

MANDENS VERDEN

NR. 5

MAJ

1966

KR.
2,85

MED
TEKNIK
for alle

**NYE MODELLER FRA FORD
HVAD MED EN GUMMIBÅD
GØR BILEN FORÅRSGLAD**



otte af ti
amerikanere
går med Lee



Lee
COWBOY BUKSER

Vejledende udsalgspris
Voksne ... kr. 49.50
Junior ... kr. 42.50

Prøv også de nye slanke
Lee Leens®
de er smarte... de er skønne!



Ansvarshavende udgiver:
Palle Fogtdal

Redaktør:
Bernhard Linder

Forlagsredaktør:
Kaj Paaskesen

Redaktionssekretær:
Lise Bech

Lay-out:
Kay Rasmussen

Annoncedirektør:
Wencke Hansen

MANDENS VERDEN

NR. 5 - MAJ 1966 - 3. ÅRGANG

INDHOLD

FORSIDEN	1	Den nye Ford Zephyr præsenteres på side 40
BREVKASSE	5	Breve til MANDENS VERDEN
AKTUELT	6	Aktuelt fra hele verden
BIL-BREVKASSE	8	Hvad er der i vejen med min bil?
HUMORESKE	10	Agten om tværs til luvart
FISKERI	13	Peter Pirk
REPORTAGE	14	Redningsbåden går ud
PRØVETUR I EN DRØMMEBIL	16	Romantik og fuldblod
MIT LIVS EVENTYR	18	De sejlede bare
GØR DET SELV	22	25 tips, der gør bilen forårsglad
REPORTAGE	24	Mit første hop
SEJLSPORT	28	Tag båden med i bagagerummet
SHOPPING	32	Nyt på markedet
PRØVEKØRSEL	34	Renault 16
MOTORSPORT	38	Motorsportens mystiske formler
MOTORAKTUELT	40	Den nye Ford Zephyr præsenteres
KRIMINALGÅDE	43	Hvor skarpsindig er De?
MAND OG MAND IMELLEM	49	Læserannoncer: Køb - Salg - Bytte
PS	50	Klip, kommentarer og nyt om næste nummer
MÅNEDENS FARVEPLANCHE	51	»Kakkelovnsrøret« — den første Nimbus

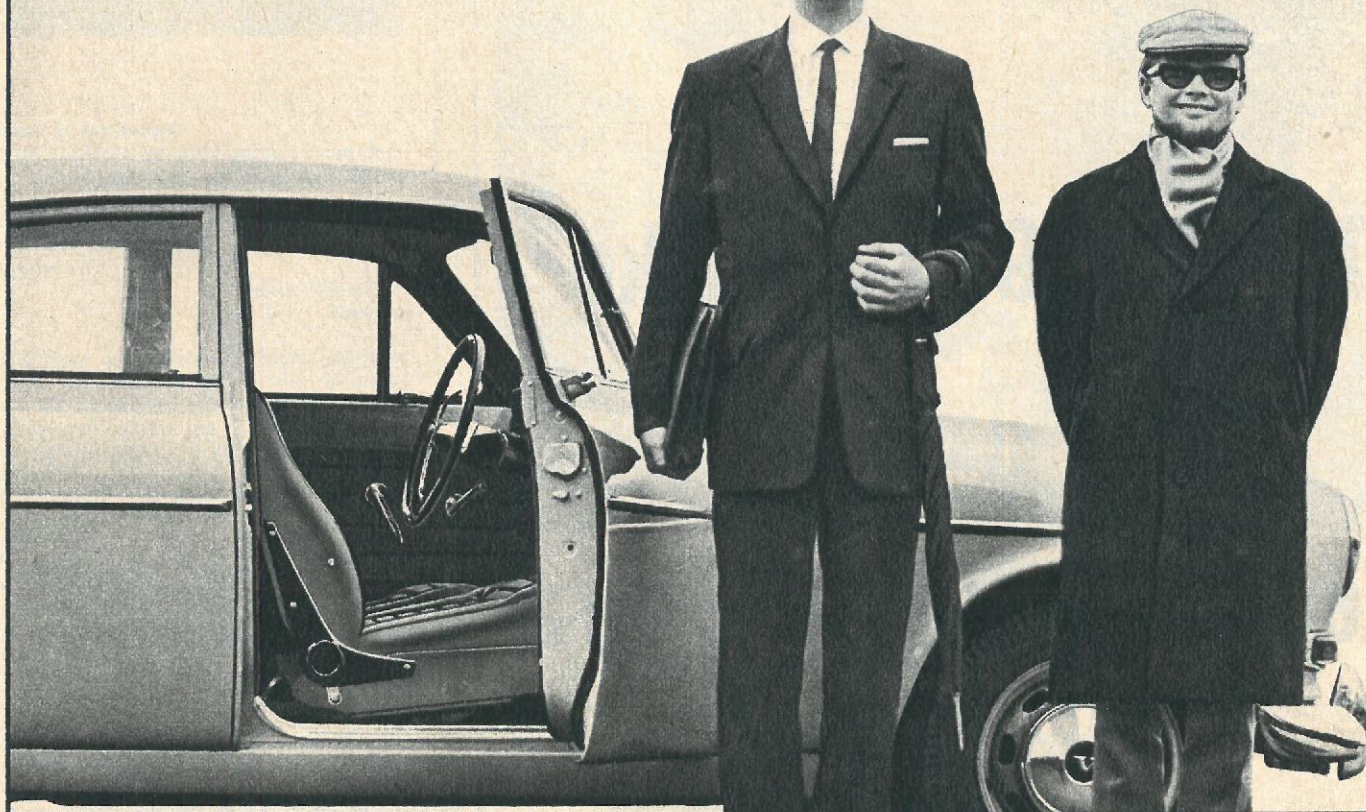
MANDENS VERDEN udkommer den sidste hverdag i måneden.

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.

PASFORM!

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



Ny højere standard i bilsæder - indført af Volvo, udført for Dem og til Deres komfort. Individuel pasform! Forsæderne kan reguleres frem-tilbage, op-ned - og sædets og ryglænets hældning samt lændestøtten kan justeres. Bagsæde med nedfældeligt midterarm-læn.

Armlæn ved alle siddepladser... naturligvis. Vælg mellem 2 eller 4 døre.

Sikkerheden er stadig et selvfølgeligt standard-udstyr: 3-punkts sikkerhedsseler, lamelglas, stabil stålkarosse, skivebremses på forhjulene, elektrisk rudevasker og beskyttelsespolstring.

... De skal sikkert ha' en VOLVO!



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!



ØKONOMISK... 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!



SPORTY. Ivrig acceleration - heftig styrke. Store hjul for bedre vejkontakt. STOP - lynhurtigt om man vil: skivebremses 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



Sidste år tilbød vi at betale pengene tilbage til alle, som ikke var tilfreds med ny PRESTONE Car Polish

Vi solgte 197.712 dunke

Een kunde gjorde brug af vort tilbud



Men blot en reklamation er for mange ... Så da herr S. Skoglof skrev til os og bad om at få sine penge tilbage, aflagde vi ham et besøg. Vi ønskede at finde ud af, hvorfor han var utilfreds. Besøget hos herr Skoglof afslørede hurtigt grunden. Han havde parkeret sin vogn lige ved et stort centralfyringsanlæg, som brændte med en meget svær fyringsolie. Det havde dækket vognen med et stærkt svovlholdigt sodlag. I fugtigt vejr iltede svovlet lakken på de steder, der ikke var helt dækket af polish. Derimod var der ingen korrosion der, hvor lakken var beskyttet af PRESTONE Car Polish. Vi forærede herr Skoglof en istandsættelse af vognen og fjernede den iltede lak. Derefter bad vi herr Skoglof prøve PRESTONE

Car Polish igen, hvilket han gjorde. Vi polerede også vognen for ham ... det var da det mindste vi kunne gøre for at glæde kunden! Og nu er herr Skoglof glad igen. Som han selv udtrykker det: »PRESTONE Car Polish er det bedste, jeg nogen sinde har brugt. Den renser og polerer samtidig, og glansen holder længere. Og når de siger, det er med garanti. så mener de det virkelig!« Ja, det gør vi. Og det er os en glæde at gentage tilbudet: Hvis PRESTONE Car Polish ikke giver Deres vogn en glans, som holder længere end noget andet, De før har prøvet, så send dunken retur og få pengene igen.

»Prestone« og »Union Carbide« er indreg. varemærker for Union Carbide Corporation - verdens førende inden for kemikalier.

Generalagent i Danmark: Transport-Teknik A/S, Rosenvængets Alle 20, København Ø, Telefon (01) TR 4404 - Transport-Teknik A/S, Kolding, Telefon (055) 25 200



BREVE



TIL
MANDENS VERDEN

Hvad er forskellen?

Kan De kort og godt oplyse, hvad forskellen er på rally, orienteringsløb og race?

Kan det lade sig gøre at købe reglementer, så man kan studere emnerne nærmere?

Henrik Weischer,
Nærum

Når man taler om motorsport, må man gøre sig klart, at der findes to principielt forskellige former, dels motorsport på lukket og afspærret bane, dels motorsport på almindelige landeveje.

Motorsport på bane kaldes også for »racerløb« og kan foretages med såvel almindelige biler – de såkaldte husholdningsbiler – som specialvogne beregnet for banekørsel. Disse vogne må ikke køre på landevej.

Ved motorsport på landevej er det ikke hastigheden, det kommer an på, som tilfældet er ved baneløb. Ved landevejsløb skal man gennemkøre givne strækninger med givne gennemsnitshastigheder, og skal man samtidig finde vej efter kort, kalder man det orienteringsløb.

Orienteringsløb på mere end 500-600 km's længde og med indlagte specialprøver – hastighedsprøver på afspærrede områder – kaldes for rally, og kan være op til en halv snes tusinde kilometer langt.

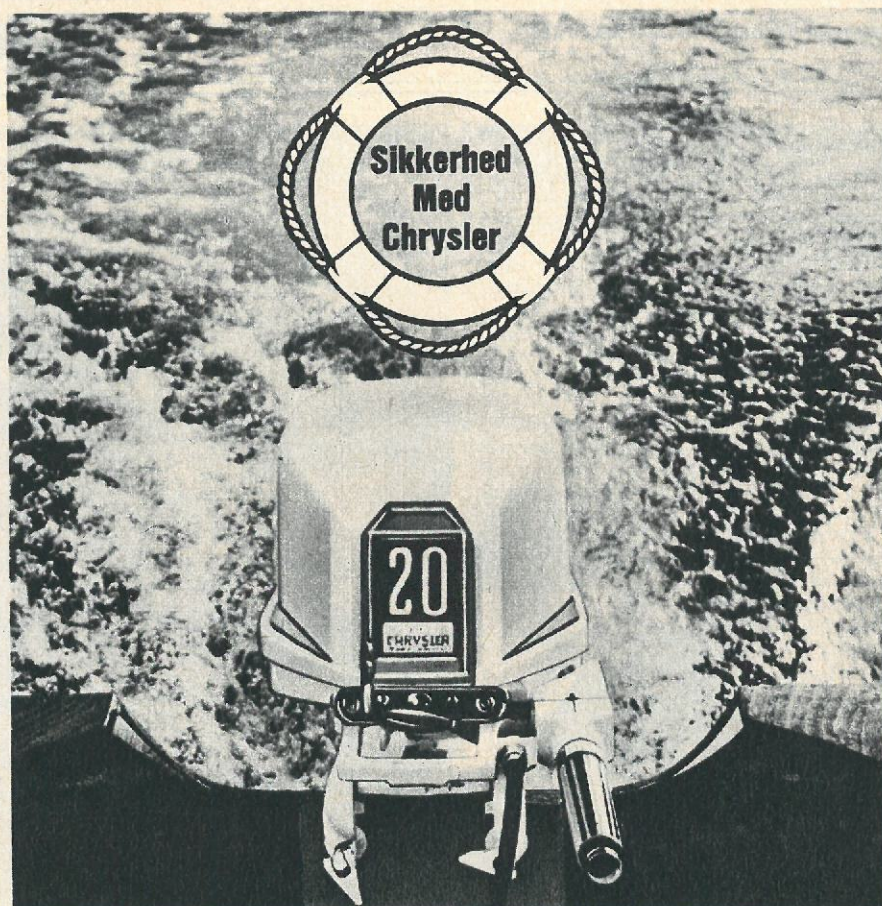
Reglementer og yderligere oplysninger kan fås gennem en automobilsportsklub eller ved henvendelse til den nærmeste KDAK Sports-afdeling, som i Deres tilfælde er: KDAK Sport v. Torben Arp, Lundgårdet 9, Vanløse.

(Red.)

Grønt overhalingsblink?

Jeg synes, at det er meget irriterende, når en forankørende pludselig begynder at blinke. Man tror ganske naturligt, at vedkommende skal dreje, men så viser det sig ofte, at vedkommende blot vil lægge sig ud til overhaling. Ville det ikke være en idé at fremstille et grønt blinklys på midten af bagvognen til brug ved overhaling? Det kunne måske formindske trafikuheldenes antal en smule.

Lars B. Petersen,
Odense

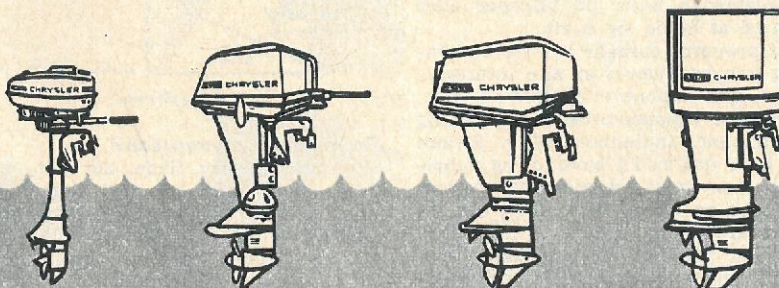


BÅDMOTORER

fra 3,5 til 105 HK - ialt 9 motorstørrelser. Alle med robust konstruktion, moderne formgivning, lydsvag gang. Specialservice og originale reservedele overalt. Chrysler - det STORE mærke i outboard bådmotorer. Chrysler - den største 1966-nyhed.

2 ÅRS GARANTI

Branchens forhandlere er parate til at vejlede Dem. Tlf. (01) 29 22 33 anviser nærmeste forhandler.



MOTORSTØRRELSER: 3,5 - 6 - 9,2 - 20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HK.

Generalrepræsentant: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S



Usædvanligt dyrepasserjob

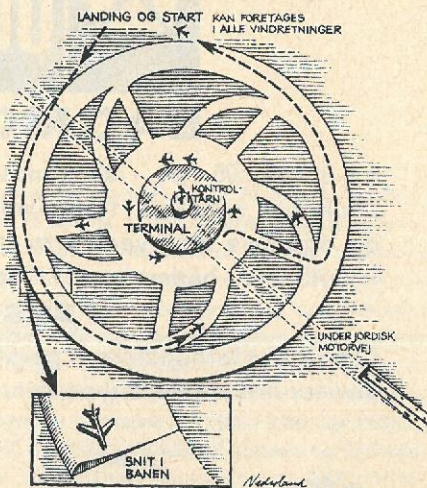
Næppe noget andet levende væsen indgyder mennesket så megen respekt som den menneskeædende haj.

Men om selve hajens levevis ved man ikke ret meget. Den verdenskendte franske frømand Cousteau er begyndt at undersøge dens adfærd, og i Rødehavet har et team af britiske zoologer startet en forsøgsrække, hvor man tester dyrets reaktioner på akustiske og elektroniske signaler gennem vandet.

Som omtalt i vort januar-nummer har hajen en særdeles veludviklet lugtesans - alligevel er det en gåde, hvordan den kan spore byttet i halvanden kilometers afstand og endnu længere borte. Hvis fisken bruger en slags radar, skulle det være muligt at konstruere et handy apparat, som professionelle frømænd og dykkere kunne medføre, og hvis signaler leder menneskeædende hajer på vildspor eller får dem til at holde sig borte.

Nogle af prøverne foregår i et stort akvarium og kan overværes af alle interesserede. Det, som imponerer tilskuerne mest, er det mindst videnskabsbetonede, nemlig selve fodringen. Indianeren Willy Swami dykker hver dag ned i bassinet og opholder sig der en times tid, mens han pudser glasvæggene og fodrer de rokker, der lever sammen med hajerne.

Bassinet har plads til cirka 50 hajer, som er op til tre meter lange. Men Swami medfører ingen våben og er kun iført badebukser, aqua-lunge og svømmefødder. Man skal bare hele tiden holde øje med de største, siger Swami, der foreløbig er sluppet uskadt fra besøgene hos de dødsens farlige havuhyrer.



Fremtidens flyveplads?

Den amerikanske flåde, der har sit eget flyvevåben, har siden 1964 eksperimenteret med en helt ny form for flyveplads. Eksperimenterne finder sted på General Motors testbane for biler i Mesa, Arizona. Ifølge en rapport, der netop er udarbejdet, har en cirkelrund flyveplads en mængde fordele. Her er nogle eksempler:

1. Et hurtigt jetfly, der kommer ind med for høj hastighed, behøver aldrig at risikere at havne uden for banen. Maskinen fortsætter rundt, mens hastigheden aftager.

2. Hvis banen bygges med 3000 meter i diameter, bliver cirklen 10.000 m i omkreds, det vil sige næsten 3 gange længere end de fleste jetbaner i dag.

