

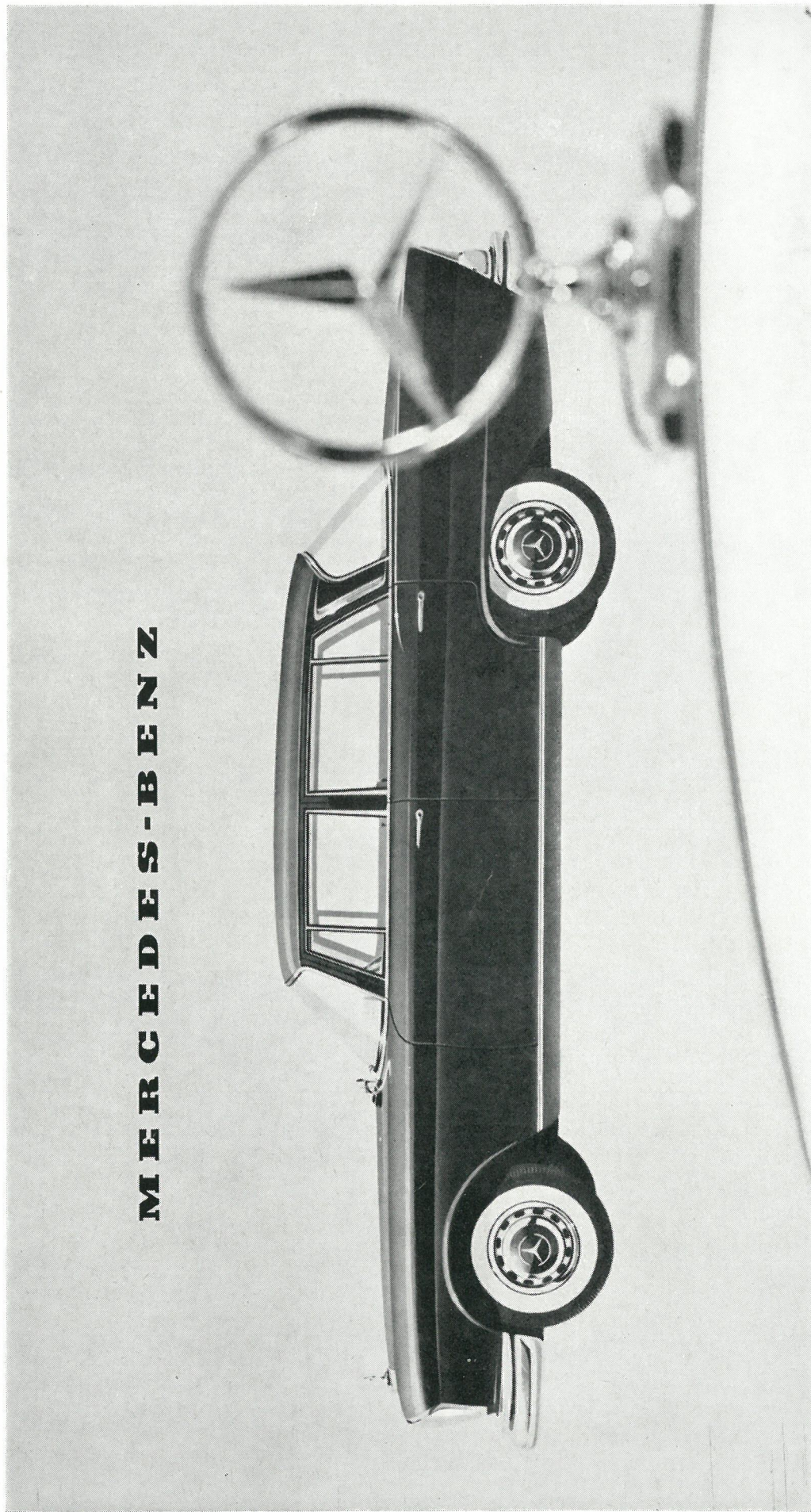
4 ÅRG. NR. 12 DEC. 1962 PRIS KR. 4,50

Fart & Form

ALT OM BILEN



MERCEDES-BENZ



Vidner om ejerens sans for repræsentativ og
tidløs elegance... vælges af mænd, der betragter
fine køreegenskaber som en selvfølge.



BOHNSTEDT-PETERSEN A/S - HILLERØD

Fart & Form

ALT OM BILEN

Trafik-moral

Julemåneden skulle være de gode tankers grotid. Allerede i midten af november er forretningslivet begyndt at forkyn- de sit evangelium, med flitterstads og tingeltangel. Sindet stemmes til den store højtid, gavetid og salmetid; for man- ge også det årlige selvopgørs tid.

For motorfolket er der lagt op til en bedrøvelig status. Der er i år mere end nogen sinde blevet skrevet og talt om den danske trafikmoral. Hvor mange har ikke efterlyst vort »berømte gode humør og omgængelighed« i trafikken? Mangt og meget har fået skylden: Velfærds-staten, atom- faren, den økonomiske udvikling, trafikal umodenhed etc. etc.; måske er der en vis sandhed i påstanden, at det danske naturel egner sig bedre til at age med stude end til 80 kilo- meters fart. Men det er – som næsten alle sociologiske be- tragtninger – kun en halv sandhed.

På halve sandheder bygger kronikørerne, politikerne, myndighederne deres domme. Og alle parter synes at have tabt tråden i deres bestræbelser. Det er en kendsgerning, at Dansken endnu ikke har tilegnet sig nogen trafikmoral. Men et langt uhyggeligere faktum er det, at myndighederne intet gør for at skabe en sådan.



Moral er ikke et spørgsmål om tommelfinger-regler, skilt- ning, frygt for straf. Moralen skal komme indefra; den skal gro af etikken, og etikken – ja, den må komme gennem erfa- ringerne.

I England er der ifølge de seneste statistikker kun 35 me- ter landevej til rådighed pr. bil, og selv om der kun findes ganske få færdselsregler, har England den bedst tænkelige færdsels-moral. Uden en sådan ville trafikken simpelt hen bryde sammen i et ragnarok. I Frankrig køres der hurtigt og frækt, men ikke hensynsløst. Alle er indstillet på, at trafik- ken skal glide nemt, og det kan den ikke, hvis nogen pukker på ret eller pligt.

Myndighederne her har et umådeligt ansvar for udviklin- gen af den danske færdsels-moral. Fejlen ligger måske i den udprægede specialisering i vort samfund. Ligesom vi har specialister i Store Bælts færger, som forhindrer bygningen af en bro, således har vi specialister i at give regler, fortolke regler, sætte skilte op, slå ned på lovbyggere, som i al deres nidkærhed taber målsætningen af syne: At gøre danskeren til en god trafikant.

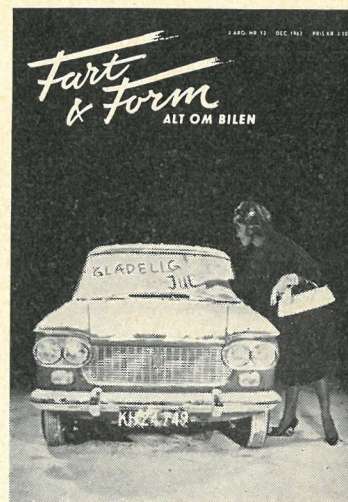
Det er nu vort juleønske: At myndighederne ville gøre sig klart, at moral ikke er et spørgsmål om regler og tæv. Kunne man skabe en atmosfære af menneskelighed og besindighed i den danske trafik, ville det få rækkevidde langt ud over det specielt færdselsmæssige.

I øvrigt vil vi ønske vore læsere en glædelig jul.

Udgiver: Ejnar Munksgaards For- lag A/S. Redaktion og ekspedi- tion: Nørregade 6, København K. Central 6970. Redaktion: O. V. Møller (ansvarshavende), Franz Giersing og Finn Larsen. - Tryk: Winds Bogtrykkeri, Haderslev.

Indholdsfortegnelse:

Bilåret 1962	4
Et strejftog gennem bilens aldre	8
Kendte navne fra pionértiden	10
Mini-racing i dagligstuen ...	11
Ny udfordrer til VM	13
23 år forsinket prøverapport..	14
En køretur med HUMBER SUPER SNIPE	16
Hvor skal vi gøre af bør- nene?	18
Julegaver til bilen	20
Tuning af fire-taktsmotoren..	23
Bilspport på landevej	24
Nye bøger	26
Sportskalender for 1963	38



SÅ ER DET JUL IGEN...
(Farvefoto: Erik Gleie)

Bilåret 1962: MED TRYK

AF FRANZ GIERSING

Det kan allerede nu betragtes som en kendsgerning, at bilindustrien og dens titusinder af underleverandører vil blive krumtappen i den nye europæiske samfundsmaskine. Konkurrencen fabrikkerne imellem vil fremover blive skarpere år for år; det gælder både økonomisk og teknisk, og udviklingen kommer sikkert til at accelerere sig selv, således at Europas Forenede Stater bliver en økonomisk realitet, længe før det foreligger som et beseglet politisk faktum.

Ved et tilbageblik over de vigtigste begivenheder i 1962 bliver det på den baggrund naturligt først at standse op ved General Motors som bilindustriens største pyramideformation. *Hvor stor er denne gigant egentlig?*

I USA beskæftiger GM direkte 470.000 arbejdere og funktionærer, og i første halvår 1962 tegnede man sig for 56% af hele det amerikanske personvognssalg. I samme periode androg GM's nettofortjeneste 776 millioner \$ – hold Dem godt fast – altså femoghalv milliard danske kroner indtjent på et halvt års omsætning på den ufatteelige størrelse af 55,6 milliarder danske kroner.

GM disponerer over økonomiske resourcer, der er ca. 20 gange så store som Volkswagen og Daimler-Benz, for at nævne to af de bedst konsoliderede europæiske fabrikker. GM's seneste investering i det nye Europa har manifesteret sig i en ny bilfabrik i Bochum og en ny folkebil, Opel Kadett. Investeringen beløb sig til ca. to milliarder kroner, og der er en meget væsentlig forskel på den selvfølgelighed, hvormed GM er i stand til at foretage den slags dispositioner, og den enorme kraftanspændelse en tilsvarende investering ville betyde for selv en af de største europæiske fabrikker. I denne forskel ligger nøglen til en nærmere forståelse af baggrunden for de omvæltninger, der forestår.

Som afrunding på dette perspektiv skal nævnes, at de engelske GM fabrik-

ker, Vauxhall i Luton, inden for de næste 6 måneder ventes at introducere endnu en 1000 ccm folkevogn, som et helt nyt supplement til de allerede introducerede modeller af Victor og Cresta. Inden længe vil der sikkert yderligere blive suppleret med nye modeller af Opels større vogne, således at GM ved udgangen af 1963 er repræsenteret på det europæiske marked med lutter nye familievogne i hele det prislæg, hvor det store, massive salg er koncentreret.

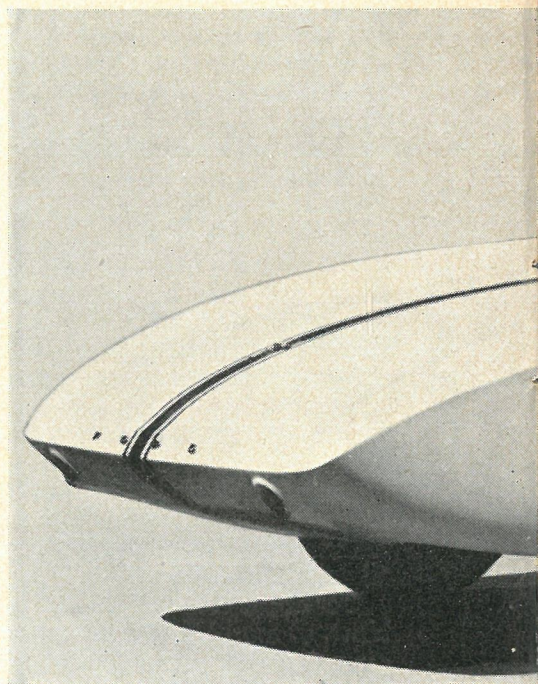
Årsagen til denne stærkt forøgede amerikanske interesse for det europæiske marked har to sider. Slaget om mobiliseringen af USA er forlængst afsluttet, og Detroit's muligheder for øget afsætning indskrænker sig i USA til den årlige salgsstigning, selve befolkningstilvæksten kan begrunde. I USA har GM med andre ord længe måttet indskrænke sin aktivitet til et energisk forsvar af status quo, og chancen for yderligere expansion, som den det europæiske marked frembyder, og hvor perspektivet på langt sigt er endnu større end i USA, er derfor særlig fristende såvel for GM som Detroit i det hele taget.

Ford har foretaget sit fremstød en postgang hurtigere end GM; allerede Taunus 17 M var et resultat af den forstærkede amerikanske interesse for det europæiske marked, og i år kom så de fire nye modeller fra Dagenham: Consul Cortina, Zephyr 4 og 6 samt Zodiac, suppleret med en ny 1500 ccm udgave af Consul 315 med 5 hovedlejer og en chokerende prisnedsættelse på Ford Anglia, der på det nærmeste er blevet 2.000 kr. billigere end VW. Hertil kommer det dristige fremstød med Taunus 12 M Cardinal fra tysk Ford.

Denne amerikanske opmarch synes i nogen grad at være kommet bag på de europæiske fabrikker, for hverken fra Italien, Tyskland eller Sverige er der i årets løb fremkommet vogne, der tør betegnes som et konkurrerende modtræk. Af egentlige nyheder kom kun



Morris Marina vil få afgørende indflydelse på blev årets vogn med flere længder.



Jo, De ser rigtigt — magnesium-hjulene på Fords foran bagaksellinien. Ford lægger ikke skjul på,

K PÅ 1000 cc



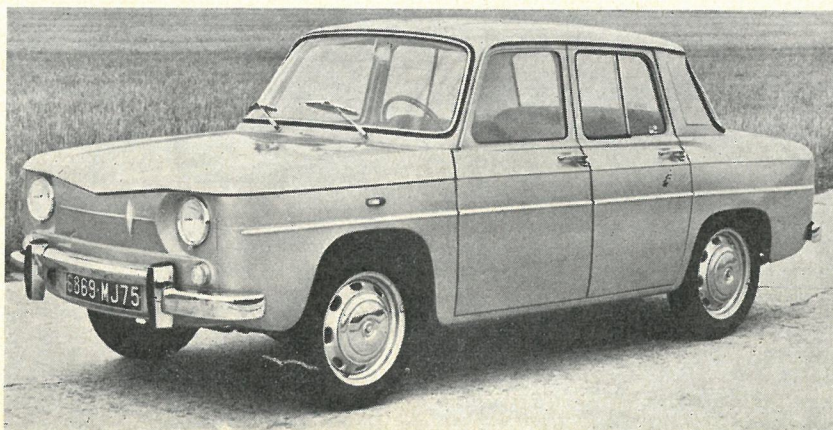
NSU Prinz 4 og BMW 1500, hvoraf den ene er for lille og den anden for dyr til at operere i forreste linie.

I Wolfsburg må tiden være moden til radikale beslutninger, for selv om VW kvaliteten er lige så uomtvistelig som den er enestående, er vi på vej ind i et marked, hvor ekstra lang levetid vil være af stadig aftagende betydning, og hvor samtlige biler driftsmæssigt vil være så pålidelige og økonomiske, at det er andre faktorer, der bliver nok så afgørende for det store publikums valg.

Englænderne har klart styrket deres eksportmarked inden for de sidste 12 måneder, men på hjemmemarkedet har der været stagnation, som nu søges imødegået ved en reduktion i den engelske omsætningsafgift. På eksportfronten går det derimod godt, og f. eks.

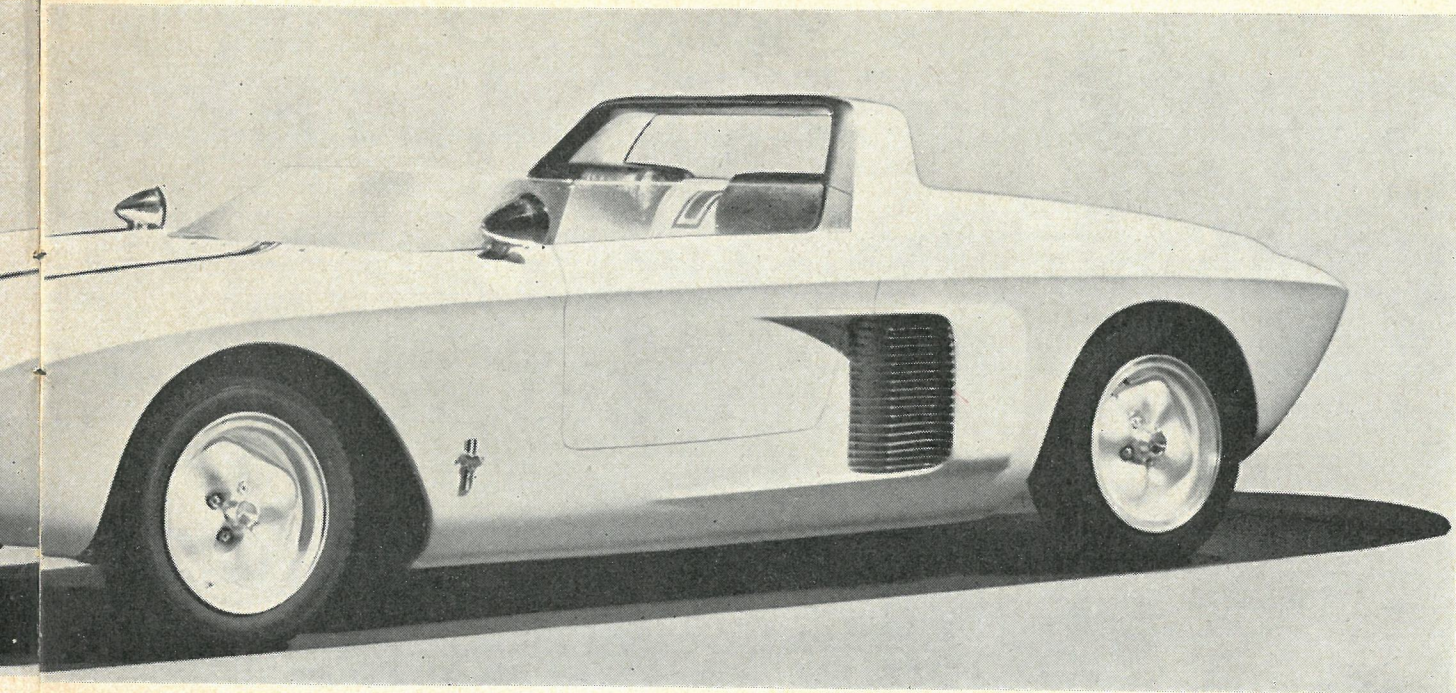
kan Austin nu notere sig for 120 forhandlere i Vesttyskland. BMC har med det hydrolastiske affjedringssystem, som introduceredes med Morris Marina, lagt årets største tekniske trumfkort på bordet. Selve systemets affjedringsfunktioner er de klassiske systemer klart overlegen, uden tilsyneladende at medføre nogen som helst produktions- eller driftsmæssige komplikationer, og BMC er hermed kommet i besiddelse af patenter og »know how« på en nyhed, verdens fabrikker hurtigt vil finde det ligeså vanskeligt som vigtigt at finde et modstykke til.

Til maj ventes Rootes nye hækmotorerede 1000 ccm familievogn introduceret. Motoren er konstrueret i samarbejde med Coventry Climax, og vognen vil blive et nyt indlæg i debatten, om for-

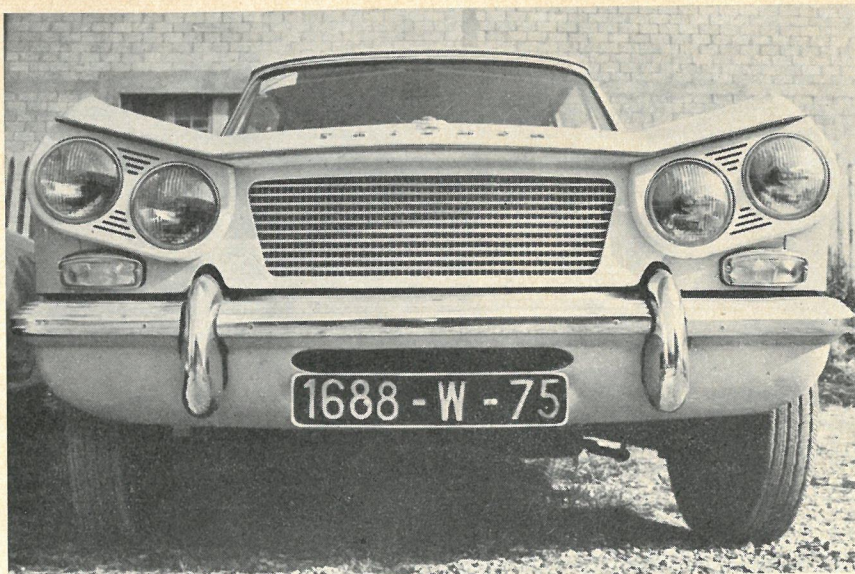


kravene til mellemklassebilen fremover; den

Selv om Renault 8 i en vis forstand er sin classes fartmatador, synes den at få vanskelighed ved at opnå popularitet som forgængeren Dauphine.



nye Mustang (præriehesten) er leveret af Lotus. Den tunede V-4 motor fra Taunus 12 M »Cardinal« er øget til 1500 cc og placeret at der ligger alvorligere hensigter bag.



Triumph foretrækker at specialisere sig fremfor at spise kirsebær med de store; herover den nye Vitesse, der sikkert bliver markedets billigste sekscylindrede.

Bilåret 1962

Spitfire modellen er chassisrammen en forstærket udgave af Heralds, og i sportsvognen er karrosserisektionerne svejset sammen, mens de som bekendt er boltet i Herald og Vitesse. Disse tre vogne er typiske eksempler på, at udvalget også i den økonomisk overkommelige klasse byder på biler af individuelt tilsnit. Specielt for danske forhold synes Triumphs kollektion velegnet.

hjulstræk eller hækmotor er den rigtige løsning til bilen i mellemklassen. Ingen kan være blind for, at forhjulstræk har fejret triumfer i den senere tid, men debatten er naturligvis langt fra afsluttet, og bliver det måske aldrig, for tendensen mod stadig mere højtydende motorer er i årets løb blevet forstærket – eller sagt på en anden måde: motorerne yder stadig mere i forhold til det, de vejer. Tænker man sig kraftige letvægtsmotorer kombineret med stærkt forbedrede affjedringssystemer, forrykkes i alt fald hele det gamle grundlag for diskussionen.

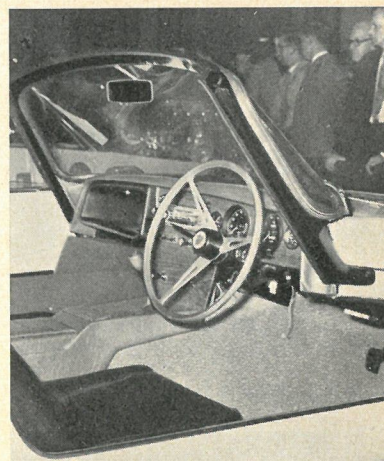
Fra Frankrig kom Simca 1000, og den har haft en overraskende succes både på sit hjemmemarked og på de fleste af Simcas eksportmarkeder, men herhjemme har det hidtil ligget tungere, end denne prismæssigt fordelagtige vogn måske fortjener.

