

Fart & Form

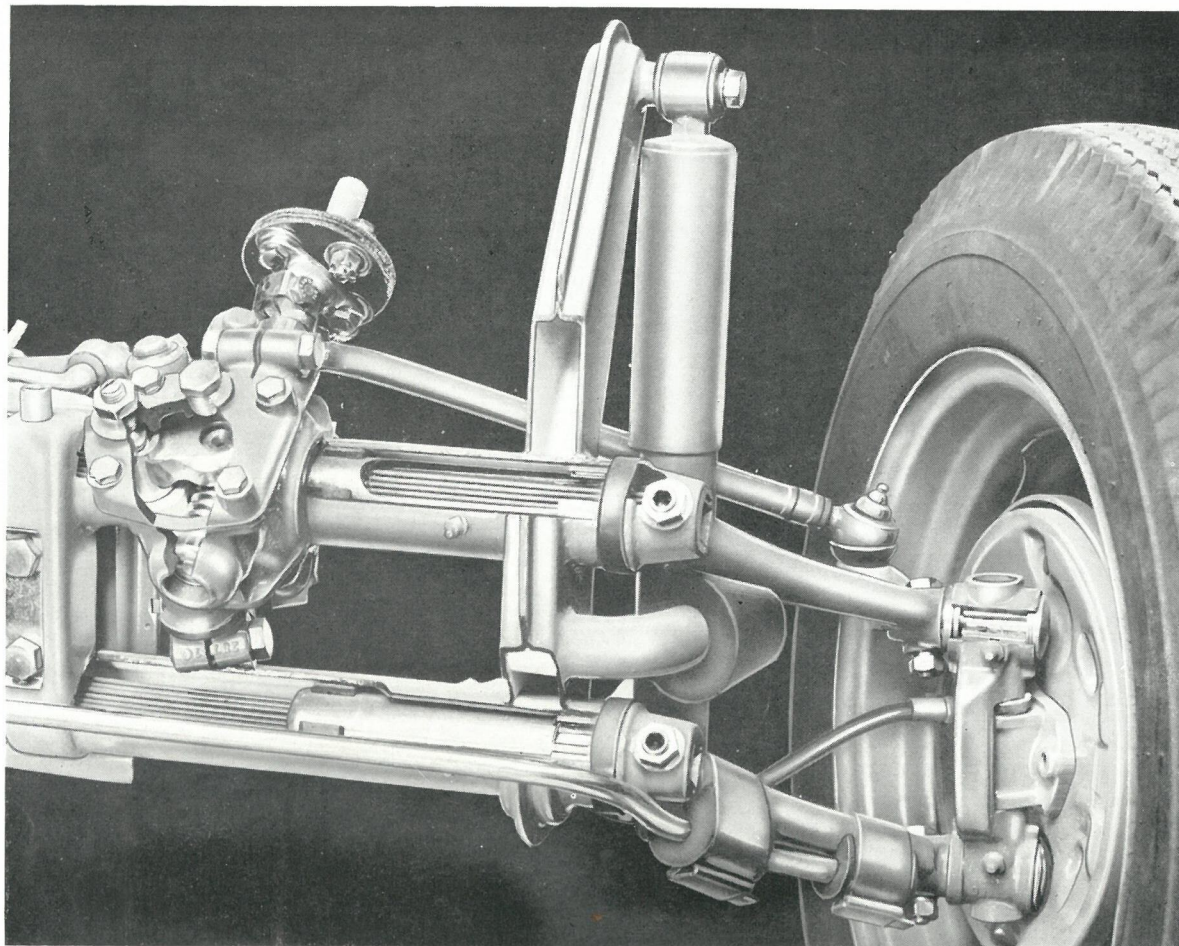
ALT OM BILEN

**LONDON
RACING SHOW**

**Prøvekørsel:
PRINZ 4**

FORMEL J 1962





Progressiv affjedring !

Det lyder så teknisk, men føles som en behagelighed - det er jo en VW. Enkelt forklaret betyder progressiv affjedring, at des kraftigere stød, des kraftigere fjedrekraft. Affjedringen i VW sker ved torsionsstænger med hærdede stållameller og hydrauliske støddæmpere samt krængningsstabilisator og enkelt hjulophæng. Derfor »ingen gyngen og sejlen« med VW, og derfor en behagelig affjedring uden »stød« selv over stok og stenbro og over huller og i sving. Og som affjedringen, sådan hele vognen: gennemført i kvalitet - ned til mindste detalje. Få en prøvetur!

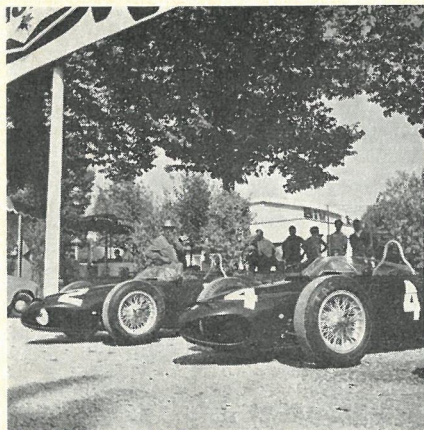
Kvaliteten kommer først



SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
København Odense



- derfor bliver
der stadig flere ...



Ferraris røde formel 1-racere klar til en ny sæson, hvor de vil møde større modstand.

(Foto: Günther Molter)

Indholdsfortegnelse:

Formgivning fra dengang ..	4
Før GP-sæsonen	7
Ulla Boyander og AMI 6	10
Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvefører NSU Prinz 4..	12
London Racing Show	19
Hvor er grænsen?	24
Kirsten Bundgaard: Motorgalskab	26
Brorrasmus	27
Politikommisær P. C. Meldgaard-Larsen om »Besværligheder i trafikken«	28
Jens Nielsen: En aristokrat i flannels	30
Tuning af firetakts motoren..	32
Finn Larsen: »The flying Dentist« lægger op	34
Italiens nye Formel Junior ..	35
MC-nyt	36
Tilbehør	38
Leksikon: Kubikindhold	39
OR-sport	48

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

Fart & Form

ALT OM BILEN

Hverdagen og bilen

Næste måned åbnes den internationale biludstilling i Københavns Forum. Så får henvend halvdelen af befolkningen »bil på hjernen«, og så overvejer man for tusinde gang, om man nu skal udskifte den gamle kasse med noget nyt og mere praktisk. Det lille ord 'praktisk' har så mange forskellige betydninger. Husets unge søn mener en MGA 1600 med det, husets frue en Anglia Estate og husets herre en Buick Skylark Sports Coupé.

Ingen af parterne vil dog rigtig rykke ud med sproget i den almindelige diskussion, det skulle da lige være konen, som kan bevise, at hendes ønske er fornuftbetonet...



Biludstillingen kommer, forårsbilsalget begynder, og ferieovervejelserne begynder. Man hører så ofte, at folk kritiserer en bil for en mangel, familien stort set slet ikke kommer til at mangle. Man klager for eksempel over manglende feriebagageplads i den lille bil, huset her skal have for at kunne komme til og fra sin arbejdsplads i tørvejr. Og man hører klager over en totaktsmotors mindre gode motorbremseevne i bjergkørsel, skønt man i ferien kun har brug for at køre nedad i bjerge to gange tyve minutter om året...

Når man har en given sum penge, skal man holde sig til den og ikke lade ønsker og fantasi løbe løbsk. Og med denne lille epistel vil vi foreløbig blot sige: vælg en bil til Deres hverdag. Tag alle mulige hensyn til denne hverdag, for Deres bil skal være en brugsgenstand og et godt stykke værktøj. Senere kan De altid klare Dem med en ekstra hyld, en tagbagagebærer og andre dimser, der kan købes henad vejen.

Indret tilværelsen efter de penge, De disponerer over, og altså også den bil, De kan gabe over - og lad alle andre drømme på mere eller mindre fordelagtige afbetalingsvilkår fare.

Bilen skulle nemlig komme til at ride sin ejer som en mare - eller omvendt. Men det sidstnævnte er en hel anden snak.



Resultatet af lodtrækningen om fem gratis årsabonnementer på FART & FORM blev følgende:

Kommunelærer Ib Hermansen, Mads Holmsvej 6, Helsingør.
Færdselsbetjent Hans Viuf, Jægersborggade 1, København N.
Civilingeniør Bent Juul-Jensen, Præstemarken 63, Aalborg.
Dyrlæge M. Møller-Madsen, Hjortsvang, Djursland.
Mekaniker Lars Karlshøj, Kongsted pr. Rønnede.

Redaktionen takker læserne for både ros og ris. Kære venner: Vi fortsætter på den vej, vi er begyndt, og der skal komme flere prøvekørsler, flere internationale løbsreportager og mere teknik. FART & FORM håber også i fremtiden at modtage breve fra vore nu mere end 15.000 læsere.

OLD TIMERS:

FORMGIVNING

fra dengang...



Øverst: Små piger i matrostøj og støvler sidder rygvendt på en Hooper »dogcart« fra 1899. Før forbrændingsmotoren blev disse vogne trukket af hunde eller en hest. - Tilvenstre: Dette er en Surrey uden »markise«. Den er bygget i USA 1901 og hedder »Columbia«.

skaber tvivl, fordi vognbyggerne havde deres egne ideer og særheder, som gik igen i flere modeller.

Illustrationerne på disse sider viser de fleste gængse typer, men en omfattende beskrivelse ville fylde en mindre bog.

Nogle vogne var hurtigt lavet om fra fire-fem personers til sporty topersoners. Man erstattede simpelthen den bageste sektion med et skrånende, strømlinet bagagerum, der var beregnet til reserverede, værktøj m. v. Den aftagelige *hardtop* med glastruder var meget almindelig på større køretøjer. I begyndelsen fordrerede kun ganske få køre- en lukket overbygning - de fleste vogne var helt åbne og ofte uden vindspejl. Man skulle være godt klædt på for at køre »bil« dengang. Hvis man synes det må have været uudholdeligt at trodse elementerne uden vindspejl, sidestykker og varmeapparat, så må man ikke glemme, at vore dages motorcyklister ikke er bedre stillet.

Passagererne blev placeret på mange måder i de gamle biler. Sommetider ansigt til ansigt, andre gange ryg mod ryg. Det sidste giver ganske vist passagererne en bedre beskyttelse mod vind og vejr, men de var til gengæld udsat for udstødningsslag og støv, der hvirvel- ledes op fra vejen. Der var også vogne,

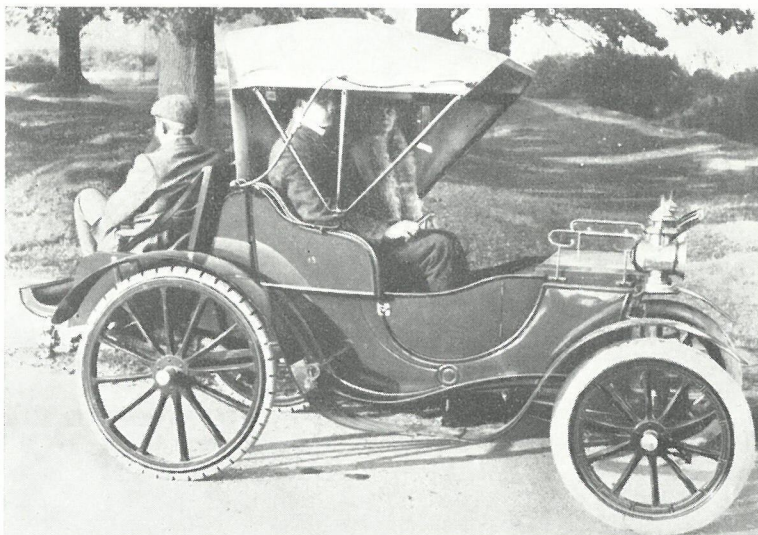
Herunder: En anden »dogcart« - en amerikansk Duryea fra 1901 med Cape Cart kaleche. Vognen kunne køre både på paraffin og benzin.

Da forbrændingsmotoren overtog he- stens rolle som menneskets primære trækraft, skete der mærkeligt nok ikke samtidig store forandringer på vognbyg- ningens område. Naturligvis var det ik- ke altid let at skjule det raslende isen- kram, som motor og transmission bestod af. Men trods alle ulemper blev det rig- holdige udvalg af køretøjer, man havde vænnet sig til fra hestevognens tid, al- ligevel bemandet med gentlemen i sel- skab med deres damer. Kun de mindste og mest elementære biler havde ingen rigtige forgængere. Pladsen i disse vog- ne var ofte trang, men de havde dog to sæder og et gulv.

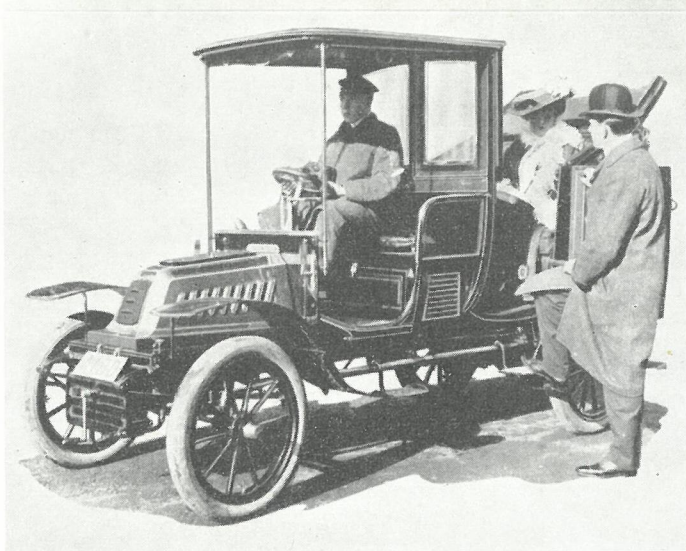
Før århundredskiftet havde motorer- ne kun en meget begrænset hk-ydelse, så man kunne ikke belaste dem med store og tunge karrosserier til seks eller otte personer. Dette var grunden til, at lan- daulet'erne, cabriolet'erne o. s. v. først fremkom senere.

I slutningen af 1904 (tidspunktet, der efter almindelig opfattelse danner skil- lelinien mellem de »rigtige« veteranvog- ne og de mere fremskredne *Edwardian's*) var man i stand til at opnå hæderlig motorydelse, men nu begrænsedes væg- ten af datidens primitive luftgummirin- ge - hvis man da ønskede at bevare på- lideligheden.

Adskillige modeller og typer er lette at identificere i dag, hvorimod andre



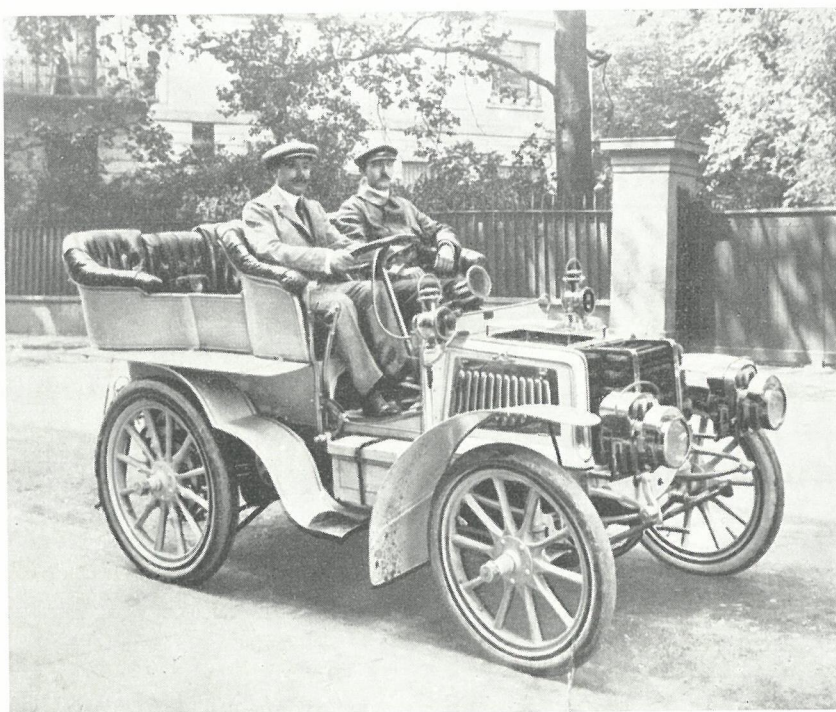
Til højre: I en landaulet sker indstigningen bagt. Den har vinduer og er bekvem som en sedan-model. Racerkøeren Charles Jarrot (med bowler) var ejer af denne De Dion 1904. Herunder: Rheims-firmaet Rothschild byggede vogne for kong Leopold af Belgien, og den åbne turistvogn - en Panhard 1902 - er opkaldt efter ham: Roi-des-Belges.



kongelige paladser i Europa. I det engelske motortidsskrift »Autocar« fra 19. januar 1901 fandtes følgende bekendtgørelse:

»Kong Leopold af Belgien har bestilt en motorudflugtsvogn med tre rum og beregnet til en hastighed på 65 km i timen«.

For at kunne nyde denne ret ukendte befordringsmåde lod kongen for egen regning en del af Belgiens hovedveje istandsætte.



Coupé'er er for det meste lukkede topersoners vogne, men Boyer fra 1901 havde desuden et sæde bagpå. Daimler 1899 har tre siddepladser og kaldes triplephaeton.

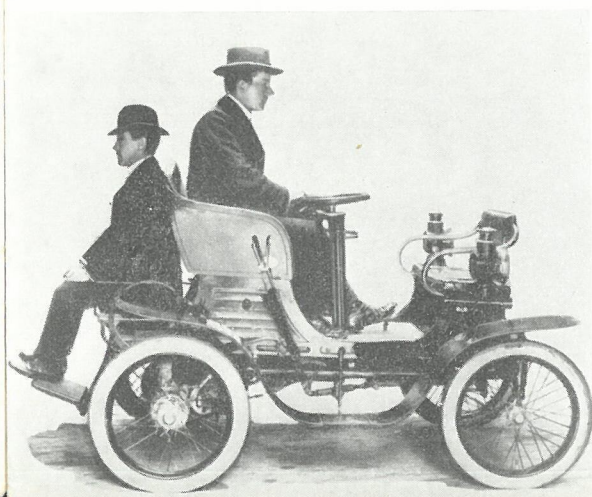
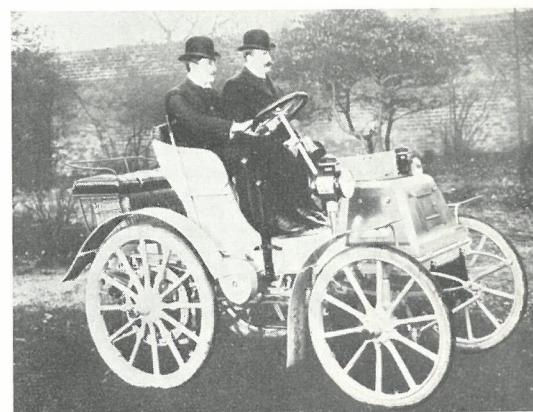
hvor føreren sad bagest og måtte se fremover sine passagerers skuldre...

Da vognene ofte havde store hjul og kort akselafstand samt kædetrækket til baghjulene placeret udvendig, var der kun adgang til bagsædet gennem en dør bagt. En anden variation var svingesædemodellen. Her kunne de forreste passagerers sæde svinges ud for at give adgang til bagsædet.

Mange af de første vogne havde skærme af læder, som var overtrukket og på-

syet et let metalskelet, andre havde flade skærme eller »plovskær« af damp-presset træ. Karrosserierne var almindeligvis lavet af udhamret eller valset aluminium og damp-presset mahogni på et asketræs-chassis. Læderindtræk var næsten obligatorisk, selv om man på den tid kunne finde køretøjer med amerikansk klæde.

Entusiasmen blandt karrosseribyggerne og chassiste-gernerne blev opmuntret af deres ideers gennemtrængen - selv til

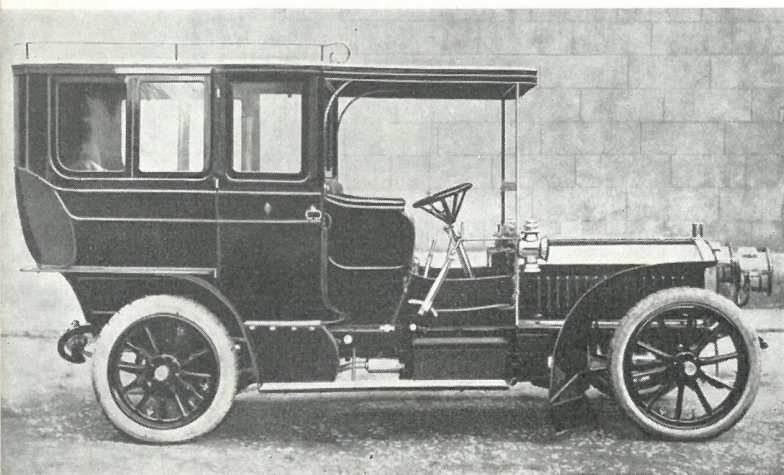


En model, der meget tydeligt viser, at den er en direkte overlevering af hestevognen, er Peugeot landaulet fra 1901 med højt for-sæde, store baghjul og cykelsstyr i stedet for rat.

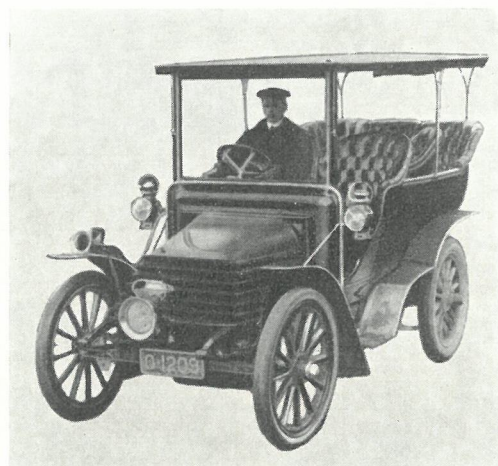
Små vogne som denne er voiturettes. Progress 1901 har fire pladser - to på førersædet, en over for og en med ryggen til chaufføren.



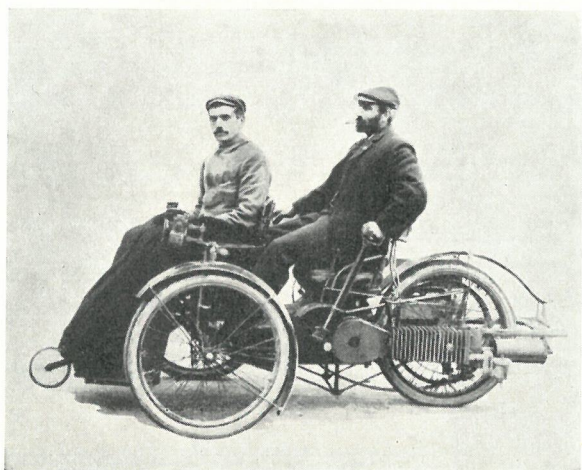
Forts.
næste
side
➔



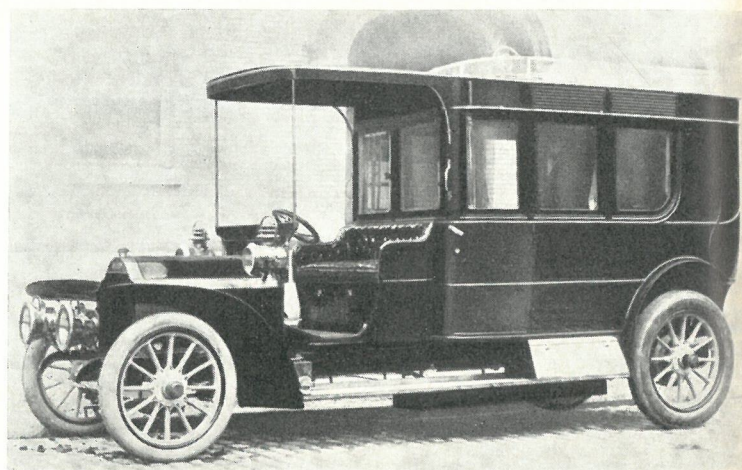
▲ I begyndelsen havde limousinerne - som denne Napier 1904 - et mærkeligt hus for passagerer og en åben veranda foran til chaufføren.



▲ De første turistvogne med lukkede sider blev kaldt tonneaux. Her ses en tulipsædet dobbelt tonneaux fra Wolseley. Den har indstigning gennem en dør bagi og ved siden af føreren.

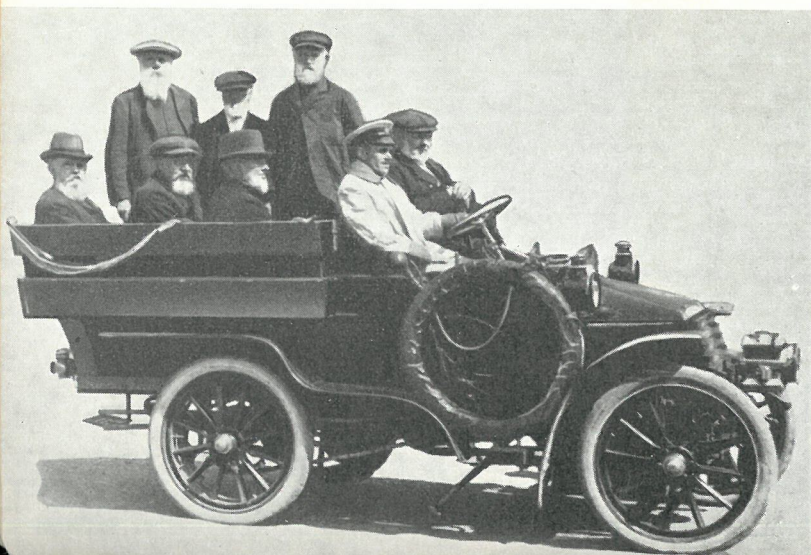


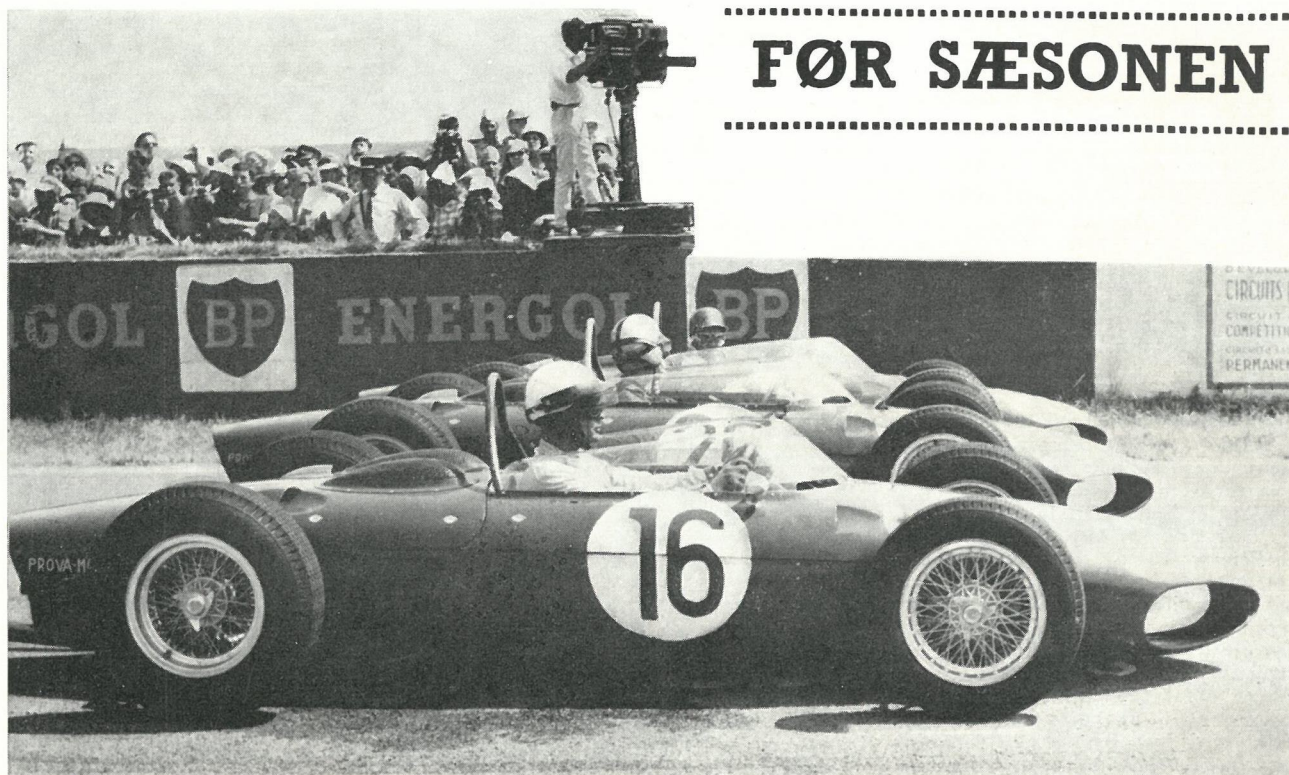
▲ Herover: Léon Bollée (1897) var en kvik tri-cykel med forvogn til én passager. Quadri-cykler er fremstillet på næsten samme måde, men har fire hjul.



▲ Vognen herover blev opkaldt efter amerikaneren George M. Pullman. Der er plads og luksus som i en 1. kl.s jernbanevogn. Chassis'et er et Di Ditrich 1904. - Mange har sikkert hørt om »de gamle vognes svungne linjer«. På billedet nederst ses en »Runabout« anno 1903. En stil med sving i!

Herunder: Syv skæggede »gentlemen« og en glatbarberet chauffør var en voldsom belastning for denne lille Wolseley fra 1902.





FØR SÆSONEN

Heldigvis er der mange tegn på, at vi står over for en fin sæson. I grand prix-klassen vil der være flere fabrikker repræsenteret på startlinjen end i tidligere år. Formel junior vil gå ind i sin 4. sæson med nye vogne i stribevis og vel at mærke med nye motorer, hvor det endnu engang er lykkedes at presse ydelsen op. Den i de seneste år så møldætte sportsvognsklasse vil få friske kræfter med nykonstruktioner fra tre gamle konkurrenter.

Kørerne i standardklasserne vil ialtfald for de små klassers vedkommende kunne vælge og vrage mellem flere vogne end nogensinde tidligere. Og så er der jo endelig den kære lille formel K – også kaldet Go Kart, hvor de 16 årige nu vil kunne være med, selv i den »store« Go-Kart klasse med motorer indtil 200 cm.

I formel 1 vil *Ferrari* ialtfald i første halvdel af sæsonen sikkert støtte sig til V-6 motorerne fra sidste sæson, men senere hen kan vi regne med at se 8 cylindrede motorer fra *Ferrari* og ... V-12 motorer fra *Maserati*, hvis tilbagekomst til banerne i 1962 nu synes sikret. *Ferrari*'s fabrikshold vil i den kommende sæson bestå af *Phil Hill*, *Giancarlo Baghetti* og *Luigi Bandini*. I de løb, hvor *Ferrari* vil indsætte fire vogne (det italienske G. P. bl. a.) vil den fjerde vogn blive tilbudt belgieren *Willy Mairesse*. Det er længe siden vi har set to italienske grand prix kørere, men et land der har fostret så store kørere som *Nuvolari*, *Varzi*, *Ascari*, *Villoresi*, *Farina* og *Taruffi* må før eller senere komme

Rangliste over GP-kørere 1961

Stirling Moss ★★★★★

Phil Hill ★★★★★

John Surtees ★★★★★

Jack Brabham ★★★★★

Bruce McLaren ★★★★★

Dan Gurney ★★★★★

Innes Ireland ★★★★★

Graham Hill ★★★★★

Jim Clark ★★★★★

Roy Salvadori ★★★★★

Tony Brooks ★★★★★

Giancarlo Baghetti ★★★★★

Richie Ginther ★★★★★

Ricardo Rodriguez ★★★★★

Olivier Gendebien ★★★★★

Jo Bonnier ★★★★★

Jack Lewis ★★★★★

me i toppen påny. Lad os håbe, at *Baghetti* og *Bandini*, der begge er elever fra *Taruffi*'s racerskole i *Modena*, vil føre de store traditioner videre.

Tyskerne vil med *Porsche* være repræsenteret til samtlige de store løb, men det er paradoksalt at *Ferrari* *Porsche* kun kan støtte sig til subsidier fra to engelske firmaer, *BP* og *Dunlop*. Dette siger i øvrigt lidt om englændernes gode sportsånd. *Joachim Bonnier* og *Dan Gurney* er på ny engageret, og *Porsche*'s staldmester, *Huschke von Hanstein*, har begravet, at man efter alt at dømme vil være i stand til at indsætte de nye 8 cylindrede boxer-motorer allerede fra sæsonens begyndelse.

Britterne møder med ikke mindre end 4 grand-prix-teams: *B.R.M.*, *Cooper*, *Lola* og *Lotus*.

For *Lola*'s og dermed for *Eric Broadleys* vedkommende bliver sæsonen en formel 1 premiere. Den lille fabrik på »*Napier Road*« i *Syd-London* har færdigbygget tre vogne på grundlag af den type *John Surtees* prøvekørte på *Silverstone* i december. Vognene vil komme til start under *Yeoman Credit*'s auspicer – som i år har skiftet navn til *Bowmaker-Yeoman*; Englands største kreditinstitution i automobilbranchen. Foruden *Surtees* vil *Roy Salvadori* og sandsynligvis *Henry Taylor* køre *Lola* i 1962. Vognene vil være forsynet med *Coventry Climax*' nye 8 cylindrede motor, som naturligvis også vil blive anvendt af *Cooper* og *Lotus*.

