

Fart & Form

ALT OM BILEN

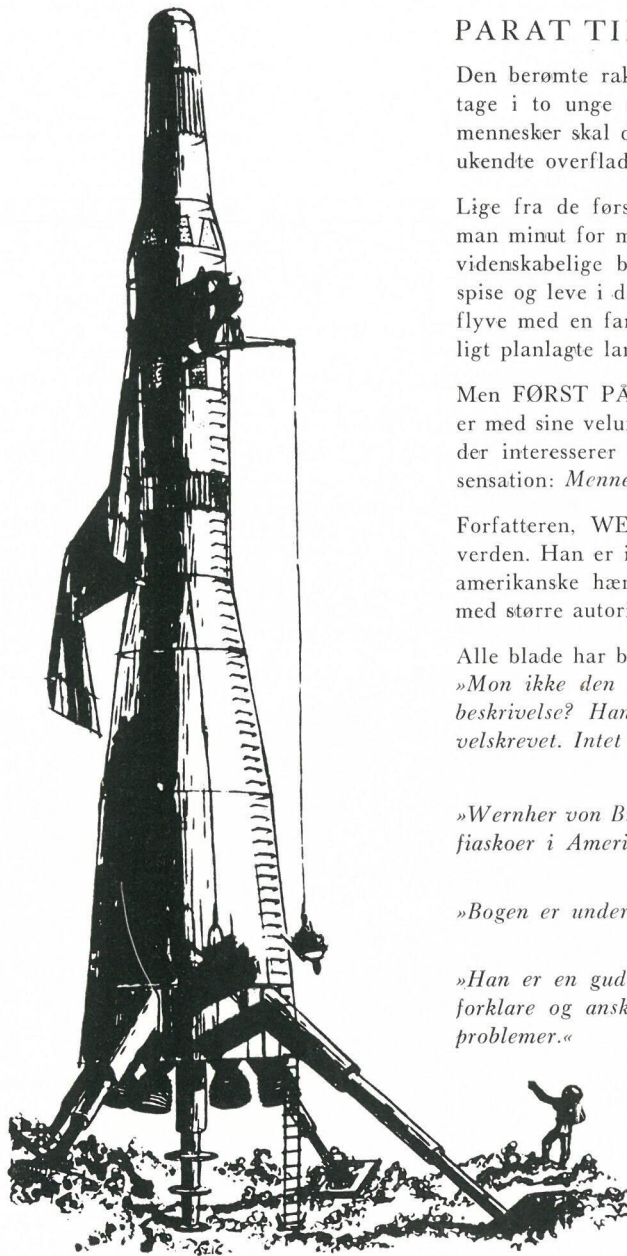
Prøvekørsel:
Vauxhall VX 4/90
Tuning af
fire-taktsmotoren



Grand Prix reportager fra Monaco og Belgien

Af Wernher von Braun

FØRST PÅ MÅNEN



PARAT TIL AFGANG!

Den berømte raketekspert lader i sin fantastisk spændende bog deltage i to unge amerikanske flyveres tur til Månen. Som de første mennesker skal de skydes ud i det øde verdensrum, lande på Månens ukendte overflade og helst vende tilbage til jorden igen.

Lige fra de første spændende øjeblikke, da raketten affyres, følger man minut for minut begivenhederne i og omkring raketten. Man får videnskabelige beskrivelser af Månens overflade, af forsøget på at spise og leve i den vægtløse atmosfære, af de farer der opstår ved at flyve med en fart af 40.000 km i timen og endelig af den omhyggeligt planlagte landing på jorden.

Men FØRST PÅ MÅNEN er mere end en spændende historie; den er med sine velunderbyggede oplysninger uundgåelig læsning for alle, der interesserer sig for dette århundredes, måske alle tiders største sensation: *Menneskets første rejse mod en fremmed planet.*

Forfatteren, WERNHER VON BRAUN's navn er kendt over hele verden. Han er i dag Amerikas førende raketekspert og leder af den amerikanske hærs afdeling for udvikling af raketvåben. Ingen kan med større autoritet udtale sig om raketter og rumfart.

Alle blade har bragt begejstrede anmeldelser af bogen:

»Mon ikke den første månerejse i store træk vil følge von Brauns beskrivelse? Hans beretning er både spændende, underholdende og velskrevet. Intet i bogen forekommer usandsynligt.«

BERLINGSKE TIDENDE

»Wernher von Braun er manden med de fleste succeser og de færreste fiaskoer i Amerikas satellit- og rumraket-program.«

POLITIKEN

»Bogen er underholdende og spændende – den er helt fantastisk.«

B. T.

»Han er en gudbenådet foredragsholder og forfatter, der formår at forklare og anskueliggøre endog meget komplicerede videnskabelige problemer.«

AKTUELT

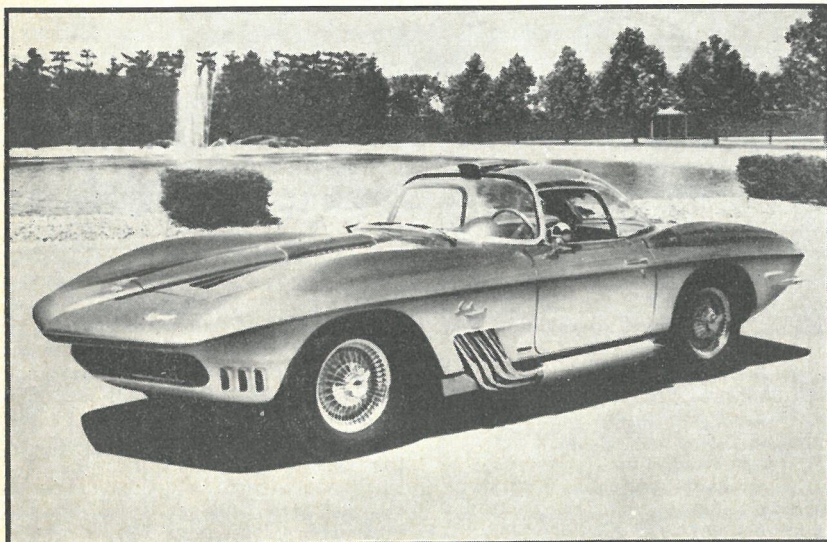
Overdådigt illustreret . Indb. kr. 16,—

MUNKSGAARD

EKSPERIMENTAL- VOGNE

Fart & Form

ALT OM BILEN



XP 755 Corvette Shark

William L. Mitchell, der er manden bag flere eksperimentalvogne fra General Motors - bl. a. Corvaire Sebring Spyder, Chevrolet Stingray og XP 700 Corvette - har skabt en ny model med betegnelsen *XP 755 CORVETTE SHARK*.

Vognen er en videreudvikling af Chevrolet Stingray. Man har udbygget forpartiet og modelleret kølerhjelme og skærm efter aerodynamiske linier, således at XP 755 har fået hajens elegante linieføring. Dette understreges yderligere af lakeringen, idet karrosseriets overdel er blåligt skinnende, mens siderne og »bugen« er hvidlig som på en haj.

Drivkraften i XP 755 er en højkomprimeret Corvette V-8 motor. De otte udstødningsrør, der ligger frit med fire på hver side af vognen, samles i to lydpotter indkapslet i de forkromede dørtrin. Man vil bemærke, at det karakteristiske

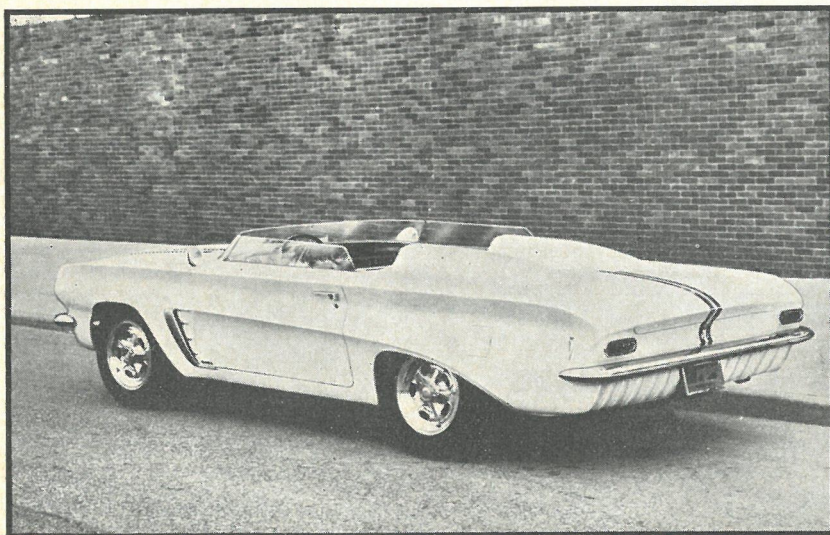
forparti ikke brydes af lygtearrangementet, da forlygterne er gemt bag kølgitteret og først kommer i position, når lyset tændes.

Den anden eksperimentalvogn, vi præsenterer, er en *Pontiac Monte Carlo*, der har vakt opmærksomhed på forårets biludstillinger, men desværre ikke kunne vises i Københavns Forum.

Monte Carlo er bygget over chassis'et til den kompakte Pontiac Tempest. Dog er akselafstanden noget formindsket. Vognen er 4450 mm lang, 1830 mm bred og 1120 mm høj.

Interiøret er i luksusklasse, og af særlige raffinementer kan nævnes fjernlys for hurtig natkørsel samt skålformede lædersæder med sikkerhedsseler, der - når de ikke anvendes - automatisk trækkes tilbage i sæderne.

Pontiac Monte Carlo



Indholdsfortegnelse:

J. Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvefører Vauxhall VX 4/90	4
Grand Prix Monaco	8
Grand Prix Belgien	10
Mascot-racing	13
Tuning af 4-taktsmotoren	14
Fremtidens feriebil	16
Ulla og Jagst Riviera	18
MC-nyt: Den hurtige Jawa ...	20
Hold ferie på rally-ruterne ...	21
Danske bilimportører III	23
Resultaterne fra Isle of Man ..	24
OR-kalender	27
Forhandlerlister	24-34

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

J. Voigt-Nielsen
og Franz Giersing
prøvekører:

VAUXHALL VX 4/90

Der var engang en Grand Prix vogn, hvis hovedkvarter lå i Luton, Vauxhalls of Luton. I dag ligger de i Maranello (Ferrari), Zuffenhausen (Porsche), Ches-hunt (Lotus), Bourne (BRM), Surbiton (Cooper) og Bromley (Lola). Hvor mærkeligt er det ikke, at netop et mærke som Vauxhall kan føres tilbage til en fabriek, hvor i sin tid både ledelse og konstruktører satte alt ind på at ligge forrest i Grand Prix sportens tekniske kappestrid! Kun den, der både kan tage årene og en særlig god hukommelse til hjælp, vil forbinde bilerne fra Luton med begrebet fuldblod. – For os andre har Vauxhall så langt vi kan huske tilbage stået som indbegrebet af en stilfærdig, borgerlig brugsbil, hvor gresserpræget var det mest fremherskende træk.

Da Vauxhall i 1925 gled ind i General Motors koncernen og blev et led i verdens største industriforetagende, måtte folkene i Luton lægge roret om. Kampen om erobringen af herr menigmands ordre kom nu til at stå øverst på programmet på en fabrik, der i en kort, men gylden periode havde været et af Grand Prix verdens hovedkvarterer. Omstillingen skete under General Motors effektive ledelse, og de biler, der fremover gik ud fra fabrikken, havde intet fælles med de vogne, der grundlagde mærkets berømmelse: sportsvognene »Prince Henry« fra 1912, »E 30/98« fra 1914 og »OE 30/98« fra 1923, for slet ikke at tale om Grand Prix modellen med det skæbnesvangre årstal: 1914. Havde den første verdenskrig ikke slagtet dette mesterværk af Laurence H. Pomeroy, ville Vauxhall måske endnu i dag have været et mærke, der satte entusiasternes pulslag i galop.

Løven fra Luton havde i 1914 givet et godt brøl fra sig, og alle forskelligheder til trods kan det samme heldigvis siges om de nye V4'ere, hvoraf VX 4/90 er både den bedste og dyreste.

Pomeroy's »Den ufuldendte«

Laurence H. Pomeroy's motorkonstruktion udmærkede sig allerede fra starten i 1908 med »16-20« modellen ved et efter datidens forhold usædvanligt højt omdrejningstal. I modsætning til tidens store og toneangivende navn, Peugeot-konstruktøren Ernest Henry, var Pomeroy's motorer bygget med relativt kort slaglængde. Hans 4,5 liters Grand Prix vogn fra 1914 havde en boring og slaglængde på 101 x 140 mm,

medens Ernest Henry's 1914-konstruktion havde 78 x 156 mm. Af andre af tidens førende motorer skal nævnes Louis Coatalens »Sunbeam«, 94 x 160 mm, og F. T. Burgess' »Humber«, 82 x 156 mm.

Selv om der var langt igen til et kvadratisk forhold - for slet ikke at tale om vore dages overkvadratiske (Ford Anglia: 80,9 x 48,1!) - var Pomeroy's konstruktion klart et forsøg på at gå andre veje end de, Henry havde afstukket, og som andre af tidens folk kopierede så åbenlyst, at Peugeot i 1914 fandt tiden inde til officielt at fastslå, »hvilken smigrende opmærksomhed Ernest Henry's motorkonstruktioner har opnået hos vore konkurrenter«.

Kun Vauxhall viste selvstændighed. Pomeroy's motor havde to overliggende

knastaksler monteret i kuglelejer og 4 ventiler pr. cylinder. Fra en enkelt Zenith karburator førtes gassen gennem et indsugningsmanifold med noget for en Grand Prix motor så usædvanligt som kølevandskamre. Krumtappen løb i fem hovedlejer og var forsynet med forskellige vægte - der dog hurtigt viste sig at give kvaler. Pomeroy angav det tilfældige omdrejningstal til 4.500 o.p.m. - en angivelse, der måske skal tages med nogen reservation, men den relativt korte slaglængde i forbindelse med lette stempler af en konstruktion, der gav særlig lav friktion, har uden tvivl tilladt betydeligt højere omdrejningstal, end man tidligere havde set. Den maksimale ydelse lå på 130 hk, og dette var i hine tider nok til at skabe respekt om den kortskaftede og hurtigt-





gående motortype som et projekt, der var værd at arbejde videre med. Endnu nye og uprøvede klarede vognene sig kun mådeligt i 1914 sæsonens to store løb: Tourist Trophy og Frankrigs Grand Prix. Helt fortvivlende dispositioner i de sidste minutter før starten i Grand Prix'et forvandlede Pomeroy's mesterværk til tre astmatiske krikker, berøvet enhver chance for placering. Allerede samme aften gik de igen som en drøm, men da var det uigenkaldeligt for sent. Krigsudbruddet satte en stopper for det videre udviklingsarbejde, og det næste Grand Prix skulle vise sig at ligge 7 år ud i fremtiden. Pomeroy's GP Vauxhall kom aldrig senere til start i et europæisk Grand Prix. Selv om skæbnen ville, at denne »første epokes« sidste betydelige konstruktion dermed kom til at spille »Den ufuldendte« rolle, gik vognen alligevel over i bilhistorien som en af de store klassikere.

Formel VX 4/90

Det ville være et misbrug at betegne VX 4/90 som en sportsvogn – lad os hellere tale om et stykke velinspireret bilbyggeri, der hverken har mere eller mindre, end det enhver standardvogn burde have, men sjældent har.

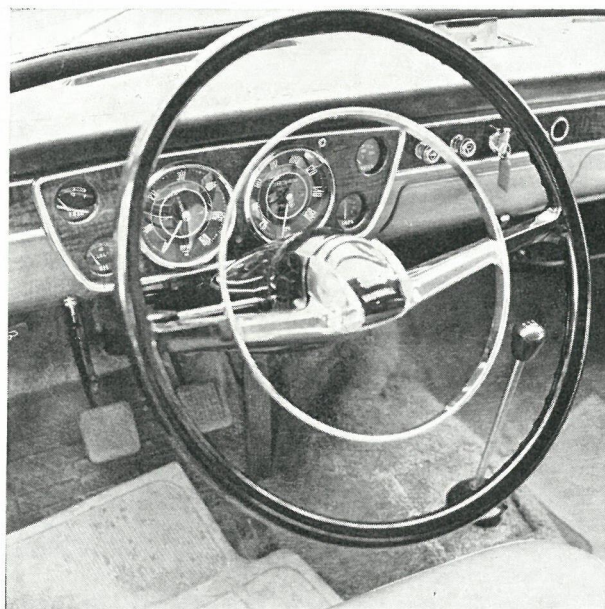
Sin ydre velskabthed må den ganske vist dele med mange samtidige, for vi befinder os i en periode, hvor den gode formgivning sikkert er noget, eftertiden vil fremhæve. Erfaringerne viser, at den slags perioder hurtigt får ben at gå på, så lad os glædes over de kønne vogne, mens vi har dem. For Vauxhall'ens vedkommende skal det fremhæves, at den trods sine fire døre (og de må vel altid være et plus i en standardvogn) virker let og harmonisk. Bortset fra de lodrette ribber i kølergrillen er der ikke større ydre forskel på VX 4/90 og de øvrige V4 modeller. Forskellen viser sig først og fremmest i den 44% stærkere motor, de bedre bremser, den både behageligere og hårdere affjedring (33% stivere fortil – 35% bagtil) og det mere omfattende udstyr. I modsætning til de øvrige modeller er motorens topstykke støbt i aluminium og betjent af to Zenith kaburatorer via et kølevandstemperet

indsugningsmanifold. Aluminium'ens bedre køleegenskaber har tilladt en ændret udformning af eksplosionskammeret, der igen har muliggjort forhøjelse af kompressionsforholdet til 9,3 : 1 mod 8,1 : 1 i standardmotoren. Cylinderfyldningen er øget dels ved ændringer i ventildiagrammet, dels ved en ændret fremføring af indsugningsportene, der ligesom udstødportene er separate for hver cylinder. Ventilerne har været underkastet en særlig aluminiseringsproces, der sikrer en hurtigere køling, og de får dermed en forlænget levetid. Krumptappen er fremstillet i et hårdere stål, og et blybronze leje er anvendt som midterste hovedleje. Boring og slaglængde (79,4 x 76,2 mm) giver på 4 cylindre et slagvolumen fra 1508 ccm, og her er der ingen ændringer i forhold til de øvrige modeller. Uden at medføre nogen nævneværdig forøgelse i drejningsmomentet, har modifikationerne resulteret i forøgelse af den maksimale ydelse fra de normale 56,3 hk v. 4.600 o.p.m. til 81 hk v. 5.200 o.p.m. Dette er bruttoangivelser; de tilsvarende netto-tal ligger på 49,5 og 71,5 hk.

