

MANDENS VERDEN

NR. 1

JAN

1966

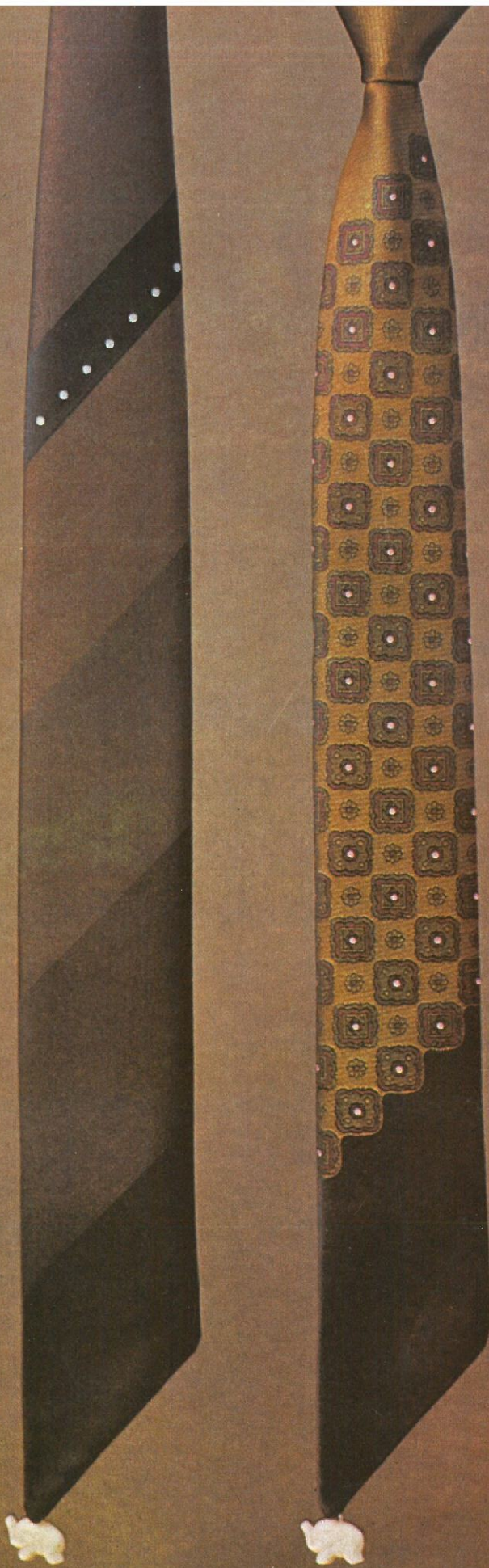
KR.
2,85

MED
TEKNIK
for alle



Falino

- det med elefanten...





Ansvarshavende udgiver:
Palle Fogtdal
Redaktion: Bernhard Linder
og Arne Forsberg Clausen
Forlagsredaktør:
Kaj Paaskesen
Redaktionssekretær:
Lise Bech
Lay-out:
Kay Rasmussen
Annonchef:
Wencke Hansen

Hans Krøjer
Bigårdsvej 20, Ejby
4070 Kirke Hyllinge
Tlf. 03-40 54 63

MANDENS VERDEN

NR. 1 - JANUAR 1966 - 3. ÅRGANG
(Med TEKNIK FOR ALLE)

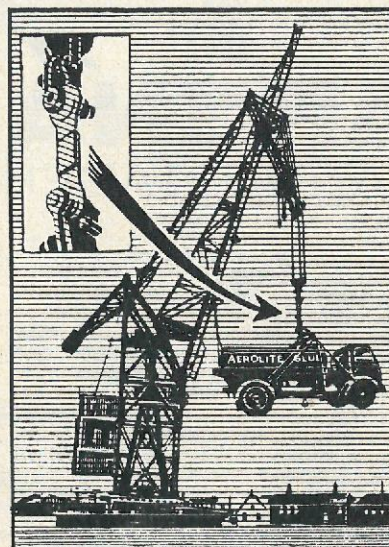
INDHOLD

FORSIDEN	1	Den lækre Triumph TR 4-A står parat til prøveturen. Se reportagen side 16-19 med lyntest af 10 engelske biler
BREVKASSE	4	Breve til MANDENS VERDEN
AKTUELT	6	Aktuelt fra hele verden
HUMORESKE	8	To rallykørere savnes
FISKERI	11	Peter Pirk
BIL-BREVKASSE	13	Hvad er der i vejen med min bil?
HAVETS VERDEN	14	Den ensomme haj er farlig ...
REPORTAGE	16	En dag i fartens tegn
EN EVENTYRER FORTÆLLER	20	Da Mikkelsen forsvandt i den grønlandske ødemark
DEN INDLAGTE FARVEPLANCHE	26	Verdens ældste bil på landevejen er dansk
SPORT OG MODE	28	Ud på ski - med det rigtige udstyr
FLYVNING	30	På den anden side af lydmuren
INTERVIEW	34	En verdensmester taler ud
PRØVEKØRSEL	36	»Mellemptryksgoggen« Audi for fuldt tryk
RUMFART	38	Har amerikanerne indhentet russerne?
SHOPPING	42	Nyt på markedet
MODELHOBBY	47	Tips og nyheder for hobbyfolk
KRIMINALGADE	49	Hvor skarpsindig er De?
GØR DET SELV	52	Gør bilen lun og lydløs
BIL-NYT	54	Motor-aktuelt og biltelegrammer
PS	58	Klip, kommentarer og nyt om næste nummer.

MANDENS VERDEN udkommer den sidste hverdag i måneden.
Redaktion, annoncer og ekspedition: Næsborgvej 90, Hvidovre. Tlf. (01) 75 33 00. Postgiro: 98 653.
(Alle henvendelser i redaktionelle spørgsmål bedes stilet skriftligt bilagt svarkuvert).
MANDENS VERDEN udgives af Forlaget Palle Fogtdal, Næsborgvej 90, Hvidovre. Tekst og billeder må i Danmark gengives med tydelig kildeangivelse. Sats: Grafo Print. Tryk: Aller Press og Fr. Martins Bogtrykkeri, Christiansfeld.

Så godt limer man idag i industrien

Illustrationen viser, hvor fantastisk stærk en ARALDIT-klæbning er. I hjørnet ses to små metalplader, der er klæbet sammen med ARALDIT. Disse har man indsat som bindeled i kranens bærekæde — det er altså disse små ARALDIT-klæbede plader, der holder den 3,4 tons tunge lastbil.



I licens for
Ciba A/G - Basel

**- og De kan
gøre
det samme**

- nu fås ARALDIT nemlig i små pakninger til private forbrugere.

**Alt bindes
ubrydeligt**

Metaller, porcelæn, glas,
læder, gummi, træ etc.

Fås hos Deres farvehandler

**ARALDIT®
KLÆBER**

SIE LAK- OG
FARVEFABRIKER

® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke

**Jo-
DE HAR
BEHOV
for
en**

**ARENA
BÅNDOPTAGER**



Leveres både som kuffert- og kassetmodel.

De får stor pris for Deres brugte grammofon - eller båndoptager - eller stor kontant rabat.

6 mdr. konto beregnes rentefrit. Forlang demonstration hjemme hos Dem selv. — Kig ind — eller forlang brochure tilsendt.

Med venlig hilsen

Arena -SPECIALISTEN

*Garanti
FAGMAND
Service*

FRANKS
Radio

Gl. Kongevej 115, København V, Hilda 893
Hovedgaden 137, Bagsværd, tlf. *98 26 53
Hovedgaden 43, Bagsværd, tlf. *98 60 50
Slagelsegade 1, København Ø, TRia 95 - TRia 41
Amagerbrogade 126, København S, tlf. 55 36 00

Helsingør
Stengade 7
tlf. 21 45 00

Værløse
Lille Værløse Torv
tlf. 48 01 18

Frederikssund
Jernbanegade 11
Frederikssund *1515

Køge
Nørregade 50
Køge 88

Randers
Østervold 16
tlf. (064) *2 75 33

- og De er sikker på garanti og service!

Bevar Deres børns stemmer - Optag Deres eget Musikprogram - Censurer Deres egen sprogudtale etc. med en *Arena* Båndoptager

Teknisk avanceret og med en lydgengivelse som De aldrig har hørt magen til! Arena båndoptager har simpelthen evner som normalt kun forefindes i langt dyrere båndoptagere. — Den er nem at betjene.

Bemærk pris

2 spor kr.

4 spor
kr. 995.-

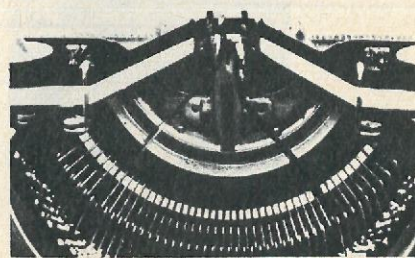
895

pr.
md. **35.-**

og der medfølger 2 bånd og 2 spoler.

BREVE

TIL
MANDENS VERDEN



Læserne har ordet. Her kan De frit fremkomme med Deres mening og kommentarer. Offentliggjorte indlæg honorerer med 25 kr.

God ide

Kunne De ikke i Deres blad bringe en opfordring til alle bilejere om at sætte refleksbånd på dørens bagkant, så bagfra kommende trafik bedre kan se, om en bildør står åben i mørke. Det ville jo ikke betyde nogen stor udgift.

Aage Sig, Nees pr. Nr. Vemb.

Kun for mænd?

Tænk hvad det nye navn Mandens Verden ødelægger for utallige organisationer, der arbejder for ligestilling af kønnene. Enhver ved da, at dameblade er ilde set i mænds øjne, og måske endnu mere ilde set er et herreblad i kvinders øjne.

Desuden er TEKNIK FOR ALLE mere dækkende, og når dette navn nu først er slået fast for læserne, er det da dumt at lade det gå ind i et blad med et så udemokratisk navn som Mandens Verden.

En ungdomsgruppe i Hvidovre.

Pige i nød

Jeg takker for Deres udmærkede blad, som jeg læser med stor interesse. Men nu er det jeg vil spørge, om De kan hjælpe en pige på snart 18 år ud af nød.

Jeg vil gerne køre på Roskilde Ring, men tjener ikke så mange penge, og det største ønske hos mig er at blive racerfører. Vil eller kan De hjælpe en lille pige af denne slags. På forhånd tak.

Gurli, Roskilde.

Kære Gurli.

Der findes mange unge piger og endnu flere unge mænd, hvis drøm er at blive racerfører. Men vejen er lang og tornefuld. Der har et par gange været afholdt racerkursus på Roskilde Ring, men disse arrangementer har kun haft betinget succes, og spørgsmålet er, om de kommer igen. Derimod véd vi, at KDAK's sportsafdeling (adr.: P. Poulsen, Krogager 64, Greve) vil fortsætte med sit »sportsfører-kursus«, men deltagelse her kræver, at man har egen vogn. Men fat mod. Spar sammen til et kørekort og en bil, meld Dem ind i en motorklub, start så med orienteringsløb og fortsæt - hvis interessen stadig er der - med træning, tuning og løb.

Red.

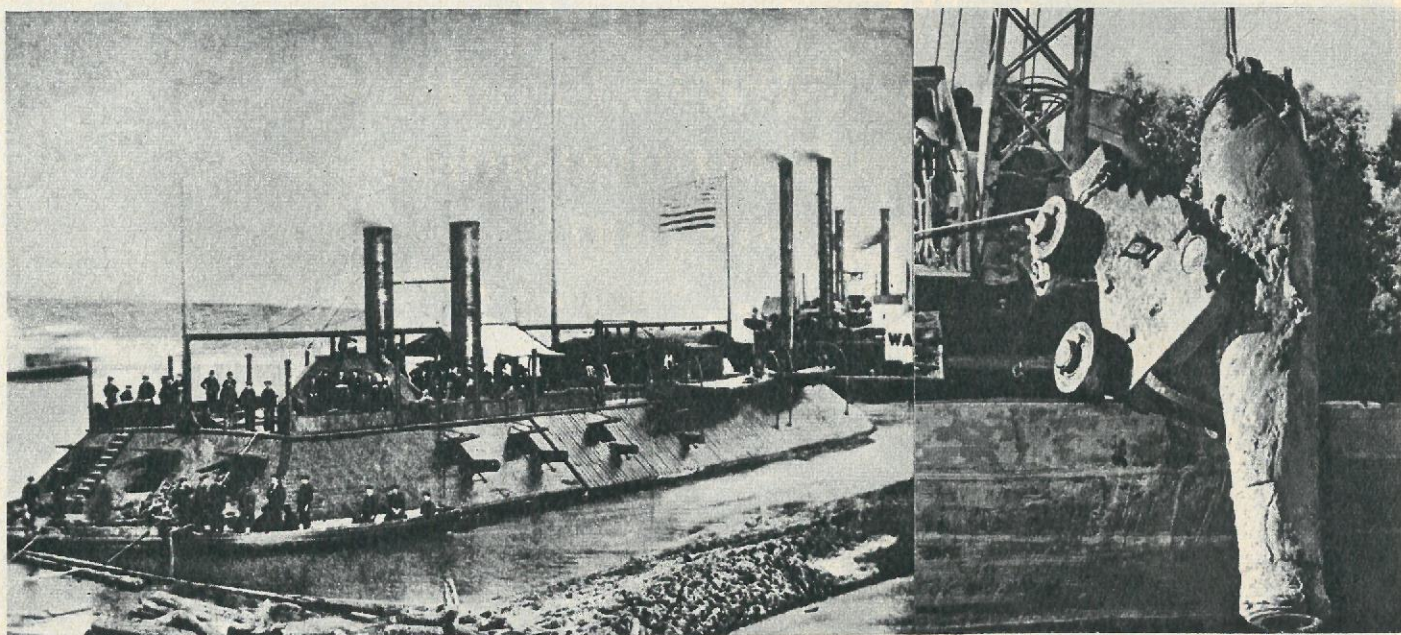


"Min drøm erotte
CHAMPION tændrør
– med en rigtig smart
vogn omkring!"

VERDENS MEST SOLGTE TÆNDRØR

IMPORT: F. BÜLOW & CO. · KØBENHAVN

CHAMPION



Fotografi af kanonbåden »Cairo« inden den tog ud på den sidste rejse i 1862. Den hæves nu igen - stump for stump.

Kanonbåden, der døde og nu genopstår efter 105 års forløb.

Den 12. december 1862 under den store amerikanske borgerkrig dampede kanonbåden »USS Cairo« op ad Yazoo River, en biflod til Mississippi. Det blev dens sidste rejse. Pludselig lød en dump eksplosion. En rystelse for igennem skibet og lammede et øjeblik mandskabet. Nogle sekunder stod tiden stille.

Orlogskaptajn O. Selfridge befalede rorgængereren at forsøge at få skibet sat på grund, så det senere kunne bringes flot igen.

En båd blev sat i vandet fra den nærliggende kanonbåd Pittsburgh. Et redningshold ville prøve at stoppe en presenning i

hullet i Cairo's forstavn, men lækagen var for stor. Og samtidig svigtede pumperne. Cairo krængede mere og mere på den kraftigt skrånede flodbund, og i et desperat forsøg på at holde skibet oppe prøvede man at fortøje det til et træ på flodbredenden. Men trossen sprang, og den 180 mand store besætning måtte skyndsomt gå i bådene.

Dramaet varede i alt 12 minutter.

I mere end hundrede år lå Cairo gemt i den mudrede flodbund, og man glemte efterhånden, hvor sænkningen var sket. Men glemt var skibets skæbne ikke.

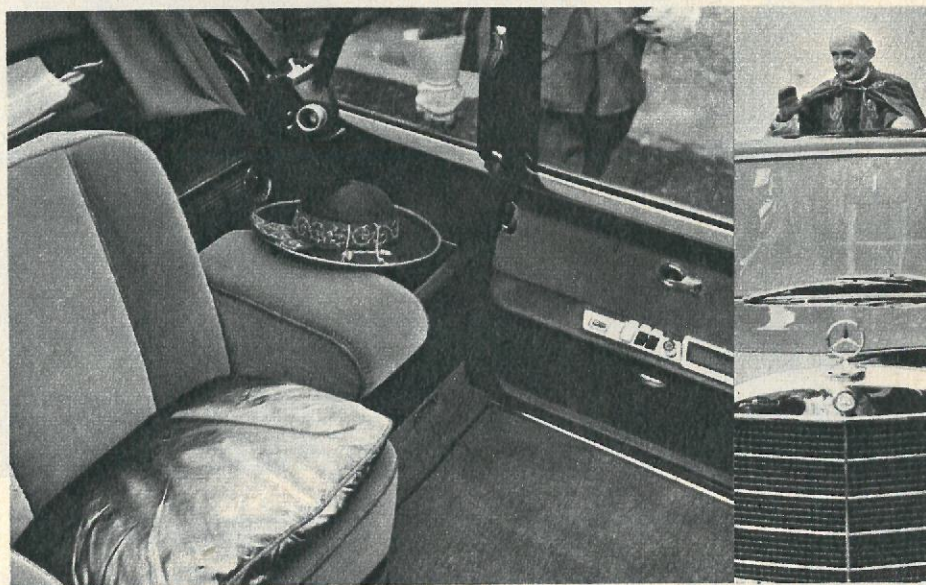
Sammenslutningen af krigsveteraner fandt

i 1956 frem til vraket. En stor pengeindsamling blev sat i gang, og efter 10 års forløb var der endelig penge nok til at man kunne gå i gang med hævnningen.

Der skete det uheldige, at vraket skiltes ad i tre dele, men alt fiskes nu op stump for stump. Selv de gamle kanoner med deres træ-lavetter har lidt forbavsende ringe skade under det lange ophold i vandet.

Kanonbåden nåede kun at være med i to træninger, inden den - det véd man nu - løb på en mine.

Staten Mississippi er trådt til for at få det historiske fartøj restaureret, så det nu vil genopstå i sin fulde glans.



Mercedes har spillet et trumfkort ud ved at forære paven en Mercedes 600 Lang.

Krig om biler til statsoverhoveder.

Utroligt nok er paven inddraget i en prestige-krig mellem de store bil-fabrikker Mercedes og Rolls-Royce.

Flere af verdens betydeligste personligheder er nu begyndt at køre i Mercedes 600 Lang, det tyske flagskib på over 6 meter til en pris omkring 400.000 kr. Det er naturligvis en torn i øjet på Rolls-Royce, der hidtil har været næsten enerådende på dette eksklusive felt. Det har ført til præsentationen for nylig af State Landaulette udgaven af Rolls-Royce Phantom V, der kun må sælges til statsoverhoveder, mens den store Mercedes og den almindelige Rolls jo kan købes af en hvilken som helst skibsreder eller rejsebureau-direktør, der vil betale prisen.

Rolls-Royce Phantom V State Landaulette (ikke Estate!) er indrettet efter alle kunstens regler og der opgives ingen pris, men man gætter på omkring 12.000 £ i England - en kvart million kroner uden nogen form for skatter og afgifter. Den leveres selvfølgelig med flagholdere og skjold til rigsvåben! Blandt finesserne er trykknappmanøvrering af sæder, kaleche, vinduer

HELE VERDEN

437 ulykker i skrap sport

En eksplosion af hvirvlende hove og støv - en mand på ryggen af en utæmmet vildhest ... sådan er rodeo, den populære folkeforlystelse i det vestlige USA.

Det er en farlig sport. Mange cowboys bliver slået til invalider af de rasende dyr. I fjor indtraf to dødsfald og 435 alvorligere ulykker i amerikanske rodeo-ringe. Det er pengene, der lokker. Præmiesummerne løb sidste år op til i alt 24 millioner, og de skrappeste rodeo-ryttere kan tjene 100.000 kroner eller mere i løbet af en sæson. På de større rodeos benytter man udelukkende vildheste. Rytterne skal derefter ride en bestemt tid. Jo vildere hest, des bedre.

Men der findes også andre grene af rodeosporten. En hedder kalvefangst og går ud på, at cowboymen rider på en veldresseret hest i jagt på en vild kalv, der skal fanges, bastes og bindes inden en klokke kimer på dommerbordet.

Når cowboymen har fået lassoen omkring kalvens hals, giver han efter på rebet. Det er signal til, at hesten brat standser, og kalven falder. Cowboymen kaster sig nu af hesten og farer frem mod sit bytte. Et tag i kalvens side, ned med den og et reb om benene i en fart. De dygtigste rodeo-folk kan klare den affære på 10 sekunder ... Men rodeos virkelige ildprøve er et 8 sekunders ridt på en Bahama-tyr.

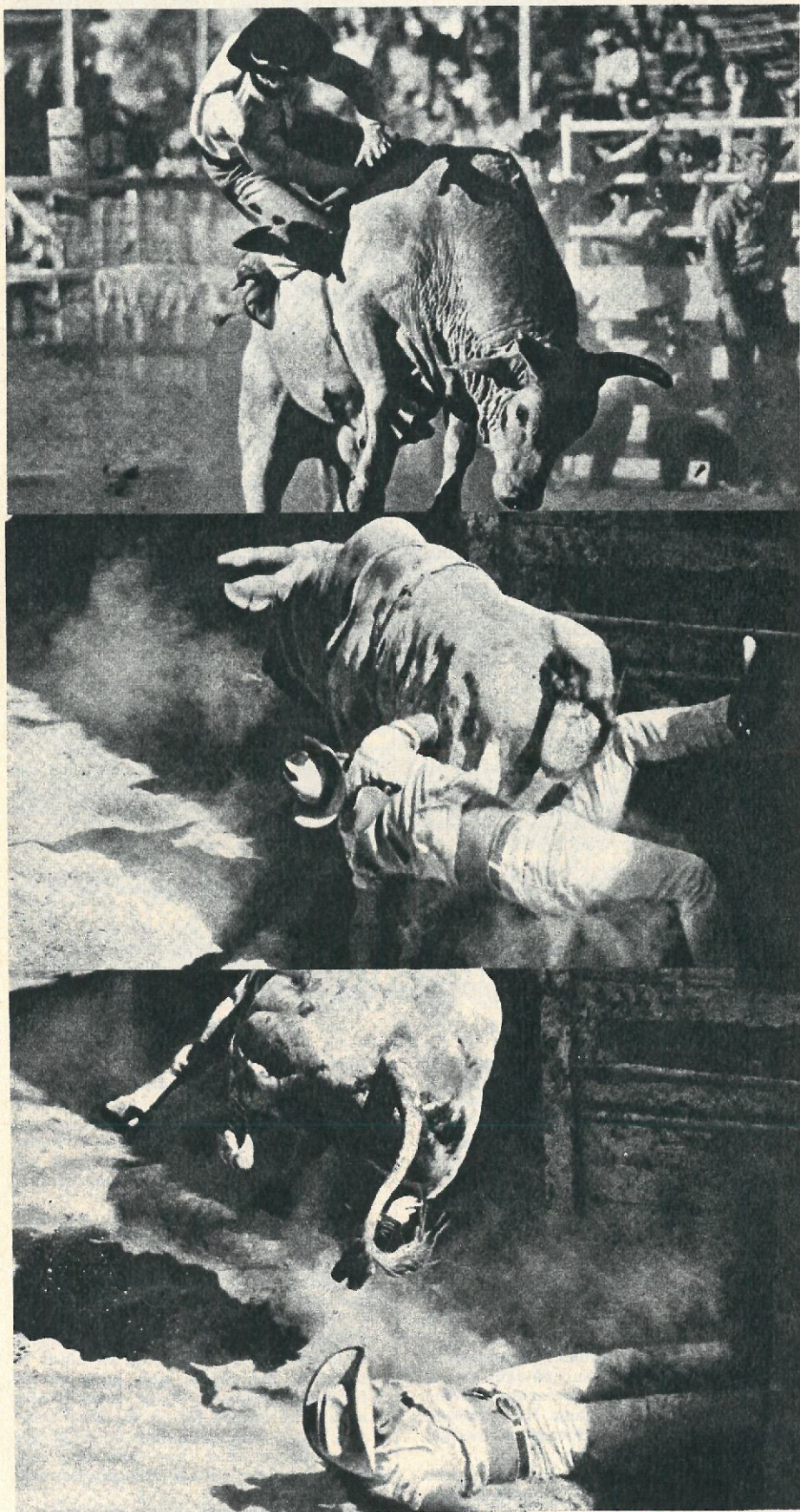
Rytteren må holde sig på tyrens ryg ved hjælp af et flettet reb, som han holder i den ene hånd. Den anden hånd skal hænge frit.

En del tyre, såkaldte »headfighters«, forsøger at bøje hovedet bagud for at stange rytteren. Andre, såkaldte »spinners«, snurrer rundt på stedet med en fart af to omdrejninger i sekundet, for ved hjælp af centrifugalkræfterne at kaste cowboymen af. De fleste tyre er »jægere«, hvilket vil sige, at de, så snart de har kastet rytteren af, går til angreb og prøver at stange eller sparke ham ihjel mens han endnu ligger forsvarsløs på jorden.

o.s.v. Bagsædet kan hæves så de fornemme passagerer bedre ses af tilskuerne. Der er også separat luftkonditionering for hver plads og opvarmning af sæderne. Hvordan vil Mercedes nu svare på udfordringen? Vil man bygge en bil, der kun sælges til statsoverhoveder af kongelig byrd?

Foreløbig har man for at hævde sig skænket Paven en special-udgave af 600 Lang med tronstol.

Striden om statschefernes gunst er interessant at følge. Det engelske kongehus kører selvfølgelig ikke andet end Rolls-Royce - efter at Daimler er slettet helt agter ud - men mindre konservative overhoveder i mange af de afrikanske og asiatiske stater har foretrukket den mere prangende Mercedes. Fabrikken vægrer sig ved at fortælle, hvem der er købere, men det er dog sivet ud, at man har leveret til bl. a. Indonesiens præsident Sukarno, kong Bhumibol af Thailand, ærkebiskop Makarios på Cypern, marskal Tito i Jugoslavien, kong Hussein af Jordan, præsident Bourguiba i Tunis, Kinas Mao, præsident Diaz Ordaz i Mexico og flere andre.



TO RALLYKØRERE SAVNES

- eller
gør de
nu
også
det?

TEKST OG TEGNINGER: MAX RANDRUP

Når man har haft så meget med motorsportsfolk at gøre som jeg, må man erkende, at de ikke er spor anderledes end ganske almindelige mennesker: Storpralende, selvglade og uomgængelige.

Man skal ikke have skrevet om motorsport ret længe, før de begynder: - Tag dig en tur på banen. Kør med i vores næste rally. Eller: - Du kan låne min ny Husqvarna, hvis du vil prøve Djævlebakken...

Sidste vinter gik jeg på den. Jeg prøvede Djævlebakken på den ny Husqvarna og måtte gå baglæns op ad trapperne en uge efter. Jeg har også taget mit licens til Roskilde Ring i Jørgen Ellekærs Alfa. DAU's officials forlangte at se mit kørekort bag-

efter. Da jeg stak det ud af vinduet, sagde Voigt-Nielsen til Joerges Bagger: - Der tabte jeg en flaske whisky. Han HAR sgu et!

Motorsportsfolk er måske alligevel ikke helt som andre mennesker. Jeg har i hvert fald ikke hørt om nogen sportsjournalist, der er blevet inviteret i ringen til Gentleman-Chris.

Nå, men sådan er de altså. De har også fået mig til at køre rally.

Man skal ikke begøre sin rede, så jeg valgte at debutere et sted i Jylland, hvor jeg kunne gemme mig i de store skove, hvis det værste skulle ske.

Jeg havde fået fat i en gammel ven, der er lige så håbløs som jeg - måske værre, for han lagde vogn til. En pæn lille bil forresten. Dengang. I den synkende sol kom vi til en kro, hvor en masse mænd med nissehuer og flintestenskæber gik og svingede med stopure om pegefingeren og så meget prikfrie ud. 198 ægte vinder typer.

Så mange klasser havde de nu ikke i det rally, og jeg tænkte: - Hvis de har det ligeså meget udenpå som deres vogne, så starter jeg i senior-klassen.

- Nåh, hvor vil pressen så starte? sagde en tyk mand ved et bord. Han smilede til en dame, der delte kort ud. Som alle rally-damer lignede hun en mannequin, der har påtaget sig at fremføre hele uldsekretariatets vinterkollektion på én gang. Hun smilede også. Det var der forresten mange, der gjorde.

- Jeg er observatør, og jeg har været spejder, sagde jeg. - Så start os i mellemklassen.

Vi blev startet i mellemklassen. I

dag tror jeg, vi skulle have spurgt, om de havde en sinkeklasse.

Min makker, Orla (det kalder jeg ham ikke for at genere ham - han hedder det virkelig) har altid kørt som en knæpølse, men jeg mente, at når observatøren, som er den vigtigste, har været spejder og alt det dér, så kunne i det mindste jeg redde os hjem.

Vi fik en masse papir og en lille pind med mål på. Et par minutter til dyb kontemplation over ruten - og så var vi på vej ud i mørket.

Orla stod op i pedalerna.

Jeg sad med en gaslighter og prøvede at finde kortet:

- Stop en halv, fætter. Hvor kører du hen?

- Ja, det er da din sag. Du er observatør.

- Jeg gad nok vide, hvad du kan observere i det her bælgmørke.

Jeg fik blandet vores færgebilletter sammen med alt det andet, men så var der den lige pludselig. I flammens juleskær så jeg navnet på et kort: X-bølle kro.

- Så skal der komme en mølle til højre, sagde jeg. - Lad mig se: to, nej tre millimeter fra møllen og så til højre.

- Tre millimeter fra møllen?

Han stoppede, og vi så på hinandens silhuetter.

- Kan du nu ikke engang køre tre millimeter...

- Lad mig se det kort!

- Du rør' det ikke! Det er mig, der observerer her.

- Nåh, hvor er så møllen, da?

- Ja, den er, den er - ca. tre millimeter fra det sted, hvor vi skal til højre. Vi skal op til K'et i Kirke Prækeby. NV omkring K'et og så ind på en vej, der peger i retning af 134° - mener jeg.

- Jamen det er jo vanvittigt. Hvordan skal vi finde det K i Kirke Blæreby?

- Prækeby.

- Skidt med det - de venter os ved den første post om tre minutter.

- Tror du det?

Møllen fandt vi aldrig. Men heldigvis kom de andre færende, og så holdt vi baghjul. Jeg havde nok hørt, at de forskellige klasser bliver sendt i alle mulige retninger for at forvirre fjenden, men bare man har en baglygte at navigere efter, har man dog håb om at finde tilbage til civiliserede steder.

Vi havde selvfølgelig lagt os i senior-klassens baghjul. Og vi havnede ef-

ter en halsbrækkende køretur i en lille skov, hvor kontrollen sad og stemplede. Det blev vores tur:

- Hvad vej er I kommet ind? spurgte kontrollen.

Jeg var straks klar over, at vi var kommet fra den forkerte side.

- Vi er - hehe - bakket det sidste stykke.

- For sjov?

- Nej, der har været noget med de fremadgående gear, men det er vist ved at gå over.

Han stemplede og så ud til at være glad over, at vi nu skulle et andet sted hen. Ligemeget hvor, vil jeg tro. Vi skyndte os væk.

- Det er en køn gang møgkørsel, du præsterer!

- Vil du ha' rattet! Han så godt sur ud, ham Orla.

- Pas dit fjollede maskinrum og lad intelligensen klare ærterne for dig.

Nu havde jeg vist fået magt over det. Flammen blafrede, og jeg sagde:

- Ret ud to milli..., jeg mener kilometer. Så 45° styrbord.

Orla var ved at få respekt. Han gloede på kilometertælleren, og da den sagde 2000 meter, røg han ud i en åbning med en vinkel på 45° styrbord.

Det sagde, som når man banker en knyttet næve ned i et fad lunken vandgrød.

- Sniff, sagde Orla. - Er den mødding afsat på dit kort? Måske lidt nord for M i Møgby?

- Jeg vil ikke køre med dig, hvis du bliver ved med det pjat.

- Nåja, hvis jeg havde kørt efter dine anvisninger, så havde vi holdt i Viborg Domkirke nu!

De andres flakkende projektører fortabte sig i horisonten, og vi rullede videre. Men jeg fandt på råd:

- Vi skal ind på ruten igen. Hvis vi tager denne her markvej over engen, så...

- Det er en å.

- Så SEJL, mand! Vi skal ind på ruten. Vi har ikke haft en kasse endnu.

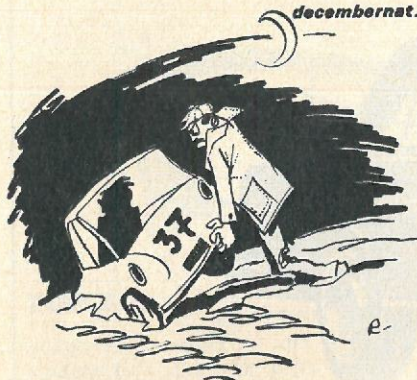
- Kasse?

- Ja, snigkasse, snydekasse, kontrolkasse - jeg ved ikke hvad.

Rallyfolket
minder mig
om avanceret
Storke-
springvand
for ægtepar.



- Jeg bar ham
over heden
en kold
decembernat.



