

MANDENS VERDEN

NR. 3

MAR

1966

KR.
2,85

MED
TEKNIK
for alle



KØR FORÅRET I MØDE I EN SPORTSVOGN



når kun det bedste er godt nok...

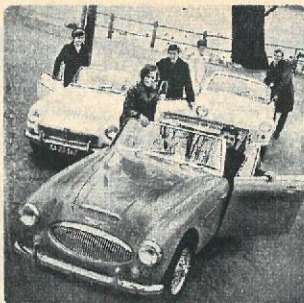


Den raffinerede sportsvogn fra TRIUMPH

4-cyl. topventilet motor på 67 hk • 2" SU karburatorer • tophastighed ca. 155 km/t. • uafhængig affjedring af alle 4 hjul • 4-trins gearkasse med kort bundgearstang • tandstangsstyretøj • skivebremser på forhjul • eksklusivt interiør og righoldigt udstyr med bl. a. omdrejningstæller, tråd-eger-rat og konturformede sæder • smagfulde farver • 12 måneders garanti • Ekstraudstyr: hardtop • tonneau-dækken • overgear • trådhjul • tuningssæt

DANSK AUTO-IMPORT A/S, GLOSTRUP • TLF. (01) 96 11 90

TRIUMPH SPITFIRE



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

MANDENS VERDEN

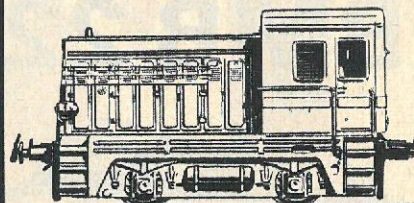
NR. 3 - MARTS 1966 - 3. ÅRGANG

INDHOLD

FORSIDEN	1	Austin Healey 3000, MG B og Triumph Spitfire – tre af de sportsvogne, vi præsenterer på siderne 22–25.
BREVKASSE	4	Breve til MANDENS VERDEN
AKTUELT	6	Aktuelt fra hele verden
HUMORESKE	8	Dramaet i Murmansk
FISKERI	11	Peter Pirk
BIL-BREVKASSE	12	Hvad er der i vejen med min bil?
BALLONSPORT	14	Over Alperne i ballon
EN EVENTYRER FORTÆLLER	18	Murersvenden fra Lolland, der nedlagde Afrikas største løve
BIL-PRÆSENTATION	22	Kør foråret i møde i en sportsvogn
DEN INDLAGTE FARVEPLANCHE	26	Da damphesten Odin forskrækkede bønder og andet godtfolk
REPORTAGE	28	De sætter livet på spil
PRØVEKØRSEL	32	Familiebil med skub i
TEKNIK	34	Moderne spionage
SHOPPING	36	Nyt på markedet
SPORT OG MODE	38	Sporty klædt til sportsvognen
MODELHOBBY	43	Skibsbygningskunst i dagligstuen
KRIMINALGADE	48	Hvor skarpsindig er De?
BIL-NYT	53	Motor-aktuelt
P.S.	54	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.

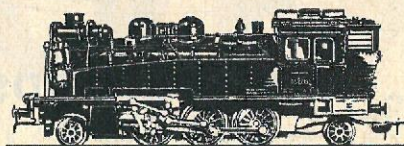
GÜTZOLD HO LOKOMOTIVER



Vejl. uds. pris
kr. **36,50**

BN 150

Et lokomotiv med en ganske enestående gearing for langsom kørsel, det er den helt rigtige maskine for rangering, og så koster den alligevel kun kr. 36,50. Findes i grøn, rød og blå.



Vejl. uds. pris
kr. **95,-**

BR 75

En rigtig OLD TIMER med fine detaljer, den må De se.

Lokomotiverne er for 2 skinnedrift - jævnstrøm og forsynet med krogkobling.

Køb kataloget til kr. 1,75, over det sidste nye i Danmark over lokomotiver og vogne fra fabrikerne:

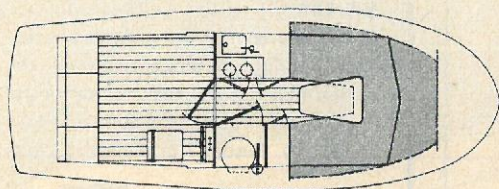
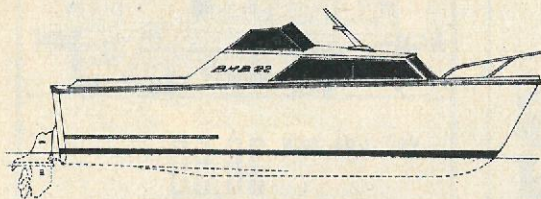
**PIKO
GÜTZOLD
HRUSKA
SCHICHT
EHLCKE
HERR**

Import og en gros:

**A. H. BASSE & CO.
SUNDKROGSGADE 3
KØBENHAVN Ø**

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 førsteklases bådebyggeri.

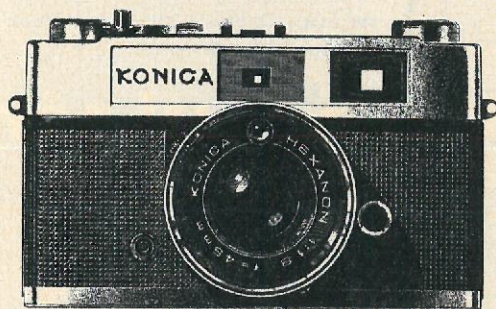
Den rummelige kahyt har 3 sovepladser, klædeskab, pantry med 2 blus, stålvaske, køkkenskab med skuffer, vandtank med pumpe og separat toilet. 30 liter køleskab Elektrolux.

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.

De bliver mesterfotograf

med **KONICA** AUTO-S2:



- ★ Højfølsom CdS-måler
- ★ Auto eller manuel betjening
- ★ Koblet målesøger med parallakse - og billebfeltkorrektion
- ★ Blændekontrol i søgeren
- ★ Ultra skarptegnende 6-linje HEXANON 1,8/45 mm

KONICA

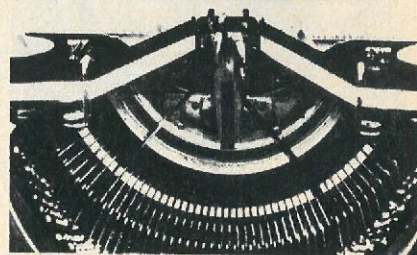
Kr. 495,-

Japans fornemste kamera

BREVE



TIL
MANDENS VERDEN



Under eller over jorden?

Jeg undrer mig over, hvorfor man kun taler om en undergrundsbane i København, når det vel sagtens ville være meget billigere og tilmed mindre problematisk at opføre en enskinnethøjbane.

Anlagde man et sådant trafiksystem med en kilometers afstand mellem stationerne, ville det efter min opfattelse overflødiggøre både S-banen og sporvejsnettet i de pågældende områder. En forudsætning for, at myndighedstrafikken på gader og veje skulle decimeres, måtte naturligvis være, at der blev tilstrækkelige parkeringsarealer ved stationerne og ved de store indfaldsveje i forstæderne. Befordringshastigheden med højbane vil utvivlsomt let kunne overstige den fart, som er mulig med individuelle transportmidler.

Sidst men ikke mindst: Det må være muligt, at opbygge de enkelte baneafsnit sådan, at der samtidig sikres erstatningsboliger til familier, som er nødt til at flytte ud af bygninger, der ligger i vejen for banelinjen.

Eigil Søndergaard, Birkerød

Monte Carlo-skandalen

Først vil jeg takke for Deres gode blad. Dernæst har jeg et spørgsmål om årets Monte Carlo Rally: Kan det lade sig gøre at få en fornuftig forklaring på, at de fire vogne, der var bedst placeret, blev diskvalificeret?

Børge Myrup, Blære, Nordjylland

Da tillægsreglerne for dette års Monte Carlo-løb blev udsdrevet stod der klart og tydeligt, at løbet skulle køres efter det nye internationale reglement, der var gældende fra 1. januar 1966, selv om dette altså ikke var trådt i kraft ved anmeldelsesfristens udløb.

Ved startstederne blev der foretaget plombering af motorerne, men maskinkontrollen foretog ikke nogen egentlig teknisk eller sikkerhedsmæssig gennemgang af vognene.

I Monte Carlo blev først det danske hold Bent Jensen/Keld Hansen (Taunus 20 M TS) diskvalificeret, idet de havde 5 ekstra forlygter til trods for, at der nu kun måtte monteres fire. Herved blev man opmærksom på, at flere vogne havde for mange lygter, og yderligere fire blev taget ud af løbet.

Under den 1500 km lange specialprøve Monte Carlo - Chambery - Monte Carlo konstaterede det kontrollerende politi, at flere af de deltagende vognes lygter ikke var i overensstemmelse med færdselsloven, og løbsledelsen blev

anmodet om en grundig kontrol. Denne kunne desværre ikke foretages før efter den sidste ca. 600 km lange specialprøve i bjergene, men så snart vognene var i mål, gik kontrollen i gang. Herunder viste det sig, at flere engelske vogne havde udskiftet de fabriksmonterede forlygter med jod-lamper, der kun har fjernlys. De kunne altså ikke foretage en almindelig nedblænding, men måtte skifte til tåge- og kurvelygter, hvilket er i strid med færdselsreglerne.

Ethvert løb og enhver løbsdeltager og vogn skal altid være i overensstemmelse med såvel nationale som internationale færdselsregler, og dette krav var yderligere indskærpet i det nye motorsportsreglement. Derfor blev en række engelske vogne, der ikke opfyldte disse elementære krav udelukket fra bedømmelse. Deriblandt de fire bedst placerede.

Man kan måske synes, at afgørelsen er pedantisk eller at kontrollen burde være foretaget inden starten, og visse engelske motorblade har da også tilladt sig at bringe to resultatlister:

De officielle vindere:

1. Citroen DS 21 (Toivonen/Mikander)
2. Lancia Flavia (Trautman/Hanrioud)
3. Lancia Flavia (Andersson/Dahlgren)

Og de moralske vindere:

1. Morris Cooper S (Makinen/Easter)
2. Austin Cooper S (Aaltonen/Ambrose)
3. Austin Cooper S (Hopkirk/Liddon)
4. Cortina Lotus (Clark/Melia)

Mere om fiskeri

Jeg takker Dem for et godt, interessant og alsidigt blad med gode artikler og reportager og ikke mindst med fine billeder. Det er tip-top, tak for det - men jeg synes, der bliver lagt for meget vægt på den kære bil. Jeg er selvfølgelig klar over, at den er et stykke meget populær teknik, og måske hænger mit syn på sagen sammen med, at jeg ikke selv ejer en sådan. - Det er nok som med rønnebærrerne. Men jeg vil da i hvert fald bede Dem skrive endnu mere om sportsfiskeri, bl. a. kystfiskeri, og lad os også få nogle tips om det rigtige grej.

Jørgen Axelsen, Hillerød



Maserati i Danmark

I nr. 15 af Teknik For Alle, der nu er indgået i MANDENS VERDEN, skrev vi, at der ikke findes en Maserati 3500 på danske nummerplader. Men det gør der alligevel.

Vi har fået et par henvendelser fra opmærksomme læsere, som fortæller, at en tandlæge i Herning har et eksemplar af racen, som han personligt har hjemført fra Svejs, og vi bringer her et billede af den ædle bil. (Red.)

VAT

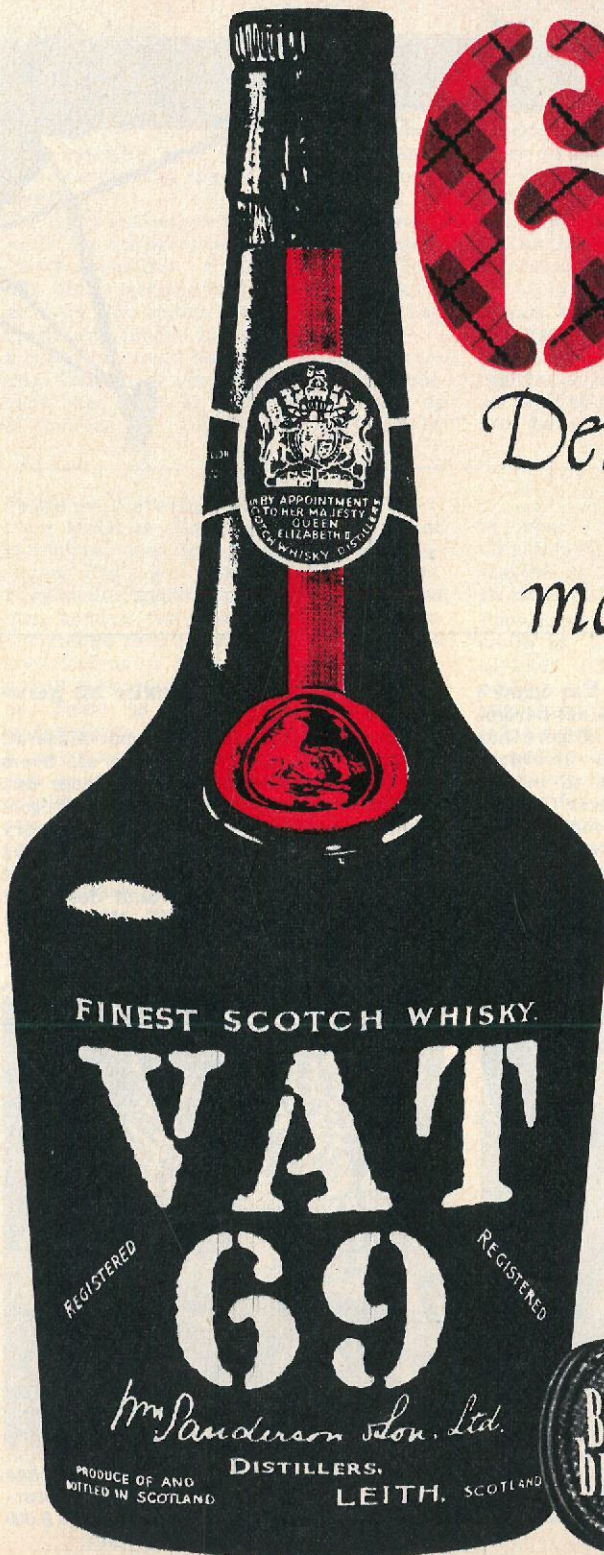
69

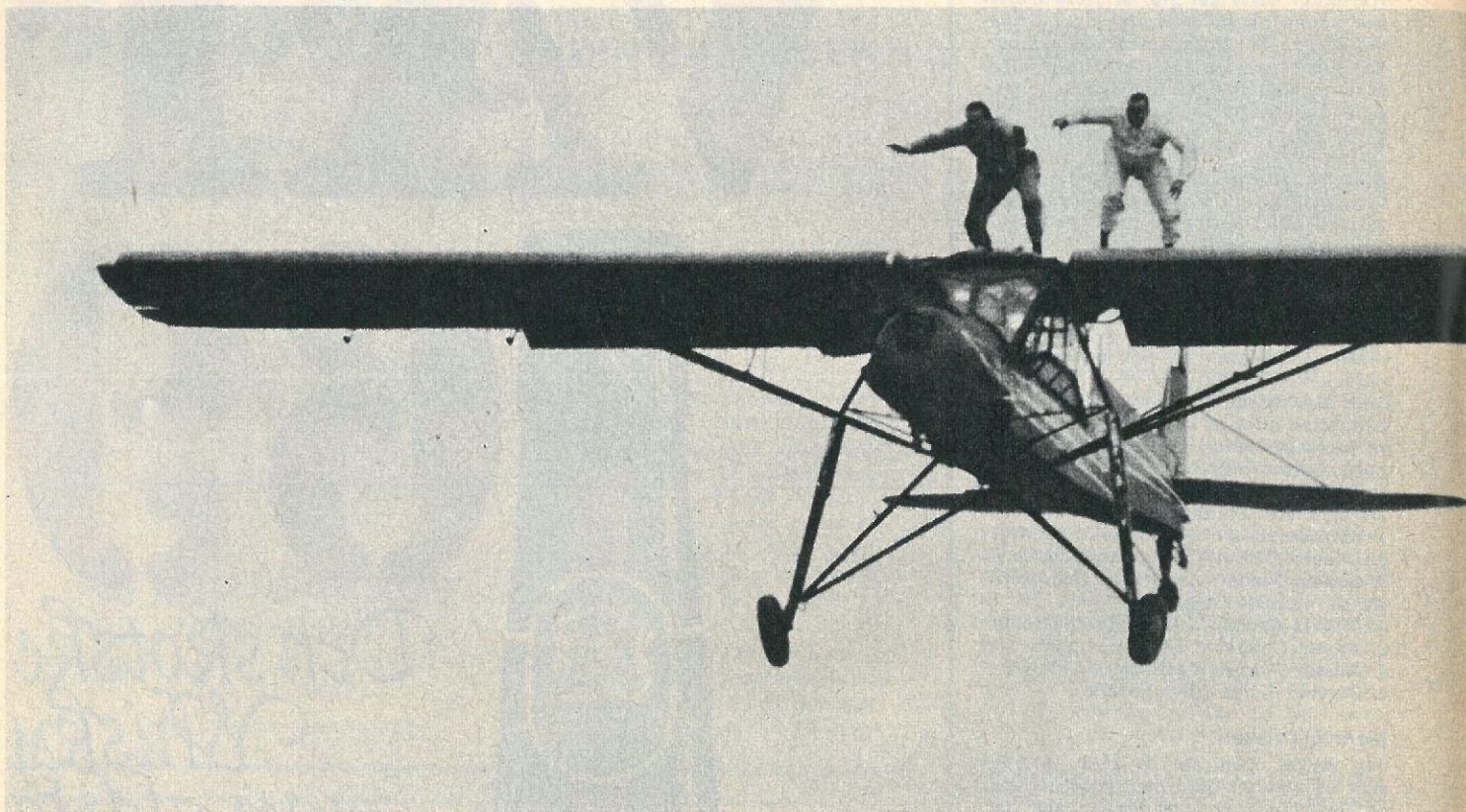
Den skotske
Whisky
man aldrig
glemmer



By Appointment
To Her Majesty
Queen Elizabeth II
Scotch Whisky
Distillers

Wm. Sanderson & Son Ltd.



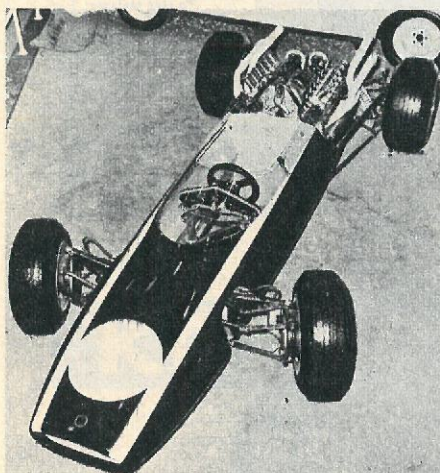


Maserati vender tilbage

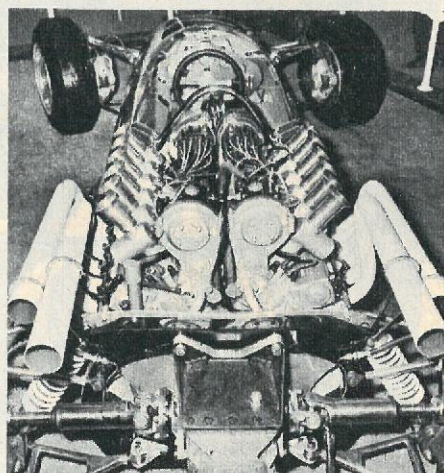
På det netop afholdte Racing Car Show i London afsløredes, at Maserati, det berømte italienske bilmærke, der tidligere har fejret så store triumfer på alverdens racerbaner, nu vender tilbage til motorsporten. Det sker med en 3-liters Cooper-Maserati, der var den eneste vogn til den nye formel 1. klasse, som blev vist for offentligheden. Der stilles store forventninger til dette engelsk-italienske samarbejde, hvor Maseratis trefork borger for kvaliteten af motoren, en 12-cylindret V-

motor på 3000 cc, der udvikler 360 hestekræfter ved 9000 o/m.

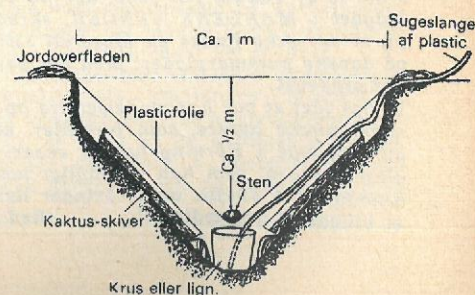
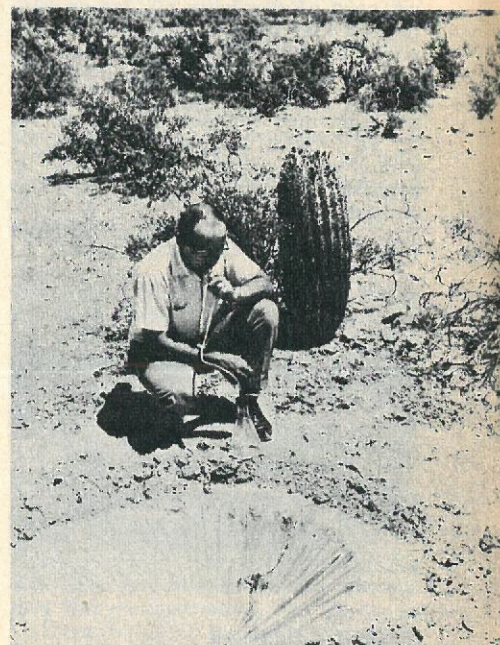
Hvilke resultater denne Cooper-Maserati vil opnå afhænger naturligvis af, hvem der skal køre den, men her forlyder det, at man har sikret sig Jochen Rindt, som sidste år sammen med Marsten Gregory vandt 24-timers løbet på Le Mans. Og desuden har man hos Honda fået lov at låne Richie Ginther, der vandt det sidste GP i 1965, indtil Honda selv får en vogn klar til den nye 3-liter formel 1.



Den nye Cooper-Maserati er trods det store maskineri meget slank og lav. Forhjulenes skivebremser er trukket ud i fri luft af hensyn til kølingen.



Den 12-cylindrede Maserati V-motor har direkte benzinindsprøjtning og transistor-tænding, og den udvikler 360 hk ved 9.000 omdr./min. Tophastighed: 330 km/t.



HELE VERDEN

Roland Toutain og Gil Delamare balance-rede på flyets vinger.

Delamare hjælper den 30 år ældre Toutain ned fra flyet efter deres vovestykke. ➔



Den der først fælder ned har tabt væddemålet!

I trediverne kaldtes franskmændene Roland Toutain for »Europas modigste mand«. Han optrådte som flyver og stand-in i film-scener, som ingen andre turde medvirke i.

For nylig fyldte han 60 år. Da dagen nærmede sig skrev aviserne om hans legendariske bedrifter i forgangen tid. Og Toutain blev rasende: Som om han ikke kunne gøre det endnu. Troede man, at han havde tabt modet og formen?

For at vise, hvad han duer til i dag, foreslog Toutain et væddemål med Gil Delamare, der er 30 år yngre end Toutain og er manden, der i dag optræder i alle de

halsbrækkende scener i de franske film. Væddemålet gik i al sin enkelthed ud på, at de to mænd skulle stille sig op på vingerne af et lille sportsfly i fart – uden sikkerhedslinjer og uden at holde fast. Den, der først faldt ned, havde tabt! Delamare slog til, og på selve Toutains 60-årsdag fandt opvisningen sted. Der blev ingen vinder – eller rettere ingen taber. Begge klarede balance-nummeret i den kraftige modvind.

Bagefter sagde Toutain dog: »Jeg kan godt mærke, at jeg er ved at blive gammel. Jeg ser ikke så godt mere og kunne ikke rigtig som før i tiden nyde udsigten.«

Fugle er livsfarlige for fly

I sin rystende film »Fuglene« var Alfred Hitchcock ikke helt fjernt fra virkeligheden. Fugle kan dræbe – og de gør det. Frygten for fuglene er baggrunden for, at man somme tider kan høre nogle ejendommelige instruktioner over radioen fra kontroltårnet i Kastrup. Mellem meldinger til flyvemaskiner fra New York, Rønne, Tokio og Rio lyder der ordrer til »mågevogne«.

I mågevognene sidder to havnebetjente, som er bevæbnet med jagtgeværer og signalpistoler. De er moderne fuglefængere, som har til opgave at jage plagsomme sværme af måger væk fra startbanerne. I Londons lufthavn er den tilsvarende motoriserede fuglevagt udrustet med en båndoptager, som over højttalere afspiller mågers og andes fuglearters dødsskrig for at jage flokkene bort fra det luftrum, som gerne skulle forbeholdes jetfly.

Kastrup benyttede i forfjer en bevilling på 38.000 kr. til forsøg med at udsende mågers dødsskrig, men fuglene vænner sig fortvivlende hurtigt til spektaklet, og da

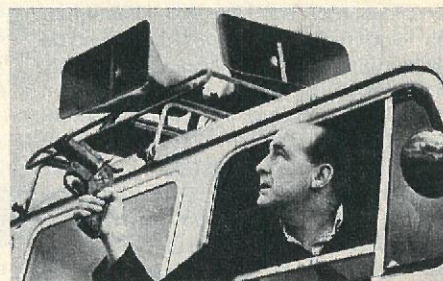
vi lever i en sparetid, har man indtil videre indstillet eksperimenterne, efter at fuglene ligefrem var begyndt at sætte sig til rette på højttalerne.

Problemet som sådant er ikke noget at smile af. En af Amerikas værste flyveulykker indtraf i 1962, da 79 mennesker omkom i Boston i et fly, som sugede en stæreflok ind i sine motorer. En enkelt måtte tvangsfornylig en stor Boeing-jet til at nødlande i Londons lufthavn. I Canadas lufthavne har fugle siden 1961 forårsaget skader for en halv snes millioner kroner. Herhjemme er man hidtil sluppet med tekniske skader. Et charterfly på vej over Sundet fra Malmø blev ramt af en vildgås og fik knust en motor og to ruder i cockpitet. En DC-8 jet fra SAS måtte have en turbine til en hel million udskiftet, fordi en måge blev suget ind i skovlbladene.

Lufthavnen i Kastrup har en særdeles udsat beliggenhed mellem Københavns losseplads i Sydhavnen, hvor mågerne søger føde, og Saltholm, hvor de bor. Så »mågevognenes« opgave er livsvigtig.



Kastrups havnebetjente forsøger dels at skyde de livsfarlige måger ned med et jagtgevær og dels at skræmme dem bort med signalpistol.



I Londons lufthavn har den moderne fuglefænger ikke blot signalpistol til sin rådighed, men også højttalere, der kan udsende fuglenes advarselsskrig.

Vand af sand i ørkenen

Vi kender situationen fra utallige bøger og film: Helten vakler gennem ørkenen, udmattet af tørst, synker sammen, bliver liggende o.s.v.

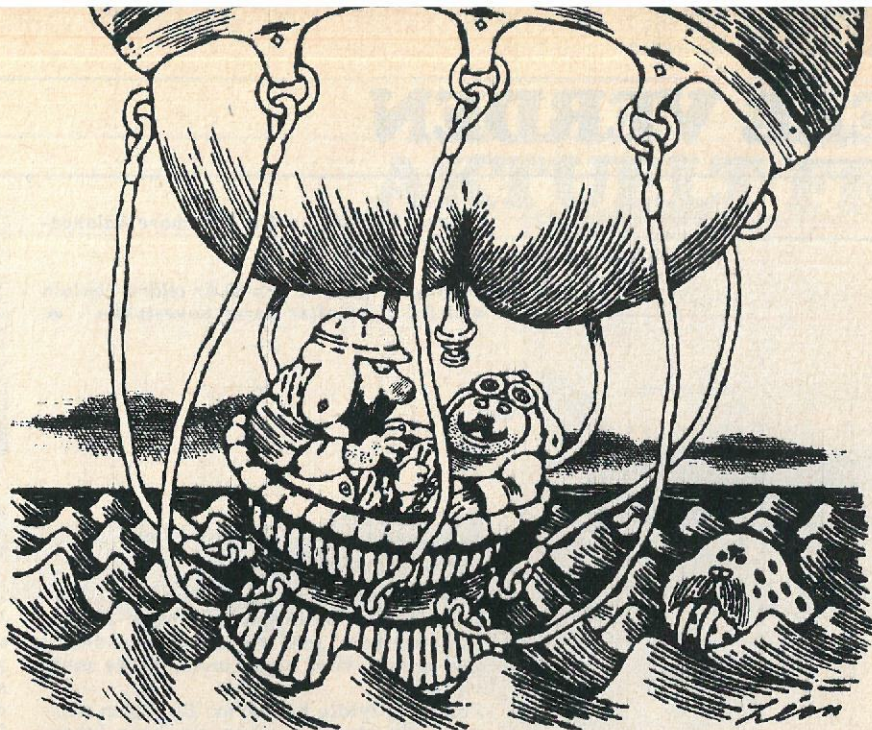
Men nu duer den ikke længere. Forskere ved det amerikanske landbrugsministeriums afdeling for jord- og vandforbedring har opfundet et ganske enkelt apparatur, der får ørkenvandrerens værste fjender: solen og sandet til at skaffe ham 1-1,5 liter drikkevand i døgnet. Med to sådanne »soldestillatorer« får han vand nok i ubegrænset lang tid.

