

Fart & Form

**FORUM 1962
i tekst og billeder**

**Prøvekørsel:
SIMCA MILLE**

**Anmeldelse af Consul
Capri og Vauxhall 4**

ALT OM BILEN





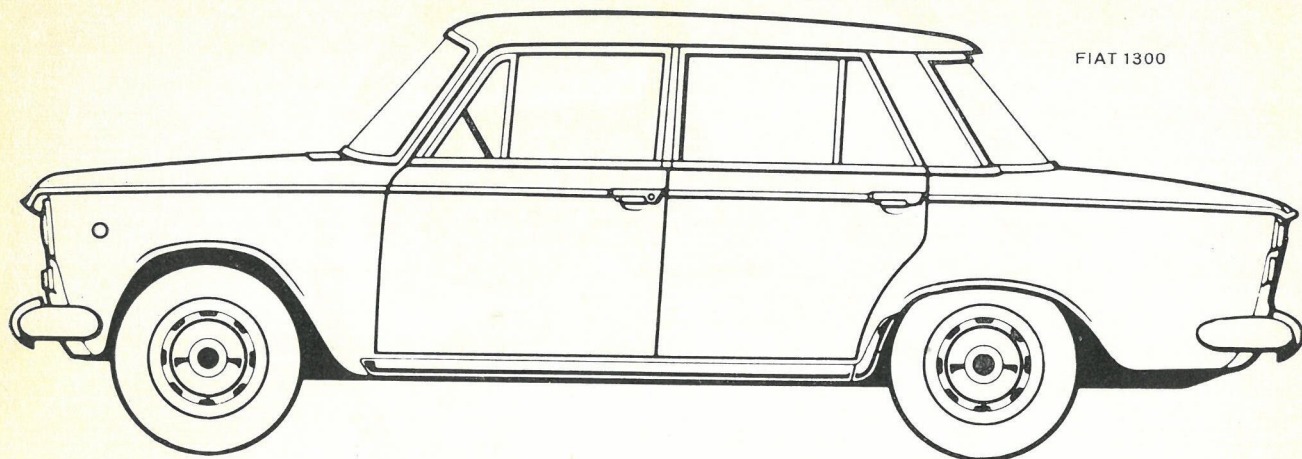
MERCEDES-BENZ ALTID PÅ TOPPEN



HENRY BOHNSTEDT - PETERSEN

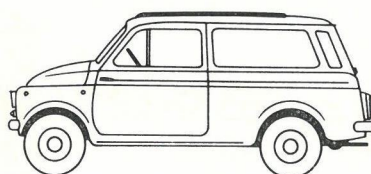
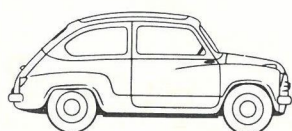
— BILFIRMAET MED 40 ÅRS ERFARING

KR. BERNIKOWSGADE 2, C. 12.018 - C. 12.846, KØBENHAVN K

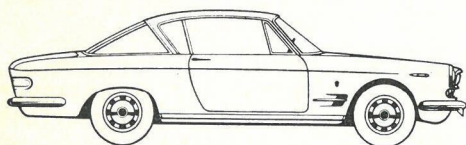


FIAT 1300

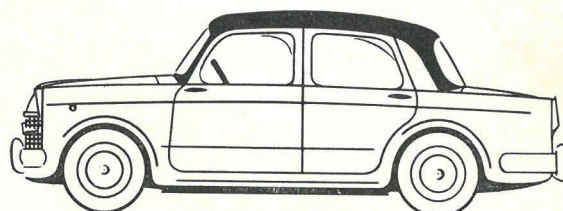
FIAT 600



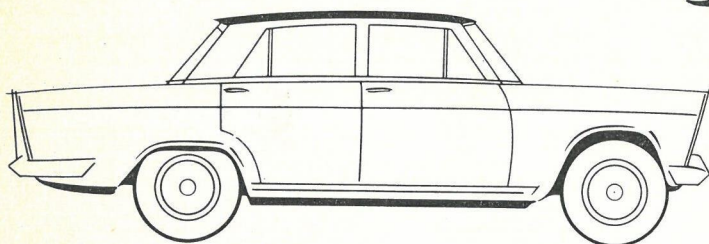
FIAT 500 BELVEDERE



FIAT 2300 COUPÉ



FIAT 1100 EXPORT

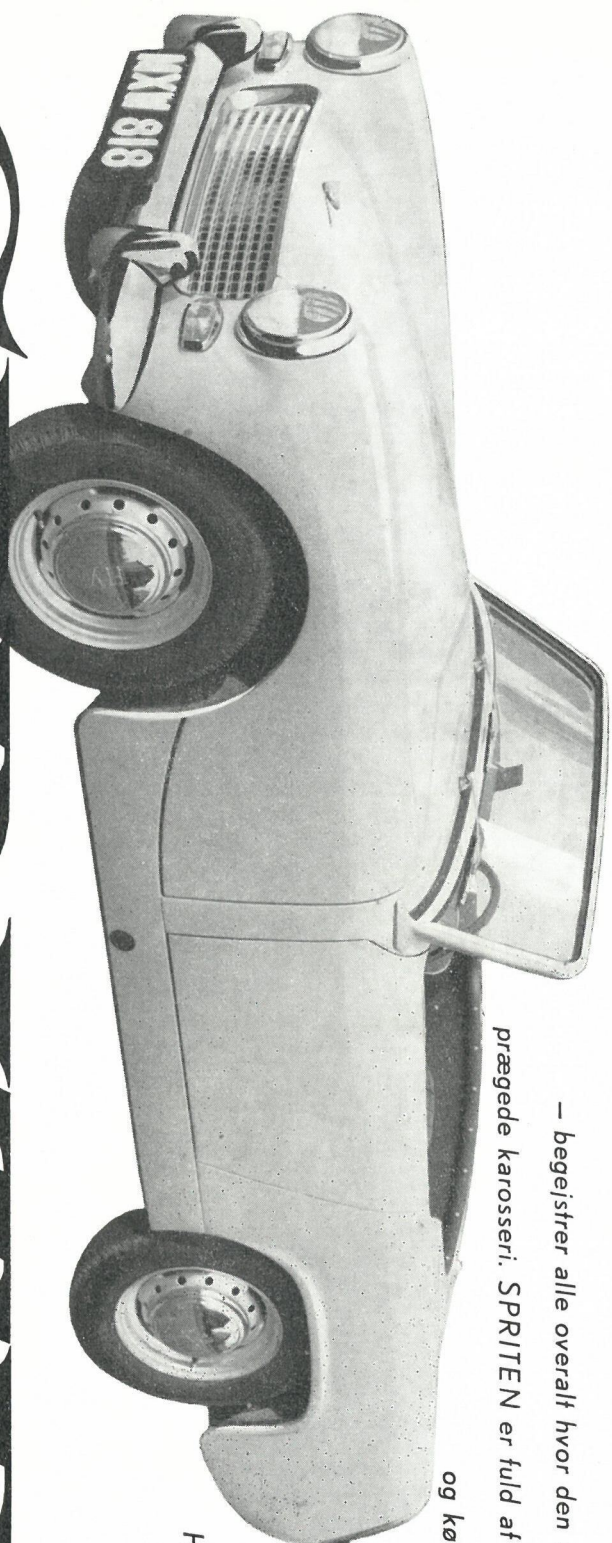


FIAT 2300

KØR FIAT

SE ALLE DE DEJLIGE FIAT MODELLER PÅ STAND NR. 12 I FORUM

Austin Healey



— begejstrer alle overalt hvor den viser sit smukke elegante fart-
prægede karosseri. SPRITEN er fuld af fartglæde, fikse finesser
og kørekomfort. Den har 4-cylindret

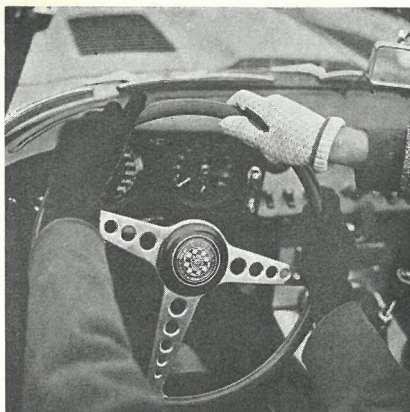
topventilet motor paa

48 HK. Pris excl. lev.

20.767.-

Hard top kr. 1.558.-

SPRITEN



— sådan skal der styres i dette sving, min skat!!! (Foto: E. Gleie)

Indholdsfortegnelse:

Husker De den tid?	6
Forum-udstillingen 1962	7
Ulla Boyander ser på franske biler	8
Franz Giersing: Biler fra 3 lande	10
Brørrasmus om tyske og svenske biler	23
Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører den omdiskuterede SIMCA MILLE	31
Hvad bilerne koster	37
Svensk triumf i Monte Carlo Rally	38
Tuning af firetakts motoren..	42
Jens Nielsen: En landevejsrøver	44
Ulla Boyander og Consul Capri	46
Tilbehør i Forum	48
Tage Schmidt bag rattet af Vauxhall 4	50
MC-nyt	52
Plasticbilen er et problembarn	55
OR-sport	56
Tekniske data for 60 sportsvogne	57
Forhandlerlister	60-70

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. Annoncer: Charlotte Haynman. - Tryk: Winds Bogtrykkeri, Haderslev.

Fart & Form

ALT OM BILEN

Medaljens bagside

Det er næsten ikke til at undgå at benytte en biludstilling til at vende motoriseringens strålende medalje om. Hver eneste gang Forum byder op til dans, får vi et synligt bevis på, hvad det er, der interesserer befolkningen mest af alt: biler, biler, biler.

Og så sætter man sig hen med det trætte hoved i hænderne og gruer for udviklingen. Flere og flere biler kommer ud på vejene, hurtigere og hurtigere er de i stand til at køre, og mere og mere langsomt vil trafikken blive afviklet, fordi vejbyggeriet trods tusinde advarsler og henstillinger overhovedet ikke formår at følge trop.

Det vil gå hårdest ud over de store byers liv. Her vil bilerne køre fast i de smalle gader, der bliver gjort endnu smallere af parkerede biler, som man ikke i tide fik skabt plads til.



Ingen myndighedsperson i dette land vil nogen sinde kunne bruge den undskyldning, at udviklingen kom bag på ham. Vi ved alle, at der snart vil være én million biler i Danmark, og vi ved, at selv om hver især er sig dét bevidst, at han hver dag skal bruge mindst en halv time til at finde parkeringsplads og indstille sig på mange timers køkørsel i sommer week-end'en, så vil han, der i dag ingen bil har, alligevel købe en i morgen.

Bilister tilhører ikke mere en lille befolkningsgruppe, de er fuldt på vej til at udgøre den danske befolkning, og når de om føje stunder gør det, vil den politiske pibe få en helt anden lyd.



Husker De den tid...?

Nå ikke! Situationen er ellers ægte nok: det første amerikanske bilshow i Madison Square Garden, år 1900. Det er udstillingshallens permanente cyklebane Voigt-Nielsen og Giersings forgængere i faget her benytter til en afprøvnings af de sidste »skrig«. Det var de europæiske biler, der stjal billedet på denne udstilling. Endnu var amerikansk bilin-

dustri kun i sin vorden og de førende fabrikker i Europa havde opnået et stort forspring. Der er sket store forandringer i tidens løb, både hvad biler og mennesker angår. De første er blevet mere fuldkomne, de sidste mere nøje-regnende. Hvor langt vi er kommet idag, ser vi på Forum-udstillingen 1962.

18. internationale automobil udstilling



**forum
københavn
2.-11. marts 1962**

Biler, biler, biler... i Københavns Forum, der fredag den 2. marts åbner sine porte for den 18. internationale automobiludstilling. Glinsende, skinnende, strålende og fristende karrosserier i tidens farver fortæller, at nu er det snart forår – BILFORÅR!

Selv stærke karakterer kan i denne hal få det bestemte glimt frem i øjnene, der siger lige så meget som et smeld med tungen. Er man i tvivl om, hvorvidt moderne hjerter (unge som ældre) er fulde af motorkøretøjer, så spørg blot bilbranchen: 1961 var et rekordår. Over 100.000 biler blev solgt, heraf ca. 73.000 personvogne.

Efterhånden findes der henved 70 forskellige personvognsmærker på det danske marked, og de fleste af disse findes igen i flere forskellige modeller, og hver model findes tilmed i forskellige versioner.

Der bliver noget at se på i Forum, noget for enhver smag – og pengepung. Udstillingens dyreste køretøj er den engelske — nej, det vil vi ikke afsløre. Læs på de følgende sider, hvad FART & FORM's medarbejdere Ulla Boyander, Franz Giersing og Brorrasmus skriver om franske - engelske - italienske - amerikanske - tyske - og svenske biler.



Ulla Boyander om franske biler

RENAULT R 4L

27,6 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 105 km/t, 4-cyl., vandkølet, firetaktsmotor med træk tilforhjul, slagvolumen 747 ccm, kompression 8,5 : 1, 3-trins gearkasse, synchromesh mellem 2.-3. gear, leveres med soltag for beskeden for beskeden merpriss, prisen favorabel i forhold til vognens brugsværdi, benzinforbrug 6-7 l pr. 100 km, vægt 600 kg, tankindhold 26 l.

Hvis man siger *franske biler* til mig, tænker jeg altid på en Citroën DS 19's frontparti. Lige siden jeg så denne vogn første gang, har det været sådan, og forklaringen må være den, at den store Citroën ganske af sig selv er kommet til at symbolisere fransk teknik for mig.

Franskmændene byggede det dejlige jettfly *Caravellen*, de har fremstillet nogle af verdens hurtigste jagere, Picard gik til bunds med sin dybsindige dybhavskugle, de udviklede frømandsfotografering, de fremstiller atombomber (føj siger jeg dog af moralske grunde), men alt sammen viser, at franskmænd kan være begavede og opfindsomme teknikere.

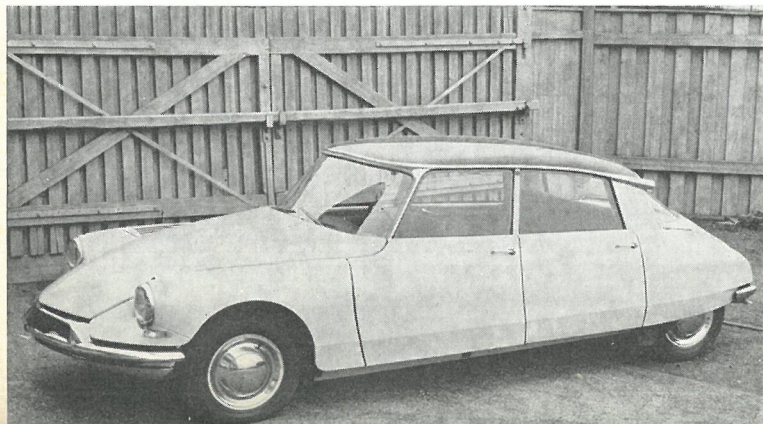
Jeg har lyttet efter mandfolkesnak – noget jeg har for vane – og ofte hørt denne bemærkning: »Franske bilkonstruktørers ideer skulle udføres af tyske teknikere under italienske biltalenter bevigthed...«

Dermed er det ikke engang antydning, men direkte sagt, at fransk håndværk og masseproduktion i visse tilfælde ikke kan stå mål med visse andre landes.

Men har der nu for eksempel været noget videre vrøvl med ID og DS 19? Jeg regner ikke med, hvad der måtte have været i begyndelsen. *Caravellen* er da (i parentes bemærket) vist også et af de sikreste jettfly i dag.

CITROËN DS 19

83 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 148 km/t, acceleration 0-100 km/t 19,3 sek., slagvolumen 1991 ccm, V-stillede topventiler, servoassisteret styretøj, aut. gearskifte, luftaffjedring, bremsekraftfordeler, gunstigt benzinforbrug.



ID og DS har jeg kørt meget i, og selv om jeg føler mig aldeles lille og puslingeagtig i det store indre, synes jeg de to vogne er lige ved at være noget af det allerbedste man kan komme op at køre i, hvis det skal være familiebil. Alene affjedringen! Er der nogen bil, hvor man kan kaste sig ud over en skærvevej med 100 km/t uden at mærke andet end lettere duven i karosseriet? ID og DS' vejbeliggenhed, bremsene, styringen – det er som en fremtidsdrøm. Og så er der så overdådige mængder af vinduesglas, at man selv på grævejrsdage synes solen hele tiden er lige ved at bryde igennem skyerne.

Det er en skam disse vogne ligger i den store prisklasse. Og det er ærgerligt, at Citroën ikke har en almindelig mellemklassebil, hvis køreegenskaber stod på højde med de to stores. Man kunne tænke sig et forhold som det, der er mellem engelsk Fords Anglia og Consul 315.

Fra Citroën findes kun 2 CV og Ami 6 i den mindre klasse, og som enkelte læsere måske erindrer fra sidste nummer af *Fart & Form*, var Ami 6 ikke lige skabt for mig – tværtimod, 2 CV derimod har dette rørende og praktiske over sig, som man godt kan falde for. Den skal kun skilles fuldstændig ad i karosseriet med en skruetrækker og skruenøgle, og den er driftssikker – 2 CV kan jeg acceptere, men denne Ami!

Hver gang jeg ser den, kommer jeg til at tænke på et lille tykt og undersætsigt fransk ægtepar med hvidløgssånde.

Renaultfabrikkerne er et af de få statsdrevne foretagender jeg kender, med succes i. Først kom de med den lille butsnudede Renault 4, der blev mægtig populær, derefter dukkede Dauphine op med lillebrors motor i en lidt mere hæslende udgave – og så er siden Gordini, Ondine og sportsvognen Floride kommet, stadig med den oprindelige motor på forskellige tunings-



RENAULT GORDINI

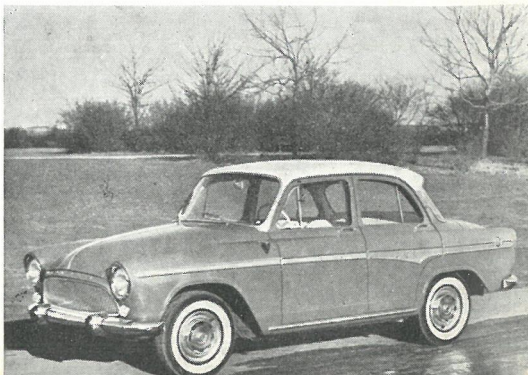
40 hk v. 5000 o.p.m., tophastighed 125 km/t, 4-cyl., vandkølet hækmotor, slagvolumen 845 ccm, kompression 8 : 1, synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear, rattløs er standardudstyr, ryglæn indstillelige, benzinforbrug 6-7 l pr. 100 km, egenvægt 650 kg, tankindhold 32 l. – Renault Dauphine har 31 hk v. 4200 o.p.m., tophastighed 115 km/t, 3-trins gearkasse med synchromesh mellem 2.-3. Øvrige data som Gordini, dog ikke indstillelige ryglæn.

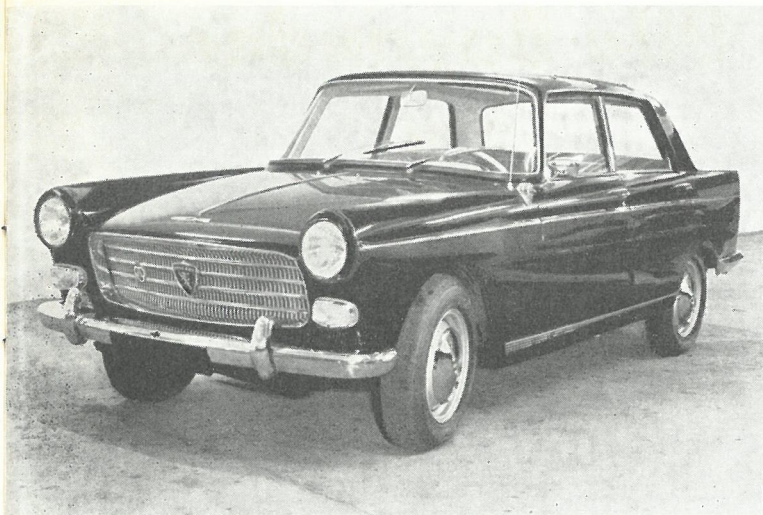
trin, – Endelig afløseren af den første, den praktiske og velkørende Renault R4.

Dauphine-bilerne har noget sportspigeagtigt over sig, så jeg føler mig hjemme i dem med det samme. De er også nemme at køre, og slet ikke så slemme til at slå med halen, som visse andre »damer«. Udstyret er i en piges

SIMCA MONTLHERY

70 hk v. 5200 o.p.m., tophastighed ca. 140 km/t, slagvolumen 1290 ccm, kompression 8,5 : 1, 4-trins gearkasse, synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear, benzinforbrug 8-10 l pr. 100 km, vægt 930 kg, tankindhold 43 l.





PEUGEOT 404
72 hk v. 5400
o. p. m., tophastighed 142 km/t, slagvolumen 1618 ccm, kompression 7,3 : 1, V-stillede topventiler, termostatstyret ventilator, vægt 1066 kg, acceleration 0-100 km/t.



PEUGEOT 403 STATIONCAR
65 hk v. 4750 o.p.m., tophastig 125 km/t, slagvolumen 1468 ccm, kompression 7,3 : 1, vægt 1170 kg, benzinforbrug 11 l pr. 100 km.

FORUM 62

smag, og når Gordini-motoren giver sig til at trække vejret, synes selv en forhærdet mand at spidse øren og føle sig velbehageligt tilpas.

Floriden har vundet nogle medaljer og priser for kønt udseende, det forstår man så udmærket. Om den bil kan jeg kun sige, at jeg ville ønske det var min. – Renault R 4 glæder jeg mig til at prøve.

Peugeot 404 kørte jeg tur i for nogle måneder siden. Den gang skrev jeg, at man fik herregårdsfornemmelser, fordi bilen var så fornem af udseende, fordi pladsen var bred og god og motoren stærk. 404 appellerer til både det rolige og det sprælske temperament. – En fyr med grå tindinger vil føje et plus til sin charme ved at eje sådan en vogn.

Peugeot 403 kender jeg desværre ikke noget videre til, men de kloge siger, at det er en fortrinligt kørende bil. Nogle påstår endda, at den kører bedre end den nyere 404. Så må den køre helt overraskende godt, for 404 ligger langt over hvad man er vant til.

Hvorfor ser man ikke meget mere til Dyna Panhard end man gør herhjemme? Interesserer importøren sig ikke for bilen, eller interesserer danskerne sig ikke for den? Det er da en ganske pæn og særpræget bil at se på, og jeg har ofte på franske landeveje mærket suset, når en »Tigre« drøede forbi. I Paris kører en masse af dem som taxies. Chaufførerne siger, det er fordi den er så økonomisk i benzinforbrug – økonomisk og rummelig.

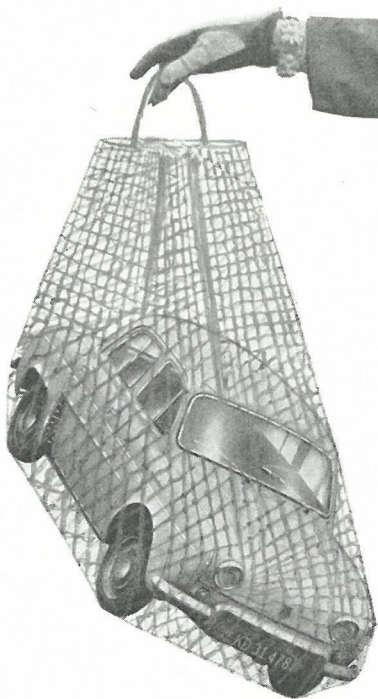
Måske bliver den for dyr i Danmark, måske kan danskere ikke forlade sig på, at en stor bil kun har en 2-cylindret motor – måske synes de den er grim?

Og så er der Simca, hvis Aronde-serie byder på biler med fortræffelige køreegenskaber og tilfredsstillende udstyr. Elysée har jeg styret i, og den virker som en mellemting mellem en Volvo Amazon og en Fiat 1100 i køreegenskaber. – Så ligger denne hersens Rusk-motor (RUSH) også i den større Ariane, men selv om bilen sagtens kan køre 110 og 120 km/t, synes jeg den er alt for død i det til mig. Det er måske smart nok at lægge et lille »rugbrød« af en motor i en stor bil, så naboerne kan spærre øjnene op, men personlig vil jeg foretrække at kunne smutte ind og ud

i trafikken, når det kniber. Arianen er et økonomisk kompromis, hvor der er taget mere hensyn til plads end livlige køreegenskaber.

For nylig kom den nye Simca 1000 – men der vil jeg henvise til Voigt-Nielsens og Franz Giersings prøvekørsel i dette nummer.

Franske biler har ikke det samme fællespræg som andre nationers. Jeg vil nødig ud på dybt vand, men jeg mener at kunne skimte den franske forguede individualitet i landets bilproduktion.

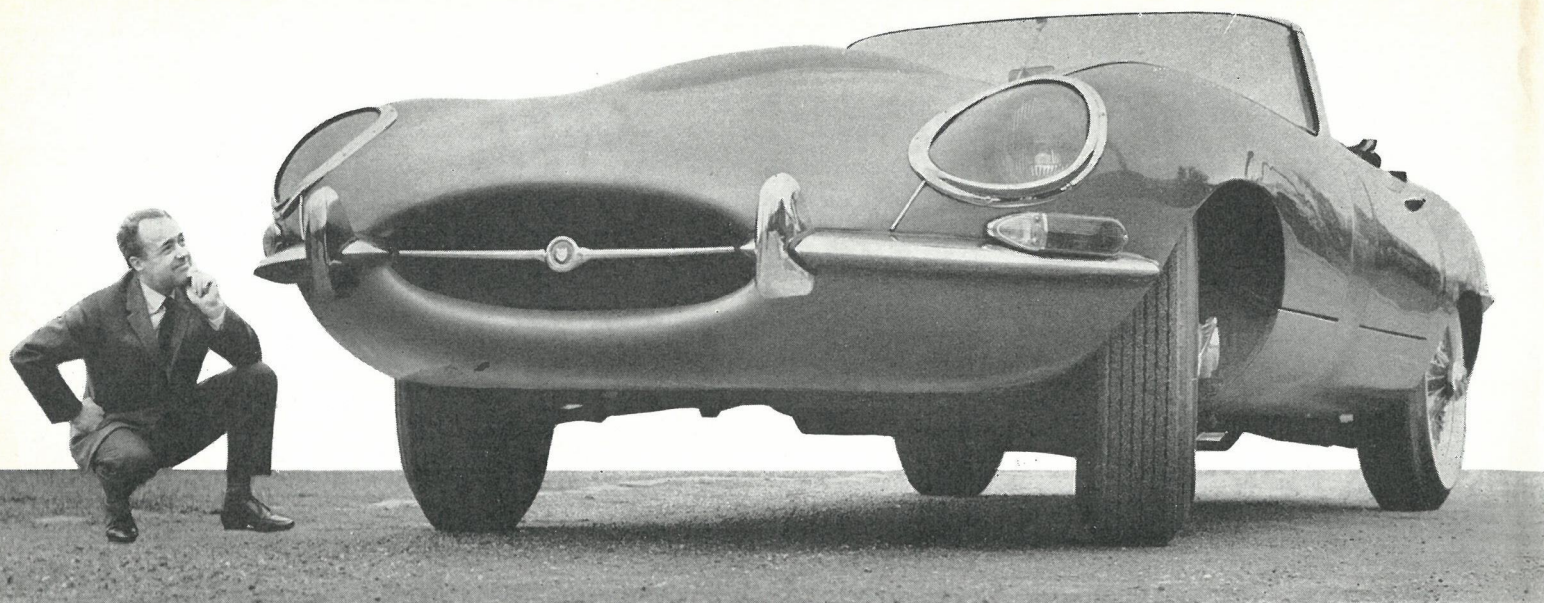


Biltyperne er meget forskellige alle sammen. Det første brud på den individuelle linje bragte Simca 1000 ved at have motoren bagi, et »patent« Renault ellers havde været ene om.

Mit hjerte er på forhånd tabt til Citroën DS og Peugeot 404.

Tvang man mig til at træffe et valg, snuppede jeg DS'. Det er helt sikkert – men, jeg ville savne Peugeots mandige robusthed.

Ulla.



FRANZ GIERSING:

BILER FRA 3 LANDE

Det er nok ingen overdrivelse at betegne engelsk bilproduktion som verdens mest differentierede. En del af de engelske vogne kan måske udadtil virke konservative, men det er på den anden side ikke svært at finde eksempler på helt utramoderne biler. Englænderne er ikke konservative af princip, men de har en indgroet skræk for at gå på akkord. Som øboere har de været vant til at løse problemerne selv, og deres skeptiske sans er godt udviklet. De falder ikke for en 2-taktsmotor, bare fordi det er en enklere motortype. De kan godt

se, at luftkøling har visse fordele, men vil ikke acceptere den forøgede støj. Når det gælder småvogne vil de ikke bestride, at man lettest opnår en maximal udnyttelse af pladsen ved at placere motoren bag. Af hensyn til køreegenskaberne vægrer de sig dog ved at bølge en haletung vogn.

Med denne indstilling bliver det ingen let opgave at konstruere småvogne, hvis disse prismæssigt skal kunne konkurrere med kontinentets.

Alligevel er det lykkedes *British Motor Corporation*, forkortet BMC, som

Englands største bilkoncern at konstruere en så skelsættende vogn som *Austin Partner/Morris Mascot*. En original konstruktion, det ikke her er stedet for en nærmere gennemgang af. Hvad rummelighed og køreegenskaber angår, finder man ikke mage til vogn i prisklassen. BMC har en lang række vogne i den mellemstore og store klasse; solide og bekvemme biler med elegante, italiensk tegnede karrosserier og en ubestikkelig kvalitet.

Wolseley, *MG Magnette* og *Riley* er typiske engelske gentleman-vogne.

COOPER AUSTIN og COOPER MORRIS
58 hk v. 6000 o.p.m., tophastighed 144 km/t, frontmotor med forhjulstræk, skivebremser på forhjul, acceleration 0-100 km/t 18 sek., slagvolumen 997 ccm. Homologeret som standardvogn i jan. 1962.



AUSTIN PRINCESS VAN DEN PLAS
120 hk v. 4000 o.p.m., tophastighed 160 km/t, sekscylindret topventilet motor på 4 liter, acceleration 0-100 km/t 17 sek., vægt 2120 kg, benzinförbrug 18-25 l pr. 100 km.

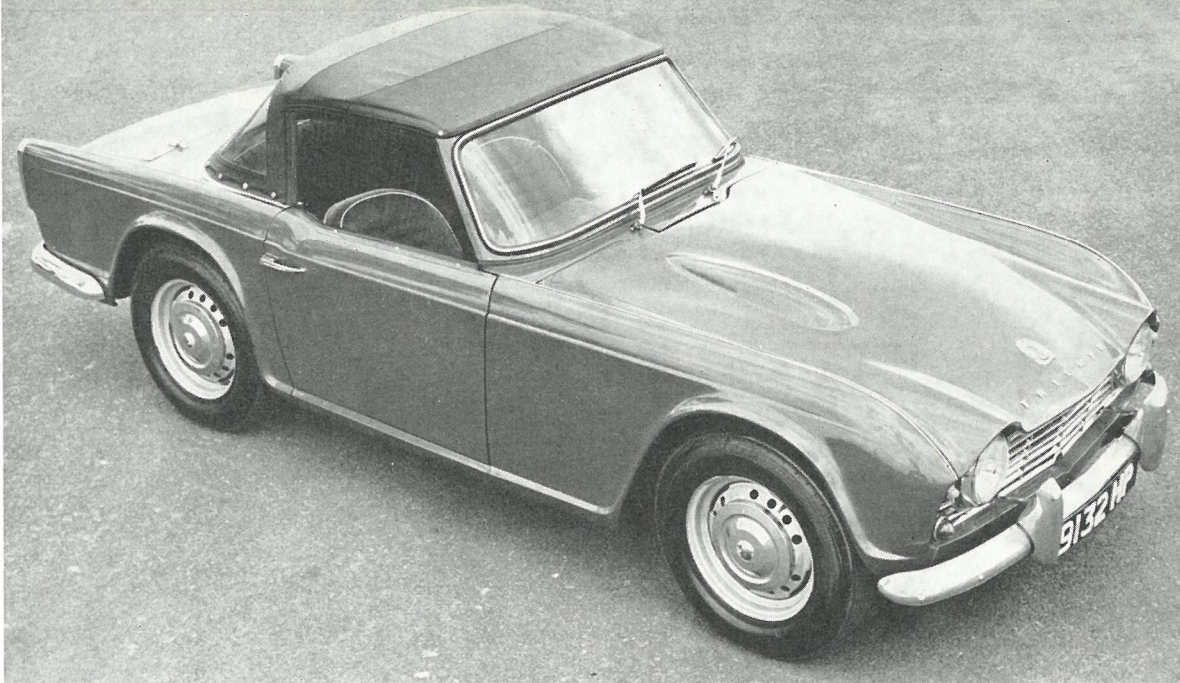


JAGUAR E TYPE, ROADSTER

265 hk v. 5500 o.p.m., tophastighed 240 km/t, accelerationstid 0-100 km/t 7,1 sek., vægt 1140 kg, benzinforbrug 12-20 l pr. 100 km, skivebremser, uafhængig baghjulsføring med tværliggende triangel, drivaksel fungerer som øverste triangel.

TRIUMPH TR 4

100 hk v. 4600 o.p.m., tophastighed 180 km/t, skivebremser på forhjul, fuldt synkroniseret gearkasse (close ratio), leveres med speciel hard-top, sporvidden øget og tyngdepunktet sænket i forhold til TR 2 og 3.



FORUM 62

AUSTIN FUTURA MARK II

40 hk v. 5000 o.p.m., tophastighed 122 km/t, acceleration 0-100 km/t 28 sek., benzinforbrug 6-7,5 l pr. 100 km, veludstyret vogn med Farina karrosseri, fås også som station-car.



HUMBER SUPER SNIPE

130 hk v. 4800 o.p.m., tophastighed 160 km/t, acceleration 0-100 km/t 18,2 sek., sekscylindret, topventilet motor på 3 liter slagvolumen, benzinforbrug ca. 12-16 l pr. 100 km, vægt 1520 kg.



SUNBEAM RAPIER

80 hk v. 5100 o.p.m., tophastighed 160 km/t, acceleration 0-100 km/t 16,6 sek., rat- eller guldgear, benzinforbrug 11 l pr. 100 km, slagvolumen 1592 ccm, synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear.



JAGUAR MARK X

265 hk v. 5500 o.p.m., tophastighed 196 km/t, accelerationstid 0-100 km/t 10 sek., skivebremser på alle hjul, uafhængig baghjulsføring som i E-typen, vægt 1780 kg, sekscylindret 3,8 liters motor med dobbelte overliggende knastaksler, udstyr i særklasse.



Ford/Dagenham er Englands næststørste bilproducent, og de vogne, der har størst interesse for det danske marked, er *Ford Anglia* og den nye *Ford 315*. Anglia'en er et mere konventionelt alternativ til Mini-Minor'en. For en beskednen merpris får man en støjsvag og vibrationsfri motor af meget moderne tilsnit; en vogn med et repræsentativt ydre og måske prisklassens bedste komfort.

Ford Consul 315 er forsynet med en forstørret Anglia-motor og har skivebremser på forhjulene. Det er en vogn, man efter en prøvekørsel har et særdeles godt indtryk af. Af ydre er den ikke lige heldig fra alle vinkler, men som sin lillebror er det en repræsentativ



FORD ANGLIA ESTATE

41 hk v. 5000 o.p.m., top hastighed 120 km/t, dækdimensionen er lidt større end Anglia'ens, kron- og spidshjulsudvekslingen lidt lavere, den samlede gearing ca. 3% lavere end Anglia'ens, vægt 850 kg, synchromesh på 2., 3. og 4. gear.

vogn med en blød og fin motorgang. Umiddelbart har den ikke samme tiltrækning som Taunus 17 M fra Ford/Köln, men har man haft lejlighed til et nærmere bekendtskab med begge vogne, er det svært at vælge.

Rootes-gruppen praktiserer det samme parallelsystem som BMC med en række forskellige mærker, der er baseret på samme grundkonstruktion. Det er en offentlig hemmelighed, at der til efteråret kan ventes en ny Mini-vogn fra Rootes-fabrikken i Skotland. Skønt Hillman oprindeligt var en lille vogn, har udviklingen medført, at den i dag er placeret i mellemstørrelsen uden helt at kunne leve op til sin gamle popularitet.

WOLSELEY 300

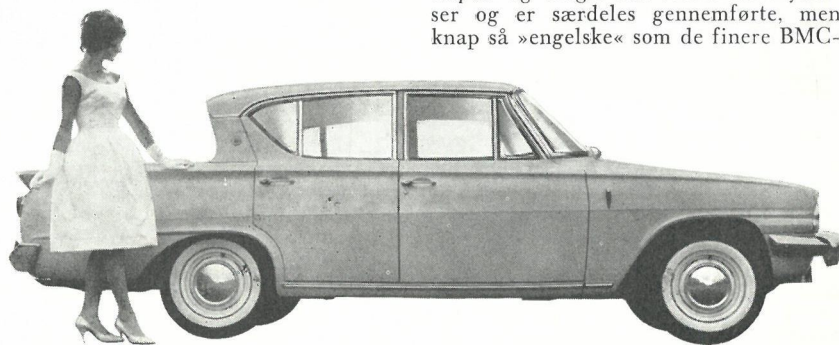
128 hk v. 5000 o.p.m., top hastighed 165 km/t, skivebremser på forhjul, 3-trins synkroniseret gearkasse med halvautomatisk overgear, sekscylindret, topventilet motor på 3 liter slagvolumen, vægt 1594 kg, Borg Warner fuldautomatisk transmission som ekstraudstyr.



FORD CONSUL 315

56,5 hk v. 5000 o.p.m., top hastighed 127 km/t, acceleration 0-100 km/t 24,9 sek., skivebremser foran, firecylindret topventilet motor med 1340 ccm slagvolumen, helsynkroniseret 4-trins gearkasse, rat- eller gulvgear, indadskrånende bagrude, stort bagagerum.