- Kasse, mumlede Orla og kørte ned mod engen. Han nød det ikke. Vejen blev mærkeligere og mærkeligere. Den tog karakter af et kæmpemæssigt franskrød, udført i bornholmsk granit. Nu er Orla som sagt ikke meget bevendt til noget som helst, og da mosekonebrygget eller engtågen - eller hvad det nu var - lagde sig om os, smed jeg kortene på gulvet og foldede armene:

- Du og din rådne vogn, sagde jeg. Han baksede og regerede med rattet. Farten var næsten nede på fem km/t. - Jeg fatter det ikke, stønede han. Den får hele krudtet, men den rør' sig snart ikke...

Så stod vi stille.

Jeg kastede et træblik ud over kølerfronten og konstaterede:

- Vi holder uden for vejen. I en pløjemark.

Nærmere undersøgelser til fods skulle godtgøre, at vi havde kørt 300 meter parallelt med vejen - en halv snes meter inde i en blød mark.

Jeg mere bar end skubbede den fede Orla og hans latterlige bil tilbage på vejen. Vi sagde ikke noget i lang tid. Han kørte bare ud i mørket og lignede mere en Columbus med en besætning af benådede livsfanger end en pæn forsikringsmand med anlæg til fedme.

Så fik jeg øje på den.

- EN KASSE, EN KASSE! Holdt, mand...

Ganske rigtigt. En kasse. På en pind. Og en tang til at bide i vores kort med. Jeg bed i det hele: Fægebilletter, ruteblade, mine egne fingre og et lille hjørne af Orlas kørekort. Vi havde fundet en kasse. Gudhjælpemig.

- Skal vi ikke køre tilbage til kroen og fejre det? sagde Orla.

- Gamle ven! Makker! Vel ska' vi! De har ikke troet, at vi kunne finde en af deres fordømte kasser...

Vi kørte lidt i tavshed og fandt en vej, der ikke lignede et forstenet franskrød. Så sagde Orla dæmpet:

- Måske vi skulle finde en lidt hyggeligere kro?

Pause.

- Muligvis. Nu skal jeg se i kortet.

- Nej, for himlens skyld! Lad os køre, indtil der kommer en af sig selv...

Jeg ved ikke, om vort hold står opført som savnet i de jyske motorsportskartoteker, men i så fald er vi sikkert kun savnet med et mægtigt anførselstegn i begge ender... ■

Sparklets SIFON

- den fuldendte gave
til Deres venner
eller til Dem selv

Ved hjælp af koldt vand og en SPARKLETS kulsyrepatron har De i løbet af et øjeblik frisk sodavand i huset.

Sparklets Sifons findes i 3 modeller:

LOBEMASTER

HOSTMASTER

begge fremstillet i dejlige farver samt den nye model:

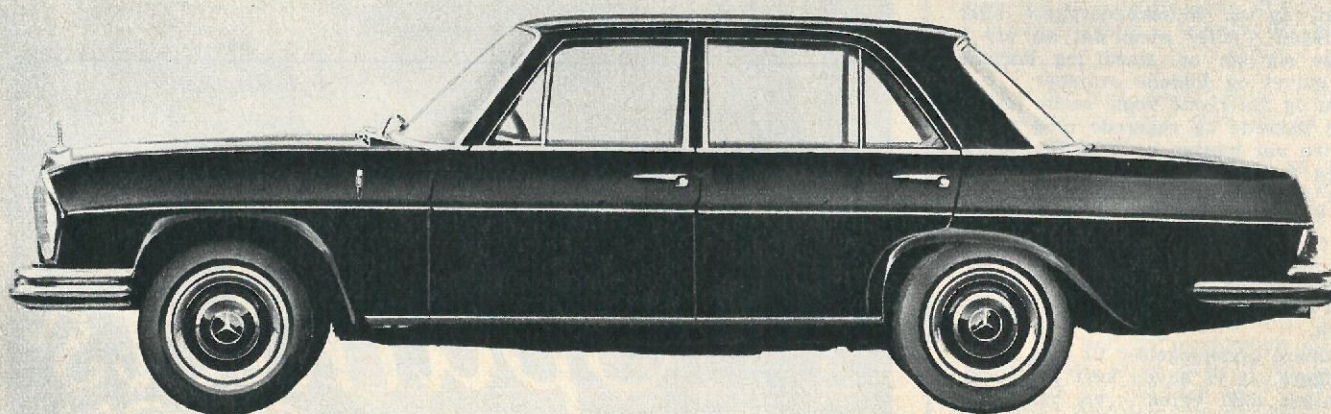
STAINLESS STEEL

Fås i førende husholdningsforretninger samt i stormagasiner



Generalrepræsentant for Danmark:

George Salomon • Ny Adelgade 5 • København K • Tlf. Palæ 9000



Dette er den nye Mercedes Benz 250... I den finder De 38 nye ideer:

Karosseriets elegante linjeføring er en af dem - en anden er forsædets slædekonstruktion: det hæves, når det skydes fremefter. De resterende 36 ideer skal De selv opleve ved et besøg hos Deres Mercedes-Benz-forhandler!

Mercedes-Benz 250 S/SE er en del af det store, nye Mercedes-Benz-program og vidner - som alle Mercedes-Benz-modeller altid har gjort det - om ejerens sans for repræsentativ og tidløs elegance.

M-B 250 S er forsynet med en motor, der har 2 karburatorer og yder 146 HK. - Tophastighed 180 km/t. - Pris kr. 69.539.- (excl. lev.)

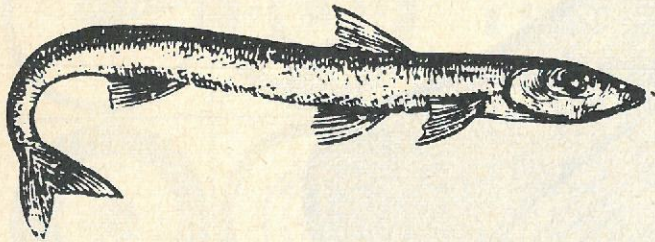
M-B 250 SE er forsynet med direkte benzinindsprøjtning i motoren. Ydeevne: 170 HK. Tophastighed ca. 190 km/t. - Pris kr. 77.732.- (excl. lev.)



MERCEDES-BENZ

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S · HILLERØD





FISKERI

Når dette første nummer af MANDENS VERDEN udkommer, vender vi det sidste kalenderblad i 1965. Et godt fiskeår er forbi.

Nogle vil måske sige nej - de, der vendte hjem fra de norske elve uden at have fanget en laks, - de, der har gjort mange ture på sund og bælt uden at fange stortorsken, eller de, der har ladet fluerne danse gennem strømhvirvlerne tusinder af gange og alligevel ikke oplevet at vække den gamle bækørred.

Andre siger: Ja, det var et herligt fiskeår. Nemlig jyderne, som gæstede Gudenåen, og så helt overraskende oplevede suset fra de gode gamle dage. Den store havørred var der igen, og en og anden kom hjem med en drømme-fisk - en sølvblank torpedo på over 20 pund. - Og sjællænderne, som endnu kunne huske kæmpegedderne i Præstø fjord fra årene, før saltsygen dræbte dem alle, men som ikke turde håbe på, at en ny bestand af mosgroede kæmper ville opstå fra de døde. 1965 blev året, hvor Præstø fjord atter var i topform med større gedder, end selv de gamle fiskere kan berette om. Og nu det nye år. Vil det gi' os fisk? Det vil det. Nye storfangere vil dukke op, - nogle, der i dag slet ikke drømmer om at blive det, vil pludselig få det store nap, og andre, som drager ud selv sikre og med alle de hemmelige våben i fisketasken, vil vende skuffede hjem uden at have set en fisk. Sådan er vor hobby - lunefuld, overraskende og dejlig.

Men det er samtidig én hobby, vi må værne om, hvis vi ikke skal aflevere et Danmark med fisketomme vandløb og søer til de unge, der nu er på haselkæppens og sejlørns stadium. Enhver, der holder af at færdes ved de danske fiskevande, og som endnu kan glæde sig ved en fight med en stor fisk, bør støtte de foreninger, som ligger forrest i kampen for bevarelsen af de værdier i dansk natur, som vi sætter højest, og der er meget, vi må være fælles om at kæmpe imod: foreninger, rovfiskeri, landvindingsprojekter og anden form for ødelæggelse af vore fiskevande.

Og hvad kan vi fiskere så tage os til i en kold januar måned, så vi får frisk luft i lungerne og noget andet at tænke på end selvangivelsen?

Vi kan besøge vore fiskebrødre på den

anden side af Øresund og prøve kolbefiskeriet i de islagte svenske søer. Det er et morsomt fiskeri - bare man er klædt på til det.

I Sverige er kolbefiskeriet i de senere år blevet en slags folkesport, men fryser det tilstrækkeligt, så der kommer låg på vore egne søer, kan nøjagtig det samme gøres i Danmark, blot man naturligvis kan skaffe sig fornøden tilladelse til isfiskeriet.

Det er først og fremmest aborren, som lader sig tirre under isen, og finder man stimen af store aborrer, bliver der hug, så det varmer helt ind under den tredje uldtroje.

Det er et så spændende fiskeri, at man uvægerligt vender tilbage til det år efter år, når termometret uden for vinduet for en tid har holdt sig i passende afstand under nul, og isen på søen er sikker.

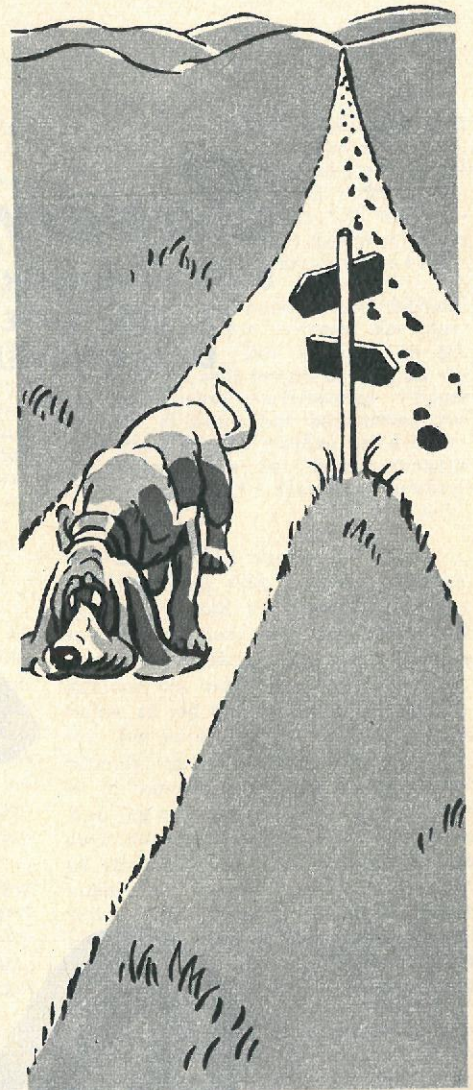
At finde aborren i en middelstor sø, som er is- og sneklædt, kan være lidt af et job, men man kan regne med, at i begyndelsen af vintersæsonen, mens vandet under isen endnu ikke har nået sin minimumstemperatur, står aborren ofte på de fladere områder nær land. Først efter en længere frostperiode trækker de ud til søens dybeste steder.

Prøv med isboret forskellige steder og lad så pirken bevæge sig op og ned i de forskellige vanddybder, før den sænkes helt til bunds. Pludselig er der nap, og er der først en aborre, følger flere som regel hurtigt efter. Gedden kan også lure under aborre-stimen, og den snupper villigt pirken eller ryger på den krogede aborre under ophalingen. Husk, når De borer hullet i isen, at det skal være stort nok til en gedde på en halv snes kilo. Intet er mere ærgerligt end at stå med en kroget kæmpegedde, der farer frem og tilbage under isen, og så ikke have plads nok i hullet til at gaffe den.

Ålestangning på isen langs kysten er også en herlig form for fiskeri, hvis frosten er stærk nok til at binde vore salte vover.

Dette fiskeri er ikke kendt af mange, men de, der har haft heldet med sig og oplevet den spænding ålestangning fra isen byder på, vil aldrig glemme det.

Som De ser, en kold januar kan godt byde på spændende fiskeri - og hvorfor ikke prøve noget helt nyt i 1966?



Når en mand bruger

MUM[®]
for MEN
deodorant

kan selv en sporhund
ikke finde ham



*Indregistreret varemærke
A product of Bristol-Myers Co., New York, A/S Remedia

Supernit®

**SOKKEN OG SOKLETEN
LIGE EFTER
DERES HOVED...**



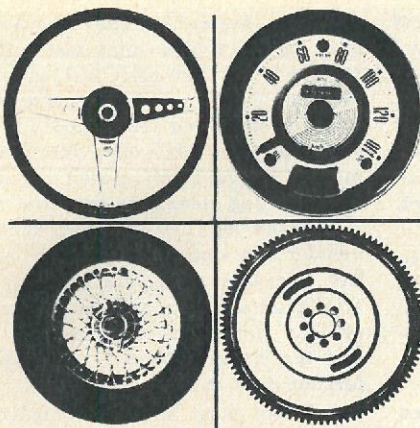
OG LIGE TIL DERES FØDDER!

SUPERNIT sokker og sokletter strikkes af de mest velegnede garner med nylonforstærkning i hæl og tå. - De er gode i længden, og den indvævede specialelastik sikrer, at SUPERNIT sidder glat - uden sokkeholdere - uden at stramme - uden at »åle«! 4-F-mærket • krympefri • slidstærk.



A/S VALBY STRØMPEFABRIK

Leverandør til det kgl. danske Hof



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

Her står vore bileksperters til Deres rådighed. Ønsker De svar direkte, bedes frankeret svarkuvert vedlagt.

Hellere ingen end to

Her på Lolland blev vi jo overrasket af den tidlige vinter, og da jeg to gange på én dag kørte i grøften på grund af glatte veje, henvendte jeg mig til en vulkanisør for at få to pigdæk til min Opel Rekord. Nu er pigdæk jo ret dyre, så jeg ville klare mig med to, men vulkanisøren sagde, at enten skulle jeg køre med fire pigdæk, eller også skulle jeg ikke bruge pigdæk - han ville ihvertfald kun sælge 4 dæk eller ingen. Jeg mener ikke, det gør noget at køre med to pigdæk på baghjulene, men jeg tror, at vulkanisøren først og fremmest var ude på at få lavet en forretning. Jeg håber, at høre fra Dem snarest, for jeg har endnu ikke fået pigdæk.

H. H. Rasmussen.

Vi har ærlig talt glædet os over Deres brev, for det viser, at vulkanisøren er en hæderlig mand. Han har fuldstændig ret i sine betragtninger, og det er glædeligt at se, at han hellere vil undvære en fortjeneste (ved at sælge Dem to pigdæk), end at sende Dem af sted med et livsfarligt køretøj!

Monterer man pigdæk på en bil, så skal de monteres på alle fire hjul, for dels skal baghjulene stå fast ved fremdrift, og dels skal forhjulene stå fast for at styre. Vil man endelig spare, så kan det gøres ved at man nøjes med 4 rækker pigge i fordækkene mod 8 rækker i bagdækkene. (ai)

Hvem skal betale revnen?

Under vor ferie i Tyskland og Østrig i 1964 havde vi så meget vrøvl med bilen, at vi straks efter fik den byttet med en fabriksny NSU Prinz 4. Vi har hidtil været meget tilfredse med vognen, der nu har kørt ca. 17.000 km. men der er sket det kedelige, at det ene dæk er revnet i kanten lige over fælgen. Jeg opdagede det, da jeg en dag skulle bytte hjulene om på vognen. Revnen er ca. 7 cm lang og man kan se helt ind til lærredet. Jeg gik straks til min forhandler, men han sagde blot, at vognen var jo uden for garantien, så der var ikke noget at gøre. Alle de øvrige dæk fejler intet, og man kan næsten ikke se, at der er kørt på dem. Spørgsmålet er nu, om forhandleren har ret i, at der ikke er

noget at gøre, eller hvor kan jeg eventuelt klage?

Tilfreds Prinz-kører.

Deres forhandler har ret i, at vognen er uden for garantiperioden, men er der tale om en fabriktionsfejl i dækket, skulle der være en mulighed for, at De kan få en vis erstatning.

De bør henvende Dem til Deres egen forhandler igen og bede ham sende dækket ind til Autogummi Ordningens Reklamationsnævn, Lindeallé 51, Vanløse. Her vil man foretage en uvildig undersøgelse af dækket, og viser det sig, at skaden skyldes en fabriktionsfejl, vil De få tilbudt et nyt dæk af samme fabrikat til en pris, der står i forhold til de ca. 17.000 km, det gamle dæk allerede har kørt. (ai)

En karburator i stedet for to?

Jeg tillader mig at skrive til Dem, da jeg har et par spørgsmål, som jeg håber De vil være mig behjælpelig med. Det første lyder således: Jeg har en M.G. Magnette 1956 med 2 S.U. karburatorer. Jeg vil gerne have en anden manifold til én karburator. Kan jeg benytte en manifold fra en Morris Oxford uden ændringer, og hvilken karburator skal jeg så benytte? Dernæst: hvor mange omdrejninger skal min omdrejningstæller (Jaeger) vise for at gå mest økonomisk. Motoren har kun kørt 600 km efter komplet hovedreparation. Benzinforbruget er ca. 7-8 km/l, men jeg synes det er meget, da bilen bliver kørt som almindelig familievogn.

Carsten Jacobsen
Hjørring

Vi vil ikke undlade at give udtryk for en vis forundring - normalt vil folk understyre en vogn med så mange karburatorer som muligt, men her går den modsatte vej.

At Deres motor lige er blevet hovedrepareret er bl. a. medvirkende til, at benzinforbruget ligger højere. Spørgsmålet er så, om motoren er korrekt justeret. Er den statiske fortænding kontrolleret, er strømfordeleren afprøvet og justeret på en Lucas-servicestation, og er karburatoren nøjagtigt indstillet og i orden?

Disse spørgsmål bør først undersøges og besvares, før man giver sig i kast med ombygninger af tvivlsom art. Ellers må vi henvise Dem til en DOMI-forhand-

ler, der vil være Dem behjælpelig med at finde motornummer, type o.s.v. Genem hans reservedelskatalog skulle det være muligt at finde en indsugningsmanifold beregnet for én S.U. karburator, og han vil ligeledes kunne fortælle, hvilke karburatorer der vil passe i størrelse.

Man kan ikke anføre noget bestemt omdrejningstal for motoren, der giver bedst økonomi. Det kommer an på, hvad vognen skal bruges til - og da det anførte gennemsnitsforbrug ligger udenfor et antageligt nuanceringsområde er vi af den mening, at det omdrejningstælleren evt. kunne fortælle Dem, betyder lidt i den store sammenhæng. (ntu)

Det kniber med varmen

Min vogn står ikke længere i garage, så den er godt gennemkølet, når jeg starter om morgenen. Det værste er dog, at den dårligt kan nå at varme kabinen op, inden jeg kommer på arbejde, så jeg hele tiden sidder og fryser. Jeg kører kun 20 min. til og fra arbejde, og det er måske for kort tid, til at motoren i en VW bliver varm? Kan jeg med fordel montere en »dyne« over indsugningsribberne ved bagruden på samme måde, som man ser mange vogne med køler gør det? Motoren fejler ikke noget, og kabinen bliver også varm efter en halv times kørsel.

H. Nielsen
Nørresundby

På en VW må man aldrig tildække indsugningsåbningerne, for derved vil en overhedning af motoren let kunne opstå, og dermed også fare for en alvorlig beskadigelse. Biler, der overnatter i »fri luft«, vil altid være noget længere om at få varmet kabinen op, men for alle vogne med friskluftsindblæsning af varm luft gælder det om at have et vindue åbnet lidt, således at der kan skabes luftcirkulation. De skulle kunne mærke varm luft gennem luftkanalerne efter ca. 5-7 minutters kørsel, når et vindue eller trækrude er lidt åbnet.

Er dette ikke tilstrækkeligt, kan De få monteret en benzinvarmer, som blæser varm luft ind i kabinen, enten når De tænder for den, eller når den tænder automatisk ved hjælp af termostat og ur. Herved kan De altid sikre Dem, at vognen er varm, når De kommer ud i den om morgenen. En sådan anordning koster ca. 700 kr. (ai)

For et år siden forsvandt en svensk turist under en svømmetur ved De Karaniske Øer. Nogle uger efter fandt man rester af hans badebukser i maven på en stor haj. Og siden har mange af hans landsmænd dernede ikke haft mod til at gå i vandet.

Men hvor farlige er egentlig hajerne? Om ingen anden fisk er der så mange — og så mange modstridende — historier i om-løb. Angriber hajer mennesker, eller gør de det ikke? Allerede før 1. verdenskrig forelå der en lang række »autentiske« be-retninger om mennesker, som blev an-grebet og i nogle tilfælde dræbt af hajer. Men biologerne følte sig langt fra overbe-vist i alle tilfælde.

— Et satans ubehageligt dyr! siger den 36-årige undervandsfotograf Bengt Bör-jeson i et interview. Han var flere gange blevet overfaldet af menneskeædende hajer — dybe ar på højre hånd stammer fra de skarpe, dolkformede tænder.

— Det skete under en filmpoptagelse på en lille ø i Tuamotu-gruppen, fransk Po-lynesien. Jeg og en indfødt dykker Rongo var tidligt om morgenen taget ud for at fiske perlemuslinger. Vi dykkede til 30 meter, svømmede langsomt fremefter og plukkede nu og da en musling til sækken, som Rongo bar.

Pludselig fik vi øje på en blåhaj, der svømmede omkring os i en stor bue. Det blev vi dog ikke særlig opskræmt af. Vi mødte hajer næsten hver dag. De plejede at komme frem og ligesom hilse på os og hurtigt forsvinde igen, når deres nysger-ighed var stillet.

På den anden side kunne vi ikke negli-gere hajer. Dens angreb kommer nemlig altid, når man mindst venter det, og oftest bagfra. Jeg løftede derfor harpungeværet og holdt den hele tiden på kor-net, mens den langsomt cirkledede rundt og rundt i stadig mindre sving ...

Det var en lille haj, måske en meter lang, men den hørte til slægten hvidfinnet haj, en af de få menneskeædende arter. Og selv et så lille eksemplar af manddræbe-ren gør det let af med et menneske.

Jeg husker, at den kredsede venstre om os. Efter en rundtur vendte den så brat, at jeg ikke kunne følge efter med gevæ-ret — åbnede kæberne og dykkede lyn-hurtigt mod mig.

Hugget ramte min højre hånd over gevær-kolben. Det gjorde ikke særlig ondt — en

erfaring, som de fleste, der er blevet såret af hajer, har gjort. Selv om såret er livs-farligt, mærker man ingen eller næsten ingen smerter.

De kraftige, sylspidse tænder trængte dybt ind i hånden. Og kunne jeg ikke få hajer til at slippe taget, før den gjorde det ka-rakteristiske ryk, der sønderslider byttet, var jeg fortabt.

I næste sekund nåede Rongo frem. Han hævdede sækken med muslingerne og slog den af al kraft mod hajens ryg og hoved. Miraklet skete: hajer gav slip og svøm-mede nogle meter nedad.

Forsigtigt begyndte vi at stige op til over-fladen, mens vi hele tiden holdt øje med hajer. Den rørte sig igen med de stød-vise, hurtige bevægelser, der røber forberedelserne til et angreb. Fra min sårede hånd gik en mørk fane — under vand ses det røde blod som sort.

Vi nåede op før hajer fik samlet mod til et nyt angreb. Filmtruppens læge forbandt hånden og konstaterede, at jeg var tvun-get til at opgive mit job de næste to uger. Da de var gået, kunne jeg igen begynde at dykke. Men jeg gjorde det ikke, vovede simpelthen ikke. Jeg havde fået, hvad man kalder hajskræk. Det tog mig lang tid at overvinde det værste chok.

Börjeson mødte sin første haj under en sportsdykkerekspedition til Rødehavet for elleve år siden.

— Vi ankrede op ved koralrevet Abju Cuzi og gled i vandet uden åndingsappa-rater, kun med snorkel og harpungevær. Langsomt lod vi os drive med strømmen, mens vi betragtede den fantastiske under-søiske verden.

Pludselig opdagede vi en stor halefinne, der stak frem af en grotte. Haj eller rokke? Jeg besluttede at undersøge sagen og dykkede ned til grotten. Lige ved den store fisk løftede jeg geværet, sigtede bag den store trekantede finne ... og skød!

Det skulle jeg aldrig have gjort. Hajen eksploderede i en rasende hvirveldans. Den var dobbelt så stor, som jeg havde regnet med, og mit skud ramte bag den mindre, bageste halefinne, som jeg natu-rigvis burde have vidst at hajer kan ha'. Jeg holdt fast med begge hænder og blev slæbt med som en vante bag den tre me-ter lange sandhaj, der snurrede rundt og rundt i en vanvittig kehraus. Efter nogle

sekunder søgte den atter ind i grotten, hvor geværet blev kilet fast i åbningen. Nu havde jeg ikke mere luft, så jeg svøm-mede op, tog nogle dybe åndedrag ... og dykkede igen. Jeg vidste godt, at det var sindssygt, men jeg kunne ikke lade være med at prøve kræfter med hajer endnu en gang. Jeg stemmede fødderne mod ko-ralblokken og hev og sled med begge hænder i geværet.

Det var som at brydes med en klippe. Men pludselig gjorde hajer et voldsomt ryk, og harpunen kom fri. Jeg kastede mig ind til koralblokken, og hajer kom farende som et lyn.

For første gang fik jeg lejlighed til at praktisere regel nr. 1 i omgangen med aggressive hajer: angreb er bedre end for-svar! Beslutsomt svømmede jeg frem mod hajer, som tog flugten.

Kysterne omkring Rødehavet, Det indi-ske Ocean ved Durban (Sydafrika) og havet omkring Australien regnes for ver-dens mest hajfyldte farvande.

December, januar og februar er de varme-ste måneder i Australien. Termometeret stiger til 40°, og 5—6 millioner (af en be-folkning på 10) strømmer til kysterne for at blive afsvalet. Men tusinder af hajer søger også mod det lave, lunkne farvand for at yngle.

Dette møde mellem hajer og mennesker ender gerne i en tragedie — dog sjældent for førstnævnte.

Badegæsterne véd naturligvis, at de hele tiden må regne med hajerne, og kun de færreste vover sig uden for de bevogtede kystafsnit. Størsteparten går i vandet, hvor den frivillige livredderklub holder vagt. Af dem findes der 250 i Australien — Sydney alene har 35.

Til hver klub hører egen strandbred, og i sæsonen skiftes medlemmerne til at holde vagt døgnet rundt. Sidste år hentede 40 livreddere mere end 120.000 mennesker fra kritiske situationer.

At være livredder i Stillehavets voldsom-me brænding turde være en af de farlig-ste og mest krævende former for amatør-»sport«. Hverken klubben eller dens med-lemmer får nogensomhelst betaling. Både og andet redningsudstyr betales tvært-imod med egne midler.

Men den prestige, som livredderen nyder, opvejer rigeligt de (fortsættes side 48)

DEN ENSOMME HAJ ER FARLIG

MEN HAJER I FLOK ER FARLIGERE



*Når den australske frømand
Max Bruger går på storvildtjagt
med harpungevær,
bliver mødet mellem mand og haj
kort og dramatisk.
En af dem skal dø! Hidtil er
det lykkedes Bruger
at komme først med en fuldtræffer.*



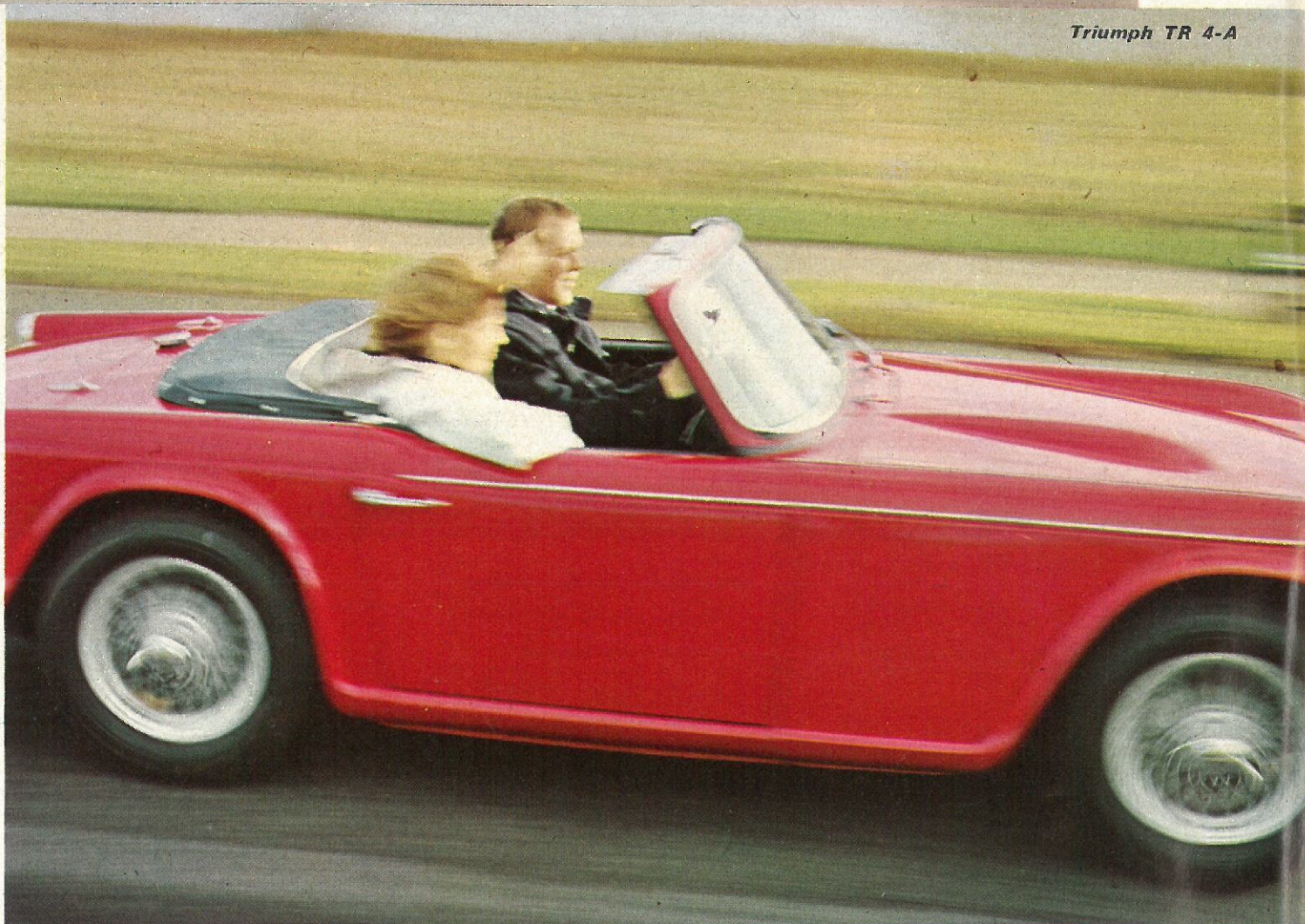
Reliant Scimitar GT



Rover 2000



MGB GT Coupe



Triumph TR 4-A

Englands motorjournalister har inviteret kolleger fra alverdens lande til en test-dag på racerbanen Goodwood, hvor der bød sig lejlighed til at prøvekøre næsten alt, hvad britisk bilindustri formår. MANDENS VERDEN var på pletten, og vore medarbejdere bringer her i tekst og billeder indtrykkene fra 10 spændende, nye vogne.

Af vore udsendte medarbejdere Bernhard Linder (Tekst) og Arne Forsberg Clausen (Foto)

EN DAG I FARTENS TEGN

Lyntest af 10 biler

REPORTAGE

Man tror næppe sine egne øjne. Jeg kan frit vælge imellem 112 funkende nye engelske biler. Fra beskedne familievogne til det lækreste fuldblods i sportsvogne.

Efter indbydelse fra sammenslutningen af engelske motorjournalister står jeg her på inderkredsen af Goodwood, en af verdens mest berømte racerbaner. Den bane hvor Stirling Moss i sin tid brillerede med Maserati. Denne dag benyttes den som prøvebane for motorjournalister fra hele verden.

Jeg kommer i snak med en garvet engelsk motorjournalist. Vi sludrer om banen. Det er en gammel flyveplads, forklarer han. Flad som en pandekage og fuld af skarpe sving og lumske dobbelt-kurver.

Har De ikke prøvet det før? Så start forsigtigt, siger min engelske ven. Især er der et brat venstresving, der hver gang virker lige forbløffende og overraskende. Giv plads for overhalinger. Der er skrappe drenge imellem, gamle racerførere som f.eks. Paul Frère, der nu er motorjournalist. Folk, der ved hvad det vil sige at køre bil. De er nu ikke de farligste, men der findes desværre også motorjournalister, der ikke kører så godt, som de selv tror. Og de er farlige at overhale i sving. Sidste år var der en, der smadrede en Rolls-Royce hernede, forrige år røg en Jaguar ...

Efter disse formaninger går jeg langt uden om den Jaguar E, jeg ellers havde udset mig. Den står lækker og indbydende, lige til at kravle ombord i, men jeg tør alligevel ikke. Jeg skal kende banen først.

Der står en Rover 2000. Den betror jeg liv og lemmer til. Bedre køreegenskaber findes simpelthen ikke i nogen vogn af fami-

lieformat ... og så er den passende kvik. Jeg får udlånt nøglen til Rover'en. Et øjeblik efter får jeg klar-signal og styger ud på banen. Fuld kraft frem.