Renaults hækmotorede R 8 har vi endnu kun haft lejlighed til at prøve over en kort strækning. Den er sin classes fartkonge med en effektiv tophastighed på ca. 130 km/t, men prisen ligger over gennemsnittet i klassen, uden at man umiddelbart observerer nogen begrundelse herfor. Mens Simca 1000 af mange blev betegnet som en vogn, hvis køreegenskaber var for stærkt mærket af motorens placering, har dette ikke været tilfældet for R 8's vedkommende, der tværtimod af flere er blevet fremhævet som et velkørende eksempel på en hækmotoret vogn med svingaksler; det er vort foreløbige indtryk, at en sådan forskel i bedømmelsen er mere vild- end vejledende. R 8's forsøg på at kombinere et funkisbetonet frontparti med interiørets volumi-

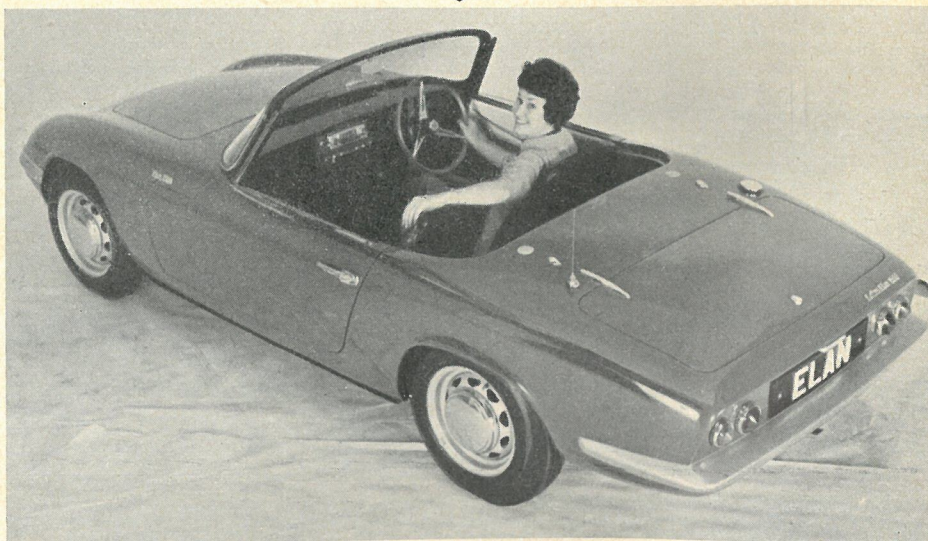
nøse klunke-polstrede skumgummisæder er et højdepunkt i disharmoni; så er Dauphinen en anderledes fiks lille fyr.

På sportsvognenes område er der kommet to interessante nyheder, og den ene vil endda få stor praktisk interesse for det danske marked, nemlig Triumph Spitfire 4, der har en tunet Herald motor med 63 hk (netto) og alt, hvad man til prisen kan forlange af smartness og moderne specifikationer. Vægten er nede på ca. 710 kg, og med frontmotor, close ratio gearbox, uafhængig baghjulophængning, servicefrit chassis og Michellottis forførende linjer bliver den en hård konkurrent til MG Midget og Austin Healey Sprite, som til gengæld har fået motoren forøget med 100 cc og 6 hk.

Tidligere på året kom i øvrigt Triumph Vitesse; en Herald med sekscylindret motor og dobbelte forlygter. Ligesom i



Colin Chapman's Lotus Elan blev præsenteret i Fords showrooms i London City - måske er vognen første akt i en nærmere forbindelse mellem Ford og Lotus. Chapman har fornylig været på et otte dages besøg i Detroit.





BMW 1500 - tegnet af italieneren Bertone - er tyskernes nyeste produkt i 30-35.000 kroners klassen. Der er foreløbig kun indregistreret et enkelt eksemplar herhjemme.

Formentlig varer det ikke længe, før NSU bringer en model med Wankel motor på markedet - antagelig bliver det Sports-Prinz'en, der kommer til at lægge for. Detroit's anvendelse af turbokompressorer i visse af Oldsmobile og Corvair modellerne, vil måske få europæisk følgeskab, og omvendt synes amerikanerne nu indstillet på en snarlig overgang til skivebremses. Rover og Chrysler fortsætter udviklingsarbejdet med turbinmotoren, men kun en lille minoritet tror på, at der kommer et epokegørende resultat ud af disse indædte bestræbelser. For undertegnede

Colin Chapman har med Lotus Elan skabt en ny sportsvogn af mest moderne tilsnit. Den er bygget op over en centralramme af højst usædvanlig konstruktion, og baghjulene er ophængt efter nogenlunde samme system som i Lotus 23 og Junior racervognene. Som motor anvendes blokken fra den nye Consul 315 med 5 hovedlejer, og toppen er selvfølgelig Mundys aluminiumstop med to overliggende knastaksler. Karrosseriet er af plastic med et bagparti, der minder om Elitens, og de fjedrende plasticofangere er foret med skumgummi. Vognen blev første gang præsenteret i Fords udstillingslokaler i Londons centrum, og rygget går, at der er etableret en nærmere kontakt mellem David og Goliath. Den nye amerikanske sportsvogn fra Ford med betegnelsen Mustang giver antydning af en bekræftelse herpå; i alt fald er den forsynet med magnesium hjul af Lotus fabrikat. Mustangen er et alvorligt ment forsøg på at bygge en virkelig konkurrencedygtig amerikansk sportsvogn, der kan tage kampen op med de europæiske. Motoren er anbragt mellem førersædet og bagakslen og er en tunet 1500 cc udgave af V-4 motoren i Taunus 12 M. Vognen vejer 680 kg, og en af konstruktørerne er den tidligere Aston Martin-ingeniør Roy Lunn, der var far til den overkvadratiske Anglia motor. Særlig interessant er konstruktionen af det selv bærende karrosseri, hvor forsædets ryglæn indgår som bærende element. Den nødvendige justering opnår man ved en teleskopisk ratsøjle og et

pedalophæng, hvis afstand fra førersædet kan justeres via et greb på instrumentbordet. Den indbyggede styrtøjle har samtidig en aerodynamisk funktion; styrtøjlen ligger en meter over vejbanen, mens resten af vognen kun måler 73 cm i højden. Det er selvfølgelig vanskeligt at bedømme vognens sportslige konkurrencemuligheder, da det i høj grad vil afhænge af, om den skal konkurrere som prototype eller seriefabrikeret sportsvogn; men i sidstnævnte kategori synes den at have oplagte chancer.

Af aerodynamiske grunde har både Mustang og Lotus Elan forlygterne forsænket i skærmene, og Chapman har som sædvanlig benyttet lejligheden til at demonstrere sin sprælske fantasi, idet han lader hævnningen og sænkningen af lygterne ske automatisk via lygtekontakten. I den hævede position opfylder lygterne de amerikanske forskrifter til mindstehøjden over vejbanen, og hele arrangementet arbejder robust og lydløst.

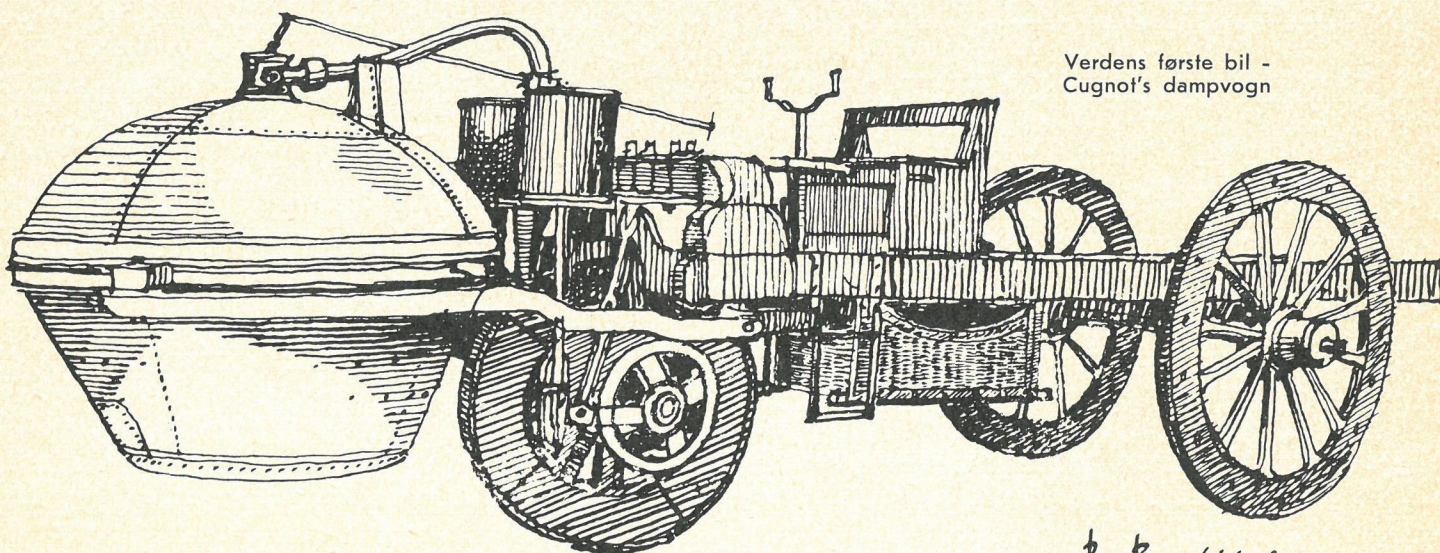
Skivebremsene fortsatte deres sejrsgang i det forløbne år, og næste nyhed bliver sikkert de af Lockheed og Dunlop netop præsenterede antiblokerings-systemer, der arbejder individuelt på baghjulenes bremsecylindre, hvor risikoen for blokering af bremsene naturligvis er størst. Desværre tillader pladsen ikke en nærmere gennemgang af de to systemer, men inden næste efterår vil der sikkert være introduceret engelske vogne med blokeringsfri baghjulbremses!



GM har investeret ca. to milliarder kroner i den nye Opel Kadett.

synes det klart, at det aktuelle problem for hovedparten af fabrikkerne hverken ligger i udviklingen af nye motortyper eller transmissionssystemer, men i radikalt forbedrede affjedringssystemer. Hvilken betydning løsningen af dette (forts. side 27)

BILEN OG STILEN



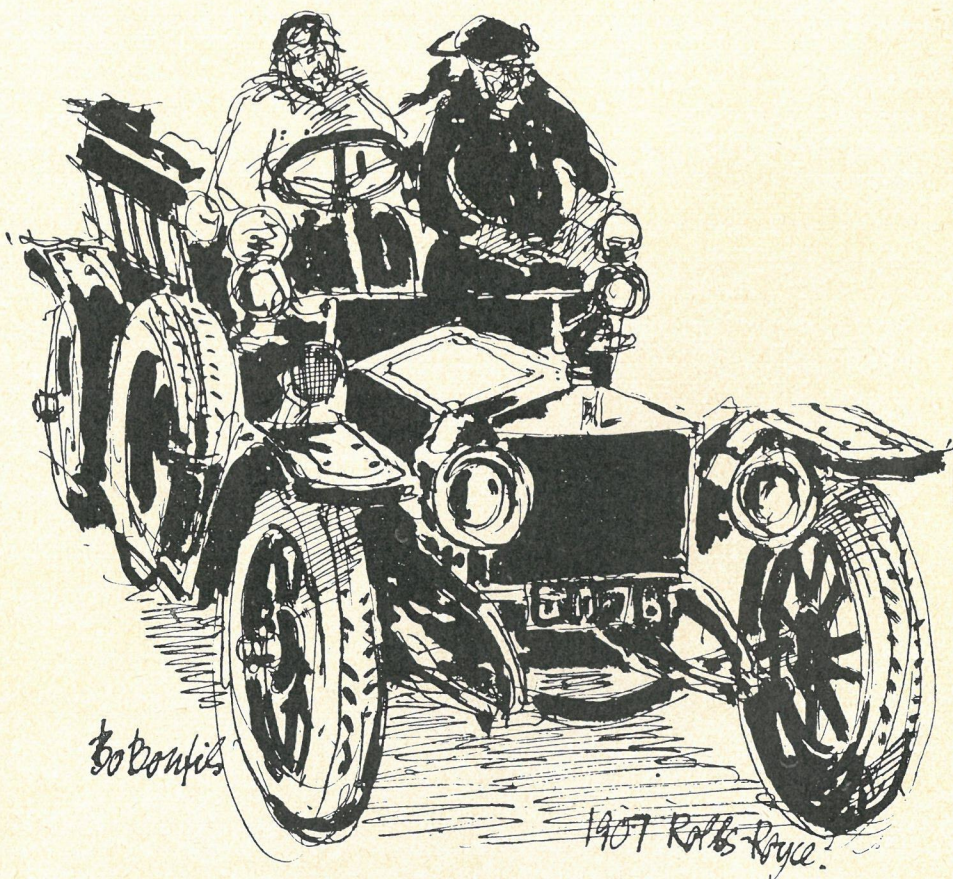
Verdens første bil -
Cugnot's dampvogn

Br Bonfils 62

- LIDT OM FOLK OG BILER

Det typiske og det almindelige er ingenlunde altid de samme. Af en broget og forvirret tid vil historien udskille de ejendommeligheder, der huskes som stil, tidsånd, og hvad man ellers kalder de forskellige epokers karaktertræk. Kunne vi blot bevæge os i tiden og således - historisk set - kigge ind af vore egne vindevar, ville vort indtryk af nutiden sikkert være helt andre end dem, vi nu danner os. Imidlertid går vor erindring kun bagud; da kendskabet til nutiden tilhører fremtiden, kan vi blot som eventyrfortælleren sige »vent nu bare!« Og nu er det netop tid til at stemme sindet til forventning.

Tidernes gang udmøntes i mangt og meget - sekunder, minutter, begivenheder, tegneserier, moder, bilmodeller. Lad os her foretage et lille strejftog gennem bilens aldre. Vi vender blikket 200 år tilbage. Dengang hyttede det kørende folk sig med silkeskrud og pudderparyk i knirkende karrosser med kuske og hajdukker. Eller den rige unge elegantier kørte tur med mademoiselle i tohjulet sportsvogn. Kørehesten var ung og hurtig og galoperede



Br Bonfils

1907 Rolls-Royce

med lystig vrinsken og prutten. Og for 200 år siden kørte monsieur Cugnot ind i en mur med verdens første automobil. Han var formentlig iført trekantet hat og sko med sølvspænder, selv om nogle samtidige illustrationer viser ham i mere revolutionært antræk: åbentstående skjorte og flagrende hår.

Bilens første opblomstring fandt sted i den victorianske tid. Gottlieb Daimler satte motor i en landauer (eller var det en phaëton?), gav snurrbarten et ekstra svung og rullede af sted med bowlerhat, vest og urkæde, højt hævet i sin agestol. Der var ingen fare for, at næseklemmerne og den rundpulede blæste af. De første bilister mødte andre viderværdigheder, først og fremmest det forargede borgerskab og dets repræsentant: den vrede betjent med blinkende hjelm og oprakt sabel. Så udsendte motormanden sin parlamentar – forløberen med rødt flag og klokke, akkurat som da jernbanetoget kørte over Vesterbro.

Senere steg farten, og nogen opfandt støvfrakken og den omvendte kasket. I 1905 var det elegant at eje en fire- eller sekspersoners *roides-belges* turvogn med højt bagsæde, messingtøj og krumt balthorn. – Når ejeren selv var chauffeur (ordet betyder egentlig fyrbøder!), prinsede han sig i storternet homespun – det skjuler oliepletterne. Om vinteren udrustede han sig som Peter den Store på ulvejagt: bjørneskindspels og kraniehue. Damerne havde slør om hatten og byloder i skørtelinningen.

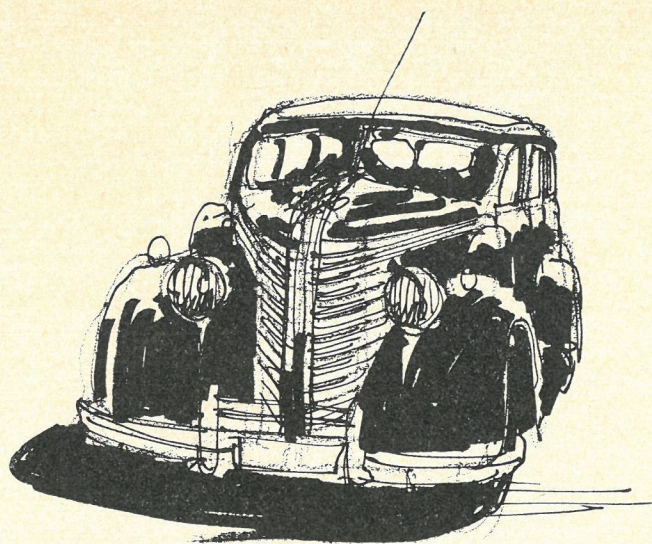
Automobilen blev accepteret i de højeste kredse. Selv konger og kejsere blev motoriserede. En fyrstelig biltur blev særlig berømt. Det var den udflugt, hvorunder ær-

kehertug Ferdinand blev skudt i Sarajewo i 1914; drabet blev indledningen til den første verdenskrig, den endelige afslutning på det tyvende århundrede. Da blev den nyeste teknik taget i brug og både bilen og flyvemaskinen havde sin modningstid. I 1919 var de klar til at indgå som uundværlige rekvisitter i *de glade tyver*.

Aldrig er der blevet bygget flottere biler, skrappere biler, hurtigere biler end i tyverne. Fyrst Xtra Vaganta kørte i Hispano-Suiza coupé-de-ville til Rivieraen. Chaufføren sad i fri luft. Aristokrater og parvener overgik hinanden i motoriseret elegance. Der var biler, som lignede aeroplaner, torpedoer, speedbåde, med slanke karrosserier og svungne skærme. Glimtende, forniklede fittings og vindspejle, lange motorhjelme over kraftige maskiner.

Rudolph Valentino og Lillian Gish viste deres fotogene skikkelser i lige så fotogene *Voisins* og *Packards*. Danserinden Isadora Duncan blev dræbt i en *Bugatti*, da hendes slør blev viklet om bagakslen. Motormandens påklædning var ellers pludderbukser og pludderkasket. Det var kun en Lord Lonsdale, der kasserede en ny vogn, fordi den høje hat blev slået af hans herligheds hoved under indstigningen.

Så kom depressionen i 1929 – og dermed var de gyldne tider slut. I trediveerne degenereredes bilen til det rene pop. Amerika gik forrest med sine store, fjedrende familiebusser, opblærede blikkasser med alskens forlorte narrestreger. – Passagererne gemte sig i fortifikatorisk sikkerhed bag tykke døre og små højtsiddende vinduer. Det var herefter klart, at alt var muligt i blik. Det er mærkeligt, at denne vulgære bil-

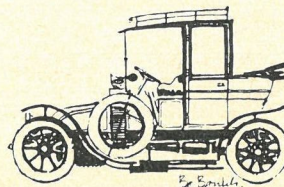


mode faldt sammen med tøjmodens meget sophisticerede elegance.

Efter den anden verdenskrig kom »The New Look« samtidig med pontonkarrosseriet. Siden er kjolerne blevet kortere, bukserne mere snævre og bilerne strammere i linierne. Nu er stilen *science fiction*. Den moderne bilist viser omverdenen et sammenbidt, nådeløst billede: Ionosfære-krydsen i aktion. Selv opholder han sig, iført blazer og røgfærvede briller i et to-farvet nylon-sæde. Sin maskine kontrollerer han sikkert med det ultramoderne rat af støbt zink og plexiglas med indbagt glimmer. Speedometeret er en super-sensitiv high fidelity geigertæller i sprøjtestøbt pla-

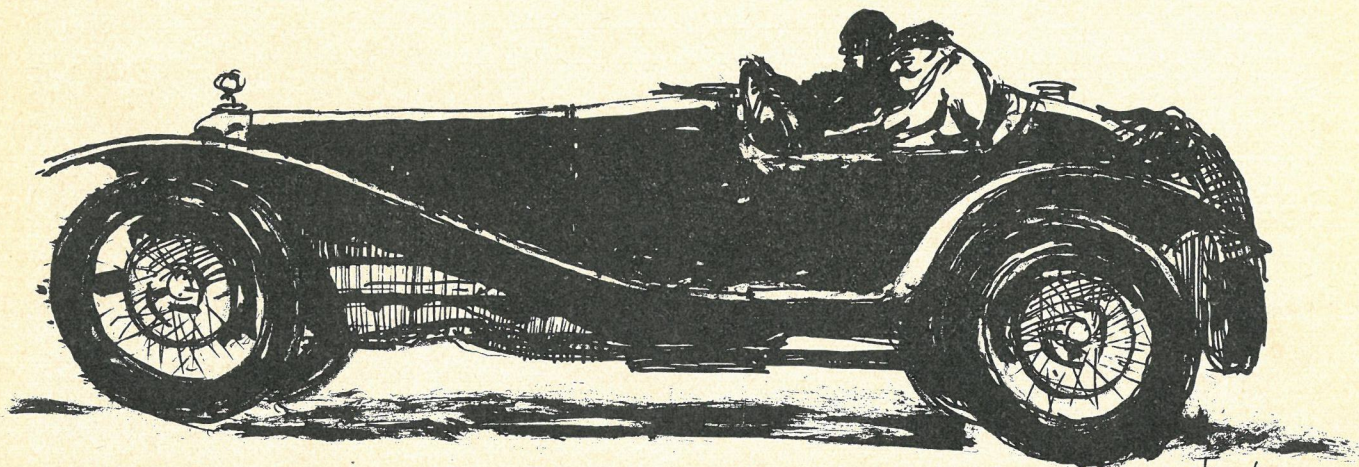
stic. Med øvet hånd vælger han den rette temperatur på varmeapparatet. Til de hårde ture har han to tågelygter og et spotlight. De er dog til daglig hyllt i betræk. Det smager dog immervæk af sport.

Det er et spørgsmål, om man i fremtiden vil se vor tids frembringelser i det romantiske skær, som ombølger bilens guldalder, årene 1919–1930.



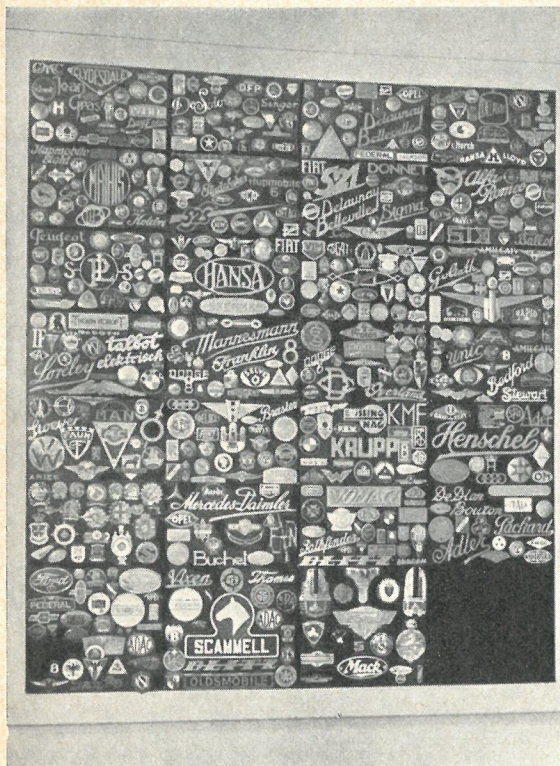
TEKST: JENS NIELSEN

TEGNING: BO BONSFILS



Ballot 1927

Bo Bonsfils



Hvor mange forskellige bilmærker kender De, kære læser? 100? 200? eller flere?

Vi blev forleden præsenteret for hende 750 hos direktør *Harald Andersen*, automobilfirmaet Andersen & Martini i København.

Harald Andersen samler på gamle kølermærker og har gjort det siden 1920.

Her er et lille udvalg af pionértidens navne: **Belleville, Donnet, Lorreley, Thornycraft, Sperber, Mannesmann, Franklin Krupp, De Dion-Bouton, Itala, Bugatti, Mack, Stoewer, Dinos, Phäonomen, Imperia, Kolibri, Gardner, Delage, Morch, Gräf Stift, Moline Knight, Ballot, Stewart...**

Det er en højst usædvanlig samling – og den er mange penge værd. En amerikaner, der tilfældigt kom forbi den store bilforretning i Vesterport, tilbød 10.000 dollars, men Harald Andersen vil ikke sælge.

Selvfølgelig har samleren ikke besøgt alverdens bilfabrikker eller haft vognene i sin stald – nej, han har dels købt og dels fået mærkerne foræret.

– Det allerførste har jeg direkte hugget fra en Ford T, som var kørt ind i en sadelmagerbutik i Rødby, fortæller Harald Andersen. Vognen var totalt smadret, kun navnepladen fra messingkøleren kunne bruges, og den puttede jeg i lommen. Fra mine studierejser i udlandet har jeg hjembragt adskillige flotte mærker, bl. a. fra Tjecoslovakiet, hvor jeg arbejdede på Praga-fabrikken.

Da jeg begyndte som brugt vognshandler i 1922, kom der for alvor gang

i samleriet. Jeg husker tydeligt den ventilløse Moline Knight, den belgiske F/N (Fabrique Nationale), den italienske Chiribiri, den franske Belleville, den amerikanske luksusbil fra 1908 Locomobile samt Itala, der vandt udholdenhedsløbet Pekin-Paris, Napier, Lagonda, Hotchkiss, De Dietrich, Delahaye, Isotta-Fraschini, Clément, Steyr, Dürkopp, Pathfinder, Bianchi, Rapid, Fargo, Hupmobile »6«, Elcar, Jean Gras... jeg kunne blive ved i timevis!!!

Det var nogle pragtfulde biler, og heldigvis stråler mange af pionértidens navne endnu, mens andre desværre er sygnet hen og helt forsvundet.

