fritiden. De trestjernede seværdigheder er ikke mere så efterstræbte. Dels har alle efterhånden set dem, nu da bilerne har gjort det så meget lettere at nå frem til dem. Dels er glansen også gået lidt af dem. Man mindes med panderynken besøg på f. eks. Møens Klint og på Kullen, hvor man blev modtaget af kasketprydede mænd, hos hvem man måtte løse adgangsbilletter for at få lov til at køre frem til det berømte natursceneri. Her

var der tilmed opstillet pølsevogne, tombolaer og skydetelte. Arrangementer, der kunne tage livet af selv Mont Blanc, og hvad så ikke med Himmelbjerget?

For at hjælpe Ford-ejerne med at finde frem til mere upågtede idyller, særprægede lokaliteter og sjove madsteder – det er altid rart at have et solidt mål for køreturen – begynder Ford Nyt i dette nummer en artikelserie om nogle af Danmarks talrige kroer. Vi lægger ud med det ikke alt for udforskede Nordvestsjælland, og senere agter vi at besøge andre egne og landsdele.



Hvorhen med FORD'EN?

Venslev ligger midt i Hornsherred, et godt stykke fra hovedlandevejen og ikke helt let at finde frem til. Det er en typisk sjællandsk lilleby, så fuldstændig uberørt af Københavns nærhed, at det er lidt af en begivenhed, når en bil kører ned gennem landsbygaden. Næser trykkes flade mod ruderne i de små stråtede huse, og øjne stirrede nysgerrigt efter vores Ford Zephyr, da vi passerede forbi.

Kroen i Venslev er ret almindelig af udseende, en godt 100 år gammel bygning, opført på en skråning, hvorfor haven ligger i niveau med 1. sal.

Menukortet byder heller ikke på overraskelser. Går man imidlertid værten lidt på klingen, viser det sig, at han har kulinariske sensationer i baghånden. I over 40 år har Ernst Larsen tjent som hovmester i rederiet C. K. Hansen. Han har især sejlet på Østen, hvor han har afluret orientalerne adskillige af deres opskrifter. Og han er langtfra uvillig til at lade gæsterne stifte bekendtskab med sin kogekunst.

Man kan således få den særprægede oplevelse at sidde midt i en sjællandsk landsby og spise kænguruhalesuppe, medens man nyder udsigten til gadekæret, græssende geder og brugsen på hjørnet.

Er man ingen ynder af det eksotiske, kan man også få en gang ål af usædvanlig fin kvalitet, men hvem nænner

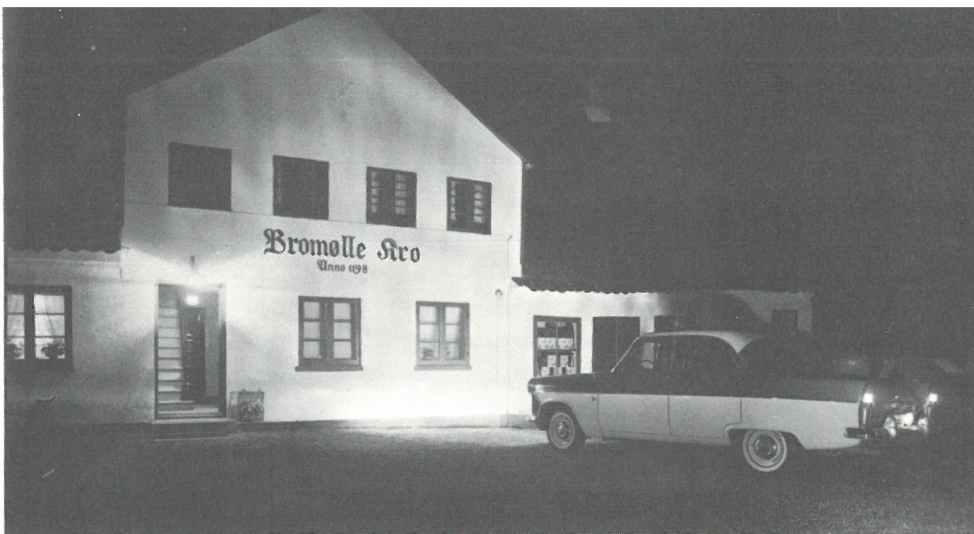
at afslå et tilbud om svaleredesuppe eller ostindisk Rijstafel? Vi forlod benovede Venslev med en kinesisk opskrift til fri afbenyttelse. – Her er den, og den er dejlig:

Stegt Svinekød med bambusskud og vandkastanier.