Det har altid været en velskabt vogn med lidt luksus over sig. Minx'en leveres med »easy-drive«, der er en fuldautomatisk transmission, som består af to magnetpulver-koblinger og en elektrisk styret 3-trins gearkasse. Hillman leveres i flere udgaver, hvoraf Super Minx'en er ny. De dyrere parallelle *Sunbeam Rapier* og *Singer* har større motorydelser og er særdeles gennemførte, men knap så »engelske« som de finere BMC-

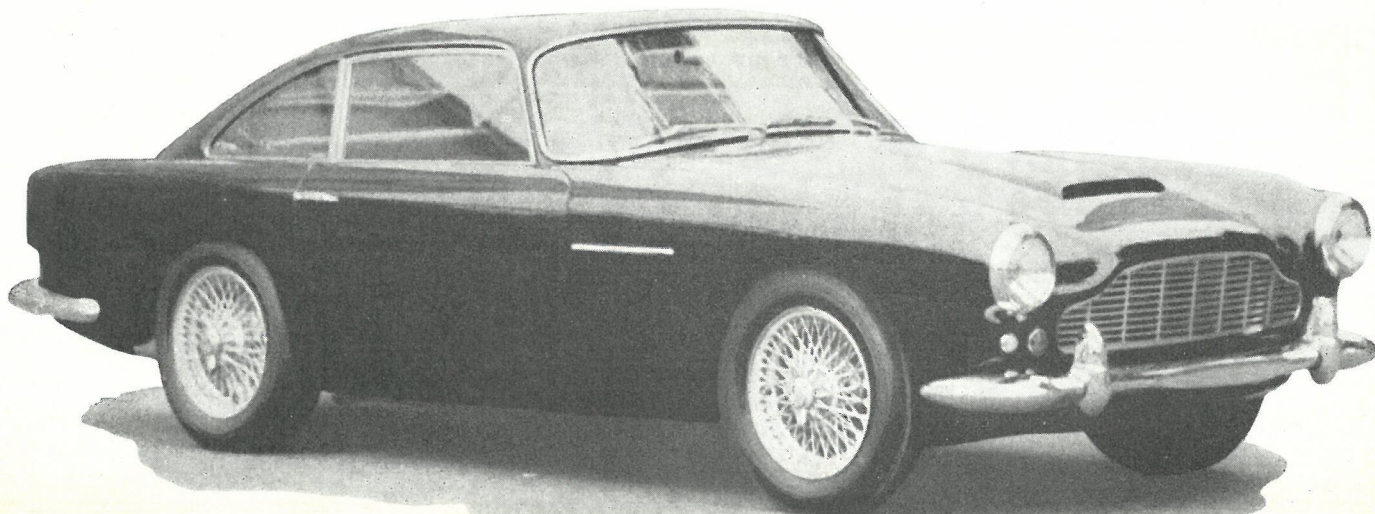


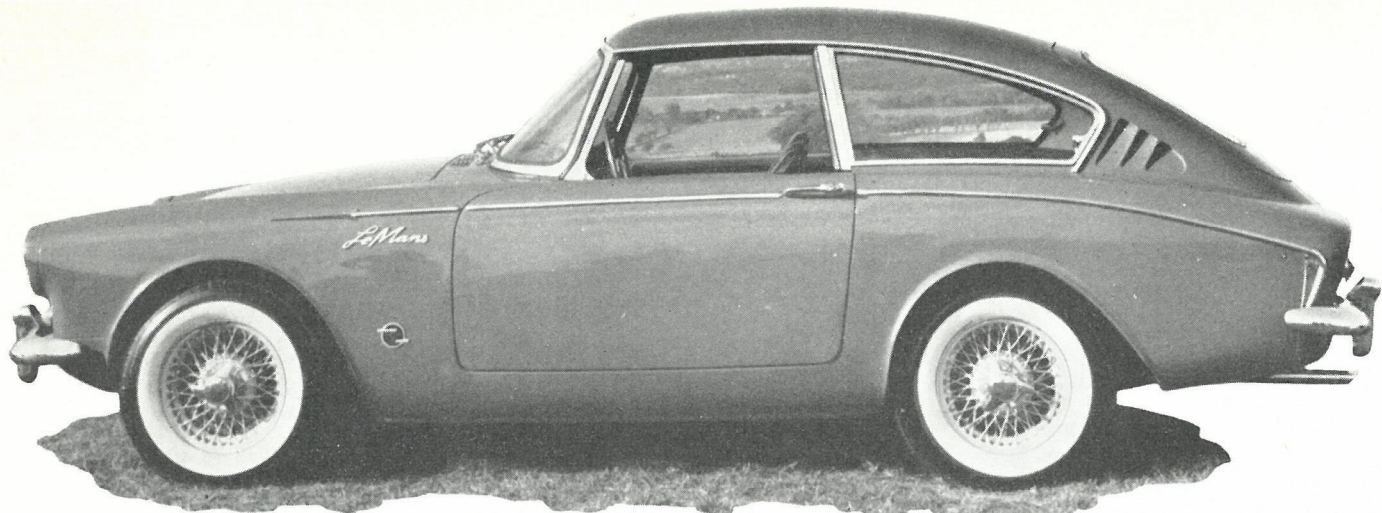
RILEY 4/72

72 hk v. 5200 o.p.m., top hastighed 140 km/t, helsynkroniseret gearkasse, tromlebremser med i alt 948 cm² bremseareal, vægt 1143 kg, firecylindret topventilet motor med 1622 ccm slagvolumen, gulvgear, omdrejningstæller, veludstyret.

ASTON MARTIN DB 4

263 hk v. 5700 o.p.m., top hastighed 225 km/t, acceleration 0-100 km 7,2 sek., sekscylindret med dobbelte overliggende knastaksler, helsynkroniseret 4-trins gearkasse, skivebremser, tankindhold 100 l, særdeles veludstyret. Import: C. Ude-Hansen.





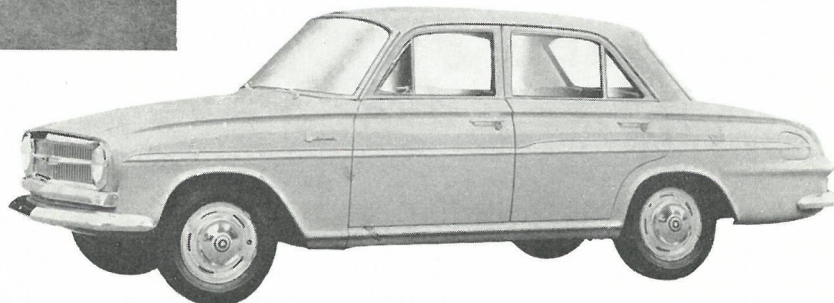
◀ **SUNBEAM HARRINGTON le MANS**

104 hk v. 6000 o.p.m., tophastighed 185 km/t, accelerations-tid 0-100 km/t 10 sek., synchromesh fra 2.-3. og 3.-4. gear, guldgear, tromlebremser, vægt 990 kg, firecylindret special-tunet motor på 1592 ccm slagvolumen, kompression 9,5 : 1, benzinforbrug 12,5 l pr. 100 km, tankindhold 41 l, veludstyret. Import: British Motors A/S.



mærker. Det er ret kostbare, men fine repræsentanter for engelsk kvalitetsarbejde. *Humber* fik for ikke så længe siden et nyt karosseri, der i mellemtiden er blevet gammeldags. Af ydre virker den ikke så repræsentativ som tidligere. Den store Humber Super Snipe har en moderne 3 liters, 6-cylindret kvalitetsmotor.

Den engelske *Vauxhall* og den tyske *Opel* stammer begge fra fabrikker under *General Motors* verdensomspændende koncern, og for Vauxhalls vedkommende samler interessen sig om den nye *Victor 4*, der af ydre har decideret appeal og nok skal blive en mere populær vogn på det danske marked end forgængerne. Prisen er lige akkurat så meget lavere end man regner med, at den let kan komme til at gøre udslaget. Grænsen mellem de små og de mellemstore vogne er naturligvis vilkårlig, men i *Victor 4* er man ialtfald klart fri for enhver små-vogns-fornemmelse. Det er et spørgsmål, om det ikke netop er *Victor 4*, der repræsenterer den prismæssige begyndelse på den mellemstore klasse. Med de 6-cylindrede *Velox* og *Cresta* modeller er Vauxhall også repræsenteret i den store klasse.



▶ **VAUXHALL VX 4/90**

82 hk v. 5200 o.p.m., tophastighed anslået 150 km/t, slagvolumen 1508 ccm, vægt 954 kg. Findes tillige i en række versioner med lavere motoreffekt: Vauxhall »4« og »4 Super« med 3- eller 4-trins gearkasser, med rat- eller guldgear. Tillige som Estate-model.

SINGER VOGUE

66 hk v. 4800 o.p.m., tophastighed 140 km/t, acceleration 0-100 km/t 22 sek., 4-cyl., topventilet motor på 1592 ccm slagvolumen, kompression 8,3 : 1, tromlebremser, vægt 1112 kg, tankindhold 50 l, veludstyret.

FORUM 62

▶ **AUSTIN A 110 WESTMINSTER**

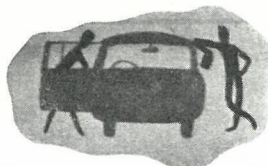
122 hk v. 4750 o.p.m., tophastighed 165 km/ sekscylindret, topventilet 3-liters motor med dobbelte S.U.-karburatorer, 3-trins helsynchroniseret gearkasse med overgear, leveres også med fuldautomatisk transmission, skivebremser på hjul, omfattende udstyr.





TRIUMPH HERALD 1200

43 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 120 km/t, acceleration 0-80 km/ 15,5 sek., leveres med skivebremses på forhjul, smørefrit chassis, indstillelig ratstamme og ryglæn, guldgear, leveres tillige som coupé og cabriolet, kollissionssikret ratstamme, vægt 770 kg.



HILLMAN SUPER MINX

66 hk v. 4800 o.p.m., tophastighed, acceleration og tekniske data som Singer Vogue, veludstyret, bl. a. triptæller, børnesikrede bagdøre, bagrude-demi-sker, guldgear eller ratgear efter ønske, benzinforbrug 10 l pr. 100 km.

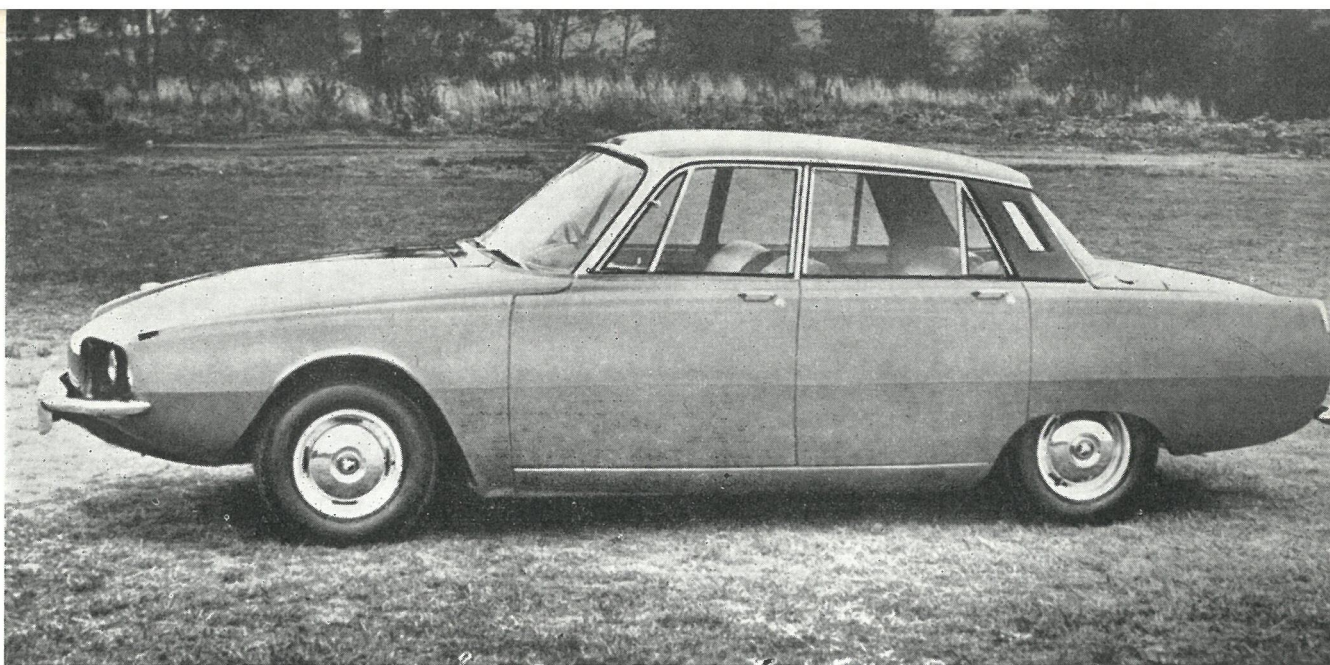


Standard-Triumph er nu erhvervet af lastvognskoncernen Leyland, og med *Triumph Herald* har vi fået en interessant ny vogn på det danske marked. En gennemgang af specifikationerne for denne vogn bliver et nyt bevis på, at englænderne kan tænke i andet end traditionelle baner, men at man på den anden side ikke er ude efter fordele, hvis de kun resulterer i ulemper på andre områder. Prisen er afgjort fordelagtig specielt for coupé'en og cabriolet'en, der udmærker sig ved en absolut regn- og vindtæt kaleche af fin konstruktion. En moderne cabriolet er meget forskellig fra det tilhængere af lukkede vogne normalt forestiller sig.

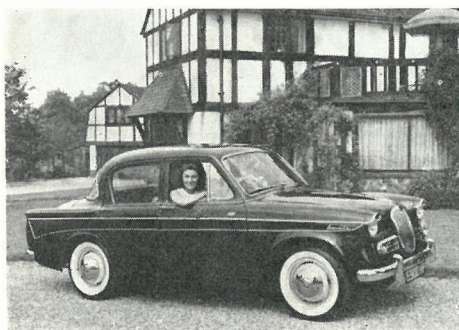
En helt anden side af engelsk bilproduktion finder man i vogne fra *Jaguar*, *Daimler*, *Rover*, *Alvis* for slet ikke at tale om de i alle henseender ubetalelige vogne fra *Aston Martin*, *Lagonda*, *Bentley* og *Rolls Royce*. I denne vognklasse fører englænderne sig frem over bred front, og dog har hver vogn sin umiskendelige individualitet. På det danske marked afsættes ca. 100 Jaguarer årligt. I kraft af pris, kvalitet og stor elegance er det en vogn, der i mange år er blevet solgt hurtigere, end den kan produceres. De engelske sportsvogne er prismæssigt uden konkurrence. Jaguars E type er en formidabel hurtig vogn, der på sin vis

står som prototype på moderne engelsk bilproduktion i topklassen. Skønt billig i forhold til kvaliteten er dens sportslige domæne forbeholdt de velbeslædede. Men der er meget andet at vælge imellem, og det er kvalitet uden undtagelse: *MG-Midget*, *Austin Sprite Mark 2*, *Triumph TR 4*, *Sunbeam Alpine* og *Austin Healey 3000 II* er alle vogne fra store anerkendte fabrikker med god service. Den nye Cooper-udgave af *Mini-Minor*'en må trods fåreklæderne også nævnes under de ægte sportsvogne. Af sjældne, men gennemprøvede mærker er

FORUM 62



der så mange, at vi kun kan nævne en del, og det må blive i alfabetisk orden: AC, Aceca og AC Greyhound, Allard, Bristol, Frazer-Nash, Gordon, Harrington Sunbeam, Jensen, Lotus Elite og Morgan. Allesammen vogne, der bærer præg af den umiddelbare bil-glæde, der præger den overvejende del af engelsk bilproduktion.



SINGER GAZELLE

60 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 135 km/t, slagvolumen 1494 ccm, kompression 8,5 : 1, veludstyret.



AUSTIN CAMBRIDGE

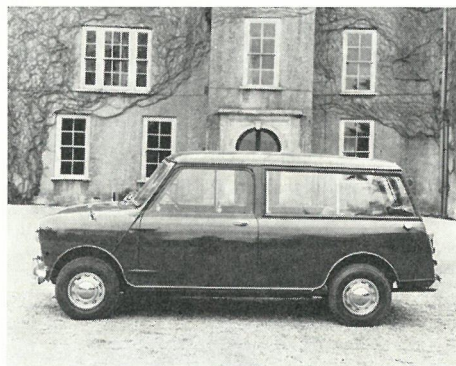
Søstermodel til Morris Oxford, 64 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 135 km/t, acceleration 0-100 km/t 20,5 sek., benzinforgbrug 8-10 pr. 100 km, tankindhold 45 l, rat- eller guldgear efter ønske, veludstyret, kan leveres med Borg Warner aut. transmission.

ROVER

Billedet viser Rovers turbinevogn, der er under stadig udvikling og måske vises på udstillingen. - Fabrikens salgsmødeller er Rover 100: 104 hk v. 4750 o.p.m., tophastighed 160 km/t, acceleration 0-100 km/t 17 sek. - og Rover 3 liter: 115 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 160 km/t, acceleration 0-100 km/t 16 sek. - Begge vogne har skivebremses på forhjul, og den store model er forsynet med servoassisteret styreløj. Særdeleres veludstyret.

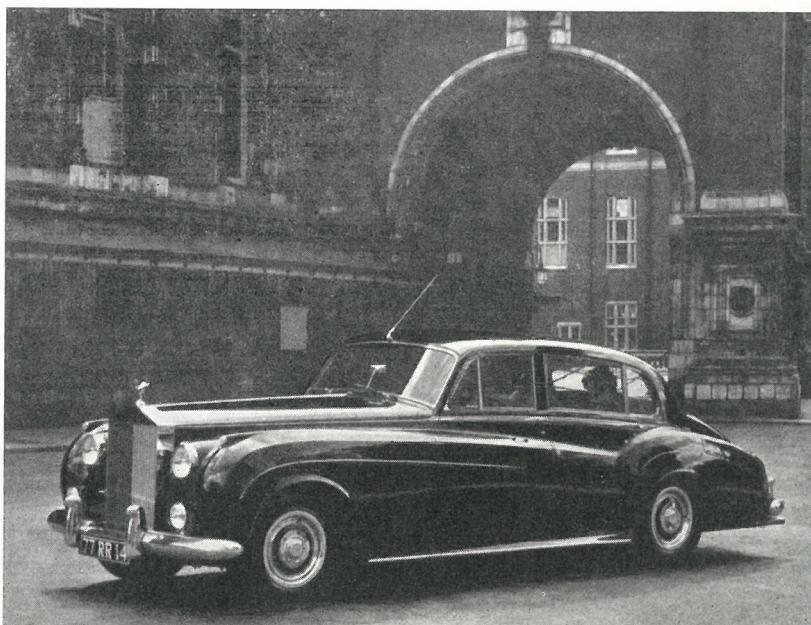
MORRIS MASCOT STATIONCAR

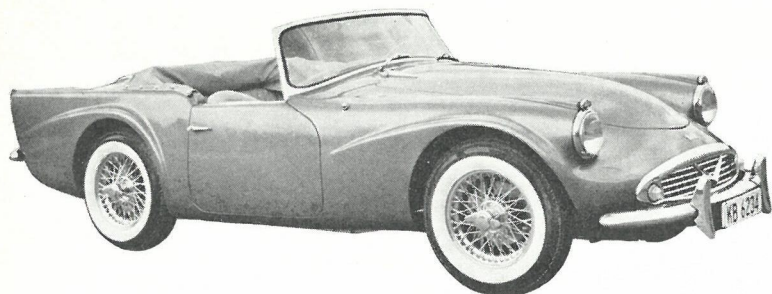
38 hk v. 5500 o.p.m., tophastighed 115 km/t, tværstillet frontmotor med forhjulstræk, slagvolumen 848 ccm, kompression 8,3 : 1, 4-trins gearkasse, synchromesh 2.-3. og 3.-4. gear, vægt 660 kg, benzinforgbrug 5,5 l pr. 100 km (søstermodel er Austin 850 Stationcar).



ROLLS ROYCE SILVER CLOUD

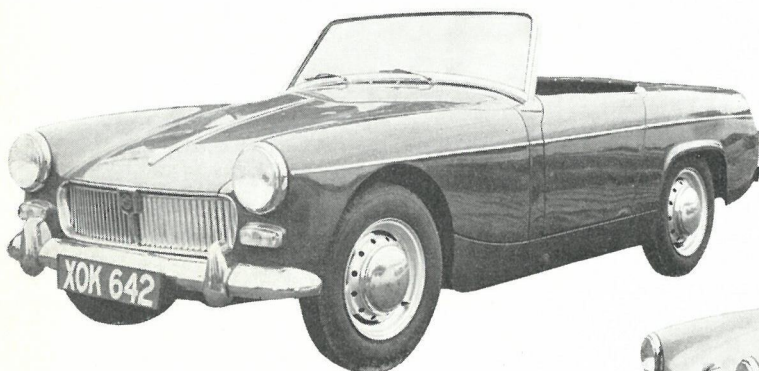
Motoreffekt: specifikationer opgives ikke - V-8 motor på 6230 ccm, kompression 8,0 : 1, anslået tophastighed over 160 km/t, acceleration 0-100 km/t 11 sek., benzinforgbrug 25 l pr. 100 km, vægt 1855 kg, tankindhold 82 l, fuldautomatisk Borg Wagner transmission, yderst veludstyret.





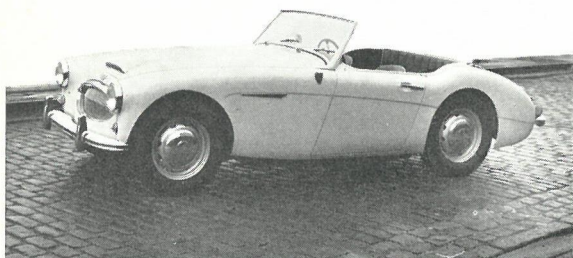
DAIMLER SP 250

140 hk v. 5800 o.p.m., tophastighed 194 km/t, acceleration 0-100 km/t 10,6 sek., V-8 motor med V-stillede topventiler aktiveret fra centralplaceret knastaksel, slagvolumen 2548 ccm, plasticarrosseri, skivebremser, vægt køreklar incl. hard-top 1084 kg, tankindhold 54,5 l.



MG MIDGET

50 hk v. 5500 ccm, tophastighed 135 km/t, acceleration 0-100 km/t 22,4 sek., slagvolumen 948 ccm, kompression 9,0 : 1, tromlebremser, vægt køreklar med fuld tank 696 kg, nylondek, omdrejningstæller, tankindhold 21 l.



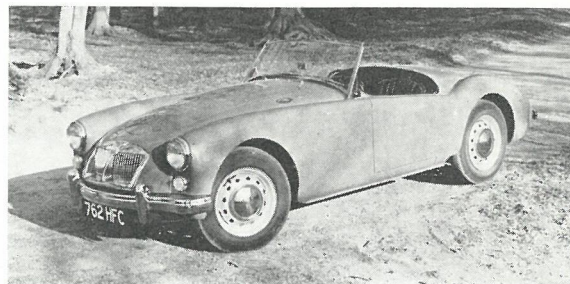
AUSTIN HEALEY 3000 MARK II

136 hk v. 4750 o.p.m., tophastighed 193 km/t, acceleration 0-100 km/t 11 sek., slagvolumen 2912 ccm, kompression 9,0 : 1, 6-cyl., topventilet rækkemotor med 3 S.U.-karburatorer, synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear, leveres med overgear, skivebremser på forhjul, vægt 1085 kg, tankindhold 55 l, veludstyret sportsvogn.

LAGONDA RAPIDE

260 hk, tophastighed 200 km/t, 6-cyl., dobb. overliggende knastaksler, slagvolumen 3995 ccm, kompression 8,25 : 1, fuldautomatisk transmission, skivebremser, kan leveres med 4-trins manuelt betjent gearkasse med gulvgear, vægt 1712 kg, tankindhold 75 l, yderst veludstyret. Import: Chr. Ude-Hansen.

FORUM 62



MGA 1600 Mk. II

95 hk v. 5500 o.p.m., tophastighed 165 km/t, acceleration 0-100 km/t 15 sek., synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear, skivebremser på forhjul, ekstraudstyr skivebremser på baghjul, trådhjul og hard-top, slagvolumen 1622 ccm, kompression 9,0 : 1, vægt 914 kg, tankindhold 45 l.



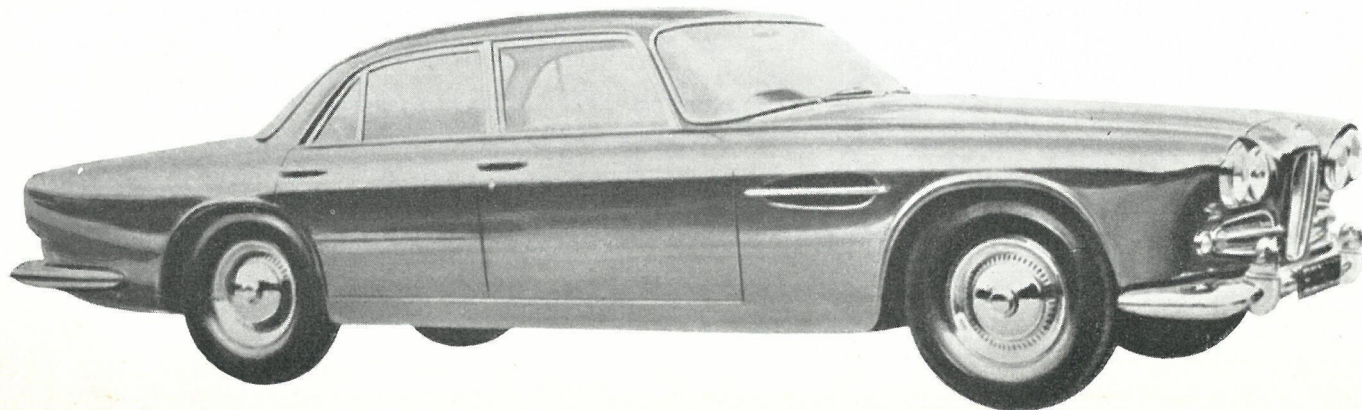
AUSTIN HEALEY SPRITE MARK II

Motor-specifikationer og præstanda som MG MIDGET. Små forskelligheder i udstyr.

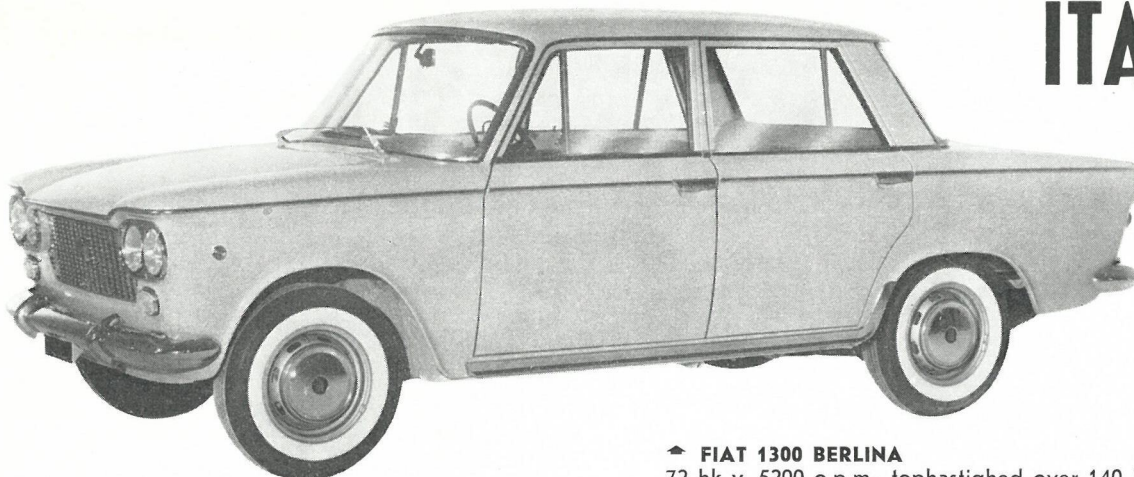


SUNBEAM ALPINE

85,5 hk v. 5000 o.p.m., tophastighed 165 km/t, acceleration 0-100 km/t 14 sek., slagvolumen 1592 ccm, kompression 9,1 : 1, tromlebremser, synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear, vægt 982 kg, tankindhold 41 l.



ITALIEN



FIAT 1300 BERLINA

72 hk v. 5200 o.p.m., tophastighed over 140 km/t, acceleration 0-100 km/t 16,5 sek., slagvolumen 1295 ccm, kompression 8,8 : 1, nykonstrueret højtydende motor i moderne chassis med skivebremsen på forhjul, vægt køreklar 960 kg, tankindhold 45 l, særdeles veludstyret.

Fiat indtager en meget dominerende stilling på det italienske marked og formår at lave en rigtig bil ud af 499 ccm – *Fiat 500*, der efter min mening har bedre køreegenskaber end nogen anden vogn med hækmotor – ialtfald er den fri for overstyring, og hvor har vi en konkurrent, man kan sige det om? Via *Fiat 600*, *1100* og *1200* kommer man frem til de nye *1300/1500 modeller*, der viser Fiat som en af de dygtigste producenter i branchen. I ly af alperne bygger Fiat for et hjemmemarked, der ikke byder på mærkbar konkurrence. Man har lettere ved at fastholde en gennemført kvalitet, fordi man ikke ustandseligt skal skæve til, hvad alle andre fabrikker nu kan finde på for at få prisen ned. I Italien er det Fiat, der bestemmer kvaliteten, men på de øvrige markeder er det i realiteten publikum (der altfor ofte lader nogle få hundrede kroner være afgørende).

Den lille 500 er nok en meget lille vogn, men mon den ikke holder nøjagtigt lige så godt som de større. Vore erfaringer er særdeles gode og det samme gælder 1300 og 1500 modellerne.

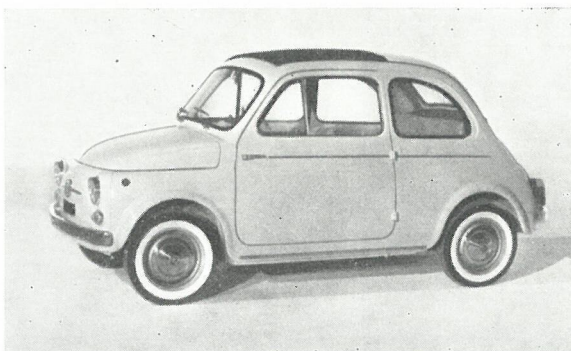
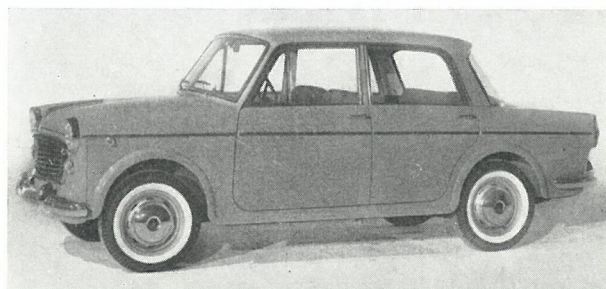
Med vogne fra *Alfa Romeo* er vi allerede inde på de italienske sportsvognes gebet, og dog er det den næststørste italienske fabrik. Tiden er måske ved at ile fra *Giulietta*'en, der sammen med *Porsche* har givet inspiration til alle de moderne *Grand Tourisme*-vogne, som italienerne ikke mindst forstår sig på. Med *Lancia*, *Maserati* og *Ferrari* når vi op i en vognklasse, der kun for *Lancia*'s vedkommende findes på danske nummerplader.

FIAT 1500 CABRIOLET

90 hk v. 6000 o.p.m., tophastighed 170 km/t, 4-cyl. række motor med 2 overliggende knastaksler, 1 dobb. Weber-karburator, slagvolumen 1491 ccm, kompression 8,7 : 1, kan leveres med *Pininfarina*-hardtop, tankindhold 38 l, vægt 990 kg køreklar.

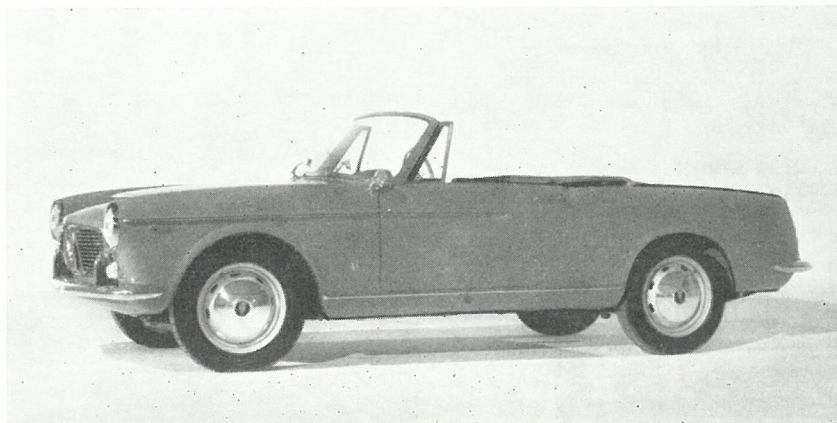
FIAT 1100 SPECIALE

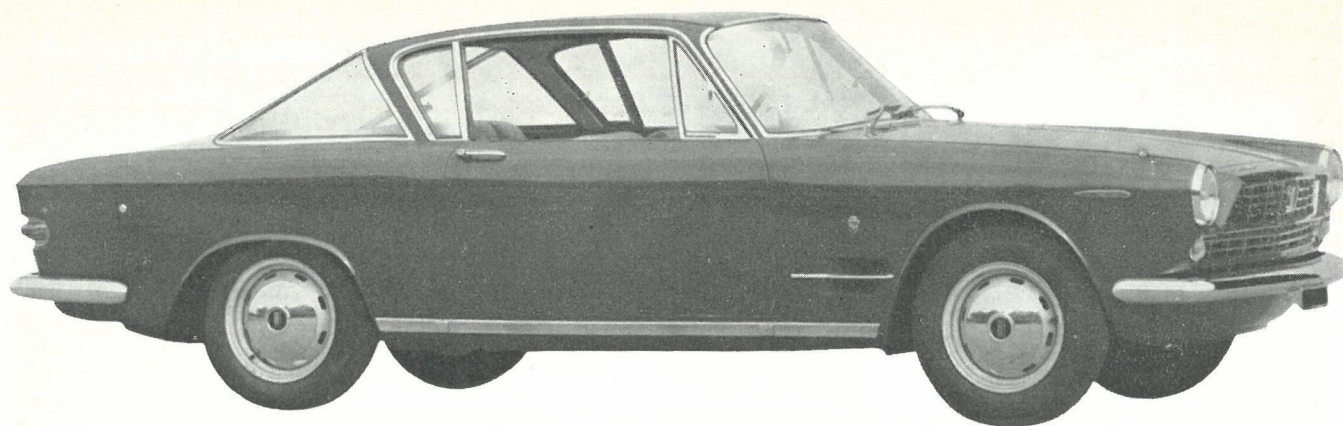
55 hk v. 5200 o.p.m., tophastighed 130 km/t, slagvolumen 1089 ccm, kompression 7,85:1, 4-trins gearkasse med synchromesh mellem 2.-3. og 3.-4. gear, vægt 900 kg, tankindhold 38 l, leveres med mindre udstyr som *Fiat 1100 Export* til favorabel pris.



FIAT 500 D

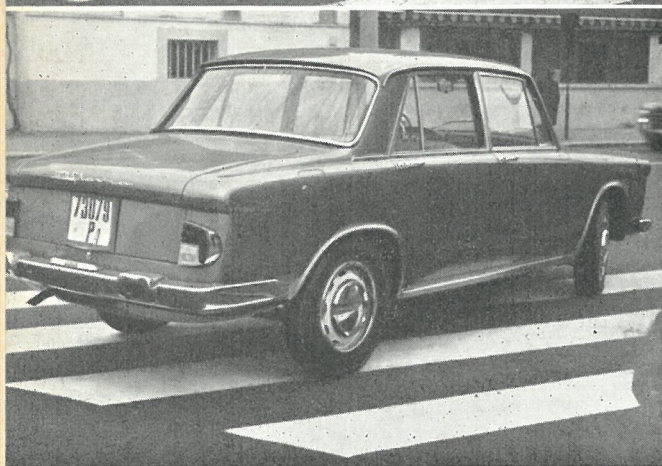
22 hk v. 4400 o.p.m., tophastighed 98 km/t, 2-cyl., luftkølet, firetaktsmotor med centrifugal oliefilter, slagvolumen 499,5 ccm, kompression 7 : 1, 4-trins støjsvag gearkasse uden synchromesh, soltag standardudstyr, vægt 490 kg, benzinformbrug 5 l pr. 100 km, tankindhold 21 l.





FIAT 2300 COUPE

117 hk v. 5300 o.p.m., tophastighed 175 km/t, slagvolumen 2279 ccm, kompression 9,5 : 1, helsynchroniseret 4-trins gearkasse, skivebremser, servostyring, tankindhold 70 l. 4-personers coupé leveres som S-type med 150 hk og tophastighed 190 km/t, særdeles veludstyret.

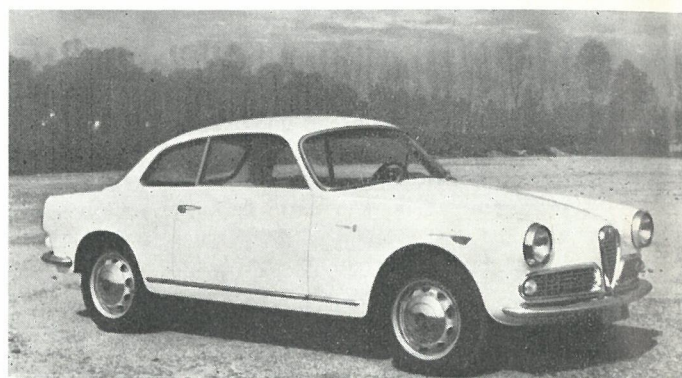


LANCIA FLAVIA

78 hk v. 5200 o.p.m., tophastighed 148 km/t, slagvolumen 1489 ccm, 2 knastaksler monteret i motorblokken, forhjulstræk, helsynchroniseret 4-trins gearkasse, vægt 1190 kg.

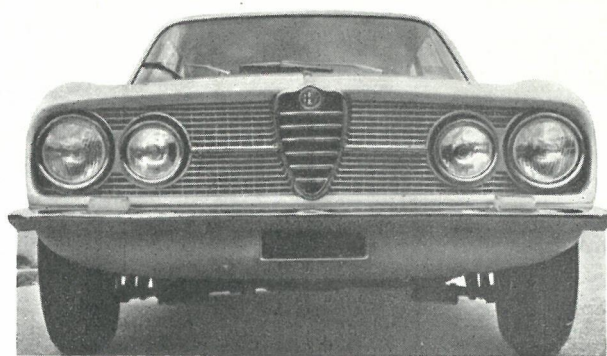
ALFA ROMEO 2000 SPRINT

133 hk v. 5900 o.p.m., tophastighed 175 km/t, slagvolumen 1975 ccm, kompression 8,25 : 1, 2 overliggende knastaksler, vægt tør 1200 kg.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

92 hk v. 6500 o.p.m., tophastighed 163 km/t, acceleration 0-100 km/t 14,8 sek., slagvolumen 1290 ccm, kompression 8,5 : 1, klassisk motorkonstruktion med 2 overliggende knastaksler, tromlebremser med køleribber, Bertone-karosseri, vægt med fuld tank 934 kg, tankindhold 53 l.



FORUM
62

FORD FALCON

85 hk v. 4200 o.p.m., tophastighed 135 km/t, 6-cyl. rækkemotor, slagvolumen 2364 ccm, kompression 8,7 : 1, leveres også med 101 hk v. 4400 o.p.m., tophastighed 140 km/t, slagvolumen 2781 ccm.

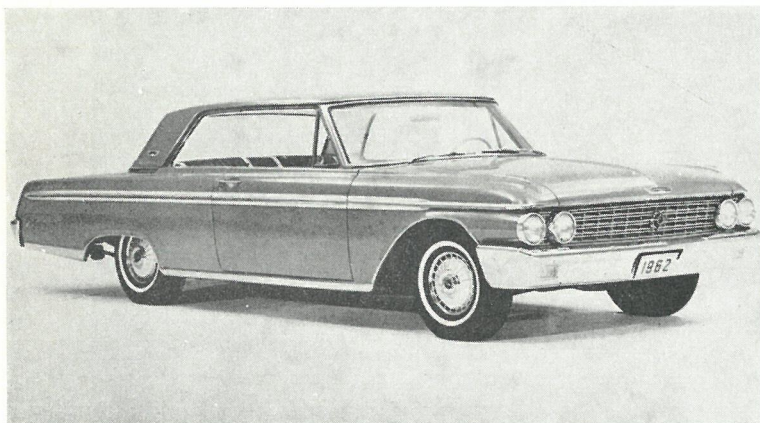
De gode tider må medføre forøget dansk interesse for amerikanske vogne; specielt compact-modellerne, der i 1961 udgjorde 36 % af den samlede amerikanske produktion.

I USA er *Ford Falcon* den mest solgte compact. Den har en sekscylindret rækkemotor på 2.785 ccm med en ydelse på 101 hk, så nogen baby-car er det ikke. Til efteråret ventes en *Ford Cardinal* med V-4 motor og forhjulstræk – den prøvekøres for tiden i Detroit, men produktionen forventes henlagt til Dagenham og Köln. *Cardinal* skulle i USA komme i prisklasse med *Anglia* og *VW*.

General Motors har som supplement til *Corvair* lanceret en lidt større compact med navnet *Chevy II* – der af en amerikansk vogn at være er usædvanlig ved at have en 4 cylindret motor. *Corvair* er med sin luftkølede 6 cylindrede hækmotor og lave karrosseri stadig den mest opsigtsvækkende af de amerikanske vogne, og dens formgivning har sat sig tydelige spor i de nyeste vogne fra *Fiat*, *NSU* og *Simca* – men ingen af disse vogne er så lave som *Corvair*!



U. S. A.



♦ FORD GALAXIE

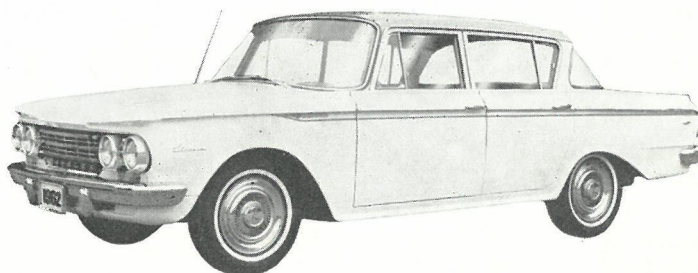
220 hk v. 4400 o.p.m., tophastighed 170 km/t, vandkølet V-8 motor, slagvolumen 5768 ccm, kompression 8,9 : 1, aut. transmission, tankindhold 76 l, vægt ca. 1700 kg.

