



*Farty
& Form*



A. STEIGENBERGER HOTELGESELLSCHAFT K.G. a. A.



Hotel Frankfurter Hof, Frankfurt am Main



Park-Hotel, Düsseldorf



Hotel Graf Zeppelin, Stuttgart



Palasthotel Mannheimer Hof, Mannheim



Grand Hotel Axelmannstein, Bad Reichenhall



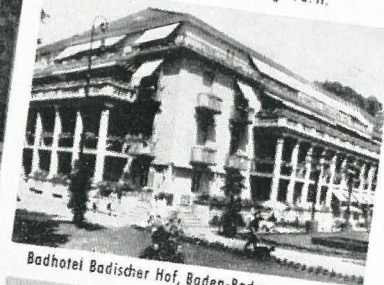
Ritter's Park-Hotel, Bad Homburg v. d. H.



Hotel Europäischer Hof, Baden-Baden



Hotel Monopol-Metropole, Frankfurt am Main



Badhotel Badischer Hof, Baden-Baden



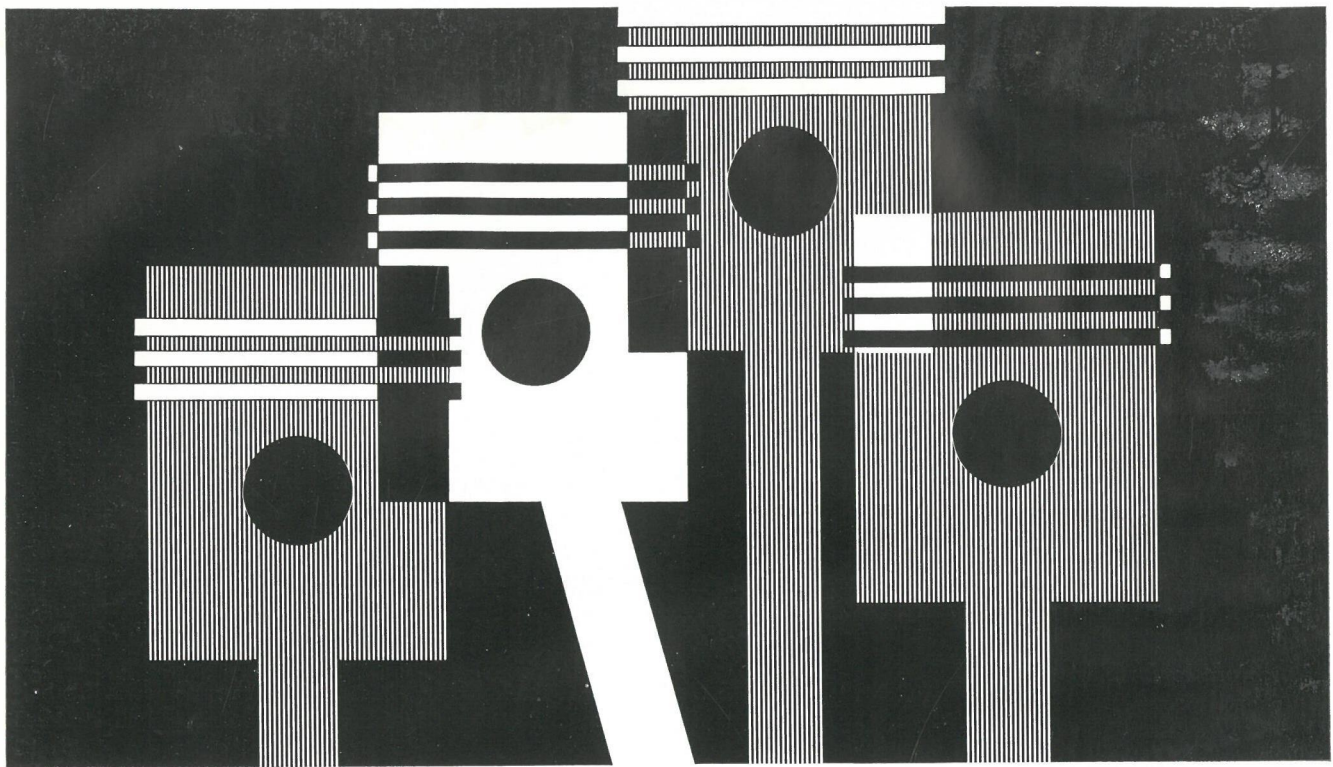
Hotel Duisburger Hof, Duisburg



Kurhaus-Hotel, Bad Kissingen



Hotel Platterhof, Berchtesgaden



Motorens kraftoverføring er det afgørende

På tilsneede veje opad bakke og ved overhaling på smalle veje med høj sne ved siderne kommer det an på motorens kraftoverføring. Begynder hjulene at snurre rundt, sidder man fast. CONTINENTAL M+S vinterdækkets alsidighed skyldes dets specielle profil, i hvilket normal- og terrændækkets bedste egenskaber er forenet. Længderillerne modvirker udskridning i kurver, sving og under opbremsninger. De stærke tværribber griber og borer sig ned gennem oplødt jord og sne til fast grund. De fine bremselameller, der opsuger fugtigheden og bider sig fast i vejbanen, forøger bremsvirkningen og giver fuldstændig kontrol over vognens bevægelser.

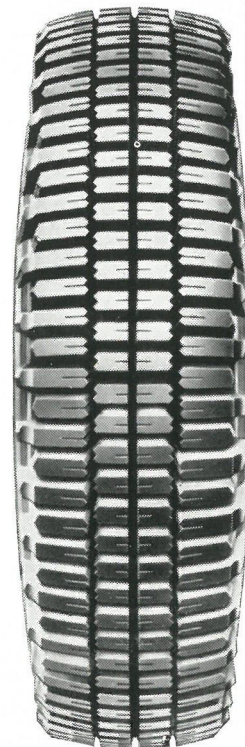
20 % større
trækraft

endnu bedre trækraft
endnu bedre greb i kørebanen
endnu bedre opbremsning
endnu bedre acceleration

Forlang ikke blot vinterdæk — forlang

Continental

M+S



Den springende
hest — symbolet
på kvalitet





TIL NORGE I BIL -

også i vinterferien!

Alle de kendte vintersportssteder kan nås med bil — og de norske veje er snarere bedre på vinterføre.

Af Bjørn Pable

Over 80 % af de danske sommerturister i Norge rejser i egen bil. Efterhånden som vinterferien bliver noget naturligt og selvfølgelig også i Danmark, er der mange, som spørger om man kan køre i egen bil til Norge ved vintertid.

Store fordele for bilisterne.

Selvfølgelig kan man det — endog med stort udbytte. Ikke bare har man fordel af en rimelig og bekvem transport, uden at skulle slæbe på ski og bagage fra det ene transportmiddel til det andet, men man har også bilen for hånden under hele vinterferien og kan variere program og ture på en sådan måde, og kan nå længere omkring end ellers. Der kan jo desuden også komme dage med dårligt vejr imellem, og da er bilen god at have til en lille »bytur«.

Endelig har den bilende vinterturist den store force, at han med største sindsro kan tage ind på et lavere liggende hotel længere nede i dalen, for så at køre de sidste hundrede meter op på højfjeldet. Det bliver i reglen en del billigere og får særlig betydning i den mest udprægede højsæson, hvor der ofte bliver tidligt »udsolgt« på de deciderede højfjeldshoteller.

50.000 km vejnet.

Norge har ialt et vejnet på næsten 50.000 km. Heraf er vel 16.000 km såkaldt rigsvej eller hovedvej, som vedligeholdes af staten. De øvrige veje passes af fylkene (amterne) eller kommunale myndigheder.

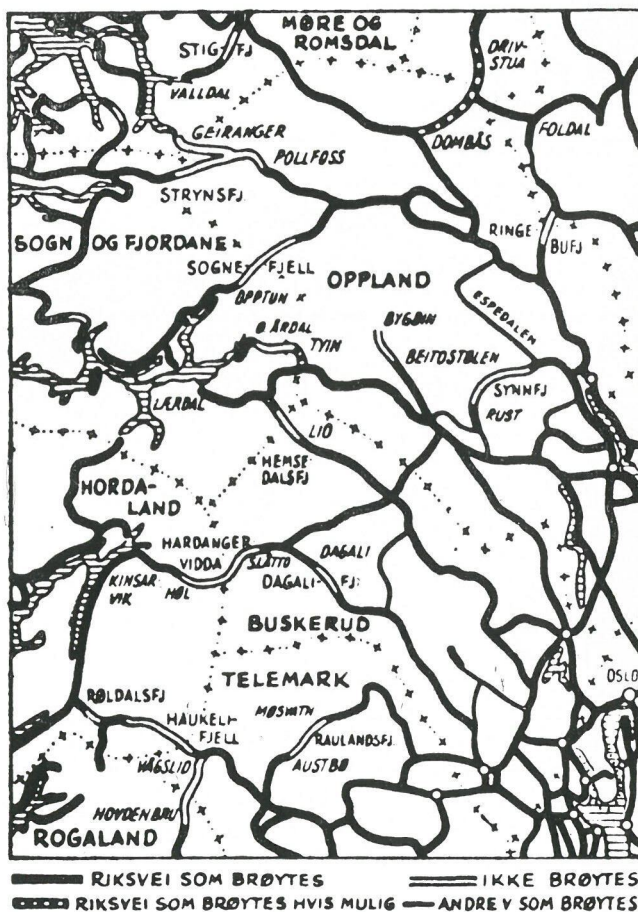
Over 90 % af rigsvejene holdes åbne i vinterhalvåret. Det er bare de såkaldte »højfjeldsveje«, fjeldovergangene i Nord-Norge, over Grotli til Geiranger og Nordfjord, Sognefjellsvejen og begge vejene over Hardangerviddene vest for Ustaoset og Haukeli samt Setesdalsvejen over Hovden og en mindre del af Telemarkspassagen over Raulandsfjeldene, som er lukket af de store snemængder.

Disse begrænsede passager sner til allerede i oktober/november og bliver først aabnet ved hjælp af roterende »snefræsere« i maj/juni — og selv da er snekanterne langs vejene flere meter høje.

Dette forhold har imidlertid, på få undtagelser nær, ingen særlig betydning for biltrafikken til vintersportsområderne, idet svært få af disse ligger umiddelbart i nærheden af de nævnte »højfjeldsovergange«.

De mest »udsatte« steder er omraaderne inde i Jotunheimen og

ved Finse på Bergensbanen. Skal man til Finse kan man køre til Geilo eller Ustaoset, og må derfra tage tog det sidste stykke. I Jotunheimen er der bæltebilsforbindelser fra Bøverdalen — (bilen lades tilbage ved Lom eller Elveseter) til Leirvassbu og Soleggen, fra Beitostølen (Ø. Slidre) til Bygdin, og fra »Tynkrydset« til Tyin, Tyinholmen og Eidsbugaren, som alle ligger over 1.000 m højde over havet. Ovenfor nævnte deciderede højfjeldsområder begynder forøvrigt først deres sæson i midten af februar, men til gengæld går man på ski heroppe helt ud i maj måned.



REJS

MED

D.F.D.S.



Gode vinterveje.

Over 90 % af hovedvejene holdes altså åbne selv i den hårdeste vintertid, og over 7 mill. kroner går årlig med til snerydning og sandstrøning, da det er livsvigtigt for den daglige transport, at vejene holdes åbne. Oftest er vejenes beskaffenhed i vinterhalvåret bedre end om sommeren, idet den hårdtpressede sne dels fylder huller og ujævnheder ud, og dels giver et mere tæppeagtigt underlag at køre på. Snekanterne markerer udmærket vejbredden, som kan udnyttes helt, og den hvide sne er med til at belyse vejen under kørsel i mørke.

Vinterkørsel.

Men selvfølgelig kræver vinterkørsel særlig hensyn og agtpågivenhed i Norge som her i Danmark, — kun er man vant til det i Norge. De træffer ingen nordmand, som ikke med glæde vil holde 1/2 times foredrag for Dem herom — og der er altid en hjælpende hånd at få i en knibe.

Reglen om »tilpasning af farten efter forholdene« gælder selvfølgelig i særlig grad her, og det kan ofte være en fordel at køre i lavere gear, hvor motorens bremseevne og styremedvirken kommer een tilgode. Skistøvler er uegnet til bilkørsel og bilister bør derfor skifte til sportssko under selve kørselen.

Rigtig »antifrostvædske« er nødvendig for de vogne, som ikke har fordel af luftkøling.

Spritblanding duer slet ikke og antifrostvædsken skal kunne beskytte helt ned til en nattemperatur på $\div 25^{\circ}$ cel. for at De skal være sikker.

Batteriet er, som De ved, særlig udsat i kulden, og dette skal være i god stand, før De tager hjemmefra. Skal bilen stå ude i mange dage uden at blive benyttet, er det en fordel at koble batteriet fra, og få det opbevaret indendørs.

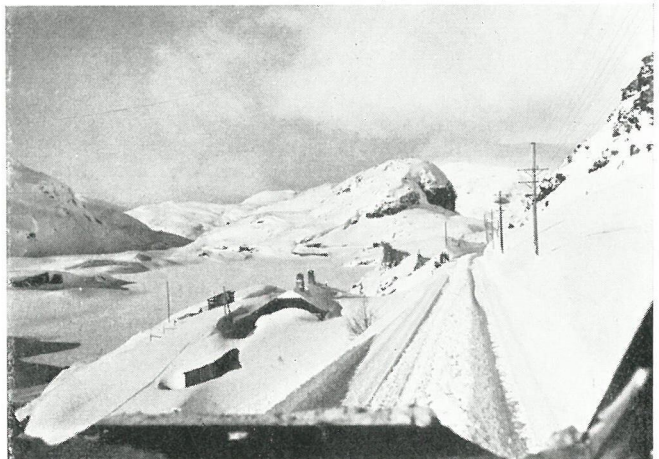
Vinterdæk er nødvendige, hvis De ikke foretrækker snekæder. Der er to typer vinterdæk, såkaldte *snedæk* med traktorroller på tværs af køreretningen for at få godt fæste i sneen, og »stop-

dæk« med særlig finmønstrede lameller, »sugekopper«, og stort set er vel de sidste de mest anvendelige.

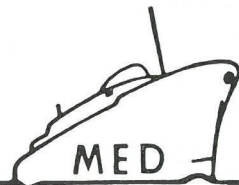
Diverse udstyr.

Det er praktisk at tage en lejrspade med, og en lille sæk med sand, et nylon slæbetov og en løkke, — alle ting nyttige hjælpemidler i en snæver vending. En særlig klud fugtet i glycerin eller rantifrostvædske kan være nødvendig for at holde sideruderne isfri, ligesom en lille symaskinesmørekande fyldt med antifrostvædske til at dryppe i dørlåsene med kan være praktisk. Skal bilen stå ude giver selvfølgelig en autocat god beskyttelse mod sne og frost, men praktisk talt alle de store hoteller yder sine bilende gæster garageplads.

Med lidt betænksomhed ved forberedelserne og fornuftig tilpasning til forholdene under kørselen skulle der altsaa ikke være grund til at betænke sig på at tage bilen med — tværtimod får De, som om sommeren, mere ud af ferien i Norge som bilturist.



REJS



MED

D.F.D.S.



REJS



D.F.D.S.



Vintereventyr i NORGE

Lige saa vidunderligt det er at holde Vinterferie i det dejlige Norge — lige saa straalende en Oplevelse er det at sejle derop med D.F.D.S. moderne, elegante Motorskib »Prinsesse Margrethe«.

Der er hyggeligt om Bord, og De vil nyde den lækre Mad og de udsøgte Vine — og De vil glæde Dem over de lave Priser, og saa er »Prinsesse Margrethe« udstyret med Stabilisatorer, der sikrer en rolig Sejlads.

»Prinsesse Margrethe« afgaar fra København hver Mandag, Torsdag og Lørdag Kl. 16.00 og er fremme i Oslo næste Morgen Kl. 7.30.

(Efter 6/2 er der ogsaa 3 ugentlige forbindelser fra Frederikshavn til Oslo med M.S. »Vistula«).

Tal med Deres Rejsebureau i god Tid — der bliver hurtigt optaget baade paa Hotellerne og Skibene.

Billedet viser en af Norges gode Vinterveje, og den skønne Natur De faar Lejlighed til at gennemkøre, hvis De tager Bilen med til Norge.

»Prinsesse Margrethe« kan medtage et stort Antal Biler, der kører direkte om Bord gennem Sideporte.

D F D S

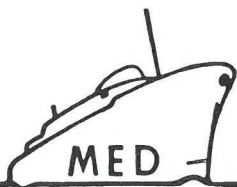
Rejs behageligt til sneeventyret i Norge

I stedet for at køre op til Norge gennem Sverige er flere og flere bilister i de senere år gået over til at sejle til Oslo, og måske tage bilen med skibet. Man sparer derved en anstrengende køretur frem og tilbage, tilsammen ca. 1200 km, og hvad der er ligeså vigtigt, man sparer hotelophold og to feriedage, idet sejlads til Norge jo foregår om natten. Fordelen ved at sejle til og fra Norge er indlysende. Man sejler om natten og kommer til Oslo, f. eks. på den første feriedag. Man kan derefter starte vognen og køre til det sted, hvor man ønsker at tilbringe vinterferien, og kommer i hvert fald en dag tidligere frem hertil. I sidste ende kan man ligeledes gøre ferien en dag længere, og især for de mange, der kun har 1 uges vinterferie er dette af betydning. Prisforskellen er ret minimal.

← »Prinsesse Margrethe« står op gennem Oslo fjord. Indsat i billedet interiør fra 1. classes sovekahyt med 2 køjer.

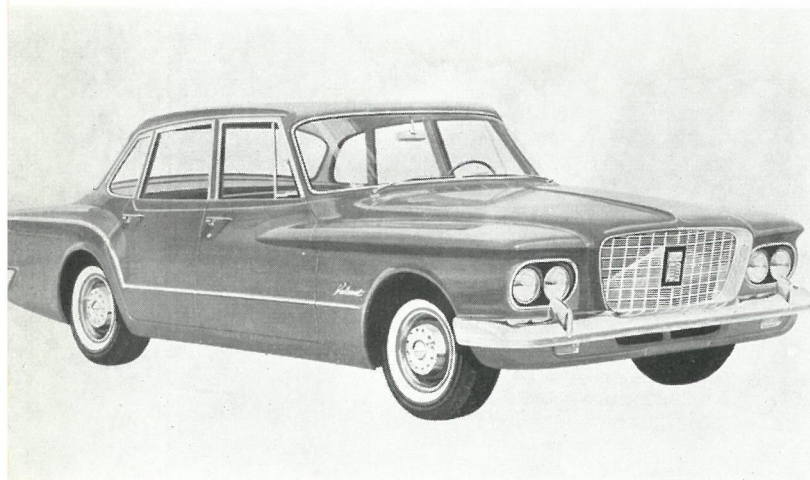
Følgende skibruter sejler i vinterhalvåret til Norge. København—Oslo, Frederikshavn—Oslo og Hirtshals—Kristianssand, sidstnævnte er automobilfærge. Såvel »Vistula«, der sejler Frederikshavn—Oslo, som »Prinsesse Margrethe«, der sejler København—Oslo medtager biler. Fra D.F.D.S. meddeler man iøvrigt at man er i færd med at bygge et søsterskib til »Prinsesse Margrethe«, der sammen med dette skal dække ruten København—Oslo. Det er herefter meningen at lade »Kronprins Olav« og »Aalborghus« dække ruten Frederikshavn—Oslo og indrette »Axelhus« udelukkende til sejlads med automobiler på ruten Frederikshavn—Oslo. Det nye skib bliver færdigt i foråret 1961. Som sædvanligt ønsker D.F.D.S. at hemmeligholde navnet så længe som muligt, men mon man gætter helt galt, hvis man tipper på »Prinsesse Astrid«?