Jack Brabham og *John Cooper* er skiltet i bedste forståelse – *Brabham* vil i begyndelsen af 1962 køre sin *Cooper* fra 1961, men med den nye *Climax* motor. Senere på sæsonen kan vi vente nye »*Brabhams*« færdige. *Australien* har besluttet sig til selv at konstruere en grand prix vogn og vil kun køre et par sæsoner endnu. Ved i tide at komme i



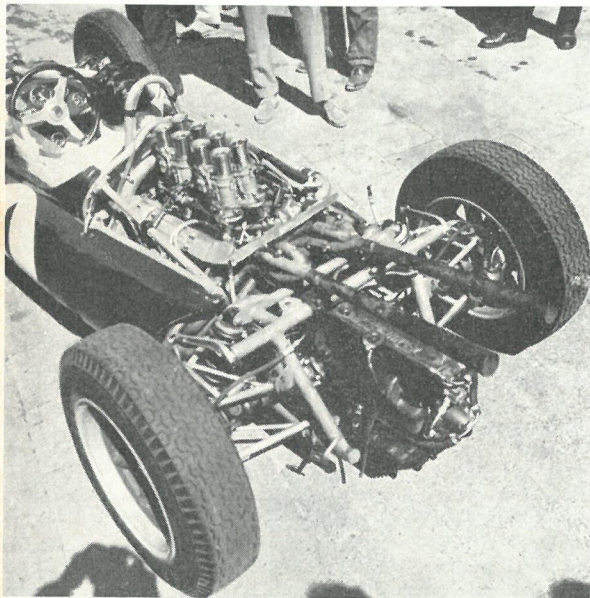
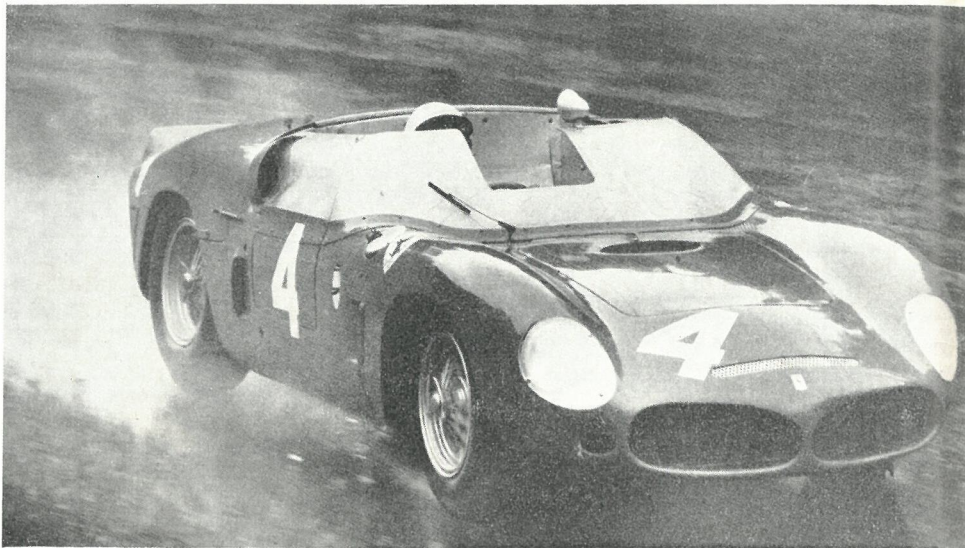
gang som konstruktør – han er som bekendt en fint uddannet ingeniør – håber han på et kunne »blive i sporten«.

Cooper vil i år stille sine vogne til disposition for Bruce McLaren og ... Tony Maggs, der som bekendt var 1. ste kører på det uofficielle Cooper/BMC fabrikshold i formel J i 1961.

B.R.M. er stadig den sorte hest. Vognens specifikationer har ofte været »uovervindelige« på papiret, men i praksis er B.R.R.M.'s 13-årige historie en lang stribe af sort uheld. Med store mellemrum har der været små lyspunkter, men der er langt igen, før B.R.M. vil kunne indfri de forventninger, man uvilkårligt må stille til en virksomhed, der hvad penge og opfindsomme konstruktioner angår har ydet så meget. Man synes, det snart må blive deres tur. Graham Hill og sandsynligvis Ritchie Ginther vil køre for B.R.M. i denne sæson. Tony Brooks har måttet lægge op. Efter lang tids betænkning er han kommet til dette resultat, som betyder, at et af de helt store talenter – efter Fangios mening kom Brooks lige efter Moss – aldrig nåede helt til tops.

For Lotus' vedkommende vil Innes Ireland ikke være at finde på fabriks-holdet, men derimod hos U.D.T. sammen med Masten Gregory. U.D.T. vil atter i år benytte vogne fra Lotus, som efter de seneste oplysninger har fabriken lovet at stille U.D.T.-holdet lige med Lotus' eget fabrikshold, som i 1961 havde visse privilegier, der gjorde det umuligt for U.D.T. at konkurrere på lige fod, hvad materiellet angik. Med Stirling Moss som holdkaptajn i alle ikke-verdensmesterskabsløb vil dette Englands andet »bank-hold« (U.D.T. er en forkortelse for et andet stort kredit-

Et står fast – et verdensmesterskab 1962 til Stirling Moss ville være det populære og eneste retfærdige resultat. Dette på sin vis så tilfældige mesterskab, hvor held og uheld spiller en alt for stor rolle, har efterhånden fået en betydning, der slet ikke tilkommer det. Den mand, der forlængst burde have vundet det og burde have vundet de sidste 4 år i træk, må stadig se sig svigtet af heldet. Det er helt urimeligt, at nogen har villet forklare situationen med, at Moss »dræber« sine vogne – hylder man den opfattelse, viser man kun, at man ikke forstår i hvilket plan



institut, United Dominions Trust Co) blive værd at følge.

I Verdensmesterskabsløbene vil Stirling Moss – der i december 1961 blev kåret som »årets sportsmand« af engelske TV-seere – på ny køre for Rob. Walkers stald. Moss har endnu ikke oplyst, hvilken vogn han vil benytte og der står stadig to praktiske vanskeligheder mellem ham og verdensmesterskabet. Moss har kontrakt med BP, mens både Cooper og Lotus har kontrakt med Esso. Dette er en af grundene til, at man af og til har set Moss' navn sat i forbindelse med Porsche, der som tidligere nævnt har kontrakt med BP. Hverken Cooper eller Lotus vil kunne eksistere uden disse benzinkontrakter, og hvad det ville betyde for Moss at skulle ophæve sin forbindelse med BP – en forbindelse der har eksisteret i en årrække – er også let at se.

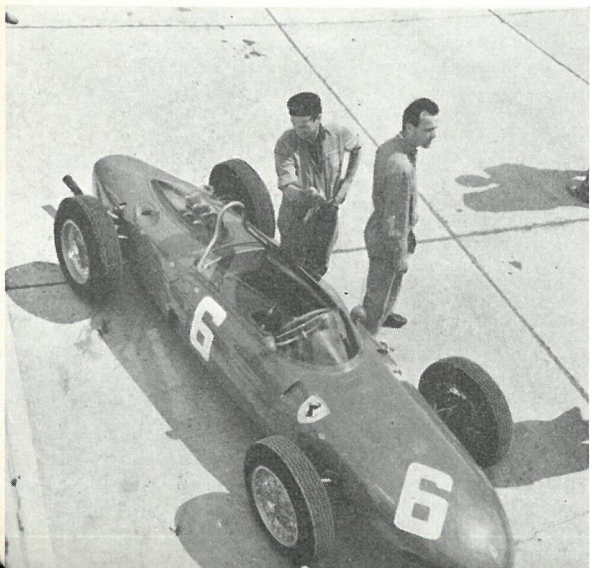
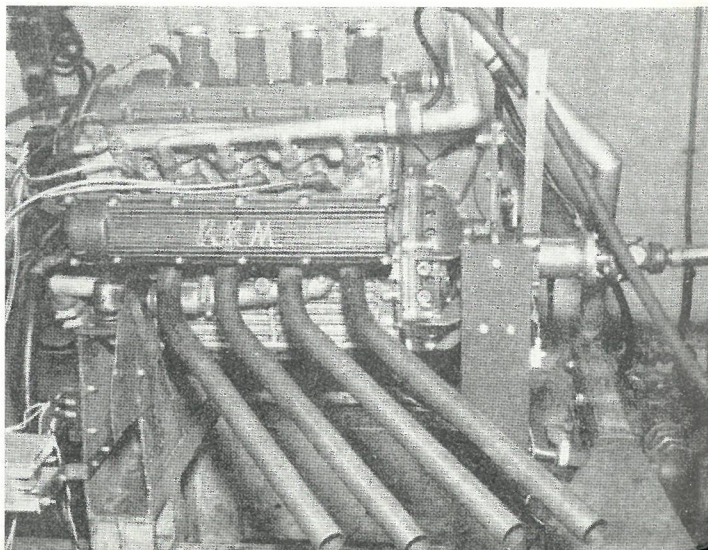
Øverst ses, hvordan FIAs »ejendommelige« reglement for racersportsvogne har maltrakteret Ferrari's udseende.

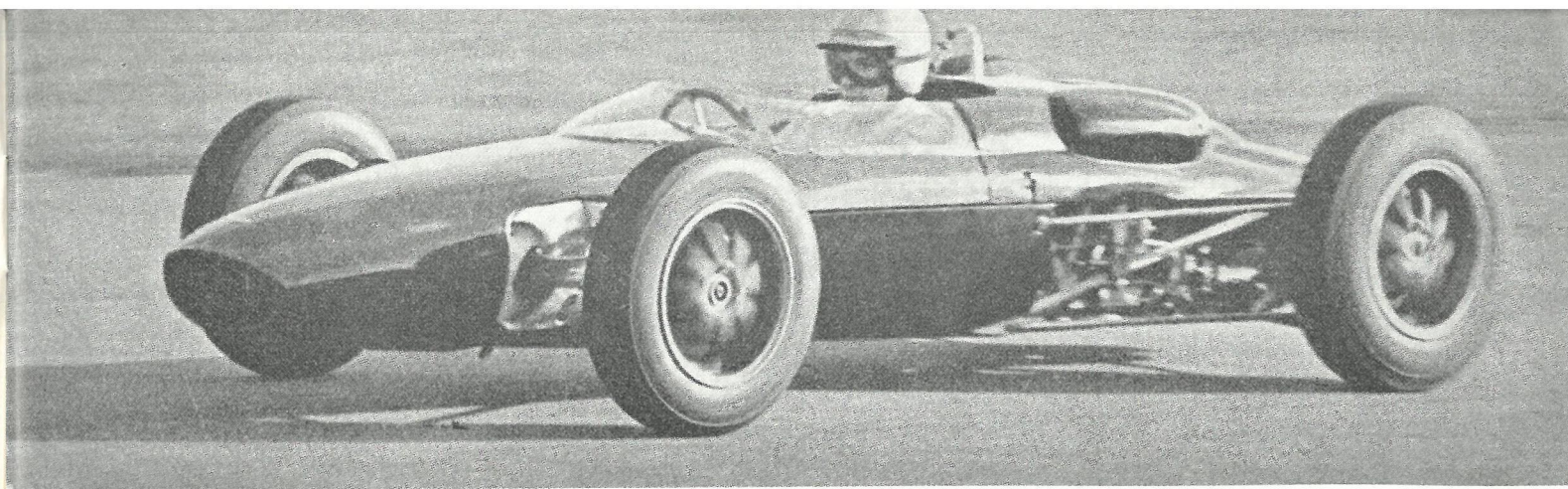
Forneden på højre side ses først den nye Elva racersportsvogn og derunder Lotus dito (Climax eller Ford Anglia motorer under 1100 ccm efter ønske).

BRM's nye V-8 Grand Prix motor ses herunder monteret på prøvestanden.

Tilvenstre ses Cooperen med en Climax V-8 motor.

Nederst tilvenstre ses den velproportionerede Ferrari formel 1 (Monza).





John Surtees prøvekørte fornylig en ny Lola formel 1 racervogn på Silverstone. Den er forsynet med en Climax Mark I motor, men inden sæsonen vil der blive monteret en V-8.

hans evner ligger. Jack Brabham har i sin bog vurderet ham som en større kører end Fangio. Givet er det, at verden aldrig har set en så *alsidig* kører – Moss er alt for meget af en perfektionist til år efter år at få sine vogne i stykker i utide. Eksemplerne på, at han har »plejet« en vogn i mål er mange. Når hans vogne trods alt ofte giver op før målet, er forklaringen sandsynligvis den, at Stirling Moss' vogn nødvendigvis må blive udsat for større belastninger, fordi han nu engang kører hurtigere bil end noget andet menneske. Det skal han så sandelig ikke bebrejdes. *Mike Hailwood* – tidens kendteste motorcykelkører – har planer om at følge i John Surtees fodspor. Han har fået tilbudt en prøvekørsel med en U.D.T.-Lotus på Silverstone.

Det officielle Lotus-hold vil i år bestå af *Jimmy Clark* og *Trevor Taylor* (uofficiel juniormester i 1961).

I formel Junior får vi fornøjelsen af en ny indsats fra *Stanguellini*, og forhåbentlig bliver italienerne dermed på ny i stand til at følge med. Brabham har konstrueret en ny Junior, som vil blive forbillede for den formel 1 vogn, han nu er i gang med. Det er et spørgsmål, om Junior formelen har så forfærdeligt meget nyt at byde på i år, hvad chassiskonstruktioner angår. Det sandsynligste er, at der nu vil komme et par år med et pusterum oven på de fantastiske præstationer, der er blevet budt på i de sidste år. På motortuningens område synes der imidlertid stadig at være muligheder, skønt ydelsen nu ligger lige i nærheden af 100 hk pr. liter (fra en støbejernsmotor med stødstænger og et traditionelt eksplosionskammer).

Racersportsvognene gjorde F.I.A. hvad de kunne for at få »slaget«. Aldrig er en international klasse blevet stillet over for så mange tåbelige krav som denne klasse, hvor kimen til hele den moderne chassiskonstruktion blev lagt. Alle formelvogne er i dag bygget efter de principper Chapman og Broadley nedlagde i deres racersportsvogne. Nye sportsvogne til den kommende sæson fra Lotus, Lola og Elva er en kendsgerning, og mon ikke Cooper kommer med? De anvendte motorer er enten fra Climax eller Ford. Lola har monteret motoren foran. Elva og Lotus derimod bag føreren, men foran bagakslen.

Af nye baner er der navnlig en, der påkalder sig opmærksomhed: *Suzuka-*

banen i Japan. Det er Honda-fabrikkerne, der har bekostet den 6,2 km lange grand prix-bane, som først og fremmest vil blive benyttet til motorcykeløb, men hvor man også håber på at kunne afvikle et japansk bil-grand prix.



Den internationale bilsports kalender 1962 ser foreløbig således ud:

Formel 1 G.P. løb tællende til U.M.

20. 5. Nederlandske Grand Prix
3. 6. Monacos Grand Prix
17. 6. Belgiens Grand Prix
8. 7. Frankrigs Grand Prix
21. 8. Storbritanniens Grand Prix
5. 8. Tysklands Grand Prix
2. 9. Italiens Grand Prix
7. 10. USAs Grand Prix
29. 12. Sydafrikas Grand Prix

Roskilde Rings løbskalender 1962:

29. 4. Åbningsløb (internationalt)
27. 5. Copenhagen Cup (internationalt)
7. 6. Internationalt Go-Kart løb
25. 8. Danske Grand Prix, formel 1 m.m.
26. 8. Danske Grand Prix, formel 1 m.m.
16. 9. Danske bilmesterskaber

Internationale Sportsvogns- og Grand Tourisme løb (tællende til konstruktørernes U.M.-1962).

11. 2. USA Daytona Beach
- 23.-24. 3. USA Sebring
1. 5. Monza
6. 5. Targa Florio
27. 5. 1000 km Nürburgring
- 23.-24. 6. Le Mans
29. 6. Monza
15. 7. Auvergne
18. 8. Tourist Trophy
2. 9. Coupes Inter Trophy
- 8.-9. 9. USA Road-America 500
- 15.-16. 9. USA Bridgehampton
16. 9. Hockenheim
21. 11. 1000 de Paris

Orienteringsløb tællende til DM-1962:

17. febr., 17. marts, 19. maj, 15. sept., 20. okt. og 1. decbr.

Orienteringsløb tællende til JM- og SM-1962:

3. marts, 2. juni, 29. sept., 3. novb. og 17. novb.

Vigtigste Rallies:

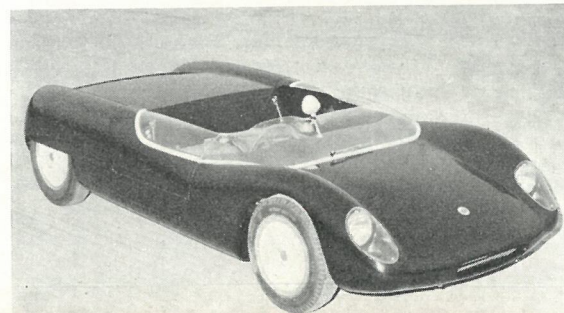
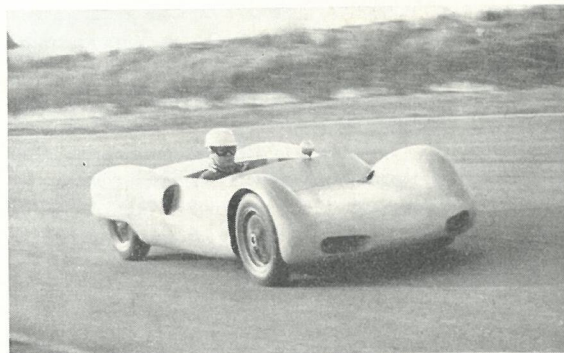
Monte Carlo Rally 21.-27. jan., Tulipan Rally 6.-11. maj, Midnatssol-rally 12.-16. juni, Coupes des Alpes 16.-21. juni (Dolomiter-rally 13.-15. juli, 1000 søers rally 17.-19. aug., Marathon de la route 23. 8.-3. sept., Tysklands rally 26.-30. sept., Geneve rally 16.-21. okt., Rally of Great Britain 12.-17. novb.

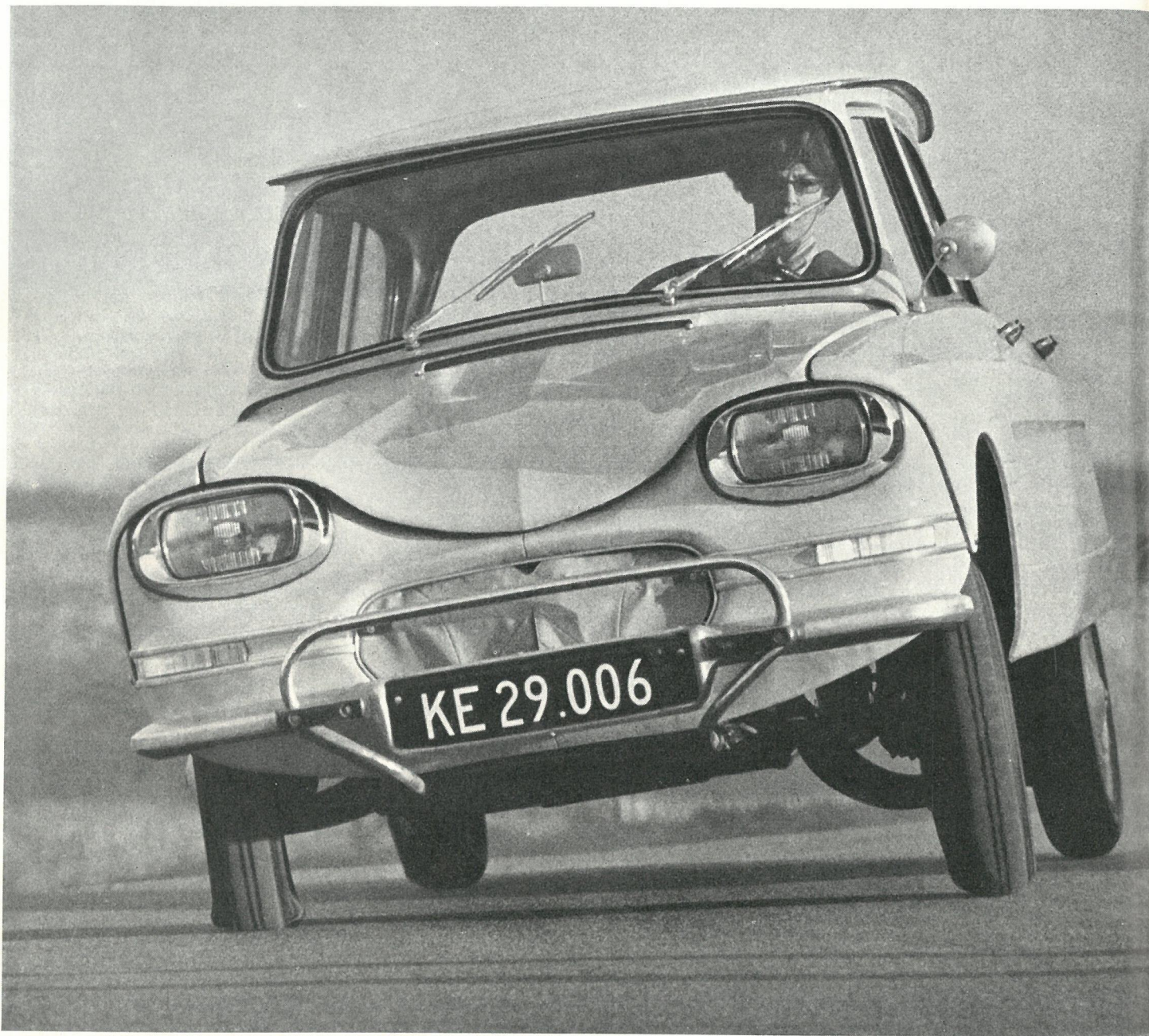
Vigtigste økonomiløb:

26.-30. marts Caltex Performance Test og 14.-16. juni Mobil økonomiløb.

Største internationale Go-Kart-løb i 1962:

1. maj Luxembourg 5ème Grand Prix Karting de Luxembourg
13. maj Italien Borgo-Panigale (Bologna)
20. maj Frankrig 6 timers internationales (Thiverval)
3. juni Tyskland Bielefeld
10. juni Tyskland Niedersachsen
15. juli Luxembourg 2ème Grand Prix Karting de Diekirch
16. september Italien Piste Rouge (Milano)
7. oktober Frankrig Tournoi des Nations-Coupe d'Europe (Morainvilliers)
14. oktober Schweiz Grand Prix d'Europe à Lausanne





Efter længere tids grublen kan jeg stadig ikke se hvor den store fidus skulle ligge i Citroën Ami 6. Man kunne måske formode, at den på grund af sit udseende var tiltænkt et feminint publikum, da den ligner en chik pudderdåse med glasbrillanter (lygterne) og »morsomt« låg.

Hvis den er tiltænkt os, begriber jeg ikke man har sat et så stramt styretøj i den og givet den nogle bremses, hvor man må stemme ryggen imod af al magt for at bremse tilstrækkeligt kraftigt.

☆

Da jeg kun enkelte gange har krydset Lyngby sø i robåd, er jeg ikke den rette til fuldt ud at værdsætte Citroën Ami.

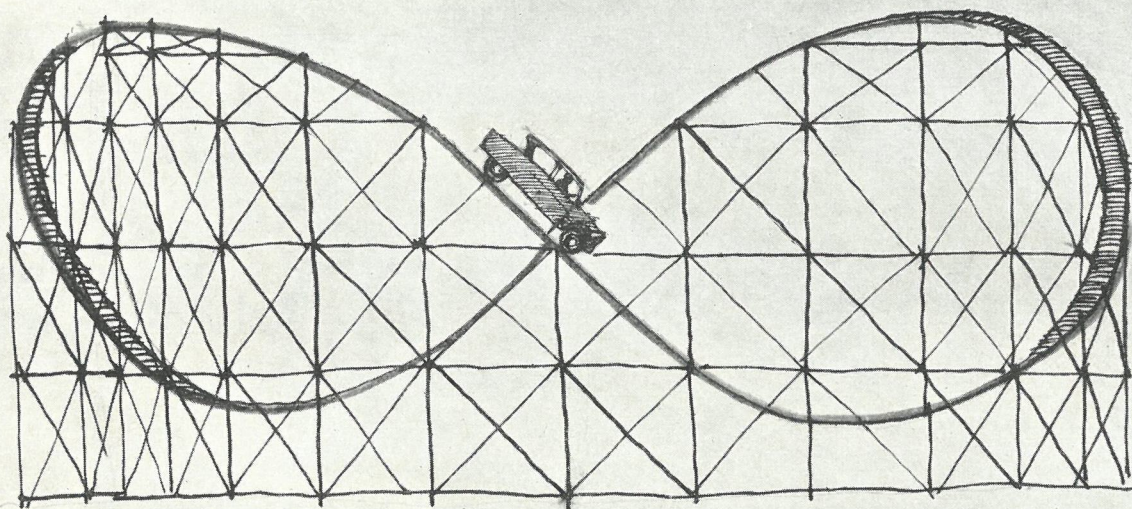
Men hvis jeg en dag skulle møde en ungsvend, der har krydset Nordsøen i robåd og vindstyrke 8, vil jeg af nysgerrighed interviewe ham om færden, for jeg har en fornemmelse af, at kørsel i denne franske bil svarer til et ridt på havets glasgrønne bølger. – Besynderligt nok findes der ikke neptusanpiller i handskerummet. Selv er jeg søstærk, men flertallet af befolkningen tåler trods det, at de er øboere, ikke godt havens vuggen, har jeg observeret på Bornholmerbåden.

Lad mig dvæle ved søen. Da jeg fartede rundt i Ami'en, kom jeg til at tænke på guldmedalje-Elvstrøm. Er der ikke noget om at han træner i at kunne hænge vandret i benene med mursten på maven? Jeg husker billeder, hvor man ser ham ligge som en planke ud fra den

krængende båd for at danne modvægt og forhindre kæntring.

Jeg ønskede mange gange på en tur ad små, krogede veje, at Elvstrøm havde været med mig. Så kunne jeg have stukket ham vandret ud af et sidevindue og undgå skræk og rædsel, når Ami'en lagde sig mere end kælt ind i et sving.

Bilens voldsomme krængning er muligvis ikke farlig på den måde, at vognen *absolut* vil lægge sig ned på siden, hvis man ikke styrer kontra. Jeg har dog aldrig gennemført et eneste sving, for at se, hvad der ville ske. Jeg fik mere end nok halvt inde i svinget – og det ved jeg, jeg er ikke alene om. Selv granvoksne mænd, som ikke er bange for at træde en edderkop ihjel for en pige, har nægtet at gennemføre et skarpt sving uden at slække på rattet.



Formidabel, kaldes denne affjedring, der er lig den, man finder på Citroën 2CV. *Måske* er den formidabel, men så vil jeg vove at frabede mig formidable affjedringer på en bil, *jeg* skal eje. – På Citroën 2CV er det noget helt andet, for den bil blev skabt som en altnuligbil, der havde særligt sigte til de sparsommelige franske landmænd, som skulle have bil både til pløjemarken, vinmarken og turen ind til provinsbyen. I sin nøgne og ærlige meccano-facon tiltalte 2CV også unge mennesker – og så alle dem der har pandehår, sweaters og arkitekttegnet formgivning på hjernen.

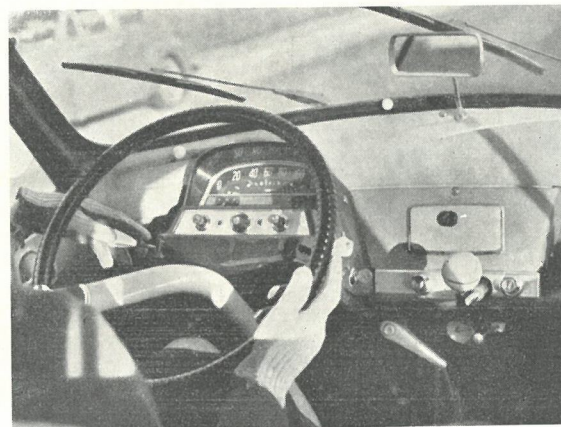
Affjedringen er blevet meget rost af ingeniører ved jeg, for sin genialitet. Alt det giver jeg pokker i, hvis det ikke virker rart på ens krop og velbefindende. I Danmark har de færreste af os brug for at køre i pløjemarken og på bivejenes biveje. Vi bevæger os i 90 procent af bilens levetid på asfaltveje, og

har ikke brug for at blive hverken vugget eller gynget eller få det store gys i hvert overraskende vejsving. Den slags gys kan man hente i Dyrehavsbakkens rutschebane hele sommeren, og jeg personlig anser fire ture pr. sæson for fuldt tilstrækkeligt.

☆

Ulla Boyander og **Citroën AMI 6**

Det undrer mig virkelig meget, at Ami'en, som *har* noget kært over sig med den hysteriske bagrude, store forundrede lygter og rynke i panden, det undrer mig, at bilen bare er en kopi af 2CV. Jeg har kørt en del i Citroën DS og ID 19, og disse biler er noget af det bedste, man kan eje med hensyn til køreegenskaber. I sammenligning med sine



storebrødre, falder den lille Ami i mine øjne helt ud. Den er ikke andet end en motormæssigt lidt stærkere luksusudgave af 2CV – og 2CV's charme bestod i, at den overhovedet ikke havde forbindelse med nogen form for luksus.

Kontrolgreb og gearskiftestang fungerer lidt anderledes end på biler normalt, men her må man vide, at en smule øvelse vil klare begynderens tøven og usikkerhed.

Udsynet er godt.

Støj er der meget af fra motor og gearkasse.

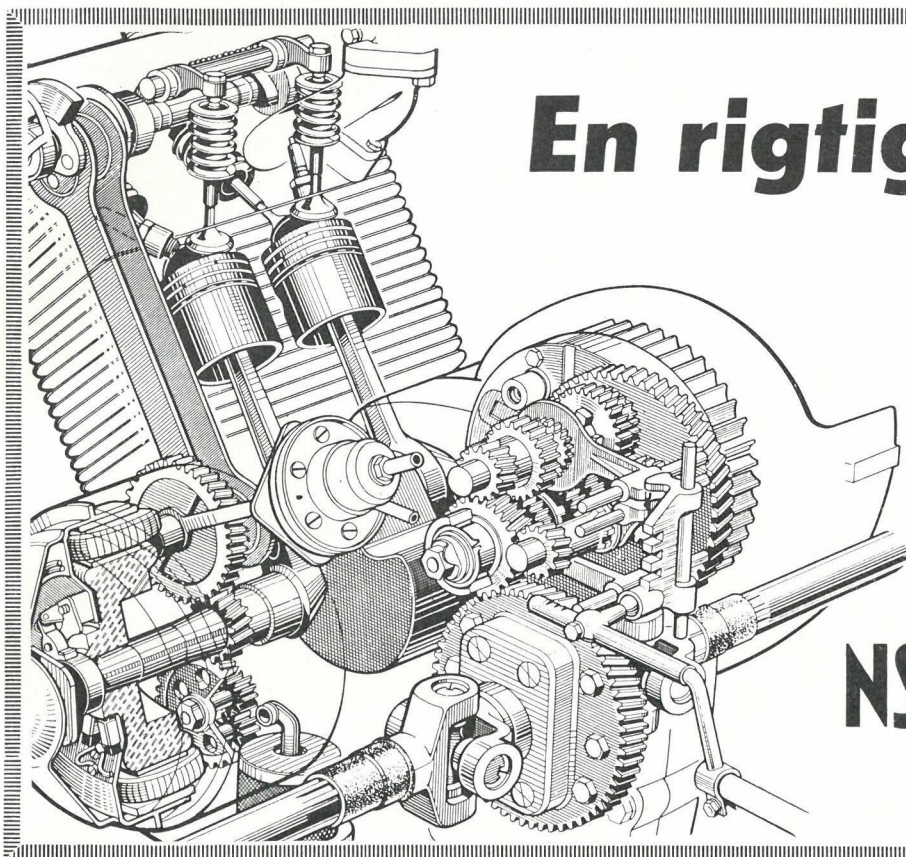
Pladsen er ikke overvældende.

Finish ser ikke ud til at være særlig gennemført.

Bilen koster 16.966 kr. Den er dyrere end den svenske SAAB.

Ulla.





En rigtig by-bil

Voigt-Nielsen

og

Franz Giersing

prøvekører

NSU Prinz 4

Nu er Prinz'en blevet så stor, at twin-motoren har fået svært ved at fylde motorrummet ud. Det er ikke mange mini-vogne, man kan sige det om. Når Prinz'en en skønne dag bliver forsynet med en Wankel-motor, bliver det rent galt. Vi kan forudse, at de tider, hvor man stolt viste det store maskineri frem til vennerne, langsomt men sikkert vil forsvinde. Endnu er Wankel-motoren kun fremtidsmusik, men fremtidens planlæggere må allerede nu tage den med i deres kalkulationer.

Dette blads læsere vil være så godt orienteret om Wankelprojektet som nogen udenforstående og vil vide, at NSU her arbejder med en motor, der efter alt at dømme med hastige skridt nærmer sig sin revolutionerende fuldendelse. Lykkes dette projekt, synes NSU dermed at ville erobre et brohoved, hvorfra vejene kommer til at forgrene sig videre ind i fremtiden. Siden de første meddelelser om Wankelprojektet slap ud ved en indiskretion, har mødet med små Prinz'er virket som en stadig påmindelse om, at man i Neckarsulm bygger biler med mere end almindelig fantasi.