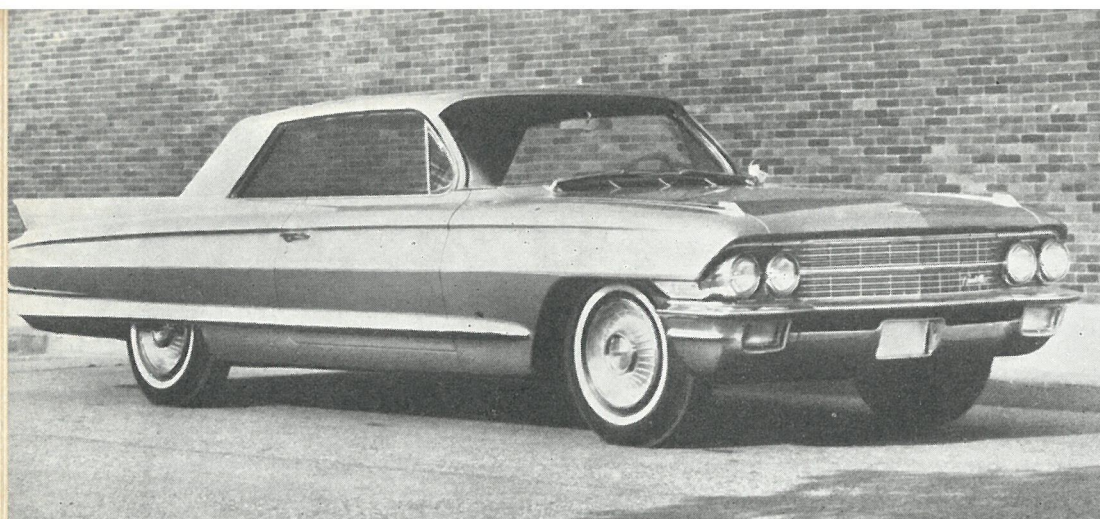
Med Chryslers *Valiant*, Studebakers *Lark* og American Motors *Rambler* afrundes det amerikanske compact program.

De større og store vogne er bygget til helt andre forhold end vore. I USA koster benzinen 50 øre literen, afstandene er større, men behovet for halefiner i aftagende. Ses disse vogne nøjere efter, finder man et overdådigt repertoire af »Power Assistance«, der viser, hvor dygtige teknikere amerikanerne er. For at vurdere disse vogne efter fortjeneste må man kende det marked, de er bygget for. Hvad formgivningen angår, er den amerikanske vogn i dag fuldt så smuk som den europæiske serievogn. Sammenligner man derimod den udsøgte amerikanske kvalitetsvogn med den

♦ RAMBLER CLASSIC

127 hk v. 4200 o.p.m., tophastighed 145 km/t, 6-cyl., slagvolumen 3200 ccm, kompression 8,7 : 7, vægt 1430 kg, tankindhold 76 l.





♦ CADILLAC

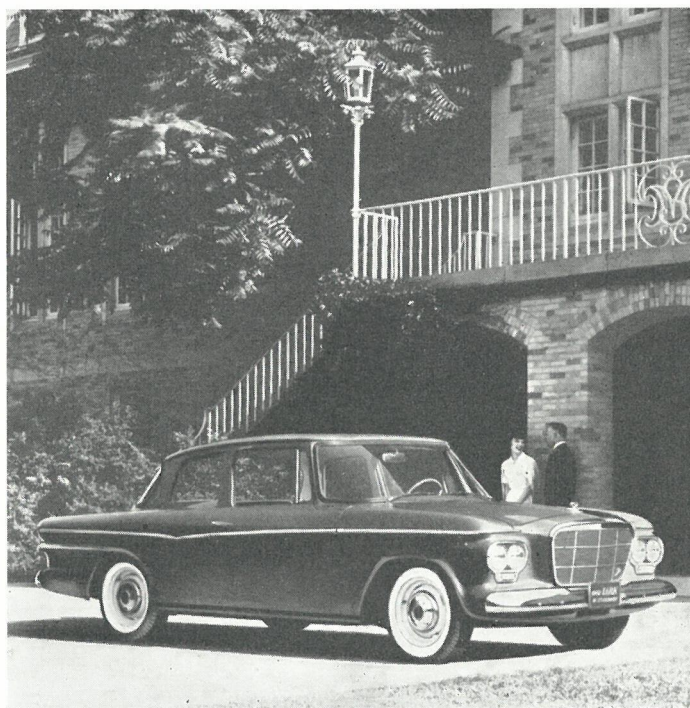
305 hk v. 4600 o.p.m., top-
hastighed 175 km/t, V-8
motor, slagvolumen 6393
ccm, kompression 8,7 : 1,
vægt 2200 kg, fuldautoma-
tisk transmission, tankind-
hold 100 l, benzinförbrug
ca. 20 l pr. 100 km.

europæiske ditto, forbavses man. De-
troit har lettere ved at få en mellem-
klassevogn til at ligne en Cadillac end
en Cadillac til at ligne det den er. De
formår ikke at få vogne som Cadillac
og Lincoln til at udskille sig fra mæng-
den på samme måde som den europæi-
ske elite. Med vogne som Rolls Royce,
Bentley, Lagonda, Jaguar X, Mercedes
Benz 300, Facel Excellence og Lancia
Flaminia har vi for engangs skyld no-
get, amerikanerne ikke har.

Turbinmotoren optager stadig sin-
dene, og skridt for skridt nærmer man
sig den endelige løsning. I USA er det
nok Chrysler der er længst fremme, og
i betragtning af den stædighed, hvor-
med man har fortsat udviklingsarbejdet
på trods af alle vanskeligheder, må vi
regne med, at samtlige fabrikker i dag
indstiller sig på den eventualitet, at
drejestempelmotoren og turbinmotoren
kan holde sit indtog i trafikken, før vi
aner og længe inden næste udstilling
... Forum 64.

Forhåbentlig vil Forum 62 ikke ind-
skrænke sig til at vise lutter »bløde
pakker« – de er en *selvfølge* på en så-
dan udstilling. Når vi går i Forum, og
det gør vi jo, er det *også* for at se det,
vi ellers aldrig har lejlighed til at se.

G.



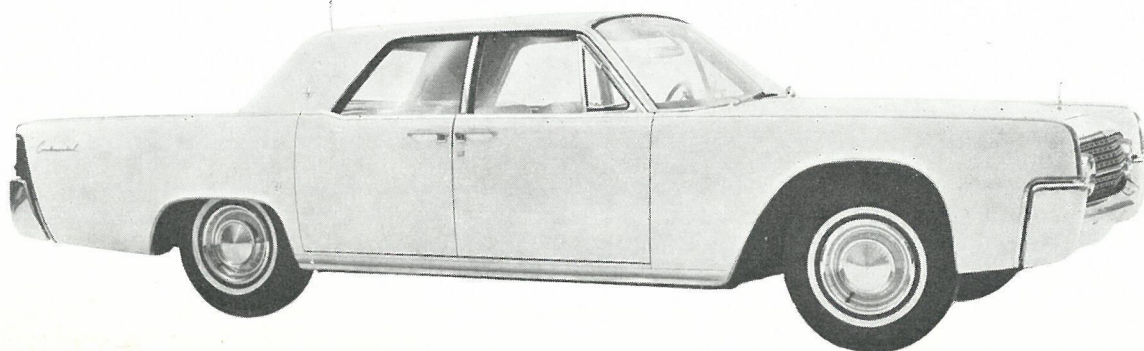
STUDEBAKER LARK

112 hk v. 4500 o.p.m., top-
hastighed 140
km/t, 6-cyl., topventilet række-
motor, slagvolumen 2786 ccm, kompression
8,5 : 1, vægt 1385 kg, tankindhold 68 l.

FORUM 62

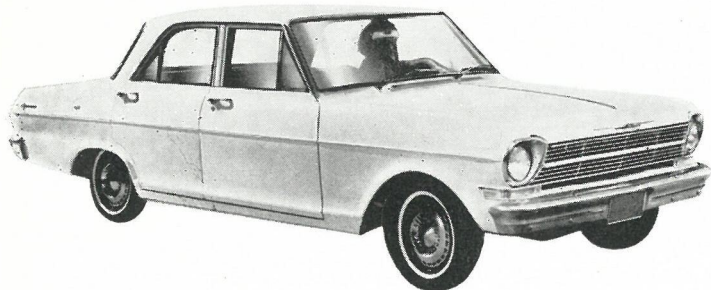
LINCOLN CONTINENTAL

304 hk v. 4100 o.p.m., top-
hastighed 175 km/t, V-8 motor,
slagvolumen 7045 ccm, kompression 10 : 1, vægt 2200 kg,
aut. transmission, leveres med spærredifferentiale, omfat-
tende servoudstyr.



CHEVROLET CHEVY II

90 hk v. 4000 o.p.m., tophastighed 130 km/t, 4-cyl., topventilet, slagvolumen 2508 ccm, kompression 8,5:1, vægt 1215 kg, tankindhold 60 l.



BUICK LE SABRE

304 hk v. 4400 o.p.m., tophastighed 175 km/t, V-8 motor, slagvolumen 5957 ccm, kompression 10,2:1, leveres med aut. transmission og omfattende servoudstyr.

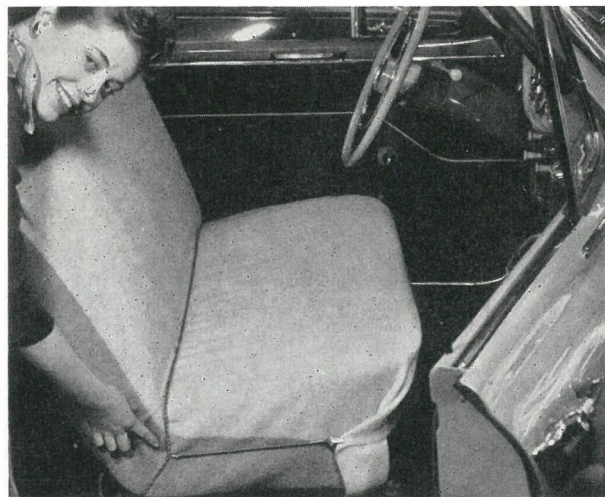
CORVAIR MONZA

102 hk v. 4400 o.p.m., tophastighed 145 km/t, 6-cyl., topventilet, luftkølet boxer-motor, slagvolumen 2377 ccm, kompression 9:1, vægt 1135 kg, tankindhold 53 l, leveres med aut. transmission eller guldgear.



Trumf auto-
antennner

RUDOLPH SCHMIDT A/S
NY CARLSBERGVEJ 66 · KØBENHAVN V · CENTRAL 5165



HOLD PLAIDEN PÅ PLADS!

Spørg efter plaidholderen

I'Ekstra Souple hos Deres forhandler

Fås i fineste silkelatex i forskellige farver

A/S STIG KØNIG-PETERSEN

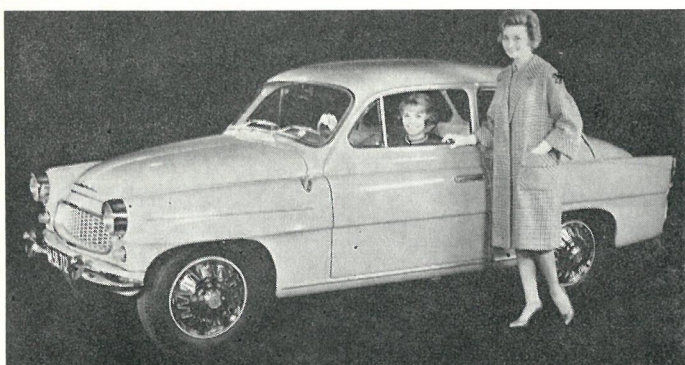
Raunukelvej 5 - Gentofte - Tlf. Ge. 8677



Holland

DAF 750 DAFFODIL

30 hk v. 5000 o.p.m., tophastighed 105 km/t, 2-cyl., topventilet, luftkølet motor, slagvolumen 746 ccm, trinløs variabel automatisk gearing, baghjulstræk, kompression 7,1 : 1, vægt 660 kg, tankindhold 28 l, benzinforbrug 6-7 l pr. 100 km.



Østtyskland

WARTBURG

40 hk v. 4000 o.p.m., tophastighed 115 km/t, 3-cyl., vandkølet totakts motor, slagvolumen 900 ccm, friskolie-smøring, 4-trins gearkasse, friløb, vægt 920 kg, benzinforbrug 8-9,5 l pr. 100 km.



Czekoslovakiet

SKODA OCTAVIA

43 hk v. 4700 o.p.m., tophastighed 125 km/t, 4-cyl., vandkølet motor, slagvolumen 1089, kompression 7 : 1, træk på baghjul, ophængt i svingaksel, vægt 865 kg, benzinforbrug ca. 7 l pr. 100 km.



Sovjet

VOLGA M 21 K

80 hk v. 4000 o.p.m., tophastighed 135 km/t, slagvolumen 2445 ccm, 4-cyl., firetakts, vandkølet motor, kompression 7,5 : 1.

MOSKVITCH

45 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 115 km/t, 4-cyl. firetakts motor, slagvolumen 1360 ccm, kompression 7 : 1, vægt 950 kg, acceleration 0-80 km/t 22,2 sek., benzinforbrug 8,5 l pr. 100 km.

Brorrasmus skriver om tyske biler



Før i tiden, og det var dengang jeg løb barbenet om på engen hjemme i sognet, regnede danskeren ikke rigtig tyske biler med til »deres bedre kredse«. Dengang var en bil enten en amerikaner eller en englænder, og da kunne en mand komme frygtelig galt af sted, hvis han udtalte sig mindre pænt om engelske biler.

Siden da, og dermed mener jeg efter den anden verdenskrig, har de tyske biler med hensyn til køreegenskaber, finish og komfort nærmet sig stærkt de engelske, eller mere sandt har de tyske og engelske begge nærmet sig en ny og god standard. Det er ét af resultaterne af masseproduktion og hård konkurrence.

Een bil skiller sig dog stadig ud fra mængden i både Tyskland og England, den legendariske folkevogn, som »klo-

ge« folk før hvert årsskifte maner i jorden som forældet. Men alligevel kommer der, som annoncerne siger, stadig flere og flere.

Folkevognen er nu blevet meget lyd-isoleret. Man hører ikke nær så meget til hækmotoren, som på de tidligere modeller. Der er kommet den længe savnede benzinstandsviser, der er en smart type forrudevasker og der er forskellige nye finesser, men i bund og grund er vognen den samme, og den samme skattede.

Forhåndsinteressen for folkevognens storebror VW 1500 var enorm. Det er sjældent at en bil mødes med så stor nysgerrighed, men det skyldes jo den andens kolossale udbredelse. For ikke så længe siden fejrede folkevognsfabrikkerne produktionen af folkevogn nr. 5 millioner. (Ford T blev bygget i 15 millioner eksemplarer).

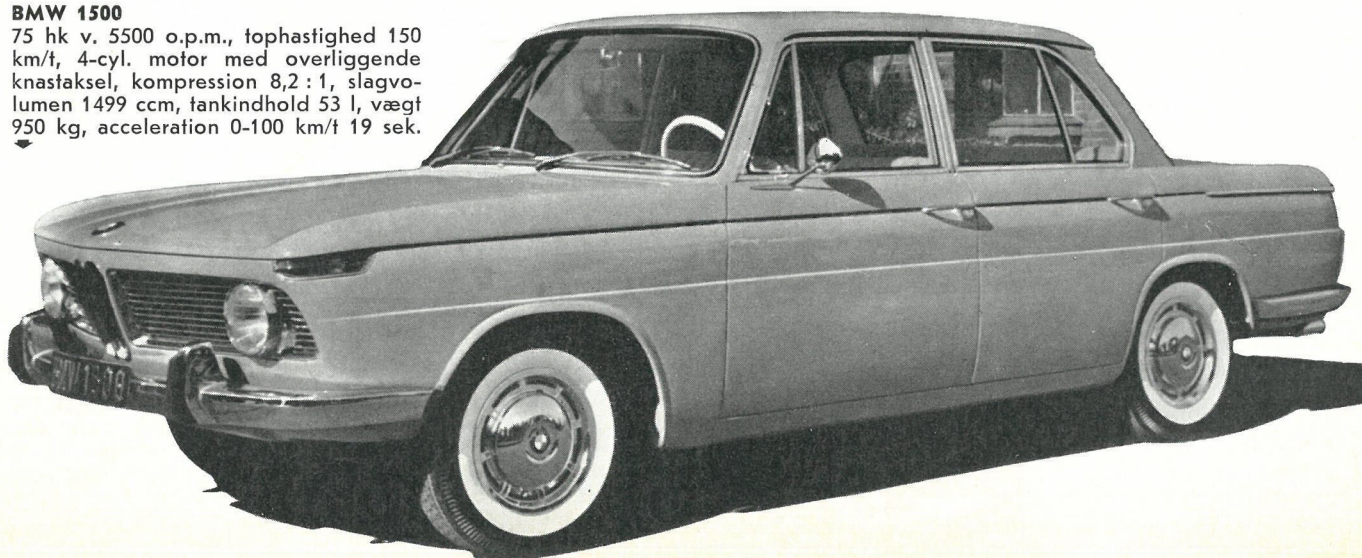
VW 1500 er en endnu bedre folkevogn, den er bare 3-4000 kroner for dyr. Derom har den samlede motorpresse her og i udlandet været rørende enige. VW 1500 har fået så megen motor-kraft, at den med hensyn til hurtighed ligger på linje med Opel Rekord og Taunus 17 M. Dens indre er bare ikke nær så rummeligt, og på bagsædet findes slet ikke den plads, ejere af den almindelige folkevogn har sukket efter. Til gengæld findes der friere rum foran, fordi man ikke længere har forru-den placeret klods på sin næsetip.

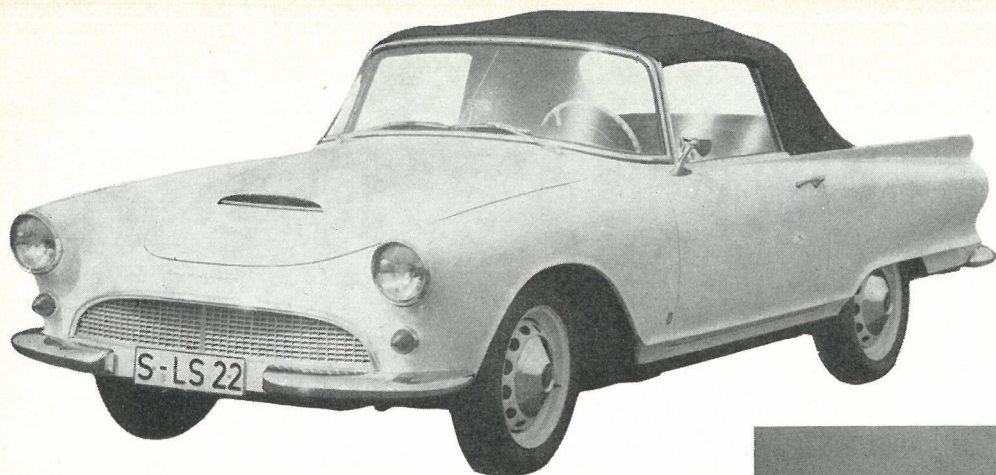
VW 1500's finish er helt på højde med fabrikens standard, og der er ingen tvivl om, at man vil have lige så lidt vrøvl med denne bil som med »lillebroderen«.

Den væsentligste grund til at man skulle købe den større VW 1500 kan jeg kun se kan ligge i, at man er VW-

BMW 1500

75 hk v. 5500 o.p.m., tophastighed 150 km/t, 4-cyl. motor med overliggende knastaksel, kompression 8,2 : 1, slagvolumen 1499 ccm, tankindhold 53 l, vægt 950 kg, acceleration 0-100 km/t 19 sek.





♦ AUTO UNION 1000 Sp. Roadster

62 hk v. 4500 o.p.m., top hastighed ca. 135 km/t, 3-cyl. totakts, vandkølet motor på 981 ccm, friskolie-smøring, hel-synkr. 4-trins gearkasse med friløb, forhjulstræk, vægt 905 kg, acceleration 0-80 km/t 13 sek., veludstyret.

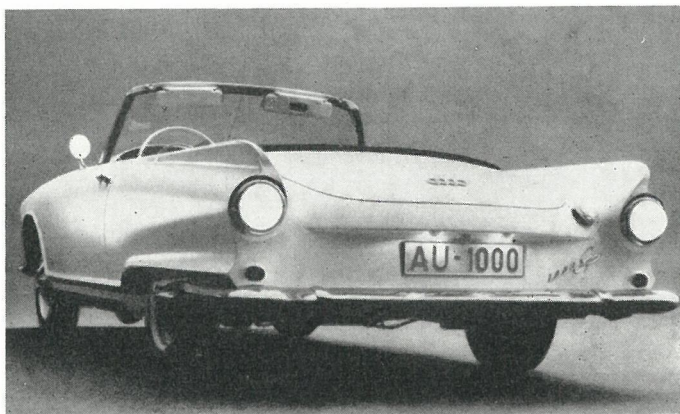
entusiast, for hverken pladsforholdene for passagerer eller bagage kan måle sig med de to konkurrenter Opel Rekord og Taunus 17 M.

Opel Rekord har ikke meget nyt at byde på, ikke mere end vi kender. Men denne bil er de sidste år løbet en hel del væk fra sit dårlige rygte, der gik ud på, at bilen ville vælte i grøften, hvis man kørte over 80 km/t. Affjedringen er blevet bedre, støddæmpningen hårdere og krængningen en del ringere. Selv om Opel Rekord ikke hører til Europas væddeløbere, kan den nu køres ganske kvikt. Pladsforholdene indeni er meget fine, og bagagerummet er meget stort. Desuden er det jo en net og nydelig vogn.

Opel-fabrikkerne var trods deres indregistreringssucces i Tyskland og Skandinavien noget betænkelige i 1961, da Ford Werke i Köln introducerede den nye Taunus 17 M, den med det strømliniede pontonkarrosseri. Siden sin fremkomst har Taunus vundet støt og sikkert frem, og man forstår det godt. For det første har den nogle umiddelbart tiltalende linier, for det andet er det en både rummelig, hurtig og velkø-

rende bil. I virkeligheden byder den på samme plads og komfort som Rekord, og så har den noget mere end Rekord: for eksempel den meget store forrude, hvor man ikke behøver at læne sig frem for at følge en lyskurvs signaler.

Det bliver meget en smagssag om man skal vælge Rekord frem for Taunus, men nøgternt bedømt synes jeg Taunus' køreegenskaber ligger over Rekordens. Taunus er blandt andet, selvom det ikke alene er udtryk for køreegenskaber, 3 sekunder hurtigere i acceleration fra 0-100 km/t end Rekord (målt for begge biler med 1,7 liters motoren).



Opel Rekord vil vi få at se i en Coupé-version. Denne vogn har nøjagtig samme motor som 1,7 liters familiebil, men karrosseriet ser jo noget smartere ud. Der er nogle udmærkede sæder i denne 2-personers model, og der er et bagagerum af de helt store dimensioner.

Taunus 17 M findes i en dyrere TS-udgave, en let tunet bil med separate forstole og en acceleration 2 sekunder bedre end sit ophav, nemlig fra 0-100 km/t på 19 sekunder. Til sammenligning skal nævnes, at Austin Healey Sprite accelererer fra 0-100 km/t på 22 sekunder.



♦ NSU PRINZ 4

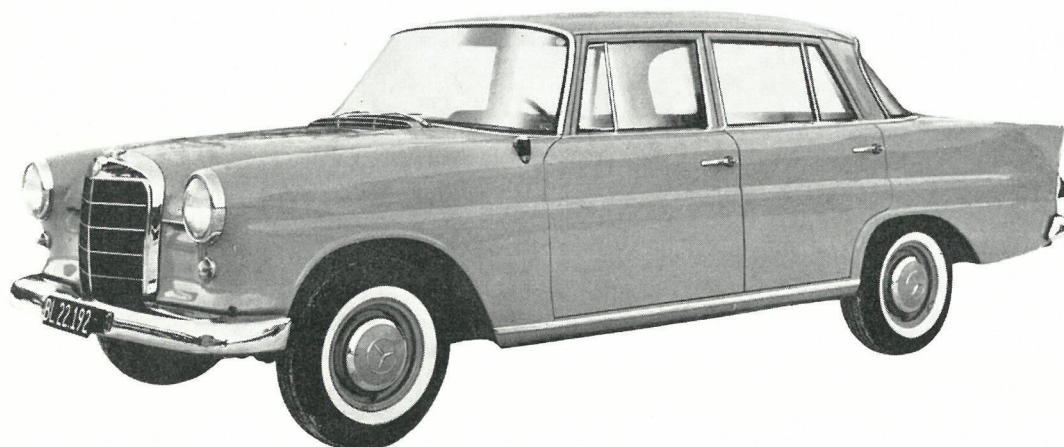
30 hk* v. 5500 o.p.m., top hastighed 115 km/t, 2-cyl., twin-motor, firetakts luftkølet med overliggende knastaksel, slagvolumen 598 ccm, helsynkr. 4-trins gearkasse, vægt med fuld tank 585 kg, acceleration 0-80 km/t 19,4 sek.

**FORUM
62**



MERCEDES-BENZ 300 SE c

185 hk* v. 5200 o.p.m., tophastighed 175 km/t, 6-cyl., topventilet motor med overliggende knastaksel, benzinindsprøjtning, slagvolumen 2996 ccm, kompression 9:1, fuldautomatisk gearkasse, skivebrems, nylondæk, vægt 1530 kg, yderst veludstyret.



MERCEDES-BENZ 190 c

90 hk* v. 5200 o.p.m., tophastighed 145 km/t, 4-cyl., topventilet motor m. overliggende knastaksel, slagvolumen 1897 ccm, kompression 8,7:1, vægt 1250 kg, acceleration 0-100 km/t 17 sek., leveres tillige som 190 Dc med samme karrosseri, men med 4-cyl. diesel motor på 1988 ccm, 60 hk og tophastighed 125 km/t.

Mercedes-Benz viser den nye, dejlige 190 benzin- og dieselbil, der har fået 220-typens karrosseri. Og fabrikken viser den endnu dejligere, dyrere og særdeles velkørende model 220SE. Mercedes personvognene har ikke altid været højt priset for just fine køreegenskaber på grund af pendulbagakslerne, men denne 220 SE ligger suget til vejbanen under selv de mest fortvivlede forhold. For det første er bilen blevet bedre blandt andet ved forbedringen i hjulophæng, men ret afgørende er monteringen af nye nylon speeddæk, der bevirker at vognen, som man ynder at udtrykke det, »går på skinner«. Især mærker man ikke noget til de sideværts rykbevægelser, som ellers kan kendetegne pendulakselarrangementet.

Daimler Benz' datterselskab Auto Union har sin nye DKW Junior med friskoliesmøring at vise frem. Dette med olien ser man jo ikke umiddelbart på bilen, men en model vil vise det mekaniske system, der sørger for den tilstrækkelige smøring under motorens

forskellige belastninger. Det giver magrere smøring ved lavere motoromdrejninger og federe ved større – og det sparer for det første lidt penge til den dyre olie, men forhindrer især så at sige al koksaflejring i totaktmotoren.

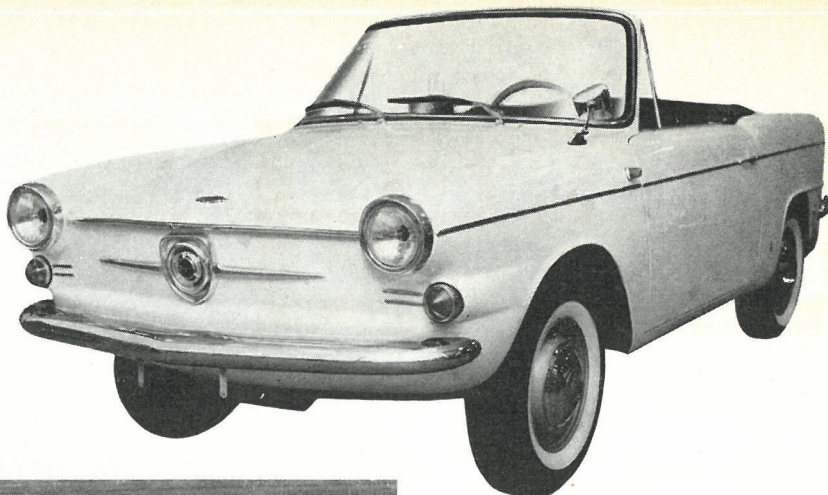
DKW JUNIOR DE LUXE

39 hk v. 4000 o.p.m., tophastighed 120 km/t, 3-cyl., totakts motor med friskoliesmøring, slagvolumen 795 ccm, kompression 7,5:1, vægt 710 kg, benzinforbrug 7,3 l pr. 100 km, acceleration 0-80 km/t 15 sek.

Fra NSU-fabrikken kommer den nye Prinz 4, der foreløbig *ikke* skal være afløser af den eksisterende, mindre Prinz III. Prinz 4 har fået »sæbeæske-karrosseri« efter Chevrolet Corvair og Fiat 1300 – og nu er den franske Simca 1000

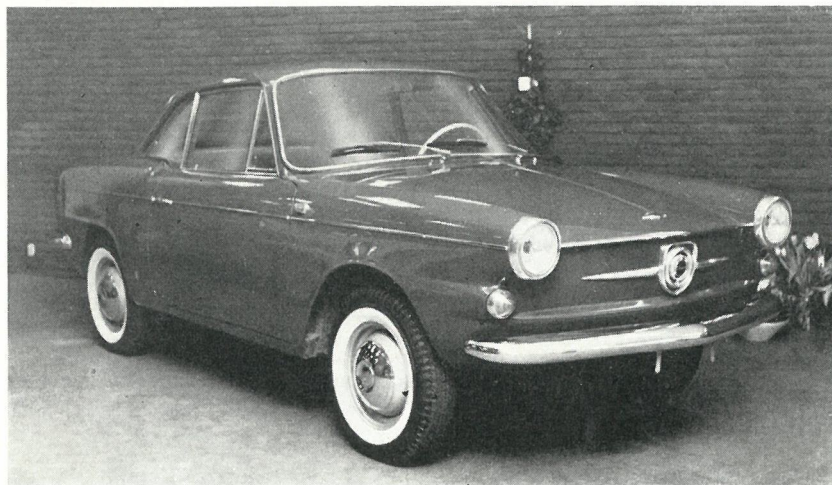


jo også kommet i samme »dragt«. Prinz III er bestseller i Danmark, og det publikum, som begejstres for Prinz III, vil blive endnu mere begejstret for Prinz 4, der giver meget mere plads og meget mere komfort, bedre acceleration og større tophastighed. Prinz 4 er mellem de hækmotorbiler, der har den bedst mulige vægtfordeling på for- og baghjul. Den har i hvert fald ikke overdreven vægt bagtil, og kører blandt andet derfor godt og roligere end for eksempel den nye Simca 1000, der er haletung.



♣ **NECKAR JAGST 770**
Coupé/Cabriolet

32 hk v. 4800 o.p.m., tophastighed 120 km/t, 4-cyl., topventilet, vandkølet hækmotor på 767 ccm (Fiat 600 d), kompression 7,5 : 1, tankindhold 27 l.

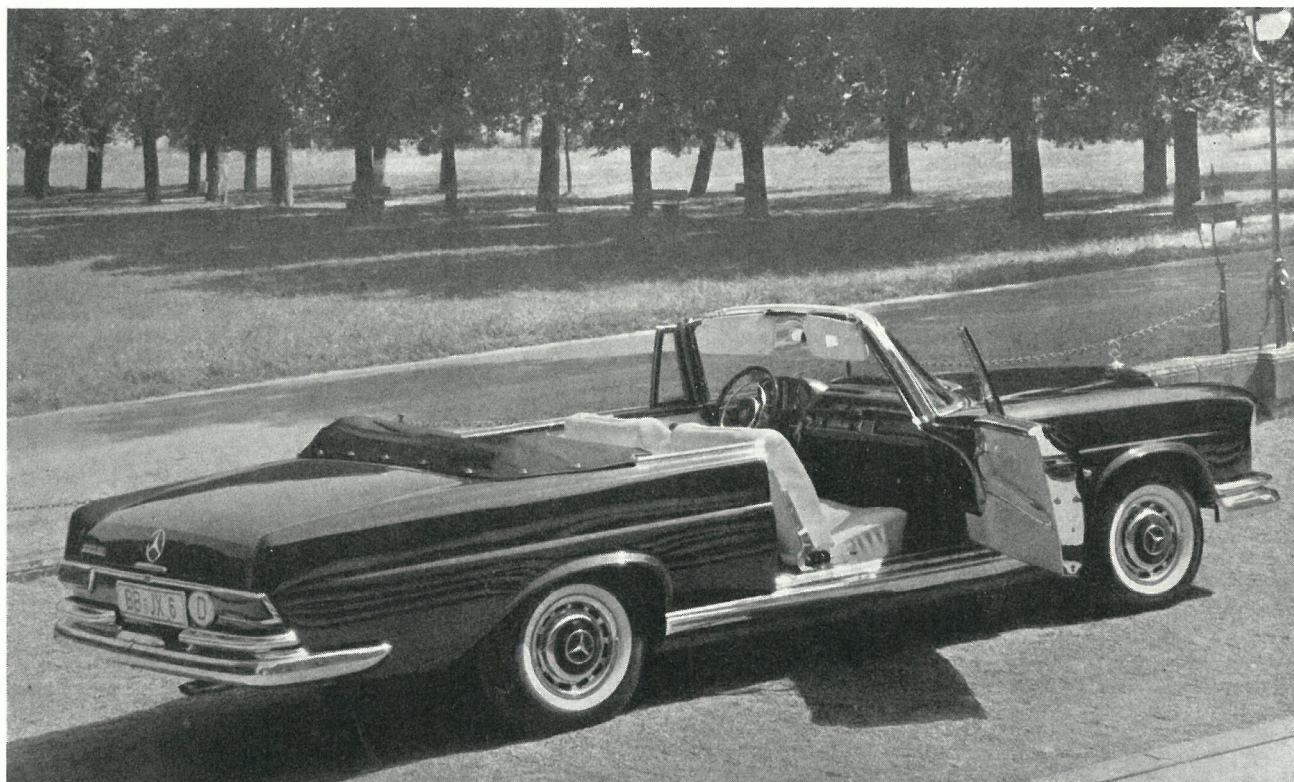


For dem med sans for fart og landevejens dramatik udstiller Porsche sine Super 75 og Super 90, samt muligvis Carrera. Mand og mand imellem siges det vist endnu, at Porsche-motoren er en stærkt tunet folkevognsmotor. Det passer slet ikke. Man skal ikke have siddet bag et Porsche-rat mange sekun-

MERCEDES-BENZ 220 SE b CABRIOLET
134 hk* v. 5000 o.p.m., tophastighed 170 km/t, 6-cyl., topventilet med overliggende knastaksel, benzinindsprøjtning, slagvolumen 2195 ccm, kompression 8,7 : 1, skivebrems foran, leveres med aut. transmission, acceleration 0-100 km/t 12,9 sek.

der, før man er klar over, at den svage ydre lighed motorcylindrene har også er den eneste lighed. Et tryk på speederen i en Porsche er som at få en jættes venlige hånd i ryggen. På 13 sekunder er Super 90 oppe på 100 kilometer i timen.

Borgward ser vi næppe noget til, men derimod den lille, vævre BMW 700, der har fundet ganske godt fodfæste herhjemme. BMW 700 hører til de bedst kørende af de små hækmotorede personbiler, men desværre også til en af de dyreste vogne i den lille klasse. BMW findes i en type 700, familiebil kan den kaldes, i en Coupe, en ganske smart lille genstand, der klarer 0-100 km/t på



FORUM 62

TAUNUS 12 M SUPER

60 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 125 km/t, 4-cyl., topventilet, vandkølet ræk-kemotor, kompression 6,8:1, vægt 870 kg



VW 1200

34 hk* v. 3500 o.p.m., tophastighed 115 km/t, 4-cyl., luft-kølet firetakts hækmotor på 1192 ccm, kompression 7:1, vægt 754 kg, tankindhold 40 l, helsenkr. 4-trins gearkasse, acceleration 0-80 km/t ca. 18 sek.

27 sekunder mod familiebilens 30, og så findes der en sportsudgave, som acce-lererer til 100 km/t på 20 sekunder.

BMW 700 har et dejligt italiensk karrosseri, med rigeligt lys gennem stort glasareal. Mest øjenfryd giver Coupe-versionen, der, hvis den ikke lå så højt i pris, i langt højere grad end det er tilfældet, ville blive brugt som »frue-vogn« i de økonomisk stærkere stillede familier. Dem kommer der jo flere og flere af.

Mens vi er ved det smarte, bør vi dvæle nogle sekunder ved den tyske bilproducent Hans Glas' *Goggomobil S 1004*. Det er en lækkert tegnet 2 pers-ners bil med en 4-cylindret firetaktmo-tor på 42 hk. Bilen kan køre 135 km/t og fra 0-100 km/t på 25 sekunder. Des-værre drøjer det lidt med at få produk-tionen i gang. Vognen var en nydelig skueret på den sidste Frankfurt-udstil-ling i efteråret. Med motoren liggende foran og træk på baghjule har den

et konservativt og godt grundlag for gode køreegenskaber. Denne vogn har en chance for at blive ungkarlebil eller ungpige bil par excellence – når den en-gang kommer i forretningerne.

Da NSU-Fiats Weinsberg 500, Jagst 770, Neckar og Neckar Special faktisk er identiske med de italienske tvilling-brødre, skal de ikke omtales her.

☆

Tysk bilproduktion er i sammenlig-ning med den engelske og italienske

VW 1500

45 hk* v. 3800 o.p.m., tophastighed 129 km/t, acceleration 0-100 km/t 24,7 sek., motortype som VW 1200, slagvolumen 1493 ccm, vægt 860 kg, tankindhold 40 l.

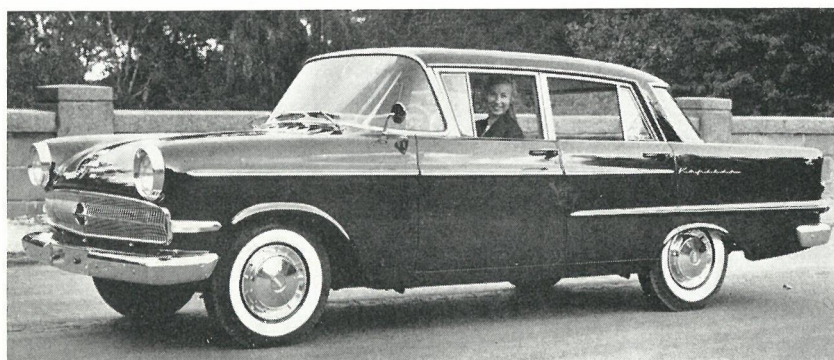
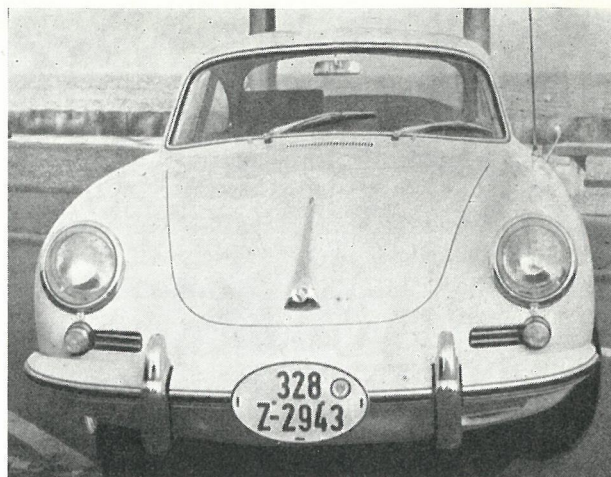


ikke lagt så meget an på det smarte og sportslige, som på det praktiske og hverdagsagtige. Vesttyskland producerer, som mange danske ved, gode vogne. Langt over halvdelen af indregistrerede personbiler i Danmark og Sverige er af tysk afstamning. - Denne hverdagsbilproduktion kan man godt sige, præger tyske biler og giver et vist nationalt karaktertræk, hvor for eksempel det sportslige har smittet af på de engelske hverdagsbiler. Tyskerne vil det solide, det gedigne, englænderne sætter pris på *the good sport*. Men som antyd det bliver forskellene mindre og mindre eftersom konkurrencen bliver hårdere og hårdere. Folks kendskab til bil er også voksende, så i bestræbelserne på at tilfredsstille og især *lokke* det store publikum, låner de forskellige bilfabrikker hinandens goder, således at man måske i fremtiden kun kan få noget særpræget fra de små italienske og små engelske fabrikker, mens mindre foretagender i Vesttyskland helt er bukket under i masseproduktionens skygge.

brorrasmus.

♦ PORSCHE 1600 SUPER

75 hk* v. 5000 o.p.m., top hastighed 175 km/t, 4-cyl. luftkølet boxermotor, slagvolumen 1582 ccm, kompression 8,5 : 1, helsynkroniseret 4-trins gearkasse, vægt 900 kg, tankindhold 52 l, acceleration 0-100 km/t 14,6 sek.