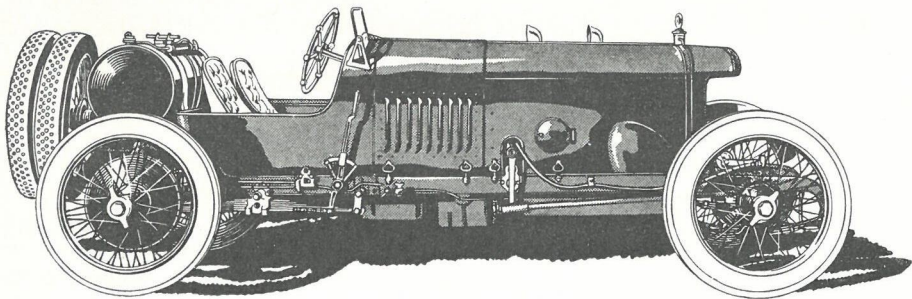
Koblingen har større diameter (8"), og den fuldsynkroniserede firetrins gearkasse med kort gearstang i gulvet er standardudstyr. Hvis man taler lidt godt for sig, må der være mulighed for at vælge mellem en kron- og spidshjulsudveksling på 3,9 : 1 eller det lavere 4,125 : 1; førstnævnte er det normale. Lockheed skivebremserne på forhjulene har nødvendiggjort en forøgelse af hjuldimensionen fra 13" til 14". Både fjedre, støddæmpere og krængningsstabilisatoren for fortojet er hårdere, men dog ikke mere end at komforten efter vor mening er forøget. På den anden side er der heller ikke vundet tilstrækkeligt i retning af formindskede karrosseribevægelser til, at nogen rally- eller banekører ikke straks ville koncentrere sig om at få dem reduceret yderligere.

Chassis'et passer stort set sig selv, for der går 18.000 kilometer mellem hver smøring, og den indskrænker sig til 4 smørenipler.

Som VX 4/90 er den nye Vauxhall meget nær det ideelle, hvad valg af instrumenter og deres placering angår.



Den næsten ideelle instrumentering omfatter også omdrejningstæller — et sjældent syn i en standardvogn.



Her ses Vauxhall's berømte Grand Prix vogn fra 1914. Den havde en 4,5 liters motor med to overliggende knastaksler monteret i kuglelejer i fire ventiler pr. cylinder. Maksimalydelsen lå på 130 hk!

VAUXHALL VX 4/90..

Omdrejningstælleren er i dobbelt forstand på sin plads, og man kan undre sig over, at så få fabrikker interesserer sig for dette instrument, der vil være til stor nytte for enhver, der ønsker at køre sin vogn bedst muligt og fri motoren for at sejtrække eller blive overdrejet. Speedometeret er monteret som pendant til omdrejningstælleren, og uden om disse instrumenter findes olietrykmanometer, vandtermometer, ampèremeter og benziner. Gearstangen måtte gerne have været trukket lidt længere tilbage, men skiftningen er tilpas smidig og uden slør. Det kan i alt fald for høje personer knibe med at få sædet så langt bagud, at de, der har vænnet sig til at køre med $\frac{3}{4}$ strakte arme, kan opnå denne foretrukne kørestilling;

men rattets hældning og diameter er bekvem. Klimaanlægget bør fremhæves, både for sin effektive afdugning og den termostatstyrede varmlufttilførsel. Også baklygterne hører til den slags udstyr, man meget nødt vil undvære – rent bortset fra, at de i bytrafik er et vigtigt og automatisk fungerende signalapparat, f. eks. når vognen skal bakes ind på en ledig plads langs kantstenen.

Bremserne er kraftigt servoassisterede og ikke faldet heldigt ud; i alt fald ikke på testvognen, der ved et ganske svagt pedaltryk blev underkastet en meget kraftig retardation. Indtil man havde vænnet sig til kun at træde med kattepotte på pedalen, afgang det af tilfældigheder, om opbremsningen fik et harmonisk forløb. Nok er det en dyd, at man ikke skal træde bundbrædderne ud af en vogn for at få den til at bremse, men det er næsten lige så vig-

tigt, at der er en rimelig margin for dosering, så føreren har en rimelig chance for at undgå blokering, når først det for alvor gælder. Sagt med andre ord var progressionen i bremsepedalen for stor – efter vor mening.

Accelerationsegenskaberne er netop så gode, som man ønsker sig i en moderne standardvogn – og dermed en hel del bedre end gennemsnittet.

Trods motorens store ydelse arbejder den blødt og jævnt indtil en hastighed, der ligger meget nær toppen. Dette må dog i nogen grad tilskrives den meget høje gearing (testvognen var gearret 3,9:1). Til gengæld var der begyndende sejtræk i fjerde gear, når hastigheden kom under 40 km/t, men den fuldt synkroniserede firetrins gearkasse er så fint afstemt i udvekslingsforholdene og så hurtigt i sin synkronisering, at den er en ren fornøjelse og må betragtes som en af vognens største attraktioner.

Vognen har en tilpas understyrings-tendens, hvilket naturligvis ikke forhindrer bagvognen i at skride ud ved udoseret brug af speederen, men takket være styringstendensen er det let at få den på ret køl igen. Heller ikke sidevind gjorde videre indtryk på retningsstabiliteten.

VX 4/90's store fortrin er, at den på alle punkter er gjort færdig – og desværre vidner prisen om, at det ikke er så helt lidt, der skal tilføres, for en almindelig standardvogn kan opnå dette prædikat. Mennesker er nogle forfængelige sjæle, og man kan risikere, at naboen slet ikke opdager, at man har anskaffet sig, ikke blot en V4, men en VX 4/90. Hvor nagende dette end kan være, må man trøste sig med, at det er værst for naboen.

VX 4/90 er ingen sportsvogn, men den accelererer som en sådan!



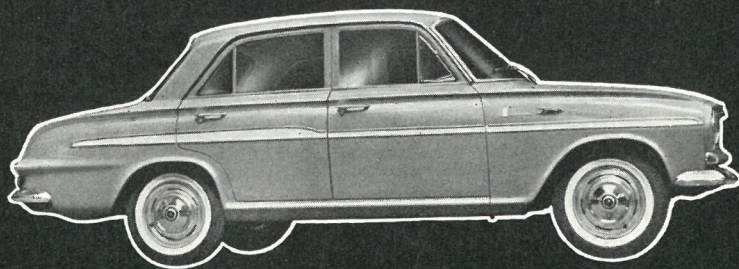
★ Statseksam.
ejendomsrådgiver



Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

Firmaet De kender

Tekniske specifikationer og prøveresultater



Vauxhall VX 4/90

Motor: Vandkølet, firecylindret, firetakts, topventilet række-motor, boring 79,4 mm, slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 1508 ccm, kompressionsforhold 9,3 : 1, maksimale ydelse 81 hk brutto (SAE) ved 5.200 o.p.m., maksimale drejningsmoment 12,6 kgm ved 2.800 o.p.m. (SAE). To Zenith faldstrøms-karburatorer 36 mm, mekanisk AC benzinpumpe, full-flow AC olietilfilter, forstærket krumflap i specialstål, midterste hovedleje i blybronze. Kvantiteter: benzin 45 liter, motor 3,4 liter, gearkasse 1,2 liter, bagaksel 1,4 liter, kølesystem 7,5 liter, 12 volts batteri, 38 ampéretimer.

Transmission: Tør enkeltpladekobling til fuldsynchroniseret, firetrinns gearkasse; gearstang placeret centralt i gulvet. Udvekslingsforhold:

	Gearkasse:	Kron- og spidshjul:	Overall:
1. gear	3,280 : 1	x 3,9 : 1	= 12,813 : 1
2. gear	2,130 : 1	x "	= 8,307 : 1
3. gear	1,355 : 1	x "	= 5,285 : 1
4. gear	1,000 : 1	x "	= 3,900 : 1

Bakgear = 11,895 : 1. - 1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til ca. 29 km/t. Dæk: Goodyear slangeløse 5.60 x 14", fælgbredde 4,5".

Chassis og karrosseri: Selvbærende, helsvejet stålkarrosseri. Forhjul ophængt i dobbelte triangler og baghjul i stiv bagaksel med langsgående, halvelliptiske bladfjedre. Der er monteret teleskopstøddæmpere for, og bagtil i kombination med spiralfjedre. Fortøjets nederste triangler er forbundet med krængningsstabilisator. Affjedringen er fortil 33% og bagtil 35% stivere end standardmodellen. Styretøj: Burman kuglekredsløb med tredelt sporstang, udvekslingsforhold 13,5 : 1, ratbevægelse fra stop til stop 3,6, vendediameter 10,2 m. Servoassisteret hydraulisk fodbremse, fortil skivebrems, bagtil tromlebrems. Skivediameter 10,5", tromlediameter 8", bakkebredde 1,5", bremseareal fortil 217 kvadrattomme, bagtil 75 kvadrattomme. Dæktryk for og bag 26 pund. Der er ikke anvendt forhøjet tryk under prøverne.

Mål og vægt: Hjulafstand 2,54 m, sporvidde fortil 1,30 m, sporvidde bag 1,29 m, største bredde 1,63 m, største længde 4,40 m, frihøjde belastet 0,171 m, totalhøjde belastet 1,41 m. Vægt incl. fuld benzintank og alt standardudstyr: iflg. vor autoriserede vejning 1015 kg. Fordelingsprocent på for- og baghjul 55/45. Kraft/vægtforhold: 12,5 kg pr. 1 hk brutto (SAE), 14,1 kg pr. 1 hk netto (SAE).

Udstyr: Termostatstyret varme- og defrosteranlæg, selv-parkerende viskere med sprinkleranlæg, to solskærme monteret i kugleled, cigartænder, 2-tonet horn, automatisk loftsbelysning, sikkerhedslås og armlæn i døre, omdrejningstæller, triptæller, speedometer, benzinur, ampéremeter, olietrykmanometer, kølevandstermometer, 3 askebakke, pakkehylde, kortlommer, midterarmen i bagsæde, separate forsæder, ekstra kvalitet kunstlæder, gulvæpper for og bag, baklygter, hvide dæk og hjul med pynteringe.

Tolerancer m. v.: Ventilspillerum med gennemvarm motor, indsugning og udstødning 0,013", tændrørselektrodeafstand 0,028"-0,032", tændrørstype 14 mm AC 44 XL eller tilsvarende. Strømfordeler: størst tilladte fortænding 9° før top, kontaktafstand 0,019"-0,021", frigang i koblings udløser-arm 1/8". Ventildiagram: indsugningen åbner 29,6° før top og lukker 76,1° efter bund. Udstødningen åbner 71,6° før bund og lukker 34,1° efter top. Spidsning 1/16" - 1/8" målt på fælgkant. Cambervinkel: 1/4°-1 1/4°, castorvinkel: 1/4°-2 1/2°, styreboltshældning 5°-6°.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

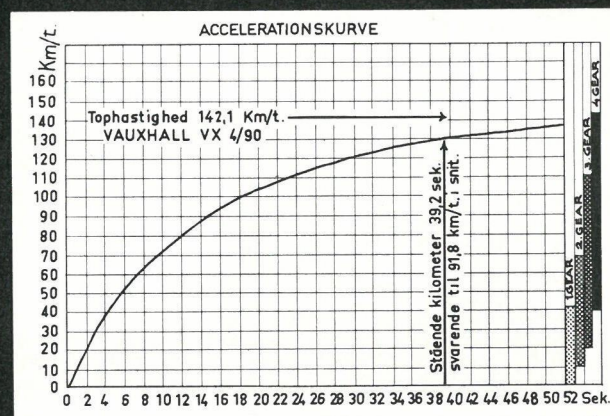
0- 40 km/t (speedometer ca. 42 km/t)	4,1 sek.
0- 60 " (" " 63 ")	7,2 "
0- 80 " (" " 85 ")	11,8 "
0-100 " (" " 105 ")	18,1 "
0-120 " (" " 125 ")	29,0 "
0-130 " (" " 136 ")	38,4 "
Tophastighed (gennemsnit af begge retninger) ..	142,1 km/t
Stående kilometer: 39,2 sek., svarende til	91,8 "

Benzinøkonomi:

Bykørsel	ca. 8,5 km pr. liter
Jævn landevejskørsel	" 10,6 " " "
Hurtig landevejskørsel	" 9,1 " " "
Det samlede testforbrug incl. alle prøver svarende til ..	8,7 km pr. liter i gennemsnit.

Pris:

VX 4/90 incl. omsætningsafgift og leveringsomkostninger 24.800 kr., excl. OMS. Importør: General Motors International A/S, København.





Bruce McLaren i den sejrende V-8 Cooper Climax.

Anden runde i verdensmesterskabet gik til Cooper Climax, idet new zealænderen *Bruce McLaren* efter blændende kørsel vandt det 20. Grand Prix Monaco med en margin på 1,4 sekunder foran Ferraris førstekører, verdensmesteren *Phil Hill*, og dennes holdkammerat *Lorenzo Bandini*.

Grand Prix'et ved rivierakysten var ligesom det hollandske GP på Zandvoort præget af mange uheld. Kun fem af seksten startende formel 1 vogne fuldførte løbet, der er på 100 omgange – eller ialt 304 kilometer. Af syv klassificerede kørere var tre udgået, men de fik alligevel VM-points, eftersom de havde kørt over $\frac{2}{3}$ af løbet.

Søndag formiddag silede regnen ned, og den 3,5 kilometer lange bane i Monte Carlos kurverige gader var endnu meget fedtet, da starten gik om eftermiddagen.

Bruce McLaren i den nye V-8 Cooper Climax var hurtigst i starten, men blot et hestehoved efter ham lå Graham Hills BRM og Phil Hill i en 6-cyl. Ferrari 120.

Nu skete det første uheld, i hårnålen ved gasværket. 4-5 vogne ramte hinanden, og det var utroligt, at samtlige implicerede slap uden kvæstelser.

Man så Trintignant uskadt, men desillusioneret kravle ud af en dyngede forvredent stål og plastic. Richie Ginther havde tabt venstre baghjul midt i feltet og kørte ret ind i hø-

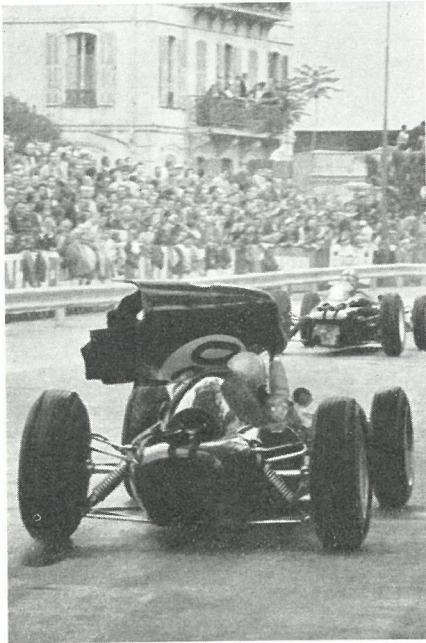
Dramatisk Grand Prix

i Monaco

Sejr til Cooper-køreren Bruce McLaren
- Kun fem af seksten vogne fuldførte

Få sekunder efter start kolliderede 4-5 vogne; Trintignants Lotus og Richie Ginthers BRM, der ses på billedet, kunne ikke fortsætte løbet.





Trevor Taylor kører i depot med »resterne« af forpartiet.

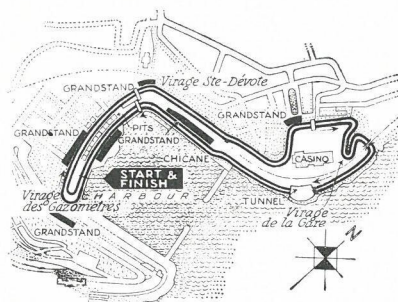
ballerne, mens Dan Gurneys 8-cyl. Porsche fik bagenden smadret af en forbi-passerende vogn. De øvrige implicerede i det dramatiske sammenstød fik buler og skrammer, men kunne fortsætte løbet.

Innes Ireland havde en læk i benzintanken, så han blev oversprøjet og måtte køre i depot hver sjette omgang for at skifte briller. Trevor Taylor mistede en del af forpartiet.