DEN EUROPÆISKE SPECIALITET

Amerikanerne har tilnærmet sig den fornuftigt proportionerede »by-bil« fra den modsatte ende af den, hvor europæerne tog fat. I U.S.A. er man fra store slagskibe nu kommet ned på krydstørrelse (»compacts« dækker nu 40 % af det amerikanske salg). I Europa er man samtidig begyndt at sige farvel til de trehjulede *boble-biler* (den første Prinz var oprindeligt tænkt som en »boble«), og har i stedet koncentreret sig om en vogntype, der kan gøre fuldgod tjeneste som en familievogn, men dog anskaffes for en pris, der ikke ligger så forfærdelig meget højere end boblens. De fabrikker, der har koncentreret sig om denne opgave, har mærkeligt nok alle haft international succes – BMC, BMW, DKW, FIAT, NSU og RENAULT. (Vogne som VW, TAUNUS 12 og ANGLIA, AUTO-UNION og SAAB hører hjemme i en lidt større eller lidt dyrere kategori). Selv om de elementære krav til en billig familievogn nødvendigvis må være nogenlunde de samme over hele Europa, har der dog vist sig at være plads for individuel smag og behag. Forhjulstræk eller baghjulstræk, totakter



Øverst tv.: Snit af Twin-motoren med »Ultra-max« styring af den overliggende knastaksel.

Til venstre: Den nye Prinz hører hjemme i moderne omgivelser, men det er forbavsende, at dens forparti er næsten identisk med en moderne lastvogn, se billedet th.



eller firetakter, luft- eller vandkøling, diverse hjulophængnings- eller affjedringsmetoder alt synes at have sine svorne tilhængere i denne »lille« klasse, mens der på den anden side Atlanten har været tale om det stik modsatte, nemlig en dybtgående uniformitet, med Chevrolet Corvair som eneste undtagelse hidtil.

Af de nævnte vogne er NSU-Prinz 4 motormæssigt den mindste (medmindre man vil tage Fiat 500 med som »familievogn« – et begreb den ikke helt ud-

fylder). Prinz 4 derimod er en familievogn med regulær plads til 4 voksne mennesker selv på en langtur, og de vil undervejs kunne disponere over bagageplads i forbavsende mængde. Benzinforsbruget vil kun give anledning til én ærgrelse: at skatten ikke er graderet efter forbrug, så de der sparer fik en opmuntring. Hvad komforten angår, ligger den på et pænt gennemsnitsniveau – på nogle enkelte punkter hæver den sig lidt, men på andre områder ligger den i underkanten. Hvad køre-

egenskaberne angår er den sidevindsfølsom som sine heckmotorede brødre og tilbøjelig til at afkræve føreren flere ratbevægelser end han synes om – noget der dog efterhånden bliver en vane (eller måske snarere en uvane). Hvad acceleration angår, er man takket være relativ stor motoreffekt og lav egenvægt stillet nogenlunde på linje med klassens bedste konkurrenter – og march- og tophastigheden ligger også fint. Stilles tallene op i et skema får man et bedre overblik:

	NSU Prinz 4	BMC Mini-Minor	FIAT 600D	BMW lim.	DKW jun.
Slagvolumen	598 ccm	848 ccm	767 ccm	697 ccm	741 ccm
Kompressionsforhold	7.5:1	8.3:1	7.5:1	7.5:1	8.1:1
Egenvægt m. fuld tank	585 kg	620 kg	615 kg	640 kg	715 kg
Benzinforbrug iflg. DIN-norm.	6.0 l/100 km	8.0 l/100 km	6.5 l/100 km	6.5 l/100 km	7.5 l/100 km
Udv. mål (længde, bredde, højde)	3440 m m. 1490 m m. 1360 m m.	3048 m m. 1396 m m. 1333 m m.	3298 m m. 1378 m m. 1405 m m.	3540 m m. 1480 m m. 1345 m m.	3965 m m. 1580 m m. 1430 m m.
Indvendig bredde foran/bag	1280/1280	1350/1340	1220/1250	1210/1240	1210/1310
Indvendig højde foran/bag	900/840	950/840	960/830	920/850	930/840
Knæplads bag min./max.	150/270	210/280	110/240	120/230	110/350
Vendediameter	8,8 m	9,1 m	8,7 m	9,6 m	10,0 m
Acceleration 0-60 km/t	10,8 sek.	9,6 sek.	12,2 sek.	9,1 sek.	10,5 sek.
Acceleration 0-80 km/t	19,4 sek.	16,5 sek.	22,0 sek.	16,0 sek.	20,0 sek.
Acceleration 0-100 km/t	33,8 sek.	28,4 sek.	46,2 sek.	26,2 sek.	38,2 sek.
Tophastighed (snit/begge retninger)	115 km/t	117 km/t	110 km/t	121 km/t	115 km/t

Det er særdeles forståeligt, at man har taget Chevrolet Corvair som forbi- lede ved formgivningen af den nye Prinz. I Corvair'en synes man at være nået frem til en tiltalende måde at formgive den pladsmæssigt set så gun- stige kassefacon, der for de små euro- pæiske vogne byder på indlysende for- dele. Men det er paradoksalt, at man har måttet ty til netop *amerikansk* formgivning for at få facon på disse vogne – men sådan er det jo faktisk.

Indmaden er derimod ikke lånt, men af klar og tydelig oprindelse... *Made in Germany*.

Selv om Prinz 4 har den mindste motor og egenvægt af de fem i skemaet omhandlede vogne, er den pladsmæssigt fremme i førerfeltet med små udvendi- ge, men store indvendige mål. Et både stort og dybt bagagerum, som det vil være umuligt at finde magen til i klas- sen. Dertil kommer det smalle, men dy- be rum bag bagsædets ryglæn. I forhold til den hidtidige model er totallængden forøget med knap 30 cm, men hjulaf-

standen kun med 4 cm. Totalbredden er forøget med 7 cm, men sporvidden kun med 3 cm, og kun foran. Højden er praktisk talt uændret.

Benzintanken er placeret mellem for- hjulene og ligger meget dybt med en usædvanlig høj og lodret påfyldnings- stuts, sådan som folkene på servicesta- tionen gerne vil have det. Til moderne bytrafik er Prinz 4 en rationel løsning – den er kompakt uden at virke kom- primeret; rummelig uden at det er gået ud over bagagepladsen, og med en ven- dediameter på kun 8,8 m er den *sær- deles* handy at parkere.

Hvad det tekniske angår

er der ikke store forandringer – dette var heller ikke at vente. NSU har underkastet twin-motoren et energisk ud- viklingsprogram, som nu må anses for afsluttet. Teknikerne hos NSU er som bekendt »anderswo engagierte«.

Af den ledsagende illustration frem- går det, hvordan man i sin tid skridt for skridt forøgede motorydelsen fra 20 til 30 hk og »for særlige opgaver« kan stille mere på benene.

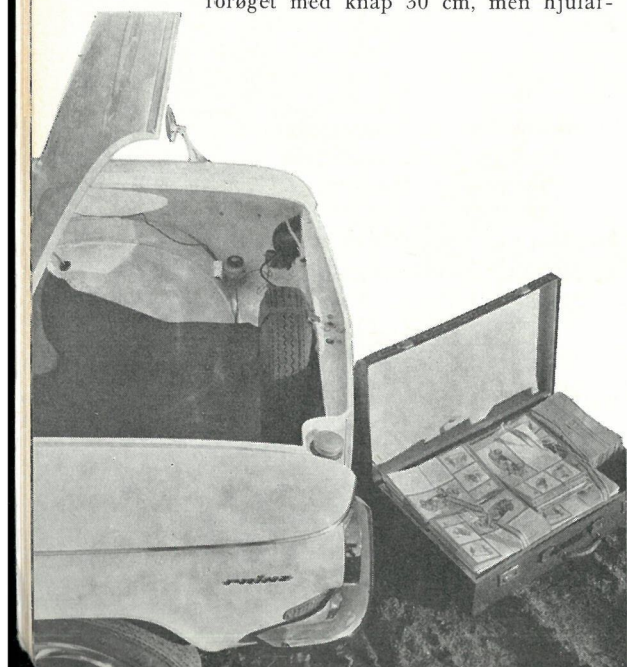
At der har stået ærgerrige konstruk- tører bag Prinz'en var klart fra første færd: specifikationerne skulle være på højde med eller om muligt overgå de større standardvognes: tandstangssty- ring, forhjul ophængt i ulige lange tri- angler, baghjul ophængt i svingaksel af original konstruktion og en firetakts motor med overliggende knastaksel.

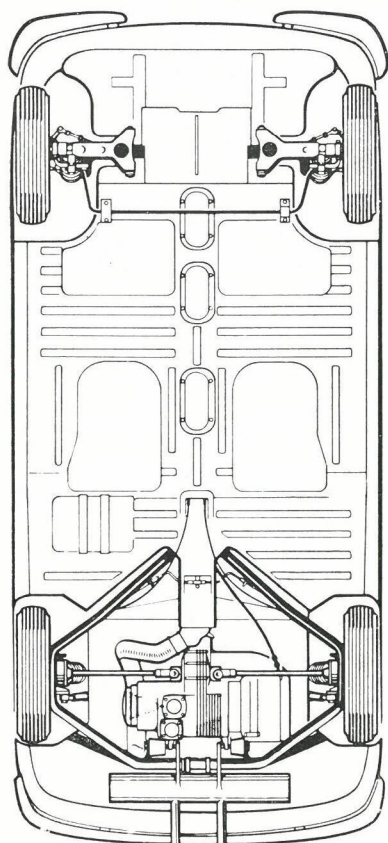
Uden et særligt knastakseltræk ville en sådan motorkonstruktion blive for kostbar. Englænderen Perry Thomas – og landsmanden Reid Railton – havde i tyverne udspekuleret et system af ek- centrisk monterede trækstænger, der ar- bejdede efter samme system som træk- stængerne på et sæt lokomotivhjul. Et lignende system anvendtes nogle år se-

ner (1925) på en 1,5 liters Bentley og vi genfinder det i mange af NSU-mo- torerne, blandt andet i twin-motoren.

NSU's metode til at kompensere for de varmeudvidelser, der finder sted i systemet efterhånden som motoren når op på sin driftstemperatur, er imidler- tid helt original. Man har udspekuleret en række forskellige løsninger, der alle er patenteret: I de encylindrede motor- cykelmotorer betjener man sig af en svingbar lejring af knastakslen, mens man i Prinz-motoren indskyder en lille svingarm (ikke gengivet på tegningen), der overtager forbindelsen mellem den øverste ekcenteraksel og flangen på knastakslen, der altså her ligger fast.

Har man først fået dette »lokomotiv- hjulstræk« til at fungere, ligger vejen til opbygningen af en »hurtigløber« åben – og på tegningen afslører den lil- le twin-motor sig da også med flere af den klassiske racermotors karakteristi- ske træk: halvkugleformede eksplosions- kamre med V-stillede ventiler, overlig- gende knastaksel, vippetøj af ringe vægt, separate porte m. v. Motorcykel- motorens rullelejer er i Prinz-moto- ren afløst af almindelige glidelejer – der afgiver større friktion, men er billi- gere, mere lydlose og mere holdbare. Som det kan ses på tegningen er plejl- stangshovederne udelte, idet krumtap- pen er samlet på midten, og der derfor ikke bliver brug for nogen adskillelse af selve plejstangshovedet. Herved re- duceres plejstangens vægt, hvad der får betydning for motorens belastning under store omdrejningstal. Krumtap- hus og gearkasse er en sammenbygget enhed med fælles smøresystem. Med motoren lagt på tværs i chassiset – så- ledes at krumtap og drivakslar løber parallelt – bliver der mulighed for en kompakt og regelret opbygning af ma- skineriet.





Gearkassens lejer og gearhjul er underkastet tryksmøring – noget man ellers kun ser på højtudviklede racer-gearkasser. Alle fire gear er synkroniseret.

Skønt dobbelte triangler fra en pladsmæssig betragtning ikke er nogen fristende løsning i en type, hvor man altid vil risikere at få kritik over dårlig benplads fortil, har man alligevel forsynet Prinz'en med denne forhjulsophængning, og det er godt det samme. I spørgsmålet om køreegenskaber er de dobbelte ulige lange triangler det bedste af de kendte systemer. Benpladsen er acceptabel, men det har været nødvendigt at forskyde pedalarrangementet noget ind mod midten i forhold til ratstammen. Den »skrå« kørestilling vænner man sig dog hurtigt til.

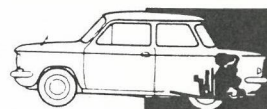
Hvad baghjulsføringen angår, synes der ikke at være gjort noget forsøg på at mindske den ortodokse svingakselophængnings kraftige camberændringer og en notorisk overstyring er da også en af denne vogns mere diskutabile egenskaber. Affjedringen er bagtil assisteret af »Prinzair-luftpuder« anbragt i forbindelse med spiralfjederen, og umiddelbart bag denne er monteret en usædvanlig langskaffet teleskopstøddæmper. På fortojet er monteret en krængningsstabilisator.

Køreegenskaber

Ratstammen er i Prinz 4 befriet for den ubekvemme, stejle hældning, der skæmmes flertallet af småvognene. Udefra virker motorstøjen stadigvæk for påfaldende, men er man inde i vognen, konstaterer man en stor forbedring i forhold til forgængerens. Denne »mangel på støj« stimulerer ens fornemmelse af Prinz 4 som en meget større vogn end den tidligere model. I den københavnske myretue-trafik var den legende let at manøvrere – og selv om den lille motor naturligvis forlanger nok så kraftig støtte fra gearkassen, føler man sig bestemt ikke handicappet. Synchromeshen virker nær det perfekte også i det lave gearskifte – men selve gearstangens føring virker noget slatten. Motoren startede let selv i frostvejr, forudsat den fik fuld choker – (og ingen speeder for motoren er kommet i gang). Den første kilometer eller så var det nødvendigt at kæle lidt for maskineriet – ellers gik den kolde motor let i stå; men startede igen med det samme forovrigt.

På landevejen er det en vogn, der følger helt godt med. Som fører er det en tilfredsstillelse at kunne »mænge« sine 598 ccm blandt de mellemstore vogne uden at blive til grin... eller gene.

Krængningen i kurver er næsten umærkelig. – I snærte sving kommer overstyringen til hjælp for nu at nævne den eneste helt flatterende situation for en overstyrende vogn. Bagsiden af medaljen var som allerede nævnt en mærkbar vandring under sidevind. I kurver må man, specielt hvis vejbanens friktionsegenskaber af en eller anden grund er nedsat, holde bagvognen under observation og være klar til at styre



imod. Det er absolut en underholdende vogn at køre; sportslig om man vil. Hvad de rene køreegenskaber angår, kan den dog næppe fortjene at blive placeret så forfærdelig højt oppe i geleddet. Hvor den helt nøjagtigt bør placeres i forhold til de vogne, det er mest nærliggende at sammenligne den med, må selvfølgelig i sidste instans bero på en subjektiv vurdering. Inden for det objektives rammer kan det i hvert fald slås fast, at fremkomsten af den lille Mini Minor har medført, at der netop i denne vognklasse er højt til loftet hvad køreegenskaber angår.

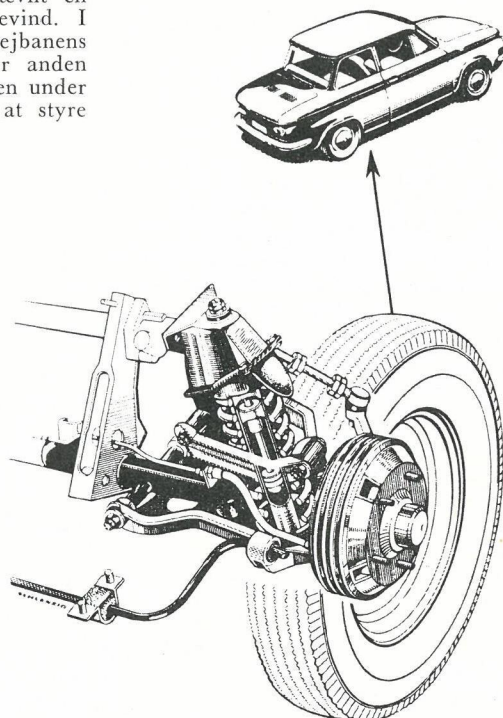
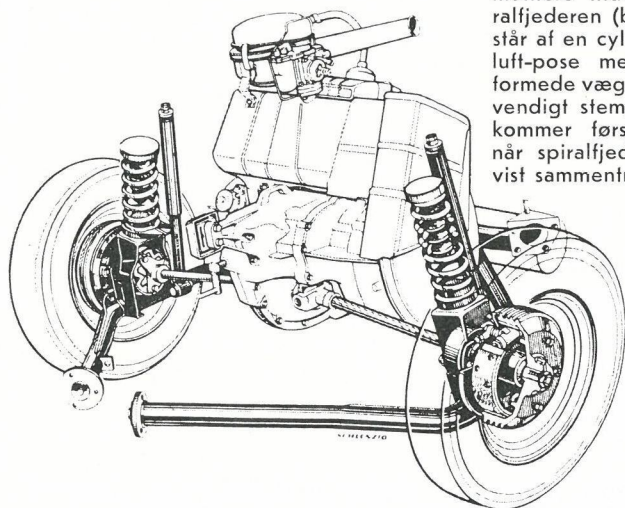
Selv om Prinz 4 er en bagatel blødere affjedret end forgængerens, hører vognen stadig til blandt de *hårdt* affjedrede. Kører man meget alene, er en tung kuffert foran ingen skade til – det giver en lidt bedre vægtfordeling og tager den hårde brod af forfjedrene – så forhjulenes greb i vejbanen bliver mindre »nervøst«.

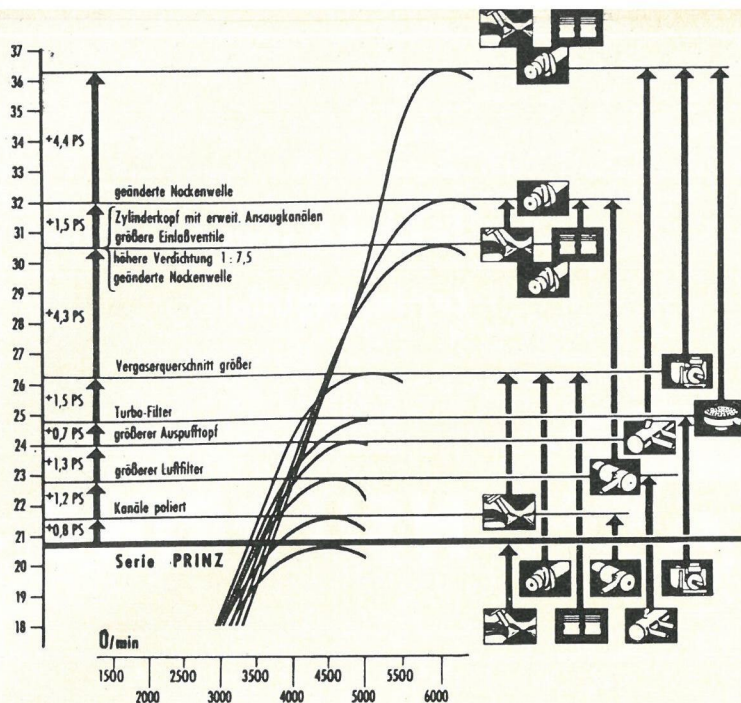
Hvad vognens maximale nyttebelastning angår, ligger den på ikke mindre end 435 kg. Så stor en nyttebelastning finder man ikke magen til i klassen.

Køreegenskaberne kan nok bedst sammenlignes med BMW's, men er fri for denne vogns tendens til at »gi' ekko« ved hurtige styremanøvrer – f. eks. den zig-zag, der bliver nødvendig, når en cyklist pludselig slår et uventet slag ind på kørebanen. Sådanne slalompræstationer klarer Prinz'en uden at svare igen. De to vognes forhjulsophæng er som bekendt af vidt forskellig konstruktion.

Bagsædet kunne gerne have haft lidt kraftigere fald bagud. Til gengæld er der mulighed for at *finjustere* hældningen på forsædernes ryglæn.

Prinzair er navnet på den hjælpefjeder, NSU monterer indvendig i spiralfjederen (bag). Den består af en cylindrisk formet luft-pose med harmonikaformede vægge og et indvendigt stempel. Fjederen kommer først i funktion, når spiralfjederen er delvist sammentrykket.





Stadierne for Prinz' motorens udvikling fra 20 hk og opefter.

Ved fremkomsten i 1957 lå ydelsen en anelse over 20 hk. (DIN) v. 4.500 o/m. Polering af indsugningskanalerne gav en gevinst på 0,8 hk. Montering af te luftfilter med mindre luftfriktion gav yderligere 1,2 hk. Forbedret udblæsningssystem var næste trin, som gav 1,3 hk. Et forbedret luftfilter gav 0,7 hk., som blev fulgt op af yderligere 1,5 hk. ved at montere en karburator med større tværsnit. Hermed var ydelsen kommet op på godt 26 hk. v. 5.200 o/m.

Ved at forøge indsugningsportenes diameter og indsugningsventilens tværsnit tilsvarende, forhøje kompressionen fra 6,8:1 til 7,5:1 og modificere knasternes facon, nåede man op på 32 hk. v. 6.000 o/m. Yderligere tuningsarbejde på disse motordeler resulterede i et foreløbigt maksimum på 36,5 hk. v. godt 6.000 o/m. For specialopgaver vil motoren uden tvivl kunne komme endnu højere op, men kun på bekostning af en stadig voksende forringelse af motorens elasticitet i de lavere omdrejningsområder.

Foruden de trækfri ventilationsruder i dørene – disse ruder betjenes bekvemt fra en roset på dørsiden – er den forsynet med frontale friskluftindtag, som udmunder på hver side af instrumentbrættet.

Prinz'ens store nyttevolumen kombineret med lave driftsomkostninger er en faktor, der vil komme til at gøre indtryk. Prinz'en tilbyder billigere befordring end de mellemstore vogne, som den rent pladsmæssigt ikke står meget tilbage for. Det er dog næppe realistisk at tiltro et lidt større eller mindre benzinforbrug alt for afgørende indflydelse på valget af vogn. Vi tror snarere, at det bliver Prinz'ens deciderede forudsætninger som *by-bil*, kombineret med dens anvendelighed som *familievogn*, der kommer til at interessere det store publikum.

Men... for der et alvorligt men, og det er anskaffelsesprisen, som ligger rundt regnet 20% over forgængerens. Prinzen er en typisk tysk *„Kleinwagen“*, som i Prinz 4 nok har fået et betydeligt større karrosseri og en kraftigere tunet motor, men samtidig løber risiko for at få prismæssig slagside. Med en anskaffelsespris på nær 13.500 kr. rykker den op i betænkelig nærhed af vogne, som den ikke kan og oprindeligt ikke er tænkt at skulle kunne konkurrere med. Prismæssigt skal den løse en opgave, den konstruktivt ikke er tiltænkt. Den gamle Prinz – der antageligt kun vil være i produktion endnu en kort tid – koster knap 11.000 kr., og det skal blive interessant at se, om den nye model vil være i stand til at overtage den gamles position på markedet. Det vil komme til at afhænge af, i hvor høj grad et *„lidt mindre benzinforbrug“* vil være tilstrækkeligt til at klare konkurrencen over for vognene under 13.000 kr., der jo har andre tiltrækninger som f. eks. fire cylindre og en lydløs vandkølet motor med større drejningsmoment, og om en *„lidt lavere anskaffelsespris“* vil være nok til at danne bolværk over for vognene i 14–15.000 kroners prisklassen – en klasse, som 1962 vil bære med en særdeles udsøgt opvartning. En forsmag herpå vil være præsenteret på markedet endnu inden disse linier når læserne.

- - KLIP ANNONCEN UD OG BENYT DEM AF RABATTEN - -

hyggelige hotelværelser i København

I vinterhalvåret udlejes værelser fra kr. 105,65 pr. uge incl. morgenkomplet og betjening. Prima montering og moderne møblering med telefon på alle værelser.

At bo på hotel i byens bedste kvarter rummer mange fordele, og man er dør om dør med Københavns daglige liv. - Hjemme hos VIKING er der hyggelige restaurationslokaler med rimelige priser, fjernsynsrum, bar og domestik service. Alle gæster er syge- og ulykkerforsikret.

Se ind til os - vi viser Dem gerne vore smukke interiører, som absolut vil begejstre Dem.

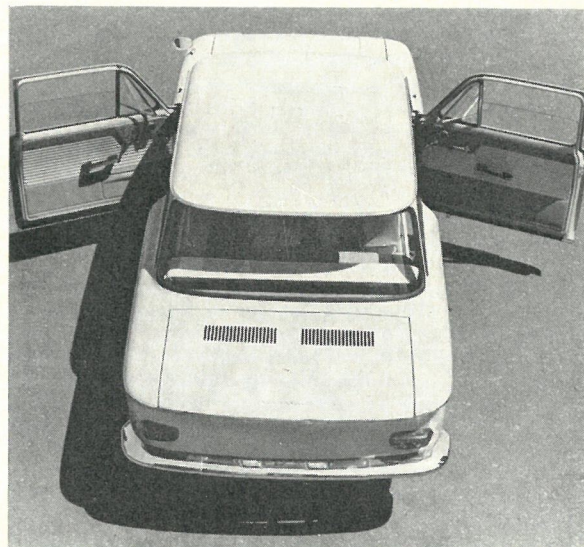
Særpris ved ugeophold

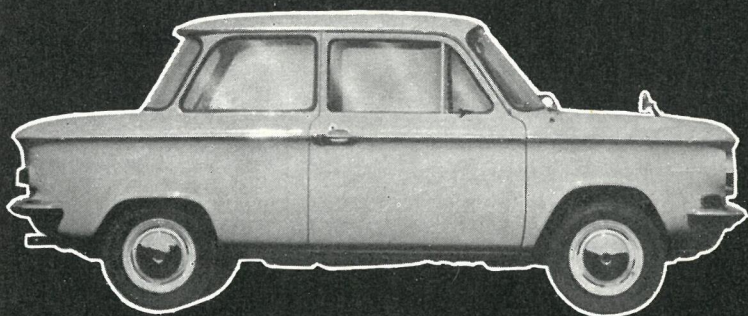


33 1/3 rabat på værelsespriserne ved døgnophold

HOTEL
VIKING

BREDGADE
Telefon MI. 4550





Tekniske specifikationer og testresultater

NSU PRINZ 4

Motor: I-cylindret, firetakts, luftkølet heckmotor, boring 76 mm, slaglængde 66 mm, slagvolumen 598 ccm. Maksimale ydelse 30 hk v. 5.500 o.p.m., literydelse 50,2 hk, maksimale drejningsmoment 4,5 mkg v. 3.250 o.p.m. (angivelserne iflg. DIN normer), kompression 7,5 : 1, gennemsnitlige stempelhastighed ved 5.500 o.p.m. andrager 12,1 m/sek. Overliggende knastaksel aktiveret via trækstænger, halvkugleformet eksplosionskammer med V-stillede ventiler, adskillelig krumtap lejret i to hovedlejer, udelte plejlstangshoveder, tryksmøring af gearkasse, Micronic oliefilter, en Solex faldstrømskarburator type 34 PCI, mekanisk benzinpumpe. Olieindhold i motor, gearkasse og differentiale: 2,35 liter, benzintanken rummer 37 liter (ingen reservetank), 12 volts batteri 32 amperetimer, placeret under bagsædet.

Transmission: Tør enkeltpladekobling, fuld synkroniseret 4 trins gearkasse udlagt i følgende forhold:

	Gearkasse:	Udveksling i bagaksel:	Overall:
1. gear	4.14 : 1	4.80 : 1	= 19.87 : 1
2. gear	2.21 : 1	"	= 10.61 : 1
3. gear	1.41 : 1	"	= 6.77 : 1
4. gear	1.0 : 1	"	= 4.80 : 1

1000 motoromdrejninger i fjerde gear svarer til 20,4 km/t. Stempelhastigheden ved 100 km/t svarer til ca. 10,8 m/sek. svarende til 4.900 o.p.m.

Chassis og karosseri: Selvbærende letvægt-karosseri, forhjul uafhængigt ophængt i dobbelte uligelange triangler, spiralfjedre, krævningsstabilisator og teleskopstøddæmpere, bagtil svingakselophængning med ekstrem stor afstand mellem de enkelte tværsvingarmes forankringspunkter, spiralfjedre med luftpude assistance (system: Prinzair) og teleskopstøddæmpere. Tandstangsstyring, tre ratomdrejninger fra stop til stop, hydraulisk fodbremse, mekanisk håndbremse placeret mellem forsæderne, samlet bremseflade 377 cm², dækdimension 4.80 x 12, lufttryk 1,2/1,5 atü (v. fuld belastning: 1,8/1,8 atü), vendediameter 8,8 m.

Mål og vægt: Hjulafstand 2040 mm, længde 3440 mm, bredde 1490 mm, højde 1360 mm, frihøjde ca. 180 mm, vægt incl. fuld tank ifølge vor autoriserede vejning 585 kg incl. alt standardudstyr.

Udstyr: Uldent indtræk på sæder og ryglæn, i øvrigt plasticbetræk, gummimåtter, ikke-selvudløsende afviserkontakt-arm tv. på ratstamme, omskifterkontakt for lys tv. på ratstamme, hornring på rat, el. ur flankeret af speedometer, benzinur, trykknapper for lys (kombineret kontakt til selv-parkerende viskere og sprinkleranlæg), stikdåse beregnet til cigartænder, reservelygte, teltlampe, barbermaskine eller lign. Rallås på ratstamme sammenbygget med tændingslåsen, Dobbelt solskærme, med make-up spejl foran passagersæde, automatisk indv. belysning, separate forstole justerbare i begge planer. Motor- og bagageklap kan kun åbnes inde fra vognen. Varme- og friskluftanlæg. Obligate advarselslys. Ekstra bagagerum bag bagsæde. Handskerum med klap, radiomontering forberedt.

Tolerancer m. v.: Tændrør Bosch W 225 T 2 (langgevind) eller tilsvarende type, karburatordyser: hoveddyse 130, luftkorrektionsdyse 230, tomgangsdyse 50, tomgangsluftdyse 1,4. Ventilspillerum med kold motor 0,1 mm både for ind-sugnings- og udstødningsventil. Forhjulssindstilling: camber 2° positiv, castor 12°, spidsning 1,5-2,5 mm (målt på fælgkant).

Accelerationstider til effektive hastigheder:

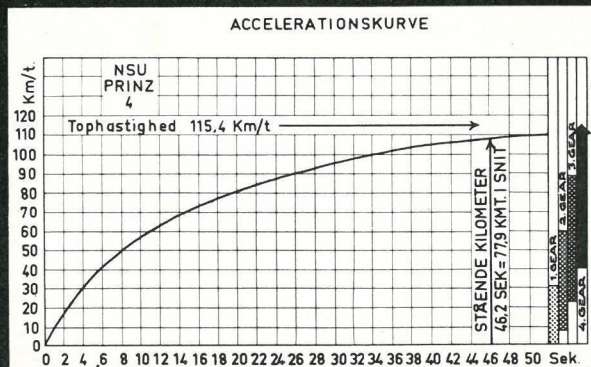
0- 40 km/t (speedometerhastighed ca. 43 km/t)	..	5,9 sek.
0- 60 " (" " " 63 ")	..	10,8 " "
0- 80 " (" " " 83 ")	..	19,4 " "
0-100 " (" " " 104 ")	..	33,8 " "

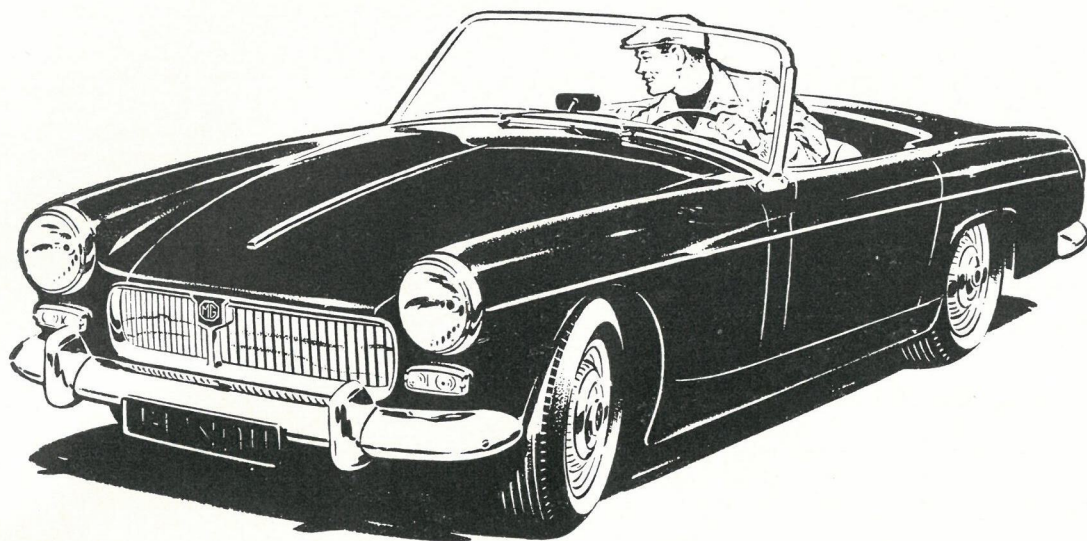
Tophastighed (gennemsn. af forsøg i begge retn.) 115,4 km/t. Stående kilometer: 46,2 sek. svarende til 77,9 km/t.

Benzinøkonomi:

Bykørsel	12,5 km pr. liter
Jævn landevejskørsel	16,0 " " "
Hurtig landevejskørsel	14,0 " " "
Det samlede testforbrug, incl. alle prøver, ialt ca. 700 km svarende til 14,5 kilometer pr. liter (superbenzin).	