Få sekunder efter dukker det første sving op. En stor bred dobbelt-kurve, som bilen løber igennem som på skinner. Så gas igen. Jeg går i overlegen stil (synes jeg selv) gennem et par lange, bløde sving, da jeg pludselig ser det frygtede St. Mary's sving forude. Det venstresving, jeg blev advaret om før.

Barrieren nærmer sig faretruende. Ned i gear og hold på rattet. Rover'en krænger, dækkene giver et par langtrukne skrig fra sig. Men bilen lyster lydigt det mindste vink, et øjeblik efter er jeg vel ude af kurven. Det var jo ingen sag — godt jeg ikke havde mere fart på.

Aldrig så snart er jeg ude af svinget før en anden frygtet kurve dukker op. Det er Lavant Corner, der består af to skarpe højresving umiddelbart efter hinanden, en lumsk affære, der godt kan overraske. Men ikke farlig når man kører 50. Ubehageligt, at Stirling Moss har været gennem den i noget nær dobbelt tempo.

Efter Lavant Corner har man en dejlig lang strækning foran sig, hvor vognen virkelig kan få lov til at strække ud, inden man igen skal bremse ned før sidste sving inden mål.

Jeg stryger forbi mållinjen. Vi har hver 3 omgange. Et par skrappe vogne suser forbi mit venstre øre. En af dem, en Marcos 1800 LRS, stryger ind mellem min og en anden vogn i det første sving og siksakker sig uden om en tredje.

Jeg ser et glimt af føreren. Det er min ven, ham jeg snakkede med lige før ... Han må være en af de gamle racerførere.

Det er ham, som lige efter overhalede mig i en Jaguar E til gengæld ikke.

Han må være gammel Folkevognskører. Han giver fuld gas, mens vognen endnu befinder sig midt i en svingmanøvre. Jaguaren svarer med at slå et voldsomt slag med bagenden, og jeg ser føreren arbejde som en besat med rattet.

Men bilen kan mere end han. Et øjeblik efter er den rettet op, og at føreren har fået en lærestreg, ser jeg tydeligt. Han sætter farten ned. Nærmest lusker banen rundt.

Tre omgange er kørt. I alt 11,5 km. Jeg drejer ind i depotet og tørrer, sveden af hænderne.

Koldt vand i blodet.

Det er for tidligt at gå over i en Jaguar E eller noget i den retning. Jeg vælger den nye Vauxhall Cresta til de næste tre runder.

Cresta'en er præcis som jeg har forestillet mig. Den ligner en Chevrolet Chevelle og kørefornemmelsen er næsten den samme. Ikke større luskeri end at man kan hente det hele hjem igen. En stor, rummelig vogn med al den bredskuldrede luksus man kan ønske sig. Den er ikke en bil, man tør »give kniven« i kurverne, selv om den har aldeles udmærkede køreegenskaber. Den er ganske hurtig, men krænger ret kraftigt med påfølgende dækskrig, så det hele udarter sig til en pænere »promenadetur«. Det er vel også det, bilen inderst inde bedst kan li'.

Blandt det nye i vognen bemærker man først og fremmest sæderne, der ikke ligefrem er sportive, men dog et skridt i rigtig retning. Understøttelse af ryg og lår er betydelig bedre end i den gamle Velox. Alt i alt forekommer den nye Vauxhall

Jensen C-V8.
8-cyl. motor. 335 hk.
0-80 km/t: 5,8 sek.
Tophastighed: 205 km/t.

Partner/Mascot Automatic
4-cyl. motor. 37,5 hk.
0-80 km/t: 17 sek.
Tophastighed: 120 km/t.

Rover 2000.
4-cylindret motor. 99 hk.
0-80 km/t: 10 sek.
Tophastighed: 160 km/t.

Vauxhall Cresta.
6-cyl. motor. 140 hk.
0-80 km/t: ca. 9 sek.
Tophastighed: ca. 160 km/t.



Selv i et skarpt sving skal man holde godt til højre, for der kan nemt komme en Jensen farrende udenom vor lille »Mini-Automatic«.



Roveren krænger voldsomt i det skarpe Lavant Corner - et af de vanskeligste sving på Goodwood.



Der er skub i den nye Cresta, men den er lovlig blød til hård »serpentine-kørsel« og passer slet ikke på en racerbane.



Den store, tunge Vanden Plas var næsten ikke til at sparke af sted.

..... Cresta mig mere tillokkende end den tyske slægtning Opel Kaptajn.

Som næste bil vælger jeg den nye MGB GT Coupé. En dejlig vogn, nem at håndtere og samtidig en bil med skub i.

Den bryder totalt med fortidens MG-stil og vil sikkert ikke begejstre alle inkarnerede og konservative MG-fans.

I den nye coupé er komfort og familiehensyn i høj grad med i billedet. Kabinen er indrettet efter 2+2 systemet, hvilket vil sige, at der er to forsæder og et lille »nedsæde« bagved. Tilmed ganske stor bagageplads.

I køremåde er bilen praktisk talt identisk med den åbne MGB, men lydniveauet er skåret ned til et minimum ved hjælp af lyddæmpende materialer.

Bilen virker måske nok lidt blødsøden på sportsskørere af den gamle type, men for den, der ønsker en forening af sport og komfort, er bilen en ren ønskedrøm. Og det vil den desværre nok blive ved med

at være for de fleste, da prisen herhjemme bliver omkring 50.000 kroner.

På den snoede bane viste vognen de bedste MG-egenskaber: Sporsikkerhed og god vejkontakt.

Nu er jeg ved at få blod på tanden og skrår målbevidst over til Jaguarhjørnet for at kapre mig en E-type, min drømmebil nr. 1.

Men ak, begge E-vognene er på banen.

Hvad så?

Jeg ser mig omkring og får øje på en kæmpe stor, sort limousine i Rolls-Royce størrelse. Ja, endnu større, tror jeg. Det er en Vanden Plas Princess 4-litre Limousine.

Den ser respektindgydende ud, og jeg entrer ind bag rattet med al den ærbødighed, situationen kræver. Få minutter efter ruller jeg langsomt ud mod banen. Lidt sær til mode ved første gang at have en sådan formue mellem hænderne — og samtidig en bane forude, hvor der i øje-

blikket racer mindst 36-40 vogne rundt. Bilen accelererer som en skildpadde, føler jeg, så jeg slår hurtigt »op i banen« og styrer rundt og rundt i det mest adstadige herskabstempo. Bilen er let nok at styre, og al betjening i øvrigt foregår via en perfekt automatik.

Næ, mange ben er der ikke i at bakke rundt med den fyr, men nogen større fornøjelse er det nu heller ikke. Jeg nøjes med to omgange — trods alt en oplevelse rigere.

Hvorfor ikke blive ved automatikken? En af årets sensationer, den lille Austin Partner eller Morris Mascot (kald den, hvad De vil) med automat-transmission står og venter, da jeg lægger ind med »min« Vanden Plas.

Det er altid en stor fornøjelse at køre det lille, populære hundehus. Jeg har prøvet den i alle dens afskygninger, fra den almindelige udgave til den skrappeste Cooper-version, og lige meget hvordan og

Huh hej, her kommer jeg! En af mit livs store ønskedrømme er gået i opfyldelse: En Jaguar E og plads til at køre den.



Vanden Plas Princess
6-cyl. motor. 122 hk.
0-80 km/t: ca. 18 sek.
Tophastighed: 150 km/t.

Reliant Scimitar GT.
6-cyl. motor. 120 hk.
0-80 km/t: 7,9 sek.
Tophastighed: 185 km/t.

Triumph 1300.
4-cylindret motor. 61 hk.
0-80 km/t ca. 12 sek.
Tophastighed: ca. 140 km/t.

MGB GT Coupé.
4-cyl. motor. 100 hk.
0-80 km/t: 8,5 sek.
Tophastighed: 170 km/t.



Den nye forhjulstrukne Triumph 1300 viste meget fine køreegenskaber og god komfort under den temmelig hårde kørsel.

Godt, at der er gode bremses på den nye MGB GT, når der ligger tre langsomme vogne og spærre svinget forude.

Reliant Scimitar er en af de vogne, vi danskere normalt nøjes med at drømme om.

hvornår begejstrer den mig hver gang. Men dette er noget helt nyt. Desværre er en racerbane ikke det rigtige sted at prøve et automatgear, for man kan ikke bremse op og sætte i gang igen, når først man er på banen. Her flyder man simpelt hen med strømmen.

Den nye automat-gearkasse, der også fås til Austin/Morris 1100, adskiller sig fra andre automatgear ved, at man efter behag kan køre på almindelig vis (dog uden brug af koblingspedal) eller lade gearet udføre skifte-funktionerne automatisk. Det er blot at sætte gearstangen i D-stilling (drive), så fungerer gearkassen ligesom alle andre automatgear.

Lige så snart vi kan få denne vogn til en mere indgående test, skal vi bringe en udførlig prøvekørsel her i bladet.

Foreløbig må vi nøjes med at sige, at »Mini Automatic« efterlod et godt indtryk. At vi kunne konstatere en anelse langsommere acceleration med automatikken

er naturligt. Det drejer sig dog formentlig kun om ca. 1 sekund fra 0-80 km/t.

Der findes næppe en bil, der har sit eget ansigt som Triumph TR-4 A. Den er ikke nogen skønhed, men den ser tilpas »hård« ud. Og som den kan køre.

Det er sport i renkultur.

TR-4 har fået ny uafhængig affjedring bagtil, og køreegenskaberne er bedre end nogensinde. Man har den bil i sin hule hånd fra først til sidst, men nogen overdreven luksusfornemmelse bydes der bestemt ikke på.

Affjedringen føles stiv som et bræt og de mindste ujævnheder i vejbanen forplanter sig op gennem kroppen.

Men der er ingen tvivl om, at bilen er nøjagtig sådan som mange sportskørere ønsker den. Ikke en vogn for tøsedrenge, nærmest en kamoufleret landevejsracer. Englænderne er dygtige til at lave biler. Påhitsomme og med et dejligt frisk syn på sagerne. Egenskaber, der ikke alene

giver sig udslag i smarte, hurtige og dyre drømmebiler, men i høj grad også manifesterer sig i den almindelige bilflora. Familiebiler, som De og jeg har råd til. Den nyeste engelske forhjulstræk-sensation Triumph 1300 er noget af det helt rigtige.

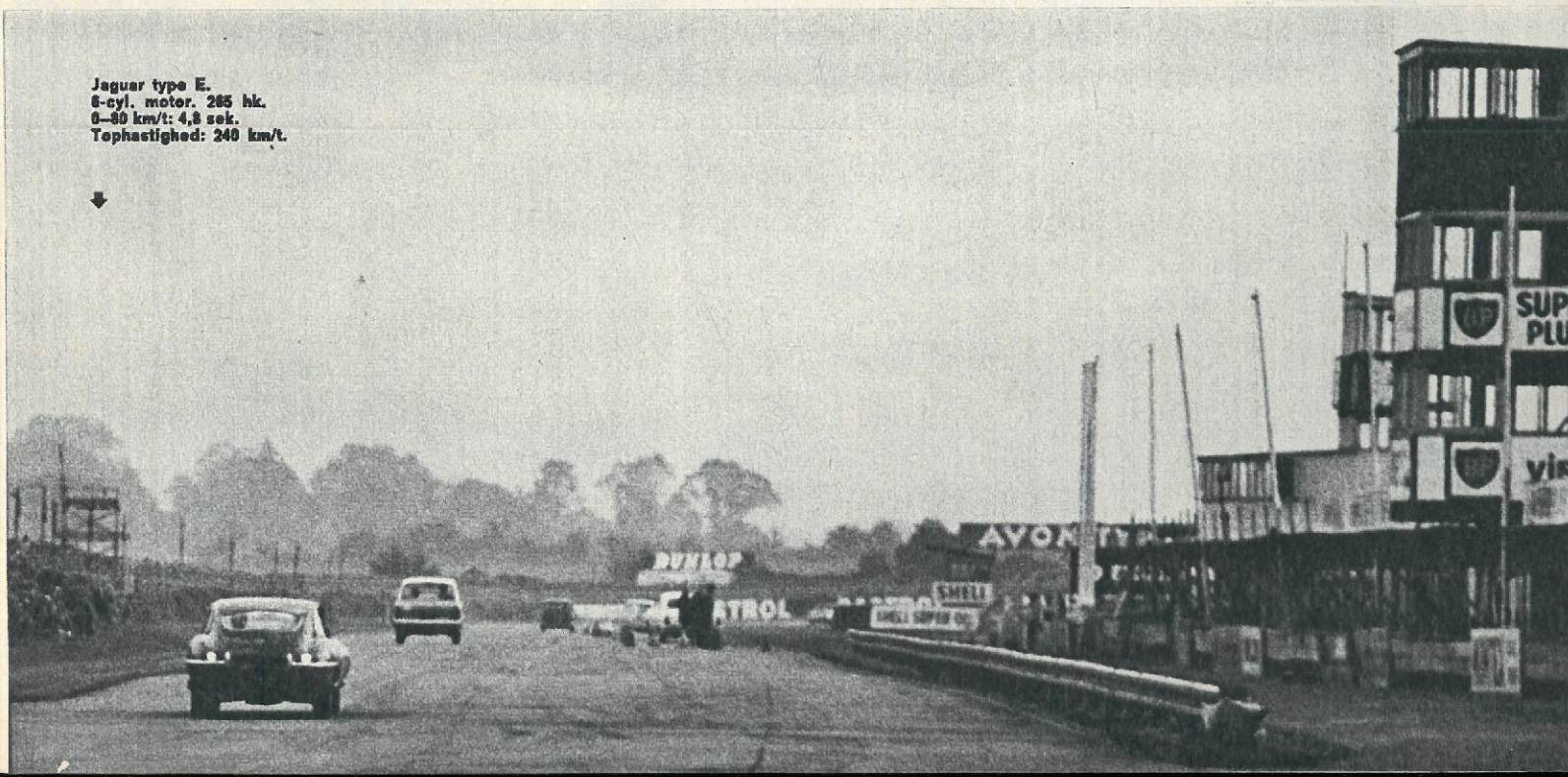
Den vogn kan stå for det mest indgående eftersyn. Jeg fandt ikke en eneste detalje at sætte fingeren på. Takket være justerbare sæder og dito ratstamme kan man få nøjagtig den kørestilling, der passer én bedst.

De store, runde instrumentskiver sidder fint placeret for øjet, den velsynkroniserede gearkasse fungerer perfekt og lydsvagt, kabinen er lys og lækker og tilmed er der tænkt på passagerernes velbefindende ved placering af luftudtag i loftets bagkant.

Vejbeligheden forekommer meget fin og fartressourcerne er ikke at kimse ad.

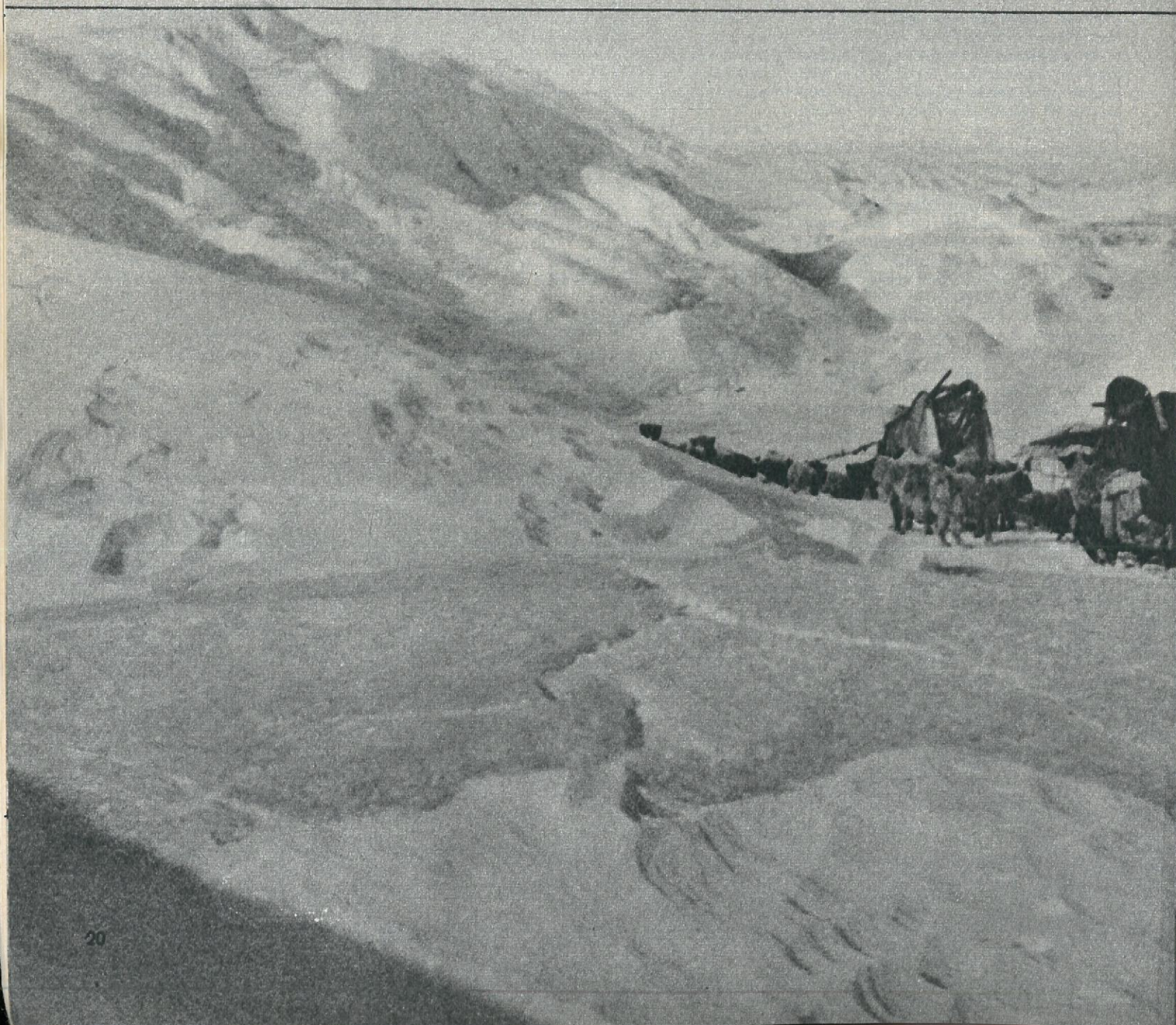
(fortsættes side 56)

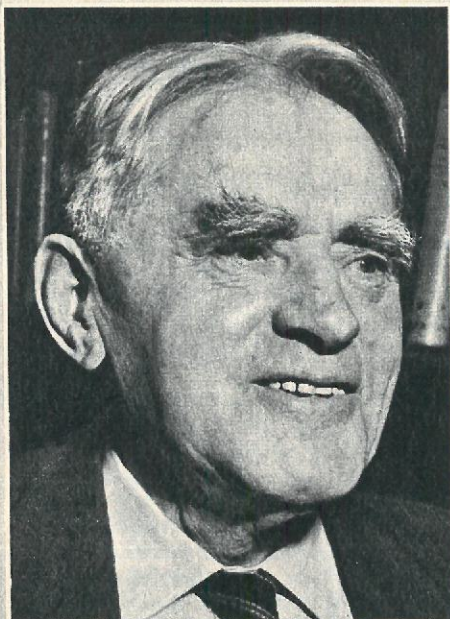
Jaguar type E.
6-cyl. motor. 285 hk.
0-80 km/t: 4,8 sek.
Tophastighed: 240 km/t.



DA MIKKELSEN FORSVANDT I DEN GRØNLANDSKE ØDEMARK

Genfortalt af Kjeld B. Nilsson med de autentiske fotos fra Alabama-ekspeditionen





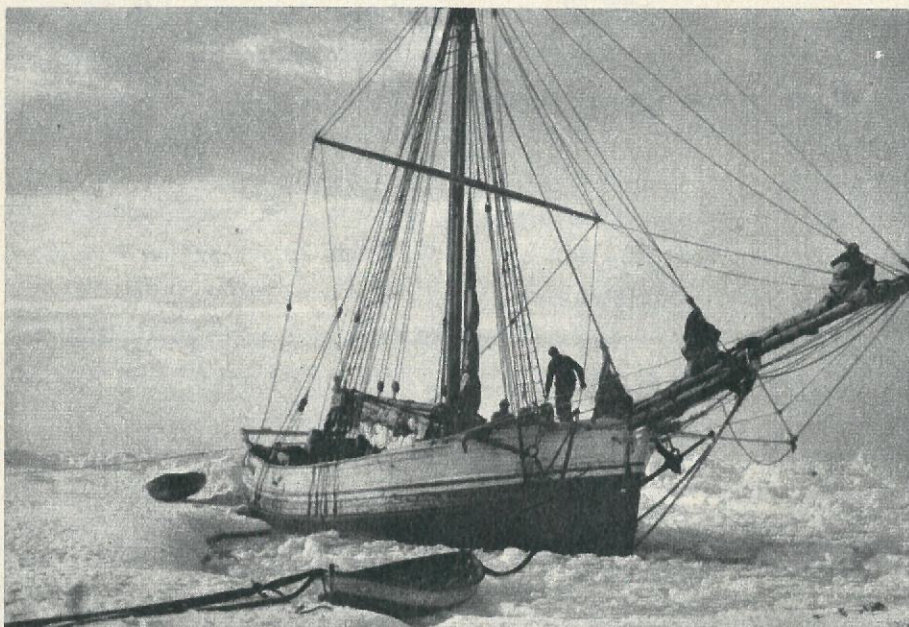
I 1909 drog en ung mand ud på en farefuld færd gennem det nordøst-grønlandske ishelvede. Det var kaptajn Ejnar Mikkelsen, der i spidsen for en håndfuld mænd skulle lede efter optegnelserne fra den omkomne Mylius-Erichsen-ekspedition. Ejnar Mikkelsen søgte med en enkelt ledsager nordpå, og det var nær ved at de to mænd kom til at dele Mylius-Erichsens skæbne.

I næsten tre år var de borte fra omverdenen. De gennemgik uhyrlige strabadser, og kun ukuelig livsvilje og tilfældigheder bragte dem tilbage til civilisationen på et tidspunkt, da hele verden anså dem for fortabte. Deres sporløse forsvinden blev diskuteret over det ganske land, og gang på gang fremførte kongen i statsrådet, at der måtte gøres noget for at finde de to mænd. Det blev et norsk skib, der til sidst fandt dem og dermed bjærgede den udsatte dusør på 10.000 kroner - en efter datidens forhold uhyre stor sum.

Ejnar Mikkelsen er en af de få legendariske eventyrer-skikkelser, der endnu er i live, og i en alder af 86 år beretter han her sit livs eventyr.

EN EVENTYRER FØRTÆLLER





Efter at have kæmpet sig vej gennem pakisen nåede Ejnar Mikkelsen med sit mandskab Shannon Øens nordøst-side, der blev »Alabama«s vinterhavn.



På kortet ses den godt 2.000 km lange rute, som de to mænd tilbagelagde under frygtelige strabadser.

Et bedre vidnesbyrd om tilfældighedernes spil kan man ikke tænke sig. Det var slet ikke meningen, at Iver P. Iversen, som jeg kom til at tilbringe de tre mest uforglemmelige år af mit liv i ensomt selskab med, overhovedet skulle have været med på Alabama-ekspeditionen.

Den startede i sommeren 1909, efter at Danmarks-ekspeditionens komité havde bevilget mig 50.000 kr. — halvdelen fra regeringen, halvdelen privat indsamlet — til at købe jagten Alabama fra Stavanger, så vi kunne drage til Østgrønland og eftersøge dagbøger og andre efterladenskaber fra Mylius-Erichsen, Høeg-Hagen og grønlanderen Jørgen Brønlund, der alle var omkommet under forsøg på at udforske en ukendt strækning på mere end seks breddegrader fra Kap Bismarck til Kap Bridgeman.

Iversen kom med på ekspeditionen i stedet for en mand, der ikke duede. Iver kendte intet til polarforskning, og han kendte ikke andet til mig end et billede i en annonce fra forretningen »Den hvide Flip«, som reklamerede med Ejnar Mikkelsen flipper. Og så viste han sig at blive den mest fremragende kammerat og den bedste ledsager, en mand kunne drømme om at have ved sin side under de mest utrolige strabadser.

Men han så ærlig talt ikke ud af meget, da han blev fremstillet for mig i chefens kahyt om bord i marineskibet »Beskytteren« i Reykjavíks havn. Der var opstået knuder med den lille maskine, vi havde

om bord i Alabama. Den var på 18 hestekræfter, og det fatter vel ingen i dag, da alle biler kører rundt med mindst 40 hk i gennemsnit. Men maskinen leverede fortræffelig drivkraft efter den tids begreber, og jeg tror da forøvrigt helt bestemt, at det var den første motor, der overhovedet kom til Grønland.

Imidlertid gjorde den kval på vejen over Atlanten, og en eksamineret maskinmester kunne ikke klare den. Så vi måtte have en bedre mand, og jeg telegraferede til Island, at enten måtte marinen finde en egnet maskinist til os, eller også måtte ekspeditionen opgives. Det blev Iversen, jeg fik med, og det blev mit livs held, at han meldte sig frivilligt til opgaven.

Vore hunde var døde undervejs, og vi måtte ind til Angmagssalik for at få nye hunde. På en meget hård tur gennem storm og paki søgte vi at nå Danmarks-havn, men det var umuligt. Isen skruede hårdt, og skibet lå urørligt fastskruet i ismasserne, så vi måtte våge i vagter på over 36 timer. Men vi nåede efter meget besvær Frossen Bay på Shannon-Øens nordøstside, og her blev Alabamas vinterhavn og ekspeditionens basis. Isen tvang os til at opgive at trænge længere nordpå med skibet.

Efter en måneds forløb drog to mand på slædefærd mod syd og to mod nord. Løjtnant i marinen Vilhelm Laub, som senere blev havnedirektør og myrdet af tyskerne i 1945, og maskinmester Hans P. Olsen, som senere tog navneforandring til Bes-sel, drog sydpå. Holdet, som drog mod

nord, bestod af Iver P. Iversen og mig. Vi nåede tilbage lige før jul efter at have gennemgået mange strabadser. Iversen havde vist sig som en strålende kammerat og som den helt rigtige mand. Da vi skulle af sted igen om foråret, sagde han: — Det kan vel ikke blive værre end sidst. Hvis De synes som jeg, vil jeg gerne med. Det blev ordnet, og vi drog ud på en slæderejse, som efter planerne skulle vare tre måneder. Der gik 30 måneder, før vi så andre mennesker igen.

I så lang tid var jeg alene med et andet menneske. Man kan simpelthen ikke fatte, at sådan noget kan gå. Hvis jeg havde anet på forhånd, at vi skulle være sammen så længe, havde jeg ikke turdet. Der skal umådelig meget til, for at to mennesker kan affinde sig med hinandens særheder i så lang tid under meget, meget ekstreme forhold.

Alene ens væremåde. Den kan vække modstand hos omgivelserne, og gradvis kan ubehaget vokse til splid. Mellem Iversen og mig blev der aldrig tale om uven-skab.

Da vi vendte i Pearyland for at søge tilbage til de andre, havde vi næsten ingen proviant mere. Vore hunde var ødelagte. Jeg måtte tage en afgørelse, som kunne gælde livet for os begge, da hjemrejsen skulle afstikkes. — Går De mod øst, går jeg med. Går De mod vest, går jeg med. Og De skal aldrig høre et kritisk ord fra mig, ligegyldigt hvordan det går, sagde han.

Det løfte holdt han i de 865 vanskelige døgn, der fulgte. Han kan umuligt have ment, at mine dispositioner altid var de rigtige. Men han var så velbegavet, at han aldrig med en mine forrådte sin tvivl. Den står end ikke at læse i hans dagbøger. Det er mandfolkedåd at kunne bære modgang på den måde.

Selv blev jeg syg en lang periode, så Iver måtte slæbe mig af sted. Da hundene faldt fra, måtte vi efterlade en stor del af vor beklædning. Hvor sølle tøjet end var blevet, var det dog et offer. Og vi led alle sultens kvaler.

Da den næstsidste hund ikke kunne mere, og vi havde slagtet den, stod vi med dens lever i hånden. Jeg vidste fra mange advarsler, at man ikke skulle spise hundelever. Den er giftig. Men kaste et helt pund lever bort — det kunne vi ikke. Vi åd den — og vi fik straffen for det, — fik hovedpine og i 24 timer mistede vi bevidstheden, før vi gradvis kom til hæfterne igen.

Da den sidste hund heller ikke var mere værd, sagde jeg til Iversen, at han skulle skyde den. Det var min hund, og jeg havde skudt hans. Man kan ikke bringe over sit hjerte at aflive sine egne hunde. — Men, Iversen, sagde jeg til ham, De skal smide leveren bort med det samme, når De har parteret hunden.

Da jeg kom ud af teltet, lå leveren på sneen foran mig.

— Jeg kunne ikke få mig selv til at kaste den bort, forsvarede han sig.

I halvanden time gik vi frem og tilbage, mens vi diskuterede sandsynligheden af, at netop denne hundelever ikke var giftig. Til sidst kogte vi den, og jeg tog et lille sølvindrammet billede frem og dypede det i panden. Jeg huskede et eller andet om, at sølv skulle skifte farve, hvis lever var giftig, men de nærmere omstændigheder ved prøven anede jeg intet om. Sølv blev brunt, og vi indledte en ny lang debat om, at brun da ikke kunne siges at være en giftig farve. Det var noget andet, hvis der havde været tale om grønt. Enden på det blev, at vi åd leveren fra den sidste hund. Og vi blev nøjagtig lige så syge som sidst.

Det er rigtigt, ja, vi sagde De til hinanden meget længe, også mens vi var alene i ødemarken. Som kaptajn var det min opfattelse, at man ikke skulle være for indladende om bord i et skib. Men da Iversen havde udmærket sig ganske særligt en dag, mens vi sled os frem mod vinterhavnen, sagde jeg til ham: — Iver, nu skal vi være dus ...

Der skulle meget til for ikke at give op på den tur. Det sidste stræk var på flere hundrede kilometer. Vi lå fire dage i en klipperevne, 20 kilometer fra nærmeste land, som var

landfast med et depot, vi nu stilede mod. Vi havde ikke noget at varme os med, så vi klyngede os til hinanden for at søge varmen fra hinandens legemer. Det var fire strenge dage uden proviant. Hvis vi var blevet længere, var vi sultet ihjel. Vi måtte altså over isen, men der var kun den spinkleste mulighed for, at det ville gå godt.

Vi nedgravede vore dagbøger sammen med efterladenskaberne fra Danmarks-ekspeditionen, så ingen af delene skulle gå tabt sammen med os. Og så mere gled og snublede vi over isen, end vi gik. Isen gyngede under os. Faretruende. Men jeg glemmer aldrig så fint vejr, det var den dag. Solen skinnede, og vi blev næsten hypnotiseret af de blanke flader omkring os.

Samtidig havde vi frygtelige hallucinationer som følge af sulten. Vi underholdt hinanden med, hvad vi så. For mit vedkommende var det smørrebrødet i skoleklasserne, der svævede for mine øjne. Iver så proviantkassen om bord i skibet som febersyner.

Forestillingerne var så nærværende, at både han og jeg gang på gang brød af og vaklede ind over terrænet. En hvid sten, som glimtede i solskinnet, havde den mest skuffende lighed med barndommens madkasser. Og han så den ene proviantkasse efter den anden flimre for sine sløvede øjne. Skuffelsen var lige bitter hver gang.

Den sidste nat lå vi i læ af en sten, mens en ildrød måne lyste over vore drømme om varme og mad. Næste dag mere faldt end gik vi ind i hytten med depotet. Det sidste hvil holdt vi ikke engang halvtreds meter fra det paradis, vi havde stridt så hårdt for at nå. Vi havde simpelthen ikke kræfter til at styrte direkte derhen.

Vi havde heller ikke viljekraft til at holde de løfter, vi havde givet hinanden om at holde fornuftigt igen, når vi igen fik mulighed for at spise os mætte. Alle gode forsætter var glemt. Vi greb ud efter tykke plader chokolade som det første, der faldt os i øjnene. Og da de var sat til livs, var appetitten kun skærpet. Nu skulle vi have varm mad.

Vi rumsterede omkring i hytten og fik tændt en primus. En luksus, vi ikke havde kendt i uger. Der blev varmt i det lille rum, og den dejligste mados bredte sig under taget. Vi nikkede til hinanden som en sidste påmindelse om, at vi havde lovet at være forsigtige, og så begyndte vi grådigt at hugge i os.

Tænk engang at kunne spise alt, hvad man orkede. Det var langt mere betydningsfuldt end alle gode forsætter derude fra kulden. Vi satte hver en stor skudelfuld havregrød til livs, og to etkilo-dåser med den fedeste lobescowes småsnurrende over ilden i mellemtiden.

Snakken kom i gang. Emnet var stadig den varsomhed, vi ville lægge for dagen under måltidet. Men beskøjter havde vi ikke smagt i månedsvi, så dem måtte vi også forunde os selv. Vi spiste en hel del smør, som blev hugget ud i store klumper fra en frossen dåse. Sardinier fandt vi også, og de blev skyllet ned med et stort krus kakao, der var tyk som vælling.