REJS



MED

D.F.D.S.



Detroit svarer igen

*3 »små amerikanere«
skal genvinde det tabte
marked*

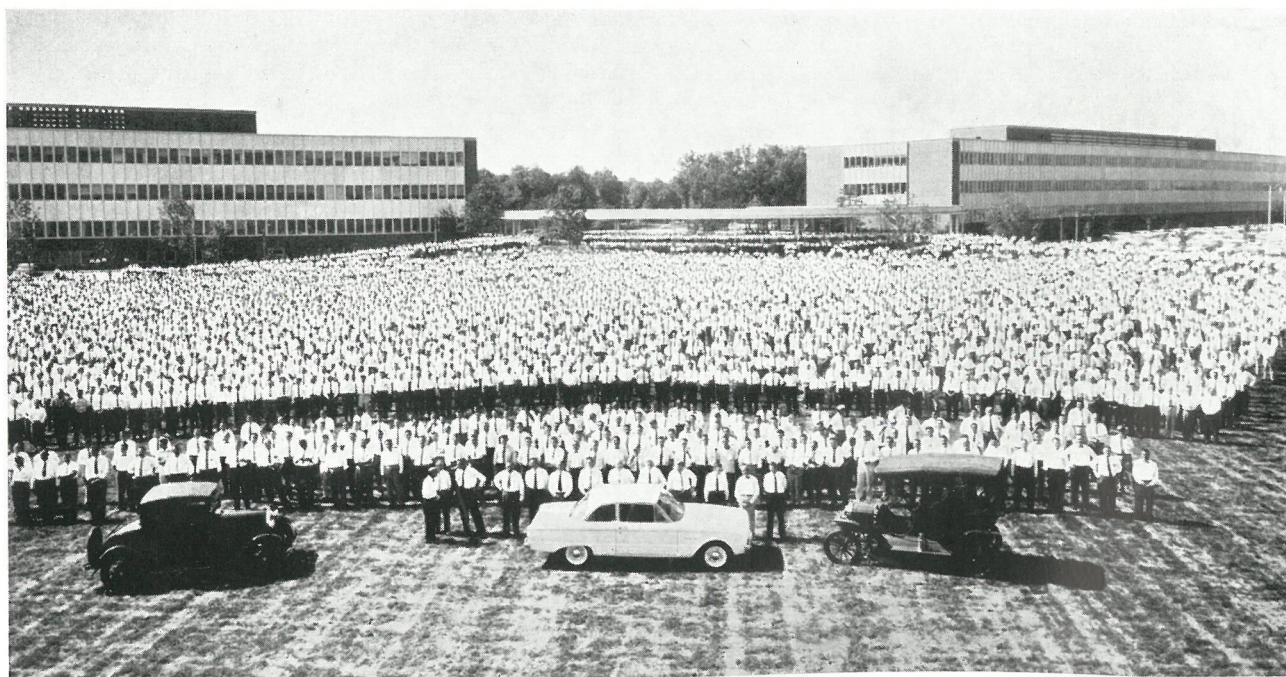
Det er med stigende bekymring de store auto-koncerner i Amerika har fulgt de europæiske bilers fremmarch i det sidste ti-år, ikke blot på hjemmemarkederne, men også eksporten til Amerika er blevet betydelig større end giganterne i Detroit synes om. For blot 10 år siden ville man have forsværet at der skulle være forretning i at gøre bilerne mindre, tværtimod gik publikums ønsker jo tydeligt i retning af større vogne med endnu mere komfort. Nu er tendensen skiftet, og det er tydeligt at et stort publikum ønsker mindre vogne, uden at der dog slækkes alt for meget på komforten, og resultaterne er blevet »små« amerikanske vogne, »Ford Falcon«, »Chevrolet Corvair« og »Chrysler Valiant«.

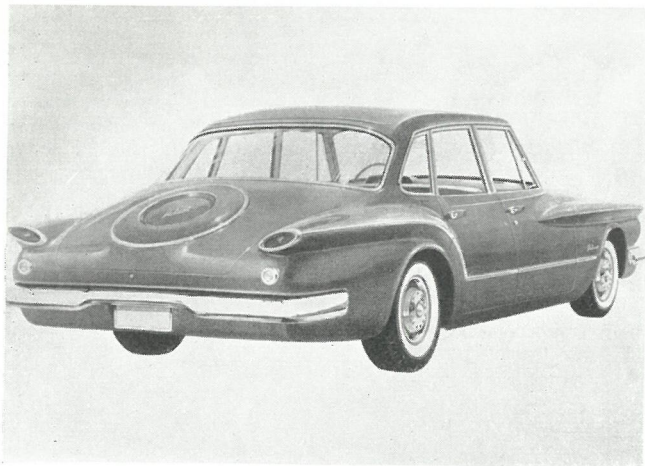
Indenfor U.S.A.s reklameverden havde man ventet at de 3 koncerner ville have allieret sig i kampen mod de europæiske vogne, men i stedet har man siden »småbilernes« fremkomst oplevet en veritabel reklamekrig mellem de 3, så knivskarp, at den selv efter amerikansk målestok, må siges at være ualmindelig. Eet af hovedpunkterne i reklamekampagnerne er motorens placering i vognen. Medens såvel Ford som Chrysler har konventionel frontmotor, har Chevrolet udstyret deres nye vogn med hæk-motor. Krigen blev erklæret, da Ford i en fjernsynsudsendelse foretog en prøve, som beviste at en pil flyver sikrere, når den

er tungere foran end bagi. Kort tid efter udsendte Chrysler en farvestrålende brochure »Fordelene ved biler med motoren foran«, hvori man erklærede, at deres vogne fortsat ville have motoren placeret foran, hvor den havde sin rette plads.

General Motors greb den kastede handske, og erklærede først og fremmest at hverken Ford eller Chrysler kunne udtale sig om, endsige kritisere en vogn, der endnu ikke var kommet frem, og en reklamekampagne, som efter General Motors mening, udelukkende var baseret på rygter viste kun at de 2 konkurrenter frygtede deres Corvair. Man allierede sig med Maurice Olley som tidligere har været forsøgsleder hos General Motors, og som i dag anses for den førende kapacitet, når det drejer sig om affjedringssystemer. Olley forklarede at når man havde konstrueret den nye Corvair med ca. 60 % af vægten bagi, og 40 % foran, var det for at give bilen de samme køreegenskaber hvadenten den var fuldt lastet eller føreren var alene i vognen. Med hensyn til Fords demonstrationer med førertalte pil, hævdede Olley, at dette ikke var noget bevis, idet biler jo ikke fløj gennem luften, men kørte på fire hjul.

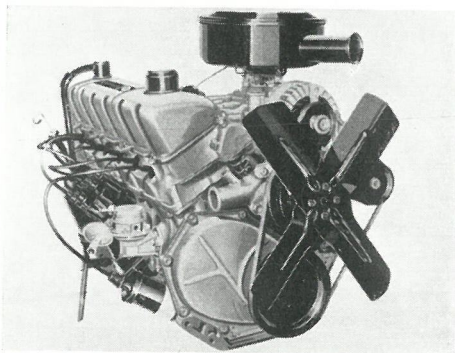
Ford erklærede at biler med motoren placeret bagi, ikke ligger godt på landevejen ved store hastigheder, og henviste til at samme Maurice Olley i 1953 offentligt udtalte at biler med hæk-





motorer ikke havde nogen fremtid, idet det var umuligt at få en vogn med stærk belastede bagdæk til at opføre sig ordentligt ved større hastigheder. Olley benægter naturligvis ikke sine udtalelse tidligere, men forklarer at dækkenes kvalitet idag er mange gange bedre end dengang, og at udviklingen i de forløbne 6 år med hensyn til affjedring o. lign. har gjort at den ideelle motor til en mindre vogn i dag, må være en hækmotor. Netop som reklamekrigen mellem General Motors og Ford stod på sit højeste, indledte Chrysler et flankeangreb på Ford med en kampagne, hvori man beskyldte Falcon'en for at være uøkonomisk, samtidig med at man forsikrede at Chryslers Valiant var »billigere at købe og billigere at køre«.

Chryslers Valiant kom sidst på markedet af de tre, men var alligevel i stand til at følge med de to andre, hvad salget angik i starten. Hvem af de tre, der opnår det største endelige salg, er umuligt at sige, men eet er sikkert, nemlig at ideen med »compact-cars« er slået an, spørgsmålet er blot om det er de europæiske vognes marked de erobrer, eller om det er »Dollargrinens« marked det går ud over. Det kan kun fremtiden vise. Det må næsten anses for sikkert at alle tre biler præsenteres for det danske publikum ved automobiludstillingen i Forum næste måned. Medens Chrysler var sidst i USA, var man til gengæld først over det meste af Europa, og allerede i november måned kunne den danske Chrysler-importør, Nordisk Diesel, præsenterer Valiant'en for deres forhandlere samt for pressen.

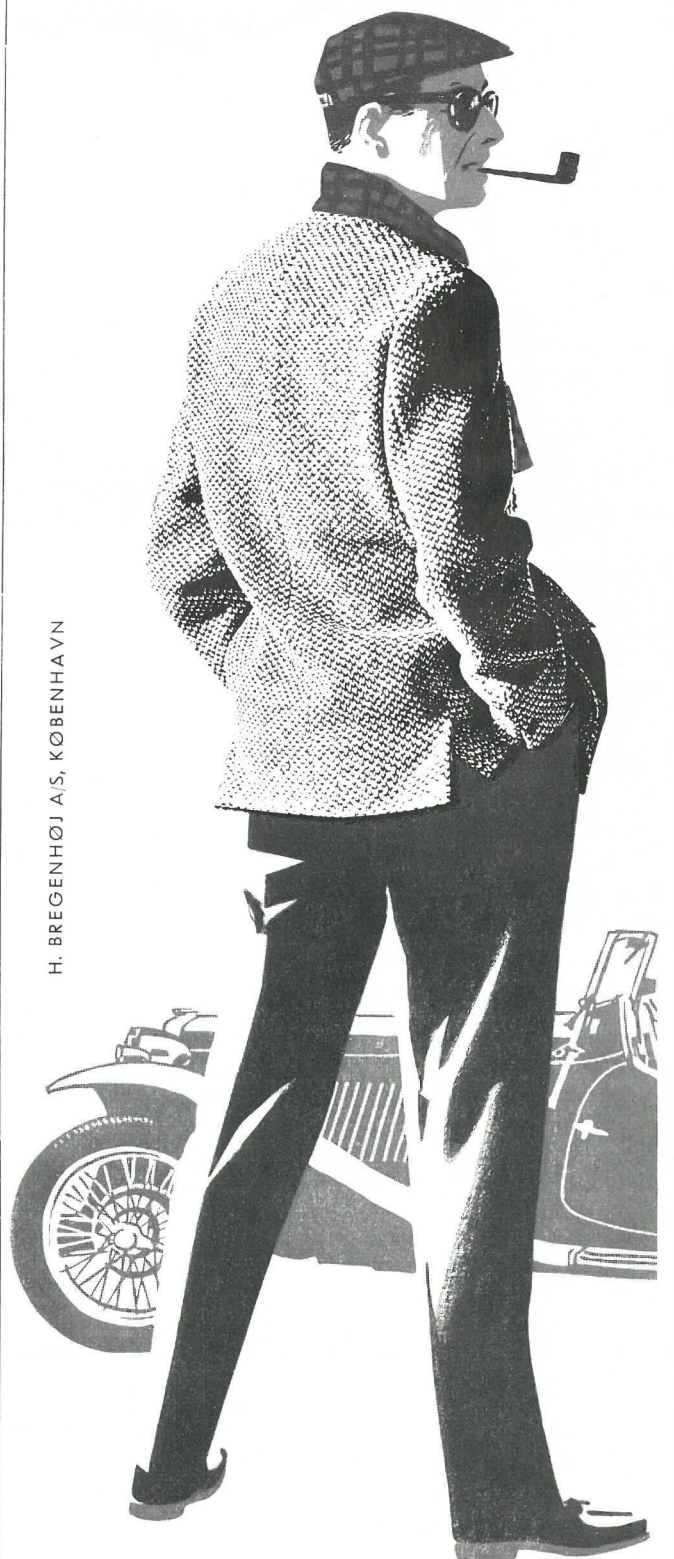


De to øverste billeder viser »Chrysler Valiant« henholdsvis for og bag.

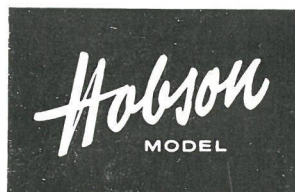
Billedet herover viser den skråliggende motor i Valianten.

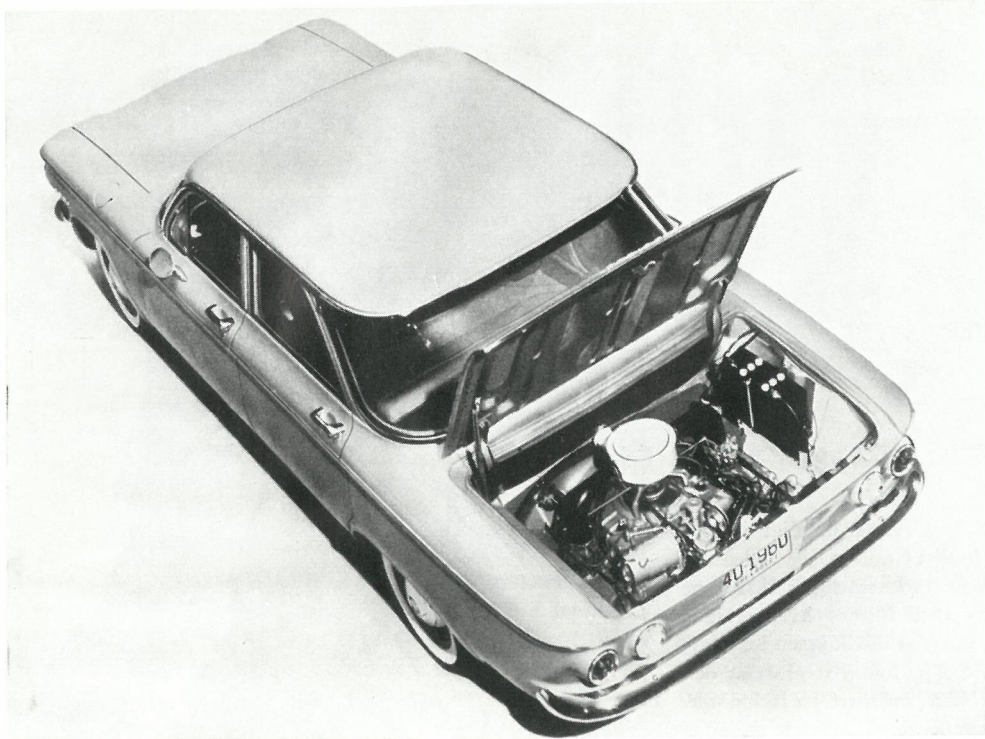
På modsatte side ses den store »familie« af teknikere, som står bag udformningen af de mange Ford-vogne, der udgår fra Detroit. Ford-bilerne er deres børn, og i anledning af den yngstes fødsel fornylig — Ford Falcon — blev alle fædrene samlet og forevigtet sammen med den nyfødte og to af de ældre berømte søskende, Ford A og den navnkundige Tin-Lizzie.

H. BREGENHØJ A/S, KØBENHAVN



De er genkendt, sir! Den jakke er ingen forklædning; den er kendetegnet for mandfolk af en særlig type. HOBSON helt igennem - i den nye snuff-farve - i det håndvævede tweed, i hele Deres urokkelige velvære.





På denne side ses øverst bæk motorens placering i Chevrolet Corvair. For den eksteriør af den nye vogn, der ventes til landet her i januar måned. På modsatte side Ford Falcon, der ligesom Chryslers »compact-car« er præsenteret for det danske publikum ved en kort forevisning.

Chrysler VALIANT

er i modsætning til de fleste andre amerikanske vogne een enhed i karosse og chassis, helsvejset og selvbærende. Chryslers ingeniører siger den er »bygget op indefra« og dens konstruktion er sådan, at der ikke kan opstå raslelyde. Moderne formgivning præger vognen udvendigt, og man ser med glæde at de mange unødvendige dikkedarer som alt for store halefiner etc. er udeladt. Valiant er 4,6 m lang og vejer 1225 kg, altså godt 60 cm kortere og ca. 500 kg lettere end Chryslers vogne har været de sidste 20 år. Indvendig er der god plads til 6 personer, og der er ikke sparet på komforten. Dørene er udstyret med sikkerhedslåse, så de ikke kan springe op, idet de låses automatisk i det øjeblik man sætter tænding til motoren, der er en 6-cyl., topventilet vandkølet motor på 2788 cc, og som udvikler 101 hk. Chryslers ingeniører hævder at der der blev ialt konstrueret 50 forskellige motorer, 4-cyl., 6-cyl., dieselmotorer, ja, selv motorer efter flyvemotorprincipper, inden man fandt frem til den rigtige. Men det mest bemærkelsesværdige er, at motorblokken er skråtstillet med en hældning på 30 grader til højre.

Vognens tyngdepunkt er derved blevet meget lavt, og der er skabt mulighed for et bedre ind sugningssystem. Efter prøvekørslerne oplyste Chryslers ingeniører at Valiant med denne motor kan køre ca. 11 km på literen.

Tekniske specifikationer: Chrysler VALIANT.

Akselsafstand: 2705 mm
 Største længde: 4653 mm
 - bredde: 1778 mm
 - højde: 1371 mm
 Vægt: 1225 kg

Motor:

Type: række, topventilet, vandkølet, skråtliggende
 Anbringelse: foran
 Antal cylindre: 6
 Slagvolumen: 2788 cm³
 Boring: 86,4 mm
 Slaglængde: 79,4 mm
 Kompressionsforhold: 8,5 : 1
 Akkumulator: 12 volt, 50 amp.

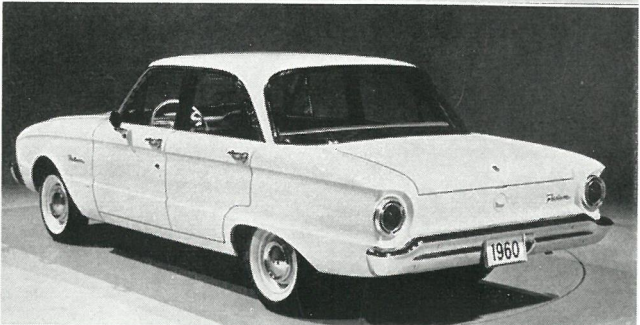
Gearkasse:

Type: 3-trins med gearstang i gulvet, 2. og 3. gear synkroniseret

*Christonette
TOP-COAT*

*Europas fornemste frakke
er dansk*





Udvekslingsforhold: 3. gear 2.50, 2. gear 1.68, 1. gear 1.0, bakk-gear 3.2

Kobling:

Type: 9 1/4" tørplade

Kapaciteter:

Benzintank: 49 liter

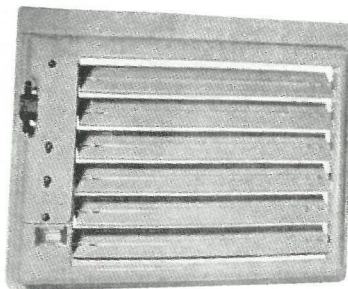
Kølesystem m/varmeapp.: 12,3 liter

Oliesump: 3,8 liter

Chevrolet CORVAIR

Corvairen har god plads til 6 personer til trods for, at de udvendige mål er væsentlig mindre end dem vi kender fra Chevrolet's 1959 modeller. Den er 785 mm kortere, 176 mm lavere og 330 mm smallere. Som det er tilfældet med biler med hæk-motor har bagagen sin plads foran, og den væsentligste ulempe ved dette er vel at der ikke bliver så megen bagageplads, som i en vogn med frontmotor. Til gengæld undgår man kardalaxeltunnellen i vognens bund, som er helt plant. Karosseriet er helsvejset og selvbærende, altså uden chassisramme. Mest sensationel er hækmotoren, der er anbragt let tilgængeligt bag i vognen. Den er for en stor del udført i aluminium, og af den type man kalder »boksertypen«. Motoren yder 80 hk ved 4.400 o/m. Den luftkølede motor giver mulighed for en vægtbesparelse, og da man også opnår en vægtreduktion ved udeladelsen af chassisrammen bliver vognens vægt ca. 1060 kg, medens den gængse 6-cyl. Chevrolet vejer 1725 kg.