Efter 1. omgang førte Bruce McLaren med Graham Hill, Phil Hill, Bandini, Bonnier og Clark på de følgende pladser. Men Graham formindskede hurtigt new zealænderens forspring, og i 7. omgang blev denne overhalet. Bruce holdt andenpladsen indtil 26. omgang, da Jimmy Clarks Lotus 25 skød forbi med rasende fart.

Derefter fulgte en hisdig duel mellem BRM og Lotus, hvorunder sidstnævnte satte ny omgangsrekord med 1 min. 35,5 sek. og en gennemsnitshastighed på 118,544 km/t. Den tidligere rekord havde Bruce McLaren med 1 min. 36,2 sek.

Imidlertid fik Clark vanskeligheder med sin gearkasse i 56. omgang og stoppede ved casino'et. Sejrherren fra GP Zandvoort, Graham Hill, havde nu mere end 50 sekunder ned til Bruce McLa-



MONACO

ren, der igen var adskillige sekunder foran Jack Brabham, Phil Hill, John Surtees, Bandini og Bonnier.

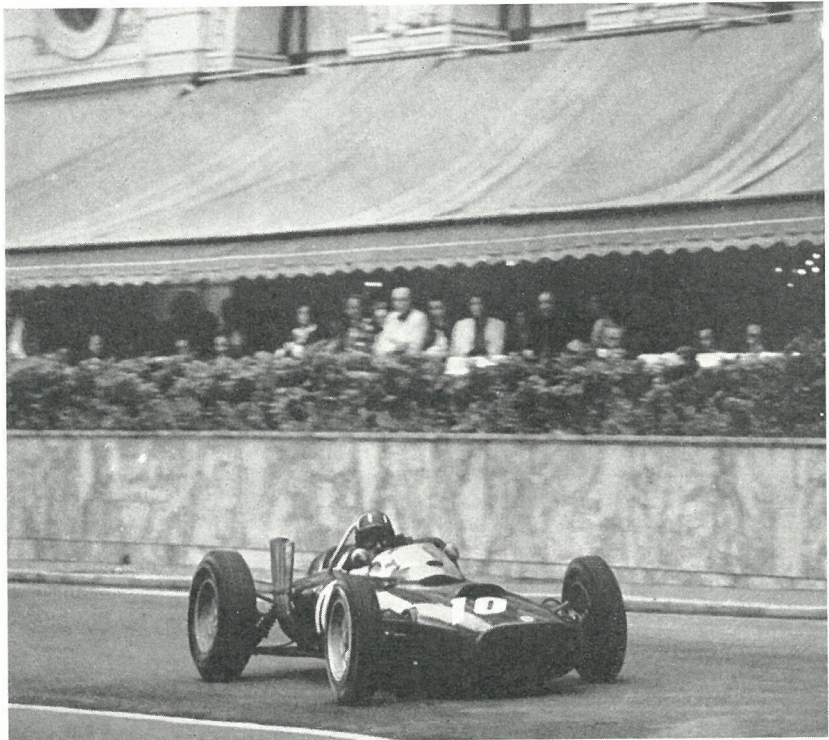
På dette tidspunkt var følgende kø-rere udgået: Clark (Lotus), Tony Maggs (Cooper Climax), Salvadori (Lola), Taylor (Lotus), Dan Gurney (Porsche), Richie Ginther (BRM) og Trintignant

Startfeltet

Bruce McLaren (Cooper Climax) 1.36,4	Graham Hill (BRM) 1.35,8	Jimmy Clark (Lotus) 1.35,4
	Dan Gurney (Porsche) 1.36,4	Willy Mairesse (Ferrari) 1.36,4
Ireland (Lotus) 1.37	Trintignant (Lotus) 1.36,3	Jack Brabham (Lotus) 1.36,5
	Bandini (Ferrari) 1.37,2	Phil Hill (Ferrari) 1.37,1
R. Ginther (BRM) 1.39	Roy Salvadori (Lola) 1.38,5	John Surtees (Lola) 1.38
	Bonnier (Porsche) 1.42,4	Trevor Taylor (Lotus) 1.42,2
		Tony Maggs (Cooper) 1.42,7

Resultaterne i GP Monaco:

1. Bruce McLaren (Cooper Climax)
2 tim. 46 min. 29,7 sek.
2. Phil Hill (Ferrari)
2 tim. 46 min. 31,0 sek.
3. Bandini (Ferrari)
2 tim. 47 min. 53,8 sek.
4. John Surtees (Lola) 1 omgang tilbage.
5. Joakim Bonnier (Porsche) 7 omgange tilbage.



Graham Hill førte løbet fra 7. til 92. omgang, da hans gearkasse brød sammen.

(Lotus). Innes Ireland »humpede« af sted for halv kraft og blev overlappet mange gange.

Efter 60 omgange, da den indbyrdes stilling mellem Graham Hill og McLaren var næsten uændret, gik verdensmesteren Phil Hill til angreb på eks-verdensmesteren Brabham, og denne blev presset så hårdt i den skrappe højrekurve ud for casino'et, at han ramte træbarrieren og ødelagde vognens forparti. Brabham kørte derpå langsomt tilbage til staldene...

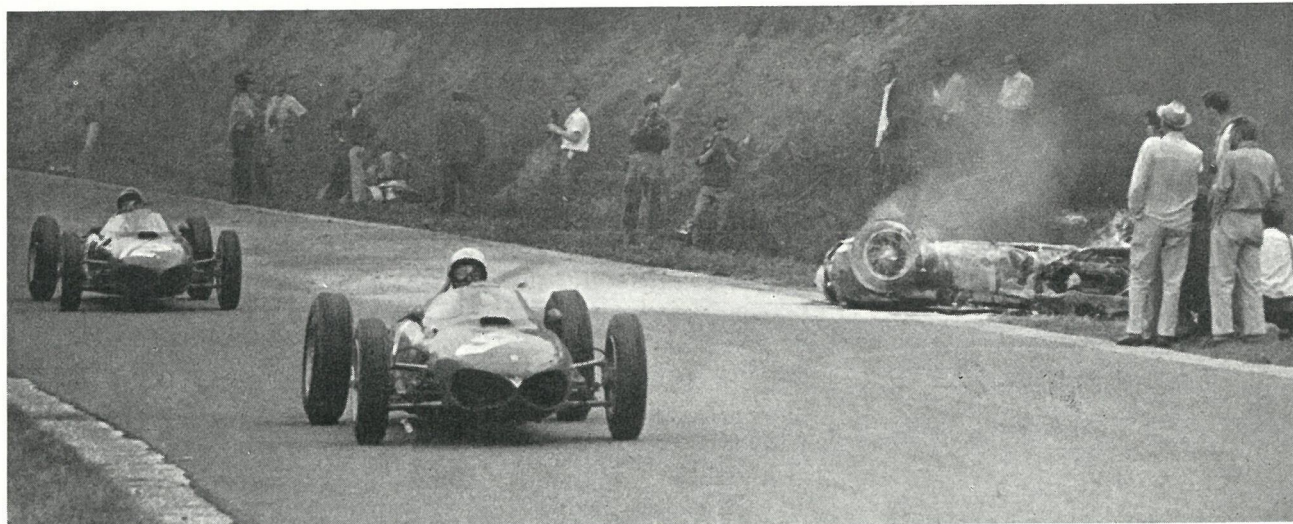
(fortsættes side 31)

6. Graham Hill (BRM) 8 omgange tilbage.
7. Willy Mairesse (Ferrari) 10 omgange tilbage.

Hurtigste omgang: Jimmy Clark (Lotus 25) 1 min. 35,5 sek. – gennemsnitshastighed 118,544 km/t.

Stillingen i verdensmesterskabet:

- 1.-2. Graham Hill - Phil Hill 10 points
3. Bruce McLaren 9 "
4. Trevor Taylor 6 "
5. Bandini 4 "
- 6.-7. Baghetti - John Surtees 3 "
- 8.-9. Tony Maggs - Joakim Bonnier 2 "
10. Carel Godin de Beaufort 1 "



Phil Hill og Ricardo Rodriguez racer forbi Taylors knuste Lotus og Mairesse's udbrændte Ferrari.

Jimmy Clark vandt i SPA

✧ Første GP-sejr til Colin Chapmans Lotus 25

✧ Graham Hill (BRM) blev nr. 2 og fører i verdensmesterskabet

Efter sort uheld i Zandvoort og Monaco fik Jimmy Clark (Lotus 25) oprejsning i det belgiske Grand Prix i Spa. Han sejrede med en gennemsnitshastighed på 212,265 km/t, hvilket var hurtigere end Phil Hill sidste år, men lidt langsommere end Jack Brabhams bane-rekord fra 1960.

Graham Hill (BRM) kørte over målstregen 44 sekunder efter Clark og kom dermed på førstepladsen i kampen om køernes verdensmesterskab. Phil Hill blev nr. 3 foran Ricardo Rodriguez (den yngste af

de mexicanske brødre), der gav Ferrari-holdkammeraten hård modstand til de sidste meter.

Løbet kunne have fået et helt andet resultat hvis Trevor Taylor (Lotus) og Willy Mairesse (Ferrari) ikke var kulli-

DUNLOP

vandt igen!

GRAND PRIX
SPA, BELGIEN
1., 2. OG 3 PLADS

Startfeltet:

G. Hill (BRM) 3.57.0	McLaren (Cooper) 3.58.8	Trevor Taylor (Lotus) 3.59.3
	Phil Hill (Ferrari) 3.59.6	Mairesse (Ferrari) 3.59.8
I. Ireland (Lotus) 3.59.8	Rodriquez (Ferrari) 4.01.0	M. Gregory (Lotus) 4.01.0
	Ginther (BRM) 4.01.4	Tony Maggs (Cooper) 4.03.6
Surtees (Lola) 4.04.4	J. Clark (Lotus) 4.04.9	Godin de Beaufort (Porsche) 4.07.7
	Baghetti (Ferrari) 4.08.0	Brabham (Lotus) 4.08.2
Trintignant (Lotus) 4.09.2	J. Siffert (Lotus) 4.11.6	Bianchi (Lotus) 4.18.0
	Campbell Jones (Lotus) 4.26.9	



deret i 26. omgang. Taylors vogn blev knust mod en klippevæg, men føreren slap uden mén, derimod pådrog Mairesse sig svære brandsår, da hans Ferrari kom i brand.

11 af 19 startende vogne fuldførte Grand Prix'et, der var sæsonens hidtil bedste. I startfeltets forreste række var tre britiske mærker – en BRM (Graham Hill), en Cooper Climax (Bruce McLaren) og en Lotus Climax (Trevor Taylor). De lagde sig straks i spidsen sammen med en Lotus 25 (Jimmy Clark) og en Ferrari (Willy Mairesse). Bagved sloges Phil Hill og Rodriguez om sjettepladsen.

De følgende omgange var fantastisk spændende, idet førergruppen ustandselig skiftede tempo og position. Snart førte Taylor – så McLaren, Mairesse eller Graham Hill. Til stor begejstring for tilskuerne tog Mairesse spidsen i 4. omgang. Han blev imidlertid overhalet af Taylor ved Malmédy, men kom igen foran i næste omgang.

I 10 omgange passerede denne førende kvintet hinanden banen rundt. Bagved kom Ireland, Phil Hill og Rodriguez med få tommers mellemrum, og længe-

re tilbage lå Maggs, Gregory, Surtees, Ginther og Brabham. Campbell Jones havde allerede haft flere depot-besøg, og Baghetti kom forbi med en ilde lydende motor. Han kørte endnu en langsom omgang og gav til slut op.

Nu skød Jimmy Clark uden om Taylor, Mairesse og Graham Hill, mens McLaren var faldet tilbage på femtepladsen. Med over 210 km/t brølede Lotus 25 ned mod La Source hårnålen forfulgt af de fire andre i feltet.

I 2. gruppe var Ireland kørt i depot med motor-vanskeligheder, og han kom ikke på banen mere. Phil Hill og Rodriguez lå skiftevis i hinandens slipstrøm; amerikaneren førte det private Ferrari-opgør i 22 omgange, mexicaneren de resterende 10!

Bagved var Surtees og Maggs gået fra Ginther og Gregory, der i øvrigt

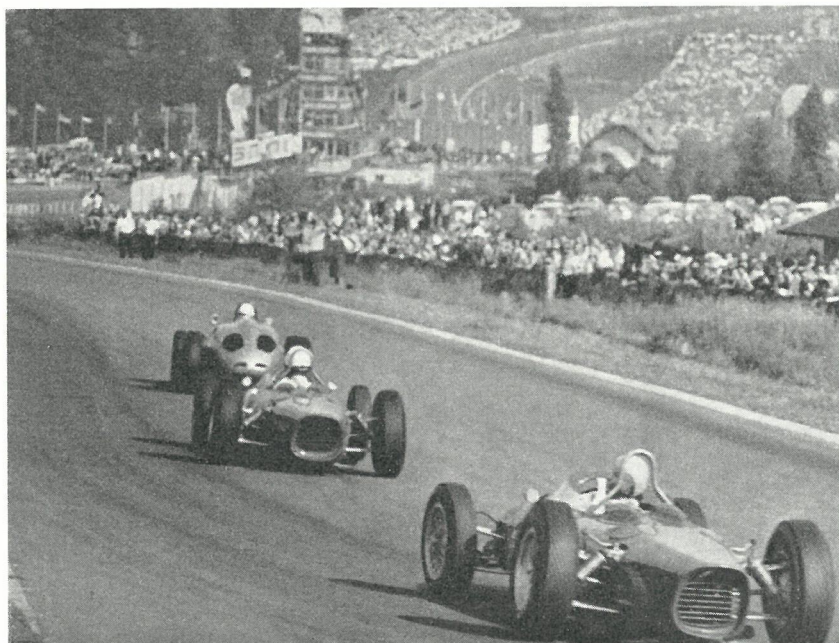
blev kaldt ud i 13. omgang, da han lå som nr. 11. Nogle sekunder forinden Gregory kom i depot, standsede Surtees for at frigøre trykket i Lola'ens flexible brændstoftank. Derved mistede han 8. pladsen til Maggs, der i stedet fik selskab af Ginther.

Ved 16. omgang var rækkefølgen: 1. Jimmy Clark, 2. Taylor, 3. Mairesse, 4. McLaren, 5. Graham Hill stadig langt foran Phil Hill og Rodriguez. Derefter kom Maggs, Ginther og Surtees og en omgang tilbage Brabham, som anførte et felt bestående af Godin de Beaufort, Trintignant (med en underlig summerede maskine), Siffert, Bianchi og Campbell Jones.

På dette tidspunkt begyndte en taktisk kamp mellem Taylor og Mairesse. Når som helst belgieren gik forbi, kørte Taylor ham op igen. Tilskuerne blev



Grand Prix køre studerer træningsresultater. - Fra venstre Baghetti, Campbell Jones, Phil Hill (delvis skjult), Bruce McLaren, Rodriguez, Ireland, Ginther, Brabham og Trintignant.



Porsche-køreren de Beaufort overlappes af Ferrari-holderet Phil Hill og Rodriguez.

vidner til flere nervepirrende situationer ved de vanskelige Eau Rouge sving.

Imens øgede Jimmy Clarks Lotus 25 ubarmhjertigt sit forspring fra 11 sekunder i 17. omgang til 21,8 sekunder i 25. omgang.

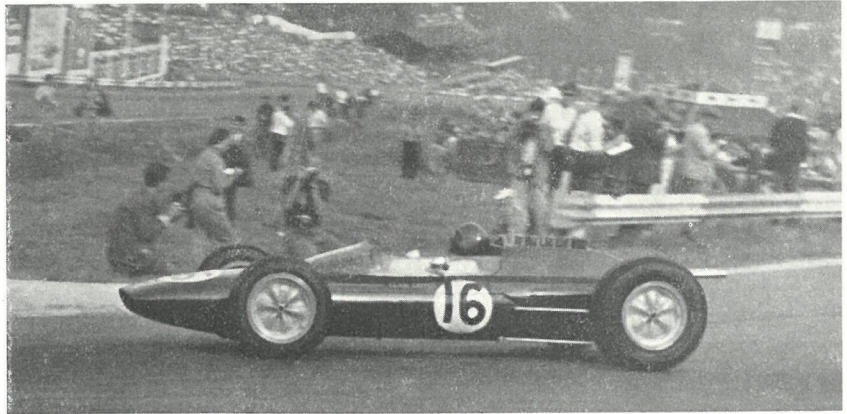
Herunder satte han ny formel 1 omgangsrekord med 3 min. 55,6 sek. og et snit på 215,449 km i timen!!!

Efter halvdelen af løbet udgik flere køreere. Først Bruce McLaren, dernæst Maggs og endelig Gintners BRM.

Da Clark atter dukkede op ved tribunerne, havde han ikke følgeskab af Taylor og Mairesse. På andenpladsen lå pludselig Graham Hill. Hvad var der sket med Lotus'en og Ferrari'en?

Ca. en kilometer fra La Source hårnålen steg en kvælende røg til vejrs. Køreerne var tørnet sammen i den drabelige duel. Mairesse havde forsøgt at presse sig foran Taylor umiddelbart før kurven, hvorved han ramte englænderens vogn, der brækkede en telefonpæl som en tændstik og endte i vej-kanten. Mairesse's Ferrari gik i spin ned ad banen, mens flammer slog ud fra motorrummet.

Clark førte nu med 41 sek. og havde kun 7 omgange tilbage. Graham Hill holdt andenpladsen 60 sek. foran de to Ferrari'er med Phil Hill og Rodriguez,



Jimmy Clark på vej mod sejren.

der stadig sloges på livet løs om placeringen. Surtees var nr. 5 og havde så god tid, at han kunne standse i depotet og fortælle Colin Chapman, at Trevor Taylor var uskadt. Brabham rykkede op på sjettepladsen efterfulgt af de Beaufort, Trintignant, Bianchi, Siffert og Campbell Jones i nævnte rækkefølge.