Pris: som testvognen, excl. leveringsomk. kr. 13.349. Importør: Fred Rasmussen, Odense.





Sensationel ny model fra verdens største sportsvognsfabrik...

I 30 år har MG bygget sportsvogne, der har sat mange verdensrekorder og vundet utallige væddeløb. Erfaringerne herfra er koncentreret i den helt nye MG Midget. - Kort, lynhurtigt gearskifte. 95 hk. Tophastighed ca. 140 km/t. Omdrejningstæller. Olietryksmåler. Vindspejlvasker. Friskluftsvarmeapparat. Stort bagagerum. Beslag til sikkerhedsseler. Børnesæde bag forsæderne. Hjulplade. 12 måneders garanti. Exclusive leveringsomkostninger **kr. 21.100.**



MIDGET

Safety fast!

også en ny **MGA 1600 Mark II**

Nu 1622 cm³. 95 hk. Tophastighed 170 km/t. Ny smukke baglygter. Skivebremses på forhjulene. Indstillelig ratstamme. 12 mdr.s garanti. - Åben - Coupé - Hard top. Priser fra kr. 27.245 excl. leveringsomkostninger



Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt...



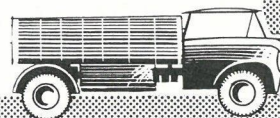
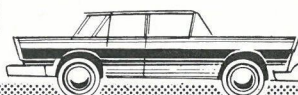
- der er De altid sikker
på en god dækning

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

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
IDUN
(Jydsk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer også
Deres køretøj

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



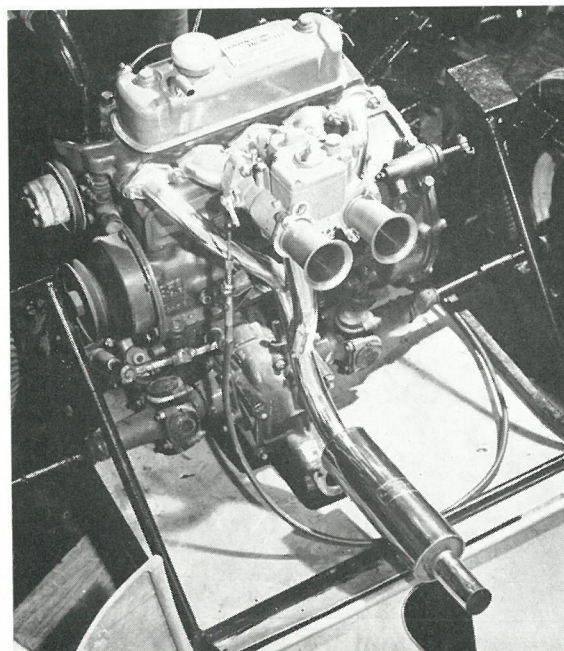
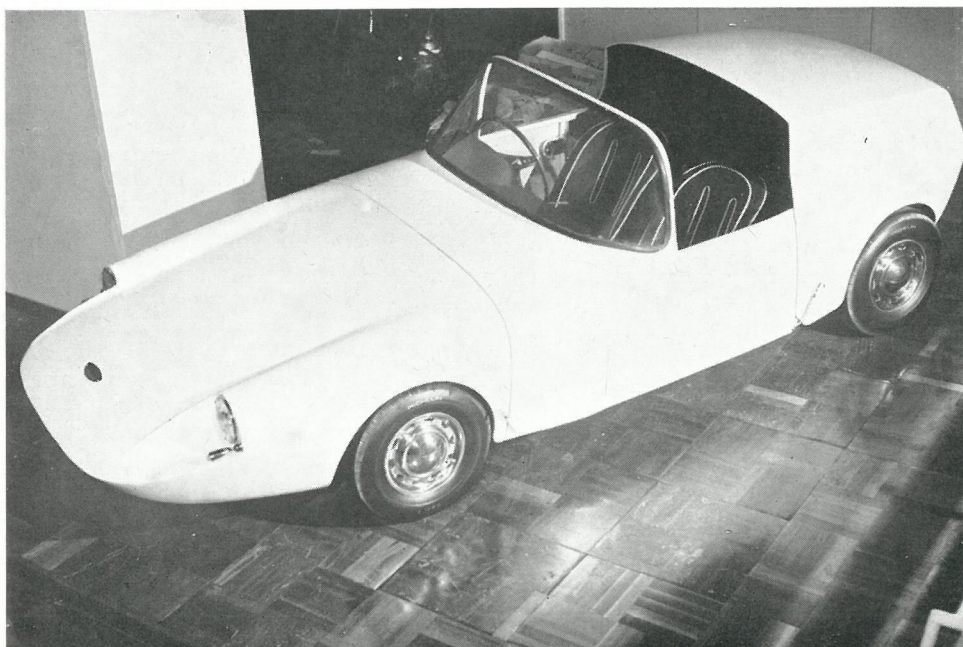
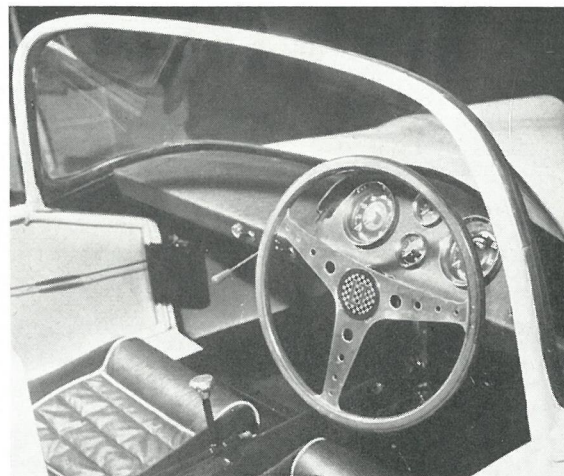
LONDON RACING S H O W 1962

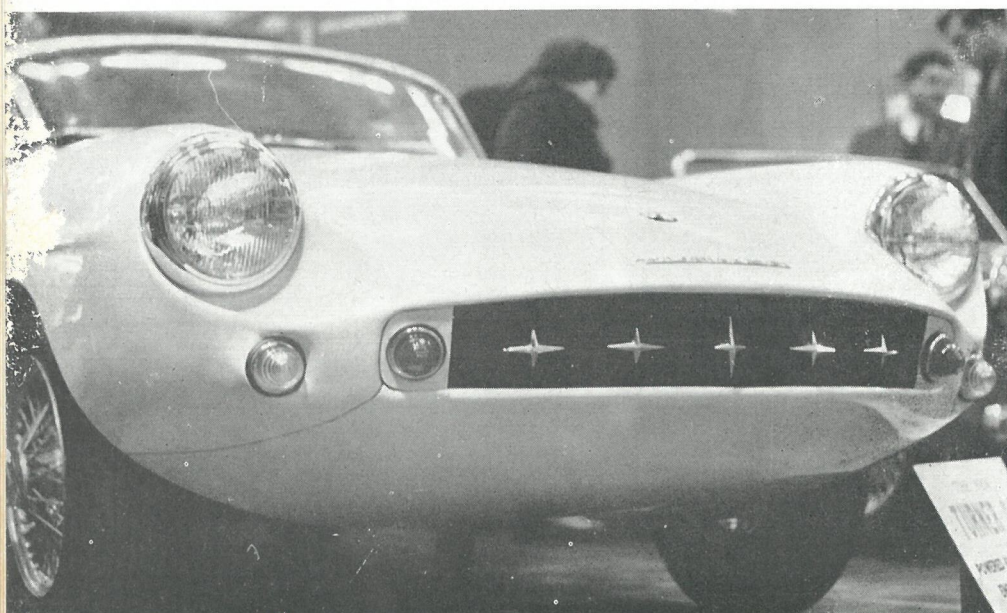
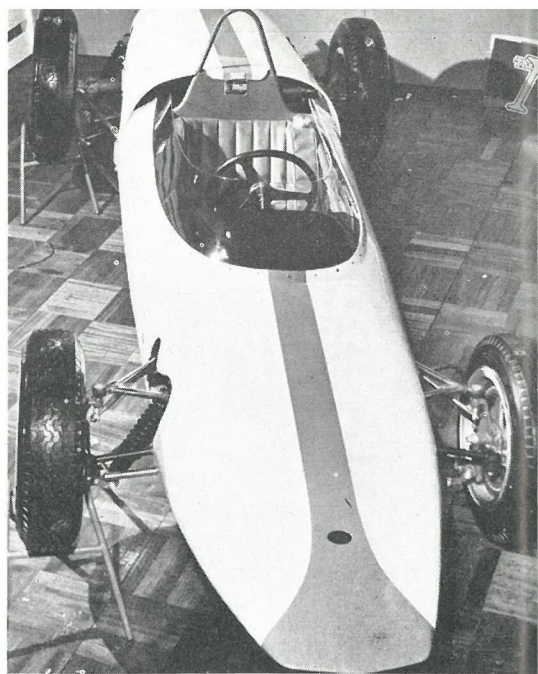
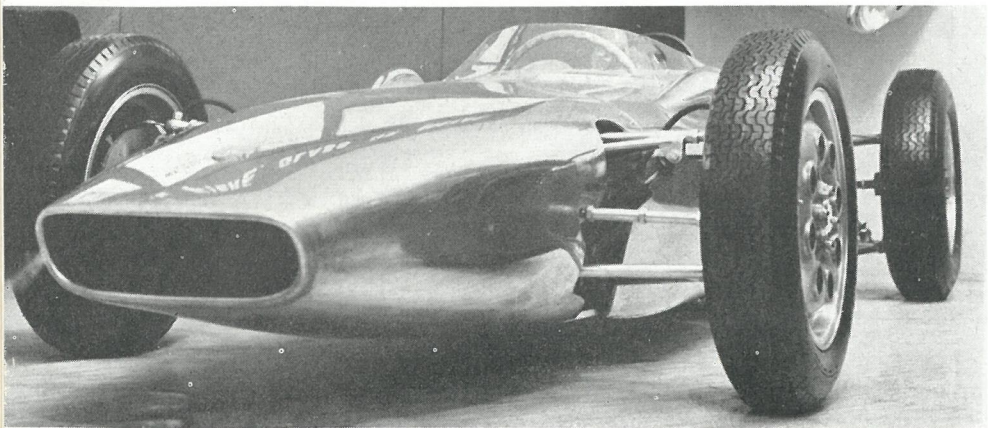


For folk med planer om lidt »extra« under pedalen var det engelske show en højst inspirerende forbrugervejledning. Montrer og hylder var spækket med »tuning-equipment«, og det tør siges, det var ting der går ud over den italienske stage 1 tuning til Fiat 500, der som bekendt består af en rød stribe langs siden. Røde striber og trærat er i England kombineret med plasticnumre i stedet for rigtige nummerplader, og det er ikke svært at kigge entusiastene ud selv i den tætteste trafik. Desværre tillader pladsen denne gang ikke en mere udførlig omtale - vi håber at bringe denne senere, men på de følgende sider vil læseren få indblik i noget af det, der var på årets Racing Show.

-g.

Udstillingens største overraskelse var en lille GT - Deep Sanderson konstrueret af Chris Lawrence, kendt FJ konstruktør. Morris Mascot-motoren, boret op til 1000 ccm, er placeret lige bag førersædet. Under det høje hækparti skjuler sig to meget kraftige styrtøjler. Man skal vænne sig til synet... men det er ingen måde at forøge sikkerheden på.





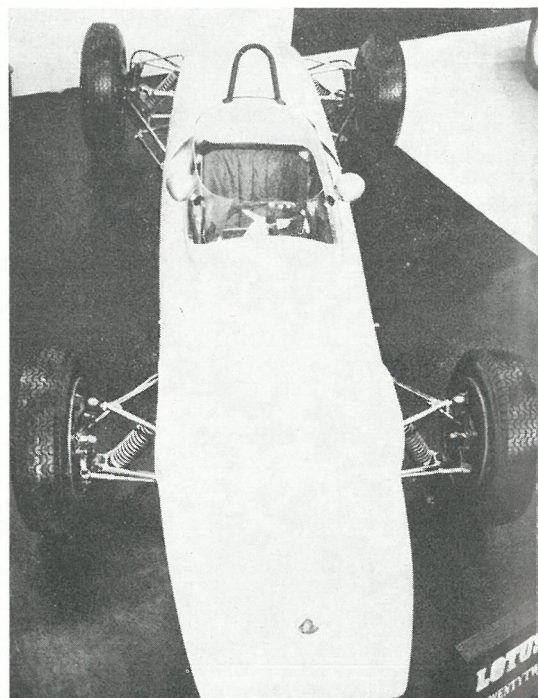
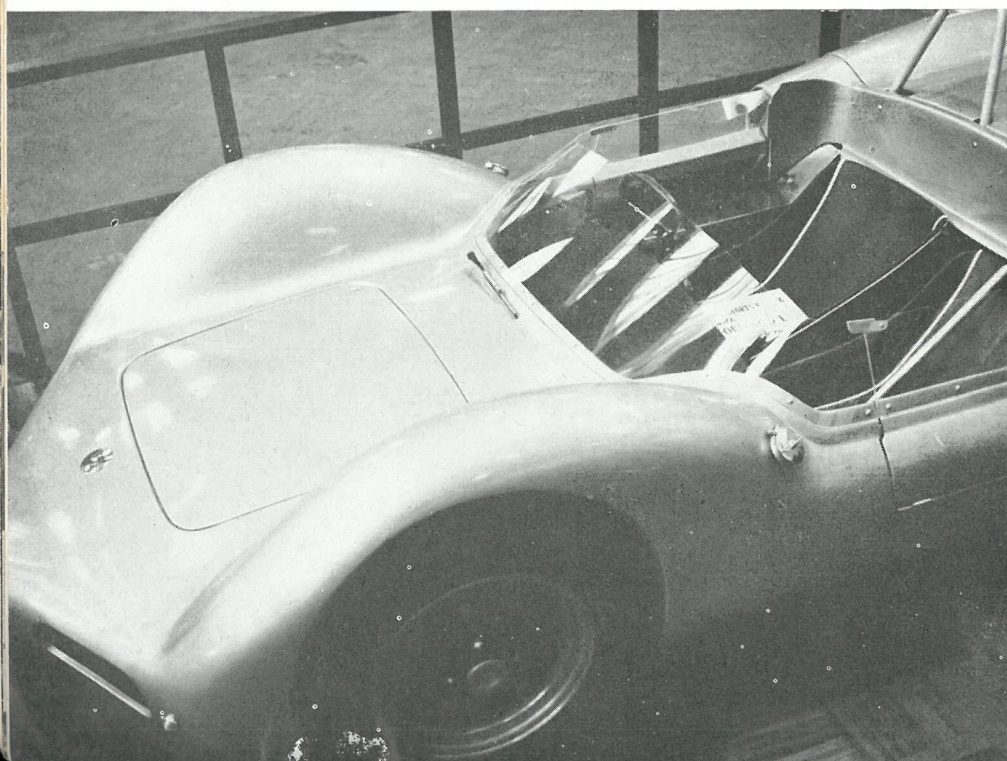
Øverst tv.: Den nye australske junior Ausper 1962. Det var den eneste vogn med liggende Ford-motor. Karrosseriet er i aluminium.

Øverst th.: Merlyn Mark III var udstillingens billigste FJ med en pris på 1250 £ og BMC eller Ford-motor efter ønske.

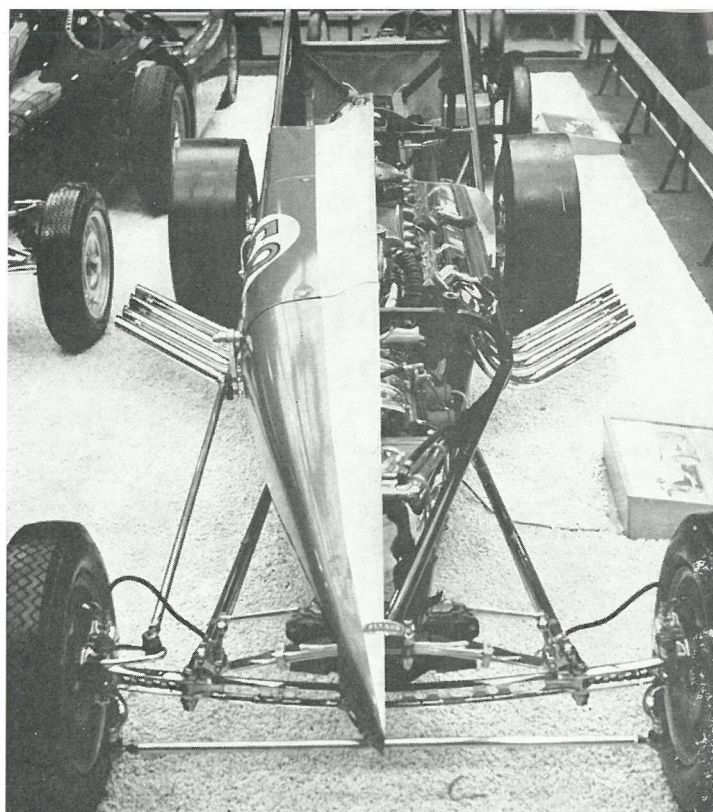
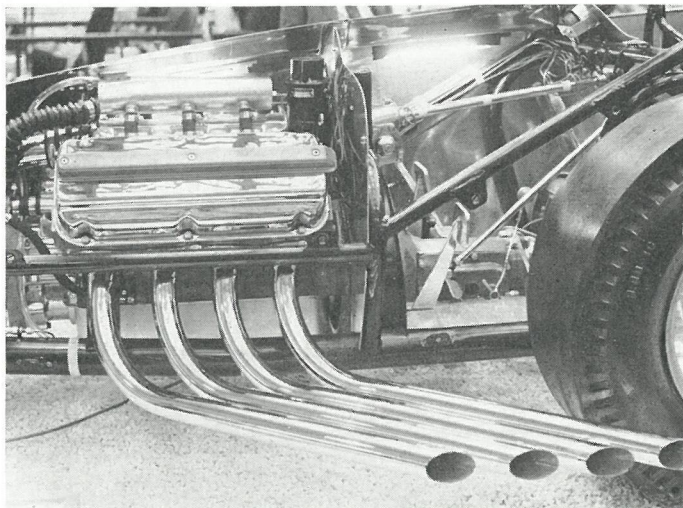
Midten tv.: Den smukke Turner-sportsvogn med Ford 315 motor - TVR Gran-tura og Rochdale udstillede også, men havde ingen nyheder at vise.

Nederst tv.: Elva viste den nye Mark VI sportsvogn med hækmotor - uden sammenligning udstillingens laveste sportsvogn.

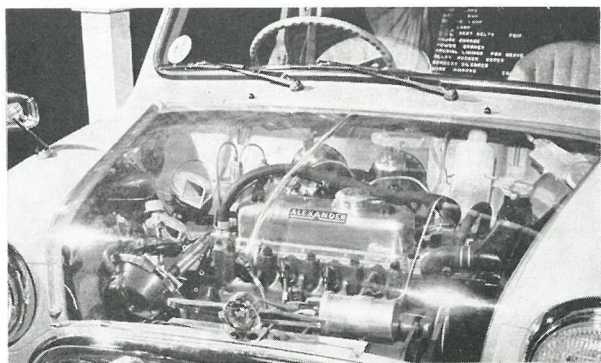
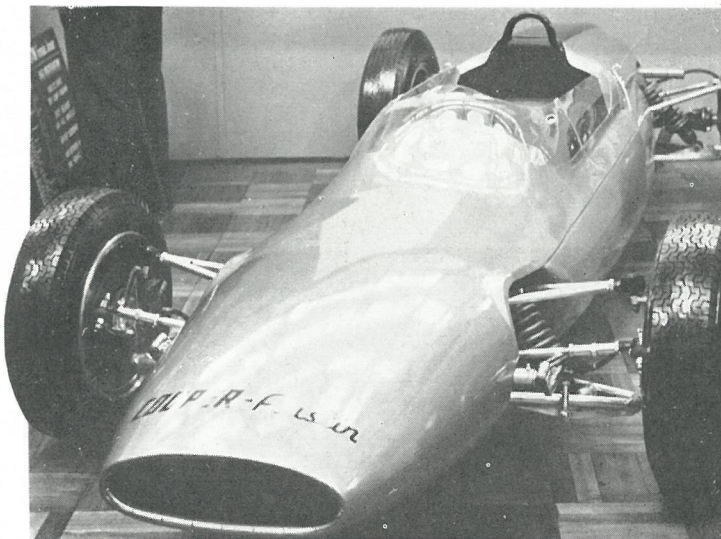
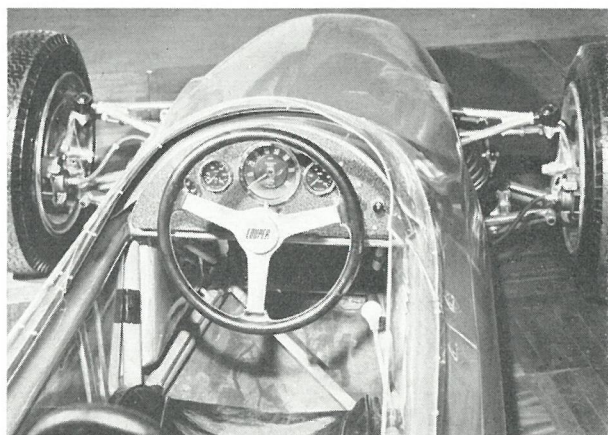
Nederst th.: Lotus præsenterede en ny model af juniorvognen, hvis motor nu er skråtstillet, mens baghjulsophænget er ændret.



Herunder og th.: Sidney Allards »Slingshot« Dragster med med en V-8 Chrysler motor på 5.803 ccm, som udvikler 480 hk ved kun 5000 o.p.m. Accelerationstiden for en engelsk kvartmil (402 m) ligger på 10,8 sek. Bemærk bagdækkene - som påstås at være Go-Kart dæk i største over-størrelse.

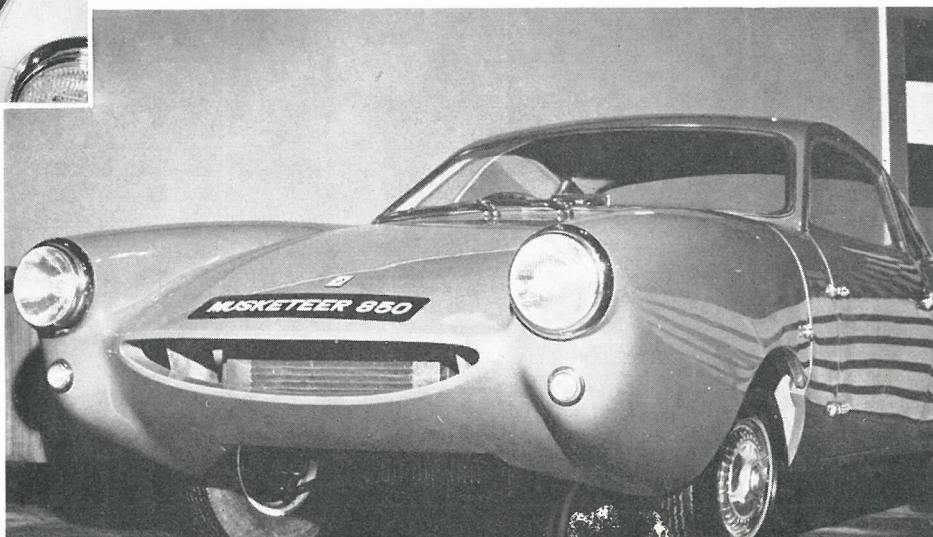


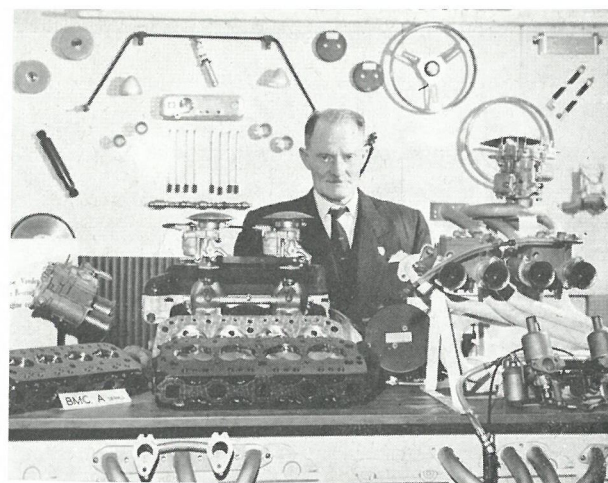
Herunder og tv.: Coopers Formula Junior 62 - som Tony Maggs skal køre uanset hans engagement som »formel 1 kører« for Cooper i den kommende sæson. Der er, som på de øvrige juniorvogne årgang 62, monteret skivebremses. Cooper leverer BMC- eller Ford-motor efter ønske.



Herover: Alexander er formentlig Englands største producent af tuningsdele til standardvogne. Her ses en Alexander Conversion af Morris Mascot.

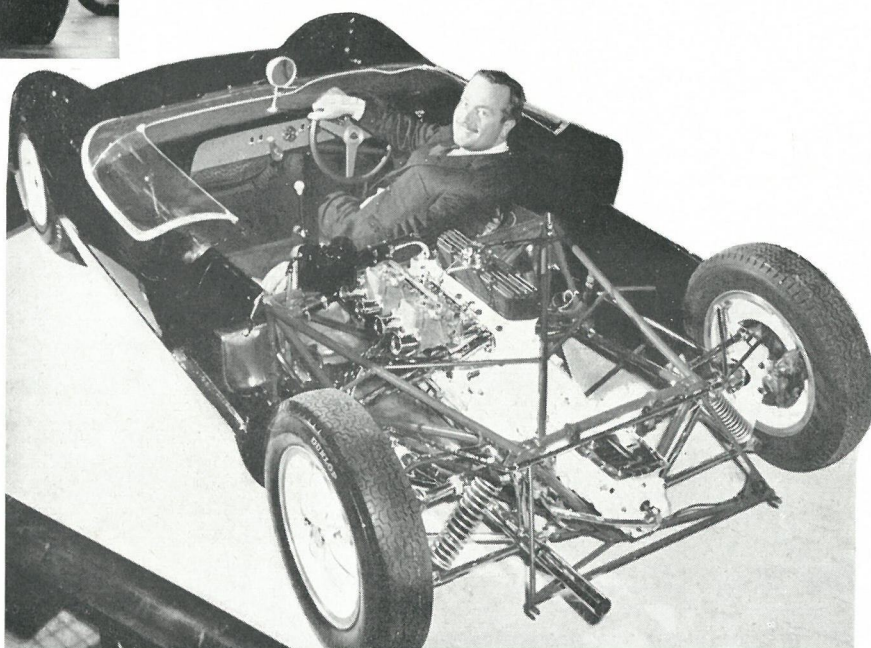
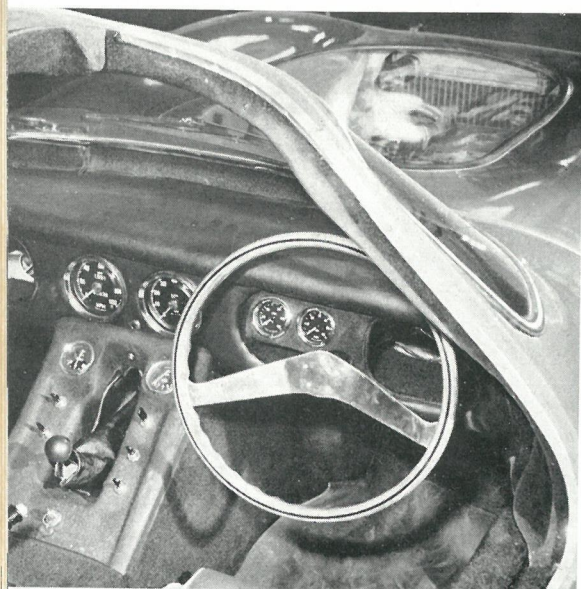
Nederst th. ses en GT Musketeer på Mini Minor basis - frontmotor og forhjulstræk er bevaret, men den sidestillede køler er afløst af en FJ-køler. Pris 850 £ (tunet 892 £).





Øverst th. ses den erfarne tuningsforhandler H. R. Derrington's stand.

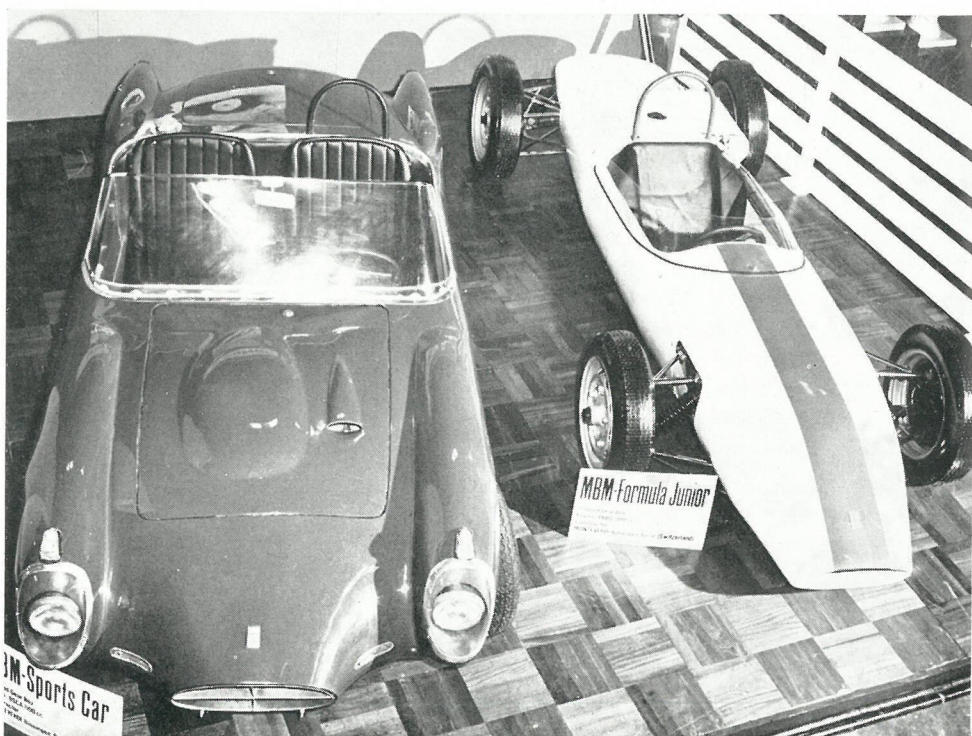
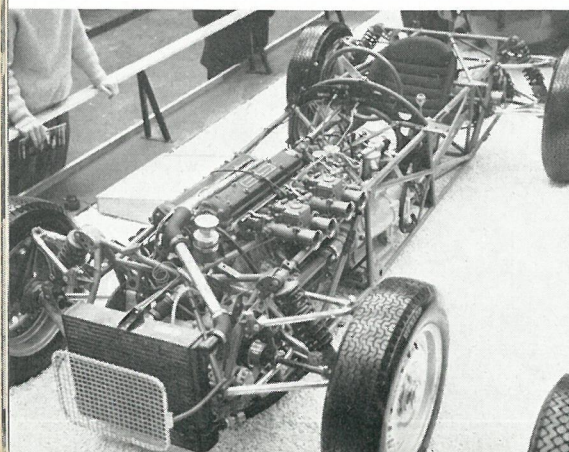
Øverst tv. og derunder: Den nye Marcos, der stadig har et komplet træ-finér-chassis, mens selve karrosseriet, der var mere ejendommeligt end smukt i 1961, nu er afløst af et elegant glasfiber-karrosseri med taghængslede døre.



Herover th. ses Colin Chapman i den nye Lotus 23 sportsvogn.

Herunder: Ferguson formel 1 vognen, der vakte stor opmærksomhed.

Nederst th. ses to schweiziske vogne fra MBM, hvis FJ havde Ford-motor, mens sportsvognen rummer en 100 hk Osca 1100.



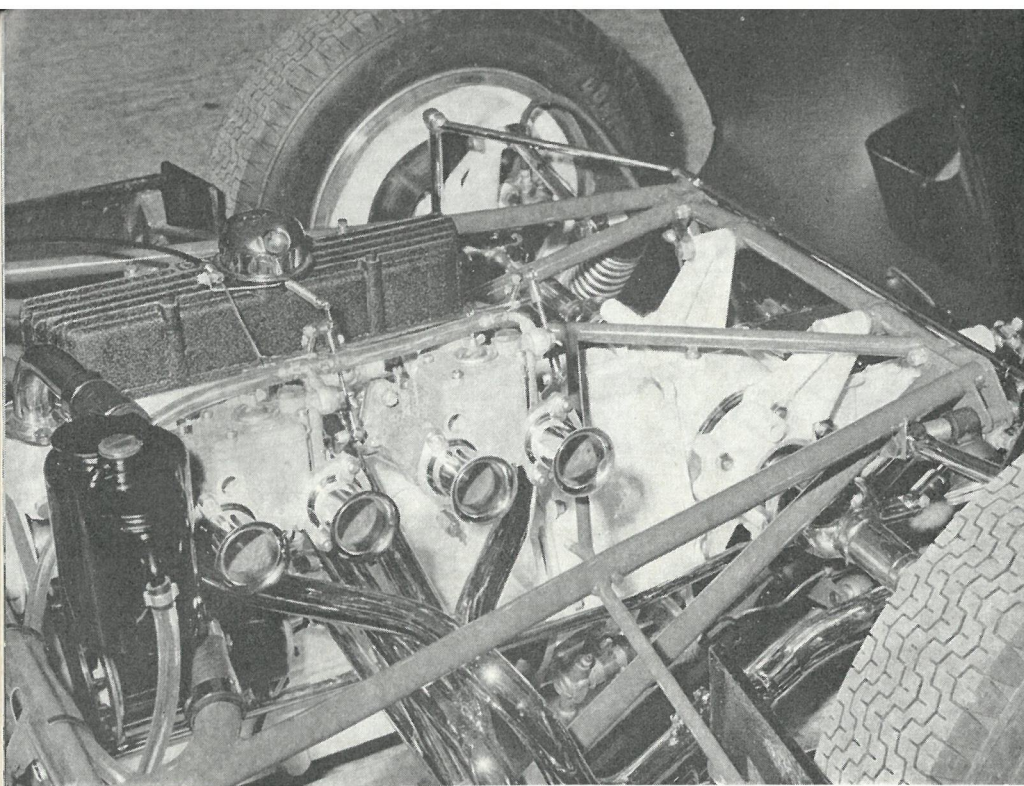
Luk op for det elegante
- sid ind i Peugeot, og
mærk hvad fransk komfort
og temperament vil sige...
Hver del en fordel.