Standardudstyret kan ligge i en stor lomme. Det består simpelthen af et stykke plasticfolie på ca. 2x2 meter samt et krus eller lignende. Eventuelt kan man også medføre en lille skovl og et plasticrør.

Først graves et hul i sandet – en meter i tværmål og skrånende jævnt til en halv meters dybde. Kruset stilles i hullets bund og herfra føres plasticrøret frem til overfladen. Endelig breddes folien hen over hullets sider.

Når solen skinner gennem folien, opvarmes sandet nedenunder og dets fugtighed fordamper. Fordampningen kan øges med skiver af kaktus eller anden kødfuld plante langs hullets sider. Når luften bag folien er mættet med damp, fortættes den til vanddråber, som triller ned og havner i kruset. Det sker som regel i løbet af en times tid, og så kan man suge vandet op gennem røret.

Enkelt og genialt! Samme metode egner sig også til destillering af brakvand; det anbringes blot under plasticfolien og forvandles efterhånden til drikkevand.



DRAMAET I MURMANSK

Tekst: Willy Breinholst
Tegning: Léon van Roy

Husker De den engelsk-russiske ballonfærd til Nordpolen i 1899, den såkaldte Finkelton-ekspedition? De husker den ikke? Der kan man se, hvor let der samles støv over store bedrifter. Jeg har ikke glemt den. Jeg husker den, som var det i går.

Jeg er Finkelton. Alexander Finkelton, ekspeditionens leder og eneste overlevende. Det vil sige... Ruskisnowski lever også, men det gik først op for mig, da jeg forleden pludselig stod over for ham i en vodka-stue i Murmansk. Han stak sit langskæggede fjæs op under næsen på mig og drev en revolver hårdt ind mellem mine ribben.

Vil De høre historien?

- Well - well! Planen var at flyve fra Spitsbergen over Franz Josefs Land til Nordpolen. Ballonen var fremstillet af kinesisk silke ferniseret på begge sider og udvendig belagt med et net af italiensk hamp. Der var 800 slæbeliner, og vægten var 750 kilo. Nu kender De de vigtigste data, og vi kan gå i luften. Som lokalkendt fører medtog jeg den russiske polarjæger, Ivan Ruskisnowski fra Murmansk. Han var dum, men hårdfør.

Om morgenen den 13. september 1899 gik vi i gondolen. »Kap overalt!« kommanderede jeg. Trosserne kappedes, ballonen hævede sig majestætisk og drev hurtigt nord på. Den 17. september begyndte vi at tabe højde, og den 18. september kastede vi den sidste ballast midt i Ishavet. Alligevel blev

vi ved at tabe højde, gondolen begyndte at tage vand ind. Hen under middag stod vi i vand og snesjap til bæltetestet og sæler, søleoparder og tandhvaler snappede grådigt efter os.

- Situationen er uholdbar, fastslog jeg, om en halv time går vandet os til overskægget, og så er det slut.

Jeg hev en æske våde tændstikker op af lommen, fiskede to tændstikker frem, knækkede den ene af dem. Så holdt jeg dem frem mod Ruskisnowski - en kort og en lang.

- Træk en! sagde jeg.

Han trak.

- Den lange? sagde han.

Jeg trak den anden.

- Den korte! sagde jeg.

- Hva' trækker vi om? spurgte han.

- Vi trækker om, hvem af os der skal hoppe udenbords til sælerne, så han, der bli'r tilbage, kan vinde højde og nå Franz Josefs Land. Den, der trak den lange, har tabt.

Ruskisnowski så bekymret på sin tændstik.

- Så har jeg altså...?

- Ja, nikkede jeg alvorligt, du har tabt. Han tog det som en mand, trykkede min hånd til afsked, svang sig over gondolens kant og forsvandt i havet.

- Held og lykke! råbte jeg og noterede med tilfredshed, at ballonen steg 200 meter.

Nu her forleden sad jeg på en vodka-stue i Murmansk, bøjet over min forfriskning, da en stor, dystert, sortskæg-

get mand i tyk isbjørnepels og snesko pludselig trådte ind, rystede sneen af sig og stak en revolver i siden på mig.

- Husker du mig? spurgte han.

- Ruskisnowski! sagde jeg, du reddede dig?

- Ja, nikkede han mørkt, jeg drev i land på Hvide Øen, og efter 50 ensomme år der, er jeg nu kommet hertil. Jeg har tænkt meget over det tændstiknummer.

- Her, sagde jeg nervøst, tag en drink! Jeg skubbete et glas vodka over mod ham.

- Vil du ha' noget imod at vise mig det een gang til? fortsatte han og prikkede mig hårdt i siden med revolveren. Jeg hev to tændstikker frem, knækkede den ene og holdt en lang og en kort frem mod ham.

- Træk en!

Han trak.

- Den korte! sagde han.

Jeg trak den anden.

- Den lange! sagde jeg.

- Hvad trækker vi om? sagde han.

- Hvem der skal betale vodkaen! Han der trak den korte vandt.

Han så interesseret på sin halve tændstik.

- Det vil sige?

- Ja, nikkede jeg hurtigt, du vandt!

Han klarede op i et stort smil og trykkede min hånd varmt.

- Så er der altså alligevel ikke fup i dig, sagde han og tømte sit glas på mit velbefindende. ■

ØKONOMISK!



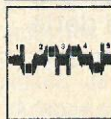
Det betaler sig at købe Volvo. Det mærkes, når man kører - og når man skal sælge. Der er rift om brugte Volvo'er. Man ved jo, det er kvalitet med lang levetid, minimum af værkstedsbesøg. Volvo er bygget til at køre ...og holde! Mange ting gør Volvo økonomisk.

For eksempel den gedigne forarbejdning, den robuste mekanik - foruden lakken (som ikke kun er til pynt) og rustbeskyttelsen (fuldstændig undervognsbehandling og varmgalvanisering af udsatte karrosseridele). Volvo bevarer sin elegance... og værdi! Det er sund økonomi at køre Volvo - og sikkerheden er selvfølgelig standardudstyr: 3-punkts sikkerhedsseler, stabil stålkarosse, skivebremser på forhjulene, lamelglas, elektrisk rudevasker og beskyttelsespolstring.

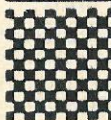
...De skal sikkert ha' en VOLVO!



PASFORM. Individuel komfort. Indført af Volvo - udført for Dem. Formpolstrede forsæder med talrige indstillingsmuligheder (også i lænden) giver maksimum af komfort, minimum af køretræthed. Bagsæde med nedfældeligt armlæn.



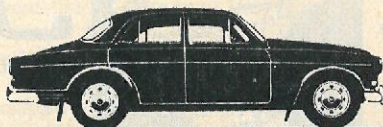
BOMSTÆRK. 75 eller 95 hk. Harmoni og balance - selv under hårdeste belastning. Effektiv køling - pålidelig smøring. 5 hovedlejer og legende let gearskift. Præcis styring - god vejkontakt. Parat til at yde - glad for det. Prøv selv!

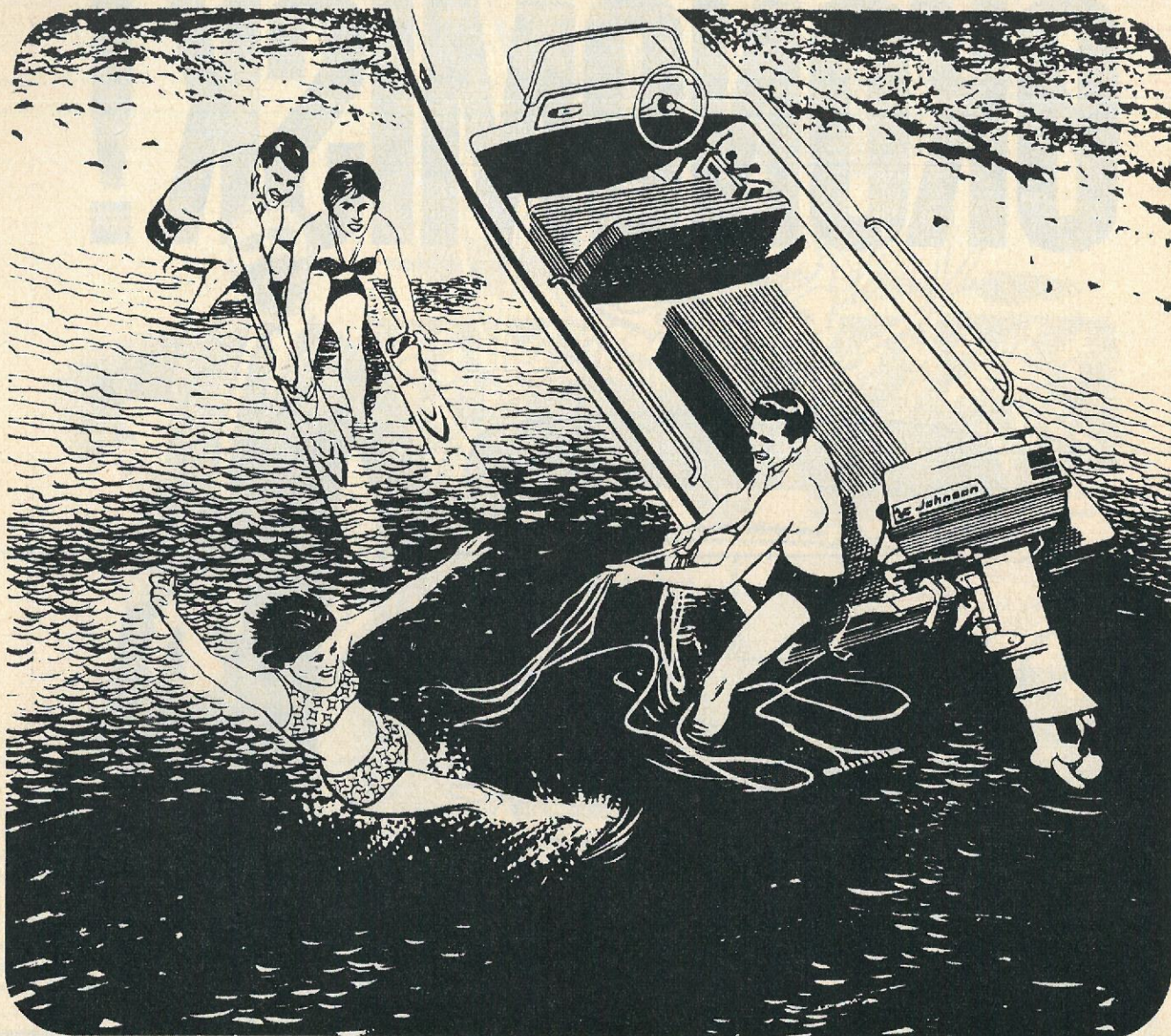


SPORTY. Ivrig acceleration - heftig styrke. Store hjul for bedre vejkontakt. STOP - lynhurtigt om man vil: skivebremser på forhjulene. Rallyglad - med alle fire hjul på jorden. - Verdensmester i hverdagstøj...

Prøv en af de 9 Amazon-modeller til priser fra kr. 24.784 + lev.omk.

VOLVO





Nye ferieglæder - med en Johnson!

Er De på jagt efter Deres egen lille ø - en dejlig strand - eller en smuk solnedgang? Så er alt dette inden for rækkevidde, når De ejer en Johnson påhængsmotor!

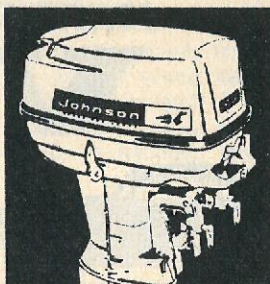
Lad Johnson føre Dem ud i ferielandet. På camping - på krydstogter - på fisketure - badeudflugter - eller vandski!

En Johnson påhængsmotor åbner nye, uanede muligheder, både i Deres weekends og når De er på ferie. I eet nu er De væk fra hverdagens larm og ude i en ny, spændende verden.

En Johnson er bygget bedre for at arbejde bedre. Folk køber den, fordi de ved, at de kan stole ubetinget på en

Johnson. Der er solgt flere Johnson motorer end noget andet mærke!

Besøg en autoriseret Johnson forhandler. Han vil med glæde fortælle Dem alt om 1966-modellerne. Der er 21 forskellige modeller: Udenbords motorer fra 3 til 100 HK. Indenbords/udenbords fra 90 til 200 HK. Alle med Johnson's 2 års garanti på originale dele og arbejds løn.



**F. V. Hein A/S, København.
Forhandlere over hele landet.**

Johnson
først i driftsikkerhed.

MARTS
PETER PIRK



FISKERI Hvis De vil prøve kræfter med en rigtig kæmpetorsk, så skal De tage chancen i denne måned, og har De sikret Dem plads på en fiskerbåd, så prøv at gøre Deres til, at man fisker på steder med dybt vand. I Øresund gælder det f. eks. Koraldybet ved Hven og deromkring. Hvert eneste år i marts samles torskene til leg på disse dybe steder i vore farvande, og får De tag i en kæmpetorsk, som endnu ikke har leget, skal De nok få fornøjelse for alle pengene og et herligt torskeglide i tilgift.

Hvert år afgiver Øresund én eller nogle få torsk på omkring de 23 kg. Prøv om De kan slå rekorden i år. Kommer De og lægger én, der er over 24 kg på vort bord her på redaktionen og kan bevise, at De har taget den på stang og hjul, gi'r vi en hel flaske akvavit til torskeglidet.

Skulle De imidlertid ikke have det helt store held med Dem, men være blandt de mange, som kommer hjem med et bundt af de mere normale stegetorsk, så trøst Dem med, at De alligevel har et ganske dejligt måltid at glæde Dem til, hvis De bærer Dem rigtigt ad. Har De prøvet at spise torsk i Paris hos Madame Prunier, så ved De, hvad jeg mener. Her er et par af hendes opskrifter:

SLAGTERKONENS TORSK (Cabillaud à la Boulangère). Læg et torskemidterparti i et lavt ildfast fad, omgiv det med rå, skrællede kartofler skåret i fire dele sammen med godt blancherede små løg. Drys det med salt og peber, stryg det over med smeltet smør og steg det i ovnen. Det bør overhældes ofte med smørret. Drys hakket persille over ved serveringen.

TORSKE-BEIGNET (Cabillaud en Fritôt). Skær torskefilet'er i tynde skiver og snit dem, så der bliver en lille lomme i hver af dem. I den kommes fiskerens med hakkede champignons. Luk lommerne igen og læg filet'erne i et smurt ildfast fad. Pocher dem med meget lidt væde og lad dem blive kolde. Når de skal serveres, dyppes de i beignet-dej og koges i fedtstof. Anret dem på et fad dækket med en serviet og garner dem med stegt persille. Tomatsovs serveres til.

TORSK à la PORTUGAISE (Cabillaud à la Portugaise). Et lavt ildfast fad smøres med rigeligt smør, og heri lægges torskeskiverne, der er gnedet godt med salt og peber. Der tilsættes hakket løg, lidt knust hvidløg, groft hakket persille, en kvist timian, nogle flåede, udpressede, groft hakkede tomater, og derefter hældes hvidvin over. Lad det koge i 10 minutter. Anbring

skiverne på et fad, kog kraften ind, kom lidt smør i, smag den til og hæld den over fisken!

I marts måned kalder også havørreden på os. Nogle fisker efter den i åerne, men langt de fleste fra kysten. På Als er marts en af årets fineste havørred-måneder med store fisk ind imellem, men også Bornholm er værd at gæste. Mange har i marts oplevet det helt store havørred-sus netop der. En anden ø med dejlige havørredpladser er Samsø.

Lidt mildt vejr - lidt rigtigt forår med optøede vandløb og søer - vil gi' os en anden fisk i tale: Aborren. Også den er nu fed, rognfyldt og stridslysten. Skals Å i Nordjylland og Tryggevejle Å i Sydsjælland er et par af vore bedste aborrestrømme, og kommer De til Nakskov så prøv Inderfjorden, hvor der er hentet flere præmieaborrer. Og så vil De naturligvis sige: Hvordan tilbereder Madame Prunier dem? Således:

ABORRE-SOUCHET (Perches Souchet). Tag seks aborrer på 150 gram stykket. Skær 50 gram gulerødder i ganske fine Julienne-strimler sammen med lige så megen selleri og 15 gram persillerod. Kog denne Julienne i smør og hæld derpå 4 deciliter hvidvin over sammen med det samme kvantum vand, smag det til med salt og peber og kog grøntsagerne heri. Rens aborrerne og læg dem i en lav gryde. Hæld den kogende Courtbouillon gennem en sigte og gem grøntsagerne til senere brug. Læg låget på gryden og pocher fisken over sagte ild i 12 minutter. Lad aborrerne løbe af og læg dem på et fad, men hold dem varme. Kog fiskesuppen ind til det halve, jæv den så med 45 gram smør rørt sammen med 35 gram mel, lad den koge et øjeblik, sluk under gryden, tilsæt 50 à 60 gram smør, kom grøntsagerne i og en halv dessertskefuld ganske små persilleblade, der er stærkt blancheret. Hæld så denne sauce over fisken.

Med martssolens varmen stråler kommer sommerfornemmelserne... Man kan allerede se storlaksen for sig i spring over de norske elve. Skal De ha' en af dem i sommer? Det ligger da indenfor mulighedernes grænse. Vi kan f. eks. anbefale Dem laksefiskeriet i Namsen, hvor man blot ved at bo på de lokale gæstgiverier kan erhverve ret til at fiske i kroværtens elvstykke i ferieperioden, eller man kan campere og fiske på dagkort enten fra bredden eller fra båd. Prisen for et dagkort med båd er de fleste steder i juni og juli måned 150 kr. pr. dag, men så er laksen også Deres egen.

DENNE ANNONCE

er for

TT-ZEUKÉ

modeltoget, som De naturligvis kender!!!

**KVALITET
MODELTRØ
PRISBILLIG**

og så det allerbedste

PLADSBESPARENDE
størrelsen er kun 1:120.

TÆNKER DE på at anskaffe Dem et modeltog, så tænk i de rette **BANER**, nemlig

TT-ZEUKÉ

Fås i hobby- eller legetøjsforretninger overalt.

Hovedkatalog tilsendes mod 1,50 kr. i frimærker.

TT-ZEUKÉ en gros

Ny Adelgade 5

København K

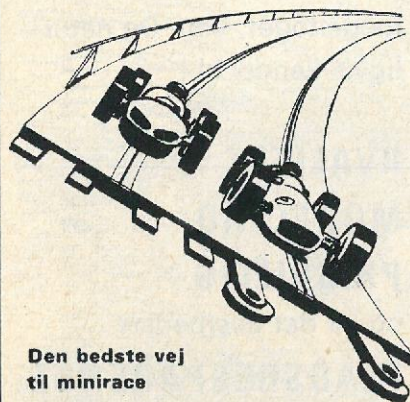
(Kun en gros)

SCALEXTRIC

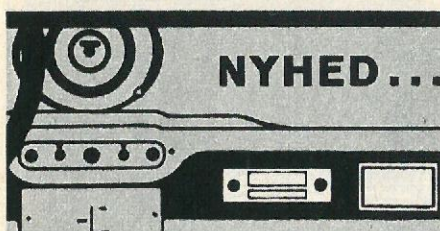
Det største navn i

Miniracing

Anvendt af klubber over hele verden.
Illustreret katalog
24 sider i farver kr. **1.75**



Den bedste vej
til minirace



TIL MASCOT PARTNER



INSTRUMENT - PANELE TIL
LYNHURTIG MONTERING...

- ★ Hvad savner De i Deres Mascot/Partner?
- ★ Olietryksmålere? Amperemeter? Termometer?
- ★ Vacuummeter? Indbygningsmulighed for radio og højttaler?

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

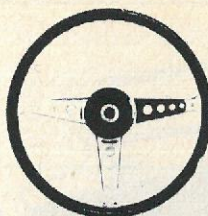


JØRGEN ELLEKÆR



Racing Center

Smallegade 42 - Kbh. F - Gothåb 7600



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

Tung i accelerationen

Kan De oplyse mig, hvorfor vores Triumph 1200 E model 1964 virker tung i accelerationen, når motoren er varm? I kold tilstand er den meget livligere. Vognen har kørt 27.000 km. Jeg har hørt om »kolde tændrør«. Ville det kunne hjælpe? I så fald hvilken slags?

A.B., Hvidovre

Når en vogns acceleration virker mere »tung« ved varm motor end ved kold, skyldes det ofte et psykisk bedrag, men der kan dog være en reel forklaring.

Så længe motoren er kold, vil fyldningen af cylindrene være større end når motoren er varm, og ved prøvekørsler er der ofte konstateret bedre accelerationsresultater med vogne, hvor motoren kun har gået i ca. 5 min., end hvor motoren er godt gennemvarm efter en times kørsel.

Tændrørets glødetal vil ikke have nogen indflydelse på Deres problem, så fortsæt De blot med de fra fabrikken foreskrevne tændrør.

(ai)

Hvad er forskellen?

Jeg har en Volvo Amazon 122 S fra 1962 og er interesseret i at vide, hvad forskellen egentlig er på Volvo Amazon 121 og 122 S. Jeg har fået fortalt, at 121 fremstilles med 75 hk, mens 122 S fremstilles med 90 hk, men er der noget om, at man også kan få Volvo Amazon 122 S med 100 hk?

P. T., Hellerup

Volvo fremstiller som mange andre fabriker flere forskellige modeller opbygget over samme grundtema. En Volvo Amazon 121 er en Amazon monteret med en B 18 motor, der er forsynet med en karburator og yder ca. 75 hk SAE.

I Volvo Amazon 122 S har man forsynet B 18-motoren med en noget ændret knastaksel samt med to SU-karburatorer, så effekten er øget til ca. 90 hk SAE. Derudover kan motoren forsynes med en såkaldt »C«-knastaksel (den type der anvendes i B 18-motoren i 1800 S), og motorens ydeevne øges da til ca. 100 hk SAE.

(ai)

De rigtige dæk

Da der er mange forskellige meninger om hvilke dæk, der er de bedste, og hvilke dæk, man skal bruge til de forskellige bilmærker, vil jeg gerne spørge

om: Hvilken dæktpe vil bladet anbefale til en Vauxhall Viva?

Carlo Henriksen,
Thursø

Spørgsmålet kan ikke besvares generelt, for ved valg af dæktpe kan individuelle spørgsmål spille ind og især vil de forhold, hvorunder vognen normalt kører, have stor betydning. Vi vil råde Dem til at benytte den dæktpe, som vognen var monteret med, da De købte den, for det er det fabrikat, som fabrikken går ind for.

Deres spørgsmål kan give os anledning til at tro, at De ikke har været så tilfreds med de dæk, vognen originalt var monteret med, men De må her prøve at analysere årsagen til Deres eventuelle utilfredshed. Der kan f.eks. have været tale om for hurtigt, unormalt dækslid, og dette skyldes ofte forkert hjulindstilling, eller at dækket ikke har kørt med de korrekte lufttryk.

(ntu)

Den smider olie ud

Kan De forklare grunden til, at min Lloyd 600 Standard 1960 efter ca. 40-50 kilometers kørsel »smider« motorolie ud gennem åndehullet ved benzinpumpen. Efter anvisning fra et værksted er en rund styreventil i motoren blevet udskiftet, men uden noget resultat. Røret fra motorblokkens overside op til luftfilteret er grundigt rensset, ligeledes oliefilteret i bunden, men lige lidt hjælper det. Det er ren olie, der kommer ud, så det kan ikke skyldes utæthed i membranpumpen.

Men når jeg kan køre så længe inden miseren opstår, tyder det på, at oliestanden i motoren stiger, indtil den når helt op til benzinpumpen. Hvordan kan det mon være?

RA 29904

Er tætningen mellem et stempel og dets cylinder forsvundet, vil der komme en kraftig underkompression i krumtaphuset, og en del oliestøv vil blive presset op gennem motorens ånderør til luftfilteret. Prøv at få målt kompressionstrykket på hver cylinder. En anden mulighed er utætheder ved ventildækslet. Er der roget en pakning her, kan olien udmærket ved vognens fremdrift blive presset hen mod karburatoren, hvor det ofte vil samle sig i en mindre fordybning. De bør derfor undersøge pakningen for ventildækslet og sikre, at dette er fuldstændig tæt.

Et andet sted, hvor disse motorer ofte kan blive utætte, er ved de to møtrikker for kædestrammeren (glideskoen). Boltene er her ført ud gennem støbegodset, og er de to møtrikker gået løse, kan der flyde olie ud her.

Det bedste råd, vi kan give Dem, er at rette henvendelse til Thor Damgård i Horsens, der tidligere har været Lloyd forhandler. Dette værksted har en meget stor og dybtgående erfaring med Lloyd motorer. (ntu)

Hvor stor belastning?

Jeg er ejer af en Fiat 850. I instruktionsbogen står der angående forhjulindstillingen, at målingerne skal ske med fuldt belastet vogn, men der opgives ikke, hvor meget det er. Vognen må maksimalt laste 400 kg. De bedes venligst oplyse, om det er den vægt, der skal benyttes.

På forhånd tak og min bedste anerkendelse for Deres blad.

Sv. A. Heiredal,
Abyhøj

Hjulindstillingen skal måles ved fuldt belastet vogn, den såkaldte totalvægt, der er 1070 kg. Vognens køreklare vægt - d.v.s. med benzin, olie, kølevæske, reservehjul, værktøj og tilbehør - er 670 kg, og som De rigtigt mener, skal den altså belastes med 400 kg, til de i instruktionsbogen nævnte hjulindstillingsmål. Noget andet er, at kontrol og udmåling af hjulvinklerne og evt. justering af disse kan kun med tilstrækkelig nøjagtighed foretages på de såkaldte optiske hjulindstillingsapparater (VLC Optoflex 122, HPA Optic aligner, eller lignende). Da vi ikke går ud fra, at De personlig råder over et sådant anlæg, bør De henvende Dem hos en Fiat-forhandler eller et andet værksted, der har det fornødne udstyr. Det er et stridsspørgsmål, hvorvidt en vogns styretøj skal måles i belastet eller ubelastet tilstand, og for at bortvejre enhver tvivl, der kan opstå, hvis f. eks. fjedrene har sat sig forholdsmæssigt meget, opgiver Fiat nogle ganske bestemte frihøjdemål for de 2 belastningstilstande, hvorunder kontrol og justering kan ske.

Det vil imidlertid føre for vidt her at angive disse frihøjdemål, da de bl. a. skal ledsages af en tegning, der kun findes i værkstedshåndbogen for Fiat 850 (side 76) - og her har De altså grunden til, at vi må henvise Dem til et autoriseret Fiat-værksted. (ntu)

EFTERLYST! MAVERICK

PANATELLA NR. 4 CIGARER

Signalement: Slank, lang - elegant udseende og udsøgt smag. Spørg efter MAVERICK-PANATELLA nr. 4 - den helt nye type i cigarer for mænd i alle aldre. Fås i både 5 stk. emballage og 25 stk. plasticdåse. MAVERICK - så god som den er lang!