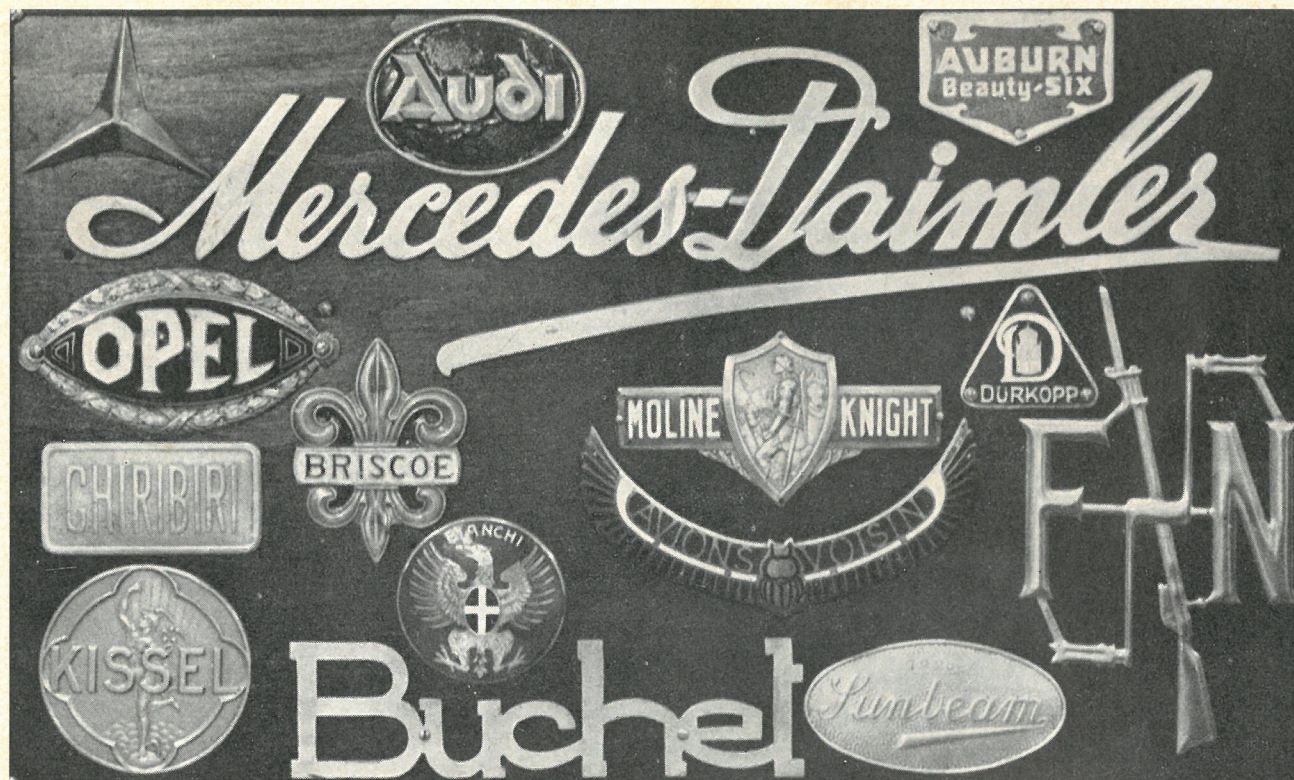
Af de utallige bilmærker, der er forsvundet, er det relativt få, som virkelig huskes. De fleste har for en tid blot været båret oppe af gunstige konjunkturer, men på den anden side finder man blandt de hengangne mærker også eksempler på konstruktioner, der har været forud for sin tid, og først er blevet anerkendt, da det var forsent.

– Hvor mange bilfabrikker var der i tyverne?

– Omkring 3-400 tror jeg, så det er gået noget tilbage. De mindre fabrikker kunne ikke klare sig i konkurrencen med Ford, Renault, Opel, Daimler-Benz o. s. v., som skabte kæmpevirksomheder ved hjælp af gennemført rationalisering, samlebåndsteknik og høje arbejds lønninger.

Nu kan jeg minde de gamle pionerer ved at samle kølermærker, siger Harald Andersen, og vi ønsker ham fortsat god fornøjelse...

Bilnavne fra pionértiden



MINI-RACING

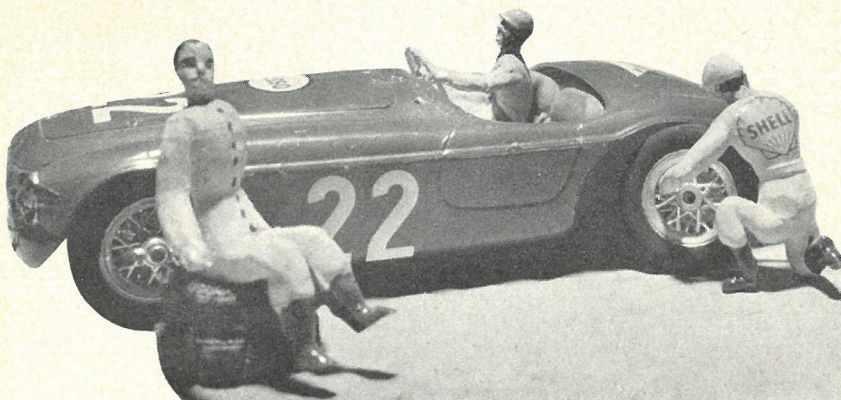
Mini-racing er stadig den store dille i tusinder af danske hjem. Der findes endog klubber, hvor man afholder spændende og dramatiske løb mellem de små skalamodeller af verdens hurtigste racervogne: BRM, Lotus, Cooper, Ferrari osv.

Selv børn på 45-65 år kravler rundt i dagligstuen for at lege med modelbanen. Ofte hører naboerne råd, suk, protester og meget andet, der vidner om den gode sportsånd, som altid kendetegner et væddeløb.

Det er otte år siden, de første modeller dukkede op i England, og efterhånden ka' man vælge mellem 35 forskellige fabrikater, deriblandt den danske Elmodan, bygget hos Dansk Modelflyver Industri i Odense.

Fart & Form har prøvekørt denne bane, idet vi inviterede Roskilde Ringkørerne Wittrup Willumsen og Guldmark-Hansen på en køretur i en københavnsk hobby-shop.

Wittrup og Guldmark har taget mange hårde dyster på Ringen, og der blev heller ikke lagt fingre imellem på mini-banen. Vore gæster kørte et grand prix over 20 omgange.



Den gamle redaktør affyrede startskuddet og blev næsten blæst omkuld, da vognene jog af sted. W. W. fik den bedste start og et lille forspring, men Guldmark kørte hurtigt sin modstander op, og så udkæmpedes en drabelig fight om føringen.

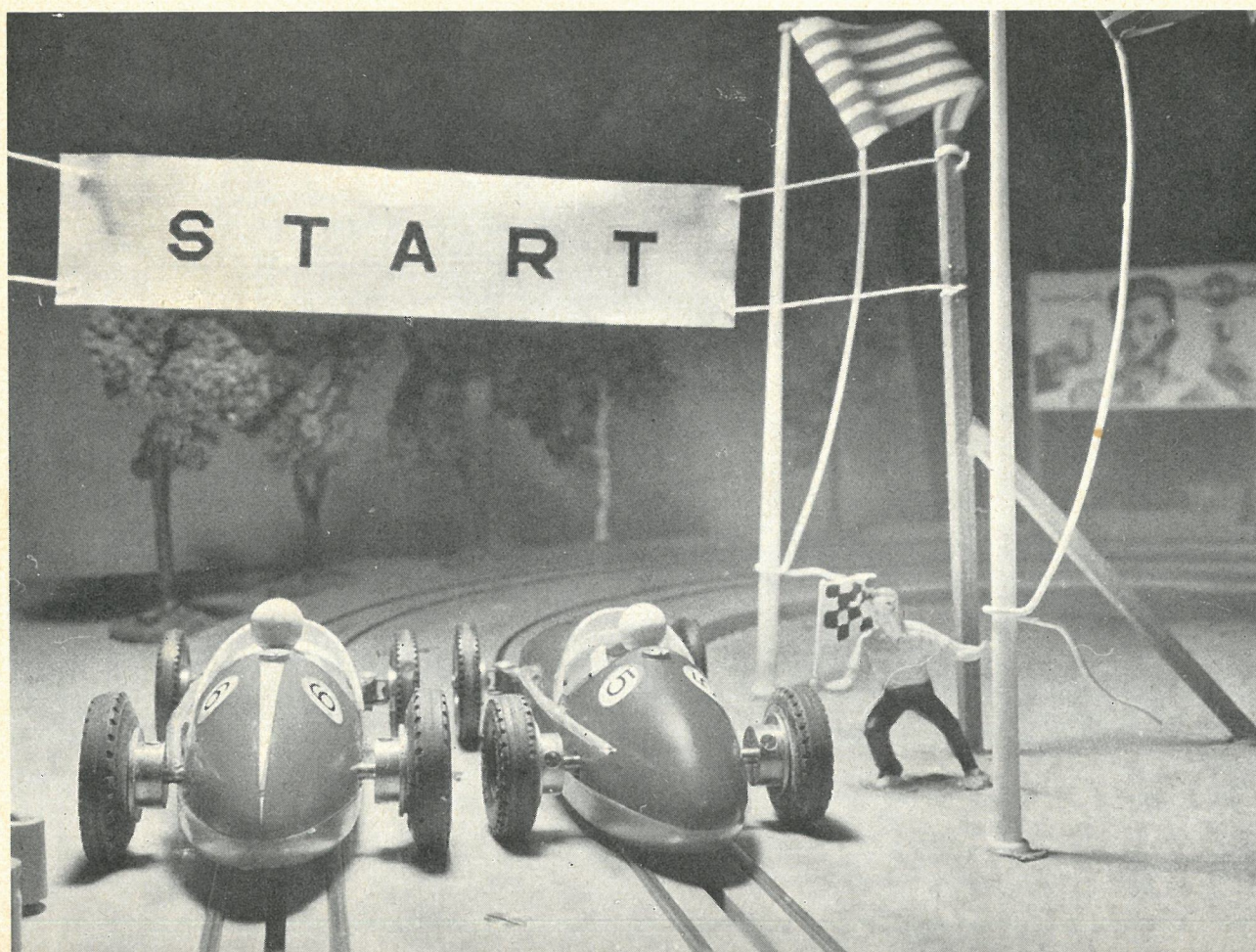
De små vogne (i størrelse 1 : 32) drives af Microperm elektromotorer og kan opnå en skalahastighed på ca. 300 km/t. Man skal træne i flere timer for at kunne broadside gennem et sving – det måtte Wittrup og Guldmark sande i deres første mini-løb. De skiftedes til at hoppe af »sporet«. Med møje og be-

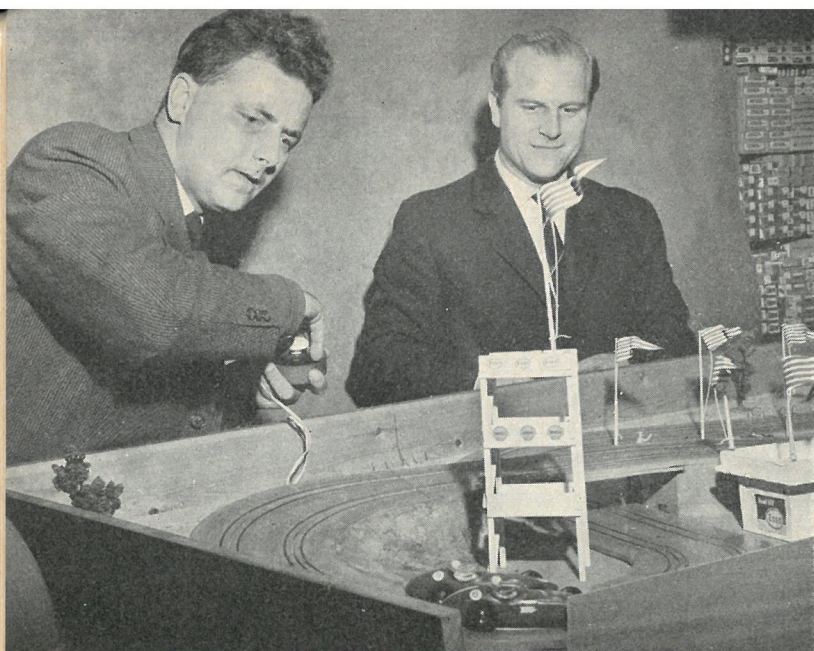
svær fik kørerne tilbagelagt alle 20 omgange, og det var vistnok Wittrup Willumsen, der vandt med en halv vognlængde. Guldmark-Hansen blev en flot nr. 2...

Efter løbet udtalte W. W. til den samlede presse:

»Det bedste ved mini-racing er, at ingen – hverken kører, mekaniker eller tilskuer – kommer til skade.«

Det er ikke vanskeligt at bygge en racerbane. Banedele købes ganske som modeljernbaner. Strækninger og kurver kan kombineres efter behag, således at man er i stand til at opbygge et helt





MINI-RACING

res, hvorimod bakakslen og tandhjule-
ne (differentialet) skal have en tynd
olie. Hvis selve banelegemet har stået
ubenyttet i længere tid, kan der mulig-
vis danne sig ir på messingskinne-
ne, men dette fjernes ved forsigtig slibning
med fint sandpapir.

Og her nogle praktiske tips:

Opstår der fejl i anlæget, så én eller
flere biler pludselig standser, selv om
rattet er drejet om på fuld styrke, skal
man øjeblikkelig afbryde for strømmen
og ikke prøve at starte vognen igen
ved fortsat at dreje på rattet. Fartre-
gulatorerne må under ingen forhold
»låses« fast i den hensigt at holde bi-
lerne i konstant hastighed. Anvend ikke
speederen til andre formål – f. eks. mo-
deljernbane: den er udelukkende be-
regnet til Elmodan vognenes strømfor-
brug og vil uundgåeligt ødelægges ved
overbelastning.

M. h. t. baneopbygning er der man-
ge kombinationsmuligheder. Generelt
gælder det, at yder- og inderbane er
lige lange i en 8-tals bane, når 8-tallets
halvdele er lige store. Derved gennem-
kører en vogn på én omgang en halv
yder- og en halv inderbane. Ved op-
bygning af mere komplicerede anlæg
kan man – i modelstørrelse – kopiere
en hvilken som helst grand prix bane:
Aintree, Goodwood, Silverstone, Spa
Francorchamps, Nürburgring, Le Mans
eller vor egen Roskilde Ring. Skinner-
nes bøjelige karakter tillader, at man
indbygger hældning, enten for at opnå
større fart i det pågældende sving eller
for at opbygge en bane med konstant
hældning – i stil med Indianapolis i
USA.

God fornøjelse i mini-racing, om
julemanden skulle komme forbi og
droppe en pakke med en modelracer-
bane...
F. L.

De to kendte
Volvo-kørere
Wittrup Willum-
sen (tv) og
Guldmark-Han-
sen dyster i
mini-racing.

miniature-landskab med veje, bjerge
og viadukter.

Elmodan-banen består af standard-
banestykker, der sammensat kan bru-
ges fra det mest enkle, nemlig en cir-
kelbane. De to biler, der hører til en
standardbane, kører ved hjælp af de
omtalte el-motorer, og hastigheden re-
guleres af føreren gennem en fartregu-
lator til hver vogn.

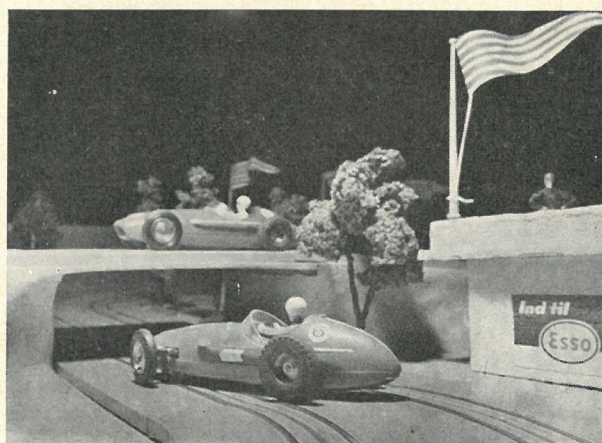
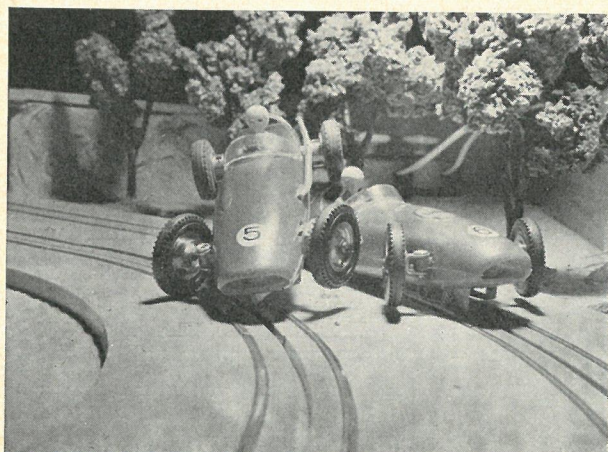
Ved kørsel gennem hele banen kan
der opnås fine gennemsnitstider, men
såfremt bilerne ikke køres rigtigt, vil
de i lighed med »store« biler skride ud
i svingene uden kontrol og eventuelt
køre af banen. Ved siden af styreriller-
ne ligger strømskinne, og under bi-
lerne er anbragt to strømkontakter, der
giver forbindelse til motoren.

Samlingen af modelbanen foregår let,
idet strømskinne er forsynet med
styretappe, der passer i de tilstødende
banestykker. Strømtilslutningen sker fra
fordeler-panelet til det banestykke, som
er forsynet med bøsninger. Dernæst for-
bindes fordeler-panelets to midterste
bøsninger med batteri eller transforma-
tor og endelig forbindes de to fartregu-
latorer med fordeler-panelet.

Nu er banen klar til brug, og de to
vogne anbringes på banelegemet. Fart-
regulatorernes rat afbryder strømmen,
når disse drejes helt til venstre, og far-
ten stiger, når man drejer modsat. På
den måde kan bilerne køre med den
hastighed, man ønsker, og man mærker
straks, hvordan køretøjerne reagerer
over for hastighedsregulatoren. Inden
et race skal bilerne varmes op i nogle
omgange – endelig med begrænset fart
– og derefter kan konkurrencerne be-
gynde.

El-motorerne kan kun køre med 3
amp. ved 12 volt jævnstrøm og må al-
drig få mere end 12 volt, altså batteri
eller transformator med ensretter (for
eks. HSV-type 5a). Til mindre og mel-
lemstore baneanlæg er det udmærket at
anvende batterier op til 9 volt, da
Microperm-motorerne har et ringe strøm-
forbrug. Hvis der benyttes transforma-
tor, må man sikre sig, at denne ikke
gi'r mere end 12 volt. De fleste trans-
formatorer er fremstillet for modeltog,
hvorfor hastighedsskalaen på disse slet
ikke gælder for modelracerbiler.

Vedligeholdelse og pasning af Elmo-
dan er enkel. Motoren skal ikke smø-



Ny udfordrer til VM

Mangemillionæren de Tomaso bygger formel 1 racer

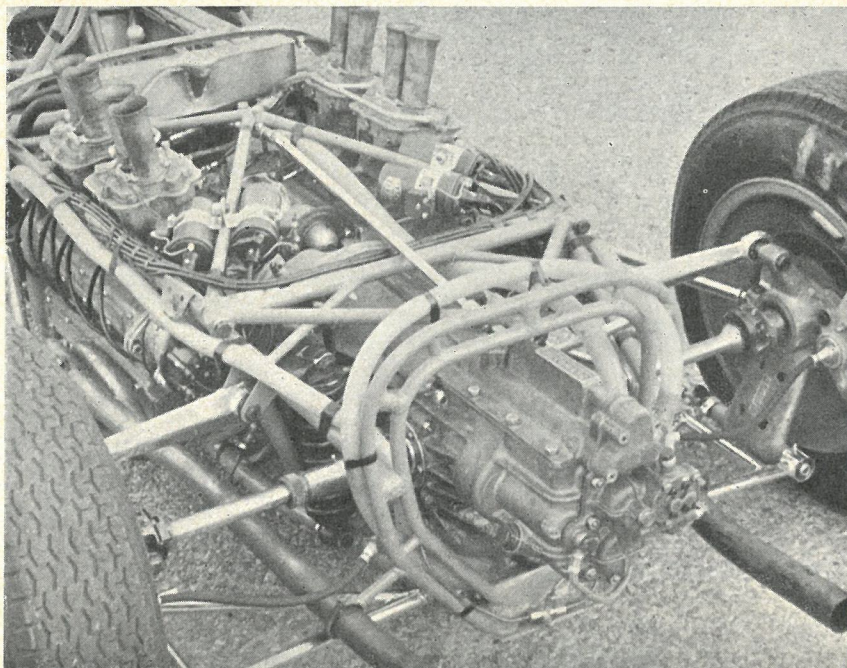
Fra Coventry Climax foreligger definitiv meddelelse om, at man ikke ser sig i stand til at fortsætte sin aktivitet i formel 1. Et hårdt slag for Cooper, Lola og Lotus, der fortrinsvis har benyttet Climax' 8-cylindrede Grand Prix motorer i denne sæson og gjort det så overbevisende, at ingen endnu ved, om ikke Jimmy Clark med sin Lotus Climax 25 drager af med verdensmesterskabet d. 29. december i det sydafrikanske Grand Prix. Verdensmesteren 1962 får med andre ord kun et par dage til at fejre titlen i. Sejrer Jimmy Clark ikke, bliver det som bekendt Graham Hill og BRM, der erobrer laurbærene, og ingen har vel fortjent dem mere end netop BRM. Lotus' tur skal nok komme.

Coventry Climax vil i den kommende sæson dog være leveringsdygtig med reservedele til de engelske fabrikker, der skulle vove at basere en ny sæson på Climax V-8, til trods for at man har standset videreudviklingen af motoren. Mon ikke de tre fabrikker under disse omstændigheder vil se sig nødsaget til at benytte BRM's motorer, til trods for, at de her vil komme i anden række i forhold til BRM's egne vogne.

Om Porsche fortsætter er tvivlsomt; den 8-cylindrede volder stadig vanskeligheder trods to års intenst udviklingsarbejde med en motor, der i alt fald tager prisen hjem som den mest komplicerede af de nuværende Grand Prix-motorer og efter eksperters bedømmelse også synes at være den, der har de største potentielle udviklingsmuligheder.

Ferrari har haft en decideret dårlig sæson, og årsagen er naturligvis den masseudvandring fra fabrikken, som fandt sted forrige vinter. Enzo Ferrari har imidlertid meddelt, at han er fast besluttet på at udvikle nye vogne til den kommende sæson og vil deltage med fuld styrke. Man må i høj grad håbe på, at de røde vogne vil vise sig i stand til at byde englænderne kamp, da 1963 sæsonen ellers bliver en ren britisk affære til skade for Grand Prix løbenes prestige og betydning som officielt forum for den tekniske kappestrid mellem de europæiske fabrikker.

På dette sidste område vil traditionen måske blive brudt, idet udviklingen af den japanske formel 1 vogn fra Honda meddeles at skride planmæssigt

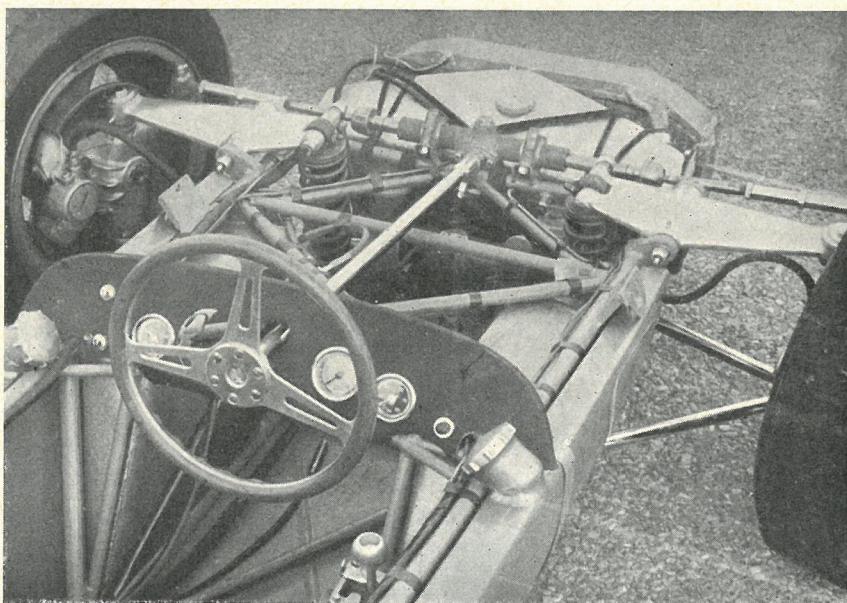


Billedet giver en idé om den fremragende finish; vognens hjulophæng følger samme princip som anvendt på Chapmans Lotus 24 og 25, men ideen stammer egentlig fra Italien. Skivebremserne bagtil er i øvrigt af italiensk konstruktion.

frem. Man arbejder med prototyper af såvel 12- som 8-cylindrede formel 1 motorer og boltrer sig med 4 ventiler og 2 tændrør pr. cylinder. De der har haft lejlighed til at overvære Hondas indsats i de store motorcykelløb véd, hvordan de japanske maskiner til tider har været så overlegne, at oppositionen så ud til at fuldføre løbet i 1. gear.