CLAFFO — selvregulerende
kølerjalousi



Det mest effektive middel til opnåelse af
den rigtige motortemperatur
En gros: AUTO-MATERIEL 1/8 · Fælledvej 21 · N.

Tekniske specifikationer Chevrolet CORVAIR.

Akseafstand: 2743 mm
Største længde: 4572 mm
Største bredde: 1699 mm
Største højde: 1300 mm
Vægt: ca. 1061 kg
Bremse HK v/4400 O/M
Samlet bremseareal 779,3 cm²

Motor:

Boring: 86 mm
Slaglængde: 66 mm
Cylindervolumen: 2293 cm³
Kompressionsforhold: 8 : 1
Benzintankens kapacitet: ca. 42 liter

Ford FALCON

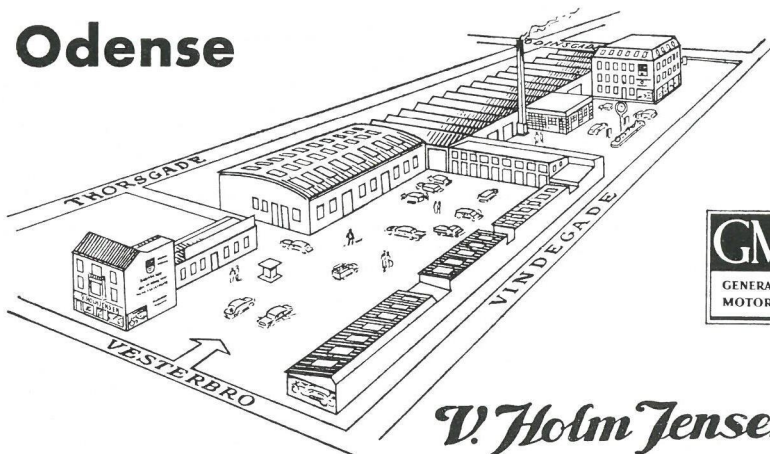
er blevet skabt på grundlag af mere end 10 års markedsundersøgelser. Falcon, der bærer tydeligt præg af italiensk formgivning, vejer med en totalvægt på 1073 kg ca. 750 kg mindre end gennemsnitsforden af 1959. Akseafstanden bliver 220 mm kortere, den samlede længde 680 mm mindre. Den bliver endvidere 40 mm lavere, og i bredden 170 mm mindre.

Tekniske specifikationer: Ford FALCON.

Akseafstand: 2780 mm
Største længde: 4600 mm
Største bredde: 1780 mm
Største højde: 1380 mm
Vægt: 1073 kg
6-cyl. topventilet hestekraftsydelse: 90 HK
Boring 88,9 mm
Slaglængde: 63,5 mm
Kompressionsforhold: 8,7 : 1
Type: 3-trins med rat-gear.

Kommer De til Odense

er De velkommen til at aflægge et besøg i vort store moderne automobil-kompleks. Store værksteder, hypermoderne smøre- og vaskehaller. Mest komplette reservedelslager. Gaa en tur i vore store udstillingshaller med kæmpeudvalg i nye og brugte biler.



V. Holm Jensen

VESTERBRO 39-45 ODENSE TELEFON 11 99 99



OPEL KAPITÄJN

1960

Medens de amerikanske i fabriker i 1959 leverede den helt store overraskelse ved at lægge en betydelig del af produktionen an på mindre vogne, fortsætter man på de europæiske fabriker med at »amerikanisere« produktionen. Sidst i oktober måned præsenterede General Motors den nye Opel Kapitajn, sidste model af Opel-fabrikernes flagskib. Den nye vogn bliver en anelse større end de amerikanske »compact-cars«, udstyrmæssigt ligger den vel lidt under disse, medens den prismæssigt formodentlig kommer 3—4.000 kr. under de amerikanske konkurrenter. Det sidste sagt med forbehold, da priserne på de tre »compact-cars« endnu ikke ved redaktionens slutning var fastsatte.

Karosseriet på den ny Opel Kapitajn har undergået store ændringer mod den tendens, som gør sig gældende i tegningen af de mest eftertragtede internationale karosserityper. Den er blevet 67 mm længere og 27 mm bredere, men de nye linier i vognens forparti, det bredere bagparti og det flade tag gør, at den syner endnu længere og bredere. Af de udvendige forbedringer må dog især nævnes den højere panorama-forrude, der giver bedre udsyn, samt de bredere bagdøre, der med den store

åbningsvinkel letter ind- og udstigningen. Yderligere skal fremhæves det røde advarselslys, som desværre kun findes i Luxusmodellen »PL«, i begge fordøre. Det bør i de næste modeller være standardudstyr i begge modeller. For at takkes det store publikum har man anbragt pyntelister bl. a. ved bagruden, på »halefinnerne« og på tagrenderne, og det er jo sikkert en klog foranstaltning, rent salgsmæssigt.

Der er også foretaget en del ændringer i det indvendige udstyr. Eksempelvis kan nævnes, at tromlespeedometret viser kørselshastigheden i forskellige farver, nemlig grønt fra 0—50 km/t, gult fra 50—100 km/t og rødt, når farten er over 100 km//. Den 6-cylindrede motors slagvolumen er forøget fra 2,5 til ca. 2,6 liter. Boringen er forøget fra 80 mm til 85 mm, medens slaglængden er formindsket fra 82 til 76,5 mm. Forøgelsen af motorens slagvolumen i forbindelse med en forøgelse af kompressionsforholdet fra 7,5 : 1 til 7,8 : 1 og en ændring af knastakslen bevirker at hestekraftydelsen er sat op fra 96 til 100 hk ved 4300 o/m.

Vi prøvekører Opel Kaptajn

Man bemærker først og fremmest at den øgede motorkraft og kompression, virkelig har gjort denne, den typiske familievogn, ligeså levende som mange sportsvogne. Man fornemmer det i bykørslen og glædes over det ved overhalinger på landevejen, hvor tiendedels-sekunder ofte har betydning for sikkerheden. Kaptajns tophastighed angives til 150,5 km/t, det lykkedes kun os at få farten op på 140 km/t, en meget tidlig morgen på Hørsholmsvejen. Efter flere forsøg kunne vi opstille følgende skema for vognens acceleration:

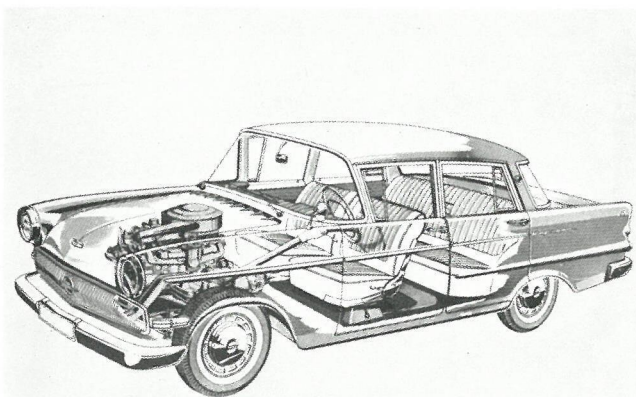
0— 60 km/t	6,6 sek.
0— 80 km/t	10,6 sek.
0—100 km/t	16,7 sek.
0—120 km/t	26,8 sek.
0—140 km/t	48,4 sek.
1 km m. stående start 37,7 sek.	
(gennemsnitshastighed 95,5 km/)	

Ovenstående tider er udregnet efter vognens effektive hastigheder. Speedometerafvisningen er dog ganske lille, vi målte følgende afvisninger:

Speedometer	Effektiv hastighed
60 km/t	59,7 km/t
80 km/t	79,5 km/t
100 km/t	97,3 km/t
120 km/t	115,8 km/t
140 km/t	134,2 km/t
Speedometer-afvisning ca. + 1%	

Kontrollen over vognen er upåklagelig, den bredere sporvidde, de større hjul og den nye dækkonstruktion har bevirket en bedre afbalancering. Affjedringen er noget stivere, hvilket også må noteres som et plus. Tidligere modeller af Opel Kaptajn har tilbøjelighed til at »hænge med halen«, når der var 3, eller 2 vægtige personer på bagsædet, samt kufferter i bagagerummet. Dette synes ikke at være tilfældet med 1960 modellen.

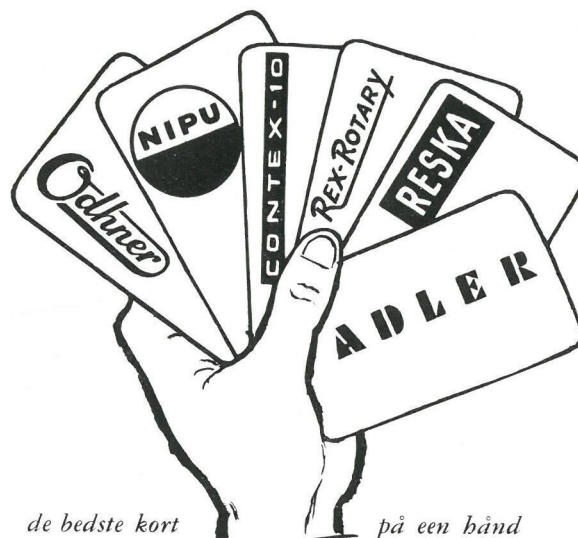
Vor kvindelige passager falder straks i henrykkelse over det dejlige indtræk, og de smukt afstemte farver. Da hun sætter sig til rattet beklager hun sig dog over gas- og bremsepedalens placering i forhold til hinanden, der vanskeliggør fodskiftet mellem de to pedaler. De er anbragt således at det er svært at anvende »gas-bremse-gas« kørslen, men måske har Opel-fabri-



kerne anbragt dem således, netop for at vænne folk af med denne køreform?

Koblingspedalen er forsynet med en speciel trækfjederanordning, der nedsætter det tryk, der kræves ved udkobling, også en behagelighed, — når der altså skal være en kobling. Man undrer sig stadig over at de større europæiske vogne ikke forsynes med automatisk gear og kobling, men General Motors hævder bestemt at langt de fleste europæere stadig foretrækker det konventionelle gear (sidste bilnyt fra Amerika fortæller at det gør mange amerikanere også), og eftersom automatisk gear i serieproduktion næppe ville gøre vognen meget dyrere, må man regne med at fabrikanterne har ret. Man sidder godt og behageligt i de dobbeltpolstrede sæder, der på PL modellen er forsynet med sovebeslag. Instrumenterne

KONTORMASKINER - KONTORINVENTAR- KONTORARTIKLER



de bedste kort på een hånd

AXEL NIELSEN
Kontoretablering

TLF. 11 71 17



OPEL KAPTAJN

1960

Medens de amerikanske i fabriker i 1959 leverede den helt store overraskelse ved at lægge en betydelig del af produktionen på mindre vogne, fortsætter man på de europæiske fabriker med at »amerikanisere« produktionen. Sidst i oktober måned præsenterede General Motors den nye Opel Kaptajn, sidste model af Opel-fabrikernes flagskib. Den nye vogn bliver en anelse større end de amerikanske »compact-cars«, udstyrmæssigt ligger den vel lidt under disse, medens den prismæssigt formodentlig kommer 3—4.000 kr. under de amerikanske konkurrenter. Det sidste sagt med forbehold, da priserne på de tre »compact-cars« endnu ikke ved redaktionens slutning var fastsatte.

Karosseriet på den ny Opel Kaptajn har undergået store ændringer mod den tendens, som gør sig gældende i tegningen af de mest eftertragtede internationale karosserityper. Den er blevet 67 mm længere og 27 mm bredere, men de nye linier i vognens forparti, det bredere bagparti og det flade tag gør, at den syner endnu længere og bredere. Af de udvendige forbedringer må dog især nævnes den højere panorama-forrude, der giver bedre udsyn, samt de bredere bagdøre, der med den store

åbningsvinkel letter ind- og udstigningen. Yderligere skal fremhæves det røde advarselslys, som desværre kun findes i Luxusmodellen »PL«, i begge fordøre. Det bør i de næste modeller være standardudstyr i begge modeller. For at takkes det store publikum har man anbragt pyntelister bl. a. ved bagruden, på »halefinerne« og på tagrenerne, og det er jo sikkert en klog foranstaltning, rent salgsmæssigt.

Der er også foretaget en del ændringer i det indvendige udstyr. Eksempelvis kan nævnes, at tromlespeedometret viser kørselshastigheden i forskellige farver, nemlig grønt fra 0—50 km/t, gult fra 50—100 km/t og rødt, når farten er over 100 km//. Den 6-cylindrede motors slagvolumen er forøget fra 2,5 til ca. 2,6 liter. Boringen er forøget fra 80 mm til 85 mm, medens slaglængden er formindsket fra 82 til 76,5 mm. Forøgelsen af motorens slagvolumen i forbindelse med en forøgelse af kompressionsforholdet fra 7,5 : 1 til 7,8 : 1 og en ændring af knastakslen bevirker at hestekraftydelsen er sat op fra 96 til 100 hk ved 4300 o/m.

Vi prøvekører Opel Kaptajn

Man bemærker først og fremmest at den øgede motorkraft og kompression, virkelig har gjort denne, den typiske familievogn, ligeså levende som mange sportsvogne. Man fornemmer det i bykørslen og glædes over det ved overhalinger på landevejen, hvor tiendedels-sekunder ofte har betydning for sikkerheden. Kaptajns tophastighed angives til 150,5 km/t, det lykkedes kun os at få farten op på 140 km/t, en meget tidlig morgen på Hørs-holmsvejen. Efter flere forsøg kunne vi opstille følgende skema for vognens acceleration:

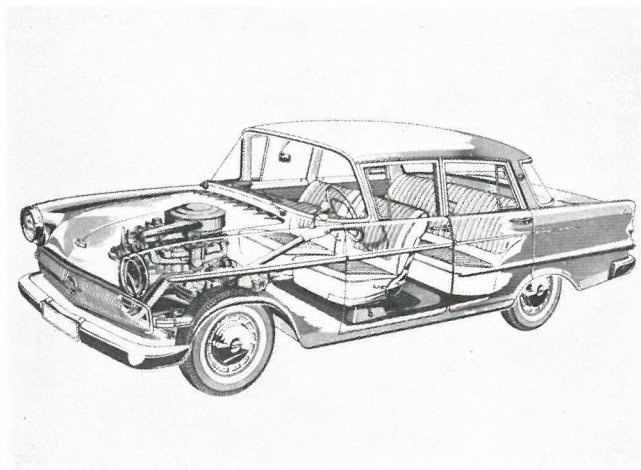
0— 60 km/t	6,6 sek.
0— 80 km/t	10,6 sek.
0—100 km/t	16,7 sek.
0—120 km/t	26,8 sek.
0—140 km/t	48,4 sek.
1 km m. stående start 37,7 sek.	
(gennemsnitshastighed 95,5 km/)	

Ovenstående tider er udregnet efter vognens effektive hastigheder. Speedometerafvisningen er dog ganske lille, vi målte følgende afvisninger:

Speedometer	Effektiv hastighed
60 km/t	59,7 km/t
80 km/t	79,5 km/t
100 km/t	97,3 km/t
120 km/t	115,8 km/t
140 km/t	134,2 km/t
Speedometer-afvisning ca. + 1%	

Kontrollen over vognen er upåklagelig, den bredere sporvidde, de større hjul og den nye dækkonstruktion har bevirket en bedre afbalancering. Affjedringen er noget stivere, hvilket også må noteres som et plus. Tidligere modeller af Opel Kaptajn har tilbøjelighed til at »hænge med halen«, når der var 3, eller 2 vægtige personer på bagsædet, samt kufferter i bagagerummet. Dette synes ikke at være tilfældet med 1960 modellen.

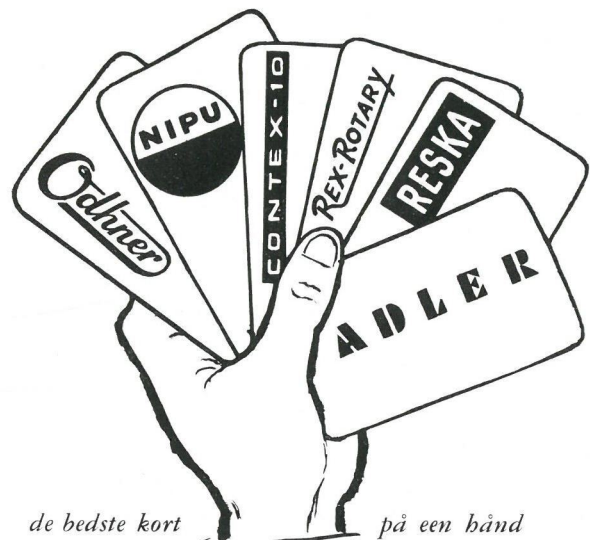
Vor kvindelige passager falder straks i henrykkelse over det dejlige indtræk, og de smukt afstemte farver. Da hun sætter sig til rattet beklager hun sig dog over gas- og bremsepedalens placering i forhold til hinanden, der vanskeliggør fodskiftet mellem de to pedaler. De er anbragt således at det er svært at anvende »gas-bremse-gas« kørslen, men måske har Opel-fabri-



kerne anbragt dem således, netop for at vænne folk af med denne køreform?

Koblingspedalen er forsynet med en speciel trækfjederanordning, der nedsætter det tryk, der kræves ved udkobling, også en behagelighed, — når der altså skal være en kobling. Man undrer sig stadig over at de større europæiske vogne ikke forsynes med automatisk gear og kobling, men General Motors hævder bestemt at langt de fleste europæere stadig foretrækker det konventionelle gear (sidste bilnyt fra Amerika fortæller at det gør mange amerikanere også), og eftersom automatisk gear i serieproduktion næppe ville gøre vognen meget dyrere, må man regne med at fabrikanterne har ret. Man sidder godt og behageligt i de dobbeltpolstrede sæder, der på PL modellen er forsynet med sovebeslag. Instrumenterne

KONTORMASKINER - KONTORINVENTAR- KONTORARTIKLER



de bedste kort på een hånd

AXEL NIELSEN

Kontoretablering

TLF. 11 71 17

er anbragt godt lige foran rattet, og overblikket generes ikke af rattets kontaktring.

Prisen for Opel Kaptajn »P« er 30.501 kr. og for »PL« 32.203 kr. Disse priser er incl. omsætningsafgiften, der udgør de 50 %, men excl. leveringsomkostninger.

Tekniske specifikationer OPEL KAPTAJN 1960

Model »P« og »PL

Tallene i parentes angiver tilsvarende mål i den forrige model.