På sidste omgang skete der ingen ændringer. Rodriguez passerede ganske vist Phil Hill på vej ned til La Source hårnålen, men verdensmesteren svarede igen og strøg i mål en længde foran den talentfulde mexicaner.

Jimmy Clark blev laurbærkranset, og hvad der ellers hører sig til, og han

fortjente publikums store hyldest. Han havde kørt et strålende løb...

Resultaterne i GP Spa:

1. Jimmy Clark (Lotus)
2 tim. 07 min. 32 sek.
Gennemsnitshastighed 212,265 km/t.
 2. Graham Hill (BRM)
2 tim. 08 min. 16 sek.
 3. Phil Hill (Ferrari)
2 tim. 09 min. 38 sek.
 4. Ricardo Rodriguez (Ferrari)
2 tim. 09 min. 38 sek.
 5. John Surtees (Lola) 1 omg. tilbage.
 6. Jack Brabham (Lotus) 2 omg. tilbage.
 7. Godin de Beaufort (Porsche) 2 omg. tilbage.
 8. Maurice Trintignant (Lotus) 2 omg. tilbage.
- (forts. side 18)

Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt...



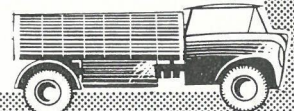
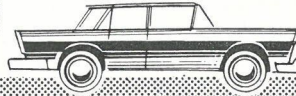
- der er De altid sikker
på en god dækning

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



forsikrer også
Deres køretøj

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



MASCOT



RACING

Under en rejse i England fornylig mødte Fart & Form's medarbejder den populære amatør-væddeløbskører *John Whitmore*, der har begejstret publikum på Goodwood, Silverstone, Nürburgring, Roskilde Ring og andre motorbaner med sin lille, olivengrønne Morris Mascot.

John Whitmore afsluttede sidste sæson med at vinde det engelske mesterskab for standardvogne. For egen regning kørte han mod mærker som Jaguar, Ford, Sunbeam, MG, Alfa Romeo og SAAB. Naturligvis skulle han ikke besejre disse vogne, men derimod placere sig konstant i de ni største internationale løb, hvor resultaterne blev følgende:

Goodwood nr. 1, Aintree nr. 1, Silverstone nr. 2, Crystal Palace nr. 3, Silverstone nr. 2, August Bank Holiday udgået med maskinskade, Oulton Park nr. 1 og Snetterton nr. 1.

Whitmore deltog ikke i det første løb, der talte til mesterskabet; han var i USA for at køre det årlige 12 timers i Sebring. Men bortset herfra var han med i Silverstone Sixhour, hvor han var kaptajn for Dan Moore's team. På Roskilde Ring erobrede John en flot andenpræmie efter en fabriksanmeldt SAAB – og efter at have kørt Nürburgring-Roskilde i ét stræk.

John Whitmore (født i Essex 1937) er udgået fra Eton. Hans far mente, at

Morris Mascot har i år skabt vældigt røre i international bil-sport ved at vinde adskillige rallies og baneløb.

På den hjemlige motorarena – Roskilde Ring – er Mascot-racing også blevet populær takket være den unge englænder *John Whitmore*, der i fjor gav en blændende opvisning i »det flyvende hundehus«. Artiklen her fortæller lidt om Whitmores karriere som væddeløbskører.



Whitmore's Morris Mascot på Roskilde Ring . . .

. . . og på Silverstone



hæren var en passende karriere for sønnen, men efter en kort tid forlod John militæret og begyndte at arbejde ved landbruget.

Det var først i 1956, han fik smag for motorsporten, og dette år konkurrerede han i en hastighedsprøve. Små personvogne var hans første »gangere«. I de følgende år gjorde han fremskridt i Lotus Six, Lotus Elite og nu Morris Mascot.

Flertallet af racerførere har deres »fairy godfather«, og Whitmore er ingen undtagelse. *Alan Stacey* og *Bill Basson* er et par dygtige rådgivere, og eleven får prædikatet »et stort talent«.

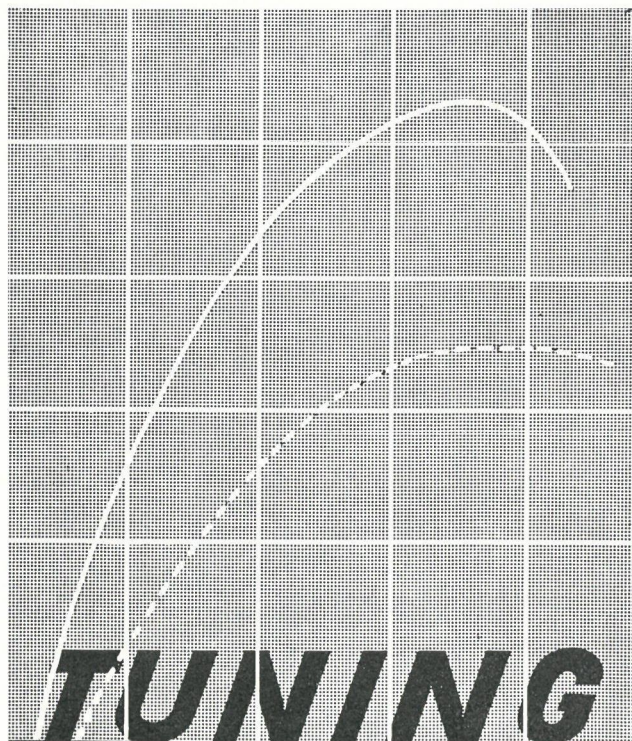
Hvad angår bilen – *Morris Mini Minor TMO 840* – er den langt fra en standard-model. Vi kunne fylde adskillige spalter med tekniske detaljer, men

som en passende slutning giver vi ordet til John Whitmore:

»Jeg begyndte at køre Mascot, da jeg ønskede en anden bil ud over min formel junior vogn. Det var et nærliggende valg, og uden tvivl den billigste form for racing – og den mest morsomme. I virkeligheden var det Mascot's skyld, at jeg traf Don Moore, der siden har tunet vognen til løb.

Som sagt kørte jeg kun Mascot for sjov skyld, men hvis man skal gøre noget, så skal man gøre det godt, og derfor gjorde jeg mig store anstrengelser for at finde mesterskabet.

Til slut kunne jeg tænke mig at anbefale Mascot-racing som en ideel måde at starte motor-racing på, da vognen for det første er billig og for det andet meget sikker.«



Fire-taktsmotoren

9. del

— tidligere afsnit i denne serie har været bragt i *Fart & Form* nr. 10, 11 og 12 1961 samt nr. 2, 3, 4, 5 og 7 1962.

I en tidligere artikel har vi set, hvorledes man kan ændre ventilernes løftehøjder ved at modificere knastakslen, men vi nævnte samtidig, at der findes en anden mulighed: Man kan ved en lille ændring af ventilvippearmen forøge ventilløftehøjden og derved opnå den ønskede effektførøgelse!

En ventilvippearm er i de fleste tilfælde udført efter det almindelige vægtstangsprincip, hvor stødstangen påvirker den ene ende af vippearmen, mens den anden påvirker ventilen, og hele armen drejer om en aksel placeret i nærheden af vippearmens midte. Ændrer man nu de givne mål, f. eks. ved at gøre afstanden fra stilleskruen (i stødstangsenden) mindre, vil man få en større løftehøjde, idet stødstangens vandringsretning stadig er den samme.

En sådan ændring er forholdsvis let at foretage. Man skruer en skrue fast i gevindet for stilleskruen og sikrer sig med Castolin-lodning, at denne skrue og vippearmen er blevet til én enhed. I vippearmen bores et nyt hul nærmere ved vippearmens omdrejningspunkt, — der skæres gevind, og stilleskruen kan påny monteres. Den enkleste måde, hvorpå man kan ændre ventilløftehøjden, er imidlertid ved en eksentrisk udboring af vippearmens bøsning. Herved ændrer man afstanden mellem stilleskrue og centrum samt mellem centrum og ventil.

Ved ændringer som de her anførte skal man forvise sig om, at stødstangerne stadig kan bevæge sig frit i de hertil

beregnete huller i cylinderblokken. Er dette ikke tilfældet, kan man file hullerne lidt ovale, men er der tale om en vandkølet motor, skal man passe på ikke at komme ind i vandkammeret.

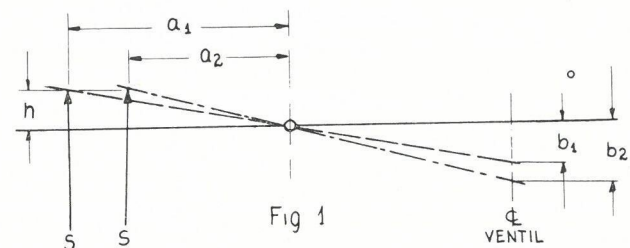
Vi skulle nu være færdige med at se på knastaksel og ventilarrangementet; herefter kommer turen til de øvrige bevægelige dele. Forinden ville det være klogt at se lidt på, hvad man egentlig vil bruge den påtænkte tuning til.

Skal vognen anvendes til kørsel på almindelig vej og ikke i forbindelse med nogen form for konkurrencekørsel, er man fuldstændig frit stillet. Man kan tillade sig at udføre alt, hvad man har lyst og penge til, men helt anderledes stiller sagen sig, hvis man vil deltage i konkurrencekørsel. Her er der to former for konkurrencekørsel; dels på landevej, dels på lukket bane, men uanset hvilken form for konkurrencekørsel, man vælger, skal køretøjerne opfylde ganske bestemte regler og krav, naturligvis under forudsætning af, at den form for konkurrencekørsel, der skal finde sted, er organiseret af en anerkendt motorsportsklub.

I det nationale reglement for automobilsport i Danmark, der er udgivet af Dansk Automobilsports Union, og som er en direkte oversættelse af det internationale automobilsportsreglement, er vognene delt op i forskellige grupper alt afhængig af, i hvilken grad vognene er forbedret (tunet). Samtidig findes en inddeling af de forskellige vogntyper således, at man skelner mellem standardvogne, Grand Tourisme-vogne og sportsvogne. Desuden kommer en klasseinddeling efter motorens cylindervolumen.

For at en vogn kan komme ind under kategorien STANDARD, skal den være fremstillet i mindst 1000 eksemplarer i 12 på hinanden følgende måneder, men her udover stilles endnu en serie krav med hensyn til udførelse etc. Sådanne STANDARD-vogne kan man forbedre i forskellige grader, og alt efter hvor kraftigt man har forbedret sin vogn, vil den blive henregnet under gruppe 1, gruppe 2, gruppe 3 eller endelig gruppe 4.

Vogne, der skal henregnes under gruppe 1 kan kun modificeres på ganske få punkter, men alligevel er det utroligt, hvad man kan opnå. Vogne under gruppe 1 anvendes især til økonomiløbene, idet man ved disse løb ønsker vogne, der er så nær standardtrin og standardindstilling til fabrikkens forskrifter som muligt. Bortset fra økonomiløbene er det i denne gruppe tilladt at ændre luftfilter, foretage ændringer på den eller de bestående karburatorer, ændre det elektriske system, dog må man ikke ændre den givne spænding. Der må foretages en maksimal udboring på 0,6 mm overstørrelse og lydporten må ændres, herudover er der enkelte ændringer vedrørende transmission, hjulophængning, bremses og karrosseri, men ellers skal vognen være i ren standard.



I fig. 1 er skematisk vist, hvad der sker, når der ændres på længden af vippearmen. h = knastløftehøjde og er konstant, S = stødstang. — Før ændring svarer vippearmslængde a_1 til en ventilløftehøjde b_1 , men ved afkortning af vippearmen a_2 forøges løftehøjden til b_2 .

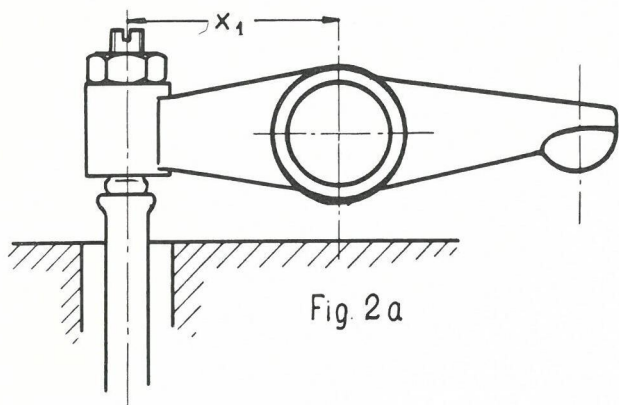


Fig. 2a

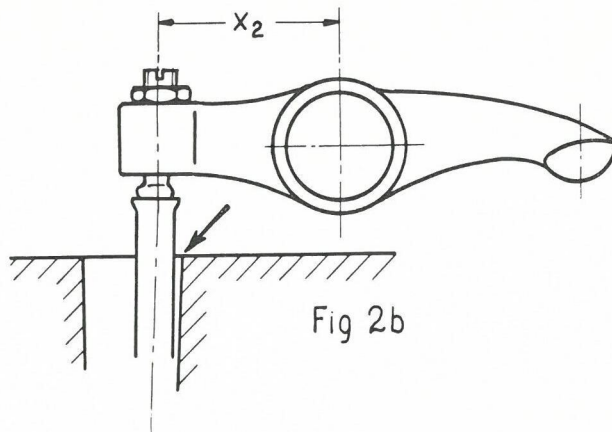


Fig. 2b

Fig. 2a og 2b viser en ventilvippearms før og efter ændring af armlængden x . I fig. 2b peger en pil på det punkt, hvor der skal fjernes gods, så stødstangen kan bevæge sig frit.

I den såkaldte gruppe 2, forbedret standard, hvorunder Volvo'erne, der kører på Roskilde Ring, er tunet, er der straks blevet lidt friere forhold. Foruden de allerede under gruppe 1 nævnte ændringer, må man endvidere foretage en udboring på maksimalt 1,2 mm – det er naturligvis en forudsætning, at udboringen ikke bevirker, at motorens slagvolumen overstiger det for den pågældende klasses maksimale slagvolumen – man må montere et oliefilter, der må monteres andre fjedre, bl. a. ventilfjedre, og der må i motoren foretages en hel del bearbejdning. Denne bearbejdning kaldes populært »man må tage af, men man må ikke lægge til«, hvilket skal forstås derhen, at man gerne må fjerne materiale for at gøre delen lettere, for at få bedre

»Specielle Standardvogne« – også regnes til denne gruppe.

»Speciel mekanik« vil sige, at man må foretage næsten alle de ændringer ved motoren, man har lyst til, – ændre på bremserne og hjulophængningen samt på fjedrene, men standardkarrosseriet må ikke forandres. Til sidst er der gruppe 4, sportsvogne, og hertil regnes bl. a. de standard, der ikke kan klassificeres under nogen af de foregående grupper.

Der er mange muligheder for forbedring og klassificering af køretøjerne, og vi skal i de kommende artikler prøve at finde alle eksempler frem, uanset hvilken gruppe vognen vil komme til at høre under.

Neco de Mus

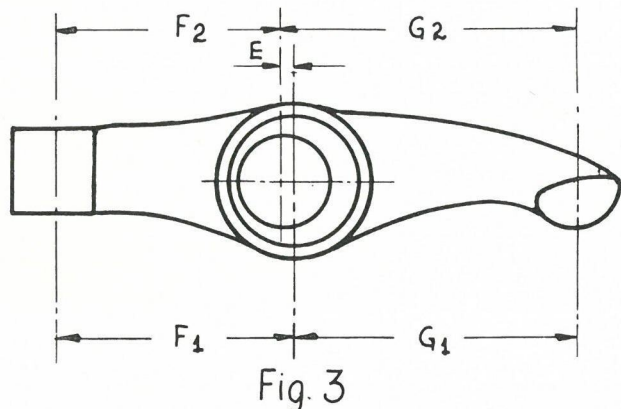


Fig. 3

Fig. 3 viser ændringerne i afstandene fra centrum og til henholdsvis stødstang og ventiltrykfod, når vippearmsen forsynes med en bøsning med ekscentrisk udboring.

strømningsforhold, etc., men man må ikke foretage en svejsning eller montere større ventiler, idet man derved tilfører materiale.

Gruppe 3 gælder for Grand Tourisme-vogne, men hertil regnes også standardvogne under visse betingelser. For det første har man »Standardvogne med specialkarrosseri«, hvilket vil sige en standardvogn forsynet med et specielt karrosseri, og som i øvrigt ikke har fået foretaget andre forbedringer end nævnt under gruppe 1 og 2. Foretager man en videregående forbedring end svarende hertil, vil vognen blive regnet under gruppe 4 – sportsvogne.

Man har dog en anden mulighed for at få en vogn klassificeret under gruppe 3, idet »Standardvogne med standardkarrosseri og speciel mekanik«, det man tidligere kaldte

Fås hos autoforhandlere og autotilbehørforhandlere
Vejl. udsalgspris: kr. 75,00



NRK

SIKKERHEDSSELEN MED UDLØSERSNOR

for fremtiden i Europa
under navnet R-SELEN

'R' = Redning, Rådning,
Rettung, Rescue o. s. v.

Kun ægte med dette mærke

'TERYLENE'

Polyester ICI Fibre

NORDISK REDNINGSKORPS A/S

Vesterbrogade 6 D København V Minerva 6119

Dormobil-modellerne, her en Morris, har »blæsebælg«-tag, hængslet i den ene side. Når vognen kører rundt med nedklappet tag, er den svær at skelne fra enhver anden varebil eller minibuss. Med taget oppe er der indvendig 240 cm fri højde!