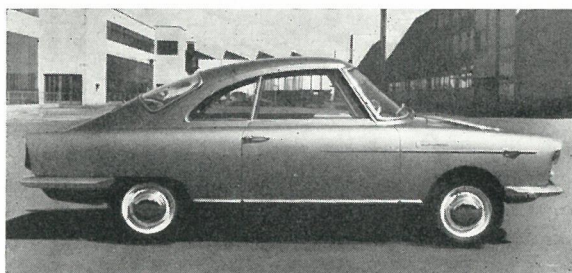
♦ OPEL KAPTJÄN P

100 hk v. 4300 o.p.m., top hastighed 150 km/t, 6-cyl., topventilet række motor på 2605 ccm, kompression 7,8 : 1, 3-trins gearkasse, vægt 1310 kg, tankindhold 55 l.

FORUM 62

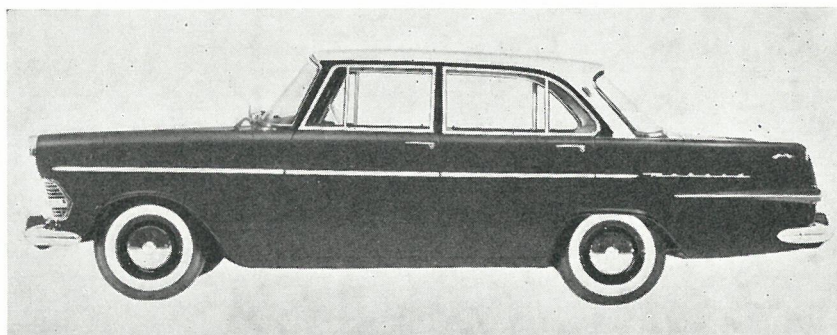
♦ NSU SPORTPRINZ

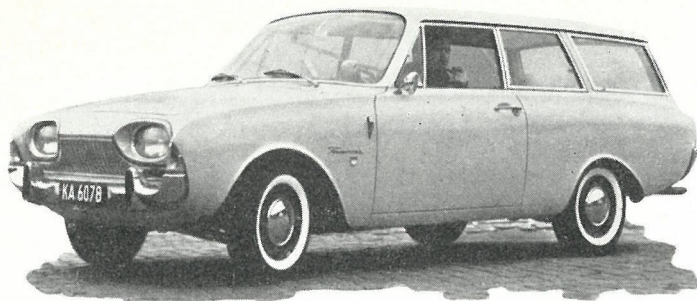
35 hk v. 5500 o.p.m., top hastighed ca. 125 km/t, motortype som NSU Prinz 4, kompression 7,6:1, vægt 560 kg, tankindhold 25 l, pænt udstyr.



♦ OPEL REKORD 1,7 l

63 hk v. 4300 o.p.m., top hastighed ca. 132 km/t, 4-cyl., topventilet række motor på 1680 ccm, kompression 7,25 : 1, vægt 930 kg, tankindhold 40 l, acceleration 0-80 km/t 12,5 sek.





TAUNUS 17 M TURNIER

67 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed ca. 140 km/t, 4-cyl. topventilet rækkemotor, slagvolumen 1698 ccm, kompression 7:1, vægt 1015 kg, tankindhold 45 l.



BMW 700 COUPÉ

35 hk v. 5000 o.p.m., tophastighed 128,5 km/t, 2-cyl., firetakts luftkølet boxermotor placeret i hæk, slagvolumen 697 ccm, kompression 7,5:1, vægt med fuld tank 631 kg, tankindhold 33 l, acceleration 0-80 km/t 14,8 sek.

Når motoreffekten er beregnet efter DIN-normer, er dette angivet ved en stjerne (hk*).



Brorrasmus skriver om svenske biler

Svensk bilindustri har i dag svunget sig op til både anseelige produktionstal og megen anerkendelse. Det sidste er især vundet ved Volvos og SAAB's deltagelse i forskellige hjemlige, skandinaviske og internationale rallies. Det har vist været ikke så lidt af en triumf, at SAAB to år i træk kunne placere sig som totalvinder i det fornemme engelske R. A. C. rally, og besejre *britter i britiske biler på britisk grund!*

Ved løb i USA og Canada hører vi gang på gang, at Volvo og SAAB placerer sig som vindere i hver sin klasse, og det er typisk, at de to vogne har sit faste og større og større publikum i USA. For eksempel var SAAB og folkevognen de to eneste europæiske biler, der ikke mærkede nogen salgsnedgang i de kritiske dage, hvor eksporten til dollarlandet syntes at have passeret topunktet.

SAAB 96 personvognen har de to sidste år placeret sig meget stærkt i Sverige og Danmark. I Sverige er den rykket op på tredjepladsen i indregistreringslisten og i Danmark er vognen fint placeret mellem de ti mest solgte. Årsagen til bilens succes ligger først og fremmest i et kvalitetsprogram, der endnu hævder sig over for mastodonernes »masseartikler«. Dernæst så finder mange mennesker bilen køn, praktisk og solid. Den har som Auto Union en 3-cylindret totaktsmotor placeret foran og med træk til forhjulene. — Overalt er SAAB værdsat for sine fine køreegenskaber, og da den kom med større bagrude og bedre plads for bagsædepassagererne, steg salgstallene flere hundrede procent det første år.

Før den svenske jetjager- og flyfabriks bilproduktion havde bidt sig fast på markedet, svævede Volvo i sit hjemland

alene over vandene og havde svenskerens fulde bevågenhed. Også i Danmark vandt bilen efter krigen hurtigt fodfæste på grund af kvalitet. Danske har nu engang tillid til godt arbejde, enten fordi de på grund af skatter og omsætningsafgifter er tvunget til det, eller fordi de virkelig har sans for tingenes værdi.

For nylig bragte Volvo en ny B 18 motor på markedet, og dermed er de forskellige modeller placeret meget højt med hensyn til præstationer. Tophastigheden for den billigste model PV 544 er 140 km/t, Amazon Sport kører 150 km/t og accelererer fra 0-100 km/t på 19 sekunder.

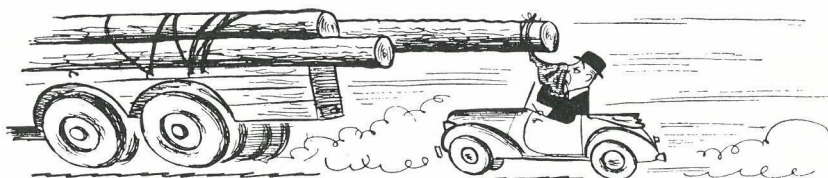
Man bebrejder Volvo-fabrikkerne deres fastholden ved en noget gammeldags karosseriform, lige så meget som man skoser folkevognsfabrikken for at bevare VW 1200's udseende. Amazonen var

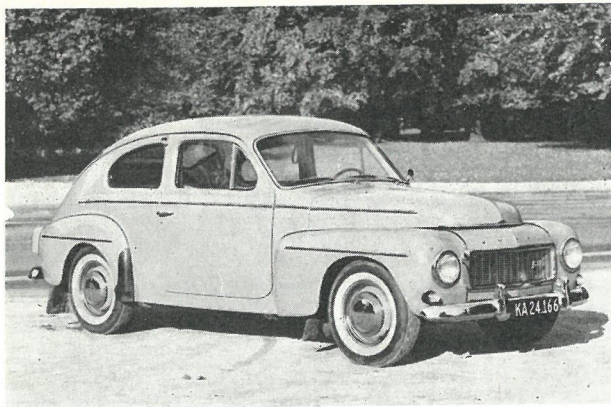
SAAB 96

42 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 118 km/t, 3-cyl., vandkølet, totakts motor på 841 ccm, kompression 7,3:1, vægt 925 kg, tankindhold 40 l, veludstyret.

forsøget på at tækkes den nye smag, men desværre blev denne bil skabt med for lille hensyntagen til de indre pladsforhold. Man hører ofte folk beklage sig over, at der i forhold til prisen, og til PV 544, kun er så lidt mere plads i bilen. For en del købere fører det til, at den hede kærlighed i sidste instans overføres på et andet bilmærke.

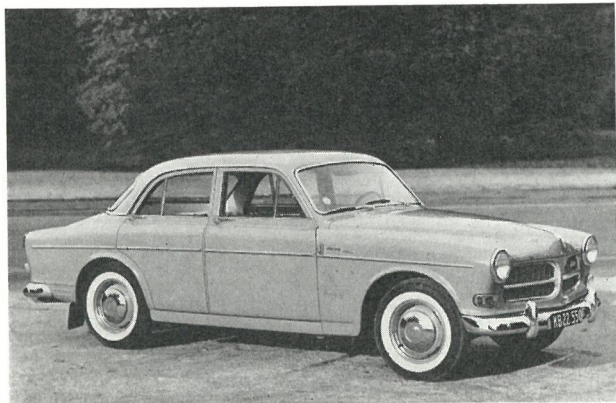
Det er nu synd og skam, for Amazon med den hurtige motor er en bil, hvis køreegenskaber nærmer sig det italienske, når det er godt.





VOLVO PV 544 SPECIAL

75 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed 140 km/t, 4-cyl., topventilet motor på 1788 ccm, kompression 8,5 : 1, krumtap monteret i fem hovedlejer, vægt 1010 kg, tankindhold 35 l, veludstyret, leveres tillige som Volvo Sport med 90 hk.



VOLVO AMAZON 121

75 hk v. 4500 o.p.m., tophastighed ca. 140 km/t, motor-data som PV 544 Special, vægt 1090 kg, tankindhold 45 l, veludstyret, leveres tillige som Amazon Sport med 90 hk.

FORUM 62

Volvo har, som vi ved, satses hårdt på det amerikanske marked. Og det er vel i virkeligheden for dette marked, man gik i gang med at bygge den sportsbetonede P 1800. Denne bils køreegenskaber er meget, meget fine, men dens udseende har nok været en skuffelse for de entusiaster, der forbinder den med engelsk tradition. Der er lidt rigelig og ligesom forkert ornamentik på bilen. Sammenligner man den med den hundrede procent engelskbyggede Daimler Sport, vil sidstnævnte dog falde ud til fordel for P 1800. Daimler er direkte uskon.

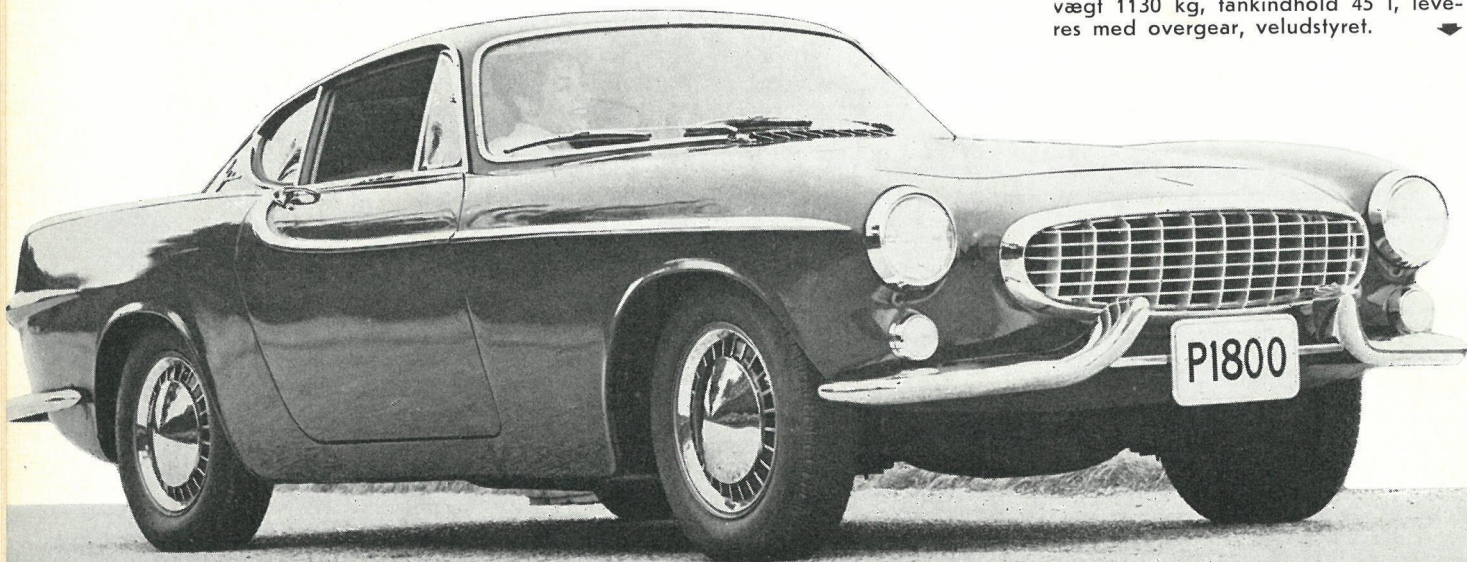
☆

Svensk bilproduktion har den fordel, kan man sige, at være af så lille målestok, at fabrikkerne er nødt til at sætte kvalitetskravet øverst. Hvis ikke svenske biler var kendt for god håndværksmæssig udførelse, ringe vedligeholdelse og sund og ærlig teknisk udvikling, ville publikum hurtigt svigte. Svensk bilindustri kan altså med tiden løbe den risiko ikke at kunne hævde sig på verdensmarkedet, nemlig fra den dag fabrikkerne sætter ønsket om produktionstal højere end kvalitet.

brorrasmus.

VOLVO P 1800

100 hk v. 5500 o.p.m., tophastighed 165 km/t, slagvolumen 1778 ccm, kompression 9,5 : 1, skivebremses på forhjul, vægt 1130 kg, tankindhold 45 l, leveres med overgear, veludstyret.



Voigt-Nielsen og Franz Giersing
prøvekører den omdiskuterede
nye franske vogn

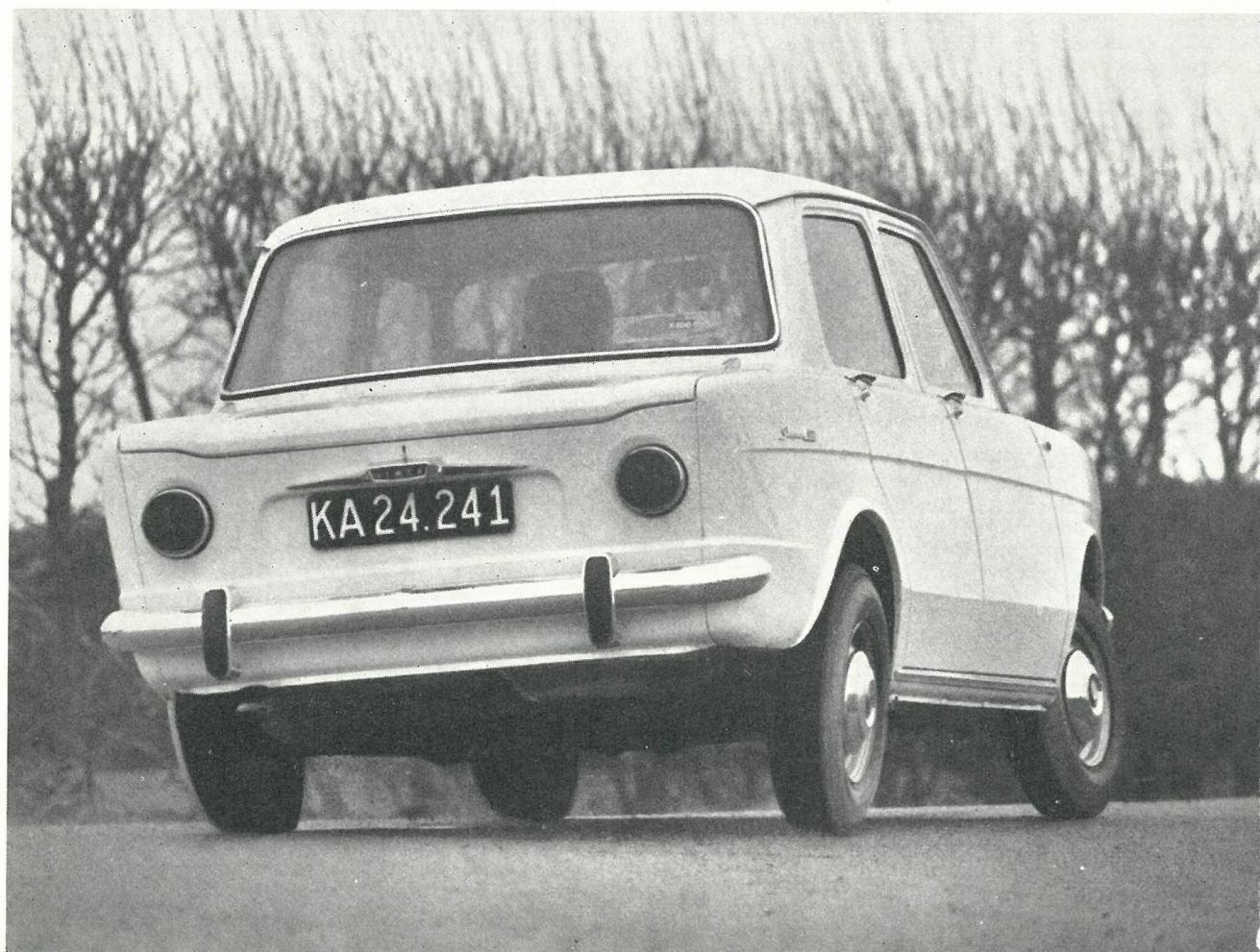
SIMCA MILLE



Hjulstillingen viser, at der ikke er langt igen, før de »sidste« køreegenskaber er opbrugt. Baghjulene har kraftig positiv camber, og den væsentligste del af hjulenes sideføringskraft er blevet koncentreret på venstre forhjul.

Da smag og behag er forskellig, bliver alle piger gift og al grød spist. – Det siger Holberg, og så passer det. Dette være sagt som en trøst til Simca Mille, der har fået en højst blandet modtagelse.

Nogle var så højt oppe, at det måske har svimlet lidt, og andre faldt helt ned i kulkælderen. I mørke er alle katte grå, og det ville ikke være synderlig vanskeligt at påvise, at noget nær samtlige biler under 20.000 kr. er så fyldt med kompromiser og inkonsekvenser, at de stort set ikke kunne gøre sig fortjent til respekt for fem øre. Omvendt kan man bedømme samtlige disse vogne ud fra den kendsgerning, at de på trods af alle tekniske vanskeligheder gennemgående løser millioner af menneskers kørselsbehov så godt, at alle mærker bliver solgt og alle ejere





Her er Mille kommet på vægten. Bemærk, hvordan man bærer sig ad med at finde, hvor stor en del af den samlede vægt der er placeret på baghjulene. Vognen er bakket så langt ind, at forhjulene kun lige akkurat ikke rører brovægten. Forhjulsvægten findes ved at køre vognen så langt ind, at kun baghjulene er fri af vægten. Totalsummen vil da stemme med vognens totalvægt. Vi henviser til vægtspecifikationen på den sorte side.

tilfredse; efter hvad de selv siger i alt fald. Den mand, der omtaler sin vogn som noget bras, er jo knap født.

Motorjournalister har teoretisk mulighed for at finde den bedste vogn frem — de har i alt fald prøvet samtlige gængse vogne. Hvis en objektiv bedømmelse var mulig, måtte man formode, at samtlige motorjournalister kørte i samme mærke, men man skal være heldige for at finde bare to, der er enige om ret meget; endsige kører i samme vogn.

Sagen er, at vi får de vogne, vi fortjener. Falder en vogn 1000 kr., strømmer vi til, og med denne erfaring ønsker flertallet af de store fabrikker at være sikre på ét: at kunne sælge til en konkurrencedygtig pris, og så må hver øre i produktionsprisen vendes og drejes. For at være konkurrencedygtige må de vogne, vi skal betale 15.000 kr. for i butikken, ikke koste ret meget over 4000 kr. i rene fremstillingsomkostninger, og der skal nok være de fabrikker, der kommer billigere igennem.

Dette er vilkårene, og så er det op til den enkelte, om han vil lade sig henrive over, at det trods alt er muligt at bygge så relativt brugbare vogne som tilfældet er, eller han vil understrege, at niveauet som helhed er sat for lavt. Begge anskuelser har deres berettigelse. Hvad derimod den individuelle konstruktion angår, bør man kritikmæssigt fare med lempe.

Selv i de kostbareste vogne må konstruktøren traske frem og tilbage ad kompromisets vej. Hvordan stiller sagen sig så ikke i vogne til en fremstillingspris på nogle få tusinde kroner!

Vi diskuterer energisk, om forhjulstræk eller hækmotor er bedst, uden at gøre os klart, at vi diskuterer inkommensurable størrelser. Hækmotoren er en billig måde at skaffe større plads på — frontmotoren med forhjulstræk bliver en meget dyrere løsning, hvis den pladsmæssigt skal kunne konkurrere. I hækmotorvognen bliver der altså råd til et bedre udstyr, mens forhjulstrukne vogne i kraft af en mere hensigtsmæssig vægtfordeling får bedre — hvilket ikke er det samme som ideelle —

køreegenskaber. Vi diskuterer med andre ord, om pengene skal bruges på køreegenskaberne eller på resten af vognen. — Smager bananis bedre end karamelbudding?

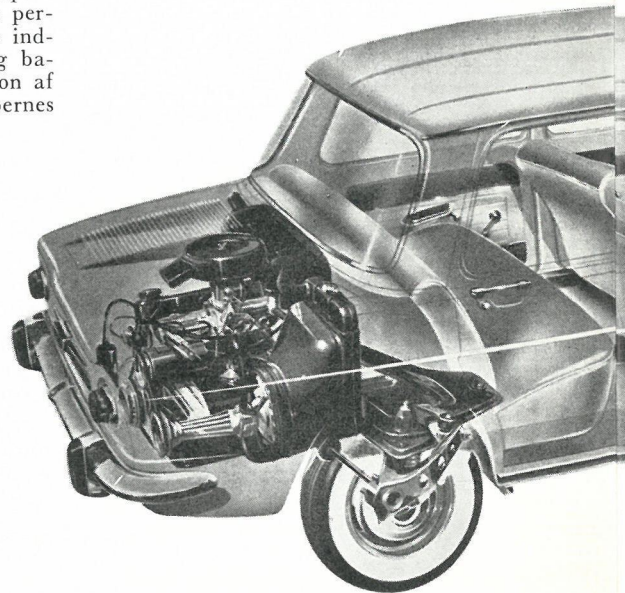
Hvis totaktsmotoren er billigere at fremstille end firetaktsmotoren — og det bør den i alt fald være, da den er dyrere i drift — bliver valget af motortype i sidste instans en diskussion, om man hellere vil købe en firetaktsmotor og lade sig nøje på andre punkter. Hvad vil man helst have: En vogn ikke alle og enhver kører i, eller et mærke, der har en verdensomspændende service? Det første udelukker det sidste, og vi tvinges til at vælge.

Den hårde kritik må reserveres det farlige, det dårlige eller det ugennemtænkte. Ser man tilbage på udviklingen siden tyverne, var der en periode lige før og efter krigen, hvor det kunne se ud, som bilen stort set havde nået sin endelige form. De sidste 6-7 års udvikling har belært os om noget andet. Køreegenskaber er i dag blevet et begreb, der ikke længere mistænkes for at være sportsligt indstillede entusiasters fikse ideer. Når masserne skal motoriseres, må vejen gå over den lille bil — som trafikken og parkeringsproblemerne giver et stadigt bredere perspektiv. Men små biler med store indvendige mål både under taget og bagageklappen sætter en kædereaktion af nye problemer på køreegenskaberens område i gang.

Hvis man i Simca Mille venter at finde væsentlige bidrag til disse problemers løsning, på samme måde som i Issigonis Mini Minor, skuffes man. Simca Mille er ikke nogen ingeniørmæssig bedrift, og på det ømtålelige vægtfordelingsproblem har den nok vovet sig så langt ud, at føreren må være forberedt på et par svømmetag... en plage vognen har fælles med næsten samtlige hækmotorede vogne. Tager man til gengæld motoren op til vurdering placerer specifikationerne den som en særdeles kompetent udfordrer til førstepladsen i klassen.

På det tidspunkt, hvor beslutningen om Simca Mille må være truffet, har den engelske løsning endnu kun været en »ingeniørbil«; et begreb, hvor franskmændene i forvejen må have følt sig godt inddækket! Man vil gerne lægge et sikkerheds-synspunkt ind i debatten om vognens køreegenskaber, men det skyldes delvist, at man ikke vover at nævne tingene ved deres rette navn. Køreegenskaber er et spørgsmål om hastighed — jo bedre vejegenskaber, jo større bliver muligheden for at komme hurtigt frem. Det er jo det, det hele går ud på. Det er ikke så forfærdelig mange år siden, vi havde en generel maksimalhastighed på 60 km/t. Visse vogne havde simpelt hen ikke køreegenskaber til mere. Hvis nogen i dag ville vove at foreslå en hastighedsbegrænsning på dette niveau, ville han blive anset for at være en afsindig hykler. Vi bruger med andre ord de køreegenskaber, vi får stillet til disposition, og det betyder igen, at vi holder en nogenlunde fast margin mellem det, en vogn med sikkerhed kan, og det, den kun lige med nød og næppe kan klare. Enkelte holder en lidt større margin end andre, men stort set holder vi samme afstand fra de »yderste« køreegenskaber. En vogn med lidt ringere køreegenskaber end en anden bliver derfor kun en farligere vogn, hvis man forsætligt reducerer den margin, hele udviklingen beviser, at bilisterne stort set er ganske enige om størrelsen af.

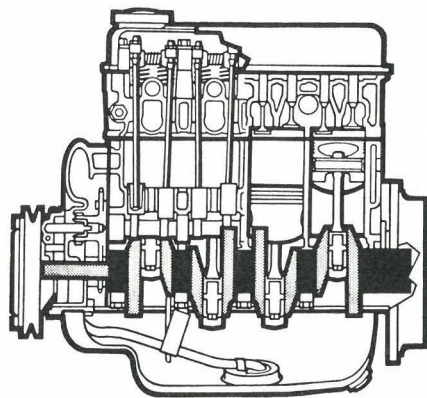
Hvis den maksimale motoreffekt midlertid er for stor i forhold til køreegenskaberne, kan vognen blive farlig i hænderne på en begynder, der ikke har nogen forudsætning for at fastlægge en rimelig margin. På dette punkt synes det store flertal af hækmotorede



vogne efterhånden at være i betænkelig nærhed af det utilfredsstillende, og Simca 1000 er ingen undtagelse. Hvis man først kommer dertil, at vogne med hæk-motor helst skal have et par tunge kufferter i bagagerummet, er der noget galt.

Motor og transmission

Den nye Simca motor fortjener kun lovord. Aluminiumstopstykke med hængende ventiler og separate indsugnings- og udstødskanaler til hver sin side garanterer en god ydelse. Motoren er monteret med 15 graders hældning, så indsugningen opnår en vis faldstrøms-

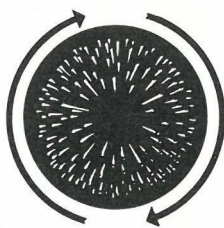


Længdesnit af den nye Simca motor med fem hovedlejer.

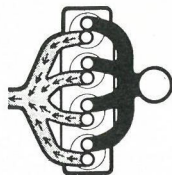
effekt, og monteringshøjden bliver lavere. Indsugningsmanifoldet opvarmes via kølevandet, hvilket gavner benzinforsbruget på bekostning af lidt motor-kraft, som der er rigelig af. Ligesom i de større Simca motorer er krumtappen monteret i fem hovedlejer, og det fortrinlige centrifugaloliefilter fra Fiat er også anvendt.

Som vandkølet hækmotor er der truffet særlige foranstaltninger for at sikre en tilstrækkelig luftgennemstrømning i køleren, og heller ikke på dette punkt synes der at være mindste grund til misfornøjelse. Man kan køre frem med totaktsmotorer og to-, fire- eller seks-cylindrede luftkølede motorer, alt det man vil... Simca 1000 motoren er en højtydende, sparsommelig og robust kvadratmotor, hvis specifikationer ta-

ler for sig selv. *Fem stjerner* til motoren, der i de rigtige hænder (men findes de i Frankrig i dag?) må kunne udvikles til en Formel J af rang!



I Simca Mille er monteret et centrifugaloliefilter. Urenhederne i olien slynges væk.

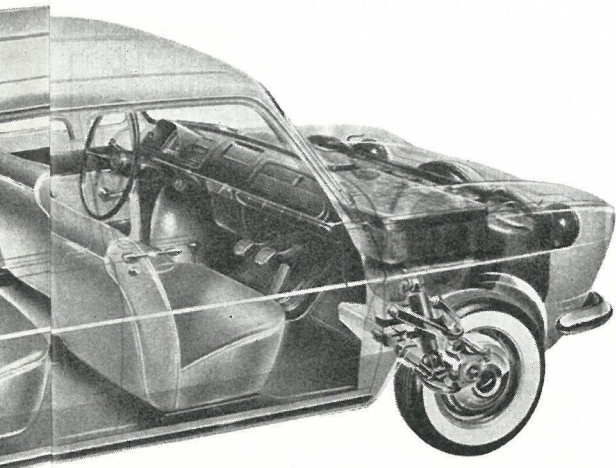


Skematisk tegning af topstykkets separate indsugnings- og udblæsningskanaler.

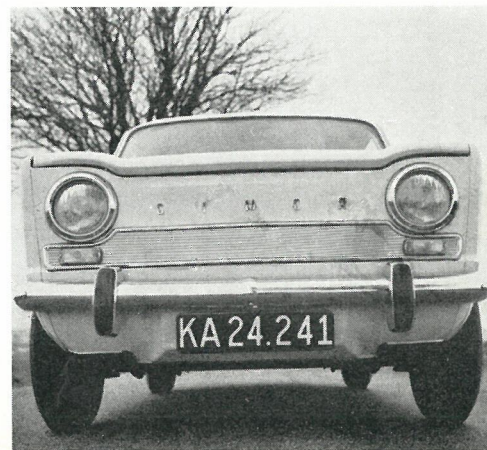
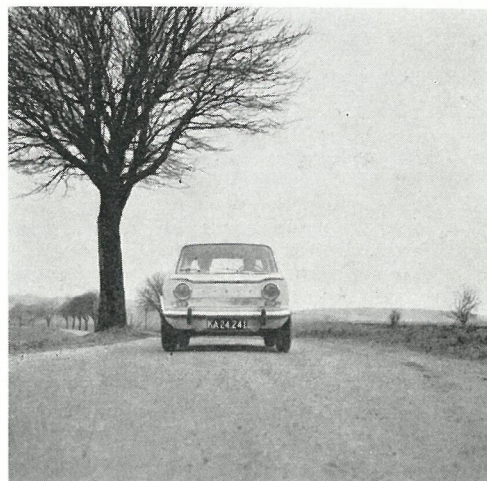
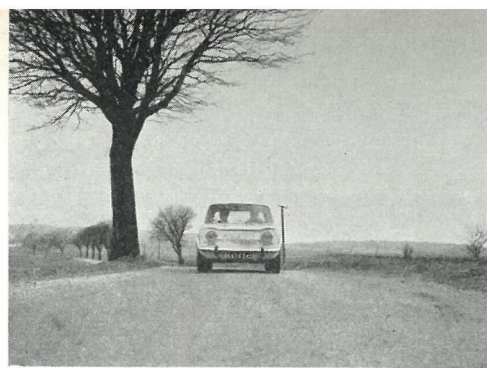
Når det noteres, at synchromesh'en mellem alle fire gear er identisk med Porsches patenter, som Simca har fransk eneret på, behøver ingen at være i tvivl om, at vognen på dette punkt rummer det bedste, der overhovedet eksisterer. Hele sammenbygningen af transmissionen og drivaksler er en kompakt og kraftig konstruktion.

Chassis

Hjulophængningen minder iøjnefaldende om det system Fiat nu i en årrække har anvendt i sine mindste vogne. På fortojet finder man øverst en triangel og nederst en tværliggende bladfeder, der foruden sin primære funktion får samme virkning som en krævningsstabilisator. Baghjulene er ophængt i et modificeret svingaksel layout, der igen minder om Fiat og flere andre vogne for øvrigt. Modificeringen har til formål at mindske den rene svingaksel store cambervariation under ind- og udfjedring (ubelastet har hjulene udadhældning, men i statisk belastet tilstand får hjulene hældning ind-efter. Forudsætningen for at dæmpe



Denne instruktive røntgen-tegning giver et godt indtryk af Simca Milles tekniske opbygning og passagerummets indretning og udstyr.

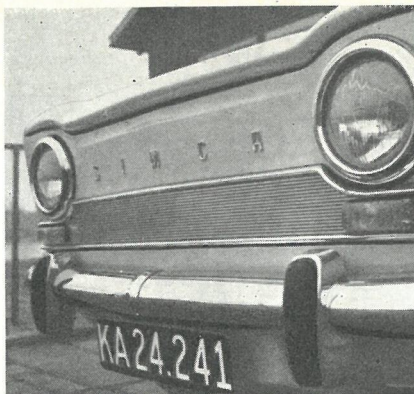


disse variationer er, at selve de to drivaksler kan variere i længde, og at forbindelsen mellem hjulnav og akselkraft har en vis fleksibilitet.

Hvad længdevariationen angår, er problemet ikke løst ved den bedst kendte metode med splinede eller stråleskærne aksler, der har den ulempe, at de under kraftig acceleration kan låse sig fast og nægter at virke efter hensigten. I stedet er der inde i differentialhuset monteret nogle små klodser, der overfører drivmomentet til det udvendige akselskæft.

Fleksibiliteten mellem akselskæft og hjul er opnået ved at montere en gumipakning mellem akselskæftets og hjulnavets flanger. Med disse modifikationer bliver der mulighed for en afstemning af den overstyringstendens, der er den haletunges vogns alvorligste problem. Det er en ret hyppig anvendt løsning, men i praksis viser der sig som regel ikke at være vundet tilstrækkeligt til, at resultatet bliver fuldt tilfredsstillende, medmindre der monteres hårde fjedre og derved opstår andre ulemper.

Karosseriet er selv bærende med fire døre og virker solidt og velforarbejdet. Udstyr og indvendig finish er ganske ordentlig. Speedometeret er med kasket-skygge. Betjeningsknapperne er monteret rundt om ratstammen og er akavede at betjene. Koblingen aktiveres hydraulisk, og specielt i en vogn med hæk-motor er det det eneste rigtige. Dunlop har fornyligt patenteret et pneumatisk speedertræk (man monterer en blæsebælg under speederen), der navnlig synes velegnet i vogne med hækmotor. Gearbevægelsen er ikke så præcis som i VW, men bedre end i BMW og Prinz



Solide kofangere med gumripuder og store baglygter - der er til at se i fåge - er funktionalistiske detaljer i Simca Milles robuste ydre.

4. Der er god plads til fire. Bagagerummet er ikke ret udformet, men kan dog klare en stor og to små kufferter.

Der er kun udvendig lås i venstre for-dør - og to gange fandt vi det efter parkering i Københavns centrum umuligt at komme ind i vognen, fordi en anden vogn havde parkeret for tæt på døren. Ved at montere låse i begge sider spares i øvrigt også parkeringsplads, idet vognene da kan parkeres parvis klods op ad hinanden.

I Simca 1000 bruger man ikke tændingsnøgle - men drejer bare på en startknop. Da man er nødt til at låse vognen, hvis ikke enhver skal kunne køre den, skal man under alle omstændigheder altid have nøglen frem. Hvorfor så ikke montere en almindelig tændingslås med samme nøgle som dør-låsen? Vi er på vej til obligatoriske rat-låse - men i Simca 1000 (som i flere andre franske vogne) er tyverisikringen under standard.

Der mangler separate friskluftsindtag - man må vælge mellem varm eller kold luft, men har som bekendt brug for begge dele samtidigt. Gulvet i bagagerummet bør forsynes med en gumimatte, og rummet savner i høj grad finish. At lægge nye kufferter ned i det eksisterende rum kan let få ærgerlige konsekvenser. Bagageklappen er hængslet fortil, som den bør være.

Kontaktarmene for afvisere og for-lygter sidder berge på venstre side af rattet; den rigtige placering. Som helhed gør karosseriet og indmaden et mere robust indtryk end flere af vognens mindre konkurrenter.

Motorklappen forekommer lidt primitiv, og man har tilsyneladende glemt at montere en holder til at støtte klappen, når den er åben.

Køreegenskaber.

Så er vi nået til det mest omdiskuterede punkt ved denne vogn. Har den dårlige køreegenskaber? Ser man på vægtfordelingen, som vi kontrollerede, viser det sig, at ca. 35 % af vognen i tom tilstand hviler på forhjulene og altså 65 % på baghjulene. Med to personer på forsædet bliver vægtfordelingen bedre, idet vægtfordelingen ændres til 39 %/61 %. Risikoen for, at det bliver »halen der løgner med hunden«, er naturligvis en nærliggende mulighed i en sådan konstruktion. Med en omvendt vægtfordeling ville man have kunnet opnå bedre køreegenskaber, men alt andet lige var vognen da også blevet betydeligt dyrere. Man løber risiko for at få en overstyring og dermed en lunefuld bil, der er følsom over for sidevind, har tilbøjelighed til bagvogns-udskridning, overfølsom for styring uden at styre præcist, momentvis baghjulsstyring og reduceret retningsstabilitet. Trods disse konsekvenser må vi imidlertid ikke glemme, at disse skavanker kvantitativt bedømt, men ikke i forhold til antallet af mærker, skæmmer et stort antal vogne. Det kunne med andre ord se ud som om mange bilister ikke har aversion mod overstyring og indstiller tempoet derefter.

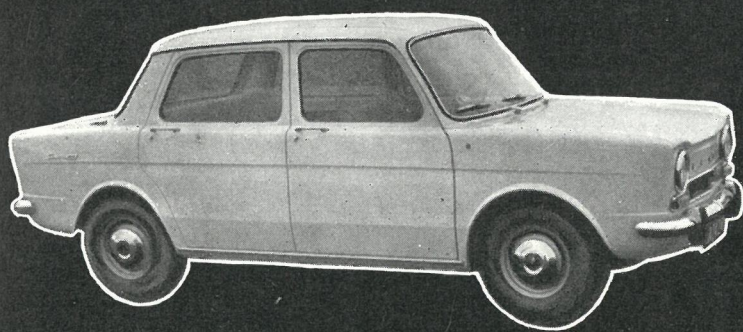
Vi har ikke under 600 kilometers prøvekørsel kunnet konstatere, at Simca Mille inden for sin type indtager nogen særstilling hvad køreegenskaber angår. Den er ret blødt affjedret, og

(fortsættes side 62)

*fast
2 form*

PRØVEKØRSEL		D. 16 - 20 Jan 62		V. J.V.N - F.9 - E.V.	
FABRIKAT: <i>Simca</i>	TYPE: <i>Mille</i>	VÆGT incl. bensin: 726 kg			
BETINGELSER: <i>under accelerationsprøve: jern rind fra ryddet, dørk vgr og fliglig vrbane (betan) 2 mand i vognen.</i>					
KILOMETERTELLER: <i>ved modtagelsen 2145 km</i>				Gearskifte <i>er foretaget</i>	
Effektive	82 km	54	31	til 2. gear ved 40 kmt. (eff. ca. 34 km/h.)	
Tæller	81 "	54	30	til 3. gear ved 71 kmt. (eff. ca. 63 ")	
Afvigelse	2 km	Misvisning	1,3 %	til 4. gear ved 110 kmt. (eff. ca. 100 ")	
SPEEDOMETER-KONTROL				Acceleration/Opremsning	
Udvisende				0-100-0 kmt.	
1.				2.	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km	40,3	40,1	40,2	89,3 "	
120 km	32,6	32,7	32,7	109,8 "	
140 km					
160 km					
ACCELERATION					
1 km m. stående start				Acceleration og tophastighed i gear	
Retning: <i>Øst</i>				Retning: <i>vest</i>	
1				2	
Middel				Eff.	
40 km	103,1	103,0	103,1	346 km/h	
60 km	68,8	68,7	68,8	52,2 "	
80 km	50,9	50,5	50,7	70,9 "	
100 km					

Prøveskemaet for Simca 1000



Tekniske specifikationer og prøveresultater for **SIMCA MILLE**

Motor:

Firecylindret, vandkølet, firetakts rækkemotor med topventiler, aluminiumstopstykke med separate indsugnings- og udstødskanaler til hver sin side, motoren er monteret med en hældning på 15°. Krumtappen roterer mod uret, er lejret i 5 hovedlejer og forrest er monteret et centrifugaloliefilter. Boring 68 mm, slaglængde 65 mm, slagvolumen 944 ccm, maksimaleffekt 45 hk v. 5.000 o.p.m., maksimale drejningsmoment 7,5 kg/m v. 2.800 o.p.m. (begge SAE). Kompressionsforhold 7,8:1, gennemsnitlige stempelhastighed: 10,83 m/sek. v. 5.000 o.p.m., ved 100 km/t 9 m/sek. Kraft/vægtforhold 16 kg pr. 1 hk. Mekanisk benzinpumpe, Solex karburator type 32 PBIC, luftfilter, oliepumpe, trykkøling med termostat. Motorolie udskiftes kun for hver 5000 km. 12 volts batteri. Tankkapacitet 30 liter, motorolie 2,5 liter, gearkasse 1,7 liter. Kølevand 5,5 liter.