Udvendige mål

1. Akselafstand	(2800 mm)	2800 mm
2. Sporvidde for	(1376 mm)	1378 mm
3. Sporvidde bag	(1372 mm)	1374 mm
4. Største længde	(4764 mm)	4831 mm
5. Største bredde	(1785 mm)	1812 mm
6. Største højde (ubelastet)	(1500 mm)	1512 mm
7. Fri højde over vejbanen		
foraksel	(186 mm)	188 mm
bagaksel	(202 mm)	205 mm
8. Dækstørrelse	(6.70—13)	7.00—14

Indvendige mål

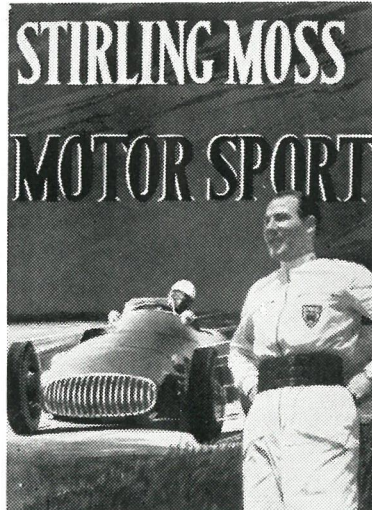
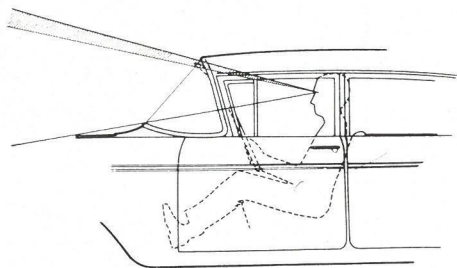
9. Forsædets bredde	(1523 mm)	1520 mm
10. Bagsædets bredde	(1530 mm)	1540 mm

Motor, gearkasse og bagaksel:

11. Motortype	(top-ventilet)	topventilet
12. Cylinderantal	(6)	6
13. Boring	(80 mm)	85 mm
14. Slaglængde	(82 mm)	76,5 mm
15. Cylindervolumen	(2473 cm ³)	2605 cm ³
16. Kompressionsforhold	(7,5 : 1)	7,8 : 1
17. Bremse - HK v/4300 o/m ...	(96)	100
18. Drejningsmoment	(18,75 kgm)	20,3 kgm/
	(1500-2600 o/m)	2200-2600 o/m
19. Kraftoverføring	(fuldt synchr. geark.)	fuldt synchr. geark.
20. Antal gear	(3 frem + 1 bak)	3 frem + 1 bak
21. Bagaksel - udveksling	(3,9 : 1)	3,9 : 1
22. Batteri-spænding		6 volt
23. Kølesystem (incl. varmeapparat)	(ca. 11,0 l)	10,6 ltr.
24. Benzintank	(ca. 55 l)	ca. 55 ltr.
25. Motorolie	(4,0 l)	4,0 ltr.
26. Gearkasse-olie	(1,0 l)	1,0 ltr.
27. Bagaksel-olie	(1,0 l)	1,0 ltr.

Andre oplysninger:

28. Egenvægt i køreklar stand ...	(ca. 1310 kg)	ca. 1310 kg
29. Vendediameter	(10,7 m)	10,8 m
30. Tophastighed	(ca. 142 km/t)	ca. 150 km/t



Fart
og
spænding
fra først
til sidst
skrev

Bogens
Verden

En frisk selvbiografi. Ind imellem fortæller Moss noget væsentligt om bilkørsel, som enhver bilejer kunne have godt af at læse.

Politiken

Interesserer man sig for biler, racerkørsel og racerkørere, er det en ønskebog.

Aktuelt

Kæmpeformat, mange fotos.
17,50 indb.

SAMLERENS FORLAG

Auto Ventilator

Den kendte BEHR-ventilator kan monteres i enhver vogn. Den forfrisker og afkøler den tunge atmosfære i varmt vejr og til-sikrer dugfri ruder. Klare ruder i tåge og kulde.



BEHR

**Kølere
Varmeanlæg
Defrostere**

Süddeutsche Kühlerfabrik Julius Fr. Behr Stuttgart-Feuerbach

Revolutionerende dæk-nyhed

Nøjagtig 60 år efter, at det første personvognsdæk blev fremstillet i Italien, fremkommer »Pirelli« med en nyhed inden for dækkonstruktionen, der må betegnes som epokegørende.

Automobildækkene, der hidtil har været fremstillet i et stykke, vil i fremtiden blive fabrikeret med separat slidbane, som kan påmonteres, afmonteres og udskiftes uden noget som helst besvær eller særligt værktøj. De betydeligste fordele ved dette dæk er:

Slidte slidbaner kan udskiftes for en minimal udgift. Da en dækkasse normalt holder væsentlig længere end slidbanen, dersom den ikke udsættes for særlig overlast, vil man ofte komme ud for, at man har et dæk, hvor slidbanen er slidt medens karkassen stadig er i tilstrækkelig god stand til at kunne bruges endnu et stykke tid. I sådanne tilfælde kan man ved det nye dæk nøjes med at udskifte slidbanen og behøver altså ikke at anskaffe et helt dæk.

Hvis omvendt karkassen af en eller anden grund skulle blive beskadiget, så den ikke kan bruges, kan slidbanen flyttes over på en ny karkasse og således fortsat gøre nytte.

Med den udskiftelige slidbane har man nem mulighed for til enhver tid at køre på det mønster, der egner sig bedst til vej- og vejrforhold.

Når dækket er forsynet med slidbane i vintermønster, kan der i slidbanen anbringes pigge med spids af tungsten, et særligt slidfast metal. Man opnår derved fuldstændig sikker kørsel på isbelagte og glatte veje samtidig med, at man kan køre med normal hastighed på steder, hvor vejen ikke er dækket af is eller sne.

Det nye dæk »BS 3« består i den udgave, der er beregnet til personvogne, af en karkasse og 3 separate bæltter, der monteres parallelt rundt om karkassen. Karkassens diameter er større end de 3 bæltters, således at disse i påmonteret stand på den oppumpede karkasse, sidder i spænd og dermed slutter fuldstændigt til denne. Desuden sikres hvert bælttes placering af den ophøjede kant, der strækker sig hele vejen rundt om karkassen, og som forhindrer bæltterne i at forskyde sig til siden.

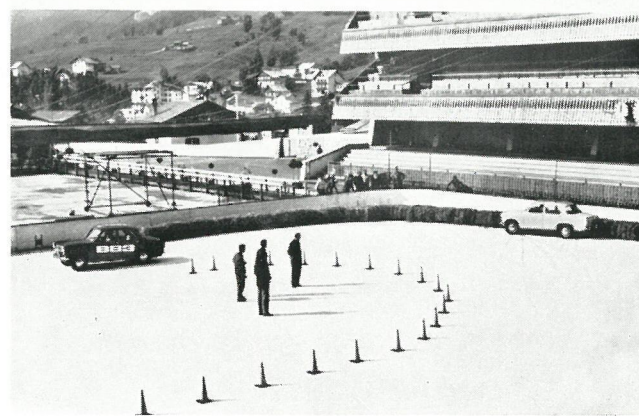
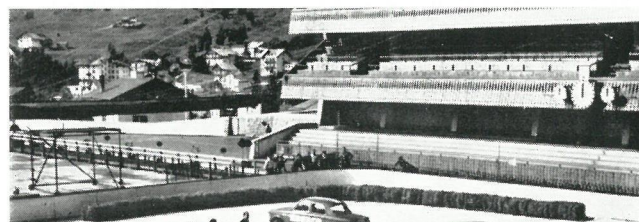
De 3 bæltter, der danner slidbanen, er fremstillet og vulkaniseret efter en ny speciel metode. De er fremstillet af gummi, men har et indlæg af længdegående metaltråde. Dette indlæg kan under ingen omstændigheder »give sig« og har en meget høj sikkerhedskoefficient, således at der ikke er nogen risiko for, at bæltterne går i stykker eller strækker sig. Også på forskellig anden måde har man sikret sig, at slidbanen er helt forankret til karkassen, således at bæltterne sidder fuldstændigt fast, og der ikke sker forskydning i nogen retning.



Nærbillede af Pirelli BS 3 dæk forsynet med ispigge; det ses, hvorledes dækket bider sig fast i isbanen.



Herover ses, hvorledes man anbringer slidbanebæltterne på den uoppumpede karkasse. Billedet herunder er taget på skøjtebanen i Cortina d'Ampezzo, hvor man ser 2 vogne i et sving på isbelagt bane. Den sorte vogn er forsynet med Pirelli BS 3 dæk, og den hvide med almindelige dæk.





Automobilsportens historie

af Ernst Rosemann, med tegninger af Carlo Demand.

Overalt i verden køres der motorløb, og overalt har den facinerende sport sine tilhængere og modstandere. Eet står imidlertid fast: Uden disse løb havde man aldrig kunnet skabe vogne som dem, vi kører i dag. De erfaringer, der er indvundet på motorbanerne gennem årene, har gavnet de seriebyggede standardvogne. Forbedringer er blevet skabt og skabes stadig, fordi man i den hårde kamp på alverdens motorbaner stadig er nødt til at forbedre vognene for at være med i konkurrencen.

I dette og kommende numre af »Fart & Form« vil vi fortælle lidt om den eventyrlige udvikling, der er sket i løbet af de knapt 65 år, der er gået, siden det første motorløb kørtes.

Paris 1894

I 1885 havde den nyere tids opfindelser for alvor vundet indpas overalt i Europa. Jernbanenettet udvidedes stadig, telegraftrådene var forlængst trukket mellem alle de større byer, og cyklerne havde holdt deres indtog, ja mere end det, de første »væltepetere« var allerede ved at blive afløst af de nuværende »safety-cykler«. Rundt omkring i verden arbejdede ingeniører på at konstruere køretøjet, der kunne bevæge sig ved egen kraft, og dog køres af menigmand. Hvem der opfandt bilen, er umuligt at sige, fordi så mange arbejdede mod samme mål, og flere nåede dette mål omtrent samtidigt. Man ved dog med sikkerhed, at både Karl Benz og Gottlieb Daimler i 1885 havde konstrueret køretøjer med brændstofmotor, der var i stand til at bevæge sig ved egen kraft. Andre navne dukkede op kort efter, f. eks. franskmændene Baron de Dion, Peugeot og Panhard. De to sidstnævnte opgav dog hurtigt at konstruere motorer og nøjedes med at

konstruere automobiler, som de forsynede med Daimler motorer.

I 1894 udskrev det franske magasin »Petit Journal« et løb for automobiler over strækningen Paris—Rouen. Præmiesummen var 5000 franc. Oprindeligt udskrev man løbet kun for automobiler af fransk konstruktion, med både Panhard og Peugeot protesterede imod dette, idet man ønskede at få Daimler-vogne med til at tage kampen op mod Baron de Dion's dampvogne., og endelig ønskede de to også at benytte Daimlers motorer i deres vogne.

Løbet vakte opsigt overalt i Europa, og store væddemål blev indgået, ikke mindst mellem de implicerede parter; det fortælles således, at Daimlers partner Maybach var villig til at vædde 20.000 franc på, at der blandt de 3 først placerede vogne ville være mindst een, som var forsynet med Daimlermotor. Hvorvidt et sådant væddemål blev indgået eller ej vides ikke, men det vides bestemt, at Baron de Dion væddede med en parisisk veksellerer, at een af hans dampvogne ville vinde. Baronen vandt, både løbet og væddemålet.

Den 22. juli 1894 overværede de ca. 500 tilskuere, der havde taget opstilling ved startstedet, Porte Maillot i Paris, starten til verdens første motorløb. Det skete ikke på samme måde som i dag, hvor tilskuerne kun hører et motorbrøl og så ser bagenden af samtlige vogne forsvinde i det fjerne. Næ, man startede sindigt og roligt, udvekslede bemærkninger med tilskuerne og blev det første stykke vej fulgt af cyklende Pariserungdom. Den første vogn, en belgisk konstruktion, som forlængst er glemt, opgav efter at have kørt ca. 400 meter ad den 126 km lange strækning. Daimler og Peugeot kiggede nok lidt

CHARLES HANSENS EFTF.
PILESTRÆDE 19 - KØBENHAVN - C. 5085

Kvalitetsarbejde - vort speciale

FOTO-TEGNING-KLICHÉ

Leverandør til Fart & Form

mismodige efter kortegen, for tre vogne lagde sig straks i spidsen og øgede tilsyneladende sikkert forspringet. De tre vogne var en af de Dions, Serpollet og Amédée, sen. Alle tre var dampvogne.

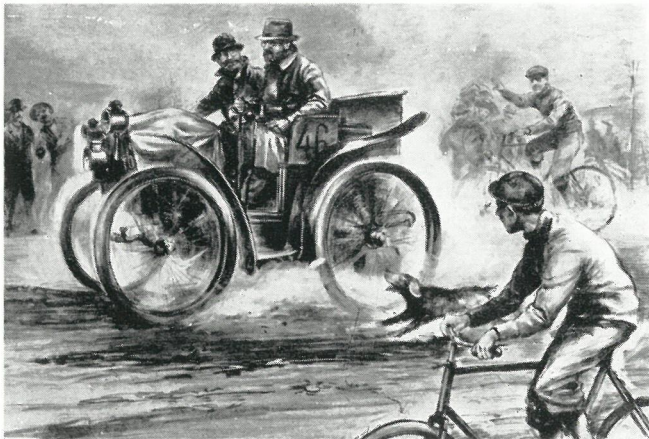
Medens de prominente tilskuere tog med særtog til Rouen for at afvente slutningen på løbet, kom der liv over vognene, der raslede afsted på de dårlige veje. Den førende Bollé dampvogn brækkede bagakslen, da den kørte gennem et stenbrud, og flere af de øvrige dampvogne kørte varme, så førerne måtte reducere farten og faldt tilbage. Vognene med brændstofmotorer avancerede derimod støt og havde tilsyneladende lettere ved at stå distancen. Baron de Dions førervogn kunne dog ikke indhente, og den kom til Rouen ca. 5 minutter før nummer 2, en Peugeot forsynet med Daimler-motor. Ialt gennemførte 15 af 21 startende vogne, hvilket var mere end selv de største optimister havde drømt om. Ni af de ti vogne, der gennemførte, kørte med Daimler-motor, medens en tiende var en Karl Benz vogn. De øvrige 5 var alle forsynet med dampmotor.

Løbet blev en overvældende succes. I Paris' fornemme saloner talte man ikke om andet, og året efter, i 1895, besluttede Petit Journal at følge successen op med et endnu længere løb, nemlig over strækningen Paris-Bordeaux-Paris, en distance på ca. 1150 km. Denne gang kunne dampvognene ikke klare sig, og dette løb blev en kæmpesucces for såvel Panhard som Peugeot, og fremfor alt for Gottlieb Daimler. Daimler havde til Panhard konstrueret en forsøgsmotor, og denne vogn blev vinder, vel nok den mest overlegne vinder af et motorløb, man kan tænke sig. Den unge parisiske play boy E. Levaner førte vognen og var aldeles overlegen gennem hele løbet. Kort før han nåede Paris og det endelige mål, var han endda så uheldig at tabe forlygterne, der knustes under vognens hjul. Da det var midt om natten, var det umuligt at køre videre, men Levaner tog det roligt og ventede på vejen i næsten 4 timer, indtil det blev så lyst, at han kunne fortsætte. Alligevel nåede han Paris 5 timer før sin nærmeste konkurrent, en Peugeot. Nummer 3 og 4 i løbet blev

Øverst side 16: Gottlieb Daimler overværer opløbet på verdens første motorløb. Den vindende dampvogn er ankommet, og nu kommer løbets nr. 2, en Peugeot kørt af Lemâitre.

Herunder:

Brødrene Michelin kører i deres Peugeot der som den første vogn var forsynet med pneuomatiske dæk.



**Forsikret rigtigt—
er meget vigtigt...**



*— der er De
altid
sikker på en god
dækning*



Hovedkontor:

VESTERGADE 98 - ODENSE

Telefon 11 47 15



Emile Levander, den overlegne vinder af Paris—Bordeaux—Paris, passerer i løbets begyndelse Koecklins Peugeot, der allerede har motorstop. Koecklin kom dog i gang igen og blev nr. 2.

ligeledes Peugeot vogne, medens nr. 5 var en Benz-auto. Nummer 9 i løbet blev en Peugeot kørt af brødrene Michelin, der ved denne lejlighed demonstrerede den nye opfindelse, de luftpumpede dæk. Vognen var motormæssigt sine konkurrenter underlegen, men brødrenes dæk bestod ildprøven og afløste snart de hidtil anvendte massive dæk på Peugeots og Panhards vogne.

Hvad betyder Kruse?

- k for kvalitet
- r » robust
- u » udholdenhed
- s » sikkerhed
- e » erfaring

Det gælder for såvel vore brugte vogne som reparationer. Deres tilfredshed er vor anbefaling. Vi har åbent alle ugens dage kl. 7—22 (vinter 7—20).
Reserve dele haves på lager.

Carl Kruse, Nyborgvej 100 · telf. 120775

Bøger

Tidsskrifter · Uge- og månedsblade

Kataloger

Mekantile tryksager · Doktordisputater

Farvetryk

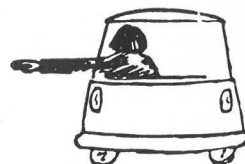


BOGTRYKKERIET **ANTIKVA** AKTIESELSKAB

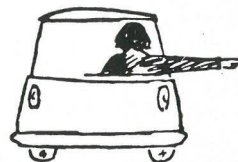
NYVEJ 16 · KØBENHAVN V

Kvinden i trafikken

Hun vil dreje til højre.



Hun vil dreje til venstre.



»Har du set den blå dragt derovre?«
— »Ja, men se så de skønne stoffer der i hjørnevinduet.«



Neglelakken er ikke helt tør.



Hun hviler armen.



Hun hviler stadig armen.



Se, der er en flyvemaskine.



Hun har krampe i armen.



Til vognen, der ligger bag hende:
Pas på, hun ved ikke, hvad hun vil gøre. Træd hellere på bremsen.



Ovenstående tegninger stammer fra *Automobilrevue*, Bern, og skildrer, hvorledes de italienske kvinder opfører sig i trafikken. Hos os er det jo helt anderledes.

„Lofty” England og Jaguar

„ET PAR” med succes

Indenfor motorverdenen er navnene »Lofty« England og »Jaguar« uløseligt knyttet sammen, idet den ene dirigerede den andens anstrengelser igennem de 6 år, hvor fabriken tog aktivt del i motorløb. Desuden har han været rådgiver og fører for utallige private ejere af Jaguar vogne over hele verden. Man forstår måske bedst betydningen af dette, når man er klar over, at for Jaguar har motorløb aldrig været det væsentlige, og i virkeligheden er hele arbejdet med at skabe og producere konkurrencedygtige væddeløbsvogne altid blevet udført af det samme personale, som lavede lignende vogne til den løbende produktion. Dette i forbindelse med, at de motorer, der lå i konkurrencevognene, var de samme, som de, der brugtes i produktionen, borgede for, at alle erfaringer og al viden indhentet ved motorløb direkte kom produktionen til gode. Den overordentlig store fordel ved denne nære forbindelse kan ikke vurderes højt nok.

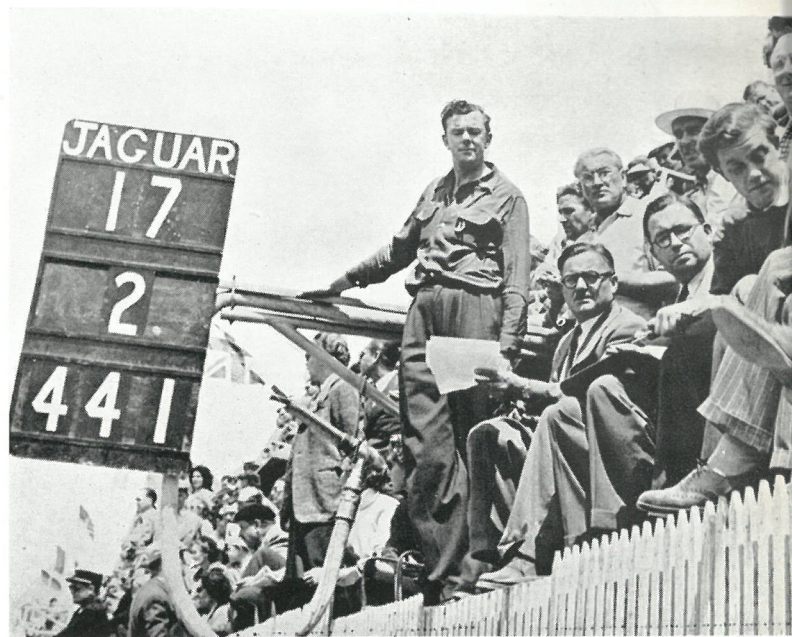
Mr. England's egentlige opgave har altid været den at lede fabriken verdensomspændende service- og reservedelsorganisation, og der er ingen tvivl om, at han er udmærket egnet til dette ansvarsfulde arbejde, for igennem 27 år har han som volontør haft første hånds kendskab til motorkørsel og motorløb i sin egenskab af motorcyklist, mekaniker og fører — og efter 2den verdenskrig som holdleder.