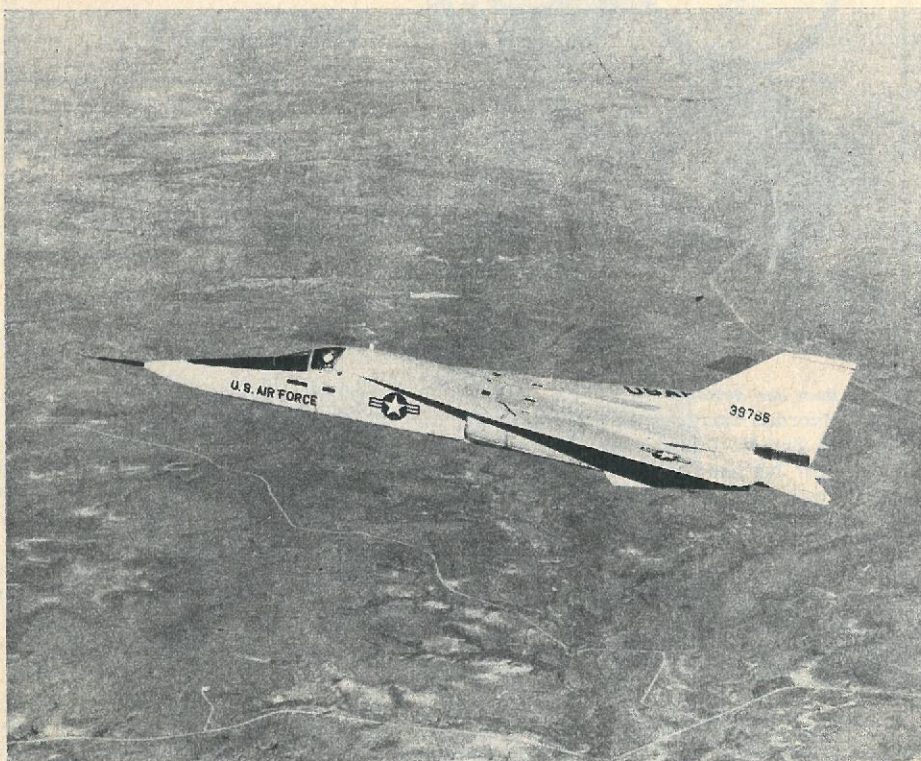
3. Trafik-sammenkoblinger på banen kan undgås. Mindst 3 jetfly kan med lethed starte eller lande samtidig.

4. Umiddelbart efter landingen, hvor flyet stadig har stor fart på, trækker centrifugalkraften det udad. Derfor må banen doseres ligesom en racerbane. Når hastigheden mindskes, trækkes flyet automatisk indad. Når farten er taget tilstrækkeligt af, kan piloten umiddelbart svinge maskinen ind på en sidebane, der fører frem til stationsbygningen i midten.

5. Flådens piloter, der ved de første forsøg fandt det mærkeligt at lande på den cirkelrunde, doserede bane, vænnede sig til den efter blot en eller to landinger, og er nu overbevist om, at sikkerheden er større ved landing på en rund bane end på en almindelig bane. De fandt, at cirkelbanen automatisk korrigerede visse fejl ved landingsmanøvrerne.

De største indvendinger, eksperter har gjort mod den nye banetype, er af økonomisk art. Det er betydeligt dyrere at anlægge en cirkelrund, lukket betonbane end en almindelig. En fordyrende faktor er f. eks., at de underjordiske gange for passagererne må bygges fra terminalen til banens midte og ud til flyenes startpladser. På den anden side er mange amerikanere overbevist om, at verdens flyvepladser alligevel snart må bygges om. Kapaciteten i de store lufthavne vokser stærkt, og samtidig bliver faren for kollisioner mellem de i luften ventende maskiner stadig større.

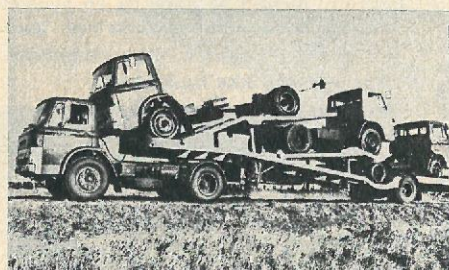
HELE VERDEN



Den kan bevæge vingerne

I 1961 udskrævede USA's forsvarsministerium en konkurrence om en ny taktisk jager, som med små modifikationer skulle kunne anvendes af både luftvåben og flåde. Projektet, der gik under betegnelsen TFX, blev den 24. november 1962 overladt til General Dynamics, der allerede to år senere kunne præsentere den endelige løsning, altvejsjageren F-111, verdens første seriefremstillede fly med bevægelige vinger. Flyet, som nu er fuldt udviklet og USA's førende taktiske jager, er efter en politisk storm udvalgt til at indtage en fornem plads i Englands væbnede styrker. Takket være de sammenfoldelige planer, der er indstillelige mellem 16 og 72 graders pilform, kan F-111 tilfredsstille to i sig selv modstridende krav til et fly. Det kan præstere høje hastigheder med et minimalt brændstofforbrug, og det kan – med »udslåede« vinger – flyve relativt langsomt samt starte og lande på korte jordbaner f. eks. tæt ved fronten i stedet for som normalt er tilfældet med jetjagere at bruge kilometerlange start- og landingsbaner. Disse sidste fordele er naturligvis også et stort aktiv for F-111B-versionen, der fortrinsvis skal have sit hjem på hangarskibe.

Som jager betragtet er F-111 ikke så lidt af en gigant. Dens længde er 24 meter, spændvidden veksler mellem 21,3 og 14 m, mens højden over sideroret er 3,4 m. Flyet har to mands besætning og kan præstere hastigheder fra 20 km/t ved start og landing til godt 3000 km/t ved topfarten i over 30 km's højde. I stedet for de almindelig kendte katapultsæder har F-111 udskydelig kabine, hvilket vil sige, at flyets to mands besætning i en nødsituation kan lade sig udskyde og siddende i kabinen dale til jorden i en kæmpefaldskærm.



Lastvogn til lastvognstransport

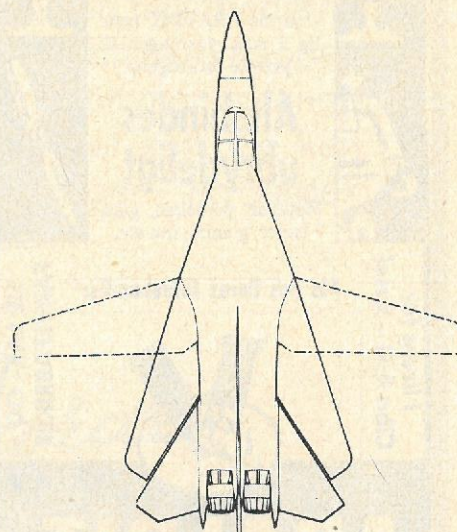
Til transport af nye biler fra importør til forhandler benytter vognmænd specialbyggede lastbiler med særlige køreramper i to etager. Hidtil har man kun set personvogne og mindre varevogne transporteret på denne måde, men nu har Ford i Holland opbygget en engelsk D-800 lastvogn med en sættevogn til transport af lastbiler. Sættevognen, der er i stand til at befordre 3 store lastvognschassis'er, måler 15 meter i længden og har leddelt rampelad.



I kamp mod en kæmpe

Det er svært at forestille sig isbrydning i denne dejlige tid, hvor forårssolen får os til at glemme alt om vinter og kulde. Men medens isen forlængst er forsvundet hos os, kæmper amerikanske isbrydere nu i Antarktis. Her ses de tre sværvægts-isbry-

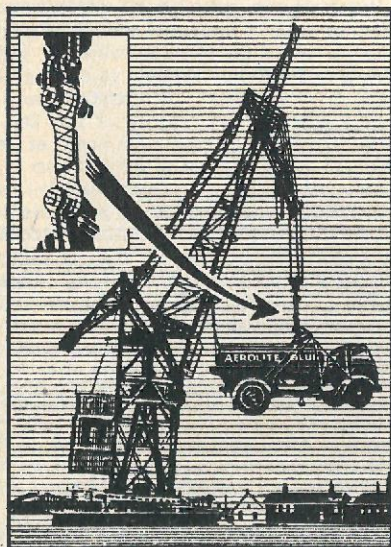
dere »Burton Island«, »Atka« og »Glacier« i færd med at flytte et 500 meter langt og 75 meter bredt isbjerg. Det er imponerende nok at skue, men endnu mere imponerende er det, når man tænker på, at kun 1/7 af isbjerget stikker oven vande.



Med planerne svøbt næsten helt ind til kroppen (som vist på billedet) ligner F-111 snarere et missil end et rigtigt fly. Maskinen har to Pratt & Whitney TF-30 turbofan jetmotorer med efterbrændere, og F-111 kan krydse Atlanten uden mellem-landinger eller tankning i luften – dog kun uarmeret, idet det nødvendige brændstof ikke levner plads til bevæbning.

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-klæbende 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.

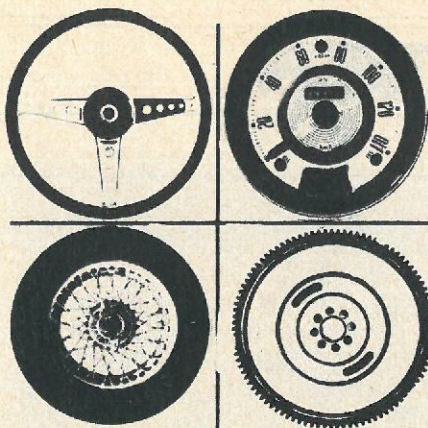
I licens for
Ciba A/G - Basel

Fås hos Deres farvehandler

SIE LAK- OG
FARVEFABRIKER

ARALDIT®
KLÆBER

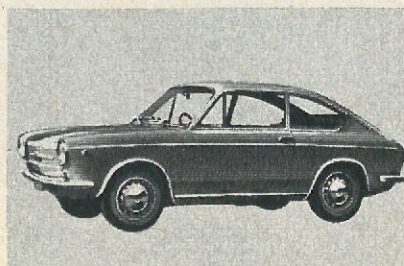
© Araldit er et af Ciba indregistreret varemærke



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

Bare den dytter

Hvordan monterer jeg kompressor-horn på Fiat 850 Coupé, sådan at det er lovligt? Jeg har tænkt mig hornet anbragt under den forreste kofanger. Det havde jeg tidligere på min Fiat 600, men måtte høre megen kritik fra folk. Cat.



Der står intet sted i færdselsloven eller i udstyrsbekendtgørelserne noget om, hvorledes et alarmapparat skal være monteret, blot at det skal være der. Det vil altså sige, at De kan montere Deres kompressorhorn, hvor det passer Dem. Vi har set sådanne horn monteret på tag, på skærme og på siden af vognen, så hvorfor folk har »kritiseret« Dem, kan vi ikke se nogen grund til — medmindre De har brugt hornet vel meget. Eller De har måske ved et uheld fået det forbundet forkert, så alle hornene ikke virker samtidig. Husk det er ikke tilladt at køre med flertone horn. (ai)

Tomgang i detaljer

Vil De være venlig at oplyse mig om, hvad tomgang er i detaljer? Det gælder et væddemål.

L. N., Maribo

Når en motor kører i tomgang, vil det sige, at den kører med et så lille omdrejningstal, at motoren kun lige er i stand til at holde sig i gang. Med andre ord, motorens indre modstand (friktionsmodstand) svarer til den effekt, den udvikler ved dette omdrejningstal. Normalt lader man en motor køre lidt hurtigere ved normal tomgang end det absolut minimale omdrejningstal, for ellers kan der let opstå vanskeligheder ved igangsætning.

En motors minimale tomgangs-omdrejningstal ligger omkring 350-400 o/min., men normalt justeres en moderne benzomotor ind til et tomgangs-omdrejningstal på ca. 500-700 o/min. (ai)

Middel mod forstoppelse

Da jeg forleden dag kørte på arbejde i min Simca 1000 kogte den, da jeg nåede frem, og om aftenen da jeg kom hjem, kogte den igen, skønt der var vand nok på køleren. Jeg kørte så til min mekaniker, men termostaten fejlede ikke noget. Han sagde, at køleren var stoppet, og at det ville koste 60-70 kr. at få den rensat, idet køleren skulle afmonteres og skilles ad og lamellerne stikkes ud. For øvrigt høres en plasken i varmeapparatet, og det varmer ikke tilstrækkeligt. Mekanikeren mente, at det sikkert også var stoppet, da der ingen udluftningsskrue er. Jeg synes, det er vel meget at koste en sådan omgang, så jeg har forsøgt at køre på en sodaopløsning, hvilket har hjulpet lidt. Køleren koger ikke mere, men varmeapparatet har det ikke hjulpet på.



Det er meget vanskeligt at afmontere køleren, og jeg mener, at man selv kan rense kølersystemet ved at køre på »et eller andet«, der kan rense for kedelsten. Men hvad?

L. P., Viborg

Når vi ikke ved, hvor gammel vognen er eller hvor langt den har kørt, kan vi ikke sige, om vort forslag kan hjælpe, men det er da et forsøg værd. Det er i hvert fald billigere end at skulle have køleren udskiftet. I handelen findes forskellige køler-rensemidler f. eks. Radflush, Liquid Radiator Cleaner, Radiator Stop Rust og Speederflush. Når De kan høre vandplaskeri i kølesystemet, kunne det tyde på, at der et eller andet sted er en prop, der forhindrer fri vandpassage. Husk efter en grundig rensning at gennemskylle køleren og fyld op med rent vand tilsat f. eks. ovennævnte Radiator Stop Rust. (ai)



Ka' De bære en blazer?



Jørgen Ryg kan - og han har valgt en Jardex-model, en helt moderne 2-radet blazer med blanke knapper, 3 store, påstukne lommer og lange sideslidser. Blå eller sort. De kan også bære en blazer - en Jardex blazer af DIOLEN.

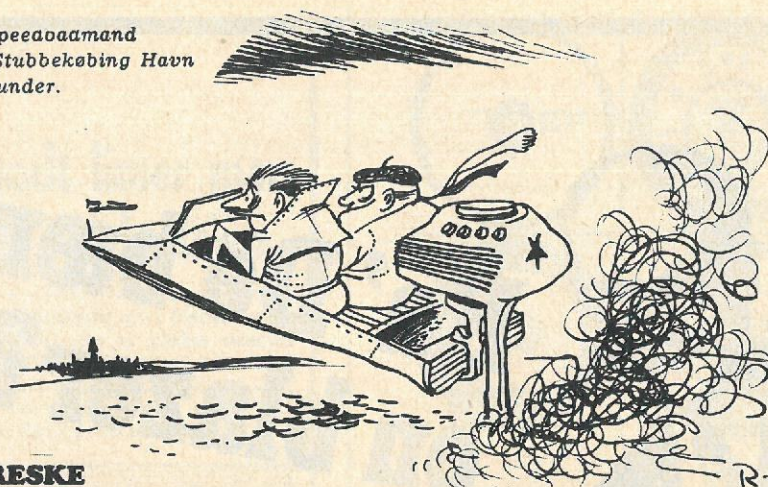
MR. *Jardex*
er vel til mode i

® = reg. varemærke

Diolen

DEN MODERNE POLYESTER

Den gale speedboemand
viste mig Stubbekøbing Havn
på 10,3 sekunder.



HUMORESKE

AGTEN FOR TVÆRS TIL LUVART

Tekst og tegning: MAX RANDRUP

En god dansker bliver aldrig træt af at hale Per Nilens jolle på land, sejle op ad åen og vifte stolt på Kodans bølge. Det skal være ham vel undt. Hvis der ikke er andre veje til ros og magt, så kan jeg udmærket undvære begge dele – og nøjes med pengene. Hvis ikke Christian den Fjerde havde været enfoldig nok til at entre »Trefoldigheden«, ville han ikke have afskåret sig selv fra muligheden for at se dobbelt, og uden Columbus med hans fjollede sejleri var Amerika aldrig opfundet, og mange ærgrelser ville være sparet.

Men bort fra verdenshistorien. Det kan være galt nok i det små. Selv en vandcykel kan være ladet med ondskab, hvis der er klabautermænd i kølsvinet – eller hvad det nu hedder. Inden De nu i forårskådhed dummer Dem alvorligt til søs, skal jeg til almindelig advarsel berette en smule om mit livs fartøjer og deres endeløse træskhed.

Min far har altid været idrætsmand. Indtil sit 55. år roede han hver morgen en tur på Randers Fjord, før fanden fik gymnastiksko på, og han blev så sund, at det næsten var væmmeligt. Hans søn skulle også være en stor roer, og jeg blev meldt ind i roklubben. Vi var fire små drenge, der først og fremmest skulle bære en mægtig, centnertung båd ud på en bro og sætte den i vandet. Bagefter fik vi hver en åre, der var lige så mægtig, som vi selv var blege, og så skulle vi hive en fed, opkæftet instruktør fra Randers til Uggelhuse og hjem. Og der var ingen servering om bord.

Da det havde stået på i et par år, var jeg fuldbefaren og godt led ved hele projektet. Vi var blevet nummer sidst i fire kaproninger, skønt jeg dog blev nr. 1 af mit bådehold, al den stund jeg altid sad forrest i båden som »pligten«. Søfolk kan af en eller anden grund ikke tale forståeligt dansk – »pligten« betyder tøsedrengeladsen.

Til sidst blev jeg styrmand for en flok gorillaer, der også vandt en sølvnål. Det passede mig bedre, når det nu ende-

lig skulle være. Sidde på min bag og brøle kunne jeg få til at stemme med mit gemyt.

Da min far var overbevist om, at jeg var »able seaman«, købte han et fartøj til mig. Det var en ældre, fladbundet tomands-kajak, der vejede hen mod en ton. Han gav 20 kr. for den, og på en lastbil blev den kørt ud til sommerhuset ved Grenå strand.

Der var 12-15 stærke mænd til at bære den ud i vandet, hvor den straks sank. Min far opdagede aldrig, at skibet selvfølgelig gik til bunds, fordi det i hovedsagen bestod af tjære. Det sprang læk, bare en måtte sætte sig på rælingen, og sommer efter sommer så jeg ham trofast smøre mere tjære på. Til sidst magtede vi næsten ikke det traditionelle søsætningsforsøg.