PEUGEOT

- køreglæde i overmål...



IMP.: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S SVENDBORG



Hvor er grænsen?

I år vil formel J motoren yde 250 % af standardydelsen

Til venstre og herunder ses Ford Anglia motoren i Cosworth trim installeret i Lotus 1962 formel J. Til højre ses Ford motoren i Ted Martins udgave med tandremstræk til vandpumpen og tandhjulstræk til knastakslen

For tuningseksperterne er det vinteren, der er den spændende årstid. Hele sommeren går med at producere og reparere, men om vinteren bliver der tid til det egentlige: at tænke problemerne igennem endnu engang. Dagene går i selskab med dynamometeret, som fortæller, om man er på rette vej. Krumbøjet står man over tegnbrættet, mens ligninger og kurver bliver til. Henpå morgenstunden slår ryggen gnister af træthed.

Kort sagt... man har det herligt.

I den forrige sæson nåede op mod et dusin køre i vidt forskellige vogne ned på »rekordtider«, hvor der selv på de længste baner kun var få sekunder mellem hurtigste og »langsomste« mand. Motorerne i disse særligt hurtige vogne stammede som regel fra ialtfald 4 og af og til fra 6 forskellige tuningsfirmaer, som hver havde deres personlige løsning på den hob af intrikate problemer, der er forbundet med at få en lille standardmotor til at yde omkring 1 hk for hver 10 ccm slagvolumen.

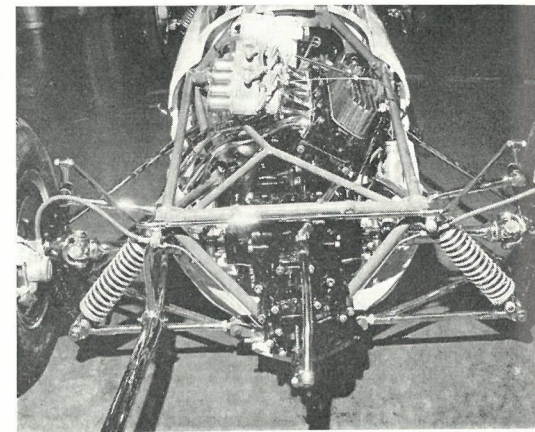
De dage, hvor der i formel J var tydelig forskel på vognes og motorers præstanda, er forlængst forbi. Selve kørenerne kan selvfølgelig have gode og mindre gode dage, men som regel vil der til ethvert større formel J løb være op mod et dusin køre, som stiller op med en vinderchance, uden at der bliver brug for ret mange »hvis'er« for at begrunde den enkeltes chancer. Fra et tilskuersynspunkt kan man næppe ønske sig noget bedre – men fra et tuningssynspunkt ville det nu være rart med lidt større margin. Jagten efter heste kommer uvægerligt til at gå ud over pålideligheden.

Vi ved alle, at det er nødvendigt med hyppige udskiftninger af motorernes standarddele, fordi de udsættes for belastninger, som ligger milevidt over, hvad den pågældende konstruktør har tænkt sig. Men udskiftninger betyder uvægerligt en nedgang i ydelsen – om end kun for en kortere periode og så dog længe nok til, at der med de mange og lange løb ofte bliver taget chancer, der ikke burde være taget, fordi dynamometeret forlængst har fortalt, hvad der ville og måtte ske.

Vi er nu nået til det stadium i formel J's historie, hvor pålidelighed er en uomgængelig betingelse, med mindre motorerne skal vise sig mere hysteriske end selv den værste italienske primadonna. Pålideligheden var i 1961 kun tålelig – med endnu højere ydelser i 1962 er der kun eet at gøre: underkaste pålideligheds-spørgsmålet en fornyet selvstændig undersøgelse.

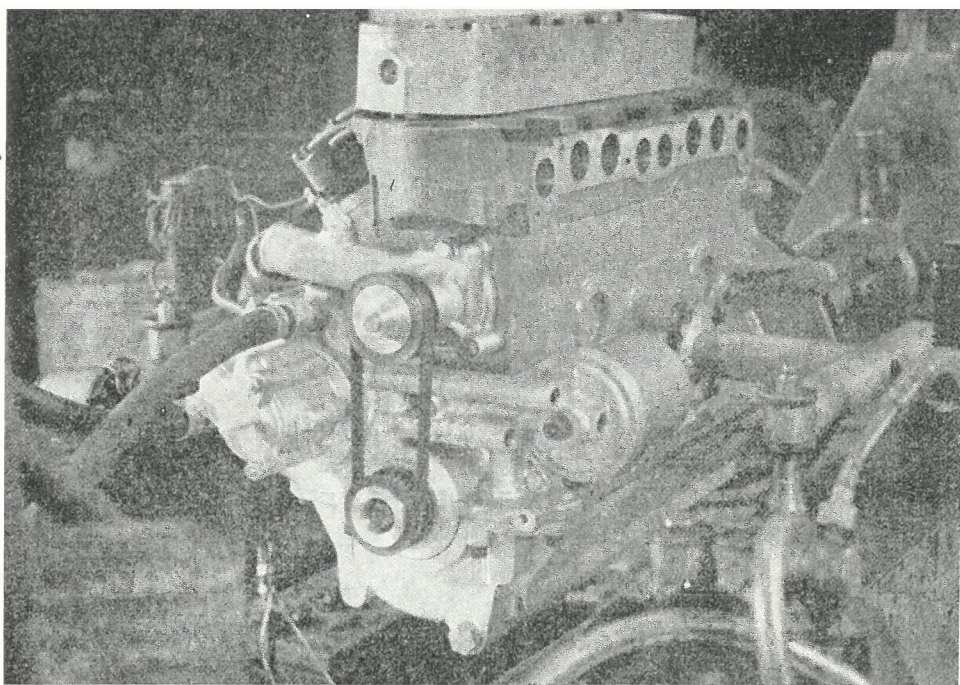
Erfaringerne fra 1961 har vist noget om, hvor det er galt. Ser vi på Ford Anglia motoren, som er den mest udforskede junior motor, og den der har opnået de største resultater hidtil, var 8.200 o/m det sædvanlige omdrejningstal, hvor gearskiftet måtte ske for at afværge overdrejning. Eksperterne angav dette omdrejningstal som det tilladelige – og dermed også nødvendige. Men det var en kendsgerning, at et plejlstangsbrud var en given sag efter ca. 650 kilometers kørsel på disse vilkår. Følgelig måtte plejlstænger og lejer udskiftes efter hvert 3. eller 4. løb. Ifølge tuningseksperterne *Ted Martin* betød en sådan udskiftning imidlertid et uundgåeligt tab i ydelse på helt op til 8 hk. Sådanne tab var ensbetydende med, at den pågældende motor ikke ville kunne gøre sig gældende i det førstkommende løb. Ergo »glemte« man udskiftningen og håbede på det bedste. Først efterhånden blev alle klar over, at der intet var at håbe på.

Vil man nå frem til højere ydelser, ligger det altså aldeles klart (eftersom



højere ydelse kun vil kunne opnås ved et højere omdrejningstal), at de originale plejlstænger nu må afløses af specielt fremstillede. Disse vil enten være mage til de originale blot i et bedre stål, eller de vil blive fremstillet i en speciel aluminiumslegering, som italienerne har det bedste »know how« med. Som bekendt var både Cooper/Tyrrelholdets BMC motorer (BMC tunet) og Lotus' Ford motorer (Cosworth) i 1961 sæsonen boret op til 1098 ccm (mod en obligatorisk forøgelse af vognens vægt fra minimum 360 kg til minimum 400 kg). Den opnåede merydelse var imidlertid for meget for ialtfald Angliaens krumtap, og disse motorer måtte derfor køre med en lavere kompression end før opboringen. Bruddet på krumtappen indtraf altid i det forreste krumtapsøle.

Skal viseren på dynamometeret højere op endnu, bliver det derfor nødvendigt at tage afsked med den seriefremstillede krumtap, som ved at kunne holde indtil nu har overgået selv de mest optimistiske ingeniørers dristigste forventninger. Udvejen med at udskifte krumtappen efter hvert løb ville betyde et mærkbart tab i ydelsen og er derfor ikke en udvej nogen tuningsekspert – med erfaringerne fra 1961 i mente – vil holde af at anbefale. Noget andet er, at det kan blive nødvendigt for de firmaer, der ikke ser udvej for at lade



en ny krumtap fremstille – altid en bekostelig affære.

De firmaer, der i løbet af vinteren har fået tilkæmpet sig pålidelighed ved væsentligt større omdrejningstal end de nævnte 8.200 o/m har imidlertid fri bane til at tune ventilarrangementet og knastakslen yderligere. Man skal dog være udstyret med en god portion fantasi for blot at nå så vidt, som de 4-5 bedste tuningeksperter allerede nåede frem til i 1961. Alligevel er der grund til at vente yderligere fremskridt på dette område. En forudsætning er det imidlertid at de i 1961 sæsonen opståede smørepoter først bliver løst. Disse problemer stod i forbindelse med, at motorerne var monteret med en større eller mindre hældning i chassiset.

I øjeblikket forsøger Ted Martin, om det vil være muligt at få motoren til at arbejde tilfredsstillende i *liggende* tilstand – af hensyn til muligheden for derigennem at få et lavere tyngdepunkt, som synes at være en af de få resterende udveje for at opnå en afgørende forbedring i vognenes køreegenskaber.

I forbindelse hermed er man kommet ind på tanken om at gå over til *tørsumpsmøring*. Fordelene skulle være kurante nok, men spørgsmålet er alligevel om de retfærdiggør omkostningerne. Flere af de dygtigste folk mener ikke det er nødvendigt, men det er dog bemærkelsesværdigt, at Ted Martin, som eksperimenterede med denne smøringsmetode allerede i 1961, nu vil få følge-skab af selveste BMC.

Ønsket om at få motorerne monteret så lavt som overhovedet muligt, har nødvendiggjort særdeles flade bundkar.

der til gengæld må overfyldes for at få tilstrækkelig kapacitet. Under hård acceleration kan resultatet let blive indtrængning af olie i koblingshuset samtidig med at den bageste del af krumtappen kan blive hæmmet i sin rotation med tab i ydelsen til følge. Det værste der kan ske er, at olien i bundkarret på grund af sidekræfterne under kørsel gennem kurver bliver slynget væk fra olie-pumpen, således at der opstår et temporært fald i olietryk. Med hæk-motorer er det ingenlunde sikkert, at et sådant fald bliver registreret på oliema-nometeret på grund af den lange rørfin-delse, der er nødvendig med en sådan motorplacering. Hvis manometeret med sikkerhed skal nå at registrere faldet, er det ialtfald nødvendigt med en rørfor-bindelse med større diameter end der hidtil er anvendt.

Med en tør-sumpsmøring vil en række fordele opnås. Trækket til olie-pumpen vil kunne konstrueres fra grunden af og med hensyntagen til de arbejdsbe-

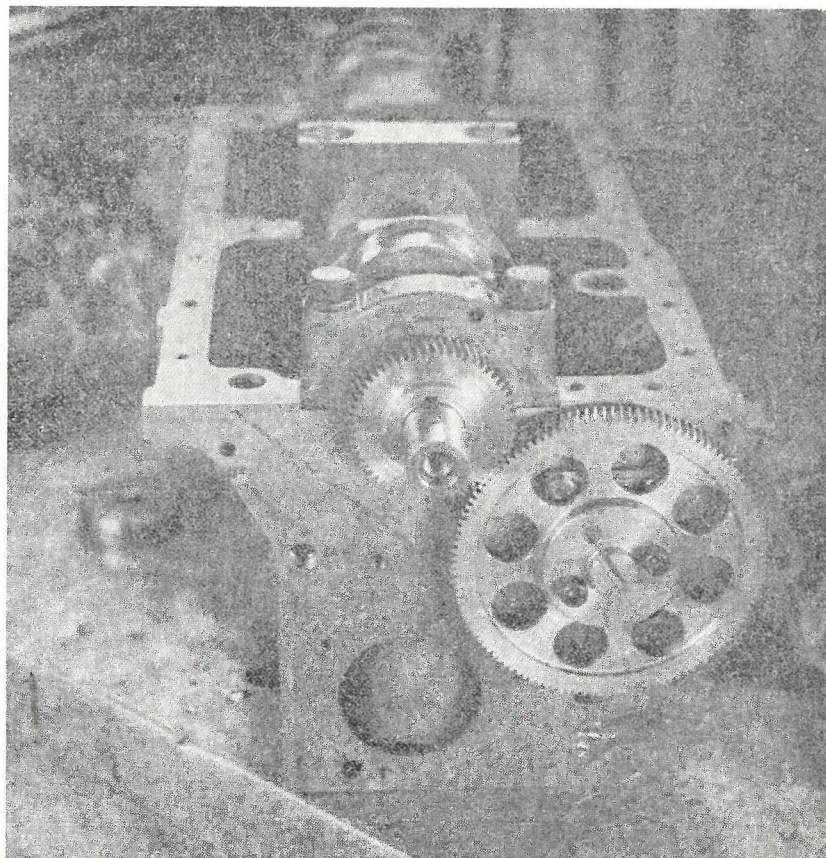
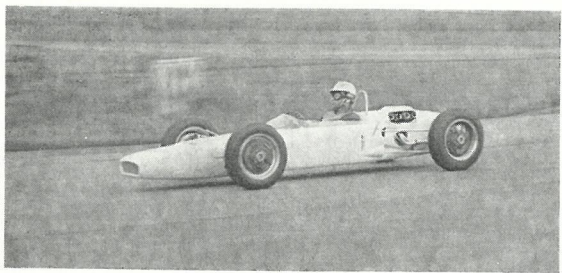
tingelser en standardmotor kommer ud for, når den er tunet til 250 % af sin standardydelse. Motoren kan også gøres lavere end en motor med oliesumpsmøring. Risikoen for temporært ophør af smøringen gennem kurver vil være elimineret. Oliefiltreringen kan forbedres, idet man påny får mulighed for at konstruere fra grunden af. Af karakteristiske træk på Ted Martins 1962 Ford motor skal fremhæves, at kædetrækket til knastakslen er afløst af et tandhjulsdrev – hvorved der opnås en angivelig besparelse i motorens indre tab på ca. 3 hk. Husk på, at vi taler om ydelser ved enormt høje omdrejningstal. Vandpumpen trækkes af en tandrem. Gearhjulshuset for knastakseltrækket er »forberedt« for montering af de nye transistor-tændingssystemer fra Lucas. Hvis det skulle vise sig fordelagtigt at anvende dobbelt tænding, vil et sådant transistor system blive aktuelt. Det vil også blive dyrt; rent bortset fra at det ikke er nogen billig operation at skaffe plads til to tændrør i hvert eksplosionskammer – på toppen af specielt fremstillede plejstænger og krumtap!

Når først alle de fornævnte modifikationer er udført – og selvom enkelte måske har medført større ydelse har *formålet* med deres benyttelse været at opnå øget pålidelighed – kan man tage fat på en yderligere tuning. Her er det værd at notere sig, at *udgangspunktet* på indeværende tidspunkt af formel J's historie ligger helt oppe på de 100 til 105 hk, der opnåedes i løbet af 1961 fra de opborede 1098 ccm motorer.

Med krumtap og plejstænger af forøget styrke vil der være mulighed for at benytte en højere kompression og samtidig søge at forbedre eksplosionskammerets facon. Uheldigvis vil de normale metoder til at opnå højere kompression komme i konflikt med de ændringer, der skal ske for at forbedre kammerets facon, og for at gøre det yderligere vanskeligt vil en forbedring af topstykkets strømningsegenskaber (gas flowing) ikke uden videre kunne opnås.

(fortsættes side 45)

Tilhøjre ses tandhjul-trækket på Ted Martins 1962 junior-motor. Nederst den nye Elva, der må være blandt de laveste 1962 modeller.





Kirsten Bundgaard:

MOTORGALSKAB

Jeg begynder hver eneste ny dag med at hade ham.

Han er lærling i den blandede landhandel, der også forsyner os med aviser og han fløjter i vilden sky når han klokken halv syv afleverer min. Det gør ikke så meget, for det er en menneskelig lyd. Den kan man nøjes med lige at konstatere, og så sove videre.

Men nu har han fået knallert. En af de hensynsfulde, ganske vist, men han er en mester i at få den til at yde alt, hvad den har i sig af larm og drøn.

Så bliver jeg så vågen, at jeg er tvunget til at begynde på endnu en mørk og skummel vinterdag.

Heldigvis kan han ikke bruge knallerten, når han kommer første gang. Det er vist nok ved fem-tiden. Jo, for lærlingelønnen er jo ikke stor, og for at få penge til knallerten har han taget morgenturen for ismejeriet. Den foregår med ladeykel og diskret klirren af mælkeflasker.

Nu er det lørdag eftermiddag, og jeg kan se ham stå og hænge over sin knallert henne på hjørnet. Han har læderjakke på, og jeg ved godt, at han venter på Annie, som han så gerne vil imponere.



Engang imellem siger han druuuuhm – DRUHM – DRUM med knallerten, og det er kun hans meget røde og meget runde kinder, der frelser ham fra at ligne en af de helt slemme.

Læderjakken har han også på om morgenen, men da har han trukket den udenpå sin alt for store, hvide købmandskittel. Så ligner han en dreng, der render fastelavn.

– Jeg er seksten et halvt, siger han med trodsigt eftertryk på et halvt, når man spørger ham.

Men motorgal er han allerede. Helt stirrevit. Han holder betaget op midt i tre pund kartofler til at skrælle – de handler også med grøntsager derovre – hvis det træffer sig så heldigt, at der kører et virkeligt lækkert stykke mekanik op foran forretningen.

Det har han slet ikke tid til. Der er strygende handel hver dag fra 7 morgen til lukketid. Og bagefter skal der ryddes op. Kasserne med gulerødder og kål skal bæres i kælderen, der skal fejles og de sidste varer skal ud til de kunder, der skal have al ting bragt.

Jo, det kan godt trække ud, men to aftener om ugen slipper han trods alt afsted i ordentlig tid. Da skal han nemlig på skole.

For at være ærlig, så er det kun om lørdagen, at man kan se ham stå og snakke henne på hjørnet med Annie.

Jeg gad vide, om hun prøver at overtale ham til at holde op med mælketuren og avisrunden om morgenen, når knallerten er betalt? Eller om hun kan forstå, at det nu er nye mål, det gælder?

Købmanden har en varebil, og det var jo rart at have kørekort og det hele i orden den dag, man fyldte 18.

Han vil være 19, før han er udlært og begynder at tjene rigtige penge, men jeg tror, der vil ske noget alvorligt med hans sjæl, hvis han skal vente så længe med at få et rat mellem hænderne og en speeder under foden.

Sådan hen under aften, når jeg har glemt mit had til ham over hans morgenlarm, så kan jeg såmænd godt blive lidt rørt over hans begejstrede kaffekandeblå øjne i det røde drengefjæs. Læderjakke, seksten et halvt og motorgal.

Og dog.

Nu har han ladet knallerten stå og driver langsomt ned ad vejen sammen med Annie. Uden at se på hende tilbyder han det største stykke af en plade flødechokolade, som han har brækket over. Der er ingen presseri, men hun tager imod. Jeg kan ikke se hendes ansigt, men jeg kan se på ham, at hun smiler.

Ja, ja – det bliver nok ingen lang gåtur – for også i aften må han så tidligt hjem, at han kan nå at få sovet lidt. Landhandelen har åbnet for avissalg hver søndag morgen fra syv til ni, og faste kunder får avisen bragt.

Det passer han også.

Kirsten Bundgaard.





TÆNKE TÆNKE TÆNKE

Man siger, at et menneske kører bil, som det er. Dermed mener man, at menneskets karakter bestemmer farten. Der ligger ikke noget mystisk gemt i påstanden, for enhver af os ved dog, hvorfor vi smækker med døren, når vi forlader et lokale, og hvorfor vi hamrer særlig hårdt med hammeren. Man er »gal i hovedet«, og så opfører man sig nøjagtigt som andre primitive, der spyter på den forhadtes billede eller brænder en halmdukke af på et bål.

Omvendt er vi de rene engle, hvis alt følger sig vel. Den mand, som har vundet 57.000 kroner i tips, er vel næppe i særligt dårligt humør – og hvis han kører fjollet på gaden, skyldes det nok snarere en sådan opslugthed i fremtidsperspektiver, at han slet ikke er klar over, at han styrer bil.

Altså: vores øjeblikkelige humør bestemmes af personligheden og omgivelserne. Når det er slået fast, kunne man fristes til at sige: og derfor er vi viljeløse og dybest set fritaget for skyld, fordi andre ting, som vi ikke er herrer over, spiller ind.

Desværre gælder det slet ikke. Enhver af os kan tage os selv i nakken og styre udviklingen. Der er ingen undskyldning for at race vildt afsted på landevejen. Der er ingen undskyldning for at køre provokerende og »på sin ret«.

Kun meget få af os vil kunne blive så hidsige, at vi ikke kan styre os selv. For flertallet gælder det, at vi har en lille stemme at slås med. Det er den berømte, lille samvittighedsstemme, der

med usvigelig sikkerhed og uophørlig blander sig i vore tanker, når vi er i gang med at gøre noget forkert.

Og læg vel mærke til hvor ofte ham, der har forløbet sig, *bagefter* – måske længe bagefter – vil indrømme, at han dummede sig.

Han har vidst det hele tiden, men han blev bare »så lynende trekvart...«

Ingen har lov til at blande sig i vredesudbrud og uoverlagte handlinger mod materielle ting, hvis man går amok hjemme i sin hobbykælder. Der kan man uden indblanding få afløb for sin vrede ved at save høvlebænken over med en løvsav. Man kan hamre søm i sin villas vandrør, gøre lige hvad man vil. Men det der med at afreagere, når man sidder i sin bil, er en offentlig sag. Det er farligt – og det ved vi godt alle sammen.

Hvad kan man så gøre, når man bliver sur i betrækket?

Jeg kender intet bedre middel end at spørge sig selv, *hvorfor* man er blevet vred, og hvem det egentlig er man vil hævne sig på. De fleste vil vel kunne se det latterlige i at forskrække en ældre dame ved en fodgængerovergang, fordi sønnen derhjemme har spildt blæk på spisebordet.

Det bliver straks værre at dæmpe sin vrede, hvis man hører til den type, som får mavekrampe, hvis en anden bilist overhaler eller vil overhale. Dette har på besynderlig vis noget med folks »ære« at gøre. Man føler det ærekrænkende, at en Taunus 17M er i stand til

at overhale en Skoda, for at tage et eksempel. – Her, hvor vi sidder i fred og ro over for hinanden, kan vi da godt se tåbeligheden. En »drage« sejler hurtigere end en »optimistjolle«, en Jaguar kan køre hurtigere end en Goggomogil. Det er da helt i orden, for »dragen« har bedre skrog og større sejl end »optimistjollen«, og Jaguaren har større motor og mere fordelagtig gearing end Goggomobilen. På papiret fremgår det også klart, at Taunus 17M kan præstere mere end Skodaen.

Men nogle mennesker tilsidesætter al sund fornuft og tænkeevne, når sammenligningen foretages i praksis ude på landevejene. Så snakker man om »ret« og »bøllekørsel« og meget mere, skønt den lille stemme derinde bag den grå hjernebark, tydeligt og utvetydigt forlæller, at man er sur over, at »det fede, smilende, tykke dyr« vil mase sig forbi. Man opfatter hans trut som et spark i underlivet, man ser hans forsøg på at komme forbi, som en demonstration af, at han har haft råd til at købe en Taunus, og nu vil han demonstrere sin magt ved at fare forbi. – Og man nægter pure at give den lille stemme ret, når den til sidst hvæser: *du er misundelig, dit skrog, du opfører dig tarveligt, fordi du føler dig lille!*

Hvis man kommer så galt afsted som til at opfange den lille stemmes ord, bliver man så gal på sig selv over beskyldningen, at speederen får et ekstra
(fortsættes side 37)



Besværligheder i trafikken

Af politikommissær
P. C. Meldgaard-Larsen

Ser man nøjere på færdselen i dag og da navnlig, hvis man har en vis tilbøjelighed til fortrinsvis at hæfte sig ved de mindre lyse sider af tilværelsen, kan der være mere end nok at besvære sig over. Selv om man måtte være optimist og helst vil tage mere hensyn til de mere lyse sider, kan der endda være tilstrækkeligt at ærgre sig over.

Efterhånden som trafiktheden stiger, og antallet af motorkøretøjer bliver større og større, bliver det vanskeligere at benytte dem, som man tidligere har været vant til. Med den stigende trafiktheden bliver det både besværligt og langsommeligt at komme frem inden for en rimelig tid. Til den daglige tur mellem hjemmet og arbejdspladsen må der regnes en væsentlig længere transporttid end tidligere. Skal man til møder eller har andre faste aftaler til bestemte tider, må man tage hensyn hertil ved at starte så lang tid i forvejen, at man har en passende tid i reserve. Når man så redt på, at der ikke i blot nogenlunde endelig er nået frem til bestemmelsesstedet, må man yderligere være forberimelig afstand herfra findes en ledig parkeringsplads, og derfor må man også i forvejen have beregnet en vis tid til at finde en sådan.

Alle disse forsinkelser kan næsten ikke undgå at påvirke selv den mest flegmatiske motorfører, og der er vel næppe noget at sige til, om man undertiden ønsker, at man havde ladet køretøjet blive stående i garagen og i stedet hav-

de taget med tog eller bus for at nå fra det ene sted til det andet.

Hvis kørselen skal foregå i mørketiden, kommer man mange steder ud for den ekstra forsinkelse, som dårlig belysning på gader og veje nødvendiggør. Også her har udviklingen gjort forholdene væsentlig vanskeligere, idet man i blot nogenlunde tæt trafik altid vil være tvunget til at køre med nærlys og dermed at køre med væsentlig lavere hastighed end tidligere, hvis kørselen skal være fuldt forsvarlig, og det skal den ubetinget!

Endvidere kræver kørselen igennem den stadigt stigende færdsel en ganske særlig årvågenhed, hvis man ønsker at passe på sig selv og samtidig vil undgå at udsætte andre for fare, og alt dette medfører, at man kan blive både fysisk træt og psykisk medtaget af hver eneste køretur.

Det er naturligt ikke alene de motor-kørende, som kommer ud for besværligheder. Det går i lige så høj grad ud over alle andre trafikanter, knallertkørere, cyklister og gående. Den stigende trafiktheden medfører ikke alene besværligheder, men kræver også noget ganske særligt af alle trafikanter.

Alle disse besværligheder, store og små, er dog for intet at regne med de vanskeligheder, som til stadighed opstår mellem trafikanterne indbyrdes, og som desværre giver anledning til noget langt alvorligere end ærgrelser, træthed og tidsspilde. Det er de besværligheder, som ender med mere eller mindre al-

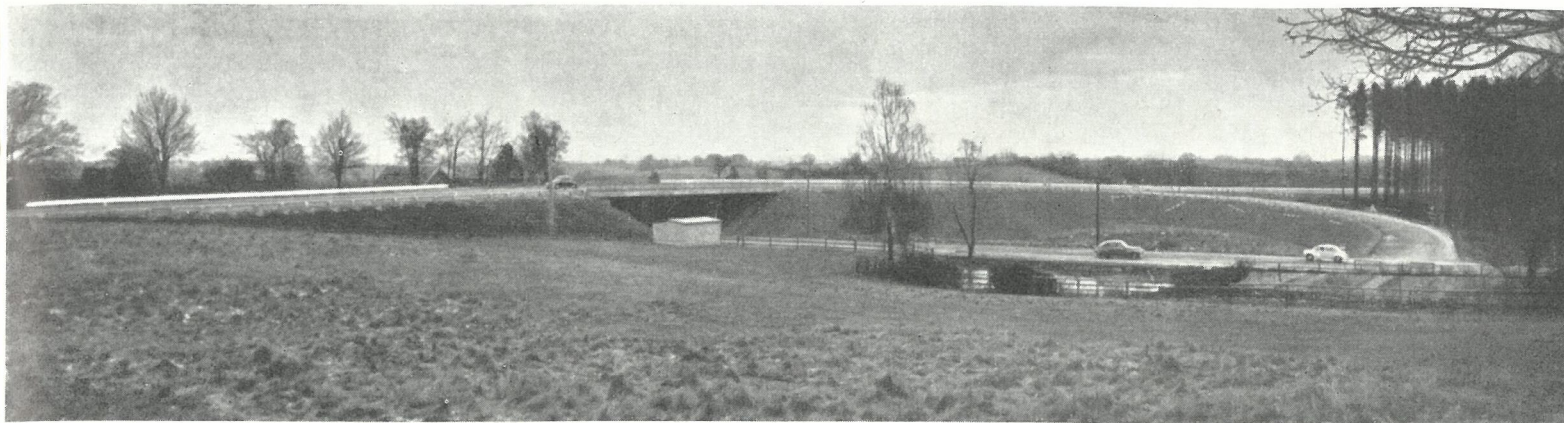
vorlige færdselsulykker med tab af uvurderlige menneskeliv og alvorligt kvæstede i et uhyggeligt stort antal tilfælde.

The Economis Commission for Europe har for nylig offentliggjort en statistik over færdselsulykker i året 1959 og sammenlignet tallene herfra med de tilsvarende tal for året 1953, og det er i sandhed tal, som maner til alvorlig eftertanke og skulle få alle ansvarlige mennesker til alvorligt at overveje, hvad der kan og bør gøres i nærmeste fremtid for at forbedre forholdene.

I de 16 europæiske lande, som denne statistik omfatter, er der i året 1959 ialt dræbt 46.600 mennesker og kvæstet 1.383.000 mennesker ved færdselsulykker, og det oplyses samtidig, at de tilsvarende tal for året 1953 var henholdsvis 36.294 dræbte og 942.000 kvæstede. Dette vil altså sige, at antallet af dræbte i løbet af disse år er steget med 10.306 eller med ca. 28 %, og antallet af kvæstede med 441.000 eller med ca. 47 %.

Man henleder i forbindelse hermed straks opmærksomheden på, at der i løbet af den samme periode er sket en meget betydelig stigning i færdselstætheden på alle landes veje, men tager umiddelbart efter afstand fra den tanke, at denne sidste stigning skulle være den egentlige eller eneste årsag til stigningen i ulykkestallene.

Også de danske færdselsulykker er medtaget i denne statistik, men her vidste vi jo allerede fra vore egne ulykkesstatistikker, hvorledes forholdene har



udviklet sig. Her er antallet af dræbte i samme periode steget fra 488 til 770 eller med ca. 58 %, og antallet af kvæstede er samtidig steget fra 13.495 til 19.190 eller med ca. 42 %.

Ved en sammenligning mellem den europæiske og den danske statistik vil det ses, at vi her i landet forholdsvis har haft en betydelig større stigning i antallet af dræbte end det europæiske gennemsnit, mens vi for så vidt angår den forholdsvis stigning i antallet af kvæstede ligger noget lavere. Endelig vil det ses, at den forholdsvis stigning i færdselsofrene samlede antal ligger noget lavere her end i de 16 lande tilsammen eller på 43 % mod 46 %.

Dette sidste forhold er naturligvis glædeligt for os, men da vi derimod er ret dårligt placeret for de alvorligste ulykkes vedkommende, er der egentlig ikke ret meget at glæde sig over.

Tværtimod skulle kendskabet hertil i allerhøjeste grad animere til en forøget indsats såvel fra samfundets som fra trafikanternes side for at nå frem til en bedre færdselsstatus for Danmarks vedkommende. Men hvorledes skal man da nå til en sådan?

Ønsker for den fremtidige udvikling

De allerede i indledningen omtalte besværligheder i forbindelse med trafikens hurtige og lette afvikling kan naturligvis kun imødegås eller afhjælpes gennem omfattende og stadigt fortsatte vejbygningsarbejder mindst i takt med og helst forud for den forventede fortsatte stigning i færdselstætheden.

I forbindelse hermed skal jeg nu udtrykke ønsket om, at det allerede planlagte motorvejsnet må blive udbygget i langt hurtigere tempo, end man hidtil har praktiseret. Der er hos mig ingen tvivl om, at den efterhånden enorme trafik på forbindelsesvejene mellem landsdelene og her ikke mindst den ligeledes stærkt stigende internationale turist- og erhvervsmæssige motortrafik gennem landet endog meget hurtigt vil overbelaste det eksisterende net af gennemgående veje i en sådan grad, at trafiksammenbrud kan blive en ofte forekommende foreteelse selv i dagligdagens færdsel, og jeg vil derfor håbe, at sådanne kalamiteter må blive imødegået ved en hurtigere udbygning af vejnettet.