Fremtidens feriebil

CARAVAN'en



Når man tænker på den popularitet, kombi- og stationvogne på papegøjenummerplader og med kun halv omsætningsafgift har opnået her til lands, er det egentlig mærkeligt, at englændernes løsning på problemet telt eller campingvogn til bilen ikke har fundet større udbredelse i Danmark. Endnu. Før det skal nok komme. Den vogntype, der her er tale om, må for mange mennesker rumme den ideelle kombination af en løsning på det daglige person- og varetransportbehov og feriens behov for køretøj og overnatningsmulighed for hele familien.

Det er Caravan'erne, der tænkes på. Ikke at forveksle med Opel Caravan, den herhjemme meget populære stationvogn, er Caravan'erne simpelthen varebiler, der er indrettet som beboelsesvogne.

Sociale fordomme synes at være en del af forklaringen på, at denne vogntype først og fremmest er blevet udbredt i Storbritannien. Medens man på teltpladser overalt i Europa kan finde danskere og svenskere af ethvert socialt tilsnit, har de »bedre« kredse i Storbritannien aldrig rigtig anerkendt teltet. Denne form for feriebeboelse anvendes stort set kun af englændere med en beskedent økonomi. De andre foretrækker campingvognen, som er langt, langt mere udbredt på hin side af Nordsøen end på denne.

Men det er jo upraktisk. For det store flertal af britiske bilejere og familiefædre er det ikke »fint« eller bekvemt nok med bil og telt, og det er for dyrt med en campingvogn eller for vanskeligt at finde et sted at opstalde den om vinteren.



Commer Caravan, som Rootes selv laver den, er udrustet med »harmonika«-tag.

Derfor begyndte håndfiksede englændere midt i halvtredserne at lave en helt ny vogntype: Caravan'en. Hele campingvognens interiør blev simpelthen overført til varebilens kasse.

Engelske varebiler af typer som Bedford, Ford Thames og Commer viste sig velegnede til formålet, bygningen blev sat i system og serie, dels af varebilproducenterne selv, dels af karrosserifabrikker, der gjorde caravan'en til deres speciale.

To af de mest kendte er Cotsvold, hvis Caravan-karrosser har opnået den nødvendige indvendige højde ved en fastoverbygning, og den største af dem alle Martin Walter, hvis lange række af Dormobile-modeller på basis af kendte varebiler og »rugbrød« alle har »blæsebælg«-tag, hængslet i den ene side (mens f. eks. Commer Caravan i Rootes egen version har regulært »harmonika«-tag).

Det bedste bevis på de britiske fabrikkers succes er, at flere og flere europæiske bilproducenter selv tager Caravan-udstyret på produktionsprogrammet. VW-fabrikken har således nu en udstyrsserie, der hedder Camping-Mosaik, med hvilket »rugbrødet« kan gøres til feriebil, men uden forhøjet tag og kun med 2 sovepladser. Den engelske Dormobile Caravan på VW-transporterbasis har plads til 6 siddende eller 4 liggende passagerer.

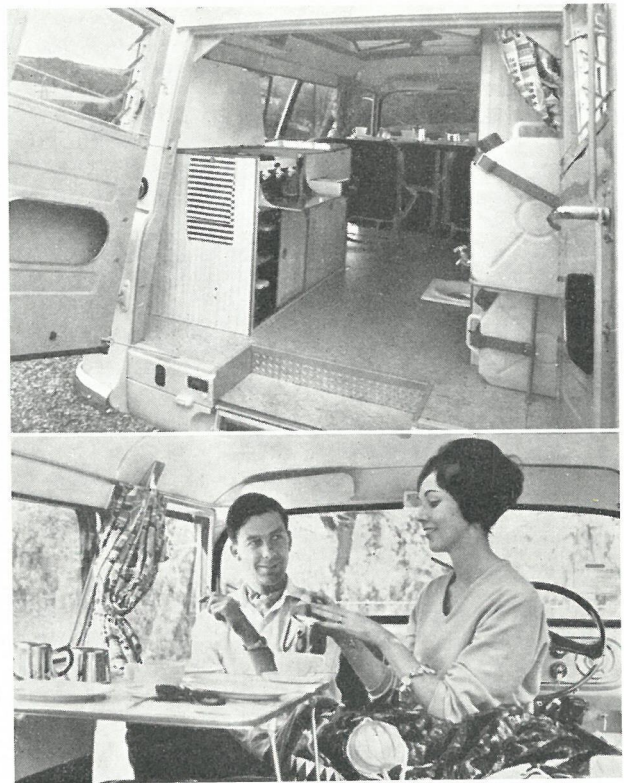
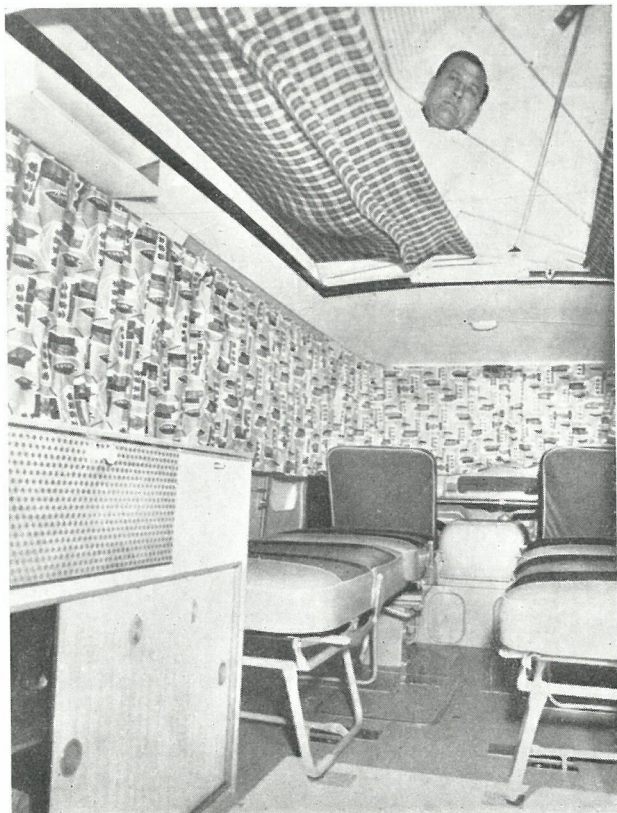
Med en Caravan er man endnu mere uafhængig af omgivelserne end med telt eller campingvogn. Det er begrænset, hvor man må slå telt eller parkere med en campingvogn, men en caravan må i reglen overnatte på en hvilken som helst parkeringsplads i europæiske byer.

Det eneste, man bør have i nærheden af overnatningsstedet, er et stort træ at løbe om bag ved eller et offentligt toilet. Alt andet har man med i vognen. Spisebord, flaskegaskomfur med 2 blus og med 2 gasbeholdere monteret under vogngulvet, vand i 2 hygiejniske gennemsigtige beholdere, den ene på 25 liter og forsynet med en hane, den anden på 10 liter og udrustet med tud, en plasticvask ved siden af komfuret og udvendigt afløb - blot for at nævne udrustningen på 1962-modellerne af de mest solgte Dormobiles.

De har alle varmeisolation i karrosserivæggen. Sæderne til 6 personer kan ved et patenteret system i en håndbevægelig laves om til to senge på 185 cms længde og 60 cms bredde, og de to kan, hvis det ønskes, køres sammen til en dobbeltseng. De to andre sovesteder er slå-ud-køjer oppe under taget i fuld længde men lidt smallere end sengene, så man kan godt se i øjnene, at de to, der skal sove deroppe, ikke bør være alt for voksne.

Når »blæsebælg«-taget, som er udrustet med vinduer og ventilationsindretninger, er slået op, er der fri hovedhøjde i Dormobilen på 240 cm, så der er ingen, der ikke kan stå oprejst midt i sovebilen.

* * *



Et kig ind i køkkenregionerne på en Bedford Dormobile med vandbeholdere, komfur, vask, køkkenskabe og i baggrunden det opslåede spisebord... som et par af beboerne har sat sig ved for at nyde morgenkaffen, før udstyret klappes sammen, og turen går videre mod feriemålet.

Livet er let og enkelt med Caravan'en. Dormobile-modellen her er en Ford Thames...

...og den ses til venstre indvendig, klar til opredning for natten. Der kan ligge voksne i køjerne under taget, men der er ingen tvivl om, at det ideelle mandskab til en Dormobile med 2 senge og 2 køjer er far og mor og 2-halv- eller helstore børn.



To under
een hat..



CHURCHILL



Cigar (coronafacnn)
kr. 1,50

Cigar-Cerut
55 øre

E·NOBEL

Jeg var ked af, at jeg kun havde Jagst 770 »Riviera« til rådighed et par dødsdage, borgerlige hverdage midt i ugen. Jeg gav den nemlig op og ned langs den danske riviera ved Øresunds blå bølger, men der var ikke mange, der kunne beundre mig i min »starlet-rolle« i den lille smarte, cremefarvede charmetrold i italiensk sportstøj - alle mennesker havde hverdagstravlt.

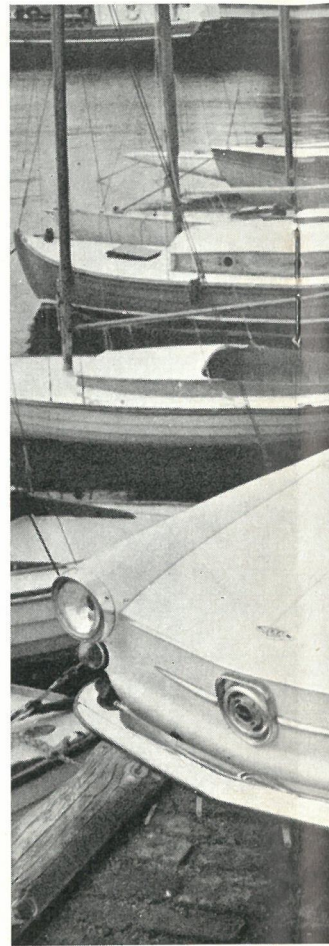
Nå - det havde jeg forresten også selv; puddelhunden skal jo have mad hver dag (kogt hjerte er dens livret), og jeg selv kan godt lide at have råd til tandpasta på børsten både morgen og aften. Så jeg opgav rollen som »diva« og satte mig for at finde ud af, om vognen nu også kunne fungere som værktøj for en ung dame, der ligger vandret i luften for at nå 117 ting i løbet af en dag.

Der hang et par truende sorte regnskyer på den dejlige sommerhimmel - så jeg startede med at træne i at slå kalechen op og ned, hvis det skulle blive aktuelt. Ved tidligere lejligheder har jeg bittert erfaret, hvordan det er at stå og bakse med sådan en fyr, mens det øser ned. Krøllerne forsvinder én for én, neglene knækker, og man ønsker, man havde medbragt et håndklæde! Her gik det som fod i hose. I løbet af nul-komma-fem var kalechen kommet frem fra sit skjulested under den lille, fikse »overfrakke« bag nødsædet - de to beslag på vindspejlet smækket til, og en trippetur omkring vognen for at trykke knapperne til krævede ingen assistance af en he-man. Ned igen gik endnu hurtigere. Beroliget satte jeg mig atter ind, smækkede døren, der giver en rar gedigen lyd fra sig.

Sæderne overrasker, når man dumper ned. Man sidder nemlig godt, selv om de ikke er af den skålfornede type, man forventer i en sporty vogn. Udstyret er fint - også i celluloid bagruden, når kalechen er oppe. Desuden er »Riviera« udover det obligatoriske bakspejl forsynet med et sidespejl anbragt på forskærmen. Instrumentbrættet har sikkerhedspolstring og er godt og rigeligt udstyret med alt, hvad man har brug for. Og tænk, det hele er til at nå, uden man behøver at lette sig fra sædet, ligge henover rattet og ønske man var forsynet med pensionatsarme. Det eneste, det kniber med at nå, er askebægeret, der desværre sidder helt oppe i forruden. Jeg foretrækker et fladt, skuffelignende askebæger anbragt i underkanten af instrumentbrættet.

Handskerum er der ikke noget af. Til gengæld en lang gennemgående hylde under instrumentbrættet. Hvis den havde været lukket bagtil, havde det været helt ideelt. Nu er der bare en lille kant til at forhindre tingene i at rutsche ud af bagvejen, men man kan jo selv sætte noget for. Forkanten af hylden er tykt polstret, så knæene har en chance, hvis en knaldhård opbremsning skulle blive aktuel.

Bagagerummet foran er ikke særligt stort. Der er kun plads til en attachetaske og nogle pakkenelliker - resten af pladsen optages af benzintank og reservehjul. Men det spiller ingen rolle, for nødsædets ryglæn kan lægges forover, og man har et dejligt lille lad. På hver dør findes to side-



ULLA BOYAND





NDER

lommer. Jeg elsker sidelommer; det er et godt sted at anbringe de højhælede, mens man har køresutterne på. Her lader det sig bare ikke gøre. Lommerne sidder alt for glat og stramt ind til døren, og man kan højst gøre sig håb om at klemme et lommeterklæde, et kort eller en pakke cigaretter derned.

»Riviera« starter villigt og veloplagt med en dyb, behagelig brummen og føles, trods sin størrelse, tung og trykt hvilende på vejbanen. Styringen er prima - det mindste vink lystres øjeblikkeligt, og den lille, fede gearstang går fast og præcist i sine baner. Vognen er alle tiders til bybrug for moderne, fortravlede mennesker. Den accelererer fortræffeligt, hvad jeg mener, man har mere brug for end tårnhøje tophastigheder, der dog herhjemme er ganske illusoriske. Som en lækker larve snoer den sig i trafikken og parkeres let og smertefrit. Men det skal ikke forstås sådan, at det kun er en vogn for bymennesker. Den ligger nemlig godt på landevejen med en pæn tilpas tophastighed på ca. 120 km/t. Det er 10 km mere end tvillingebroderen i hverdagstøj, Neckar Jagst 770. Alle de ædlere dele i de to vogne er nøjagtig de samme. »Riviera« opnår kun de 10 km ved sin smarte italienske formgivning.

Den er ikke særlig sidevindfølsom, og vindstøjen er minimal. Sideruderne rulles let og ubesværet op og ned, men de små trekantede ruder, der normalt fungerer som træk-ruder, er her faste. En ting savner man meget, og det er solskærme. Dem synes jeg godt, der kunne blive råd til i prisen - 17.900 kr. uden oms.

Godt kører den, og smart ser den ud. Synes De ikke den klæ'r mig? Jeg kunne godt finde på at spare sammen til den...

Ulla

JAGST 770 "RIVIERA"

GP i Spa

(fortsat fra side 12)

9. Lucien Bianchi (Lotus) 3 omg. tilbage.
10. Joseph Siffert (Lotus) 3 omg. tilbage.
11. Campbell Jones (Lotus) 16 omg. tilbage.

Hurtigste omgang: Jimmy Clark (Lotus) 3 min. 55,6 sek. - Gennemsnitshastighed 215,449 km/t.

Stillingen i verdensmesterskabet:

1. Graham Hill	16	points
2. Phil Hill	14	"
3.-4. Jimmy Clark/McLaren	9	"
5. Trevor Taylor	6	"
6. John Surtees	5	"
7. Bandini	4	"
8. Baghetti	3	"
9. Rodriguez	3	"
10.-11. Joakim Bonnier/Tony Maggs	2	"
12. Jack Brabham	1	"
13. Godin de Beaufort	1	"

Midnatssol-Rally



Palle Mogensen og K. E. Jensen på en af special-etaperne.

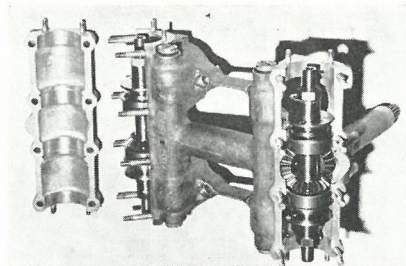
For BMC blev den svenske afdeling om EM i rally-kørsel en stor succes, idet koncernens »grimme ælling«, Morris Cooper, vandt generalklassementet ved svenskeren *Bendt Söderström*.

Eneste danske deltager, *Palle Mogensen*, Hobro, i Taunus 17M TS besatte andenpladsen i standardklassen (gruppe 2) over 1600 ccm. Vindere blev finnerne *Toivonen/Lampi* i Citroën DS 19, og efter *Palle Mogensen*, der havde *Knud Erik Jensen* som medkører, kom så kendte navne som *Hans Ingier*, Norge, *Kühnel/Wencher*, Tyskland, samt en sværm af hårdtkørende svenskere i Volvo Sport.

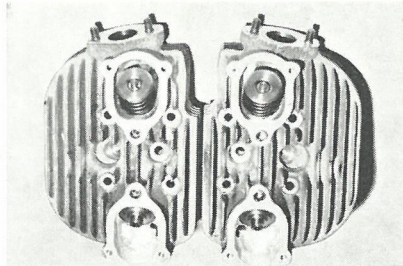
Optakten var højst uheldig for *Palle Mogensen*, idet han fik knust sin vogn under turen til Stockholm. Uheldet skete dagen før maskinkontrollen. I sin kvie henvendte danskeren sig til svensk Ford, hvor en gammel ven fra sidste midnatssol-rally, direktør *Westberg*, blot slog ud med hånden og sagde: *Palle, du får en vogn af os! Vi lægger din motor og instrumenter i den.*

Derefter gik en værkfører, seks mekanikere og et aneligt antal lærlinge i gang med arbejdet, og på rekordtid skabte man af et vrage og en meget civil Taunus 17M en fuldt brugbar, højtttrimmet rallybil, som *Palle Mogensen* kunne køre til en andenplads i et stort internationalt felt.