90 g bambusskud, 90 g vandkastanier, 1/2 kg svinekød, 1 æg, 2 teskefulde olivenolie, 1 spiseskefuld Amoy Soy sauce, 2 fed hvidløg, 1 teskefuld sukker, 1 spiseskefuld sherry, 60 g brunede mandler. Skær kødet i små stykker. Skær bambusskud i tynde skiver; halvér hvidløg og vandkastanier. Pisk æggene, bland dem med kød og hvidløg og steg i hed olivenolie i nogle minutter. Tilsæt de resterende ingredienser (undtagen mandler) og steg i 4-5 minutter. Hæld ud på et varmt fad, garnér med brunede mandler og server øjeblikkelig.

Venslev kro ejes af skibsreder Bennet C. K. Hansen, der har forpagtet den ud til sin gamle hovmester.

Bromølle kro er mere kendt. Men den er heller ikke alt for let at finde frem til. Man kan køre gennem Jyderup, forbi den smukke Skarridsø og stik sydpå gennem landsbyen Holmstrup.



Om aftenen er der ved Bromølle kro så stille som på biskop Absalons tid.

Salt-sildene, der skal ristes over åben ild, kan købes i samme længe.

Ved Bromølle lå allerede i den tidlige middelalder et bedested for vejfarende; der var her et vadested over Aamose å. I Sorø opbevares endnu det gavebrev, som biskop Absalon i 1198 tilskødede Sorø kloster for Bromølle. Det er det længste, man med sikkerhed kan spore et gæstgiveri tilbage i Danmark.

Senere kom Bromølle under Dragsholm slot, men tilhører nu hofjægermester Hastrup på Dønnerup. Idyllisk ser den ud (og er det også i dag), men det har den ikke altid været. I midten af det 18. århundrede gik gruelige ting i svang. Den daværende kromand myrdede nemlig adskillige af sine gæster, først og fremmest de omvandrende bissekrammere, der ikke så let blev savnet. Han udplyndrede dem og kastede deres lig i åen, som løber lige udenfor. Under udgravninger ved en nylig omlægning af vandløbet er der fundet en halv snes skeletter i åbunden, og de har alle kunnet dateres til 1700 tallet. Retfærdigheden indhentede dog kroværten og hans medskyldige kone. I 1765 blev han hængt, medens konen slap med at blive halshugget. „For sin kvindelige hæders skyld“, som det hed.

Lad dog ikke disse oplysninger gøre nogen nervøse, for hvis den nuværende kromand tager livet af sine gæster, så er det ikke med vold, men ved sine overdådige kroanretninger. Holger Sjølund, som har haft Bromølle kro gennem de sidste 12 år, er en moderne krovært, og han har store planer for det ældgamle bedested. Nogle af dem er allerede realiseret – dyrepark og skrammellegeplads, hvor man kan sende børnene over, medens man selv gør indhug i den gode kromad.

Det mest tillokkende af fremtidsprojekterne er en overdådig anretning, som gæsterne fra næste sæson vil kunne forspise sig i. Den hedder „bødkertruget“ eller „alt godt fra grisen“. På gammeldags bødkerfåde vil man få serveret alt, hvad nogen kan begære af landlige lækkerier. De, der kommer forinden, vil dog langt fra blive snydt. Det er hjemmelavet mad, der sættes på bordet – kromor står selv i køkkenet.

Trænger man ovenpå den rigelige mad til lidt motion, er der et fint terræn for traveture omkring Bromølle. Egnen er en af Sjællands smukkeste; skønt er her uanset årstiden. Og om aftenen, når trafikken på landevejen er stilnet af, så stille og fredssommeligt som på biskop Absalons tid.



Reersø kro byder ikke på store anretninger. Det venter man heller ikke, når man sætter sig på slagbænkene bag de nøgne træborde i krostuen. Et gammeldags og spartansk interiør. Og Reersøs indbyggere har aldrig været gourmand'er. Der lever endnu en historie om en stamgæst på kroen, der fik sin halve øl stillet til side til næste gang.

Måske var det som protest mod denne vidtdrevne afholdenhed, at en anden gæst malede følgende inskription på væggen:

*Drik dit øl, før det dovner,
kys din kærest, før hun sovner.*

Også Reersø kro er meget gammel, dens historie går tilbage til de sølvbeslagne merskumspibers tid, da „stelen blev sat“, da bylavet samledes bag de to svære langborde i krostuen.

Foruden at være kroholder er værten også fisker; de fisk, der serveres, har han selv fanget i Storebælt. Tro dog ikke, at de er billigere af den grund. Det gælder om reersøerne, at de i høj grad ved, hvad de selv er værd, og de ved også, hvad deres ål er værd. Prisen på de sidste er som på Kystens Perle.

Men for den, der til afveksling fra de vante forretningsmil gerne vil møde lidt mut ligefremhed, er Reersø stedet. Og Reersø by med den samlede bebyggelse af gamle bøndergårde er en seværdighed. Landskabet er usædvanligt for Sjælland. Den forblæste ø med de store grunde engstrækninger minder om marsken på Sønderjyllands vestkyst.