En dag fandt byens sejlsportsfolk på, at de lokale journalister skulle ud at styre. Til vores usigelige modvilje lavede de en såkaldt pressekapsejlads, og så var det min opgave at sørge for, at Amtsavisen vandt over Dagbladet. Vi var vel en halv snes deltagere, og jeg fik lavet så meget fikumdikum med lodtrækningen, at jeg fik en Danmarksmeesterdrage, der hed »Dixi«. Det betyder »Jeg har talt« – og det burde være blevet ved snakken. Når jeg vandt en sølvbakke af blik (på størrelse med en femøre), skyldes det kun, at Dagbladet og alle de andre gik på grund.

Randers fjord er et underligt farvand. Der er overmægtige jordmasser på begge sider, og de ligger så tæt, at man rammer dem hele tiden. Man må krydse så tit og gesvindt, at det er mig en gåde, at kun en ringe procent af sejlkлубben »Fjorden«s medlemmer er blevet skeløjede.

Siden – og det var sidste sommer – deltog jeg uden for konkurrence i en ungdomskapsejlads for optimistjoller på Peblingsøen. Man udrustede mig med en mægtig, gul redningsvest og et lille badekar af træ.

Jeg kalkulerede, at vandet i værste fald ikke ville nå mig til livet, hvis jeg kæntrede, så redningsvesten ville i det mindste ikke komme noget til. Derfor frejdigt ud i bølgen den – brunlige.

De andre var godt i vej, men mit sejl hang så sært slasket.

– Tag skødet, mand! råbte de inde fra Søpavillonen.

– Skødet? Det har jeg slet ikke fået med.

Hvem tænker på dokumenter i et sådant øjeblik?

– Hiv i snoren, for pokker. Du driver af.

– Driver af – det må jeg nok sige. Her sad jeg og puklede med snore og stænger og sejl og fik hele tiden bommen i nakken.

– Du skal ha' vinden ind agten for tværs, brølede de derinde.

– For hvem?

– Tværs!

Nu kunne jeg heldigvis snart ikke høre dem mere. Jeg drev baglæns med vinden ud på dybet og følte uendelig fred i sindet. Båden slog et par cirkler, og Dosseringens matrikelnumre sejlede dovent forbi derinde på land. Jeg var lige ved at være rigtig glad.

Men så skulle jeg selvfølgelig begynde at vise mig, og pludselig sejlede jeg. Det gik som en vind ned mod Dronning Louises Bro.

– Hold da helt op, mand! tænkte jeg. Hvis du maser ind i den bro...

Jeg drev sidelæns ind i bredden, og der hang jeg så. Der kom en lille snotnæset dreng og sendte mig ud i farvandet med et spark i agterste luvartfjerdning.

– Du sejler som et hul i jorden, mand, sagde han surt og gik sin vej.

Nu sejlede jeg igen, pludselig lå jeg bomstille. Jeg prøvede at vrikke mig frem mod rorpinden, men der skete ikke noget. Med uendelig langsomhed drev jeg ind mod det fjerner hjørne ved broen, og her sad en mand på en bænk. Han læste avis.

Jeg steg i land og henvendte mig til ham:

– Undskyld, hr. – De vil vel ikke være så venlig at holde i denne snor, til jeg kan få tilkaldt hjælp?

Han så distraet op og tog snoren:

– Så gerne.

Med snoren og båden i den ene hånd læste han videre.

Jeg tilbagelagde hele Dosseringen i min gule redningsvest og forklarede sejlerne, at de enten måtte hente deres skib selv eller betragte det som afskrevet. Politikens søfartsmedarbejder skrev næste dag, at jeg var udgået af konkurrencen »efter at være blevet overhalet af en ælling med benskadet«.

Endelig er der speedbåden. Den tilhørte en komplet sindssyg mand på Bogø. Jeg holdt weekend i hans hus og havde nok set en bådmotor i redskabs-skuret. Den var stor nok til at tvinge Niagara-faldene den modsatte vej.

Efter frokosten sagde han, at vi skulle sejle en tur. Snaps og sild og despera-

tion hører åbenbart sammen. Vi fik bakset den kæmpemæssige outboard-motor til havnen, men jeg så ikke noget til den »havets sportsvogn«, vi skulle sejle i.

Derimod hoppede han ned i noget, der kunne ligne en tilspidset entredør uden nøglehul. Det kunne også have været noget fra et flygel. Men det var hans speedbåd.

– Stik mig motoren, sagde han.

Man »stikker« ikke noget, der vejer lige så meget som én selv. Jeg firede den skrækkelige ting ned til ham med opbydelse af mine yderste kræfter. Flyglet var ved at tage vand ovenind, da han fik fat i den.

– Ork, sagde han – det betyder ikke noget. Den flyver på vandet, når først vi kommer i gang.

Så læssede vi to store, røde beholdere med benzin om bord, og jeg fik plads bag det lille vindspejl.

Det var i november måned, og regnen silede ned. Sigtbarheden var som i en bukselomme, men manden var som sagt gal, og vi fræsede ud i Sortsø Gab med 80 km/t. Der var ingen sæder om bord. Man sad i 15 cm vand på den bare bund og følte det, som om bølgetoppene var lavet af granit.

Den gode mand fik i tykningen øje på en lille færge. Jeg husker, at jeg skimtede et par ligblege ansigter oppe på broen, da vi skar ind foran stævnen med en meters margen. Den gale mand hujede og skreg af glæde.

– Har du nogen sinde været i Stubbekøbing? brelede han.

– Nej tak. (Jeg skulle have sagt ja).

Vi sejlede ikke ind i Stubbekøbing havn. Vi flænsede derind. Det eneste, jeg erindrere om Stubbekøbing i dag, er et kirketårn, der lægger sig på siden og rejser sig op igen.

Så var vi ude af Stubbekøbing, og det kan begge parter være glade for.

Jeg sad efterhånden i vand til tegnebogen og kunne ikke sige noget for kulde. Vindspejlet havde revet sig løs, og det sad jeg og holdt på med irgrønne fingre. Jeg skulle også kaste op.

– Har du nogen sinde set Hårbølle Pynt? skreg idioten.

– Ja – tu-tusind gange...

– Hvad med Hestehoved?

– Der er jeg fø-født!

Vi kom sent hjem, og han var ikke tilfreds med mig; – Det var da fandens til svækling, sagde han. – Nå, men slip nu 80 kr.

– 80 kroner?

– Ja, vi deler vel benzinen lige over?

– Jeg vil hellere deponere min sygekassebog. Og allerhelst vil jeg se dig sejle ind i et minefyldt farvand.

Konklusionen må blive, at vand bør afskaffes. Jeg kan forestille mig en dæmning fra Skagen til Kristianssand. Kierlekanalen cementeres til, og de i Østersøen udmundende floder forbydes.

Så kan man måske få lov at spadserer i ro og mag fra Bogø til Stubbekøbing og vinde frem med forstanden i behold.

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 pletskud blandt cigarer

MAVERICK er fremstillet af udsøgte råtabakker

MAVERICK er cellofaneret, smag og aroma bevares

**EKSPORT
KVALITET**

PRIS 70 ØRE

E. NOBEL



5 PANATELLA CIGARS

No 4



Nye feriegæder - 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!

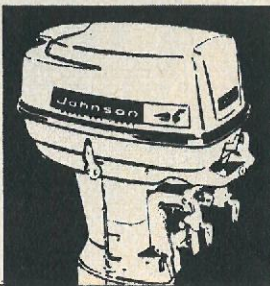
Lad Johnson føre Dem ud i ferielandet. På camping - på krydstogter - på fisketure - badeudflugter - eller vandski!

En Johnson påhængsmotor åbner nye, uanede muligheder, både i Deres weekends og når De er på ferie. I øjeblikket 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.



FISKERI

Ingen dato har jeg i drengeårene og ungdomsårene set hen til med større spænding end 1. maj. Den dag begyndte i den årle morgen før solen stod op. Det var selve livet, når lange bambusstænger blev bundet på cyklen og den bulede karussespand hængt på styret.

Af sted gik det til det store fynske moseareal, hvor morgentågen hang tung over rækkerne af gamle tørvegrave.

Til akkompagnement af vibernes hæse skrig og rørhønsenes plaskende flugt over vandet balancerede man frem på de gyngende græstuer gennem oversvømmede enge, og endelig - i det allerførste grå dagslys plantedes det nymalede røde flod mellem de første spæde åkandeblade.

Dengang var mosen min, så langt øjet rakte. Jeg havde ingen kontrakt og havde aldrig spurgt om forlov. Det var ganske unødvendigt, for ingen interesserede sig for gedder på den kant. Jeg var den eneste »tovlige« i mange miles omkreds, men hvor jeg dog nød at være det.

I dag er de samme moser spækket med Fiskeri forbudt-skilte og konsortier og fiskeklubber er ved at æde hinanden for at komme til. Ingen fynsk dreng får min chance igen.

Mens disse linier skrives, ligger isen endnu over næsten alle Danmarks søer, men blader vi tilbage i fiskejournalen, ser vi dog, at vi altid har været på Furesøen til 1. maj-premiere. Jeg kan huske et år, hvor vi lå og spandt i »Store Kalv« i forrygende snevejr, men jeg husker ingen første maj med is på søen. Gedderne vil komme sent på leg i år. Mange af dem vil endnu plaske inde på engene, når vi tøffer ud på søen eller går langs mose og å for at fange dem. Tænk på fremtiden, når De nu i maj står ansigt til ansigt med en stor, endnu rognfyldt hun-gedde. Den kan sætte en masse børn i verden, hvis den får lov at løbe.

Men De skal måske slet ikke til geddepremiere. De har det måske som jeg? Drengårenes vidunderlige drømme om 1. maj-dagen kommer aldrig igen, for jeg har opdaget noget nyt og meget bedre - den sølvblanke ørred ved Danmarks kyster. Den har jeg sat stævne

1. maj, og så er der plads til en geddefisker mere på søen.

Har vi haft en streng vinter i år, så har vore norske venner ved Namsen, hvor så mange af os tilbringer dejlige sommerdage, haft det langt værre.

Hertil kommer, at Namsen's bielv, Sandøla - en elv af ubeskrivelig naturskønhed - nu er kommet i myndighedernes søgelys. Læs selv, hvad vor stovte norske gårdejer i marts fortalte om den ene plage værre end den anden:

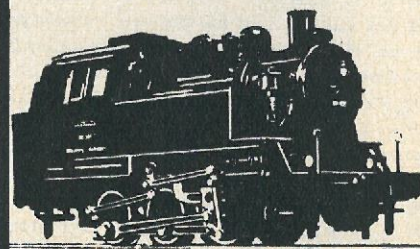
»I ditt sidste brev skriver du om sommer og laksefiske. Heroppe har vi vanskelig for å tro, at det kan bli sommer igjen. Vi er midt oppe i den strengeste vinter, noen kan huske. D. 8. november i fjor krøb termometeret under 0 grader for første gang denne vinter, og siden har det holdt seg der. Gjennomsnittstemperaturen har ligget på minus 15° minus 18°, med minus 34 grader som minimum. Østenvinden har vart minusgradernes trofaste følgesvenn hele tiden, og det får det til å føles dobbelt kaldt. Vi var blokkert en ukes tid, da en snestorm la oss snedriver på over en meter på gårdsveien, og det måtte bulldozer til for å få veien ryddet.

Ved siden av, at jeg er bange for at dere kommer til å fiske på isen i sommer, er det flere dårlige nyheter: Elektrisitetsværket vil ødelægge Sandøla. Etter de foreløbige planer skal elven gå i tunnel fra langt oppe mot lierne og ned til Grong stasjon. Mere behøver jeg vel ikke fortelle? Tenk at vi skal være så fattige, at vi ikke har råd til å la en naturherlighed som Sandøla i fred, når når den kan omgjøres i kroner og øre. Menneskene får mere og mere fritid, men færre og færre fritidsmuligheter. Er vi kommet så langt, at penger er det eneste symbol på velstand? Rent personlig føler jeg mig langt rikere, når jeg hører knarren, enn når jeg selger en ko, men jeg er måske en unntagelse«.

Hvor er det trist at konstatere, at de norske myndigheter er lige så kortsynede som vore egne, når det gælder ødelæggelse af uerstattelig natur.

Hvad er f.eks. vore tidligere dejlige lakseåer, Storåen og Skjern Å værd i dag for bare at nævne to. Spørg Det Danske Hedeselskab. Der er svaret.

GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN



Fleischmann
HO
INTERNATIONAL



Fleischmann
HO

DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

REDNINGSBÅDEN GÅR UD

REPORTAGE

Det er rå mandfolkekræfter, der skal til, når redningsbåden går ud. Her slår teknikken ikke til. Ti gange om året skal mandskabet ud og prøve kræfter med elementerne - uanset om der ligger nødstedte skibe og hugger mod revlerne i stormen eller ej. Mændene skal kunne deres hårde job. De skal vide, hvad der skal gøres, når det virkelig gælder...

AF JEAN GRANDJEAN

Somme tider er det stadig blodig alvor - redningsbåden må ud i hylende storm og komme et nødstedt skib til hjælp. Selv det mest moderne søfartøj er prisgivet, når det hugger mod havbunden i vindstyrke 12. Her hjælper hverken motorkraft, stabilisator eller anden teknisk snilde.

Her kan kun rednings-båden klare sig. For et par år siden overvejede man at lade disse gamle redningsbåde afløse af moderne, motordrevne materiel. Men planen blev opgivet af gode grunde.

For to år siden måtte den moderne motor-redningsbåd fra Hirtshals vende om efter forgæves at have forsøgt at redde fem fiskere på en svensk kutter. Den gamle redningsbåd fra Kandestederne klarede opgaven!

Redningsvæsenet ved den jyske vestkyst vil stadig se ud, som det gjorde, da skagensmaleren Michael Ancher i 90'erne gjorde redningsbådene og de hærdede fiskertyper til populært folkeeje gennem sine malerier.

Og som man kan beundre Michael Anchers realistiske skildringer af de hårde søens folk, som ikke sjældent tog den hårde dyst med de rasende elementer, kan man også i dag få dyb respekt for de jyske fiskere, som bemander redningsbådene.

De vælger årets hårdeste dage at holde øvelser på - ti gange årligt skal personel og materiel stå sin prøve, så man er sikker på at kunne gøre alt, hvad der er menneskeligt muligt, når det en dag bliver nødvendigt igen...

Og det bliver nødvendigt...

I de seneste år har redningsbåden fra Gammel Skagen måttet gå ud flere gange, når motor-redningsbåden fra Skagen fik en wire i skruen eller stak for dybt til at gå over revlernes lave vand.

MANDENS VERDEN har fulgt en øvelse med Gl. Skagens redningsbåd, som i årenes løb har reddet mange menneskeliv. Og vi kan lægge hovedet på blokken på, at det er et mandfolkejob at høre til bådens besætning.

I det grønmalede redningshus i Gl. Skagen - mellem et af de store idylliske feriehoteller og det diminutive posthus - står redningsbåden sammen med store mængder

gammelt redningsmateriel, der endnu kan vise sig særdeles brugbart: Nødblus, redningsstole, raketter, store bådshager og rebstiger. Alt holdes i skinnende og fin stand. Vi var med til at prøve en raket fra 1915; den gik fint ud til tredje revle - 500 meter ude, hvor skibene strander, og trak en line med sig, som kunne skabe forbindelse mellem et nødstedt skib og redningsholdet på land.

Alt klares ellers med primitive hjælpemidler, og trækraft indforskriver man fra nærliggende gårde i form af heste - og en kraftig traktor.

(FORTSÆTTES SIDE 47)



Når båden skal i vandet, skubber hver mand ud for sin plads, så alle kan komme hurtigt op bag årerne.



Det er heldigvis sjældent, at redningsbåden må i aktion for alvor. Her er redningsbåden fra Skagen gået ud for at hjælpe en grundstødt fiskekutter.

Bølgerne bryder voldsomt mod båden og hjælper til at få den op på land. Mændene frigør sig af de besværlige redningsveste inden den hårde tårn med at få båden løftet op på land.



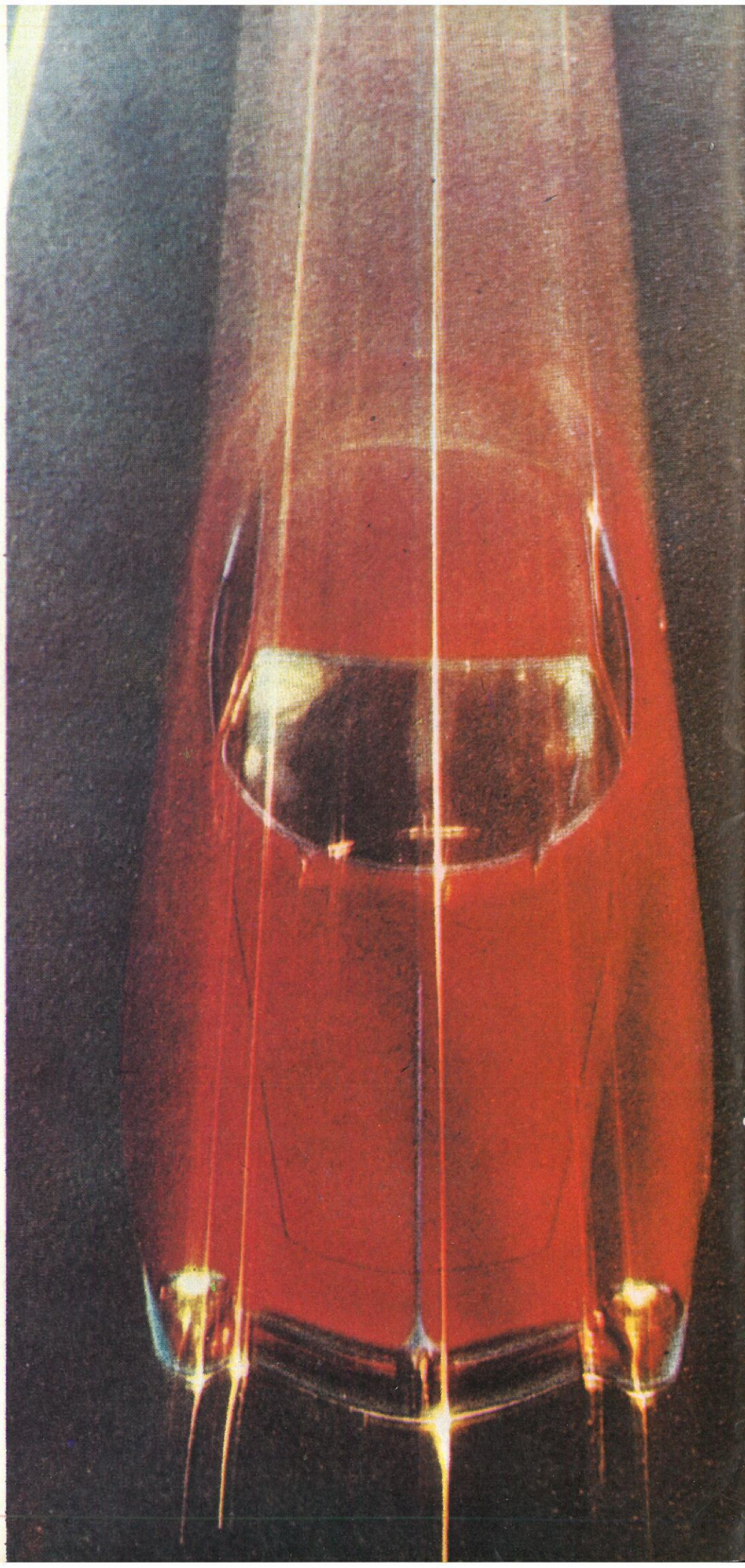


**PRØVETUR I
EN DRØMMEBIL**

ROMANTIK OG FULDBLOD

*Få navne i bilernes verden
lyser med en sådan glans som
Alfa Romeo, hvis fortid på
racerbanerne i dag genspejles i
Giulia SS, en drømmebil,
der aldrig vil gå af mode.*

TEKST: M. O. TORSEN
FOTO: ARNE FORSBERG CLAUSEN



Når man lader fuldblodet i bilernes verden strække ud for alvor, er der såmænd ikke så forfærdelig stor forskel på præstationerne.