Hvis Honda melder sig som udfordrer til de europæiske bilfabrikkers kamp om det kommende verdensmesterskab, bliver det spændende at se, hvem der skal køre vognene. Jack Brabham synes at være et oplagt Honda-emne, men nu får vi se.

Fra italiensk side foreligger nu nær-
(forts. side 34)



Sjældent er der så store økonomiske og tekniske ressourcer bag et Grand Prix projekt som i de Tomaso's formel 1.



BMW Rapido Sport 2000

23 år forsinket prøverapport

AF
BJARNE
KORNBECK

I 1938 indvarsledes en ny epoke i den tyske automobilhistorie, idet BMW-fabrikken introducerede de nye strømliniede sportsmodeller: sport 327, 327/28 og 328 med den klassiske 2-liters 6-cyl.-motor. Denne havde fra første færd haft en ydelse på 34 hk, derfra gik den gradvis op til 36, 40, 46 og 50 hk. I den nye sportsversion 327 fik den en nettonorm på 55 hk, kompression 6:1. I 327/28-udgaven fik den 80 hk med V-top, kompression 7,5:1, og i 328, med egenvægt 800 kg, var den på 83 hk, også med V-top og 7,5:1 i kompression. Mens de to sidste udgaver i dag er kørt til vejs ende, er det 55 hk-motorerne, der sejlivet holder stand, og de kan fortsat købes.

1938-modellernes karrosseri forbedredes i 1939-40. Det første år havde man lygtemodel fælles med Volkswagen, som også kom frem i 1938, men allerede et år efter fik de kraftigere lygter med stejlere front og større paraboler. Instrumenteringen blev up to date, som den laves på vogne af 1961-62: Det triste og lidt upræcise V-speedometer og de små firkantede adviseringer blev koncentreret i 3 urskiveformede instru-

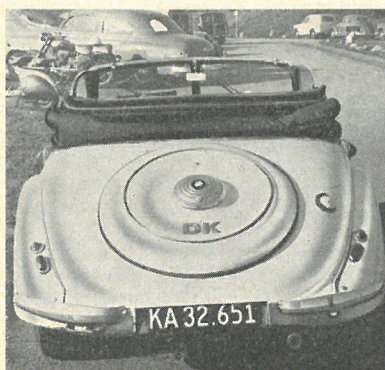
menter, der udgør: præcisionsspeedometer, koblet triptæller, vandtermometer, olietryksmåler, olietermometer, benzinnmåler samt ur eller omdrejningstæller efter ønske.

I Danmark findes 7 stk. 327-modeller fra 1938/39 og 5 stk. 327 fra 1939/40. De tekniske data på de fleste af vognene er uforandrede, men et par af dem er blevet forsynet med to-trins Solex-faldstrømskarburator.

Antallet berettiger måske ikke i sig selv til en prøverapport, men rundt omkring er der stor interesse for disse vogne, og dette i forbindelse med, at der ikke tidligere har været offentliggjort nogen dansk prøve, har sat mig i gang.

Det eksemplar, der her er afprøvet, er antagelig det bedst bevarede, der findes i landet.

Karrosseriet er udført helt i letmetal, og de meget kraftigt afstivede dørkarmer, der indrammer de 1,10 m brede døre, giver vognen en vridningsstabil opbygning. Dørene er tunge og smækre som på gedigne pengeskabe, forsynede med ganske almindeligt totrins låsetøj – og de er endnu aldrig sprunget op i utide! Fører og forreste passager sidder i anatomisk korrekt udførte lænestole med kraftige vulster. Bag er to regulære mindre sæder, som giver plads til to voksne eller tre børn. Al beklædning på stole, sæder, kardantunnel, døre og sider helt frem til fronten er udført i bøffelskind. Foran sidder man mellem kardantunnel og kasseprofil, bagi er gulvet yderligere sænket for at



give benplads til bagsædepassagererne, da bagsædets ryglæn er temmelig stejlt og samtidig danner en klap til bagagerummet, som man invaderer indefra.

Vognen er forsynet med de klassiske to skrå frontruder, som er så typisk for BMW, og som hver for sig kan lukkes op med skruhåndtag, der ligesom alle andre greb i vognen er beklædt med ægte elfenbenshoveder. Vinduesrammerne er opbyggede og samlede i én svær rustfri duraluminiumsramme, som samtidig er forsynet med tre lukkehåndtag til den tykke trelagskaleche. De to løftehåndtag sidder så tilpas, at forsædepassageren kan bruge det højre som sikkerhedshåndtag. Tilsyneladende virker forruderne små, set udefra, men førerstillingen og det dejlige store engelske sportsrat har placeret så langt fremme, at man har glimrende udsyn gennem ruderne. Hjørnestolperne generer ikke under kørslen, og bakspejlet dækker fuldtud bagruden. Foran ruderne er anbragt to ventilationsklapper, der har tre indstillinger, og man kan således få enhver ønskelig form for ventilation i kabinen. Dette eksemplar er det eneste herhjemme, der er forsynet med originalt varmeapparat med blæser, anbragt helt foran således, at varmluften føres op fra nederen, og tre indstillinger dækker behovet hele året rundt.

Pedalerne er standardtype og sidder tilpas tilgængelige, og der er rigelig med benplads, selv til de længste. Instrumenteringen er velforsynet, og foruden de førnævnte målere findes der: håndgasknap, choker, som ejeren har gjort halvautomatisk med et simpelt fjederophæng. Foruden automatisk er der også manuel tændingsregulering, viskerkontakt, blinker med kontrollam-

pe samt elektrisk cigarettænderbox til 20 cigaretter. Et stort aflåseligt handskerum afslutter instrumentbrættets udrustning. Som man ser, er vognen helt moderne udstyret, selv efter 1962-begreber.

Vognen har centralsmøring, som foregår ved tryk med foden på en fjederbelastet pedal indefra, og alle vitale dele smøres på denne måde. Kun kardan skal smøres én gang årligt! Som et notabene skal hertil bemærkes, at en stor bilkoncern fornylig alvorligt overvejede at gå over til centralsmøring, fordi man alligevel anså denne form for mest hensigtsmæssig!

KØREEGENSKABER

At køre BMW'en giver én fornemmelsen af, at den er bygget til store hastigheder. Dette er også rigtigt, blot man så husker at forsyne den med et par skråstillede teleskopstøddæmpere. Vognen er perfekt retningsstabil under alle forhold, selv i den værste storm ligger den støt ved fuld hastighed, og der er intet ratarbejde. Ved selv kraftige opbremsninger forekommer der ingen næsedykninger. Bremserne opfylder kravene til en sportsvogn, idet arealet er lig med kilovægt: 1100 cm² til 1100 kg egenvægt. 99% af de nye vogne opfylder slet ikke dette sikkerhedskrav! Bremsning med motoren er en særdeles effektiv affære, da omdrejningstallet ved nedgearing omgående glider hurtigt nedad, når speederen slippes helt. Ved kørsel på kurvede veje kan man holde en stor gennemsnitsfart, fordi vognen kører som på skinner, og selv om forhjulene befinder sig over to meter foran kørerens, ved han altid præcist, hvor de befinder sig; et resultat af forbilliget affjedring og vejkontakt.

Det ret stejle rat falder behageligt i hånden, og tandstangsstyringen er præcis. Vognen har en tilpas understyrings-tendens på lige vej og går over til overstyring, så snart vejen er kurvet. Man kan selv indstille selvopretningen, så den blir hurtig eller langsommere! I den nævnte vogn er ikke indlagt gearbox, der normalt hører til 327 modellerne; i stedet sørger en 328 gearkasse for et usædvanligt levende optræk, kombineret med et lavt gearet bagtøj. Herved er den øverste ende skåret af tophastigheden, men til gengæld har man en gennemsnitshastighed på 130 km/t uden mindste besvær, og selv under de forhold føles vognen ualmindelig sikker at køre i. Under den sidste biludstilling i Forum blev der fra officiel side udtalt, at der blev gjort uendelig meget for at gøre vognene moderne, men til gengæld uhyre lidt for at gøre vognene sikrere. Denne BMW har så stor sikkerhedsmargin, at »moderne« vogne i dag faktisk i mange henseender er tilbage.

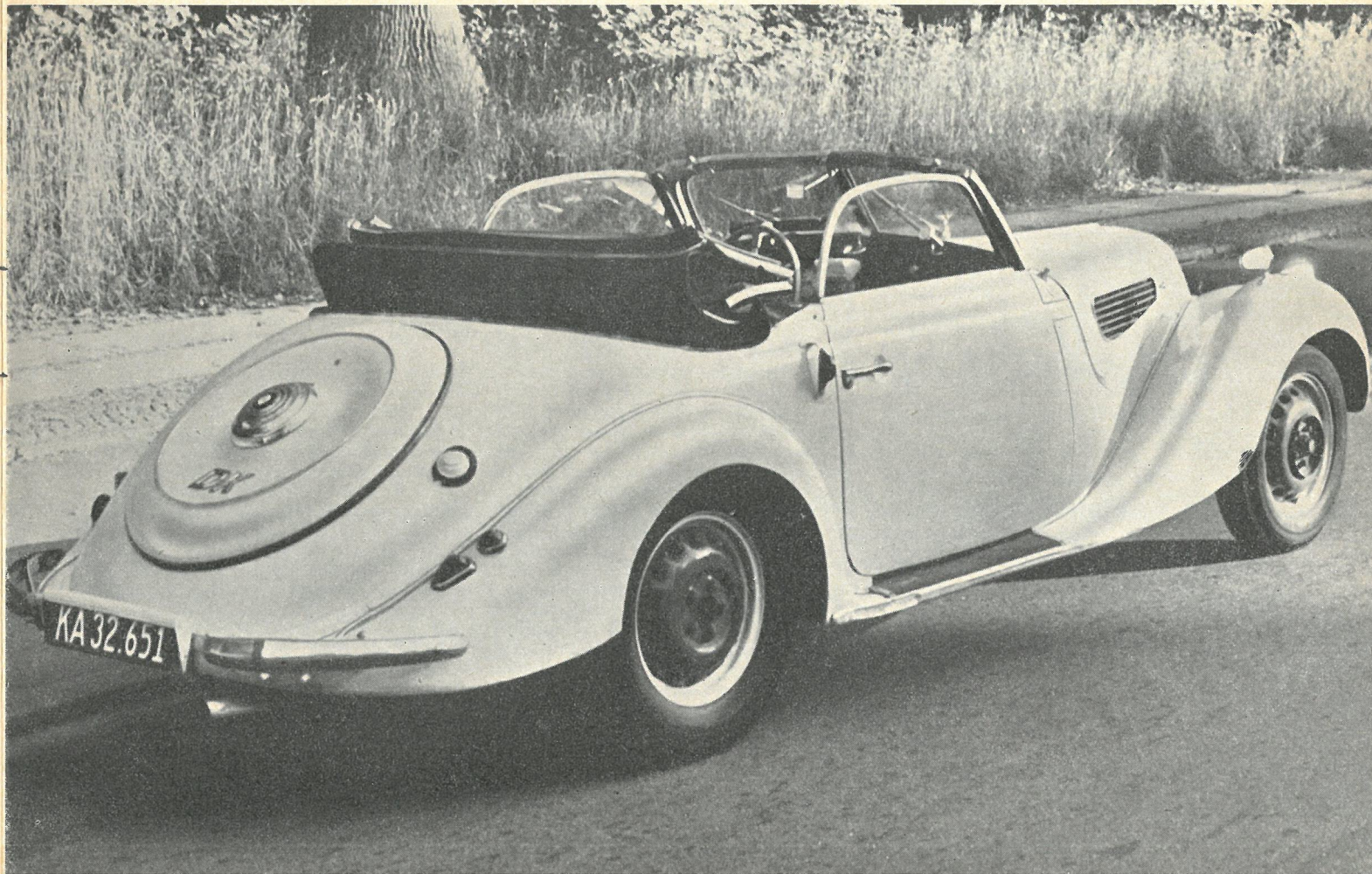
SPECIFIKATIONER:

Mærke: B.M.W., type sport 327/80 Rapido 2000. Fabrikat: Bayerische Motoren Werke, München, Tyskland W. – Dagspris 1940: 26.000 kr.

Motor: 6 cyl., vandkølet rækkemotor, topventilet, parallelhængende. Boring: 68 mm, slaglængde: 96 mm, slagvolumen: 2069 ccm. Kompression: 6,8:1, effekt: 80 hk ved 4100 o/m.

Transmission: Tør enkeltpladekobling, firetrinsgearkasse 328 model, hel-synchroniseret i alle gear. Udvekslinger: I. gear: 3,75. II. gear: 2,28. III.

(forts. side 27)





Bag rattet af

HUMBER SUPER SNIPE

Navnet *Humber* har gennem årene haft en god klang i danske bilist-øren, og når mærket i de senere år er ret svagt repræsenteret i salgsstatistikkerne, skyldes det utvivlsomt mest, at både Hawk og Super Snipe er blevet dyre vogne. I Super Snipes hjemland er den derimod stadig overordentlig populær blandt bilister, der af en eller anden grund må forbinde deres befordring med prestige.

Bilernes nationale særpræg forsvinder mere og mere, men Humber Super Snipe er stadig karakteristisk engelsk – næsten klassisk trods amerikansk panorama-forrude og tip-top moderne dobbelte forløgter. Pladsforholdene er fine med god benplads i både for- og bagvogn. Der kan let sidde tre voksne i bagsædet, og den midterste plads på forsædet lader sig udmærket udnytte til en voksen passager på mindre ture. Indretningen sigter i alle detalier på at gøre timelange køreture behagelige. Der er brede, nedfældelige midterarm-læn i begge sæder, to små klapborde bag på forsædet, elektrisk cigarettænder både foran og bagi, ualmindelig nem og præcis betjening af friskluft-, varme- og defrosteranlæg, indstillelige

friskluftindtag i hver side af forrudelet, indbyggede, rummelige lommer i fordørene, indbygget lys i det veldimensionerede, aflåselige handskerum osv. Interiørets luksuspræg understreges af svært, ægte skindbetræk på sæderne og polerede naturtræ-paneler.

Føreren kan glæde sig over et godt udstyr af let aflåselige instrumenter med hensigtsmæssige runde skalaer. Foruden de sædvanlige instrumenter – speedometer, kilometertæller og kølevandstermometer – omfatter samlingen olietryksmåler, ampéremeter og triotæller. Desværre skygger hornkontaktringen noget for instrumenterne. Udsynet er godt hele vejen rundt, men man har ingen større glæde af panoramaforruden, der dog på den anden side heller ikke er

behæftet med alvorlige ulemper i denne vogn (mens forruder af denne, nu allerede forældede og udgæede tvæ, i andre vogne har kunnet hæmme ind- og udstigning og forårsage ømme knæ).

Motoren har den roligt, overlegne kraft, som man gerne vil finde i en luksusvogn. Den er på 3 liters slagvolumen og yder 130 SAE-hk, som står i pænt forhold til egenvægten på ca. 1525 kg (11,8 kg pr. hk) og sikrer overlegen acceleration og marchhastighed. Super Snipe går ved fuld acceleration gennem gearene fra 0 til 80 km/t på ca. 11,5 sek., fra 0 til 100 på ca. 16,5 sek. og fra 0 til 120 på ca. 24 sek.

Tophastigheden målt med prøveeksemplaret til 150 km/t, men fabrikken opgiver selv en maksimumhastighed på 155 km/t. Ved 1000 motoromdrejninger i minuttet kører vognen i 3. gear 27,7 km/t, og det vil sige, at en konstant kørehastighed på 130 km/t er fuldt mekanisk forsvarlig.

På landevejen bruger man næsten ikke gearskiftet, idet man har god acceleration i topgear allerede fra 50 km/t til hurtige overhalinger. Sejtrækserven er meget fin, idet motoren trækker vognen jævnt i højt gear fra tomgangshastighed, hvilket dog har mere teoretisk interesse for en ejer, som ønsker at skåne sin motor.

Den 3-trins gearkasse har fin synchromesh mellem alle gear, og gearskiftet fungerer nøjagtigt, men lidt langsomt på grund af bindende låse. Andet gear rækker til 95 km/t ved fuld brug af motoren.

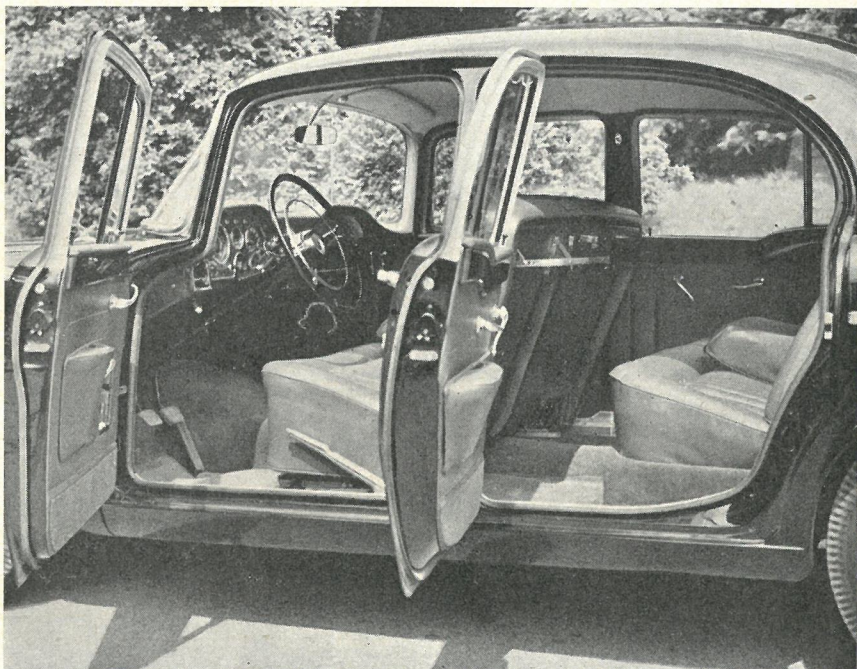
Det er en fornøjelse at køre Super Snipe hurtigt på lange, lige stræk. Den har en urokelig retningsstabilitet og ligger støt og tungt på vejen. På grund af tyngden føles den unægtelig som noget af en bolide, når man lader den løbe hurtigt på landevejen, men til betryggelse er Super Snipe udstyret med veldimensionerede skivebremses på forhjulene og en vakuumforstærker, som gør det muligt at præstere en hurtig bremsning fra høj fart med moderat pedaltryk. Bremsene virker blødt, og vognen er meget stabil under kraftig bremsning.

Styretøjet er temmelig langsomt, og der kræves store ratbevægelser for at bringe vognen til at afvige fra ret kurs. Da styretøjet tilmed er noget tungt, og

vognen kraftigt understyrende, kan Super Snipe ikke netop kaldes nem at køre hurtigt med på snoet vej. Men på den anden side er vognens opførsel i svingene så reel, at man absolut kan holde et pænt tempo gennem kurverne med god sikkerhedsmargin. Nærmer man sig udskridningsgrænsen, begynder udskridningen blødt og let kontrollerbar; man får i god tid advarsel fra dækkene, som støjer en del ved hurtig svingkørsel.

Hjulophængningen er yderst traditionel med stiv bagaksel og langsliggende halvelliptiske bladfjedre. Den fungerer under de fleste forhold tilfredsstillende og synes specielt at give god kontakt mellem hjul og vej på ujævne belægninger.

Ved høje hastigheder høres lidt vindstøj over taget, og visse ujævnheder kan give en let karrosseriresonans, men lydniveauet er i øvrigt, som man forestiller sig i en stor europæisk luksusvogn.



Tekniske data og præstanda

Motor: Vandkølet, sekscylindret, firetakts, topventilet rækkemotor, boring 87,3 mm, slaglængde 82,5 mm, cylindervolumen 2965 ccm, kompressionsforhold 8,0 : 1, maksimale ydelse 129,5 hk (SAE) ved 4.800 o.p.m., største drejningsmoment 19,12 kgm ved 1.800 o.p.m., Zenith faldstrømskarburator, oliekapacitet 8,52 liter, kølesystem: centrifugalpumpe og 4-bladet ventilator, 12 volts batteri, 51 amperemeter.

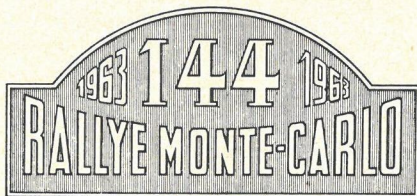
Transmission: Tør enkeltpladekobling til fuldsynchroniseret tre-trins gearkasse, udvekslingsforhold: 3. gear 4,55 : 1, 2. gear 7,34 : 1, 1. gear 12,77 : 1, bakgear 14,29 : 1, overdrive ekstrastyr.

Karrosseri m. v.: Selvbærende 4-dørs sedan, forhjulsophængning: skruefjedre og triangellarme, baghjulsophængning: langsgående elipse-bladfjedre, hydraulisk fodbremse, fortil skivebremses, bagtil tromlebremses, mekanisk håndbremse, styretøj: power steering, tankindhold 57 liter, dækstørrelse 6,70 x 15.

Hoveddimensioner: Akselafstand 2794 mm, sporvidde for 1441 mm, sporvidde bag 1410 mm, total længde 4775 mm, bredde 1765 mm, højde 1549 mm, frihøjde over vejbanen 178 mm, vendediameter 5,79 m, egenvægt 1523 kg.

Accelerationstider:
0-80 km/t 11,5 sek.
0-100 " 16,5 "
0-120 " 24,0 "
Tophastighed ca. 150 km/t.

Benzinøkonomi:
Bykørsel ca. 8,0 km pr. l
Jævn landevejskørsel.. " 10,0 " " l



Ved fremkomsten af reglerne for Monte Carlo Rally 1963 er diskussionen om chancer allerede i fuld sving i rallykredse. Reglerne angiver nemlig klasserne og sammenligningsfaktorerne, der skal søge at stille vogne af forskellig motorstørrelse lige, dels inden for klassen og dels uanset klasse overhovedet.

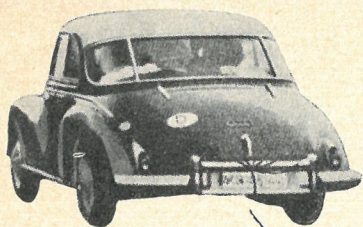
Der køres igen i år med sammenslåede gruppe 1 - gruppe 2 klasser, som skiller ved 700 (ej med i 1962) - 850 - 1000 - 1300 - 1600 - 2000 og 3000 ccm. Man kan undre sig lidt over, at der efter introduktion af en del vogne med motorstørrelse omkring 1100 ccm ikke er ind-

føjet en klasse til 1150 ccm, som de internationale regler åbner mulighed for. Sportsvogne og gruppe 3 kører sammen med inddelinger ved 1000 - 1300 - 1600 og 2500 ccm.

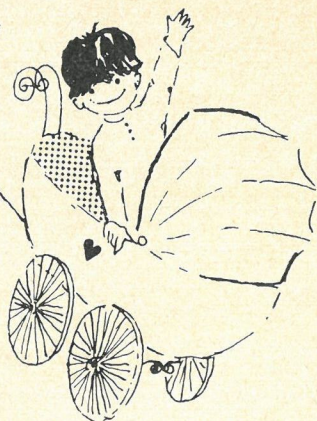
Startstederne er de traditionelle: Glasgow, Lissabon, Monte Carlo, Paris, Warszawa, Frankfurt, Athen og i år for Skandinaviens vedkommende Stockholm. Længde og oplæg er også som de foregående år med længste afstand 4292 km (fra Stockholm) og korteste 3934 km (fra Glasgow). Ruterne løber sammen i Chambéry, hvorfra der er fælles rute på 794 km til Monte Carlo. På fællesetapen findes endvidere hastighedsprøverne, som igennem flere år har vist sig meget afgørende, og hvor sammenligningsetaperne, der udregnes efter samme vellykkede formel som i 1962, benyttes ved tildeling af straffpoints.

Anmeldelserne sluttede den 9. november, og den danske kvota på 15 vogne udnyttedes igen i år...

obo.



AF FARMAND



Hvor skal vi gøre af børnene?