Transmission:

Tor enkeltplade kobling med momentdæmper, hydraulisk aktiveret. Firetrins, fuldt synkroniseret gearkasse, alle gear indirekte, udlagt i følgende forhold:

	Gearkasse:	Kron- og spidshjul:	Overall:
1. gear	3,55 : 1	x 4,375 : 1	= 15,5 : 1
2. gear	2,12 : 1	x 4,375 : 1	= 9,3 : 1
3. gear	1,41 : 1	x 4,375 : 1	= 6,2 : 1
4. gear	0,963 : 1	x 4,375 : 1	= 4,2 : 1

1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til 26,5 km/t. Dækdimension 5,60 - 12. Baggear: 4,37 : 1.

Chassis og karrosseri:

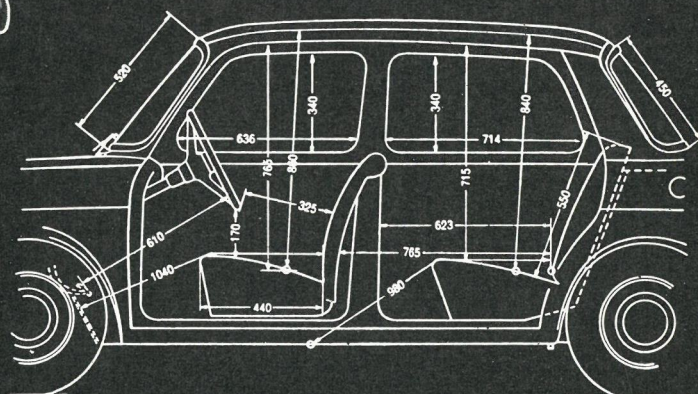
Selvbærende 4-dørs karrosseri med forhjul ophængt i enkeltkelt overl. triangel og tværl. bladfjeder, baghjul ophængt i modificeret svingaksel med skråstivere (tilnærmet parallelføring), spiralfjeder, teleskopstøddæmpere for og bag, hydraulisk fodbremse, totalt bremseareal 544 cm², udveksling i styretøj 3 1/2 omdrejning fra stop til stop, vendediameter ca. 9 m.

Mål og vægt:

Største længde 3797 mm, højde 1335 mm, bredde 1485 mm, akselafstand 220 mm, sporvidde foran 1250 mm, bagtil 1234. Dæktryk foran 15,3 lbs. (1,1 kg/cm²), bag 21,3 lbs. (1,6 kg/cm²) - under prøverne er anvendt 3 lbs. overtryk for og bag. Vægt med fuld tank ifølge vor autoriserede vejning 726 kg. Vægtfordeling: 252/474 kg tom; med to på forsedel: 340/533 kg.

Udstyr:

Selvparkerende viskere, manuelt betjent sprinkleranlæg, polstrede solskærme, det ene med spejl, benzinstandsur, speedometer med kilometertæller, advarselslamper for lade-strøm, olietryk, kølevandstemperatur samt afvisere; betjeningsknapper for lygter, by- og overhalingshorn samt viskere monteret på ratnavet, askebæger i instrumentbræt, kontaktarme for lygter og blinklys på ratstamme, varm- eller koldluftsanlæg (frisk luft) med defrostere til forrude, forsæder justerbare i længderetningen, udvendig døråbs i venstre fordør, indtræk i uldent stof. Gearstang placeret centralt i gulv, håndbremse ligger mellem forsæder. Handskerum i instrumentbræt.



Tolerancer m. v.:

Ventilspillerum (kold) indsugning: 0,30 mm, udstødning: 0,35 mm. Ventildiagram: indsugning åbner 16° 30" før top, lukker 58° efter bund, udstødning åbner 60° 30" før bund, lukker 14° efter top. Tændingsorden (forreste cylinder nærmest svinghjul) 1-3-4-2. Tændrør: Bosch 225T2, Champion N5 eller tilsvarende. Elektrodeafstand 0,6 mm. Kamvinkel 56° +/- 1°, platinafstand 0,47-0,53 mm. Fortændingsindstilling 8° (11 mm på remskiven). Fortøjsjustering: ved tom vogn: camber 1/2° +/- 1/4°, caster 8°-9°, styreboltshældning 5 1/4° +/- 1°, spidsning: forhjul 10 mm +/- 1 mm, baghjul 1-1,5 mm (ikke justerbar).

Accelerationstider til effektive hastigheder:

0- 40 km/t (speedometerhastighed ca. 47 km/t)	4,4 sek.
0- 60 " (" " " 68 ")	9,2 " "
0- 80 " (" " " 89 ")	17,0 " "
0-100 " (" " " 110 ")	26,9 " "

Tophastighed (gennemsnit af flere forsøg i begge retninger 124/6 km/t. - Stående kilometer: 42,8 sek. sv. til 84,0 km/t.

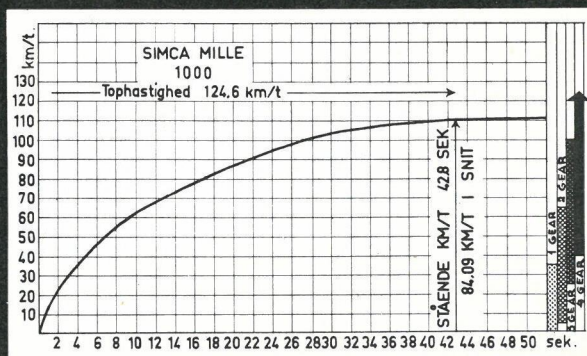
Benzinøkonomi:

Bykørsel	10-12,5 km pr. liter
Jævn landevejskørsel	14-15 " " "
Hurtig landevejskørsel	11-11,5 " " "

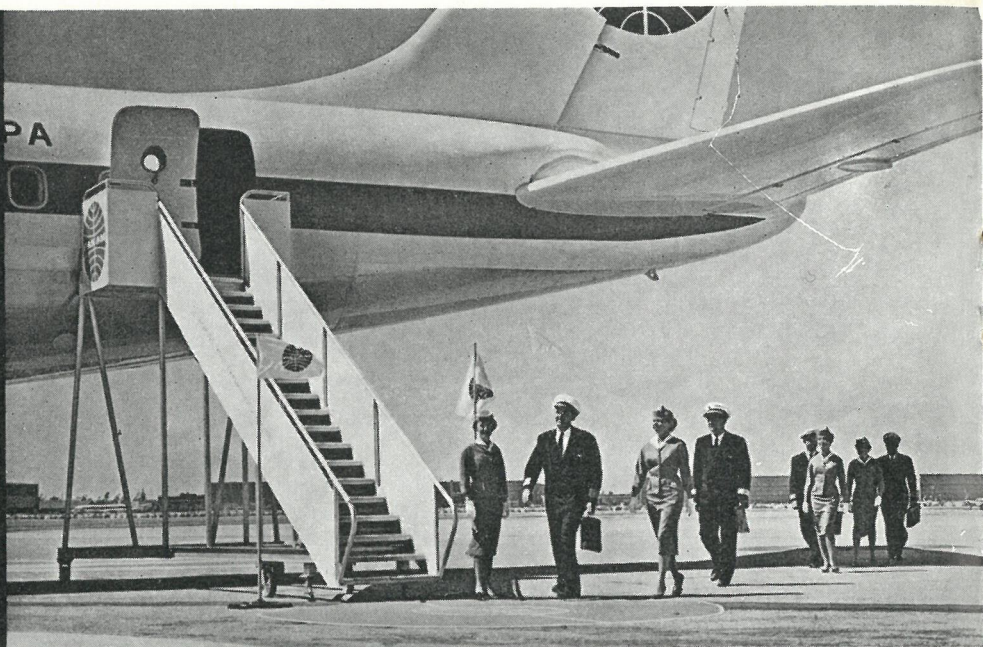
Der anvendes kun super-benzin.

Pris:

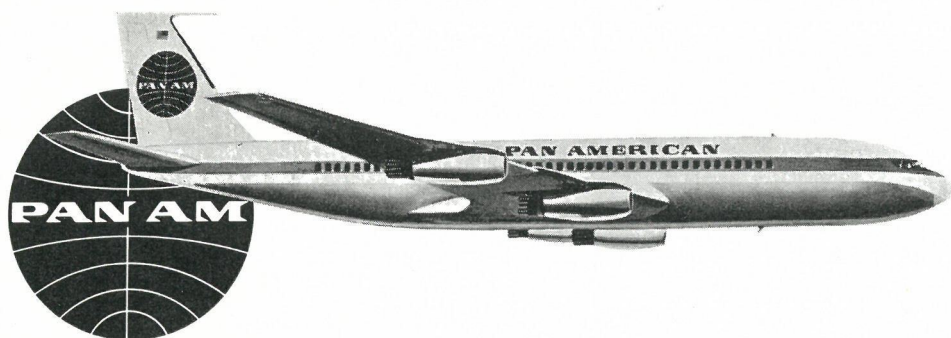
Simca Mille 1000 incl. omsætningsafgift 14.782 kr. excl. lev. Importør: Nordisk Diesel A/S, København.



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



og
serverer
den mest
himmelske
mad!



Hvad de koster

Alfa Romeo:	Kr.
Giulietta Sprint	40.778
— Spider	36.645
— Berlina TI	32.176

Aston Martin:	
DB 4	127.500
— GT	142.500

Austin:	
850 Partner Standard	11.979
— Super de Luxe ..	12.954
— Super	14.310
— Stationcar	15.148
Austin-Cooper	17.781
A-40 Futura	15.097
— Stationcar	15.850
A-60 Cambridge	21.490
— m/ aut. gear ..	24.621
— Stationcar	27.535
A-110 Westminster	36.070
— m/ aut. gear ..	38.370

Austin-Healey Sprite Mk. II	
Roadster	20.767
Austin-Healey Sprite Mk. II	
Hardtop	22.325
3000 Mk. II Roadster	40.210
— Hardtop	43.487

Auto Union:	
1000 S Coupé	19.784
— 2-dørs Limousine	16.984
— Universal	18.450
— Combi	14.384
— Sport Roadster	

Bentley:	
Continental	

BMW:	
Isetta	7.190
700 Limousine	13.997
— Coupé	15.618
— Sport	17.900
1500 Limousine	28.955

Buick:	
Special	53.251
Skylark 2-dørs Coupé	54.746
Electra	86.486

Cadillac:	
Sedan de Ville	113.085

Chevrolet:	
Chevy II	38.301
Corvair	38.646
— m/ aut. gear ..	41.233
— Monza	41.797
— m/ aut. gear ..	43.361
Bel Air	43.483
— m/ aut. gear ..	46.795
Biscayne	39.757
Impala	53.580

Chrysler:	
Valiant V-100	34.632
— V-200	41.475
New Yorker	

Citroën:	
2 CV	11.560
Ami 6	16.766
DS 19	36.675
ID 19	26.656
ID 19 Break Luxe	37.595

DAF:	
750 daffodil	14.485
750 Luxe	13.510

Daimler:	
Sp 250	48.800

DKW:	
Junior 750	14.395
— 800 de Luxe ..	15.688

Dodge:	
Lancer 770	39.520
— 770 m/ aut. gear ..	42.510
Dart 440	55.900

Fiat:	
500 Belvedere Stationcar	10.683
500 D de Luxe	8.384
600 D Berlina	10.747
1100 Export	14.547
1100 Special	17.523
1200 Cabriolet	28.380
1300 Berlina	20.584
1500	21.415
1500 Cabriolet	38.599
1800 B Berlina	27.401
1800 B Stationcar	30.871
2300 Berlina	30.990
2300 Stationcar	34.850
2300 Coupé	57.781
2300 — S	60.031

Ford:	
Anglia de Luxe	14.050
— Estate	16.374

Consul 315	Kr.
— 375	18.904
— Capri	20.585
Taurus 12 M Super	24.329
— 17 M Super	16.791
— 17 M Stationcar	20.471
Fairlane 500 2-dørs	22.133
Galaxie 500 Sedan	38.255
Thunderbird	53.880
— 74	94.000

Hillman:	
Sunbird 1600	17.570
Super Minx	20.666

Humber:	
Hawk	34.274
Super Snipe	48.074

Jaguar:	
2,4 Mk. II	50.335
3,4 Mk. II	56.200
3,8 Mk. II	60.455
Mk. X	80.695
E-type åben	72.300

Lagonda:	
Rapide	159.500

Mercedes-Benz:	
180	29.625
190	35.295
190 Diesel	39.734
190 SL Roadster	56.729
220 b	45.500
220 Sb	51.595
220 SEb. Cabriolet	
220 SEb	58.127
220 SE Coupé	106.381
300 Automatic	128.309
300 SE	ca. 140.000
300 SL Roadster	132.690
300 SL Coupé	136.005

Mercury:	
Monterey	ca. 80.000

M. G.:	
Midget	21.100
— Hardtop	23.300
MGA 1600 Mk. II	27.246
— — Hardtop	30.378
— — Coupé	30.021
Magnette Mk. IV	28.492
— m/ aut. gear ..	31.781

Morgan:	
Plus 4	28.250

Morris:	
Mascot Saloon	11.979
— de Luxe	12.954
— Super	14.310
— Stationcar	15.148
Morris-Cooper	17.781
Morris 1000 Saloon (2-dørs) ..	13.597
— de Luxe (2-dørs) ..	13.998
— Cabriolet (2-dørs) ..	14.358
— Saloon (4-dørs) ..	15.265
Oxford Saloon VI	21.790
— m/ aut. gear ..	24.922

Moskvitch:	
407	11.989

Neckar.	
Europa	14.998
Jagst 770	10.798
— Coupé og Cabriolet ..	17.900
Weinsberg 500	9.961

NSU:	
Prinz III	10.643
— 4	13.149
Sportprinz	15.791

Oldsmobile:	
F-85	53.251
98	87.624

Opel:	
1500	16.951
Rekord 1,5	18.948
— 1,7 (2 dørs)	19.347
— 1,7 (4-dørs)	20.598
Caravan 1,7	21.746
Rekord Coupé	22.699
Kaptajn P	30.131
— PL	31.902

Panhard:	
PL 17 Tigre	20.280

Peugeot:	
403-1300	21.228
403 Berline Grand Luxe	23.231
403 Stationcar	26.990
404 Berline GT	26.245
403 Diesel	33.262
403 Diesel Stationcar	33.619

Plymouth:	
Belvedere	41.544
— m/ aut. gear	51.825

Pontiac:	Kr.
Tempest	42.303
Laurentian	50.026

Porsche:	
1600 Super Limousine	53.400

Rambler:	
American (2-dørs)	32.820
Classic	38.570

Renault:	
R 4	12.548
Dauphine	14.543
Ondine	15.668
Gordini	16.474
Florde Coupé	25.329
— Cabriolet m/ Hardtop ..	26.229

Riley:	
4/72	29.492
— m/ aut. gear	32.781

Rolls Royce:	
Silver Cloud II	210.250

Rover:	
100	41.425
3-litre	57.825

Saab:	
95 Stationcar	21.397
96	fra 16.249

Simca:	
Mille (1000)	14.782
Etoile	15.937
Elysée	17.200
Monthery Special	17.756
Monaco Special	20.760
Plein Ciel	28.037
Castel Stationcar	19.743
Ariane 4 Super Luxe	21.008
Chambord	29.480

Singer:	
Vogue	25.545
Gazelle	

Skoda:	
Popular	12.930
Octavia	13.987
Stationcar	14.875
Felicia	16.825

Studebaker:	
Lark	38.000
Hawk	63.000

Sunbeam:	
Rapier	29.560
Alpine II	32.729
Harrington Le Mans	ca. 53.000

Trabant:	
Limousine	8.967

Triumph:	
Herald 1200 Saloon	15.889
— Coupé	17.644
— Cabriolet	19.163
TR 4	

Vanden Plas Princess:	
3-litre Saloon Mk. II	
— m/ overdrive	50.422
3-litre Saloon Mk. II	
— m/ aut. gear	52.917
4-litre Saloon	120.250
— m/ aut. gear ..	130.370

Vauxhall:	
»4« Saloon m/ 3-trins	
gearkasse	18.292
»4« Super m/ 3-trins gear-	
kasse	19.645
»4« Super m/ 4-trins gear-	
kasse	20.506
»4« de Luxe	21.766
— Stationcar	22.914
VX 4/90	
Velox	25.518
Cresta	26.871

Wartburg:	
Limousine	13.498

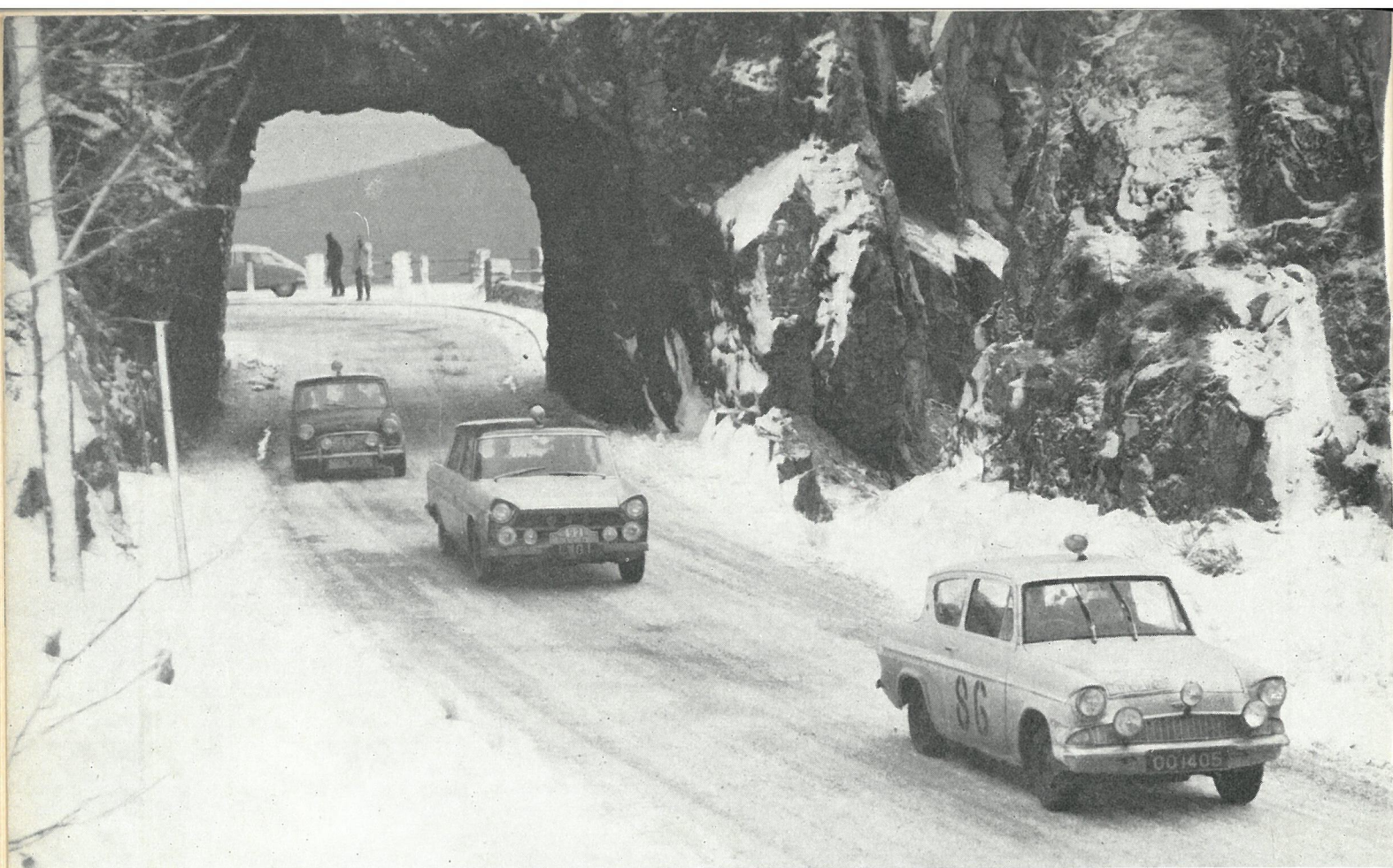
Volga:	
M 21 K	19.850

Volkswagen:	
VW 1200	15.290
VW 1500	20.766

Volvo:	
PV 544 Special	20.185
— Sport	22.275
Amazon 121	23.410
— (4-dørs)	23.915
— Sport 122	24.745
— — m/ over-	
drive	26.210
P 1800	47.705

Wolseley:	
16/60	26.539
— m/ aut. gear	29.620
300	42.499
— m/ aut. gear	44.879

Samtlige priser er pr. 1. februar 1962 og excl. leveringsomkostninger



Svensk triumf i Monte Carlo Rally

Det 31. Monte Carlo Rally blev alle tiders svenske succes. Generelt vandt Erik Carlsson/Gunnar Häggbom i en SAAB 96 (gruppe 2), men allerede på 6. pladsen kom de næste svenskere, de sejrsvante Volvo-folk Gunnar Andersson/Walther Karlsson, og som nr. 16

Bedste danske hold: Jens Nielsen, Silkeborg (th), og Henning Henriksen, Århus.

fulgte Carl-Magnus Skogh/Karl Svensson i SAAB 96 (gruppe 1). Dermed begyndte Carlsson 1962, som han sluttede 1961, da han (for andet år i træk) vandt R.A.C.-Rally i England. Inden for rallysporten er han ved at være en fabel. Hans vogn er lille og larmende, selv er han stor og tavs, og 14 gange har han kørt med taget nederst! For SAAB-fabrikkerne (og for Sverige) er han guld værd. Englænderne, som kan lide biler, der kan køre, er vildt begejstret for denne lille, mærkelige vogn, som i deres øjne ser helt forkert ud. Efter det engelske rally prøvekørte »The Motor« vognen – taget direkte fra parc fermé'en, hvor den stod efter løbet. Og alt fungerede 100 %, hvad man absolut ikke havde nogen grund til at vente ovenpå RAC-Rally 1961! Enorm – og fortjent – publicity.

Böhringer/Lang i Mercedes 220 SE fulgte godt til dørs, idet først prøven på Monacos Grand Prix-bane bragte afgørelsen. Men iøvrigt fordeltes hæder og ære nogenlunde lige mellem de bilproducerende europæiske lande med lidt rester til deling mellem øvrige lande.

Sunbeam brillerede ved at få tre vogne blandt de 10 bedste og vandt nationskonkurrencen for englænderne. Det franske islæt i toppen var ret begrænset i år, og italienerne udeblev som altid. Hvorfor kører italienerne, som har så rappe vogne, bogstaveligt talt ikke rally?

Heldigvis har de da Jens Nielsen fra Silkeborg! Han blev i en Alfa Romeo 1300 TI bedste danske hold sammen med Henning Henriksen. Generelt blev de nr. 54, i klassen nr. 6 af 48, og af 15 Alfa'er i klassen nr. 3. Det er et for-

▲ Tre Monte Carlo-deltagere (en Anglia, en Fiat 1800 og en Austin 850) i de sneklædte franske Alper.



			1	2	3	4	5	
			m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	
1. Carlsson/Haggbom	...	Saab	40 27	11 33	12 29	20 35	31 26	2,338.780
2. Böhringer/Lang	...	Mercedes	41 20	11 02	12 08	20 47	31 18	2,382.135
3. Hopkirk/Scott	...	Sunbeam	41 56	11 14	12 37	21 07	32 17	2,407.239
4. Procter/Robson	...	Sunbeam	44 45	11 15	12 33	20 57	32 11	2,458.089
5. Neyret/Terramorsi	...	Citroen	42 05	12 19	13 04	21 13	32 06	2,461.374
6. Gele/Guilhaudin	...	D.K.W.	43 34	11 33	13 23	22 09	32 42	2,477.287
7. Frescobaldi/de Luca	...	Lancia	42 16	12 48	13 11	21 32	33 10	2,483.853
8. Andersson/Karlsson	...	Volvo	43 56	11 32	13 11	21 34	32 47	2,484.870
9. Guichet/Clement	...	Citroen	43 28	12 24	13 03	21 23	32 32	2,503.440
10. Skogh/Svensson	...	Saab	44 33	13 30	13 28	22 45	33 50	2,504.608

Note: 1. Chambéry-St. Laurent du Pont, 45 km.; 2. Bedoin-Chalet Reynard, 15 km.; 3. Les 4 Chemins-St. Auben, 16 km.; 4. St. Auban-Pont des Miolans, 25 km.; 5. La Bollene Vesubie-Luceram, 35 km.

Stillingen før den afsluttende baneprov på G.P.-strækningen i Monte Carlo. Yderste kolonne th. viser de bedst placerede holds points på dette tidspunkt af løbet.

trinligt resultat, som ikke bliver ringere af, at holdet ikke på forhånd har trænet på ruten (man kan sikkert gå ud fra, at mere end halvdelen af de 50 første placerede har været der). Holdet kører helt for egne midler, men har kunnet glæde sig over en meget fin service fra Pirelli.

Øvrige danske hold kom ind således: Prins Jacques/Viggo Petersen, SAAB 96, Knud Reidl/Kr. Lundsteen/Ib Rasmussen, Volvo Am. S., Carl Syberg/A. Guldmark Hansen, Volvo 544 S., Henrik Lunk/George Schultz, Ford Zephyr, Osv. Heick/Ingv. Stenderup, Fiat 2300.

☆

På grund af det usædvanligt fine føre næsten hele vejen til Chambéry blev de fem hastighedsprøver (ialt ca. 135 km) på de sidste 900 km mellem Chambéry og Monaco afgørende. Her vandte der et antal strafpoints lig med antal forbrugte sekunder gange en faktor, der alene afhang af motorens cylindervolumen, og som varierede fra 0,320 til 0,366, repræsenterende yderpunkterne NSU Prinz og Aston Martin DB 4. Tilsyneladende havde ledelsen i år ramt den rigtige formel for udregning af faktorer (der manglede beklageligvis kvadratrodtegn over alle formlerne i decembernummeret!). Ved starten i Oslo talte jeg med tyskeren Hans Joachim Walther, sidste års europamester, der i 1961 M.C. undlod at starte i Porsche alene på grund af formlerne. Han stillede op i en Carrera og anså årets formel for »quite fair« (– man kan under rallies høre ham tale de tre hovedsprog flydende). Iøvrigt var starten i Oslo festlig som altid – ca. 1000 mennesker var mødt op kl. 7 om morgenen i bidende kulde. Alt forløb programmæssigt bortset fra, at en belgisk DAF nægtede at fungere netop i startøjeblikket.

☆

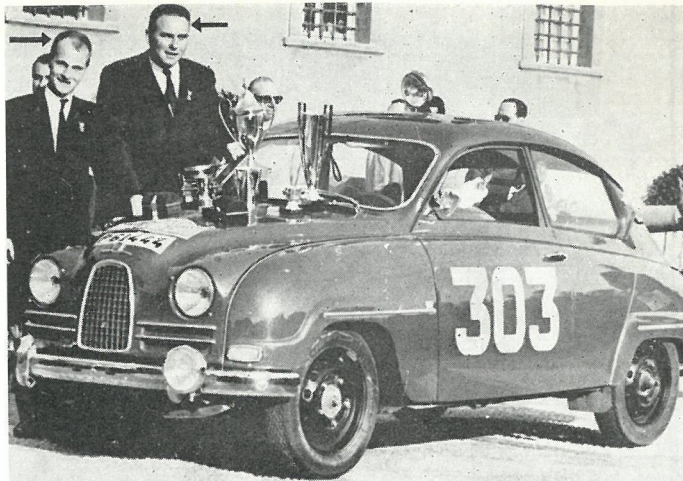
Ralliets afslutning fandt sted på Monacos Grand Prix-bane, hvor man kørte fem omgange, idet der for de fire hurtigste omgange blev givet et strafpoint pr. sekunds køretid. Böhringer skulle her køre 44 sekunder hurtigere end Carlsson for at tage sejren fra ham, og man skal jo ikke glemme, at han i forvejen havde kørt noget hurtigere end Carlsson på prøverne. Hans faktor var blot 0,353 mod Carlssons 0,337. Nu kørte Böhringer, så dækkene røg. Resultat: 11 sekunder halet ind. Hurtigste tid havde englænderen Sims i Aston Martin, som bedre kunne udfolde sig på Monacos asfalt end på de små bjergveje.

obo

Her er de 10 bedste holds placering og points i Monte Carlo Rally 1962:

1. E. Carlsson/G. Häggbom, Sverige	2.880.480 points
2. E. Böhringer/P. Lang, Tyskland	2.907.035 "
3. P. Hopkirk/J. Scott, England	2.952.339 "
4. P. Procter/G. Robson	2.997.489 "
5. P. Gele/A. Gaulthaudin	3.019.587 "
6. G. Andersson/W. Karlsson	3.019.970 "
7. R. Neyret/Terramorsi	3.031.074 "
8. H. Kühne/H. Wencher	3.047.003 "
9. P. Frescobaldi/M. de Luca	3.057.253 "
10. G. Hill/P. Jopp	3.058.255 "

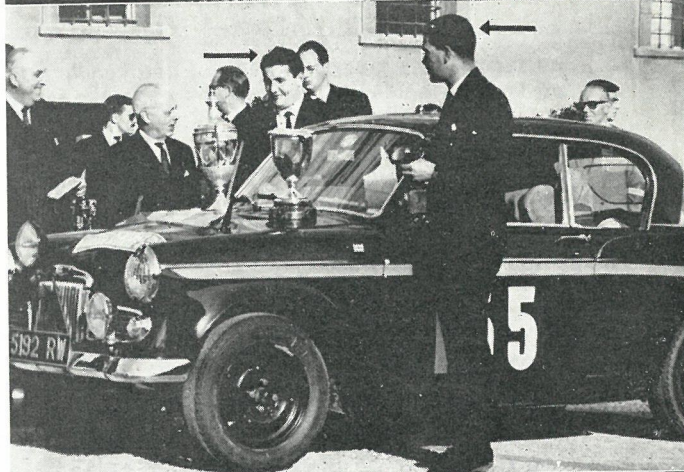
De svenske vindere: Gunnar Häggbom (tv) og Erik Carlsson, efter præmieoverrækkelsen i Monte Carlo.



Nr. 2 general-klassementet blev tyskerne Böhringer og Lang i Mercedes-Benz 220 SE.



Det engelske hold Hopkirk/Scott besatte tredjepladsen i Sunbeam Rapier.



Pat Moss og Ann Wisdom vandt overbevisende ladies cup i deres Morris-Cooper





til
en
velklædt
Mand

ARISTO HARRIS TWEEDJAKKER er i den kendte gode »gamle« kvalitet og findes - foruden i de favoriserede klassiske farvekombinationer - nu også i Old Tobacco Brown. I alt 12 forskellige sporty dessins - ternede og ensfarvede - for den kræse smag. Forarbejdningen er som altid gennemført - kvalitetspræget til den mindste detalje: med det bedste uld-dugsindlæg, med ternet, uldent halvfoer og silkeglidefoer foroven, med 2 inderlommer, pencillomme, ny speciel cigaretlomme - samt lille læderstrop bag kraven, så den kan knappes op på traveturen. Eenradet med 2 el. 3 knapper, som De foretrækker det .. kr. **258,-**

**JULIUS
KOPP**

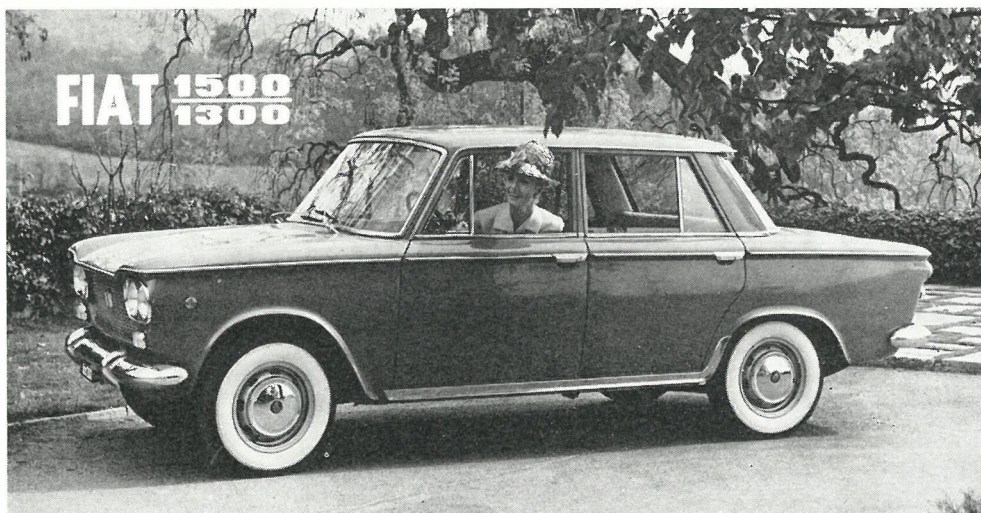


**DER
ER MERE
CIGAR I
CHURCHILL**



— Lad være at muk' sådan; det er mig, der har kørekortet!

E-NOBEL



FIAT GARABIL

Nørrevold 106 - MI 8725
Kapelvej 29 NO 87 25

SERVICE OG RESERVEDELE:
Griffenfeldsg. 32 LU 58 00

Molybdæn-disulfid additiver er **ikke** alle ens!

Forlang de engelske
bilisters favoritmærke:

Rocol MOLYSPEED

- første og stadig bedste molybdæn-disulfid additiv



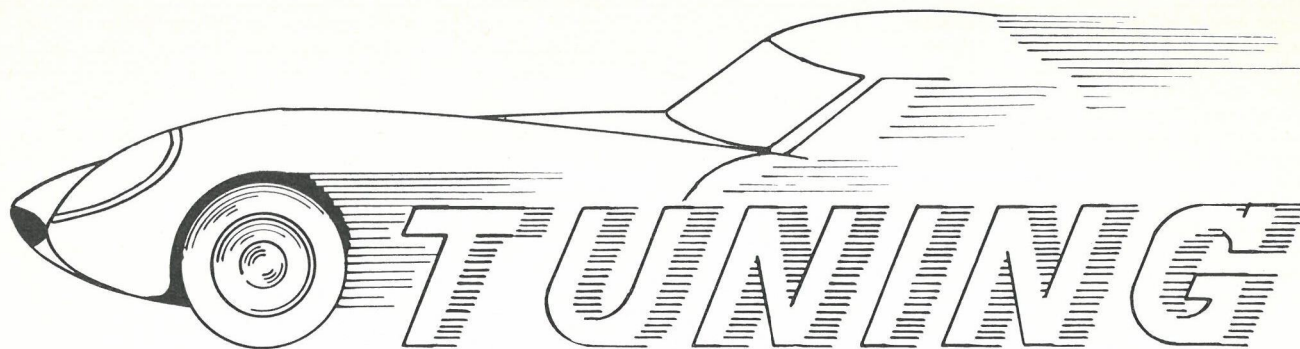
Kr. 18,- pr. dåse

Den forseglede dåse indeholder 250 g MOLYSPEED, som er tilstrækkelig til ca. 5 l motorolie. Til at sikre tilstedeværelsen af en permanent MOLYSPEED-film er det tilstrækkeligt at tilsætte MOLYSPEED ved hvert andet olieskift.

MOLYSPEED frembringer en ubrydelig fast smørefilm på alle arbejdende dele, hvilket nedsætter friktionen til et minimum og giver ...

**LETTERE START AF KOLD MOTOR
JÆVNERE KØRSEL OG BEDRE TRÆKKRAFT
HURTIGERE ACCELERATION
MINDRE BENZINFORBRUG
LÆNGERE LEVETID FOR MOTOREN**

Importer:
GEORG KELLER A/S
VODROFFSVEJ 7-9 KØBENHAVN V
VE 7662 - 7682



FIRE-TAKTS MOTOREN (femte del)

- tidligere afsnit i denne serie har været bragt i *Fart & Form* nr. 10, 11 og 12 1961 samt nr. 2 1962.

V i har i de foregående artikler set, hvilken rolle en motors »vejtrækning« spiller for dens ydeevne, og denne »vejtrækning« bliver væsentlig forbedret, når luftmængden der skal ind i cylinderen får friere forhold at arbejde under.

Ved en forøgelse af det frie gennemstrømningsareal gennem ventilen, kan vi få en større mængde gasblanding ind i cylinderen forudsat, at man samtidig forøger gennemstrømningsarealet i hele

til det forbløffende resultat, at man kører med for fed en blanding. Prøver man så at regulere blandingen i karburatoren efter gasanalysen, så vil man få en dårlig motorgang med tydelige symptomer på en for mager blanding, og årsagen hertil er den friske gasmængde der strømmer direkte ud i forbrændingsgassen, med andre ord var den fede blanding korrekt. Man må altså i et sådant tilfælde sørge for en bearbejdning

muligt, så må vi også foretage en forøgelse af selve kanalens tværsnit. Det hjælper jo ikke meget, dersom man kun forøger gennemstrømningstværsnittet i ventilen og ikke i kanalen. Man har en gammel tommelfingerregel der siger, at indsugningskanalens diameter bør aftage med 0,11–0,13 mm pr. 10 mm længde fra ventilens sæd og til karburator, idet man altid bør have det mindste tværsnit i karburatoren.

Man hører af og til om køreder der har monteret en karburator med større boring, uden iøvrigt at have gjort noget som helst ved den øvrige del af indsugningssystemet, men det eneste disse køreder vil opnå er, at motoren får en noget ujævn og dårlig motorgang, specielt ved lave omdrejningstal, og derved bliver accelerationen forringet.

Når man skal til at bearbejde sin indsugningskanal er der flere ting man skal tage i betragtning. Er der tale om en forøgelse af kanaldimensionerne på grundlag af et forøget gennemstrømningstværsnit i ventilen, så kan man forøge dette tværsnit yderligere ved at ændre på ventilens løftehøjde, hvilket vi skal komme tilbage til senere. Man skal altså inden man går i gang med en tuning se på, hvor meget man vil foretage, og så tage alle forhold i betragtning.

Inden man begynder at bearbejde sine indsugningskanaler, skal man have ventilstyrene fjernet, såfremt der er monteret løse ventilstyr. Hvis man vil gå meget grundigt frem, så kan det betale sig, dersom man ved en autoophugger kan redde sig et topstykke svarende til ens eget, da man så kan gennemskeere dette i et snit gennem indsugningskanalen, og derved konstatere hvilke godstykkelser godset har omkring indsugningskanalen. Man kan endvidere tydeligt se, hvilke forløb kanalen har og hvordan man lettest kan bearbejde kanalen. Hvor meget gods man kan fjerne fra kanalens indvendige overflade afhænger udelukkende af godstykkelsen, men man må være klar over, at denne godstykkelser godt kan svinge fra topstykke til topstykke, og også mellem et topstykses forskellige kanaler. Selve bearbejdningen foretages lettest med små fræsere eller slibestene, på kanalernes lige stykker kan man foretage en opboring, men så snart man kommer til rundingerne, så må man ty til fræsere eller små smergelstene anbragt på flexible slanger. En del arbejde kan også fore-

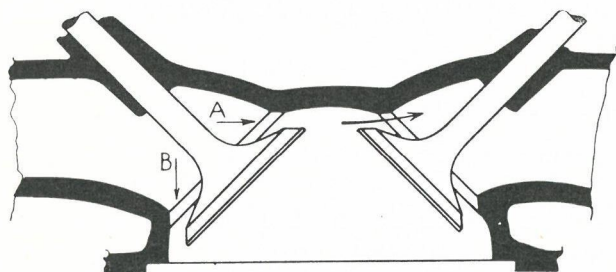


Fig. 1

indsugningssystemet, og det er dette problem vi skal se på denne gang.

Inden vi begynder at modificere vore kanaler skal vi først se lidt på ventilerens placering, samt på kanalernes forløb. I mange ældre topventilede motorer kunne man se, hvordan konstruktørerne gjorde sig de hæderligste anstrengelser for, at give indsugningskanalen et så retlinet forløb som muligt, idet de ønskede at komme væk fra de sideventilede motorers ofte meget snørklede indsugningskanaler. Dette resulterede i, at en del af den indsgede gas gik direkte fra indsugningskanalen over i udblæsningskanalen, idet der var et vist »overlap« mellem ventilerne, hvilket i øvrigt vil sige, at begge ventiler på et vist tidspunkt begge står åbne.

I fig. 1 ser man, at den gasmængde, der passerer gennem indsugningsventilen ved A vil have en vandret bevægelse, og så længe udblæsningsventilen er åben, da vil denne gasmængde passere direkte ud i udblæsningskanalen. Ved B ser man, at den retlinede indsugningskanal kan have andre ulemper, idet gasblanding her pludselig tvinges lodret ned i cylinderen, og en sådan retningsændring kan ikke ske, uden en mængde hvirveldannelser, der giver modstand mod indstrømningen af gassen, og det hele resulterer altså i, at man ikke får den fyldning af cylinderen man havde tilstræbt.