Hvad til sidst det kulinariske angår, har Reersø en specialitet, som det måske vil være vanskeligere at friste nogen med end den kinesiske opskrift fra Venslev:

Saltet sild, som er ristet over åben ild.

Et måltid, der skal indtages om morgenen som davrekost.

Hvis nogen vil vove forsøget, kan sildene købes i købmansforretningen, der ligger i den samme længe som krostuen.

Asger Hansen



Når man beholder DEN GAMLE BIL

Af N. E. Demant Hansen

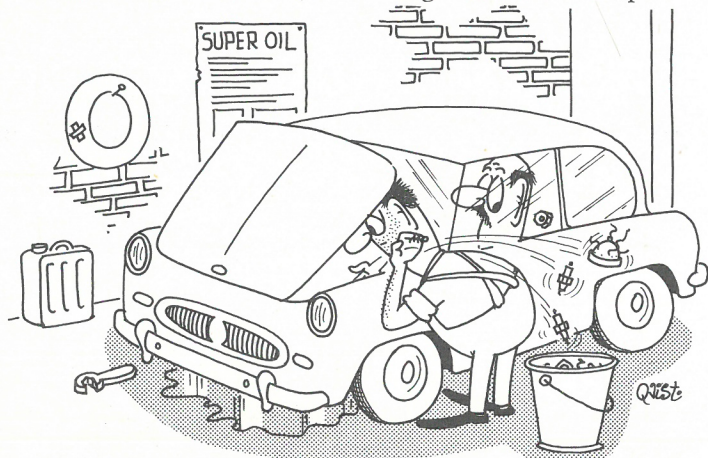
Den danske gennemsnitsbilist kører ca. 15.000 km årligt, hvilket stort set vil sige, at han næppe kan nå at få slidt sin bil op, før han bliver træt af at se på den. Der foreligger ingen officiel statistik over, hvor hyppigt gennemsnitsforbrugeren skifter bil, men regnet fra det øjeblik, han erhverver den nye bil og til han skifter den ud med en anden ny, vil der gå et sted mellem 2½ og 4 år.

Sådan er det for tiden. Der er praktisk talt ingen, der mere køber en bil med det for øje at beholde den for tid og evighed. De fleste af dem, som fra starten har tænkt sig realisationen af et sådant langtidsprojekt, plejer at opgive, når de gennem tilstrækkelig lang tid har set på deres bil. Navnlig det, at andre promenerer i yngre modeller, får den ellers så principfaste til at opgive tanken om at beholde den „gamle“ bil. Han begynder at se sig om efter udskiftningmuligheder. Og så er det i reglen sket. Næste gang, man ser ham, er det i den sidste ny frembringelse, hans bilforhandler kan præstere.

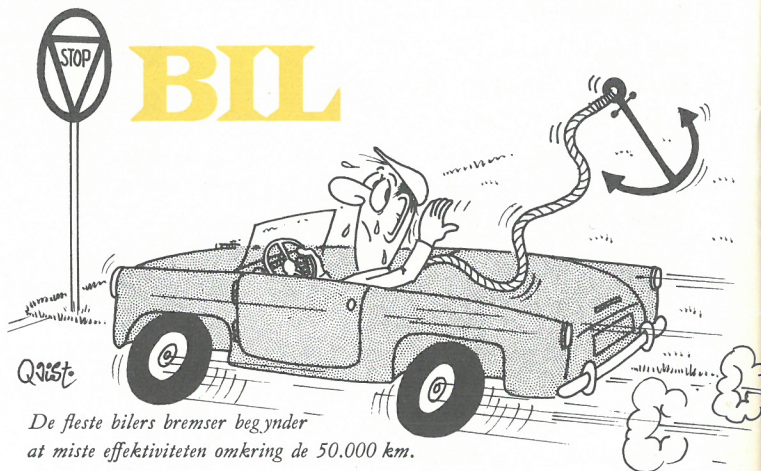
Ifølge ovenstående betragtning kan gennemsnitsbilisten altså regne med at komme til at køre maksimalt ca. 60.000 km med en bil, han køber som ny.

Men dette kilometertal sikrer på den anden side også ejeren mod at skulle sætte for mange penge i større reparationer undervejs. De fleste 4-hjulede kan nemlig i mekanisk henseende stå denne distance uden at volde ham større bryderier. Forudsætningen må dog være, at køretøjet behandles efter fabrikkens forskrifter, og at specielt kørselsforskrifter og vedligeholdelsesprogram overholdes.