Hans rigtige navn er F. R. W. England, han er 2 meter og 13 cm høj, hvilket har skaffet ham navnet »Lofty«, og det er under dette navn han er kendt i væddeløbsverdenen. Han blev født i London 1911 og gik i skole i Christ College Finchley. Siden stod han — som så mange andre store navne indenfor britisk motorindustri — i lære hos Daimler kompagniet, der dengang var en af de mest betydende automobilfabriker i verden. Fra Daimler gik han over til Birkin og Couper. Birkin var kendt i vide kredse som en af Storbritanniens førende motorkørere, een af de berømte Bentley-drenge. Deres førende vogn, da Lofty England blev ansat dér, var en enkeltsædet Bentley, som blev brugt til væddeløb på den nu nedlagte Brooklands bane. I tilslutning hertil fremstillede fabriken også racerbiler til kunder, og et stort udvalg af væddeløbsbiler passerede gennem Loftys hænder. Den mest berømte af disse privat ejede vogne var vel nok en 2,3 liter Alfa Romeo ejet af jarl Howe.

Det var et ønske om at indtræde i motorsporten, der fik Lofty til at søge ind i firmaet Alvis Ltd., i hvis serviceafdeling han virkede i omkring et års tid.

I denne periode besluttede Witney Straight, en overordentlig velhavende ung mand og allerede væddeløbskører med succes, sig til at ville erhverve tre 2,9 liter Grand Prix Maserati foruden den 2,3 liter model af samme mærke, som allerede var i hans besiddelse. Chefmekaniker var Giulio Ramponi, og i 1934 sluttede også Lofty sig til holdet som mekaniker. Chefkørere var Straight og H. C. Hamilton, en englænder, som havde vundet stor berømmelse for sin kørsel med M.G. Magnette, men andre førere kørte også nu og da vognene. Franskmanden Lehoux var én af dem. Da vognene var af italinesk fabrikat, var holdet selvfølgelig stationeret i Milano. I samme team var også den nye mand Dick Seaman, der kørte en K 3 Magnette.

I løbet af ganske få år var Seaman med på Mercedes-Benz Grand Prix hold som den første englænder, der nogensinde havde kørt for dette firma.



Lofty England, som tilskuere på alverdens motorbaner kender ham, i færd med at give tegn til sine kørere.

Interessen for motorløb var på denne tid voksende i England. Så meget, at et nyt firma blev oprettet i Bourne i Lincolnshire med den ene opgave at lave 1½ litervoiturette. Bag dette firma — English Racing Automobiles — (forkortet E. R. A.) stod Humphrey Cooke, en engelsk filantrop. Holdledere var Raymond Mays og Peter Berthou, nu mere kendte som mændene bag B.R.M. projektet, og da fædrelandskærligheden kom op i Lofty England, sluttede også han sig til E.R.A. På grund af begrænset tid udførtes alt arbejde — konstruktion, produktion og kørsel i sammenhæng og alle var under yderste pres hele tiden. En 7-dages arbejdsuge var ikke ualmindeligt.

Dick Seaman koncentrerede sig nu fuldstændig om racerløb og havde anskafet sig en E.R.A. fra fabriken, der ydede den service på vognen, der var nødvendig til væddeløbskørsel. Det var en uoverensstemmelse med fabriken om vognens forberedelse (om hvorvidt vognen var gjort ordentlig køreklar (om vognens eftersyn), der fik Seaman til at anskaffe sig en 8 cylinder 1½ liter Delhaye og som virkelig gav stødet til hans internationale berømmelse.

Da han købte denne vogn, var den i almindelighed anset for at være gammel og umoderne, men i løbet af vinteren blev den helt afmonteret, og et fantastisk arbejde blev derefter udført af Ramponi og en anden mekaniker — Lofty England.

Beretningen om de heldige resultater, han opnåede med denne vogn, hører ikke hjemme her, det må være nok at anføre, at hen mod slutningen af sæsonen blev han tilbudt en plads i Grand Prix Mercedes holdet, stort set som et resultat af hans succes med Delahay'en.



Le Mans 1953: Lofty England drøfter taktik med køreren Duncan Hamilton.



Le Mans 1954: Trods dårligt vejr er Lofty på banen, og står med sine mekanikere parat til at tage imod en vogn, der skal skifte kører.



Le Mans 1951: Første år Jaguar vandt 24-timers løbet i Le Mans. Lofty England og de to kørere Peter Walker og Stirling Moss.

I 1937 så man Lofty som deltager i et andet privat racer-team »The White Mouse equipe«, der blev kørt af prins Chula og prins Bira, og denne gang var det som chefmekaniker med 4 mekanikere under sig. De havde fra tid til anden ikke mindre end 5 væddeløbsvogne og 1 sportsvogn startklare til forskellige motorløb. Organisationen var ualmindelig effektiv, og en kombination af minutiøse forberedelser og perfekt kørsel af Bira gjorde teamet til værdige modstandere af selv fabrikerens udvalg.

Efter 4 års non-stop motorvæddeløb for nogle af de bedste team i branchen besluttede Lofty sig endelig for en fremtid inden for motorsporten og blev ansat hos Alvis Ltd. som serviceingeniør.

Indtil nu har vi koncentreret os om Lofty England som væddeløbsmekaniker, hvorfor nogle få ord om ham som motorcyklistvæddeløbskører måske også kan være på sin plads.

I løbet af årene 1935—37 deltog han i et antal konkurrencer indbefattet Manx Grand Prix og T.T. — de to hovedbegivenheder på den britiske kalender for motorcykleløb. I 1936 Manx G.P. løbet blev han nr. 2 i letvægtsklassen på en 250 kc Cotton.

Så kom krigen, og Lofty meldte sig til R.A.F.. Han uddannedes som pilot og tilbragte nogen tid i Amerika med uddannelsen af amerikanske piloter. Senere vendte han tilbage til England og fløj en bombemaskine indtil krigens slutning i 1945. Efter afmønstring ansattes han igen hos Alvis.

I 1946 blev Lofty England ansat som leder af service-afdelingen på Jaguar fabrikkerne i Coventry, og fornyede dermed bekendtskabet med W. Hassan, en anden af førkrigstidens kendte mænd indenfor væddeløbssporten, som nu var ansat som chef for Jaguars forsøgsafdeling. (W. Hassan er i dag teknisk direktør ved Coventry Climax, den store motorfabrik, der står for den løbende produktion af Climax-motorer).

Lofty England og Hassan samarbejdede i de kommende år sammen paa modellen X.K. 120, der blev introduceret i 1948. X.K. 120 vendte op og ned på alle tidligere begreber om sportsvogne, og opnåede en succes overalt, hvor den kom frem. På en længere prøvetur på kontinentet opnåede den en gennemsnitshastighed på 132 miles i timen (næsten 212 km/t), og dette var langt mere end nogen anden seriefremstillet vogn nogensinde havde opnået. Kort efter blev det første 1-times motorløb for sportsvogne kørt på Silverstone-banen, og her debuterede Lofty som holdleder for to Jaguar X.K. 120. De tog vogne kom ind som nr. 1 og 2, succesen var fuldkommen.

I de kommende 7 år deltog både fabrikshold og private ejere af Jaguar i alle større internationale sportsvognsløb og distanceløb, og altid med Lofty som holdleder. På baner som Sebring, Silverstone, Spa og Reims, og i raillies som Monto Carlo, Alpine, Liege—Rom—Liege, så man Jaguar som vinder, og overalt lagde publikum mærke til den 2,13 m lange hold-leader, der roligt og uanfægtet førte sit hold til sejr overalt. I alt vandt hold fra Jaguar over 80 sejre i de vigtigste internationale løb.

De største triumfer fejrede Jaguar og Lofty på den 8,3 miles lange bane ved Sarthe, hvor Le Mans 24-timers løb køres, og hvor de store fabriker hvert år møder med deres bedste vogne og mandskab. Første gang Jaguar deltog i Le Mans var i 1951, hvor fabriken stillede med 3 vogne kørt af Stirling Moss/Fairman, Johnson/Biondetti og P. Walker/P. Whitehead. I løbet af de 24 timer blev samtlige tidligere rekorder, såvel tids- som distancerekorder slået af Jaguarvognene, og den endelige sejr vandtes af Jaguarholdet Walker/Whitehead. I dette løb så man for første gang den forbedrede X.K. 120, model C, og samme model vandt samme år Tourist Trophy.

I 1953 blev en lettere og kraftigere model C introduceret i Le Mans, og 3 af disse vogne der dannede fabriksholdet kom ind som nr. 1, 2 og 4. Endnu engang raslede rekorderne ned, og for første gang blev distancen kørt med en gennemsnitshastighed på



Fart over bilen —

Fart og form gi'r bilen af 1960 succes — Starmount-skjorten er allerede en mangelstjerne succes — de bedste stoffer, den omhyggeligste forarbejdning og den fineste pasform har skabt den.

Der er en Starmount til ethvert formål.

Fra 32,50 til 48,—

Starmount

*Form
over
skjorten ...*

over 100 miles/t. Få uger senere hentede Lofty en endnu mere overbevisende sejr til Jaguar, idet fire deltagende Jaguar besatte de fire første pladser i Reims 12 timers-løb. I dette løb anvendte man for første gang de nye skivebremser, der var blevet konstrueret ved nært samarbejde mellem Dunlop og Jaguar.

En helt ny vogn, kendt som model D, blev fremstillet til 1954 Le Mans. Man benyttede et udelt body-chassis baseret på monocoque principper. En tynd ramme fremstillet af en magnesiumlegering bar motoren. Affjedringssystemet var forbedret efter helt nye principper, de samme, der stort set bruges i dag, og det er sikkert ikke helt galt, når mange Jaguar-entusiaster stadig hævder, at model D er den bedste sportsvogn, der er fremstillet til dato.

I Le Mans -54 blev Jaguar nummer 1 i sin klasse, og blev i det endelige resultat nummer 2, kun 90 sekunder efter vinderne Gonzales/Trintignant, der kørte en 4,9 l GFerrari. Løbet blev dette år kørt under forfærdelige forhold med storm og stærk regn, men alligevel fik man ved kampen mellem Gonzales og to Jaguar vogne eet af de mest spændende løb, der nogensinde har været kørt. Endnu værre var vejrforholdene, da man nogle uger senere kørte 12 timers løb i Reims, og her besatte Jaguar 1., 2. og 4. pladsen.

I 1955 blev karosseriet yderligere forbedret. En længere køler gav bedre fart og bedre vægtfordeling, og D-modellen i denne udførelse er uden tvivl den bedste vogn, der nogensinde er bygget af Jaguar, og sandsynligvis den hurtigste seriefremstillede vogn i verden.

Le Mans 1955 vandtes af Jaguar D i ny rekord 107 miles/t, og Mike Hawthorn satte under løbet ny omgangsrekord p: 122,39 m/t, en rekord, der endnu består. Endvidere satte han under løbet ny rekord for 1/4 mile som blev kørt med en fart af 182 miles/t. I 1956 blev proportionerne for deltagelsen i Le Mans ændret, og Jaguar besluttede sig til ikke at stille fabrikshold, men i stedet yde enhver hjælp til deltagende privathold i Jaguar-vogne. Man ændrede D-modellen således at den kom under de tilladte begrænsninger, og under Lofty Englands kyndige ledelse vandtes Le Mans 1956 af de to privatkørere Flockhart/Sanderson.

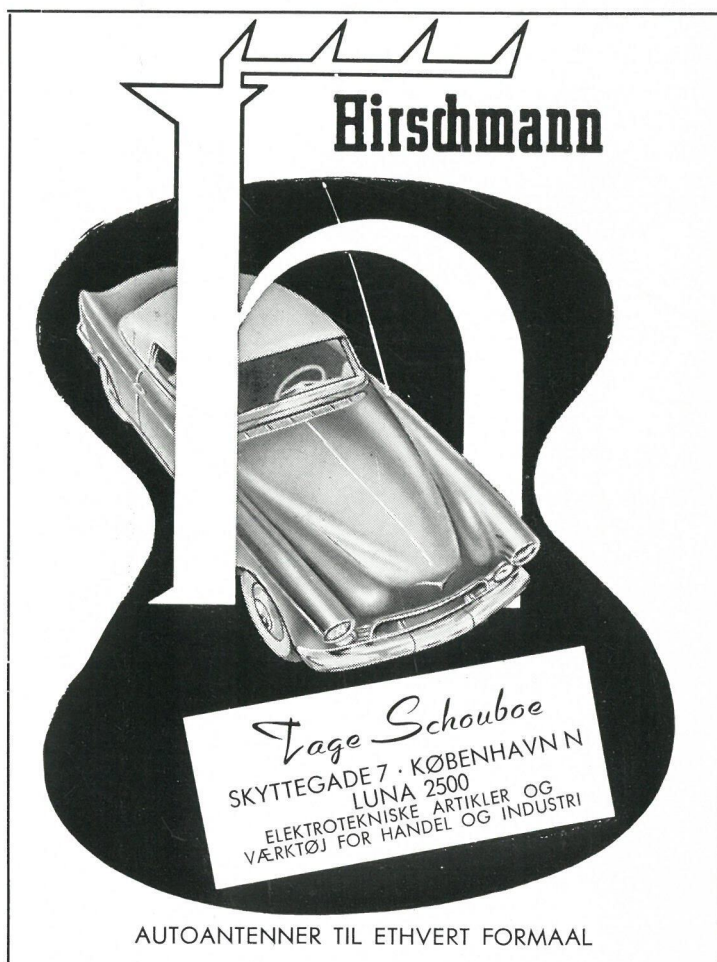
Jaguar besluttede efter successen at trække sig tilbage fra al sport, og i stedet hellige sig produktionen. En udvidelse var påkrævet for at efterkomme ordrerne, der strømmede ind. En særlig afdeling, naturligvis under ledelse af Lofty, blev dog oprettet med henblik på at yde private Jaguar-kørere al tænkelig støtte, og over hele verden noteredes stadig Jaguar sejre. Som den typiske engelske sportsmand var Lofty England ivrig efter at slå Bentley-drengenes gamle rekord, 5 Le Mans sejre indenfor 7 år (årene 1921-28) og han overtalte Flockhart/Sanderson til at stille op i Le Mans igen i 1957. Resultatet, en ny sejr, og målet var nået.

I denne artikel har vi hovedsageligt beskæftiget os med Jaguars og Loft Englands deltagelse i Le Mans. Vi kunne ligeså godt have nævnt en række andre løb, hvor lige så store triumfer er nået, og hvor Lofty England har opnået en enestående popularitet og et prædikat den typiske rolige englænder.

Jaguar lavede gode vogne, det er sikkert, men alle, fra generaldirektøren til mekaniklærningen i de store fabrikker i Coventry er ikke i tvivl om at man næppe havde nået halvdelen af disse resultater, hvis ikke man som holdleder havde haft den helt ideelle. Han alene havde den fulde myndighed over kørere og mekanikere, han alene lagde taktiken, der sjældent slog fejl. At han altid var herre over situationen så man måske tydeligst ved den frygtelige ulykke ved Le Mans 1956. En Mercedes-sølvpil og Mike Hawthorn i Jaguar lå side om side, da Mercedes-køreren Levegh tabte herredømmet over sin vogn. Nogle mener det skyldtes Hawthorns hårde opbremsning, andre mener det var en materiel skade, den egentlige årsag bliver aldrig opklaret, i

hvert fald kom Levegh for nær barrieren. Leveghs sidste handling var at række en arm i vejret for at advare de bagvedkørende, så fløj hans vogn som et projektil ind mellem tilskuermasserne. Da selve ulykken vel endnu er i frisk erindring, er der ingen grund til endnu engang at detaljere denne, kun at sige 80 mennesker omkom medens næsten 200 blev hårdt sårede. Løbet kørtes videre medens ambulancefolk og samaritter arbejdede, og eftersom det først og fremmest var Mercedes og Jaguar der var impliceret i ulykken henvendte Mercedes sig til Jaguars direktion, der var til stede og foreslog at man standsede løbet, eller i hvert fald trak Jaguar og Mercedes ud af løbet. Jaguars direktion mente det samme, men Lofty sagde nej. Midt i det store kaos efter ulykken stod han rolig og sammenbidt og gav sine kørere ordre til at sætte farten op. »Forstår De da ikke,« sagde han henvendt til Jaguars direktion og Mercedes-folkene, »hvis vi standser løbet, eller de to førende mærker trækker sig ud af løbet så vil folk hjem og alle vejene vil blive fyldt, så ambulancerne ikke kan komme frem. Tværtimod, vi må køre endnu stærkere og holde tilskuernes interesse fangen, så ambulancerne kan komme frem og tilbage uden besvær.«

I dag er Lofty England service-direktør for Jaguar, et arbejde, der skaffer ham nye venner verden over, bl. a. har Jaguar-ejere herhjemme flere gange nydt godt af hans besøg, men det er hævet over enhver tvivl at når Jaguar en dag påny går ind for aktiv deltagelse i væddeløbssporten er det med Lofty England som holdleder. En anden mand på denne post vil simpelthen være utænkeligt.



Hirschmann

Tage Schouboe
SKYTTEGADE 7 · KØBENHAVN N
LUNA 2500
ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG
VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI

AUTOANTENNER TIL ETHVERT FORMAAL



XXIX RALLYE MONTE CARLO

Løst og fast om årets store rallye i samtale med Kristian Lundsteen

Som årets første store begivenhed indenfor motorsporten starter det store Monte Carlo rallye den 18. januar. 350 hold fra hele Europa vil påny kappes om den eftertragtede sejr i kamp mod hinanden og i kamp mod vejrguderne.

Fra Danmark deltager 15 hold, landets fulde kvota, gamle og nye ansigter mellem hinanden.

Hvad går Monte Carlo rallyet ud på? og hvorfor deltager så mange danske køreere, når der alligevel ikke er nogen sandsynlig sejrchance indenfor rækkevidde? For at få svar på disse og mange andre spørgsmål har vi henvendt os til een af »veteranerne«, vognmand og sognefoged Kristian Lundsteen, der i år starter for fjerde gang i det krævende løb, denne gang sammen med fabrikant Knud Reidl, Roskilde, i dennes Citroën ID 19. Kristian Lundsteen, der sidste år blev danmarksmester i orienteringsløb er velkendt af det danske motorpublikum, ikke blot fra orienteringsløbene, men også fra Roskilde Ring, hvor han har deltaget i utallige løb og bl. a. hjemførte sejren i 12-timers løbet i 1958.

Vi træffer Kristian Lundsteen i hans hyggelige hjem i Maaløv, hvor han dels virker som sognefoged, og hvor hans mange busser, kendt af enhver soldat indenfor flyvetropperne, fra strækningen Værløse—Raadhusspladsen, har garage.

— Hvorfor kører De Monte Carlo rallye?