Inderligt tilfredse med et herremåltid, som ingen af os mindedes at have fået magen til, krøb vi i soveposerne. Kun for at vågne et par timer senere så syge, som vi aldrig havde været før. Der gik to-tre dage, før vi kunne udholde synet af mad igen. Vi havde fået en bitter belæring om, at vore oprindelige løfter havde været særdeles kloge. Man kan også komme af med livet ved at spise for meget.

Efter kloge mænds udsagn burde vi begge være døde af den omgang. Vi tog skraldet, fordi vi havde overtrådt vore egne fornuftige forsætter, og så kom vi til hæfterne igen med nogenlunde fornyede kræfter.

Vi fik flikket en trækslæde sammen, som vi kunne spænde os selv for, og vi læsede den med proviant og petroleum og hvad vi ellers kunne medtage fra depotet på de to hundrede kilometers vandring, der endnu var tilbage, før vi nåede vinterkvarteret.

De to sidste nætter sov vi i sneskrænter, gravede et hul ind og lukkede med en prop af sne. Når vi ikke kunne sove mere på grund af kulde, stod vi op og vandrede videre. Men der blev nu ganske lunt i sådan en snehule, og vi beholdt alt tøjet på. Til gengæld kunne man så risikere, at sneen smeltede under ens sengeleje, så man svømmede.

Der var det skønneste måneskin at vandre i, efter at mørketiden nu havde holdt sit indtog. Og det var yderligere et lyspunkt, at vi levede i den bestemte opfattelse, at vore kammerater måtte være i vinterlejren, når vi nåede frem.

Jeg havde ganske vist givet dem ordre til at forlade Grønland senest den 15. august, men ønsketænkning blev til virkelighed for os. Og da vi nåede inden for synsvidde af havnen, så vi skibets mast og blev endeligt overbevist om, at en genforening med den øvrige ekspedition ventede os. Ingen af os tænkte over, at masten stod så underlig skævt over klippekammen. Da vi nåede frem, så vi, at skibet var forlist og lå på bunden af vandet. Men først da vi så vort hus fyldt med sne, gik det klart op for os, at vi var helt alene — mere end to tusind kilometer fra de nærmeste mennesker.

I stedet for den opløftende genforening med kammeraterne måtte vi nu hengive os til det sure slid med at skovle sneen.....

ud fra vort vinterkvarter. Før de andre forlod Grønland, havde de gjort det bedst muligt for os ved at tætte huset med vragester, og vi måtte nu indstille os på en lang vinter i hinandens selskab i Bass Rock, til der engang kunne komme et skib i løbet af næste sommer og hente os. Døgn gik efter døgn. En nat drømte jeg meget livagtigt, at en bjørn gravede i sneen på det skær, hvor vi havde efterladt vore dyrebare dagbøger. Bjørnen fandt bøgerne, flåede dem fra hinanden og begyndte at tygge i dem.

Den drøm kunne jeg ikke få ud af hovedet igen. Jeg spekulerede og spekulerede. Det var hele resultatet af vor rejse, som var gået til grunde, hvis drømmen talte sandt.

Til sidst fik Iver mig overtalt til at drage af sted til gemmestedet og hente dagbøgerne. Vi udrustede en slæde, som den ene kunne trække, mens den anden skubbede på, og så begav vi os på vandring igen, 500 kilometer mod nord. Hele tiden var jeg overbevist om, at det var en tåbelig vandring, fordi bjørnen ganske bestemt havde ædt de værdier, vi skulle hente.

Vi nåede frem en høj, klar dag, og jeg husker, som det var i dag, da jeg smed trækselen fra mig på et sted, hvor alt var dækket af sne. Om det så var varden, vi havde rejst over gemmestedet, var den begravet under snemasserne. Iver var utrættelig. Han fandt en skovl frem og spurgte, hvor han skulle begynde at grave.

— Er det ikke ligegyldigt? svarede jeg. Du kan jo begynde, hvor du står. Det gjorde han, og ved det allerførste spadestik kom en af mine dagbøger med op. Så gravede vi på livet løs med fornyede kræfter. Men bjørnen havde været der. En af mine dagbøger var borte. Der var kun nogle gennemyggede blade tilbage.

Bjørnen havde også fundet nogle patroner, som den havde tygget på. Heldigvis var de ikke gået af. Hvis bjørnen var blevet slået ihjel, ville andre bjørne og flokke af ræve have kastet sig over liget, og når det var fortæret, var turen kommet til dagbøgerne. Intet ville være efterladt af hverken vore egne optegnelser eller Danmarks-ekspeditionens bjærgede notater.

Nu var skaden ikke så stor. De sider, der manglede af mine egne dagbøger, kunne jeg rekonstruere efter Iversens optegnelser. Om jeg siden har haft drømme, der varslede begivenheder? Ikke så livagtige. En del af mig må have været til stede ved varden, da bjørnen gravede sig ned til vore uerstattelige efterladenskaber. Vi vendte tilbage til vinterkvarteret på Bass Rock, og det blev vort hjem ikke

blot den vinter, men også hele sommeren, hvor vi dag efter dag ventede forgæves på skib. Og hele den følgende vinter gik dag efter dag, og vi havde kun hinandens selskab. Men stadig faldt der ikke et ord mellem os.

Vi havde ikke udstyr til at foretage os noget som helst for at nyttiggøre tiden. Vi begyndte at udkaste planer om at gøre en båd i stand, der kunne føre os de to tusind kilometer mod syd til de nærmeste eskimoer i Angmagssalik-området. Vi fik også med opbydelser af alle vore kræfter læsset en skibsjolle på en slæde, men da vi var nået tre fjerdedele af vejen ud mod åbent hav, kæntrade et vindstød slæden, så båden splintredes. Der var ikke andet at gøre end at vente videre.

Efterhånden var de fleste tanker og minder udtømt som samtalestof, men vi havde i stedet vore drømme. Man bliver uhjælpeligt lidt underlig under sådanne omstændigheder, for vi betragtede vor drømmeverden som en realitet. Hvor var du i nat, spurgte jeg om morgenen Iver, og så havde vi diskussionsstof til mange timer. Der var også huslige sysler at hengive sig til. Vi reparerede vort sparsomme tøj, og vi lavede mad. Af og til havde vi held til at skaffe frisk kød ved at nedlægge en bjørn, og vi havde forsyninger fra et amerikansk depot. Meget var gennemsvigt og ødelagt af petroleum, men det tog vi os ikke så nær. Havregryn med petroleum er slet ikke så ringe et måltid under de vilkår.

Vi talte om vore familier og om, hvor dejligt det ville være at komme hjem. Og vi talte om, hvad vi ville gøre ud i fremtiden. Jeg ville stadig på ekspedition, men Iver var ikke helt så sikker på, at han ville drage ud igen.

Da den tredje sommer oprandt, var vi brændt ud. Der var meget lidt ammunition tilbage, så vi havde ikke håb om at kunne leve af jagtbytte ret meget længere. Vi tænkte på at drive sydefter på en isflage, da nu håbet om at bygge en båd var bristet. Vi var klar over, at vi ikke kunne regne med at drive ind på land, men vi forestillede os, at vi måske kunne padle. Men kræfterne slog slet ikke til, da vi skulle føre ideerne ud i praksis.

Der var simpelthen kun at vente. På noget meget uvist. Vi var blevet brændt af det ene år. Det kunne nøjagtig ligeså godt ske dette år. Men vi nægtede at indrømme det over for hinanden. Hver aften sagde vi godnat og sov godt og nu kommer der nok skib i løbet af natten.

Få dage, før det virkelig skete, indtraf den eneste gang, vi blev uenige under de 865 døgn, vi tilbragte sammen i Østgrønland.

Vi havde nogle få postkort, som var sande

helligdomme for os. Der var piger på, og dem kunne vi ikke blive trætte af at studere. Særlig et billede af et elevhold fra Sorø Husholdningsskole blev gransket om og om igen. Pigerne så dejlige og fristende ud. Vi blev simpelthen mere og mere forelskede.

Jeg udvalgte mig en af pigerne. Iver havde en fire—fem stykker. Han var sådan en flygtig natur. Vi talte om dem, som om vi kendte dem. Vi betragtede dem gennem et kikkertglas og søgte at udlede, hvordan de kunne være. Det var et hyggeligt tidsfordriv, og al fornuft var skubbet til side.

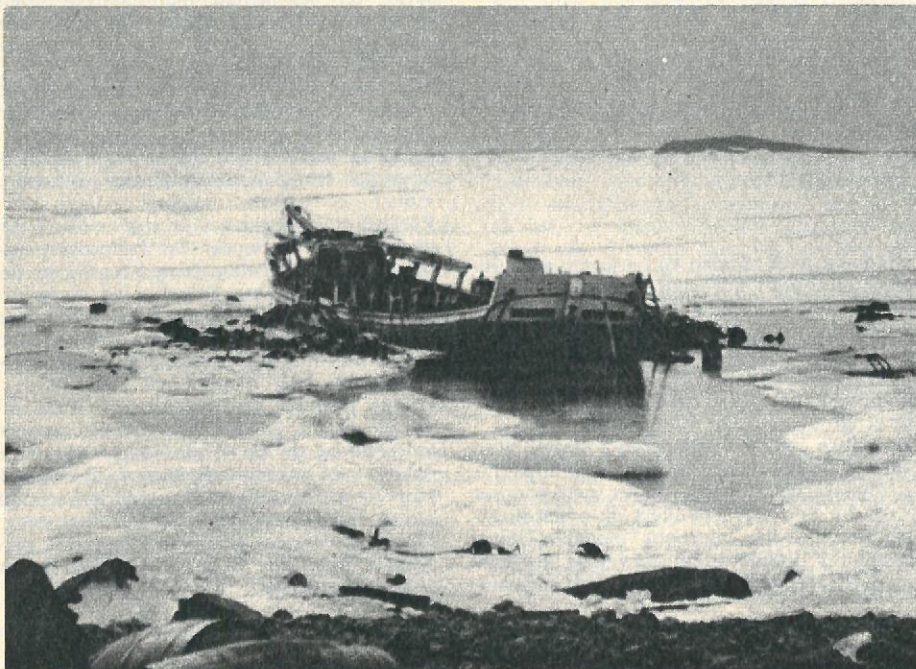
Men en nat havde Iver digtet et vers om min pige, og om morgenen, mens han stod og rørte om i den petroleumssduftende havregrød, sang han frejdigt verset. Da blev jeg for første gang godt gal i hovedet på Iver. Jeg sagde ikke noget, men netop min tavshed fortalte ham, at jeg var sur. Han tav også, og der skulle ske et eller andet, før jeg overvandt mig selv og talte til ham igen. Hele den dag gik vi omkring uden at mæle et ord til hinanden. Vi gik til køjs uden at udveksle de sædvanlige opmuntrende godnat-hilsener om skibet, der nok ville komme inden morgenen.

Næste dag kunne jeg se, hvor ulykkelig han var. Og jeg følte mig flov over, at jeg ikke selv kunne bryde muren af tavshed. Men jeg var for stolt. Den anden dags eftermiddag satte Iver sig til en trækasse og skrev nogle linier ned. Jeg kunne stadig ikke få mig selv til at sige noget, da han rejste sig og forlod hytten. Hans skridt blev fjernere, og i al gru gik det op for mig, at han kunne blive overfaldet af en bjørn, og så ville jeg være helt ensom. Men jeg gjorde intet for at kalde ham tilbage.

Da bankede han på døren, og jeg råbte »Kom ind«. De første ord, der havde lydt i flere dage. Han smed en stump papir ind ad døren. Det var foldet sammen som et brev, og han havde tegnet et frimærke på det og skrevet fuld adresse »Hr. kaptajn Ejnar Mikkelsen, Bass Rock, Grønland«. I brevet stod der: — Du, jeg er ked af, at jeg tog din pige. Tag hende igen. Tag hele bundtet. Bare du bliver glad igen.

Så var tavsheden brudt. Og få dage efter kom der skib.

Iver vågnede først den morgen, da der virkelig for alvor stod andre mennesker uden for vor dør. Et øjeblik efter var også jeg lysvågen. Vi troede, at det var en bjørn, der rumsternede og greb vore rifler for at skyde den. Da vi puffedes døren op, stod der fire—fem mænd udenfor. Det var fantastisk at se andre mennesker igen, efter at man i 29



»Da vi nåede frem, lå skibet som vrak på bunden, og vort hus var fyldt med sne.«

måneder kun havde haft ét andet menneske som udtryk for den samlede menneskehed. Alt, hvad der var bare to centimeter højere end Iver, måtte forekomme at være kæmper i mine øjne, og de nordmænd, der nu stod foran os fra sælfangeren Søblomsten forekom mig at være høje som huse hver og en.

Skipperen hilste på os og spurgte: — Skal vi ikke bære jeres rifler, gutter? De er sikkert tunge.

Vi overlod ham ubekymret våbnene, og først efter nogen tid gik det op for mig, at han tænkte sig muligheden af, at den lange ensomhed havde gjort os kulrede. Da han opdagede, at vi var normale nok

»Selvom vi havde mad, havde vi ikke kunnet overleve endnu en vinter.« Det forstår man, når man ser Iver Iversens og Ejnar Mikkelsens udseende, da de blev fundet efter ca. 3 år.



og ikke havde taget skade af ensomheden, blev riflerne stillet tilbage i hytten. Men vi må have været et skrækkindjagende syn. Hår og skæg voksede vildt på os begge, og vi havde haft den samme skjorte på i et år eller mere. Tøjet hang i trevler.

Da vi havde pakket de få ejendele, vi skulle have med os fra Bass Rock, roede vi ud til den norske sælfanger. Jeg sad agterude i robåden med ansigtet vendt mod Grønland og spekulerede allerede på, hvornår jeg så landet igen. Iver sad i forstovnen med blikket vendt mod fremtiden, han også, og han fik først øje på resten af besætningen, der stimlede sammen ved rælingen. Han måbede af forbavelse. Der kan ikke have været mere end fem—seks mand, for den samlede besætning på Søblomsten bestod af 12 mand. Men i vore øjne, der var indstillet på kun at se et eneste menneske, tog det sig ud som en myldrende vrimmel af mennesker. Det var det største under, at Jorden var så rigt befolket.

Vi beholdt hårpragten, til vi nåede ind i norsk havn. Så først blev vi klippet, og folk stormede frisøren for at sikre sig en lok af vore manker.

Kaptajn Lillenæs gjorde en god forretning på os. Der var udsat en dusør på 10.000 kroner til den, der fandt os og bragte os hjem fra Grønland. Kong Frederik VIII nævnte i mange statsråd i den lange, lange tid, vi var væk, at nu måtte der snart gøres noget for vore to mænd i Grønland. De fleste andre havde bestemt opgivet at se os i live igen.

Den norske sælfangers kaptajn fortalte os, at det var et rent tilfælde, at de havde set en varde, jeg havde rejst på en pynt noget syd for vort tilholdssted. Jeg havde blot skrevet »E. M., Bass Rock«, og så en dato. Det var nok til, at de besluttede at foretage en eftersøgning i området, og det blev vor redning. Ud over Søblomsten kom der ikke andre skibe til østkysten den sommer.

Om vi havde klaret skuffelsen og strabadserne ved endnu en overvintring? Det kan jeg sige bestemt nej til. Kræfterne var ved at ebbe ud, og selv om vi rent fysisk skulle have været i live næste sommer, ville vi ikke være kommet derfra med forstanden i behold.

Den yderste grænse var nået. Men hvor er jeg taknemmelig for at have fået lejlighed til at opleve et sådant livtag med den grønlandske natur. I dag får man en radiosender med sig på ekspedition og bliver samlet op med fly, hvis noget går galt. Og hvor er jeg taknemmelig over, at skæbnen gav mig en ledsager som Iver P. Iversen. Vi ses den dag i dag, og han kender mit synspunkt, at bedre kammerat kunne næppe findes til at præstere en sådan mandfolkedåd. ■

En af verdens mest enestående biler, den danske Hammel-vogn, blev skabt næsten samtidig med at tyskerne Gottfried Daimler og Karl Benz byggede de første motorkøretøjer. Men Hammel-bilen kan stadig køre, og her har De vor medarbejders humørfyldte indtryk fra en prøvetur med den nu 80 år gamle »motorvogn« - verdens ældste endnu køredygtige bil.

Allerede når man fatter rattet, får man den første store overraskelse. Det viser sig, at konstruktøren, Hans Urban Johansen, har tænkt sig, at man skal styre modsat. Rattet skal drejes til venstre, hvis man vil have forhjulene snurret mod højre. Når man først har fået omskolet sine indgroede reflekser, volder denne form for retningskontrol ingen vanskeligheder. Og rattet, som er anbragt fuldstændig vandret, byder på en behagelig direkte styring. Kørslen lettes yderligere for bilisten ved, at en klokke med en behagelig sprød klang er monteret direkte på rat-kransen. Det er ikke nødvendigt at foretage en besværlig

vandring med hånden til en knap, som udløser et brutalt hornsinal. Og det er ikke nødvendigt at hindre det fri udsyn til instrumenterne med diverse sølvringe, som er forbundet med hornknappen, for klokken ringer uafsladeligt under kørslen, så medtrafikanter kan holdes løbende orienteret om vognens fremfart.

Desværre har konstruktøren i nogen grad ødelagt muligheden for frit udsyn til instrumenterne. Der er kun to instrumenter - og det kan være pauvert og afsætningshæmmende, når nutidens modeller giver bilisten lejlighed til at forveksle sig selv med en jet-pilot - og begge instrumenter,

et termometer og et manometer, er anbragt i fodhøjde. Til gengæld er der behageligt frit udsyn til kørebanen. Enhver form for døde vinkler er undgået. Alene to smukt formgivne forlygter kan komme ind i førerens synsfelt, men ikke generende.

Lygterne tærer ikke på nogen akkumulator, og besværlige lednings-trækninger er totalt undgået. Lyskilden er stearinlys, som ved et fjedersystem fornyer sig selv, lige til de er brændt op.

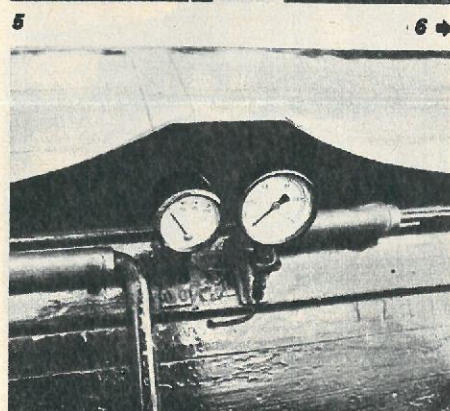
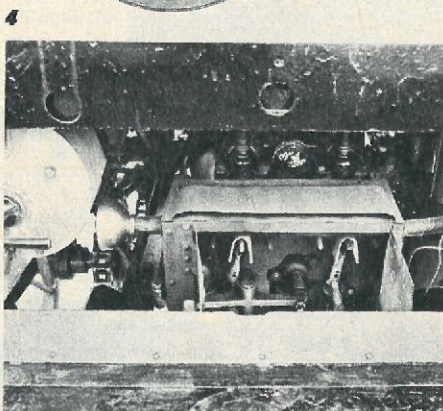
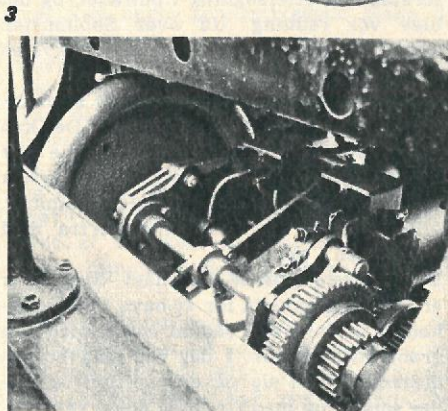
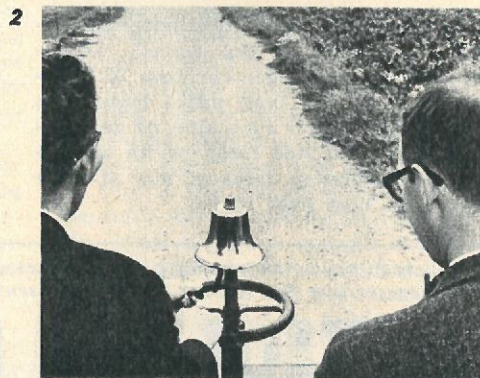
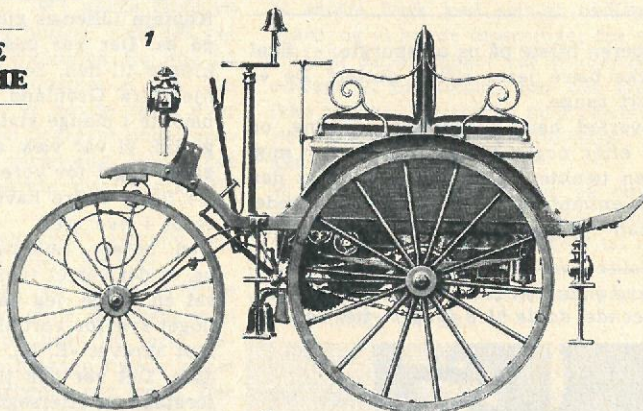
Man kan nok have et og andet at indvende mod komforten i denne vogn. Faktisk sidder man ikke meget mageligere i sæderne end i stive, nødtøftigt polstrede agestole fra den hestetrukne transportalder.

Forsædet og bagsædet er rygvendte - der er slet ingen grænser for udfordringerne til vor vanetænkning. Men egentlig er det ganske behageligt. Føreren og hans tre passagerer får hovederne tættere sammen på den måde, så konversationen under kørslen kan foregå mest mulig ubesværet af motorstøjen.

Og et anseligt støj-niveau må man erkende, at den danske bil byder de ombord værende og de nærmeste omgivelser. Men det er, som om motoren mener, at den nok kan være bekendt at gøre opmærksom på sin eksistens - for her i det formålstjenligt formgivne karrosseris indre ligger et maskineri, man ikke finder magen til i nogen anden bil-nation.

VERDENS ÆLDSTE BIL PÅ LANDEVEJEN

DEN INDLAGTE FARVEPLANCHE



Takket være venlig imødekommenhed fra Teknisk Museums direktør, civilingeniør K. O. B. Jørgensen, har motorredaktionen kunnet realisere en længe næret drøm - en prøvetur med dette unikum af en bil. AF M. O. TORSÉN - FOTOS: OLE WINTHÉR

Motoren, der har et cylinder-volumen på 2720 kubikcentimeter, består af to vandret liggende cylindre, der er spændt fast på et stativ, der samtidig bærer krumtap og knastaksel. Cylindrene er åbne i bunden, og krumtap, plejlstænger og knastaksel arbejder i fri luft. Krumtappen er smedet ud i et stykke og bæres af to lukkede hovedlejer. På knastakslen sidder et sæt knaster, som styrer udstødningsventilerne. Indsugningsventilerne er ikke styrede. De sidder i hvert sit hus oven på topstykkerne.

Karbureringen foregår gennem en overflade-karburator, hvor fordampningen foregår fra nogle små svampe. Tændingen frembringes ved hjælp af gløderør af rustfrit stål, som ikke danner glødeskal før ved 800 grader. Rørene holdes glødende af to brændere, der får deres brændstof fra en særlig tank bagtil. Der kan være syv liter i den egentlige benzintank og to liter i gløderørs-benzintanken.

Man er i stand til at ændre tændingstidspunktet i dette unikum af en motor. Varmer man rørene tæt mod den lukkede ende, sker tændingen sent. Jo længere man flytter brænderne ind mod motoren, des tidligere sker tændingen. Til sidst kan den blive så tidlig, at motoren slår voldsomt tilbage, når den startes. Det er noget, man skal tage sig i vare for.

Nye sindrigheder finder man ved nærmere studier af kraftoverføringen og kraftudvekslingen.

Kraften til bagakslen overføres ved frem-

ad-kørsel gennem krumtappen og ved baglæns-kørsel gennem knastakslen. Det sker ved, at der på de to aksler er anbragt to fritløbende tandhjul, som begge er i indgreb med et større tandhjul, hvorpå der er fastkilet et lille kædehjul. Tandhjulene på krumtap og knastaksel kan kobles til gennem konus-koblinger.

Når man kobler krumtappens fritløbende tandhjul ind, kører vognen frem. Når knastakslernes fritløbende tandhjul kobles ind, kører den baglæns. Fra det lille kædehjul fører en kæde kraften videre til et større kædehjul på bagakslen.

Baghjulene kan løbe frit på den ophængte bagaksel, men de spændes mod to konus-koblinger, som er beslægtet med læder. Baghjulsmøtrikkerne spændes netop så stramt, at akslen trækker hjulene med rundt op ad bakke, men hjulene kan glide i koblingerne, når vognen drejer.

Da motorens konstruktion på visse vitale områder - f. eks. med hensyn til stempel-pindene - er ret spinkel, kunne vi ikke under prøvekørslen tillade os at gå over 500 omdrejninger i minuttet. Det giver godt 35 hestekræfter at muntre sig med. Ved 350 omdrejninger i minuttet udvikler motoren ca. 2,5 hk, men skrøbelighederne i forbindelse med karburatorens varierende ydeevne gør det umuligt at opstille en nøjagtig hestekraftskurve. Jeg kan kun sige, at de mådeholdne omdrejningstal var tilstrækkelige til at fremtrylle en gennem-

(FORTSÆTTES SIDE 55)

1 I dette nummer er indlagt en vægplanche i størrelsen 41×28 cm med Hammelbilen tegnet af Erling Nederland, som vist her. Skulle planchen uheldigvis være faldet ud af Deres eksemplar, kan De ved indsendelse af en kuvert (i størrelse 22×30 cm med Deres egen adresse påskrevet og frankeret med 40 øre i frimærker) til MANDENS VERDEN, Næsborgvej 90, Hvidovre, få tilsendt en ny.

2 Klokken ringer uafsladeligt under kørslen, så medtrafikanter kan holdes løbende orienteret om vognens fremmarch.

3 Instrumentbrættet er enkelt og letafslæsligt, hvis det da ikke lige var anbragt ved fødderne.

4 Et kig ind i den sindrige motor, hvor man dybt inde aner de to vandret liggende cylindre, der er åbne i bunden. I forgrunden gearsystemet, knastaksel og krumtap samt det store, tunge svinghjul.

5 Bøfra kan man se motorens to gløderør med tilhørende brændere samt de styrede udstødningsventiler, der altsammen er anbragt i en skærmende kasse.

6 Der er godt udsyn til alle sider under kørslen, men det kniber med mageligheden i de rygvendte agestole, og man skal vænne sig til at dreje rattet modsat.

ER DANSK

+ Fint udsyn.
Betryggende tophastighed.
Enkel betjening med let tilgængelige manøvre-organer.

÷ Motorens konstruktion for spinkel på vitale punkter.
Ingen større komfort i stive »agestole«.
Instrumenterne er anbragt langt under øjenhøjde - nærmere i fodhøjde.





UD PÅ SKI

Tekst: Magnus Simonsen / Arrangement: Ole Hoffgaard / Foto: Bent Hassing

En skiferie er en vidunderlig oplevelse, men man skal have det rigtige udstyr for at få det fulde udbytte

af fjeldenes glæder - og især for at kunne modstå deres luner.

SPORT OG MODE

Der er to højdepunkter her i livet, sagde min gamle ven abbed Bonnard: Bordet og sengen.

Men abbed Bonnard var heller ikke skiløber. Han kendte ikke den jublende fryd ved skiene og dag-drømmenes flugt hen over sneen, der milevidt ligger jomfruelig hvid, andre steder er forlængst forført af skienes silende, blide hvissen, — den skønneste musik for øret, — eller sunket sammen under deres mere brutale kærtegn.

Der er ikke et menneske at se, så jeg kan tage bakkerne i fred og ro. Det er ikke som i Japan, hvor skisport er en ret ny men fantastisk populær sport. Japanerne har kastet sig ud i den med en ligefrem hysterisk entusiasme som kamkaze-selv-mords piloterne under krigen. Sneplov og andre bremsende forsigtigheds-foranstaltninger er ensbetydende med at »miste ansigt«, så de fleste løber som vilde og foretrækker at miste al kontrol over skiene, indtil de som ofrene på en slagmark bæres ind i det overfyldte lægetelt med brækkede ben eller andre skader.

I denne dybe, saliggørende stilhed har man trafik-problemernes helvede på afstand. Tiden står stille, ikke et dyr at se, undtagen når man støder på nogle flokke af rener. Der er fuldt af dyrespor i sneen. Stilheden summer for ørerne. Så længe det da varer. For man kan efterhånden ikke føle sig sikker — selv i naturen.

Skiene glider af sig selv. Solen varmer. Jeg har for længst taget anorakken af og hører med den tørstendes glæde et rislende kilde-vand og drikker sugende vandet fra ski-staven. Det er bedre end champagne. Jeg suger en appelsin, spiser et stykke chokolade. Ingen steder smager det bare tilnærmelsesvis så godt som på fjeldet.

Hele det mægtige sne-panorama ligger tindrende som diamanter. Selv med lukkede øjne fyldes man med al denne hvidhed. Som et lys, der vælder frem og vil ud gennem øjne, næse, ører og mund.

Den første sne virker altid som en stimulerende champagne-rus.

Solen og sneen har en forunderlig indflydelse på folks psyke. Som en gammel kone sagde til mig engang i Obertauern i Østrig: »Ja, jetzt ist doch alles ganz anders — das Wetter, die Menschen ...«

En dag jeg kom op på liften, hørte jeg på afstand en dansker, der udstødte de mærkeligste lyde som (Fortsættes side 50)



Vi har samlet et komplet udstyr til skiferie-turisten, der vil klædes godt og varmt på og kunne tillade sig en lidt længere tur ud i fjeldene: 1. Stålstave fra Poul Holm, Silkegade, Kbh., 59,50 kr. 2. Skiene er af Hickory og koster med bindinger 334,50 kr. hos Poul Holm. 3. Strikket pullover med praktisk lynlås-lukning fås hos Crome & Goldschmidt til 225 kr. 4. Quiltet »dobbelt-radet« nylon-anorak fra Magasin, København til 158 kr. 5. Stretch-skibukser med lukket hæl koster 158 kr. hos Lerches Sports Magasin. 6. Viyella-skjorte til 78 kr. fra Magasin. 7. Raggsocker, der også fås med længere skaft, 12,50 kr. hos Poul Holm. 8. Pullover i bomuld til 19,50 kr. er fra Magasin. 9. Et par norske »stil-ongs«, lange underbukser i uld og nylon, fås til 37,50 kr. hos Magasin. 10. Skihandsker med lang manchet, 79,50 kr. hos Poul Holm. 11. Strikket hue med kant til ørene fås til 13,50 kr., Crome & Goldschmidt. 12. En let og behagelig meis til langture, 105 kr. hos Poul Holm. 13. Termoflaske med kop, 15,75 kr. hos Poul Holm. 14. Poplin-anorak med pelskant på hæften koster 168 kr. hos Crome & Goldschmidt. 15. Billigere tur-ski til 128 kr. fra Crome & Goldschmidt. 16. Skibriller 21,50 kr., Poul Holm. 17. Kraftige langtursstøvler til 128 kr. fra Crome & Goldschmidt. 18. Silva-kompas koster 41,50 kr., Poul Holm. 19. Skivoks-sæt til både våd og tør sne, 5,75 kr. hos Poul Holm.

◀ Her er det rigtige udstyr til en ferie i Alperne for den mere avancerede skiløber. Det består af et par allround alpine ski Pioneer til 276 kr. med Marker sikkerhedsbindinger, der udløser både ved frontalstyrt og sidevrid, 139 kr. Glasfiber-forstærkede stålstave koster 88 kr.

De kraftige dobbelt-støvler med højt, polstret inderskaft er af mærket Snow-Star til 268 kr. Skibrillerne Champion 64 koster 14 kr., slalomhandsker med elastisk manchet 56 kr. og den sort/røde, strikkede pullover 178 kr. Altsammen set hos Lerches Sports Magasin, København.

Den røde nylon-anorak, der lukkes både med lynlås og trykknapper, koster 238 kr., og dertil fås sorte stretch bukser for 138 kr. Begge dele fra Magasin, København.



2

3

4

5

6

8

7

10

11

12

14

9

15

16

17

13

18

19



Ansigtet bliver fuldstændig fortrukket, når piloten i en overlyds-jager følger sine kammerater opad i formationen - en ganske normal manøvre - men en G-drakt sørger for at holde blodet tilbage i hjernen, så det ikke bliver sort for flyverens øjne. Det lille billede herunder viser hvordan piloten normalt ser ud.

PÅ DEN ANDEN SIDE AF LYDMUREN

AF KJELD B. NILSSON / FOTO: ANTHONY HOWARTH

Den dramatiske beretning om da lydmuren første gang blev brudt. Nu er det dobbelte af lydets hastighed dagligdags i moderne jettfly.

Man må stole på teknikken, de menneskelige sanser kan ikke længere følge med.

Piloterne bliver næsten bevidstløse ved kraftige manøvrer med overlydsfart.



Læs på de næste sider, hvad der sker på den anden side lydmuren.

Hver eneste dag er der piloter både herhjemme og i udlandet, som tager på arbejde på den anden side af lydmuren.

Egentlig er det forkert stadig at benytte udtrykket mur. Der er ingen mur at løbe panden mod mere, efter at det er blevet rutine at flyve med flere gange lydets hastighed. Lydtæppe ville være en mere passende beskrivelse.