De relativt få kilometre, som 60.000 km jo trods alt kan siges at være, må dog ikke forlede bilejeren til at tro, at han kan køre helt gratis, hvad reparationer og ombytning af slidte dele med nye angår. Muligvis kan nogle „hutle“ sig igennem uden at få foretaget andet end benzinpåfyldning og olieskift, men drifts- og sikkerhedsmæssigt vil denne form for bilpolitik hverken være til gavn for ejeren af et sådant køretøj eller hans medtrafikanter. De ting, bilisten sædvanligvis kommer til at betale for, hvis han gennem hele det „plan-



En hyppig justering og kontrol af tændingsanlægget udført af en fagmand er nødvendig.



De fleste bilers bremses begynder at miste effektiviteten omkring de 50.000 km.

lagte“ kilometerområde vil køre standsmæssigt, såvel i drifts- som trafikikkerhedsmæssig henseende, kan gøres op på følgende måde (justeringer, tilspændinger af diverse elementer m. m. – der falder ind under begrebet „den periodiske vedligeholdelse“ – er ikke medtaget):

Af hensyn til overskueligheden deler vi køretøjet op i de tre enheder: motor (incl. tilbehør), karrosseri og undervogn.

De allerfleste moderne bilmotorer kan køre de 60.000 km uden alvorligere mekaniske indgreb. Som regel kan 4 taktmotoren klare sig med et hovedventil-eftersyn et eller andet sted midtvejs mellem 0 og de 60.000 km. I mange tilfælde kan dette eftersyn helt undgås, men det er altså bare ikke noget, gennemsnitsbilisten må regne med. Han skal være glad, hvis han undgår operationen, men han bør ikke blive sur, hvis den skal udføres!

Så er der motorens tændings- og brændstofanlæg, som følges af serviceværkstedet med den allerstørste opmærksomhed. Det er, fordi man ved, at så at sige alle kilderne til driftsforstyrrelser ligger her, vel at mærke hvis motoren iøvrigt er i orden. Hver eneste gang, bilejeren kommer til service ifølge instruktionsbogen, så vil han, når han får regningen, kunne se, at man har gjort noget ved disse to anlæg. Det kan være en bagatel, eller det kan være noget større. Det sidste er mere sjældent end det første. Tændings- og brændstofanlæggene er overmåde stabile enheder, men for opnåelse af den helt fine kørsel er en hyppig justering og kontrol, udført af en fagmand, nødvendig.

Hvad når nu bilejeren at slide op, således at udskiftning indenfor de to nævnte grupper er nødvendig i løbet af de første 60.000 km?

Som regel kommer det til at dreje sig om 6-7 sæt tændrør, en halv snes kniksersæt, en enkelt kondensator og måske et strømfordelerdæksel. Resten kan næsten altid vente til næste ejer har overtaget forpligtelserne! Man bemærker, at der ingen dele er nævnt fra brændstofafdelingen. Derimod er det højst sandsynligt, at det bliver nødvendigt at skifte akkumulator en gang eller to inden for den 4-årige periode. Man plejer at sige, at levetiden for køretøjets akkumulator er fra 1 til 3 år.

For bilens strømkilde, dynamoen, som iøvrigt også nyder godt af værkstedsmandens bevågenhed, gælder det, at man som regel slipper med at sætte nye kul i undervejs mod de 60.000 km. Det er en udgift på få kroner.

Bilens kølesystem volder sjældent besvær, hvis det kan få lov til at passe sig selv. Den eneste faste udgift, man kan påregne her, er udgiften til et par nye ventilatorremme. Trækkes dynamoen separat, skal man også huske dennes rem!

Så er der karrosseriet. Det er ikke almindeligt, at det over den 4-årige periode volder ejeren videre mekanisk besvær. Følges de almindelige forskrifter for almindelig karrosseripleje, så holder det tiden ud. Ejeren skal dog gøre regning på, at de forkromede partier ikke vedbliver at være lige kønne, og det samme gælder i almindelighed lakken.

Uanset den almindelige vedligeholdelse, hvis normer vi antager følges til punkt og prikke, vil der være i hvert fald to undervognsenheder, der som regel skal tages under regulær værkstedsmæssig behandling, inden de 60.000 km er nået. Det er bremserne, og det er dæk og slanger. Begge enheder hører til gruppen af „sikkerhedsudstyr“, hvis kondition aldrig kan blive god nok. Den danske gennemsnitsbilist kører ca. 40.000 km på et dæksæt. Så er de ikke trafiksikre mere. Det er rigtigt, vi har hørt om en århusianer, der har kørt godt 75.000 km på dæk monterede på en Taunus 17 M, men vedkommende er ikke et eksempel på normen.

De fleste bilers bremsesystemer begynder at miste effektiviteten omkring de 50.000 km. For nogles vedkommende dog langt før. Det er jo slet ikke tilstrækkeligt at kunne afbremse køretøjet på fuldt betryggende måde ved de hastigheder, man normalt kører med i byen. Det skal også kunne ske under „landevejsbetingelserne“.