Alligevel er der en udsøgt og kræsen skare af sportskørere, for hvem det er alfa og omega, at vognen bærer navnene Alfa og Romeo.

Der er en tre-fire andre mærker i de eksklusive kapitler af bil-katalogerne, der er billigere at købe, og som kan yde nøjagtig det samme, men den nimbus af romantik og fortidig glans, som svæver omkring enhver Alfa Romeo, kan intet af de konkurrerende mærker overtrumfe. Så for den unge mand med den fede tegnebog - og sådan lyder signalementet af den typiske Alfakører - er denne ubestemmelige mystik udslaggivende, når valget skal træffes. I gennemført forarbejdning og robust komfort kommer Alfa Romeo rimeligt nok ikke bagud for det øvrige stærkt galoperende fuldblod.

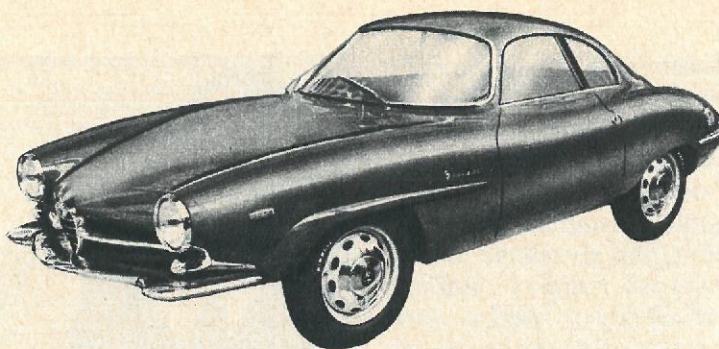
Før vi ser lidt nærmere på et af de smarteste skud på den stolte stamme, Alfa Romeo Giulia Super Sprint, skal vi prøve at trænge gennem lidt af sløret for mytedannelsen omkring den italienske sportsbil.

Anonimi Lombarda Fabrica Automobili - tag forbogstaverne til dette nøgterne fabriksnavn, og De har ordet Alfa. Fabrikken blev grundlagt i 1906 i Milano for at bygge Darracq-biler. Efter nogle år kom der en ingeniør Nicola Romeo ind i billedet, og efterhånden som han trængte sig frem i billedets forgrund, fik han sit romantiske efternavn med på firmaskiltet. Virksomheden begyndte at spille på vædeløbsbanerne, hvor gevinsten for en ny sportsvogn var berømmelse, når indsatsen blot var stor nok. Det var signor Romeos mening, at sejrene ville være pengene værd, og han fik ret. I 1921 deltog vognen for første gang i et racerløb, og med sin 1,5 liters motor var Alfa Romeo siden i en årrække praktisk taget uovervindelig.

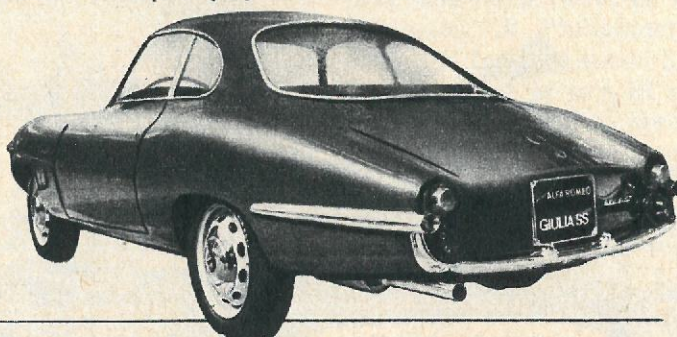
I årene fra 1928 til 1938 vandt Alfa Romeo alle Mille Miglia løb undtagen et. I 1931-34 blev der vinket af for Alfa'er som vindere i Le Mans. Og sådan fortsatte det, til den sidste racerbil blev bygget i 1939.

Det er i denne stamtavle af sejrbevidste Romeo'er, at den elegante frøken Julie - eller Giulia, som hun hedder på italiensk - skal søge sine forfædre. Selveste Bertone har formgivet den karrosse, som Alfa Romeo Giulia SS skjuler sine indre kvaliteter i, og så har både nutid og fortid fået sit. Den klassiske dråbeformede kølergrill er bevaret som prikken over 'i'et på en vogn, der præsenterer sig som et strømlinjet projekt.

Under den lave, men brede kølerhjelms gemmer sig en 4-cylindret, 4-takts vandkølet motor med to overliggende knastaksler. Den er ved 6500 omdrejninger god



Giulia SS er meget særpræget i formgivningen. En blanding af klassiske linjer og moderne strømlinjeform. Vognen accelererer til 80 kilometer i timen på 8,4 sekunder og præsterer en topfart på godt 180 km/t. Motoren udvikler 129 hk.



for 129 SAE-hestekræfter, der sikrer en topfart på godt 180 km/t, hvis det har interesse. Fra 0 til 100 km/t piler vognen på 12 sekunder.

For at holde styr på de muskelsvulmende hestekræfter er der monteret skivebremser på alle fire hjul. Gearstangen, der naturligvis sidder i gulvet, betjener hele fem fremadgående gear, og de er synkroniserede hvert og et. Det er altså virkelig en vogn for den sportsligt indstillede, som hader at blive transporteret rundt af en rullende automat. Og samtidig med, at man påtager sig arbejdet med at dirigere kraftoverførelsens udvekslingsforhold i egen høje person, er det jo meget behageligt, at arbejdet kræver et minimum af fysisk ulejlighed. Gearkassen er et vidunder af præcisionsarbejde.

Motoren er ret støjende, og det er naturligvis sød musik i øret på frøken Giulias hjemlige købedygtige kreds af tilbedere. Men når man ikke ligefrem er udstyret med en sydlandsk forkærlighed for at gøre bragende opmærksom på sin eksistens, kan Alfa Romeo'en godt blive lidt trættende at rulle længere ture med.

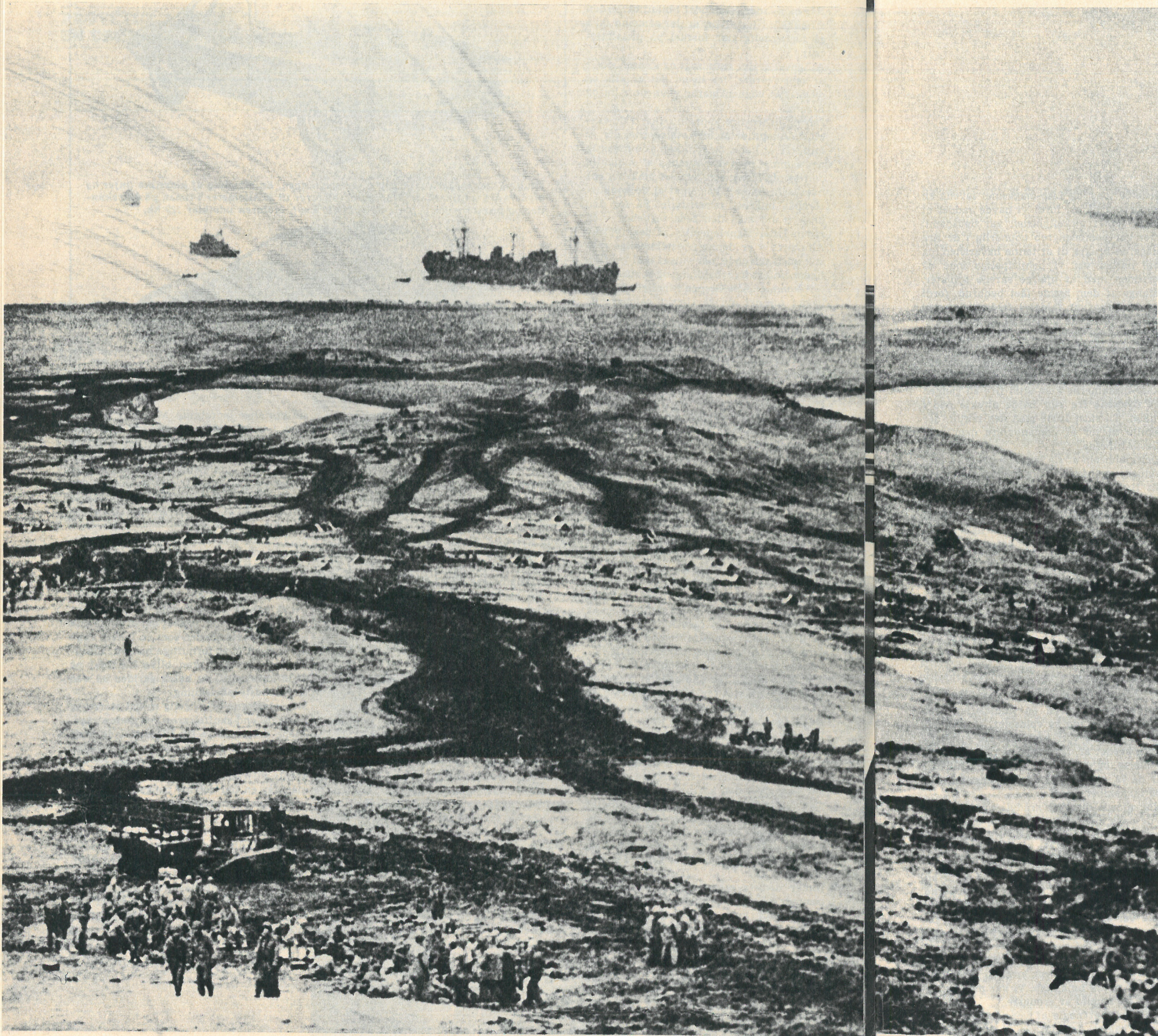
Hertil bidrager også, at man skal koncentrere sig ganske stærkt, hvis man vil rulle med højere fart end 140 km i timen ad veje, der ikke kan holdes afdansningsballer på. Man må hele tiden være parat til at bringe vognen tilbage i kurs, da de mindste ujævnheder på vejen forplanter sig fra hjulene og op i rattet.

Til bykørsel er Alfa Romeo'en simpelthen uforlignelig - og så er der også størst mulighed for, at føreren kan blive beundret i

sin kostelige indfatning. Man bruger sjældent i gadetrafikken mere end 4000 omdrejninger på motoren, så konversation kan foregå ugenert i det læderpolstrede cockpit, og man navigerer i fjerde gear ubesværet gennem alle fartbegrænsninger. På landevejen kommer det pragtfulde maskineri måske mere til sin ret, men der skal føreren som antydnet også møde mere årvågen til sit rat. Der er valgt særlige High Speed dæk til denne vogn, og det er et mærkeligt valg, for Pirelli anbefaler dem til biler, der kan køre over 200 km/t. Under denne fart er almindelige Cinturato et nok så normalt valg af fodtøj, men det virker, som om ønsket om at slå Giulia SS fast i bevidstheden som en hurtig vogn har vundet over fornuftige hensyn. Resultatet er, at bilen kan blive lunefuld på våde kørebaner, og halen skrider ud ved den mindste påvirkning.

Men glæderne er usigelig meget større og talrigere end skuffelserne ved denne vogn. Alene det at sætte sig til rette i de gode stole og nyde det gode udsyn og udsigten til en række helt rigtigt udvalgte og anbragte instrumenter, er vidnesbyrd om, at man får en hel del for pengene, når man vælger en vogn med så fine traditioner.

En hel del for en hel del penge, ja vist. Herhjemme er prisen for at bejle til den skønne Giulia godt og vel 65.000 kroner. Til gengæld er hun slet ikke så dyr i drift, hvis man har råd til at anlægge den rigtige vurdering. Hendes indre kvaliteter er hævet over diskussion, og i det ydre er hun nærmest tidløs. Giulia vil aldrig gå af mode.



Vi sejlede bare, siger danske søfolk om deres indsats under den sidste verdenskrig - og det siger også Volmer Hellmann Hansen, kaldet „Skipper“ og 60 år den 12. juli. Men går man ham på klingen - som Birger Søndervig har gjort i denne samtale - kommer det frem, at han bare sejlede trods 20 luftangreb om dagen, at han måtte sætte et synkefærdigt troppeskib på grund på en invasionskyst, at en torpedo, som ville have været en fuldtræffer, sank til Philippiner-gravens dyb, lige før den skulle have nået hans skib, og at han til sidst blev chef for alle olieforsyninger i Stillehavet, hvor en økse lå parat, når japanske fly nærmede sig.

Den 60-årige »Skipper«, der nu er ansat i et luftfartsselskab, sidder her med scrapbøger fra oplevelserne under krigen.

DE SEJLEDE BARE

Nu bagefter er det ikke til at forstå, at man er i live og i stand til at fortælle noget som helst fra de år. Jeg har været udsat for bombeangreb - op til tyve gange om dagen, når det gik hedest til. Jeg har reddet flere fartøjer fra japanske selvmorder-piloter, efterhånden som jeg lærte taktikken. Og jeg har været ude for, at et tankskib, som havde stået sig gennem 22 luftangreb, blev blæst i luften seks minutter efter, at jeg havde forladt det.

Den dramatiske landgang på øen Attu i det nordlige Stillehav, som den blev vist i ugebladet LIFE. Skibet ved kysten er Marchen Mærsk, som Hellman Hansen reddede ved at sætte det på grund på den erobrede kyststrækning. Under kraftigt bombardement var skibet blevet tvunget ind på et rev, som havde flået bunden op. Skaden blev udbedret med støbning af en cementklods på 30 tons, og Marchen Mærsk kom fri ved egen kraft og kunne sejle videre til Seattle.

Der var andre, der som jeg kom igennem med livet i behold, men som den dag i dag bærer andre mén. I de første måneder efter freden, da jeg var kommet hjem til mit hjem i Roskilde, skete det, at jeg sprang ud af sengen i mit fredelige soveværelse, når jeg hørte et fly. Men i dag føler jeg ingen efterveer.

Vi fik en dansk tømmersmand om bord i Port Moresby, da vi lå der med troppe-transportskibet Adelaide Star for at tage soldater om bord til invasionen af Luzon. - Nå, skipper, sagde han til mig, nu skal vi rigtig til at tjene penge.

Vi fik 125 dollars pr. mand i ekstrabetaling for dage, hvor der havde været bombeangreb. Beløbet var ens for alle, enten det var kaptajner eller messedrenge, og det var også det eneste rigtige, da vi alle kun har et liv at miste.

Vi fik tropperne i land og fik vore bombardementer, når japanerne om morgenen kom østfra med solen i ryggen for at bombe vandreservoarer og andre vigtige anlæg og om aftenen kom vestfra for at nedlægge os i havnen. Under det første angreb stod



Hellman Hansen var kaptajn på Marchen Mærsk, da 2. verdenskrig brød ud. Senere blev skibet bygget om til troppetransporter.

tømmermanden ved siden af mig, men så forsvandt han sporløst, til jeg fandt ham igen ude i forpeaken. Han rystede som en hund og var fuldstændig ude af balance. Vi fik to angreb mere, før vi kunne få ham overført til et hospital. Da jeg besøgte ham på min sidste rejse, var han blevet flyttet til et sindssygehospital, og ved mit næste besøg var han død. Han nåede kun at tjene 375 dollars, før skrækken slog ham ud. Det lyder måske mærkeligt at tale om penge i en så uhyggelig sammenhæng som bombeangreb. Men det talte vi hellere om end om noget andet. Når man har set krigens gru på nært hold, så taler man hellere om alt andet end det...

Men vi må vel hellere gå tilbage til begyndelsen. Da Danmark blev besat 9. april 1940, lå jeg med Marchen Mærsk i Baltimore, hvor vi lastede til Manila. Vi skulle være afgået den 10., men fik ordre til at blive i havn. Senere fik vi som »flag-danskere« - vi beholdt Dannebrog på agterstavnen - lov at bringe den amerikanske last til Østen på betingelse af, at vi ikke gik ind til Hongkong. På Philippinerne blev vi overtaget af en amerikansk kystbevogtningsbåd. Skibet fik navneændring til Kaldara, og under Panama-flag sejlede vi til Florida, til Port Swettenham og mange andre havnebyer i Østen, inatil vi endte i Mindanao, som vi forlod to timer før japanerne invaderede.