-et pletsrud blandt cigarer

MAVERICK er fremstillet af udsøgte råtabakker
MAVERICK er cellofaneret, smag og aroma bevares

**EKSPORT
KVALITET**

E. NOBEL



5 PANATELLA CIGARS

No 4

OVER ALPERNE

I

BALLON

Tekst: V. J. Brøndegaard - Foto: Epoque, London

*Lydløst som en sæbeboble svæver ballonen mellem himmel og jord
og giver passagererne den spænding, romantik og skønhed,
der gik tabt med de bevingede motorers sejr over afstandene.*

BALLONSPORT

Engländeren Anthony Smith havde fået en lys idé: - Jeg anskaffer mig en ballon, ta'r den med til Zanzibar, fylder den op, svæver over havet til Afrika og ind over stepper og urskove, mens jeg fotograferer vildtet. Bagefter skriver jeg en række artikler, måske også en bog, om turen. Desværre var der to slemme skønhedsfejl i regnestykket: Mr. Smith havde

1. ingen penge, og
2. ingen anelse om ballonfart.

Men at han klarede begge forhindringer viser den spændende rejsebeskrivelse »Tre Mand i Ballon«, der udkom for nogle år siden. Det kneb ellers.

Ude over en af de store afrikanske søer blev det pludselig blikstille, og torden-skyer, den ene større end den anden, kom til syne i horisonten. Ballonen stod stille adskillige kilometer fra nærmeste kyst, og da solen gik bag skyerne, blev ballonen afkølet, så den begyndte at dale.

For ikke at havne i vandet begyndte mændene at smide sand over bord, men i nervøsiteten mere end nødvendigt, så ballonen igen gik til vejrs.

Det var stadig vindstille, og tordenen kom stadig nærmere. Smith kunne have åbnet gasventilen, men turde ikke af hensyn til en fysisk grundlov: en hurtigt stigende ballon stiger blot endnu hurtigere, når der slippes gas ud, for så at gå over i et desto brattere fald, som ikke kan brem-ses, hvis der er for lidt ballast. Helt bort-set fra risikoen ved at åbne gasventilen

under en tordensky med flaksende lyn. Men mandskabet havde heldet med sig. Pludselig blæste det lidt op, og ballonen landede sikkert på kysten.

Prøv en stormvejsdag at læse en avis i det fri eller folde et landkort ud. De vil opdage, at det er svært eller rettere sagt umuligt at holde styr på papiret.

Forestil Dem nu, at De svæver under en ballon den samme dag og skal finde et bestemt sted på landkortet. Håbløst - ikke sandt? Blæsten river øjeblikkeligt kortet til laser. Tror De.

Ballonskipperen smiler bedrevidende. Undervejs gennem lufthavet folder han de største og tyndeste landkort ud, og ikke et vindpust forstyrrer ham. Kan han trylle? Nej, forklaringen er simpelthen den, at ballonen har samme fart som vinden!

Tyve-tredive meter nede ser han trækro-nerne vride sig under stormens favntag. Men han mærker ikke det mindste. Han kigger forbavset på folk, der løber efter deres hat...

Mange læsere vil sikkert mene, at ballonen er et fortidslevn eller højst et stykke legetøj for folk, der lider af eventyrlyst. Og så er ballonfart i virkeligheden en pragtfuld hobby - en rigtig mandfolke-sport, som burde være langt mere ud-bredt.

I hele den vestlige verden findes der næp-pe over et hundrede friballoner og 300

aktive ballonførere. Som luftfartens idea-lister må de bringe store økonomiske ofre til denne sport, der stiller hårde krav til udeverens mod, nerver og snarrådighed, men også belønner ham med oplevelser, som hverken svæve- eller motorflyvning byder på.

Spørger man en ballonskipper, hvorfor han ikke blev pilot, vil han med strålende øjne og begejstring i stemmen sige, at intet kan sammenlignes med denne lyd-løse, majestætiske svæven gennem æteren. Udsigten generes hverken af kabinevægge eller bæreplaner. Man kan se hele hori-sonten rundt. Alle lyde fra jorden høres ganske tydeligt - en hunds gøen helt op til halvanden kilometers højde. Når en bondegård passerer, kan man forstå hvert ord, der bliver sagt dernede. På det op-rørte hav drukner alle råb i bølgernes klask mod skibssiden og vindens hylekon-cert i takkelagen. Men oppe i ballonkur-ven høres kun havet - hvordan bølgerne slår mod hinanden, og skumklatterne fal-der fra bølgekammene.

Friballoner fremstilles i forskellige stør-relser, med rundt regnet 600, 900, 1200, 1700 og 2200 kubikmeter volumen. Den mest benyttede type er 1680 m³ ballonen, der måler 15 m i diameter og har 45 m om-fang.

Ballonhylsteret består af en gastæt kunst-gummi mellem to lag meget let og dog stærkt bomuldsstof. (fortsættes side 16)



**Midt i jernalderen
er ballonsporten nu
ved at komme på mode igen.
Det viser den stadig stigende
interesse, der samler sig
om de årlige konkurrencer
mellem nogle af verdens
dygtigste ballonskipper.**

◀ Her gøres klar til starten af det store internationale ballonsportsstævne, som i efteråret blev afholdt i Svejts.

Syv store friballoner på mellem 900 og 1300 kubikmeter – tre svejtsiske, en hollandsk, en tysk, en østrigsk og en fransk – fyldtes med brint fra et halvt hundrede stålflasker.

De startede fra Mürren, et lille vintersportssted i 1640 meters højde nær Jungfrau.

Konkurrencen gik ud på at nå længst i løbet af de fire timer, der var afsat som tidsfrist, og at lande hurtigst muligt efter fristens udløb. Vinden blæste fra nord med en hastighed på omkring 15 kilometer i timen, men ind imellem måtte ballonerne stige til højder over 5000 meter for at komme op over Alpernes farlige, sneklædte bjergtoppe.

Den franske ballon med veteranen Pierre Ladevèze sejrede med en distance på godt 26 kilometer. Den svejtsiske oberst Ernst Krauer blev nummer to, mens stævnets favorit, den kvindelige, hollandske ballon-skipper Nini Boesman først kom på tredjepladsen med en strækning på 24 km.



Over Alperne i ballon (FRA SIDE 14)

Stofbanerne er syet og klæbet sammen undtagen i en strimmel fra kuglens »zenith« til »ækvator«. Denne strimmel kan med et hårdt ryk flås af, så al gassen slipper ud, og hylsteret synker sammen. Hele ballonen omgives af et net tynde hampeliner, som fordeler kurvens eller gondolens vægt ensartet over hylsteret. De 24 såkaldte udløbsliner er fastgjort til

kurvringen, og fra denne går 8-10 liner til selve kurven. Linen fra ventilklappen på »nordpolen« fører gennem kuglens midte og dens nedre åbning – appendiks – til kurven. Gennem åbningen pustes ballonen op, men den lukkes ikke. Under opstigningen bliver den omgivende luft jo stadig tyndere, og ved det svagere lufttryk ville gassen efterhånden udvide sig så meget, at hylsteret sprængtes, hvis der ikke hele tiden

kunne slippe en passende portion gas ud forneden. Når ballonen daler, og gassen igen trykkes sammen, strømmer der luft ind samme vej. Trykforskellen reguleres altså automatisk, og ballonen forbliver tilpas fyldt. Men skipperen kan også ved at trække i linen åbne den tallerkenformede ventil. Det er hans eneste mulighed for at manøvrere. En ballon kan ikke styres, vinden alene bestemmer retning og fart. Men



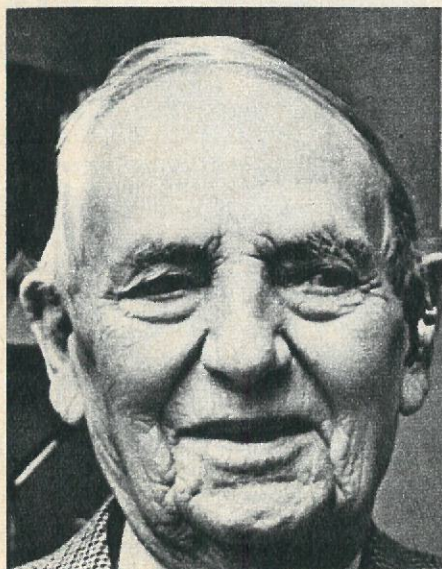
manøvreringen i det lodrette plan spiller alligevel en stor rolle. Den erfarne ballonfører kender de lunefulde luftlag. Kurven er en kraftig vidjefletning, dens højde for denne type 1.20 m med 1.40×1.40 m gulvareal og plads til seks personer. Det obligatoriske udstyr består af: en barograf (højdemåler), et kompas, et variometer (viser stige- og faldhastighed), et barometer, en kikkert og et hygrometer (fugtighedsmåler). (fortsættes side 44)

Svævende højt over Alpernes sneklædte tinder sammenligner »den flyvende hollænderinde«, Nini Boesman sammen med sin passager – en engelsk reporter – tid og sted for at kunne beregne deres hastighed og kurs under efterårets ballonstævne i Svejs.

Murersvenden fra Lolland, der



nedlagde Afrikas største løve



Dobi Nepken, som stammer fra Nakskov og begyndte sin eventyrlige løbebane som murersvend, har tilbragt en menneskealder i Afrika, hvor hans navn er noget af en myte. Blandt hans jagttrofæer er den største løve, der nogensinde er skudt i Afrika. Den nu 96-årige løvejæger har netop været en tur i Afrika igen, men forinden fortalte han sit livs eventyr til Birger Søndervig fra MANDENS VERDEN.

Det blev ikke sunget ved min vugge, da jeg kom til verden i 1870, at jeg skulle gøre mit navn kendt som en stor løvedræber.

Jeg blev født i Nakskov, og det er jo stærkt begrænset, hvor mange løver, der findes på det rare Lolland. Mit navn var kendt nok endda i fødebyen, selv om man siden i København og andre steder har stillet mange interesserede forespørgsler og vist nærmest troet, at Nepken var en slags swahili-sprog for Nielsen. Men Nepken er såmænd et godt gammelt familienavn. Det har jeg fra en lollandsk købmandsslægt. Og Dobi fik jeg som døbenavn af min mor, der vist stammede fra egnene omkring Sortehavet.

Men jeg hedder da forøvrigt også Johan. Min far bestemte meget fornuftigt, at jeg skulle i lære som murer. Det var udmærket, for jeg kunne godt lide at bygge huse. Men hvorfor kun i Nakskov, spurgte jeg mig selv. Der skal da også ligge huse andre steder i verden. Jeg led så umanerligt af udlængsel, og en skønne dag drog jeg afsted til Tyskland. Men arbejdet dér huede mig ikke, og jeg vendte hjem igen. Fik job på banegården i Helsingør og senere på Kunstmuseet i København, men udlængslen var der stadig.

Så drog jeg ud for alvor – mod Sydafrika – og nåede frem til Cape Town, inden jeg var fyldt 25 år. Ikke et muk engelsk kunne jeg, men jeg havde mit håndværk at lægge ud med.

Jeg fik lov at tage fat med det samme. Det var i de gode gamle tider, da der var fremgang i det meste. Jeg blev underentreprenør i forskellige foretagender, og en dag fik jeg lov til selv at bygge huse. Boerkrigen og de skarpe modsætninger, den skabte mellem englænderne og hollænderne, blev lidt af en afbrydelse. Som udlænding blev jeg fri for at gå med i krigen. Jeg gjorde blot tjeneste ved minepolitiet i Simonstown. Siden blev det dårligere tider i byggefaget, men jeg havde fået samlet en god skilling sammen. Den gav lysten til at prøve den store indsats. Sådan noget sker der med en i Afrika. Jeg satsede på guldgravning og diamantjagt, investerede hver en øre i udstyr og miner og tabte hver en klink.

Jeg drog til Johannesburg og var dér i 17 år, tog videre til Rhodesia, Tanganyika og Kenya, og i Kenya blev jeg. Det var påny guldet, der lokkede. Jeg blev prospector for et mindre selskab, og selv

om jeg ikke tjente noget videre, var jeg godt tilfreds, for jeg fik lejlighed til at dyrke min interesse for jagt.

Ikke een dag af de 65 år, jeg har levet i Afrika, ville jeg undvære. Den forunderlige afrikanske natur bliver en del af ens sind, og den har mit halve hjerte.

Selv på de mest usunde steder, som jeg kom rundt til i de første år, bevarede jeg mit helbred usvækket. Malariaen rasede, og jeg kom til byer, hvor kirkegården var større end byen. Men malariaen har aldrig villet bide på mig.

Nairobi kom jeg igen i gang med byggeri, og straks efter krigen – den første verdenskrig – fik jeg overdraget at opføre et vandværk i Ngong-bjergene – de bjerge, som Karen Blixen, der var vor nabo i 20 år, havde udsigt til fra sin farm og som hun lovpriste i sin bøger.

Vandværket skulle forsyne hele det store Magadi Soda distrikt med ferskvand, og da vi var færdig med byggeriet, blev jeg spurgt, om jeg havde lyst til at overtage ledelsen af værket og administrere driften. Jeg sagde ja og slog mig ned.

Det hørte med til arbejdet at føre opsyn med en 160 kilometer lang ledning fra Ngong-bjergene til Magadi-søen. Det var ensomt at patruljere langs rørledningen, og i regntiden var vi også på vandværket totalt afskåret fra omverdenen. Men området var et reservat for Masai-stammen, og det var spændende at komme i kontakt med masaierne.

Og så var der jagten. I reservatet var vildtet fredet, men ude omkring var der alle slags rovdyr at nedlægge, og af og til måtte jeg skyde noget vildt til mine boy'er.

Livet mellem dyrene blev uforglemmeligt. Tænk, når man gik ud på jagt, kunne tamme strudse og små Thompson-gazeller finde på at følge efter en. Jeg har oplevet, at en struds tog piben ud af munden på mig, da jeg skulle lægge an for at tage sigte. En yndefuld lille »tommy« stod og svansede nysgerrigt for at høre skuddet. Så fredeligt gik det naturligvis ikke altid til, og jeg kommer vel ikke uden om at fortælle om, da jeg nedlagde den største løve, der nogensinde er skudt i Afrika. Det kunne ligeså godt have været mig, der var blevet den lille i kampen, og så havde Dansk Samvirkens center i Fredensborg ikke haft det store sortmankede skind at pryde udlandsdanskernes mødested med.

(fortsættes næste side)

»Til mit store held fik jeg riflens løb jaget ned i den store hanløves gab og fyrede løs, mens den flåede vildt i mig«

..... Jeg har skudt 26 løver ialt i Afrika, mest i selvforsvar. Men de andre var ganske almindelige løver, og tallet er da ikke så imponerende. Det giver i gennemsnit ikke mere end en hvert andet år.

Jeg havde været ude efter den i nogen tid, for den tog for godt for sig af vore husdyr. Vi vidste omtrent, hvor den havde sit tilholdssted. Den boede i en kløft, og jeg stod og smed sten ind i et buskads, hvor jeg mente, den lå og dækkede sig. Alt for sent blev jeg klar over, at det var lykkedes mig at lokke den frem, men den kom bagfra og var helt inde på livet af mig, da en lyd fik mig til at snurre rundt. Jeg fyrede riflen af fra hoften, men opnåede kun at give den et strejfskud i bugen. Og i næste sekund lå jeg på jorden under den ophidsede, sårede løve. Til mit store held fik jeg jaget løbet på min Mannlichriffel ned i gabet på den, og jeg fyrede løs. Men i mange lange minutter flåede den vildt i mig. Dens bagpoter havde kløerne dybt i mine lår, og med forpoterne flånsede den i mine skuldre. Langt om længe endte dens døds kamp med mig som underlag, og jeg kunne gøre mig fri af den tunge løvekrop.

Jeg måtte slæbe mig de fjorten kilometer hjem, mens jeg blødte som en stukket gris. Min kone lagde mig i et kreosotbad. Det er den slags, man vasker køer i, når de skal beskyttes mod insekter. Det sved og bed, og jeg sprang ud af badekarret og dansede rundt på gårdspladsen, mens jeg skreg som en gal. Det var værre end sårene. Men den skrappe kur reddede sikkert mit liv...

Der var andre dramatiske oplevelser under jagterne, vist var der det. Men jeg har nu aldrig rigtig kunnet lide at udbrede mig om de småtterier, for folk uden for Afrika tror bare, man har for livlig fantasi. Men historien om kæmpeleven er kendt og kan bevises. Og så er den da vist samtalestof den dag i dag blandt de gamle i Kenya. Det farligste vildt af alt er bøflerne. De braser lige på og tromler jægeren ned, hvis han ikke er hurtig nok med riflen.

Der var bud efter mig engang, da tre vilde bøfler satte efter mig på en gang ad en sti i Ngong-bjergene. Jeg løb alt, hvad jeg kunne, men til sidst havde jeg ikke vej til mere. Fortsat flugt kunne ikke redde mig. Der var kun et at gøre, at vende front og håbe på et usandsynligt held.

Og det helt utrolige skete, at jeg kunne stå iskold og plaffe tre skud af, som gjorde det af med en bøffel hver. Det er ikke til at forklare bagefter. Selvfølgelig skulle jeg have rystet af skræk og udmattelse, men lige i de sekunder, det virkelig gjaldt, var jeg så sikker i aftrækket som nogen sinde.

Reaktionen kom først bagefter. Da havde jeg det halvsiddt...

Mine boyes kaldte mig Bwana Chui. Det betyder leoparden, og leoparden er altid uhyre sikker i sine beregninger. Måske var det også en medvirkende årsag, at jeg tit kunne overrumple dem, når de mindst ventede det.

»Nandi-djævel«-dræberen var også et tilnavn, jeg fik... det er rigtigt. Masaierne var begyndt at tale om et ejendommeligt dyr, som havde dræbt adskillige mennesker. Det var et uhyggeligt væsen at dømme efter de ophidsede beskrivelser. Man havde aldrig hørt om nogen tilsvarende skabning. Og dens blodtørst var åbenbart ubegrænset.

En dag... det var i 1919... kom jeg ridende langs vandledningen. Pludselig så jeg et stykke vej borte mellem træerne og buskene et sorthåret, sværlemmet dyr, som jeg aldrig havde set magen til. Det måtte være Nandi-djævelen. Og den viste stor lyst til at leve op til sit dårlige rygte, for på lang afstand satte den kursen direkte mod mig.

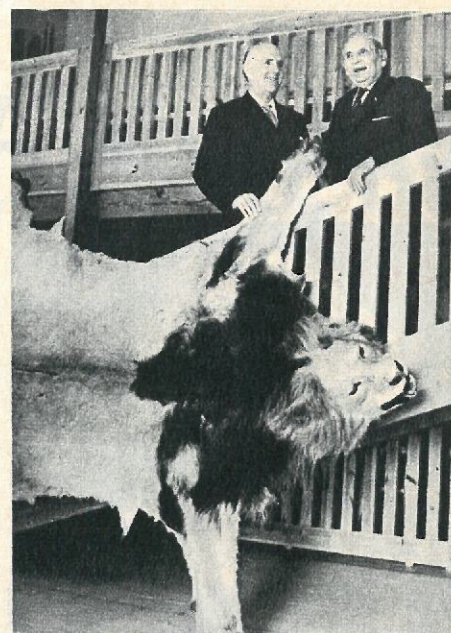
Jeg sprang af muldyret og gjorde riflen skudklar. I første skud ramte jeg kun uhyret i den ene pote. En klo fløj af. Næste skud ramte dyret i maven, og så var det nået heit ind på livet af mig. Jeg måtte holde det på afstand ved at slå omkring mig med riffelkolben. Pludselig røg min solhjelme af, og i løbet af det sekund, da dyret blev distraheret og vendte sig efter hjelmen, fik det nådeskuddet.

Jeg tog et billede af det besynderlige dyr. Det var godt og vel en meter langt. Hovedet var direkte uhyggeligt. Øjnene var onde, lange sylspidse tænder stak ud af gabet, kløerne var enorme. Intet under, at de indfødte havde omtalt dette uhyre som en djævel.

Da distrikts-kommissæren havde hørt om Nandi-djævelens endeligt, bad han om at få dyret bragt.

Men hyænerne havde ædt alt. Der var kun mit fotografi som dokumentation – og så mine beskrivelser af, hvordan dyret med sine meget kraftige lemmer satte sig på bagbenene og huggede ud med forpoterne. Vi hørte aldrig siden om et tilsvarende dyr, men jeg sandede fuldt ud masaiernes beskrivelser, efter at jeg havde oplevet uhyret i aktion. Den gav sig ikke en tomme i kamp. Det var enten den eller modstanderen. Kedeligt nok, at jeg ikke fik bjærget skindet. Det ville have været et pænt sidestykke til mindet om min store hanløve, der fra snude til haledusk måler elleve fod og fire tommer – omtrent 3½ meter.

Nu er jeg blevet 96, men Afrika kan jeg ikke få ud af mit sind, jeg elsker det land, og efter fem år i Danmark skal min kone Claire og jeg på besøg det sted, som man ikke kan undgå at skænke sit hjerte. Selvfølgelig er jeg ikke for gammel til at foretage en sådan tur. Klimaet i Kenya er jo det helt rigtige for mig. ■



Dobi Nepken ses her sammen med Karen Blizens bror, forfatteren Thomas Dinesen i Dansk Samvirkens center i Fredensborg ved skindet af den store hanløve, som Nepken nedlagde i Kenya efter en kamp, der nær havde kostet ham livet. Det er den største løve, der nogensinde er skudt i Afrika. Den måler fra snude til haledusk 3½ meter.

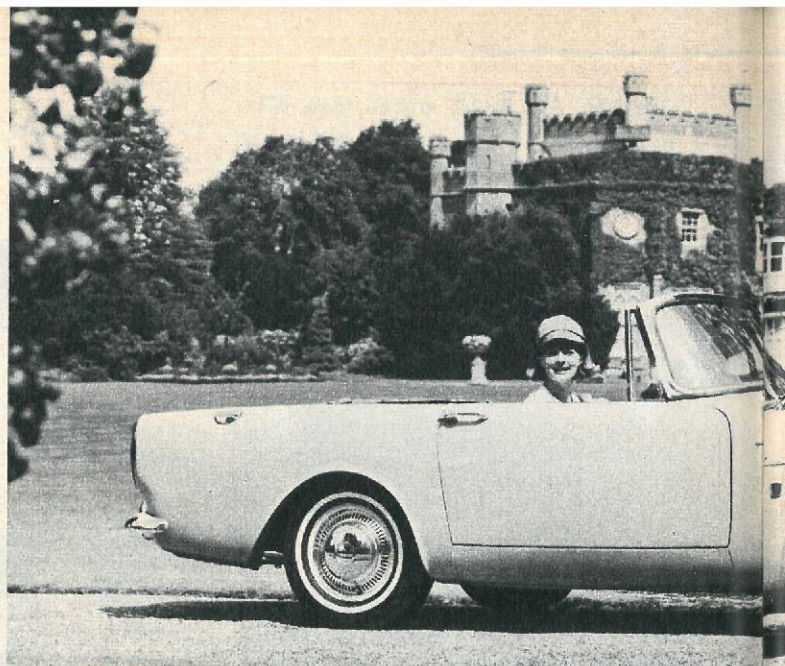
Her fremviser Nepken sit fotografi af det mystiske Nandi-uhyre, som han skød i Kenya i 1919. Billedet er den eneste dokumentation for det mærkelige sværlemmede dyr, som med sin blodtørst og frygtløshed havde skabt rædsel blandt de indfødte. ➡

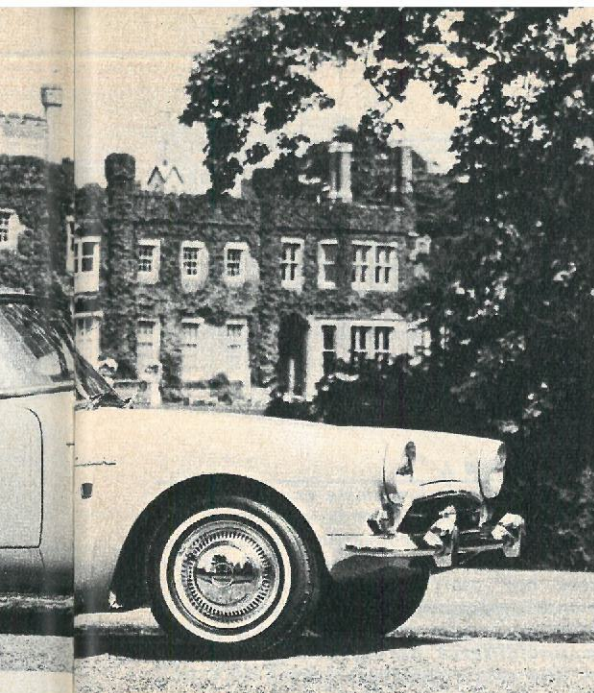


KØR FORÅRET I MØDE I EN SPORTSVOGN

Af Jan Kofoed

*Skal det være en fornøjelse
at sidde i sådan en larm og få træk ned ad
nakken? - Ja, det kan De tro, det er.
Sportsvognen gør trivial bilkørsel til en
nydelse, og selv den sureste husholdningsbilist
bliver et helt andet og lykkeligere menneske,
når han glider ind bag et sportsvognsrat.*





Sunbeam Alpine

er en relativt billig engelsk sportsvogn med anseelige præstationer. Vognen har gennem årene taget en mængde sejre hjem i internationale rallies. I sit ydre virker den ret »civiliseret«, men under motorhjælmen findes dens adelsmærke i form af en tunet Rapier-motor. Alpine er nu blevet udstyret med et overdrive, der skulle kunne give bedre benzinøkonomi.

MG Midget

er en slags de luxe-udgave af Austin Sprite. Grundkonstruktionen er den samme for disse to populære sportsvogne, men Midget har en lidt fornemmere kølergrill og nogle flere pyntelister. Fra køler til hæk er de begge af reneste blod med vægten lagt på motor, vejkontakt og køreegenskaber.

Triumph Spitfire 4

er slået igennem som en af sportsvognsmarkedets allerpopulæreste vogne. Skønt formgivet i Italien er den i alle detaljer ægte engelsk med køreegenskaber, som tåler sammenligning med det bedste blandt de »store« landevejsracere. For novicen er den ideel. Hverken prisen eller driftsomkostningerne er så høje, at de selv herhjemme – er ruinerende.



Der findes i vor besynderlige verden en del begreber, der er så fastlåsed, at end ikke de mest soleklare kendsgerninger kan røkke ved dem.

Et af dem går i al sin gribende enkelhed ud på, at de, der kører sportsvogn, tilhører en laverestående, en mere primitiv »fartdjævel-race« blandt bilisterne.

Vist kan de virke aparte, når de poserer henslængt bag rattet med broget tophue og patentstrikket halstørklæde af formidabel længde pejlende i fartvinden bag den åbne vindskærm.

Men prøv at se nærmere, og De vil finde tilfredse ansigter og fredfyldte miner hos sportsvogns-kørerne. Der er sandelig ingen af de vrissende og irriterende ansigts-træk, som de, der kører standardvogn, så ofte bærer til skue.

Det er nu ikke underligt. Sportsvognene er nemlig ikke i samme grad »samlebånds-kompromiser« som standard-bilerne. I hver lille detalje afsløres de æggende personlige træk, der udfordrer til intens indlevelse. Den nybagte sportsvognsejer opdager på et meget tidligt tidspunkt, at den højtydende motor, lyn-accelerationen, den høje topfart og superbremserne dækker over fascinerende muligheder, som gør det til en sport at køre vognen til hårfin balance mellem krop og sjæl.

De fleste sportsvognsejere kommer fra standard-bilisternes brede lag, og har De blot een gang prøvet at nyde den ypperlige kørestilling og fået farten af vognens sikre vejstabilitet, vil De for altid være fanget i sportsvognsfeberens garn.

Hemmeligheden bag den er en dyb tilfredsstillelse, der bliver den til del, som finder frem til beherskelsen af sig selv og den fint afstemte mekanik. Jo større udfordring desto større tilfredsstillelse.