Udskiftning af dæk og slanger er en reel økonomisk transaktion. Det samme kan ikke altid siges om bremseoperationen. Den kan i pris variere fra små hundrede kroner til flere hundrede, afhængig af, hvor omfattende slitagen er.

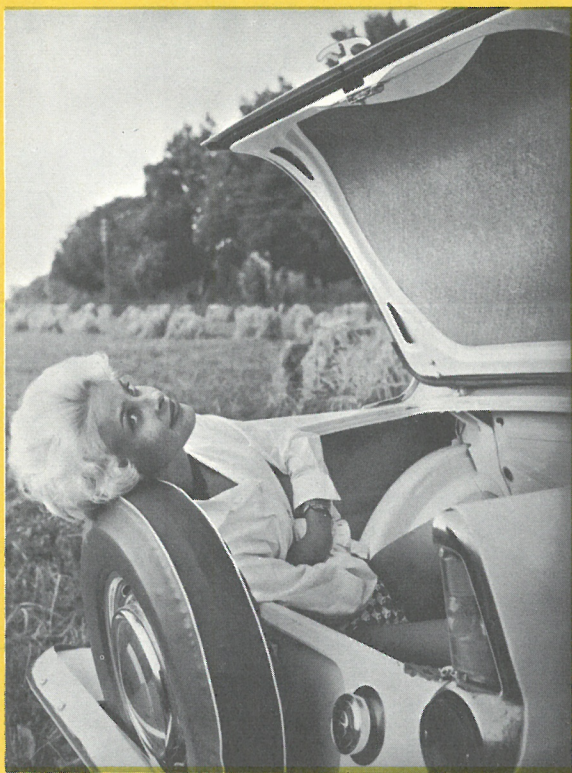
Vi burde måske også nævne sådanne ting som bilens støddæmpere og øvrige affjedringssystem. Det forekommer, at disse enheder må gennemgå et hovedeftersyn, hvis hensynet til almindelig trafikikkerhed skal holdes i hævd.

Er De en dansk gennemsnitsbilist med en gennemsnitsbil, da vil de komme ud for de her beskrevne fænomener – inden de 60.000 km er nået.

Hvorfor laver fabrikkerne ikke nogle bedre biler, spørger De da. Svaret ligger næsten lige for. De kørselsbetingelser, den danske gennemsnitsbilist byder sit køretøj, er af en sådan art, at der inden for det budget, der – ikke mindst af hensyn til gennemsnitspublikummet – er afsat til at lave bil for, simpelt hen ikke kan gøres mere fra bilfabrikkernes side – slidmæssigt set!

N. E. Demant Hansen.

Med pressefotograferne på jagt efter den ny Anglia . . .