Men for længe, længe siden. I 1946 ...

— Det er som at blive sparket ned ad en cementtrappe, fik den britiske jetpilot E. M. Donaldson at vide af Gloster Aircraft Company's indflyvnings-chef, da han skulle prøve at vinde verdensmesterskabet i hurtig flyvning hjem til Storbritannien med en specialbygget Gloster Meteor. For at nå det glørværdige mål måtte han prøve at brække den usynlige mur ned, som var den største udfordring til flyvere, efter at Frank Whittle havde opfundet jetmotoren og givet piloterne mere motorkraft, end de vidste, hvad de skulle stille op med under daglig flyvning.

Flyet til rekord-forsøget havde fået sær-

lig lange vinger. Det havde hverken luftbremser eller landingsklapper, men det havde to nye Rolls-Royce motorer, som var bygget af helt nye metaller og frembragte et hidtil uhørt tryk.

Alle håbede på varme i luften. Så er lyden hurtigere, og mødet med lydmuren lader vente længere på sig. Men den 7. september 1946 kunne forsøget ikke udskydes længere.

Meteoren blev rullet op på startbanen. Bremsene blev løsnat, gashåndtaget presset i bund.

— Så fik jeg det frygtelige spark bagi, da motorerne begyndte at yde deres bedste, mindes den nuværende air commodore E. M. Donaldson. Efter 30 sekunder viste fartmåleren 900 km i timen. En udmærket fart til almindelige manøvrer. Jeg holdt mig i lav højde. Forskrifterne satte et loft på 300 meter over hele flyvningen. Ude over havet gik jeg ind i et drej for at rette næsen mod den tre kilometer lange bane, som skulle gennemflyves så nær havoverfladen som muligt.

Da der var knap 15 km til startlinien, lå jeg fint for den endelige acceleration. Turbinerne fik fulde omdrejninger, og flyet blev lagt ind i et dyk.

Hele Meteoren rystede. Milde himmel, hvor den rystede. Styrepinden blev stiv og tung, og næsen føltes som en hel ton mursten, mens jeg kæmpede af alle kræfter for at holde de sidste tre meter mellem mig og havet nedenunder.

Varmen i cockpittet var rædselsfuld. Der var ikke meget andet at gøre end at bede en stille bøn, og det gjorde jeg. Mit udsyn blev tåget af lydsvingninger, som gennembruddet af lydmuren frembragte.

Ti sekunder efter var det hele overstået. En stor ballon markerede banens ende. Jeg lukkede lidt af for gassen, og rystelserne hørte øjeblikkelig op. Et stort sving i bare 900 kilometers fart bragte mig på linje med banen igen. På ny fuld gas, de samme grusomme rysterlser, det samme tågede udsyn, den samme rædselsfulde hede i cockpittet.

Det var faktisk altsammen ganske nerve-

En formation Lightning-jagere ser ud til at flyve i lav højde over havet. I virkeligheden ligger de i en kilometers højde, over et skytæppe - og farten er næsten lige så stor som en riffelkugles, så en pilot har ingen chancer for at afværge et sammenstød ved hjælp af sine egne sanser, hvis et andet fly skærer hans kurs. ►

På modsatte side et sjældent billede af en flyvemaskines lydmurs-gennembrud. En chokbølge er bygget op omkring Lightning-jagerens krop, og idet maskinen bryder igennem, opstår der en sky af fugtighed omkring halepartiet. Så nær havoverfladen når man kun med besvær op på lydets hastighed, fordi luften er så tyk. I større højder flyver man i dag uden vanskelighed dobbelt så hurtigt som lyden.



pirrende. Og Katapult-sæde var der ikke noget af.

To gange mere måtte jeg igennem det hele, før jeg kunne glide hjem til basen. Jeg havde sat en ny verdensrekord på 616 miles i timen, og jeg var det første menneske i verden, som havde fløjet 623 miles i timen.

Når det sidste tal er så vigtigt for Donaldson at få slået fast, skyldes det, at det er ensbetydende med 1000 km i timen i de mål, man benytter andre steder i verden og snart måske også i England. Men endnu mens miles er god latin i flyvnin- gens sprog, har man forlængst passeret hastigheder på 1.000 miles i timen. Det er hverdagskost for militærpiloter i mange lande.

Meteor'en havde ikke den helt rigtige form til supersoniske hastigheder. Det ved man i dag. Flyet skubbede luften foran sig i stedet for at skære igennem den. Det var det, der forårsagede de voldsomme rystelser.

Ændringer fulgte. Vingerne blev bøjet

bagud, så chokbølgerne virkninger bedre prellede af. Kroppen blev bygget slankere, og vingernes forkanter blev efterhånden så knivskarpe, at de måtte dækkes med beskyttende gummilister på jorden.

I dag har en pilot ikke særlig meget fornemmelse af fart, selv når han piler gennem lufthavet med en fart af 2.000 km i timen ... undtagen når han prøver at dreje for skarpt eller flyve for lavt. Den menneskelige organisme er det ikke helt så let at ombygge og tilpasse til de nye vilkår.

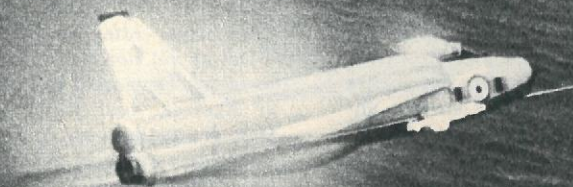
Hvis man farer af sted dobbelt så hurtigt som lyden og tvinger sit fartøj til at ændre retning, vil kroppen fortsætte i den oprindelige retning med 2000 km i timen. Når flyet krænges over i en kurve, farer alt blod i organismen ned i fødderne. Resultatet bliver et »black out«. En følge af centrifugalkraften — de meget omtalte G-påvirkninger, hvor G'et står for det engelske ord for tyngde, gravity.

Jo hurtigere man flyver, desto voldsom-

mere bliver påvirkningerne. På det store billede til denne artikel kan man se, hvordan en pæn ung pilot fra den britiske 23. jagereskadrille i Leuchars får ansigtet fuldstændig fortrukket ved en ganske almindelig manøvre under formationsflyvning med en Lightning jetjager.

Som alle piloter i moderne fly bærer han en G-dragt. Den klemmer sammen om kroppen under sving og rulninger og hjælper til at holde blodet i hovedet, så det ikke sortner for flyverens øjne. Han kan ikke slippe for at få trukket sine ansigts-træk helt ud af facon, men han kan bevare sine sansers fulde brug.

Ingen piloter prøver at stole mere på deres egne sanser end på de tekniske hjælpemidler. Hvis to overlyds-jagere kommer imod hinanden med en fart af mach 2 — dobbelt så hurtigt som lyden — vil det være helt og aldeles umuligt at afværge et sammenstød i sekunderne efter, at piloterne har fået øje på hinanden. Farten er næsten ligeså stor som et projektils i affyrings-øjeblikket ... ■





I skolen kunne jeg ikke koncentrere mig.



Jeg er ikke bange for at tage en drink.

En verdensmester taler ud

Efter sine enestående bedrifter med 6 Grand Prix sejre på stribe, udråbes verdensmesteren Jim Clark som alle tiders racerkører. Mange sætter ham højere end Fangio og Moss, men selv mener Clark ikke, at han ville kunne køre fra en Stirling Moss på toppen.

Er han ikke større, tænker man, når man stikker Jim Clark på næven for første gang. Tobak for en skilling. 170 cm høj - vejer 65 kg. Han ligner en velfriseret lille SAS-kontormand, der kommer ind i Kastrup lufthavns VIP-room for at meddele, at - nu kommer Jim Clark...

Men det var altså manden - verdensmester to gange og 17 gange Grand Prix-vinder. 29 år gammel og umulig at slå.

Den danske motorpresse og TV havde ham i nøjagtig 26 minutter, da han mellemlandede i København, og sjældent har jeg set en mand se så sikkert og afslappet ind i munden på et skarpladt TV-kamera.

Det var altså mere end en lille vel-pudset funktionær.

Det var en verdensmester - og han betog os.

De store navne i racing er ikke længere gentlemen, der prøver at blive mekanikere. Det er nærmere mekanikere, der prøver at blive gentlemen. Sir Malcolm Campbell og pionertidens hurtigtkørende herrer af det bedre selskab er blevet afløst af en helt anden type. Dagens hurtigste mænd kommer ret tilfældigt fra alle mulige samfundslag, og de taler i hvert fald ikke Oxford-engelsk. De er forretningsmænd og udgør nok den mest koldsindige gruppe af alle sportsmænd, al den stund det også er dem, der i værste fald må betale den højeste pris - selve livet.

Jim Clark sagde goddag med en lille, fast og sikker hånd. Det var ikke blot

den sædvanlige overfladiskhed, man så ofte møder hos verdensberømt heder. Han forskede den, han talte med.

- Ja, vil De have en drink med os?

- Gerne, gerne. Champagne helst.

- Jeg troede, at absolut »clean living« var en betingelse for at klare sig i Deres branche.

- Arrr, det er snak. Det er helt andre ting, det drejer sig om.

- Hvilke - for eksempel?

- Stædighed. Man må ikke tabe modet undervejs. Og så naturligvis absolut koncentration, når det brænder på. Men det er pudsigt med koncentration: i skolen kunne jeg ikke samle mine tanker - det blev aldrig til noget særligt. Det kan mine lærere bevidne med temmelig stor sikkerhed.

- Men nu?

- Når jeg kører, er jeg 100 procent samlet om vognen og banen.

- Hvad er egentlig hemmeligheden ved at være den bedste af de bedste?

Vi får et stort, drenget smil, og Jim Clark siger efter en pause:

- Det er vel her som med alt andet: at bruge sine evner til det yderste. Mange er ligefrem født til at være mestre. Der er nedlagt en cirkel i hjernen, som siger: kør hurtigere end de andre. Og så gør man det...

- Jeg har hørt nogle store kørere sige, at de regner med ca. 5 procents sikkerhedsmargin. Det har altid stået for mig som noget sludder.

- Det er det også. Man kan ikke regne den slags ud i procenter. Når jeg kører, prøver jeg hele tiden at reducere risikofaktoren til det mindst mulige.

En god kører har noget i sig, der siger »slow down«, før tingene kommer ud af kontrol. Racing behøver ikke - og må ikke - blive livsfarligt for køreren. - Selv en verdensmester kan vel nu og da føle den iskolde angst under et løb? - Tit. Man er jo ikke herre over, hvad der sker forude på banen. Der kan være smidt olie, og der kan ske noget uforudset med andre vogne. Jeg har oplevet sekunder, hvor jeg var som stivfrossen...

Jim Clark nipper lidt til sin champagne. Han tyller ikke... Han svarer rask og sikker en anden journalist på spørgsmålet:

- Hvor hurtigt er langsomt på en motorbane?

- Omkring et halvt hundrede kilometer i timen i farlige hårnålesving. Topfarten kan til gengæld nå op på 300 hen ad langsiderne.

- Jeg vil gerne vide, hvordan Stirling Moss' uheld virkede på Clark. Vil han holde op, hvis han bliver udsat for noget lignende?

- Her kan jeg kun sige, at man må op på krikken igen, når man er slået af. Det er god, gammel psykologi. Men det forudsætter naturligvis, at man kan hænge sammen...

- Er De bedre end Moss?

Clark ser for første gang ud til at være lidt i vildrede med sig selv. Han begynder at trille sit glas i hånden og kikker på loftet.

- Jeg tror - ja - jeg tror ikke, jeg kan køre fra Stirling.

Det er en dejlig ærlig mand, vi sidder



Nej, jeg er ikke bedre end Stirling Moss.



Jeg er ikke forlovet, men har en girl-friend.



Om jeg tjener 20.000 kr. i timen? - Tja.

Interview: Max Randrup / Fotos: Bent Rej

Banæ? Ja, det har jeg været mange gange.

med i dette VIP-tempel, hvor gridske kuglepenne flyver over papiret, mens TV-folkene glemmer at pakke deres grej for at lytte.

- Hvad siger Deres forlovede til alt dette raceri?

- Jeg er ikke forlovet. Skal vi kalde hende min »girl friend nr. 1«. Men hun vil selvfølgelig gerne have, at jeg holder op i tide.

- Vil det sige - når De har tjent penge nok?

- Hvem tjener penge nok?

- Man siger, De tjener ca. 20.000 i timen, mens De kører.

- Det gør man vel. Men jeg spørger jo ikke Dem, hvad De tjener...

Og det siger Jim Clark med en frisk latter. Han er blevet udspurgt før end i dag, og han har læst, hvad engelske motorjournalister siger om den sag.

Engelske køreere taler aldrig om deres indkomster, men man ved, at Clark tjener ca. 1.400.000 kr. i år. Mindre kendte folk kan lave 300.000 kr., men pengene kommer fra mange sider.

Først og fremmest er der sponsorerne. Jim Clark får ikke så lidt fra Lotus, Dunlop, Girling, Ford og Esso. Så er der startpengene, hvor Clark ikke starter under 10.000 i et Grand Prix. Selve præmierne er faktisk ikke værd at køre efter, når man ved, at en Grand-Prix-vinderpræmie ligger mellem 10.000 og 20.000 kr., men Indianapolis skæpper ganske pænt i bøs-sen. Han delte præmien med Lotus, men den var dog på sine 1.1 mill. kr. I virkeligheden er det slet ikke nødvendigt for Clark at køre. Helt fejlag-



tigt har man beskrevet ham som en fårehyrdesøn fra Skotland - en fattig dreng uden andre chancer end at køre fra de andre. Nok er han skotte og kører med klanens farver på sin styrt-hjelm, men han kommer fra en velha-vende familie, der har flere får græs-sende i højlandet, end Jim har kubik-centimeter i Lotus'en. Han kan trække sig tilbage, når det passer ham.

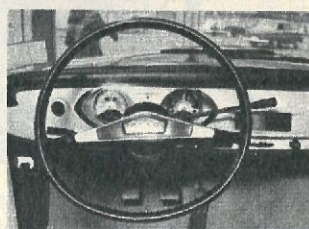
- Og hvornår passer det så herren?

- Det har jeg ikke ringeste anelse om. Det er et temmelig krævende full-time-job, og der er ikke mange ledige week-ends om året, men jeg vil ikke køre mere, når jeg mærker, at jeg bliver indhentet.

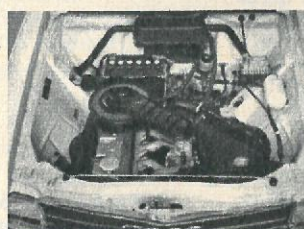
- Vi vil komme til at køre meget stærkere, end vi gør i dag, og De vil rimeligvis opleve den dag, da jeg spankulerer rundt mellem fårene med en knortekæp i hånden. ■

VI PRØVEKØRER »MELLEMPTRYKSVOGEN« **AUDI** FOR FULDT TRYK

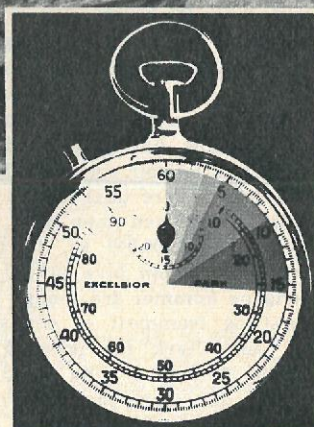
Den nye Audi's slægtskab med Mercedes-Benz og VW er umiskendeligt. Forarbejdningen og kvaliteten ligger på et meget højt niveau. Den levende motor, den fine benzinøkonomi og de fornemme køreegenskaber gør plusserne væsentlig større end minusserne.



Forskellen mellem F 102 og Audi's frontpanel er beskednen. De to hovedure er placeret i en ikke synderlig smagfuld, endsige hensigtsmæssig krom-ramme. Speedometeret er det mest optimistiske vi til dato har prøvet (ved f. eks. 100 km kørte vognen reelt 87,5 km/t).



Den kraftige Mercedes-konstruerede Audi-motor er placeret i en hældning på 45 grader for at give en lavere motorhøjde. Køleren er ikke som i F 102'en af den forseglede type. Bag sprinkler-beholderen ses sikringselementet, let tilgængeligt og med gennemsigtigt låg.



Acceleration:

0- 40 km/t: 3,0 sek.
0- 60 km/t: 4,3 sek.
0- 80 km/t: 9,4 sek.
0-100 km/t: 15,7 sek.
Tophastighed: 135 km/t.
Benzinforbrug: Normalt forbrug ved blandet kørsel: 12-14 km/l. Landevejskørsel ved 80 km/t: 15,6 km/l.

TESTRAPPORT: ROGERS SØGAARD

Vindstyrke 6-7 med hiv og stød fra øst — kørselsretning nord-syd ... det var situationen under min første 200 km landevejsfart med den nye Audi. Altså netop de forhold, man ønsker sig mindst, hvis man sad i en vogn med motor bagl. Men som sagt: jeg var i en Audi, hvor både motor og træk er rigtigt placeret, nemlig foran, og hvor elegant den bestod prøven, kan i dybeste sanddruelighed beskrives således:

Under den flængende sidevind og ned ad en lang bakke lod vognen sig føre roligt og sikkert med én hånd på rattet, normalt åndedræt og pulsslag (hos føreren) skønt speedometret boltrede sig mellem 160-170 km/t, hvilket svarer til en reel hastighed på 140-150 km/t.

Sådan en oplevelse kan jo næsten bringe en på audi-øse frierfodder, for netop retningss stabilitet og udpræget sidevindslige-gyldighed er vældige attraktiver for den, der kan li' at køre hurtigt. At Audi'en er rigt blodbeslægtet med den dødsdømte, men endnu ikke henrettede DKW F 102, turde ikke være nogen hemmelighed, men dog må man holde sig helt klart, at selv om de to vogne har en hel masse udseende til fælles, så er de af gemyt meget forskellige.

Den nye »mellemtryksmotor«, der er født hos Daimler-Benz er teknisk set ikke nogen sensation, men indebærer dog så meget nyt, at den betegner et godt skridt frem for stempelmotoren, der såmænd nok i en Wankel- og turbinetid kan have behov for lidt afstivning!

Først og fremmest byder det nye mellemtryksprincip med hvirvelfyldning af forbrændingskamret på en bedre brændsels-økonomi, der f. eks. under en prøvekørsel fra Ålborg til Århus i stærk kulde kom helt klart til udtryk: med en marchfart på 80-90 km/t kørte vognen 15,6 km på literen. I øvrigt er den nye motortype bemærkelsesværdig vibrationsfri, hvorimod den høje kompression, 11,2:1 som forudset ikke går helt lydløst af. Specielt har motoren ved tomgang og lave omdrejningstal en ret hård, næsten dieselmoduleret klang, som dog aftager gradvist, således at motoren over 60-70 km/t har samme lydbillede som en almindelig lavtryksmotor.

Motorens 81 hk er virkelig »hjemme«. Accelerationsevnen er som det fremgår af vore målinger på vippen til det forrygende, og man har ikke på noget tidspunkt indtrykket af, at den besværes ved hård udnyttelse, hvad enten den i mellemgearene køres helt ud, eller om man i timevis kører

(fortsættes side 44)

TEKNIK

Opbygning: Selvbærende stålkarrosseri, 4 døre.

Motor fortil.

Bagagerum bagtil.

Træk på forhjulene.

Motor: 4-cylindret, 4-takts rækkemotor m. topventiler.

Vandkøling.

Boring: 80,0 mm.

Slaglængde: 84,4 mm.

Slagvolumen: 1696 mm.

Kompressionsforhold: 11,2:1.

HK (maks. effekt):

72 DIN v. 5000 o/min.,

81 SAE v. 5000 o/min.

Litereffekt: 42,5 hk/l (DIN), 47,8 hk/l (SAE).

Største drejningsmoment: 12,5 kgm (DIN) v. 2000 o/min., 13,0 kgm (SAE) v. 3500 o/min.

Karburator: Solex 38 PDSI.

Transmission: Tør enkelt-pladekobling. Ratgearstang. 4 fremadgående gear.

Synkronisering: Alle.

Udvekslingsforhold:

13,22 - 7,56 - 5,13 - 3,75.

Bakgear: 12,05.

Bremser: Hydr. bremses. Skivebremser for, tromlebremser bag.

Mekanisk håndbremse.

Forhjulsophæng: Triangel-arme med langsgående torsionsfjedre. Krængningsstabilisator.

Baghjulsophæng: Stiv bagaksel med reaktions-

arme, panhardstang og tværliggende torsionsfjedre.

Støddæmpere: Teleskop.

Styretøj: Tandstangsstyring.

Ratmdrejninger mellem fulde styreudslag: 4.

Elsystem: 12 V.

Vekselstrømsdynamo: 490 W.

Akkumulator: 55 Ah.

MÅL OG VÆGT

Køreklar vægt: 980 kg.

Ca. 62% på forhjulene.

Vægt-effekt: 12,1 kg/hk (SAE).

Totalvægt: 1430 kg.

Længde: 438 cm.

Bredde: 162,6 cm.

Højde: 146,1 cm

(ubelastet).

Dækstørrelse: 165×13.

Frihøjde: 18,8 cm

(ubelastet).

Akselafstand: 249 cm.

Sporvidde: for/bag:

134,1/132,6 cm.

Mindste vendediameter: 10,9 m.

Kabineindretning:

2 separate forstole, helt bagsæde.

Tankindhold: 53 l.

Motorolie: 4 l.

Kølerindhold: 7,5 l.

CAMPING

Sovebeslag (2 sæder): ca. 550 kr.

Tilrådelig campingvognsvægt højst 750 kg.

Stigningsevne ved 2000 kg totalvægts vogntog: ca. 16-16,5% (1. gear).

ØKONOMI

Pris: 28.615 kr. excl. lev.

Leveringsomkostninger: ca. 250 kr.

Årlig vægtafgift: 300 kr.

Ansvarsforsikring med fuld kasko:

Uden bonusret (MLU): ca. 823 kr.

Med bonusret (Dansk Automobilforsikrings Forbund): ca. 776 kr.

Efter 2 skadefri år: ca. 621 kr.

Efter skadeår: ca. 1035 kr.

(Eksemplerne er alm. helårspræmie — uden selvrisko — og gældende for Storkøbenhavn, landets dyreste tarif-område).

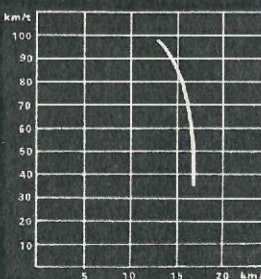
Benzinudgifter: ca. 7-8 kr. pr. 100 km (blandet kørsel).

Vedligeholdelsesudgifter: Kan endnu ikke opgives

FABRIK OG IMPORTØR:

Fabrikationssted: Auto-Union, Ingolstadt, Vesttyskland.

Importer: Bohnstedt-Petersen A/S Hillerød.

BENZINFORBRUG:


	Acc. 0-80 km/t				Topfart km/t			
	16	14	12	10	120	130	140	150
AUDI								
DKW F 102								
TAUNUS 17 M								
AUSTIN WINDSOR								
VW 1600 TL								

Har amerikanerne indhentet russerne i verdensrummet?

RUMFART

Hvordan er stillingen i kapløbet i rummet?

Hvem kommer først på Månen?

Vil USA trods russernes mange præstationer kunne vinde den endelige sejr ved større forudseenhed og bedre teknisk-videnskabeligt grundlag?

AF JAN KOEFOED - FOTOGRAFIER FRA TASS OG NASA

*Fører amerikanerne nu efter deres sidste triumf
- stævnmødet i rummet?
Læs svaret på de følgende sider*

Det første billede, der viser et glimt fra en af de hemmelige russiske raketbaser.

Hvem kommer først til Månen — russerne eller amerikanerne? De to rivaler står i øjeblikket nogenlunde lige, og ingen af dem synes nærmere førerstillingen end den anden. Så skulle tiden da også være inde til at lave en foreløbig sammentælling. For sagen er jo, at det er forbi med de store rum-sensationer. Nu falder den halve verden ikke længere i benovelse, når et par bemandede rumskibe mødes i rummet. Selv amerikanerne er blevet blaserte. Da Gemini 7 begyndte sin flyvning 14 dage rundt om jorden i begyndelsen af december, ofrede den amerikanske presse mere spaltepads på fodboldresultater end på rumfærden. Og så er fodbold endda ikke den sportsgren, der optager mest plads i USAs aviser.

Men netop dette er så karakteristisk for rumfarten: skønt en hvalpet videnskab på godt otte år, er den blevet et snusfornuftigt væsen, der er grundigt træt af at være vidunderbarn.

Hvor står vi i dag?

Tiden er ved at blive knap. Både russerne og amerikanerne har bebudet, at de vil have henholdsvis kosmo- og astronauter på Månen i 1970. Kan de nå det? Hvem af dem kan?

I 1965 har begge rivaler oplevet nedslående fiaskoer. Rumskibene har krydset atmosfæren rutinemæssigt på vej ud og ind fra universet. Men de to vigtige manøvrer — sammenkobling af rumskibe midtvejs ude på Måneruten og gennemførelse af den »bløde« landing på Månens overflade — er hidtil slået fejl.

Så står rivalerne da foran en afgørende slutspurt. Ikke finalen, kun en etapesejr gælder det. Førstepladsen her får den, der først opnår fuld beherskelse af de vanskelige rum-manøvrer.

Paradoksalt nok er det ikke i de allersejeste rumforsøg, chancerne i det nuværende kapløb skal aflæses. Da amerikanerne i oktober måtte opgive at gennemføre et sammenkoblingsforsøg, fordi den Agena-raket, der skulle sendes i forvejen for Gemini-kabinen forsvandt, erklærede Måneprogrammets ledelse, at fiaskoen ikke ville synke dem. Verdenspressen tvivlede. Men havde de vantro kommentatorer ladet hukommelsen ransage, ville de være stødt på en højst interessant prognose, som lederen af den amerikanske rumfartsadministration, Charles Webb, fremsatte i begyndelsen af marts 1962:

»Sovjet når sandsynligvis at blive de første, der sender tomands rumskibe i kredsløb om Jorden,« spåede han. »Russerne bliver måske også indehavere af førstepladsen til en bemandedt rejse rundt om Månen. Men USA foretager den første månelanding«.

Tiden har givet den amerikanske rumfartsleder ret. Ganske vist er russernes

rumpiloter endnu ikke nået omkring Månen, men de kan nå det når som helst. Men i dag er amerikanerne af den opfattelse, at de definitivt vil erobre føringen i løbet af 1966.

Hemmeligt russisk brændstof?

Som tiden er gået, og amerikanerne har fejret deres andenhånds triumfer, er snakken om et specielt russisk raketbrændstof forstummet. Det ligger nogenlunde klart, at de to rivaler teknisk bevæger sig ad samme linjer, men det ser ud til, at USA har decimeret det russiske forspring.

Efterhånden er der sivet betydelige mængder af data om de russiske rumfartsprogrammer gennem jerntæppet. Med dem som baggrund kan situationen rides op: Russerne er midt i en hæsblæsende spurt for at bøde på de første rumfartsårs undladelses-synder. Fra 1957 til 1964 har russerne hjembragt en række strålende enkeltsejre. Først i løbet af 1964 begyndte de regelmæssigt at sende forsknings-drabanter op i større tal.

De forhåndenværende informationer afslører, at alle de strålende bedrifter er gennemført med et og samme raketsystem, som er kraftigt nok til at sende et bemandedt rumskib rundt om Månen, men er for svagt til at gennemføre månelandingen. Vestlige ingeniører beregner, at de sovjetiske rumraketter har en reaktionskraft på 600 tons. Tallet er senere blevet bekræftet fra officiel sovjetisk side. Nu ved man også, at starttraktens og rumskibenes samlede vægt var 350 tons. Endvidere, at russerne har brugt en to-trins raket med 5 motorer af R-14 typen i første trin og en R-14 motor i andet trin. Hver af motorerne udvikler 100 tons tryk svarende til 20 mill. hestekræfter. Yderligere beregninger har effektivt aflivet myten om revolutionerende kraftige brændstoffer. Beregningerne viser, at R-14 raketten bruger samme brændstof som de amerikanske.

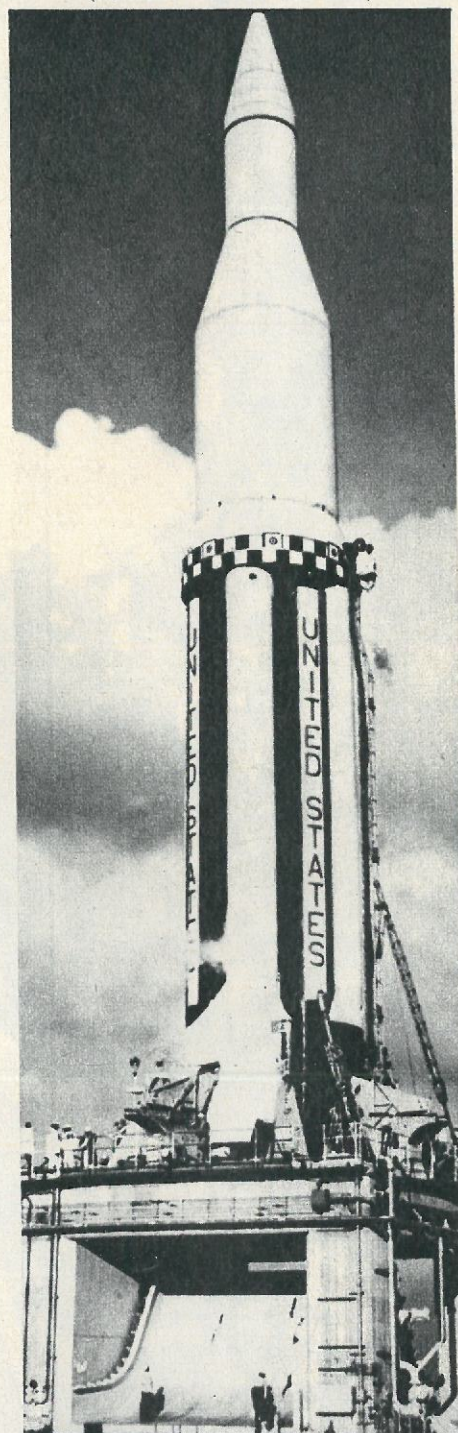
Det koster dyrt

Russerne har — i betragtning af deres meget ambitiøse rumprogram — været forbløffende tilbageholdende. Mellem 1957 og 1963 har besætningen på kosmodromen Baikanur ved Aral-søen kun lige akkurat været tilstrækkelig til at holde to raketramper i gang. Til sammenligning sendte USA i samme tidsrum 69 satellitter og rumskibe op fra 17 raketramper.

Først kom russerne med de tre Sputnik'er, dernæst i 1959 de tre Lunik'er og endelig en serie ubemandede flyvninger, som kulminerede med Gagarins og Titovs verdenshistoriske rumtogter. I de første fire år ialt 15 rumfarter, der i vægt strakte sig fra Sputnik I's 83,6 kg til Vostok II's

Har
amerikanerne
indhentet
russerne
i
verdensrummet
?

(FORTSAT FRA FORRIGE SIDE)



Den amerikanske Saturn-raket er nu næsten klar til at sende måneskibet Apollo af sted.

fem tons. Med undtagelse af to forsøg på at nå Venus med automatiske rumsonder, overlappede disse russiske rumeksperimenter aldrig hinanden.

Det kostede aldrig russerne store summer at nå disse mål i sammenligning med de amerikanske rumforskningsprojekter. Men alligevel indtrådte i foråret 1963 en krise, der tvang den sovjetiske regering til at foretage store budgetudvidelser. Det stod da klart, at de revolutionerende førstepladser — den første jorddrabant, den første raket til Månen, de første billeder af Måne-bagsiden, den første bemandede rumflyvning, den første dobbelt-rumrejse og den første rumgænger ikke var nok til at bane vejen til den første månelanding. Fra efteråret 1963 sættes en serie satellitprogrammer i gang, der så hurtigt det lader sig gøre, skal løse de utallige problemer, som teknisk og videnskabeligt spærrer vejen til målet. Opgaven er ikke så lige til. For her er amerikanerne fem år forud. Fra den første Explorer-drabant, der viste sig på himlen 1. februar 1958 har USAs videnskabsmænd systematisk arbejdet på at aflokke rummet dets hemmeligheder. Hundrede tusinder af data er kodet ind i elektronhjerner og analyseret til ny viden om Månerutens mystiske geografi.

Det virkelige kapløb

Det er i sandhed en hård opgave, de russiske videnskabsmænd har fået. Naturligvis stod de ikke på bar bund i 1963, men det kan ikke bortforklares, at værdifulde år var blevet spildt på at lave rumsejre, der først og fremmest skulle være politiske virkemidler.

Deres programmer afvikles støt. I øjeblikket går hver måned en russisk satellit til vejrs med nye instrumenter om bord og i baner som fører bestandigt længere bort fra Jorden. Det er sjældent, disse opsendelser finder vej til avisernes nyhedsspalter. Højst ofres en notits, og få tænker på, at det er her det virkelige kapløb om at nå Månen først udkæmpes.