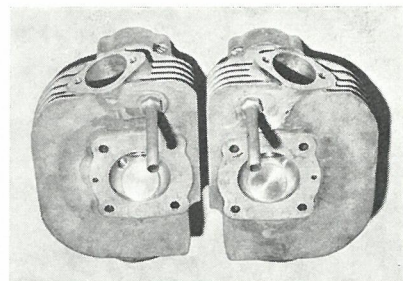
obo



De to overliggende knastakser er let fælgængelige efter aftagning af dækslerne. Hver knast kan indstilles uafhængig.



Letmetals-topstykkerne er udført adskilte for at lette montagen.

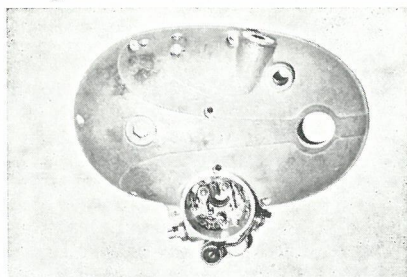


Ventilerne har en bemærkelsesværdig størrelse. Man ser, at det lige var muligt at anbringe dem i de halvkugleformede forbrændingsrum.

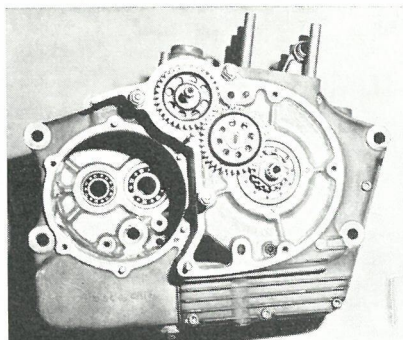
I 1958 begyndte et teknisk videnskabeligt samarbejde mellem de tjekiske og russiske motorcykelteknikere med det mål at fremstille en racermotor med en slagvolumen på 250 ccm. Den accepterede motorkonstruktion blev af twin-typen, som allerede anvendtes i flere år af gamle 350 ccm og 500 ccm Jawa TT-racere. Til afløsning af den omtalte 350 ccm racer udvikledes, ud fra 250 ccm motoren, en kraftigere motor på 350 ccm. I dag kender vi to næsten ens maskiner i 350 ccm klassen af forskellig fabrikat. Den tjekiske maskine bærer navnet Jawa og den russiske C350. Begge maskiners effekt er den samme, en væsentlig forskel består kun i cylinderdiameteren og i slaglængden: Jawa har boringen 59 mm og slaglængden 63,6 mm, ligesom den kendte to-takts Jawa 350 standardmaskine. Den russiske C350 er i modsætning til Jawa bygget med de overkvadratiske mål: Boring 62 mm og slaglængde 57,5 mm.

Siden de nye Jawa-racere dukkede op i begyndelsen af 1960-sæsonen i Østrigs Grand Prix ved Salzburg, har de opnået flere betydningsfulde sejre i den krævende internationale motorcykelsport, bl. a. i Tysklands GP 1961 på Hockenheim, hvor fabrikkøreren *Frantisek Stastny* vandt foran holdkammeraten *Gustav Havel* med 180,92 km/t i gennemsnit. Så langt væk som i Indonesien hjemførte Stastny sejren i både 250 ccm, 350 ccm og 500 ccm klasserne i 1961. Den russiske version, C350, er mest blevet kørt af nationale kørere, men også af *M. Cada*, Tjekoslovakiet, som besejrede *F. Perris* (Norton) og Jawa fabrikkøreren *Helikar* sidste år i det internationale landevejsløb ved Jicin. I Finland gjorde russeren *N. Sevestjanov* sig stærkt gældende på en C350.

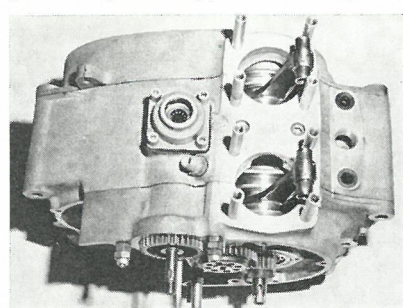
Begge afbryderkontakter for dobbelttændingen er anbragt på højre sides dæksel, og de bliver betjent af den tværgående aksel i knastakseldrevet.



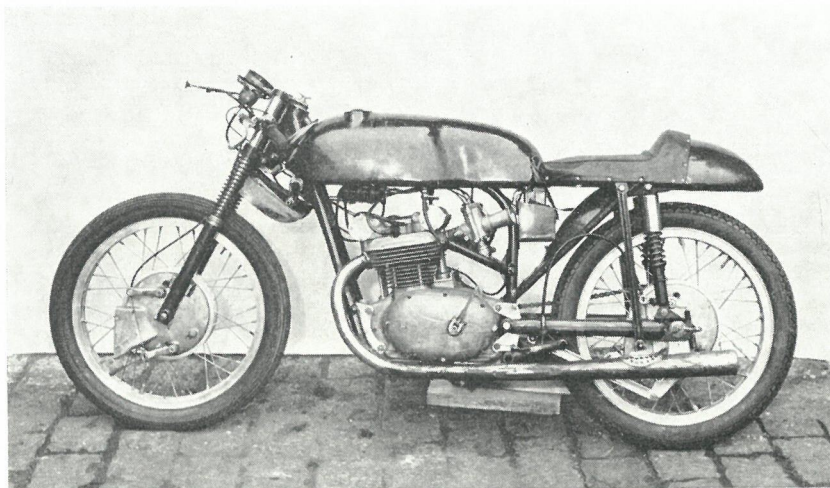
Et blik på motorens højre side med tandhjulstrækket til den tværliggende aksel — et led i det indviklede drev til de to overliggende knastakser.



Krumtaphuset med aftagne cylindre. Horisontalakslen for trækket til knastakserne er ført op umiddelbart bag de to cylindre og krumtappens midterleje.



Den hurtige JAWA



Jan Krivka, der er den ledende tekniker i Jawas racerafdeling, medlem af F. I. M.s tekniske kommission og holdleder for det tjekiske »Six Days Team«, har stillet nogle interessante enkeltheder om disse hurtige racere til rådighed for *Fart & Forms* læsere.

Den luftkølede 4-takts Jawa-motor med to overliggende knastakser er indbygget på tværs i kørselsretningen. Begge stempler bevæger sig samtidig i samme retning, hvorved de to krumtapsøler

ligger koaxial. For at opnå den bedste køling af cylindrene er afstanden mellem dem relativ stor. Ved et kompressionsforhold på 10,6:1 (Benzin med oktan 80) afgiver Jawa 350 OHC motoren 49 hk ved 10.300 o. p. m., imod 250 ccm udgavens 39 hk ved 11.500 o. p. m.

Krumtaphuset er sammensat af fem dele, hvoraf de tre underste danner oliesumpen. Mest interessant er knastakseldrevet udført, eftersom trækket er

Fortsættes side 23



Hold ferie

på rally-ruterne, der fører gennem nogle af Europas skønneste naturlandskaber

Europas hovedveje er overbelastede i dag. Og det bliver værre og værre uge for uge. En af mine bekendte, der netop har været en tur sydpå, siger: »Jeg vil aldrig mere sidde bag rattet i en ferie – selv på autobanerne i Tyskland oplever man nu kortegekørsel i flere timer.«

Men hvorfor følge strømmen? Kør ind på ukendte biveje og oplev naturen i al sin rigdom. I reportager fra internationale rallies bemærkes det, at ruterne næsten er mennesketomme, hvilket ikke er nogen tilfældighed. Arrangørerne prøver så vidt muligt at finde veje, som ligger langt væk fra turistene. På den anden side er nogle af landskaberne helt vidunderlige; almindelige bilister ville nyde en ferie på disse veje.

Ikke alle rally-ruter er vanskelige, men selvfølgelig er der indlagt visse specialetaper, der kræver kørerens fulde opmærksomhed. De såkaldte »Etapas de repos« – fra et bjergterræn til et andet – giver imidlertid lejlighed til afslapning. Her er lette veje, som enhver normalt udstyret, fuldt lastet og fuldt bemanded personvogn kan klare, eller svære og støvede passager, som er velgnet for den unge eventyrlystne sportsvognskører – og kun ham!

Det ville måske være passende at tilføje et par ord om bjergkørsel i almindelighed: Først og fremmest skal man huske en gammel schweizisk regel, som er den vigtigste af alle. Den foreskriver, at man altid kører nedad i samme gear, som man ville have anvendt ved kørsel op ad.

I sine bestræbelser på at tilfredsstille et publikum, der ikke kører op og ned ad bjergveje til hverdag, har bilkonstruktørerne udstyret vognen med blødere bremsebelægninger end f. eks. en rallykører ville have foretrukket. Dette er ensbetydende med, at man kan komme ud for bremsefading, som er en kombination af to ting: En bremsetromleudvidelse, der giver større vandring i bremsepedalen samt en belægningsfriktion på grund af overophedning.

Selv rally-deltagere, der har monteret skivebremser og de bedste non-fading belægninger, bruger gearene til at bremse med under nedkørsel ad stejle bjergveje.

En anden vigtig regel siger, at man ikke skal være nervøs for et svings skarphed, når man bevæger sig mod en

JURA-bjergene



Grenoble er udgangspunkt for dejlige bjergture til Charmonix, Lac d'Annecy og Geneve.

hårnålekurve. Selv om kurven ser så snæver ud, at man betvivler muligheden for at komme rundt på én gang, vil det næsten altid kunne lade sig gøre at udnytte vejens fulde bredde. En uskreven lov på kontinentet siger, at en nedkørende vogn altid skal give plads for en opkørende.

De rally-ruter, vi har valgt i denne artikel, er ret lange, men de skærer igennem flere »Grande route«, således at man kan køre hele strækningen – hvis man har tid og lyst...

En rute for familien

Et af de skønneste rallies er vel nok Tulipan Rally'et (det blev i år kørt fra 6.-13. maj). Løbet slutter, men starter

ikke altid i Holland. Ruterne er lagt i Nordfrankrig og et godt stykke ned i Alperne og tilbage igen.

For nogle år siden lukkede forårstorme Col de la Schlucht, og arrangørerne besluttede, at der skulle køres gennem Cornimont til Thillot på Epinal-Mulhouse vejen; et landskab med bjergene, skove og fossende elve dannet af den smeltende sne. Man kunne arrangere en udflugt hertil med mad og vin købt i Remiremont nede i dalen ved hovedvejen. Remiremont er ikke alene berømt for sit marked, men også for *Dames de Remiremont*, en nu opløst hellig orden.

Ordenen omfattede kun damer af adeligt blod og tillod næsten enhver

fortsættes næste side

form for forlystelse og påklædning. Der verserer endnu rygter om selskabelige orgier mellem disse »nonner« og beboerne i et nærliggende »munkekloster«, der ved et mærkeligt sammentræf havde lignende friheder.

Vi tager Ballon d'Alcase med på turen, skønt den er besværlig med sine mange hårnålesving. Navnet Ballon henviser til, at samtlige bakker på egnen er rundtoppede. For resten er det en dejlig rute mellem Epinal-Mulhouse vejen og Belfort, som står vagt ved indfaldsvejen til Frankrig fra Sydtyskland.

Hvis man tænker på at tage til Geneve eller de franske alper, er der en udmærket vej, rute nr. N. 437, der fører sydpå fra Belfort gennem Doubaldalen til omegnen af Geneve.

De første kilometer af vejen gennem Montbeliard og Sochaux, hvor automobilfabrikanten Peugeot stammer fra, er kedelige, men ved Pont de Roide og St. Hippolyte møder man derimod et skønt landskab. Kun få kilomter herfra ligger den schweiziske grænse. En rallyrute langs vestsiden af Lac St. Point fortsætter ad charmerende landeveje gennem de grønne Jura-bjergegne til Morez, St. Claude og Gorge de la Bienné. 24 kilometer mod øst ligger Col de la Faucille, der fører direkte til Geneve.

Alt hvad der er omtalt hidtil, skulle være let at klare for en almindelig bilist, men vort unge par foretrækker måske en strækning fra Alpe-rally'et med nogle få svære, men i øvrigt ufarlige etaper indlagt. Et landskab, der vil blive stående i ens erindring, er beliggende mellem Martigny i Schweiz og Grenoble, universitetsbyen.

Her finder vi Carmonix, Lac d'Annecy og Alpes de Dauphine. Man starter turen i Martigny, kører ad den schweiziske rute nr. 144 og drejer skarpt til højre mod Col de la Forclaz uden for byen. Forclaz var tidligere en vej



Napoleon til hest ved Route Napoleon.

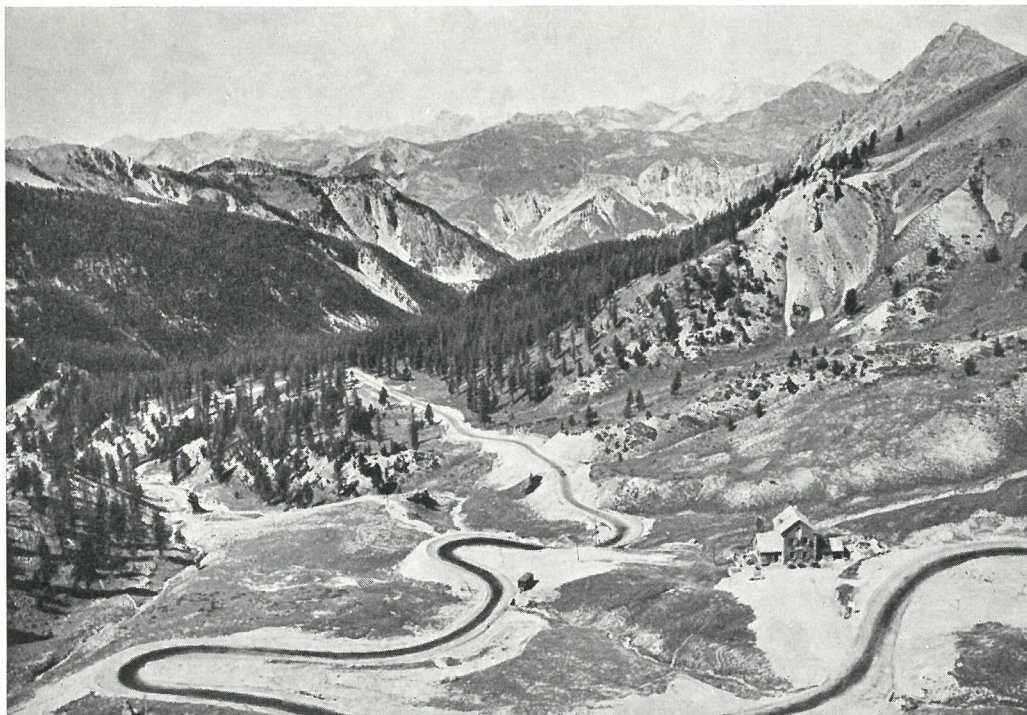
med løs belægning, en ren tortur for vognen, men i de senere år er strækningen restaureret. Der er en pragtfuld udsigt over Rhône-dalen mod Sion.

Grænsen til Frankrig passerer ved Col de Balme og Col de Monteds. Man får snart Charmonix i syne og følger N. 212 gennem St. Gervais og Megève til Flumet, hvor man kører til højre ad N. 509 til Col des Aravis. Dette er virkelig en romantisk vej, men man skal ikke lade sig distrahere så meget, at man glemmer at dreje til venstre få kilometer efter Aravis. Nu fører vejen til Col de la Croix-Fry, der byder på på et om muligt endnu skønnere landskab.

Der fortsættes ad N. 509 fra Thône og til Bluffy. Efter omhyggelig kortlæsning går turen videre til D 42 og det andet Col de la Forclaz - der er tre i alt - højt over Lac d'Annecy. Efter at være kommet ned i Faverges, begynder næste opstigning ad Col de Tamie, en snøet strækning, der fører over en udløber af et højdedrag kaldet Chaine des Aravis. Ved Allevard drejer man af fra N. 525 og sætter kursen mod bjergene, der omkranser dalen. Man støder til ruten igen ved Bonnot.

Vejen slår et venstresving - mod Uriage, en kontrolpost i mange rallies, men til daglig et fransk vandingssted med en atmosfære af fornemt forfald. Herefter kommer Sechilienne og St. Parthelemy, la Mure og Mens; man krydser endelig Route Nationale N. 75 ved Clelles. Mod øst ses Massif Pelvoux, der domineres af Pic de la Grave og Titi de Charrière. Den berømmelige Route Napoleon er hovedfærdselsåren mellem Grenoble og Nice, hvorfra man kan køre sydpå til Cote d'Azur eller gennem bjergene vestover til Die, ad vejen over Col de Menes, gennem Drôme-dalen, hvor man passerer Crest og Livron og til sidst kommer til den befærdede N. 7, der fører strømmen af turister fra Valence og mod den franske Riviera.

*Bjergture
for hele familien
- og de mere
eventyrlystne*



Ad snoede, men ikke vanskelige bjergveje kører man gennem Jura-bjergene.

BILIMPORTØRER (III)

Ford Motor Company A/S blev grundlagt allerede i 1919 af bilkongen Henry Ford. Fabrikken beskæftigede 148 arbejdere og 18 funktionærer, som arbejdede under beskedne forhold i Heimdalsgade i København. Her samlede man det dengang imponerende antal af 14 vogne om dagen.