1. I PIGE-KAMMERET,
Bent Andersen

2. LANDLIG IDYL,
Per Wilmann Nielsen

3. DRAGØRGÆS,
Erik Parbst

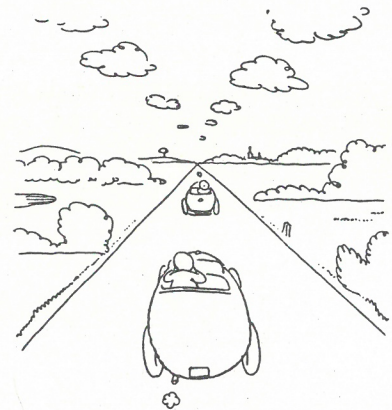
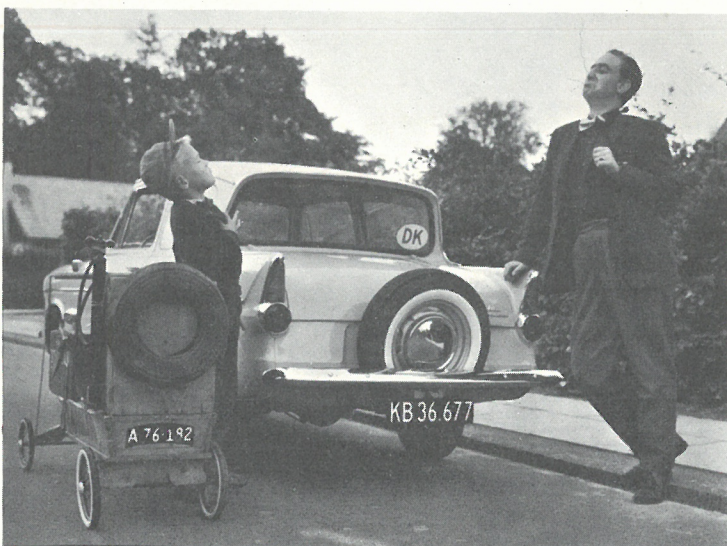
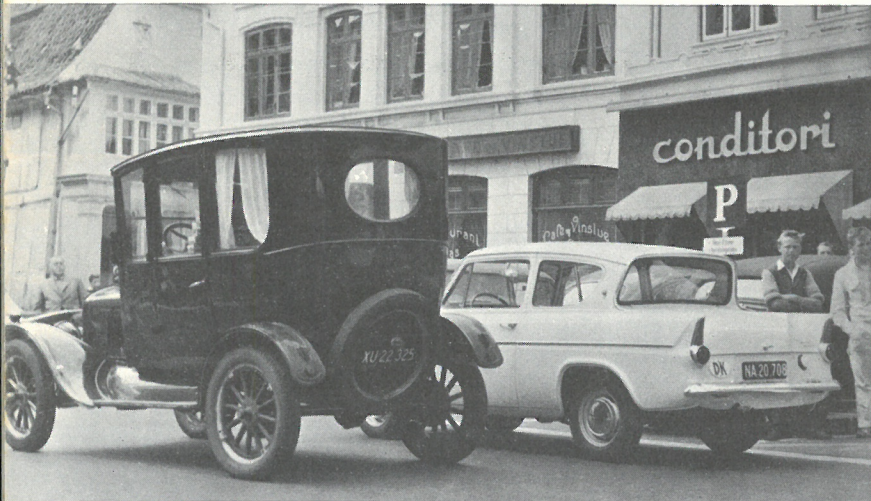
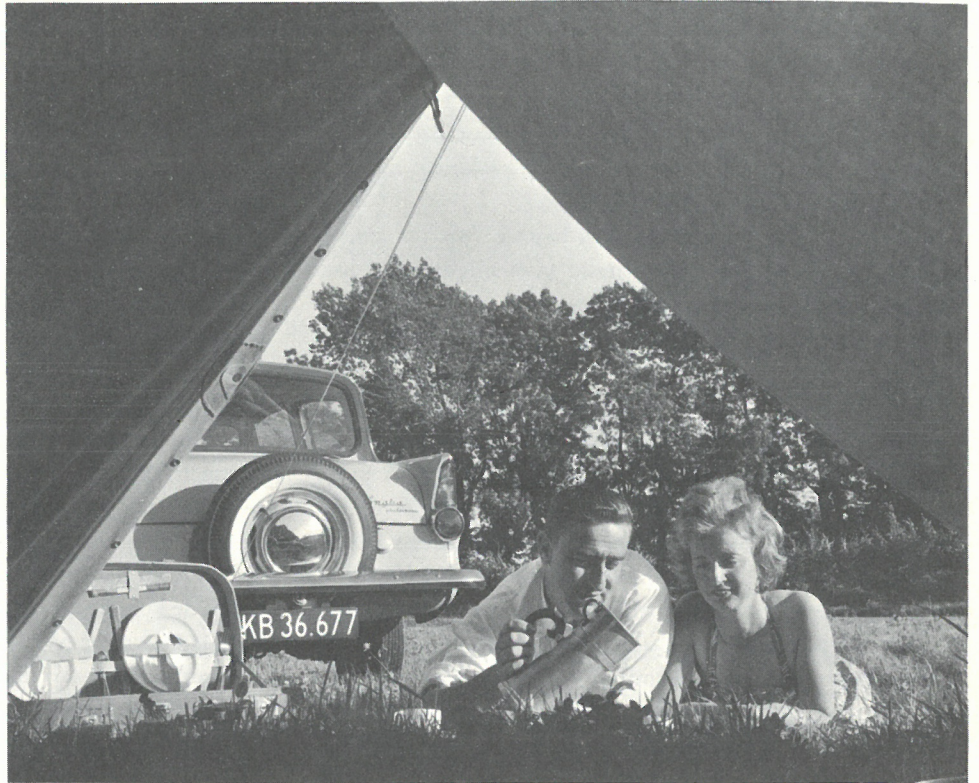




1. CAMPING-IDYL,
Mogens Amsnæs

2. EN GAMMEL OG EN NY FORD,
Hans Andersen

3. SERVICE VOGNEN,
Mogens Amsnæs



SOM FOLK DOG KØR

Traffikkulturel iagttagelse.

Folk trafikerer med en egen
brutalitet paa fælles vej.
De styrer fa'me midt ad vejen,
skønt de kan se, at dær kør jeg.

KUMBEL

Udgivet af Ford Motor Company A/S

Ansvarshavende redaktør: H. Winther

Tryk: Egmont H. Petersens kgl. Hof-bogtrykkeri

KORT *om* FORD

Ford Foundation vil i de kommende fire år yde en million dollars i stipendier til en række universiteter og højere læreanstalter i USA.