Spørg en sportsvogns-ejer, hvorfor han valgte netop den bil. Han vil ikke være i stand til at give et fornuftigt svar, men snarere give sig til at tale om den sjælelige oplevelse, den giver ham. Så uforståeligt som kinesisk for den, som blot sætter sig ind i en konfektioneret standardbil, og så fristende til påstande om fart-rus og primitive instinkter, at de forargede ganske overser, at sportsvognsejeren simpelthen elsker sin vogn over alle grænser. Man skal have prøvet det for at forstå det. Det er tiden nu til at skyde fordommene tilside og tage det store spring. Kort sagt: Kør foråret i møde i en sportsvogn. ■

Kør foråret

i møde

i en

sportsvogn (FORTSAT)

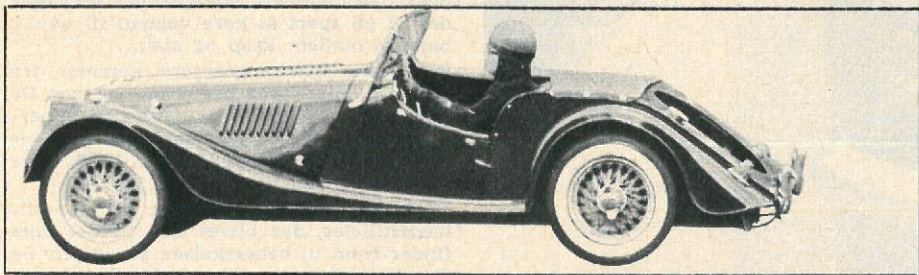
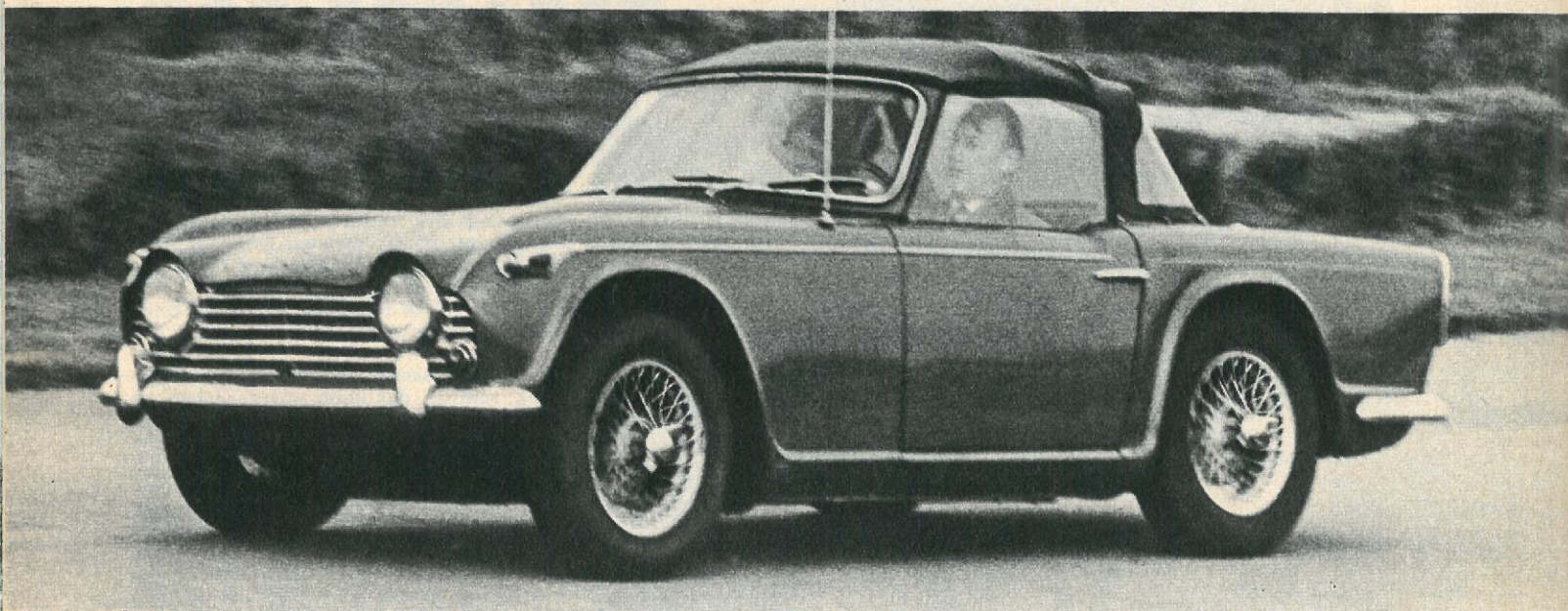


MGB

honorerer de vigtigste krav, man kan stille til en sportsvogn. Den har i de senere år gennemgået en modernisering, og præstationerne på landevejen kan ikke forlanges bedre til den pris. Hvis man hører til de mindre robuste, men mere pengesterke sportsvogns-entusiaster, kan man nu få den samme vogn i en lækker coupé-udgave. Den koster 46.499 kroner

Triumph TR-4 A

er en ætling af fornemste engelske racerblod. På helt forbløffende vis forener den traditionel sportsvogns-flair med udsøgt komfort, men ligger alligevel i et prislæg, som har gjort den umådelig populær blandt sportsvogns-entusiaster verden over. På danske veje har den på grund af motorafgifterne desværre kun vist sig i et lille antal.



Morgan

har som den eneste bevaret det klassiske engelske sportsvogns-udseende. Den er ikke hjemfalden til narrestreger som luksus og bekvemmelighed. Til gengæld er den hurtig og robust, og dens køreegenskaber er i absolut særklasse. Topfarten er der heller ikke noget i vejen med. Ud over den almindelige 65 hestes udgave findes en kraftigere med TR-4 motor.



Austin Healey 3000

afbildes ofte i annoncerne på en baggrund af et typisk engelsk herresæde og med en distingveret gentleman ved rattet – som det sig hør og bør for aristokraten blandt sportsvognene. Ikke fordi man nødvendigvis skal have råd til et slot for at kunne eje den. Sammenligningen går på dens enkle elegance og uforanderligt konservative ydre. I sine grundtræk er den forblevet den samme gennem adskillige år, blot er stilen blevet understreget yderligere.

Austin Healey Sprite

er tvillingebror til MG Midget, og tilsammen er de verdens mest solgte sportsvogne. Det taler jo for sig selv, men succesen bunder i god britisk biltradition forenet med nyeste mekaniske teknik. Man ved virkelig, hvor man har sin Sprite, når man sidder i det skålformede sæde bag rattet med den direkte styring og har den korte, præcise gearstang lige ved hånden.

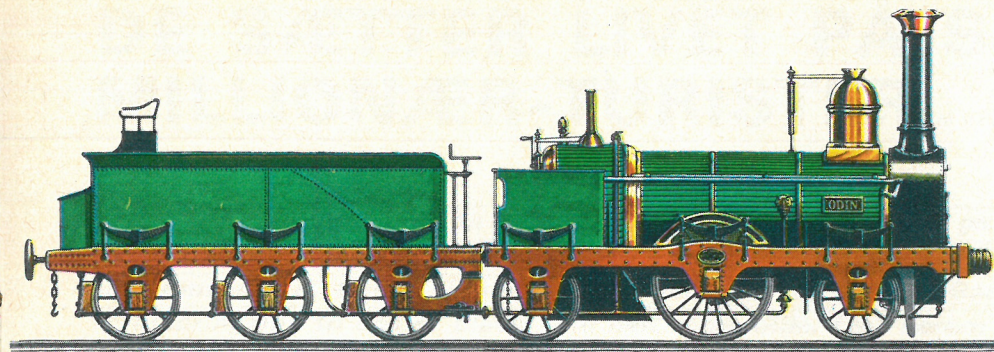
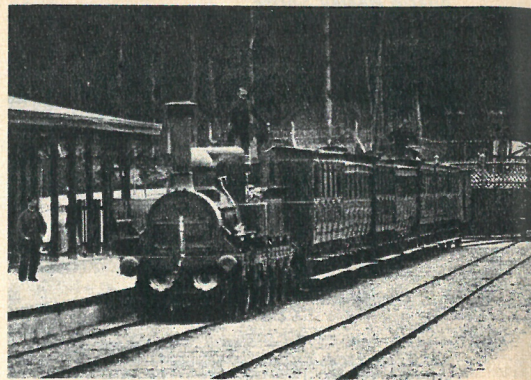


**Her kan De sammenligne,
hvor meget sportsvogn,
De får for pengene:**

	Austin Sprite/ MG Midget	Austin- Healey 3000	MG B	Morgan 4/4	Sunbeam Alpine	Triumph Spitfire	Triumph TR-4A
Pris kr.	25.764	50.155	35.376	29.300	38.490	25.932	38.711
Cylindertal	4	6	4	4	4	4	4
Slagvolumen	1098	2912	1798	1498	1725	1147	2138
Kompression	8,9:1	9,0:1	8,8:1	8,3:1	9,2:1	9,0:1	9,0:1
HK ved omdr./min.	61/5750	150/5250	98/5500	65/4600	100/5500	67/5750	105/4750
Styretøj	Tandstangs	Snekke/tap	Tandstangs	Snekke/tap	Kugle- kredsløb	Tandstangs	Tandstangs
Bremser	Skive- bremser for	Skive- bremser for	Skive- bremser for	Skive- bremser for	Skive- bremser for	Skive- bremser for	Skive- bremser for
Benzintank ltr.	27	54	55	38	51	38	54
Længde cm	350	400	389	366	396	369	396
Bredde cm	135	154	152	142	154	145	147
Højde cm	126	124	125	130	131	121	127
Vægt kg	711	1077	910	600	995	700	945
Benzinforbrug km pr. ltr.	11-14	6-9	8-11	11-13,5	8,5-11	10-12,5	8-11
Acceleration 0-60 km/t	6,5	4,8	5,6	5,6	ca. 6,5	6,5	5,1
0-80 km/t	10,2	7,0	9,0	9,1	ca. 9,5	10,4	7,9
0-100 km/t	15,9	10,1	13,6	15,7	ca. 14,0	15,3	12,2
0-120 km/t	24,5	14,9	19,3	24,0	ca. 22,0	24,5	17,7
Tophastighed	147	197	170	143	165	148	174

DA DAMPHESTEN ODIN FORSKRÆKKEDE BØNDER OG ANDET GODTFOLK

Farveplanchen i dette nummer viser en Erling Nederland-tegning af det første damplokomotiv i Danmark. Det fik navnet Odin og tøffede trofast af sted på de sjællandske jernbaner fra 1847 og indtil det i 1876 blev ophugget.



På modsatte side: Odin med tender og syv personvogne fotograferet på Klampenborg Station mellem 1856 og 1866. Lokomotivet er i den oprindelige skikkelse, men der er dog anbragt en beskyttelsesskærm foran føreren. Senere blev det helt ombygget og udrangeredes endelig til ophugning i 1876.

♦ Sådan ser månedens farveplanchen ud. Skulle den uheldigvis være faldet ud af Deres eksemplar af bladet, kan De få tilsendt en ny ved indsendelse af en kuvert i størrelse mindst 22×30 cm frankeret med 40 øre i frimærker og med Deres eget navn og adresse påskrevet.

Den første danske jernbane på strækningen København-Roskilde (31,3 km) blev åbnet af Christian VIII den 27. juni 1847. Til højtideligheden havde Tivolis kapelmester H. C. Lumbye komponeret den stadig meget populære »Københavns Jernbane Damp-Galop«. Kl. 12,45 satte toget sig langsomt i bevægelse fra en endnu ikke færdig banegård uden for voldene – 40 minutter senere ankom det til Roskilde. Dagen efter åbnedes banen for publikum med tre tog daglig i hver retning og fire stationer undervejs: Valby, Glostrup, Køgevejen (Tåstrup) og Hedehusene. Efter køreplanen varede rejsen om dagen 53 minutter, men 73 minutter om aftenen i mørke. Det lyder meget beskedent, men i forhold til de hestetrukne dagvogne var det

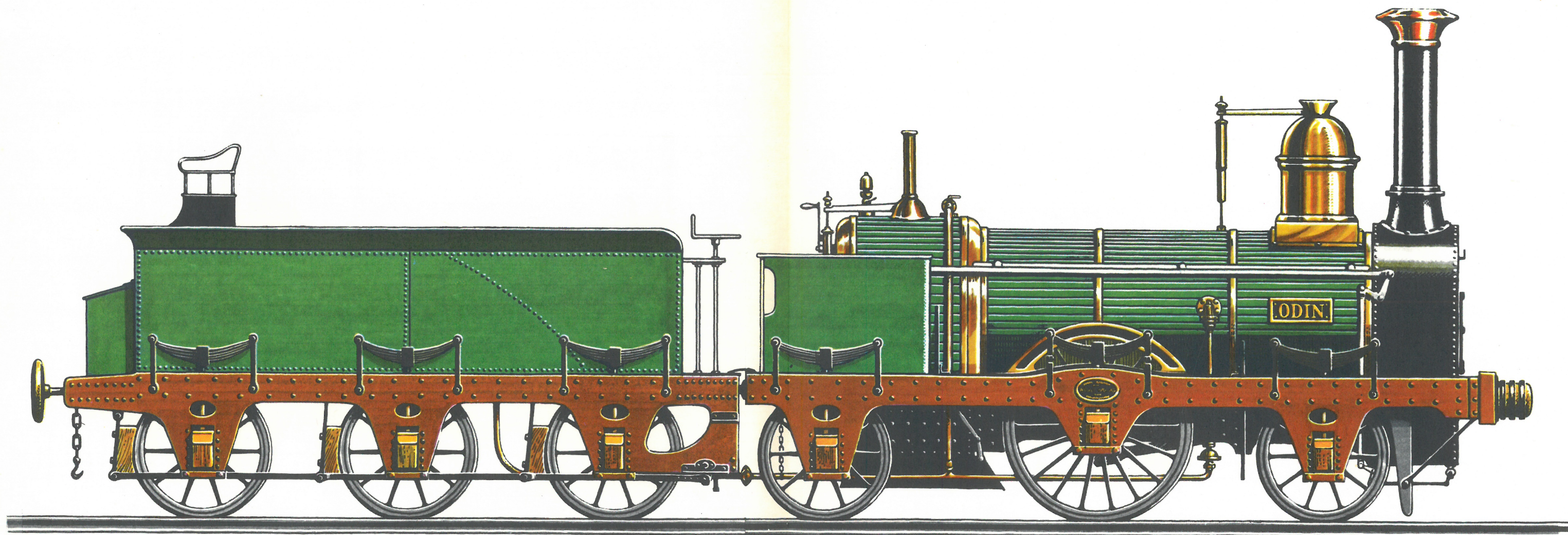
et enormt fremskridt. Bønderne langs linjen protesterede ganske vist mod »de rygende ilddjævla, der forskrækker både heste, kvæg, fugle og børn«, men de kunne ikke forhindre, at banen det første driftsår befordrede ikke færre end ca. 250.000 passagerer. Det rullende materiel bestod af: 18 personvogne, der nærmest var en række diligencer på skinnehjul, en vogn til »den kongelige brev- og pakkepost« samt 5 lokomotiver og 4 tendere, bygget 1846/47 hos Sharp Brothers & Co. i Manchester. Lokomotiverne var de såkaldte »Little Sharpies«, en i jernbanens barndom gængs type med tre aksler, hvoraf kun den midterste havde drivhjul. De to cylindre var bygget ind mellem chassisvangerne af 7,6 cm egetræ med tynde jernplader på begge sider.

Kedlen og fyrkassen var af kobber beklædt med træ og malet grønne ligesom sideplader og tender. Chassis, røggamler og skorsten var sorte, pufferplankerne af egetræ røde – de forreste puffer af udstoppet læder, de bageste af jern med spiralfjeder, og øverst på skorstenen sad en bred røghætte af blankpudset messing. I det hele frembød maskinen altså et festligt skue. Den lille tender havde 6 hjul. Bagest var anbragt et sæde til den mand, der under kørselen skulle holde øje med toget og navnlig se efter, at ingen vogne blev tabt undervejs! Tryklufthbremserne var jo ikke opfundet. Tenderen havde ganske vist en skruebremse, men den virkede kun på de tre hjul i højre side. Til gengæld nåede farten aldrig op over 50 km i timen.

Der fandtes ikke noget førerhus, så det krævede et godt helbred at køre maskinen. Først fra 1856 blev der anbragt en lav lodret skærm med glaser, så mand-skabet stod nogenlunde beskyttet mod vejrlig og vind. Da de første fem lokomotiver var ankommet, viste det sig, at Sharp Bros. på væsentlige punkter havde fraveget specifikationerne i købekontrakten. Fabrikken originale tegning, dateret 24. april 1845, viser en mere kompakt maskine med udvendige cylindre, større drivhjul og baghjulakslen anbragt foran fyrkassen. Leveringsfristen var sat til maj 1846, men det nåede man ikke. De sjællandske Jernbaner fik derfor i stedet 5 lokomotiver af standardtypen »Little Sharpies« mod et afslag i prisen, og fabrikken kunne hellige sig bedre ordrer. (Fortsættes side 52)

Et gammelt stik fra Illustreret Tidende, der viser Københavns første personbanegård, som lå omtrent, hvor Hovedbanegården er i dag. Odin-toget holder parat til at dampe af sted mod Roskilde. ↓





ODIN

Første lokomotiv i Danmark. Bygget 1846-47 af Sharp Brothers & Company, Manchester, England. Kørte første gang den 27/6 1847 på strækningen København - Roskilde. Reproduktion efter tegning af Erling Nederland.

REPORTAGE

DE SÆTTER LIVET PÅ SPIL FOR MILLIONÆR-TURISTER

Af Max Randrup / Fotos: Three Lions Inc.

Som en arrig hveps farer en speedbåd med hvæsende motor gennem et virvar af grene og rødder, flyver op over en landtange og lander i vandet med et brag, mens kaskader af skumsprøjt et øjeblik skjuler båden. Scenen er fra Cypress Gardens i Florida, hvor farefulde forhindringsløb til søs er blevet den helt store dille. Læs herom på de næste sider.





Banen består af en række mindre søer, der dels er forbundet ved kanaler dels adskilt af høje hopramper. Man følger en nøje afstukket rute, og de værste forhindringer er lagt på den måde, at bådene bogstavelig talt springer hen over hovedet på hotelgæsterne og deres solparasoller. Det lyder som et riffelskud, når den flade bund tager vandet efter et spring på en snes meter.

De sætter livet på spil for millionær-turister (fortsat)

En grånende millionøse sidder under sin solparasol og nipper til sin »Bloody-Mary«. En snerrende motorlyd kommer nærmere – og lige med ét flyver en speedbåd hen over hovedet på hende. Der drypper måske lidt søvand ned i hendes drink, mens den unge mand i båden lander 15-20 meter derfra med et brag og et skumsprøjt hen over styrthjelmen.

Der skal meget til at underholde livstrætte amerikanere, og speedbådene på søerne omkring Cypress Gardens i Florida er faktisk dødsfælde skabt til ære for blaserede millionærer, der har prøvet alt og knapt kan få dramatik nok om sig. Allerede for en snes år siden startede en del unge mennesker i speedbåde i Cypress Gardens. De var amatører, men i dag er der tale om regulære, professionelle Hell-Sailors i stil med motorbanernes Hell-Drivers, der næsten er parat til at brække halsen for at skabe spænding.

Banen dannes af et system af søer og kanaler mellem urgamle mangotræer, bladhang og smalle landtanger, der forceres med fuld fart. De skrappe unge mænd drøfter ruterne og tegner indviklede kort, før de sætter afsted. Få centimeters fejlregning kan nemlig være skæbnesvanger med de svimlende hastigheder, der opereres med. Spidse stubbe fra bortrødne træer står i vandskorpen og lurer på at spidde en uheldig Hell-Sailor, og det er sket, at en båd med fuldt drøn er braset ind i en træstamme.

Springene er det mest dramatiske ved denne sport. Der er bygget høje ramper, som kan sende fartøjerne hen over hovedet på de måbende tilskuere. Nedslagene kan være skæbnesvangre, når en novice f. eks. holder stævnen for lavt. Så går den lille båd som en torpedo ned i dyndet. Rent teknisk er der ikke meget hokus-pokus ved det. Bådene er fladbundede, men ekstra forstærkede i konstruktionen af hensyn til de voldsomme nedslag og rutschetur over landtangerne. Hemmeligheden ligger simpelthen i de overdimensionerede motorer, der tvinger disse letvægtsfartøjer op på hastigheder, der er halsbrækkende.

En af eksperterne siger:

– Jeg ville hundrede gange hellere gå på hovedet i en slaggebane med en motorcykel end havarere med min båd. Vand slår som cement ved de hastigheder, vi satser med, og De aner ikke, hvordan man ser ud over hele kroppen i flere uger efter et lille uheld.

De gør det heller ikke gratis. En hoteldirektør i Cypress Gardens betaler disse folk fyrstelige summer for at sætte livet på spil i speedbådene. En del forhenværende motorkørere kan man tælle i rækkerne, og i de fleste tilfælde er det »desperados« uden tanke for dagen i morgen. ■



Adskillige er kommet til skade ved denne tvivlsomme form for sport. Farten nærmer sig det uforsvarlige, og selv om fartøjernes manøvreduktighed er udviklet til noget nær det fuldkomne efter mange års eksperimenter, kan få centimeters fejlregning betyde, at føreren havner mellem grene eller stubbe af rådne træer. Det er højt betalte vovehalse, der sætter livet på spil.

FAMILIEBIL MED SKUB I

Testrapport: Rogers Sogaard



PRØVEKØRSEL

PRÆSTATIONER

Tophastighed: 153 km/t

Acceleration:

0-40 km/t: 2,9 sek.

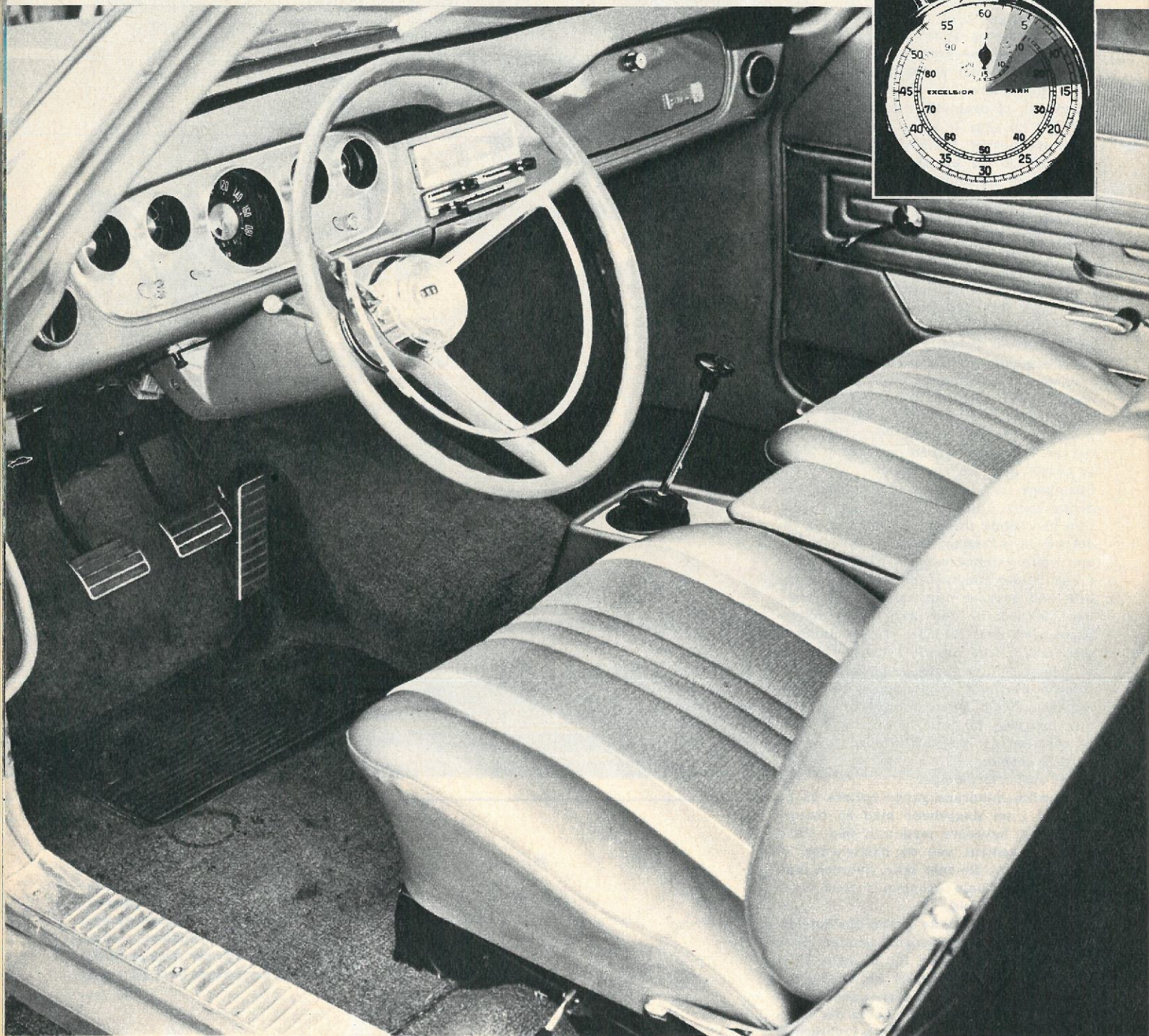
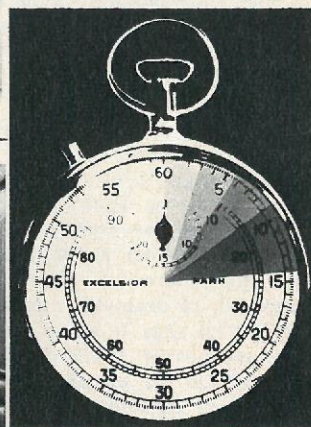
0-60 km/t: 5,6 sek.

0-80 km/t: 8,8 sek.

0-100 km/t: 14,3 sek.

Benzinforbrug: Normalt forbrug ved blandet kørsel: 7,5-10 km/l.

Landevejskørsel ved 80 km/t: 12,8 km/l.



**Med Taunus 20 M TS som
flagskip er tysk Ford blevet
medlem af »100 hk-klubben«,
oven i købet med 6 cylindre.
Det er en motor,
der kan bestille noget,
men den er også
temmelig tørstig efter benzin.**

Af udseende adskiller den motordjærve 20 M TS sig kun fra sine 4 cylindrede 17 M-søskende ved en kromliste på siden, gummistødpuder på kofangerne og pynteringe på hjulene. Så køber man bil for at demonstrere økonomiske armkræfter over for nabo og venner, er det egentlig ikke meget ekstra, man får for de ca. 7000 kr., som en to-dørs 20 M TS koster mere end den billigste 17 M-udgave. Priserne for disse to yderpunkter i serien er 23.961 kr. og 30.799 kr. (med 4 døre 32.563 kr.). Den ordinære 20 M kan erhverves for 27.811 kr.

Den ret store prisforskel skal søges godtgjort i interiørets bedre udstyr, men først og fremmest i motorrummet, hvor forskellen er synlig og navnlig følelig! Samtlige 17 M-modeller har V4 motor, mens alle 20 M-modeller flottes sig med V6 motorer, og dermed har tysk Ford inklusive den mindre 12 M'er lagt sig fast på V-motortypen (2 eller 3 cylindre skråt ud til siden, placeret modsat hinanden). Denne motortypes fortrin er en kompakt, pladsbesparende opbygning samt en kort, stiv krumtapaksel. Slaglængden er 60,14 mm med en boring på 84 mm, altså en

(Fortsættes side 45)

I den to-dørs 20M TS giver de brede døre meget fine indstigningsforhold. Bunden er dækket med kraftige tæpper med svær lydisoleringsbelægning under. Bag den fornemme gearstang er der et dejligt handskemagasin med låg, et glimrende supplement til det ordinære, rummelige handskerum i panelet. De afskærmede instrumenter er placeret kontant lige foran føreren og omfatter speedometer, kilometertæller, triptæller uden 100 meter-tal, fjerntermometer, el-ur, benzinmåler samt kontrollamper. Under instrumenterne findes reguleringsknapper for lys, ur, triptæller og vinduesvisker, og som det fremgår af billedet, er betjeningen af disse knapper stærkt generet af, at man så at sige skal »kravle« med hånden om bag rattet for at nå dem. Op- og ned-blænding sker via blinklyskontaktarmen på rattets venstre side. Yderst i panelets sider ses de separate friskluftsindtag, der kan indstilles i alle retninger... dog ikke op mod frontruden, som tilfældet er i de fleste franske biler med lignende indtag. Den forkromede hornkontakttring giver kraftig spejling lige i førerens synsfelt.