— Først og fremmest fordi motorsport er min absolutte hobby. Jeg begyndte for nogle år siden, efter jeg havde vundet et par orienteringsløb herhjemme, og så fik lyst til at prøve kræfter i internationale løb. Senere bliver man nærmest bidt af Monte Carlo-løbet. Der er mange andre morsomme rallies, men ingen af dem har den specielle »air«, som netop Monte Carlo; det er ikke let at forklare, det skal opleves. Overalt hvor man kommer frem, ikke mindst i Frankrig, føler man, at folk kun tænker og taler om det store løb.

— De har deltaget tidligere!

— Ja, 3 gange med Jørgen Jørgensen som observatør. I 1957 kørte jeg Chevrolet og blev nr. 180. I 1958 blev jeg nr. 218 i min egen Karman Ghia, og endelig sidste

år, hvor jeg kun nåede til Cap. Her havde jeg samlet så mange strafpoints sammen, at jeg var færdig.

— Strafpoints?

— Ja, jeg må hellere forklare. Det drejer sig jo ikke om, hvem der når først til Monte Carlo, men derimod om, hvem der kan køre mest nøjagtigt med samme gennemsnitsfart. Derfor har alle vogne en lige chance, og vinderen kan ligeså godt køre Lloyd som 300 SL. Vi kører Citroën og skal køre med en gennemsnitshastighed omkring 60–61 km/t. Vi starter i Oslo og møder første kontrolsted i Gøteborg. Her gives en rigelig fejlmargen sikkert op til 1½ time, altså således at enhver kan klare det, selv med mindre uheld undervejs. Næste kontrolsted bliver Hälsingborg, men man har stadig en stor fejlmargen. Efterhånden som man kommer sydpå, bliver vejene dårligere, og turen mere krævende, medens fejlmarginen bliver mindre og mindre, helt ned til 5–10 sekunder pr. etape, samtidig med at der nu langs ruten er placeret hemmelige tidskontroller. Så kræver det både dygtighed og held at undgå strafpoints. Man ved for eksempel, at der er kontrolsted i en lille by, men man får ikke at vide, hvor i byen den er placeret, og det tager måske eet minut at køre gennem byen. Man tager chancen og beregner, at kontrolstedet er ved indkørslen i byen, og beregner tiden derefter. Er kontrolstedet nu placeret i udkørslen af byen, kommer man 1 minut for sent frem og får strafpoints. Værre endnu er de hemmelige tidskontrollanter, som man aldrig ved, hvor

er placeret. Som eksempel: Vi skal køre en distance på ialt 80 km mellem to kontrolsteder. De første 50 km er lige landevej, medens de sidste 30 km går gennem bjergterræn. Gennemsnitshastighed 60 km/t. Det er fristende at træde gaspedalen i bund på de første 50 km, så man har nogen tid at tabe af til bjergkørslen. Men måske står en hemmelig tidskontrollant lige før den første serpentinvej, og så vanker der strafpoints for hvert sekund, man er for tidligt fremme.

— De nævner selv held og dygtighed, hvilken af de to dele er det vigtigste.

— Lad mig først og fremmest sige, at jeg ikke drømmer om at kunne vinde. Der deltager ialt 350 hold, og jeg plejer at klacificere dem således: De 150 er regulære fabrikshold, og de tæller nogle af verdens bedste køre, med vogne der er specielt udrustet med railliet for øje. Og så er det alligevel ikke altid, at vinderen findes blandt dem. Så er vi 150, der tror vi kan køre, men undervejs

opdager, at det kan vi ikke alligevel, og endelig er der så 50 »turister«, der som regel ikke når længere end til Frankrig. Jeg mener selv, at der skal 25 % dygtighed og 75 % held til at vinde et Monte Carlo løb. Hvis vejret blive rigtigt dårligt, snevejr, islag o.s.v., har vi nordboere chancen for en pæn placering, ellers bliver vi kun ståtister.

— Når man studerer vinderne gennem årene, kan man se, at engelske køre har høstet de fleste laurbær. Er det, fordi de er dygtigere, eller fordi de er heldigere?

— Vel først og fremmest fordi de er flere. Af de 350 hold, der starter, er knapt 100 engelske, og af disse igen vel ca. de 40 rene fabrikshold. Rent matematisk er der altså ca. 30 % chance for en englænder på vinderpladsen. Desuden har fabrikskøreren den fordel frem for os andre, at han ikke behøver at tænke på materiellet. For os andre er det vigtigt at komme til Monaco med en hel vogn, hvorimod fabrikskøreren kan tage lettere på den side af sagen. Der er faktisk ikke tale om at sætte livet på spil, for når man sidder fastspændt i sikkerhedssele, og evt. har godt polstret tøj på, skal det gå meget galt, før det går ud over personen. At bilen får nogle buler og bliver lidt fladtrykt, ser fabrikskøreren stort på. Endvidere går alle Englænderne op i dette rallye med en lidenskab, som vi slet ikke kender til. Det er ret almindeligt, at de tæller 3 mand på holdet. En virkelig mesterkører, en observatør, der samtidig er reservekører, og en matematiker, hvis eneste opgave er hele tiden at regne

tiden ud og på sekunder afgøre, om man er for langt fremme eller tilbage. Og så er de fleste engelske køre velforberejede. En overvejende del af dem gennemkører distancen forud for løbet og lærer vejene at kende, og endelig kører de fleste engelske hold med nøjagtige skift hver anden time, en ting man nyder godt af i den sidste ende.

— Er det meningen, at De og Knud Reidl vil køre på skift.

— Ja, vi vil forsøge at holde de ideelle skift hver anden time. Da jeg første gang kørte Monte Carlo løb, var jeg ligeså høj i hatten som så mange andre. Jeg har mange gange kørt stor bus fra København til Paris i eet stræk,

Alle veje fører til Monte Carlo

Som bekendt kan deltagerne i Monte Carlo løbet starte fra 9 forskellige byer, og kun den sidste strækning fra Chambury til Monaco samt de 2 afsluttende specialetaper køres af alle holdene. Ruterne er iøvrigt:

Athen – Beograd – Bolzano – Alessandria – Cap – Chambury.

Rom – Florens – Alessandria – Cap – Chambury.

Lissabon – Madrid – Bayonne – Ficeac – Die – Chambury.

Paris – Charmont – Colmar – Boulogne – Blois – Mauriac – Chambury.

Glasgow – Moor – Dover – Boulogne – Blois – Mauriac – Chambury.

Haag – Liege – Luxemburg – Boulogne – Mauriac – Chambury.

Frankfurt – Euskirchen – Luxemburg – Boulogne – Mauriac – Chambury.

Warschawa – Posnan – Hannover – Frankfurt – Liege – Luxemburg – Colmar – Saint Claude – Chambury.

Oslo – Gøteborg – København – Odense – Hamburg – Hannover – Frankfurt – Luxemburg – Colmar – Chambury.

Tidligere afsluttedes Monte Carlo rallyet med en accelerations- og en bremseprøve, der afgjorde den endelige placering. Efter protest bl. a. fra flere skandinaviske køre er dette lavet om, således at kørslen til Monaco samt de to specialetaper, der udgår herfra, bestemmer det endelige resultat.

En udgivingspost i Sydfrankrig. Tilskuerne ser over mod en serpentinvej, hvor man ser nogle af Monte Carlo-kørerne.



altså måtte det være barnemad at køre personvogn til Monte Carlo. Jeg kom for sent og blev lidt klogere. Hvis man vil opnå at blive placeret i den bedste halvdel, er parolen først og fremmest: skift præcist fra starten, man får brug for kræfterne senere. Det danske par, der har opnået størst succes i rallies, Robert Nellemann og Mogens Skarring, skifter hveranden time, og det er i hvert fald een af grundene til deres succes. I Monte Carlo rallyet er det tydeligt nok meningen, at man bare skal køre til Frankrig for at blive så træt som muligt, så først begynder det krævende løb, og den, der ingen hvile har fået, har ingen chancer. Det er i den forbindelse også værd at lægge mærke til, at der ikke er tale om afspærrede veje på Monte Carlo ruten. Samtlige veje vi skal køre, er tilgængelige for offentlig trafik, så det går ikke an at overhale hasarderet i bjergene eller lignende, det kræver opmærksomhed uafbrudt.

– Hvad koster det at deltage?

– Samtlige udgifter for mit vedkommende er ca. 2500 kr. Så har Reidl og jeg endda ikke tegnet nogen speciel kaskoforsikring, som ellers mange af kørerne gør. Den koster ca. 1200 kr. Jeg har endnu ikke fået en skramme på vognen de 3 gange, æg har deltaget, og regner med at kunne køre igennem igen uden materiel skade.

– Hvordan udruster De vognen med henblik på løbet?

– Det ordner Citroën Automobiles i København. Inden vi starter, får vi vognen gennemgået til sidste detalje, og endvidere stilles der reservehjul og enkelte reservedele til vor rådighed. Alt efter hvordan føret bliver på turen, forsyner vi vognen med vinterdæk, pigdæk eller hvis det er helt galt, franske napdæk.

– Hvad siger Deres kone til det. Er hun bekymret for Dem?

– Nej, afgjort ikke. Hun kører selv rallies ind imellem. Sidste år deltog hun i økonomiløbet og mobiløbet.

I Monte Carlo Rallye 1960 deltager ialt 15 danske hold:

Robert Nellemann/Mogens Skarring	Ford Zephyr
Jørgen Nielsen/Rottbøl-Ørum	Volvo
Kristian Lundsteen/Knud Reidl	Citroën ID 19
Prins Jacques/Viggo Pedersen	Lloyd
Carl Syberg/Steffen Nielsen	Volvo
S. A. Andersen/Jack Nielsen	Citroën ID 19
Eric Whitmore/John Rømer	Sunbeam Alpine
A. Geil Børge Nielsen	Ford Anglia
Morian Hansen/Ernst Hansen	Ford Zephyr
Gunnar Henriksen/Kiehn Berthelsen	Hillman Minx
Erik Wissenberg/Bent Edelholt	Morris 850
Jørgen Andersen/Osv. Heick	Fiat 1800
Ernst Andersen/Vagn Dam	Volvo Sport
Bent Jensen	Austin Cambridge
Thomas Kolbech	Peugeot 403

Nellemann/Skarring starter fra Rom, de øvrige hold fra Oslo.

Vindere af Monte Carlo Rallye siden 1951.

År	Hold	Vogn	Startsted
1951	Trevoux/Crovetto	Delahaye	Lissabon
1952	Allard/Warburton	Allard	Glasgow
1953	Gatsonides/Worledge	Ford Zephyr	Monte Carlo
1954	Chiron/Basadonna	Lancia	Monte Carlo
1955	Malling/Fadum	Sunbeam Talbot	Oslo
1956	Adams/Bigger	Jaguar	Glasgow
1958	Monraisse/Feret	Renault Dauphine	Lissabon
1959	Coltelloni/Alexandre	Citroën	Paris

– Til slut, har De en morsom oplevelse fra Monte Carlo løbet, vi kan videregive?

– Ja, for 2 år siden kørte jeg ned ad en serpentinevej, da jeg blev overhalet af en engelsk vogn. Da han var kommet forbi, krængede vognen ud over kanten af vejen og rullede sidelæns nedad skråningen. Den landede på vejen en afsats længere nede med hjulene i vejret. Da vi kom derned, så vi føreren af den, tilsyneladende en krigsinvalid, han havde i hvert fald kun een arm, råbe til nogle tilskuere, som han bad hjælpe sig med at få vognen på ret køl igen. Da det var sket, satte han sig ind igen og kørte videre tiltrods for, at hans vogn nu var blevet 20 cm lavere, end da han kørte hjemmefra.



- hvor man går ind - når man går ud



La Rôtisserie

„FRASCATI“

Cuisine à la Broche
Rådhuspladsen

Restaurant

„GIRAFFEN“

Bar · Dancing
fra 16-19 og 20-01 nat

Indgang Palladium Hall



de PARIS

»den lille franske«
Bordbest. C. 12.763

Badstuestræde 10 · Vin og spiritus til butikspris

AUTOPARADE-

AF SAMTLIGE BILMODELLER,
DER UDSILLES I FORUM UNDER
AUTOUDSTILLINGEN I FEBRUAR
I TEKST OG BILLEDER

Præsenteres i

*Fart
& Form*

FEBRUAR NR.



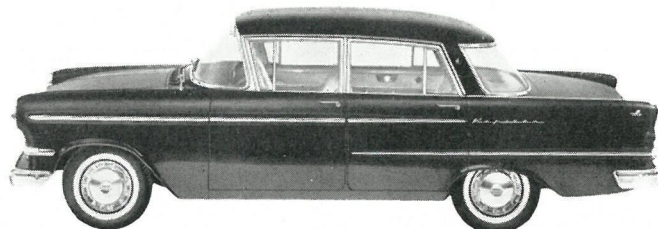
*Jeg er på vej ud
til Forum.*



*Tekniske nyheder, som
De næppe vil tro!*

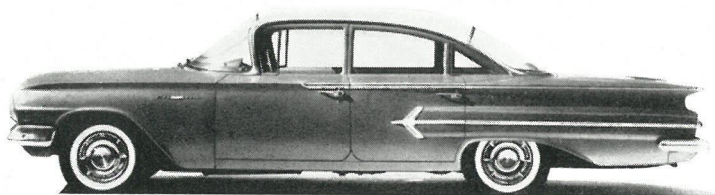


*Jeg har bestekræfter,
De aldrig vil drømme om!*

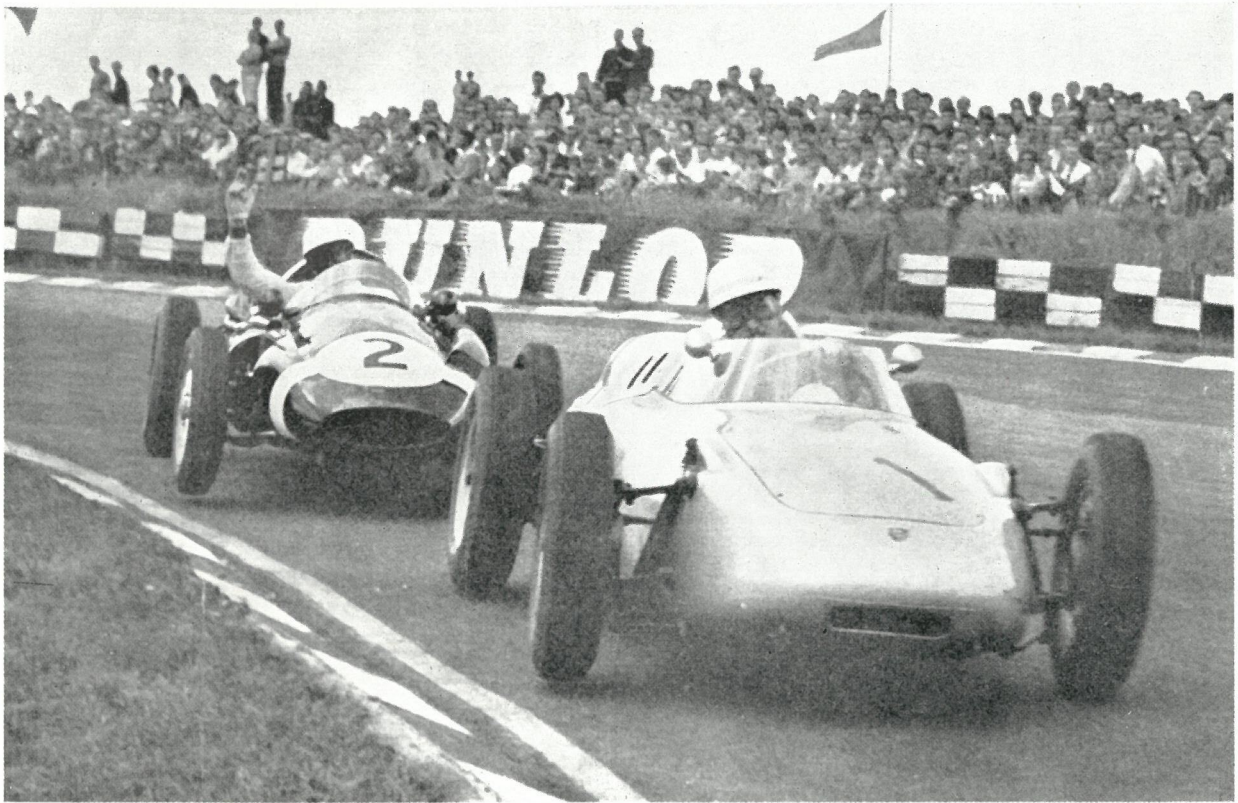


*Jeg er blevet
billigere!*

Læs i februar om os alle sammen;
det er ting, der er værd at vide, og
det er fikst lavet! — på gensyn!



Se prøvesiden — side 40.



JOAKIM BONNIER

— skandinavisk kører i verdensklasse

Den højeste anerkendelse vi danskere giver en svensk sportsmand, er at kalde ham skandinaver. Da champion Ingemar Johansson blot var almindelig nævefægter var han en af arvefjenderne, men da han med eet slag, eller måske helt korrekt med 7 drabelige slag, blev verdensmester blev han omgående udnævnt til skandinav d.v.s. een af vore.

Motorsportens Ingemar, den svenske mesterkører Joakim Bonnier kan inden længe forvente at modtage en lignende udnævnelse, såfremt han fortsætter den eventyrlige march mod tinderne, som han startede for blot 5 år siden. Bonnier tilhører nemlig allerede nu den lille kreds af kørere, der altid er bud efter, og som uge efter uge med brølende grand-prix vogne, sætter tilskuere verden over i ekstase, i kampen om den evindelige førsteplads. Førende motortidsskrifter verden over, har nu alle Bonnier med på listen over de 10 bedste, og i sidste års kamp om verdensmesterskabet i den store formel I-klasse opnåede han en 7. plads, en placering, der vist aldrig har været tilnæret nogen hverken svensk eller dansk kører.

Når vi danskere hører navnet Bonnier, tænker vi straks på det store bladforlag i Stockholm, og siger uvilkårligt, han må være rig. Dette er nu ikke tilfældet med Joakim. Ganske vist tilhører han forlægger-dynastiet, men hans fader er »blot« professor ved universitetet.

Hvornår Joakim kørte sit første løb ved han vist næppe selv, men alle ved at det første løb med international deltagelse, som han startede i, og vandt, var i maj 1954. Det foregik ved Hedmora, dengang den klassiske strækning for det svenske motorcykle grand-prix, som også ved denne lejlighed blev benyttet til automobiløb. Løbene var udskrevet for flere forskellige klasser for bl. a. standardvogne, grandturisme vogne og sportsvogne I og II. I den store sportsvognsklasse sejrede portugiseren Oliviera med en 4,5 l Ferrari efter en spændende kamp foran englænderen Abecassis i en 3,5 l HWM og Duncan Hamilton i en Jaguar. Bonnier startede i 2 liter standard-klassen med en Alfa-Romeo 1900, en meget hurtig 4-dørs Limousine og sejrede uden at have mødt særlig modstand. Den tyske motorskribent og

mesterkører Richard von Frankenberg, der selv den dag deltog i Formel I løbene, og overværede de øvrige løb udtalte om Bonnier: »Den mand kan køre,« og henvendt til Abecassis sagde han: »Ham den lange skæggede svensker dér, kan vi to ikke klare om nogle år.«

I depotgraven flokkedes de andre køere og mekanikere om Joakims vogn. Den egentlige grund, var dog ikke hverken hans vogn eller ham selv, men derimod hans hjælper, en ung kort-håret svensk pige, der bar en overall, hvorpå der stod Pirelli og Alfa-Romeo. Man talte om romantik mellem hende og Joakim, man talte endog om ægteskab. Men man talte også om, at de var for nært beslægtet som fætter og kusine, samt at pigens forældre var imod Joakims ønske om en karriere på motorbanen. Hvorom alting er, ægteskab blev det aldrig, og grunden får man aldrig at vide, for lige så meget som Joakim taler om sine biler, ligeså lidt taler han om sine kvindelige bekendtskaber.