I løbet af 1960 bliver der stillet 25.000 dollars til rådighed for hvert af følgende 10 universiteter: Harvard University, Yale University, Northwestern University, University of Detroit, University of Chicago, Stanford University, Colombia University, Cornell University, California Institute of Technology samt Princeton University.

*

Hveranden amerikaner har i dag tilladelse til at køre bil. Ifølge en opgørelse fra USA's »Bureau of Public Roads« var der 84.5 millioner førerbeviser i kraft i Amerika i 1959, en stigning på 3.5 pct. i forhold til året forud. Der er hermed 20 pct. flere personer med førerbeviser, end der er biler.

Af USA's 50 stater ligger Californien i spidsen med 8.1 millioner førerbeviser, fulgt af New York med 6.9 millioner og Pennsylvania med 5.4 millioner, mens Illinois, Michigan, Ohio og Texas hver har over 4 millioner. Tilsammen har disse syv stater 45 pct. af det samlede antal førerbeviser i USA.

*

Ford-fabrikken i Buffalo har sat verdensrekord i sikkerhed for arbejdere.

Den har haft 10.709.807 arbejdstimer uden et eneste ulykkestilfælde (d.v.s. en ulykke, som nødvendiggjorde en dags sygeorlov).

*

Da det blev meddelt, at Fords kompaktbil »Falcon« nu også skulle fremstilles på den australske Ford-fabrik, vakte det så stor opmærksomhed, at den australske radio i det følgende døgn udsendte nyheden 25 gange til Sydøstasien, USA's vestkyst, Sydamerika og Storbritannien.

90 pct. af vognen, bl.a. motoren, skal fremstilles i Australien, hvor man mener, at netop denne bil-

model vil være velegnet for det australske køberpublikum.

Den første australsk-producerede »Falcon« ventes at løbe af samlebåndet på fabrikken i Geelong, Victoria, inden årets udgang.

*

Skønt de engelske Ford-fabrikker i Dagenham nu producerer over 70.000 Fordson-traktorer årligt, er dette langt fra tilstrækkeligt til at efterkomme den inden- og udenlandske efterspørgsel.

Det er derfor nu besluttet at flytte hele traktorproduktionen fra fabrikkerne i Dagenham, hvor man så vil bruge det frigivne areal til at imødekomme det stadigt stigende antal ordrer på personbiler og andre Ford-produkter.

Den nye traktorfabrik skal opføres i Basildon, 35 km fra Dagenham. Den vil koste 200 millioner kr. og får en arbejdsstyrke på 3500 mand, som delvis overføres fra Ford-fabrikkerne i Dagenham.

*

En engelsk landmand, Frank Arden, har i sommer afgivet en ordre på 50 Fordson-traktorer til en værdi af 35.000 pund sterling (ca. 700.000 kr).

Ardens firma, Nottingham Crop Dryers, skærer og tørrer græs til kvægfoder over et 4000 ha stort område i det nordlige England og Skotland. For fem år siden begyndte han at standardisere sin maskin- og redskabspark og gik over til at bruge traktorer fra Ford. De 50 traktorer, han købte i år, blev kørt til den engelske storfarm i en konvoj.

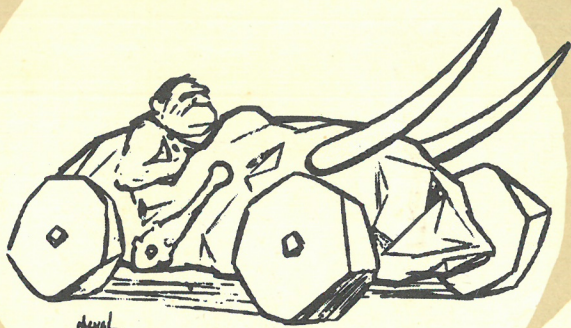
*

En arbejder ved Ford Motor Company i USA, Glenn Burroughs, har for tredje gang fået Ford-fabrikernes maksimumbeløb – 3000 dollars – for forslag til produktionsforbedring.

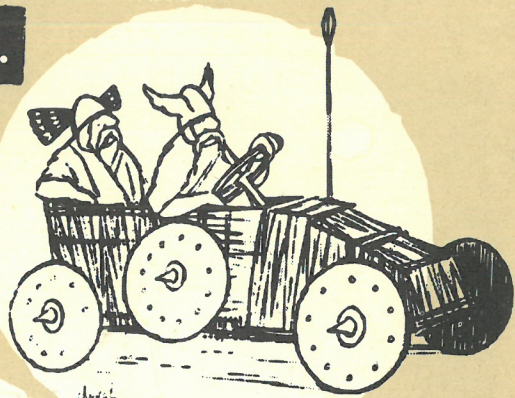
Burroughs fik præmien for et forslag om at tage en ny svejseteknik i brug; ideen blev omgående accepteret af fabriksledelsen.