Lige så nødvendigt vil det efter min opfattelse være at udbygge de måske nok mere lokale, men alligevel særdeles betydningsfulde udfaldsveje fra de større byer til en sådan bredde, at de

fortsat vil være i stand til at tage den stadigt stigende motorfærdsel, som også i fremtiden gerne skulle kunne afvikles tilfredsstillende, også rent tidsmæssigt, selv i myldretiden med almindelig spidsbelastning.

Såvel af afviklingsmæssige som sikkerhedsmæssige grunde må det dernæst være ønskeligt, at man fra vejmyndighedernes side i højere grad end hidtil sket udnytter mulighederne for at anlægge nye veje og udbygge eksisterende veje efter motorvejsprincippet, uden krydsninger i niveau og med så mange og tilstrækkelige store holdepladser, at den overhåndtagende og meget farlige parkering og standsning selv på de vigtigste hovedveje herefter med nogen rimelighed kan forhindres ved direkte forbud herimod.

Det er også mit håb, at man i den kommende tid vil få held med bestræbelserne for at etablere effektiv permanent vejbelysning på de stærkest trafikerede vejstrækninger. Her tænker jeg ikke alene på de egentlige bygader, men i høj grad også på udfaldsvejene fra byerne og visse stærkt trafikerede hovedvejsstrækninger.

Efterhånden som trafiktætheden stiger, forøges også kravet om belysning på vejene. De fleste motorkørende ved således af erfaring, at det i tættere trafik kun rent undtagelsesvis er muligt at benytte fjernlyset, fordi der næsten hele tiden skal anvendes nærllys af hensyn til mødende køretøjer. Dette fører atter

til, at der nødvendigvis samtidig skal køres med stærkt nedsat hastighed, når kørselen også under sådanne forhold skal være fuldt forsvarlig. På veje uden effektiv belysning kan dette medføre, at vejenes kapacitet forringes væsentlig, og så er vi nået dertil, at man, alene af hensyn til vejenes udnyttelse, kan blive tvunget til at etablere permanent belysning.

Alle de her fremsatte ønsker om forbedring af vejnettet må imidlertid ikke forlede trafikanterne til at tro, at det trods visse mangler ved vejene ikke skulle være muligt at undgå ulykker.

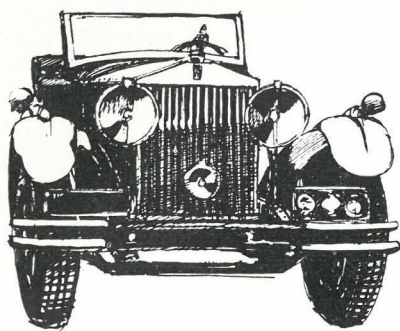
Færdselens almindelige afvikling afhænger naturligvis i høj grad af vejens karakter og tilstand, men ligeså afgjort er det, at antallet af færdselsulykker fortrinsvis er et resultat af trafikanternes egen adfærd, således at forstå, at den virkelig årvågne og forsigtige trafikant udmærket kan undgå at blive inddraget i uheld af nogen art, selv om hun eller han skal passere selv de slettest mulige vejstrækninger.

Dette sidste afspejler sig imidlertid slet ikke i de allerede omtalte ulykkestal. Vi er tværtimod inde i en meget kedelig udvikling rent sikkerhedsmæssigt, idet ulykkestallene gennem de senere år har været i fortsat stigning.

Hvis en forbedring skal opnås i dette forhold, er det en nødvendig forudsætning at skaffe sig bedst muligt kendskab til de egentlige hovedårsager til de enkelte ulykker.

(fortsættes side 40)





TEKST: JENS NIELSEN

TEGNING: BO BONFILS

EN ARISTOKRATI I FLANNELS

Egentlig er Rolls-Royce mere et symbol end en bil – eller er det en for kættersk påstand? Krummer man tærne og synker spyttet, når man møder en *Hispano-Suiza* eller en *Bugatti*, tager man hatten af for en Rolls-Royce. I mange år har dette mærke været et sindbillede på kvalitet med rækkevidde langt ud over det biltekniske og helt ind i det litterære.

I Storbritannien er Rolls-Royce en af nationens grundpiller. I engelsk-mandens hjerte har navnet plads side om side med kongehusets. Jeg erindrere en strøm af rasende læserbreve til et engelsk motorblad, da en (udlænding) havde formået sig til at anfægte mærkets fortjeneste og tilmed fripostigt at fremhæve visse (udenlandske) mærker som bedre. Indignationen over denne frækhed bølgede i flere måneder, indtil redaktionen lukkede af for videre meningstilkendigelser i sagen.

Hvad er nu recepten på en succes, der i et halvt århundrede har været en national institution og genstand for international respekt? Stærkt forenklet lyder svaret: Høj kvalitet og en konsekvent reklamepolitik. Fra mr. Royce konstruerede sin første bil, til firmaets *primus motor*, mr. *Claude Johnson*, »opfandt« slogan'et »VERDENS BEDSTE BIL«, og fabrikken igennem mange år søgte at leve op til denne dyre påstand, har historien fortalt om, hvorledes menneskelige, personlige kvaliteter kan afspejle sig i et teknisk produkt.

Starten

Mr. *Frederick Henry Royce* drev ved århundredskiftet en fabrik for elektriske artikler i Manchester. Firmaet havde han grundlagt i 1884 som 21-årig, og startkapitalen var 70 lstr, hvoraf en ven ydede de 50. Fra en spæd begyndelse med fremstilling af lampefatninger og elektriske ringeapparater udviklede virksomheden sig til et blomstrende foretagende, der fremstillede dynamoer, elektromotorer og kraner.

I 1903 købte mr. Royce et brugt automobil af mærket »Decauville«. Denne vogn var som alle datidens biler både upålidelig og støjende, hvilket var den perfektionistiske mr. Royce en kilde til

irritation og utilfredshed, og samme år besluttede han at bygge en bedre bil. At forbedre var hans passion, hvilket tydeligt afspejlede sig i alt hvad han havde frembragt, og hvad han senere lagde navn til. Ingen Rolls-Royce var spor original – den var blot meget, meget bedre.

I 1904 blev den første »Royce« færdig. Den lille, tocylindrede vogn var helt og holdent af F. H. Royce's egen konstruktion, og den udmærkede sig først og fremmest ved en for den tid usædvanlig lydløshed. Denne storartede egenskab var opnået gennem en skrupuløs omhu med forarbejdningen af hver en detalje i bilen, således at enhver kilde til støj og raslen var udelukket.

Håndværkere

Mr. Royce var ikke kun teoretiker. Han var en gudbenådet håndværker; så at sige alle delene til den første vogn havde han selv forarbejdet i hånden, helt ned til rullelejer og karburator. Han helmede ikke, før hver en detalje fungerede perfekt med den mindst mulige vægt. Han var stædig, og i alt hvad han tog sig til, søgte han stadig at forbedre. Hans liv var en stadig tilnærmelse til det uendeligt høje ideal, som altid er bedre end det bedste af det bedste. »Ting kan altid gøres bedre«, kunne han have sagt, men hans valg-sprog var: »*Whatever is rightly done, however humble, is noble*« – »Gjort i ydmyghed er det rigtige ædelt«.

Samme år kom F. H. Royce i forbindelse med firmaet C. S. Rolls & Co., som påtog sig forhandlingen af Royce-vognene. Dette foretagende, som nylig var blevet startet af den unge adelsmand, Hans Velbårenhed *Charles Rolls*, og forretningsmanden *Claude Johnson*, importerede og solgte franske biler i London. The Hon. C. S. Rolls var en af disse velhavende lediggængere, der var med til at skabe betegnelsen »De glade Halvfemser«. *Dandy* til finger-spidserne var han med på alt det nye – også *automobilismen*. Senere også flyvningen, hvilket skulle blive skæbnesvangert; Rolls omkom ved en flyveulykke i 1910.

Han blev aldeles bjergtaget af den

raffinerede Royce-bil, og lillejuleaftensdag 1904 enedes parterne om, at C. S. Rolls & Co. skulle forhandle Royce Ltd.s produkter under betegnelsen Rolls-Royce. Hermed var navnet skabt, og bag det stod et enestående triumvirat, den fremragende konstruktør og fabrikant, F. H. Royce, den kendte og velhavende C. S. Rolls og det organisatoriske geni *Claude Johnson*.

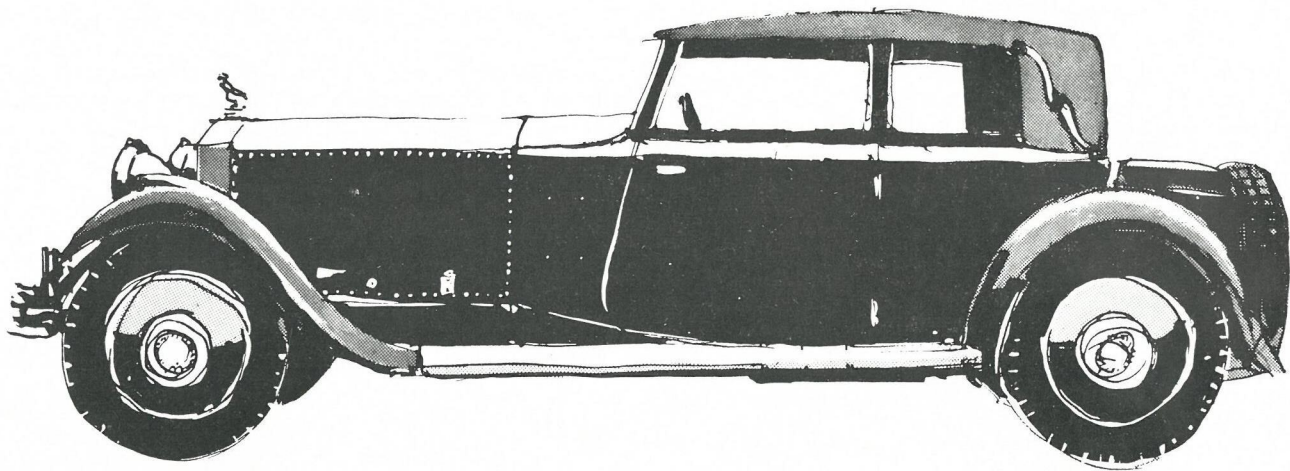
»Sølvspøgelset«

I de følgende år lancerede Rolls-Royce en række forskellige modeller, som fik en strålende modtagelse; den publicitet, som ikke kom af sig selv, sørgede *Claude Johnson* for. Altid på tærne sørgede han for at få navnet og bilerne introduceret overalt, hvor det var muligt. Men i 1906 kom den foreløbige krone på Royces værk, den navnkundige »40–50 hestes« Rolls Royce, bedre kendt under navnet »The Silver Ghost«, »Sølvspøgelset«, hvilken betegnelse den gjorde sig fortjent til ved sin lydløse gang og den sølvgrå lakering, som en tidlig model viste.

Der er ingen tvivl om, at denne vogn ved sin fremkomst fortjente betegnelsen »verdens bedste bil«. I de henimod tyve år, den var i produktion, undergik den kun få detaljændringer. Under forrige krig blev den, nu Rolls-Royces eneste model, brugt til de mest forskelligartede formål, lige fra stabsvogne og ambulancer til panserkøretøjer, hvor det stoute chassis blev belæsset med tonsvis af stålplade. Efter krigen kunne man, belært af erfaringerne på verdens slagmarker, øge den beskedne motoreffekt fra 50 til 85 hk, men den sideventilede syvliters motor var stadig i hovedsagen den samme, også chassiset med tohjulsbremser, kanalgear og *cantilever*-bagfjedre, en konstruktionsdetalje som forresten blev indført lige før krigen.

Damernes Rolls

I 1921 fik »Sølvspøgelset« en supplement, den »lille«, topventilede 20 HK Rolls-Royce, den såkaldte »*Ladies' Rolls*«. Den var ikke så meget beregnet for det publikum, der ønskede en billigere Rolls, som for det, der ønskede en mindre. Dens treliters motor var for-



resten basis for alle senere »små« Rolls Royce maskiner, lige frem til den nyeste sekscylindrede, som for nylig blev afløst af den nykonstruerede V8-motor.

I midten af iyerne stod det alle klart, at den gamle Silver Ghost fra 1906 var ved at blive forældet, og i 1925 lanceredes en ny model, »The New Phantom«. Den var udstyret med en topventilet motor på 7,7 liter, og man havde vovet at øge omdrejningstallet fra Ghost'ens 2250 til 2750 o/m maksimalt. Chassiset var det samme som i den gamle model, men med forskellige småforbedringer, såsom en mekanisk servomotor til bremsesystemet, drevet af gearkassen. Allerede i 1929 fremkom et ændret »Fantom«, Phantom II, med et nyt chassis og en optunet udgave af den gamle motor. Denne konstruktion var F. H. Royce's svanesang. Han havde slidt sig selv op og levede som invalid i *le Canadel* i Frankrig, hvorfra han dirigerede fabrikken til sin død i 1933.

På kontinentet

I England har begrebet »at rejse på kontinentet« en ganske særlig klang. »Continental Touring« er en nydelse, som var – og endnu er – uopnåelig i Storbritannien, og for englænderen har Frankrigs lange, lige landeveje en lignende magisk betydning, som Nyhavn har for svenskeren. Hvor må da også

veje, var i det store og hele aldeles uegnede til de hastigheder, der allerede i tyverne var god tone i Frankrig. Fra tid til anden lancerede enkelte fabrikker særlige »Continental« modeller for det publikum, som ikke længere ville se sig kørt agterud af en snodet Bugatti eller Amilcar. Rolls-Royce havde allerede 1913 lanceret en »Continental«, som endda havde vundet samtlige præmier i det østrigske alpeløb. Men efter krigen var den ikke længere spor »kontinental«; små, franske vogne med mindre end en tredjedel af dens volumen kunne sagtens følge med, og en Hispano Sui-za kunne køre i cirkler om den.

Rolls-Royce har i det hele taget aldrig kunnet karakteriseres som særlig hurtige vogne. Men i 1932 fandt Royce tiden moden til at tage udfordringen fra fastlandet op. Han konstruerede en ny »Continental«, en let optunet Phantom II på kort chassis, som skulle være i stand til at køre 150–160 km/t, altså en slags »sports Rolls-Royce«, beregnet for »those sporting types«, som yndede at køre selv, men som tillige ønskede en R-Rs komfort, lydløshed og kvalitet. Den nye *Continental* var en Rolls Gran Turismo i allerfineste forstand, en virkelig landevejsvogn.

I dansk eje

Jeg skal her fortælle om en sådan

giver plads for en stor bagagekuffert og et reservehjul. Formen viser et tydeligt slægtskab med 1800-tallets klassiske rejse-ekvipager; Pass & Joyce, som har bygget vognen, har her skabt en lykkelig forening af de bedste vognmagertraditioner med en raffineret bil-formgivning. Der er over denne vogn en uforlignelig *air* af lange landeveje, læder, tweed og god shagtabak. Ingen sinde nåede bilformgivningen højere end med disse fordringsløse og dog så asociale rejsevogne fra begyndelsen af trediverne. De er det sidste pust fra det decennium, som allerede var gået. En engelsk specialist påstår forresten, at denne er den smukkeste Rolls-Royce, der nogensinde er lavet; jeg vil selv hævde, at den er en af de kønneste biler i dansk eje – den nye Jaguar E gør den ganske vist rangen stridig.

Adelen fornægter sig jo aldrig. Har denne vogn et tidstypisk præg, er dens elegance i hvert fald tidløs. Det kræver et vist mål af personlig kvalitet at føre sig frem i en bil som denne, der meget let forlener sin fører med et stempel af lante fjer. Det er svært at frakende Rolls-Royce et vist udfordrende præg; det ostentative forparti med den store, blankpolerede køler og de enorme *Lucas P-100* projektører har lidt af dollargrinets appel – omend i en æstetisk betydeligt mere tiltalende udformning.

Den typiske Rolls-Royce køler med

ROLLS-ROYCE CONTINENTAL PHANTOM II

en bred, snørlige *Route Nationale* være en spændende og fremmedartet oplevelse for den, der er vant til at lunte rundt mellem origets levende hegn og hække.

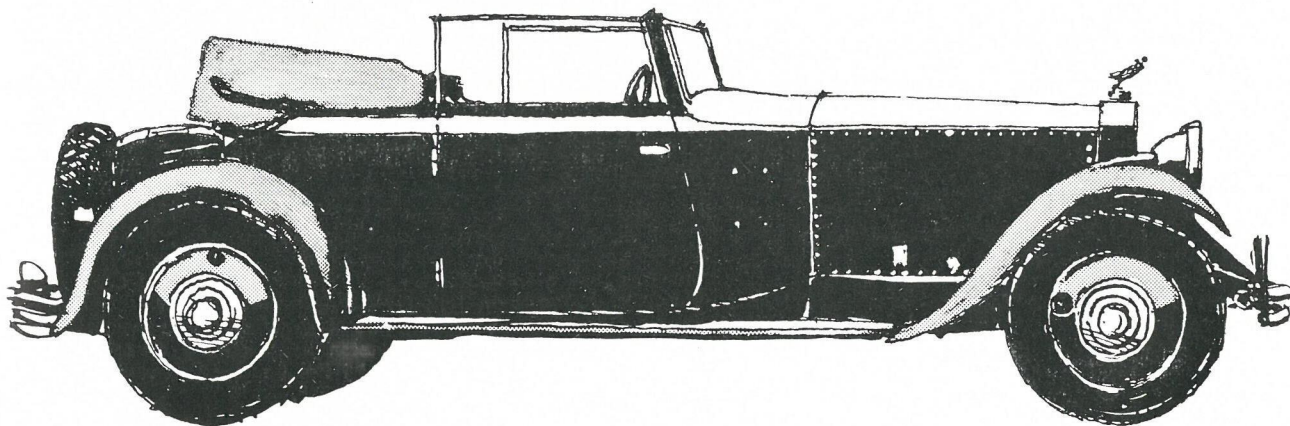
De britiske biler, som var bygget til moderat fart på Englands snørklede

Continental, som tilhører en dansk entusiast.

Denne vogn er af årgang 1932. Den er forsynet med et typisk Gran Turismo karrosseri: En kort, todørs, firesædet cabriolet, som, afsluttet over bagakslen,

den kantede profil har gået igen på alle modeller siden den allerførste. Ikke med F. H. Royce's billielse, thi han foreslog allerede omkring forrige verdenskrig en mere tidssvarende, afrundet radiator,

(fortsættes side 39)



TUNING

FIRE-TAKTS MOTOREN (fjerde del)

— tidligere afsnit i denne serie har været bragt i *Fart & Form* nr. 10, 11 og 12, 1961.

Den tuning der omtales i denne artikelserie kan naturligvis anvendes ved alle 4-taktsmotorer, enten motoren er anbragt i en bil, i en motorcykel eller anvendes til et andet formål. Motorcyklisten vil dog ved tuning have flere fordele frem for sin »fætter«, der skal tune en bilmotor, for dels er der kun en eller to cylindre med tilhørende komponenter, der skal bearbejdes, og dels er det lettere at komme til at arbejde på en motorcykelmotor – den kan jo demonteres og tages med op i køkkenet –.

Selv om der i dag findes mange biler med to-cylindrede motorer, på hvilke en tuning ikke vil blive meget vanskeligere end ved en motorcykel, så er de fleste motorer dog fire- eller seks-cylindrede, og ejere af sådanne køretøjer må belave sig på, at en grundig tuning vil tage nogen tid.

I sidste nummer af *FART & FORM* kom vi ganske kort ind på, at motorens fyldningsgrad er afhængig af indsugningssystemet, og fyldningsgraden er som bekendt bestemmende for, hvor megen effekt man kan få ud af en motor.

Det første vi skal se på i selve indsugningssystemet er indsugningsventilen. En ventil – såvel indsugningsventil som udblæsningsventil – består af et ventilhoved og en ventilstamme, og det der først og fremmest interesserer os i forbindelse med tuning er ventilhovedets form. Ventilhovedet sørger for at lukke lufttæt mellem indsugningskanal og forbrændingskammer, og hver gang motoren har gjort to omdrejninger, så har ventilen åbnet og lukket for indsugningskanalen én gang, hvilket vil sige, at en ventil åbner og lukker flere tusinde gange i minuttet, og hver gang presses temmelig hårdt ned mod ventilsædet af ventilljederen (af hensyn til tætningen). Denne ustandselige åbning og lukning belaster ventilhovedet temmelig stærkt, men da ventilen er af højtlegeret stål, så er det kun yderst sjældent, at ventilhovedet bliver deformet ved almindelig kørsel. Selv ret hård kørsel har ikke nogen nævneværdig indflydelse på ventilhovedet, så vi kan derfor regne med, at ventilhovedet kan tåle at blive gjort lidt lettere, hvorved der opnås to fordele. For det første kan man gøre ventilsædet smallere, hvorved man forbedrer gassens strøm-

ning omkring ventilhovedet, hvilket er af meget stor vigtighed, dernæst bliver ventilsens samlede vægt lidt mindre, således at ventilljederen har lettere ved at lukke ventilen.

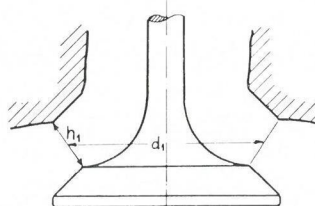


Fig. 1a

Fig. 1a viser, hvordan man bør måle løfthøjden h og diameteren d for at kunne beregne det virkelige gennemstrømningstværsnit. Den viste ventil har en sædevinkel på 45° .

Ventilhovedet lægger an mod et ventilsæde i topstykket – eller cylinderblokken, dersom det er en sideventilet motor – og for at opnå en god tætning og et godt strømningsforhold ved ventilhoved og ventilsæde, giver man anlægsfladerne en vis vinkel, der dog ikke er ens for alle motorer. Ventilsædets vinkel kan variere fra ca. 30° til ca. 50° , og hvilken vinkel man i det pågældende tilfælde bør bestemme sig for at anvende, vil afhænge af forskellige faktorer i forbindelse med motortype og kanalernes udmundning i forbrændingskammeret.

Et ventilhoveds form og dimensioner spiller en ret stor rolle, idet gassen skal passere ventilhovedet for at komme ind i cylinderen. Man har en faktor, der kaldes den *gunstigste gashastighed* i indsugningsledningen, og denne bør ligge omkring 100 til 120 m/sek. Ved normale brugsmotorer, der skal have en god fyldning ved lave og middels store omdrejningstal, har man naturligvis en noget lavere gashastighed, og skal vi nu til at bringe en sådan motors effekt i vejret, så skal fyldningen også forbedres ved de forøgede omdrejningstal. Gashastigheden, der dog ikke

bør overstige 120 m/sek., kan bestemmes af følgende formel:

$$V_s = \frac{F_k \times n \times s}{f \times 3000}$$

hvor

V_s = gashastigheden i m/sek.

F_k = stempelkronens areal i cm^2 .

n = motorens omdrejningstal pr. minut.

s = slaglængden i cm.

f = gennemstrømningstværsnittet i cm^2 ved indsugningsventilen, og fås af formelen

$$f = d \times 3,14 \times h \times \cos a$$

hvor

h = ventillofthøjden i cm.

d = ventilsædediameteren i cm.

a = ventilsædevinklen.

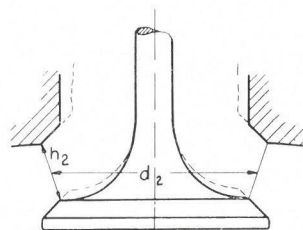


Fig. 1b

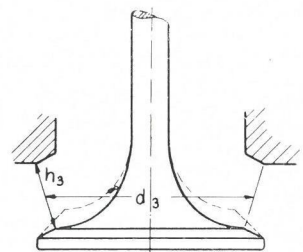


Fig. 1c

I fig. 1b ser man ventilen fra fig. 1a beæbret som omtalt i teksten. Sædearealet er gjort mindre, men ventilsædevinklen er bibeholdt. Det ses tydeligt, hvor meget materiale der er taget af ventilen, og ligeledes, hvor meget der er fjernet fra indsugningskanalen. En yderligere forøgelse af gennemstrømningstværsnittet får man, dersom man, som vist i fig. 1c, ændrer ventilsædevinklen til 30° .

I ovennævnte formel for gashastigheden V_s gælder det nu om at ændre nogle af faktorerne således, at den *gunstigste gashastighed* ikke overstiger de formentalt 120 m/sek. Skal gashastigheden i den motor vi er ved at tune bibeholdes samtidig med, at motorens omdrejningstal skal sættes i vejret, så kan dette kun opnås ved, at man forøger gennemstrømningstværsnittet f .

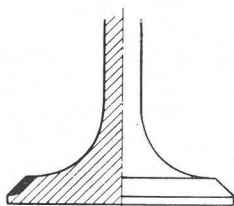


Fig 2a

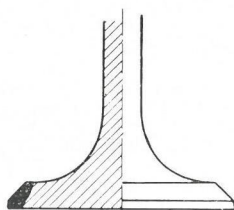


Fig 2b

Fig. 2a viser, hvordan man skal forstærke en ventil med hårdmetal. Der skal kun pålægges hårdmetal på selve sædefladen således, at man stadig har det oprindelige ventilmateriale som underlag. I fig. 2b er vist, hvordan man ikke skal pålægge hårdmetal.

I formelen kan man nemlig betragte faktorerne F_k og s som konstante, og vil man forøge omdrejningstallet n , så må man også forøge tværsnittet f , såfremt den oprindelige ligning stadig skal gælde. En forøgelse af gennemstrømningstværsnittet i selve indsugningskanalen kan forholdsvis let udføres, problemerne melder sig først når det er tværsnittet ved selve ventilen der skal ændres.

Formlen for indsugningsventilens gennemstrømningstværsnit indeholder tre variable faktorer, som vi vil se på én for én. Ventil løftehøjden h er givet ud fra den i motoren anbragte knastaksel således, at såfremt man skal foretage en ændring af løftehøjden, så må det blive knastakslen der skal bearbejdes under en eller anden form, og dette vil vi komme tilbage til i en senere artikel. Så er der ventildiameteren d . Den kan med den givne ventil ikke forøges, men ved at formindske ventilsædets anlægsflade vil man være i stand til at skabe gunstigere strømningsforhold gennem ventilen således, at man får en bedre fyldningsgrad af cylinderen. Da ventildiameteren imidlertid måles på sædets inderste kant, så vil en formindskelse af ventilsædets anlægsflade altså forøge ventildiameteren d , og dermed opnås en forøgelse af f .

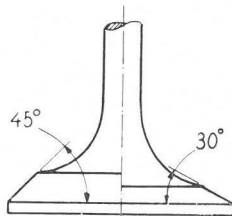


Fig. 3

I fig. 3 ser man, hvordan et ventilhoveds dimensioner bliver formindsket, når man går fra 45° sædevinkel ned til 30°. Det er klart, at en ventil med 45° sædevinkel tåler større belastning på grund af den større mængde materiale.

Endelig er der ventilsædets vinkel som også kan ændres, og går man fra en vinkel på 45° ned til en vinkel på 30°, så vil man også få en forøgelse af det totale gennemstrømningstværsnit. Der kan imidlertid være visse ulemper forbundet med en sædevinkel på kun 30°, så man skal først undersøge, om strømningsforholdene ved en sådan sædevinkel vil bevirke, at frisk gas passerer direkte fra indsugningskanalen over i udblæsningskanalen. Vil dette være tilfældet, så må man afstå fra at forøge gennemstrømningstværsnittet ved en ændring af sædevinklen.

Der er imidlertid også fordele ved en sædevinkel på 30°, og ikke mindst ved en sideventilet motor, idet man med denne vinkelstørrelse får særdeles gunstige strømningsforhold, og dermed en virkelig effektiv fyldning af cylinderen. En sædevinkel på 30° har endvidere den fordel, at man allerede ved lavere løftehøjder får et større gennemstrømningstværsnit end ved 45° sædevinkel. På den anden side, så bliver et ventilhoved med en sædevinkel på 30° svækket ret betydeligt ved formindskelse af ventilsædearealet således, at der kan blive fare for, at ventilhovedet vil blive opkraget langs kanten.

Uanset hvilken sædevinkel man anvender, så bør man belægge ventilsædets anlægsflade mod ventilsædet med en eller anden form for *hårdmetal*, når man formindsker sædearealet, thi med et forøget omdrejningstal må man også montere ventilerne med stærkere eller strammere ventilmfjedre, hvilket igen vil bevirke, at belastningen på ventilhoved og ventilsæde vil blive større. Såfremt der er tale om tuning af en bil-motor til gruppe 2, så må man huske på, at det er ikke tilladt at lægge materiale på, men kun at tage af således, at det i dette tilfælde ikke vil være tilladt at lægge hårdmetal på ventilhovedets anlægsflade mod ventilsædet.

Er der imidlertid tale om en tuning der ikke tager hensyn til bestemmelserne i gruppe 2, så er man anderledes frit stillet med en forøgelse af gennemstrømningsarealet i ventilen. Man kan da montere en ventil med større diameter, og ligeledes montere et tilsvarende større ventilsæde, eventuelt borer og sliber man det oprindelige op til den nye ventils dimension.

Hidtil har vi kun set på indsugningsventilen, men denne er da også langt den vigtigste, idet den gasmængde, der skal suges ind, kun har det inde i cylinderen herskende vakuum til at skabe den nødvendige bevægelsesenergi. Helt anderledes er forholdet ved udblæsningsventilen, hvor man har et stort overtryk inde i cylinderen af den afbrændte gas, og dette tryk skal nok sørge for at denne gas sendes ud gennem udblæsningsventilen, når denne åbner. Da udblæsningsventilen hele tiden er omgivet af den varme, afbrændte gas, så må man ikke begynde at formindske ventilsædearealet, idet en stor del af varmen fra ventilhovedet ledes bort ad denne vej. Arbejdet på udblæsningsventilen bliver derfor ret minimal, men der er naturligvis intet til hinder for, at man foretager en ændring af ventilsædevinklen således, at man får det gunstigste strømningsforhold, blot skal man altså stadig holde det oprindelige ventilsædeareal.

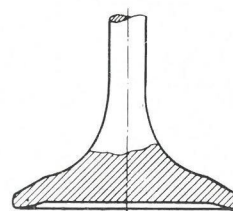
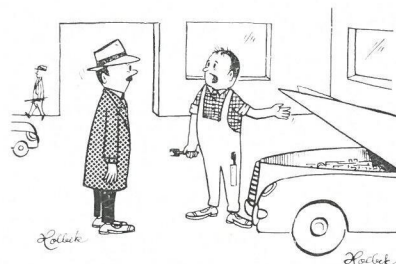


Fig 4

Hvis man ved bearbejdning gør sit ventilhoved for svagt, så vil der være fare for, at der vil opstå en opkragning som vist i fig. 4.

Ligesom man ved indsugningsventilen ved en kraftig tuning kunne montere en større ventil, så kan man også for udblæsningsventilens vedkommende udskifte denne med en større. Er dette tilfældet, så bør det imidlertid blive en kølet ventil, idet varmen fra den kraftigt opvarmede motor, og ikke mindst den meget varme forbrændingsgas vil kunne skabe ubehageligheder ved udblæsningsventilen.

Neco de Mus.



— Jeg foreslår, at De lader vognen stå her og går ud i byen og skraber så mange penge sammen De kan!!



← Tony Brooks

„The flying Dentist” lægger op

TEKST: FINN LARSEN

I al stilhed har den engelske racerkører Tony Brooks – også kaldet »The flying Dentist« (Den flyvende tandlæge) – lagt styrthjelm og kørehandsker på hylden.

– Jeg har kørt race i 10 år og vil holde op, mens legen er god ... siger Tony, der er fader til to børn.

Brooks begyndte væddeløbskørsel i marts 1952; en måned efter sin 20 års fødselsdag. Han sad bag rattet i en Healey på Silverstone og opnåede en pæn placering. Det følgende år fik hans stilfulde kørsel succes, og nu blev »talentspejderne« for alvor interesseret. I 1954 kørte Tony Brooks for Fraser Nash-fabrikkerne, og derpå hvervede John Wyer ham til Aston Martin-holdet, som i forvejen bestod af Reg Parnell, Roy Salvadori, Paul Fréré, Peter Collins, Peter Walker, Dennis Poore og John Riseley-Pritchard.

Den lange og magre englænder nåede bemærkelsesværdigt hurtigt frem til de kørere, der udgjorde verdenseliten.

Han kørte »blød« sammenlignet med

f. eks. Stirling Moos og Peter Collins, men var ikke meget langsommere end de hurtigste.

Tony Brooks største bedrift var, da han og Les Leston i 1955 rejste til Sicilien for at repræsentere Connaught-holdet i Syracus Grand Prix. Uden at overstige 6.200 omdrejninger i minuttet besejrede han Maserati-favoritterne og hjemførte som den første englænder siden 1924 en GP-sejr (Formel 1) i en engelsk vogn.

Dette var begyndelsen til det britiske gennembrud, der med Vanwall, Cooper, B.R.M. og Lotus indledte en ny epoke i racersporten.

Det engelske GP på Silverstone i 1956 var nær sluttet med en tragedie for Tony Brooks, der væltede med sin B.R.M. Skønt vognen kom i brand, slap han mirakuløst med en brækket kæbe og ankel.

Da »alle tiders« Juan Manuel Fangio året efter kørte sin sensationelle Nürburgring-runde på 9 min. 17,4 sek. og for femte gang erobrede verdensmesterskabet, udtalte han til pressen, at han havde taget chancer som aldrig før.

Men ikke desto mindre forbedrede Tony Brooks banerekorden i 1958. Med en Vanwall tilbagelagde han en om-

gang på 9 min. 10,6 sek. Her overgik Mike Hawthorn og Peter Collins også sig selv, idet de noteredes for 9:11 og 9:12 minutter, hvilket eksperter ikke havde anset for muligt. Brooks, hvis rovfugleansigt kunne have tilhørt en ridder fra middelalderen, havde foranlediget dem dertil.