Tager man en gasanalyse på en sådan ældre motor vil man ofte kunne komme

af kanalerne således, at retningen for den friske gas bliver ændret, og ledes ned i cylinderen.

I fig. 2 ser man hvordan en indsugningskanal på en mere moderne motor kan se ud. Strømningsforholdene foroven ved ventilen er blevet væsentlig bedre, men ikke mindst forneden ved ventilen er der skabt bedre strømningsforhold, idet man ved C har foretaget en bearbejdning af topstykket og fjernet noget gods således, at det mindste tværsnit ved ventilen kun findes lige gennem selve ventilen.

Har vi nu forøget det frie gennemstrømningstværsnit gennem ventilen, og nedsat ventilens bredde til ca. 1,5 mm således, at det minimale tværsnit i ventilen får så lille en udstrækning som

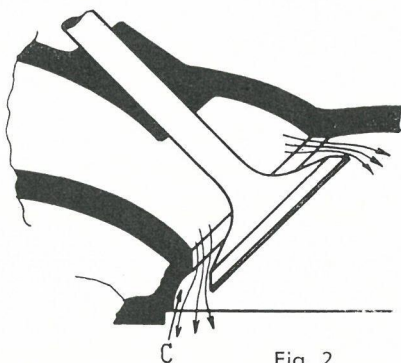


Fig. 2

tages med file, og man kan i handelen få nogle bøjelige file der kan tilpasses enhver rounding. Disse file er dog ret dyre, og deres »levetid« er endvidere ret begrænset, så kun i tilfælde af, at kanalerne er meget vanskelige at bearbejde kan det betale sig at bruge disse file.

Ved bearbejdning af indsugningskanalen kan man som vist i fig. 3 foretage en mindre ændring af indsugningsgassens strømningsforløb således, at man vil få det gunstigste strømningsforhold gennem ventil og ned i cylinderen. Da det vanskeligste sted er ved ventilens nederste punkt, så kan man med fordel fjerne det med sort markerede gods således, at strømningsforholdene bliver som vist i fig. 2.

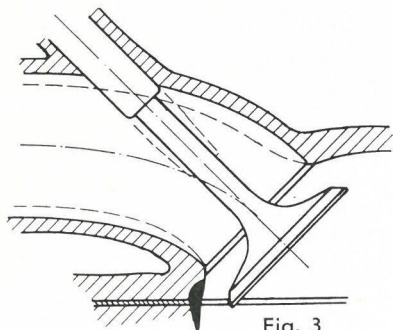


Fig. 3

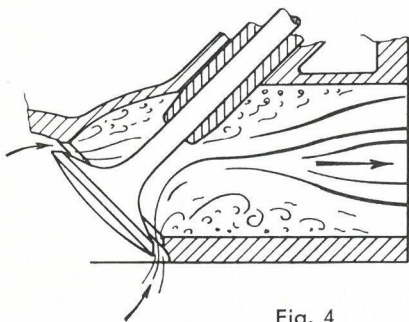


Fig. 4

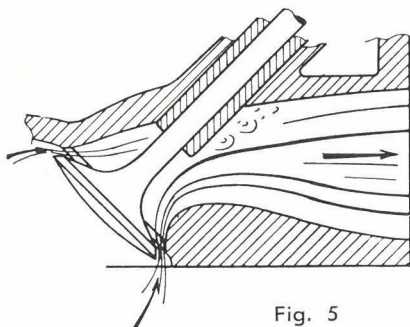


Fig. 5

Ved bearbejdning af kanalerne skal man sørge for, at overfladen bliver fuldstændig jævn og glat, men en egentlig højglanspolering er ikke nødvendig. Man skal derimod sørge for, at overfladen ikke er forsynet med små fordybninger eller mærker fra fræserens arbejde, og at alle kanaler er så ensartede som muligt. En efterpolering med smergellærred vil nok være gavnlig, men hermed skulle arbejdet med indsugningskanalerne også være afsluttet.

Det demonterede ventilstyr afkortes således, at det blot lige når ned i indsugningskanalen hvorved tværsnittet bliver formindsket mindst muligt, og der ikke dannes flere hvirvler end højst nødvendigt.

Fra indsugningssiden kan vi så gå di-

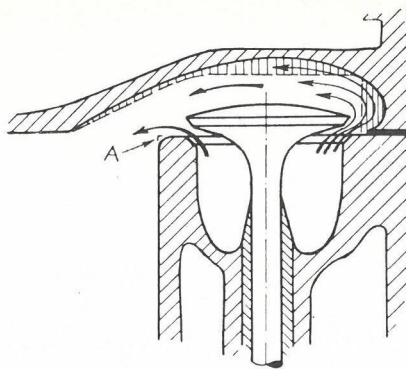


Fig. 6. Materialet, der skal fjernes for at opnå et gunstigt strømningsforløb, er skraveret. Samtidig bør man også også foretage en afrunding af cylinderen som vist ved A, idet man derved kan undgå et skadeligt hvirvelfelt. Ventilstyret er i dette tilfælde ikke blevet afkortet, men tilspidset således, at strømningsforløbet bliver jævnt.

rette over til udblæsningssiden og se lidt på, hvilke arbejder vi her skal udføre. Ved indsugningsgassens passage gennem indsugningsventil og ned i cylinder har vi kun en ret ringe trykforskel at arbejde med, hvorimod vi ved udblæsningen har væsentlige større tryk, og ikke skal se så meget på, at få en god fyldning af cylinderen, men udelukkende se på, at få den afbrændte gas fjernet snarest muligt. Man kunne derfor tænke sig, at man borede udblæsningsskanalen op til det størst mulige gennemstrømningsareal, når der tages skyldigt hensyn til godstykkelsen således, som det er vist i fig. 4. Sådanne anstrengelser vil desværre ikke blive belønnet, idet man vil få et meget stort hvirvelfelt bag ventilen, og dette hvirvelfelt vil nedsætte det effektive tværsnitareal så meget, at vi lige så godt kunne have undladt arbejdet.

Ønsker man at bearbejde udblæsningsskanalen så skal man gøre det ud fra strømningstekniske synspunkter således, som det er vist i fig. 5. Her vil man med et mindre tværsnitareal få bedre gennemstrømningstværsnit og dermed en hurtigere udluftning af cylinderen således, at den friske gas lettere kan strømme ind og dermed give en bedre fyldning.

Hidtil har vi kun beskæftiget os med kanalerne for en topventilet motor, men da vi tidligere har omtalt, at man også med fordel kan tune en sideventilet motor, skal vi lige se lidt nærmere på, hvordan man kan modificere en sådan motor.

Selve indsugningskanalen og dens tværsnit modificeres og bearbejdes på samme måde som ved en topventilet motor, men for at få gunstige strømningsforhold omkring ventilhovedet, skal

man foretage en bearbejdning af topstykket således som det er vist i fig. 6. Ved at fjerne noget gods over ventilen vil man være i stand til at få fremkaldt så gunstige strømningsbetingelser, at motorens ydeevne kan sættes mærkbart i vejret. Man foretager ganske vist en svag reduktion af kompressionsforholdet, men dette vil være uden betydning i forhold til den effektforøgelse man får. Med helt åben ventil vil man få meget gunstige strømningsforhold, idet det hvalvede ventilhoved vil følge den bearbejdede flade i topstykket. Har man en sideventilet motor med højtloftende fladhovedet ventil, så kan man med fordel foretage en anden bearbejdning i topstykket således, som det er vist i fig. 7. Man opnår herved, at gennemstrømningsarealet udvider sig mærkbart lige efter ventilen, og ydermere giver den indstrømmende gas en blød og jævn retningsændring.

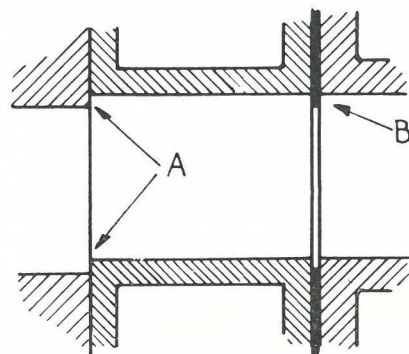


Fig. 8. Man ser, hvordan en forsætning mellem manifold og topstykke ved A vil give et formindsket gennemstrømningstværsnit, og en sådan forsætning samt den dårligt tilpassede pakning ved B mellem karburator og manifold vil give anledning til dannelse af skadelige hvirvelfelter, der vil resucere det effektive gennemstrømningsareal.

Uanset de kanaler der skal bearbejdes ligger i en top- eller sideventilet motor, så gælder det om, at man får så jævne rundinger og retningsændringer som muligt. I den forbindelse må man have et godt øje til de forskellige flangeforbindelser. Her gælder det om at boltehullerne er boret således, at gennemstrømningstværsnittet ikke formindskes på grund af forsætninger mellem f. eks. indsugningsmanifold og topstykke. Samtidig skal man også påse, at de anvendte pakninger har de rigtige dimensioner og passer ganske nøjagtigt til de givne tværsnit.

Vi har ovenfor kun omtalt bearbejdningen af indsugningskanalen, men indsugningsmanifolden skal naturligvis underkastes samme behandling således, at man får et jævnt og ensartet stigende tværsnit fra karburator til indsugningsventil.

Neco de Mus.

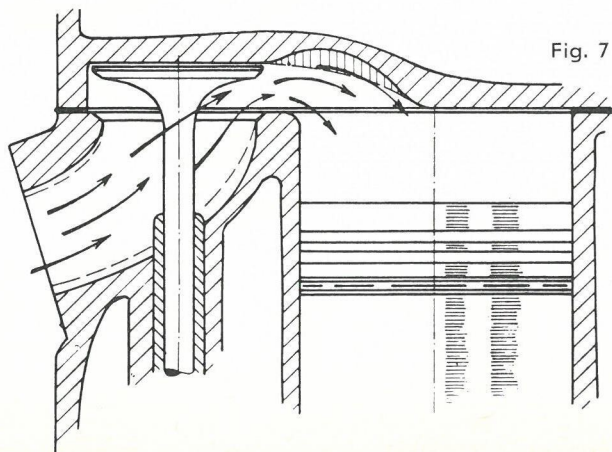
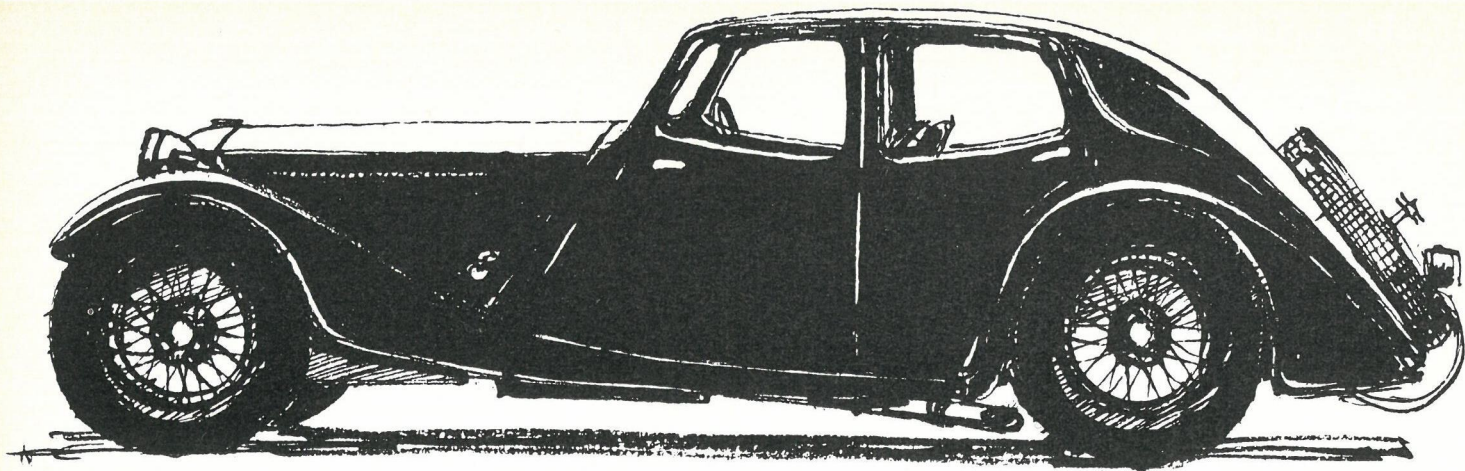


Fig. 7



EN LANDEVEJSRØVER

Riley 1,5 ltr. 1935-36

TEKST: JENS NIELSEN

TEGNING: BO BONFILS

Underligt nok har mærket Riley aldrig nydt større bevågenhed i Danmark. I England hørte det til de mest lovpriste, og den dag i dag fylkes talrige Riley-entusiaster om de gamle vogne, som holdes i hævd og ære med fanatisk indlevelse. Før 1938, da Riley blev overtaget af Nuffield-koncernen, kom kun ganske få repræsentanter for fabrikatet her til landet. Af de tre eller fire stadigt aktive, gamle Rileys her figurerer to i Danmarks Riley-klub, der tæller tvende medlemmer, hvoraf *Bo Bonfils* er det ene. Hvad var da mere rimeligt end i denne serie at lade ham forevige sin egen 1 1/2-liters »Kestrel« saloon?

Produktionen af Riley begyndte allerede i århundredets begyndelse; før første verdenskrig fremstillede firmaet bl. andet en let, tocylindret motorvogn, der fandt en vis udbredelse. I 1919 havde fabrikken en ny model parat, en lille, firecylindret, 1-liters bil. Med sine 35 hk var den ingenlunde nogen sprinter, og dens fortjeneste er hovedsagelig, at den var udgangspunktet for den første af Rileys sportsvogne, den såkaldte »Redwing«. Denne model blev lanceret i 1924 og var udrustet med en forstørret, halvanden liters motor – stadig med sideventiler. Det løjerlige navn fik den, fordi den – i lighed med mange af datidens sportsvogne – havde karrosseri af poleret aluminium og dertil rødmaledede skærme.

I 1926 blev »Rødskaerm« afløst af en helt ny og meget avanceret model, den navnkundige Riley »9«, der som den første angav den konstruktive linie, der karakteriserede alle Rileys vogne, lige indtil Nuffield for få år siden gjorde mærket til »another Morris«. Riley Nine må betegnes som en af historiens banebrydende konstruktioner og er i realiteten stamfader til den moderne, ultraeffektive småvogn. Nieren havde et ganske let og lavt chassis, og den var

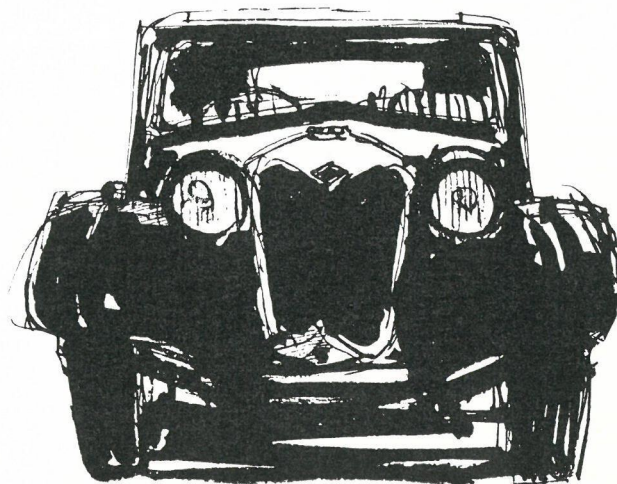
udstyret med en 1100 ccm motor, hvis finesse var de V-stillede topventiler og halvkugleformede forbrændingsrum.

Normalt ville dette konstruktionsprincip have forudsat en eller to overliggende knastakslar. Dette problem havde man elegant omgået ved ganske enkelt at forsyne motoren med en højt anbragt knastaksel og en række korte stødstænger med tilhørende vippearne i hver side af motoren. Dette konstruktionskema blev indført af en ingeniør ved navn *Hugh Rose*, som tidligere havde været chefkonstruktør i lastvognsafdelingen hos *Sunbeam*. Da han forlod Riley i 1938 og blev tilknyttet *Lea Francis*, dukkede den samme motor op her.

☆

Riley »9« var ikke nogen sportsvogn, blot en lille turvogn med en tophastighed på henvend 100 km/t. Imidlertid til-

trak den sig sportsfolkernes opmærksomhed på grund af sit gode chassis og den fine motor. Konstruktøren *Mr. Parry Thomas* (kendt som ophavsmand til den fantastisk store og kostbare »Leyland Eight« luksusbil, der kun blev bygget i 18 eksemplarer) blev så fascineret af de muligheder, han så i vognen, at han tog initiativet til at konstruere en særlig sportsudgave. *Mr. Thomas* blev imidlertid dræbt i 1927 under et forsøg på at slå den absolutte hastighedsrekord (en af drivkæderne på hans »Babs«-racer fløj af), og i stedet tog *Mr. Reid Railton* opgaven op. Resultatet blev en fantastisk effektiv, lille djævel af en vogn, der med sine 1100 ccm og 50 hk kunne køre næsten 150 km/t. Den kom i produktion 1928 under navnet Riley »Brooklands Model« og var en afkortet, sænket og stærkt optunet »Nine« udstyret med et åbent, topersoners Grand Prix karosseri a la Bugatti 37. I slutningen af tyverne og begyndelsen af trediverne var Brooklands Riley'en så at

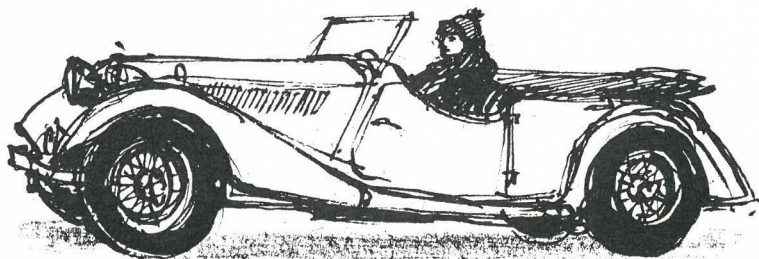


sige dominerende i sin klasse på Englands racerbaner og førte navnet frem til international succes.

Af de mange modeller, Riley i tidens løb producerede, må de halvanden liters sports- og turmodeller fra midten af trediverne fremhæves.

Mest eftertragtet var – og er – den såkaldte »Sprite«, der var en tunet sportsudgave af den ordinære 1 1/2 liters turmodel, og som kom frem i 1936. Af denne type findes der her i landet ét eksemplar, en firedørs *sports tourer* »Lynx Sprite«. Den er ligesom de øvrige samtidige modeller udstyret med en såkaldt »Wilson Preselective« gearkasse, en halvautomatisk affære, hvor gearene kan indstilles på forhånd, samt en automatisk centrifugalkobling.

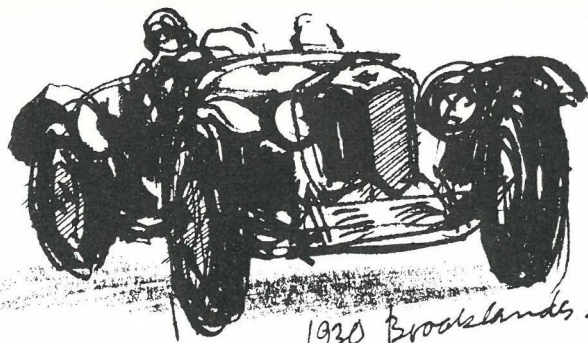
Bo Bonfils' Riley er af typen »Kestrel«, en firedørs sedan på det ordinære 1 1/2 liters chassis. Vognen er ganske brunkløs, men kenderen ser straks den ædle races træk i dens fysiognomi. Silhouetten er lav og langstrakt og ganske strømliniet. De ejendommelige og typiske Riley-linier virker meget spændstige – næsten dyriske; den minder om et vildsvin med sin krumme ryg, sine energiske bevægelser og sin løjerlige, offende motorlyd.



1936 Riley Lynx-Sprite

Denne Riley er ingenlunde nogen aktivitet, men en yderst praktisk brugsvogn og dertil i besiddelse af særdeles fine køreegenskaber, en energisk acceleration, en god styring og effektive bremses. En ulv i fåreklæder kan man roligt kalde den; Wilson-gearet er en effektiv hjælp under optræk, og maskinen løber op til 7000 o/m uden at protestere.

Den indvendige aptering er typisk engelsk – ikke videre praktisk, men hyggelig med sit mahognitræ og læder. Stole er dybe »bucket seats«; rattet sidder stejlt og godt, og der er et væld af fine målere på instrumentbrættet. Gearene indstilles med et håndtag i en kvadrant på ratsøjlen, let at nå med to fingre på højre hånd uden at slippe grebet om ratkransen. Det forud valgte gear indrykkes, når man træder på »koblingspedalen«, der ikke er nogen kobling, men blot aktiverer skiftemekanismen i gearkassen. Wilson-gearet virker efter planethjuls-princippet, akkurat som »pedalgearet« i en Ford T; indrykningen af de forskellige gear styres blot af en knastaksel i gearkassen, der står i forbindelse med vælgerhåndtaget. Når skiftepedalen aktiveres, løsnes og strammes bremsebåndene for de respektive



1930 Brooklands.

gear i henhold til knasternes stilling. Der er ingen risiko for tænders gnidning; gearene bringes i funktion ved bremsning af ydertromlerne i planetgrupperne. Man kan sågar under kørsel fremad indrykke og aktivere bakgearet – virkningen er som en hård opbremsning; denne form for kontrastamp er dog ikke anbefalelsesværdig.

Skift sker momentant og lige så hurtigt, som man kan nå at trampe i pedalen, hurtigere end på nogen eksisterende konventionel gearkasse. Wilson-systemet fandt da også anvendelse på flere engelske sports- og racervogne, deri-

sætter selv igang, når man speeder motoren op. Automatkoblingen tager ved ved ca. 800 o/m og er kun i brug ved start og stop. Man kan ikke stille motoren ved bremsning, koblingen går fra, når hastigheden er tilstrækkelig lav. Vognen accelerer energisk med en kraftig brummen fra udblæsningen og de fire karburatorer og den karakteristiske sydende sirenelyd fra gearkassens utallige tandhjul.

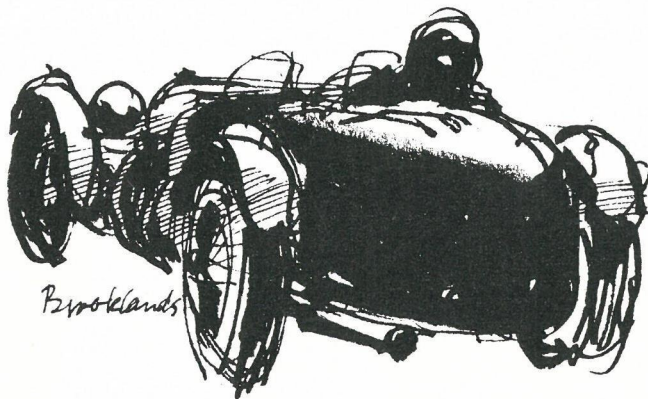
Bremserne virker perfekt – de er mekaniske efter Girling-systemet. Styringen er direkte og sporty, men tillige meget let, og man styrer med let hånd på det store, fjedrende rat. Man kan køre endog særdeles frisk om hjørnerne, men ved brutale manøvrer kan krængningen blive så udtalt, at der fremkommer en gludselig overstyring – et fænomen, der er almindeligt på blødt affjedrede vogne med stiv foraksel, idet denne »styrer med« på grund af fjederbevægelserne. Denne Riley er først og fremmest en rejsevogn og er dels ret blødt affjedret og dels belastet af et lukket karosseri. Men bevares – man kommer hurtigere omkring end de fleste. Den åbne Riley »Lynx Sprite«, som har samme chassis, men dels er lavere og dels hårdere dæmpet, har ingen »tilbøjeligheder«.

Riley 1 1/2 ltr. »Kestrel« er en fortrinlig rejsevogn. 110–120 km/t holder den stot som marchhastighed, og den fine styring, de gode sæder, bremsene og affjedringens karakteristik gør det til både en hvile og en berigelse at køre langtur i denne vogn. Den er i eet og alt et udtryk for sin konstruktørs vilje, overbevisning – og talent, og den bærer præg af at være bygget for et publikum med mere end almindelig smag og kritisk sans. Det er tankevækkende at stifte bekendtskab med en bil fra den bedre middelklasse, der nu med 26 år på bagen, kun fortæller, at bilkørsel i dag stort set er ret uinteressant, og at kvaliteten blot er noget, man foregøgler, men sjældent yder.

blandt de berømte ERA racere, der forøvrigt var udviklet på basis af Rileys 1 1/2 liters motor.

★

Rileys kvalitet viser sig først rigtig under kørselen. Gearet er, som det vil forstås, lettere betjent end noget andet. Ved igangsætningen stiller man vælgerhåndtaget på »1« og træder på skiftepedalen. Derefter kan man forvælge »2«, så det er parat til brug. Vognen



Brooklands

Egentlig kan jeg ikke finde mere end to fejl på Consul Capri: den kører ikke stærkere end sit ophav, den almindelige personvogn – og så er det svært at slå aske af i askebægret.

Med hensyn til det første, må jeg straks sige, at Capri kører absolut hurtigt nok til mig. Jeg er faktisk meget tilfreds med bilen. Men spørgsmålet er bare: hvorfor skal man købe den? Man betaler mere for at få mindre plads, og man får samme motor og teknik som på den 5-personers!

Udseendet må spille den altafgørende rolle i valget. Udseendet og »indmaden«. Hvis nu bilen havde kørt stærkere, ville det lige have været den bil, de unge ægtepar med MGA i hovedet sukker efter. Jeg kender i hvert fald ét par, der i lang tid gik og var rigtig smålune på en MGA 1600. Det var især ham, men hun var nu så forelsket i ham, at der efterhånden blev en hel del til overs for bilen. De var lige ved at købe, men så sejrede hendes fornuftige indvendinger: Hvor skal vi have bagagen, hvor skal vi have en baby, hvis der pludselig dukker sådan en op, og hvor skal vi have vore venner?

Havde jeg den gang vidst noget om Capri, ville jeg have sagt: køb den nye Consul Capri, for den er nemlig smart.

sporty og giver jer masser af bagageplads, og bagi er der et lille sæde til både unger og hund...

☆

Fiantet var jeg med bilen, mens jeg havde den, selv om jeg nok stadig bliver mest øm i blikket ved synet af den omtalte MGA. Men Consul Capri har noget moderne og fremtidigt i sine linier; der er cha-cha-cha i formen, og der går faktisk forbavsende lidt tid med at finde sig til rette i den. I samme øjeblik, jeg drejede tændingsnøglen om, var jeg »hjemme«.

Der er et jævnt og blidt *sug* i den, når man starter. Ikke noget med at hoste lidt først og rømme sig og sunde sig. Selv på de koldeste morgener springer motoren igang så man er fri for at sidde med hovedet på skrå som en ængstelig doktor.

Det er svært at se, om Capri er ment som en damebil eller en mandebil. Efterhånden er konstruktører og formgivere blevet så indtagede i at nærme sig smagen-midt-imellem, at det ikke er ret mange biler, man kan udpege som decideret pigebil. Det eneste, der virkelig skiller sig ud som HAN-bil, er efter min mening den engelske *Morgan*, denne her sportsvogn med de fritliggende skærme.

ULLA BOYANDER OG

CONSUL CAPRI



Rattet på Capri lægger sig dejligt ind i hænderne. Det er ikke som disse her hånlige anbragte styreredskaber, hvor man ikke kan undgå at komme til at hvile underarmen på ratkransen, som sad man i en sporvejsbus en miniature.

Og jeg skal lige love for der sker noget ved en elegant vristbøjning på gaspedalen. Motoren er der med det samme, og ratgearskiftet er jo ikke noget, man først skal til at sætte sig ind i og lirke sig frem til. – Så vidt jeg kan skønne, kører bilen kvikt og sikkert, som var den en forstørret Ford Anglia, hvad den vel egentlig også er i ét og alt.

☆

Min mor skulle en dag med et ærinde ind til København, mens jeg havde vognen, og efter vi havde kørt nogle minutter, skutede hun sig velbehageligt og sagde: »Ih, så godt skulle man kunne se ud af alle biler!« Det er den store forrude. Udsyn og lys virker behageligt og dulmende på psyken. Capris forrude er ligesom den på Taunus 17 M, der nærmest går ind over taget. – Selv har jeg en lille Fiat 500, og at skifte fra den over i Capri virker som at gå fra en skov ud på åben mark.

Muligvis forvrænger bagrudens



krumning billedtegningen, muligvis er bagspejlet af en eller anden særlig slags. Det er svært at bedømme afstanden til biler bagved.

Hvad er der ellers. Jo, chokeren går automatisk på plads. Det synes jeg er mægtig godt for os piger, der mange gange styrer af sted med tungen ud af mundvigen uden tanke for mekanikken. De kloge siger jo, at man vasker al smørelse af cylindervæggene, hvis chokeren er unødvendigt længe ude.

Sæderne er lidt i retning af disse supersmarte i grand turismo bilerne, men dog ikke helt med den ligesom overdrevne faconpolstring. Jeg befandt mig fortrinligt i Capris stole, og havde ingen mulighed for at optræde ufrivilligt i rollen som nikkedukke, når bilen kastede sig igennem skræppe sving. Men tænk engang. På sådan en lækker bil kan sædernes ryglæn ikke engang stilles. Der er hverken sovebeslag eller indstillingsmekanisme. *Det* er lige ved at være for snodet.

Dimser og knapper på instrumentbrættet er drysset fornuftigt omkring ratstammen, og det hele er lagt sådan til rette, at man ikke undrer sig over, at vinduesviskeren sidder, hvor den sidder – og så fremdeles. – Vinduesviskeren

kan i øvrigt stilles til mange forskellige hastigheder.

En ting mere er forkert. Det bliver så den fjerde, hvis vi regner manglende ryglænsindstilling som nummer tre. Det korte lys blænder. Jeg blev opfordret til at blænde ned ustandselig, og da jeg ved afleveringen beklagede mig hos Ford i Sydhavnen, fortalte man mig, at sådan var det – desværre – og der var ikke nogen mulighed for en korrekt indstilling.

Sikke *noget* at sige. Det må fabrikken i England da hurtigst muligt få rettet! – – –

Lad mig nu lige tænke mig om. Jo, nederunder forpanelet findes en stor åben hylde, man kan have fuldt overblik over. En væsentlig ting for en pige, der både skal kunne finde cigaretter, læbestift, checkbog, nøglepung og tegnebog på en og samme gang. Hvad siger De, hvorfor jeg ikke har det i en taske? Det har jeg da også, mand, men taskens indhold rutscher jo ud ved hvert højresving. Prøvekører man eller prøvefører man ikke!

Nå, nu blev jeg afbrudt. – Handskerum findes også... Hvad var det jeg ville sige... nu har jeg det. Bremserne! De er gode og kraftige, men man væl-

ter ikke næsen ud gennem forruden, hvis man træder på almindelig vis. Opbremsningen kommer på samme jævne blide og kraftige måde som accelerationen – med et beskedent tryk fra en spæd damefod.

☆

Capri er en »lækker kasse« udvendig og indvendig. Som rejsebil er den sikkert den rene svir. Måske skulle man så have en aftagelig top, men for promenadekørsel kan alle sidevinduer rulles ned, så der ikke efterlades nogen midterstolpe. Jeg fik desværre ikke prøvet hvordan træk og vind opfører sig, når man lader sig glide sagte og nedrullet af sted for at nyde udsigten. Det var nemlig iskoldt i de dage. Men jeg fik konstateret, at der overhovedet ingen vindstøj kom, når jeg holdt et vindue på klem.

Capri får folk til at spærre øjnene op, og jeg kunne se, at den har stærk appeal, fordi den i virkeligheden er det anderledes, som de fleste ejere af »husholdningsbiler« gerne drømmer om at eje.

Varmen i bilen er forresten god, og – som det måske fremgår af teksten – kan vognen også varme dybere ind i sjælen. *Ulla.*

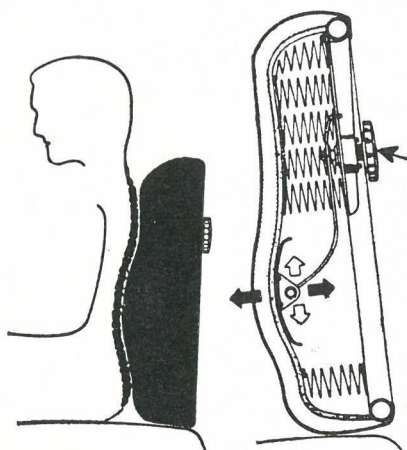
TILBEHØR I FORUM

En Forum-biludstilling uden førstesalens tilbehørsstands ville være som en standardbil uden ekstraudstyr. Ved første bekendtskab kan vognen virke vældig veludrustet, komfortabel og smuk, men når man lærer den ordentlig at kende, opdager man, at der mangler noget. Krydderier, pep, luksus, hvad man nu vil kalde det. Alt det, der »møblerer« en vogn, gør den personlig, og alt det, der gør en automobilstilling sjov, levende og afvekslende. Tilbehøret.

Tilbehørsfirmaerne viser på balkonen et rigt program af lygter, horn, polermidler, radiomodtagere, seler, indtræk, krompynt og mere eller mindre nyttige dingener. Et fuldstændigt overblik er det umuligt at give. Her skal kun nævnes nogle få af de interessanteste eller nye ting, man falder over på et strejftog rundt på førstesalen.

Indbygget indstillelig rygstøtte

En af de sjoveste ting, der ikke tidligere har været fremme på det danske marked, er den indstillelige rygstøtte, der bygges ind i bilens ryglæn. Det vesttyske firma Adolf Frey er producent, og Lillesø udstiller. Den fjedrende rygstøtte kan rykkes op og ned, og den kan skrues ind og ud ved hjælp af en indstillingsknap bag på ryglænet - det eneste synlige af rygstøtten.



Tegninger af princippet i Freys indstillelige rygstøtte.

Hver enkelt bilist kan altså indrette Frey-støtten helt efter sine egne krav, og lægerne vil kunne bevidne, hvad det kan betyde for de motorkørende, hvilke lidelser det kan spare dem for, at de kører med »skræddersyet« støtte i ryggen. Rygsmerter af den ene eller anden art er i nogen grad ved at blive de bilendes erhvervssygdom, så de 100 kr., rygstøtten i heldigste fald kan købes og monteres for, er godt givet ud.

Denne omtrentpris gælder kun for VW og Mercedes. På andre biler vil monteringen være lidt dyrere, så man kan komme op på 110-120 kr.

I Forum vises ikke blot opskårne ryglæn med Frey-støtten monteret. Der er også lejlighed til at prøve støtten i praksis ved at mærke forskellen på et konventionelt Opel-ryglæn og ét, der er udrustet med dette tilbehør.

Lillesø viser også andre stolenyheder. F. eks. et Reutter-sovebeslag til Taurus 17 M, kombineret med en fiks ryglæns-lås - sådan en som burde findes i alle todørsbiler, så ryglænet kun kan smækkes frem med vilje, men ikke giver efter for presset bagfra under f. eks. en hård opbremsning.

Nylonindtrækket kan gå i vaskemaskinen

Sæderne kan også få raffinerede nye betræk i skotsternet nylon, der ikke alene tåler afvaskning, men ligefrem kan puttes i vaskemaskinen i indtil 60 grader varmt vand. En virkelig opfriskende forårskur for vognindret.

Forfriskende er desuden det tyske Golde soltag, det som leveres på Ford, Opel og VW. Det fås nu med håndsving som på et rullevindue. Nemt og bekvemt placeret i taget lige agten for bakspejlet. Ikke flere muskelforstrækninger under forsøg på at flå et genstridigt soltag bagud over hovedet.

Volvo-sele til andre bilmærker

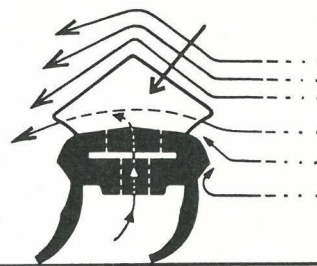
Trepunkts sikkerhedsselelen vinder en mere og mere dominerende position på sikkerhedsselemarkedet. Den er på én gang mest effektiv og mest bekvem at have med at gøre. Pioneren Vattenfall udstilles og desuden Volvo-selen, som nu også i Danmark skal kunne sælges til engelske og tyske biler.

Volvos særkende og fordel er, at denne sele kan betjenes med én hånd. En anden svensk sele, Liv, der findes som såvel topunkts som trepunkts, har den fidus, at det ikke kræver værktøj at sætte den på eller tage den af vognbeslagene. Selen spænde drejes blot 180 grader bagud, så kan det hægtes af. Selen Safe vises som noget nyt i en trepunktsudgave.

Antidugrude til ventilationsvindu

Et andet sikkerhedsbetonet ekstraudstyr er antidugruden. Stearns, der fæstnes med en robust, selvkøbende rammekant, fås nu i større størrelser end hidtil - helt op til at dække en Volvo-bagrude, og desuden er der antidugrude til ventilationsruden foran, så vognens sidespejl ikke forsvinder i dissen.

Til hjælp for udsynet fremover kommer Tricos sidste nye visker, Aeramic, som udvikledes af Jaguars Le Mans-modeller og første gang vistes som standard på Ford Consul 315. Viskebladets skinne er formet aerodynamisk, så vindpresset ved store hastigheder tværtimod at løfte viskebladet fra forruden presser det fastere ned mod den.



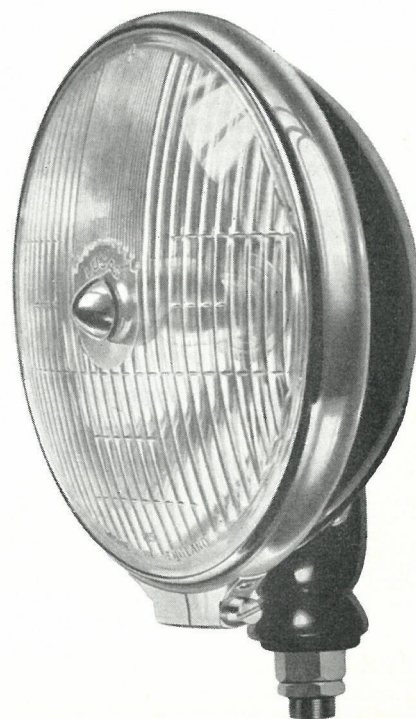
Metalskjoldet på Trico Aeramic viskebladet er formet således, at vinden presser bladet mod vindskærmen, og det dobbelttæggede blad giver ekstra god virkning.

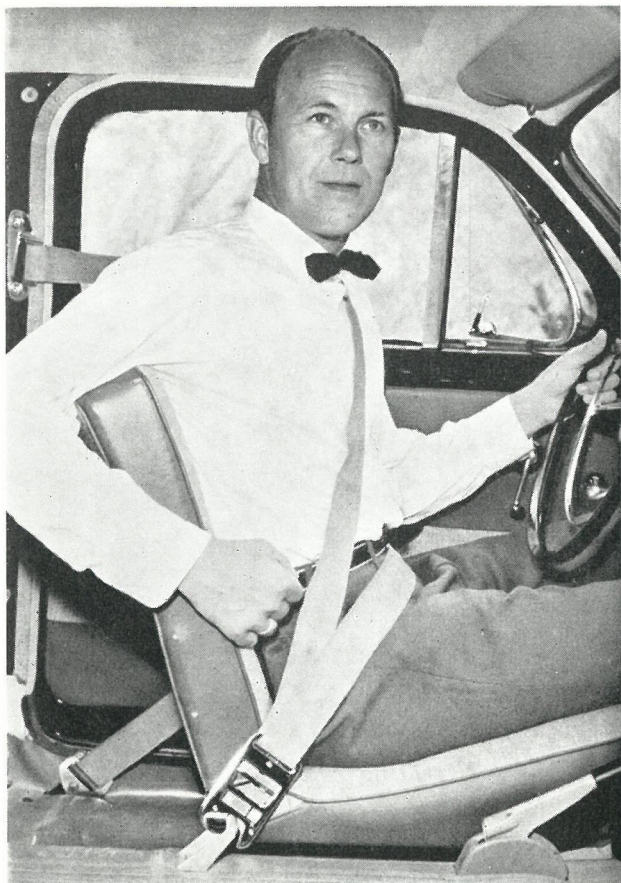
Desuden er gummiet dobbelttægget, i hvert fald på Consul og nu tillige Opel, hvorimod modellen til Vauxhall 4 kun har én æg.

Selv om vi ikke skifter tændrør selv

Når man ser, hvad der er udstillet af tændrør på Forums balkon - Bosch, Lucas, Champion, Power-tip og hvad de ellers hedder - skulle man tro, her var et produkt, som bilisterne i almindelighed interesserer sig for. Men er sandheden ikke den, at danske bilister simpelt hen beder om at få udskiftet tændrør - eller blot betaler uden at kny, når værkstedet har fundet tidspunktet inde - men uden at beskæftige sig med, om de får det ene eller andet mærke. Man går ud fra, at værkstedets folk bedre ved, hvad der passer til køretøjet.