Til dette jag kommer arbejdet på at konstruere og udvikle nye bæreraketter til Måneskibet. R-14 raketsystemet er ikke kraftigt nok til at transportere måneskibet og dets besætning den lange vej og medføre brændstof til den vanskelige landing på Månen. Gentagne sovjetiske afskydninger over Stillehavet har givet anledning til gisninger om kæmperaketter. Amerikanske målinger og lækager i det russiske jerntæppe har imidlertid godtgjort, at der har været tale om mindre missiler, hovedsageligt interkontinentale ballistiske atomraketter, der i lighed med de amerikanske brintbombebevarende våben skal kunne afskydes fra underjordiske affyringsiloer og fra neddykkede atomubåde. På den anden side kan man

på baggrund af den velkendte russiske fortielseskunst næppe forvente, at de store rumraketter vil blive afprøvet så at sige for øjnene af den amerikanske Stillehavsflådes radarstrittende spionskibe, der ligesom fast på post omkring det område, hvor raketterne slår ned.

At det skulle være nødvendigt at prøveskyde raketterne på denne måde bunder i forældede forestillinger. Raketeknikken er så vidt fremskredet, at sådanne forsøg er overflødige. Langt lettere er det at lade raketterne bære nye satellitter og rumskibe til vejrs som led i forskningsanstrengelserne. At arbejdet på Månelandingsraketterne er langt fremme, kan der ikke herske tvivl om. Men intet ud over vage antydninger har fundet vej til Vesten. Amerikanske teknikere mener dog, at de sovjetiske Måneresjende skal startes med en 120 meter høj raket, der har en bærekraft på det dobbelte af R-14 systemet eller med andre ord ca. 1200 tons. Vægten af kæmperaketten anslås til 450 tons og rumskibet med dets last af brændstoffer og instrumenter til mindst 12 tons.

10 millioner dollars om dagen

Mellem de to rivalers arbejde er der ikke større forskel. De arbejder begge ad samme baner og antagelig med nogenlunde lige store omkostninger. Amerikanerne poster daglig 10 millioner dollars ind i Måneresjens mange detailprojekter. Hvis der endelig er en forskel, må den være større økonomiske anstrengelser fra russernes side.

Amerikanerne har ingen grund til at fortryde, at de er kommet bagefter med næsten alle de verdenshistoriske rumforsøg. Takket være den store bredde USAs rumforskning blev lagt ind på fra begyndelsen, kan de se fremtiden imøde med nogen fortrøstning i tillid til at de samme vilkår gælder for begge parter, nemlig at det tekniske og videnskabelige fremskridt nås gradvis. Revolutionerende opfindelser af større format tilhører fortiden.

Da de måtte udsætte sammenkoblingsforsøget fornylig, valgte de at gå en anden vej og i stedet sende to bemandede rumskibe op med det formål at udføre rumrangeringen manuelt.

På det sidste er den amerikanske regerings rumfarts-talsmænd blevet så fåmælte, at det næsten virker mundkurv-agtigt. Mon ikke de siger mindre, fordi alt går efter planerne?

Måneraketten Saturn er så godt som færdig. Den har gennemført en række vellykkede prøveflyvninger. For øjeblikket bygges de første serier, der skal sendes afsted på de første rekognosceringer. Månen rundt i 1967. For i modsætning til russerne vil amerikanerne tage den rigtige måneraket i brug så tidligt som muligt.

En teknisk revolution

Og kan man nu sige, at amerikanerne er bagud i det tekniske kapløb. Saturn-raketten er, skønt den første gang blev nævnt så sent som 1963, undfanget i 1957, før den russiske Sputnik kom op. I 1964 blev første trin, der med otte raketmotorer har en bærekraft på 650 tons, prøveflyvet med »døde« andet- og tredje-trin. I løbet af i år er der foretaget adskillige vellykkede flyvninger med de to trin, der skal bruges til at gennemprøve måneskibet Apollo på længere jordomkredsnings. Andet trin har seks raketmotorer, der udvikler et tryk på 40 tons, mens tredje trin med en trykkraft på godt seks tons udgøres af en enkelt motor af samme type, som anvendes i andet trin.

Disse to trin repræsenterer en teknisk revolution. Brændstoffet er den kraftigste kombination, der kendes, nemlig flydende ilt og flydende brint. Sammenlignet med de konventionelle drivstoffer, der hidtil er brugt i rumforskningen, giver de en trykkraft, der er ca. 75 pct. større.

I denne udgave kan Saturn-raketten sende satellitter på godt 10 tons i kredsløb om Jorden eller et dobbeltbemandedt rumskib på næsten fire tons på en enkeltkredsflyvning omkring Månen retur til Jorden. Dette regner amerikanerne med at nå i begyndelsen af 1968. De regner også med at de må nøjes med andenpladsen efter russerne. Til gengæld vil allerede da en ny raket stå klar, som har tilstrækkelig kraft til at frigøre det seks tons tunge Apollo-rumskib fra Jordens tiltrækning og ind i den kredsbane omkring Månen, hvorfra den lille to-mands kabine skal manøvreres ned til en blød landing på Måneoverfladen.

Stillingen i kapløbet kan da gøres op således:

Amerikanerne fører klart i udforskningen af Månerutens hemmeligheder, hvor de takket være de vidtspændende projekter, der iværksattes fra begyndelsen i 1958, i det store og hele ved, hvad de har brug for at vide.

Russerne kæmper desperat for at hale amerikanernes forspring ind. De kan ikke sende måneskibe afsted selv om de havde dem. De brugte fire år på tekniske triumfer uden at følge succeserne op.

Raketeknik står de to konkurrenter vel-sagtens lige. Russerne kan endnu udnytte det kraftige R-14 raketsystem til at sende kosmonauter på rejse rundt om Månen og derved skaffe sig endnu en triumf. Men USA er dem lige i hælene med Saturn-raketten, der tages i brug i 1966, og kan i 1967—68 gøre russerne kunsten efter.

Derefter er der i grunden kun det ene spørgsmål tilbage, om russerne kan nå at få Måneraketten færdig, eller om ikke den amerikanske forudseenhed sikrede USA den afgørende sejr — i 1958. ■

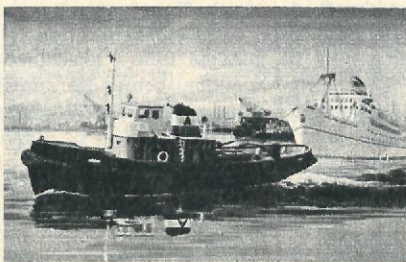
Leif Nielsen kikker nyheder ud på markedet.

Godt nyt for model-selvbyggere

Dansk Modelflyve Industri i Odense har udsendt sit nye katalog, der udlæveres gratis hos forhandlerne. Der er flere gode nyheder i.

De tre skibe, vi viser her, er bygget op af lister på spant. En byggemåde, som kommer meget nær skibsværfternes. I byggesættet ligger alle de nødvendige trædele, de fleste udsavet, arbejdsstegning i fuld størrelse og byggevejledning.

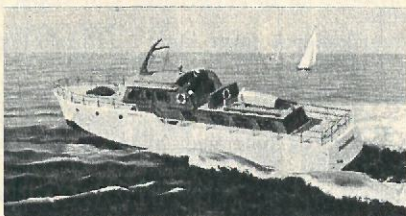
Desuden er der tilbehørssæt indeholdende skrueaksel med skrue, gelænder, lanterner, køjer, pullerter og så videre. Alle metaldele er af messing og dermed rustfri.



Samson

Mest populær vil slæbebåden Samson sikkert blive, men måske også den vanskeligste at bygge.

Den er 60 cm lang og meget modeltro. Byggesættet med alle trædelene koster 29 kr., og tilbehørssættet fås for 21 kr.



Admiral

Langt lettere vil det være at bygge den store, flotte motorbåd Admiral. Dens spanter er ikke runde, men danner et knæk, hvilket bevirker, at hele skibssiden kan lægges på som en hel plade, og det samme gælder bunden.

På grund af sin størrelse vil Admiral egne sig fortrinligt til indbygning af radiofjernstyring, men sejler selvfølgelig også fint med fast ror.

Den måler færdigbygget 1 meter. Byggesættet koster 47 kr., beslagsættet 40 kr. ekstra.

Hele overbygningen er til at tage af og giver på den måde god adgang til bådens indre. En elektromotor af mærket Monoperm Super til 22,50 kr. vil være passende trækraft.



Autofærgen

En færgе til legetøjsbiler har længe været et uopfyldt ønske hos fædre, som gerne ville bygge noget til de mindste drenge, men nu er ønsket gået i opfyldelse med et nyt byggesæt.

Der er masser af tid til at bygge dette nemme legetøjsskib inden foråret sætter ind og lokker de sejlgade til soppebassiner og strandbredder, og bliver færgen for tidligt færdig så vandet er for koldt, så »sejler« færgen ved lidt fantasi ligeså godt på dagligstuegulvet. Autofærgen er 50 cm lang, og træbyggesættet koster 21 kr., tilbehørssættet 20 kr.



Pas på de pæne sko

Den lille skumgummipude, beregnet til at sætte nedenfor speederen, vil vi ikke anbefale til daglig brug i bilen. Foden skal placeres med nogenlunde omhu på puden, hvilket kan besværliggøre kørslen en smule.

Men til pænt brug både for damer og herrer er den uundværlig. Enhver bilist burde have den i sit handskerum hvis der er plads.

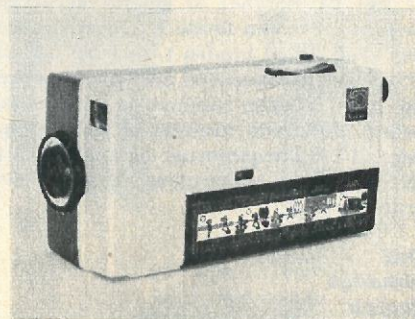
Der er ikke noget så irriterende som at få de nye, blankpolerede selskabssko ødelagt på bagkappen, fordi skoen under kørslen har gnedet frem og tilbage på bilgulvet, der gerne er fuldt af vejsnavs og grus.

Skobeskytteren sættes lynsnart på med en tryklås og prisen er så beskeden som 3,60 kr. Iku Autoudstyr, København.

Mere Super 8

Der kommer stadig nyt udstyr fra næsten alle de kendte kamera-fabrikker til det nye smalfilm-format Super 8, der giver halvanden gang så stort billedfelt som den hidtil anvendte 8 mm film.

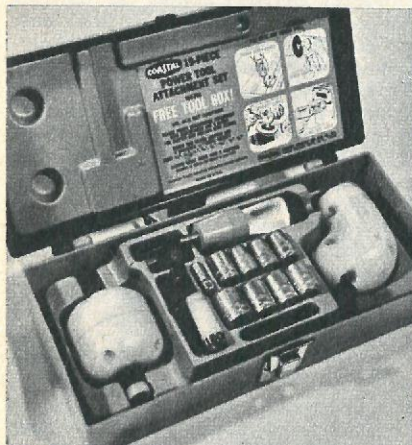
Kodak, som lancerede det nye format og præsenterede den nye film i specielle Kodapak-kassetter lige til at lægge i optageren, har nu selv præsenteret tilhørende optagere og gengivere.



Den billigste optager M2 har kamerahus af glasfiber på stålskelet. Objektivet er fix-focus, 13 mm med lysstyrke 1,8. På siden af apparatet er med symboler angivet, hvilken blænder der skal benyttes under forskellige lysforhold. (Der er nemlig kun en film at vælge imellem, hvis man kan sige sådan. En forbedret udgave af den i forvejen fremragende farvefilm Kodachrome II). En lidt dyrere model M4 har indbygget CdS-lysmåler med automatisk blænderindstilling, men ellers som M2. Priserne er sat til henholdsvis 434 kr. og 598 kr.



Gengiveren er kompakt og robust, indbygget i en kuffert. Den har automatisk trædning og en skånsom filmfremføring. Objektivet har lysstyrke 1,5 og lampen er på 150 watt. Set til 598 kr.



Nye ting til boremaskinen

Coastal hedder et lille tilbehørssæt til den elektriske boremaskine. Det er amerikansk fremstillet, og fabrikanten har sørget for, at sættet ikke indeholder en masse overflødige dele. Hvem kunne ikke tænke sig at have mulighed for at anvende sin boremaskine som skruetrækker? Dertil anvender man det hvide apparat til venstre i æsken.

Skrutrækkeren aktiviseres kun, når man med boremaskinen nedtrykker en fjederbelastning. Håndtaget bag i æsken anvendes til at styre et værktøj bedre, f.eks. kan det skrues på udvekslingen til højre. Plasticassen har hank i låget, og der medfølger tre skruetrækkerblade, otte nøgler til møtrikker samt en lille »dime«, der gør det nemmere at holde skruetrækkeren til skruen.

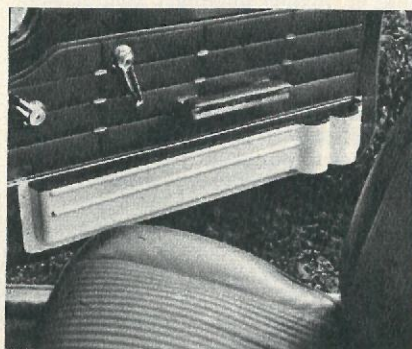
Sættet koster 89,50 kr. og vi har set det hos Baadh & Winther, København.



Orden i sagerne

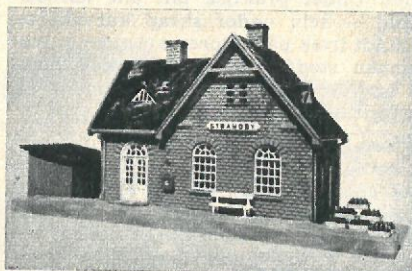
Her er en meget fiks ting til at spænde på solskærmen. Sættet er nydeligt udført, og kuglepen, kam, spejl og notesblok følger med i købet. Notesblokken er dejlig at have lige ved hånden.

For at kunne montere dette garniture, må man have en bil, der har en ikke alt for dinglevorn solskærm, da den forøgede tyngde ellers vil få skærmen til at falde ned. Prisen er 18 kr. Set hos Iku Autoudstyr, København.



Stor »lomme« til bildøren

Man kan nu købe en dør-lomme af plastic lige til at skrue på bildøren. Den fås i flere størrelser passende til forskellige dørdimensioner. Bemærk de praktiske flaskeholdere i den ene side. Hvem har ikke væltet sodavand ud over bilens pæne indtræk, fordi Petermand ikke har kunnet drikke det hele på én gang, og fordi det har været umuligt at finde et sikkert sted at anbringe den halvtømte flaske. Set hos Iku Autoudstyr, København. Pris 31,60 kr.



Huse til modelbanen

Den danske fabrik Heljan, der allerede har præsenteret en række plasticbyggesæt i H.O. skala (1:87) af danske huse, stationer, mejerier, bondegårde o.s.v., har atter sendt en nyhed på markedet: En lille landstation til kun 9,75 kr. Det er imponerende, at fabrikanten, som personligt laver alle sine forme, i løbet af ganske få år har været i stand til at skabe en serie byggesæt, der ikke alene har erobret det danske marked, men også har fået solidt fodfæste i udlandet. Heljan byggesæt forhandles gennem D.M.I., Odense og fås i hobbyforretningerne.



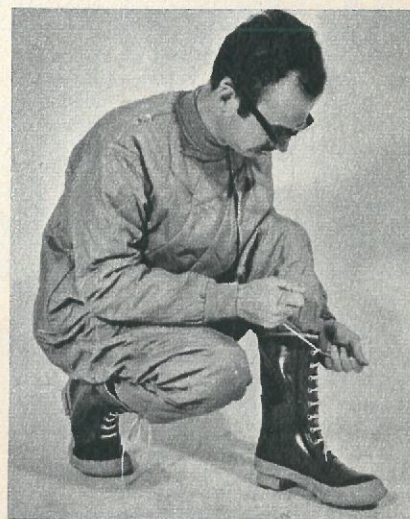
Lune nyheder

Sportsfiskeri kan være en særdeles kølig hobby, især nu hvor vinteren er i fuld gang. Hører man til de lystfiskere, som driver fiskeri, der gør det nødvendigt at træde ud i det våde element, vil man hilse denne nyhed, skumgummisolerede overtræksbukser, såkaldte Waders, velkommen med glæde.

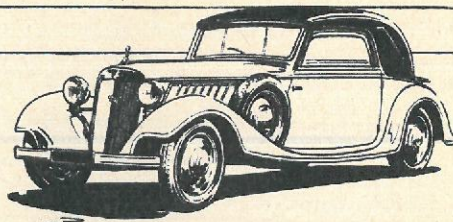
De er dejlig bløde og behagelige at have på. Vi fandt dem til en pris af 98 kr. hos Forst & Jagthuset i København.

Samme sted opdagede vi også andre nyheder, der gør det nemmere og behageligere at trodse Kong Vinter. Det er nu ikke mere nødvendigt at varmt tøj skal være tungt tøj, som f.eks. mange lammeskindsbeklædninger er det. Den viste Thermo-dragt ser ud til at være en udvendig beklædning, men er i virkeligheden beregnet som undertøj, og den vejer praktisk talt intet. Den fylder heller ikke meget, kan byttes sammen til en ganske lille pakke, og vil derfor være til gavn og glæde for både jægere og alle andre, der holder af friluftsliv — selv om vinteren. Pris: 130 kr.

Snørestøvlerne er af gummi, skumgummisolerede og med stålsvang. Skafte-højde ca. 33 cm. Pris: 52 kr.



Med den nye Audi er et gammelt bilmærke genopstået. Også denne 1937-model havde forhjulstræk.



vognen for fuldt drøn. Kun på et punkt skuffede ydelsen: vi kunne ikke opnå højere tophastighed end 135,4 km/t, hvilket er for lidt for en vogn i denne prisklasse og i øvrigt næsten 13 km/t under den tophastighedsfabrikken opgiver.

Motoren starter lynhurtigt selv efter en uendørs nat i stærk kulde. Med choker-assistance trækker den med det samme villigt, men den opfører sig hakkende og vrangvilligt, hvis den skal »forlade« chokeren før motortemperaturen er nået ca. 60 grader ... a propos varmegrader: vognen er hverken forsynet med automatstyret ventilator eller kølergardin ... det burde være en selvfølge ved et så fint maskineri.

Skal vænne sig til styringen

Audi'en er udpræget næsetung, hvilket bl. a. giver den før nævnte fornemme retningsstabilitet. Imidlertid har den store vægt foran tilsyneladende voldsomt kvaler m. h. t. styretøjets udformning. Normalt giver man forhjulstrukne biler et meget direkte virkende styretøj, hvilket indebærer, at de ved langsom kørsel har en tungt virkende styring, som sammen med den uundgåelige ringe underdrejningsevne gør disse vogne mindre styrevenlige i bytrafik.

For den næsetunge Audi ville en direkte styring således være faldet særdeles tungt ud, følgelig har man bogstavelig talt lettet problemet ved at benytte et stærkt udvekslet styretøj — og den løsning er heller ikke helt tilfredsstillende. Ganske vist går styringen nu let ved langsom kørsel, men til gengæld er hele styrekarakteristikken ved hurtig kørsel i modstrid med vognens øvrige sportive natur.

Som de fleste »forhjulstrækkere« ændrer vognen ved hurtig kurvekørsel pludselig styrenatur, når man letter foden fra speederen, hvilket vil sige, at man fra en konstant understyring pludselig får en regulær overstyring, som kræver en hurtig ratkorrektur, og her skal man være dus med vognen, hvis ikke den skal få lov »at tage selv«. De samme forhold optræder naturligvis, hvis man med motoren under træk pludselig skal reducere farten og foretage en undvigemanøvre. I øvrigt har man i neutralstillingen ikke en helt så »følelsesmæssig« kontakt med vejen, som man kunne ønske, hvilket vil sige, at det kræver nogen øvelse at dosere selv små styrekorrekturen korrekt.

Fint på glatis

Vi havde lejlighed til at køre godt 200 km på spejlglat vej garneret med væltede og grøftplacerede medtrafikanter. Netop under sådanne forhold skønner man på vognens fine retningsstabilitet og gode vedhængeevne i sving. Naturligvis kan man med 81 hk (og mindre) under speederen let forårsage en forhjulskridning, hvis man altså bærer sig dumt nok ad (!), men rigtigt kørt byder denne vogn på en sikkerhedsmargin af klædelig bredde, og enhver snak om, at de 81 hk på forhjulstrækket er for meget til denne vognstørrelse og vægt, er simpelthen vrøvl! Affjedringen foregår såvel foran som bagi

over torsionsstænger. På normal vejbelægning er vognen ubetinget komfortabel, kun ved langsom kørsel kan visse typer småujævnheder slå igennem (hvad mon Audi'en ville sige til bælledæk?). På selv meget dårlig vej holder retningsstabiliteten sig bl. a. takket være den i tværetning solidt lejrede bagaksel, som ikke levnes nogen mulighed for efterstyring. Dæmpningen er glimrende — blot ikke i sæderne, hvor man på ekstra dårlig vej let kan komme i ride-ranke bevægelser.

Fin gearing

Foran er der skivebremser placeret helt tæt ind til motoren, bagtil alm. tromlebremser. Bremseseffektiviteten er fin og retningsstabil omend der til en katastrofeopbremsning kræves et temmeligt fodfast pedaltryk. Den firetrins gearkasse har ratskift. Synkroniseringen er god, skiftebevægelserne helt præcise, men lidt træge og i alle tilfælde med for lange bevægelser. Gearingen er fin for danske forhold. I bytrafik spænder 3. gear et helt nede fra 20 km/t til 110—120 km/t (!), men man kan også i højgear »promenere« med ned til 45 km/t.

Dog konstaterer man ved kørsel med lave motoromdrejninger, at her er »mellemtrykkets« svage side — det kniber med at trække rent, og ved pludselig gasgivning ved lave omdrejningstal kvæles motoren ret let. Under praktisk talt alle kørselsforhold — selv under skrap kurvekørsel med fuldt træk på motoren arbejder transmissionsen stødfrat og afslører kun sjældent og yderst blidt, at man befinder sig i en forhjulstrukket vogn.

Ikke detaljeudstyr til prisen

Den billigste Audi-version med to døre koster godt 27.000 kr., og den er sine penge værd målt i motorkraft og -karakter, køreegenskaber for slet ikke at tale om den fornemme kvalitet, som lyser ud af snart sagt hver eneste detalje. Skal man derimod veje Audi'en efter rumfang og udstyr ... og det er netop på disse felter næsten enhver køber dømmer først ... ja, så er den kommet 2—3.000 kr. for højt til vejs. Der er ikke triptæller eller 100-metertal i kilometertælleren. I instrumentet til højre for speedometeret er der benzinzinmåler, fjerntermometer og et el-ur, hvis formgivning er så futuristisk, at man ofte lades i tvivl om, hvad klokken egentlig er. Som helhed er knapper og greb betjeningsmæssigt velplacerede. Sikkerhedsgreb, cigartænder, overhalingsblink og ratlås indgår i standardudstyret. Vinduesviskerne arbejder »modsat« og efterlader en meget stor urensset trekant midtfor, der sammen med det ret dybt placerede bakspejl generer udsynet mod højre for meget. Pedal- og håndbremseplaceringen er perfekt.

Der er fin plads til to foran, bagi gælder det samme, og er man ikke alt for kræsen med pladsen eller bred i tværmålet, kan der være tre bagi, som i det mindste har tilstrækkelig benplads og ingen generende midttunnel. Indstigningsforholdene er gode foran, men trange bagtil i den to-dørs udgave, hvor

dørene burde og kunne være mindst 10 cm bredere. Dertil kommer, at dørenes maksimale åbningsvinkler er for små. Sædekomforten hører heller ikke til laurbærsiden. Selve sædet er både for og bag af tilstrækkelig dybde til at give en passende lårstøtte, hvorimod ryglænene foran er for lave og med for ringe lændestøtte, ligesom de 4 indstillingsmuligheder af hældningen er begrænset indenfor en lovlig snæver vinkel.

Skålformen af såvel sæde som ryglæn yder glimrende sideværts støtte, og stopning såvel som tekstilbetæk er af meget høj kvalitet. Ryglænet ved siden af førersædet er aflåst, og låsegrebet kan let betjenes fra alle pladser samt udefra. Er man 180 cm eller derover, er sædehøjden for stor, hvilket begrænser udsynet ret kraftigt hele synskredsen rundt, ligesom den høje fører på dårlig vej let kommer i ufrivillig hovedkontakt med loftet. Hvorfor pokker laver man da ikke indstillelig sædehøjde i alle biler — i det mindste på de forreste pladser?

Småt med varme og ventilation

Varme- og ventilationsanlæggets kapacitet viste sig under vor 200 km tur i 4—6 gr. kulde at være utilstrækkelig, hvad angår varmetilførslen til bagsædepassagerens ben, skønt en speciel udluftsingsanordning netop her skulle sikre en effektiv varme- og luftcirkulation. Blæsemotoren kan indstilles trinløst, men ved fulde omdrejninger er den helt utilstedeilig støjende og ikke overvældende effektiv. Der er ikke separate friskluftsindtag og vognen har »trækfrie« vippevinduer, der som bekendt giver træk! Ved en ca. 2 cm nedrulning af de forreste sidevinduer åbnes en spalte i rudens forreste del, men heller ikke denne udlufts mulighed fungerer trækfrit. Alt i alt bør vognens varme- og ventilationsystem til en grundig efterrevision!

Den nye Audi's slægtskab med Mercedes-Benz og VW'en er umiskendeligt. Forarbejdningen og kvaliteten ligger på et meget højt niveau. Den motormæssige ydeevne — bortset fra tophastigheden — den fine brændstoføkonomi og de fornemme køreegenskaber gør plusserne væsentlig større end de minusser, jeg måtte hæfte ved pladsforholdene, den begrænsede sædekomfort og manglerne i udstyret ... derfor tror jeg, at Audi'en vil få en bedre skæbne end den, der blev efterkrigstidens DKW til del!



Retningsstabil og sidevindssikker. Fine kurvegenskaber. Stor accelerationsevne. Meget fin benzinekonomi.



For stor styretøjsudveksling og under visse forhold for upræcis styring. Svagt varme- og ventilationsanlæg. For dårligt formgivne sæder. Beskedent udstyr i forhold til prisen.

LASSAING





MENNEN

MENNEN er kommet til Danmark



Sig go'morgen med MENNEN...
 Tag imod den nye dag som en mand. - Begynd med Mennen!
 Ah...! Herlig at lægge hoved til, vidunderlig at blive vækket af. Kølrig som isen i en whisky, frisk som tonic i en gin. Mennen, med duft af friskhed sætter Dem i fuld vigør, giver Dem en flyvende start på dagen

8 x MENNEN er 8 gange velvære... Prøv Mennen after shave lotion, after shave creme, electric pre-shave, barbercreme med og uden kost samt i aerosol, speed stick deodorant og spray deodorant.....

100 millioner mænd over hele verden bruger MENNEN

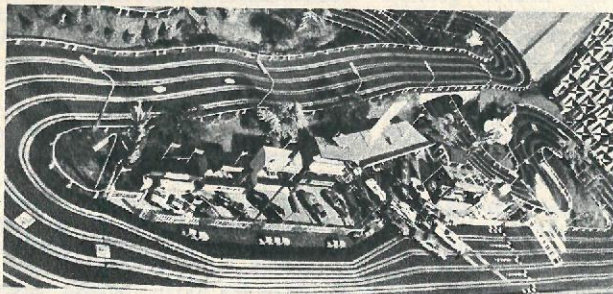
...hvor der er mænd, er der

MENNEN

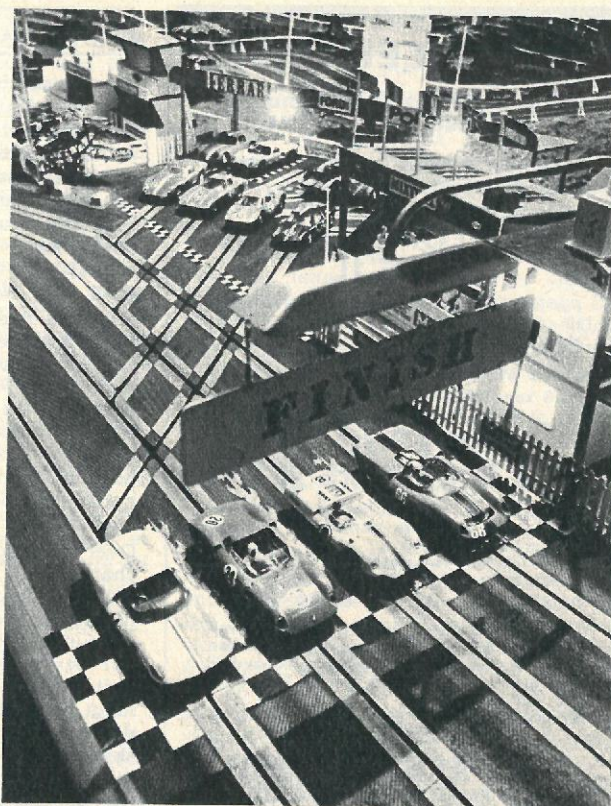
MENNEN - NEW YORK - COPENHAGEN - FABRIKEN ILKA A/S - KØBENHAVN NV - CENTRAL 8081

En rigtig drømmebane - og tilmed hjemmelavet

*En flot firesporet miniracerbane
med landskab og det hele
er en drøm for alle hobbyfolk,
men for mange bliver det ved drømmen
på grund af pladsmangel og hensyn til økonomien.
Her viser vi
hvordan en læser har realiseret drømmen
meget billigt og uden at optage større plads.*



Sådan ser væggen ud på den anden side. Banen er 19 meter lang, og så solidt er den bygget, at man kan gå på den. Her er alt lige fra ryttergårde til Le Mans start og tilskuerplads.



Klar til start. Fire raffinerede vogne bygget af deltagerne selv. De fleste af plasticbyggesæt, men enkelte efter papirshellak-metoden, som vi senere kommer nærmere ind på.

Spændingen er ulidelig. Mine håndflader er fugtige af ophidselse. Klarer jeg næste sving med denne fart? Selv Stirling Moss har aldrig turdet gå så tæt på en kurve med 230 km i timen. Måske er det vildt, men jeg prøver. - De to nærmeste forfølgere ligger lige i baghjulene. Jeg har næsten krampe i højre hånd, men jeg klarer den. Forude ligger mållinjen, nu gælder det. Men lige inden bliver jeg overhalet af Porschen, som tilmed tvinger mig til at slippe speederen et sekund fordi han chikanerer mig.

Så er det hele ovre. Sejrherreren lykønskes med et kys af sin kone. Det var sjovt så længe det varede. Det var sjovt at prøve Bent Laursens fantastiske mini-race bane.

Hver onsdag mødes fire fartdjævla i familien Laursens soveværelse, Blok-haven 14 i Skovlunde. Sammen med Top Jensen, Thorsten Andersen og Peder Christiansen lægger Bent Laursen den ene væg ned og sætter støtteben under.

Helt fantastisk. Man befinder sig ved den herligste racerbane midt i en dejlig »natur« med gamle ege, knejsende popler, graner og en stille skovsø. Alt dette har Laursen skabt sammen med sin kone, af og til hjulpet af venlige naboer. Det har taget deres fritid i tre måneder, og materialerne står i ca. 1000 kr.

Banen er firesporet, og de ni sving er »lagt op« for at mindske risikoen for

udskridning. På en lige strækning er en farlig hopbakke. Og inden opløbet er der mulighed for chikane.

Ingen fabriksfremstillede banestykker er anvendt. Kørebanen består af en hård masonitplade med den ru side op. Rillerne er skåret med en elektrisk stiksav, og de strømførende spor er selvklebende aluminiumstape, som kan købes i ruller med ca. 50 meter. Husene er færdigkøbte Scalextric-bygninger, ligesom stakit, flagstænger og autoværn er anskaffet hos hobbyforhandleren. Derimod er lamperne hjemmelavede og meget effektive.

De fire fartglade venner råder over ialt 80 racerbiler, som de selv har bygget, dels af komplette byggesæt, dels ved selv at lave overdelene og forsyne dem med en hjemmelavet chassisramme. Hjul, styretappe og strømaftag har

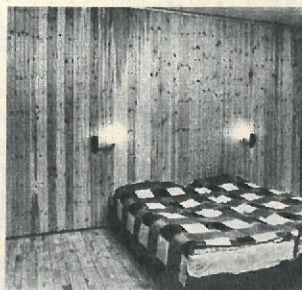
hobbyforretningerne altid på lager. Motorerne er engelske, japanske og tyske elmotorer, håndspeederne er fra MRRC.

Landskabet uden om banen er lavet af aviser med lim, malet med plakatarve og strøet med grønt savsmuld (græs). Britain træer passer fint i størrelsen, og skovsøen er et stykke råglas.

Bent Laursen er selv indehaver af banerekorden: De 19 meter gennemkørt på 8 sekunder svarede til en skafart på ca. 240 km/t i gennemsnit. Imidlertid er både Laursen og hans team villige til at sætte deres resultater på spil i løb med klubber landet over. De kalder sig selv DMCRT (Denmark Mini Car Racing Team) og man kan komme i forbindelse med dem på telefon (01) 91 22 25.

En af de moderne trævægge, der pynter og luner.

Soveværelsesvæggen glider stille ned over dobbeltsengen, og i næste øjeblik er forandringen sket.



GØR BILEN GLAD

Forlæng motorens og akkumulatorens levetid med en **LOKE LADER**

Handy, effektiv og driftssikker.
Kan betjenes af enhver.

LOKE LOMME LADER TYPE 1L

For bil, båd og motorcyklere – velegnet til camping – kan nemt medbringes i handskerummet.