For bare en halv snes år siden ville et spørgsmål som: **Hvor skal vi gøre af børnene i bilen!** være blevet fejlet til side som værende et burgøjserproblem. Dengang var det for de fleste børn en ønskedrøm at køre med automobil fra København til Es-

Hun er da glad for sin sikkerhedssele



bjerg. I dag er det ikke ualmindeligt at høre børn, der plagende spørger, om de snart må få en tur med lyn-tog fra Esbjerg til København. Jo, tiderne forandres!

Så vidt jeg véd, har et dansk gennemsnitsægtepar ca. 2,36 børn, rent statistisk. Nogle får hverken sønner eller døtre, mens andre får omkring 12. Naturen fordele ulige ...

Jeg er far til tre unger, og tro mig når jeg siger, at betretningen ikke er fri for selvbiografi.

Børn er meget forskellige. Nogle kan lide at køre i bil, andre bliver vrede og atter andre bliver dårlige. For at det ikke skal være løgn, har jeg en af hver slags!

Et *velopdraget* barn, som kan li' bilkørsel, er en glæde for forældrene. Afhængig af den plads, der er til rådighed, laver man en legeplads på bagsædet af tæpper, frakker og gamle sofapuder. Her leger han/hun med sin teddybjørn, kigger fornøjet ud af vinduerne, eller sover sødeligt. Kort og godt: ungen er glad, om vi så skal helt til Spanien ...

Den *uartige* er let gennemskuelig, for den gør ingen af delene. Hverken sover eller kigger billedbøger,

er fuldstændig uinteresseret i køerne, der tygger drov på markerne, nej, der er kun een fornøjelse – at ride-ride-ranke, og hvem kan ride-ranke hele dagen? Desværre er jeg ikke i besiddelse af en effektiv opskrift i behandling af sådanne børn, men storhøjertede læger anbefaler forældre at opløse en bestemt sovetablet – uden skadelig virkning – i mælken. Efter at have drukket den, falder barnet i en blid søvn.

Det tredje barn, der har tendens til *søsyge*, skal ha' en søsygetablet ca. en halv time før start. Man skal selvfølgelig ikke *fylde* sin unge med tabletter. Blot een pille hver anden-tredie dag på ferieturen. Så er man sikker på, at børnene ikke tager skade.

I øvrigt er det interessant og ser næsten ud som ondskab, hvad det dog ikke er, at dispositionen for søsyge på ingen måde er lige stærk hver dag. Til tider kan min familie køre adskillige hundrede kilometer uden mavepine eller søsyge. Og somme tider har vi balladen allerede efter en halv times forløb.

Jeg har bemærket, at to venner, der rejser sammen, ikke får kvalme så hurtigt som een, der kører alene og keder sig. Men jeg har ligeledes bemærket, at dette ikke

er nogen fast regel. Som man kan se, er alt dette et udsnit af videnskabelig kundskab, der endnu er uudforsket. Derfor: hvis *De* rejser med ét, to eller tre børn, så husk altid at medbringe tabletter og giv dem til ungerne, *inden* pladserne grisses til. Og glem ikke at åbne vinduer og soltag (undtagen i denne vintertid); jo mere lukket en bil er, desto mere syge bliver de ømfindtlige passagerer ...

Der kan være mange grunde til, at en familie anskaffer sig en bil. Har man mindre børn tæller besværet med at slæbe dem op i toget, sporvogne o.s.v. – for ikke at tale om Store Bælts overfarten (Mon den bro nogen sinde bliver bygget?) meget tungt i bil-overvejelserne.

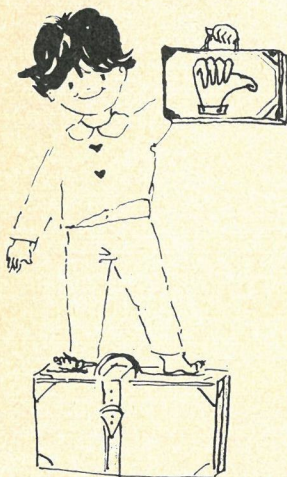
Men der er flere problemer med børn på langtur. Bi-



ler er ikke specielt indrettet til legestue. Bevægelsesfriheden er ringe, og større børn foretrækker at blive hjemme end deltage i den berømte søndagstur.

For et par år siden havde min familie – da den endnu bestod af to voksne og to børn – ikke besvær med ungerne beskæftigelse, når vi skulle køre. Vi havde nemlig en motorcykel med sidevogn. Ungerne blev klædt godt på og stoppet ned i denne. Efter nogle minutters rumlen ud af landevejen, faldt de i søvn. Sidevognen virkede som en vuggende barnevogn

Sådan kan man ikke behandle børn i *bilen*, og vi har nu gjort bagsædet til deres domæne. For det første er det umuligt at have tre



børn (på skødet) foran, og for det andet er risikoen for sammenstød med vindspejlet eller instrumentbrættet ret stor under en uventet opbremsning.

Altså: om på bagsædet med børnene! Der kan de f.eks. sidde i bunden af vognen og anvende sædet som *arbejdsbord*.

Det *kan* betale sig at ofre lidt tid, penge og opmærksomhed på børnenes beskæftigelsesmuligheder. Både for deres og forældrenes skyld ..

Kører jeg alene med den mindste pølse, spænder jeg et børnesæde fast på passagerforsædet, hvorfra han kan nyde turen gennem byen. Sædet er ikke kostbart og

kan erhverves i stort set alle tilbehørs-forretninger.

Et andet punkt skal man være opmærksom på. Børn – selv de mindste – vil gerne opleve noget nyt, ligesom forældrene har bestemte planer i forbindelse med en ferie.

At koordinere disse planer og børnenes ønsker kræver faktisk stor omtanke. Det kan selvfølgelig være, at netop *De* har et vidunderbarn, der i en tidlig alder, skal vi sige 4-5 år, ikke interesserer sig for andet end kirkelige og verdslige bygninger, museumsbesøg eller lign. samt elsker at gå hånd-i-hånd gennem byer i det sydlige udland.

Mine børn hører ikke til omtalte type. De kan godt lide at se kældre og klippe-tårne, bade og spille bold, men helst vil de ha' soft-ice, sodavand og chokolade.

Det er min erfaring, at børn indtil en halv snes år foretrækker ferie ved søen, hvor man kan opleve ting, der er morsomme at berette om derhjemme; f.eks. damperen, der tudede så meget – da jeg faldt i vandet med søndagstøjet på – dér hvor far ikke ville købe en iskage – sådanne oplevelser hefter børn sig ved.

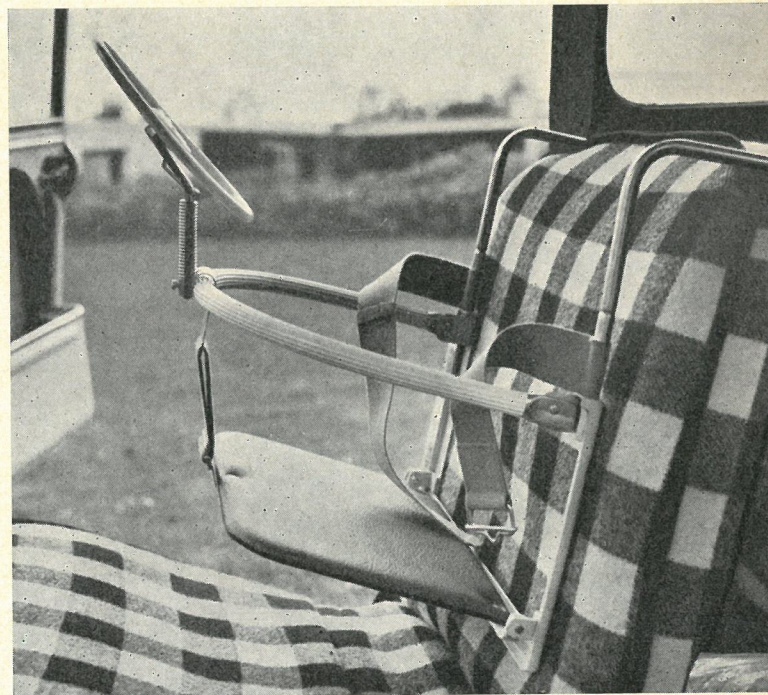
Derfor nøjes min familie med at tage børnene med i to tilfælde: på kortere rejser i weekend'en og i længere ferier, hvor vi skal besøge ganske få steder og tilbringer det meste af tiden ved stranden. På rejser af mere seriøs karakter glæder vi bedstemødrene med deres børnebørn.

I det foregående har jeg mest tænkt på børn i alderen fra tre til ti år. De er svære at beskæftige, men det kan lade sig gøre. Jeg tror nemlig, at det er et sundt tegn, hvis børnene ikke finder det morsomt at sidde ubeskæftiget i bilen i flere timer og kigge på landskabet.

Og på bagsædet har ungerne en glimrende tummy-plads, selv om man risikerer skrig og skrald, når *lille Peter* ta'r *store Kim's* legetøj eller omvendt.



Aldrig børn på forsædet i en bil. Risikoen for et stygt sammenstød med vindspejlet eller instrumentbrættet er meget stor under hård og uventet opbremsning.



Dette sæde anvendes til børn på 3-4-5 år. En sikkerhedssele sørger for, at han/hun ikke kan kravle ud under køreturen. Er barnet bilinteressert, kan det dreje på sit »eget rat« af plastic.

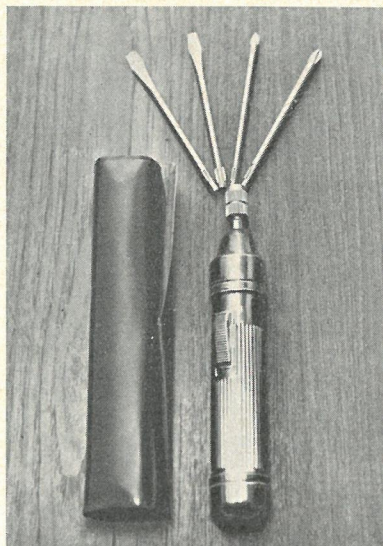
Julegaver til BILEN

Der kommer stadig nyt auto-tilbehør, selv om markedet er velmættet. En del er nyttige ting, andre mindre nyttige.

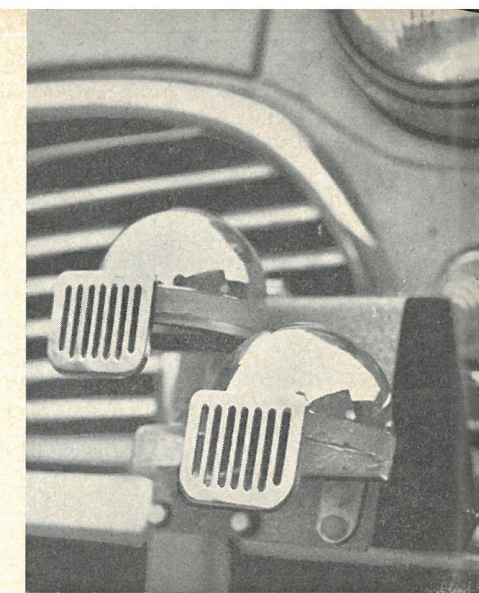
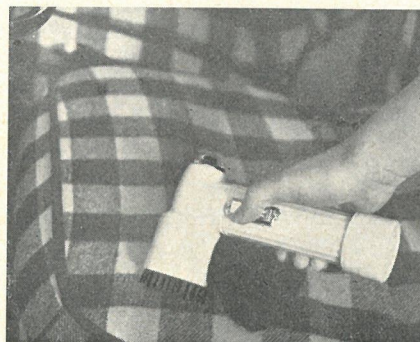
Det er umuligt at remse alle nyhederne op i FART & FORM, så vi bringer kun et lille udvalg. Priserne varierer fra et par kroner til et par hundrelapper, og der er gode julegaveideer til den bilglade familie.



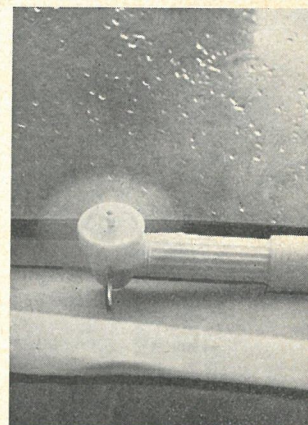
Chic-klap hedder denne stol (45 cm høj og 32 cm i sædebredde) fremstillet af forchromede stålør og skummipolstret. Den fylder kun 5 cm sammenklappet. Forhandles af **Scan-Praktikus**, H. C. Andersens Boulevard 1, København. Pris: kr. 55,-.



Den kombinerede skruetrækker og stavlygte PILOT (made in Hong Kong) kan erhverves hos **Scan-Praktikus** for kr. 15,-.

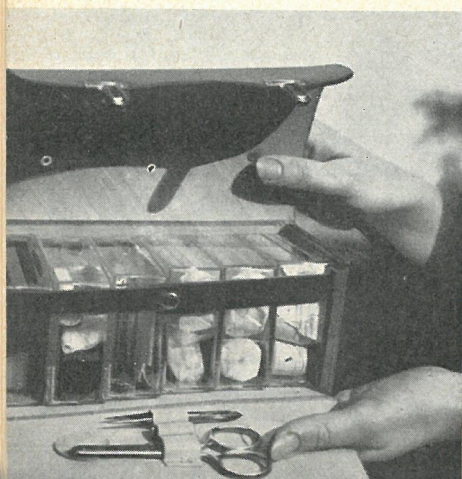


Schrader & Søn, Roskildevej 76, Albertslund pr. Tåstrup, importerer det belgiske fanfare-horn A.E.B., der kan tilsluttes 6 el. 12 volts batteri, har en gennemtrængende lyd (ideelt til landevejskørsel) og leveres for kr. 75,-.



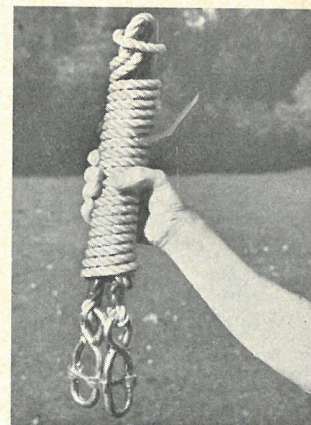
Når man høvler, falder der spåner - og når man spiser i bilen, kommer der krummer. **Scan-Praktikus** har indført en auto-støvsuger PILOT (japansk oprindelse), der samtidig er lommelygte og ventilator. Den drives af 2 1/2 volts batterier og koster kr. 33,-.

Denne læder-box er et mini-apotek. Foruden de sædvanlige gazebind, hefteplastre o.s.v. findes der saks, termometer, pincet, hovedpinepiller, søsygetabletter, kamferdråber, armslynge. Forhandles kun af **Scan-Praktikus**. Pris: kr. 100,-.



Turtle Anti-Freeze frostsikrer ned til $\div$ 20 grader. Man blander to dele vand med én del anti-væske, der samtidig renser vindspejlet. Importør: **A/S Niplex**. Pris: kr. 6,75.

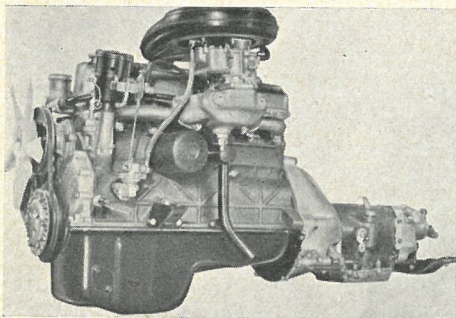
Bilisten bør altid have et slæbetov i sin vogn. **Scan-Praktikus** leverer et sådant af nylon (længde fem meter) med indstillelige beslag, beskyttelseshætte til at lægge over kofangeren og rødt advarselsflag for kr. 25,-.



TEKST: FINN LARSEN

FOTO: BENT REJ

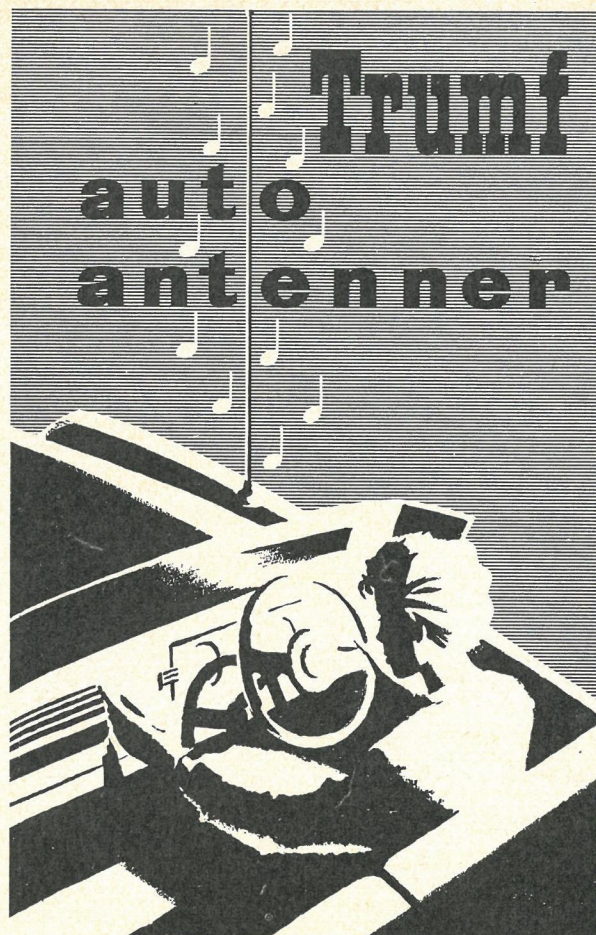
TUNINGSUDSTYR OG TILBEHØR



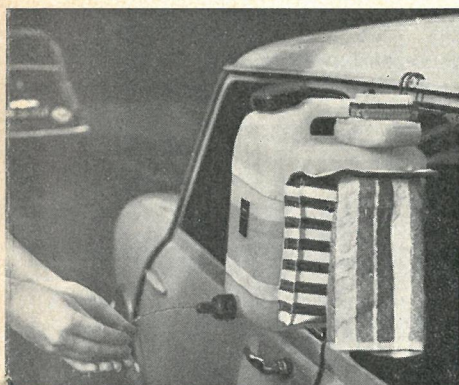
til de fleste engelske vogne
fås bedst gennem

H. U. Lassen
Høeghsmindevej 50
Gentofte

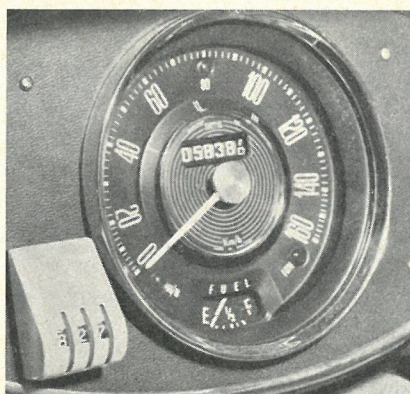
Eneagent for:
John Sprinzel Racing Ltd.
(Sebring udstyr til A-H Sprite)
V. W. Derrington Ltd.
Fibrepair Limited.
S. A. H. Accessories Ltd.
Ring eller skriv efter prislister
GE 4381 eller MI 8301 lok. 10



Julegaver til BILEN

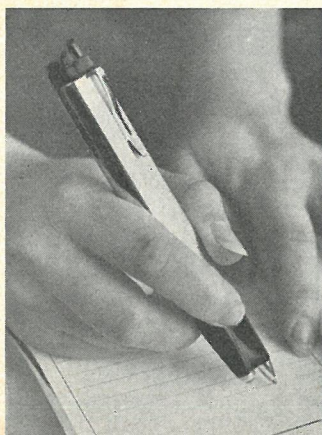
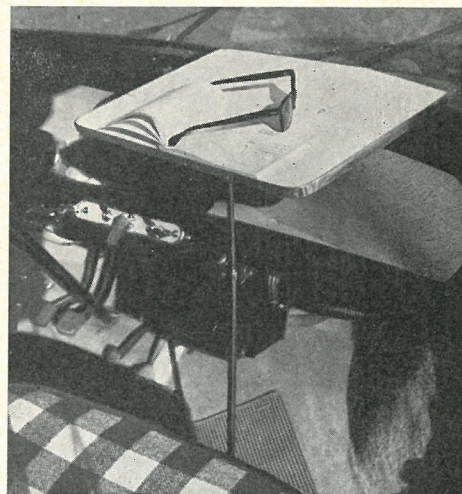


➤ Efter frokost i det fri er det dejligt at få vasket hænder - evt. skyllet fallerker og bestik af. Plastic-vandtanken her er fra **Scan-Praktikus**; den rummer syv liter, og på siden er der to toilettasker med sæbe i etui, neglebørste og håndklæde. Tanken, der koster kr. 48,-, hænges på bilen ved hjælp af en dobbelt metalbøjle.

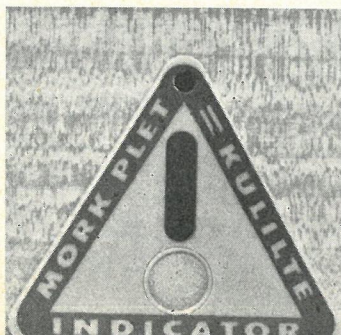


➤ Visse bilister har behov for en triptæller. En billig-udgave er **A/S Niplex' »Tankfix«** (pris: kr. 8,-); før køreturen indstilles triptælleren efter de tre bagste tal på kilometertælleren.

Scan-Praktikus er eneforhandler af dette auto-bord. Med to sugeskiver på formica-pladen (29 x 44 cm) og et teleskopben kan det anbringes overalt i og udenfor vognen. Pris: kr. 60,-.



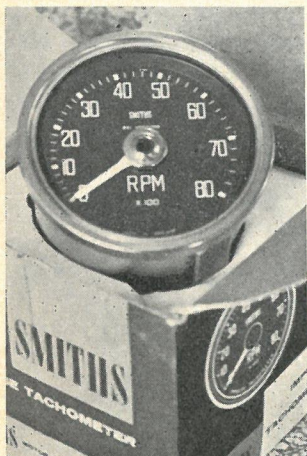
➤ En kuglepen med indbygget lampe skulle være praktisk for orienteringskørere m. fl. Pris: kr. 25,- hos **Scan-Praktikus**.



➤ Kulilte forårsager mange ulykker blandt de motor-kørende. Derfor er en **INDICATOR** uundværlig, idet dens gule farve bliver mørk eller sort, hvis der forekommer kulilte i bilen, i garagen, i båden o.s.v. Fabrikation: **Smith & Co.**, Nørregade 75, Odense. Pris: kr. 4,15.

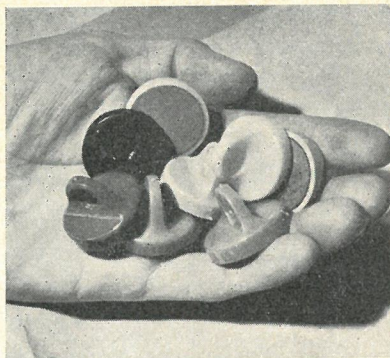


Der findes et utal af cigaret-lightere på tilbehørs-markedet. Sidste »skrig« fra England hedder selvfølgelig CIG-LIT, og den monteres bedst på underkanten af instrumentbrættet. Pris: kr. 18,-. Importør: **Simonsen & Nielsen A/S**, Frederiksholms Kanal 4, København.

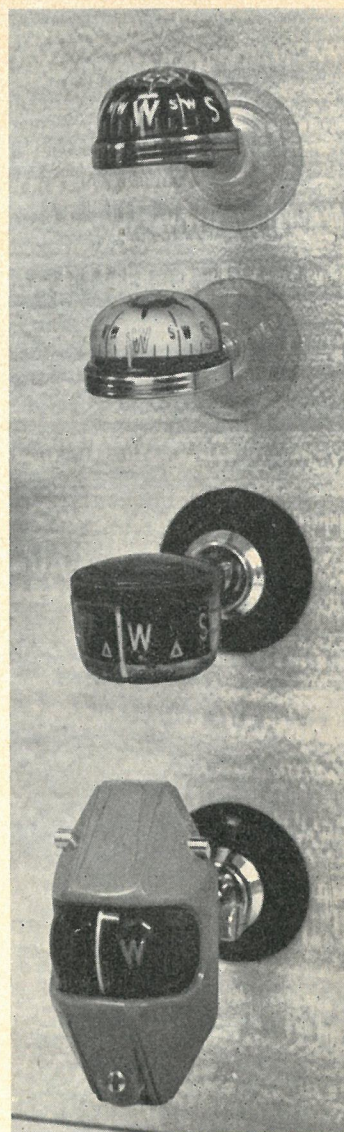
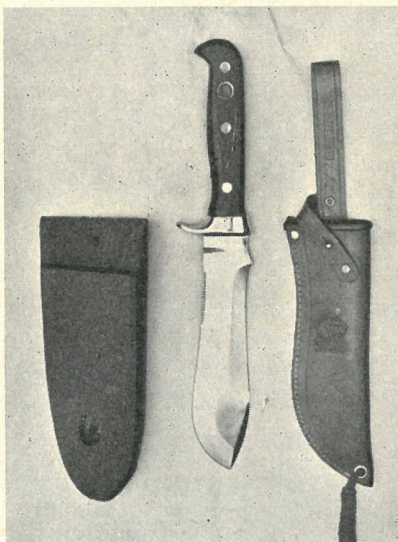


På alle benzindrevne biler kan Smiths nye elektroniske omdrejningstæller monteres. **Vilh. Nellemann A/S**, Vodroffsvej 55-57, København, forestår importen, prisen er kr. 275,-.