Tidligere på sæsonen havde »Den flyvende tandlæge« vundet det italienske GP på Monza og det belgiske på Spa. Sidstnævnte løb endte iøvrigt meget dramatisk, idet Mike Hawthorns Ferrari eksploderede på målstregen. Føreren slap med mindre kvæstelser...

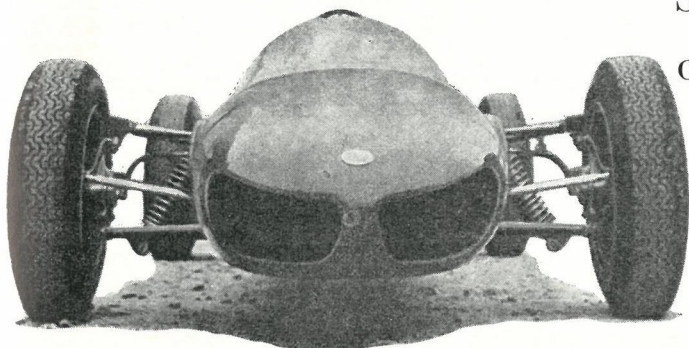
Det følgende år trak Vanwall sig tilbage fra Grand Prix Racing, og Tony Brooks deltog på Ferrari-holdet og vandt først det franske GP ved Rheims og derefter det tyske, der på andet år blev afviklet med succes på Avus. Han sluttede 1959 som nr. 2 på verdensranglisten efter Jack Brabham.

I 1960 havde Vanwall atter fået lyst til at deltage i GP-løb, men kun med mellemrum; Brooks kørte i stedet B.R.M. Kun 30 år gammel har han nu trukket sig tilbage fra væddeløbsarenaen. Tony Brooks vil blive savnet både af publikum og af kammerater...

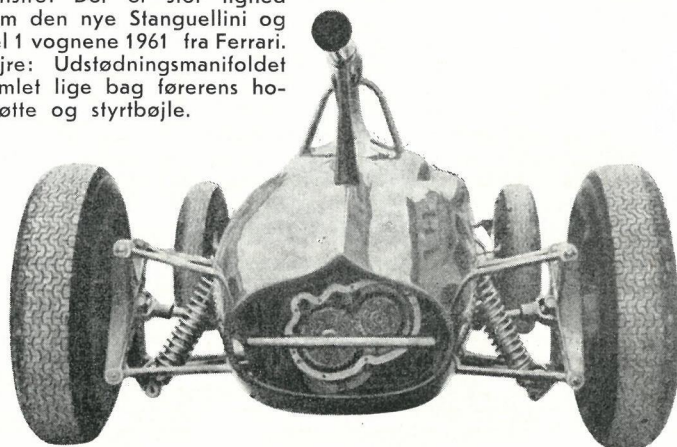
Italiens nye Formel Junior

AF FINN LARSEN

Stanguellini/Fiat 1100 med hækmotor
og Amadori-skivebremser på alle hjul



Til venstre: Der er stor lighed mellem den nye Stanguellini og formel 1 vognene 1961 fra Ferrari. Til højre: Udstødningsmanifoldet er samlet lige bag førerens hovedstøtte og styrbøjle.



Da grev Johnny Lurani's Formel Junior blev officielt godkendt i 1959 af Commission Sportive Internationale, havde italienske konstruktører allerede arbejdet med den nye formel i to sæsoner, og man var derfor parat til at tage kampen op mod englænderne og tyskerne.

Dette er sandheden om Italiens overlegenhed i den første sæson, hvor især Vittorio Stanguellini's ortodokse (og nu forældede!) FJ racervogn, der havde motor foran, stiv bagaksel og et rørchassis, fejrede store triumfer i selskab med »landsmændene« Dagrada, Volpini, De Sanctis, Wainer, OSCA, Moretti, Bandini og andre. Motoren, der anvendtes i Stanguellini, var en tunet FIAT 1100 ccm.

Imidlertid blev Formel Junior hurtigt taget op med entusiasme af engelske virksomheder som Cooper, Lotus, Lola og Elva, der alle havde opnået gode resultater i Formel 1 og 2 vogne med hækmotor. Disse begyndte at fremstille FJ med højtunede, 4-cyl. Ford eller

B.M.C. motorer efter samme princip, og vognene var samtlige italienerne overlegne. I fjor figurerede ikke een eneste »sydlænding« på FJ-vinderlisten...

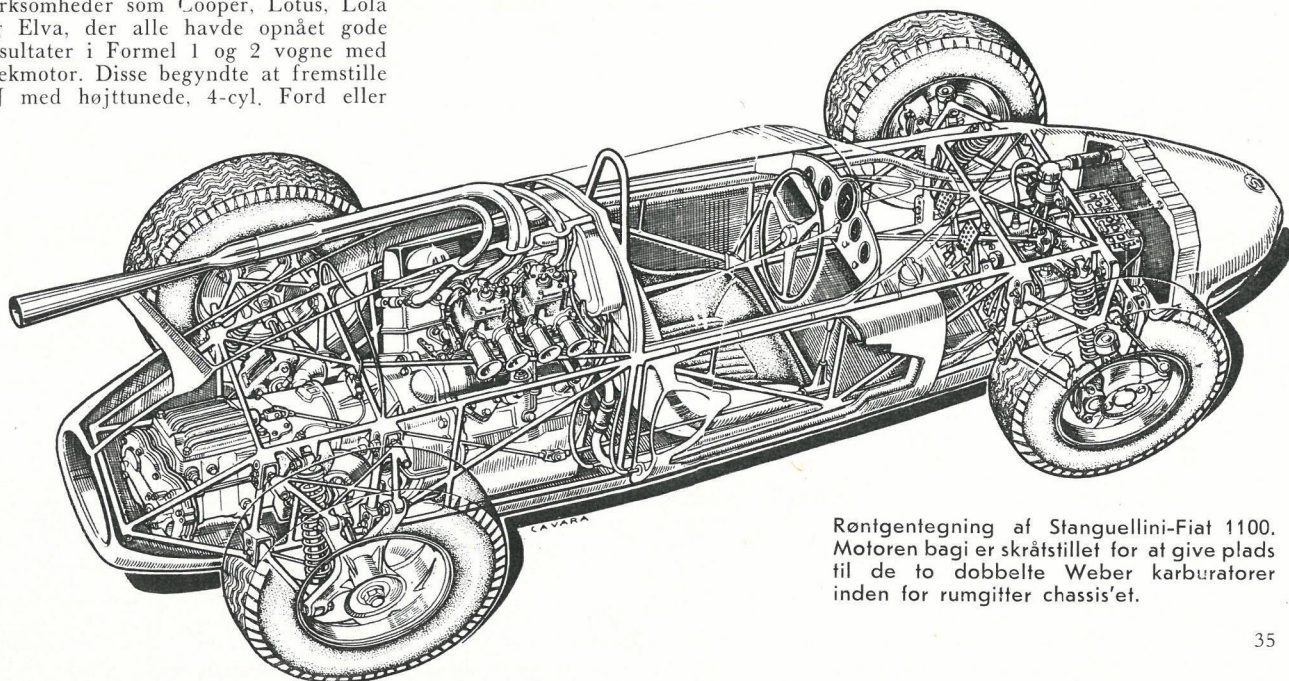
Efter næsten to år uden topresultater har Vittorio Stanguellini nu en fuldstændig nykonstrueret Formel Junior vogn klar. Med den håber han at gøre en ende på englændernes suverænit.

Den nye Junior viser klart, hvilken indflydelse Lotus og Cooper konstruktioner har haft på dens udformning. Der er dog ikke desto mindre flere nye

og gode ideer, som nok skal føre Italien frem til bedre resultater.

Stanguellini er superlav og slank med et lille frontareal og en god strømlinieform. Motoren, der er baseret på FIAT 1100, er placeret skråtstillet med topstykket mod venstre for at bringe totalhøjden længere ned. Der bliver hermed plads til to dobbelte Weber karburatorer. (type 40 DCOE). De er anbragt horisontalt på to krumme indsugningsrør. Det meget modificerede udstødningsma-

(fortsættes side 42)



Røntgentegning af Stanguellini-Fiat 1100. Motoren bagi er skråtstillet for at give plads til de to dobbelte Weber karburatorer inden for rumgitter chassis'et.

Løbskalender for 1962

28 nationers repræsentanter i MC-sporten var mødt op til FIMs efterårskongres, som holdtes i Paris. Den lille fiasko, som prægede det første Grand Prix uden for Europa, Argentinas GP, ville man helst undgå for fremtiden, og det blev derfor vedtaget, at arrangørerne skal garantere de tre førstplacerede i VM-tabellen *startpenge* til dækning af rejseudgifterne.

En ny VM-klasse i TT blev også vedtaget, nemlig den populære 50 ccm størrelse. I 1961 kørtes der om et EM, som vandtes af tyskeren Hans Georg Anscheidt på Kreidler Florett. Største gennemsnitshastighed opnåedes af den jugoslaviske Tomos-racer på Hockenheim Ring med 113,4 km/t. Minimumdistance i mesterskabsløb bliver 60 km.

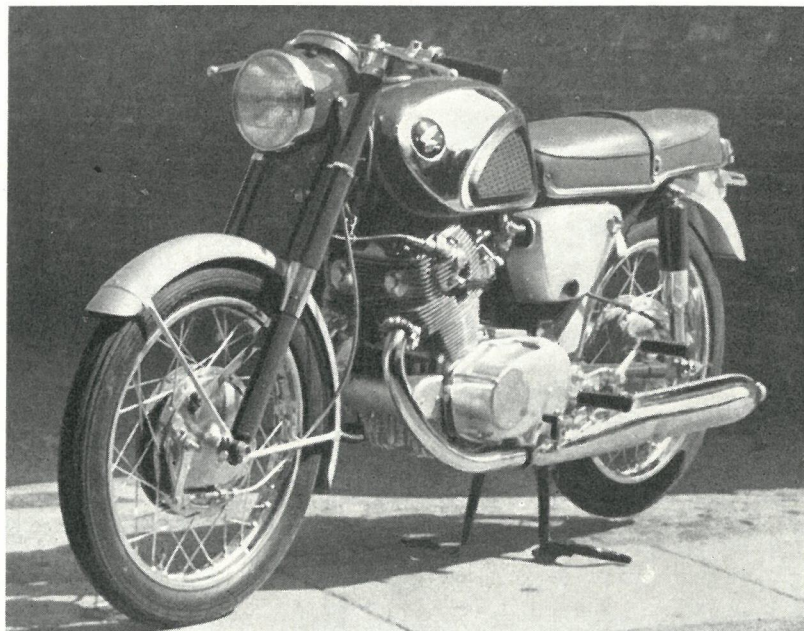
Ernst Degners diskvalifikation blev endelig besluttet, og han idømtes en bøde på sfr. 250 for at have forladt sit hold, MZ-fabrikkerne, uden på forhånd at have løst sig fra sin kontrakt. Derved kommer Argentinas GP til at tælle til VM, og australieren Tom Phillis blev verdensmester i 125 ccm foran Degner.

1962

TT: (Tællende til UM)

6. maj – Spaniens GP-Montjuich park-Barcelona

TT-raceren Bianchi er blandt favoritterne til årets verdensmesterskab i 350 ccm klassen



Den japanske Honda er den kraftigste 1/4 liters maskine på markedet.

13. maj – Frankrigs GP-Clermont-Ferrand

4.-6.-8. juni – TT – Isle of Man-England

30. juni – Hollands GP-Van Drenthe-Assen

8. juli – Belgiens GP-Francorchamps-Spa

15. juli – Tysklands GP-Solitude-Stuttgart

11. aug. – Ulsters GP-Dundrod-Belfast

19. aug. – Østtysklands GP-Sachsen

Ring-Karl Marx Stadt

9. sept. – Italiens GP-Monza-Milano

22./23. sept. – Finlands GP-Pyynikki-Tammerfors

14. okt. – Argentinas GP-Buenos Aires

Moto Cross des Nations:

26. aug. Schweiz

Moto Cross UM 250 ccm:

26. feb. Spanien – 8. apr. Schweiz – 29.

april Belgien – 6. maj Frankrig – 20. maj Tjcekoslovakiet – 27. maj Polen – 3. juni Holland – 10. juni Luxembourg – 17. juni Finland – 24. juni Sovjet – 1. juli V. Tyskland – 8. juli Italiens GP – 15. juli England – 2. sept. Sverige – 9. sept. Ø. Tyskland.

Moto Cross UM 500 ccm:

8. april Østrig – 6. maj Schweiz – 20. maj Frankrig – 10. juni Italien – 24. juni Tjcekoslovakiet – 1. juli England – 29. juli Holland – 5. aug. Belgien – 12. aug. Luxembourg – 19. aug. Sverige – 2. sept. Ø. Tyskland.

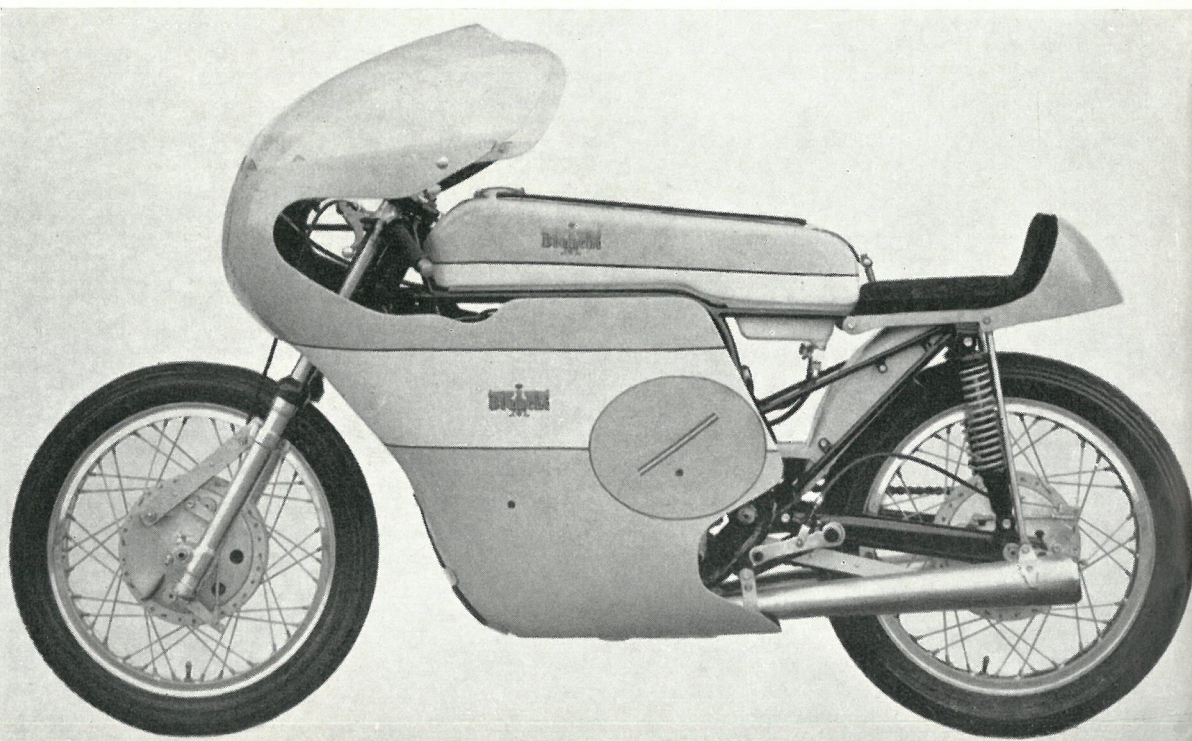
International Six Days Trial:

1. sept. Vesttyskland-Garmisch (Bayern)

UM på speedway:

1. sept. Wembley – London.

NB.: Finlands GP i TT er endnu usikkert, da banen ikke er godkendt.



Angreb på MC-verdensrekorden over 1000 km eller 6 timers varighed.

Den franske mester *Jaguer Insermini* og australieren *Jack Findlay* startede med en fuldt strømlet Norton Manx 500 cc på Monthery ved Paris, for at slå den af Ray Amm og Eric Oliver etablerede rekord i 1953 ligeledes Norton (350 cc) på henhv. 193,3 km/t og 192,6 km/t. Rekordforsøget mislykkedes efter 23 min. kørsel, fordi bagstellet beskadigedes af de mange stød, som opstår ved hastigheder på over 200 km/t. Findlay kørte den hurtigste omgang med 210,4 km/t og nåede en gennemsnitsfart på 202 km/t over de 31 runder. Rekordforsøget gentages i april måned.

Det ser ud til, at flere MC-fabrikker har haft fremgang i 1961 med hensyn til afsætning. Bl. a. kan nævnes den tyske BMW fabrik der har produceret 6100 2 cyl. modeller eller 2500 flere end i 60. Det vides, de tyske og udenlandske kunder har mange ordrer liggende, så det ser ud til, at der er ved at komme lidt mere gang i salget af de store.

INTERESSANT JAPANER

Den kraftigste standardmaskine på markedet i 1/4 liters klassen i dag er utvivlsomt den japanske *Honda* med en 2 cyl. motor på ikke mindre end 24-25 hk ved 9000 omdr. pr. min., hvorved en tophastighed på 155 km/t nås i liggende stilling.

Motoren er meget interessant opbygget, idet de 2 krumtapslag er 180° forskudt og motorgangen bliver ved lave omdrejningstal som om den var 1 1/2 cylindret. Et system som kun anvendes ved større dieselmotorer. Knastakslen er overliggende og den drives af kæde fra krumtappen imellem de 2 cylindre. På topstykket er der monteret 2 stk. 22 mm *Keihin* karburatorer.

Tekniske data:

Slagvolumen 247 ccm
Boring og slagl. 54/54 mm
Kompressionsforh. 9,5:1
Effekt: 24 hk v. 9000 om/m
Max. drejningsm. 2,06 mkg v. 7500 o/m.
Selvstarter
Bremser: Dia. 220 mm – bredde 35 mm
Vægt: 153 kg

Honda Super Sport, som den hedder, har vundet flere sportsmaskine løb i 1961. I Danmark findes kun et eksemplar, som køres af den kendte Roskilde Ring-kører, Vagn Stevnshoved.

Disse oplysninger er kun en kortfattet billedforklaring.

NB.: Endnu er *Honda* ikke repræsenteret i Danmark, men man kan regne med, at prisen vil ligge på ca. 6000 kr. (incl. omsætning).

BIANCHI

Navnet Bianchi siger ikke meget i de flestes ører, men på de int. landevejsbaner er den en yderst frygtet.

De 150.000 tilskuere til Hollands GP i Assen vil sikkert længe minde den hårde kamp skotten Bob Mc Intyre, Bianchi, leverede verdensmesteren, Gary Holking på 4 cyl. MV. Ikke mindst bør Bianchis fartoverskud på langsiderne indgyde respekt.

Ser vi nærmere på de tekniske data, bliver man straks klar over, det er en af de fineste og mest ideelt opbyggede TT-racere. Konstruktøren er ingen ringere

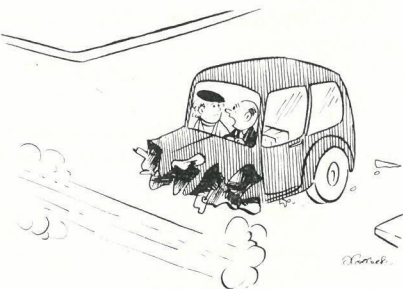
end ing. Loni Tonti, som bl. a. tidligere har konstrueret den 1 cyl. Benelli 250 cc racer, som vandt VM i 1950 med Ambrosini i sadlen.

Første sæson Bianchien sås var i 1960, og der fandtes en udgave på 250 cc og en 350 cc. Den store model har opnået de største resultater, og i de senere løb er 250 cc modellen helt forsvundet fra programmet.

Motoren er støbt i letmetal, som er sammenbygget med en 6 trins gearkasse. Motorens boring og slaglængde er henhv. 65 mm, 52,5 mm, som giver et samlet kubikindhold for de 2 cylindre på 348 cc. Ventilene aktiveres af 2 overliggende knastaksler. Ved 11000 omdr. pr. minut udvikler motoren ikke mindre end 50 hk., hvilket vil sige den er 3 hk kraftigere end dens nærmeste konkurrenter (Jawa og MV 4 cyl.). Hjulstørrelsen er 18" og bremserne dobbelt på løbende på både for- og baghjul (dimensioner: dia. 200 mm, br. 35 mm). Totalvægten er inclusive strømlinebeklædning nede på 135 kg. Det er værd at bemærke, at stellet totalvægt ligger på 9 kg! Tophastigheden opgives af fabrikken til mellem 220-230 km/t – alt afhængig af hvilken gearing der benyttes.

I den forestående sæson er det sandsynligt, at Skotlands Mc Intyre og den italienske landevejsmester Ernesto Brambilla vil blive fabrikens køre ved VM-løbene, og det er sandsynligt de hurtige Bianchi-twins vil komme til at tale med i toppen om VM-pointene.

A. Terndrup.



— Skulle han ikke have holdt tilbage her???

TÆNKE TÆNKE TÆNKE

(fortsat fra side 27)

tryk – og manden i Taunussen et ekstra besvær med at komme forbi.

Det pudsige ved det hele er, at man på forhånd også ved, at Taunussen kommer forbi. Før eller siden. Det kan kun blive en sag om minutter. Men man forhaler tidspunktet.

Hvorfor?

☆

Jeg har prøvet engang at overhale en lang og langsomt kørende bil i tussmørke. Det foregik i en amerikansk bil af nyeste model, en vogn med et kolossalt kraftoverskud. I den øverste trediedel af køen, fandtes et pænt hul, hvor jeg kunne køre på plads, hvis der skulle dukke en modkørende op. Denne modkørende kom, og da jeg var ved at glide på plads i køen, opdagede jeg billygter lige på min højre side og hørte en energisk trutten. Ved at kigge i bag-

spejlet kunne jeg se, at denne kære medborger havde accelereret op i halen på næstmanden i køen, således at »køhullet« nu var *bag ham*. Meningen var tydelig nok. Jeg skulle ikke have en chance.

I den slags situationer er der kun brøkdeler af sekunder at tænke sig om i. Jeg kunne bremse og gå på plads bag den vrede, eller jeg kunne forsøge at trække ind trods alt og formå ham til at slække lidt på speederen og give plads. En opbremsning kunne få konsekvenser, for i mørke er det sværere at bedømme afstanden bagud.

Da den modkørende rykkede ubønhørligt nærmere, havde jeg intet valg. Jeg trak langsomt ind. Nu brølede den vrede mands horn. Han var meget *krænket*, men åbenbart slet ikke klar over situationen. Eller var han?

Hvis han *var*, måtte han kunne tænke sig til, at jeg hellere ville foretrække at trække ind, frem for at udsætte mig for et frontalt sammenstød med bilen, der kom imod. Han *måtte* da også vide, tænkte jeg, at min manøvre ville sende ham selv i grøften, hvis han ikke gav sig.

Om det nu skyldes omtanke eller ren og skær skræk, ved jeg ikke. Han veg, jeg kom ind på plads og ulykkerne blev undgået.

Lige gyldigt hvordan man juridisk vil bedømme tilfældet, hvis der nu var sket noget, var min kære medborgers handling forkert. Ubetænksom var den og i virkeligheden hensynsløs. Også hensynsløs med den stakkels familie, han havde med i vognen.

Desværre er hændelsen typisk. Den viser mangel på viden om bilkørsel og mangel på selvbeherskelse.

Hvad skulle han *så* have gjort, når han nu blev så vred? Han skulle have sagt til sig selv; enten er ham der i den amerikanske vogn en desperados efter min mening, eller også har han rigtig travlt. Jeg synes han kører frækt, men jeg skal ikke have ørerne i maskinen og ind i et sammenstød. Det letteste er at blive hvor jeg er i køen og holde mit tempo, som jeg har gjort de sidste tyve minutter...

☆

Det er så fristende for mange, at forsøge en leg som politibetjent. Man ser det ved hastighedsbegrænsede områder, hvor folk bevidst forhindrer andre i at køre forbi, fordi de selv kører lige de tilladte 70 km/t. Og så skal sådan en fløs ikke presse sig forbi.

Det er både forkert og ulovligt at gøre sådan, og det er umoralsk. Man kan jo ikke afgøre på en mands ansigt eller hans vogn om han for eksempel er læge. Der *kan* være mange tvingende grunde til, at en bilist har travlt – og det tilkommer aldrig nogen civil person at blande sig i andres kørsel, med mindre man står overfor det tilfælde, at en fuld mand vil sætte sig til et rat.

Den foreløbige lære af alt dette kan være denne, at man for enhver pris undgår ulykker ved at tænke sig om. Lad andre fjolle afsted. Det mest nederdrægtige ved provokerende bilkørsel er dog, at irritationen derude på landevejen kan resultere i, at man selv bliver en af dem, der sidder som en stækket fugl med bare et par benstumper ved underkroppen og et par triste øjne ud til omgivelserne.

brorrasmus.

TILBEHØR

NYT

Når kulden bider

I skrivende stund – som visse litteratur udtrykker det – er det svært at sige med sikkerhed, om vinteren bliver streng – selv om der er observeret silkehaler flere steder i landet i begyndelsen af sæsonen, og dette skal være et sikkert tegn på, at frosten vil bide sig fast. Der er i hvert fald et par ting, det kan være værd at beskæftige sig med ud over det vintertilbehør, F&F skrev om for et par måneder siden. Dels noget teknik, som bruges alt for lidt herhjemme, dels nogle nye kemikalier, der skal gøre bilens tilværelse lettere i kulden.

Det man især kan undre sig over ikke at se hyppigere brugt i Danmark, er el-motorvarmere. I kolde, dårlige garager, i de moderne carports og i firmaers gårdparkeringer er motorvarmerne en aldeles fortræffelig foranstaltning. Ved at holde motoren godt håndvarm løser den hele problemet omkring vinterens for motoren ganske opslidende og for bilisten ganske irriterende koldstarter, samtidig med at den for en lang række bilmærker sikrer hurtigere varme i vognen.

Elvarmeaggregatet monteres under motoren, klods op ad bundkarret. Det kan alt efter vogntypen sælges for 100–150 kr. Dertil kommer selvfølgelig installationen af stikkontakt til motorvarmeren, og det kan især udendørs være mindst lige så bekosteligt.

☆

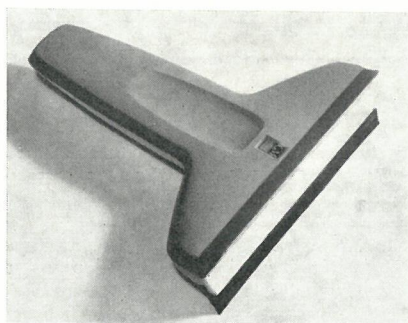
Enhver investering i afkortning af den tid, det tager at køre motoren varm, er fornuftig. Det gælder også en ting som et kølerjalousi, vel at mærke et termostattyret. Papplader og rullegardiner har det negative ved sig, at der ikke er nogen effektiv kontrol med, om pappet fjernes og gardinet rulles fra i tide. Overhedning har motoren jo heller ikke godt af, og en bilist kan i travlhed og trafik såre let glemme at kigge på sit køletermometer – hvis han da overhovedet har et sådant. (I parentes bemærket er det for flere vognmærker – her-

under VW – direkte farligt for motoren at tildække luftindtaget).

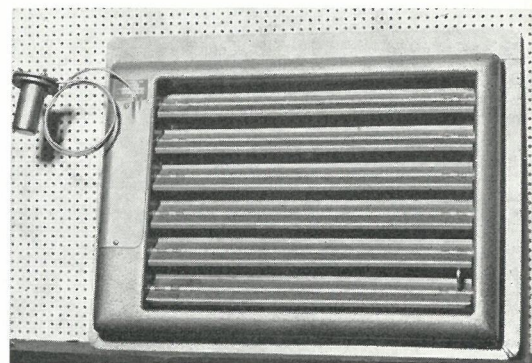
Et termostattyret kølerjalousi beskytter motoren mod den kolde luft påvirkning i hele varmkøringsperioden. Når kølevandet er bragt op på normal arbejdstemperatur, lukkes der op for jalousiet, så motoren får den nødvendige køling, og hvis påvirkningerne udefra f.eks. i forbindelse med dalende temperaturer hen under aften gør det påkrævet, så drejer jalousiet af sig selv lidt til for køleluften igen.

☆

Spray Start er navnet på en ny startervædske, der er kommet frem på det danske marked. Den anvendes året rundt til dieselmotorer, men i vinterkulden, når temperaturen har nedsat batteriets ydeevne, kan der være behov for startervædsken til benzinmotoren. Den er fyldt med aerosoldasse, så det er blot at trykke på en knap for at få en forstøvet stråle af midlet ind i luft-



Der findes jo vitterlig kvinder, der køber kjoler, så de passer til en bestemt hat eller halskæde. Efter samme system kunne man som bilfører være tilbøjelig til at vælge en af de vogntyper, der følger med, når man køber en GM-vinduesskraber. Bedre skraber end den, der ligger i handskerummet på alle Opel'er, Chevrolet'er m. v., findes næppe. Den ligger rigtigt i hånden, har robuste plastic- og gummikanter og er formet, så den simpelt hen ikke kan brækkes under arbejdet med bilvinduernes islag.



Et eksempel på et kølerjalousi med termostat er denne Claflø til 175 kr.

filter eller karburator – hvorefter starten sker langt lettere, og såvel batteri som startmotor slides det mindre.

☆

En meget spændende nyhed er kommet hertil fra USA. Det er et kemisk middel til redning af nedslidte batterier og forlængelse af levetiden for de, som endnu ikke er slidt ned. I USA garanteres med brugen af VX-6 en levetid på batterierne på gennemsnitlig 5 år mod de 20 måneder, man ellers regner for normalt. En lignende garanti gives ikke her til lands, men der loves væsentligt forlænget levetid for batteriet, og efter amerikanske og engelske udsagn skulle der være godt hold i løfterne.

Den almindeligste årsag til, at et iøvrigt mekanisk sundt batteri svigter, er, at der på blypladerne er dannet en hård sulfathinde, som hindrer den normale påvirkning fra svovlsyren, så batteriet så at sige »sulter« ihjel.

VX-6 har den virkning, at det blødgør sulfathinden, opløser sulfateringen, så den normale kemiske funktion atter kan foregå og akkumulatoren på ny kan oplades til fuld kapacitet. Midlet påfyldes fra plasticrør. Det er syrefrit og ganske ufarligt, irriterer end ikke huden.

VX-6 kom frem i USA i 1957, og det første år solgtes 1,5 million pakninger af midlet. Samme år faldt salget af batterier 1,25 million (mens tilbehørssalg i øvrigt steg 5 pct).

I England er politiet begyndt at bruge batterimidlet. En politichef i North-Cumberland gjorde de første forsøg, der faldt så overbevisende ud, at han straks ordinerede VX-6 til alle styrkens vogne. Han prøvede midlet på et kasseret batteri, som for en sikkerheds skyld først blev kørt helt ned ved overdreven brug af lygter, radio og startermotor. Efter et par timers ventetid var batteriet i stand til atter at trække såvel lygter som radio og starter, og siden blev det brugt som ethvert andet batteri.

EN ARISTOKRAT I FLANNELS

(fortsat fra side 31)

hvilket dog *Claude Johnson* modsatte sig med sædvanlig sans for publicitets værdi.

Denne specielle vogn udmærker sig ved at være venstrestyret. For at gennemføre denne ændring har fabrikken bygget en ny motor, der er en fuldstændig *spejlvendt* udgave af den normale *Phantom II* maskine – for at undgå komplicerede stangforbindelser fra tændings- og gaskontrol til magnet, strømfordeler og karburator. (Vognen har dobbelttænding, både magnet- og batterisystem, der virker på hver sit sæt tændrør.) – Yderligere er den forsynet med centralgear i modsætning til det normale *kanalgear* i højre side – hvilken vækst bilist ville hellere finde sig i at skifte gear med venstre hånd?

Interiøret er elegant, som kun englændere kan gøre det. Alt er betrukket med et gyldenbrunt læder af en kvalitet, som bliver smukkere med årene. Intet kan sammenlignes med den lød, som de fineste, jordfødte materialer får i deres forfald. Instrumentbræt og karme er af poleret fugleøjtræ – alt er holdt i brune nuancer undtagen betjeningsorganerne, der står i nikkelt, sort og hvidt. Kalechen er af en udmærket konstruktion, som i nedslået stand kan knappes ind i et betræk af rayndug. Siderne i vognen er ganske vist så høje, at udsynet fra bagsædet kun er yderst begrænset, når kalechen er nede.

En køretur

Hvordan er nu kørselen i en vogn af denne kaliber? Vægten er enorm – 2½ tons – bilen er kolossalt lang og bred, kølerhjelmene alene henimod to meter. Men man har en eksklusiv fornemmelse i det sluttede interiør, som intet kan sammenlignes med: Alt dette er gjort for min skyld! Intet er så vidunderligt som at sidde i en lille vogn på et stort chassis. Hvert et betjeningsorgan fungerer, som om netop denne del havde ligget konstruktøren på sinde som den allervigtigste. Udsigten over motorhjelmene er grandios, og begge forsikrings- og forlygterne er inden for synsvidde. Blikfeltet bagud bekymrer man sig ikke om. Forsæderne er to mægtige lænestole af en bedøvende komfort.