Tilsl.: 220 volt vekselstrøm
Lader: 6/12 volt, 3 Amp.

PRIS komplet uden OMS kr. 90.-

LOKE LONG-LIFE LADER TYPE 2L

For fagfolk – velegnet for dieseltraktorer, fiskekuttere og større værksteder. Forsynet med solidt amp.meter.

Tilsl.: 220 volt vekselstrøm
Lader: 6/12 volt, 6 Amp.

PRIS komplet uden OMS kr. 160.-

NB. Vor lille populære LOKE letvægt svejser, Type LS 90 – velegnet til værksteder, monterer, reparatører såvel som hobby-folk – svejser fra 0.7 til 10 mm – Tilslutning 220 volt lysnet.

PRIS uden OMS kr. 485.-

TRE ÅRS GARANTI YDES PÅ ALLE LOKE PRODUKTER

Skriv eller ring i øvrigt efter katalog over vort store udvalg i svejse- og ladeapparater.

LOKE Elektro-Teknik

Willemoesgade 24, Kbhvn. Ø. Tlf. Triia 2950

Hajer (FRA SIDE 14)

økonomiske ofre. Hele befolkningen – og ikke mindst pigerne – véd, at kun de modigste og mest muskuløse unge mænd kan blive medlem af en livredderklub.

Nogle er specielt trænet som hajvagter. Så snart manden fra sin høje udkigspost – gerne klubhusets tag, sine steder en helikopter – gennem kikkerten får øje på en hajfinne, slår han alarm med en gong-gong eller elektrisk sirene.

Man kan ikke påstå, at australieren er et forskræmt væsen. Under Anden Verdenskrig hørte australske infanterister til elitetropperne. Men når haj-alarmen lyder, begynder en vild flugt mod land. Og i løbet af højst to minutter er vandet som blæst for folk. Alt, hvad man nu ser derude, er hajens eller hajernes trekantede rygfinner, der hurtigt skærer gennem vandspejlet.

Over for hajen har den badende færre chancer end den ensomme mand i junglen mod tigreren. Og at lege frømand i et hajfyldt farvand blot udrustet med et lille harpungevær svarer til at gå ind i et løvebur bevæbnet med bue og pil. Den havfødte »tiger« er et muskelbunt 6–8 meter langt og vejer over en halv ton. På korte distancer, for eksempel når et bytte jages, skyder hajen en fart af mellem 75 og 80 kilometer i timen! Forsøg i den amerikanske marine har vist, at den torpedoformede krop let indhenter skibe med 60 km/t. Det er forekommet, at patruljebåde blev forfulgt over 1600 kilometer, og undervejs svømmede hajerne endda mange gange i store kredse omkring båden. En

haj, som går på krog, kan trække en 10 meter lang dieselskutter sømlevidt, før den dør af blodtabet.

Hajer i flok

Den ensomme, aggressive haj er farlig, men hajer i flok er mange gange værre. Deres jagtmetode er udspekuleret og minder om løvernes. De spreder sig og cirkler omkring ofret, indtil den ene kan angribe bagfra. Møder de noget ukendt, er de feje, men kun til en vis grad. Mærker hajen, at man vil flygte, angriber den næsten altid. Det bedste er derfor at svømme med fægtende arme og ben direkte hen mod kølssen ... hvis man ellers har mod nok til det!

Hvad får overhovedet hajer til at angribe mennesker? Det spørgsmål kan zoologerne stadig ikke svare tilfredsstillende på, da de kun har forholdsvis få øjenvidneudsagn at holde sig til.

Men der kan ikke råde tvivl om, at ofrene først og fremmest er sårede havdyr. Hajen bruger her sin forbløffende fine lugte- eller smagssans. En del blod i 50 millioner dele vand er nok til at give den fært. Om en 5 meter lang havkal berettes, at den langt ude fra havet søgte op gennem en islandsk elv for at komme til kadaveret af en druknet hest.

Desuden må hajen reagere yderst følsomt på vibrationer gennem vandet, idet den ofte dukker frem i nærheden af sårede fisk endnu før smagsstoffer herfra kan have forplantet sig så langt omkring. Det anses da også for temmelig sikkert, at

BILEN UDEN FORTID*



*med en strålende fremtid!

SAAB begyndte med produktion af fly. Kan man tænke sig en bedre baggrund for bilproduktion end avanceret flyteknik, hvor kvalitet og sikkerhed er altafgørende faktorer?

Den ny SAAB 1966 har nu: 3 karburatorer • 46 HK • bedre acceleration • højere topfart • nyt indsugningssystem • nyt luftfilter • lavere benzinforgbrug • kølergrill, navkapsler og pyntelister i rustfrit stål • nye farver.
2 års garanti eller 40.000 km. (incl. arbejds-løn)

IMPORTØR: Automobilforretningen Ici, A/S, [IC] afd. MOTORS Glostrup, Telefon (01) 96 19 00

fiskens såkaldte sidelinje modtager lavfrekvente trykbølger fra sårede dyrs uregelmæssige kropsbevægelser. Et svømmende menneskes arme og ben giver netop vibrationer, der ikke svarer til havdyrs normale, og det kan lokke hajer til. Når så vedkommende flygter over hals og hoved, udløses et angrebsinstinkt.

Døde af choket

Börjeson mener, at det især er den såredes rædsel, som får hajen til at angribe. På en sydhavss deltog han i en udflygt sammen med den franske stillehavsflådes øverstkommanderende, dennes hustru samt en læge. Admiralsfruen sprang under krigen ud med faldskærm over Frankrig og sluttede sig til modstandsbevægelsen.

Den lille bugt vrimlede med fisk, og hun havde snart harpuneret en ordentlig aborre. Men pludselig udstødte hun høje skrig. Tre skarpe finner skar gennem vandet med kurs mod hende. Den ene haj strøg tæt forbi foran og snappede aborren. De to andre gjorde en omgående manøvre og angreb hende bagfra.

Samtidig kastede admiralen og Börjeson sig i vandet for at komme til hjælp. Plasket skræmte hajerne, og man bar kvinden i land.

Hajerne havde ikke tilføjet hende nogen sår. Men hun var svært chokeret. Munden arbejdede frenetisk, men uden at få en lyd frem. Kroppen skælvede, øjnene stirrede stift fremefter.

— Vi bragte hende straks til admiralsskibet, der lå klar til afsejling. Næste dag kom et sørgeligt telegram: hun var død af chok'et ...

Under Anden Verdenskrig blev hajfaren af

US-Navy anset for at være så alvorlig, at den lod opfinde et kemisk skræmmemiddel. Det var formet som en kage og i vandtæt pakning hæftet til redningskranse og -ubåde. Pakken åbnede sig, så snart den kom i vand, hvorefter hajerne skulle holde sig på afstand 2—4 timer.

Alle historier om mordlystne hajer til trods er hajen vel trods alt bedre end sit rygte. Blandt gruppens ca. 200 arter kendes kun otte »menneskeædende«. Statistisk set er listen over deres forbrydelser heller ikke særlig lang. Alle otte manddræbere findes i australske farvande, og derfra er de sidste 30 år registreret ca. 100 dokumenterede sammenstød med dødelig udgang. Det giver »kun« tre døds ofre om året. Når man så videre betænker, at mindst 200 millioner mennesker årligt bader fra Australiens kyster, er det klart, at menneskekød ikke kan være hajens delikatesse.

Det ser unægteligt frygtindgydende ud, når hajen spærre gabet op og blottet et utal af barberbladsskarpe tænder, som let klipper et menneskeben over. Men hvor man i tropiske havne kaster slagteraf-fald og lignende ud, kan de indfødte ubekymret dykke efter turisternes mønter, selv om vandet vrimler med hajer.

Overtro eller ej?

Man har kaldt det overtro, at hajer særlig efterstræber mennesker med lys hudfarve. I havet nord for Australien bliver mørklødede perlefiskere angrebet lige så ofte som hvide badegæster ved sydkysten. Lægen dr. V. M. Couppleton har i 30 år studeret hajernes levevis og mener, at der alligevel er noget om snakken. Han anbefaler derfor, at man ikke bærer lys

badedragt og guldringe. Frømand bør bruge mørke briller o. a. udstyr.

Nogle steder har man sikret en kystzone med vældige »hajsikre« ståltrådsnet forankret i havbunden og ragende ca. 5 meter op over vandet. Så højt kan hajer nemlig springe.

Der lever store hajer også ved danske kyster, men de kan være ganske rolige: de er helt uskadelige. Brugden, den største af alle fisk, bliver i Nordatlanten op til 20 meter lang, men interesserer sig kun for sardiner og små blæksprutter. Det sker, at menneskeædende hajer forvilder sig herop, men de har aldrig angrebet mennesker. Måske gør det kolde vand eller mangelfuld næring dem sløve.

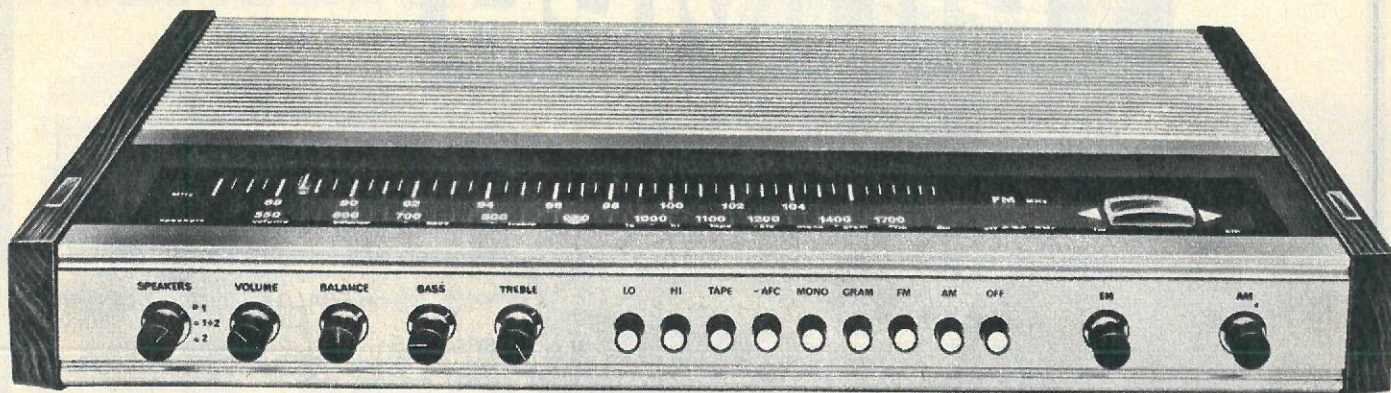
Størsteparten af bådene kæntrade, og de rasende rovdyr kastede sig over mændene, som blev sønderbidt og slugt. Kun ni overlevende vendte tilbage, nogle var halvt vanvittige af skræk, andre døde af deres sår.

Da et redningshold tre timer efter katastrofen nåede frem til stedet, var vandet endnu farvet rødt af blod ...

Det kan også tænkes, at andre endnu ukendte forhold spiller en rolle. Måske er det visse hormoner, som fra tid til anden sætter hajen i krigshumør og får den til at angribe under alle omstændigheder.

»China Times« i Singapore skrev fornylig om en katastrofe, der havde ramt en hel malajisk fiskerbåds-flotille. Et halvt hundrede små både med cirka 150 fiskere kom ind i et farvand, der formelig kogte af hajer. Og pludselig gik de til angreb fra alle sider. Mændene prøvede at holde dem på afstand, men forgæves. I løbet af få minutter var kampen afgjort:

Alle tiders radionyhed...



XPL 15 - fremtidens radio - har en udgangseffekt på 34 W mono eller 2x17 W stereo samt en absolut forvrængningsfri gengivelse. Uovertruffen som grammofonforstærker eller i forbindelse med båndoptager - mono såvel som stereo. XPL 15 har det hele - også mellembølger - og den er forberedt for FM-stereo. Desuden har XPL 15 særskilt bas- og diskantregulering, høj- og dybtonefilter samt 4 højttalerudgange. De separate højttalere findes i et stort udvalg, bl. a. væghøjttalere og trykkammerhøjttalere. Dimensioner: højde 75 mm, bredde 526 mm, dybde 260 mm.

TOR

XPL 15

skyndte mig hen til ham for at spørge, hvad der var i vejen. Glædestrålende sagde han:

— Ku' I høre mig jodle ...

Men det er kun på turist-brochurerne, at solen altid skinner i bjergene og på fjeldet. I et nu kan man lære dem at kende fra en anden og mere truende side, når tågen pludselig bryder frem og lægger sig som et klamt lagen om bjerg-toppe og tinder, så man ikke kan se dem. Eller når sneen vælter ned døgn efter døgn, så luft og overflade går ud i et, og man ikke aner, om der er pukler eller huller, løs sne eller iset føre. Det er sådanne dage, skiløberne frygter, og hvor ambulance-folkene i deres korte, røde anorakker som røde djævle farer op og ned på de populære og befærdede pister, løjper, og fjeldsider med slæde for at hente tilskadekomne skiløbere.

Som en københavnsk højesteretssagfører en dag sagde til mig i galgen-humor på toppen af Passo Sella i Dolomitterne:

»Nu er vi snart trætte af alle de benbrud. Nu må vi have nogle ægteskabsbrud ... Man kan stå på ski i alle aldre, men kun ved at vise respekt for fjeldet, der det ene øjeblik kan være ens bedste ven, det næste en ubarmhjertigt dræbende fjende.

Det er med skiløb som med at lære sprog: Jo mere man lærer, jo mere opdager man, der er at lære. De norske fjelde er i almindelighed ikke farlige. Der er yderst sjældent lavine-skred som i Alperne, Dolomitterne, Savoyen, i Mellem- og Syd-europas bjerge i det hele taget. Vel at mærke, hvis man følger spillets og fjeldets regler. Sig altid på hotellet, hvor De går hen. Gå aldrig alene på tur. Studer vejr-meldingen. Overvurder ikke kræfter og form. Hav udstyret i orden. Fejl i udstyret kan betyde hele forskellen mellem glæde og skuffelse, succes og fiasko. Og selv om man som regel kan bøde på det på stedet, hvor man skal være, så koster det penge, medfører uforudsete udgifter, som kan sprænge budgettet.

Og sørg så vidt muligt for, at bringe konditionen lidt i orden med gymnastik og spadsereture, inden De tager hjemme fra.

Man får gåsehud over hele kroppen af skræk ved at se danskere med bil-maver og velnærede brede bagdele kaste sig ud i skiløbet den allerførste dag, fordi de bliver som glade børn i sneen. Men uden børnenes smidighed. De vælter rundt gang på gang. Det kan være meget sjovt at falde i dyb sne — så længe det går godt.

Men der skal så uendelig lidt til at forvride et knæ eller en ankel, få en fibersprængning, ja, brække et ben, hvis man er komplet utrænset. Og i hvert fald betyder en ekstra anstrengelse for at komme på højkant igen. Det kræver en vis teknik og tager mere på kræfterne end man tror.

Så er der udstyret. Der er himmelvid forskel på støvler, ski og bindinger til brug i Norge eller Sverige og på udstyret til skiløb i Alperne.

Ved nordiske vintersportssteder er der som regel rige muligheder for længere ture på fjeldvidder og i bakket terræn, mens man i det sydlige Europa næsten udelukkende løber nedad bjersiderne og hejsses op igen med en eller anden form for bane.

Derfor skal man til den nordiske skiferie have en let og smidig ski og en støvle, hvor man kan bevæge ankelen, mens alpine ski er brede, stive og meget glatte, og støvlerne høje, faste og fuldstændig ubøjelige i sål og svang.

Bindingerne er lige så vigtige som gode ski. Alt hvad der foregår i løberens hjerne, hver reaktion, må forplantes hurtigt som lynet, og bindingen må derfor forblive fast, når der er tale om nedfarter i stejle terræn. På langture spænder man dem til langrend, så foden kan løftes, og bevægelserne bliver frie. Mest anvendelige er kandaharbindinger med kabel bag om støvlen og fastgjort til en strammer foran.

Ski-stavene hører med til skiløb som armene til kroppen og er uundværlige både som balance-faktorer og som hjælp til at gå opad eller holde farten på langture.

TRIUMPH



HERALD — komfort med sport

SPITFIRE — sport med komfort



Triumph er en af verdens mest solgte sportsvogne. Denne succes skyldes mange års erfaring i bil-konstruktion, høj kvalitet og avanceret teknik. Triumph-fabrikken kan sælge mere, end den kan producere, og derfor er der desværre leveringstid på en Triumph-sportsvogn.

Men Triumph-fabrikken bygger også personvogne, og de erfaringer, der høstes under de krævende og ubarmhjertige forsøg med sportsvognene, kommer personvognsproduktionen til gode.

I udseende afviger Spitfire Mark 2 sportsvognen og dens familie-udgave, Herald 1200 E 4 personers sedan, væsentligt fra hinanden — alligevel er forskellen ikke så stor, for eet har de tilfælles: Grundkonstruktion, kvalitet, køresikkerhed og komfort.

Tal Triumph med den nærmeste autoriserede forhandler.

DANSK AUTO-IMPORT A/S GLOSTRUP

Rent bortset fra, at de er uundværlige hvis man falder i dyb sne. Sørg for at stropperne, som hænderne skal stikkes igennem, er brede, for hele kroppens vægt hænger i dem, når man går i fladt terræn eller klatrer opad. Stålstavene holder længere og er mere pålidelige end bambusstave. En stav skal nå nøjagtigt til arm-hulerne for at have den rigtige længde.

Tøjet skal forene det fikse med det fornuftige og formåls-tjenlige. Den tid er forbi, hvor danskerne frembød et komisk syn, når de kom på ski i Norge eller sydpå. Strækbukserne af uld og nylon har holdt deres indtog.

En ulden skjorte, en varm, tyk sweater trækkes over, og man må selvfølgelig aldrig gå på tur uden en anorak. I dyb sne er det klogt med en let vindtæt overtræksdragt, især da man aldrig ved, hvornår det pludselig blæser op på fjeldet og bliver bidende koldt. Overtræksvanter er også nødvendige. Og selv om det er varmt, så tag aldrig vanterne af under en nedtur. Selv det letteste fald kan give ubehagelige rifter på hænderne fra den skarpe sne eller skjulte sten eller klippekanten.

Går man på en længere tur er det klogt, — ja, nødvendigt — at have en rygsæk, skuldertaske eller lign. med smøring til skiene, ekstra sokker, termo-flaske, appelsiner og chokolade. En reserveskispids er også tilrådelig, da man er ilde stedt med en knækket ski i dyb sne, hvis man er langt fra hotel eller hytte.

Man skal i det hele taget bruge sin fornuft. Hverken udrustning eller klædedragt må være for tung. Man skal have flere lag, men i lette ting, så kroppen kan kom-

me til at ånde. Kasket med øreklapper eller en varm hue, der kan trækkes ned over ørerne er også nødvendig. Vil man på en heldagstur eller endnu længere skitur er det nødvendigt at have en større udrustning i en rygsæk, der skal være



Nåh, ja, - når De trykker så hårdt!

kraftig med ekstra-lommer og særlig skulder-beskyttelse, som sidder fast på bæremennene. Tyngden skal fordeles jævnt, så man ikke bliver træt, og man er nødt til at medbringe: et uldent hals-tørklæde,

en varm trøje, ekstra vanter og strømper, termoflaske med varm drik, appelsiner, kiks, chokolade og rosiner, reserve-skispids, kniv, forbindelsessager, isoleringsbånd, stormtændstikker, beskyttende hudsalve eller creme, smøring til skiene (standard-pakke), kompas, kort over terrænet, og snebriller.

Men drejer det sig om en virkelig fjeldtur er det klogt yderligere at udruste sig med en snespade, røget kød eller pølser, lommelampe, lavine-snøre og et sæt ekstra kabler til skibindingen.

Husk altid, at fjeldet er evigt skiftende. Et smilende landskab kan i løbet af et øjeblik forvandles til et snefygende helvede, hvor en sne-spade kan redde ens liv. Med den kan man grave sig ned, til det pludselige uvejr er forbi. Her er lommelampen også uundværlig, og lavine-snøren, der består af lange, farvede bånd på ca. 15-20 meter, markerer, hvor man er, hvis man skulle komme ud for en lavine-nedstyrtning. Båndene kan fastgøres på anorakken.

En ski-ferie er den vidunderligste afslapning, der findes. En pejse-stue bliver ens hele verden. Man interesserer sig ikke for omverdenen. Skisporten, vejret, føret, natur-tomheden, skiteknik, frisk luft og sol bliver ens åndelige horisont og eneste interesse. Og så selvfølgelig den uundgæelige forelskelse på fjeldet med de romantiske frost-aftener i stjerneskæret, den knirkende sne og den stille, vidunderlige rene luft, hvor man forsøger at kysse en sød pige godnat, — og en elektrisk gnist springer fra næse til næse og får øjnene til at løbe i vand ...

Men det er ikke af romantik ...

MERCURY



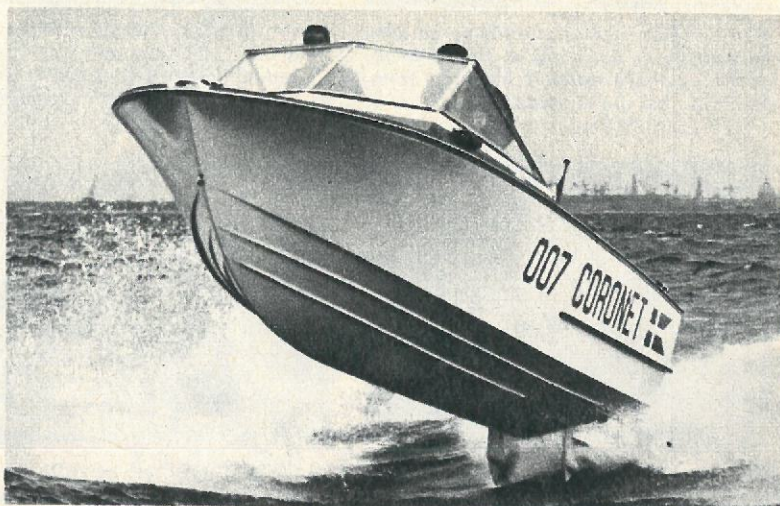
bedre
LYDDÆMPNING

bedre
BENZINØKONOMI

bedre
KRAFTUDNYTTELSE

bedre
OUTBOARD MOTOR
ER ALDRIG BYGGET

Glad Dem til de ny
MERCURY' 66 out-
board-motorer, der kan
det hele BEDRE.
Leveres i 9 modeller
fra 4 til 110 HK



- det ligger i luften

Der tales om Coronet - ikke blot i Danmark. Experter i 57 lande vælger Coronet på grund af de fremragende sø-egenskaber (dyb V-bund) de elegante linier, den gennemtænkte indretning og det gedigne håndværk. 1966-flåden omfatter den nye alt og alle besejrende 21 Day-cruiser samt de kendte modeller Coronet 24, Coronet Explorer II og Coronet Seafarer 27. Stort udvalg i motorer, mange praktiske detaljer. Rekvirer farvebrochure - og få anvist nærmeste forhandler.



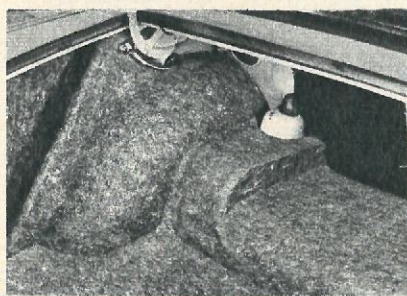
MARINE AFD. AARHUS MOTOR COMPAGNI A/S. HAVNEN, AARHUS C. - TLF. (061) 3 38 33

GØR BILEN LYDLØS OG LUN FOR 25 KR.

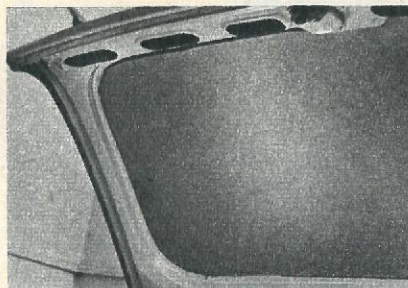
Selv om Deres bil ikke ligefrem er en luksus-limousine, behøver De ikke at finde Dem i, at den larmer, rumler eller på anden måde opfører sig lydeligt uønsket. Her er en klar »opskrift« på, hvordan man billigt og nemt selv kan gøre bilen væsentlig mere lydløs.



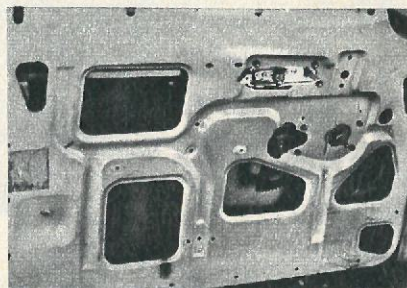
Med billige rester af gulvfil og en dåse kontaklim er det nemt at isolere bagagerum og andre støjende hulrum i bilen. Men det skal gøres med omhu.



Så grundigt skal bagerummet tilklæbes med filt. I denne vogn er der to lag filt i bunden, og her er det hensigtsmæssigt at anvende filt uden gummibagside.



Det holder på motorvarmen at beklæde motorhjelmen med en filt, men den skal have en glat overflade, så det er muligt at aftørre de olieudstøjer, der sætter sig.



Ikke alle døre er så tillukkede som denne, men selv her lykkedes det med lidt håndsnilde at få beklædt praktisk talt hele dørrammen.

Praktisk talt alle biler i prisklassen op til 30.000 kroner — og adskillige derover — lider af mangelfuld isolation. Fabrikkerne foretager kun nogle spæde tiltag til at dæmpe de rumle- og vibrationslyde, som netop er en af de væsentlige forskelle mellem den grå hverdagsbil og luksusvognen. Heraf følger dog ikke, at man kan få f. eks. en Trabant til at liste lige så katterpote-stilfærdigt afsted som en Rolls-Royce ved blot at give den en lyd-dæmpningskur. Naturligvis spiller f. eks. motorens lyd- og vibrationsmæssige

karakter ind ligesom motor- og hjulophæng samt selve vognstørrelsen (afstanden mellem kabine og motorrum) betyder meget. Men trods alt: der er mulighed for at reducere støjniveauet i enhver vogn med indtil 50 pct., og i tilgift opnå en lunere bil.

Den letteste, men også dyreste vej er at købe et færdigskåret isolationssæt, som kan fås til de mere gængse bilmærker. Vil De imidlertid holde udgifterne længst nede, skal De gå til en tæppehandler. Han har i 9 af 10 tilfælde et mægtigt udvalg i gulvfil-

TEKST OG FOTO: ROGERS SØGAARD

rester til små penge. For en tier skulle De sagtens kunne få nok til selv en stor bil.

Sådan gør man

Vi forudsætter, at De er gået den billigste vej og selv vil tilskære filten. Vi starter med motorhjelmen, der traditionelt er uisolert og rungende som en stortromme.

Hvis hjelmen forholdsvis let kan afmonteres, er det bedst at gøre det. Rengør den grundigt for den oliehinde, som hører enhver motorhjelme til. Læg den derefter på et blødt underlag, så oversidens lak ikke bliver ridset. Læg nu et stort stykke papir eller tyndt kanton hen over hjelmen og klip en skabelon ud efter den flade, der kan isoleres. Den skal naturligvis være størst mulig, men på den anden side er det uklogt at isolere hen over forstærkningsvinger, bolte og lignende. I visse tilfælde vil det være fornuftigt at dele isoleringen op i sektioner passende til de reelle flader mellem støttevangerne. Udklip derefter filten, som i øvrigt altid bør være af den type med skrid-gummibelægning på den ene side. Som klæbemateriale anvendes kontaklim som f. eks. Lyma, Patex eller Rubstik. Pas endelig på at få en lim, der er varmebestandig overfor højere temperaturer. Visse limmer skal f. eks. tilsættes en speciel hærdner for at kunne tåle temperaturer over 60°. Overser man dette, vil hjelm-isolationen uvægerligt falde ned over motoren, og hvad det kan afstedkomme, behøver næppe nærmere forklaring!

Selve pålimningen udføres således: Både filt (på den egentlige filtside) og hjelm påføres lim i et tyndt lag, og hertil er en fernispenkel velegnet. Når limen er så tør, at man kan berøre den uden at der føles klæbeevne, til-dækkes hjelmen med skabelonen så kun en smal kant af limfladen i en af hjelm-enderne bliver synlig. Man kan nu lægge filten helt nøjagtigt tilrette oven på papiret, uden at der sker tilklæbning. »Hæft« nu filten til i den frie limkant, træk papiret ud stykke for stykke, mens filten gradvis trykkes

(fortsættes side 54)



**Den
-er De dus
med!**

Teak anilin calf m / dobbelt lædersål el. Malaga rexo calf m / rågummisål

Panther Sko skal ikke »gås til«. Når De prøver et par hos Deres skohandler, så har efterårsmoden og DERES fod fundet hinanden... Panther Sko har en sjælden dejlig pasform - føles bløde og rigtige. Og elegante Panther Sko er dansk kvalitet - fra inderst til yderst!



ned mod hjelm. På denne måde opnar man lettest en helt nøjagtig pålægning af den store filtflade, der kræves, hvor hjelm skal isoleres i én samlet flade.

Næste »lydmur«

Næste »lydmur« vi skal bygge op, er den mellem motorrum og kabine. Denne isolation er yderst væsentlig, og næsten alle biler er da også fra fabrikkens side født med en vis portion isoleringsmateriale på dette sted ... men det kan næsten altid gøres endnu bedre!

Nogen generel fremgangsmåde kan ikke angives for hverken front- eller hækmotorvogne i dette »farvand«, der i høj grad bærer forskellighedens præg. Imidlertid gælder den grundregel, at man skal holde isolationen inde i kabinen. Af renholdelsesmæssige grunde er det uhensigtsmæssigt at have mere filt i motorrummet end den, der er pålimet motorhjelmen — med mindre der anvendes et filtermateriale med helt glat overflade.

Vi improviserer altså inde i vognen. I biler med motoren foran gælder det om at tage sig i agt for de mange ledninger bag instrumentpanelet og sørge for, at alle bevægelige bowdenkabler, stænger og drivarme til vinduesviskerne kan arbejde ugeneret af filten.

I hækmotorvogne kan en isolering mellem motorrum og kabine (bageste bagagerum) være en delikat affære at gå i gang med, dels fordi en sådan isolering i næsten alle tilfælde skal ske bagved indtræk og/eller bagagerumstæppe, og dels fordi en isolering vil røve noget af den i forvejen begrænsede bagagerumsplads.

Med andre ord: her er tale om arbejde for en autosadelmager. Imidlertid må hækmotorbilisten ikke forledes til at tro, at en isolering bag vognens frontpanel og forpladen ud til forreste bagagerum er betydningsløs. Tværtimod, en sådan isolering vil ikke alene dæmpe rum- og hjulstøjen, men også give en i mange tilfælde højst tiltrængt isolering mod kulde og træk forfra.

Kik ind i dørene

Næste punkt er dørene. Indtrækspladerne og håndtagene er som regel lette at afmontere. Tør De ikke rigtigt begynde, så lad Deres værksted vise Dem, hvordan man bogstaveligt talt griber grebene an. Ofte vil ubehagelige ting vise sig, når vi dukker ind bag den flotte dørbeklædning, nemlig rust, ikke mindst forned i dørene. Altså må vi først rengøre, slibe, rustbeskytte og lakere alle angrebne flader, og er der ikke gode drænhuller til vandafløb i dørbundene, så bor sådanne, og husk at efterlakere borehullerne.

Når den proces er overstået udmåles — eventuelt med skabelon — hvor meget plads, der er til filt. Pas på at vindues- og dørlukkemekanismen kan arbejde uhindret af filten. Af hensyn til vandnedsøbet i dørene må der aldrig anvendes anden filt end den type, som har gummi-hinde på den ene side, og naturligvis skal den påklæbes således, at den egentlige filterflade vender ind mod karrosseri-pladen. Endelig må man holde filten 2—3 cm hævet over dørbunden, hvorved undgås, at filterpladen kan opsuge vand fra nederen. Selve opklæbningen volder ikke problemer, hvis De bruger papirafdækningsmetoden, som før omtalt. Er vognen to-dørs kan samme behandlingsmetode anvendes i hulrummet under de bageste sidevinduer. Fra dørene går vi over til selve vognbunden. Her er der i de fleste vogne foretaget nogen isolering, men også her kan det gøres bedre. Giv roligt bunden et lag filt mere, men lad være at klæbe den fast. Midttunnelen på hækmotor- og baghjulstrukne vogne er ofte uisoleret. Tag tekstil- eller gummi-måtterne bort og giv denne »lydslange« et solidt, påklæbet filterlag — det er en lidt besværlig proces, men den betaler sig.

Løft bagsædet — her finder De som regel et stort tomrum. Giv det flere lag filt, eller hvis De ikke har brug for at fjerne bagsædet for at udvide bagagepladsen: stop hele rummet med Rockwool.

(FORTSÆTTES NÆSTE SIDE)

MOTOR AKTUELT



Den nye Simca

Det menes, at den nye Simca, der antagelig lanceres i 1966, kommer til at se sådan ud. Ikke alene bliver der store udvendige forskelle fra Simca 1000, men i endnu højere grad indvendige, hvis man ellers skal tro rygterne. De vil nemlig vide, at vognen får forhjulstræk.