Men snart måtte Ford Motor Company udvide, da virksomheden leverede biler til både Færøerne, Island, Norge, Sverige og Finland samt De baltiske Stater, Polen, Danzig og Tyskland.

I 1923 begyndte opførelsen af den nuværende fabrik i Københavns Sydhavn, og samtidig blev aktiekapitalen udvidet fra 500.000 kr. til tre mill. kr. Det følgende år var byggeriet tilendebragt, og i 1925 satte man rekord ved at samle 25 biler på en dag.

Under krigen stod samlebåndene stille, og selskabet fremstillede i stedet gasgeneratorer, men fra 1945 kom der atter et stort opsving i produktionen, hvorpå fabrikken måtte udvides endnu en gang. Blandt andet opførtes i 1957 en ny administrationsbygning og et nyt reservedelslager. Ford Motor Company i Sydhavnen råder i dag over et grundareal på 11.000 kvadratmeter. Der er beskæftiget ca. 800 arbejdere og funktionærer, og omkring 40 nye biler løber af samlebåndet hver dag. I fjor solgte selskabet 12.513 personvogne og af last- og varevogne 4.425 enheder.



Et hjørne af Ford's administrationsbygning i Sydhavnen.

Den store concern, der siden starten for 43 år siden har samlet ca. 300.000 biler, ledes af direktør *Einar B. Jensen*. I 1936 rystede han hjemlandets støv af sig og rejste til bilbyen Detroit via New York. Han har været Ford-direktør i Argentina, Chile, Brasilien og Mexico,

inden han i 1958 blev flyttet til København. Einar B. Jensen sidder i aktieselskabets bestyrelse sammen med sin forgænger, *Arthur Beck*, *E. Knuth-Winterfeldt*, *O. Bondo Svane* og *E. Tesdorpf* samt amerikanerne *Henry Ford II* og *J. E. C. van Luppen*.

Den hurtige JAWA (FORTSAT FRA SIDE 20)

ført op til indsningsknastakslene lige bag de to cylindre. Denne horisontal-aksel trækkes fra krumtappen over tre takthjul og en tværliggende aksel med motorens halve omdrejningstal. I motorens højre side sidder den dobbelte oliepumpe, oliefiltret og afbryderkontakterne for batteritændingen. Den primære kraftoverføring til gearkassen, som har seks udvekslingsforhold, sker over en stålammelkobling arbejdende i oliebad. Gearingsforholdene er lagt således, at de passer til de mest bekendte baner og derfor skal totalgearingen ikke ændres så ofte, som tilfældet var med 4-trins gearkassen. Gearkassens udvekslingsforhold lyder: I-2,154, II-1,563, III-1,279, IV-1,1, V-1,0 og VI-0,909. 6. gear kan kun tages i brug på lange lige strækninger, hvor tophastigheden nærmer sig 230 km/t.

Krumtappen er skruet sammen med differentialskrue. Fordelen ved dette består i en lettere montage og udskiftning af lejer, uden benyttelse af presse, der ikke altid vil være til rådighed i en ryttergård. Plejstængerne, som kun vejer 160 g stykket, er fremstillet af stål, og er ikke som normalt forsynet

med krydspindsbøsning af bronze, men i stedet afløst af et 0,01 mm tyk kobberlag. Derved har man kunnet mindske vægten af de frem og tilbagegående dele, der ved omdrejningstal på over 10.000 o. p. m. har stor skadelig indflydelse på lejerne. Hver krumtapsøle har en diameter på 45 mm og rullerne en tykkelse af 5 mm. I nogle motorer er der blevet anvendt nålelejer. Stemplerne er støbt af aluminiums-legeringen le-Ex og har to krompressionsringe og en oliering.

De enkeltstående cylindre er ligesom hvert topstykke støbt i varmebehandlet aluminium. Forbrændingsrummene er halvkugleformede, og indsningskanalerne er skrånede med en diameter på 31 mm til 34 mm ved ventilens sædet. Udstødningskanalen måler 30 mm ved ventilens sædet til 33 mm i udstødningsporten (For Jawa 250 er tallene henholdsvis 28 mm, 30 mm, 27 mm og 33 mm). Indsningsventilerne har en dia. på 37 mm og udstødningsventilerne en dia. på 33 mm. Alle ventilstammer er 17 mm tykke. I hvert topstykke er der anbragt 2 stk. 10 mm tændrør.

Motoren er udrustet med 2 Amal 10

GP karburatorer af størrelsen 31 mm og ved 250 ccm udgaven 28 mm. Karburatorerne har fælles svømmehus, som er elastisk ophængt på stellet. Mellemstykkerne mellem karburatorerne og topstykkerne består af svær gummi for at hindre motorens vibrationer i at forplante sig i karburatorerne.

For at nedsætte vægten til det mindst mulige, er det sammensvejsede stel fremstillet af krom-molybdænør. Maskinens samlede vægt ligger under 125 kg. Bremsetromlediameteren er på begge hjul 200 mm og bremsebakernes bredde 35 mm. For- og baghjulsbremserne, som er af duplex-typen, aktiveres af kabler. Bemærkelsesværdigt er hjulstørrelsen 19". På aluminiumsfælgene er dækstørrelsen 3,00 x 19 og 3,25 x 19 monteret.

Den tjekkiske industri har før og efter krigen bevist, at de kan bygge hurtige motorer; men om de vil være i stand til at modstå de formodentlige fordringer, som japanske maskiner stiller ved deltagelse i 1962-sæsonen, bliver vanskelig at svare på. De allerede fremkomne udtalelser fra Jawa-fabrikkerne tyder på, at de vil deltage med de to kendte tjekker *Frantisek Stastny* og *Gustav Havel* i sadlen.

Allan Terndrup.



**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

Auto-Centralen

Otto Eskildsen

Vesterbrogade 179 tlf. HI 1861 - 1461

Comhill Motors

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

S. Rud. Sørensen A/S

Østerbrogade 162 tlf. 291655
København Ø

Sv. Aa. Rasmussen

Buddinge Hovedgade 228 tlf. 985653
Bagsværd

Rødovre Autohandel

Svend Aage Krusbæk
Rødovrevej 287 tlf. 705708

SJÆLLAND

Haslev Auto

J. P. Hansen

Haslev tlf. 1001

H. J. Olsen

Lundby tlf. 5

Vagn Petersen

Allehelgensgade 14 tlf. Rosa 4394
Roskilde

Carl M. Jensen & Søn

Automobilforretning

Slagelse tlf. *521158

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 . Hjallesø . tlf. 131190

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. 22028
Haderslev - *21750

American Auto

Eckersbergsgade 1 tlf. 29799
Aarhus

Automobilhuset

Nørrebrogade 108 tlf. 29588 - 29837
Esbjerg

R. H. Rasmussen A/S

Skanderborg tlf. 745

Auto-Centralen

v. Hans Frahm

Skjern tlf. 135

Motor-Centralen

v. Martin Iversen

Sønderborg tlf. 23640

Forhandlerlisten er ikke komplet

Schweizeren Luigi Taveri sikrede sig for første gang en sejr på Man. Han vandt 125 ccm, der kørtes umiddelbart før Junior TT, foran mærkekammeraterne Tommy Robb, Tom Phillis, Derek Minter og Jim Redman.

Selv om Senior TT stadig er hovedbegivenheden, var det de små 50 ccm maskiner, der imponerede ved konkurrencerne den 8. juni.

(fortsættes side 26)

MC-nyt:

Isle of Man

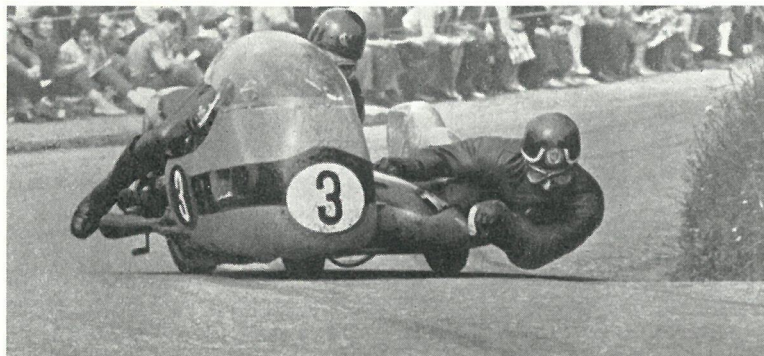
Det årlige Isle of Man TT-løb startede den 4. juni med sidevognsklassen og 250 ccm solo. Egnlænderne Chris Vincent/Eric Bliss vandt overraskende sidevognsløbet på deres specialbyggede BSA-Watsonian, efter at favoritterne Max Deubel/Emil Hörner og Florian Camathias/H. Burkhardt, begge BMW, var udgået med henholdsvis motorskade og efter styrt. Chris Vincent/Eric Bliss sejrede med en gennemsnitshastighed på 134,5 km/t, mens Deubel satte ny omgangsrekord med 145,9 km/t.

I 250 ccm klassen var der stort mandefald - kun otte købere gennemførte det 360 km lange løb, hvor Honda besatte de tre førstepladser. Derek Minter vandt foran Jim Redman og Tom Phillis. Minters gennemsnitshastighed var 155,6 km/t.

Den 6. juni kørt Junior TT for 350 ccm maskiner og Ultra Lightweight indtil 125 ccm. Den største klasse blev et opgør mellem de to MV-kørere Mike Hailwood og Gary Hocking; Hailwood sejrede, da mærkekammeratens maskine bekyndte at gå urent på sidste omgang. Desværre lagde en sort skygge sig over løbet, idet verdensmesteren i 125 ccm, Tom Phillis, Australien, blev dræbt ved et styrt.

Den 6. juni kørt Junior TT for 350 ccm maskiner og Ultra Lightweight indtil 125 ccm. Den største klasse blev et opgør mellem de to MV-kørere Mike Hailwood og Gary Hocking; Hailwood sejrede, da mærkekammeratens maskine bekyndte at gå urent på sidste omgang. Desværre lagde en sort skygge sig over løbet, idet verdensmesteren i 125 ccm, Tom Phillis, Australien, blev dræbt ved et styrt.

Englænderne Vincent og Bliss vandt overraskende sidevognsløbet.





**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. Nellemann 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
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>

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
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>



KØBENHAVN

Auto Centrum Dr. Tværgade 19 tlf. PA 4627 - 4677 Uden for forretningst. 879558
O. Traulsen Ålholmvej 31 Hvidovrevej 22 tlf. 715203 tlf. 702409 Valby

SJÆLLAND

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
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>

JYLLAND

E. Christensen Brønderslev tlf. 668
Hans Nielsen Slagtergade 20 tlf. 22486 Haderslev
Harald Borup Brogade 45 . Hobro . tlf. 20843
C. A. Stæchmann & Søn Søndergade 27 . Kolding . tlf. 867
Madsen & Kaltoft Søndergade 26 . Vejle . tlf. 3065
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>



500
600
1100
1300
1500
1800
2300
1200 Sport
1500 Sport

KØBENHAVN

Autoforum

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

BORCH Christensen

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

Friis-Hansen, jun.

Godthaabsvej 85 tlf. Fasan 6570

Garabil A/S

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

International Trading & Motor Co. A/S

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

Fiat på Amager

»Motorgaarden«
Holmbladsgade 32 tlf. AM 9004

Strandvejens Motor Co.

Strandvejen 213 tlf. HE 8891 - 2791
Hellerup

Lyngby afdeling

Lyngby Hovedgade 84 tlf. 877091

SJÆLLAND

Bengt Behrendt

Hillerødvej 1 tlf. 1013
Frederiksværk

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

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

ISLE OF MAN ... (fortsat fra side 24)

Den tidligere MZ-fabrikskører Ernst Degners ikrede Suzuki den første Grand Prix sejr ved at vinde med en fantastisk gennemsnitshastighed: 120,9 km/t. Ved Bray Hill nåede de tyske Kreidler Florett tophastigheder over 160 km/t.

I 500 ccm lagde Hocking og Hailwood sig i spidsen på deres 4-cyl. MV,

og Hocking forbedrede John Surtees' rekord fra 1960 ved at køre med 166,546 km/t. Midt i løbet måtte Hailwood køre i depot for at få koblingen repareret, og han tabte så kostbare sekunder, at han ikke blev placeret mellem de seks bedste.

A. T.

OFFICIELLE RESULTATER

500 ccm (6 omg.)

1. Gary Hocking	Rhodesia	(MV Agusta)	2:11:13,4	166,546 km/t
2. E. Boyce	England	(Norton)	2:21:06,2	
3. F. J. Stevens	England	(Norton)	2:21:09,4	

350 ccm (6 omg.)

1. Mike Hailwood	England	(MV Agusta)	2:16:24,2	160,24 km/t
2. Gary Hocking	Rhodesia	(MV Agusta)	2:16:29,8	
3. Frantisek Stastny	Czeckoslovakiet	(Jawa)	2:23:23,4	

250 ccm (6 omg.)

1. Derek Minter	England	(Honda)	2:20:30,0	155,558 km/t
2. Jim Redman	Rhodesia	(Honda)	2:22:23,6	
3. Tom Phillis	Australien	(Honda)	2:26:15,6	

125 ccm (3 omg.)

1. Luigi Taveri	Schweiz	(Honda)	1:15:34,2	144,617 km/t
2. Tommy Robb	Irland	(Honda)	1:16:40,6	
3. Tom Phillis	Australien	(Honda)	1:16:55,0	

50 ccm (2 omg.)

1. Ernst Degner	Tyskland	(Suzuki)	1:00:16,4	120,868 km/t
2. Luigi Taveri	Schweiz	(Honda)	1:00:34,4	
3. Tommy Robb	Irland	(Honda)	1:00:47,6	

Sidevogne (3 omg.)

1. Chris Vincent/Eric Bliss	England	(BSA)	1:21:16,4	134,464 km/t
2. Otto Kölle	Tyskland	(BMW)	1:21:53,8	
3. C. J. Seeley	England	(Matchless)	1:22:01,8	



Anglia
Consul
Zephyr
Zodiac

Taurus
Falcon
Fairline
Galaxie
Comet
Mercury
Thunderbird
Lincoln Continental

KØBENHAVN

C. H. Christiansen

Markmandsgade 17 . S . tlf. C 2701

Dana Ford Forhandling A/S

Nygaardsvej 32-40 . Ø . tlf. 29 22 22

Schibbye Automobiler

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



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

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

SJÆLLAND

N. Johannessen A/S

Jernbanegade 59 . Haslev . tlf. 24

A/S S. K. Grøndahl

Kongevejen 33 tlf. 210006
Helsingør

Chr. Johannessen

Præstø tlf. 260

Vordingborg Motor Compagni

tlf. *1140

Ringsted Motor Compagni A/S

Nørregade 13-19 . Ringsted . tlf. 8

John Hansen

Københavnsvvej 26 tlf. 2535
Roskilde

FORD Slagelse

tlf. 524200

LOLLAND-FALSTER MØN

AAGE HANSEN A/S

Nykøbing Falster tlf. 850600
Stubbekøbing - 841200

Møns Auto Depot

v. Erland Christensen tlf. 5021
Stege

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

A/S Fehr & Co.

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

Chr. Bukkehave & Søn

Svendborg tlf. 1457

JYLLAND

I/S Ellitz W. Kruse

Boulevarden 28 . Aalborg . tlf. 20600

Aarhus Motor Compagni A/S

Havnen . Aarhus . tlf. 33833

C. Simonsen

Fjerritslev tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

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

A/S HERNING 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's eftf.

v. Robert Nellemann

STRØMMEN & NY GRÆNAVEJ RANDERS TLF. 3232

Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*

OR-KALENDER

September:

1. Horsens Automobil og Motor Klub, Holstebro Motor Sport, Københavns Automobilklub, Lolland-Falsters Automobilklub, Ballerup og Omegns Motorklub, Esbjerg Motor Sport.
4. Midtsjællands Sports Motorklub, Helsingør Motor Klub.
5. Glostrup og Omegns Motorklub.
6. KDAK-Sport Aabenraa, Sjælland Sjællands Automobil Sport, Motorklubben for Borup og Omegn.
8. Midtjysk Auto Sport, Løgstør og Omegns Motororienteringsklub, Aarhus Automobil Sport, KDAK-Sport Haderslev, Gladsaxe og Omegns Automobilklub, Næstved Motor Klub, Ulfborg og Omegns Motorklub, KDAK-Sport Odense, Viborg Motor Klub.
12. Sydsjællands Automobil Klub, KDAK-Sport København, Sports Motor Klubben København.
13. Næstved Automobilsports Club, Jysk Automobil Sport.



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 Skafte A/S

Trekanten . Roskilde . tlf. 2412

Gustav Kjerulff A/S

Slagelse tlf. 520839 - 520894

P. M. Olsen

Løvegade 4 . Slagelse . tlf. 520382

N. E. Nielsen & Co. A/S

Autogaarden . Sorø . tlf. 855 - 1205

H. P. Hansen A/S

Vordingborg tlf. 343

LOLLAND-FALSTER MØN

A/S Nakskov Auto Service

Maribovej . Nakskov . tlf. 504

Bernhard Petersen

Nygade 14 tlf. 853611
Nykøbing Falster

Th. Østergaards Eff. A/S

Nykøbing Falster tlf. *852944

M. Skotte

Sakskøbing tlf. 894285

FYN

F. Bülow & Co. A/S

Odense tlf. 113700

V. Holm Jensen

Vesterbro 39-45 tlf. *119999
Odense

JYLLAND

Lykke Madsen

Vesterbro 95-97 . Aalborg . tlf. 25700

A/S F. Bülow & Co.'s Eff.