TEKNIK

Opbygning: Selvbærende stålkarrosseri.
2 døre.
Motor fortil.
Bagagerum bagtil.
Træk på baghjulene.
Motor: 6-cylindret, 4-takts 60° V-formet med topventiler.
Vandkøling.
Boring: 84 mm.
Slaglængde: 60,14 mm.
Slagvolumen: 1998 cm³.
Kompressionsforhold: 9,0:1.
HK (maks. effekt):
100 SAE v. 5300 o/min.,
90 DIN v. 5000 o/min.
Litereffekt: 50 SAE hk/l.,
45 DIN hk/l.
Største drejningsmoment:
16,5 kgm SAE ved
3500 o/min.
Karburator: Solex 32 DDIST.
Tørluftfilter.
Transmission:
Gulvgearstang.
4 fremadgående gear.
Synkronisering: Alle.
Udvekslingsforhold:
I: 3,43, II: 1,97, III: 1,37,
IV: 1,00.
Bak: 3,78.
Akseludveksling: 3,5:1.
Brems: Skivebremser for.
Tromlebremser bag.
Mekanisk håndbremse.
Forhjulsophæng:
McPherson-system.
Baghjulsophæng:
Stiv bagaksel m. halv-
elliptiske bladfjedre op-
hængt i svingnings-
dæmpere.

Støddæmpere: Teleskop.
Styretøj:
Kuglekredsløb (18,3:1).
Elsystem: 6 volt.
Dynamo: 350 W.
Batteri: 77 Ah.
MÅL OG VÆGT
Længde: 464 cm.
Bredde: 172 cm.
Højde: 148 cm.
Dæk: 6,40×13".
Frihøjde: 19,5 cm.
Akselafstand: 270 cm.
Sporvidde for/bag:
143/140 cm.
Vendediameter: 10,2 m.
Kabineindretning:
2 separate forstole,
helt bagsæde.
Effektiv bredde: 145 cm,
(i skulderhøjde: 140 cm).
Vægt: 1030 kg.
Vægleffekt: 10,3 kg/hk SAE.
Tankindhold: 45 liter.
Oliesump: 4,5 liter
incl. filter.
Kølerindhold: 9,5 liter.
CAMPING:
Sovebeslag: ca. 550 kr.
Tilrådelig campingvogns-
vægt (brutto): højst 770 kg
Stigevevne v. 2200 kg total-
vægts vogntog: ca. 20 %
(1. gear).
FABRIK OG IMPORTØR:
Fabrikationssted:
Ford-Werke AG,
Köln, Vesttyskland.
Importør:
Ford Motor Company A/S,
Sluseholmen 1,
København SV.

ØKONOMI

Pris: 30.799 kr. ekskl. leve-
ringsomkostninger.

Leveringsomkostninger:
300 kr. (hele landet).

Årlig vægtafgift: 300 kr.

Ansvarsforsikring med fuld
kasko: Uden bonusret
(MLU): ca. 835 kr.

Med bonusret (Dansk
Automobilforsikrings
Forbund): 814 kr. Efter
2 skadefri år: 651 kr.

Efter skadeår: 1085 kr.
(Eksemplerne er almindelig
helårspræmie – uden
selvrisko og gældende
for Stor-København,
landets dyreste tarif-
område).

Benzinudgifter: ca. 11–12 kr.
pr. 100 km.
(Blandet kørsel).

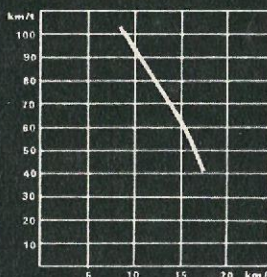
Vedligeholdelse:
Serviceeftersyn hver
5000 km. Normalt motor-
olieskift hver 5000 km.

Udstødningsrør komplet
med lydpotte: ca. 162 kr.

Forreste støddæmpere:
305 kr. pr. stk.

Bageste støddæmpere:
49 kr. pr. stk.

BENZINFORBRUG:



	Acc. 0-80 km/t				Topfart km/t			
	14	12	10	8	130	140	150	160
TAUNUS 20 M TS								
TAUNUS 20 M								
TAUNUS 17 M SUPER								
OPEL REKORD 6								
OPEL REKORD 1700 S								

Tal ikke for højt. Der kan være skjulte mikrofoner, båndoptagere eller hvad ved jeg...

Sådan plejede ambassadør Llevellyn Thompson at modtage nyankomne kolleger på sit kontor i 9. og næstøverste etage på USA-ambassaden i Moskva.

Og med et lille usikkert smil tilføjede han: - Men heldigvis kan de ikke fjernfotografere koncepterne til de rapporter, jeg sender hjem.

Elektronisk spionageudstyr og tjenestefolk med lange ører og fingre... det er noget, som alle diplomater må regne med, og det både øst og vest for Jerntæppet. I det britiske gesandtskab i Prag opdagede man en hemmelig mikrofon i gulvet direkte ved gesandtens skrivebord. Og på det svejtsiske gesandtskab tør man først føre fortrolige samtaler, når telefonstikket er trukket ud, og en radio går for fuld styrke.

Ifølge det amerikanske statsdepartement er der, siden den kolde krig begyndte i 1949, fundet over 130 hemmelige mikrofoner alene i USA's østeuropæiske repræsentationer. En udenlandsk journalist telefonerede nyheder fra Moskva til sit blad, da forbindelsen pludselig blev afbrudt... hvorefter han forbløffet hørte den netop førte samtale gengivet i hørerøret!

Når NATO holder møder, står der aldrig en vase med blomster på konferencebordet. Den kunne eventuelt indeholde en mikrofon.

Ambassadør Thompsons mistanke blev bekræftet i foråret 1964. Et hold eksperter ledte fire måneder, et helt værelse blev brudt ned fra ende til anden - så fandt man den første mikrofon. Ledningerne herfra røbede, hvor resten måtte sidde. I alt kom 40 mikrofoner for dagens lys. De sad skjult 20-25 centimeter inde i murene af bygningens tre øverste etager. Det var ældre modeller, som måtte være indmuret, før bygningen i 1952 blev overdraget til USA. Stalin nærede sygelig mistanke mod alt og alle, og huset tjente indtil 1952 som bolig for førende sovjetpolitikere. Unægtelig en skæbnens ironi, hvis den sandsynlige forklaring holder stik, at amerikanerne opdagede mikrofoner, der i virkeligheden skulle belure Stalins egne kammerater...

Et par år i forvejen havde Cabott Lodge i FN-bygningen i New York fremvist det USA-emblem af træ, som russerne i 1950 forærede til ophængning på hans kontor. Figuren var hul og indeholdt en mikrofon. Hvordan tilskuerne reagerede? De allerfleste smilede, kun meget få var forargede. Den slags afsløringer regnes nu til de politiske rutinesager, simpelthen fordi den ene part ikke har noget at laste den anden for. Også amerikanerne spionerer selvfølgelig efter alle kunstens regler.

Og moderne spionage er først og fremmest udnyttelse af de store fremskridt inden for mikro-teknikken. Eksempelvis fremstilles nu glødelamper så små, at de kan passere gennem øjet på en synål, og et batteri, som kan ligge i en kirsebærkerne, forsyner en lilleput-radiosender med 1,5 volt spænding i 4-6 døgn. Hele

indholdet af et 24-binds leksikon med ca. 40.000 sider kan fotograferes på en film, der måler 4x6,5 centimeter. Dertil kommer bittesmå mikrofoner, kameraer og båndoptagere.

Det meste blev ganske vist opfundet til brug i elektronregnemaskiner og rumsonder, men det varede ikke længe, før spioner, detektiver og nysgerrige privatpersoner begyndte at misbruge dem.

En opremsning af de nyeste elektro-akustiske lytteapparater må få det til at løbe koldt ned ad ryggen på intetanende statsborgere. Det er faktisk blevet sådan, at ingen længere kan føle sig sikker mod at blive aflyttet. Vi er godt på vej mod det uhyggelige skræmmebillede af fremtiden, som Orwell tegner i romanen »1984«.

Gæsten, der smiler så vennelselt, har måske en mikrofon i armbåndsuret eller knaphulseemblemet. Hans fyldepen kan indeholde en komplet radiosender, som aflyttes på næste gadehjørne. Eller fra mikrofonen fører en ledning til båndoptageren i vestelommen. Mens han tænder en cigaret, fotograferer lighteren måske et brev på bordet... (et spionkamera tager skarpe billeder uden indstilling).

Den kendte raketekspert Wernher von Brauns arbejdsværelse på Kap Kennedy basen blev fornylig fundet tre lilleputmikrofoner. Teknikere fra FBI gennemsøgte nu hele huset og gjorde interessante fund. I toiletets cisterne lå en vandtæt miniaturesender, bag et lille knastul i det høje vægpanel et kamera. Herefter kom forbundspolitiet i alarmberedskab og startede en intensiv jagt efter spionudstyr på alle andre amerikanske raket- og satellitstationer.

Samtlige fundne ting var af østeuropæisk oprindelse, men ellers savner man alle spor af den eller dem, som ville udsponere von Braun. Blandt de mistænkte var en 27-årig kubansk flygtning Lyss Roami, der kort forinden opdagelsen havde sendt glødende kærlighedserklæringer til ham. Han krøllede brevene sammen og smed dem i papirkurven. Der lå affald i affaldsskunken fra en uge, da FBI begyndte at lede efter dem. De var forsvundet. Indeholdt de hemmelige budskaber til en agent, der kendte koden?

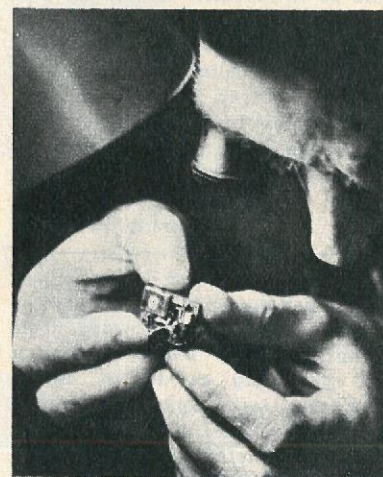
Også miss Roami er sporløst forsvundet. Da politiet kom for at ransage hendes møblerede værelse, var det netop blevet raseret af en mystisk ildebrand...

I landet med de ubegrænsede spionagemuligheder er konstrueret lytteapparater så raffinerede eller lumske, at befolkningen med rette foruroliges. Et senatsudvalg blev nedsat for at undersøge, om de er en trussel mod privatlivets fred, og eksperter tilkaldt for at demonstrere de seneste »fremskridt«.

Det blev en meget tankevækkende forevisning. Eksperterne viste bl. a., hvordan en uskyldig Martini cocktail kan være et elektronisk anlæg: i kirsebærret eller i olivenen sidder en mikro-radiosender, og pinden i glasset fungerer som antenne... Bag hjemmets fire vægge eller i vognen, på hotel, en spadseretur - alle vegne må folk, som af

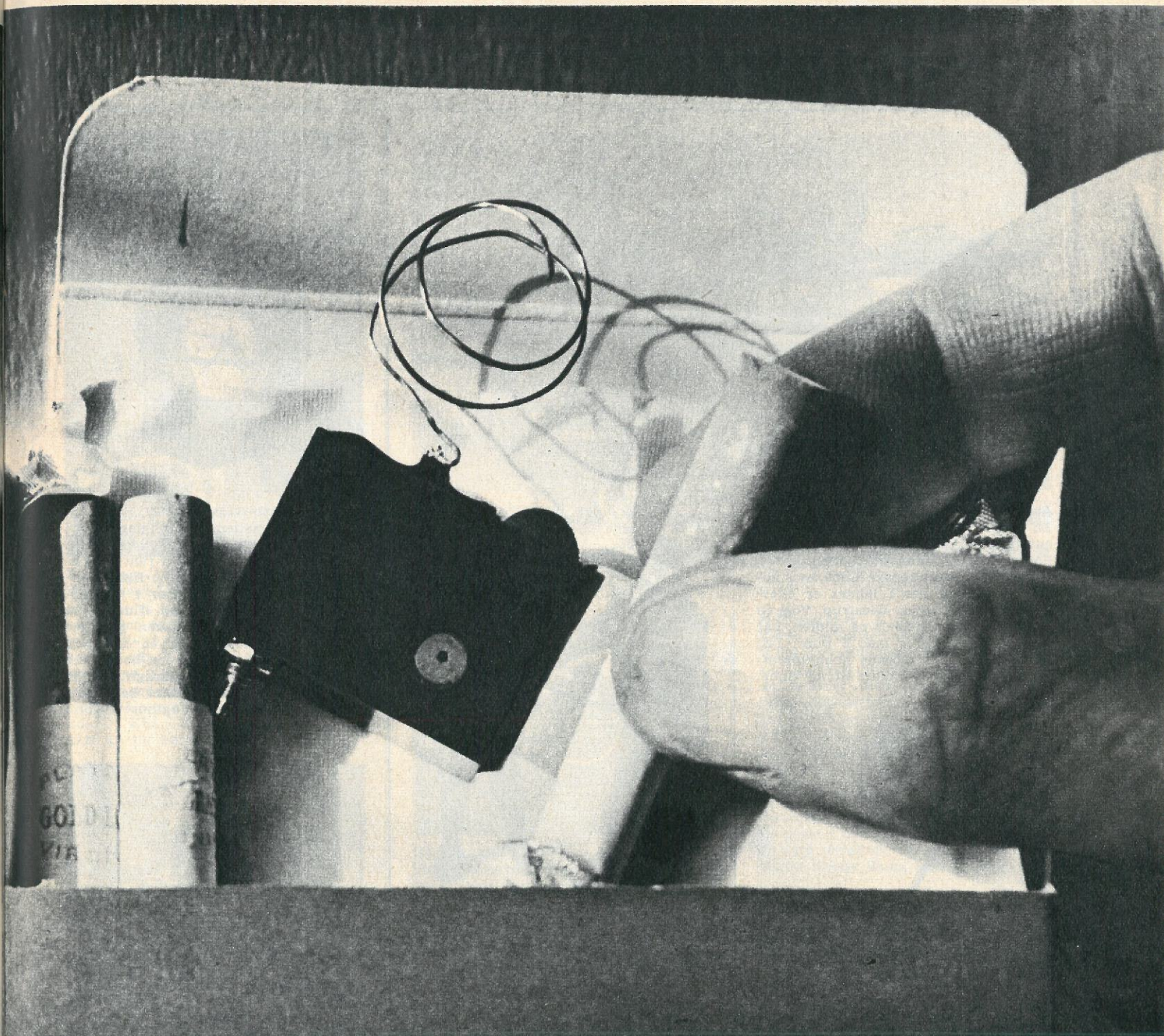
(fortsættes side 51)

Den engelske Micro Bug Spy fotograferet i en almindelig pakke cigaretter. Det er en miniature-radiosender med indbygget hørfølsom mikrofon og batteri til fire timers brug. Den kan købes af enhver! Spiralen er antenne, og den lille tap forneden er til afstemning. ➡



Eksperter, der har undersøgt den lille spion-radiosender, oplyser, at den er bygget af 3 transistorer, 1 mikrofon, 1 spole, 8 modstande, 8 kondensatorer, og et mini-batteri. Hele herligheden er ikke meget større end en femøre. Den kan let anbringes hvorsomhelst, og kan aflyttes på flere hundrede meters afstand.

Herhjemme er vi skam også med på noderne. I den nye danske film »Slå først Freden!«, der er en morsom satire over de mange udenlandske film om hemmelige agenter, afslører superagenten Smith - spillet af Ove Sprogø - skjulte mikrofoner i vægge og lysekroner. ➡

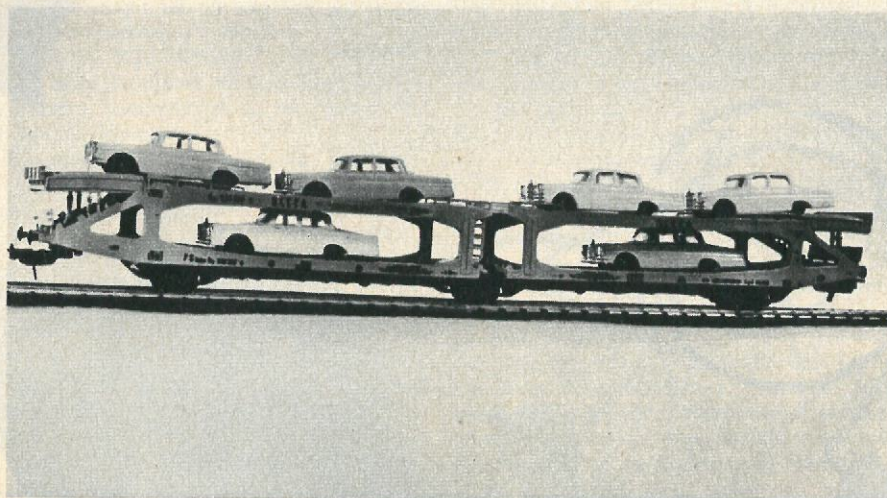


MODERNE SPIONAGE TAGER MIKRO-TEKNIKKEN I BRUG



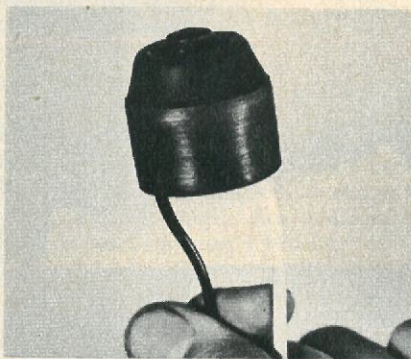
Spionagens »klassiske« hjælpemidler - falsk skæg, blå briller, hule skosåler, forføreriske kvinder - er i dag håbløst forældede. Nu drives næsten udelukkende elektronisk spionage, der er så fremskredet, at praktisk taget ingen kan føle sig sikker mod at blive aflyttet overalt.

Af V. J. Brøndegaard / Fotos: Daily Mail



Autotransport på modelbanen

En meget detaljeret og smukt udført autotransport-vogn med Märklin-koblinger er netop kommet på markedet. Mærket er det italienske Lima, hvis hovedforhandling her i landet er overtaget af H. Wittrock, Glostrup. Vognen er 28,5 cm lang, leddelt på midten, har 3 aksler og leveres med 6 biler. Ialt 16,85 kr. Fås hos førende hobbyforretninger. Set hos Bodholdts Hobby Shop.



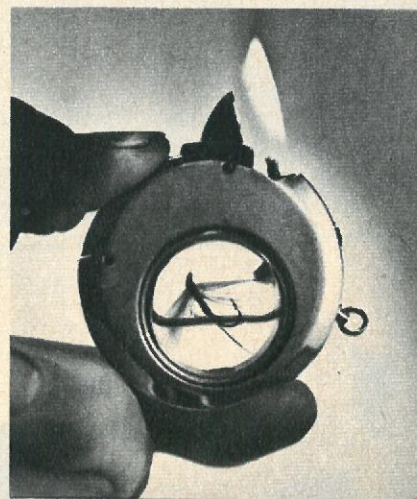
Nem kontakt til overhalingsblink

En ændring i færdselsloven gjorde det for nylig lovligt at anvende overhalingsblink. Kun enkelte bilmodeller er »født« med blinkerkontakt til fjernlyset, og ønsker man ikke at ombygge det elektriske anlæg, findes der nu denne billige og effektive løsning, som gør det muligt med det forhåndenværende elektriske anlæg at kunne blinke med forlygterne på de fleste modeller. Bosch er kommet med nyheden, en lille gummimuffe til at trykke ned over fodomskifteren til nær- og fjernlys. I toppen af gummimuffen er indbygget en kontakt, der virker, når man træder ganske let på den, og som slukker, når man slipper den igen. Træder man hårdt ned, skifter lyset på den sædvanlige måde, da gummikontakten blot er sat ovenpå bilens almindelige omskifter. Tilslutningen til det elektriske anlæg er nem, og prisen er kun 11,90 kr. for den her viste udgave, mens en større model til lastbiler og lign. koster 17,60 kr.



Dukker for mænd

For få år siden ville ingen have troet det, men i dag er det en kendsgerning, at både mænd og drenge leger med dukker. Salget af det nyeste påfund fra U.S.A., soldater-dukken G. I. Joe, er steget til utrolige højder. Den 30 cm høje mandlige led-dukker kan forsynes med alt tænkeligt militært udstyr: Mange helt autentiske uniformer fra de forskellige våbenarter, stålhelme, flyverhjelme, geværer, pistoler, maskingeværer, telte, felttelefoner, ja selv en jeep i passende størrelse. G. I. Joe kan bøjes og drejes i alle led - nakke, hals, skuldre, albuer, håndled, talje, hofter, knæ og ankler. Dette bevirker, at figuren kan stilles eller lægges i enhver naturlig og unaturlig stilling. G. I. Joe koster med en uniform, støvler og hue 29,85 kr. Set hos Bodholdts Hobby Shop, Kbh.



Lighter for lystfiskere

Der findes mellem år og dag på så mange morsomme småting, hvis originalitet ofte overstiger den rent praktiske værdi. Vi fandt en lille lighter tiltænkt fluefiskere, idet der i den påfyldte benzin svømmer en »flue«. Men lighterens cirkelrunde facon gør den vanskelig at holde med én hånd og tætheden er på ingen måde bedre end hos de fleste andre benzinlightere. Til gengæld er prisen også ret beskedent: 14,85 kr. hos Forst- og Jagthuset, Kbh.



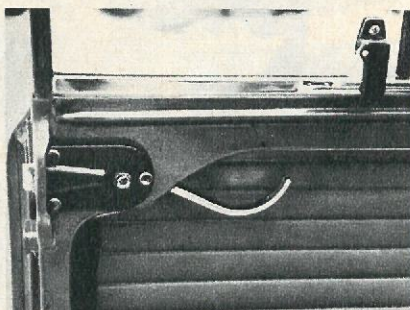
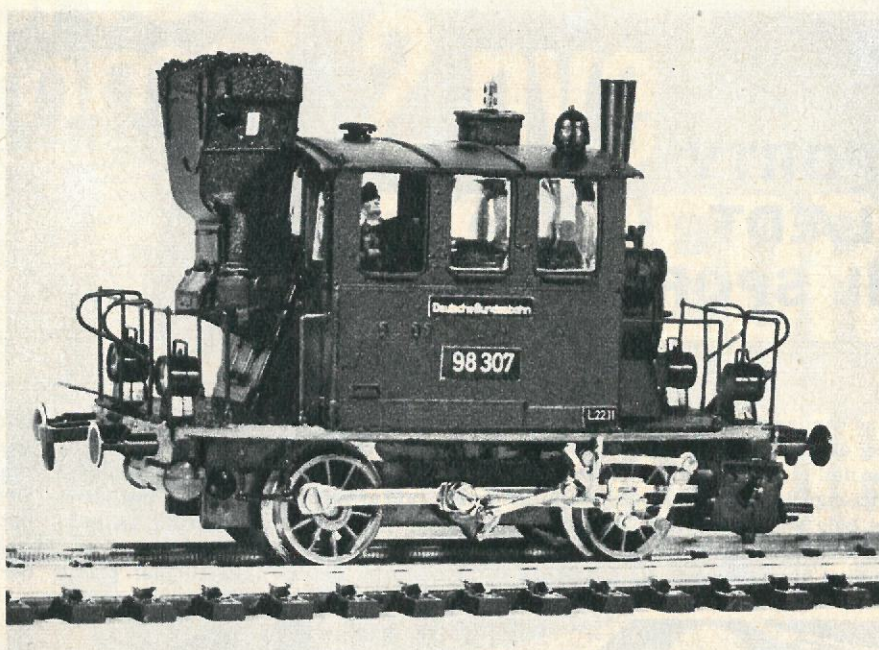
Ny stereo-båndoptager

Siden vi skrev artiklen om stereo i nr. 2 er der fra Telefunken kommet endnu en båndoptager Magnetophon 203, der både kan optage og gengive stereo. Tilmed er den fuldtransistoriseret, så den kun vejer 9,5 kg og er klar til brug, så snart den er tændt. Der er 2 hastigheder 9 1/2 og 4 3/4 cm/sek., fire spor og plads til 18 cm spoler. Det giver mulighed for 24 timers uafbrudt spilletid (mono) på et triplebånd. Desuden kan denne model spille over fra et spor til et andet og afspille to spor samtidig, hvilket giver fine muligheder for trick-optagelser. Set hos Selandia Radio, Kbh. Pris: 1295 kr.



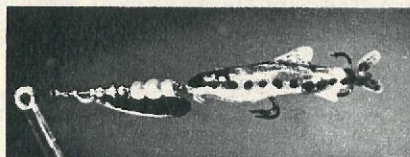
Børnesædet bliver kørestol

Et børnesæde til at hænge på ryggen af bilsædet er set før, men her er et sæde, der også let kan placeres på et kørestativ, så man ikke behøver bære barnet, når bilen forlades. Stativet er lige til at klappe sammen, så det ikke optager ret meget plads i bilen. Barne-stol og kørestativ så vi hos Iku Auto-udstyr, Kbh., til 46 kr. for stolen og 49,85 kr. for kørestativet.



Håndtag i stedet for snor

Morris Mascot og Austin Partner er indvendig udstyret med en særpræget anordning til at lukke dørene op med, nemlig en snor man skal trække i. Systemet virker godt nok, men mange kunne sikkert alligevel tænke sig at få et rigtigt dørhåndtag. Hos Racing Center, Smallegade 42, Kbh., så vi dette håndtag til en pris af 15 kr. pr. sæt. Monteringen tager kun et minut. For en ordens skyld skal nævnes, at der også findes originale håndtag som tilbehør, blot til en højere pris.

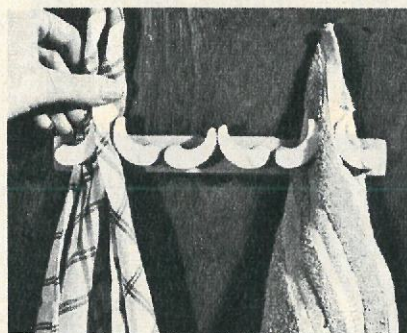


To-i-én

Når man ikke rigtig kan bestemme sig, om man skal sætte blink på linen eller en anden attrap, så vil denne krog kunne gøre gavn. Den er en kombination af blink og en yderst vellignende fisk, der er så naturtro i sin kunststof-udførelse, at den endda er at føle på som en rigtig fisk. Set hos Jagt- og Fiskerimagasinet, Kbh., til 5,50 kr.

Flot, men dyrt

Kører De Fleischmann, Rivarrossi eller andet internationalt 2-skinne system, kan De nu udvide Deres samling af lokomotiver med denne herlige oldtimer. Heinzl-fabriken i Tyskland, der har specialiseret sig i delvis håndbyggede modeller, er mester for det sjove lille lokomotiv, kaldet Glaskasten. Forbilledet kørte i sin tid på strækningen Spalt-Georgesmünde, en rigtig »Bimmel Bahn«, hvor farten aldrig overskred 50 km i timen. Modellen vil være en perle i enhver samling, men prisen er også derefter: 285 kr. Set hos Bodholdts Hobby Shop, Kbh.



Knagerække på en ny måde

Denne knagerække virker måske lidt besynderlig ved første øjekast, men den er uhyre effektiv. Nu behøver f. eks. campingvognsejere ikke mere samle håndklæder og viskestykker op fra gulvet efter hver køretur. De placeres med en op-gående bevægelse i denne holder og sidder urokeligt fast, til man selv løfter dem af igen. Opfindelsen kan også udmærket anvendes i sommerhuset, i båden og mange andre steder. Prisen er ca 6 kr. i udsalg. Importør: Schrader & Søn, Albertslund.

SPORTY KLÆDT TIL SPORTSVOGNEN

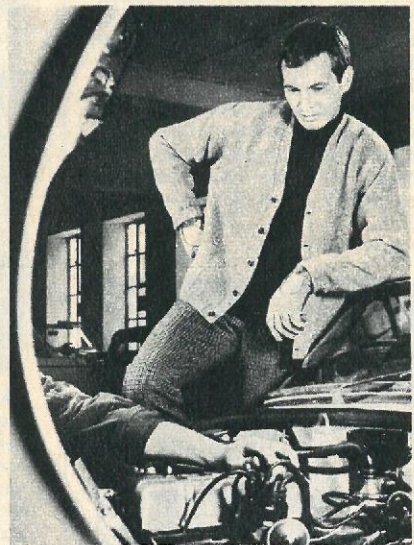
Af Ole Hoffgaard / Fotos: Torben Wulff

Ud ad landevejen, frisk luft i overflod i den åbne vogn, når vejret ellers tillader det. Men hvad skal man have på? Sportsvognstøj og påklædning til bilen i det hele taget skal først og fremmest være behagelig og hensigtsmæssig. Man skal kunne bevæge sig frit og ube-

sværet og samtidig føle sig godt tilpas. Man stiger jo ikke længere op i en sportsvogn i sit stiveste puds i anledning af, at en køretur er en begivenhed. Nej, man nærmest skruer sig ned i faconformede sæder i et lavt karrosseri, der næsten ikke tillader plads

under rattet, og det har naturligvis præget bilistens krav til sin påklædning.