Julegaver til BILEN



Bravo-magneten, der bl. a. anvendes som papirholder på instrumentbrættet, fremstilles i flere farver og koster kr. 2,75 pr. stk. Eneforhandler: **A/S Niplex**, Tobaksvejen 11, Søborg.



Blandt flere kompas syntes vi bedst om disse fire fra **A/S Niplex**. Priserne er, når man begynder øverst på billedet: kr. 20,-, kr. 20,-, kr. 18,50 og kr. 37,50.

Auto-dolken **PUMA** (et Solingen fabrikat) er både hammer, økse, kniv, sav og daseåbner. Den leveres med træ-skede til at skrue fast på panelet ved førerens venstre ben. En læder-skede koster kr. 8,- og selve dolken kr. 52,-. (Set hos **Scan-Praktikus**).

Bilsportsudstyr Sportsligt Biludstyr

Danmarks eneste specialforretning

Orientering-Rally

triptællere - kortplader - kortlamper
linealer - vinkelmål - kort
kortbøger - køretidstabeller
kalkulatorer - taglygter
kronometre - stopure
speed-piloter - kompas - alt i
lygter for „rallymontering“
undervogns-beskyttelsesplader etc.

Tuning - Banekørsel

Elleman-topstykker på ombytnings-
basis - Tobu tuningssæt for VW
på ombytningsbasis - Abarth udstyr
omdrejningstællere - kørehandsker
hjelme - alt i instrumenter etc.

Diverse udstyr

trærat - sportsdæk af alle mærker
spejle - tændrør - pærer
racing olie etc. etc.

★

Ring eller skriv efter **KATALOG**
Postordre ekspedieres omgående
8 dages returret

OLE
ALT FOR BILER
BOE
LUNDINGSGADE 13 - AARHUS - TLF. (061) 2 22 31

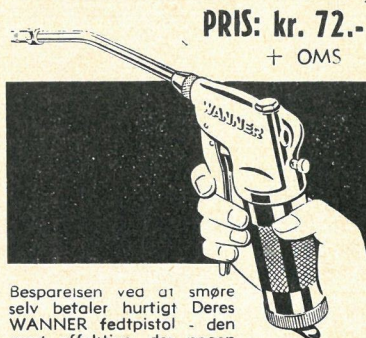
DE kan selv smøre bilen effektivt med **WANNER** højtryks-fedtpistol

— et schweizisk præcisionsprodukt

- Giver smørettryk på 400 atm - uden brug af trykluft
- Forsynet med smørehoved, som giver 100 % tæt forbindelse til smørenippen
- Smører effektivt selv fra de vanskeligste vinkler
- Betjenes legende let med én hånd
- Passer til alle vogne

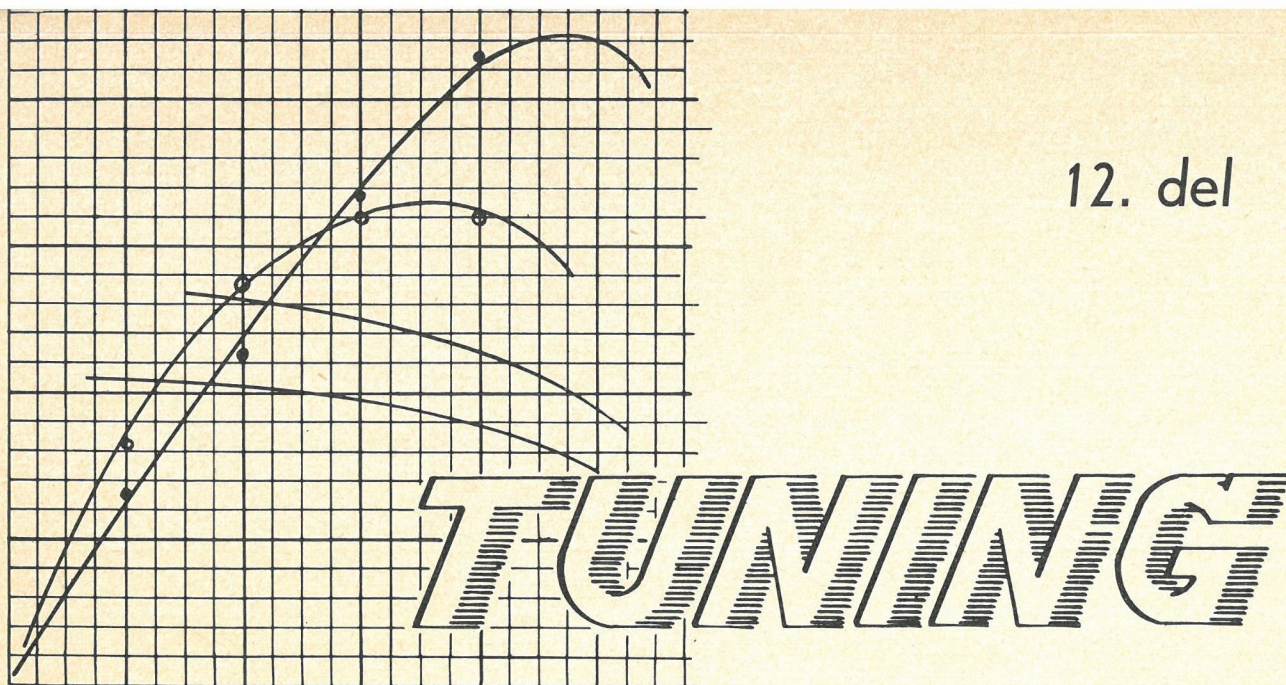
Fås gennem auto-udstysforretninger og maskinforretninger ell. direkte fra **GEORG KELLER A/S - VODROFFSVEJ 9 KØBENHAVN V.**

VESTER 76 62 - 76 82



Besparselsen ved at smøre selv betaler hurtigt Deres **WANNER** fedtpistol - den mest effektive, der nogen sinde er fremstillet.

Forsendes pr. post-efterkrav med 8 dages fuld returret



Fire-taktsmotoren

Inden vi ved tuningen forlader selve motoren for at se nærmere på tændings-, indsugnings- og udblæsningssystemerne, skal vi se lidt på svinghjulet. Ved motortuning hører man ofte udtalelser om, at der skal tages noget af svinghjulet, men hvor meget og om der i det hele taget skal fjernes noget, vil i høj grad afhænge af, hvortil man vil anvende motoren.

Når man taler om at gøre svinghjulet lettere, mener man, at det skal afdrejes, således at de masser, der skal sættes i bevægelse, bliver mindre. Man opnår derved en hurtigere acceleration, da man efter en afdrejning af svinghjulet skal sætte en mindre vægt i rotation. Så længe der er tale om biler, spiller dette forhold ikke nogen overvældende rolle, men er der tale om små køretøjer, f. eks. motorcykler, hvor forholdet mellem egenvægt og vægt af svinghjul er langt større, vil en sådan svinghjuls-afdrejning kunne mærkes i accelerationen. Til gengæld for den forbedrede acceleration går det ud over motorens evne til at sejtrække, idet motorens roterende masser hurtigere lader sig afbremse. Er der tale om et køretøj, der skal køre rene bane- eller landevejsløb, kan man udmærket foretage en ret kraftig afdrejning af svinghjulet, men på køretøjer, der skal anvendes til trial eller bakkeløb, kan det ikke betale sig. Her har man ofte brug for motorens sejtrækkeevne.

Når afdrejning af svinghjul ved biler ikke spiller nogen stor rolle, skyldes det den store vognvægt i forhold til svinghjulet, hvor selve vognen virker som en slags »svinghjul«.

Har man imidlertid besluttet at tage en spån af svinghjulet, skal man passe på ikke at fjerne gods i forbindelse med afbalanceringshullerne, idet man derved får ubalance i svinghjulet, en ubalance der i værste fald kan blive så kraftig, at akseltappen, hvorpå svinghjulet er monteret, knækker af.

Ønsker man at foretage en virkelig letning af svinghjulet, kan man foretage en opboring af afbalanceringshullerne inden afdrejningen, men det bedste vil naturligvis være at sende svinghjulet hen til en ny afbalancering efter operationen.

Mens vi arbejder med svinghjulet, vil det være passende at se lidt på koblingen, idet denne også skal modificeres, således at den kan overføre det større moment, der fremkommer ved en tuning. Den skal forsynes med så kraftige fjedre, at koblingen ikke vil »fedte« ved en hård tilkobling. På nogle vogne kan man med fordel anvende en anden kobling, f. eks. kan man montere en VW 1500 med en kobling fra en Porsche, mens man kan montere en VW 1200 med en kobling fra »transporteren«, idet denne kobling er væsentlig strammere.

Skal man køre konkurrencekørsel, må man dog ikke anvende disse små kunstgreb, såfremt man skal deltage inden for gruppe 1 eller 2, men kun forsyne koblingen med kraftigere fjedre.

Vi skal nu se nærmere på tændingssystemet, da man ved en tuning ikke kan undlade at foretage visse modifikationer her. Har vi foretaget en forøgelse af kompressionsforholdet, vil trykket inde i cylinderen, inden gnisten skal springe mellem elektroderne i tændrøret, være forøget. Er omdrejningstallet tilmed sat i vejret, er det ikke sikkert, at den oprindelig monterede tændspole er i stand til at yde en så stor effekt, at tændingen kan foregå på tilstrækkelig sikker måde. En almindelig tændspole har normalt en sådan kapacitet, at den kan trække en gnist i fri luft med en længde på ca. 14–16 mm. Længden af denne gnist vil nedsættes betydeligt, når den skal springe i et lukket rum, hvor trykket er langt over 1 atm., som det er tilfældet inde i en cylinder. Her regner man med, at der maksimalt kan trækkes en gnist på ca. 1–1,5 mm længde. Endvidere er tændspolen beregnet til at afgive et vist antal gnister pr. minut, og overskrides dette tal, vil det have svigtende tænding til følge.

Man bør derfor udskifte den oprindelige tændspole med en såkaldt »super« tændspole, der er i stand til at give en længere gnist, og desuden har en større kapacitet, så motoren kan køres op i et højere omdrejningstal. Foruden navnet »super«-tændspole kaldes de også »oliekølede sports-spoler«, idet de, som navnet siger, har olie som isolations- og kølemid. Olien kan cirkulere inde under kappen og derved transportere varmen fra spolernes vindinger ud til yderkappen, hvor den kan blive bortledet.

Når man monterer en anden tændspole, skal man ved samme lejlighed montere en ny kondensator, der er nøje afstemt til den ny tændspole. For ofte ser man motorkørere, der undlader dette, og resultatet bliver, at de brænder deres platinen i knikserkontakten ret hurtigt og derved let får tændingsforstyrrelser.

Samtidig med disse ændringer kan man passende montere nye platinen og kontrollere, at rotoren er i god stand. Dernæst er det tændrørene, der skal underkastes et lille eftersyn, idet disse er afstemt efter standardmotoren. Har man kun ladet motoren blive lidt højere komprimeret og i øvrigt ikke foretaget sig yderligere, skulle der ikke være nogen grund til at montere tændrør med andet glødetal.

Anderledes stiller det sig, dersom man har foretaget en hel serie indgreb, og motorens omdrejningstal sættes i vejret. I sådanne tilfælde vil der opstå højere temperatur i motoren på grund af det større antal forbrændinger pr. minut, og man skal derfor montere et koldere tændrør; altså et tændrør med et højere glødetal, idet et koldere tændrør lettere kan lede varmen bort fra elektroderne. Hvor højt man skal gå op i glødetal, vil afhænge af, hvordan motoren køres, og hvor meget man har modificeret den.

(forts. side 27)



Tekst: Ole Boe Olsen

Foto: Holger Møller Nielsen

BILSPØ

den ene prøve, som endnu var tilbage i 1962, og gjort det til ét stort væddeløb med 4 timers respittid. Langt de fleste vogne udgik med ødelagt affjedring eller undervogn, og kun to vogne under 1000 ccm slap igennem.

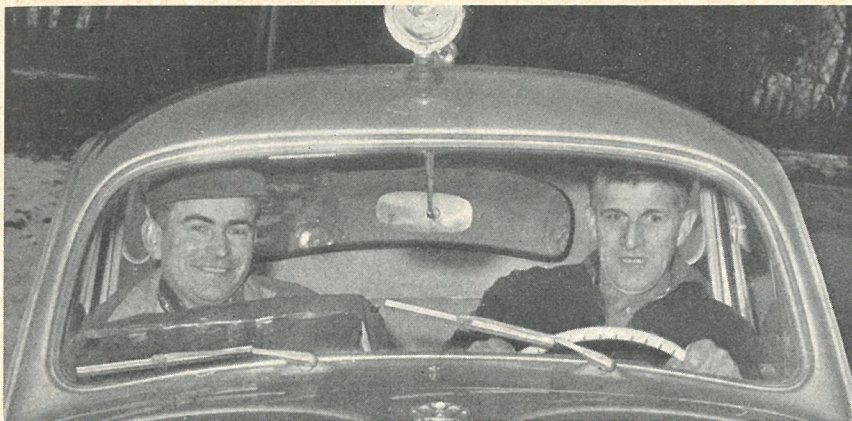
Ud over denne flotte placering havde Böhringer i forvejen placeringer som totalvinder i det polske rally (der kritiseredes kraftigt, fordi meget knappe køretider i bebyggede områder gjorde hurtig kørsel i trafik til en meget afgørende faktor), en 2. plads i Monte Carlo Rally, klassesejr i Tulpen Rally og Midnatssol Rally.

For Mercedes er mesterskabet ikke noget nyt, idet Schock/Moll vandt i 1960, også i 220 SE. De havde i forvejen været Europamestre i 1955 og 56 i Mercedes 300 SL, den med dørhængsler i taget.

Bortset fra førnævnte Liège - Sofia - Liège, Tour d'Europe og delvis Alpenrally, er foregående års udvikling i retning af at afgøre løbene på afspærrede strækninger fortsat forbundet med relativt lette transportstrækninger. Uden at kunne tegne sig for Europamesterskabet har BMC's lille Cooper dog været årets rallyvogn. Den er såvel Englands som Sveriges rallyvogn nr. 1, og den har hentet formidable sejre hjem. Med strålende, men tilsyneladende lidt vel

Medens der endnu ved redaktionens slutning hersker stor spænding om DM i orienterings- og rallykørsel, er det allerede afgjort, hvem der bliver den danske mester »storebror«, Europamester i rallykørsel. Tyskeren Eugen Böhringer har fra årets begyndelse placeret sig så fremragende i de til mesterskabet tællende afdelinger, at han allerede før sidste afdeling, det engelske rally, som kørt i begyndelsen af november, er sikker på førstepladsen. Det afgjordes, da han med Peter Lang vandt den

afgjort vanskeligste afdeling tællende til mesterskabet: Liège - Sofia - Liège, hvor kun 13 af 100 startende gennemførte. »Le Marathon de la Route«, som dette rally også benævnes, gik i nogenlunde lige linie fra Liège til Sofia og retur - med siger og skriver én times hvil. Sammen med Tour d'Europe er det efterhånden det eneste af alle europæiske rallies, der afgøres alene på uafspærret landevej, hvilket kan ske i kraft af, at løbene passerer de ødeste egne. Liège-klubben havde i år fjernet



Ejner Olsen (ved rattet) og Ole Nielsen fører i danmarksmesterskabet i orienterings- og rallykørsel.

ORT PÅ LANDEVEJ - UDE OG HJEMME

dristige køre ved rattet, har man gang på gang chokeret alle ved at køre fra langt stærkere vogne. Men det har knebet med den konstante indsats; gennemgående har indsatsen været efter recepten »vinde eller vælte«. Selv har jeg i årets løb været udsat for Coopere i det norske vinterrally og i Sverige i Bohus-rally og Mälarrally, hvor de vandt – alle steder kørt af Tom Trana.

Danske rallykørere har i 1962 placeret sig pænt i flere af de store rallies. Uden at placere sig helt i

toppen blev Jens Nielsen - Henning Henriksen i Alfa Romeo bedste danske hold i årets Monte Carlo. Højest ærefuld var Robert Nellemans og Carl Sybergs indsats i Tour d'Europe. Syberg blev sammen med Guldmark - Hansen i Volvo klassevinder og nr. 5 generelt, medens Nelleman og Jørgen Nielsen i Ford Zodiac besatte 6. pladsen generelt og andenpladsen i klassen (efter totalvinderen). Palle Mogensen fik atter succes i den svenske afdeling af

E-mesterskabet, da han i midnats-solen i første omgang besatte andenpladsen efter Toivonen. Senere skaffede en revision af pointtildeling for biler andenpladsen til nordmanden Hans Ingier, så Mogensen måtte rykke ned på 3. pladsen.

Herhjemme dyrkes orienteringssporten stadigvæk i snart utallige unioner og sammenslutninger – til lige stor skade for alle parter. Der har gennem den sidste tid været adskillige følere ude fra de orienteringskørende unioner, på den ene side DAU og DMU, på den anden side JMO og FMOU, og ved redaktionens slutning forestår der vigtige møder med henblik på at nå frem til en aftale. Imens kører syklubber og borgerforeninger det ene løb efter det andet. En del af dem er mindre vellykkede – hvordan skulle de kunne være andet, når man ikke råder over uddannede arrangører – og disse uheldige løb lastes bilsporten som helhed for. Man kan nemlig ikke forlange, at en vejsejer skal bemærke, at det ikke er en organiseret klub, som har ødelagt hans vej uden at have tilladelse til at køre på den. For ham er det bilsportsfolk. Det er simpelt hen blevet en livsbetingelse for sporten, at man finder sammen fra de forskellige unioner og dernæst i fællesskab søger at gøre det klart i justitsministeriet, at de ikke-organiserede klubber ikke har midlerne til at arrangere og afvikle O-løb, ligesom man ikke har tilstrækkelig disciplinær myndighed over for de deltagende.

Der er i denne sæson blevet afviklet mange gode løb. At man i de øvrige nordiske lande indrømmer os evner for at arrangere større løb, har fundet udtryk deri, at Danmark i 1963 står for en af de første afdelinger af Nordisk Rallymesterskab.

Der har været en tendens til at gøre løbene vanskelige. Mange løbsledelser har tilsyneladende set det som en af deres fornemste opgaver at dække deltagerne mest muligt. Flere løb har i sværhedsgrad simpelt hen været urimelige. Det er nu ikke tilstrækkeligt, at vinderne er glade, fordi de åbenbart nogenlunde har magtet opgaven. De øvrige deltagere skulle også gerne more sig; og det gør man nu ikke, hvis man gang på gang får slået fast, at man ikke slår til i det spil. Rent bortset fra, at Danmark jo ikke er så stort, at vi har råd til i hvert løb at brænde et utal af fiduser af.



Her ses Mercedes' rallyhold 1962 - fra venstre Moll, Schock, Mahle, europamesteren Böhringer, Socher og Ott.

Nye bøger

The History of BRM

Der har altid været noget mystisk forbundet med initialerne BRM; hvorfor var den 1,5 liters 16-cylindrede Grand Prix vogn, som Raymond Mays og Peter Berthon stod i spidsen for, evigt i rampelyset, skønt den aldrig præsterede en sejr i noget afgørende løb? Hvem stod egentlig bag dette gigantiske forsøg på at vise Union Jack på de europæiske væddeløbsbaner, og hvad fik disse mænd til at holde ud trods 15 års konstant modgang, indtil de nu endelig står nærmere ved erobringen af et verdensmesterskab end nogen af deres konkurrenter?

Om alt dette har Raymond Mays skrevet en interessant bog, hvori han fortæller historien fra begyndelsen med de gamle 1,5 liters ERA voiturette racervogne fra midten af 30'erne, og som han kørte til sejr i mange løb. I 1939 besluttede han og Peter Berthon sig til at gå i gang med BRM projektet, men det tog 10 år, før vognen var bygget, og endnu 2 år, inden den nåede frem til den skikkelse, hvori den nu opbeva-

res på Montague Musæet i England. I sine lyse øjeblikke afgav denne 1,5 liters motor en ydelse på ca. 600 hk.

Formlerne skiftede, og hver gang stillede BRM op med nye konstruktioner, men uheldet forfulgte dem som en skygge.

I dag anser vi englænderne for verdens førende bilsports-nation, men alligevel er det en kendsgerning, at den engelske Connaughts sejr i Syrakus Grand Prix i 1955, var den første engelske formel 1 sejr i 30 år. Hvordan begivenhederne derefter tog fart, kender vi alle i hovedtræk, men det, vi måske kender mindst til, er BRM's historie i disse år. Bogen slutter med de begivenheder, der nu har ført BRM frem til tærskelen for et verdensmesterskab.

Som tillæg bag i bogen findes udførlige specifikationer over de 4 racermotorer, BRM hidtil har udviklet. Bogen er glimrende illustreret, og vi anbefaler den varmt. – Pris: kr. 34,-.

Famous Racing Cars

En lille velillustreret bog om de mest kendte Grand Prix racervogne. Hver enkelt er beskrevet med specifikationer og konstruktionsdetaljer, desuden får man oplysning om de sejre (eller nederlag), modellerne indbragte fabrikantterne.

Det er interessant at følge udviklingen af såvel motorer, transmissioner og karrosserier fra omkring år 1900 til midten af trediverne. Mange vil nikke genkendende til navne som: Auto-Union, Bugatti, E.R.A., Daimler-Benz og mange andre, som forlængst har trukket sig

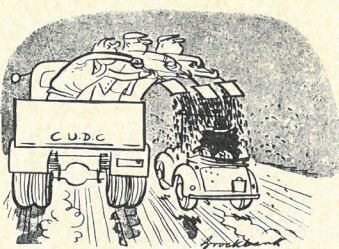
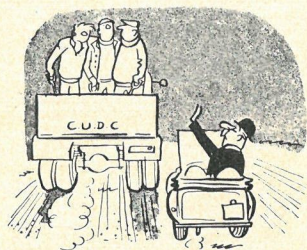
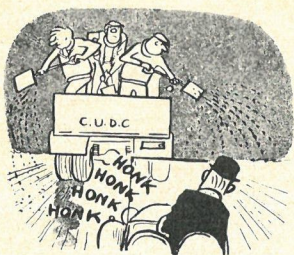
tilbage fra væddeløbsbanerne. Forfatteren (David Hodges) nævner også den ubillige konkurrence, de store tyske fabrikker påførte Grand Prix løbene med deres statsligt financerede mammutvogne i årene 1935-39. Dette inspirerer læseren til at vurdere privat-firmaernes indsats på en anden baggrund.

Selv om interessen for automobilsport i dag næppe kan sammenlignes med den entusiasme, der herskede for 25-30 år siden, vil *Famous Racing Cars* alligevel finde en læserkreds, idet bogen i kompakt form formidler facts om datidens og nutidens »store« vogne. – Pris: kr. 13,65.

A Racing Driver's World

er titlen på *Rudolf Caracciola's* selvbiografi, der udkom første gang i 1955 og nu foreligger i en revideret udgave. Caracciola – populært kaldet »Carratsch« – var en af de største væddeløbskørere op til den anden verdenskrig. Adolf Hitler understøttede Daimler-Benz og Auto-Union med kæmpesummer for at sikre Tyskland en førerposition inden for sporten. En række tyske og italienske kørere kæmpede om mesterskabene, men midt i denne fartens verden, der var fyldt med storhed og pral, var Rudolf Caracciola den rolige og beskedne mand. En fransk journalist skrev dengang: *Brauchitsch* (Mercedes) siger, at han er den hurtigste, *Varzi* (Maserati) tror, at han er den hurtigste, *Rosemeyer* (Auto-Union) kan blive den hurtigste, *Nuvolari* (Alfa Romeo) er sikkert den hurtigste – men det er *Caracciola*, der vinder løbene...

(forts. side 33)



GIV MOTORBØGER SOM JULEGAVE

Danmarks eneste specialforretning for motorlitteratur

BØGERNE SENDES OVERALT

KNUD RASMUSSENS Eftf.