Vi sejlede kl. 17, og de første bomber faldt kl. 19, men vi undgik ikke vores ilddåb alligevel. Vi blev skarpt forfulgt af en japansk destroyer, men den blev jaget bort af en hollandsk Catalina fra Djakarta, som fik den sendt på grund. Forinden fik den desværre gjort det af med en anden dansk Philippinerbåd »Sugar«, og vi var afskåret fra at gå tilbage for at redde overlevende. Vi slap velbeholdent igennem til Brisbane, selv om fire japanske ubåde tog forfølgelsen op. Og så blev vi sendt til Ecuador og troede, at vi skulle have en pause fra krigsoplevelser, men en japansk ubåd havde lagt sig på lur helt nede ved Sydamerikas kyst. Heldigvis var de ikke blevet så drevne med torpedoer endnu, og selv om der

blev fyret tre af imod os, bommede de allesammen.

In San Francisco blev vi bygget om til troppetransportskib, og vi sejlede med de første soldater til Boaboa i Ny Caledonien og til flere andre baser i Stillehavet. I maj 1943 var jeg blevet skipper på mit eget transportskib, President Taft, som tog 4.000 mand tropper og 18.000 tons last. Med det skib var jeg med ved invasionen af Attu, den sidste ø i Aleuter-gruppen og den første stump land, som vi tog tilbage fra japanerne.

Før en sådan invasion fik man det bedste bevis på, hvor mennesker trænger til trøst i en sådan situation. 20 minutter før landsætningen var der gudstjeneste om bord, og alle 4000 soldater og den 300 mands besætning lyttede med andagt. Man havde brug for hvert ord, der blev sagt. Efter en invasion kunne præsten aldrig samle over tyve mand til samtaler i skibsbiblioteket, men i farens stund tyr man til sin børnelærdom, selv om den er aldrig så ringe. I min egen landsbyskole blev jeg bedt om at holde mig væk, når provsten kom på visitats for ikke at gøre skolen skam.

Da vi var på vej ind med tropperne til Attu, blev vi udsat for heftige angreb fra luften, og vi blev tvunget ind på et rev, som flåede et gevaldigt hul i bunden af skroget. Hvad japanerne ikke kunne opnå fra luften, var således blevet en fuldbyrdet kendsgerning alligevel. Vandet steg i lastrummet, og situationen var faretruende.

Til alt held havde de første landgangsstyrker på det tidspunkt fået tilkæmpet sig en halvmåneformet stilling på øen, og jeg løb båden op på grund ud for det erobrede område. Det reddede alle de ombordværende og den kostbare ladning af materiel. Da vi skulle af grunden igen, måtte vi sætte presenninger udenbords om alle hullerne. Skibet var samtidig blevet ramt af en bombe lige foran broen, og den havde revet et hul så stort, at en lastbil kunne køre ind gennem det. Vi lånte cement fra alle de skibe, der lå på stedet, og vi hældte soda i, så den kunne størkne hurtigere. I nummer 1-lasten kilede vi støbematerialet op med træpæle. Der var et seks meter langt hul, som gik igennem både den ydre bund og den indvendige tanktop. Men vi støbte og lænsede og støbte og lænsede, og ved hjælp af et varp-anker fik vi trukket skibet af grunden, så vi kunne gå til Seattle for langsom kraft.

Det viste sig, at den cementklods, vi havde fået støbt, ve-

jede 30 tons, og Life-magasinet lavede en reportage på os, fordi vi havde reddet et skib, som i virkeligheden var dødsdømt. Der var bombeangreb uophørlig i de fire dage, vi brugte til at tætné havaristen, og om natten var vi behjælpelige inde på bredden med at bjærge sårede soldater. Mange af dem havde fået benbrud, fordi de i mørke var faldet i faldgruber, som japanerne havde gravet langs kysten. Noget af det værste, man kom ud for under de efterfølgende rejser til Luzon, til Okinawa og alle de andre kampscener, var angreb af japanske selvmordsfly. Kamikase-maskinerne kom altid fire ad gangen og dykkede fra stor højde direkte ned i målet. Til sidst lærte man den taktik, der skulle til for at udmanøvrere dem i de fleste tilfælde.

Det gjaldt om at slå langsom kraft på maskinen, og når selvmords-piloten rettede sit fly op efter det voldsomme dyk, var han halvvejs bevidstløs af presset. Så gjaldt det om at få fuld kraft frem, hvorpå man kunne glæde sig over at se ham sjaske i havet et hundrede meter agterude.

In Lost Hill besøgte jeg et tankskib på 18.000 tons, som den dag klarede sig uskadt gennem 22 luftangreb. Jeg spurgte skipperen, om jeg skulle blive om bord for at hjælpe til de havde udlosset, men han sagde, at jeg godt kunne gå tilbage til mit eget skib. De var næsten færdige med losningen og skulle stikke af igen.

Seks minutter efter, at jeg var gået fra borde, fik tankeren en fuldtræffer. Det hede lufttryk var så voldsomt, at to mand på dækket af vort eget skib fik øjenbrynene svedet af. Malingen på dækket hang i blærer, og der blev ikke en mand tilbage af de 72, som havde udgjort besætningen på tankskibet.

Nok gjorde man sig gradvis hård i filterne i de dage, men det kunne ikke undgås, at nerverne blev lidt flossede i kanten efter en sådan episode.

Og der kom mange »episoder«.

Før hver eneste invasion fik vi altid en nøjagtig model af øen, hvor tropperne skulle i land. Ved hjælp af undergrundsfolk var alle fjendtlige kanonstillinger afmærket, og hver landgangsgruppe havde på forhånd fået sine bestemte batterier at sætte ud af funktion. Indtil det lykkedes, fik vi at mærke på vor krop, at modellerne var pinlig nøjagtige. Vi var mål for en sand trommelfald af granater.

Det skete, at nogle af vore soldater blev skudt bagfra. Jeg husker, at vi på en tur

havde afsløret, at et par mand brugte falske terninger under spil. Vi måtte udsætte rettergangen, da invasionen skulle gennemføres, men efter landsætningen kom ingen af falskspillerne tilbage. De havde ikke engang nået kysten i live, men det var ikke japanske kugler, der gjorde det.

Vi fik mange vidnesbyrd om, hvor frygtelig junglekrig var, og hvor forræde mændene blev af at blive udsat for at kæmpe mand mod mand. Men der var intet at udsætte på disciplinen, når de overlevende vendte tilbage til skibet efter en landgang. Alle vidste, at uden respekt for de overordnede var den sidste chance for at overleve forsvundet. Det var nu særlig underofficererne, som blev respekteret. Uden dem havde den amerikanske hær aldrig klaret Stillehavskrigen. På en sejlads med President Taft fra Australien til Luzon havde jeg general Douglas MacArthur, den amerikanske øverstkommanderende, med om bord.

- De kender mig jo nok, sagde han, da han kom op på broen for at hilse på.

- Nej, svarede jeg til hans store forbløffelse. Men De kender jo nok mig.

- Nej, svarede generalen.

- Det forstår jeg ikke, for mit navn er ellers kendt i enhver havn langs Pacific-kysten.

Den modtagelse glemte han aldrig. Vi kom på ret fortrolig fod under rejsen, og jeg spurgte ham en aften, hvorfor han altid optrådte så overordentlig selvbevidst.

- Det er for autoritetens skyld, svarede han.

- Det forstår jeg ikke, sagde jeg, for jeg har aldrig haft problemer med disciplinen om bord, selv om jeg har behandlet alle i besætningen med menneskelighed.

De sidste 16 måneder af krigen blev jeg udnævnt til losningschef for hele Stillehavs-området. For at udnytte de erfaringer, jeg efterhånden havde erhvervet, fik jeg til opgave at lede operationerne, når hangarskibe skulle have olieforstyringer om bord i rum sø. Skipperne havde selv intet at skulle have sagt, mens tankningerne stod på. Fartøjerne var helt og fuldt underlagt min kommando - og mit ansvar.

Når vi lå på siden af hangarskibene, blev der skudt liner over, så der kunne trækkes rørledninger over fra tankskibet. Der var flere forskellige ledninger, til flyverbenzin, til brændselolie til hangarskibets eget maskineri og så videre. Fælles for dem alle var, at de blev kappet uden ringeste be-

tænkningstid med en økse, hvis vi blev udsat for angreb.

Brændstoffet blev pumpet over, mens skibene sejlede side om side med fuld manøverfart. Hvis der så dukkede fjendtlige fly op, gav jeg ordren til at svinge økserne, og skibene svingede hver til sit. Når faren var drevet over, blev der trukket nye olieledninger.

Jeg mistede aldrig et skib under disse operationer. Hvorfor skulle man dog det? Man må jo lære at sno sig, som ålen sagde. Der findes kun to slags kærlighed, siger man jo også. Kvindens kærlighed til sit barn og mandens kærlighed til sig selv. Min må være stor, hvis jeg er sluppet godt fra det hele, fordi jeg tænkte på mig selv. Og det gør man vel? En pilot klarer da sit daglige arbejde meget godt, selv om han eventuelt tænker mere på sig selv end på de passagerer, der sidder bagude.

Nå, alvorligere talt, nogle skal åbenbart være heldige, og jeg var heldigere end de fleste. Under invasionen af Luzon var jeg om bord i en Liberty-båd, som blev udsat for en fuldt-ræffer fra en japansk ubåd - bortset fra, at torpedoen sank lige foran skibet og eksploderede så at sige umærkeligt i næsten 3000 meters dybde i Philippiner-graven. To timer efter, at jeg havde sagt farvel, fik båden en rigtig fuldt-ræffer og ikke én overlevende.

Den slags kan man ikke forklare. At sejle rundt i tankskibe var at friste skæbnen i flydende brandfælder, men jeg fik kun småskrammer.

Den psykiske side af sagen slap jeg også godt fra. Man fik menneskekundskab i de dage, lærte, hvem man kunne stole på, og hvem der ville falde fra i farens stund. Japanerne kunne også deres kram med hensyn til propaganda. Vi fik engang kastet nogle flyveblade ned med karikaturtegninger af australske soldater, der jagtede indfødte piger, og den situation kunne soldaterne jo sagtens genkende. På den anden side så man så pigen derhjemme, og hun blev jagtet af en amerikansk soldat i stiveste skræddersyede puds.

Japanerne var også selv udsat for en kraftig propagandapåvirkning. Ved Bougainville fik vi en fange om bord, som havde lommerne fyldt med dollarsedler. Dem skulle han bruge i San Francisco, havde han fået at vide. Han vidste ikke bedre, end at han allerede var nået til det amerikanske fastland, så sejren vinkede lige henne om hjørnet.

Også uden den slags opmuntringer var ja-

panerne fantastisk hårdføre. Når japanske soldater blev stillet ud på post, havde hver mand i forvejen kogt sine egne ris og fisk, så han havde nok at leve af i mindst 36 timer. Vore folk måtte have deres rationer bragt så hyppigt som muligt.

Da afslutningen nærmede sig, i Europa i det mindste, havde jeg været på en ferietur til den persiske golf på en afslapning, som man åbenbart mente, jeg havde fortjent. Det var med tankeren Pipespring, som blev ført af en norsk skipper Johansen. Om morgenen den 5. maj 1945 sad han i bestikkukafet og stillede ind på England. Et øjeblik efter kom han ud igen med tårer i øjnene.

Jeg tænkte, at nu havde hans nerver nået bristepunktet. Man var vant til dette det forfærdeligste af alt, når mennesker havde nået grænsen af deres selvkontrol. Men Johansens tårer var velbegrundede nok, viste det sig.

- Nu kan du begynde at glæde dig til at komme hjem, sagde han. Men at netop du skulle komme levende igennem, er mere end et mirakel.

Da vi havde losset ud på Philippinerne, kom vi til Australien og der ventede det første brev hjemmefra, som jeg havde fået i fem år. Jeg husker endnu, at min kone, som jeg skiltes fra den 27. maj 1939, havde sendt et billede, hvor hun var fotograferet i en familieggruppe med en fætters barn på skødet.

Skipper Johansen så billedet og sagde:

- Det skal du ikke være ked af. Fem år er en lang tid, så det kan man ikke bebrejde nogen.

Jeg forstod ham ikke, før han forklarede, at barnet på min kones skød da tydeligt nok ikke kunne være mere end et par år gammelt, så jeg kunne da umuligt have noget med det at gøre. At min kone heller ikke havde, beroligede ham meget. Jeg fandt ikke alene min kone ventende, men også mit helt uskadte hjem. Jeg kunne have sparet mig mange bekymringer i adskillelsens lange år, og endnu engang kunne jeg prøve mig lykkeligere end mange andre, der havde været gennem de samme rædsler.

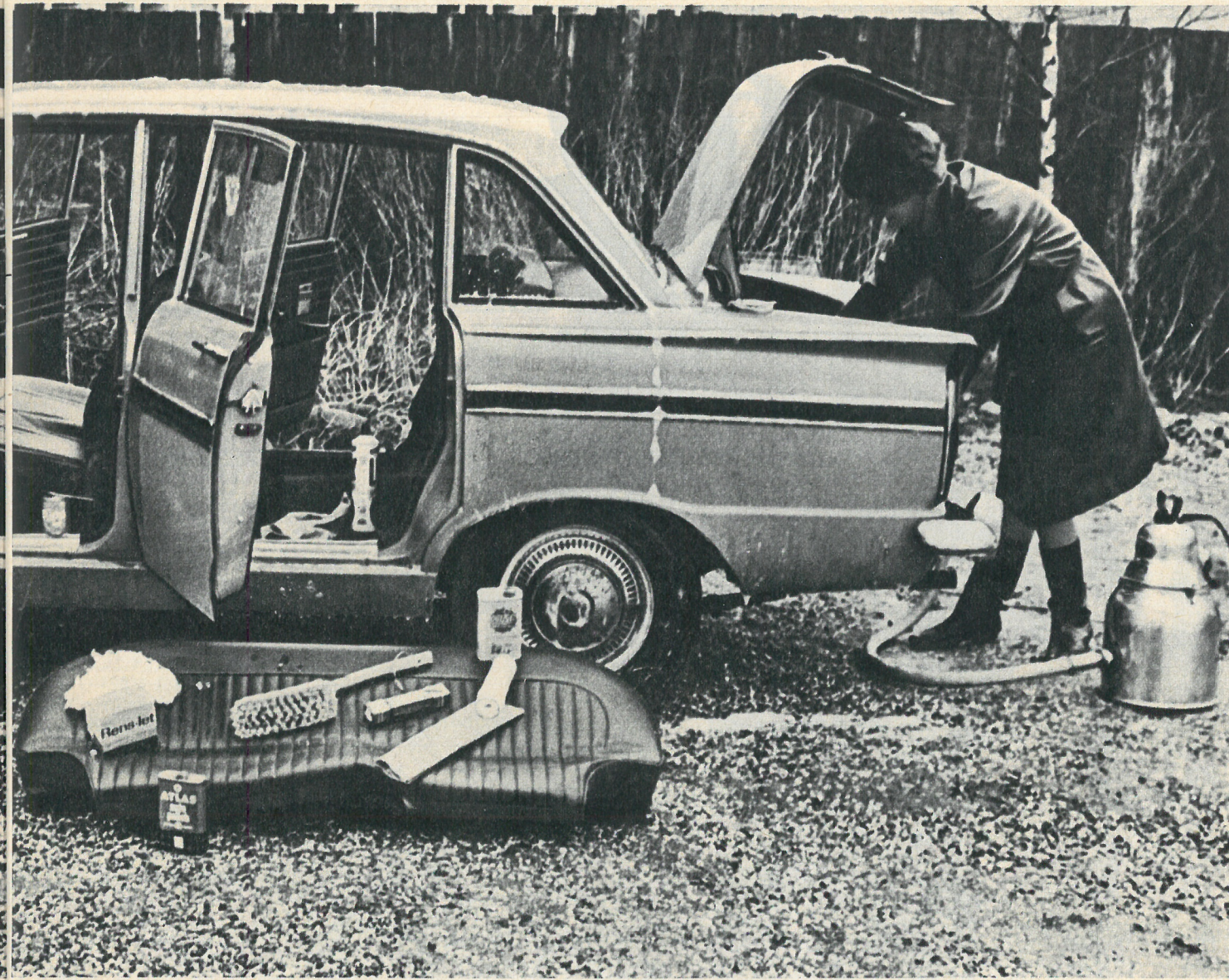
I dag er jeg i luftfarten, gør tjeneste hos Pan American i Kastrup, og det har ikke noget med krigen at gøre. For ikke et menneske ønsker krig, slet ikke når det kender andre folkeslag og ved, at de er mennesker med de samme følelser og håb.

Ingen kan bedre end luftfarten medvirke til at udbrede det kendskab, så vi kan få forebygget flere modbydelige krige - ud i al fremtid.

TEKST: ALEX ING
FOTO: OLE WINTHNER

25 TIPS, DER GØR BILEN FORÅRS- GLAD

Den lange vinter har været hård ved den kære bil. Det betaler sig at ofre 6-8 timer på en gennemgribende hovedrengøring fra A til Z. Først da er både De og bilen klar til at køre sommeren i møde.



Når foråret er over os, bliver der travlhed rundt omkring. Der skal gøres hovedrent indendørs, haveejerne får travlt med blomster og planter, og bilejerne - ja de bør afse den fornødne tid til at få gjort vognen sommerklar. Alt for mange glemmer, at vognen i vintermånederne har været udsat for en yderst hårdhændet behandling ved at blive sandblæst af grus på vejene, at undervognen med fjedre, hjulophæng etc. er blevet grundigt gennemskyllet med saltlage, at hele vognen jævnlgt er pløret til med en blanding af snavs, grus, salt og vand. Først skal vi have fjernet saltlagen fra hele undervognen, og dette arbejde bør man overlade til en servicestation. Man beder om at få vognen spulet grundigt og kraftigt, helst med varmt vand og om muligt med damp. Husk også, at den indvendige side af fælge og dæk skal spules godt.