Den skal ikke fylde for meget eller have for mange unødvendige detaljer, som kan hænge i eller generer på anden måde.



1. Sorte stretch-benklæder 75 kr., grå/sort/gylden ternet vaskeuldsskjorte 72,50 kr., og svinelædershandsker 55,50 kr., danner sammen med ruskindsjakken til 355 kr. en ideel bilpåkledning. Det hele kommer fra H og S på »Strøget«, Frederiksberggade 12, Kbh.

2. En all-round sportsjakke i tweed med en praktisk detalje bestående af en strop, der holder kraven på plads, når denne slås »op om ørerne«. Pris 425 kr. Tweed kasketten koster 29,50 kr. og handskerne 75,00 kr. Set hos Helge Madsen, Østerport, Kbh.

3. Noget af det mest behagelige til langture er et cardigansæt som dette fra Palle Granlund, V. Voldgade 6, København. Materialet er shetlandsuld, og der findes et utal af farvekombinationer. Pris for cardigan 135 kr., pullover 78 kr. De ternede tweed benklæder koster 158 kr. og handskerne 49 kr.

4. Den klassiske Burberry trench-coat, pris 575 kr., er fra Manson, Frederiksborggade 10, København, og til veninden findes en tilsvarende for 535 kr. Burberry er i øvrigt blevet et så kendt kvalitetsbegreb i England, at ordet forekommer i visse engelske ordbøger. Det er der vist ikke mange andre konfektionsfabrikater, der kan prale med.

BO BEDRE'S FARVER I HJEMMET • FARVEVALG • MALEARBEJDE



2 nye BO BEDRE håndbøger

SPECIALTILBUD:

**BESTIL
NU!**

OG SPAR



**5 KR
PR. BOG**

BO BEDRE'S TYPEHUSBOG • NÅR TYPEHUSET SKAL VÆLGES



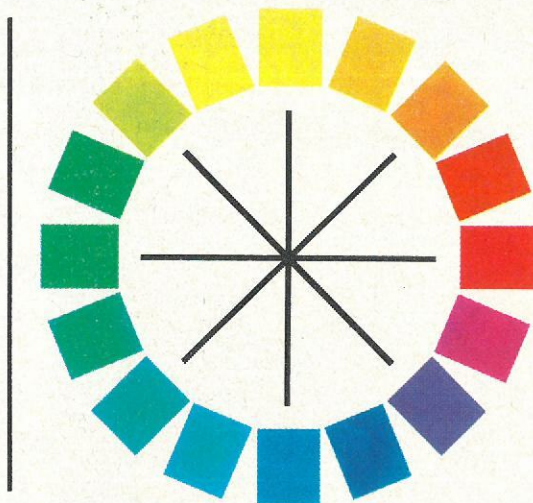
BO BEDRE'S FARVER I HJEMMET

VALG AF FARVER ● ARBEJDET MED FARVER

Af GERDA ØRSTED RASMUSSEN
og UFFE THORSTEINSSON

At vælge farver til hjemmets vægge, møbler og tekstiler er en kunst, men det er en kunst, der kan læres. Og med denne bog bliver kunsten en leg.

Den første halvdel af bogen er skrevet af indretningsarkitekt Gerda Ørsted Rasmussen, der nu i fem år har indrettet en meget stor del af de interiører, der gengives i Bo Bedre. I næsten alle disse mange hundrede billeder af stuer og køkkener og soveværelser og entreer arbejder hun meget bevidst med farverne, og det er erfaringerne fra



dette arbejde, hun nu har nedfældet i BO BEDRE's FARVER I HJEMMET. Med 32 sider trykt i farver og med talrige eksempler fortæller hun, hvordan man kan skabe orden i de uendelige farvemuligheder, der findes, og hvordan man derefter bevidst kan stille farverne sammen i harmoniske interiører.

Farvevalget er og bliver en kunst - men her er kunsten gjort legende let.

Men det er ikke nok at kunne vælge farver; man må også kunne bruge de moderne male-materialer rigtigt, og det problem tager civilingeniør Uffe Thorsteinsson sig af. I en række kapitler i bogens anden halvdel fortæller han, hvordan man skal gå frem punkt for punkt, når

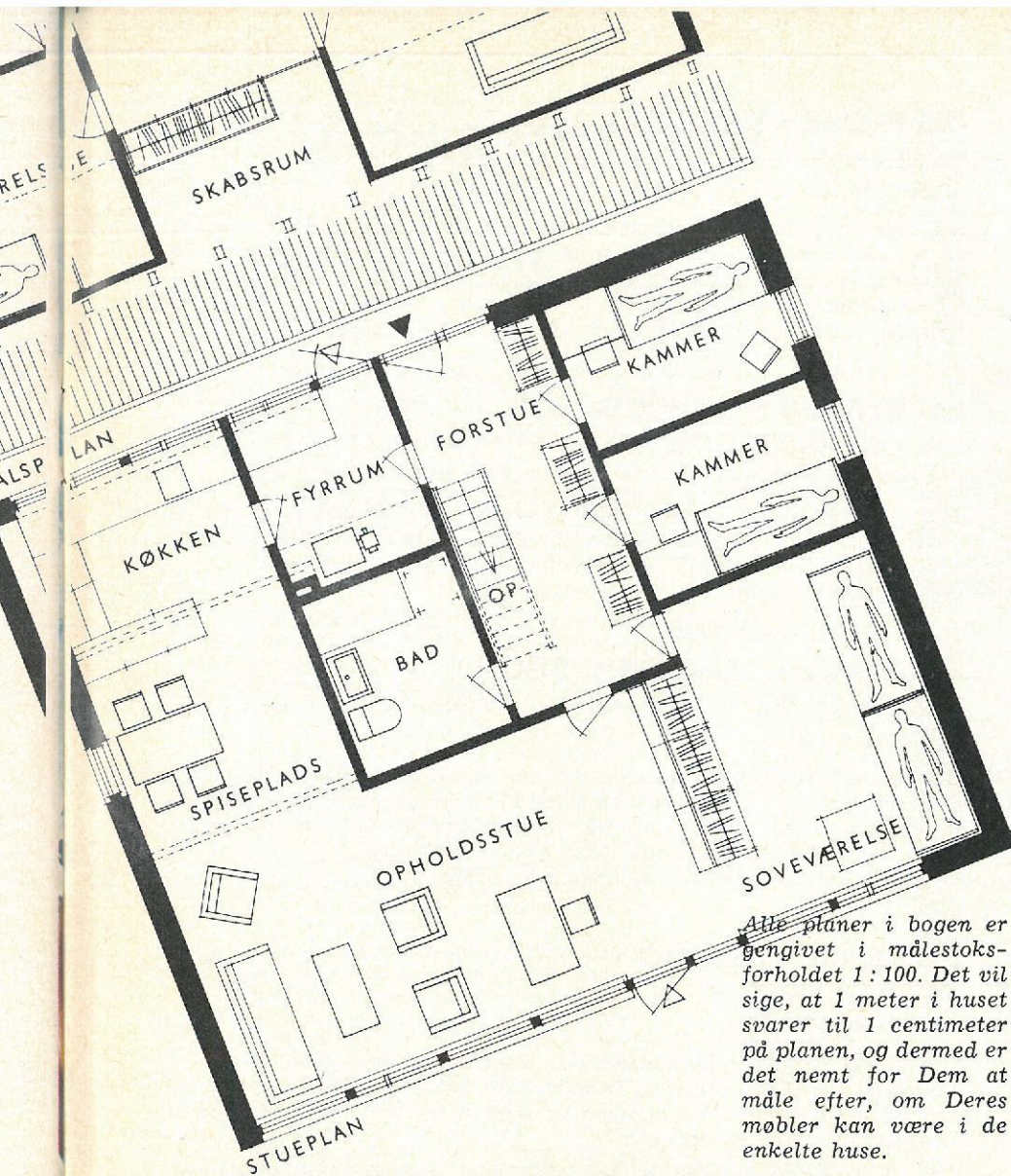
man skal male vægge, lofter, gulve, møbler og ting af metal - og hvordan man forgylder, laver reliefprægede vægge og meget mere. Alle disse mange arbejdsanvisninger er stillet op nærmest som bageopskrifter, så de er nemme at gå til, og ved hver »opskrift« er der fyldige oplysninger om materialeudgifter og håndværkerudgifter (hvis man ikke ønsker at udføre arbejdet selv).

BO BEDRE's FARVER I HJEMMET er en bog for de unge, der sætter bo, og for de mange, der gerne vil bo i et hjem med smukke farver. Bogen er på 144 sider, hvoraf de 32 er i farver.

FAS KUN INDBUNDET I
HELLÆRRED MED GULDTRYK
FORUDBESTILLINGSPRIS

Kr. 29.00
Kr. 24.00





Alle planer i bogen er gengivet i målestoksforholdet 1:100. Det vil sige, at 1 meter i huset svarer til 1 centimeter på planen, og dermed er det nemt for Dem at måle efter, om Deres møbler kan være i de enkelte huse.

NÅR TYPEHUSET SKAL VÆLGES

Af OVE STEEN-ANDERSEN

BO BEDRE'S TYPEHUS BOG

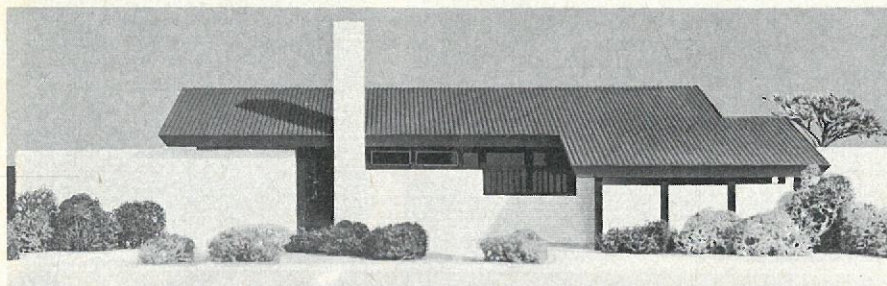
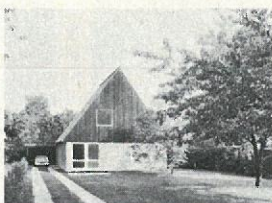
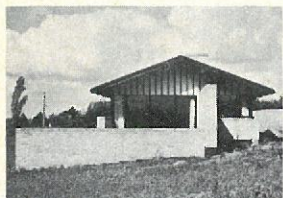
Der har været mange bøger om typehuse, men ingen som denne. BO BEDRE'S TYPEHUSBOG er nemlig ikke bare en samling billeder af pæne typehuse, det er en kritisk gennemgang af 50 af de bedste eller mest udbredte typehuse på det danske marked.

Efter nogle indledende kapitler om valg og køb af typehus - og om økonomi - gennemgår arkitekt Ove Steen-Andersen hvert enkelt hus og fremhæver de boligmæssige fordele og ulemper ved de enkelte huse. Husene illustreres med tegninger og fotografier samt med planer, der alle er tegnet op på samme overskuelige måde og gengivet i målestoksforholdet 1:100, så man let kan måle, om ens egne møbler nu også kan være i drømmehuset. (1:100 vil sige, at 1 meter i huset gengives som 1 cm på tegningen).

Ved hvert hus er der endvidere anført håndværkerudgifterne, prisen pr. m², udstyr i standardudgaven, muligheder for ekstraudstyr og ændringer i planen, adresse på prøvehuse, eventuel mulighed for selvbyggeri og mange flere konkrete oplysninger.

BO BEDRE'S TYPEHUSBOG sætter ikke alene sin læser i stand til at drage sammenligninger mellem 50 af de bedste eller mest populære huse på markedet. Den sætter samtidig læseren i stand til at vurdere andre huse - og til at opdage de boligmæssige fejl, som man helst skal opdage, før man vælger sit hus.

En stor del af de 40 huse, der den 15.-24. april udstilles i Forum i København samt i Herstedøster, gennemgås i bogen. Tag bogen med, når De besøger udstillingen. Her har De en ledsager, der ikke er ude på at sælge huse, men som måske kan forhindre, at De vælger det forkerte hus!



FAS KUN INDBUNDET I
HELLÆRRED MED GULDTRYK **Kr. 29,00**
FORUBESTILLINGSPRIS **Kr. 24,00**

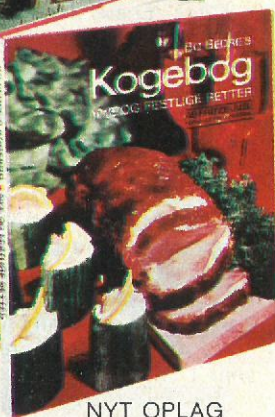
TIDLIGERE UDKOMNE BO BEDRE HÅNDBØGER



UDSOLGT



NYT
OPLAG



NYT OPLAG

BO BEDRE's HAVEBOG

HAVENS ARBEJDE I TEKST OG BILLEDER

Af Age Nicolaisen

Den helt rigtige havebog specielt for ejeren af den mindre have. Alt det svære, som ingen alligevel orker at gå i gang med, er udeladt. Til gengæld gives der en grundig orientering om arbejdet med havens blomster, urter, træer og buske.

Illustreret med ca. 300 billeder – heraf 40 i farver • 2. oplag. Kr. 29,00

BO BEDRE's KOGEBOG

NYE OG FESTLIGE RETTER

Af Fritze Juel

En praktisk kogebog, som ikke alene indeholder over 300 lækre og fantasifulde retter, men også værdifulde råd til planlægningen, forslag til sammensætning af menuer, forslag til tilbehør og drikkevarer, arbejdstid m. m. Rigt illustreret med farvefotos • 3. oplag. Kr. 29,00

BO BEDRE's SOMMERHUSBOG

PLANLÆGNING – INDRETNING – ØKONOMI

Af Ove Steen-Andersen

Går De med planer om sommerhus, kan denne håndbog være Dem til uvurderlig hjælp – først og fremmest på grund af de mange gode råd og ideer til udformning og indretning, men også fordi den giver indsigt i mange bygge- og lovt tekniske spørgsmål i forbindelse med sommerhuset. Rigt illustreret med bl. a. 32 farvefotos • Kr. 29,00

BO BEDRE's IDÉBOG

500 IDEER TIL BOLIGEN

Af Ellen Bisgaard

En bog fuld af gode ideer til praktisk og pladsbesparende indretning. Illustreret med 380 inspirerende fotos og tegninger • Kr. 29,00

(BO BEDRE's IDÉBOG er desværre udsolgt fra forlaget. Der påtænkes til efteråret udsendt et nyt oplag).

P. S. Vi gør opmærksom på, at alle BO BEDRE HÅNDBØGER er helt nye, hvad angår idé og tekst. I enkelte tilfælde er der dog anvendt illustrationer, som tidligere har været bragt i bladet.

Ønsker De ikke at klippe i bladet, kan De skrive kuponen af og indsende Deres bestilling i brev.

Undertegnede bestiller herved

☐

eks. BO BEDRE's TYPEHUSBOG. Udkommer 25. marts. **Forudbestillingspris kr. 24,00** (Pris efter 25. marts kr. 29,00)

☐

eks. BO BEDRE's FARVER I HJEMMET. Udkommer 25. april. **Forudbestillingspris kr. 24,00** (Pris efter 25. april kr. 29,00)

Til omgående levering:

☐

eks. BO BEDRE's HAVEBOG. Kr. 29,00

☐

eks. BO BEDRE's KOGEBOG. Kr. 29,00

☐

eks. BO BEDRE's SOMMERHUSBOG. Kr. 29,00

Navn:

Adresse:

Eventuelt gennem boghandler:

Postbesørges
ufrankeret
(Forlaget
betaler
portoen)

58

FORLAGET PALLE FOGTDAL
NÆSBORGVEJ 90
HVIDOVRE

Reserveret postvæsenet

**SPAR
5 KR
PR. BOG
BESTIL NU**



Skibsbygningskunst

i

dagligstuen

Skoleskibet Danmark i model er et stykke hobbyarbejde, der kan udføres af enhver på basis af et detaljeret og nøjagtigt byggesæt, men ofrer man lidt ekstra interesse og omhu på finesserne, kan resultatet blive et mesterværk, som den model vi viser her.

Skoleskibet Danmark, der er kendt i mange havne under højst forskellige himmelstrøg, har altid været forlenet med et skær af romantik, og det undrede ingen, at arkitekt Billing (Billing Boats) fik succes, da han for nogle år siden udsendte et modelbyggesæt af skoleskibet.

Christian Mortensen er en af de tusinder, der har bygget modellen, og som det fremgår af billederne, er opgaven her løst usædvanligt nydeligt.

Den dygtige modelbygger er indehaver af en virksomhed i offsetbranchen og havde ikke megen erfaring med modelskibe, da han begyndte på skoleskibet, men med arbejdet øgedes interessen, og resultatet er blevet imponerende flot. Byggesættet og de to tilbehørsæt kostede ca. 165 kr., og arbejdet har taget omkring 3 måneder. Først blev spanterne rejst på kølen, og tynde trælistor (bordene) blev planket på spanterne. Dækket blev lagt, men her var Mortensen ikke helt tilfreds med at skulle strege dækspladen op med blyant, og han købte derfor et bundt smalle mahognilister, der blev limet ovenpå som dæksplanker.

Ideen viste sig at være så stor en forbedring, at den gav lyst til mere af samme slags, og en søndag gik turen op til Kronborg Søfartsmuseum, hvor modellen af Danmark blev genstand for et indgående studium. Det resulterede i en masse ekstra udstyr, dels hjemmelavet, dels færdigkøbt.

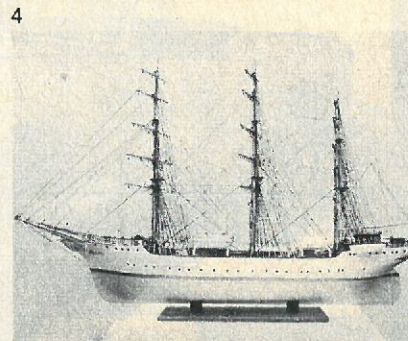
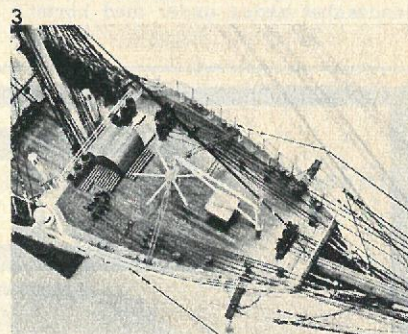
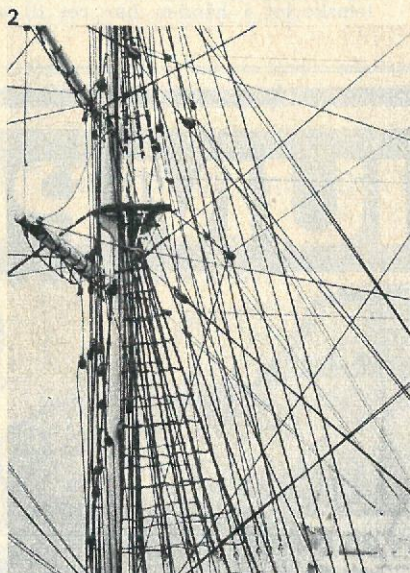
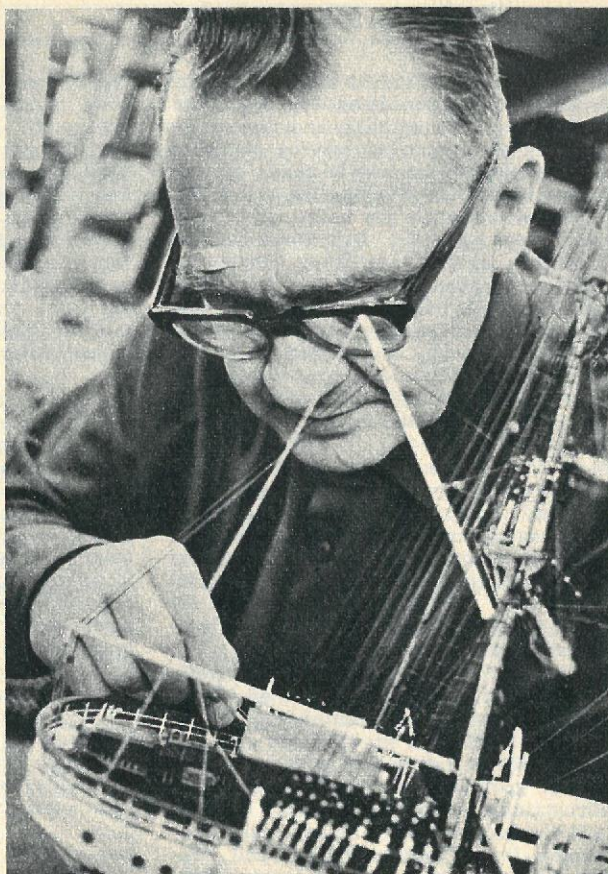
En hel række træspande eller pøse, som de hedder i sømandssproget, vakte Mortensens begejstring, og han besluttede, at de også skulle findes på hans model af Danmark. Desværre fandtes de ikke i handelen, som tilfældet var med blandt andet de herlige trætønder til vand. Men løsningen blev små træklodser, der først blev boret hul i, og som dernæst blev sat fast på et bor, så den opfindsomme modelbygger kunne slibe dem i den rigtige facon med en sandpapirsklod.

Rigningen fik også lidt ekstra detaljer, og dækshusene blev frisket op med mahogniplanker eller mahognidøre.

Byggesættet til skoleskibet er lavet således, at enhver, der har lyst, også er i stand til at bygge det og opnå et pænt resultat. Men Chr. Mortensen har vist, at det med lidt ekstra ulejlighed, lidt opfindsomhed og en smule ekstra udgifter er muligt at gøre et modelbyggesæt til et sandt mesterværk.

MODELHOBBY

ved
Mogens Bodholdt
Fotos:
Ole Winther



1. Pincetten er et uundværligt værktøj, når man arbejder med rigningen. Mange hundrede liner er anvendt, og tusinder af knuder er slået, men resultatet er også et pragtstykke.

2. Vidste man ikke bedre, ville man ikke tro, at dette billede var taget af et modelskib, så minutøst er rigningen udført.

3. Dette billede giver et godt indtryk af de fine mahogni-dæksplanker. På

fordækket ses gangspillet med hvilket gasterne trækker ankeret op, og den store svingkran er også til ankeret. De små pøse står overalt parat til at hale vand indenbords til spuling.

4. Det imponerende modelarbejde er udført af Chr. Mortensen, hvis eneste tilknytning til søen er, at han er ivrig sportsfisker. Foruden de detaljerede tegninger, der følger med byggesættet, har Mortensen på Kronborg studeret modellen af skoleskibet meget nøje.

Sæderne bliver sjældent benyttet - turen er en oplevelse, som fængsler alle om bord. Endvidere medfører ballonen ballastsække à 15 kg sand, som er tørt og sigtet, så ingen på jorden kommer til skade, når der kastes ballast ud. Hvad farten er for flyveren, er ballasten for ballonskipperen - nemlig det halve liv. Den kloge har ved landingen altid 2-3 sække i behold, vel vidende, at denne reserve i en kritisk situation kan afgøre liv og død. I højere luftlag har vinden ofte en anden retning end længere nede, så ballonen tvinges til at lande et helt andet sted end beregnet. Hvis den da møder forhindringer, er der kun et at gøre: hurtigst muligt at kaste sand over bord.

Men ellers skal man omgås ballasten med varsomhed. Begyndere tror, det er nok med en håndfuld, men der går et halvt minut og ballonen daler stadig. Så smider de en ny håndfuld sand. Resultatet igen lig nul? Nej, pludselig ryger ballonen til vejrs, som ville den nå stjernerne før aften, og kommer først til ro et par hundrede meter oppe.

Historiens morale: hastværk er lastværk. Når den første håndfuld sand er kastet, skal man vente fem minutter. Så lang tid kan der nemlig gå, før ballonen opdager, den er blevet lettere og langsomt stiger. Et sæt gode landkort samt proviant gør udrustningen komplet. Man har hverken radioforbindelse eller blindstyringsinstrumenter. De ombordværende er helt henviset til at holde udkig og sammenligne landskabet neden under med kortet.

Friballonen fyldes som regel med almindelig bygas. Husmødrene lægger næppe mærke til gassens uensartede kvalitet, men det gør ballonføreren. Er den f. eks. tilsat propan, giver den dårligere opdrift. Bedre er brint og allerbedst helium, der tilmed ikke er brandfarlig, men disse to gasarter er desværre for dyre. Påfyldningen af en 1680 m³ ballon med bygas varer et par timer og koster cirka 600 kroner. Og selve ballonen? Omkring 45.000 kr. med alt tilbehør inklusive 80 ballastsække, instrumenter, slæbetov og emballeringspose.

Rygning og brug af åben ild er selvfølgelig strengt forbudt. Ved starten og så længe gassen holder hylsteret udspilet, er eksplosionsfaren nu ikke særlig stor. Men med stigende højde trænger som nævnt gas ud forned, og den modsatte vej strømmer luft ind og laver en knaldgasblanding. Teoretisk kan ballonen også blive ramt af lyn... i praksis er det dog så vidt vides aldrig hændt, vel sagtens fordi enhver ballonfører skynder sig at lande, så snart han får øje på en tordensky. En god friballon kan holde til cirka et hundrede opstigninger. Efter hver 25. tur bliver den kontrolleret af luftfartsmyndighederne, og efter den 60. eller 70. bliver ballonhylsteret gerne »vendt«: den øvre halvkugle, som slides af nettet, kommer til at vende nedad og forsynes med appendiks.

Det er ikke sådan, at man bare melder sig ind i en friballon-klub og med medlemskortet i hånden har ret til at føre

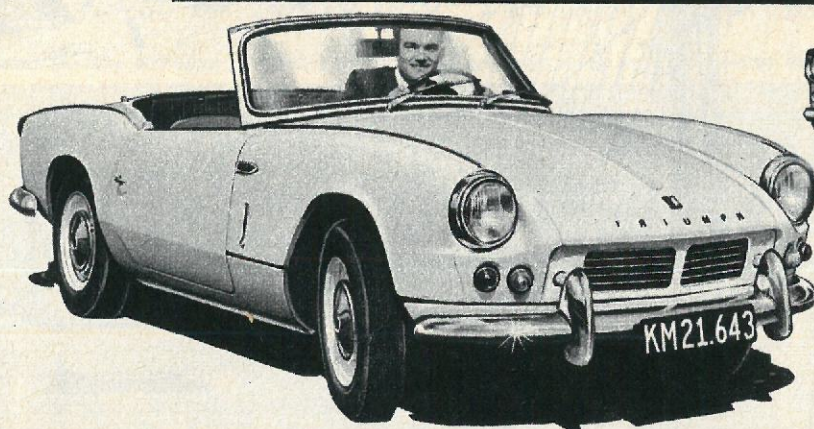
ballon. Eleven skal have foretaget mindst otte ture under forskellige meteorologiske forhold, og uddannelsen varer ofte flere år. Ved den afsluttende prøve skal han dokumentere sin viden om meteorologi, gasarter, materialer, førstehjælp, navigering og luftfartsregler.

De sidste er ikke de mindst vigtige. Nutidens luftrum er stærkt trafikeret, og før starten skal myndighederne have besked, så de kan advare alle fly om »forhindringen«. Der må kun startes, når sigtbarheden er mindst 8 kilometer, og det er forbudt at gå gennem skydækket. I sigtbart vejr er faren for kollision dog meget ringe. Den store kugle kan ses på lang afstand, og piloterne behøver ikke at frygte overraskende kursændringer, med mindre vinden pludselig drejer.

Hvert år afholdes en europæisk konkurrence. Deltagerne starter samtidig og skal lande efter en vis tidsfrist, gerne 4-6 timer. Fra startpunktet er fartretningen tegnet efter lineal, og den, der når længst, har vundet. Tidsbegrænsningen er kun sat af hensyn til omgivende have og østzonen. En ballon kan holde sig i luften meget længere - rekorden på 87 timer blev sat allerede i 1912 og gælder stadig! Den hollandske ballonekspert Jan Boesman opdagede under forberedelserne til et stort luftshow, at der var fyldt for lidt gas på. Men der stod allerede mange tusinde mennesker på pladsen, og for ikke at skuffe dem startede han alligevel.