Siden Ford i 1947 begyndte at udsætte præmier for produktionsforbedringer, er der udbetalt over 7 millioner dollars til arbejdere for ideer.

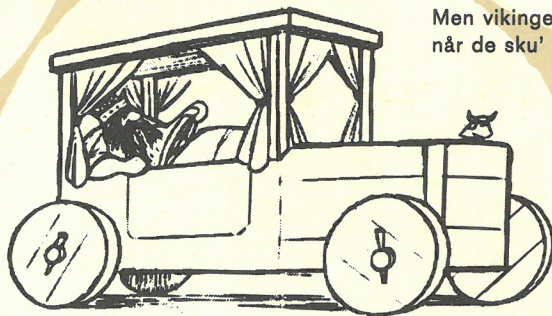
Sådan kunne bilerne godt ha' set ud...



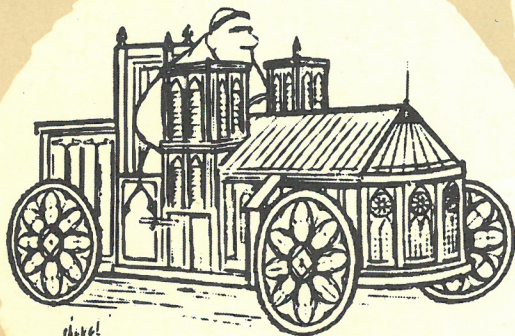
En stenaldermand måtte ta' sig i vare, hans vogn var et forsvar mod hver en fare



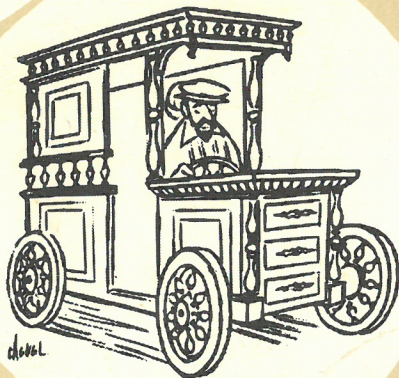
Men vikingerne krøb skam aldrig i skjul — når de sku' omkring, så blev skjoldene hjul



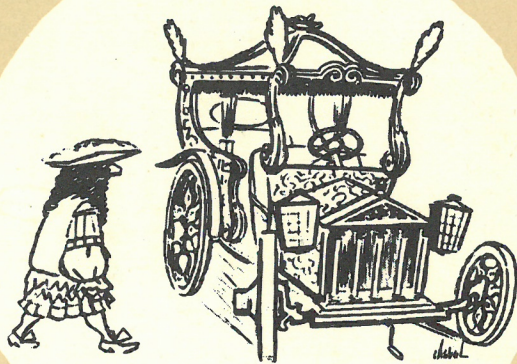
Og kongerne planla' hvert togt fra alkoven, især når det gjaldt om at være forvoven



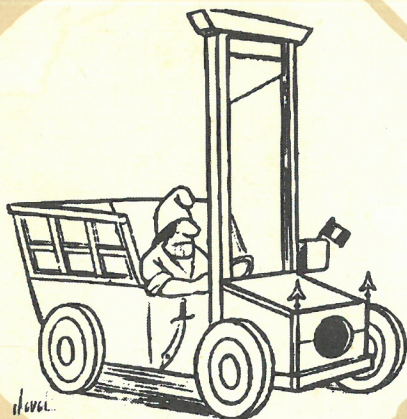
Med munkene kom der en anden stil, nu blev det en religionspræget bil ...



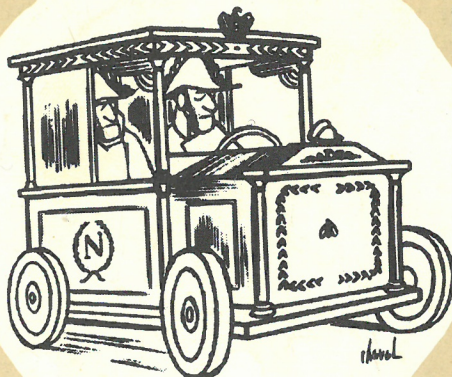
Et stift skuffedarium kom så på moden, for nu var folk ej så lette på foden



Med Ludvig den Fjortende ændredes smagen, for nu sku' der plads til parykken og bagen ...



En skønne dag var adelen leveret og så blev bilen revolutioneret ...



Og da Napoleon kaldte sig Sire, blev vognens stil straks mere empire

**Hvad kaldes en bil så i dag - ganske kort?
Mon ikke man simpelthen siger: en Ford**

FORD HUMOR