Så er man klar til at køre hjem og gå i gang med den store rengørings-offensiv.

Sådan gør man:

1 Når undervognen er godt tør, skal skaderne efter vinterens angreb udbedres, og specielt skal undervognsbehandlingen kontrolleres. Udbedringen kan ske med pensel og en vandfortrængende olie af den type, der normalt anvendes til undervognsbehandling. Disse olier kan også fås i aerosoldåser, som letter arbejdet og sørger for, at olien kommer ind i alle hjørner. Særlig bør man have opmærksomheden henledt på hjulkasserne samt for- og bagpanelerne.

2 Inden vi går videre, skal vi have tømt vognen for overflødige ting, der har samlet sig. Måtter, sæder og ryglæn tages ud, så det kan blive grundigt gennemtørret. Bagagerummet tømmes ligeledes - eventu-

uelle måtter, reservehjul og værktøj lægges ud til tørring.

3 Så er vi klar til at gå i gang med selve vognvasken. Bilen skal skylles grundigt med vand. Har man ikke en haveslange, må man gøre hele vognen våd ved hjælp af nogle spande vand, der hældes ud over den.

4 I en spand med lunkent vand blandes nu det rigtige forhold auto-shampoo. Anvend aldrig sulfo-opvaskemiddel el. lign., da disse produkter afspænder vandet, så det kan trænge ind de forkerte steder og virke som rustfremskynder! Har man ikke en auto-shampoo, kan sæbespånere eller eventuelt brun sæbe anvendes. Til en effektiv vaskning af vognen er det ikke sikkert, at én spand med auto-shampoo er nok, for det skal gøres grundigt.

5 Man bør anvende en god stor auto-svamp og sørge for at komme godt ind ved alle lister, i alle hjørner, på kofangernes bagsider samt ved dørkanter, dørkarme, fodtrin osv. Intet sted må glemmes, for et glemt sted kan blive kimen til lumske rustangreb.

6 Efter en grundig vask skylles vognen grundigt. Har man rindende vand, er det bedst. Ellers må man anvende masser af spande vand sammen med en stor ren svamp.

7 Aftørringen af vognen sker med et stort vaskeskind. Man bør have to vaskeskind, ét der kun anvendes til vognens karrosseri-dele, og et mindre til vinduerne.

8 Er hjulenes indersider blevet rengjort ved undervognsbehandlingen, skal vi kun kon-

centrere os om hjulenes ydersider. Er de ikke blevet rengjort på indersiden, bør de tages af, så man kan komme til over alt.

9 Rensningen af dæksiderne kan lettest foretages med »Rens-let«, en ståluld, der indeholder sæbe.

10 Fælgene skal også renses grundigt, og naturligvis må man ikke glemme reservehjulet. Dette har måske ikke været anvendt, men vask det alligevel. Har hjulene været demonteret, bør man snarest sørge for at få dem afbalanceret igen.

11 Når hjulene er vasket godt skylles det hele godt efter, og til aftørring anvendes et tredje vaskeskind, som kun må anvendes til hjulene.

12 De forkromede dele skal man have et sær-

lig godt øje til. Har kofangere og andre forkromede dele været rustbeskyttet med en vandfortrængende olie, må denne fjernes, hvilket kan ske ved hjælp af benzin (pas på brandfaren) eller petroleum samt et par linnedklude. Eftertørring med tvist. Vi skulle nu have fået bund i bilens overflade, og det kan ikke undre, om der hist og her er tegn på rustangreb, og det må omgående udbedres.

13 Rust på forkromede dele kan ofte standses ved polering eller afslibning med en slibemasse, mens man til lakskader bør anvende polérmasse. I begge tilfælde bruges tvist og helst polértvist, så lakken ikke bliver ridset af eventuelle urenheder i tvisten.

14 Lakskader rengøres godt, renses eventuelt med sandpapir, og skaden udbedres derefter med lak i vognens (FORTSÆTTES SIDE 46)

Jeg lukkede øjnene og sprang ud...

*Det føles, som om man har
et pindsvin i maven...
men har man en gang prøvet
det, holder man ikke op igen,
siger fotografen
Ulf H. Holmstedt efter sin
ilddåb som
faldskærmsudspringer.*

– Det svimlede for mig, da jeg stod dér i døråbningen på vor DC 3-Pegasus... sekunderne før mit første hop. Luftpresset trykkede mit ene øje til, og det andet fandt jeg selv bedst at lukke.

Spring!

Jeg tumlede ud, forfærdelig angst, men også med den tanke, at »kan de andre gøre det, så kan jeg også«! Hvorfor foldede skærmen sig ikke ud? Var der noget galt? Tankerne hvirvlede rundt i knolden på mig. Der gik kun nogle få sekunder, alligevel fik jeg tid til at tænke en hel del over, hvad der var ved at ske...

Så kom rykket, da skærmen foldede sig ud. Jeg faldt forkert, med hovedet nedad, og rykket klemte al luften ud af mig. Selv om det egentlig ikke var noget hårdt ryk, virkede det ligesom kvælende.

Jeg vovede at åbne øjnene igen. Alt var pludselig blevet stille – jeg kunne ikke engang høre DC 3'eren. Fantastisk behageligt, dette her! Jeg kunne mærke, at jeg foretog nogle temmelig kraftige pendulsvingninger. Det ternede landskab dernede lå belyst af solen. Et pragtfuldt syn. Jorden begyndte at nærme sig – eller rettere: Jeg kom den stadig nærmere. Prøvede at få standset de store pendulsving. Og at tænke på landingen. Hjernen registrerede helt automatisk de forskellige ting, jeg havde lært i træningsprogrammet. Og nu! Ned på den faste jord igen. Landing gik jo fint... ingen af mine følgende spring endte vist med en så perfekt

Nej, det er ikke en astronaut på »promenadetur« i rummet, men pressefotografen Ulf Holmstedt netop som han springer ud fra DC3-Pegasus maskinen.

Det kræver en vis overvindelse første gang at tage skridtet ud i den blå luft.



landing som denne første gang. Jeg rullede rundt nøjagtig som efter instruktio-
nerne. Kom op direkte på fødderne. Skær-
men sank sammen lige ved siden af mig.
I samme øjeblik landingen var overstået,
havde jeg kun én tanke i hovedet: *Op igen
og springe ud!*

Sådan skildrer den svenske fotograf Ulf H.
Holmstedt sit allerførste »rigtige« hop. Og
det kan jo nok friste en og anden til også
at melde sig »under skærmene«. Men tro
endelig ikke, at man bare kan spænde en
pose faldskærm på ryggen og gå op med
et fly. I erkendelse af, at »hoppet begynder
med landingen« må man først gennem en
lang og hård træning. Det er en sport for
mennesker i prima kondition – man skal
helst i forvejen have syslet en hel del med
f. eks. brydning eller atletik.

Man starter med teori-lektioner om bl. a.
skærmens funktion og behandling. Efter
kropstræningen følger terræntræningen,
som foregår i en gymnastiksal med »sav-
smuld i manegen« og trapezer, liner o. a.
udstyr oppe under loftet. Her indøves det
vigtigste ved faldskærms-hoppet: at rulle
rundt på den rigtige måde ved landingen.
Den engelske landingsstil foreskriver, at
man tager jorden med det ene bens yder-
side og så ruller baglæns rundt, diagonalt
over skulderen, til den anden side. Knæene
og fødderne skal holdes tæt sammen, be-
nene være let bøjet, albuerne presset sam-
men foran brystet og hagen trukket mest
muligt nedad. Man rammer jorden med en
fart på seks meter i sekundet – eller en
hastighed på 21 km/t.

Efter at være spændt fast til en fald-
skærmssele, der hænger i en line gennem
en talje under taget, hejses man tre meter
op over savsmuldet og bli'r sat i temmelig
voldsomt pendulsving. Pludselig lyder in-
struktorens kommando: Slip! De fem mand
slipper rebet, og man ramler pladask ned.
Lige i det øjeblik er det, man skal rulle
rundt. Man får adskillige gule og blå mær-
ker på kroppen, før rulningen sker perfekt.
Træningen fortsætter i en model af flyets
kabine, hvor man simulerer de sidste mi-
nutter og sekunder før døren åbnes.
Man skal trampe kraftigt med venstre
støvle og slæbe den anden efter sig. Det
indøves meget omhyggeligt før det første
rigtige hop. Denne ved døren kontrollerer

hop-mesteren (dispatcheren) om udløs-
ningslinen er fastgjort. Så griber hans
højre hånd fat i ens bukser ... og lige i
selve springet lægger man venstre hånd i
et kraftigt greb over den højre for at hin-
dre, at armene flakser ud som følge af
vindpresset.

Dermed er det ikke slut – træningen fort-
sætter. Der springes fra over ti meter høje
mure eller tårne, og mens man i linen rut-
scher mod jorden, skal man lære at mod-
virke de pendulsvingninger, som uvæger-
ligt følger efter et faldskærms-hop.

Hvad får mennesker til helt frivilligt at
hoppe ud med faldskærm? Ja, hvorfor gør
de det? Direkte spurgt kan kun de færreste
give en fuldstændig forklaring. Men største-
parten var allerede som børn interesseret
i flyvning og faldskærmspring. Nysgerrig-
heden og spændingsmomentet spiller sik-
kert også ind – man vil selv prøve, hvor-
dan det er.

Det mærkeligste ved hoppet er måske, at
man føler det lige spændende og fascine-
rende hver gang. Man svæver dér i luften,
fri som en fugl, et løvetandsfnug – styrer
blot ved at dreje en håndflade. Omkring
én er alt stille. Den store højde føles ikke
ubehagelig, der melder sig hverken svim-
melhed eller kvalme.

Holmstedt tør garantere for, at det hele ser
meget sværere og farligere ud nede fra
jorden, end det gør i springerens egne øjne.
Selvfølgelig skal man regne med faremo-
menterne. Men sørger man blot for at ud-
løse skærmen i god tid og bruger den tek-
nik ved landingen, som blev indøvet, kan
det faktisk ikke gå galt. En moderne fald-
skærm med automatisk udløsning er så sik-
ker, at risikoen for, at den skulle svigte er
yderst minimal. Under krigen regnede man
med ét dødsfald som følge af funktione-
ringsfejl ved faldskærmen pr. 29.000 spring.
(En undtagelse er dog nogle tyske fald-
skærmsjægere, der sprang fra kun 80 me-
ters højde. Her var tabsprocenten 25).

De første »hårde landinger« kan være me-
get ubehagelige, især hvis man dunker ho-
vedet eller ryggen mod jorden. Alligevel
giver det første rigtige hop kun smag efter
mere. Man skal, som Holmstedt siger, »bare
vænne sig til at ha' et pindsvin med strit-
tende pigge i mavesækken ...«
Minimumshøjden for sportsspringere er 4-

500 meters højde under normale forhold.
I udlandet springer man også fra 10.000
meters højde og endnu mere og lader sig
falde frit det meste af vejen ned. Det siger
sig selv, at så bli'r hvert forsøg livsfarligt.
Men sådanne »dødspring«, der i øvrigt
kræver iltflaske og -maske, foretager man
ikke i en klub for amatørhoppere. Det gæl-
der jo ikke om at sætte rekorder, desuden
forbyder luftfartsmyndighederne den slags
eksperimenter.

Det kan i denne forbindelse lige nævnes,
at hastigheden i frit fald aldrig overskrider
ca. 200 kilometer i timen, hvilket først op-
nås efter 12 sekunders frit fald. Et hop fra
10.000 m eller højere ser nok vældig dri-
stigt ud, men er principielt hverken svæ-
rere eller farligere.

Under de flotteste udspring med forsinket
udløsning ligger kroppen vandret med ud-
strakte arme og ben. En lille vridning med
den ene hånd er nok til, at hopperen brin-
ger sig i en roterende bevægelse. Det kræ-
ver selvfølgelig gode nerver og fremragen-
de koncentrationsevne at kunne vente med
at trække i håndtaget, til der kun er et
hundrede meter igen ...

Når faldskærmsudspring drives som hobby,
lægges der størst vægt på den præcise
landing, og her spiller højden naturligvis
en meget væsentlig rolle. Jo nærmere jor-
den skærmen udløses, desto større træf-
sikkerhed, medens det i større højder er
betydeligt sværere at ramme det kryds,
som markerer målet på en mark, der efter
reglerne skal være mindst 600 meter lang.
Er vindhastigheden f. eks. 4-6 m/sek., må
man forlade flyet halvanden kilometer fra
målpladsen – så kraftig er afdriften i dette
tilfælde. Blæser det mere end 7 sekund-
meter, springes overhovedet ikke den dag.
Pendulsvingningerne er da så voldsomme,
at der bliver for stor risiko ved landingen.
Og under civile forhold tager man ingen
unødig risiko.

Der er også herhjemme stor og stigende
interesse for denne amatørsport. I 1963 blev
på initiativ af grosserer Kurt Holdt stiftet
Landsforbundet Dansk Faldskærmsunion,
der allerede har halvandet hundrede med-
lemmer med oberstløjtnant Otto Petersen
som formand. I pinsen 1965 afholdtes et
stævne på Vandel flyveplads, hvorfra et

(FORTSÆTTES SIDE 45)



*Højt at svæve, dybt at
falde, siger et gammelt
ord. Heldigvis daler man
blidt og behageligt ned,
men selve mødet med
jorden kan være hård nok.*

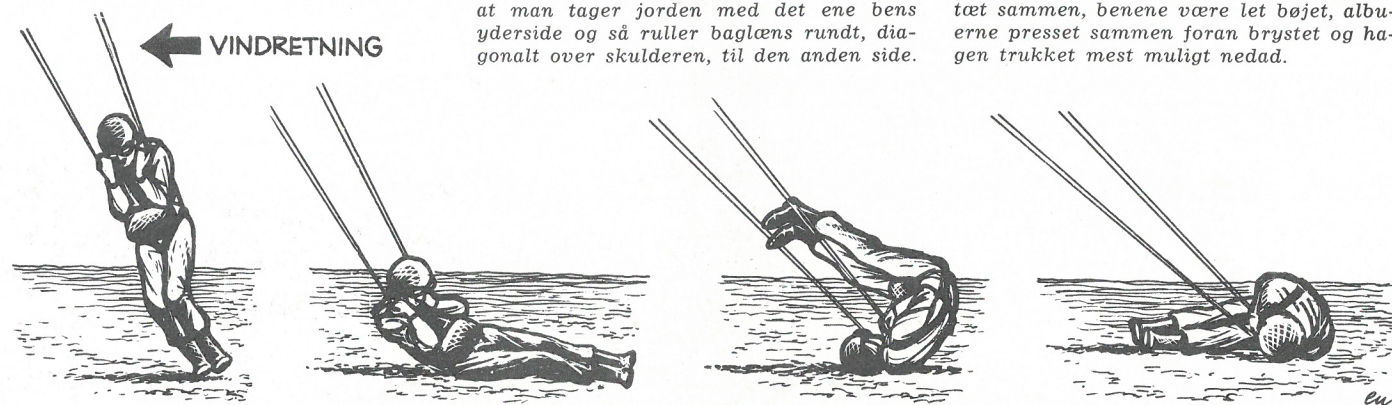


*Der skal en særlig teknik
til at »tage jorden«,
for landingshastigheden
er ca. 21 kilometer i timen.*

Sådan lander man

Den engelske landingsmetode foreskriver,
at man tager jorden med det ene bens
ydre side og så ruller baglæns rundt, dia-
gonalt over skulderen, til den anden side.

Man slår næsten et slags baglæns kraft-
spring. Knæene og fødderne skal holdes
tæt sammen, benene være let bøjet, albu-
erne presset sammen foran brystet og ha-
gen trukket mest muligt nedad.



Tag båden med i bagagerum met



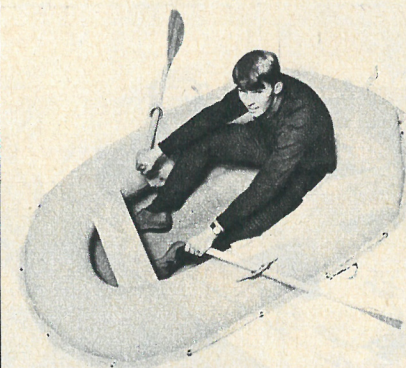
Størrelsesmæssigt er der nok at vælge imellem i gummibåde. Ser man f. eks. på, hvad det anerkendte engelske fabrikat Avon tilbyder, fremgår det, at gummibådene har en vældig størrelsesmæssig spændvidde. Her er den lille 8 fods, tre-personers båd til 1.643 kr., og i den anden ende af skalaen finder man en 12 fods båd, der kan rumme syv personer – og præstere en købsregning på 2.314 kr.! Og endda er det kun de gængse størrelser herhjemme. Der kan købes endnu mindre og endnu større både – for ikke at tale om specielle speedbåde, der med motor prismæssigt kan gøre en lille personvogn rangen stridig! Hvad skal man vælge? Størrelsen må aldrig blive det afgørende for valget af gummibåd. Kvaliteten skal først og sidst være det, der tæller. I de sidste år har man herhjemme kunnet købe japanske gummibåde til priser omkring 300 kr. for topersoners typer. Man må se sig ekstra godt for ved køb af sådanne både, idet erfaringen har vist, at kvaliteten ofte ligner prisen. Den er lav ... og netop kvaliteten kan jo blive bestemmende for, om den første tur i båden skal blive den sidste! Kort og godt: Vær kritisk i valget – køb et anerkendt produkt, og køb det i en forretning, der er sig sit ansvar bevidst. Omsat i rede penge betyder det, at den mindste virkelige kvalitets-gummibåd vil ligge i prislaget omkring 1.000 kr. Det er en udbredt opfattelse, at gummibåde har kort levetid. Det er ikke tilfældet, når talen er om en god gummibåd. Vi har set en gummibåd, der sommer og vinter i 7 år har været opbevaret under åben himmel. Den var bleget i farven, men frisk og tilforladelig i øvrigt. Sådan skal man na-

← Et nyt gummibåds-mærke herhjemme er det franske Nautisport, som spænder over et usædvanligt righoldigt program. Materialet er dog ikke af gummi, men imprægneret nylonvæv, der skulle være stærkere og mere holdbart. Den mest populære model er denne Bounty 326, der koster 1.225 kr. eksklusive løse sæder, årer og fodpumpe. Båden kan monteres med en motor på op til 5,5 hk. Sammenpakket måler båden 91×56×20 cm, i oppustet tilstand 280×120 cm. Vægt: 25 kg og bæreevne: 235 kg.