New Look i Lucas fågelygter. Det kendte flade glas er afløst af et hvælvet, så lygten svarer helt til sin tvilling: fjernprojektøren.





I England er det helt anderledes. Der ved en bilejer noget om sin vogns tændrør, og markedsanalyser har vist, at 45 pct. af britiske bilister selv udskifter, renser og justerer deres tændrør. Herhjemme ville det vist kun være 2-3 pct., men det kan jo ændre sig.

Også hvad angår polering, er vanerne anderledes her til lands, men flere af tilbehørsudstillerne er overbevist om, at det vil blive mere og mere almindeligt, at danske bilister selv pudser og polerer. Det hænger blandt andet sammen med, at der bliver forholdsvis flere og flere rent private vogne uden erhvervsformål. Et af resultaterne af disse overvejelser er en helt ny, komplet polish-linie, Valma, der er beregnet på såvel værkstedernes som bilejernes vidt forskellige behov.

Løse bogstaver og varme til nøglehullet

En god, renlig ting fra samme udstiller - Bülow - er et nyt reservehjuls-overtræk med indbyggede værkstedslommer. Det er beregnet på at skåne

Volvos 3-punktssele, der betjenes med én hånd, kan nu også fås til engelske og tyske biler.

feriebagagen i bagagerummet, når hjulet først én gang er skiftet og sat mere eller mindre snavset om i rummet.

Varebilejere og folk, som kører på papegøjeplader, vil være glade for nogle nye bogstaver i en art laktransfer. For 60 øre pr. bogstav kan man få anbragt det lovbefalede ejer- eller firmanavn på bagdøren.

En anden sjov ting fra småtingsafdelingen er den gammelkendte østrigske cigarettænder, påsvejet en bimetalpind, der varmes op og stikkes i det tilfrosne bildørsnøglehul.

Aftagelig antenne og vacuum-spejl

Autoantenneerne er desværre meget ofte ofre for hærværk eller drenge-streger. Derfor er den tyske Poddig nu

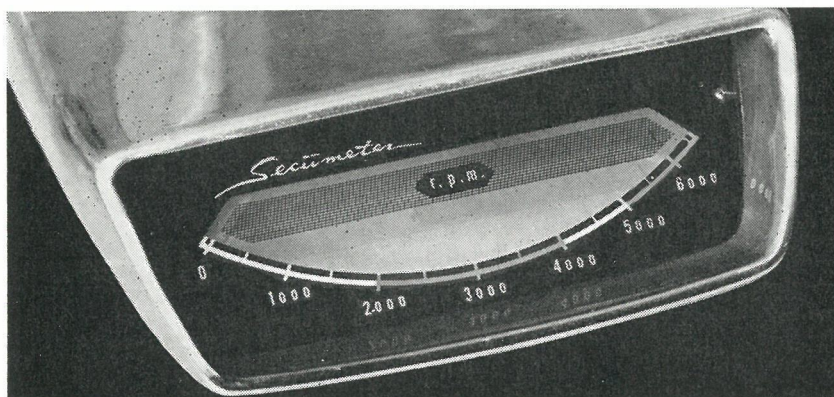
kommet i en aftagelig teleskopmodel med en enkel og fiks låseanordning. Efterlader man vognen for længere tid på et fremmed sted, kan man lige smide antennen ind på sædet inden man går fra den. En anden Poddig-nyhed er en antenne til at hægte på vinduesruden og med stiktilslutning til den transportable radio.

I den mere luksusbetonede afdeling finder man det amerikanske vacuum-sidespejl Nu-Vue - nej, ikke New View, men Nu-Vue - der ved hjælp af en sindrig vacuumdreven mekanisme kan indstilles ved at dreje på en knap på instrumentpanelet. Først og fremmest for vogne af den størrelsesorden, hvor man ikke kan sidde på sin plads og nå spejlet med hånden.

De britiske Peco Boosters fra Performance Equipment Company har hidtil kun kunnet fås herhjemme i form af en lille, ekstralydpotte til 95 kr. Nu vises den nye Twin-tone booster til 195 kr., som er en helt ny lyd-potte til erstatning for vognens gamle og med dobbelt udblæsning. Beregnet til at give først og fremmest engelske biler italiensk lyd og optræk. Ifølge Performance Equipment Companys egne prøver falder f. eks. en Ford Zephyrs accelerationstid for 0-80 km/t fra 11,6 til 9 sekunder og topfarten øges fra 141,6 til 149,3 km/t.

Lucas lægger på Forums tilbehørsudstilling stor vægt på sit nye S-batteri med plastictopstykke, der automatisk giver ventilation, så syren ikke så let »koger over«, og som desuden har den fidus, at alle gummipropperne er monteret på topstykket, så de tages op samtidig.

En anden god, lille ting er det britiske firmas stoplys-indikator. En rød kontrollampe, der lyser sammen med stoplygterne. Udebliver kontrolløset, ved man, at der er noget galt, en løs forbindelse, en overbrændt pære eller lignende, som gør, at stoplyset ikke fungerer.



MED SECUMETER el-omdrejningstæller

får Deres sportsvogn et sporty præg og De kan opnå:

- ★ Maksimal acceleration
- ★ Fejlfri kurveteknik
- ★ Lynhurtig nedgearing

Brochure tilsendes på forlangende

SECUMETER

Wilkensvej 8 - København F - Telf. FA 7095

**Tage Schmidt
bag rattet af**

VAUXHALL 4 SUPER



Den fremstående engelske motorskribent Douglas Armstrong hævdede under biludstillingen i London i en samtale med kolleger fra kontinentet, at Vauxhall 4 er årets nyhed fra Englands bilindustri. Med al respekt for engelske 1961-sensationer som Jaguar E-Type og Cooper-Mascot må man erkende, at de henvender sig til folk med meget specielle ønsker (og/eller en årsindkomst ud over det normale) - hvorefter man giver manden ret.

Douglas Armstrong hævdede i øvrigt, at Vauxhall Motors i årevis har tryglet General Motors' ledelse om at få lov til at fremstille en sporty vogn. Hvis det er rigtigt, må den nye model 4 være resultatet af, at Vauxhall er blevet kørende vogn, GMs europæiske fabrikker til dags dato har konstrueret - og den giver en form for køreglæde, som man hidtil kun har kendt fra ægte europæiske vogne.

Begejstringen over den nye Vauxhall deles af mange prøvekørere, men det bør dog påpeges, at den først og fremmest gælder vognen monteret med den nye 4-trins fuldt synkroniserede gearkasse, sportsgearskifte af *remote-control* type og to stole foran. Vognen leveres også med 3-trins gearkasse, ratgear og bænkæde foran og har selvfølgelig samme grundegenskaber med dette udstyr, men unægteligt uden prikken over i'et, populært sagt. Prøvekørselen er foretaget med en vogn med førstnævnte udstyr.

Allerede ved indstigningen forekommer Vauxhall 4 at være særdeles sympatisk - og det gælder også, når man skal ind på bagsædet. Dørene har et format, som letter både ind- og udstigning. Ligegyldigt, hvor man sidder i vognen, kan man endvidere glæde sig over virkelig gode pladsforhold i alle retninger - og skulle det en dag blive nødvendigt, er der intet til hinder for,

at i alt seks voksne kan få plads. Rat og gearstang er velplaceret, og kørestillingen vil nok forekomme de fleste at være udmærket. Man har fint udsyn hele vejen rundt, men savner dog overblik til vognens bageste hjørner på grund af de nye, bløde former (de engang så forkætrede halefiner er faktisk ganske rare at have som sigtekorn i nogle situationer).

Enkelte punkter i detailindretningen er ikke op til vognens øvrige gode eksempel. Instrumentskalaerne er meget groft graduerede - for speedometerets vedkommende med 15 km-intervaller således, at man ikke har afmærkning for f. eks. 50 km/t - og er anbragt således, at høje bilisters sigtlinje til deres øverste top afskæres af indramningen. Desuden er hornkontaktringen i nogen grad i vejen for instrument-overblikket.

Det er en fornøjelse at køre Vauxhall 4. Styretøjet virker dejlig let og er passende gearret med $2\frac{1}{3}$ omdrejning for fuldt udslag fra side til side, svarende til en vendediameter på 10,2 m - og kompromiseret mellem styrefølsomhed og retningsstabilitet er god. Rent faktisk kan man konstatere, at styretøjet er temmelig fjedrende således, at man egentlig ikke kan kalde det nøjagtigt. Men ikke desto mindre viser det sig i praksis, at man let - og uden at tænke over det - placerer vognen med fin præcision i svingene. Naturligvis kan styretøjsfjedringen dog under visse omstændigheder give en lidt forsinket reaktion på lige stræk, hvor man med god ret forlader sig på vognens udmærkede retningsstabilitet, men måske kommer ud for små retningsafvigelser på grund af ujævnheder i vejen, vindstød el. lign.

Vognen har normalt en passende understyringsstendens og bliver i nærheden af udskridningsgrænsen let overstyrede. I praksis kan man regne med,

at begge hjulpar skrider nogenlunde samtidig ud, hvis man provokerer udskridning, og vognen er således velegnet til hurtig kørsel på snoede strækninger med god sikkerhedsmargin for fejlvurderinger af sving o. lign.

På ujævn vej kan kontakten mellem hjul og vejbane glippe et øjeblik ved hurtig kørsel i sving, men kun ubetydeligt. Affjedringen er blød, og vognen krænger temmelig meget i svingene, men støddæmperne har en meget velvalgt virkning således, at der er opstået en virkelig god kørselskomfort over alle vejtyper samtidig med et sikkert fodfæste. Når man kører ene i vognen, kan man på visse former for bølget belægning mærke tilløb til bagakselhop, men aldrig i generende grad. På meget dårlig, stærkt hullet vej danser hjulene en del med nedsat stabilitet til følge under hurtigere kørsel, men vognen opfører sig under samme omstændigheder pænt ved de hastigheder, de fleste ejere kører med på slet vej - og komforten er fremdeles i orden.

Motoren er stort set den samme som i den foregående Victor-model. Maksimaleffekten er sat 3 pct. i vejret og drejningsmomentet forbedret lidt, men til gengæld er bagakselgearingen forhøjet, og resultatet bliver derfor nogenlunde uændret ydeevne. Fabrikken opgiver ikke nogen tophastighed, men ifølge »The Motor«s meget omhyggelige målinger er den 122 km/t. Mit eget prøveeksemplar kunne køre 117 km/t, og accelererede fra 0 til 80 km/t på ca. 15 sek. og fra 1 til 100 km/t på ca. 26½ sek. Motoren er i øvrigt smidig, trækker jævnt i 4. gear ned til ca. 30 km/t og klarer op til henholdsvis va. 65 og ca. 107 km/t i 2. og 3. gear. Ved høje omdrejningstal giver karrosseriet en del resonans, men ellers er Vauxhall 4 behagelig lydsvag.

Gearskiftet hører til de bedste, jeg

har prøvet. Den nykonstruerede 4-trins gearkasse er den første engelske med synchromesh mellem alle fire gear, og synkroniseringen virker perfekt. Selve gearskiftet fungerer overordentlig let og er i praksis meget hurtigt og præcist på trods af en let fjedring. Baggearpositionen er dog ikke helt klart defineret, for man må somme tider give gearstangen et ekstra skub for at få gearret i indgreb. Jeg var egentlig tilbøjelig til at betragte det som en individuel fejl ved mit prøveeksemplar, indtil jeg opdagede, at »The Motor«s prøvestab har konstateret nøjagtig den samme lille tekniske skønhedsplet.

Bremsetromlerne er ret små, og det er muligvis baggrunden for, at man skal præstere et ret stort pedaltryk for at bremse hurtigt fra høj hastighed. men i øvrigt har bremserne god, blød og gradvis virkning ved normal kørsel. Nævneværdig *fading* konstateredes ikke på noget tidspunkt på trods af ret hård belastning af bremserne under nogle af prøvekørselens afsnit. Der er dog ingen tvivl om, at den fabriks-modificerede VX 4/90 models skivebremser på forhjulene har en nyttig mission.

General Motors vogne har måske hidtil ikke ligefrem stået øverst på listen, når bilister med en sportslig indstilling til kørslen skulle vælge køretøj. Men man må være næsten urimelig kræsen for ikke at finde stor fornøjelse i at køre den nye Vauvhall. Hvis VX 4/90 indfrier de forventninger, man har lov til at stille til den efter bekendtskabet med normalmodellen, er den temmelig fantastisk. En prøvekørselsrapport om denne specialudgave vil følge i et kommende nummer af FART & FORM.



Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

Firmaet, som De kender

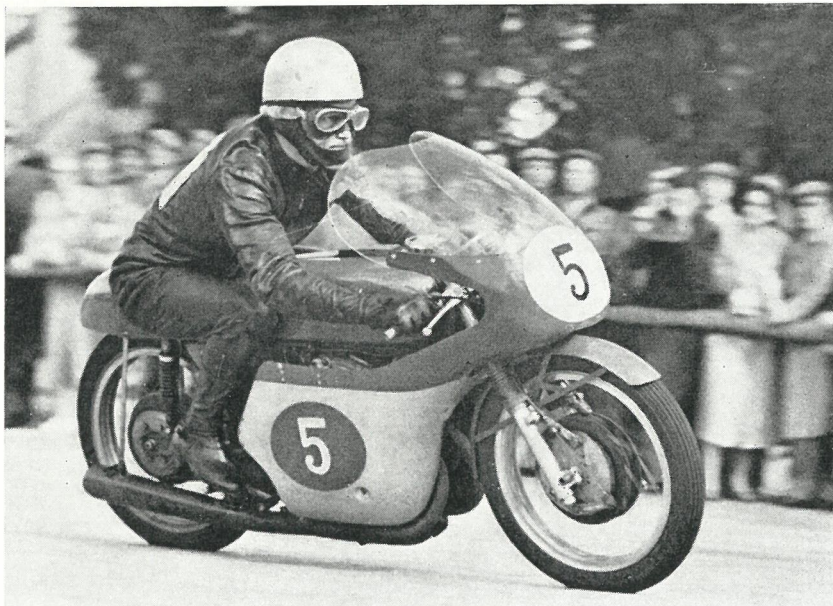
en spor hund:

Er De ikke
spor hund

men sætter De pris på, at
Deres vogn får det bedste
af det bedste, så forær den
fire, fine nye

HENLEY

dæk



Gary Hocking på sin MV Agusta 250 ccm fabriksmaskine under Isle of Man 1960. Hocking sejrede foran mærkekammeraten Ubbiali med en gennemsnitshastighed på 150,76 km/t. I 125 ccm klassen var placeringen omvendt.

MC-nyt

HONDA 50 ccm

I gennem de sidste 3 år har de japanske Honda-fabriker deltaget i 125 ccm og 250 ccm klasserne med yderst fine resultater i de store internationale landevejsløb. Nu har de tillige frembragt en ny racermaskine – beregnet for den nye 50 ccm klasse ved verdensmesterskaberne på landevej.

Maskinen har typebetegnelsen RC 110 og vil efter de foreløbige oplysninger kun blive kørt af Honda-fabrikens egne kørere, men det er dog på tale at man vil producere en lignende maskine til salg for de mange 50 ccm entusiast-ster verden over, som dermed for en lille sum bliver i stand til at blive aktive i denne klasse. En sådan maskine skulle den danske veteran, Erhardt Fisker, allerede have afgivet bestilling på.

Første gang man så Hondaen var i et internationalt løb i Venezuela, hvor de to kørere Shimazaki og Torsunini begge kørte en omgang med 74 m.p.h. Løbets længde var ikke på mindre end 450 km og gennemsnitshastigheden blev så imponerende som 104 km/t.

De tekniske data er meget interessante. En cylindret firetakt. Boring og slaglængde er 40 x 39 mm, hvilket giver et kubikindhold på 49 ccm. De fire ventiler aktiveres af 2 overliggende knastaksler. Kompressionsforholdet er 10:1. Ved 14000 o/m udvikler motoren ikke mindre end 9 hk. Kraften overføres over en tørpladet kobling til en 5 trins gearkasse. Hjulstørrelsen er 17". Maximum hastigheden angives til 130 km/t.

Honda bliver en farlig konkurrent overfor totaks-racermaskiner som Kreidler Florett, Itom, Tomos m. m.

Allan Terndrup.

Historien om Gary Hocking

For det meste præsenteres den dobbelte verdensmester på landevej, Gary Hocking, som hjemmehørende i Rhodesia (Salisbury), men han er faktisk lige så meget englænder som sin forgænger på VM-tronen, John Surtees. Gary Hocking blev i virkeligheden født i Newport, England, den 30. september 1937. Efter krigen emigrerede han og hans forældre til Rhodesia, dog kun for en periode på ca. 10 år, medens Gary fuldendte sin læretid som mekaniker.

Gary Hocking blev tidligt interesseret i motorcykler. Til at begynde med indskrænkede hans interesse sig kun til kørslen frem og tilbage fra arbejdet på en Jawa 250 ccm. Efter et år i sadlen på denne cykel, syntes Gary at det ville være bedre med en hurtigere maskine, hvorfor han byttede sig til en Triumph Tiger 100. Det var med denne maskine, hans debut som motorkører fandt sted. Han havde flere gange set motorcykel-løb på en 1600 meter lang jordbane nær Umgusa. Banen lå ude på steppen og arrangørerne var altid tvunget til at holde støvet dæmpet ved at 'vande' den med olie.

På denne bane stillede Hocking op med sin Tiger 100 i juniorklassen. Han havde endnu ikke haft råd til at skaffe sig skindtøj, og havde derfor to dobbelte overalls på og Triumphen var udrustet med almindelige standarddæk.

Siden startede han regelmæssigt i rhodesiske løb. Han solgte sin Tiger 100 og købte en anden Triumph på 650 ccm.

I 1957 startede Gary Hocking sin karriere i hastighedsløb på landevej. Han havde købt en brugt 350 ccm Norton Manx af årgang 1955. De første løb han startede i, vandt han. I Bulawayo vandt Gary atter og besejrede bl. a. den sydafrikanske mester B. Castellani (Norton).

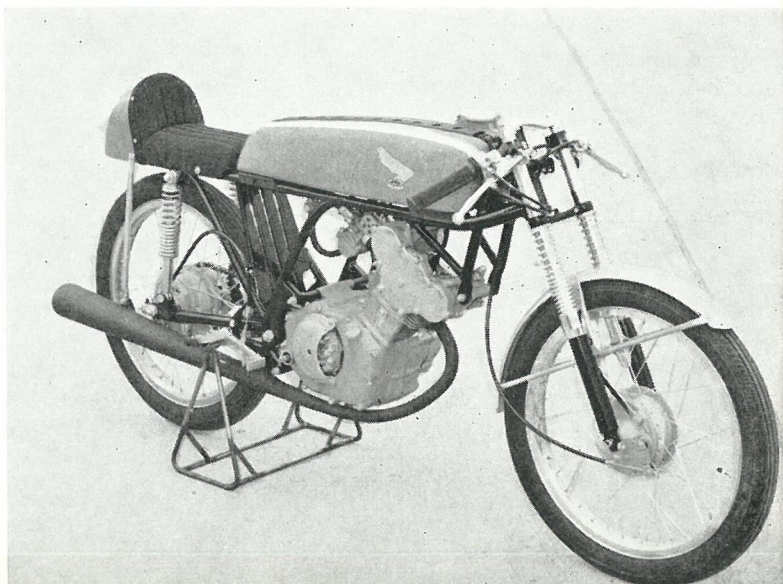
I denne tid var Garys bedste ven Jim Redman, som var vokset op i samme by. 1958 debuterede Redman i europæiske

løb. – Penge var Garys største problem. Han var ikke som vennen i stand til at rejse til Europa og købe to maskiner. Pludselig besluttede han sig dog til at sælge sin Norton Manx, og for pengene rejste han til England. Uden maskine ankom han i juni 1958, lige før Isle of Man løbene skulle køres. Der fandtes dog ingen, som var interesseret i at låne den unge rhodesier en maskine til Isle of Man. Da løbet var overstået var Gary på nippet til at rejse tilbage til Afrika.

Ved et tilfælde mødte han imidlertid Reg. Dearden fra Manchester, og de blev enige om at Gary kunne låne en 500 ccm Norton Manx for resten af sæsonen. Gary tog maskinen med til Holland til TT løbet i Assen, og han havde påny lykken med sig. Redman lånte ham sin 350 ccm Norton Manx, så Gary kunne starte i *begge* de store klasser.

Gary's første europæiske løb begyndte uheldigt: en kollision med den seksdoble verdensmester, Geoff Duke. Dette hændte i 350 ccm klassen, men i 500 ccm gennemførte han programmæssigt og sluttede på sjettepladsen med et VM-point. (Fortsættes i april).

Honda 50 ccm
kører
over 130 km/t.



SPORTS CLASSIC



Der er klasse over SUNBEAM -
siger væddeløbskøreren
Jack Brabham, verdens-
mester 1959 og 60.
Hvadenten De væl-
ger den smarte 2-
personers 83,5
HK ALPINE, eller
den gennem-
raffinerede 4-
personers
78 HK
RAPIER,
har De en
lynhurtig
sportsvogn,



der overalt vil vække
opmærksomhed ved overle-
genhed og smagfuld elegance.

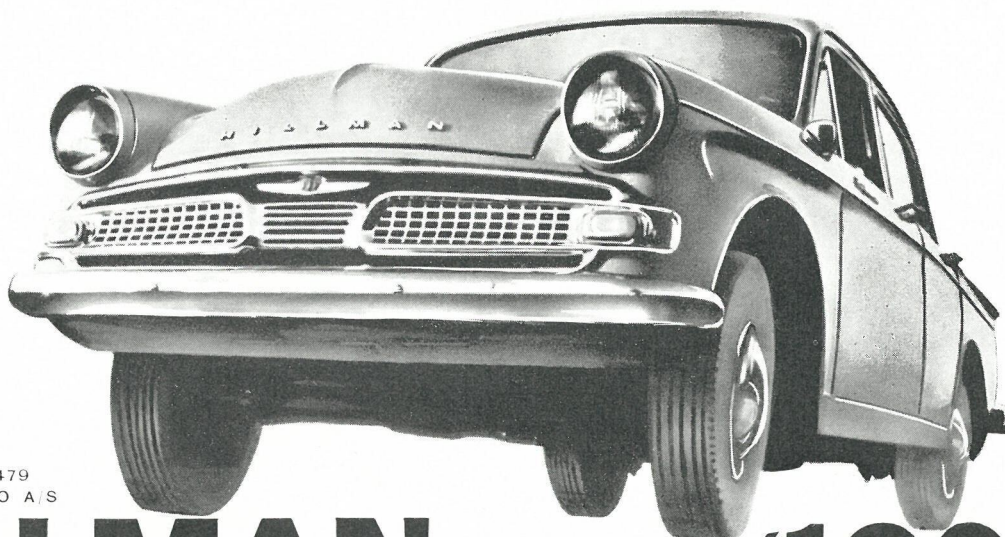
SUNBEAM

SUNBEAM

ALPINE / RAPIER

Se den på stand no. 1
Telf. på standen: 352479
IMPORT: BRITMO A/S

MASSER AF SUNBEAM I DEN NY



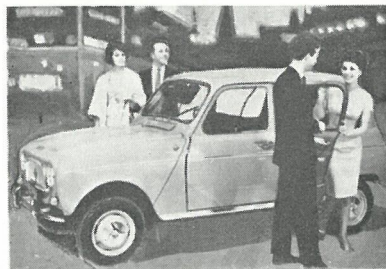
Se den på stand no. 1
Telf. på standen: 352479
IMPORT: BRITMO A/S

HILLMAN *Sunbird* 1600

RENAULT 4
er hverdagens
kvikke
arbejdsbi



... affenselskabets
indbydende
»Kom-bare-med«
-bil



... husmoderens
bedste hjælp på
indkøbs-turen



Den fås som RENAULT 4
og 4 L - begge med eller
uden soltag. - Incl. ekstra
kraftigt varmeanlæg, men
uden soltag og exclusive
leveringsomkostninger -
RENAULT 4 L: kr. 12.548,-
og RENAULT 4 11.093,-
kr.



Århundredets mest alsidige familie-bil!

- ★ skal aldrig smøres
- ★ aldrig have påfyldt vand
eller frostvæske
- ★ har al den plads, De hidtil
har savnet

GRATIS TIL DEM!

I dette 12-sidede hefte finder De
svaret på, hvad enhver bilist i
dag bør vide, før han vælger bil.
Blot ved at sende os kuponen får
De heftet tilsendt gratis. - Men
husk - oplaget er begrænset -
send kuponen i dag!



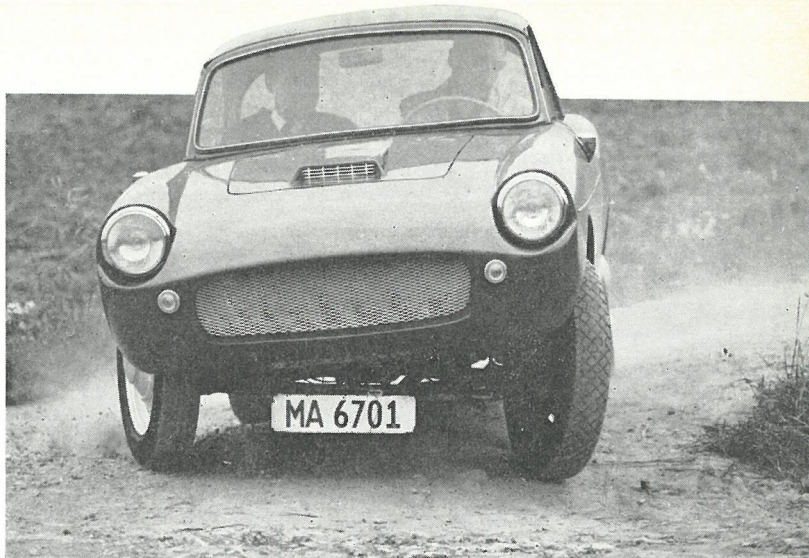
RENAULT 4

Send mig uden forpligtelse af nogen art
heftet „Tips til Dem før De vælger bil“

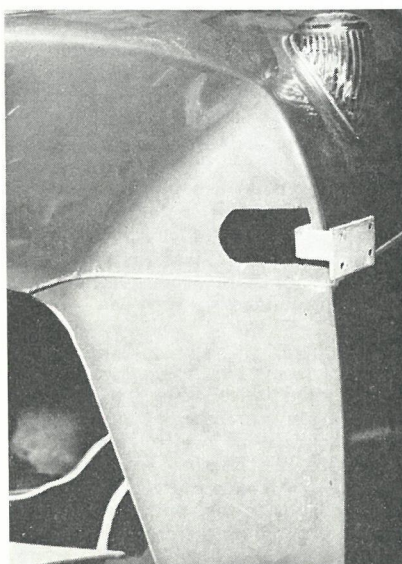
Navn
Stilling
Adresse

Indsendes til: Brdr. Friis-Hansen A/S,
Søndre Ringvej 39, Glostrup F&F 1/3-62

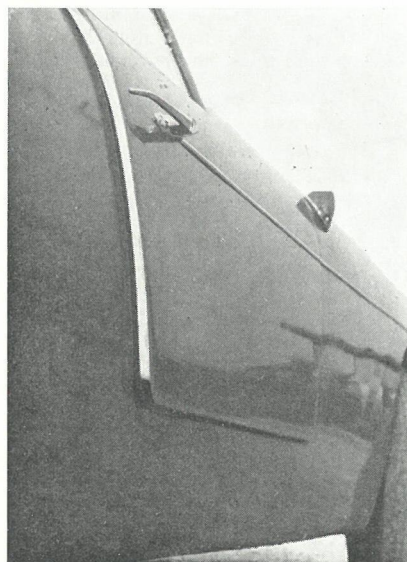
Plasticbilen er et problembarn



► Trods den hårde affjedring og ringe hastighed krænger vognen kraftigt.



► Venstre dørhængsel, der er meget spinkel, kunne ikke stå for rystelserne, hvilket resulterede i, at døren ikke kunne lukkes.



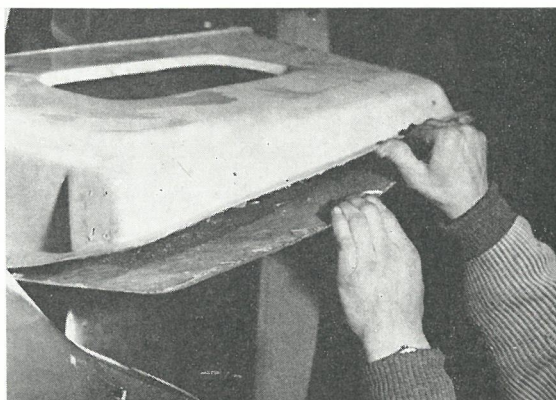
Da vi i sin tid undersøgte mulighederne for »selv at bygge en plasticbil«, standsede vi op ved den *selvbærende* Rochdale-skal, som vi tidligere har omtalt. Som en vogn, der skulle bygges fra grunden af og på basis af lutter nye standarddele havde vi umiddelbart fidus til denne plasticskal. Under et englandsbesøg havde vi lejlighed til at prøve en færdig vogn, og bortset fra overfladisk finish var det absolut en acceptabel vogn. Det ansete engelske motorblad »The Motor« bragte i juni 61 i en stor prøvekørsels-rapport en særdeles fin anmeldelse af Rochdalen, der betegnedes som en »bemærkelsesværdigt tiltalende Grand Tourisme-vogn, baseret på billige komponenter«. Det svarede ganske til vort indtryk, og i dag kan vi nok ærgre os lidt over at begivenhederne forrige vinter faktisk tog form, *førend* Rochdalen var kendt som en mulighed af den, der skulle bygge.

Vore planer med at bygge en plasticvogn førte os i forbindelse med en ung mand i Odense, der på Earls Court udstillingen i efteråret 1960 havde set Falcon-karosseriet. Han *havde* afgivet en ordre og fået karosseriet hjem. Da vi måtte erkende, at den selvbærende Rochdale ville koste ca. 15.000 kr. at bygge og der var et uldent problem med hensyn til beregningen af omsætningsafgift, lagde vi Rochdale-projektet på hylden og valgte i stedet at følge bygningen af Falcon-vognen. Fehr & Co. havde allerede erklæret sig villig til at lade et lærlingehold løse opgaven, der bød på andre problemer end hverdagens. Under et besøg i England tog vi ud på Falcon-fabrikken for at få

nærmere instruktioner – men man havde ikke meget at byde på ud over den spartanske byggeinstruktion, der var fulgt med karosseriet. Vi havde lejlighed til en prøvetur rundt om et par husblokke og var ialtfald klar over, at den danske vogn måtte bygges bedre end den fabrikken selv havde bygget. Det varslede ild; men fordi man bygger plastickarosserier, *behøver* man jo ikke at være ferm til at bygge komplette vogne. Vi rejste hjem igen og fortalte om vore indtryk. Arbejdet gik i gang og vi fulgte det måned for måned.

Det stod os hurtigt klart, at det ikke var ideelt med et hold..... hvoraf ingen »arbejder på sin egen vogn«. Ildhuen aftog og da en ung københavner, som havde læst om vognen, blev interesseret, endte det med, at man i Odense besluttede sig til at lade friske kræfter komme til. Kort efter at Falconen var kommet i sin nye ejermand, hr. Palle Thestrups besiddelse, havde vi lejlighed til at prøve en tur med vognen, som vel ikke var helt færdig, men på den anden side skulle være nogenlunde færdig på de væsentlige punkter. Hvad vi havde haft alvorlig mistanke om under den engelske prøvetur, fik vi nu bekræftet. Selv om vognen var bygget efter fabrikken anvisninger, viste den sig nærmest umulig at køre i. Vel var den engelsk-byggede vogn ikke særlig god på noget punkt (måske lige bortset fra fotografier): men denne var afgjort værre. Til trods for, at byggeinstruktionen var fulgt, dansede vognen på vejen på grund af en alt for hård affjedring, der truede med at splitte

(fortsættes side 66)



Døren er også gået op i »svejsningen«.



TEKST: OLE BOE OLSEN - FOTO: H. MØLLER NIELSEN

I januar udkom Dansk Automobilsports Union's nyeste udgave af nationalt reglement for automobilsport, den fjerde i rækken. For orienteringssportens udøvere er der grund til at være tilfreds med denne udgave, der i en handy udformning giver meget omfattende regler for sportens udøvelse og bestemmelser for løsningen af de problemer, som alligevel kan opstå. Så omfattende, at mange velmenende mennesker endnu engang vil få anledning til at spørge om, hvad de skal med alt det papir samt påpege, at det er ganske umuligt at kunne så mange paragraffer udenad. Og i øvrigt var det meget morsommere, dengang man ikke hængte sig så meget i reglementer og den slags. Dertil er at sige - for det første, at det jo altid var morsommere »dengang«. Men i øvrigt er det kun et fåtal af reglementets mange paragraffer, som man har brug for at kunne udenad. Resten kan der være brug for at slå op ved meget specielle lejligheder eller en gang imellem, hvor der alligevel er god tid til det. Og til det formål er stoffet grupperet, så det er let at finde, hvad man ønsker.

For orienteringsfolk er afsnittene om landsdelsmesterskabernes afvikling og reglement for orienterings- og rally-

officials nye afsnit. Endvidere er reglementet for standardvogns-trials helt omredigeret og desuden bogens mindst overskuelige del, hvor der ligefrem findes et par modstridende punkter. For den del af reglementet, som har orienteringskørernes interesse, orienterings- og rallyreglementet, kan først og fremmest bemærkes, at alle udlægninger og forklaringer til paragrafferne, som i den gamle udgave fandtes i et specielt afsnit, nu er knyttet til de enkelte paragraffer. Det bliver for omfattende (og forresten ikke særligt formålstjenligt) at gå i detaljer i omtalen. Kun få ting skal fremdrages. Bestemmelsen om afstandsregning (716) er bragt i overensstemmelse med de faktiske forhold, idet man har afstået fra at fastslå afstande ved hjælp af generalstabskorts officielle afstandsangivelser. Dem har endnu ingen kunnet finde! Den meget vigtige paragraf om køreordrers udformning (722) overlader stadigvæk et væsentligt initiativ til løbslederne. Men man kunne nok ønske en definition af mange af de former for kontrolangivelse, som autoriseres. F. eks. har jeg set mange mærkelige ting blive betegnet som »pilerute«, der er en af de muligheder, som udleveres uden forklaring. Derimod er bestemmelserne om tidsbe-

regning nu så klare, at ingen kan påberåbe sig noget mystisk deri.

Som noget nyt i reglementet tillades det at køre tilbage på ruten, når man ved en fejltagelse har anmeldt sig ved en kontrol, som man først skulle være ankommet til ved et senere tidspunkt. Under beregning af strafpoints åbnes der i 766c nu mulighed for pointstildeling efter arrangørens ønske. Minimum-protestgebyr er stadigvæk 25 kr. Man har imidlertid ikke nået at få inkluderet sportsudvalgets seneste bestemmelse for maksimum-gebyr, 50 kr., der foranledigedes af, at man ved enkelte arrangementer havde forsøgt at begrænse protestlysten ved at angive ret betydelige protestgebyrer.

Under afsnit for afholdelse af Danmarks mesterskab er det nyt, at unionen forbeholder sig ret til at aflyse allerede afholdte afdelinger. Man holder stadigvæk fast ved, at mesterskabet udskrives for hele hold (samme kører og observatør igennem et år). Det er værd at tænke på, at man f. eks. i Norge kører to mestre, en kører og en observatør, som kan have opnået de nødvendige points ved kørsel sammen og eller med andre.

Der er som sagt tale om et handy og omfattende reglement. Desværre har annoncerne ikke kunnet dække udgifterne, hvorfor licensindehavere må betale det med 2 kr. Det får de nok råd til i disse »gode tider«, men derfor kan de jo nok virke lidt irriterende på toppen af mange andre små afgifter og ikke mindst på grund af det ekstra administrationsarbejde, som nu pålægges klubber og unionskontor.



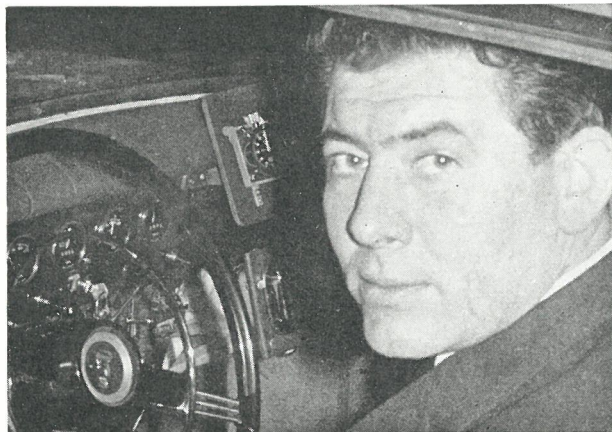
Ved redaktionens slutning var der endnu ingen afgørelse på spørgsmålet om godkendelse af kontrolskilte. Justitsministeriet har overfor repræsentanter fra DAU, JMO og FMOU vist forståelse for sporten og pointeret, at det drejede sig om at indføre skilte, som ikke kan forveksles med almindeligt anvendte færdselstavler. I den forbindelse skal det nævnes, at man i JMO's medlemsblad kan læse en kraftig beklagelse af DAUs optræden i det samarbejde, som var planlagt af de to unioner i denne sag. DAU har foreløbig ikke kommenteret sagen. Men det havde jo unægteligt været rart, om man i dette tilfælde, hvor man havde fundet sammen af nød og trang, kunne have afsluttet sagen uden kontroverser.



Til Europamesterskabet i rallykørsel 1962 tæller følgende rallies:

- 21.-27. jan. Rally Monte Carlo (Frankrig)
- 6.-11. maj Tulpen Rally (Holland)
- 27.-30. maj Akropolis Rally (Grækenland)
- 12.-16. juni Midnatssol Rally (Sverige)
- 16.-21. juni Alpe Rally (Frankrig)
- 13.-15. juli Dolomitter Rally (Italien)
- 2.-5. aug. Polsk Rally (Polen)
- 17.-19. aug. 1000 Søers Rally (Finland)
- 23. aug.-3. sep. Liege - ? - Liege (Belgien)
- 26.-30. sep. Tysklandsrally
- 16.-21. okt. Geneve Rally (Schweiz)
- 12.-17. nov. RAC's Rally (England)

(fortsættes side 68)

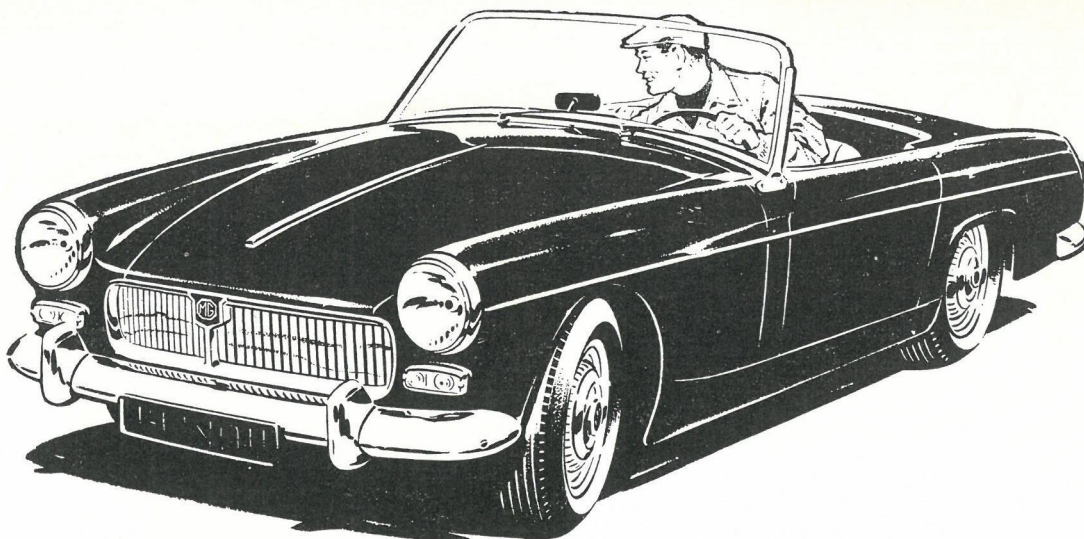


Jørgen Nielsen, Sorø - kendt bane- og rallykører - som i efteråret af DAU fradømtes sin licens for et år, har af Dansk Motorsports Råd fået karantænetiden nedsat til 8 måneder. Det vil sige, at vi fra første juni kan se Jørgen Nielsen på bane og i internationale rallies. Her ser De ham ved rattet under et af de store rallies, hvori han ofte har deltaget med fremragende resultat.