Gregers Høeg - Boghandel

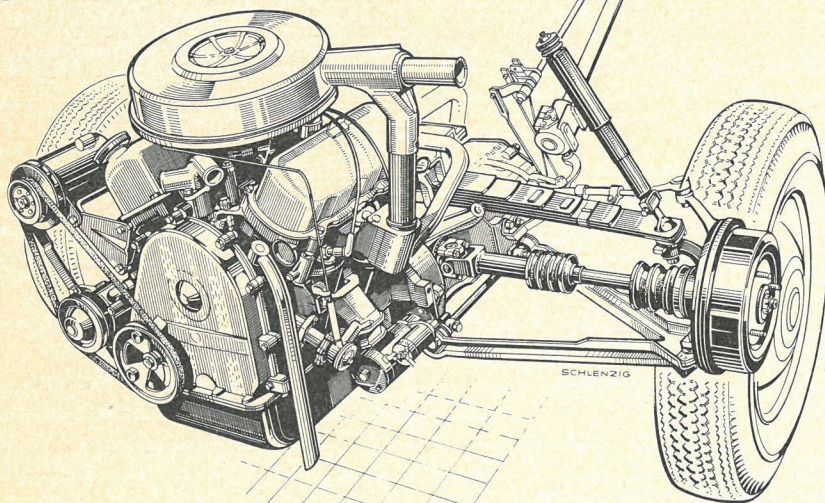
VESTERBROGADE 60

København V - Tlf. Hilda 2055

Bilåret 1962

(forts. fra side 7)

I første omgang har Ford kun opnået en betinget succes med Taunus 12M, men diagnosen er let og prognosen god. Her ses Cardinalen uden bukser...



BMW Rapido...

(forts. fra side 15)

gear: 1,48. IV. gear: 1,00. Bak: 3,44. Spiralskærne kron- og spidshjul: 4,55 (9 + 41).

Chassis: Kraftigt dimensioneret lukket profilramme med svære tvær- og midtervanger. Forhjulsophæng: Tværsvingarme med tværgående fjederophæng, B.M.W. patent. Baghjulsophæng: Stiv bagbro med langsgående bladfjedre. Kraftige tromler, samlet bremseareal: 1100 cm². Håndbremse: mekanisk på baghjul. Tandstangsstyring med tredelt sporstang, 3 ratomdrejninger fra stop til stop. Pressede stålpladehjul. - Dækstørrelse: foran 5,50 x 16, bag 6,00 x 16. 6 volts anlæg.

Hoveddimensioner: Akselafstand: 2,75 m, sporvidde for og bag: 1300 mm, længde: 4500 mm, bredde: 1650 mm, højde: med lukket kaleche: 1360 mm, med åben kaleche: 1260 mm, frihøjde til vejbanen: 180 mm. Vendediameter: 10,5 m. Kølerindhold: 7,5 l. Oliesump: 4,5 l, gearkasse: 1 1/2 l. Benzintankindhold: 50 l. Egenvægt: 1100 kg.

Prøveresultater:

Omstændigheder: varmt og tørt vejr, vindhastighed 2 m/sek. Prøveeksemplarets kilometerstand: 5.600 km efter hovedreparation, før denne kørt 366.000 km.

Målte tophastigheder km/t:

I. gear: 33, II. gear: 62, III. gear: 90, IV. gear: 136 (åben vogn), 141 (lukket vogn). Tallene er med 4,55 udveksling i bagaksel. Med 3,9 (10+39) udveksling

bliver resultaterne således: I. gear: 37, II. gear: 72, III. gear: 110, IV. gear: 154 (lukket vogn). Eksemplaret er afprøvet med to standard Solex sugekarduraturer med normal dysebestykning.

Gennemsnitshastighed over længere stræk: 130 km/t.

Benzinøkonomien er langt bedre, end man tiltænker vogne af denne vægtklasse og med en toliters-motor: Ved udelukkende bykørsel incl. koldstarter kører den 8 km/l, ved blandet by- og landkørsel: 9 km/l, på landevejen med 80 km/t: 11,2 km/l og med 94 km/t: 10,4 km/l. Der var to personer i vognen under målingerne, og der brugtes superbenzin, oktan 97.

Der findes en del vogne af næsten samme modeltegning, som uretmæssigt er udstyrede med BMWs blå-hvide emblemer, men som er østtysk fabrikerede fra 1952-57. Disse vogne handles tit under foregivende af at være en ægte BMW for at stimulere prisen, og der er grund til at advare dem, der skulle føle sig fristet til et sådant køb uden i forvejen at være adviseret om, hvad de i virkeligheden køber! EMW-vogne er fabrikerede i Eisenack i Østtyskland på BMWs oprindelige karrosseri-afdeling. De er næsetunge og ubehagelige at sidde i sammenlignet med de rigtige BMW'er. Instrumentbrættet er fremstillet af træ i dårlig kvalitet, motorerne er ikke BMWs. Gearkasserne er udstyrede med friløb, som ikke kan sættes ud af funktion; således kan man slet ikke bruge motoren som bremse! EMW'erne har en egenvægt på 1275 kg, og den tilladelige totalbelastning andrager kun 1450 kg brutto! Udefra kendes de på skærmenes bølgede kanter og den lige afgrænsede motorhjelme, som ikke lukker op i siden som på BMW.



knudepunkt har, kan man se i Morris Marina, som vi uden tøven tildeler prisen som årets bil. Den træder klart uden for rækkerne og demonstrerer avanceret bilkonstruktion over det ellers så banale familievogns-tema.

I det år, der snart skal finde sin afløser, synes det kun at være de amerikansk-ejede fabrikker og englænderne, der har haft held til at styrke stillingen.

Tuning - 12. del

(fortsat fra side 23)

En VW 1200 er normalt monteret med et Bosch 175-tændrør men ved selv en let tuning kan man med fordel skifte til et Bosch 225-tændrør.

Er den tuning, man foretager, bl. a. baseret på, at omdrejningstallet skal sættes op, skal man også foretage en ændring af tændingsindstillingen. Årsagen hertil er, at den hastighed, hvor med flammefronten bevæger sig i cylinderen, er næsten konstant og har en størrelse på omkring 20 m/sek. Er forbrændingskammeret udformet, så der kan opstå hvirveldannelse i den brændbare blanding, kan flammefrontens hastighed stige til omkring 25 m/sek.

Uanset hvilken hastighed, flammefronten bevæger sig med, vil forbrændingen tage en vis tid, og da tiden er omtrent konstant - uanset motorens omdrejningstal - vil det sige, at man skal påbegynde sin forbrænding på et tidligere tidspunkt ved en forøgelse af omdrejningstallet, dersom man vil have sin forbrænding på det gunstige tidspunkt, nemlig kort tid efter, at stemplet har passeret sin topstilling.

Neco de Mus.



Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

Firmaet De kender



**Nordisk Karrosserifabrik
Svendborg**



**Peugeot
403
404**

Comhill Motors

H. C. Ørstedsvvej 32 tlf. HI 1730 - 1729
København V

S. Rud. Sørensen A/S

Østerbrogade 162 tlf. 291655
København Ø

Sv. Aa. Rasmussen

Buddinge Hovedgade 228 tlf. 985653
Bagsværd

Rødovre Autohandel

Svend Aage Krusbæk
Rødovrevej 287 tlf. 705708

LOLLAND-FALSTER MØN

Karl Gustav Bendtzen

Ny Østergade 35 . Maribo . tlf. 864

A/S H. S. Hansen's

Automobilforretning
Nakskov . Grundl. 1900 . tlf. 284 - 384

KØBENHAVN

Harry Brinks

øgade 5 . Kbh. Ø . tlf. 291922

British Motors

Østerbrogade 2 A tlf. MI 4500

Codanhus Automobiler A/S

tlf. HI 4590

Auto-Centralen

Otto Eskildsen
Vesterbrogade 179 tlf. HI 1861 - 1461

SJÆLLAND

Haslev Auto

J. P. Hansen
Haslev tlf. 1001

H. J. Olsen

Lundby tlf. 5

Vagn Petersen

Allehelgensgade 14 tlf. Rosa 4394
Roskilde

Carl M. Jensen & Søn

Automobilforretning
Slagelse tlf. *521158

FYN

Bilgaarden

Odensevej 98 . Hjallese . tlf. 131190

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. 22028
Haderslev - *21750

American Auto

Eckersbergsgade 1 tlf. 29799
Århus

Automobilhuset

Nørrebrogade 108 tlf. 29588 - 29837
Esbjerg

R. H. Rasmussen A/S

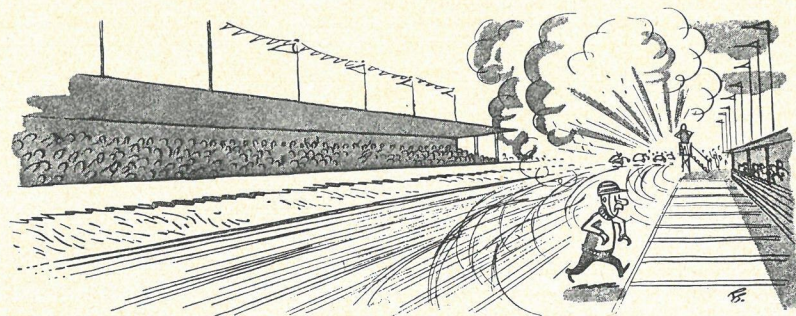
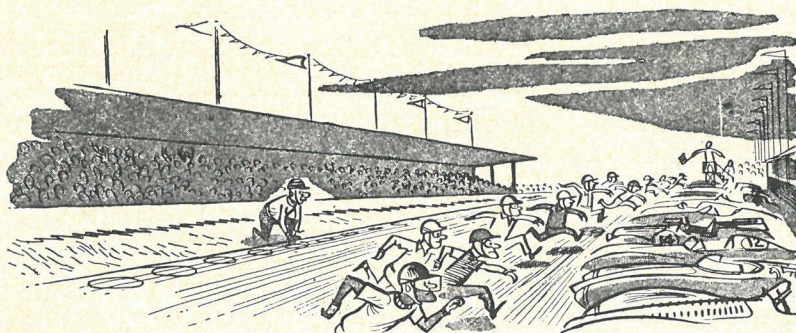
Skanderborg tlf. 745

Auto-Centralen

v. Hans Frahm
Skjern tlf. 135

Motor-Centralen

v. Martin Iversen
Sønderborg tlf. 23640



Forhandlerlisten er ikke komplet



**Morris
MG
Wolseley
Riley**

KØBENHAVN

Bjørn Caning
Sølvgade 15-17 tlf. MI *3268

Arne Fog
Enghavevej 76 . V . Eva 3701 - 3709

**Københavns Automobil-Central
Aktieselskab**
Gl. Kongevej 13 tlf. HI 1313

Vilh. Nellesmann A/S
Vodroffsvej 55-57 tlf. *35 33 33

P. Nielsen & Søn
Hovedvejen 152 tlf. 960050
Glostrup

SJÆLLAND

Farum Auto Service
Evald Rasmussen
Hovedgaden 38 tlf. 95 03 33

Emil Olsen
Hillerød tlf. 96

Auto Shop
Roskilde tlf. 1072

LOLLAND-FALSTER MØN

Kai Hansen's Autoværksted
Neergårdsvej 7 tlf. 851862
Nykøbing Falster

J. Nordbo - Lendemark
Stegø tlf. 4262

Forhandlerlisten er ikke komplet

FYN

Gunnar Stribolt
Nyborg tlf. 425

E. M. Jensen
Kochsgade 79 . Odense . tlf. 118810
Odensevej 101 - 115810

JYLLAND

Lars Rold
Aars tlf. 314 - 414

Herning Auto Handel
Østergade 45 tlf. *2100

Carl Edelholt
Blumersgade 4 . Horsens . tlf. 22766



KØBENHAVN

Auto Centrum
Dr. Tværgade 19 tlf. PA 4627 - 4677
Uden for forretningst. 879558

O. Traulsen
Ålholmvej 31 Hvidovrevej 22
tlf. 715203 tlf. 702409
Valby

SJÆLLAND

Ingemann Automobiler
Jernbanegade 11 . Haslev . tlf. 1032

Thorsbo Auto Service
Ringstedgade 62 tlf. 542 - 2388
Roskilde

LOLLAND-FALSTER MØN

JYLLAND

Hans Nielsen
Slagtergade 20 tlf. 22486
Haderslev

Harald Borup
Brogade 45 . Hobro . tlf. 20843

C. A. Stæchmann & Søn
Søndergade 27 . Kolding . tlf. 867

Madsen & Kaltoft
Søndergade 26 . Vejle . tlf. 3065

Forhandlerlisten er ikke komplet



500
600
1100
1300
1500
1800
2300
1200 Sport
1500 Sport

KØBENHAVN

Autoforum

Rosenørns Allé 18 tlf. LU 5520
Bagsværd Hovedgade 81 - 981122

BORCH Christensen

Esplanaden 5 tlf. MI *607
Vester Farimagsgade 21 - MI 707
Gl. Kalkbrænderivej 17 - Tria 7303

Friis-Hansen, jun.

Godthaabsvej 85 tlf. Fasan 6570

Garabil A/S

Nørrevold 106 tlf. MI 8725
Kapelvej 29 tlf. Nora 8725 - 8726

International Trading & Motor Co. A/S

Solvej . Glostrup tlf. 966622
Knudslundvej 25-27 - 964166

Fiat på Amager

»Motorgaarden«
Holmbladsgade 32 tlf. AM 9004

Strandvejens Motor Co.

Strandvejen 213 tlf. HE 8891 - 2791
Hellerup

Lyngby afdeling

Lyngby Hovedgade 84 tlf. 877091

SJÆLLAND

Bengt Behrendt

Hillerødvej 1 tlf. 1013
Frederiksværk

Gilleleje Motor Co.

Arendt Kristiansen . Gilleleje . tlf. 28
Hillerød . Møllestræde 4 . tlf. 1907

Ingemann Automobiler

Jernbanegade 11 . Haslev . tlf. 1032

Skjold P.

I. L. Tvedesvej 3 tlf. 214410
Helsingør

Werner Ditlevsen

Næstved tlf. 721725

H. Jespersen

Ringstedvej 64 . Roskilde . tlf. 137
Viby - 38

Svend Mortensen

Slagelsevej 6 . Sorø . tlf. 952

Svend Damgaard Olsen

Vordingborg tlf. *500

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

Gedservej 3-5-7 tlf. 850871
Nykøbing Falster

V. Kamph

Stegge tlf. 4338 - 4838

FYN

A/S Autro

Sdr. Boulevard 80 tlf. 123007
Odense

JYLLAND

J. I. Aaris

Vesterbro 25 . Aalborg . tlf. 28655

Tage Nielsen

BP-huset, Havnegade 34 tlf. 21866
Aarhus

H. J. Bjerg

Sølvgade 9 . Herning . tlf. 3363 - 1163

N. Fogt Automobilforretning

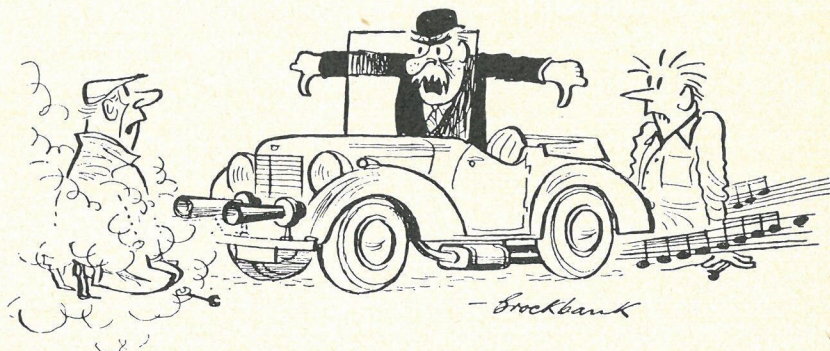
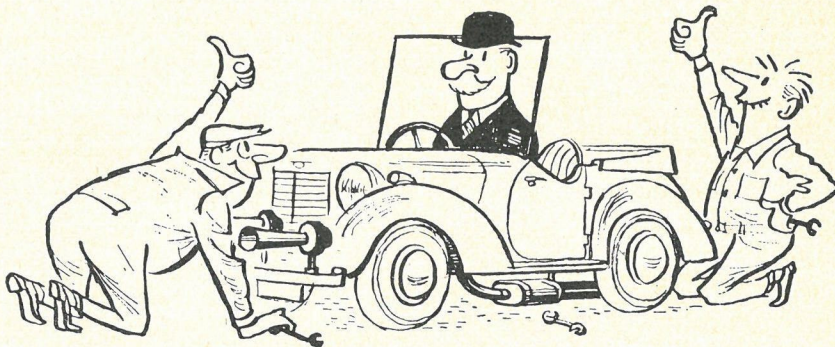
Allégade 57 . Horsens . tlf. 21175

Vesterbros Maskinforretning

v. Svend Aage Olesen
Nykøbing Mors tlf. 483 - 1200

Hans Sundstrup

Aarhusvej 21 . Viborg . tlf. 424





Anglia
Consul
Zephyr
Zodiac

Taurus
Falcon
Fairline
Galaxie
Comet
Mercury
Thunderbird
Lincoln Continental

KØBENHAVN

C. H. Christiansen

Markmandsgade 17 . S . tlf. C 2701

Dana Ford Forhandling A/S

Nygaardsvej 32-40 . Ø . tlf. 29 22 22

Schibbye Automobiler

Esplanaden 14 . K tlf. BY 7317
V. Farimagsgade 19 - MI 3070



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

Tuborgv. 50-52 Hellerup tlf. HE 3106
Jernbanegl. 21 . Lyngby . tlf. 877766

SJÆLLAND

N. Johannessen A/S

Jernbanegade 59 . Haslev . tlf. 24

A/S S. K. Grøndahl

Kongevejen 33 tlf. 210006
Helsingør

Chr. Johannessen

Præstø tlf. 260

Vordingborg Motor Compagni

tlf. *1140

Ringsted Motor Compagni A/S

Nørregade 13-19 . Ringsted . tlf. 8

John Hansen

Københavnsvvej 26 tlf. 2535
Roskilde

FORD Slagelse

tlf. 524200

LOLLAND-FALSTER MØN

AAGE HANSEN A/S

Nykøbing Falster tlf. 850600
Stubbekøbing - 841200

Møns Auto Depot

v. Erland Christensen tlf. 5021
Stege

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

A/S Fehr & Co.

Odense - Ringe - Assens - Kerteminde
120101 101 tlf. 101 501

Chr. Bukkehave & Søn

Svendborg tlf. 1457

JYLLAND

I/S Elitz W. Kruse

Boulevarden 28 . Aalborg . tlf. 20600

Aarhus Motor Compagni A/S

Havnen Aarhus tlf. 33833

C. Simonsen

Fjerritslev tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

v/ J. M. Jensen
tlf. 249 - 250

A/S HERNING MOTORCOMPAGNI

Telefon 642 - 643 - 649

M. Olesen

Holstebro tlf. 1700

K. F. Nilsson

Lemvig tlf. 552

Løgstør Motor Compagni A/S

Løgstør tlf. 286 - 416

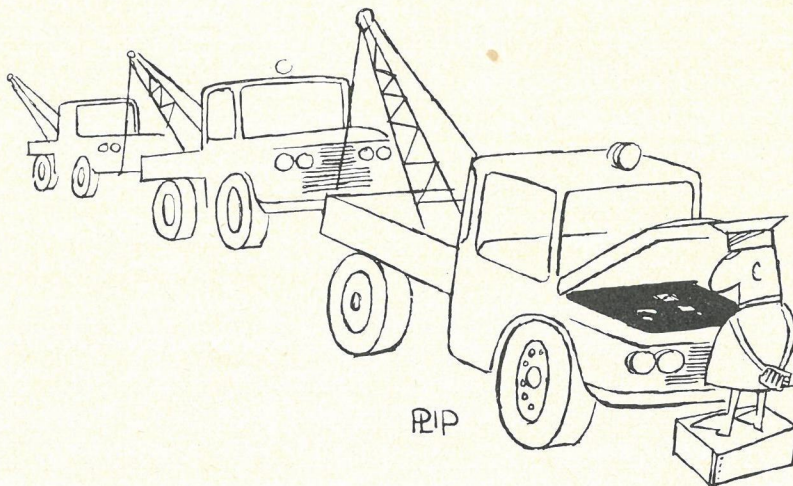
SOFUS Nellemann's eftf.

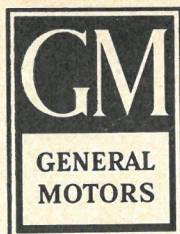
v. Robert Nellemann
STRØMMEN & NY GRØNVEJ RANDERS TLF. 3232

Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*





**Opel
Vauxhall
Chevrolet
Pontiac
Oldsmobile
Buick
Cadillac**

KØBENHAVN

F. Bülow & Co.

Esplanaden 6 tlf. MI 4525
Bryggervangen 7 - 291133
Ballerup Byvej 115 - 971577
Finsensvej 11 - GO 8696
Køgevej 324 - 781520

Hans Lystrup A/S

Pileallé 5-7 tlf. C 2028
Gothersgade 49 - C 1442
Hovedvejen 193, Glostrup - 965500
Herlev Hovedgade 191 - 949200

Oluf Svendsen A/S

Shellhuset tlf. C 2115
Amagerbrogade 290 - 501411
Gldsaxe Møllevej 25 - 691411
Ordrupvej 57-59 - OR 566
Dahlerupsgade 4-6 Byen 3554
Hvidovrevej 219 tlf. 785561
Roskildevej 317-319 - 701441

SJÆLLAND

Skandinavisk Auto Import A/S

Birkørød tlf. 810080

Auto Shop

Marienlystallé 3 tlf. 210850
Helsingør

Hillerød Motor Co. A/S

Østergade 17-19-22 tlf. *1515
Hillerød

Carl Weinreich A/S

Smedelundsgade 33 tlf. 33
Holbæk

C. C. Smith

Nørregade 64 . Køge . tlf. *1100

E. H. Rasmussen

Præstø tlf. 280

Hjalmar Skafte A/S

Trekanten . Roskilde . tlf. 2412

Gustav Kjerulff A/S

Slagelse tlf. 520839 - 520894

P. M. Olsen

Løvegade 4 . Slagelse . tlf. 520382

N. E. Nielsen & Co. A/S

Autogaarden . Sorø . tlf. 855 - 1205

H. P. Hansen A/S

Vordingborg tlf. 343

LOLLAND-FALSTER MØN

A/S Nakskov Auto Service

Maribovej . Nakskov . Telf. *1985

Bernhard Petersen

Nygade 14 tlf. 853611
Nykøbing Falster

Th. Østergaards Eff. A/S

Nykøbing Falster tlf. *852944

M. Skotte

Sakskøbing tlf. 894285

FYN

F. Bülow & Co. A/S

Odense tlf. 113700

V. Holm Jensen

Vesterbro 39-45 tlf. *119999
Odense

JYLLAND

Lykke Madsen

Vesterbro 95-97 . Aalborg . tlf. 25700

A/S F. Bülow & Co.'s Eff.

Trøjborgvej 8 . Aarhus . tlf. 69666

Johs. Andersen

Brønderslev tlf. 164

Auto Forum

Exnersgade 17 . Esbjerg . tlf. 5050

N. Chr. Frikke A/S

Jernbaneg. 50 . Esbjerg . tlf. 2 24 11

Th. Hansen A/S

Søndergade 15 tlf. 20311
Frederikshavn

Andreas Jakobsen A/S

Grenaa tlf. 21500

J. Ørum-Petersen A/S

Herning tlf. 3000
Ikast - 51855

Hjørring Autohandel A/S

Springvandspladsen 1 tlf. 2600

A/S Automobilhuset

Fynsvej 17-21 . Kolding . tlf. 103 - 123

A/S Motor Company

Laasbygade 73-77 tlf. 3680
Kolding

A/S Bjerregaard, Noe & Co.