Gummibådene
er på sejrstogt overalt i Europa.
Herhjemme er
salget endnu ret beskedent, men
interessen er stærkt stigende.
En sejltur på en stille skovsø er
unægtelig også en charmerende
afveksling på søndagsture og
ferieture, man skal blot huske,
at gummibådene har deres
begrænsning.

HOBBY OG FRITID

TEKST: ROGERS SØGAARD



FØR: En 2-mands gummibåd behøver ikke at fylde stort mere end en sovepose eller en luftmadras. Her ses en gummibåd af gængs størrelse sammenpakket, som den ligger i bagagerummet. Vægten er 10 kg.

EFTER: Oppustet måler båden ca. 215×125 cm. Den er af japansk fabrikat og importeres af Forst- og Jagthuset, Kbh. Med sæder men uden årer koster den 285 kr.



turligvis ikke opbevare sin gummibåd. Om vinteren skal den ligge tørt og køligt, og den skal først og fremmest være helt tør, inden den pakkes sammen. Gummibåden kræver praktisk talt ingen pasning ellers og er således i sammenligning med en malet træbåd, en let og økonomisk hyggelig fyr.

Under vurderingen af kvalitet er det også værd at have et godt øje til selve bådens opbygning. En båd med dobbelte vægge er naturligvis bedre end én med enkelte. Flere luftkamre er også en fordel, punkterer det ene kammer, er man stadig flydende. Se også på, om der er en hensigtsmæssig bund i båden, en bund, der kan tåle knubs. Se efter, at åretolde og eventuel motorbefæstigelse er solidt forankret. Det er irriterende at ro med åretolde, der fjedrer, ligesom det er af stor betydning, at en påhængsmotor kan fastgøres stabilt. De gængse to-tre personers gummibåde vejer 15-20 kg med årer, bundgitter, motorbuk og bæreposer, og kan derfor let bæres af én person, ligesom de finder plads i selv et meget lille bagagerum.

Skal der motor til, stiger vægt- og pladskravene selvfølgelig. Klargøringen af en båd uden motor tager 15-30 minutter, afhængende af, om man til oppustningen anvender en fodbælg eller en el-bælg med tilslutning til vognens batteri.

Praktisk talt alle gummibåde kan drives med påhængsmotor. For hver enkelt type angiver fabrikanten, hvilken maksimum-motorstørrelse båden kan bære, og man gør klogt i ikke at overskride denne grænse.

Som helhed kan det fastslås, at små gummibåde ikke gør nogen overvældende god

Tag båden med i bagagerummet (FRA FORRIGE SIDE)

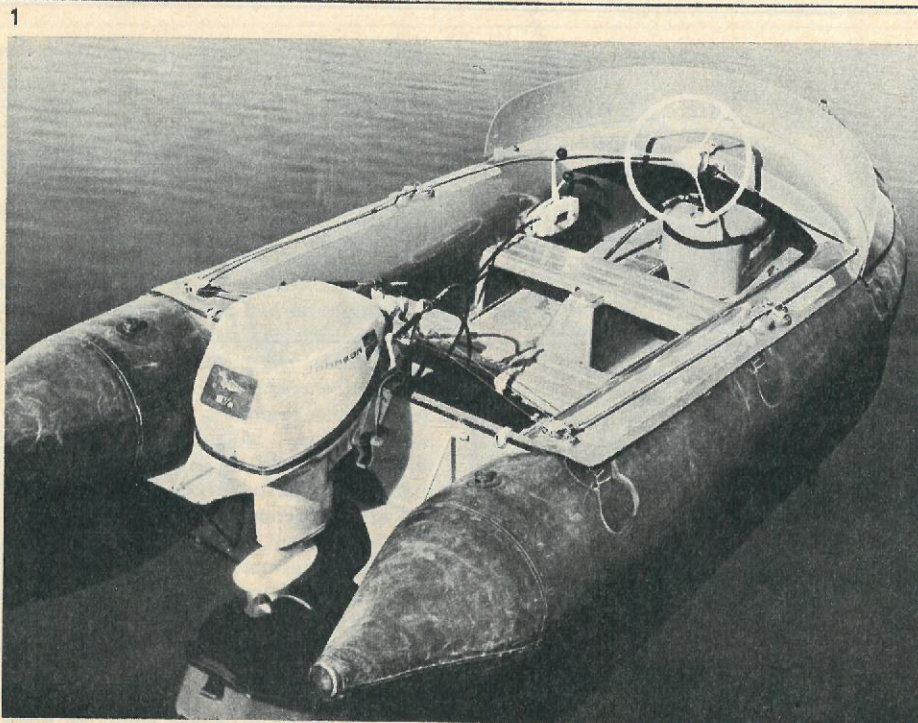
figur som motorbåde. Deres form, der i de fleste tilfælde har mere til fælles med et badekar end med et skib, giver ingen god vandbrydning, og da selve fartøjet har lav højde, skal der hverken meget fart eller bølgegang til, før de ombordværende kommer i mere eller mindre stænkvis berøring med det våde element, og som regel er bådene på grund af en tremmebund vanskelige at øse. Dertil kommer, at de fleste

gummibåde trods tremmebunden ikke er længdestabile, altså vridningsstive, og det bevirker, at de mere eller mindre følger bølgebevægelserne, og denne kælormsuro i båden er naturligvis et komfortnæssigt minus.

Der fremstilles gummibåde, som med stor motorkraft kan agere speedbåde, men disse bådtyper er ret kostbare - f. eks. koster en Continental Zephyr Z 200 ca. 4.300 kr. uden

motor - og falder desuden på grund af den tunge motor uden for det man kan betegne som transport-venlige både.

Kan man li' at blive pustet frem af vinden i stedet for at høre på en påhængsmotors larm eller for at undgå sliddet med pagaj eller årer, kan man udmærket rigge en gummibåd til med sejl, men det skal gøres med omtanke, for når der kommer sejl til, vokser risikoen for kæntring naturligvis



1 Den tyske Klepper »Kontiki«, der her ses i motor-dress, overskrider grænsen for, hvad der kan være i bagagerummet, idet den - som en stor nyhed - indeholder en indvendig »skal« af plastic, der gør båden væsentlig stivere og mere vridningsstabil, end tilfældet er med ordinære gummibåde. »Skallen« kan medbringes på tagbagagebærere, hvis man da ikke vælger at smide hele fartøjet op på vognens tag. »Kontiki« har sænkekøl, der giver bedre retningsstabilitet og mindre kæntringsrisiko. Båden har plads til 5-6 personer og vil være egnet for motorer indtil 10 hk. Uden motor vil båden koste ca. 3.500 kr. »Kontiki« importeres af Klepper Agenturet, Absalons-gade 6, Horsens.

2 Avon Redcrest er den mest solgte Avon-båd herhjemme. Den er 275 cm lang, 132 cm bred og har en opdrift på 558 kg. Selve båden vejer 18 kg. I paksæk fylder den 100×45×45 cm og kan klare en 3 hk motor. Bemærk beskyttelsessejlet mod vandstænk. Redcrest har i øvrigt en stærkt opbøjet forstavn, der giver bedre mulighed for at forcere bølger, uden at der sker vandopslag. Pris uden motor: 1853 kr.



3 To danske Norvik-både fra A/S Nordisk Gummibådsfabrik i Esbjerg. Til venstre den lille »Sport«, 235 cm lang, 115 cm bred, vægt 13 kg. En let båd, som i sammenpakket stand kun fylder 100×32×45 cm. Prisen er inklusive fodpumpe, to padler og bæresæk 1.108 kr.

Den større Norvik »Speed« med flad hæk er specielt beregnet for påhængsmotor. Målene er sammenpakket 145×50×50 cm, og oppustet er længden 265 cm, bredden 140 cm og vægten 45 kg. I modsætning til model »Sport« har denne to separate luftkamre og dertil todelt køl samt træbund. Pris med fodpumpe, to padler og bæresæk 2.150 kr. (uden motor).



4 Klepper »Kontiki« monteret med sejl. Båden er i øvrigt identisk med »Kontiki«-motorbåden, men med sejl må personantallet om bord af pladsmæssige grunde reduceres til to, højst tre. Prisen inkl. rigning ligger på ca. 5.000 kr.

ganske betydeligt. Først og fremmest bør man ikke rigge sejl på helt små både og både uden sænkekøl, og det gælder også, selv om man vil sejle i et lukket farvand – medmindre dette er så lille, at alle ombordværende let kan svømme i land, hvis båden finder på at tippe rundt.

Endelig må man på samme måde, som det gælder påhængsmotorer, ikke overdimensionere trækraften, dvs. føre for store

sejl. Røg ikke sejl på en gummiåbåden uden først at rådføre Dem med en fagmand om, hvor stor sejlføring Deres båå kan klare. Og vil De sejle godt og sikkert, hold Dem da til en gummiåbåden, der er bygget til sejl, dvs. med gode mastopstillingsmuligheder, rigningsforankring, sænkekøl m. v.

Hvad enten man vælger den ene eller den anden type gummiåbåden inden for de størrelsesnormer, som tillader bagagerumstrans-

port, må man holde sig klart, at disse små fartøjers element, er det stille vand. De tåler ikke særlig megen sø, kan under ugunstige forhold let kænåre og har først og fremmest i vind og strøm en meget stor afdrift og ringe retningsstabilitet. Dermed kan gummiåbåden blive et livsfarligt stykke legetøj for børn. De små »bilbåå« må ikke opfattes som stort andet end en slags »badedyr« til strandkanter eller småsøer. ■





Billigt walkie-talkie-sæt

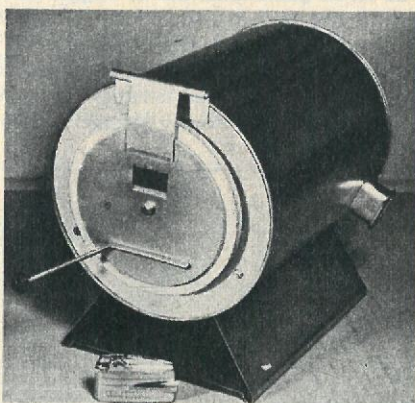
Efter at Post- og Telegrafvæsenet i september frigav det såkaldte »borgerbånd«, der uden særlig tilladelse må anvendes til privat radiospredning med typegodkendt radiomateriel, er der kommet gang i importen af små sende- og modtagestationer, som kan have såvel nytte- som hobbyinteresse.

MANDENS VERDEN har foretaget en afprøvning af et nyimporteret, ganske billigt walkie-talkie-sæt (ca. 575 kr. for begge apparater). Pony Transceiver CB 12, som anlægget hedder, har 10 transistorer, der drives af et almindeligt 9 volt element. Pony'en leveres i et fikst læderetui med sidehængt etui til den aftagelige teleskopantenne.

Vi afprøvede Pony inden for rammerne af et mellemstort boligkompleks, og kunne her notere, at uanset hvor apparatet blev placeret, var kontakten glimrende mellem de to stationer, om end der periodisk indløb mere eller mindre generende støj fra ejendommens forskellige elektriske installationer.

En distanceafprøvning viste, at når den ene station var højt placeret - i dette tilfælde ca. 40 meter o.h. - kunne der i svagt bebygget område opnås en næsten støjfri kontakt over en afstand på 3-4 km, hvorimod Pony'en ved forbindelse over egentlige byområder var meget støjfangende og kun anvendelig over meget korte afstande.

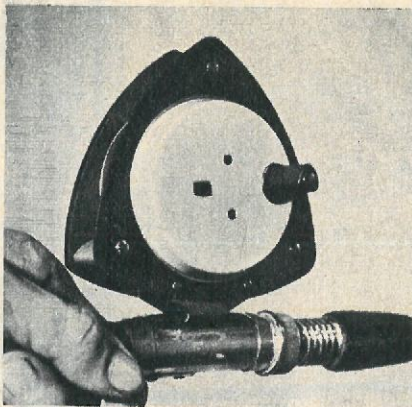
Pony'en er glimrende, når den kan arbejde i områder med forholdsvis svage forstyrrelser fra el-maskiner, lysrør o.l., og må således karakteriseres som et decideret hobby-anlæg. Set hos Hobby Service, Alborg.



Emalje- og keramikovn til hjemmebrug

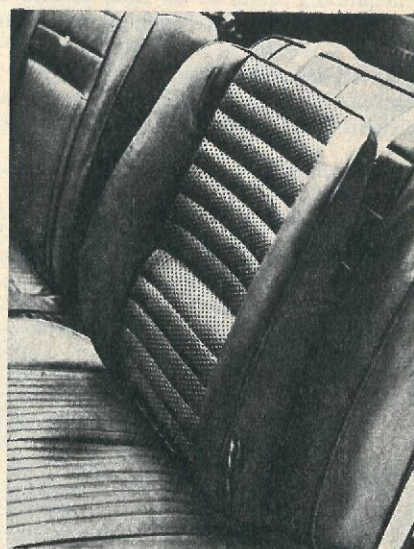
Nu kan de, der sysler med emalje- og keramikarbejde i det små, få eget brænderi. Den tyske Werkring Kera Studio II ovn fylder omtrent det samme som en almindelig papirkurv, men rummer trods alt en del, idet de indvendige mål er 130 mm i diameter og 155 mm i dybden. Ovnens, der består af en støbt molerkerne med en metalpladekappe uden om, kan på 40 min. præstere en temperatur på 850°, hvilket er fuldt tilstrækkeligt til indbrænding af f. eks. emalje på smykker, og da der anvendes rundopvarmning, skulle man være sikker på en ensartet brænding. Kører ovnen i længere tid, vil man kunne opnå 1000°, og dermed kan den klare både keramik- og porcelænsbrænding.

Ovnens kører på 220 volt netspænding og har et forbrug på 1000 watt - eller det samme som et almindeligt strygejern. Pris 150 kr. Set hos Hobby Service, Alborg.



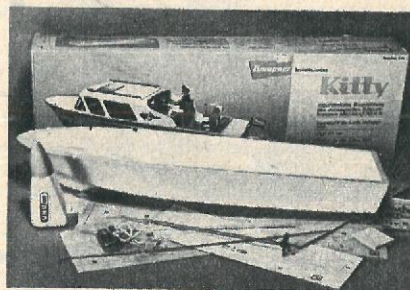
Utraditionelt fluehjul

»Delta« fluehjulet ser ikke ud, som fluehjul plejer at gøre, idet det svenske firma for lystfiskerartikler, ABU, har valgt den utraditionelle trekant-facon, hvilket har givet hjulet en sjælden elegance. Nogle nye, brede, afrundede tværstivere skåner fiskesnoren, og selve den roterende del af hjulet er udført med forhøjet kant til bekvem og jævn afbremssning af linen ved fiskens udløb. Prisen er 85 kr., og vi så det hos Jagt- og Fiskerimagasinet, Kbh.



Bedre kørestilling

Det er en kendt sag, at de fleste bilsæder er konstrueret så ringe, at de giver en helt forkert kørestilling. For bilister, der kører meget, kan dette efterhånden resultere i rygsmerter. Det er selvfølgelig ikke nemt at lave biler, der passer til alle, men miseren er ofte en for blød polstring. For at hjælpe på de dårlige kørestillinger, bugner tilbehørsforretningernes vinduer med mere eller mindre effektive puder og stativer. En splinterny ting er denne rygstøtte, der er skabt efter de bedste rally-forbilleder. Den befinder sig i den dyre ende af skalaen - mellem 140-150 kr. - men udformningen er til gengæld noget af det mest lækre, vi endnu har set. Den relativt store tykkelse, som rally-sæderyggen har, kræver, at man har en bil, hvor sædet kan rykkes et par takker mere tilbage, end man ellers bruger det uden rygstøtte. Importør er firmaet: Schrader & Søn, Albertslund.



For den magelige modelbygger

Efter princippet »noget for enhver smag« har Graupner nu lanceret et nyt »letbygger« Kitty modelbåd-samlesæt i skala 1:15. Det nye ved dette byggesæt er, at skroget leveres færdigt i hård skumplast. Den færdige båd får en længde på 473 mm og en bredde på 141 mm. Vægt maksimalt 600 g. Der er rigelig plads til montering af el-motor og to-kanal fjernstyring. Prisen for samlesættet er 33,50 kr. Set hos Hobby Service, Alborg.

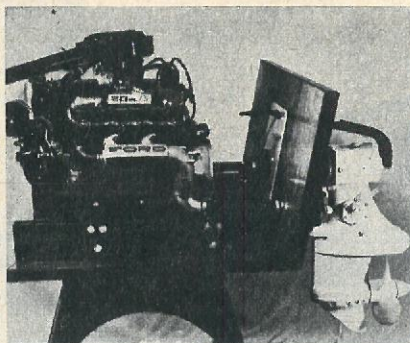


Blitzterning med 4 blink

En nyhed, der er blevet betegnet som et firkantet Columbus-æg, er efter stor succes i USA netop lanceret i Europa. Det er en krystallklar plastic-terning 25×25×25 mm, der indeholder 4 små blitzpærer med tynd, blank aluminiumsfolie som reflektor bag hver pære. Terningen skal blot drejes 1/4 omdrejning efter hvert glimt, og et nyt skud er klar. Nyhedens værdi ses tydeligt af den omstændighed, at de store fabriker har lavet nye kameraer dertil. Kodaks populære Instamatic-serie kommer i nye modeller 104, 224, 324 og flere, mens Agfa har udsendt et nyt Iso-Rapid C, alle med blitzfatning til de nye terninger. Når filmen køres frem til næste billede, drejes terningen automatisk til næste pære, så man kan tage fire blitzbilleder i hurtig rækkefølge. Til kameraer med »gammeldags« blitzfatning fås en adapter til terningens sokkel, men her skal man altså dreje med håndkraft. Det er dog ikke noget problem, terningen bliver ikke særlig varm og kan derfor også tages ud når som helst, hvis man ikke bruger alle fire pærer. Kameraet har fast, antirefleksbehandlet objektiv f:11/43 mm og lukkertiden ca. 1/90 sek., der automatisk ændres til 1/40 sek., når blitzterningen sættes i. Set hos Kongsbak & Cohn, Kbh. 82 kr. for kameraet og 2,60 kr. for blitzterningen.