For Joakim, der nu er 29 år gammel, var sejren i 1954 begyndelsen mod det mål han nu har nået. Han har opbygget sin karriere med en stædighed og energi, der overalt har skabt



Joakim Bonnier, som man træffer ham på banen og i depotgraven, rolig, velafbalanceret og med det tænksomme udtryk i ansigtet.

Joakim Bonnier i fuld fart. Billedet er taget under Formel II løbet i Brands Hatch. Bonnier, der her kører Porsche, har netop overhalet Stirling Moss, der kører Cooper-Borgward. Nu vil Moss gerne forbi Bonnier igen, og giver tegn. Dumdristigt vil mange sige, ikke for en dygtig kører siger andre, og såvel Moss som Bonnier er så dygtige køere at de kan give hinanden tegn, selv om vognene går gennem en kurve i firehjulsdraft. Farten er endda så stor at det inderste forhjul på begge vogne svæver over banelegemet.

bremseevne...

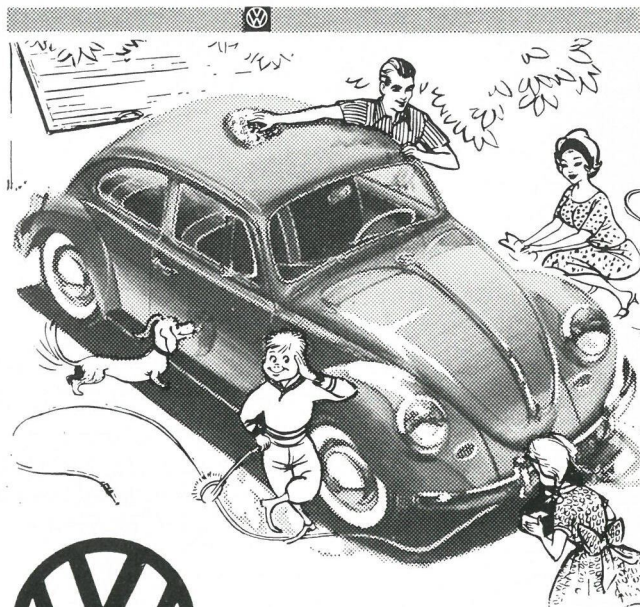
**her står Pirelli
sin prøve**

Sikker hastighed — fri bane forude — fred og ingen fare ... og så — pludselig — er der et barn foran køleren — et barn, hvis liv skal reddes af Deres reaktionsevne — og fire ganske små kontaktflader mellem hjul og vejbane! Så er det, De skal kunne stole på Deres dæk — så er det, De er glad for, at De valgte Pirelli!

PIRELLI

respekt om hans navn. Eet stod klart for ham allerede dengang. For at komme i form, og for at blive i form, måtte han starte så ofte som muligt, og på så mange forskellige baner som muligt. Han havde dengang agenturet for Alfa-Romeo i Stockholm, og deltog med en Sprint-Velose i talrige løb, større og mindre, overalt på kontinentet. På Nürburg Ring tangerede han i 1956 rekorden for hurtigste omgang i 1300 cc-klassen, og på Avus-banen sejrede han i 1956 for første gang i et eliteløb. Han anskaffede sig derefter en Alfa Disco Volante, en sportsvogn, der kun blev fremstillet i ganske få eksemplarer og med denne vogn drog han til England og konkurrerede mod de stærke fabrikshold fra Jaguar og Aston Martin. Dette gav en kontrakt som reserve på B.R.M.s fabrikshold, og i 1957 startede han i Formel I klassen for B.R.M., men blev fulgt af uheld. I Reims måtte han udgå efter 14 omgange på grund af motorstop. En uge senere startede han i Antree i det engelske Grand-Prix, hvor han måtte udgå efter at have tilbagelagt en fjerdedel af distancen. Han kørte dog ufortrødent videre hver week-end og opnåede flere gode placeringer. I september 1957 blev han fast mand på B.R.M.s hold og i sin første start herefter, i Modena, blev han nr. 6. I første halvdel af 1958 kørte han dels for B.R.M. i F-I klassen, og dels i sin egen Maserati. Borgward fabrikerne havde nu også fået øjnene op for den unge svenske kører, og engagerede ham til at køre Borgward i kampen om bjergmesterskaberne for sportsvognsklassen. Han kvitterede for Borgwards tillid ved at vinde det tyske bjergmesterskab, en sejr, der blev talt om længe, fordi han kørte denne strækning for første gang, medens favoritter som Jean Behra og Hans Herrmann, der begge startede for Porsche, kendte strækningen ud og ind. I Monza 1958 var han atter at finde hos B.R.M., hvor han dannede hold med Jean Behra, og førte løbet indtil hans motor kom i brand kun 46 km før mål.

I 1959 blev han engageret til at køre Porsche i Formel II løbene samt i sportsvognsklassen, medens han stadig kørte for B.R.M. i Formel I klassen. Af hans resultater, der endnu er i frisk erindring kan især nævnes sejren i det hollandske grand-prix for Formel I vogne, og hurtigste runde i sportsvognsløbet »Taga Florio«, hvor et motorstop 20 km før målet af den



der bliver stadig flere . . .

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

Filosofgangen 19 . Middelfartvej 50
Odense . Telf. 11 85 00



1008 km lange strækning satte ham og hans holdkammerat, den tyske grev Trips ud af spillet. Slutresultat for 1959-sæsonen: Nye kontrakter med B.R.M. og Porsche, og som tidligere nævnt en 7. plads i kampen mellem verdens bedste, og mon ikke han i den kommende sæson kravler endnu et par trin op ad rangstigen. Vi tror det.



Dette billede er taget i Karlskroga i Sverige, hvor Bonnier startede i et sportsvognsløb i Porsche RSK. Fra venstre ses den svenske mester Hamarlund, Bonnier, grev Trips, Stirling Moss og en anonym, men yndig svensk pige.

Biler & Mode

Af H. RØMER-HOLM

2 gode eksempler på dansk ruskindskonfektion. Til venstre lækker, let jakke i smidigt, beige ruskind. Til højre en mand-folke-ruskindsjakke med lyånlås og ribstrikket krave. Bemærk forstærkningen ved stiklommerne og den morsomme ruskindskasket.

Det unge par er rigtig klædt på til en vinter-køretur og travetur i skoven.



RUSKIND!

Stadig moderne



Uddrag af en artikel af konsulent Eva Larwaetz i bladet KLÆDER SKABER FOLK:

Ruskind, dette vidunderlige materiale, er ikke nogen moderne opfindelse. Allerede Robin Hood, Sioux-indianerne og pionererne i the Wild West forstod betydningen af at anvende ret tøj til rette tid og klædte sig i datidens ruskind. Det var varmt om vinteren, koldt om sommeren, beskyttede mod blæsten og var samtidig smidigt og behageligt at have på, så de fik den bevægelsesfrihed, der var en livsbetingelse for dem.

Ruskindsbeklædning er for os som for Robin Hood den ideelle friluftsbeklædning; der findes ikke noget behageligere, mere holdbart og mere anvendeligt klædningsstykke, specielt i vort afvekslende klima. Det er ideelt til billkørsel, fordi man ikke hemmes i sine bevægelser, det er vindtæt, så man ikke generes af træk, det er elegant og hensigtsmæssigt og bliver smukkere, efterhånden som det får patina. Ja, ligesom det i England, hvor luften er fuld af sod og røg, er kendetegnet på en gentleman, at hans cotton-coat er let nusset, og han må leje en mand til at gå med den, til den bliver »gået til«, er patinaen ruskindets adelsmærke. — Det er også sportskørerens kæreste beklædning.



*Herover:
Den moderne støvlet til herrer, let og behagelig, og alligevel
lun i de kolde dage.*

*Nederst tv.
Elegant sort herresko i glat calf med lædersål.*

*Nederst th.
Den typiske klassiske herresko for 1960. Farve: Café au lait.*

Mændene skal forkæles

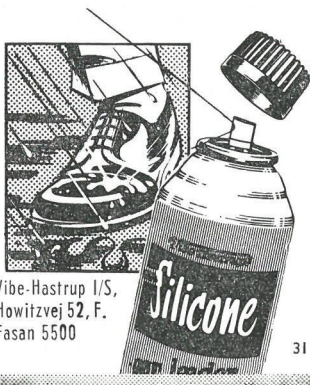
I Dansk Skomoderåds efterårsberetning finder vi følgende nyt om herrernes vinterfodtøj:

Mændene skal rigtig forkæles — de må jo have gjort sig fortjent til det, eller også er det fordi, de er så stædige, at man efterhånden opgiver dem og lader dem få alt det, som de vil have det. Skal vi komme sandheden helt nær, så er det nok mere det, at modetendensen efter de meget smalle og slanke modeller nu simpelthen er blevet grovere i linien, mere maskuline, bredere o.s.v. Det betyder ikke, at de helt slanke, elegante sko, som Italien i sin tid skabte, er ude af billedet, nej nej. Så snart vi er i aftentøjet og det elegante sæt tøj tages på, følger skoene med i slanke, fine typer. Det er nemlig ikke alene indenfor damemoden, at brancherne arbejder sammen. Herremoderådet er en vigtig faktor, og vi følges ad i godt samarbejde, så mænd kan være korrekt og velklædt fra top til tå.

Den mand, som søger sig en kraftig, solid sko til hverdag eller sport, får ikke svært ved at finde en sko, der er maskulin nok. Kvalitet og forarbejdning følges ad, og resultatet er dejlige modeller, og enten man foretrækker dem helt glatte eller med hytte, golf eller anden skæring, vil der være et godt udvalg. Også for herreskoenes vedkommende gælder reglen, at sko og sål følges ad i kvalitet og type. Man har ladet hverdags-, arbejds- og sportskoen få gummisåler i de tilfælde, hvor det er behageligt og rigtigt, mens det øvrige fodtøj har lædersåler — tykke eller tynde alt efter skoens formål. Med hensyn til læsterne, så er der, foruden de nævnte slanke læster, de såkaldte afrundede spidse (hvilket vil sige modereret spids), den bløde, runde O-læst og karrélæsten.

**Nu kan De imprægnere
ruskind og læder med
ISOL-SILICONE**
i Aerosol-beholder, der
udelukker skjolder!

Med ISOL-SILICONE er det den letteste sag af verden selv at imprægnere sko, skindjaker, tasker mod regn, smuds etc. Takket være Aerosol-beholderen kan De sprøjte i et tyndt, ensartet lag — uden at læderets porer lukkes, og uden at der kommer skjolder.



Blandt de mange gode råd, der gives automobilster, er der eet, der lyder: Kør altid med handsker. Man har et meget sikrere greb om rattet, når man bærer handsker på. Et engelsk firma har nylig lanceret en ny handske, hvor man har anbragt gummi-forstærkning i fladen, hvilket vil give det helt ideelle faste greb. Handskerne kan nu fås herhjemme og koster ca. 30—35 kr.



Et dansk firma har efter italiensk recept fremstillet nogle »racer-køre-handsker«, Italia Racing Gloves, i en lækker udførelse, gedeskind inderst og dyreskind yderst.

Handskerne er specielt syet til bilkørsel, hvilket blandt andet ses af, at der er huller til knoerne for at give større smidighed. Fordelen ved at køre med handsker ligger først og fremmest i, at man faar et anderledes godt og fast greb om rattet, både når det er koldt, og især når det er varmt, og håndfladerne kan blive lidt fugtigt. — Prisen er 48 kr.

ITALIEN MOTOR GLOVES

PALLE GRANLUND

Eksklusivt herrelingeri og konfektion

VESTER VOLDGADE 6

PALÆ 805

VELKLÆDTE MÆND GÅR I ANGULUS

DEN ITALIENSKE STIL —
BYGGET OVER DEN
AKSE-LIGE ANGULUS LÆST



med **K** kernelæder



Best. nr. 1141
sort tysk kalv



Bedre pasform findes ikke



BMW 700

I disse dage sendes den nye BMW 700 ud til landets mange DOMI-forhandlere, og det store køberpublikum til de næstbilligste vogne mellem 15 og 20.000 kr. får hermed en ny mulighed for at anskaffe en robust, sikker og driftsbillig vogn. På papiret synes BMW 700 næsten teknisk fuldkommen. Motoren er den sædvanlige BMW firetakts, 2-cyl. boksermotor, der ved 5000 o/m udvikler 35 hk. Brændstofførslen sker gennem en benzinpumpe fra den frontplacerede tank, hvis kapacitet er 28 l samt reservetank 5 l. Karosseriet består af et kraftigt bundelement med forstærkende profilering, organisk sammensvejet med karosseriet. Denne nye karosserikonstruktion, som er gennemprøvet i en række forsøgsvogne skulle være overordentlig holdbar, og byder på lettelse ved reparationer efter sammenstød, parkeringsbuler o. lign. Forhjulsophæng er af den klassiske BMW-sportstype: uafhængigt ophæng i triangelarme, skruefjedre og dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere. Baghjulsophæng er ligeledes en videreførelse af BMW-affjedringskomponenter. Bagakselne er ophængt i gummilejrede brede svingarme, der sikrer kurvestabilitet. Bagagerummet er naturligvis placeret under fronthjelmen. Her er plads til 2 store kufferter samt en del håndbagage. I næste nummer af »Fart & Form« bringer vi resultaterne af en prøvekørsel med BMW 700, og skal derfor nøjes med her at bringe de tekniske data.

Tekniske specifikationer:

BMW 700.

Motor

Type: BMW boxer motor med termostatstyret luftkøling.
Cylinderantal: 2.
Slagvolumen: 697 cm.
Slaglængde: 73 mm.
Boring: 78 mm.
Højeste ydelse: 35 hk v. 5200 omdr./min.
Højeste drejningsmoment: 5,15 mkg v. 3200 omdr./min.
Stempelhastighed: 12,2 m/s v. 5000 omdr./min.
Krumtapaksel: Rullelejer og nykonstrueret vibrationsdæmper.
Ventilarrangement: Topventiler m. vippearmer og stødstænger.
Automatisk ventilspillerumsudligning.
Motorplacering: Bag i vognen (hækmotor).
Kompressionsforhold: 1 : 7,5.
Tændingssystem: 12 volts batteritænding.
Benzinpumpe: Mekanisk drevet.
Karburering: Faldstrømskarburator med akcelerationpumpe og automatisk termostatreguleret forvarmeranordning med Micronic filter.
Smøring: Kombineret tryk-slynge-smøring med forfilter og Micronic finfilter.
Køling: Luftkøling med blæser.
Oliemængde: 2 liter, olieoler i luftstrømmen.

Transmission

Gearkasse: 4 gear frem, 1 bakgear. Alle frem-gear er fuldsynkroniserede (spæresyncromesch) og stødsikrede.
Udvekslingsforhold: I: 3,54, II: 1,94, III: 1,27, IV: 0,846, Bak: 3,45.
Bagaksel: Differentiale med kron- og spidshjul. Udveksling 1 : 5,43. De to drivaksler er forsynet med dobbelte, svært dimensionerede gummikardanled.
Oliemængde i bagtøj: 1,25 liter.
Kobling: Enkelpladetørkobling med torsionsdæmpning.

Chassis

Bundplade: Medbærende bundplade med 2 højprofilerede, sideløbende vanger og midtertunnel.
Hjulophæng, for: Dobbelt-langsvingarme i parallellogram-anordning med konstantsmøring, forakslen lejret i gummi.
Hjulophæng, bag: Langsvingarme med stor lejeafstand, gummilejring.
Affjedring, for: Skruefjedre med 120 mm fjedervandring.
Affjedring, bag: Skruefjedre der støtter mod en forstærkning på karosseriet. Den progressive virkning er forøget ved anvendelse af gummirørfjedre med stor volumen. Fjedervandring 150 mm.
Styretøj: Præcist virkende og justerbar tandstandsstyring, der fungerer uafhængigt af affjedringsbevægelserne.
Dæk: 5,20-12, slangeløse.
Brems, fodbremse: Hydraulisk på alle 4 hjul med selvcentrerende bremsebakker.
Håndbremse: Med fininddelt spærre, virkning på baghjulene. Håndbremsegrebet er placeret bekvemt mellem forsæderne.
Bremsemål: 200 mm tromlediameter, belægningsbredde 40 mm.
Beholder for bremsevædske: Gennemsigtig, placeret foran til venstre i bagagerummet.
Støddæmpere: 4 dobbeltvirkende, overdimensionerede teleskopstøddæmpere placeret indeni skruefjedrene.
Manøvrer kabler m. v.: Placeret i midtertunnelen.
Donkraft: Indstikningstype.

Karosseri

Type: Medbærende, sammensvejet med den profilerede bundplade.
Døre: 2 sidedøre, bredde 93 mm.
Forsæder: Anatomisk korrekt formede enkeltsæder, kan indstilles såvel i sæde som ryg under kørselen. Polstring: Stof/kunstlæder.
Bagsæder: Udelt bænkesæde.
Bagagerum: Under fronthjelmen, lås, der betjenes fra førersædet samt ekstra sikkerhedslås.
Plads til 2 store kufferter samt småbagage. Reservehjulet er placeret stående foran i bagagerummet. Benzintanken ligger stødsikret bag reservehjulet. Påfyldningsdækslet er skjult under fronthjelmen.
Varme anlæg: Friskluftvarmeanlæg med to defrostermundstykker, indstilleligt hver for sig eller kombineret.
Luftindtag: Placeret foran frontruden, hvilket hindrer indtag af støv og udstødningsrøg fra forankørende motorkøretjer.
Vindspejlvasker med dobbeltvirkende centraldysse og frostsikker plastik-væskebeholder.
Sideruder, for: Kan rulles op og ned.
Sideruder, bag: Svingtype.
Skærme: Forskærmene er udskiftelige.
Glasareal: 16.000 cm².
Tank: 28 + 5 liter i reserve.

Elektrisk udstyr

Strømstyrke: 12 volt.

Batteri: Placeret lettilgængeligt ved motoren bagi vognen.

Dynamo: 130/190 watt.

Forlygter: Højtplacerede projektører med 170 mm diameter.

Lysstyrke 45/40 watt. Asymmetrisk nedblænding.

Blinklys: Placeret foran, på siden og bagi (kombineret med baglygterne). Kontakt med automatisk tilbageslag.

Betjening af blinklys og signalhorn: Gennem kombi-kontakt placeret på ratstammen.

Baglygter: Kombination af baglys, bremselys, blinklys og refleks.

Betjening af lygter og nedblænding: Lyskontakt på instrumentbordet, nedblændingskontakt placeret på ratstammen.

Vindspejlviskere: Dobbelte el-viskere med automatisk parkering.

Cigarettænder: Placeret i instrumentbordet.

Mål, vægt, ydelser og forbrug

Længde: 3540 mm.

Bredde: 1480 mm.

Højde: 1260 mm belastet.

Frihøjde: 185 mm.

Vægt, tom: Ca. 630 kg (køreklar).

Tilladte totalvægt: 860 kg.

Vendediameter: 8,95 m.

Topfart: Ca. 125 km/t.



Mindste fart i 4. gear: 25 km/t.

Stigeevne: Over 32 % i 1. gear.

Akcelleration: Fra 0 til 1000 meter på 43 sekunder, fra 20 til 50 km/t på 8,4 sekunder.

Gennemsnitsforbrug: 5,96 liter/100 km ved 94 km/t.

Ved landevejskørsel: 5,5–6,5 liter/100 km.

Olieforbrug: Indtil 0,1 liter pr. 100 km.

Vægt/ydelse: 18 kg/hk køreklar.