Trøjborgvej 8 . Aarhus . tlf. 69666

Johs. Andersen

Brønderslev tlf. 164

Auto Forum

Exnersgade 17 . Esbjerg . tlf. 5050

N. Chr. Frikke A/S

Jernbaneg. 50 . Esbjerg . tlf. 2 24 11

Th. Hansen A/S

Søndergade 15 tlf. 20311
Frederikshavn

Andreas Jakobsen A/S

Grenaa tlf. 21500

J. Ørum-Petersen A/S

Herning tlf. 3000
Ikast - 51855

Hjørring Autohandel A/S

Springvandspladsen 1 tlf. 2600

A/S Automobilhuset

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

A/S Motor Company

Laasbygade 73-77 tlf. 3680
Kolding

A/S Bjerregaard, Noe & Co.

Randers tlf. 1903
Hobro tlf. 411

A/S Himmer & Madsen

Randers tlf. 7800

Automobilforretningen Vulkan

Skive tlf. *1301

Martin Kjær A/S

Vejle tlf. 559 - 560

Peter Henriksen

Viborg tlf. *3480

ALS

Als Motor A/S

Danfoss pr. Nordborg tlf. 51818

Forhandlerlisten er ikke komplet



Mercedes-Benz



AUTO UNION
DKW

KØBENHAVN

Poul Andersen Automobiler
Gyldenløvsgade 17 tlf. BY 3545



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

Ved Glyptoteket 2-4 tlf. PA 4750
København V

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

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

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

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

Auto-Industri
Hovedvejen 206 tlf. 964191
Glostrup

SJÆLLAND

Viking Auto
Frederikssund tlf. 1555

Jørgen Nielsen
Køgevej 28 tlf. 1059 - 1659
Ringsted

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

Robert Eriksen
Østre Allé 28 . Slagelse . tlf. 522262

Arne Pedersen
Vordingborg tlf. 545

FYN

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

JYLLAND

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

T. Koustrup
Silkeborgvej 500 tlf. 57775
Brabrand

Aars Motor Compagni
Aars tlf. *21588

A/S Chr. Smed
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

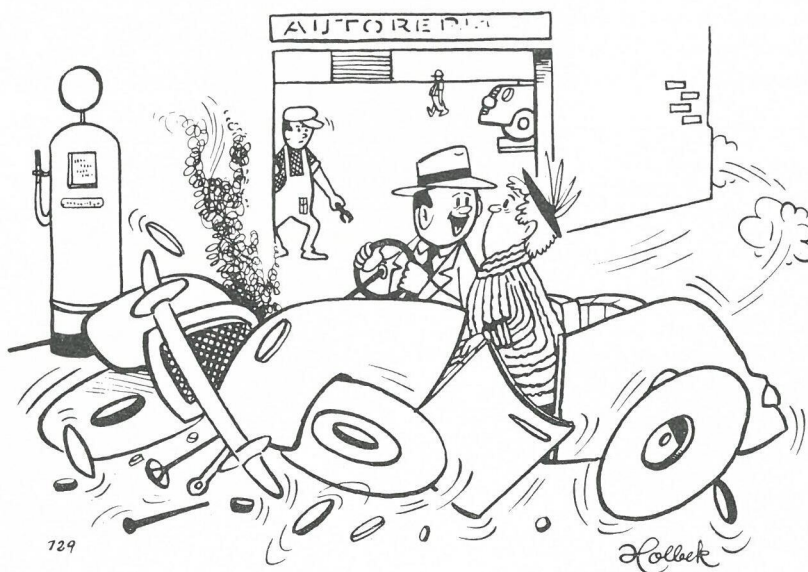
Martin Jensen

Torvet Sæby tlf. 96
Aalborgvej Sæby - 90

Jørgen Jørgensen

Hundborgvej tlf. 1167 - 1711
Thisted

Forhandlerlisten er ikke komplet



— Vi klarede den lige!!!



Simca 1000
 - Etoile
 - Elysee
 - Monthéry
 - Ariane
Chrysler Valiant
Chrysler Plymouth
Isar



Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

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

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

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
 Saksøbing tlf. 894511

FYN

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

Haarby Traktor og Motorkomp.
 Haarby tlf. 270 - 370

JYLLAND

Peter Petersen I/S
 Aabenraa tlf. *21212

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

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

S. Møller
 Brønderslev tlf. 704

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

Fredericia Motorkompagni
 Aktieselskab tlf. 76
 Fredericia

Haderslev Motorcompagni
 Haderslev tlf. *23341 - 23342

Automobilhuset
 O. F. Andersen tlf. 401
 Hjørring

A/S Magnus Christiansen
 Hobro tlf. *20522

Henning Clausen
 Herningvej 48-52 tlf. *2555
 Holstebro

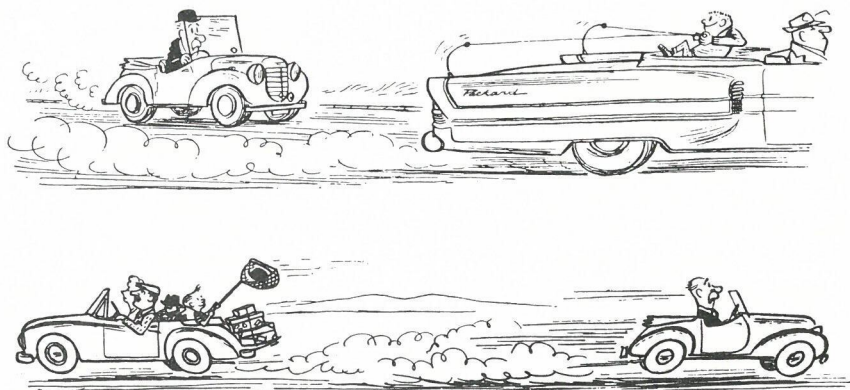
Ingemann Madsen
 Kolding tlf. 408 - 1408

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

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

Kjeld Høy A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*





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

Hellerup Motor Co.

Strandvejen 70 tlf. HE 3555 - 3530
Hellerup

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

SJÆLLAND

O. Daniel Jensen

Nygade 3 . Frederikssund . tlf. 324

Helge Jensen

Præstøvej 106-108 tlf. 723035
Næstved

Aage Christiansen

»Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen

Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
Roskilde

Gunnar Jensen

Autohuset
Sorø tlf. 667

Knud Sørensens

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

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*

Grand Prix Monaco

(fortsat fra side 9)

Phil Hill fortsatte jagten på Bruce McLaren, hvis forspring var 17 sekunder. Graham Hill havde selskab af Surtees, der var indhentet med en omgang, og BRM-køreren førte med 33,8 sekunder.

Med 10 omgange tilbage var Graham næsten sikker på en ny GP-sejr, men så skete det uventede. Hans gearkasse brød sammen ved Mirabeu hotellet, og det var en skuffet englænder, der steg ud af sin vogn, mens den værste konkurrent Bruce McLaren brølede forbi i Cooper Climax. I hælene på new zealænderen kom Phil Hills røde Ferrari. Der var kun 4 sekunder mellem de to vogne. De mange tusinde tilskuere med prins Rainier og prinsesse Grace i spidsen fulgte spændt den sidste omgang, men McLaren kom først til syne i tunnelen og ravede over målstregen før verdensmesteren. På tredjepladsen kom det italienske hab Lorenzo Bandini; John Surtees blev nr. 4 og svenskeren Bonnier nr. 5.

Det var en god afslutning på et dramatisk Grand Prix, der gav John Cooper en kærkommen sejr. Han har ikke vundet et »Grande Epreuve« siden i Oporto 1960, da Jack Brabham hjemførte laurbærerne.



KØBENHAVN

Hans Busch

Alhambrevej 14 . Kbh.V . tlf. HI 3165

Sv. Aa. Molbech

Jagtvej 23 tlf. Æsir 8401 - 10080
København N

Holg. Nielsen Automobiler A/S

Jernbaneplassen 15 tlf. 880708

TH. PEDERSEN

AUTOMOBILER A/S

Østerbrogade 167 tlf. RY 7708 - 7709
Værksted, 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 Unlon A/S

Sjæleboderne 2 v. Vognmagergade
tlf. C 13010

Ørnen

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

SJÆLLAND

Birkerød Auto

Kongevejen 122 tlf. 811649

Fromberg

Faxe tlf. 266

Frederiksborg Autoservice

Frederiksværksgade 43 tlf. 1581
Hillerød

T. Dreyer

Ringstedgade 33 tlf. 723205
Næstved

Carl Jensen

»ORA-Service«

Slagelse tlf. 521 203 - 524503

LOLLAND-FALSTER MØN

Eskildstrup Auto-Service

Eskildstrup tlf. 9

Conrad's Motor-Service

Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354

Brdr. 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

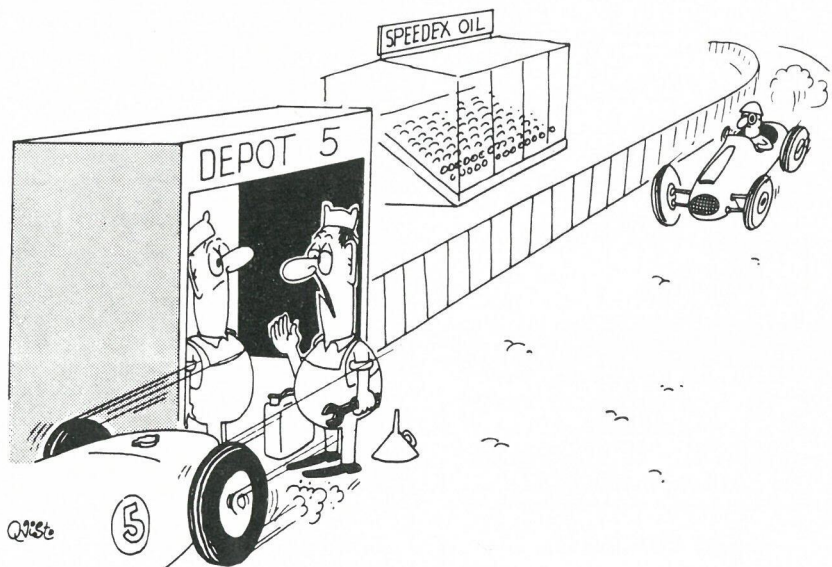
Skivevej 4 . Viborg . tlf. 2292

ALS

H. W. Petersen & Søn

Nordborg tlf. 51515

Forhandlerlisten er ikke komplet



Jeg er ikke mig selv i dag. Det tog over 11 sekunder at skifte hjul, justere karburatorer og fylde tanken op...!



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 8501

O. Sommer

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

Ordrup Autohandel

Ordrup Jagtvej 60 tlf. OR 2700 - 931
Charlottenlund

SJÆLLAND

Søren Hansen

Næstved tlf. 720658

Hermann Heggov

Ringsted tlf. *77

Autohallen A/S

Algade 10 . Vordingborg . tlf. 1515

FYN

Nauerby

Valdemarsgade 15-17 tlf. 3811
Svendborg

JYLLAND

Aabenraa Automobilhandel Aktieselskab

Haderslevvej 8 . Aabenraa . tlf. 21333

V. E. Folmann & Co. A/S

Silkeborgvej 45-47 tlf. *55055
Aarhus

J. Østergaard Vejvad

Samsøgade 2 . Esbjerg . tlf. *25555

Jensen & Karlborg A/S

Skagensvej 81-87 tlf. 22223 - 22404
Frederikshavn

Edvard Bendtsen

Herning tlf. 260 - 1960

Sørensen & Otte

Aalborgvej 2 . Hobro . tlf. 21668

Vagn Jacobsen

Kolding tlf. 2157

A. Thorhauge A/S

Markedspladsen tlf. 315 - 318
Løgstør

Henning Dahl Pedersen

Vesterbro 70 tlf. 1095
Nykøbing Mors

A/S Kjeldsen & Larsen

Odinsgade 6 . Randers . tlf. 2262

Finn Paaske A/S

Snedsted tlf. 180

A/S Autogaarden

Vejle tlf. 4444

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
fortegnelse over samtlige
forhandlere*



2 CV
Ami 6
ID 19
DS 19
Panhard

SJÆLLAND

Autohuset

Kongevejen 85 tlf. 811202
Birkerød

Aage Christiansen

»Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvejen tlf. 1328
Vordingborg

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

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

FYN

Martin Kristensen

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. *22028
Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S

Hassersvej 102 . Aalborg . tlf. 27055

Rob. Pedersen

Esbjerg tlf. 836

J. Svendsen - Låsby

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

Afdeling i Herning

Fyensgade 11 tlf. 3066

Afdeling i Silkeborg

Torvet 10 tlf. 3132

Sydjysk Motorteknik A/S

Søndergade 27 . Kolding . tlf. 4001

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
fortegnelse over samtlige
forhandlere*



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

KØBENHAVN

Auto-Jyden

Hovedvejen 67-71 tlf. 960650 - 961905
 Glostrup

Svend Christensen Valby A/S

Valby Langgade 54 tlf. 302622

Ludolph & 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
 Alekistevej 150 Vanløse tlf. 712150

E. ROED-SØRENSEN A/S

Rantzausegade 68 . N . LU *3800

Filial

Hvidovrevej 90 A ved S-stationen
 tlf. *754040

- der hvor De får mest for
 Deres brugte vogn

SJÆLLAND

Ib Larsen

Birkerød Auto-Compagni
 tlf. 811358

Ove Busk

Faxe tlf. 294
 Haslev - 1260

Boesen-Nielsen & Eriksen

Frederikssund tlf. 1001

Børge Jensen

Mads Holmsvej 4-6 tlf. 212144
 Helsingør

Poulsen & Hansen

Slangerupgade 37 tlf. *1115 - 2415
 Hillerød

LOLLAND-FALSTER MØN

AUTO-COMPAGNIET A/S

NYKØBING F. - TLF 853155

Verner Johansen

Sakskøbing tlf. 894082

FYN

S. A. Kjær Knudsen

Nyborg tlf. 1788

Arvid Larsen

Vestre Stationsvej 6 tlf. 120010
 Odense

Skandinavisk Motor Co. A/S

Filosofgangen 19 tlf. 118500
 Odense

Midtfnys Motor-Service

Vestergade 4-6 . Ringe . tlf. 477

JYLLAND

Laurids Hansen

Esbjerg tlf. 23022

Autogaarden A/S

Fredericia tlf. 2030

Carlo Elrum

Vestergade 69 . Grindsted . tlf. 566

P. Nygaard & Sønner

Herningvej 38 tlf. 1110
 Holstebro

Auto-Centralen

Kolding tlf. *3790

Jydsk Automobil Centrum

Randers tlf. 2828

A. V. Vejgaard

Ringkøbing tlf. 495 - 621

Auto-Hallen A/S

Vestergade 18 . Skive . tlf. 97 - 1281

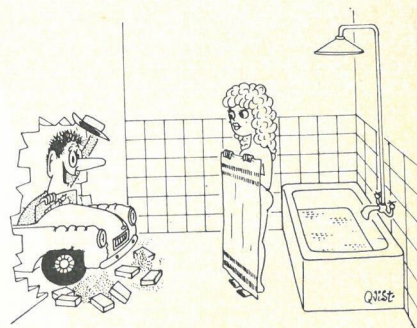
A. Andersen

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

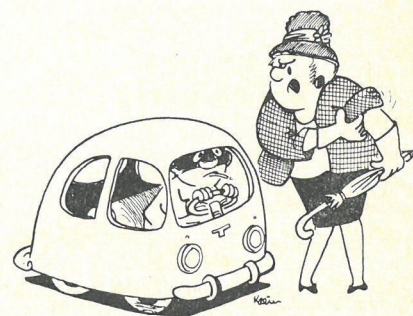
Auto-huset

Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*



Tror De på kærlighed ved første blik. ?



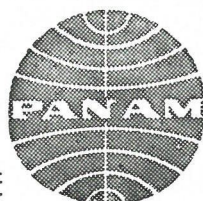
— Hva' er den a'.. kan sådan en lille
 asfaltbobbil ikke lade fremmede damer
 gå i fred!!!



Pan American har daglig afgang til London med ankomst allerede kl. 09.50.

Det giver Dem en hel dag i London til forretningsmøder, sightseeing og indkøb, og det er en ekstra oplevelse at flyve med den store, komfortable Boeing »Intercontinental« Jet Clipper.

De sparer ikke blot en overnatning men også kr. 141,- ved at flyve hjem med Pan American's natrute. Afg. fra London hver tirsdag, torsdag og søndag kl. 22.30.



VERDENS MEST ERFARNE

LUFTFARTSSELSKAB

EUROPA PAA KRYDS OG TVÆRS



Denne bog er mere end en almindelig rejsebog. Den er en uundværlig håndbog for alle de danske, som hvert år rejser ud i Europa, og den er også uundværlig for alle de, som har været ude på langfart.

Hvor skal vi rejse hen? Hvad skal vi se?

Disse spørgsmål stiller tusinder af danske sig selv, når ferien nærmer sig, og forfatteren giver i denne bog - den første af sin art i Danmark - udtømmende og levende svar på alt, hvad turister bør se og hvorfor. Bogen åbner vejen ud til Europa, og forfatteren har inddelt sin bog i geografiske områder og indenfor disse igen i ture, som dækker de europæiske lande, som fortrinsvis berejses af danske turister.

Bogen kan også med stort udbytte læses af alle, som virkelig ønsker at vide noget, ikke alene om rejseruter, men også om Europas seværdigheder.