Tekniske specifikationer og testresultater for 60 sports- eller sportsbetonede vogne

Type	Cylinderantal	Slagvolumen: ccm	Ydelse: hk/omdrejninger	Ydelse (hk) pr. liter slagvolumen	Maksimalt drejningsmoment/omdrejninger	Kompressionsforhold	Ventilstyring	Bagakseludveksling	Hjulelsland mm	Sporvidde foran/bag	Udvendige mål: længde, bredde, højde	Dækdimension	Egenvegt uden benzin	Kraft/vægtforhold (kg pr. 1 hk)	Tophastighed km/h	Benzinforbrug (liter/100 km)	Acceleration 0-100 km/h
Abarth 850 TC	4	847	54/5500	64	6,7/2600	8,8:1	OHV	4,33:1	2000	1150/1160	3295x1380x1405	5,20-12	610	11,3	150	6-8	
Abarth 1000 Monomille	4	982	64/6600	65,2	9,3/3400	9,8:1	OHV	4,33:1	2000	1150/1160	3480x1410x1165	135-13	584	9,7	175	8-10	
Abarth 1000 Bialbero Mod. 62	4	982	97/7400	98,9	10,4/5500	10,8:1	2OHV	4,33:1	2000	1150/1160	3480x1410x1165	135-13	606	6,4	210	9-11	
AC-Bristol Ace	6	1971	125/5750	63,4	16,8/4500	9,0:1	OHC	3,90:1	2286	1270/1270	3780x1510x1240	5,50-16	870	7,0	185	11-13	
AC-Greyhound	6	2216	105/4700	47,4	17,7/3000	8,5:1	OHV	4,10:1	2540	1370/1370	4570x1660x1330	5,50-16	1050	10,0	175	13-15	
Alfa Romeo Giul. Sprint	4	1290	80/6300	62	10,0/3500	8,5:1	2OHV	4,56:1	2380	1292/1270	3980x1535x1320	155-15	940	11,7	162	9-11	14,8
Alfa Romeo Giul. Sprint Vel.	4	1290	90/6500	69,7	11,0/4500	9,1:1	2OHV	4,10:1	2380	1292/1270	3980x1535x1320	155-15	910	10,1	183	10-12	11,2
Alfa Romeo Giul. SS	4	1290	100/6500	77,5	11,5/4500	9,7:1	2OHC	4,55:1	2250	1292/1270	4120x1660x1240	155-15	880	8,8	200	10-12	
Alfa Romeo 2000 Spider	4	1975	115/5900	58,2	16,5/3500	8,5:1	2OHC	4,78:1	2500	1400/1370	4500x1660x1330	165-400	1285	12,2	171	13-15	15,6
Alpine A 108*	4	998	70/6300	70,1		9,7:1	OHV	4,37:1	2100	1220/1220	3700x1450x1250	5,00-15	550	7,9	170	9-11	
Aston Martin DB 4	6	3670	240/5500	65,4	33,2/4250	8,3:1	2OHC	3,54:1	2489	1372/1360	4480x1680x1320	6,00-16	1310	5,5	225	14-17	7,5
Aston Martin DB 4-GT	6	3670	302/6000	82,3	37,3/5000	9,0:1	2OHC	3,54:1	2362	1372/1360	4350x1680x1320	6,00-16	1250	4,1	255	15-18	
Austin Healey Sprite	4	948	46,5/5500	49	7,25/2750	9,0:1	OHV	4,22:1	2030	1160/1140	3450x1350x1250	5,20-13	696	15,0	135	7-9	22,4
Austin Healey 3000	6	2912	132/4750	45,3	22,9/3000	9,0:1	OHV	3,90:1	2329	1238/1269	4000x1524x1250	5,90-15	1120	8,5	190	10-12	
Auto Union 1000 Sp	3	981	55/4500	56,1	9,5/3500	8,0:1	-	4,375:1	2350	1295/1350	4195x1680x1325	155-15	980	17,8	138	9-12	23,0
BMW 700 Sport	B2	697	40/5700	57,3	5,2/4000	9,0:1	OHV	5,43:1	2120	1270/1200	3540x1480x1260	5,20-12	648	16,2	135	7-8	19,7
BMW 3200 CS	V8	3168	160/5600	50,5	24,5/3600	9,0:1	OHV	3,89:1	2835	1330/1416	4830x1720x1460	f. 6,50-15 b. 6,70-15	450	9,1	200	14-16	
Bristol*	V8	5130	250/4400	48,7	46,9/2800	9,0:1	OHV		2900	1350/1380	5050x1730x1520	6,00-16	1690	6,8	196	18-20	9,9
Chevrolet Corvette*	V8	4637	230/4000	49,6	41,5/3000	9,5:1	OHV	3,36:1	2590	1450/1500	4500x1790x1330	6,70-15	1375	6,0	190	17-19	
Daimler SP 250	V8	2548	140/5800	55,0	21,4/3600	8,2:1	OHV	3,58:1	2333	1380/1220	4210x1533x1290	5,90-15	985	7,0	194	11-13	10,6
Elva Courier	4	1622	90/5500	55,5	13,4/4000	8,9:1	OHV	3,73:1	2290	1283/1283	3810x1500x1170	5,20-14	605	6,8	170	9-12	
Facel Vega Facellia F-2*	4	1647	115/6400	69,8		9,4:1	2OHC	4,10:1	2540	1300/1300	4120x1580x1270	5,90-14	1125	9,7	182	9-11	13,4
Facel Vega HK 500*	V8	6286	390/5400	67,0		10,0:1	OHV	2,93:1	2660	1420/1450	4590x1800x1390	6,70-15	1900	4,9	200	16-18	
Ferrari 250 GT Coupé 2 + 2	V12	2953	240/7000	81,3	26,7/5000	8,8:1	2OHC	4,57:1	2600	1354/1350	4700x1725x1340	6,50-15	1488	6,2	220	16-18	8,5
Ferrari 250 GT Berlinette	V12	2953	280/7000	94,8	28,0/5500	9,2:1	2OHC	4,00:1	2400	1354/1350	4150x1690x1260	6,50-15	1120	4,0	230	16-18	8,2
Ferrari 400 Superamerica	V12	3967	400/6750	100,8	42,0/4000	9,8:1	2OHC	3,77:1	2420	1359/1400	4300x1680x1310	6,50-15	1320	3,3	300	18-20	5,6
Fiat 1200 Sport Cabriolet	4	1221	52/5200	42,6	8,3/3000	8,3:1	OHV	4,43:1	2340	1232/1215	4030x1520x1300	5,20-14	910	17,5	140	8-11	
Fiat 1500 Sport Cabriolet	4	1491	75/6000	50,3	10,7/4000	8,7:1	2OHC	4,30:1	2340	1238/1215	4030x1520x1300	155-15	960	12,8	165	10-12	15,3
Fiat 2300 S Coupé	6	2279	136/5600	59,7	18,2/4000	9,5:1	OHV	3,63:1	2650	1350/1312	4620x1630x1365	165-15	1290	9,5	190	11-14	
Ford Thunderbird*	V8	6384	300/4600	47	59,1/2800	9,6:1	OHV	3,00:1	2870	1550/1525	5210x1930x1355	8,00-14	1870	6,2	180	18-20	
Glas Isar S 1004	4	993	42/4800	42,3	7/2500	8,5:1	OHC	4,25:1	2100	1230/1200	3820x1500x1350	5,20-13	740	17,6	135	7-9	
Gordon GT*	V8	4637	290/6250	62,5	40,8/4700	11,0:1	OHV	3,31:1	2590	1370/1370	4670x1730x1346	6,90-15	1310	4,5	230	14-16	6,5
Innocenti	4	948	46,5/5500	49	7,25/2750	9,0:1	OHV	4,22:1	2030	1160/1140	3410x1470x1160	5,20-13	735	15,8	140	7-9	
Jaguar XK-E*	6	3781	265/5500	70,1	36,0/4000	9,0:1	2OHC	3,31:1	2440	1270/1270	4450x1660x1220	f. 6,00-15 b. 6,15-15	1190	4,5	240	20	7,1
Jensen 541 S*	6	3993	150/4100	37,6	31,5/2400	7,4:1	OHV	3,54:1	2670	1300/1350	4520x1600x1350	6,40-15	1480	9,9	199	14-16	10,6
Lancia Appia GTE	V4	1090	60/5400	55,1	8,7/4250	8,8:1	OHV	4,09:1	2350	1178/1182	3960x1420x1240	155-15	830	13,8	150	8-10	
Lancia Flaminia GT	V6	2458	119/5100	48,5	19,0/3500	8,5:1	OHV	3,69:1	2520	1368/1370	4510x1660x1280	165-400	1337	11,2	180	12-14	12,8
Lancia Flaminia Sport Z.	V6	2458	140/5600	57	30,0/3000	8,5:1	OHV	3,46:1	2520	1368/1370	4490x1640x1280	165-400	1200	8,6	210	13-15	
Lotus. Elite GT	4	1230	105/7200	85,4		11,0:1	OHC	4,55:1	2235	1193/1193	3660x1470x1185	480-15	640	6,1	200	9-11	
Maserati 3500 GT	6	3485	230/5500	66	31,0/4500	8,5:1	2OHC	3,54:1	2600	1390/1360	4700x1700x1360	6,50-16	1440	6,3	208	14-16	7,9
Maserati 5000 GT	V8	4975	350/6200	70,3	42,0/5000	8,5:1	4OHC	3,54:1	2600	1390/1360	4700x1700x1360	6,50-16	1520	4,3	275	20-24	
Mercedes-Benz 190 SL	4	1897	105/5700	55,3	14,5/3200	8,5:1	OHC	3,90:1	2400	1430/1475	4290x1740x1320	6,40-13	1170	11,1	170	13-15	14,3
Mercedes-Benz 300 SL	6	2996	215/5800	71,8	28,0/4600	8,55:1	OHC	3,64:1	2400	1398/1448	4570x1790x1300	6,70-15	1420	6,6	222	16-20	8,8
MG Midget	4	948	46,5/5500	49	7,25/2750	9,0:1	OHV	4,22:1	2030	1160/1140	3460x1350x1260	5,20-13	715	15,4	135	7-9	22,4
MGA 1600	4	1622	90/5500	55,5	13,4/4000	8,9:1	OHV	4,10:1	2380	1220/1255	3960x1470x1395	5,60-15	1020	11,3	160	9-11	
Morgan Plus 4	4	1991	90/5500	45,2	16,2/3000	8,5:1	OHV	3,73:1	2438	1190/1190	3650x1422x1320	5,60-15	880	9,8	160	12,5	
NSU Sportprinz	2	598	30/5500	50,2	4,5/3250	7,5:1	OHC	4,41:1	2000	1200/1200	3560x1540x1220	4,40-12	563	18,8	122	8	31,6
Osca 1600 GT	4	1568	95/6000	60,6	13,5/4800	9,0:1	2OHC	4,30:1	2250	1260/1220	3980x1460x1210	155-15	835	8,8	190	12,5	
Porsche 1600	B4	1582	60/4500	37,9	11,2/2800	7,5:1	OHV	4,428:1	2100	1306/1272	4010x1670x1330	5,60-15	905	15,1	164	8-10	15,4
Porsche 1600 Super	B4	1582	75/5000	47,4	11,9/3700	8,5:1	OHV	4,428:1	2100	1306/1272	4010x1670x1330	5,60-15	905	12,1	175	8-10	14,6
Porsche 1600 Super 90	B4	1582	90/5500	56,8	12,3/4300	9,0:1	OHV	4,428:1	2100	1306/1272	4010x1670x1330	5,90-15	920	10,2	188	8-11	13,6
Porsche Carrera 2	B4	1966	130/6200	66,2	16,7/5000	9,2:1	4OHC	4,428:1	2100	1306/1272	4010x1670x1330	165-15	1010	7,8	200	10-12	
Renault Floride	4	851	36/5000	42,3	5,9/3300	8,0:1	OHV	4,375:1	2270	1250/1220	4260x1570x1310	5,50-15	780	21,7	130	7-8	28,2
Saab GT 750 Super	3	748	55/5000	73,5	9,5/4000	9,8:1		5,14:1	2488	1220/1220	4015x1570x1475	155-15	830	15,1	140	9-11	
Simca Aronde Océane	4	1290	55/5200	42,7	10,2/2600	8,5:1	OHV	4,44:1	2445	1255/1250	4280x1600x1350	5,60-14	990	18,0	140	9-11	
Sunbeam Alpine	4	1592	81/5000	50,9	13,0/3800	9,0:1	OHV	3,89:1	2184	1295/1232	3940x1540x1310	5,60-13	1055	13,0	160	9-11	
Triumph Herald Coupé	4	1147	39/4500	34	8,4/2250	8,0:1	OHV	4,11:1	2320	1220/1220	3890x1525x1335	5,20-13	805	20,6	120	8-10	25,6
Triumph TR 4	4	2138	100/4600	46,8	17,5/3350	9,0:1	OHV	3,70:1	2235	1245/1220	3960x1450x1270	5,90-15	1090	10,9	180	11-13	11,0
Volvo P 1800	4	1780	90/5500	50,6	15,0/4000	9,5:1	OHC	4,10:1	2450	1315/1315	4400x1700x1285	5,90-15	1230	14,7	166	11-13	
VW 1500 Karmann-Ghia	B4	1493	45/3800	30,1	10,2/2000	7,2:1	OHV	4,125:1	2400	1305/1346	4280x1620x1355	6,00-15	900	20,0	135	8-10	

Anvendte forkortelser: B foran cylinder antallet angiver: boxermotor. - OHV: topventiler, aktiveret via stødstænger. - OHC: overliggende knastaksel. - Bagakseludvekslingen er angivet med det seriemæssige forhold; normalt vil andre udvekslingsforhold stå til disposition efter ønske. - Hk-ydelsen er angivet i DIN normer bortset fra de *mærkede vognmærker, hvor ydelsen er angivet i SAE. - (Med højere gearing vil flere af vognenes tophastighed ligge højere end anført ovenfor, og accelerationen tilsvarende dårligere)



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 for-sæderne. 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

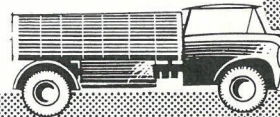
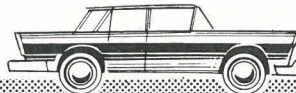
FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

IDUN

(Jydsk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer også
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 270 27





TUNINGUDSTYR OG TILBEHØR



MORRIS 1000
AUSTIN FUTURA
MG MIDGET
AUSTIN SPRITE
MORRIS MASCOT
AUSTIN PARTNER

Fa. H. U. Lassen · Høeghsmindevej 50
Eneagent for Healey Speed Equipment

Ge 4381

Mi 8301 (lok. 10)

Se efter dette kvalitetsmærke på Deres dæk...



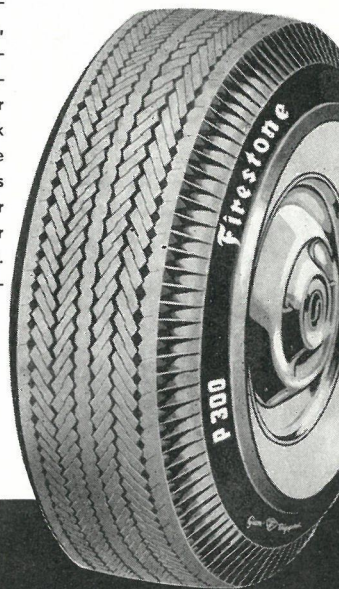
- er
Deres
vogn

Firestone

sikker...?

Kvalitet er alfa og omega i fremstillingen af hvert eneste FIRESTONE dæk. De fineste råmaterialer, omfattende forsøg, 60 års erfaringer, moderne udstyr, erfarne teknikere og omhyggelig kontrol - alt dette er indbygget i FIRESTONE dæk for at give Dem den højeste kvalitet. Se efter FIRESTONE's kvalitetsmærke, når De køber dæk. Det er Deres garanti for sikkerhed, styrke og økonomi. Tal med Deres FIRESTONE-forhandler i dag.

FIRESTONE
KVALITETSDÆK
OVER HELE
VERDEN...



P 300



**Nordisk Karrosserifabrik
Svendborg**



**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. Ørstedvej 32 tlf. HI 1730 - 1729
København V

S. Rud. Sørensen A/S

Østerbrogade 162 tlf. 291655
København Ø

Sv. Aa. Rasmussen

Buddinge Hovedgade 228 tlf. 985653
Bagsværd

Rødovre Autohandel

Svend Aage Krusbæk
Rødovrevej 287 tlf. 705708

SJÆLLAND

Haslev Auto

J. P. Hansen tlf. 1001
Haslev

E. Petersen

Helsingør tlf. 250

H. J. Olsen

Lundby tlf. 5

Vagn Petersen

Allehelgensgade 14 tlf. Rosa 4394
Roskilde

Carl M. Jensen & Søn

Automobilforretning tlf. *521158
Slagelse

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 tlf. 135
Skjern

Motor-Centralen

v. Martin Iversen tlf. 23640
Sønderborg

Engvejens Autohandel

Engvej 1-5 · Vejle · tlf. (0421) 5055



Forhandlerlisten er ikke komplet



**Morris
MG
Wolseley
Riley**

KØBENHAVN

Bjørn Caning
Sølvgade 15-17 tlf. MI *3268

Arne Fog
Enghavevej 76 . V . Eva 3701 - 3709

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

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

P. Nielsen & Søn
Hovedvejen 152 tlf. 960050
Glostrup

SJÆLLAND

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

Emil Olsen
Hillerød tlf. 96

Auto Shop
Roskilde tlf. 1072

LOLLAND-FALSTER MØN

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

J. Nordbo - Lendemark
Stege tlf. 4262

FYN

Gunnar Stribolt
Nyborg tlf. 425

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

JYLLAND

Lars Rold
Aars tlf. 314 - 414

Herning Auto Handel
Østergade 45 tlf. *2100

Carl Edelholt
Blumersgade 4 . Horsens . tlf. 22766

Forhandlerlisten er ikke komplet



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

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 & Kalsoff
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 29 tlf. Nora 8725 - 8726

International Trading & Motor Co. A/S

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

Fiat på Amager

»Motorgaarden«
Holmbladsgade 32 tlf. AM 9004

Strandvejens Motor Co.

Strandvejen 213 tlf. HE 8891 - 2791
Hellerup
Lyngby afdeling
Lyngby Hovedgade 84 tlf. 877091

SJÆLLAND

Bengt Behrendt

Hillerødvej 1 tlf. 1013
Frederiksværk

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

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

SIMCA MILLE

(fortsat fra side 34)

man får tidligt advarsel om begyndende baghjulsudskridning. Ved at gøre af-fjedringen hårdere ville de marginale køreegenskaber på gode veje blive bedre, men på lappede og hullede veje falde tilsvarende.

Vi eksperimenterede en del med dæktrykkene og kom til det resultat, at de foreskrevne dæktryk bør øges, selv når der kun er to i vognen. Vognen er, som man vil have forstået, ikke nogen stifter, og den skal styres opmærksomt, med mindre forholdene er ideelle. Ser man på de to indledende billeder i denne artikel, vidner hjulstillingen om, at føreren må være parat til hurtige styrekorrekationer, og at der i de foreliggende situationer ikke var langt igen, før end køreegenskaberne var udtømt.

Der er næppe nogen tvivl om, at motoren vil indfri, hvad specifikationerne lover, selv om der selvfølgelig her som andre steder i en helt ny vogn kan forekomme de sædvanlige børnesygdomme. Ventilfjedrene burde nok være lidt hårdere, idet en kraftig ventilsvømmen indtræder ret pludseligt.

Hvad bremsene angår, tvinger vægtfordelingen igen til et kompromis. Det var tydeligt, at forhjulene gang på gang blokerede, uden at der var mindste tendens til blokering på baghjulene. Herved bliver opbremsningen mindre effektiv, men til gengæld løber man ingen risiko for, at retningss stabiliteten går tabt; en risiko, der, hvis baghjulene blokerede, ville være særdeles nærliggende på grund af vognens vægtfordeling. Det var dog vort indtryk, at man uden fare herfor kunne have lagt en større del af den samlede bremsekraft over på baghjulene.

Alt i alt fik vi ikke noget dårligt indtryk af Simca Mille.

Førsteindtrykket vil, hvad køreegenskaber angår, i høj grad afhænge af hvilken vogntype man er bedst fortrolig med fra sin daglige kørsel. Hvad Simca Mille i sidste instans *kan og ikke kan*, vil for det store flertal være mindre aktuelt end hvad den *har og ikke har*. Uden at køre prismæssigt løbsk er den på mange punkter den af de små vogne, der kommer den mellemstore klasse nærmest. For at nå så vidt har det været nødvendigt at betrede kompromisets vej, og det må være op til den enkelte selv at foretage den endelige sammenlægnings af plus og minus.

J. U. N. og F. G.



Anglia
Consul
Zephyr
Zodiac

Taunus
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

Chr. Johannesen

Præsto tlf. 260

Vordingborg Motor Compagni

tlf. *1140

Ringsted Motor Compagni A/S

Nørregade 13-19 . Ringsted . tlf. 8

John Hansen

Københavnsvej 26 tlf. 2535
Roskilde

FORD *Slagelse*

tlf. 524200

LOLLAND-FALSTER MØN

Aage Hansen A/S

Nykøbing Falster tlf. 850600
Stubbekøbing - 841200

Møns Auto Depot

v. Erland Christensen tlf. 5021
Stege

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

Auto Centralen

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 MOTOR COMPAGNI

Telefon 642 - 643 - 649

M. Olesen

Holstebro tlf. 1700

K. F. Nilsson

Lemvig tlf. 552

Løgstør Motor Compagni A/S

Løgstør tlf. 286 - 416

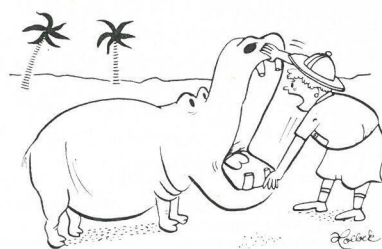
SOFUS Nellemann seftf.

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

Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

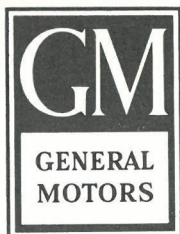
Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere



— Og hva' så med nøglen til vognen
og returbilletterne ...



— Åh, det var dejligt at komme ud og
strække benene!!!



**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

Birkerød 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 Skaffe 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. Bernikowsk. 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. Kongensg. 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

JYLLAND

Aalborg Auto-Depot A/S

Hobrovej v. Industri kvarteret
Aalborg tlf. *30700

Tage Jensen

Thorvaldsensgade v. Ceres tlf. 22199
Århus

Johannes Nielsen

Rosenkrantzgade 31 tlf. 24511
Århus

T. Koustrup

Silkeborgvej 500 tlf. 57775
Brabrand

Aars Motor Compagni

Aars tlf. *21588

A/S Chr. Smed

Sæbyvej 58-60 tlf. 20572
Frederikshavn

Gjørret og Poulsen A/S

Viborgvej 71-75 . Herning . tlf. *3282

Børge Berthelsen

Hjørring tlf. 1437 - 2455

Hugo Elsing

Holstebro tlf. *1170

Thomsen & Krarup

Nykøbing Mors tlf. 676

Møllers Automobilforretning

Ringkøbing tlf. *911

Henning Jørgensen

Silkeborg tlf. 2306

Martin Jensen

Torvet Sæby tlf. 96
Aalborgvej Sæby - 90

Jørgen Jørgensen

Hundborgvej tlf. 1167 - 1711
Thisted

CODANHUS-GARAGERNE

er Deres „parkeringshotel“
midt i
Københavns hjerte

Når De har ærinde i byen, finder De altid plads til vognen på alle tider af døgnet i Codanhus-Garagerne.

Prisen er kr. 1,50-2,50 udendørs og kr.

3,50 indendørs efter varighed og tidspunkt.

Benyt parkeringstiden til vask, polering, smø-

ring og småreparationer på vor moderne og veludrustede servicestation.

Er De selv i byens centrum afhenter vi gerne vognen til service og parkering, blot De ringer.



CODANHUS-GARAGERNE A/S

ESSO SERVICE I TOPKLASSE

Gl. Kongevej 64 - v. Kino Palæet - Hilda *628, åben hele døgnet
Et virkeligt parkeringshus

Forhandlerlisten er ikke komplet



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
 Virumgaardsvej 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
 Aalborg

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

S. Møller
 Brønderslev tlf. 704

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

Fredericia Motorkompagni
Aktieselskab
 Fredericia tlf. 76

Haderslev Motorcompagni
 Haderslev tlf. *23341 - 23342

Automobilhuset
O. F. Andersen
 Hjørring tlf. 401

A/S Magnus Christiansen
 Hobro tlf. *20522

Henning Clausen
 Herningvej 48-52 tlf. *2555
 Holstebro

Ingemann Madsen
 Kolding tlf. 408 - 1408

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

Ribe Auto- Traktorservice
 Ribe tlf. 697

G. Tandrup
 Borgergade 59 tlf. 2090 - 2091
 Silkeborg

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

Kjeld Høy A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*

Plasticbilen

(fortsat fra side 55)

karrosseriets samlinger. Gearingen var alt for lav, men det kunne være hvad det var i betragtning af, at vognens køreegenskaber alligevel ikke tillod nogen hastighed af betydning.

Dette var nedslående, for der var trods alt lagt et stort arbejde i at få vognen så vidt, at den kunne afprøves, og før end det kan ske, aner ingen uråd, for man følger jo instruktionerne.

Den første alvorlige lære, vi kan ud-
 drage på basis af de hidtidige erfaringer, må blive følgende: Stol ikke på fotografier og stol ikke på byggeinstruktionen, men vent med at købe, til man har prøvet en *færdig* vogn og gået den efter. Er resultatet tilfredsstillende, skal man sørge for at få besked om, hvordan *denne* vogn er bygget. Den trykte instruktion er måske misvisende af hensyn til, at omkostningerne selvfølgelig skal være så små som muligt.

Hvad sker der nu videre med Falconen? Ja, stod det til Palle Thestrup, var man forlængst gået i gang med at udbede de mange svage punkter - i bogstaveligste forstand. Man har imidlertid været nødsaget til at korrespondere med den engelske fabrik for at få nøjagtige oplysninger på en række spørgsmål. Vi vil fortsat følge Falconen, men det vil vare nogen tid før end
(forts. næste side)



R 4
Dauphine
Ondine
Floride
Gordini

KØBENHAVN

Poul Andersen & Søn A/S
 Gl. Kongevej 7 tlf. VE 6021

Automobilhuset
 Søborg Hovedg. 146-148 tlf. SØ 8200
Stadion Auto
 Østerbrogade 106 tlf. ØB 9285
Gladsaxe Auto
 Gladsaxe Møllevej 20 tlf. 691188

Darlov Motor Co.
 Tagensvej 70 tlf. Ægir 6305

Falke Auto
 St. 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
 Næstved

Aage Christiansen
 »Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen
 Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
 Roskilde

Gunnar Jensen
 Autohuset
 Sorø tlf. 667

Knud Sørensen
Auto- og Motorcykelforretning
 Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan
 »Maribo« A/S
 tlf. 179 - 458

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
 Langemarksvej 29 tlf. 21356
 Horsens

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*

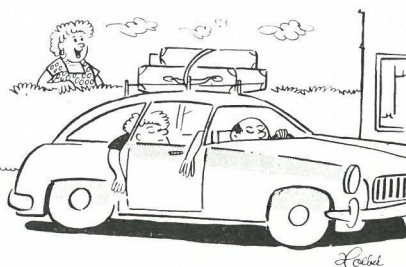
(fortsat fra side 66)

der bliver nyt at fortælle. Lad os i denne omgang slutte af med en lille oversigt over, hvad vognen hidtil har kostet i materialer (incl. arbejds- og tilkøbsmager for lægning af gulv og til sadelmager for fremstilling af sæder):

Karosseri incl. fragt og told	3.504,21
1 stk. gl. Fordson varevogn..	500,00
Karetmager	250,00
Sadelmager	192,00
Diverse reservedele til brutto- priser	2.062,15

Hertil kommer 4 nye dæk, kron- og spidshjul samt hjullemmer, hvorefter intet endnu var monteret, da vi prøvede vognen	1.001,80
	7.510,16

Allerede nu står det derfor klart, at Falcon karosseriet ikke er i vejen, hvis det gælder om at få en billig vogn. Palle Thestrup regner med, at prisen kommer i nærheden af det dobbelte, inden han er tilfreds med vognen og den er blevet indregistreret. Viser det sig at være rigtigt, er det så meget mere ærgeligt, at Rochdalen måtte lægges på hylden, for mens arbejdet på Falconen stod på, byggede den svenske sportskører Bo Elmhorn en Rochdale i Stockholm, og han har fået en god vogn med nye komponenter uden at komme op på den pris, Palle Thestrup regner med.



— Nå, var det så en god ferie??



KØBENHAVN

Hans Busch

Alhambravej 14 . Kbh.V . tlf. HI 3165

Sv. Aa. Molbech

Jagtvej 23 tlf. Ætir 8401 - 10080
København N

Holg. Nielsen Automobiler A/S

Jernbanepladsen 15 tlf. 880708

TH. PEDERSEN

AUTOMOBILER A/S

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

Faxe tlf. 266

SAAB

Frederiksborgvej 30 tlf. 122
Helsinge

Frederiksborg Autoservice

Frederiksværksgade 43 tlf. 1581
Hillerød

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

(fortsat fra side 56)

Følgende løb tæller til DAUs landsdels-
mesterskaber 1962:

Jyllandsmesterskabet

- 17. feb. Kolding AC (DM I)
- 14. apr. Midtjysk AS
- 19. maj Aarhus AS (DM III)
- 20 okt. Randers MS (DM V)
- 3. nov. Jydsk AS
- 17. nov. KDAK Sport Åbenrå

Sjællandsmesterskabet

- 3. marts Køge OA
- 14. april Roskilde OMA
- 2. juni Sjællands AS
- 29. sep. Frederiksværk AK
- 3. nov. Frederiksborg AM
- 17. nov. SMK København

Mesterskabsløb for JMO FMOU vil bli-
ve bekendtgjort så snart vi har modta-
get listerne.

Løbskalender marts

DAU - DMU

- 3. marts Køge OA (SM I), Horsens AMK
- 10. marts Aarhus MKA, Sønderborg AMS, KDAK-Sp/Aalborg, Hel-singer MK, Næstved MK (Næs-tvedløbet)
- 17. marts Sydsjællands AK (Forårslø-bet, DM II), Fredericia MK, Ran-ders MS, Løgumkloster MS.
- 24. marts Jydsk AS, Kjellerup OMK, Ulfborg OMK, Aabenraa MS, Gad-strup OOK, Glostrup OMK.
- 31. marts Aarhus AS, KDAK-Sp/Oden-se, KDAK-Sp/Hjørring, Haderslev MS, MK Borup.
- 7. april Løgstør OMO, KDAK-Sp/Ha-derslev, KDAK-Sp/Randers (Thor-løbet), Holstebro AS, KDAK-Sp/København, Midtsjællands SM, Vej-le Motor Sport.
- 8. april Næstved Motor Klub
- 10. april Motorklubben for Borup og O.
- 11. april SMK København, Esbjerg MS, Jydsk AS, Aarhus AS, KDAK-Sp/Hjørring.



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



2 CV
Ami 6
ID 19
DS 19
Panhard

KØBENHAVN

Automobiles Citroën A/S
 Sydhavnsgade 16 . SV . tlf. HI 2202
 V. Farimagsgade 21 - MI 3814

SJÆLLAND

Autohuset
 Kongevejen 85 tlf. 811202
 Birkerød

Aage Christiansen
 »Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding
 Næstvedvejen tlf. 1328
 Vordingborg

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 & Ofte
 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*

LOLLAND-FALSTER MØN

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

FYN

Martin Kristensen
 Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt
 Aabenraa tlf. *22028
 Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S
 Hasserisvej 102 . Aalborg . tlf. 27055

Automobiles Citroën A/S

Silkeborgvej 49 . Aarhus . tlf. *55111

Rob. Pedersen
 Esbjerg tlf. 836

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

Afdeling i Herning
 Fyensgade 11 tlf. 3066

Afdeling i Silkeborg
 Torvet 10 tlf. 3132

Sydjysk Motorteknik A/S
 Søndergade 27 . Kolding . tlf. 4001

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
 fortegnelse over samtlige
 forhandlere*



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

KØBENHAVN

Auto-Jyden

Hovedvejen 67-71 tlf. 960650 - 961905
Glostrup

Svend Christensen Valby A/S

Valby Langgade 54 tlf. 302622

Ludolph & 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
Alekestevvej 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

LOLLAND-FALSTER MØN

AUTO-COMPAGNIET A/S

NYKØBING F. - TLF 8531 55

Verner Johansen

Sakskøbing tlf. 894082

FYN

S. A. Kjær Knudsen

Nyborg tlf. 1788

Arvid Larsen

Vestre Stationsvej 6 tlf. 120010
Odense

Skandinavisk Motor Co. A/S

Filosofgangen 19 tlf. 118500
Odense

Midtfyns Motor-Service

Vestergade 4-6 . Ringe . tlf. 477

JYLLAND

Laurids Hansen

Esbjerg tlf. 23022

Autogaarden A/S

Fredericia tlf. 2030

Carlo Elrum

Vestergade 69 . Grindsted . tlf. 566

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

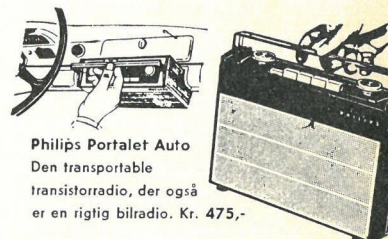
Skjernvej 7-9 . Tarm . tlf. 123
Østergade 77 . Skjern . tlf. 721

Auto-huset

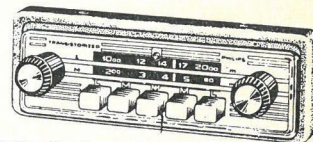
Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*

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. Tryknapbetjent
bølgelængdeomskifter. Kr. 495,-
Med højttaler, antenne og mont. ca. kr. 600,-

leveres gerne på en rentefri KONTO eller
med en passende KONTANTRABAT

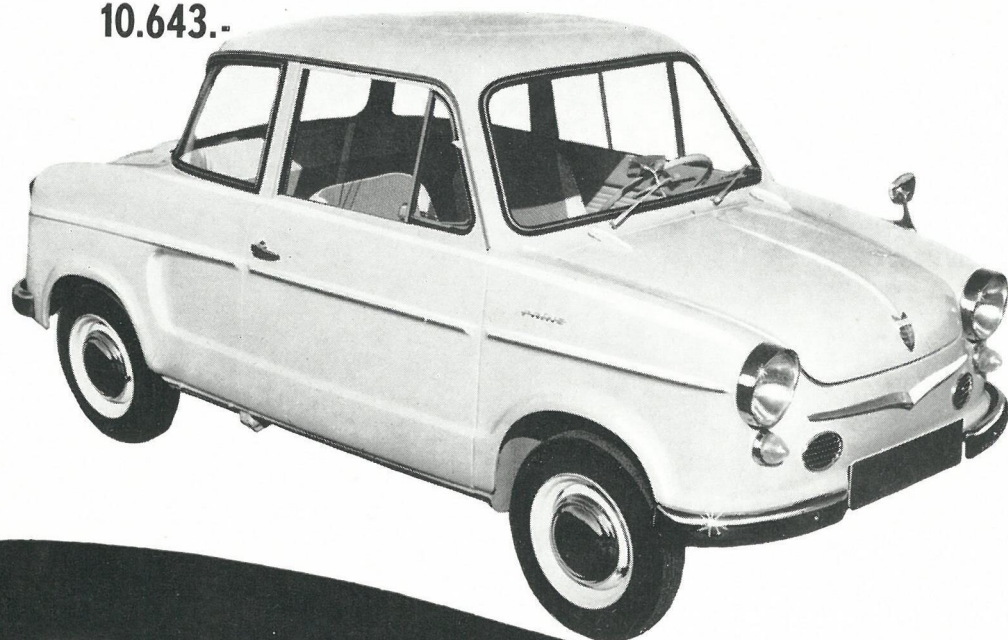
BAGGER

NØRREPORT

Hj. af Frederiksborggade MI *8245

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

— den kendte og populære Prinz
...fiks, kvik og paalidelig...! 22 HK.
Excl. lev. omk. **10.643.-**



NSU PRINZ

— den nye, store Prinz 4 med mas-
ser af plads og komfort. 30 HK.
sportsmotor. Excl. lev. omk. **13.149.-**



Importør: FRED. RASMUSSEN - ODENSE

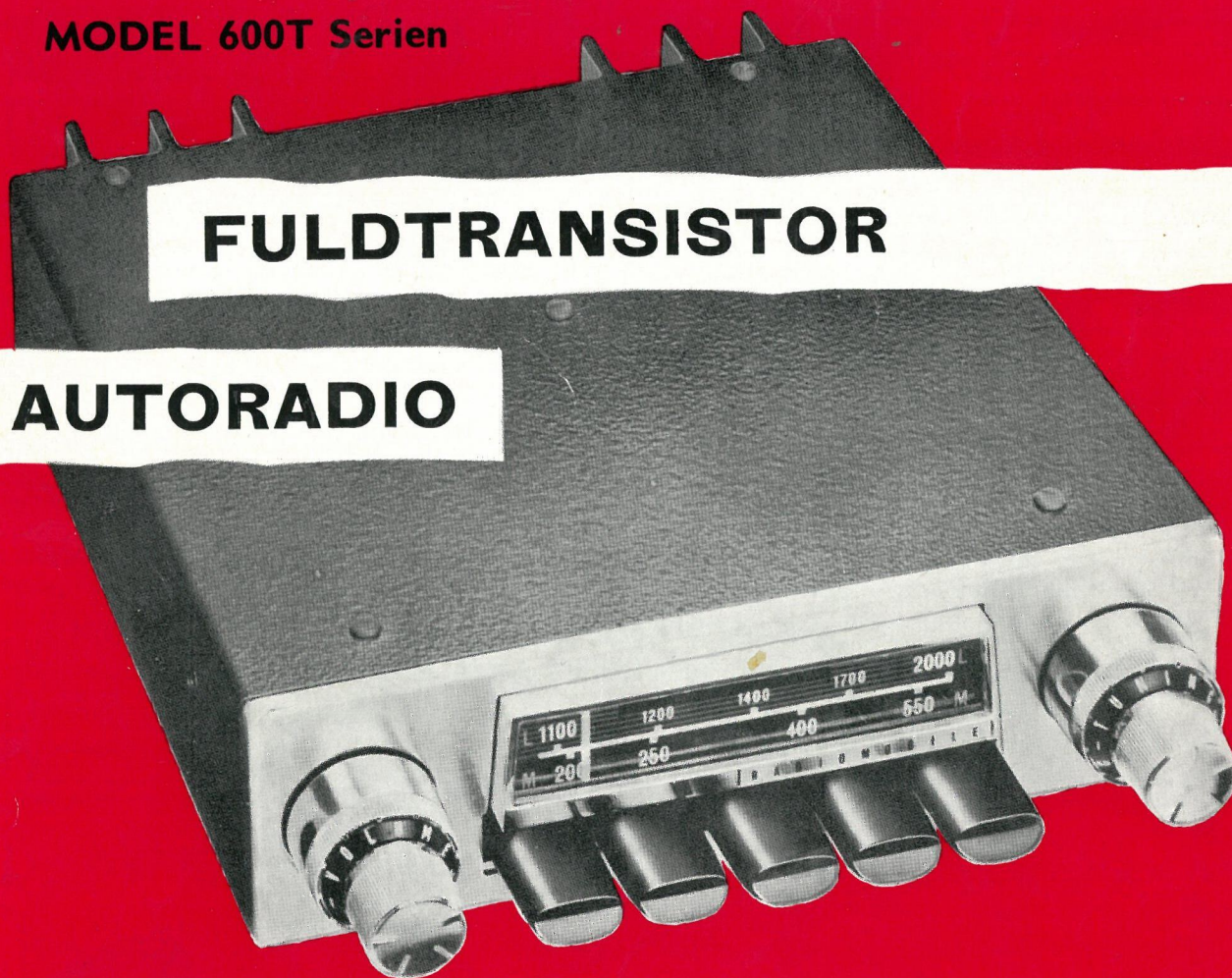
SMITHS *Radiomobile*

N U I D A N M A R K

MODEL 600T Serien

FULDTRANSISTOR

AUTORADIO



A. Transistor teknikens fordele
samt trykt kredsløb

C. Enestående følsom —
knivskarp stationsadskillelse

B. Compact — enkel — let at
montere

D. Tonekontrol med et væld
af nuancer

E. En kraftig modtager i forskel-
lige størrelser — f. eks 620
typen er med push-pull i ud-
gang og 10 watts effekt.

IMPORTØR: VILH. NELLEMANN A/S, KØBENHAVN - RANDERS
Tlf. København 35 33 33 - Randers 1730

Anvise nærmeste forhandler