Hvordan kan man overhovedet komme til vejrs med et halvfylt ballonhylster? Jo, fagmanden véd, at ingen ballon stiger hurtigere end netop en halvfylt, men at den heller ikke lader sig standse, før den

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

er nået så højt, at gassen har udvidet sig og fylder hele hylsteret.

Hollænderen kunne ikke gøre andet end at følge nålen på højdemåleren. Da den endelig kom til ro, viste den 6000 meter! Alligevel havde han ikke sat ny rekord. En tysk ballon opholdt sig nogle minutter i ikke færre end 8 kilometers højde – som Mount Everest! De ombordværende havde ikke iltmasker med, men følte sig kun en smule trætte. De skulle jo ikke pukke sig opad som bjergbestigere. Friballonernes klassiske kapflyvning gennem mange år, Gordon-Bennett-løbet, blev opgivet af hensyn til den civile luftfarts sikkerhed. Men før krigen mødtes verdens dygtigste ballonførere hvert år i det land, hvor det forrige års vinder kom fra. På verdensudstillingen i Bruxelles 1958 var planlagt et Gordon-Bennett-løb, og der havde meldt sig 47 deltagere, men myndighederne nægtede at give starttilladelse. De turde ikke påtage sig risikoen ved at have 47 ikke styrbare fartøjer i Vesteuropas tættest befløjne luftrum.

Når ballonen skal lande, holder føreren udkig efter en åben plads så stor som mulig og helst, hvor der er folk i nærheden, som kan gribe fat i det 60 meter lange slæbetov.

Når ballonen er bragt til stilstand, giver føreren et kraftigt ryk i en line, hylsteret revner og falder straks sammen. Med øvede hænder staves det i en stor pose, mens net og ballastsække lægges i kurven.

I klubhuset bliver ballonhylsteret tørret og foldet, den løse strimmel klæbes på igen. Ballonen er parat til næste start. Og den imødeses med utålmodighed af dem, der dyrker denne herlige sport. ■

Familiebil med skub i

(FRA SIDE 33)

stærkt overkvadratisk motor – til ære for en moderat stempelhastighed.

Hvorfor 6 cylindre?

Når både Ford og Opel så at sige oven i hinanden lancerede 6 cylindrede motorer i mellemklassevogne, ville det være fristende at antage, at vi nu er på vej ind i »seksernes tidsalder«, at de store firecylindrede motorer skal fjernes fra arenaen med den begrundelse, at sligt overeksponeret småkravl efterhånden kun er en reminiscens fra en tidsalder, hvor sparsommeligheden var kommet lovlig meget til højborgs.

Sådan tror vi ikke, det vil gå! Det skal gerne indrømmes, at man med de seks-cylindrede motorer får forøget trinene på hestekraftstigen, og at man med denne motortype slipper lettere om ved at fremstille mere vibrations- og støjfri motorer. Men man må ikke glemme, at for os europæere spiller benzinforbruget stadig en betydelig større rolle end for amerikanerne, der i mange år har boltret sig i både 6- og 8-cylindrede motorer. For 6-cylindrede motorer er dyrere i drift end 4-cylindrede – selv med samme hk-ydelse.

Endvidere er behovet for hestekræfter i mellemklassen ikke væsentligt højere end 80-90 hk, og det er en ydelse, som en moderne 4-cylindret maskine let klarer. Så er der det med vibration og støj. Her skal vi nøjes med at henvise til Rover 2000 og Peugeot-motorerne som fuldgyltige beviser for, at disse problemer kan løses perfekt på 4-cylindret basis!

Tilbage til motoren i vor prøvevogn. Opfylder den alle de fordele, den 6-cylindrede motor skulle give frem for den »tarveligere« 4-cylindrede? Nej, ikke fuldt ud! At der er en stærkere motor under gaspedalen, lades man ikke i tvivl om. En TS'er kan vise det store flertal af 4-cylindrede vogne bagenden, men skal kræfterne foldes helt ud, må man være kvik med gearstangen. Taunus 20 M TS er med andre ord ikke, som tilfældet er med flertallet af 6-cylindrede vogne, noget for de geardovne eller sagt mere teknisk: Motorens elasticitet er ikke tilstrækkelig for en 6-cylindret. Til eksempel kan nævnes, at vognen i 4. gear har vanskeligt ved vibrationsfrit at accelerere op fra hastighed under 40 km/t.

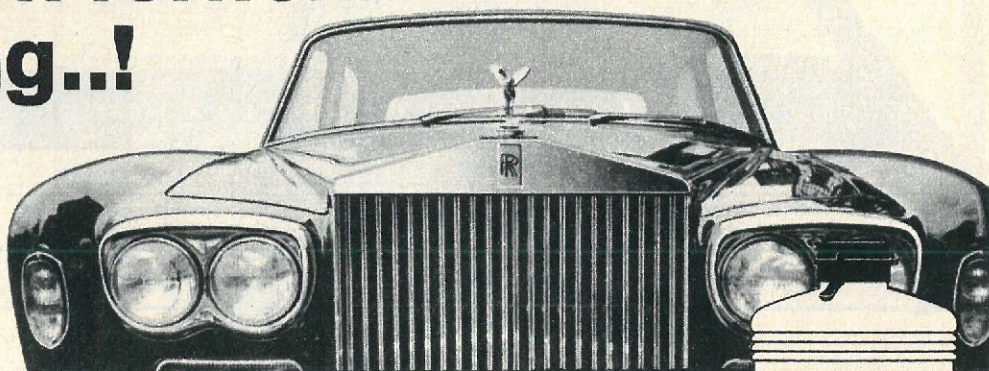
Når motoren kommer op i 2500/3000 o/m, stiger drejningsmomentkurven stejlt, og som det vil ses af vore målinger, kan vognen virkelig præstere noget, når den får lov at snurre – d. v. s. når gearstangen bruges korrekt.

Støjmæssigt er V6-motoren yderst dydig, og den har endda det pyntelige fortrin, at den indtil 120-130 km/t bliver mere og mere tyst. Først op mod top hastigheden forkynder den med en snerrende lyd, at nu går det spilleme stærkt. Motoren er ved alle omdrejningstal særdeles vibrationsvag.

Og så er der det med økonomien! Det gælder her som de fleste steder i livet, at man får intet for intet. Kort sagt: Ved blandet kørsel ligger forbruget således, at

(fortsættes næste side)

BP LONGLIFE (15.000 km eller 1 år mellem hvert olieskift) har fået en fornem anbefaling..!



Når verdens fornemste og mest velrenommerede bilproducent siger god for BP LONGLIFE, så er det en triumf for BP - og en helt urokkelig garanti for, at også DE trygt kan køre på denne epokegørende motorolie! Vi ved ikke, hvilken bil De kører, men vi ved, at *alle* biler kan køre indtil 15.000 km eller maksimum 1 år mellem hvert olieskift, når blot man sørger for, at olien altid står over minimumstregen på oliepinden...

Olien er det vigtigste ved bilens vedligeholdelse. BP LONGLIFE er verdens mest afprøvede motorolie (mere end 8 millioner kilometers prøvekørsel under streng videnskabelig kontrol). Den forhindrer slamdannelser, giver let start og fuld motorbeskyttelse.

BP LONGLIFE
Danmarks mest avancerede motorolie



BREINING FOUGÈRE er hovedsagen!



FRA KR. 4,85



Familiebil med skub i

(FRA FORRIGE SIDE)

det svarer til 7,5-10 km/l, hvilket vil sige, at kører man ren bykørsel, bør 7,5 km/l og derunder ikke fremkalde chok. Ved moderat landevejskørsel kan man nå op på godt 12 km/l, men spænder man hestene for - og det er vel det, man har dem til - må man ikke regne med at komme meget over 10 km/l. Benintanken rummer 45 liter, og det er lidt i det små for en vogn med et benzinförbrug som denne.

Dejligt gearskift

TS-modellen har et højtplaceret, grebsrigtigt gulvgear. Et vidunderligt gearskift. Skiftbevægelserne er ikke super-korte, men til gengæld fuldkommen præcise. Gearstangen står i forbindelse med en gearkasse, hvis synkronisering til alle fire fremgear er helt perfekt, selv når den bydes på lynhurtige skift.

Amerikanske manerer

Taunus 20 M TS har samme affjedring som Taunus 17 M, skruefjedere foran og bladfjedre bagtil, men i TS-udgaven måtte vi beklageligvis konstatere, at affjedoringen virkede blødere end i 17 M'en, et faktum, som hovedsagelig kan tilskrives den vægtmæssigt større motorbelastning. Ved moderate hastigheder, hvilket for denne vogn vil sige 90-100 km/t, virker vognen ganske vist på så godt som alle slags vejbelægninger mere komfortabel end sine 17 M-søskende, men udnytter man den kraftige motor fuldt ud, er vognens affjedring mere »amerikansk«, end godt er.

Kører man f. eks. med hastigheder over

120-130 km/t, har vognen selv på svagt ujævn vej tilbøjelighed til at komme i duvebevægelser, hvilket influerer på den i øvrigt udmærkede retningsstabilitet. Det betyder, at man ved store hastigheder må være mere påpasselig ved rattet end nødvendigt ville være, om vognens affjedring kunne præstere en større progressivitet.

Styretøjet har stor udveksling, så vognen er let at manøvrere i bytrafik, selv om man naturligvis skal rulle flittigt med rattet, når vognen skal sno sig. Ved større hastigheder føles styringen desværre knap så konstant og fast, som man kunne ønske for en vogn med fartformåen som denne.

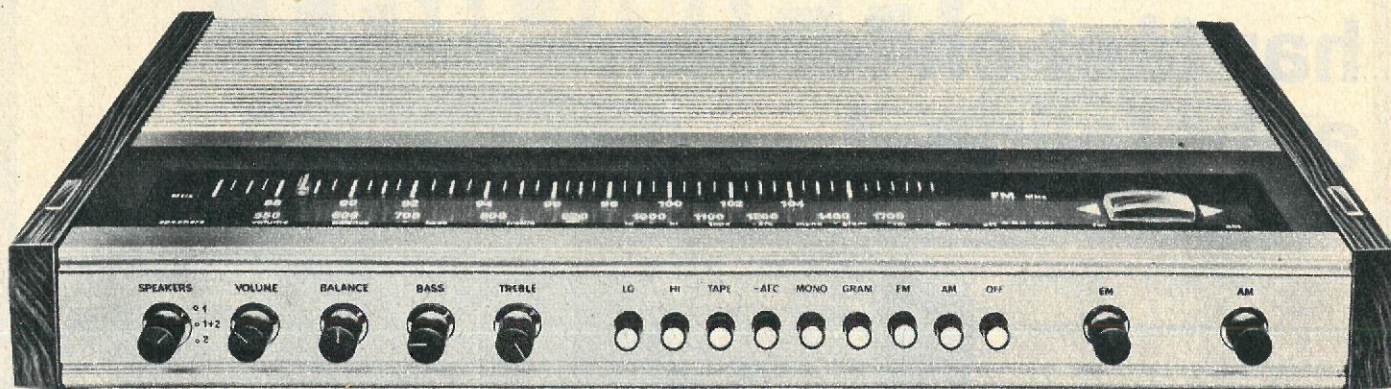
I kurver og sving træder de »amerikanske« manerer tydeligt frem. Vognen krænger temmelig meget for et moderat pres, hvorimod dens vejhold er glimrende, hvilket ikke mindst skyldes vognens store sporbredde. På »løs« vej foretog vi flere udskridningsprøver med vognen, og disse artede sig efter det »klassiske« mønster: bagenden først... den kom tungt og var dejlig let at hale i land.

Som den kan bremse

Amerikanske vogne får ofte - og med rette - skyld for at kunne »køre fra bremserne«, og da vi nu et par gange har hæftet »amerikansk« ved denne vogn, vil vi gerne kraftigt understrege, at det gælder i alle tilfælde ikke forholdet motor-kraft/bremseevne, for bedre bremser end dem vi prøvede på 20 M TS, erindrers vi ikke tidligere at have trådt på!

Gentagne, voldsomme nedbremsninger

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 gramfonforstærker eller i forbindelse med båndoptager - mono såvel som stereo. XPL 15 har det hele - også mellembejger - 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

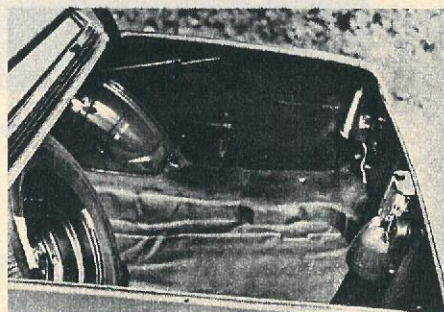
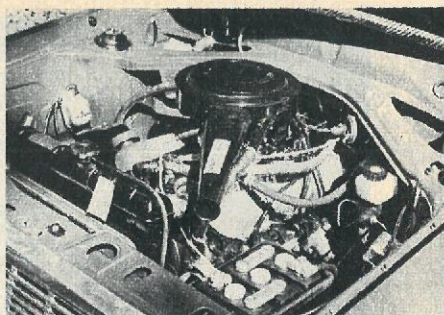
fra store hastigheder fremkaldte ikke bremsetræthed, lige så lidt som retningsstabiliteten påvirkes. Vognen har »skiver« fortil og »tromler« bagtil og dertil kommer et servosystem, der reducerer det nødvendige pedaltryk til et minimum, uden at man derved taber føling med bremsekraften.

Fin komfort

I interiøret adskiller 20 M TS sig væsentligt fra 17 M-modellerne. Foran har vognen enkeltstæder, og disses komfort ligger betydelig over, hvad der bydes på i de billigere modelleres bænkesæde. For det første har forsæderyglænene indstillelig lændestøtte, der reguleres med en knap anbragt på ryglænenes inderside. Denne knap strammer et bånd under polstringen i lændehøjde. Jo strammere, jo mere udbygning af lændestøtten.

Ryglænskrumningen er passende for en solid fastholdelse af kroppen selv under meget hård kurvekørsel. Selve sædet har en dejlig skålform, kun ville det være ønskeligt med en nok så stor sædedybde, men alt i alt byder disse Taunus-sæder på en komfort, hvis lige man kun træffer i få - og som regel langt dyrere - biler, en komfort, som har sin store andel i, at de fleste kan køre meget lange stræk i denne vogn uden at trættes.

Ryglænenes hældningsvinkel kan reguleres ved hjælp af to »fingerskruer« mellem ryglænenes underkant og selve sædet. Det betyder, at man ikke kan foretage indstilling under kørsel... sandelig et alt for tarveligt arrangement for en vogn til over 30.000 kr. I bagsædet har man rigelig plads til benene, også når forsæderne er



skudt helt tilbage, og sædekomforten må også her bedømmes som over middel. Der er nedklapbart midtarmlæn i bagsædet. Polstringen er passende fast, og kombinationen af stof og kunstlæder på sæderne virker solid.

Takket være de fine forsæder og en passende stejl ratstilling er kørestillingen

Der er ret god plads omkring motoren. Kun tændrørene er »takket være« V-konstruktionen gemt forbi stremet godt af vejen under topstykkerne. Der er ingen belysning af motorrummet, og lige så pauvert finder vi det, at man for at holde motorhjelmen åben må fiske en støttestang op af en gummiholder og stikke den ind i et hul i selve hjelmen. Tænk, at Ford kan lave den slags... i 1965... i en bil til over 30.000 kroner!

Bagagepladsen er rigelig, men desværre meget irregulær i dybden på grund af reservehjulets placering, som dog i vægtemæssig henseende er bedre end den traditionelle placering i en af siderne. Også benzinnrøret stikker generende ind i rummets i øvrigt regulære form. Selve bunden er dækket af en pæn måtte, men beklageligvis har man ikke beklædt hjulkasser og vognsider. En sådan beklædning er ikke alene pyntelig, men også bagageskånende og lydisolerende. Bagagerummet får en svag »tilbagebagsbelysning« fra bakklygterne.

glimrende, og udsynet fra førerpladsen er næsten overdådigt, ikke mindst er der grund til at rose den meget store, stærkt tilbagetrunkne forrude, som gør det muligt selv for en høj fører at se en lyskurv uden at skulle bukke sig frem. Derimod aftvang to-speed vinduesviskerne os kun

(Fortsættes side 50)

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:

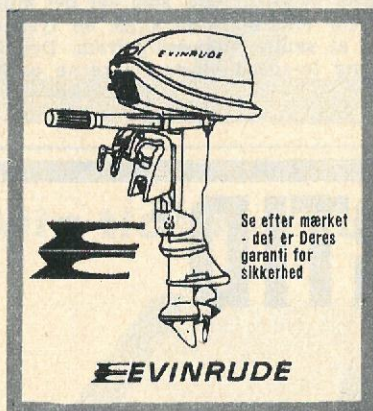


ISIS MOTOR A/S, Glostrup. Tlf. 96 19 00

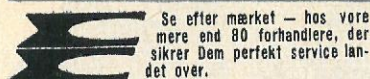
**VÆLG MED
SIKKERHED
FOR ØJE
- VÆLG:
Evinrude**

Evinrude gl'r Dem det hele:

- fuldendte påhængsmotorer
- korrosionsbestandige
- vibrationsfrie
- støjsvage og vandtætte
- med stor slidstyrke
- altid reservedele på lager
- serviceværksteder over hele landet
- 59 års erfaring i »outboards«
- 2 års garanti
- højeste brugt-motor værdi
- altid reservedele på lager
- 21 forskellige modeller fra 3,8 hk
- 100 hk og stern drive fra 90 hk
- 200 hk.
- priser fra kr. 1380,- (incl. oms)
- forlang kataloget med alle
modellerne og få gratis hæftet
»sund sans til søs«



Se efter mærket
- det er Deres
garanti for
sikkerhed



Se efter mærket - hos vore
mere end 80 forhandlere, der
sikrer Dem perfekt service lan-
det over.

ERFARING GIVER STYRKE - ENDNU EN GRUND TIL AT VÆLGE

EVINRUDE

KETNER MARINE, VORDINGBORGGADE 6-8, Ø - TRIA 3131

Indsend kuponen  Klip her!

**GRATIS TIL DEM:
sund sans
til søs**



Indsend denne kupon allerede i dag
og De får GRATIS tilsendt det store
EVINRUDE katalog samt hæftet: Sund Sans til Søs

NAVN:

ADRESSE:

BY:

Indsend kuponen til
KETNER MARINE
Vordingborggade 6-8, Køb. Ø.

**Hvor
skarpsindig
er
De
?**

Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

Den stjålne ring

Telefonen ringede hos privatdetektiven Larry Soames. Det var en af hans venner, arkitekt Sam Atkins, som bad ham om straks at komme til stede. Han havde nogle venner på besøg, og for et øjeblik siden havde han opdaget, at en kostbar ring var forsvundet. Den havde ligget i et aflåst etui på toiletbordet i soveværelset. Der kunne næppe være tvivl om, at en af gæsterne måtte have taget den.

Soames tog straks ud til sin ven, der boede i et af de mondæne forstads-kvarterer. Han blev præsenteret som en gammel bekendt. Men hvad han beskæftigede sig med, og hvorfor han nu pludselig var kommet til stede, blev ikke omtalt.

Der var kun fire gæster, enkefru Parkinson, direktør Harrow, grosserer Smith og hans frue.

Larry Soames slog sig ned blandt gæsterne, og værten tilbød en drink.

- Tak, men jeg drikker ikke, når jeg kører bil, afslog Soames venligt.

- Et prisværdigt forsæt, kommenterede direktør Harrow. - Der sker alt for mange ulykker af den grund.

- Ja, det er såmænd kun et øjeblik siden, at jeg var ved at blive øjenvidne til et biluheld, faldt enkefru Parkinson ind i samtalen. Pludselig så jeg gennem vinduet en bilist, som kun med nød og næppe undgik at påkøre en dame. Han måtte foretage et sving og var lige ved at køre op over fortovet. Men selvfølgelig havde han alt for meget fart på. Mange kører jo fuldstændig vanvittigt...

Samtalen drejede sig endnu i nogle minutter om bilkørsel, inden man skiftede emne. Da Soames endnu aldrig havde været på besøg i villaen, som Atkins først var flyttet ind i for en måneds tid siden, bad han om at få lov til at se, hvordan huset var indrettet. Under rundgangen benyttede han lejligheden til så omhyggeligt som muligt

at undersøge soveværelset. Det lå i husets gavl og vendte ud mod vejen foran huset. Villaens andre værelser vendte allesammen ud mod den nyanlagte have, som helt omsluttede husets tre sider, og som allerede nu gjorde det umuligt for nogen på vejen at se ind i stuerne.

Da han i øvrigt ikke fandt nogen spor under rundgangen, foreslog han straks Atkins, at man lagde kortene på bordet og fortalte gæsterne, hvorfor han var blevet tilkaldt.

Der blev almindelig opstandelse, da gæsterne fik meddelelse om tyveriet. Al samtale forstummede, og stemningen blev mildt sagt trykket. Ingen kendte naturligvis noget til ringen, og alle bedyrede at de overhovedet ikke havde været inde i soveværelset.

- Ingen af os har jo været rundt i hele huset, sagde fru Parkinson.

- Er det soveværelsedøren, der er anbragt ved siden af døren ud til badeværelset? spurgte Harrow.

Atkins nikkede.

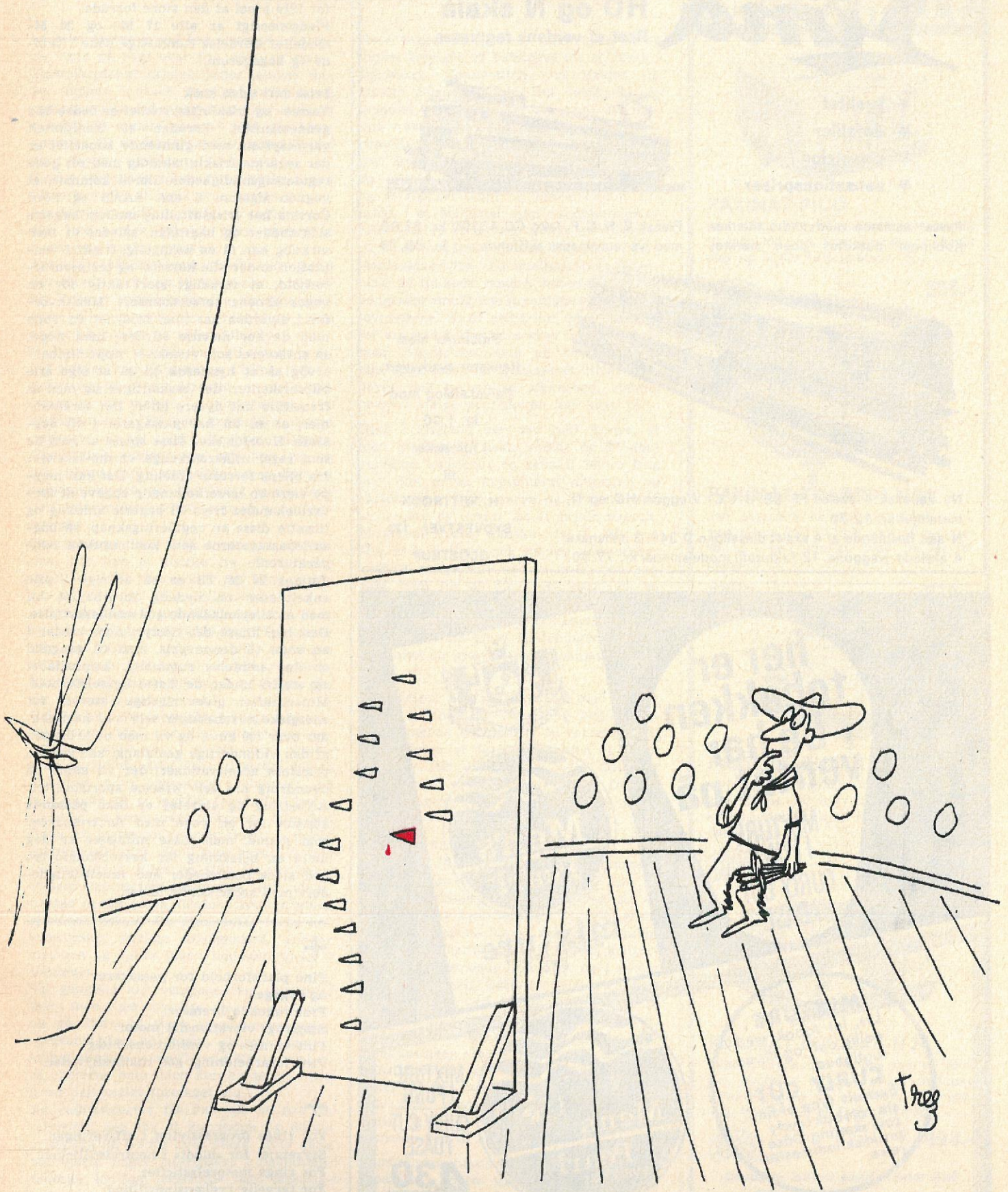
- Jeg så for lidt siden, at den stod på klem, tilføjede Harrow. Plejer den ikke altid at være lukket?

- Jo, svarede Atkins, og den var i hvert fald lukket, da gæsterne kom.

- Det lagde jeg netop mærke til, fastslog fru Smith.

Soames stod for sig selv og grundede. Hans pande var gennemfuret af dybe tænkerynker. Han havde en slags intuitiv fornemmelse af, at ikke alt var, som det burde være. Der var noget galt et eller andet sted. Men hvor? Pludselig knipsede han med fingrene. Jo, nu havde han det. En af gæsterne havde åbenbart talt usandt og var formentlig den skyldige. Han bad om at måtte tale et øjeblik med den, han mistænkte, og efter en kort samtale i enrum gik den pågældende til bekendelse. - Men hvem var tyven, og hvad var det, der fældede den skyldige?

Svaret finder De på side 54.



Tree

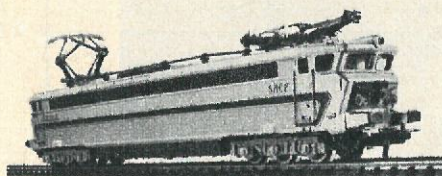
Sima

Stort nyt program

HO og N skala

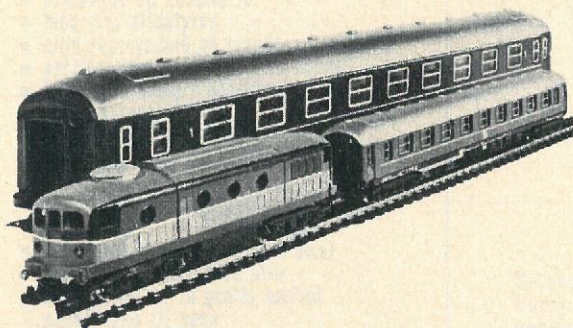
Rost af verdens fagpresse

- ★ kvalitet
- ★ detalier
- ★ præcision
- ★ sensationspriser



Passer sammen med andre mærker.
Koblinger udskiftes uden værktøj.

Fransk S.N.C.F. loko CC 40100 kr. 61,00
med lys, automatisk skiftende.... kr. 69,75



Ny italiensk 4 akslet FF. SS. U.I.C. Waggon HO og N,
metalhjul kr. 12,75.

N-sæt bestående af 4 akslet dieselloko D 341, 3 italienske
4 akslede waggons, 12 fuldprofil modelskinner kr. 77,00.

Brochurer mod
frankeret svarkuvert.

Farvekatalog mod
kr. 1,00

i frimærker
til

H. WITTRICK
SYDVESTVEJ 125
GLOSTRUP

Familiebil med skub i (FRA SIDE 47)

beskeden respekt, de klarer nemlig et alt for lille areal af den store forrude. Pladsmæssigt er alle 17 M- og 20 M-modeller særdeles rummelige både i kabine og bagagerum.

Frisk luft uden træk

Varme- og friskluftssystemet er bedre end gennemsnittet. Foruden et traditionelt varmesystem med glimrende kapacitet er der separate friskluftindtag med ret gode reguleringsmuligheder. Dertil kommer, at vognen ligesom f. eks. SAAB og Ford Cortina har friskluftudtag mellem bageste sidevinduer og bagruden, således at man virkelig kan få en behagelig, trækfri ventilation under alle kørsels- og temperaturforhold, et virkeligt stort aktiv for en vogns almene kørselskomfort. Men hvorfor i alverden har man forsynet en vogn med de her nævnte »dyder« med noget så antikveret som »trækfri« vippevinduer? ... Og så et hjertesuk til så at sige alle bilfabrikanter, der beskæftiger sig med at fremstille lidt dyrere biler: Det forekommer, at en bil har passagerer i sit bagsæde. Hvorfor skal disse spises af med de som regel utilstrækkelige varme-»slatter« fra bilens forreste afdeling. Det kan næppe være en uoverkommelig opgave at føre varmekanaler frem til bageste afdeling og tilsætte disse en reguleringsknap, så bagsædepassagererne selv kan regulere temperaturen!