Motoren sættes i gang ved en let berøring af en lille knap på instrumentbrættet. Man føler sig ret som *Kiplings* »Sommerfuglen, der stampede«, når man med en let bevægelse af pegefingeren sætter den 7,7 liter maskine i sving. Gearene manipuleres med en massiv, forniklet stang, og man starter i 2. eller 3. gear. Ikke give gas, bare slippe koblingen ved tomgang og hurtigt videre til fjerde. Med en tyst, pulserende surren accelererer motoren vognen op, en regulator sørger for, at maskinen altid holder det omdrejningstal, som håndgassen er sat på. Det er en uhyggelig fornemmelse, der minder om at føre et motortog, at maskinen ikke kan kvæles.

En vogn af denne størrelse kører man ikke; den navigeres. Men det præcise

styretøj gør det til en smal sag at orme sig gennem trafikken, med lette bevægelser af det store rat og et blik på vognens forhjørner styrer man på tomme. Farten aflæses på et præcisionsinstrument, ligeledes de andre mekaniske funktioner. Tredie gear har man kun sjældent brug for, og det skal benyttes med varsomhed, for en uforsigtig bevægelse af speederen sender giganten af sted i en voldsom acceleration. Denne bil er en af de meget få *Rolls-Royce*, der blev forsynet med en særlig *high-lift* knastaksel, og de 160 kilometer har ligget inden for mulighedernes grænse, ganske vist på bekostning af den totale lydløshed – man sporer en svag ventilstøj.

Bremserne er den typiske *Rolls-Royce* servo-udførelse, hvor en pladekobling på siden af gearkassen medvirker ved aktivering, således at bremsekraften er proportional med hastigheden. Denne konstruktion gør vognen næsten blokeringsikker, idet servomotoren kun virker, så længe baghjulene roterer, og bremsningen ophører, når hjulene stopper. Dette voldte forresten visse vanskeligheder ved den sidste indregistrering af vognen, idet de motorsagkyndige ikke var indstillet på at approbere en bil, der »ikke kunne blokere«. Men hvorom alting er – bremserne er fremragende og virker progressivt for et let tryk på pedalen.

Helhed mangler

På landevejen viser vognens betydelige svaghed sig: Den styrer ikke godt ved høj fart. En *Rolls-Royce* er en samling fremragende detaljløsninger, men den har ikke den synthese, det helhedssyn, som den suveræne bilkonstruktør lig en kunstner anlægger. F. H. Royce var en fremragende mekaniker – og underskrev sig forresten også »mekaniker« – men han var ikke kunstner som *Bugatti*, *Birkigt*, *William Lyons*. *Rolls-Royce* galoperer af sted som en vred elefant, slinger og hugger, når farten sættes i vejret. I den henseende vil jeg påstå, at den overgås af både *Packard*, *Lincoln*, *Hispano* og *Isotta Fraschini*, som ej heller er belastet af den uhyre komplicerede opbygning, som er *Rolls'* anden achilleshæl. Men lækkert er det!

Man har svært ved at gøre det klart for sig selv, når man kører denne vogn, at den faktisk har kørt op imod en halv million kilometer. At den trods alt stadig føles som det fineste, bedste og mest komfortable køretøj, man kan tænke sig, taler for den kvalitet, der blev lagt i *Rolls-Royce*. Når man betragter motoren og chassiset med deres tallose dykkardar og raffinementer, og når man ved, at hver af disse dele er konstrueret og gennemprøvet til total perfektion, må man virkelig tage hatten af for den mand og den institution, der har skabt begrebet *Rolls-Royce*, og som trods alt har fået én til at erkende, at dette er *Verdens bedste Bil!*



★ Statseksam.
ejendomsmægler

Wittrup
Willumsen
sælger
huset

Wittrup Willumsen
AStA * 787 & 121

Firmaet, som De kender



Kubikindhold

Ved en cylinders kubikindhold eller slagvolumen forstås simpelthen stempelarealet x slaglængde. Har motoren 4 cylindre ganges dette tal med 4, ved 6 cylindre med 6 o. s. v. Kender man således motorens boring og slaglængde får man slagvolumet:

$$S = \frac{\pi d \times d}{4} \times L \times N$$

hvor d = cylinderdiameter

L = slaglængde

N = antal af cylindre

eller lettere: $S = 0,7854 \times d \times d \times L \times N$ regnes diameter d og slaglængde L i centimeter fås slagvolumen i kubikcentimeter (ccm).

Regnes d og L derimod i decimeter (1 decimeter = 10 cm) fås slagvolumen i liter.

Det er meget almindeligt, at amerikanerne opgiver motorstørrelsen i kubiktommer (cubic inches). For at omregne cubic inches til kubikcentimeter (ccm) skal man blot gange med 16.39. Skal man fra kubikcentimeter til cubic inches divideres med 16.39. 1 liter = 1000 ccm er meget nær 61 cu.in. (cubic inches).



Peugeot
403
404

KØBENHAVN

Harry Brinks
Omøgade 5 . Kbh. Ø . tlf. 291922

British Motors
Østerbrogade 2 A tlf. MI 4500

Codanhus Automobiler A/S
tlf. HI 4590

Comhill Motors
H. C. Ørstedsgade 32 tlf. HI 1730 - 1792
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

SJÆLLAND

Haslev Auto
J. P. Hansen
Haslev tlf. 1001

E. Petersen
Helsingør tlf. 250

H. J. Olsen
Lundby tlf. 5

Vagn Petersen
Allehelgensgade 14 tlf. Rosa 4394
Roskilde

Carl M. Jensen & Søn
Automobilforretning
Slagelse tlf. *521158

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

FYN

Bilgaarden
Odensevej 98 . Hjallese . tlf. 131190

Ib Schreiner Hansen
Svendborg tlf. 698

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. **Marlin Iversen**
Sønderborg tlf. 23640

Engvejens Autohandel
Engvej 1-5 . Vejle . tlf. (0421) 5055

Forhandlerlisten er ikke komplet

Besværligheder i trafikken

(fortsat fra side 29)

Her må det straks siges, at ulykker kan ske som følge af rent tekniske årsager, f. eks. tekniske mangler ved køretøjer eller uheldige vejforhold. Men de kan så sandelig også ske på grund af menneskelig svigten.

Ved et nærmere studium af foreliggende ulykkesstatistikker lades der således ikke mindste tvivl tilbage om, at netop det sidste er den altdominerende ulykkesårsag. Ser man på årsstatistikken for 1959, viser det sig, at mindst 85 % af ulykker med personskafer skyldes menneskelig svigten på et eller andet punkt.

Undersøgelsen af en lang række særlig alvorlig ulykker har tilsvarende ladet formode for ikke at sige endog direkte bevist, at hovedårsagen til disse ulykker fortrinsvis har været enten direkte og ganske uforståelig uforsigtighed eller tilsidesættelse af selv de mest

elementære færdselsregler. Altså også her rent menneskelige årsager, som intet havde med mangler ved køretøjer eller veje at gøre.

Hermed være imidlertid ikke sagt, at tekniske mangler ingen indflydelse har haft på de skete ulykker, idet der måske i adskillige tilfælde også har været sådanne mangler, som i slutfasen har gjort det umuligt for ulykkesvolderen at undgå en på grund af udvist uforsigtighed opstået farlig situation.

I forbindelse hermed kan jeg ikke undlade at henlede opmærksomheden på, at det slet ikke, som flertallet synes at tro, altid er de motorkørende, der er de virkelig skyldige i de mange ulykker. Her kan vi igen se på tallene i årsagsstatistikken for 1959, hvoraf klart fremgår, at næsten halvdelen af de skete ulykker er forårsaget af knallertkørere, cyklister og gående.

Når dette må fastslås som en kendsgerning, er tilbage at håbe, at der blandt alle trafikanter må udskille sig en virkelig forståelse af, at det ikke nytter noget fortsat at forsøge at lægge hele skylden for den uheldige udvikling på de motorkørende. Tværtimod må de i-

ke-motorkørende lære at forstå, at også de har et endog meget stort ansvar herfor.

På den anden side må de motorkørende til enhver tid tænke på, at de er de virkelig privilegerede i færdselen, hvorfor de har et ganske særligt ansvar. Derfor må det også for dem være en ærøssag altid at optræde således og være så årvågne og forsigtige, at de bliver i stand til at afværge uheld, som mindre forsigtige trafikanter er ved at give anledning til.

Mine afsluttende ønsker for fremtidens færdselsafvikling skal nu være, at der hos alle trafikanter må opstå en ærlig vilje til at være forsigtige, forstående og hjælpsomme i det indbyrdes forhold på gader og veje. Samtidig vil jeg ønske, at alle trafikanter må indse betydningen af at erhverve sig et indgående kendskab til færdselsreglerne og disses store betydning for en både hensigtsmæssig og sikker afvikling af færdselen. Endelig vil jeg ønske, at alle trafikanter, både kørende og gående, herigennem lærer at vogte på sig selv. Så vil de nemlig også undgå at blive til fare for andre. *Meldgaard Larsen.*



**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. LU 3333

P. Nielsen & Søn
Hovedvejen 152 tlf. 960050
Glostrup



KØBENHAVN

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

Jyde & Larsen Autohandel
Tomsgårdsvej 32 tlf. Ægir 9403

Holg. Nielsen Automobiler A/S
Jernbaneplassen 15 tlf. 880708
Lyngby

SJÆLLAND

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

FYN

Gunnar Stribolt
Nyborg tlf. 425

E. M. Jensen

Kochsgade 79 . Odense . tlf. 118810
Odensevej 101 - 115810

JYLLAND

Ove Givskud
Hobrovej 76 tlf. 2081 - 2721
Aalborg

Lars Rold
Aars tlf. 21511 - 21314

Herning Auto Handel
Østergade 45 tlf. *2100

Carl Edelholt
Blumersgade 4 . Horsens . tlf. 22766

H. G. Nielsen
Vejlevej 108 . Kolding . tlf. *1158

Forhandlerlisten er ikke komplet

SJÆLLAND

Birkerød Auto
Kongevejen 122 tlf. 811649

Ingemann Automobiler
Jernbanegade 11 . Haslev . tlf. 1032

Thorsbo Auto Service
Ringstedgade 62 tlf. 542 - 2388
Roskilde

LOLLAND-FALSTER MØN

Conrad's Motor-Service
Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354

JYLLAND

O. Harbo
Kastetvej 91 . Aalborg . tlf. 28838

E. Christensen
Brønderslev tlf. 668

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 92

Friis-Hansen, jun.

Godthaabsvej 85 tlf. Fasan 6570

Garabil A/S

Nørrevold 106 tlf. MI 8725
Kapelvej 9 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

ORA-Service

Roskildevej 21 tlf. 1318
Frederikssund

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

Henry Hansen Auto Service

Skovvej 30 . Korsør . tlf. 925

Aage Nielsen

Vordingborgvej 111 . Køge . tlf. 1910

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

Stege 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

Forhandlerlisten er ikke komplet

Italiens nye Formel Junior

(fortsat fra side 35)

nifold er veludformet - og højst uortodoks monteret bag kørerens hovedstøtte og styrtøjle.

Da motoren er skråtstillet, har Stanguellini konstrueret et nyt bundkar af en aluminiumslegering. Ligeledes har han foretaget modifikationer af smøresystemet.

En prototype motor med standard boring og slaglængde 68 x 75 mm (1089 ccm) udviklede 100 bhk ved 7800 o/m. Det er iøvrigt tænkeligt, at italienerne vil anvende en FIAT 1300 motor med anden boring-slaglængde, så den kommer ned under 1100 ccm. Denne motor skulle være bedre for specialiseret tuning med halvkugleformede forbrændingsrum samt indsugnings- og udstødningsporte placeret til hver sin side. Her skulle det specielle udstødningsmanifold blive overflødigt. På grund af den massive konstruktion og bedre smøring vil 1300 ccm motoren tåle større omdrejningstal og samtidig være mere robust.

Koblingen er placeret på normal vis ved svinghjulet, men en fleksibel aksel fører langs vognens højre side til gearkassens bagside, hvortil kraften overføres via to tandhjul. Gearkassen er fra FIAT 1100 og har fem trin.

Den nye Stanguellini har triangelophæng med skruefjedre. Hjulene er af en magnesium-aluminiumslegering, fremstillet hos Amadori i Bologna. Dækstørrelsen er foran 4,50 x 13 og bag 5,00 eller 5,25 x 13. Der er skivebremser på alle fire hjul; de bageste placeret indenbords, de forreste udenbords. Bremsene er ligeledes fra Amadori - og de første ikke-britiske, som anvendes i international racersport. Styretøjlet er tandstang.

Akselafstanden på FJ vognen er 2260 mm og hjulafstanden 1200 mm for og bag. Den totale vægt er bragt op på 400 kg, som reglementet foreskriver, og vægten er, når køreren er »ombord«, fordelt med 60 procent på baghjul og 40 procent på forhjul. Såfremt der monteres en 1000 ccm motor i stedet, kan vægten bringes ned på 360 kg; minimumsvægten med denne motorstørrelse.

Med 1100 ccm motoren er italienerne nødt til at benytte ballast for at få vægten op til 400 kg. Vægtfordelingen afbalanceres ved at anbringe akkumulatorer bag køleren i vognens »næse«.

Der er lagt op til en række spændende løb i år i Formel Junior klassen efter den italienske nyhed, og Englands førerskab kan komme på alvorlige prøver. I hvert fald er Stanguellini's FJ racervogn, hvad udseende angår, en »lille Ferrari«.

F. L.



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 - MI 3070



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

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

Holte Automobil Central A/S

Kongevejen 38-42 . Holte . tlf. *545

SJÆLLAND

N. Johannessen A/S

Jernbanegade 59 . Haslev . tlf. 24

A/S S. K. Grøndahl

Kongevejen 33 tlf. 210006
Helsingør

Ringsted Motor Compagni A/S

Nørregade 13-19 . Ringsted . tlf. 8

John Hansen

Københavnsvej 26 tlf. 2535
Roskilde



tlf. 524200

Vordingborg Motor Compagni

tlf. *1140

Chr. Johannessen

Præstø

tlf. 260

LOLLAND-FALSTER MØN

Aage Hansen A/S

Nykøbing Falster tlf. 850600
Stubbekøbing - 841200

Møns Auto Depot

v. Erland Christensen

Stegø

tlf. 5021

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Offerup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550



Aut. Ford.-forh. Nyborg Telefon 666

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

Krog Jensen A/S

Brønderslev tlf. 222
Nørresundby - 23226
Aalborg - 35460

C. Simonsen

Fjerritslev

tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted

tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

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

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.

Strømmen 27 . 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
Gladsaxe Møllevej 25 - 691411
Slotsherrensvej 152 - 714151
Ordrupvej 57-59 - OR 566

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 . tlf. 504

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

Mikkel Andersen

Vesterbro 40-44 . Aalborg . tlf. 23500

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

Jernbanegade 50 . Esbjerg . tlf. 2401

Th. Hansen A/S

Søndergade 15 tlf. 20311
Frederikshavn

Andreas Jakobsen A/S

Grenaa tlf. 500

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. Bernikowsq. 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

Super Service Automobiler A/S

St. Kongensq. 118 overfor Nyboder
tlf. MI 8770

Auto-Industri

Hovedvejen 206 tlf. 964191
Glostrup

SJÆLLAND

Viking Auto

Frederikssund tlf. 1555

Automobilforretningen

»Tikanten«

Hillerød tlf. *3800

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

JYLLAND

Aalborg Auto-Depot A/S

Hobrovej v. Industrikravteret
Aalborg tlf. *30700

Tage Jensen

Thorvaldsensgade v. Ceres tlf. 22199
Århus

Johannes Nielsen

Rosenkrantzgade 31 tlf. 24511
Århus

T. Koustrup

Silkeborgvej 500 . Århus . tlf. 57775

Aars Motor Compagni

Aars tlf. *21588

A/S Chr. Smed

Sæbyvej 58-60 . Sæby . tlf. 20572

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

Hvor er grænsen?

(fortsat fra side 25)

når kompressionen samtidig skal forhøjes eller kammerets facon ændres. Hvis *gas flow* egenskaberne ikke forbedres, vil der ikke komme stort ud af de øvrige anstrengelser; kompressionsforhøjelsen i sig selv vil kun kunne medføre en yderst beskednen forøgelse af ydelsen, og slet ikke de 10 heste man trods alt regner med at finde inden sæsonen har nået sit højdepunkt. At finde det rette kompromis mellem de nævnte tre faktorer er den virkelige prøve på de forskellige tuningseksperterers indbyrdes dygtighed.

Med de større stempler og højere omdrejningstal er der opstået et nyt problem med tuningen af disse motorer: afstemning af resonansbølgerne i udstødningen. Hidtil har der ikke været noget videre at hente i dette kapitel for Junior motorernes vedkommende, men i fremtiden må også dette emne dyrkes. Forudsætningen er en ændring af ventildiagrammet til ekstrem stor overlapning. I så fald skulle 115 hk ligge indenfor det opnåelige med et afstemt udblæsningssystem og et omdrejningstal på ca. 8.600 o/m. Mange kørere vil dog sikkert foretrække mindre overlapning på ventildiagrammet og deraf følgende bedre drejningsmoment, selvom topydelsen i så fald »kun« antages at ville kunne nå op i nærheden af 110 hk.

Selvom det vil kunne diskuteres, hvor meget der efterhånden er tilbage af Ford Anglia motoren – og for den sags skyld af alle de øvrige højt-tunedede formel J motorer – står det dog fast, at hele denne udvikling har haft sin betydning for det fortsatte arbejde med den »civile« udvikling af disse motorer. *Cooper-Austin* og *Cooper-Morris* er kun de første eksempler herpå. Som eksperiment har junior motorerne været et af de mest lærerige tuningsobjekter, der har eksisteret. Mange vil nok mene, at udviklingen i formel J ikke har fulgt den oprindelige tanke, og dette vil vel overhovedet ingen i dag bestride. Man kan så spørge, om den oprindelige tanke havde nogen fremtid i sig, hvis den forudsatte, at man kunstigt holdt de særligt talentfulde tilbage? Ville klassen da ikke også have fået slagside, blot på en anden måde? Det eneste, der i dag kan beklages i formel J, er omkostningerne, og trods alt er de ikke større, end at der aldrig nogensinde har eksisteret en klasse – heller ikke formel 3, da denne klasse stod på sit højdepunkt – med så mange aktive kørere og så mange aktive konstruktører. I forhold til de mange der gerne ville være aktive, er det desværre altfor få, der har råd til det; men på den anden side er formel J i kraft af sin kvalitet blevet en af de interessanteste internationale formuler, der nogensinde har eksisteret. Dette er jo dog en trøst, og iøvrigt er det klart, at klassen efter at have slået hovedparten af Fangios rekorder kun har sit navn til fælles med juniorbegrebet.

G.



Simca Etoile
 - **Elysee**
 - **Montlhéry**
 - **Ariane**
Chrysler Valiant
Chrysler Plymouth
Goggomobil
Isar



Triumph Herald
Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

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

Torben Strand
 Dr. Tværgade 30 tlf. MI 3696
 Virungaardsvej 5 - 850609

Jørgen Fischer
 Tagensvej 116 . Kbh. N . Taga 6514

Damsø Motorgaard
Firma Heitmann
 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

Brødrene Degn
 Holbæk tlf. 2700

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.
 Ringstedvej 41-49 . Sorø . tlf. *1600

LOLLAND-FALSTER MØN

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

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

Ribe Auto- Traktorservice
 Ribe tlf. 697

G. Tandrup
 Borgergade 59 tlf. 2090 - 2091
 Silkeborg

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

Kjeld Høj A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*



— Nu kan det være det samme med at
 række hånden ud!



R 4
Dauphine
Ondine
Florie
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

Darlov Motor Co.

Tagensvej 70 tlf. Ægir 6305

Falke Auto

Sf. Nikolajvej 8 tlf. 351818
 Gl. Kongevej 92 - VE 9237
 Jagtvej 173 - RY 9620
 Værksted og reservedele en gros:
 Guldbergsgade 29 tlf. LU 142

Frisia

Vognmagergade 2 tlf. MI 2233

Hellerup Motor Co.

Strandvejen 70 tlf. HE 3555 - 3530
 Hellerup

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

Lund Nielsen

Tingvej 8 . S . tlf. SU 5610 - 6041

SJÆLLAND

O. Daniel Jensen

Nygade 3 . Frederikssund . tlf. 324

Helge Jensen

Præstøvej 106-108 tlf. 723035

Aage Christiansen

»Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen

Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
 Roskilde

Gunnar Jensen

Autohuset tlf. 667
 Sorø

Knud Sørensen

Auto- og Motorcykelforretning
 Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan

»Maribo« A/S

tlf. 179 - 458

Axel Reiths

Nykøbing Falster tlf. 851137

Gerner Nielsen

Sandby pr. Harpelunde st.
 tlf. Sandby 61

FYN

Svend Hansen

Autocentralen

Bogense tlf. 283 - 383

N. Nielsen

Strandvejen 3 . Nyborg . tlf. 856

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

Nørre Torv 2 . Horsens . tlf. 21356

Hans Knudsen

Tøndervej 16 . Kolding . tlf. 1604

Holmberg & Christensen

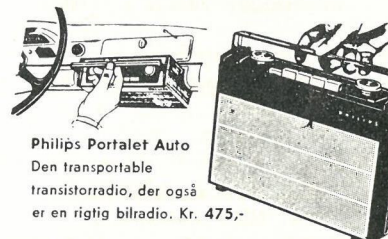
Vesterbrogade 2 A tlf. 27124 - 36751
 Nørresundby

A. P. Rasmussen

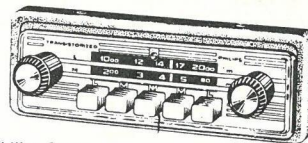
Skjern tlf. 262

*Forhandlerlisten er ikke en fortegnelse
 over samtlige forhandlere*

op med antennen
 — op med humøret!



Philips Portalet Auto
 Den transportable
 transistorradio, der også
 er en rigtig bilradio. Kr. 475,-



Philips Sport
 Mellem- og langbølger. Trykknappbetjent
 bølglængdeomskifter. Kr. 395,-
 Med højttaler, antenne og mont. ca. kr. 600,-

leveres gerne på en rentefri KONTOKONTO eller
 med en passende KONTANTRABAT

BAGGER

NØRREPORT

Hj. af Frederiksborggade MI *8245

Rosenørns allé 2 NOra 7590
 Valby Langgade 203 . . VALby 323
 Brøndbyøster Torv 22 75 05 99
 Stjernegade 12, Helsingør . . 21 19 93
 Saltværksvej 65, Kastrup . . 50 19 38



KØBENHAVN	
Hans Busch Alhambravej 14 . Kbh.V . tlf. HI 3165	
Sv. Aa. Molbech Jagtvej 23 tlf. Æmir 8401 - 10080 København N	
Holg. Nielsen Automobiler A/S Jernbaneplassen 15 tlf. 880708	
TH. PEDERSEN Aktieselskab Østerbrogade 167 tlf. RY 7708 - 7709 Værksted, Strandvejen tlf. RY 7740	
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 Faxø tlf. 266	
SAAB Frederiksborgvej 30 tlf. 122 Helsingør	
Frederiksborg Autoservice Frederiksværksgade 43 tlf. 1581 Hillerød	
Aage Nielsen Vordingborgvej 111 . Køge . tlf. 1910	

T. Dreyer Ringstedgade 33 tlf. 723205 Næstved	
Carl Jensen »ORA-Service« Slagelse tlf. 521203 - 524503	

LOLLAND-FALSTER MØN	
Eskildstrup Auto-Service Eskildstrup tlf. 9	
Conrad's Motor-Service Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354	
Brdr. Breitenstein 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	

OR-sport

Ole Boe Olsen's faste artikel må vi desværre undvære i dette nummer, men han kommer frisk tilbage til marts. — Årsag... januar gik med træning på den franske Monte Carlo-etape. Red.

LØBSKALENDER

Februar:

- Gadstrup og Omegns Orienteringsklub.
- Holstebro Motor Sport.
- Nykøbing Falster Motor Sport, Midtsjællands Sports Motorklub.
- Kolding Automobil Club, Sports Motor Klubben Roskilde, Bilklubben AMKA.
- Glostrup og Omegns Motorklub.
- Køge og Omegns Automobilklub, Gadstrup og Omegns Orienteringsklub, Sydsjællands Automobil Klub, Sports Motor Klubben København.
- Esbjerg Automobil Sports Klub, Lyngby-Tårnbæk Automobilklub, Sørrø Amts Motorklub.
- Nordjysk Auto Sport, Ålborg, Åbenrå og Sønderborg Amters Motorklub, Lolland-Falsters Automobilklub, Århus Automobil Sport, Viborg Motor Klub.
- Midtjysk Auto Sport.

Marts:

- KDAK-Sp., Aabenraa, Jydsk Automobil Sport, Motorklubben for Borup og Omegn.
- Køge og Omegns Automobilklub, Horsens Automobil- og Motor Klub.
- KDAK-Sp., Odense, Holstebro Motor Sport.
- KDAK-Sp., Haderslev, Sports Motor Klubben Roskilde.
- Esbjerg Motor Sport, Sjællands Automobil Sport.
- Bilklubben AMKA, Sønderborg Amters Motorklubs Sportsafdeling, KDAK-Sp., Aalborg, Helsingør Motor Klub, Næstved Motor Klub, KDAK-Sp., København, Ulfborg og Omegns Motorklub, Vejle Motor Sport.



PV 544
PV 544 Sport
Amazon Sport
Amazon
P 1800

KØBENHAVN

Hans Lehrmann

Jagtvej 16 tlf. LU 1483

Svend Petersen Automobiler

Aktieselskab

Jagtvej 155 tlf. Ægir 8510

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
 Aarhus

J. Østergaard Vejvad

Samsøgade 2 . Esbjerg . tlf. *25555

Jensen & Karlborg A/S

Skagensvej 81-87 tlf. 22223 - 22224
 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

Automobiles Citroën A/S

Sydhavnsvej 16 . SV . tlf. HI 2202
 V. Farimagsgade 21 - MI 3814

SJÆLLAND

Autohuset

Kongevejen 85 tlf. 811202
 Birkerød

Aage Christiansen

»Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvej tlf. 1328
 Vordingborg

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

Gedservej 3-5-7 tlf. *850871

FYN

Martin Kristensen

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. *22028
 Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S

Hassersvej 102 . Aalborg . tlf. 27055

Automobiles Citroën A/S

Silkeborgvej 49 . Aarhus . tlf. *55111

Rob. Pedersen

Esbjerg tlf. 836

J. Svendsen

Fynsgade 11 . Herning . tlf. 3066
 Laasby St. 80-108-118-138
 tlf. (061) 86711

Silkeborg afd.

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 & Christiansen

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
Aalekistevej 150 Vanløse tlf. DA 150

E. ROED-SØRENSEN A/S

Rantzausgade 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

Faxe tlf. 294
Haslev - 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

Filsofngangen 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

Auto-Centralen

Hobro tlf. 21444

P. Nygaard & Sønner

Herningvej 38 tlf. 1110
Holstebro

Auto-Centralen

Kolding tlf. *3790

Jydsk Automobil Centrum

Randers tlf. 2828

A. V. Vejgaard

Ringkøbing tlf. 495 - 621

Auto-Hallen A/S

Vestergade 18 . Skive . tlf. 97 - 1281

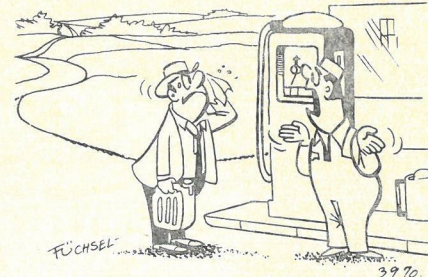
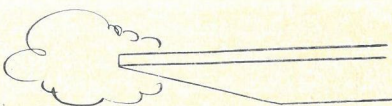
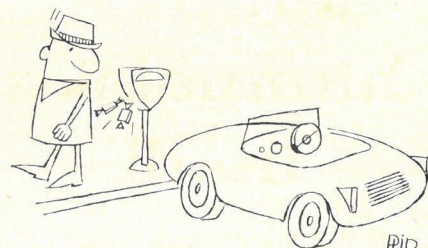
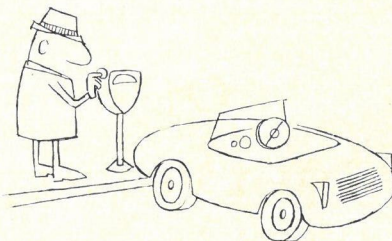
A. Andersen

Skjernvej 7-9 . Tarm . tlf. 123
Østergade 77 . Skjern . tlf. 721

Auto-huset

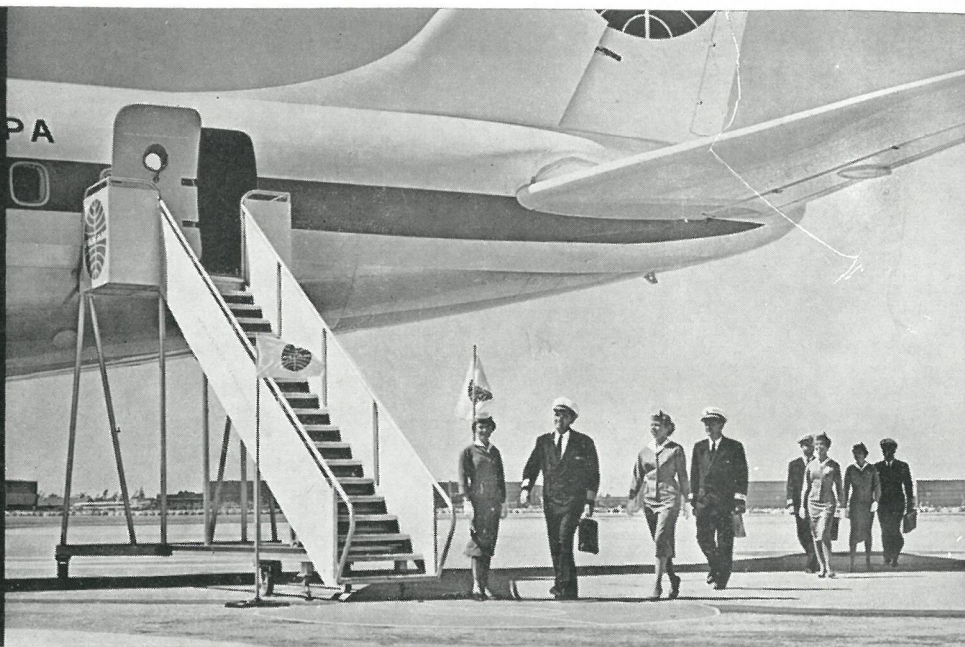
Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*

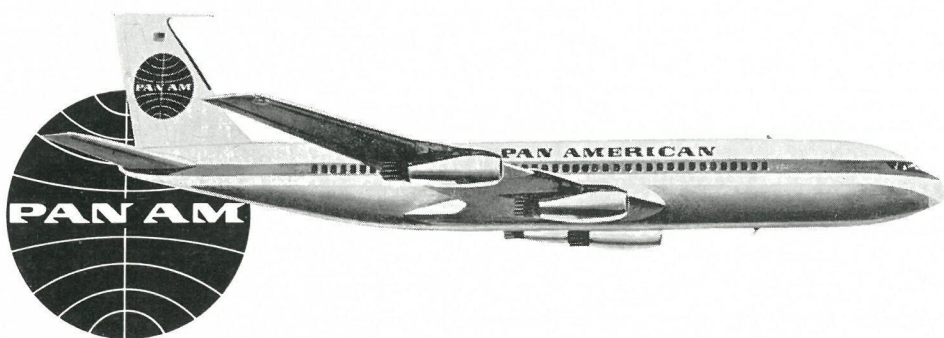


— Jeg er ked af det herr, men jeg er
desværre også løbet tør!

PAN
AMERICAN
byder Dem
en uvurderlig
fordel
den største
erfaring...



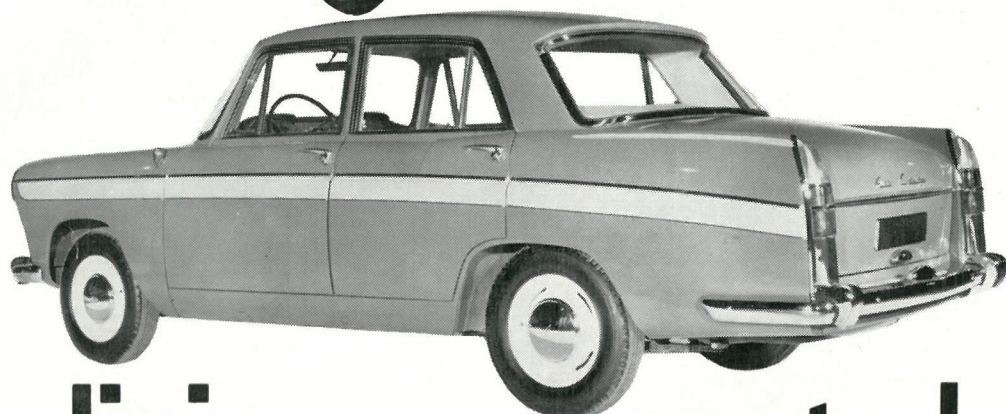
og
serverer
den mest
himmelske
mad!



AUSTIN

-den nye

Cambridge



nye linier · mere motorkraft



— den noble og meget eftertragtede 4-dørs familie- og rejsevogn er blevet endnu smukkere, med nye linier, ny kølerrill og nyt, elegant instrumentbrædt... Og med den øgede motorkraft — der er nu 64 HK under motorhjelm — er baade acceleration, march- og tophastighed yderligere forbedret...

Og prisen er kun

21.490,—

excl. lev.

— den nye Cambridge faas ogsaa med automatisk gearskifte.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S - ODENSE