Abarth 1000 Speciale

Oplukkeligt tagparti

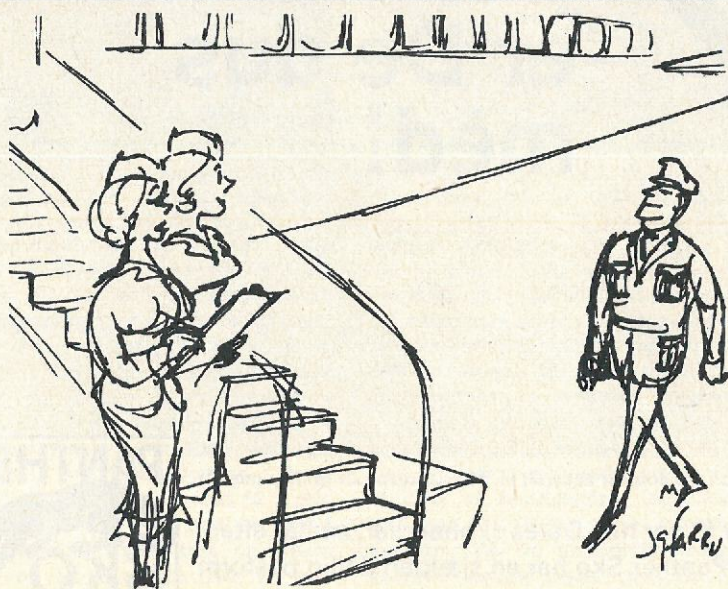
De nyheder, der blev vist på Torino-udstillingen, årets sidste internationale bilshow, drejede sig udelukkende om lækkerier inden for de højere prisklasser. Blandt andet introducerede Alfa Romeo to nye modeller af »2600«, en sedan og en sportscoupe med karrosseri fra Zagato. Ferrari præsenterede en elegant ny-udformning af 330-modellen, Lancia en ny Zagato-coupe på basis af model Fulvia og Maserati en helt ny sportsmodel kaldet Sebring Coupé. Blandt mere specielle ting var der Abarth 1000, som vi her bringer billede af. På grund af den lave højde er hele tagpartiet lavet oplukkeligt.

BILTELEGRAMMER

VESTTYSKLAND: Nu vil man for alvor rationere lastvognstrafikken på de store landeveje, da de svære lastbiler med anhængere og sættevogne figurerer alt for højt oppe på den seneste ulykkesstatistik. Trafikminister Seebohm har meddelt de respektive Länders afdelingsministerier, at man i videst muligt omfang og hurtigst muligt må sørge for indskrænkninger i sværsvægtstrafikken. Det hedder i direktiverne, at man må kun tillade sådanne transporter, som ikke på nogen måde kan foregå pr. jernbane eller ad flod- og søvejene. Og de transporter, der endelig slipper igennem det nye nåleøj, henvises da til at benytte de mest trafiksvage ruter.

BULGARIEN: Nu vil jernbælle-landet Bulgarien for alvor til at konkurrere i autobranschen — med akkumulatører! — Firmaet, der hermed invaderer Vesteuropa, hedder Volskraftstoff G.m.b.H. og starter med et salgsmødested i Frankfurt a. Main og emegner. Selve batterimærket hedder »akku-weiss«, og et 6 volts med 77 ampértime koster i Tyskland kun 73 kroner. Mens man ellers er vant til at få et halvt års garanti på et fabriksnyt batteri, yder dette nye konkurrencemærke et helt års garanti.

ISLAND: På grund af det voksende turistbesøg på Island vil også dette land overgå til højretrafik. Det sker fra 1968, og da svenskerne jo også indfører højrekørsel, bliver der ikke mange venstrekørsels-lande tilbage. Af større lande kun England og Japan.



— Pas på ham — han er hurtigere end lyden!

(FRA FORRIGE SIDE)

Et vigtigt punkt: bagagerummet

Hvad enten bagagerummet ligger foran eller bagi er der her virkelig noget at se til med filt og lim. Som regel kører man med bagagerummet tomt, hvilket vil sige, at et uisoleret bagagerum fungerer som en veritabel akustik-kasse.

En løstliggende filtmåtte i bunden klarer slet ikke problemet. Nej, der må filt til overalt. Først og fremmest et tykt lag over hjulkasserne — også den side, der vender ud mod vognsiden.

Derefter selve vognsiden, og De skal klæbe helt ud til den fjerneste krog, selv om denne proces er nok så trekantet at udføre. Til sidst giver vi bagagerumsklappen en omgang filt efter samme metode som motorhjelm.

Med overlæg er vi sprunget én mulighed over: isolering af tagfladen, det er nemlig en fagmandsopgave, og den løses ikke under en pris af 100—200 kroner alt efter vognstørrelse og indtrækstype, men snyder vi på dette ene punkt, har hele vor dæmpningskampagne næppe kostet mere end 25 kroner inkl. lim.

Og prøv nu at lukke en dør ... prøv en tur i vognen. Vi tør vædde på, at De vil give os ret i, at så fornem luksus til så små penge, har De aldrig købt før! ■

Hammel-bilen (FRA SIDE 27)

snitlig marchfart på godt 6 km i timen. Det var allerede i det Herrens år 1886, at maskinfabrikant Albert F. Hammel tog patent på det automobil, hans smedsvend Hans Urban Johansen havde tilvirket i en Nørrebro-bagård. Vognen kom aldrig i serieproduktion, for det begreb var ukendt i firserne. Men den skabte glans om Danmarks navn, da den deltog i Brighton-løbet i 1954, efter at KDAK havde bekostet en restaurering. BBC afbrød sin nyhedsudsendelse for at meddele, at den danske Hammelbil var kommet i mål efter 12 timers kørsel. Og i dag er Hammel-bilen et klenodie i Danmarks nyindrettede tekniske museum i Helsingør, hvorfra prøvekørslen udgik.

Vor beundring er betydelig mere uforbeholden, end da Hammel-bilen første gang kom på tryk. I en samtidig beskrivelse hedder det:

»Vi høre, naar den bliver trukket frem og sat i Gang for at kjøre Prøvetur paa Gaardens Fliser, og da komme vi Alle ilende og se med megen Undren, at den kan bevæge sig, uden at vi se, hvorfra den faar Kraften... Det er ikke som Dampvognen paa Strandvejen, men den gjør et stort Spektakel. Det mærkelige Kjøretøj uden Heste skal være set paa Gaden, og det skal være Mening, at Hr. Johansen skal kjøre Hr. Hammel helt ud til Skovshoved, hvor han bor, hvis de kan komme saa langt...«

Så langt kom Hammel-bilen mange gange i de følgende år. Og selv om vi er kommet aldrig så langt siden i udvikling, kan vi dvæle med stolthed ved, at verdens ældste, endnu køredygtige bil er dansk. ■

Vigtigste data:

Boring: 104,5 mm.

Slaglængde: 160,0 mm

Cylindervolumen: 2720 cc

Kompression: 3,5:1.

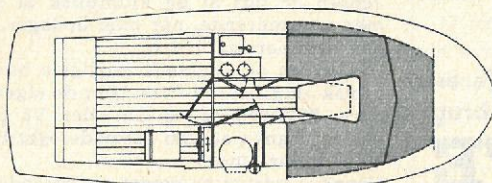
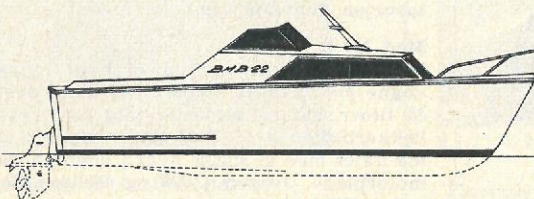
Kølesystemets vandindhold: 54 liter.

Hjulstørrelser: For 1030 mm. Bag 1265 mm.

Vendediameter: Knap 8 meter.

Her er familiebåden, lystfiskerens drøm og den hurtige, planende kabine-krydser i ét.

BMB 22' CABINE CRUISER



B. MIDTGAARDS BÅDEBYGGERI

KLØVERMARKSVEJ 32 - KØBENHAVN S
TLF. SU. 6243

EXPORT - P. RØNMOS NIELSEN

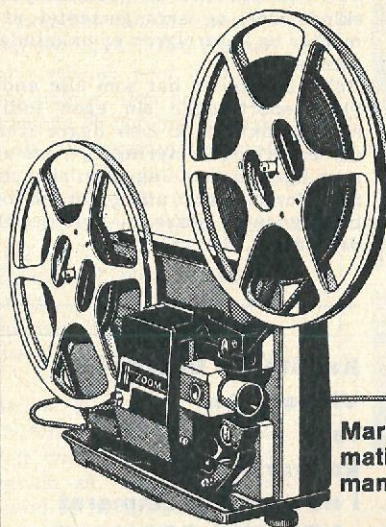
Dette smukke fartøj forener moderne formgivning og teknisk snilde med absolut førsteklasses bådbyggeri.

Den rummelige kahyt har 3 sovepladser, klædeskab, pantry med 2 blus, stålvaske, køkkenskab med skuffer, vandtank med pumpe og separat toilet. 30 liter køleskab Elektrødx.

BMB 22' Cabine Cruiser leveres med skrog af glasfiberarmeret polyester eller som luksusudgave i fineste afrikanske mahogni. En 110 hk GM Mercruiser in/outboard motor giver en marchhastighed på ca. 26 knob. Kan også leveres med 60 hk dieselmotor til en fart på 18 knob.

Skrogets hensigtsmæssige konstruktion giver båden en blød og behagelig gang, og den planer ved en fart på ca. 13 knob. Se den i Forum 8.—13. februar.

NU sensationel NY gengiver



SILMA TELEMATIC

med fjernbetjening
fra lænestolen....



Markedets mest fuldkomne helautomatiske 8 mm Zoom gengiver — med mange revolutionerende finesser....

SILMA TELEMATIC er udstyret med: fuld fjernbetjening, relæstyret trykknapsystem, 2 motorer, variabel hastighed 15-24 bps., (separat motor for vacuumkøling), frem-, tilbage- og stillandsprojektion, hurtig tilbagespoling, tilslutn. til rumbelysning, lampe 21,5 volt, 150 watt - Zoom optik.

AUTOMATIK OVERALT:

automatisk filmilægning - aut. fortænding af lampen - aut. fuldtænding af lampen, når filmen passerer gennem filmkanalen - aut. fæstning af filmen på 120 m spole - aut. tænding af afbrydelse af rumbelysning - alt dette til den favorable pris af 750 kr.

— og fotohandleren har den allerede!



Se professionelt på friktionsfaren - gør som den erfarne bilist - brug

MOLYKOTE

- en ekstra beskyttelse af motorens belastede glideflader - større sikkerhed - mindre slid - højere kompression.

MOLYKOTE er et molybdæn-disulfid, som via olien danner en fast smørefilm mellem alle motorens belastede dele: større sikkerhed - mindre slid - højere kompression! Flere oplysninger? Bed om brochuren på Deres autoværksted eller ring eller skriv til

ERIK JUNGFAK A/S

Kronprinsensvej 9 - København F - tlf. FA 5050

SCALEXTRIC

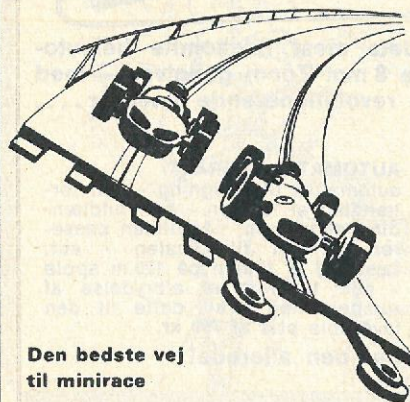
Det største navn i

Miniracing

Anvendt af klubber over hele verden.

Illustreret katalog

24 sider i farver kr. **1.75**



Den bedste vej til minirace

En dag i fartens tegn (FRA SIDE 19)

På de få og korte lige-ud-strækninger på Goodwood nåede vi op på ca. 125 km/t, men da vi senere returnerede til London i den samme Triumph, opnåede vi på motorvejen godt 140 km/t.

Med 330 heste

Det er desværre begrænset hvor mange vogne man kan nå at køre i løbet af nogle få timer, så jeg beslutter mig for et par lækkerbiskener af den slags, man ellers må nøjes med at sukke over i udenlandske motorblade, Jensen C-V8 og Reliant Scimitar GT.

Jensen er lidt af en klumpfisk at se til, men charmerende, når man opdager, hvad der gemmer sig i den.

Den er en af Englands hurtigste biler, en typisk »high-speed-car«, som de siger herovre. Motoren er en Chrysler V8 på 330 hk, og vognen er som skræddersyet til den - eller omvendt.

Vognens udstyr er meget omfattende, helt på højde med hvad man finder i de fornemste dollargrin, men så holder al sammenligning med amerikanske biler også op.

Jensen er en rejsevogn af Aston Martin typen med udmærket plads til 4 mennesker, og prisen er derefter. Knap 200.000 kr. vil den koste herhjemme.

Betjeningsgrebene virker ikke helt så smidige som motorens. De skal behandles med fast hånd, kontant som bilen er i sig selv.

Hurtighed og økonomi

Reliant blegner lidt ved siden af Jensen. Den er mindre i det og har mindre motorkraft at ødsle med. Men lækker er den, og i udstyr står den ikke tilbage.

Fornemt ser det ud med træpaneler og skindsæder, og arrangementet af instrumenter og kontrolgreb er ualmindelig gennemtænkt.

Reliant Scimitar har som alle andre fuldblods sportsvogne sin egen individuelle køre-karakteristik. Den ligger fremragende, er præcis i styringen, nem at holde, men ligesom med Jaguaren skal man ikke fyre for hårdt i utide, for så begynder bagvognen at »jasse« - hvis den ikke finder på det, der er værre.

Hvad tophastighed angår ligger Reliant nogenlunde på linje med Austin-Healey 3000. Bemærkelsesværdig er Reliants benzinforsyning, der efter troværdig kilde ligger betydeligt gunstigere end f.eks. Austin-Healey 3000, Triumph TR-4 A og Volvo 1800 S.

Nøglen til køreglæde

Så er tiden inde for en Jaguar E. Findes der en smukkere bil end den? Jeg synes det ikke. Og udseendet holder, hvad det lover. Alt virker fuldstændt ved den bil. Til gengæld kræver bilen en del af manden bag rattet. Det er ikke et stykke legetøj, man kan behandle efter forgodtbefindende.

Der er sket en del forbedringer fra 3.8 liter til 4.2 liter modellen. Gearkassen er nu fuldsynkroniseret og de tidligere »pinebænke« er erstattet med skålsæder, der formelig smyger sig om én.

Jeg starter motoren, sætter i 1. gear, giver lidt gas og flytter venstre fod fra koblingspedalen. Vognen flyver frem som et skud. I farten når jeg knap nok at kaste et blik på speedometeret. En ting er sikkert, nålen er oppe over de 80 i løbet af de første 4-5 sekunder...

Vel ude på banen træder jeg speederen i bund - og får øjeblikket efter lidt af et chok. Nålen viser 140 km/t - og jeg som troede, at jeg kørte godt 100...

Hvad gear kører jeg egentlig i? Andet, tredje eller fjerde? Det er tredje, som går helt til 170 km/t. Andet gear går »kun« til 120...

Jeg sætter farten ned, stryger i et frisk, men ikke for hurtigt tempo gennem et par bløde kurver. Se dette er køreglæde.

Motoren fungerer lydløst, der er praktisk talt ingen vindstus og vognen ligefrem klæber sig til vejbanen - i hvert fald så længe man lader være med at misbruge de enorme kraftressourcer!

Vognen er god for ca. 250 km/t, et tal der i praksis kun har teoretisk værdi, men som dog mere end mange ord fortæller noget om denne bils overhalings-sikkerhed og smidighed.

Dejlig bil at slutte en dejlig dag med. ■

Kendte De bilerne?

Vinderliste

for

konkurrencen

i november-nummeret

af TEKNIK FOR ALLE

For de af læserne, som har holdt TEKNIK FOR ALLE, der nu er indgået i MANDENS VERDEN, bringer vi her resultatet af anden runde i vor bil-konkurrence. Vi er blevet imponerede af læsernes bil-kendskab. Denne omgang af konkurrencen, hvor det gjaldt om at genkende bilemblemerne, anså vi for at være meget vanskelig, men ikke desto mindre er der strømmet løsninger ind, - næsten fire tusinde alene denne gang. Her er de 15 heldige, der blev udtrukket som vindere:

1. præmie: Fotografiapparat:

Finn Larsen, C. F. Jessens Vej 3, 3. Århus N.

2. præmie: Boremaskine:

Åge Andersen, Haveselskabsvej 1 B st., Kbhvn. V.

3. præmie: Kikkert:

Kåthe Krogsgaard, Pigevej 7, Højbjerg, Århus.

Kai Pedersen, Nybrovej 3, Løngv.

Leif Lønborg Andersen, Vinkelvej 8 st., Glostrup.

10 Veteran-modelbiler:

Bent O. Jochumsen, Ingemansvej 13, Fredericia.

Leif Munk, Skovgårdsholm, Ålborg.

Niels Jensen, Frederikssundsvej 119, øst 7. tv., Brh.

Henry Pedersen, Magasinvej 11, Høleby.

Erik Kjeldsen, Gjerrild.

Frede L. Schultz, Clausensvej 16, Haderslev.

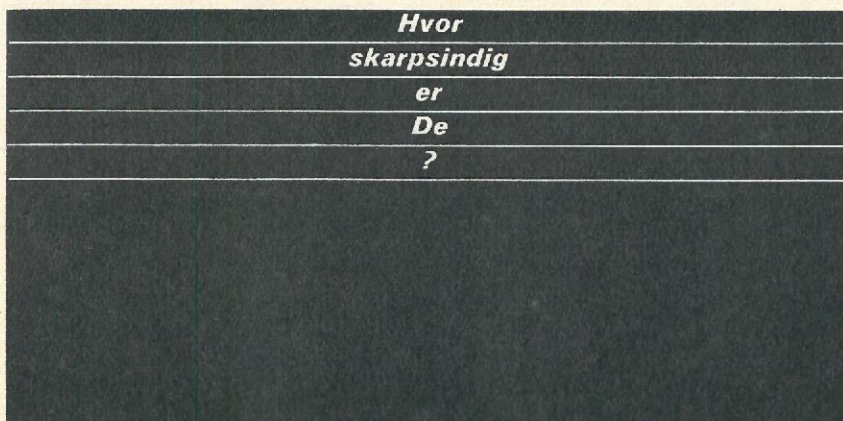
John Jacobsen, Vadbrogade 7, Søborg.

Anne Grete Houlberg, Vejlevej 47, Brande.

Ove Dokkedal, Hvedevænget 5, Ålborg.

N. C. Jørgensen, Fuglebakkevej 12, Haderslev.

Den rigtige rækkefølge af numrene på kuponen var: 9, 4, 14, 2, 11, 16, 8, 10, 1, 12, 13, 7, 15, 5, 3, 6.



Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

Det fældende bevis

Da fru direktør Monica Cunningham havde fået anvist sit værelse i det mondæne hotel Claridge i London, pakkede hun først en af sine kufferter ud og anbragte en lang række kjoler på bøjler. Da hun tog det lille smykkeskrin frem, åbnede hun det med en nøgle, hun fandt i sin håndtaske. Hun gav sig tid til omhyggeligt at undersøge, om alt lå på plads. Ligesom kærtegnende lod hun en af de svære guld-kæder glide gennem fingrene, inden hun igen lagde den ned i skrinet, som hun påny låsede omhyggeligt og fandt et gemmested til i det lille skab ved siden af sengen. Da hun havde fået tømt den største af kufferterne, gik hun hen til et af de store vinduer og så på trafikken nedenfor på gaden. Mens hun stod således, bankede det på hendes dør.

- Kom ind, svarede hun overrasket. Døren, som hun åbenbart havde glemt at låse, gik op, og en nydelig ung mand i et velsiddende mørkt sæt tøj trådte ind.

Mrs. Cunningham så undersøgende på ham. Han bukkede høfligt og sagde:

- Det må De meget undskylde, frue. Jeg ser, jeg har taget fejl. Dette må være værelset ved siden af mit eget. Jeg bor i nr. 397 og har altså taget fejl af dørene. Jeg håber, De tilgiver min klodsethed... Han bukkede endnu engang og forsvandt straks.

Monica Cunningham sad grundende endnu et øjeblik og ringede derefter til hotelportieren.

- Det er Monica Cunningham fra værelse nr. 398, sagde hun. Vær så ven-

lig at fortælle mig, om den herre, der bor i nr. 397, er en yngre mørk mand med et smalt overskæg.

- Ja, det er rigtigt, mrs. Cunningham. Dr. John Hammond er tit gæst på hotellet og har allerede i flere dage boet på nr. 397.

Da Monica Cunningham nogle timer senere kom ned i hotellets restaurant, var hun i selskab med en høj kraftig herre af et noget barsk udseende. De så sig begge undersøgende om, så snart de var kommet indenfor døren. Ved et hjørnebord ikke langt fra sad dr. Hammond i selskab med to ældre stærkt pyntede damer. Den høje kraftige mand hviskede et par ord til Mrs. Cunningham og gik derefter hen mod dr. Hammonds bord. Han bukkede formelt for de to udmajede damer og vendte sig derefter mod doktøren, som havde rejst sig op.

- Dr. John Hammond? spurgte han.

- Ja, det er mig.

Den høje fremmede trak ham lidt af-sides. Diskretion var en æressag for ham.

- Jeg er Patrick Harding, Claridges husdetektiv, tilføjede han forklarende. Tør jeg ulejlige doktoren et øjeblik -?

Mrs. Cunningham så, hvordan de to herrer fulgtes ud af restauranten. Hun smilede tilfreds og var ikke spor for-bavset, da hun nogle dage senere fik at vide, at dr. John Hammond var identisk med en længe eftersøgt hotel-tyv, som man først nu havde fundet et fældende bevis imod.

- Hvad var det, der fældede dr. Ham-mond?

Svaret finder De på side 58.

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner



Fjernstyring: 2-kanal lommesejer; 4, 8 og 10-kanal superhet-sender med udskift. kvarts på 12 frekvenser. Modtagere i min. mål og vægt kan udbygges fra 2 til 10 kanaler.

Modelbyggesæt i fly og skibe i uovertruf-ten kvalitet.

Formaskiner og servos i mange udførel-ser til fly og skibe.

GRAUPNER - et verdensmærke

forhandles i de førende hobbyforretninger.

Prospekter sendes gratis. Udf. katalog på 140 sider og komplet prislister mod kr. 5,00 incl. porto.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP



TIL MASCOT PARTNER

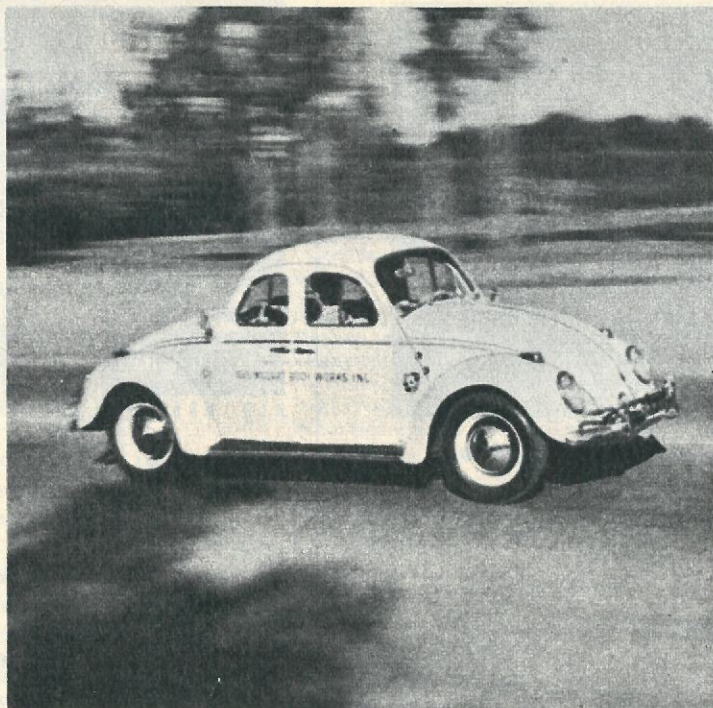


★ Hvad savner De i Deres Mascot/Partner? Olietryksmålter? Amperemeter? Termome-ter? Vacuummeter? Indbygningsmullighed for radio og højttaler?

★ De kan nu få alt dette »bygget ind« i en form, som skulle man tro, vognen var »født« med dette udstyr. Vælg mellem forskellige instrument-paneler, specielt bygget til Mascot/Partner.

JØRGEN ELLEKÆR
Racing Center

Smallegade 42 - Kbh. F - Gothåb 7600



Hvad er for og bag?

Efter manges mening trænger VW 1300 til en modernisering, og en amerikaner ved navn Sam Marchese har følt så stor trang til en forandring, at han ligefrem har skabt sin egen VW. Oven i købet i en særdeles original udformning.

Sam Marchese har nemlig lavet sin VW ved at save to almindelige Folkevogne igennem og derefter sætte de to forender sammen. For at gøre det hele endnu mere fiffigt, har mr. Marchese bibeholdt førerstol og rat i hver ende, så at der tilsyneladende er to førere, der vil køre hver vej. Men mr. Marchese er mere snedig end som så. Han vil også gerne ud at køre med vognen, derfor er der kun motor i den ene ende, men efter sigende bliver adskillige bagfra kommende bilister mildest talt forbløffede, når de får øje på en Folkevognskører, der tilsyneladende bakker med 100 kilometers fart. Vi skylder vore læsere en forklaring på, hvorfor mr. Marchese har lavet sin dobbelt-VW. Det er det rene gas. Marchese er hverken tosse eller ekscentriker, men direktør for et karrosserifirma, og bedre reklame har firmaet nok aldrig fået...



Rumskib over Ringkøbing?

Damen på vort fotoarkiv strålede af glæde, da hun fandt dette fotografi. Og billedredaktøren blev ude af sig selv af begejstring. Aldrig havde han set et så imponerende dokumentar-foto af et rumskib. Det er jo en sensation sagde han... men så var det, at vort jordnære redaktionssbud fandt ud af, at billedet bare vendte på hovedet.

Næste nr. af MANDENS VERDEN

udkommer den 31. januar, og det indeholder masser af spændende læsning:

En fly-eventyrer fortæller

en vovehals beretter om sit livs mest dramatiske oplevelser

Areis nye både

Stor forhåndsmtale af båd-nyhederne, der kommer på Forum-udstillingen midt i næste måned

Historien om Ellehammer

der på øen Lindholm fløj som den første i Europa. (Flyet er gengivet på farveplanchen, der følger med det nye nummer)

Først gennem isen

Om de verdensberømte danske polar-skibe, der hvert år sejrer i kapløbet gennem ismasserne

Hvad betyder en rallysejr?

Et kig bag kulisserne i den hårde rallysport, hvor store summer står på spil

Peter Pirk - Sport og mode -

Prøvekørsler -

Nyt på markedet

- og meget, meget mere

Bestil allerede nu MANDENS VERDEN februar hos Deres bladhandler. Udkommer den 31. januar. Pris: 2,85 kr.

Løsning på kriminalgåden side 57

Læs først gåden, inden De vender bladet og ser svaret.

hans eget, havde han ikke banket på af hotelværelserne og troede, at det var Hvilts Hammond virkelig havde taget fejl!



Når I alligevel skal ind og plyndre byen, kan I så ikke lige tage en pakke havregryn, to pund smør, seks rundstykker...

PEPPIN'S

THE FINEST OBTAINABLE



PORT
SHERRY
MADEIRA

WAAGEPETERSENS EFTF
KØBENHAVN AS



En lækker sherry
til en rimelig pris

18. Højst

18. Højst

De kan få en bedre stilling- **DE KAN BLIVE**

INGENIØR

PÅ 4-6 ÅR

og bevare Deres erhverv og indtægt i studietiden!

Over 3.000 ingeniører er blevet uddannet pr. korrespondance af NKI-skolen. Nu kan De også få denne højeffektive NKI-uddannelse, specielt tilrettelagt efter danske forhold. NKI-skolen i København kan give Dem en ny fremtid!

NKI-skolen, der er en af verdens førende brevskeoler, har skabt den nordiske ingeniøruddannelse pr. korrespondance. Det er en studieform, som er ideel for moderne mennesker. Den er *bekvem* — De læser hjemme, i det tempo, som passer Dem. Den er *økonomisk* — De læser i Deres fritid, så De kan beholde Deres arbejde og indtægt. Den er *effektiv* — De får fuldstændig individuel undervisning.

**Helt nye muligheder
for en teknisk uddannelse**

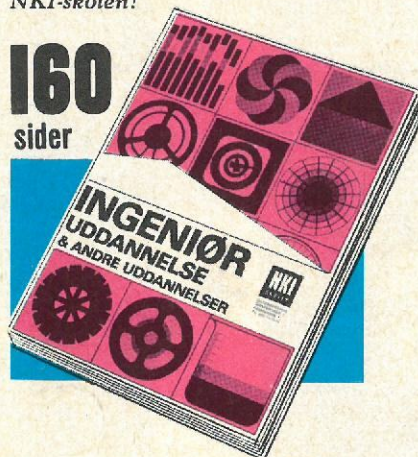
Ved indsendelse af kuponen får De GRATIS Nordens største studie-håndbog for teknisk korrespon-

Bestil derfor studie-
håndbogen
ALLEREDE I DAG!

GRATIS!

danceuddannelse. Den angiver uddannelsesveje, som helt kan forandre Deres fremtid og indeholder bl.a. interessante interviews med danske NKI-ingeniører og danske NKI-elever.

Allerede nu læser hver 14. danske ingeniørstuderende ved NKI-skolen!



160
sider

Send mig gratis og uden forbindende den STORE danske studiehandbog! (skriv tydeligt, på maskine eller med blokstaver)

efternavn fornavn
adresse
by stilling
fødselsår 19 tilf.

skoleuddannelse (angiv evt. eksamen & år)
☐ Har tidligere fået NKI-brochurer ☐ Er NKI-elev
Særlig interesseret i:

☐ Billetnik	☐ Maskinteknik	☐ Træteknik
☐ Elkraft	☐ Motorteknik	☐ Varme & sanitet
☐ Flyteknik	☐ Reguleringsmeknik	☐ Vej- og vandbygning
☐ Husbygning	☐ Støberiteknik	☐ Værktøjsmeknik
☐ Kemi	☐ Svagstrømteknik	☐ Ikke-tekniske fag
☐ INGENIØR	☐ VÆRKFORER	☐ FORMAND
☐ Konstruktor	☐ Laborant	
☐ Tegner	☐ Andet:	

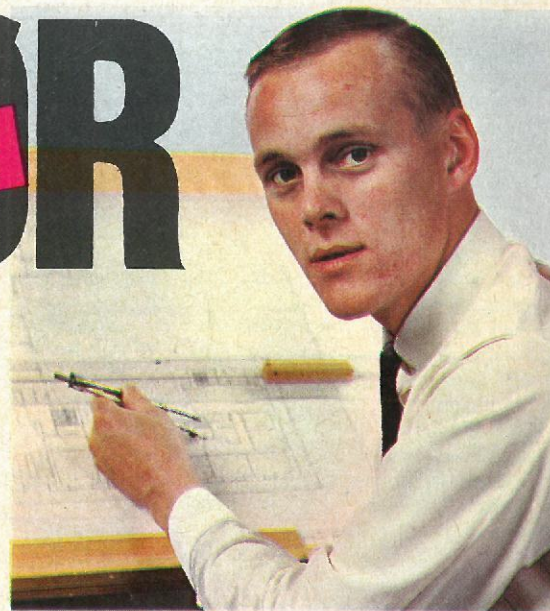
☐ Efteruddannelse af ingeniører | 841-8-01
Reserveret postvæsenet

Postbesørges
ufrankeret
NKI-skolen
betaler
porto

20

NKI-skolen

Gutenberghus
Møntergade 1
København K.



DEN FJERDE VEJ TIL INGENIØREKSAMEN

Hidtil har der eksisteret tre slags ingeniører i Danmark: civil-, akademi- og teknikumingeniører. Nu kommer den fjerde slags: NKI-ingeniørerne!

Uddannelsen hertil står åben for alle. De kan begynde nøjagtig på det stadi, hvor De i dag står. Folkeskolens 7. klasse er tilstrækkeligt grundlag. De kan være færdiguddannet NKI-ingeniør om 4-6 år, alt efter forkundskaber.

GARANTI

De får studiehandbogen gratis og helt uden forbindelse. De får ingen besøg eller uønskede telefonopringninger. Deres data behandles fortroligt, og Deres navn og adresse benyttes kun til adressering af skolens forsendelser til Dem.

De kan gratis og uden forblidende gøre brug af NKI-skolens omfattende studievejledningsservice. Den danske stab, heriblandt to civilingeniører og en NKI-ingeniør, står til Deres disposition.

Studiehandbogen giver desuden
oplysninger om 60 emnekurser i:

Økonomi og statistik, salg og reklame, kontororganisation, psykologi, kunst og kunstindustri, personlighedsudvikling m.m.



Ejer: Hermods Stiftelse,
der arbejder uden pri-
vate profitinteresser.

**Er De allerede
ingeniør?**

Så har De sikkert brug for specialuddannelse, f.eks. videregående kurser i matematik og mekanik eller i reguleringsmeknik og -matematik. Læs herom i studiehandbogen, og kontakt evt. skolens ingeniører.