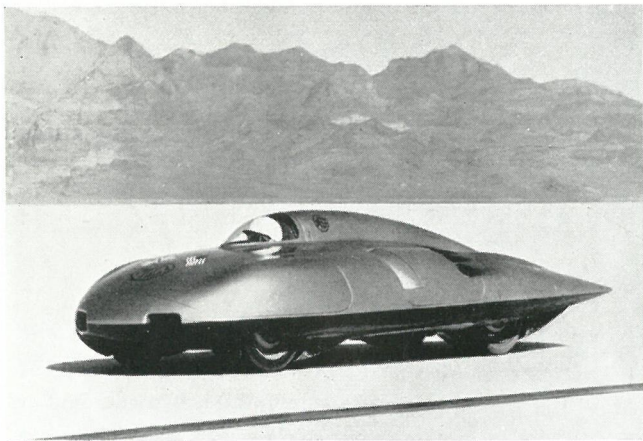
Vægt/dr.moment: 8,17 mkg/t køreklar.

Vægtfordeling: For 45 %, bag 55 %.

Hjulafstand: 2120 mm.

Sporvidde: For 1270 mm, bag 1200 mm.

*** NIPS og tips ***



MG SLÅR MG

I 1957 satte den verdensberømte engelske racerkører Stirling Moss 5 bemærkelsesværdige verdensrekorder i en 1½ liter MG specialbygget racervogn på saltsletterne i Utah, U.S.A. Moss' vogn var placeret i den internationale klasse F (motorer fra 1100 til 1500 ccm), og under de mange rekordkørsler nåede MG'en op på en fart af 395,23 km/t over en strækning på 1 km. Nu har MG-folkene igen været på krigsstien, denne gang ønskede man at tage hul på de internationale klasse E-rekorder (vogne fra 1500 til 2000 ccm) — også denne gang foregik kørslen på saltsletterne, og det blev en endnu større succes end i 1957, idet det lykkedes den engelske kører Phil Hill at slå ikke mindre end 6 verdensrekorder. Over 1 km nåedes den største fart i samtlige kørsler, nemlig 410,5 km/t. Ganske vist kørtes der i en »højere« klasse, men på den anden side er det værd at notere sig, at 1959-rekordmotoren kun var 6 ccm større end motoren, der blev anvendt i 1957-rekordvognen. Karosseriet var uændret den specialbyggede MG Ex. 181.

*Det er billigst
at gå direkte til fagmanden
med Deres autokøler.*



Fyns Kølerfabrik

Thorsgade 43
Odense - Tlf. 11 32 65

*Hurtigst - bedst - og billigst på Fyn
Garanti på alt arbejde*

**SLAP A' i Deres
lad Deres bil holde
De får mere ud a' en
når De tager med på**

**FERIE
FERIE
FERIE
FERIE**

rejse, der er tilrettelagt af de anerkendte
rejsebureauer.

Vi har agentur for

**JØRGENSENS REJSEBUREAU
STJERNEREJSER — SØNDERJYDEN
BREJNEBØL o. a.**

Programmer og oplysninger:

FYNS REJSEBUREAU
JERNBANEGADE 17 · ODENSE · TLF. 12 42 39



Jack Brabham

— en værdig

verdensmester

Foto: TUCHSEN

Lørdag den 12. december udløstes spændingen omkring årets verdensmesterskab, og det kom i grunden ikke som nogen overraskelse, at det blev den 33-årige Australier Jack Brabham, der her fik sit første verdensmesterskab, selvom han til slut blev hårdt trængt af såvel Stirling Moss som Tony Brooks. Motortidsskrifter verden over har siden forsøgt at opstille deres egen rangliste over verdens bedste kørere. Ingen af dem har Brabham som nr. 1, ikke engang som nr. 2, hvilket må synes mærkeligt for en verdensmester.

Lad os med det samme slå fast, at det at vinde et verdensmesterskab *kun* kan gøres af en kører af virkelig klasse, men at det også kræver en god portion held. Det er noget, enhver kører ved, og når nu den for tiden bedste kører Stirling Moss hele sæsonen har været forfulgt af uheld, er det faktisk svært at finde en bedre aspirant til den eftertragtede titel. At Stirling Moss også en dag opnår denne titel, er vist kun de færreste i tvivl om.

Løbet på Sebring startede efter forventning med, at Stirling Moss lagde sig i spidsen og hurtigt øgede afstanden til de øvrige vogne og kørte på ny omgangsrekord allerede på tredje omgang. Spændingen steg, idet det var sikkert, at Moss ville blive verdensmester, såfremt han vandt løbet og samtidigt kørte

nurtigste omgang. Men på sjette omgang satte gearet sig fast i Moss' Cooper, og han måtte køre i depot, hvor det hurtigt konstateredes, at gearkassen var ødelagt. Man tilbød straks at lade Moss skifte vogn med een af de andre Cooper-kørere, men med ægte sportmanship svarede Moss nej til dette. Han ønskede ikke at tage chancerne for en god placering fra nogle af de andre. Man fulgte herefter englænderen Tony Brooks, der ligeledes ved at køre hurtigste omgang og vinde løbet havde chance for at blive verdensmester, men det var tydeligt, at han ikke var så godt kørende som Brabham, som holdt spidsen. Kun 400 yards fra mål løb Brabhams Cooper tør for benzin, men han skaffede sig hele publikums sympati ved straks at han ikke var så godt kørende som Brabham, der holdt medens 3 andre vogne passerede ham. Umiddelbart efter målstregen faldt Brabham besvimmelst om, men 5 minutter efter var han i stand til at modtage publikums hyldest.

Det endelige resultat fra Sebring blev: 1. Bruce McLaren, Cooper-Climax. — 2. Maurice Trintignant, Cooper-Climax. — 3. Tony Brooks, Ferrari. — 4. Jack Brabham, Cooper-Climax. — 5. Grev Wolfgang von Trips, Ferrari.

Kun 7 af 18 startende gennemførte det krævende løb.

Starten til løbet i Sebring. Billedet er taget umiddelbart efter, startflaget er faldet, og i forreste række ses fra venstre: nr. 1: Stirling Moss, nr. 19 Maurice Trintignant, nr. 5 Tony Brooks, nr. 8 Jack Brabham og nr. 7 von Trips.



Foto: A. P. TELEFOTO

Starten og slutningen

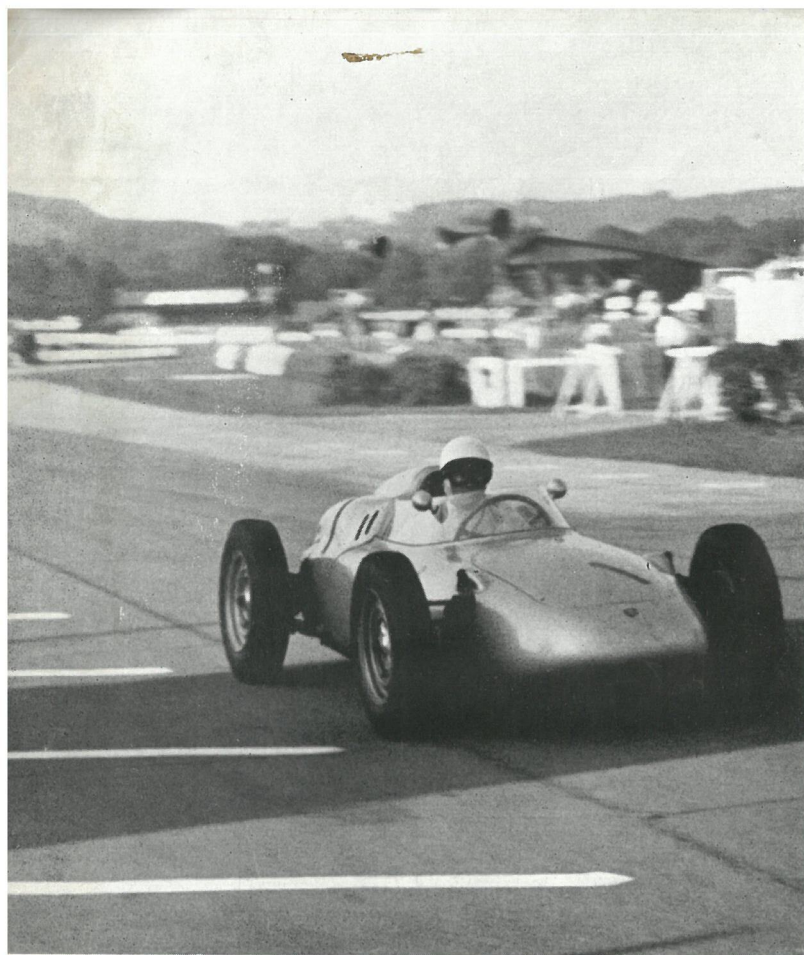
Endeligt resultat Verdensmesterskabet 1959

Verdensmester: Jack Brabham, Australien, 31 points. — 2. Tony Brooks, England, 29 p. — 3. Stirling Moss, England, 25½ p. — 4. Phil Hill, USA, 20 p. — 5. Maurice Trintignant, Frankrig, 19 p. — 6. Bruce Mc Laren, New Zealand, 16½ p. — 7. Joakim Bonnier, Sverige, 13½ p. — 8. Daniel Guerney, USA, 13 p. — 9. Mastern Gregory, USA, 10⅓ p. — 10. Harry Shell, USA, 9 p.

Franskmanden Jean Behra, der omkom under løbet på Avus i efteråret, opnåede indtil da 11 points.

Jack Brabham på vej til verdensmesterskabet, gående. Han bliver fulgt af fotografer og løbskontrollanter, men reglementet kræver, at ingen må hjælpe ham, og Brabham ønsker at overholde reglementet. Det blev en anstrengende tur i den stærke varme, og umiddelbart efter målstregen faldt han besvimmelst om. Trods Bruce McLarens sejr var det Brabham, der modtog publikums hyldelse, og det var fortjent.





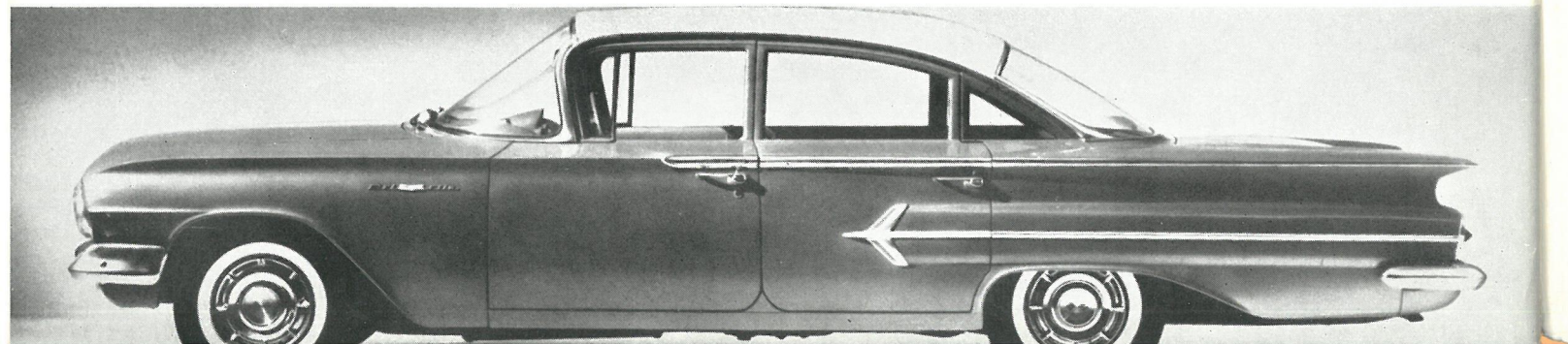
Stirling Moss til Porsche?

Umiddelbart efter Formel II løbene på Godwood-banen, satte Stirling Moss sig bag rattet i en Porsche formel II, og kørte banen rundt nogle gange. At de to, vognen og Moss passede til hinanden blev man hurtigt overbevist om, for på fjerde baneomgang satte Moss ny banerekord for formel II vogne. Efter turen begyndte rygterne at svirre. Var der tale om engagement? Porsche fabrikerne er for tiden næsten ene om at repræsentere Tyskland ved de større løb, og er derfor altid på jagt efter gode kørere, men Moss er engageret i formel II-løbene til at køre Borgward. Så vel Porsche som Moss benægtede da også straks at der var tale om engagement. Moss havde blot ønsket at prøve vognen, intet andet. Men rygterne løber stadig.

Ny kilometertabel

General Motors International i Danmark har udsendt en ny kilometertabel, der efter et nyt system giver bilisten en hurtig oversigt over vejdistancer på kontinentet. Man er i stand til hurtigt og nemt at finde hvor langt der er fra Viborg til Athen, fra Hamburg til Madrid o.s.v. Alt i bogen er affattet på 5 sprog, og foruden kilometertabellen indeholder den reparationsparleur, samt en forhandler-oversigt. Bogen kan købes hos GM forhandlerne landet over, og der er næppe tvivl om at mange bilister fremover vil høste glæde af den.

Den nye Chevrolet Bei-air 1960, som det danske publikum stifter bekendskab med i Forum.



BMW

Repræsentanter for BMW fabrikerne har netop været i Danmark for at præsentere de danske BMW forhandlere for den nye BMW 700 limousine på DOMI. Det blev her oplyst, at på den nylig afholdte generalforsamling vedtog BMW aktionærerne, at de ikke på nuværende tidspunkt ønskede at optage et konsortium bestående af to banker og Daimler-Benz i deres kreds.

Det er den nye BMW 700's strålende modtagelse på alle markeder, der er årsagen til, at BMW's aktionærer føler, at det vil være uklogt at afgive en del af deres indflydelse nu. Det viser sig, at praktisk talt hele produktionen af BMW 700 i 1960 allerede er solgt, og salget af BMW motorcykler og Isetta går nu bedre, end tilfældet har været i mange år.

SIMCA ETOILE

Da de franske Simca fabrikker i september måned præsenterede deres nyeste vogn, SIMCA ETOILE, lod de den — med ægte gallsk sans for effekt og symbolik — dale ned i Sahara's ørken med faldskærm. Ordet Etoile kan både betyde stjerne og vise hen til pladsen for enden af Champs Elysees, hvor Triumfbuen står, og vognen faldt nu som en stjerne i bogstaveligste forstand »fra himlen ned«.

Denne originale måde at præsentere en ny vogn på vakte opmærksomhed, og SIMCA ETOILE fulgte øjeblikkelig interessen op ved at blive en så stor succes i sit hjemland, at den først nu kan introduceres på det danske marked. Der er ingen som helst tvivl om, at succes'en i hjemlandet vil blive fulgt af en tilsvarende succes på eksportmarkederne, for Simca fabrikerne kommer i virkeligheden med en helt ny vogn indenfor den lavere prisklasse, og specielt i Danmark vil Etoile'n vække opmærksomhed, fordi den såvel pris- som kørselsmæssigt er som bygget til danske forhold.

SIMCA ETOILE koster i Danmark kr. 17.517,— ekskl. leveringsomkostninger, og den fremtræder med alle de andre Simca vognes mange fordele, de fire døre, den slidstærke, hurtige motor, de kønne linier, den gedigne udførelse. Yderligere har den fået en helt ny affjedring af bagvognen, bestående af halv-elliptiske bladfjedre, skruefjedre og teleskopstøddæmpere, og den berømte Simca flashmotor, som har vundet international anerkendelse for sin styrke, udholdenhed og økonomi, har fået sat kompressionsforholdet op til 7,2:1, hvorved den nu udvikler 51,5 hk.

SIMCA ETOILE er bygget i de kendte Simca modellens moderne linie, som franskmændene kalder »den kontinentale mode« — smuk, fremadskrånende motorhjelme, elegant front, ny taglinie. På mange måder viderefører den alle de enkeltheder, som skabte Elysee'ens og Monthlery'ens succes — de er alle med i denne billigere, men ikke mindre ydedygtige vogn. Med SIMCA ETOILE har Simca fabrikerne skabt en stjernevogn — ordret oversat — der har større komfort og flere hestekræfter for færre penge.

Etoilen har en tynd udvendig forkromet liste, der yderligere understreger karrosseriets smukke form. Den gennemført fine håndværksmæssige udførelse, som kendetegner alle Simca's vogne, er også ført over i Etoile'n, og indtrækket f. eks. er både smukt og stærkt og nøje afpasset efter vognens farve.



2. ARGANG

JANUAR 1960

PRIS KR. 3,50

Udgiver: Ejnar Munksgaards Forlag A/S. Redaktion og ekspedition: Nørregade 6, Kbhvn. K. Tlf. C. 6970. Redaktion: Hans Mogensen (ansv.). Annoncer: Anders Nyborg og Charlotte Hofman. Clicheer: Graphische Kunstanstalt Schuler, Stuttgart — Charles Hansens Efff., København. Tryk: Bogtrykkeriet Antikva A/S, København.

Fart & Form kan købes i alle større kiosker over hele Danmark. Udsalgspris: kr. 3,50. Abonnementspris kr. 36,00 årligt. Udkommer d. 1. i hver måned. Distribution: De private Bladcentraler.

Eftertryk, også i uddrag, kun med kildeangivelse.
Tilmeldt Dansk Oplagskontrol.

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Til Norge med bil	side 4
Til Norge med skib	side 6
Amerikanske »Compact-cars«	side 8
Den nye Opel Kaptajn	side 12
Sensationel dæk-nyhed	side 15
Automobilløbenes historie	side 16
»Lofty« England og Jaguar	side 19
XXIX Monte Carlo Rallye	side 23
Joakim Bonnier, svensk mesterkører ...	side 28
Biler og mode	side 31
BMW 700	side 34
Verdensmesterskabet	side 36
Nips & Tips	side 35

Læserafstemningen

Resultatet af den læserafstemning, vi havde i »Fart & Form« november—december nummer, gav tydelige fingerpeg om læsernes ønsker, bl. a. mindre rejsestof og mere motorstport. Vi har samtidig fået et væld af gode forslag, og en del af disse vil komme til at præge de kommende numre. I forbindelse med læserafstemningen blev udtrukket 5 bøger »Stirling Moss: Motorsport«, og de fem vindere blev:

Dekorator *Ejler Holm*, Sdr. Landevej 35, Sønderborg.
Elev *Marianne Kølgaard*, Strandengen 4, Roskilde.
Knud Oluf Buus, Øster Assels, Mors.
Journalist *Bent Elsnab*, Skolevangs allé 64, Risskov.
Formand *Eigil Tøttrup*, Andreasvej 4, Kastrup.

Næste nummer

af »Fart & Form« kommer i handelen den 1. februar. Det præges især af den store internationale automobiludstilling, der finder sted i Forum i dagene 26. februar—6. marts. I »Fart & Form« vil De finde billeder af samtlige personvogne, der udstilles i Forum, med kortfattede tekniske specifikationer af hver enkelt vogn. Endvidere bringer vi en omtale af nogle af de nyheder indenfor tilbehør, som vil blive udstillet i Forum, og giver i det hele en uundværlig forhåndsorientering for de, som overvejer at aflægge Forum et besøg. Herudover bringer vi som sædvanligt orientering og prøvekørsel af nogle af de nye personvogne, der er kommet til landet, bl. a. BMW 700 og Simca Ariane de luxe, en artikel om den fremragende kørselsleder Alfred Neubauer, der snart i en lille menneskealder har virket hos Daimler-Benz, fortsættelse af Automobilløbenes historie, en rigt illustreret artikel fra et besøg på en af Europas største autogummi-fabriker og meget andet.

— det kan
betale sig
at få tilbud fra

TRIER SCHOU

bogtryk

KONGENSGADE 37 - ODENSE - TLF. 11 16 44

KORSLØKKE

*Karosseriværksted og
autoopretning*

NYBORGVEJ 330 - TLF. 12 89 76