Taurus 20 M TS er så at sige i alle enkeltheder en nydelig forarbejdet bil med en tilsyneladende god rustbeskyttelse. Den har knapt det udstyr, man venter i en vogn til denne pris, men til gengæld er den særdeles rummelig, komfortabel og støjfri under de fleste kørselsforhold. Motorkraften giver rigelige reserver for energiske overhalinger selv ved hastigheder over 100 km/t, og vil man nyde brugen af den vidunderlige gearstang, kan vognen præstere accelerationer, der vil kalde på beundring hos selv kræsne sportsbilstere. Affjedring og styretøj er ikke passende afstemt for en vogn med fartsressourcer som denne, men disse minusser er dog mere en belastning for kørselskomforten ved store hastigheder end »anstødeligheder« mod kørselssikkerheden.

+

Fine pladsforhold for passagerer og bagage.
Fremragende bremses.
Støjsvag, vibrationsfri motor.
Fint varme- og ventilationsanlæg.
Pæn forarbejdning, god rustbeskyttelse.

÷

For ringe progressivitet i affjedringen.
Styretøjet for »blødt« i neutralstillingen.
For ringe motorelasticitet.
For tarvelig ryglænsindstilling.
Vinduesviskerne renser for lille areal.

her er
tobakken
De har
ventet på

MIXTURE
I PUNG
CURLY CUT
I DÅSE



Men's
Pearl
mixture
SELECTED QUALITY

MIXTURE
Lys, let tobak med
dejlid duft og tilpas
fugtighed.
CURLY CUT
Exklusiv type af fine-
ste råtabak i curly
cut-skæring. Dåse i
praktisk lommestør-
relse.



MIXTURE
I PUNG
CURLY CUT
I DÅSE
4,30

en eller anden grund har spioners interesse, være på vagt over for usynlige øren. Telemikrofoner skjules under tapetet, duge, tæpper, i vaser, bordlamper o.s.v. og opfanger alle ord, som siges eller hviskes i indtil 30 meters afstand. Alt går klart igennem til modtageren, som befandt den sig i samme værelse.

Tykke vægge og gulve giver heller ingen sikkerhed. En stiftmikrofon drives forsigtigt igennem skillerummet, så spidsen sidder lige under tapetet eller pudsen i f. eks. en konferencsal.

Miniature-båndoptagere fastholder, hvad der bliver sagt i op til tre timer. Apparatet ligger i spionens lomme, en tændstikæske eller mappe, der »tilfældigt« blev glemt på bordet og siden afhentes.

Radiosendere mindre end et stykke hugget sukker kan let gemmes i biler, møbelpolstring, på skabe, i reoler, en rulle toilet-papir, et maleri... mulighederne er udtømmelige. Et par husblokke derfra parkerer en bil med udtrukket antenne. Chaufføren sidder, som tar' han sig en lille blund, forbipasserende hører dæmpet radiomusik fra en halvåbnet rude. Men bag instrumentbrættet snurrer en båndoptager...

Tør spionen ikke stille vognen i nærheden, har han et stykke fra ofrets bolig skjult en lille forstærker, der transmitterer videre - op til en kilometer.

Mikrofoner med specialtilbehør kan indbygges i jukeboxes, radio- og TV-apparater, og spionen behøver blot at slutte modtagerens ledning til en vilkårlig stikkontakt. Alt, hvad der siges i lokalet, går nu gennem husets lysnet.

Telefonen - det mest almindelige kommunikationsmiddel - er eller rettere var velegnet til spionage. I gamle dage sendte man en »telefonarbejder« til stedet for at »justere« eller »reparere« telefonen, og han havde på et øjeblik forvandlet hørerøret til en permanent mikrofon. Men den fidus er forlængst gennemskuet. I stedet bruges ledninger, der ligger parallelt med telefonkablet. Eller en lille tingest registrerer automatisk de numre, som abonnenter drejer. Men telefonaflytning giver sjældent bonus. De mennesker, som har agenternes særlige bevågenhed, kender risikoen og røber ingen hemmeligheder i telefonen.

Til gengæld har væggene fået ikke blot ører, men også usynlige øjne. I kontorerne på flere og flere store amerikanske virksomheder er nogle »klima-anlæg« i virkeligheden camouflerede TV-kameraer, så cheferne hele tiden kan holde øje med, hvad personalet foretager sig.

En radioreporter fik den idé at fire en mikrofon ned fra et tagvindue og dingle et stykke tid ud for hver etage. Hver gang han hørte noget interessant i hovedtelefonerne, lod han lydbåndet køre. Resultaterne klippede han sammen til udsendelsen »Den nysgerrige mikrofon«, idet han dog først lod de belurede høre den. Overraskende nok morede de sig kun og gav grønt lys.

Hvor meget der snuses alle vegne »over there« fremgår af kataloget fra et firma i Danbury, Connecticut, der kalder sig Mosler Research Inc. Det faldbyder et komplet spionageudstyr til »kun« 325 dollars - bestående af en meget følsom batterimodtager med tilslutning til båndoptager, hovedtelefoner, en telefon-aftapper, en miniature-radiosender med mikrofon og forstærker samt en øre-mikrofon anbragt i et brillestel eller »tunghøreapparat«. Uagtet et sådant udstyr er velegnet til bl. a. industriel spionage (tyveri af forretningsmæssige hemmeligheder), aflytning af lukkede møder, nabospionage og pengeafpresning har myndighederne ingen lovhjemmel til at gribe ind. Men der rejser sig stadig stærkere krav om et forbud mod fabrikation, salg og benyttelse af alle apparater, der kun tjener til at nedbryde den personlige sikkerhed, statens borgere ifølge grundloven har krav på.

Også i England har det vakt furore, at man nu hos de fleste radio- og TV-forhandlere kan købe en såkaldt Micro Bug Spy. Det er en kombineret mikrofon og radiosender, ikke større og tykkere end en femøre og derfor let at skjule overalt. Tingesten koster ganske vist £ 185, (ca. 3700 kr.), hvilket dog næppe afskrækker kronisk nysgerrige købere, men den kan også lejes for 20 pund om ugen. På en meget høj frekvens transmitterer den alle lyde til en almindelig radiomodtager et godt stykke fra ofret. Betjeningen er ganske enkel og kræver ingen teknisk uddannelse.

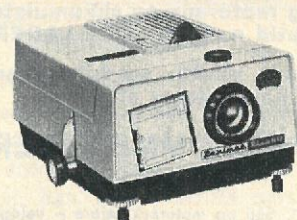
Opfindelsen blev introduceret med en annonce i Financial Times, og nogle dage efter ringede Daily Mail til forretningen. Den oplyste, at der havde været et mægtigt run. Alt var udsolgt. »De fleste af vore kunder er forretningsfolk, og De kan sikkert gætte, hvad den bruges til«, sagde chefen.

I en reklametryksag læses bl. a.:

Micro Bug (fire modeller) bæres i lommen, pungen, cigaretpakke, smykker etc. og har mangfoldige anvendelser. Ideel til industrielle og kommercielle formål, glimrende til opbevaring af vigtige samtaler. Kan leveres indbygget i fyldepen, kontorartikel, armbåndsur, læbestift og i øvrigt enhver genstand. Batteriet virker 4 timer. En journalist ved bladet bad om at få en Micro Bug demonstreret. Ekspedienten lagde den i en tændstikæske og forsvandt i bagbutikken, mens reporteren med en transistorradio gik til et gadehjørne 100 meter derfra. »Jeg hørte tydeligt hvert ord, han sagde, mens han gik omkring og snart hævede stemmen, snart sænkede den til en hvisken«.

Journalisten kunne uden videre have købt apparatet. Ingen spurgte om navn og adresse, eller hvad han ville bruge det til. »Batteriet virker ganske vist kun fire timer«, sagde ekspedienten, men hvis det ønskes, kan vor tekniker få det til at give strøm et helt år uden afbrydelse. ■

Paximat

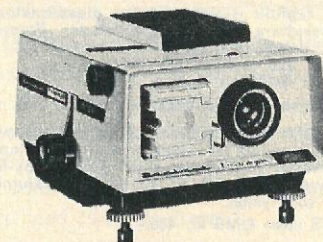


PAXIMAT PICO

den billige halvaut projektor med lampe. 12 volt / 150 watt. Særlig model til 18x24 dias og KODAPAK (merpris 15.-)



265.-

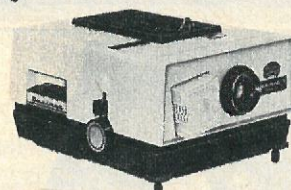


PAXIMAT TRIUMPH N 24

den populære halvaut. projektor - nu med lampe 24 volt / 150 watt, turbinekøling - helt utroligt, hvad De får for pengene



375.-

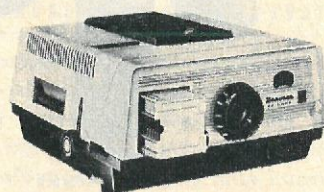


PAXIMAT SUPER N 24

den elegante fuldaut. magasin-projektor med lampe 24 volt / 150 watt, turbinekøling, magisk øje, fjernbetjening fra lænestolen



665.-



PAXIMAT DE LUXE N 24

fuldaut. i renkultur, tændes som et fjernsyn, hvorefter 50 dias uden yderligere betjening vises på skærmen, turbinekøling, magisk øje og fjernbetjening



698.-

Genoplev feriens glade minder med

Paximat

DANMARKS MEST SOLGTE

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 dieseldrakter, 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. Tria 2950



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

MOLYKOTE

- effektiv beskyttelse af motorens belastede glideflader både før, under og efter start.

MOLYKOTE danner en ubrydelig og korrosionsbeskyttende smørefilm, som er fuldt virksom under alle driftsforhold. Godkendt af KDA's og FDM's tekn. afdl.

Forlang utrykkeligt »MOLYKOTE«!
Information og Service:

ERIK JUNGFAK A/S

Kronprinsensvej 9 - København F - tlf. FA 5050

Damphesten Odin

(FRA SIDE 27)

To af vore lokomotiver — København og Korsør — måtte udrangeres allerede efter henholdsvis 15 og 17 års drift, og de tre andre blev helt ombygget på remisen i København. De fik nye kedler og primitive førerkabiner. Domen, der oprindeligt sad lige bag skorstenen, blev på nr. 1 Odin flyttet hen midt på kedlen, på nr. 3 og 4 anbragt over fyrkassen lige foran førerhuset. De to sidstnævnte blev desuden forsynet med sandstrøningsapparat øverst på kedlen.

Efter ombygningen arbejdede disse tre maskiner mange år på linjerne København-Klampenborg og København-Hillerød-Helsingør.

Nr. 5 havde allerede 1847 fået navnet Korsør, skønt linjen først ni år senere førtes igennem hele Sjælland. Ved projekteringen af København-Roskilde var nemlig forudset en videreføring over Ringsted, Sorø og Slagelse til Korsør, men krigen 1848-50 forsinkede planen så meget, at strækningen først kunne åbnes den 26. april 1856.

Rejsen fra hovedstaden til storebæltsbyen tog nu kun 3 1/2 time mod før en halv dag. Alligevel varede det længe, før Korsør-linjen blev populær. Den kørte med underskud lige til 1865 og måtte gentagne gange have tilskud fra staten. De sjællandske Jernbaner byggede stadig flere linjer: fra København til Klampenborg (åbnet 22. juli 1863), København-Helsingør over Hillerød (9. juni 1864), Roskilde-Køge-Næstved-Masnedssund (4. oktober 1870), Roskilde-Holbæk-Kalundborg (30. december 1874), København-Frederikssund (15. juni 1879). Den første jyske banestrækning Århus-Randers blev indviet 1862.

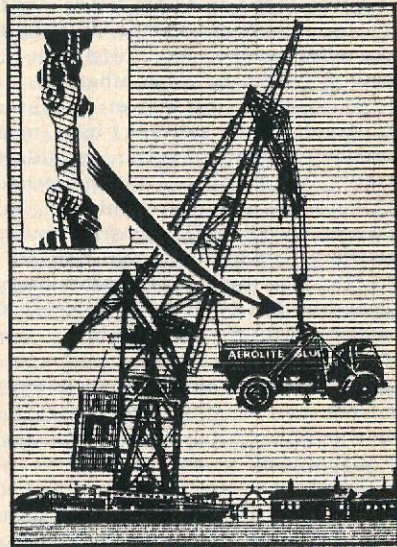
I 1869 var det samlede danske jernbanelenet vokset til 592 km, og 1880 nåede det op på 1.400 km — d.v.s. mere end en fordobling på kun elleve år!

1. januar 1880 blev De sjællandske Jernbaner overtaget af staten, der allerede 1867 overtog banerne i Jylland og på Fyn. Den endelige sammensmeltning skete dog først pr. 1. oktober 1892. Ved samme lejlighed fik banerne navnet Danske Stats Baner, D.S.B.

De sjællandske lokomotiver mistede den flotte messinghætte på skorstenen, men alle havde indtil 1884 et (ofte mytologisk) navn: *Odin, Skjold, Thor, Baldur* o.s.v., der stod på et stort messingskilt på kedlen eller førerhusets sider. De jysk-fynske baner brugte ingen navne, men indførte fra 1867 skorstensbåndet med de danske farver rødt-hvidt-rødt, og de sjællandske baner gjorde det samme året efter. Dette bånd bruges ingen andre steder i verden og er stadig fællestegnet for DSB's få tilbageværende damplokomotiver. ■

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.



- 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.

I licens for
Ciba A/G - Basel

Fås hos Deres farvehandler



ARALDIT®
KLÆBER

® Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke

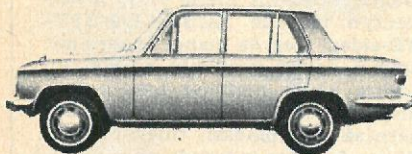
MOTOR AKTUELT

Flere japanere til Danmark?

I sidste nummer af MANDENS VERDEN kunne vi afsløre to nye japanske biler i Danmark: Hino Contessa og Datsun Bluebird. Men måske kan vi vente endnu flere japanske bilmærker hertil. Efter forlydender har de japanske bilfabrikker PMC (Prince) og Mazda i nogen tid forhandlet med danske importfirmaer, og sandsynligvis vil også Isuzu finde vej hertil. Dette mærke importeres allerede i Sverige, hvor generalagenten bor i Københavns naboby: Malmø.

Siden 1962 har japanerne eksporteret biler til Europa, og erfaringerne er nu store nok til, at en dom kan fældes. Den falder ubetinget ud til japanernes fordel. Også på det bilmæssige område er »Made in Japan« blevet et kvalitetsstempel, akkurat som det er gået med f. eks. foto-artikler, teleteknik og skibsbygning.

Finland var det første europæiske land, der åbnede for bilimport fra »den opgående sols land«, og efter en beskedent start i 1962 toppede salget sidste år med ikke mindre end 6.000 Japanbiler. Også i Norge, Sverige og England begynder japanerne at trænge sig på, og hvis de ellers kan holde deres relativt lave priser, vil de utvivlsomt blive en trusel især mod mindre europæiske bilfabrikker.



Mazda 800. Længde: 370 cm. Vægt: 730 kg. 4-cylindret motor: 42 hk.



Isuzu Bellet. Længde: 401 cm. Vægt: 930 kg. 4-cylindret motor: 72 hk.

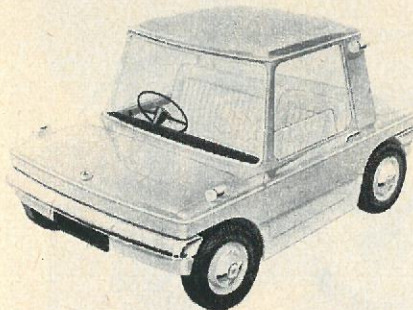


Prince Gloria. Længde: 465 cm. Vægt: 1370 kg. 6-cylindret motor: 106 hk.

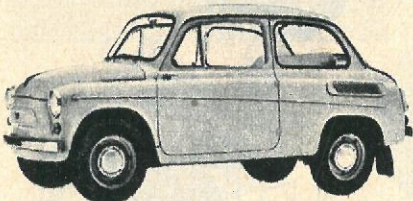
Bil til bybrug

Adskillige konstruktører har lagt hjernen i blød for at løse storbyens voksende »trængselsproblemer«, og en ting

er alle enige om: bilerne må gøres mere kompakte. Den engelske formgiver Eric Roberts er gået mest radikalt til værks.



Han har skabt en speciel »town sedan«, en mikrobil udelukkende beregnet til bybrug. Den huser tre personer, men måler kun 2,28 m i længden og præsterer rene mirakler med hensyn til parkeringsmanøvrer. Den tidligere transportminister Ernest Marples er så stærkt interesseret i projektet, at han har stukket penge i foretagendet, men realiseret bliver ideen næppe, førend en større bilfabrik træder ind i billedet.



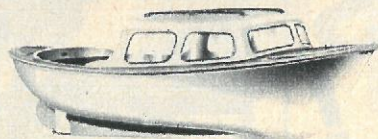
Russisk minibil - markedets billigste

Kan De se, hvad denne bil minder om? Rigtigt, en Fiat 600. Det er en ny russisk hækmotor-vogn, der i nogen tid har været på markedet i Sverige, og som netop nu er blevet præsenteret herhjemme. På sit russiske modersmål hedder bilen Zaporozhets, men det navn falder vesterlændinge så svært at udtale, at den er døbt om til det mere mundrette Jalta. Bilen har mange tiltalende detaljer. Motoren er en luftkølet V4 på 887 ccm og 30 hk. Der er 4 gear frem, hvoraf de 3 øverste er synkroniseret. Imponerende er, at sovebeslag og benzinvarmer (kabinevarmer) er standardudstyr. Jalta importeres af Darlov Motor Co., og prisen er kun 9.526 kr. - altså markedets billigste vogn.

BILTELEGRAMMER

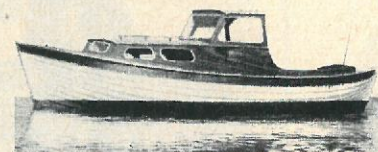
ENGLAND: Mange mener, at den nye V4 motor, som Corsair har fået, også vil blive anvendt i Cortina, men dette dementeres af den øverste chef for engelsk Ford, mr. Stanley Gillen. HOLLAND: Det er nu blevet forbudt ved lov at lifte i Holland. Udlændinge, der prøver at køre »pr. tommelfinger«, bliver for eftertiden afkrævet både på stedet.

2 SØDYGTTIGE TILBUD



Norman snekken »Myra« 20'

Den smukkeste og mest populære båd i sin klasse i Skandinavien. Velegnet til jagt, fiskeri, familieture, chalup, lodsbåd el. lign. Kendt blandt norske og svenske erhvervsfiskere for sine fremragende sejlegenskaber.



23' turbåd med 8/10 hk diesel

- med el-start og fjernstyring, lys og lanterner. Knastfri fyr på eg mahogni aptering. Rummelig og velsejlende familiebåd - Kan også fås i en større udgave, som enkelt eller dobbelt ruffet 26' turbåd med 16/20 hk diesel.



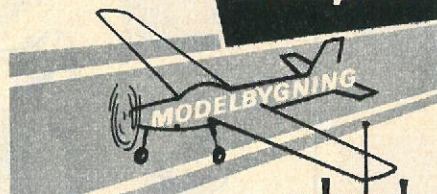
NORMAN BÅDIMPORT

v/ E. Gundersen
H. C. Andersensvej 11, Åbyhøj
Tlf. (061) 5 85 61

Vi har både i alle størrelser og typer

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner



FLERKANAL-FJERNSTYRING

GRUNDIG

MED MODERNE UDBYGNINGSSYSTEM

Fjernstyring: 2-kanal lommeseender; 4, 8 og 10-kanal superhørsender 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 uovertruffen kvalitet.

Rormaskiner og servos i mange udførelser til fly og skibe.

GRÄUPNER - et verdensmærke

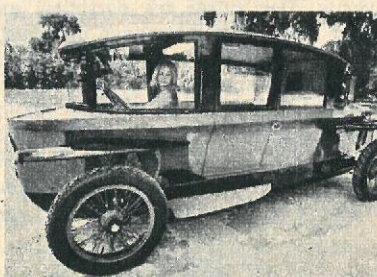
forhandles i de førende hobbyforretninger.

»Prospekter sendes gratis. Nyt 1966-luksuskatalog m. illustrationer i mange farver og komplet prislister mod kr. 7,00 incl. porto«.

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP

PS!



Hvem sagde moderne?

Der skal efterhånden meget til at overraske folk i Florida, men der blev gjort store øjne for nylig, da en ung, smart pige rullede gennem gaderne i denne bil. Skulle det nu være det sidste skrig inden for formgivningen?

Nej, slet ikke – og dog. Skønt denne ejendommelige bil snart er 50 år gammel, rummer den mange ideer, som først nu rigtigt vinder indpas i moderne biler. Strømlinjeform, panoramaruder, sovebeslag og skridsikre dæk var standardudstyr på denne »Tropfen Auto« dråbe-bil, som den tyske flyveingeniør Rumppler sendte på markedet i 1918 og byggede indtil 1921 på sin fabrik i Berlin/Johannisthal.

Bilen røber uden blusel sit ophav. Karrosseriet er en tro kopi af den tids luftskibs-kabiner, afrundet fortil og tilspidset bagud med nedadstrøget taglinje hen mod hækken. Fortil blusser en kæmpemæssig projektor som et kyklop-øje. Parke-lygterne er indbygget i forskærmene, der som finner spredt sig fra kroppen, mens bagskærmene skjuler hækmotorens luftindtag.

I kabinen sidder føreren foran i midten, passagererne side om side bagved på stole, der med et snuptag kan forvandles til køjer. Udsynet er fantastisk næsten hele vejen rundt. Med fremsynet sans for sikkerheden er den 60 heste stærke motor placeret bagtil foran bagakslen som på moderne racerbiler, og dækkene er efter datidens forhold skridsikre med ordene »non skid« præget i slidbanen.

KØB - SALG - BYTTE IGEN!

Da Teknik For Alle gik ind i MANDENS VERDEN måtte vi af pladshensyn udelade KØB-SALG-BYTTE-siden, men da mange læsere har savnet denne populære rubrik, vil vi fra næste nummer igen optage små annoncer gratis fra private læsere så vidt pladsen tillader. OBS. Sidste frist for indsendelse til april-nummeret er 5. marts!

LÆS I NÆSTE NUMMER:

- Farvereportage om Hot-Rod-sporten, den helt store dille
- Huleforskning, den farefulde udforskning af naturens mysterier
- Ned på jorden med astronauterne, siger teknikere og raketpersonale om helte-dyrkelsen
- Peter Pirk giver lystfiskerne gode råd om, hvad fiskene helst vil bide i
- Prøvekørsel af en af markedets populæreste biler – Opel Rekord
- Et fantastisk fremtidsprojekt – den flyvende ubåd – bliver til virkelighed
- Verdens første dieselmotorskib, ØKs berømte »Selandia« er månedens farvereproduktion

Bestil allerede nu april-nummeret af MANDENS VERDEN hos Deres bladhandler. Udkommer den 31. marts. Pris kun 2,85 kr.



- Kom skal du høre noget sjovt!

Løsning på kriminalgåden side 48

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

Enketru Parkinson var tyven. Hun fortalte, at hun gennem vinduet havde set en bil, der havde været ved at påkøre en dame, men eftersom sove-værelset var det eneste af villæns rum, der vendte ud mod vejen, måtte hun altså have været derinde.



Man byder, man
vælger, man nyder
- hvert enkelt stykke
Anthon Berg er en
himmerigsmundfuld...



Også for Deres
forældre og
bedsteforældre
betød navnet
Anthon Berg
den fineste
fyldte chokolade.



Lille æske eller
stor - til 5-6 kr.
eller 250 kr.
- glød »hende«
med en gaveæske
fra Anthon Berg



LEVERANDÖR TIL DET KONGELIGE DANSKE HOF



KONGELIG SVENSK HOFLEVERANDÖR

Anthon Berg
DEN FORNEMSTE CHOKOLADE

Send mig gratis og uden forbindende den STORE danske studiehåndbog! (skriv tydeligt, på maskine eller med blok-bogstaver)

efternavn fornavn

adresse

by stilling

fødselsår 19 tlf.

skoleuddannelse (angiv evt. eksamen & år)

☐ Har tidligere fået NKI-brochurer ☐ Er NKI-elev

Særlig interesseret i:

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

☐ Efteruddannelse af ingeniører | 841-6-03

Reserveret postvæsenet

Postbesørges
ufranket
NKI-skolen
betaler
porto

20

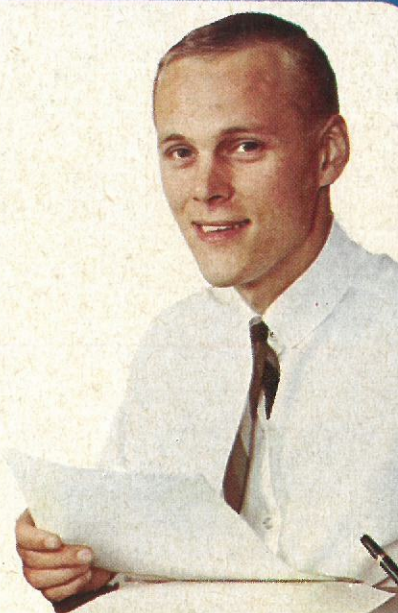
NKI-skolen

Gutenberghus

Møntergade 1

København K.

KLIP KUPONEN UD,
OG SEND DEN I DAG!
STUDIEHÅNDBOG
GRATIS!



NKI-skolen åbner en ny ^{studie}vej for teknisk interesserede

Nu findes NKI-skolen i Danmark, og det sikrer Dem helt nye muligheder for en uddannelse, som kan forbedre Deres stilling.

NKI-skolen, der er en af verdens førende brevkoler, har skabt den nordiske ingeniøruddannelse pr. korrespondance og har Nordens største kursusprogram for teknisk korrespondanceundervisning.

På 4-6 år, alt efter Deres for-kundskaber, kan De blive INGENIØR og alligevel beholde Deres arbejde og indkomst hele studietiden igennem!

**Hver 14. ingeniør-studerende
i Danmark læser
allerede hos NKI**

— det viser, med hvor stor interesse NKI-uddannelsen er blevet modtaget her i landet.

Men NKI-metoden er også den ideelle studieform for moderne mennesker: De kan begynde med det samme — med de forkundskaber De nu er i besiddelse af. De læser hjemme i Deres fritid — og bestemmer selv tempoet. De kan ud-danne Dem til en bestemt beskæftigelse, en bestemt opgave eller et bestemt fag. NKI-uddannelsen er helt igennem tilrettelagt efter danske forhold.

De kan gå direkte frem til dansk INGENIØREKSAMEN — alm. folkeskole er tilstrækkeligt grundlag — eller gå i etaper over f.eks. formands- og værkføreruddannelse. Om disse forskellige muligheder og om, hvordan man studerer hos NKI-skolen, får De udførlige oplysninger i den store studiehåndbog.

BENYT KUPONEN TIL AT
BESTILLE DEN GRATIS
ALLEREDE I DAG!

GARANTI

- De får studiehåndbogen gratis og helt uden forbindende.
- 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 forbindende gøre brug af NKI-skolens omfattende studierådgivningsservice.
- Den danske stab, heriblandt to civilingeniører og en NKI-ingeniør, står til Deres disposition.

**Studiehåndbogen giver
desuden oplysninger
om 60 emnekurser i:**

Økonomi og statistik, salg og reklame, kontororganisation, psykologi, kunst og kunstindustri, personlighedsudvikling m.m.
NKI-skolen har uddannet over 3.000 ingeniører pr. korrespondance. Læs om denne enestående studiemetode og de muligheder den åbner for Dem.

**NKI
SKOLEN**

Ejer:
Hermøds Stiftelse,
der arbejder uden
private profit-
interesser.



Rekvirér
studiehåndbogen
GRATIS!

De kan blive

INGENIØR

og bevare Deres erhverv og indtægt i studietiden!