Randers tlf. 1903
Hobro tlf. 411

A/S Himmer & Madsen

Randers tlf. 7800

Automobilforretningen Vulkan

Skive tlf. *1301

Martin Kjær A/S

Vejle tlf. 559 - 560

Peter Henriksen

Viborg tlf. *3480

ALS

Als Motor A/S

Danfoss pr. Nordborg tlf. 51818

Forhandlerlisten er ikke komplet



Mercedes-Benz



AUTO UNION
DKW

KØBENHAVN

Poul Andersen Automobiler
Gyldenløvsgade 17 tlf. BY 3545



Kr. Bernikowsg. 2 tlf. C 12018 - 12846
København K

Ved Glyptoteket 2-4 tlf. PA 4750
København V

A/S Auto-Centrum København
Rosenørns Allé 10 . V . tlf. LU 1925

Walter Greulich A/S
Sølvgade 21-23 tlf. MI *6413

Poul Rasmussen
Kongevejen 80 tlf. Hø *1788
Hørsholm
Dag Hammarskjölds allé 23-27
tlf. TRia 6173

Super Service Automobiler A/S
St. Kongensg. 118 overfor Nyboder
tlf. MI 8770

Auto-Industri
Hovedvejen 206 tlf. 964191
Glostrup

SJÆLLAND

Viking Auto
Frederikssund tlf. 1555

Jørgen Nielsen
Køgevej 28 tlf. 1059 - 1659
Ringsted

Autogaarden A/S
Ringstedgade 58-60 tlf. *1686
Roskilde

Robert Eriksen
Østre Allé 28 . Slagelse . tlf. 522262

Arne Pedersen
Vordingborg tlf. 545

FYN

Ernst A. Rasmussen
Sdr. Boulevard 80 tlf. 120501
Odense

JYLLAND

Aalborg Auto-Depot A/S
Hobrovej v. Industrikvarteret
Aalborg tlf. *30700

T. Koustrup
Silkeborgvej 500 tlf. 57775
Brabrand

Aars Motor Compagni
Aars tlf. *21588

A/S Chr. Smed
Søbyvej 58-60 tlf. 20572
Frederikshavn

Gjørret og Poulsen A/S
Viborgvej 71-75 . Herning . tlf. *3282

Børge Berthelsen
Hjørring tlf. 1437 - 2455

Hugo Elsing
Holstebro tlf. *1170

Thomsen & Krarup
Nykøbing Mors tlf. 676

Møllers Automobilforretning
Ringkøbing tlf. *911

Henning Jørgensen
Silkeborg tlf. 2306

Martin Jensen
Torvet Sæby tlf. 96
Aalborgvej Sæby - 90

Jørgen Jørgensen
Hundborgvej tlf. 1167 - 1711
Thisted

Forhandlerlisten er ikke komplet

Nye bøger

(forts. fra side 26)

Bogen skildrer levende hans mange sejre, rekordforsøg og ulykker. »Car-ratsch« forsøgte et come back efter krigen, men kom ud for et alvorligt uheld i Indianapolis, hvor han prøvekørte en amerikansk vogn. Han trak sig påny tilbage – indtil 1952, da Daimler-Benz havde Mercedes 300 SL klar, og med denne vogn erobrede han en fjerdeplads i Mille Miglia. Umiddelbart derefter kørte Caracciola galt i Schweiz og besluttede uigenkaldeligt at forlade sporten. Han opnåede i sin karriere 3 europamesterskaber, 3 bjergmesterskaber, i alt 149 sejre, 20 anden- og 12 tredjepladser. – Pris: kr. 31,50.

Move Over with Brockbank

Engländeren *Russel Brockbank* behøver vist ingen nærmere præsentation. Han er simpelt hen den største af alle bil-karikaturtegnere. Major Upsett »om-bord« i sin 35 år gamle Austin, der altid kommer galt afsted, er engelsk humor i renkultur. *Move Over with Brock-*

bank (den sidste publikation fra Temple Press Ltd., London) er bedre end *Over The Line*, *Up The Straight* og *Round The Bend*. – Pris: kr. 13,65.

The Jaguar Companion

Fart & Form anmeldte bogen i sidste års julenummer, men fornylig er der kommet en ny udgave med snittegning-E-type og Mark X samt vejledning for ger, specifikationer m. m. for Jaguar tuning og reparation.

Den meget alsidige bog er ikke blot skrevet for ejere af de eftertragtede vogne, men tillige for dem, der interesserer sig for biler i almindelighed – og i særdeleshed for sports- og luksusvogne.

Jaguar's sejre i Le Mans og i andre krævende væddeløb er glimrende skildret og illustreret med billeder, der ikke tidligere har været offentliggjort. Desværre savner man illustrationer af de vogne, som fremstilledes i fabrikkens barndom. Det er synd, idet afsnittet om Sir William Lyons' første karoserier på Austin, Fiat, Standard og Wolseley-chassis'er derved var blevet endnu mere interessant. *The Jaguar Companion* vil give sine læsere mange fornøjelige timer, selv om de fleste må nøjes med at læse om disse fantastiske vogne. – Pris: kr. 18,00.

Samtlige bøger er tilsendt fra Knud Rasmussens Eftf., Vesterbrogade 60, København V.



Simca 1000
 - **Etoile**
 - **Elysee**
 - **Montlhéry**
 - **Ariane**
Chrysler Valiant
Chrysler Plymouth



Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

Nordisk Diesel A/S - Udstilling
 Tivolibygningen tlf. BY 2595

Jørgen Fischer
 Tagensvej 116 . Kbh. N . Taga 6514

Damsø Motorgaard
 Firma Heifmann
 Aalekistevej 158 Vanløse
 tlf. 744620 - 744820 - 743420

Herlev Autohandel I/S
 Herlev Hovedgade 97-99
 tlf. 942422 - 942844

Vanløse Autohandel
 V. Niels Christensen
 Aalekistevej 184-186 tlf. 718502

SJÆLLAND

John V. Jensen A/S
 Hillerød tlf. 1606
Helsingør Autolager
 Lundegade 1 tlf. 213999
Helsingør Autolager
 Helsingør tlf. Helsingør 643

Vilh. O. Petersen
 Frederikssund tlf. *700

Niels Petersen
 Ringstedgade 100 tlf. 720702
 Næstved

Selandia Motor Co. A/S
 Københavnsvej 31 tlf. 404
 Roskilde

Laur. Nielsen
 Sorøvej 65 tlf. 52080 - 522079
 Slagelse

A/S Sorø Motor Co.
 Ringsledvej 41-49 . Sorø . tlf. *1600

LOLLAND-FALSTER MØN

H. Møller Andersen A/S
 Nakskov tlf. 590 - 1490
 Saksøbing tlf. 894511

FYN

Fyens Bil og Traktorkomp. A/S
 Ringe tlf. 121 - 621

Haarby Traktor og Motorkomp.
 Haarby tlf. 270 - 370

JYLLAND

Peter Petersen I/S
 Aabenraa tlf. *21212

Motor-Centralen
 Vesterbro 20-24 tlf. *25877
 Aalborg

Aarhus Auto-Lager A/S
 Vestre Ringgade 31-33 tlf. *57788
 Aarhus

S. Møller

Brønderslev tlf. 704

Fjerritslev Motor Co. A/S
 Fjerritslev tlf. 65 - 121

Fredericia Motorkompagni
 Aktieselskab
 Fredericia tlf. 76

Haderslev Motorcompagni
 Haderslev tlf. *23341 - 23342

Automobilhuset
 O. F. Andersen
 Hjørring tlf. 401

A/S Magnus Christiansen
 Hobro tlf. *20522

Henning Clausen
 Herningvej 48-52 tlf. *2555
 Holstebro

Ingemann Madsen
 Kolding tlf. 408 - 1408

Morsø Motor Komp. A/S
 Nykøbing Mors tlf. 866

Motorgaarden i Skive A/S
 Skive tlf. 1450 - 2050

Kjeld Høy A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*

Ny udfordrer ...

(fortsat fra side 13)

mere oplysninger om de Tomaso's formel 1 projekt, der er baseret på den tidligere Maserati- og Ferrari-ingeniør, Massimos konstruktioner. Det er et overordentlig avanceret projekt den argentinske mangemillionær og hans ligeså væddeløbsinteresserede hustru, Isabelle Haskel har stillet sig i spidsen for. Flere danskere vil iøvrigt erindre sig sportsvogns-teamet de Tomaso/Haskel, der deltog med en OSCA i Sveriges Grand Prix i Kristiansstad for nogle år tilbage. De har nu bosat sig i Modena, hvor den nye vogn prøvekøres i øjeblikket. Den blev første gang vist for offentligheden ved træningen til det italienske Grand Prix i september og viste sig at være en ny og meget interessant konstruktion i en forarbejdning, der ikke gav mulighed for kritik på no-

get punkt. Det er et overordentlig ambitiøst projekt, baseret på en 8-cylindret, vandkølet boxermotor konstrueret af Massimino, der også har stået for konstruktionen af chassis'et og transmissionen. Motoren, der har en boring på 58 mm og slaglængde på 51 mm, er naturligvis monteret mellem førersæde og bagaksel i en separat ramme, der hurtigt kan adskilles fra resten af chassis'et. Der er to tændrør pr. cylinder og 4 tændspoler til to fordelere, der drives fra to af de fire knastakslers. Den 5-trins gearkasse er monteret bag koblings- og differentialenheden. Der eksperimenteres i øjeblikket med benzinindsprøjtning til afløsning af de 4-dobbelte Weber karburatorer, som var monteret, da de ledsagende fotos blev taget. For- og baghjulsophængningen er ganske tilsvarende det system, Colin Chapman har anvendt på forhjulsophængningen i Lotus 24 og 25, altså formel 1 vogne fra 1961 og 1962. Den øverste triangel er udformet som en massiv vippearm lejet i den øverste





Renault 4
Renault 8
Dauphine
Floride
Gordini

KØBENHAVN

Poul Andersen & Søn A/S

Gl. Kongevej 7 tlf. VE 6021

Automobilhuset

Søborg Hovedg. 146-148 tlf. SØ 8200

Stadion Auto

Østerbrogade 106 tlf. ØB 9285

Gladsaxe Auto

Gladsaxe Møllevej 20 tlf. 691188

Hellerup Motor Co.

Strandvejen 70 tlf. HE 3555 - 3530
Hellerup

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

SJÆLLAND

O. Daniel Jensen

Nygade 3 . Frederikssund . tlf. 324

Helge Jensen

Præstøvej 106-108 tlf. 723035
Næstved

Aage Christensen

»Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen

Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
Roskilde

Gunnar Jensen

Autohuset

Sorø tlf. 667

Knud Sørensen

Auto- og Motorcykelforretning
Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan

»Maribo« A/S

tlf. 179 - 458

Gerner Nielsen

Sandby pr. Harpelunde st.
tlf. Sandby 61

FYN

Svend Hansen

Autocentralen

Bogense tlf. 283 - 383

JYLLAND

Svend Møller

Vesterbro 80 . Aalborg . tlf. 30033

A. Precht-Jensen

Hjørringvej 12 tlf. 22525
Frederikshavn

Anton Jørgensen

Bethaniagade 23 A tlf. 1676
Herning

Knud Sørensen

Aalborgvej 2 tlf. 1960 - 2588
Hjørring

Auto-Sørensen A/S

Helgolandsgade 29 tlf. 2395
Holstebro

Harry Jensen

Langemarksvej 29 tlf. 21356
Horsens

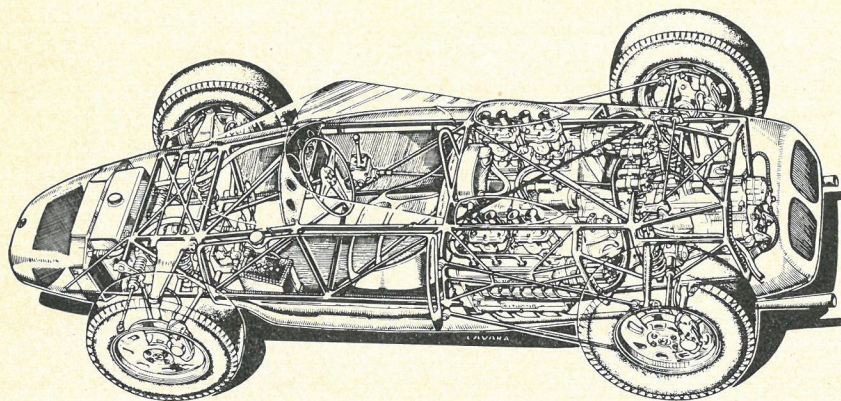
Hans Knudsen

Tøndervej 16 . Kolding . tlf. 1604

A. P. Rasmussen

Skjern tlf. 262

*Forhandlerlisten er ikke en fortegnelse
over samtlige forhandlere*



Röntgentegning af de Tomaso's nye formel 1 racervogn,
der får premiere i den kommende sæson.

del af rørrammen, og således at armens indvendige ende aktiverer spiralfjederen og støddæmperen. Det nye er altså, at Massimino anvender dette system også på baghjulsophængningen, og man fristes til at tro, at han har kopieret Colin Chapmans konstruktion, men det er snarere det modsatte, der er tilfældet. Ideen blev anvendt allerede på en Maserati fra 1948 konstrueret af Massimino. Fordelen ved placeringen ligger bl. a. i den indenbords placering af fjeder- og støddæmperenheden, hvorved vognens frontareal reduceres. Hjule er støbt i magnesium, og der er naturligvis benyttet skivebremser; baghjulsbremserne er iøvrigt af italiensk fabrikat, mens der fortil er anvendt Girling. På de italienske skivebremser fra Amadori er det hesteskoformede bremsefæste iøvrigt også støbt i magnesium.

De Tomasos projekt synes i høj grad at få mulighed for at assistere Ferrari i hans stædige kamp for at reservere en rød vogn i det kommende verdensmesterskab. Lykkes det de Tomaso at få kontrakt med et par af topkørerne, er der vel endog mulighed for, at assistancen bliver endnu bedre end Ferrari synes om.



KØBENHAVN

Hans Busch

Alhambravej 14 . Kbh.V . tlf. HI 3165

Sv. Aa. Molbech

Jagtvej 23 tlf. Ætir 8401 - 10080
København N

Holg. Nielsen Automobiler A/S

Jernbaneplassen 15 tlf. 880708

TH. PEDERSEN

AUTOMOBILER A/S

Østerbrogade 167 tlf. RY 7708 - 7709
Værksted,
Heimdalsgade 37 a tlf. Taga 7744

N. J. Strandberg & Sønner A/S

Roskildevej 284 tlf. 702637 - 702544
Valby

Kaj Thunø

Sct. Jacobsvej 8 tlf. 970704
Ballerup

Automobilforretningen Union A/S

Sjæleboderne 2 v. Vognmagergade
tlf. C 13010

Ørnen

Amagerbrog, 221 tlf. AS 1816 - 1817
Værksted Holmbladsg. 47 tlf. AS 4900

SJÆLLAND

Birkerød Auto

Kongevejen 122 tlf. 811649

Fromberg

Faxe tlf. 266

Frederiksborg Autoservice

Frederiksværksgade 43 tlf. 1581
Hillerød

T. Dreyer

Ringstedgade 33 tlf. 723205
Næstved

Carl Jensen

»ORA-Service«

Slagelse tlf. 521 203 - 524503

LOLLAND-FALSTER MØN

Eskildstrup Auto-Service

Eskildstrup tlf. 9

Conrad's Motor-Service

Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354

Brdr. Breltenstein

Nykøbing Falster tlf. 852266

FYN

Martin Kristensen

Automobiler A/S

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

S. Drud-Jensen

Nr. Broby tlf. Brobyværk 332

JYLLAND

Johannes Sørensen

Kollektivhuset tlf. 21231
Vesterbro 125 - Aalborg

K. Steensen

Østergade 25 . Aarhus . tlf. *26322
Sp.værkst. Reserved. Udstyr

Chr. Jensen

Skanderborgvej 106 tlf. 41345
Aarhus

Aalborgvejs Autohandel

Hjørring tlf. 816

E. Kjærhus

Haderslevvej 12 A tlf. 2602 - 644
Kolding

Evald Kristiansen

Vils - Mors tlf. Vils 10

Svend Melsen - Silkeborg

Randersvej tlf. 2445 - 2455
Spec.forr. for nye og br. SAAB

Henning Nielsen

Odgaardsvej 2 . Skive . tlf. 1610

Vilner Poulsen

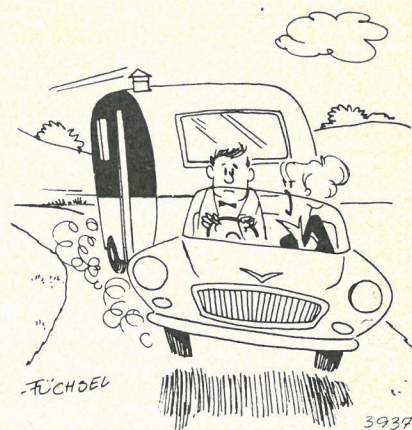
Skivevej 4 . Viborg . tlf. 2292

ALS

H. W. Petersen & Søn

Nordborg tlf. 51515

Forhandlerlisten er ikke komplet



- Jeg sagde til dig flere gange: Husk nu, katten skal ikke sættes udenfor på campingturen!



PV 544
PV 544 Sport
Amazon Sport
Amazon
P 1800

KØBENHAVN

Hans Lehrmann

Jagtvej 16 tlf. LU 1483

Svend Petersen Automobiler A/S

Jagtvej 155 tlf. Ægir 8501

O. Sommer

Borgerg. 2 v. Kgs. Nytorv tlf. MI *4830
Uplandsgade 70 tlf. AS *4820

Ordrup Autohandel

Ordrup Jagtvej 60 tlf. OR 2700 - 931
Charlottenlund

SJÆLLAND

Søren Hansen

Næstved tlf. 720658

Hermann Heggov

Ringsted tlf. *77

Autohallen A/S

Algade 10 . Vordingborg . tlf. 1515

FYN

Nauerby

Valdemarsgade 15-17 tlf. 3811
Svendborg

JYLLAND

Aabenraa Automobilhandel Aktieselskab

Haderslevvej 8 . Aabenraa . tlf. 21333

V. E. Folmann & Co. A/S

Silkeborgvej 45-47 tlf. *55055
Århus

J. Østergaard Vejvad

Samsøgade 2 . Esbjerg . tlf. *25555

Jensen & Karlborg A/S

Skagensvej 81-87 tlf. 22223 - 22404
Frederikshavn

Edvard Bendtsen

Herning tlf. 260 - 1960

Sørensen & Otte

Aalborgvej 2 . Hobro . tlf. 21668

Vagn Jacobsen

Kolding tlf. 2157

A. Thorhauge A/S

Markedspladsen tlf. 315 - 318
Løgstør

Henning Dahl Pedersen

Vesterbro 70 tlf. 1095
Nykøbing Mors

A/S Kjeldsen & Larsen

Odinsgade 6 . Randers . tlf. 2262

Finn Paaske A/S

Snedsted tlf. 180

A/S Autogaarden

Vejle tlf. 4444

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
fortegnelse over samtlige
forhandlere*



2 CV
Ami 6
ID 19
DS 19
Panhard

KØBENHAVN

Aage Christiansen

»Triangel« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvejen tlf. 1328
Vordingborg

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

Gedservej 3-5-7 tlf. *850871
Nykøbing-Falster

FYN

Martin Kristensen

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. *22028
Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S

Hasserisvej 102 . Aalborg . tlf. 27055

Rob. Pedersen

Esbjerg tlf. 836

J. Svendsen - Låsby

tlf. Låsby St. 80 - 108 - 118 - 138
kaldenummer (061) 86711

Afdeling I Herning

Fyensgade 11 tlf. 3066

Afdeling i Silkeborg

Torvet 10 tlf. 3132

Sydjysk Motorteknik A/S

Søndergade 27 . Kolding . tlf. 4001

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
fortegnelse over samtlige
forhandlere*



**Volkswagen
Karmann-Ghia
Rover
Dodge
Henschel
Porsche
Rolls-Royce
Bentley**

KØBENHAVN

Auto-Jyden Hovedvejen 67-71 tlf. 960650 - 961905 Glostrup
Svend Christensen Valby A/S Valby Langgade 54 tlf. 302622
Ludolph & Christensen Hovedgaden 53 . Lyngby . tlf. 871391
Sv. Aage Engstrøm Vermlandsgade 34 . S . tlf. SU 4900
C. V. Hansen Solbjergvej 5 . F . tlf. Fasan *7525
Kai Petersen Automobiler Strandvej 211 . Hellerup . tlf. HE 8870
A. Silberg I/S Ndr. Fasanvej 210 tlf. Ægir 860 - 7205 København N
Brdr. Skovgaard-Mortensen Ringvej B 3 . Brønshøj . tlf. 946505 Alekestevvej 150 Vanløse tlf. 712150
E. ROED-SØRENSEN A/S Rantzausegade 68 . N . LU *3800 Filial Hvidovrevej 90 A ved S-stationen tlf. *754040 - der hvor De får mest for Deres brugte vogn

SJÆLLAND

Ib Larsen Birkerød Auto-Compagni tlf. 811358
Ove Busk Faxen Haslev tlf. 294 - 1260
Boesen-Nielsen & Eriksen Frederikssund tlf. 1001

Børge Jensen
Mads Holmsvej 4-6 tlf. 212144
Helsingør

Poulsen & Hansen
Slangerupgade 37 tlf. *1115 - 2415
Hillerød

LOLLAND-FALSTER MØN

AUTO-COMPAGNIET A/S
(NYKØBING F. - TLF 853155)

Verner Johansen
Sakskøbing tlf. 894082

FYN

S. A. Kjær Knudsen
Nyborg tlf. 1788

Arvid Larsen
Vestre Stationsvej 6 tlf. 120010
Odense

Skandinavisk Motor Co. A/S
Filosofgangen 19 tlf. 118500
Odense

Midtfyns Motor-Service
Vestergade 4-6 . Ringe . tlf. 477

JYLLAND

Laurids Hansen
Esbjerg tlf. 23022

Autogaarden A/S
Fredericia tlf. 2030

Carlo Elrum
Vestergade 69 . Grindsted . tlf. 566

P. Nygaard & Sønner
Herningvej 38 tlf. 1110
Holstebro

Auto-Centralen
Kolding tlf. *3790

Jydsk Automobil Centrum
Randers tlf. 2828

A. V. Velgaard
Ringkøbing tlf. 495 - 621

Auto-Hallen A/S
Vestergade 18 . Skive . tlf. 97 - 1281

Auto-huset
Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*

Sportskalender for 1963

Formel 1 Grand Prix løb tællende til VM:

26. maj Monacos GP
9. juni Belgiens GP
23. juni Hollands GP
30. juni Frankrigs GP
20. juli Englands GP
4. aug. Tysklands GP
8. sept. Italiens GP
6. okt. Amerikas GP
28. dec. Sydafrikas GP



Sportsvogns- og Grand Tourisme løb tællende til konstruktørernes VM:

17. febr. Daytona-Beach (USA)
22.-23. marts Sebring 12-timer (USA)
1. maj Gardasøen rundt
5. maj Targa Florio
19. maj 1000 km Nürburgring
9. juni Parma Poggio di Berceto
15.-16. juni Le Mans 24-timer
30. juni Monza
14. juli Auvergne
15. aug. Pescara
17. aug. Tourist Trophy
1. sept. 500 km Nürburgring
14.-15. sept. Bridgehampton (USA)
6. okt. Hockenheim



Rallies:

19.-26. jan. Monte Carlo Rally
13.-17. marts Portugal Rally
1. uge i april Spanien Rally
22.-27. april Tulipan Rally
4.-5. maj Sardinien Rally
16.-19. maj Akropolis Rally
30. maj-2. juni Alpen-Rally
11.-15. juni Midnatssol Rally
20.-26. juni Coupe des Alpes
4.-7. juli Tyskland Rally
1.-4. aug. Polen Rally
16.-18. aug. 1000 søers Rally
28. aug.-1. sept. Liège-Sofia-Liège
29. sept.-4. okt. Genève Rally
11.-16. nov. Rally of Great Britain

Prøvekørsler i *Fart & Form*

1961

Hefterne fås i begrænset omfang
og til den alt for lave pris af kr. 2,- pr. expl.

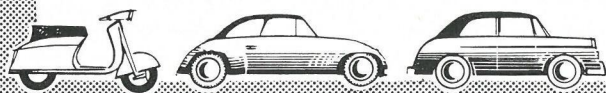
Ford Taunus 17 M super	januar
Volvo PV 544 sport	februar
Mercedes - Benz 220 SE	marts
Fiat 2100	april
BMW 700 coupé	maj
Volvo P 1800	juni
Alfa Romeo Giulietta Sprint	juli
Daimler SP 250	august
MG Midget & Austin Sprite Mark II	september
Ford Consul 315	oktober
Triumph Herald 1200	november
VW 1500	december

Forsikret *rigtigt* -
er meget vigtigt...



- der er De altid sikker
på en god dækning

Hovedkontor: Vestergade 98 . Odense . Tlf. 11 47 15



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
I D U N
(Jydsk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer *også*
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 2 70 27





Elegant Hurtig Sikker

VOLVO **P 1800**

*Guldmedalje for formgivning
ved California State Fair 1961*

Vognen, der stjæler billedet overalt. Den elegante linieføring og den udsøgte modellering af detaljerne fortæller, at det er VOLVO i stil og kvalitet. VOLVO P 1800 er vognen for repræsentativ hverdagsbrug og komfortabel langturskørsel - en vogn for kendere.

100 hk motor med krumtapaksel med 5 hovedlejer og oliekoeling. Acc. 0-100 km/t: 13,5 sekunder. 4-trins gearkasse, alternativt med overgear. Servobremser - skivebremser foran. Lille vendediameter - 9,5 m. Stort bagagerum. Fabriksmonterede sikkerhedsseler.