Taunus 20 M TS motoren i det våde element

Ford Werke AG i Köln har udviklet en kraftig V8 marineversion af 20 M TS motoren. Denne V8 motor, der i øjeblikket kun findes som prototype, er særlig velegnet til bådinstallation. Marineversionen er forsynet med et 2-kreds kølesystem med varmeveksler.



Det interne kølesystem (ferskvandssystemet) er et termostatstyret, lukket system, og det kræver praktisk taget ingen vedligeholdelse. Saltvandskølingen cirkuleres af en Jabscopumpe udført i et korrosionsbestandigt materiale. Varmveksleren kan afmonteres for vedligeholdelse. En særskilt monteret olie-køler er indbygget i motorenheden.

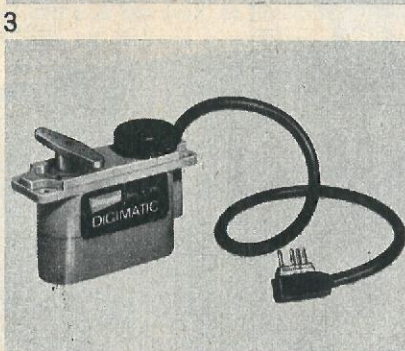
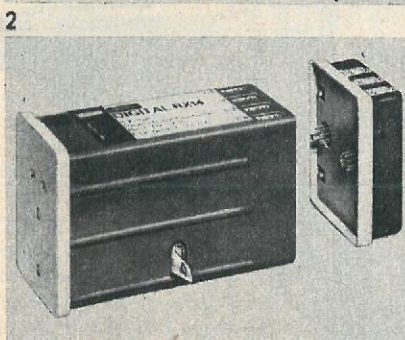
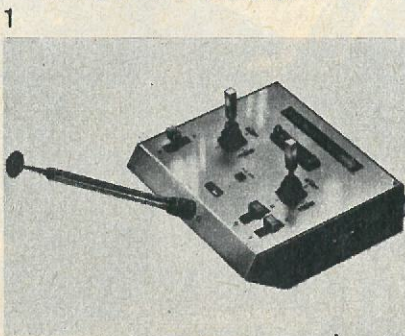
Med et kompressionsforhold på 9:1 yder den 6-cylindrede 2 liters motor 105 hk (SAE) ved 5.000 omdr./min. Det elektriske system (12 V 52 amperetimer batteri) holdes opladet af en 490 watt vekselstrømsgenerator.

Endnu er der ikke fastsat nogen pris for motoren, men sandsynligvis kommer den til at koste et sted mellem 8.000 og 9.000 kr.

Sensation i radiofjernstyring

Det nye Graupner-Grundig 14 kanal proportional-fjernstyringsanlæg, der netop er fremkommet, er utvivlsomt det mest fuldkomne til dato.

Ved at betjene sig af digital-teknikken, der allerede kendes fra elektroniske databehandlingsmaskiner, kan man udføre op til 7 funktioner samtidigt og proportionalt, hvilket vil sige, at for eksempel rorudslaget bliver nøjagtigt så stort el-



ler lille, som man ønsker. Den fornemme modtager er superheterodyn, hvilket bevirker, at den ikke forstyrres af fremmede sendere.

På billedet ses: 1. Senderen. 2. Modtageren, der består af en 8 kanal grundenhed. Kan udvides til 14 kanaler ved hjælp af den flade, firkantede tilsats. 3. Den nye specielle rormaskine, Digimatic R, af hvilken der skal bruges 7 stykker til 14 kanaler.

Prisen? Godt 5.000 kr. komplet. Set hos Bodholdts Hobby Shop, Kbh.

Med på moden

Til stævnemødet foran Påfuglen i det nyudsprungne Tivoli har kavaleren her klædt sig i en lækker blazer af Camel Hair, en Wingford model med håndstukne forkanter, tilbagelagt skuldersøm, påstukne lommer og to gyldne knapper. Prisen er 438 kr. Benklæderne er i en let, brunlig, pepitateret tweed i den nye St. Tropez-facon med lav livhøjde og uden læg foran. Der er ingen baglommer, men en lille kamlomme indvendig i siden. Modellen hedder Bernardo og har smalt opslag. Prisen er 108 kr. Skjorten er af mærket Stenström i stribet Oxford-lærred med lange button-down flipper, pris 68 kr. Dertil et strikket, gyldent slips i hellsilke til 34 kr. Over armen har han en hvid trenchcoat med skulderstropper, påstukne lommer og læderknapper. Prisen er 198 kr. Set hos Palle Granlund, Vester Voldgade, Kbh.



PRØVEKØRSEL

Renault 16 har et særpræget udseende med markante, men rene linjer og god harmoni. Den kraftige bagkant virker dog noget voldsom.

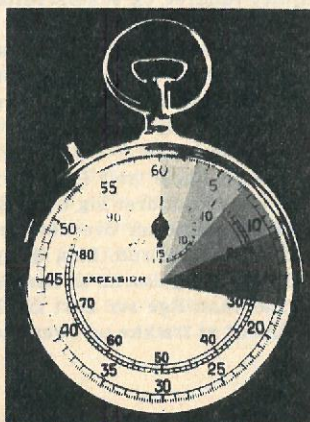


DEN BEDST GENNEMTÆNKTE FAMILIEBIL TIL DATO

TESTRAPPORT: ARNE FORSBERG CLAUSEN

Den nye Renault 16, der endelig kom til Danmark næsten et år efter verdenspremieren, er en spændende, praktisk og økonomisk bil.

fylt med nye ideer og frigjort fra al hæmmende vanetænkning og hvordan biler skal være.



Acceleration:

0- 40 km/t: 3,1 sek.

0- 60 km/t: 7,2 sek.

0- 80 km/t: 11,5 sek.

0-100 km/t: 17,2 sek.

Tophastighed: 144 km/t

Benzinforbrug:

Normalt forbrug ved blandet kørsel: 9,5-12 km/l.

Landevejskørsel ved 80 km/t: 13,5 km/l.

Renault 16 er nok på mange måder en videreførelse af tankerne bag Renault 4, der trods sin hensigtsmæssige funktionalisme ikke rigtig har fundet popularitet herhjemme. Men man er gået mange skridt videre. De indhøstede erfaringer er suppleret med de nyeste tekniske fremskridt og kombineret med højeste komfort og en tiltalende udførelse til en praktisk helhed, der fortjener prædikatet: Den bedst ud-tænkte familiebil til dato.

Der er delte meninger om vognens udseende. Man skal jo altid vænne sig til noget nyt. Den kraftige bagkant og taglinjen kan måske virke lidt for voldsomme, men det har sin begrundelse i en særlig kraftig konstruktion. Stilen med den skrå bagende, den såkaldte »fastback«, er jo på mode igen - ligesom for 20-30 år siden, da Folkevojen, Fords V-8, Volvos PV-model og mange andre blev skabt efter denne læst. Men Renault har udnyttet modelnet ved at indsætte en stor bagklap, der letter adgangen til bagagerummet, og i forbindelse med bagsædets og -ryggens mange bevægelsesmuligheder gør vognen til en stationcar, når man ønsker det.

I det hele taget har den praktiske nytteværdi været rettesnoren for konstruktørerne. Prognoser om fremtidens gennemsnits-familie og dens behov har været lagt til grund, og resultatet opfylder da også de krav, man kan stille til den ideelle familiebil i så høj grad, at Renault 16 både i Sverige og Holland blev kåret som årets

Interiøret er nydeligt med tæpper på gulvet, polstret instrumentpanel og dørsider og behagelige sæder med stofbetræk. Instrumenterne sidder lovlig lavt og er vanskelige at aflæse. Der findes speedometer og kilometertæller, benzinnåler og underligt nok et amperemeter, der for en gangs skyld kunne undværes, da vekselstrømsgeneratoren nok skal dække behovet. Kontrollamperne er for choker, fjernlys, blinklys og en fælles lampe for olietryk og temperatur.

bil i 1965. Herhjemme nåede vognen ikke frem, men det skulle ikke undre os, om den også får titlen her, når MANDENS VERDENS jury sidst på året skal bedømme nyhederne på det hjemlige marked.

Teknisk er der ikke noget sensationelt nyt ved Renault 16, men den er med på noderne. Man mærker straks, når man kommer ud at køre, at der er noget særligt ved denne vogns egenskaber.

Det er især affjedringen og køreegenskaberne, der imponerer. Med ganske enkle midler har man opnået en affjedring, der på en gang er blød og samtidig meget stabil. Vognen krænger ganske vist en del i skarpe sving, men uden fare for udskridning. Der er hele tiden god vejkontakt, og selv på ujævn vej, som vi havde rig lejlighed til at prøve efter vinterens hårde angreb på asfaltbelægningen, optager systemet næsten alle rystelser og stød.

Ved hurtig kørsel på lige vej virker affjedringen forbløffende fast og er faktisk under alle omstændigheder så komfortabel, at man skal lede efter dens lige. Forhjulstrækket er helt uden vibrationer selv ved kraftige accelerationer og uden gener for styringen, der foregår meget let, om end lidt indirekte og med vel store ratudslag.

Takket være motorens placering bag forakslerne og den lette aluminiumsblok, der for øvrigt er et særsyn i en almindelig brugsbil, er vægtfordelingen meget fordelagtig: 57-43 %, og styringen er derved blevet næsten neutral med en svag tendens til understyring, der giver god retningsstabilitet og behagelig afslappet kørsel på lige stræk.

Sidevindsfølsomheden er beskeden, men til gengæld bliver man gjort opmærksom på sidevinden ved en højlydt støj omkring de forreste hjørnestolper. Ellers må støjniveauet siges at være lavt, dog er der endnu et særlig ømt punkt, idet hjulkasserne ikke har nogen isolering, så grus og sten, hvilket der var meget af på vejen i.....

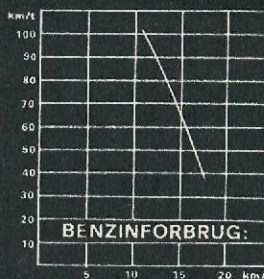
TEKNIK

Opbygning: Selvbærende karrosseri med stiv platformramme.
4 døre + bagklap.
Motor fortil.
Bagagerum bagtil.
Træk på forhjulene.
Motor: 4-cylindret, 4-takts rækkemotor med topventiler.
Vandkøling (forseglet).
Boring: 76 mm.
Slaglængde: 81 mm.
Slagvolumen: 1470 cm.
Kompressionsforhold: 8,6:1.
HK (maks. effekt):
55 DIN v. 5000 o/min.,
62,6 SAE v. 5000 o/min.
Litereffekt: 37,5 hk/l DIN,
42,5 hk/l SAE.
Maks. drejningsmoment:
10,75 kgm SAE ved
2800 o/min.
Karburator: Solex 35 DISA
Transmission: Tør enkeltpladekobling.
Ratgearstang.
4 fremadgående gear.
Synkronisering: Alle.
Udvekslingsforhold:
3,61 - 2,25 - 1,48 - 1,03.
Bakgear: 3,08.
Brems: Hydr. fodbremse.
Skivebrems for. Tromlebrems bag.
(Bremsetrykdignier indskudt i systemet).
Mek. håndbremse.
Forhjulsophæng: Korte og lange triangellarme, langsgående torsionsstænger, krængningsstabilisator.
Baghjulsophæng: Langsgående svingarme, tværliggende torsionsstænger, krængningsstabilisator.
Støddæmpere: Teleskop.
Styretøj: Tandstangsstyring.
Ratmdrejninger mellem fulde styreudslag: 4.

Elsystem: 12 volt.
Vekselstrømsgenerator: 400 watt.
Batteri: 40 Ah.
Instrumentering: Speedometer, km-tæller, benzinmåler, amperemeter.
Kontrollamper for: Olietryk/temperatur, blinklys, fjernlys, choker.
MÅL OG VÆGT
Kørekraft vægt: 980 kg.
57 % af vægten på forhjulene.
Vægteffekt: 15,5 kg/hk (SAE).
Tilladelig maksimallast: 410 kg.
Totalvægt: 1380 kg.
Længde: 423 cm.
Bredde: 165 cm.
Højde: 145 cm.
Frihøjde: 11,5 cm.
Dækstørrelse: 145×355 mm.
Akselafstand: 265 cm (højre side) 271 cm (venstre side).
Sporvidde for/bag: 133/128 cm.
Mindste vendediameter: 10,80 m.
Kabineindretning: For: Separate forstole, sml. bredde 137 cm. Bag: Helt sæde, justerbart, sml. bredde: 135 cm.
Tankindhold: 50 l.
Olie: 4 l.
Kølerindhold: 5,8 l.
CAMPING
Tilrådelig campingvognsvægt højst: 850 kg.
Importer: Brdr. Friis-Hansen A/S, Glostrup.
Fabrikationssted: Régie Nationale des Usines Renault, Sandouville, Frankrig.

ØKONOMI

Pris: 26.745 kr. ekskl. lev.
Leveringsomkostninger: 250,- kr.
Årlig vægtafgift: 300,- kr.
Ansvarsforsikring med fuld kasko: Uden bonusret (MLU): 823 kr.
Med bonusret (Dansk Automobilforsikrings Forbund): 776 kr.
Efter skadefrit år: 621 kr.
Efter skadeår: 1035 kr.
Eksemplerne er alm. hel-årspræmie - uden selvrisiko - og gældende for Storkøbenhavn (landets dyreste tarifområde).
Benzinudgifter: ca. 10 kr. pr. 100 km. (Blandet kørsel).
Vedligeholdelse (vejl. priser): Serviceeftersyn hver 10000 km: ca. 105 kr. (Første gratis).
Motorolieskift normalt hver 5000 km: ca. 20 kr.
Oliefilter hver 10000 km: 22 kr.
Kølertermostat: 17,25 kr.
Udstødningsrør komplet m. lyddæmpere: ca. 282 kr.
Komplet sæt støddæmpere: 444 kr. (4 stk.)
Bremsebakker m. belægning (tromlebrems): ca. 60,- kr. (baghjul).
Bremseklodser (skivebrems): ca. 84,- kr. (forhjul).
Komplet sæt bremseslanger: 103 kr. (4 stk.)

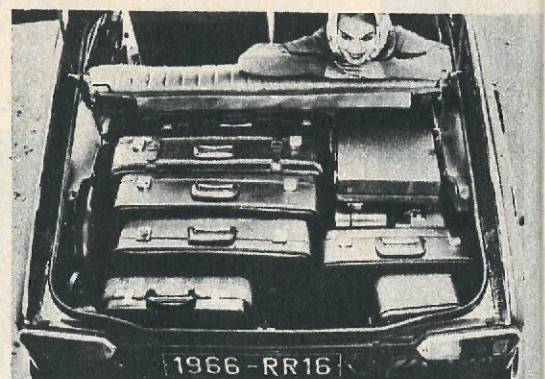
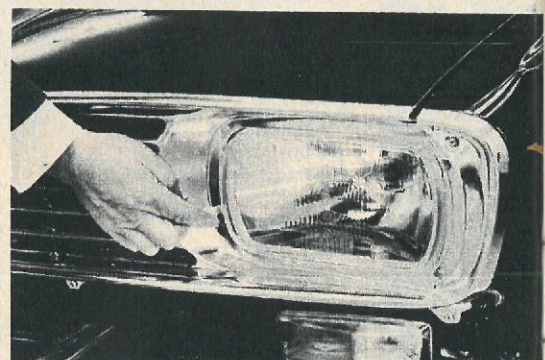


den tid, vi kørte, slår op imod pladerne med skarpe smæld, som høres tydeligt i kabinen.

I bytrafik er Renault 16 ikke ligefrem handy. Her mærker man, at der skal 4 1/2 ratmdrejninger mellem fulde styreudslag, og at bilen er et godt stykke over fire meter lang, men motorens smidighed og en ret lav gearing gør den livlig i trafikken. Motoren er på 1470 ccm og udvikler 63 hk SAE ved 5000 omdr./min. Det er ikke nogen stor effekt fra en 1 1/2 liters motor, men da den er meget omdrejningsvillig, vibrationsfri og smidig, føles vognen passende hurtig, og vore målinger viser da også fine præstationer. Til gengæld kan man jo så forvente, at maskineriet kan holde længe. Der er udskiftelige cylinderforinger som på alle Renault-motorer, krumtapakslen har fem hovedlejer, og den kædedrevne knastaksel er højtliggende, så ventilernes stødstænger er ganske korte.

Det første kik i motorrummet er lidt af et chok, hvis man ikke er forberedt. Det er ikke ligefrem system og orden, der præger tingenes placering, men snarere fransk nonchalance. Oven i det hele ligger reservehjul, vandret, og et stort luftfilter dækker også godt for udsigten og adgangen. Men ved nærmere eftersyn viser der sig at være finesser som vekselstrømsgenerator, forseglet kølesystem og termostattyret ventilator, der kun træder i funktion ved langsom kørsel.

Gearkassen ligger helt fremme foran motoren, og man undrer sig over, at ratgearstangens bevægelser overhovedet kan forplante sig helt derud. Men det går meget let. Skiftebevægelserne er nemme og præcise, når man lige ser bort fra bakgearet, der fås ved at trække ud i gearstangsknop-



	Acc. 0-80 km/t				Topfart km/t			
	14	12	10	8	130	140	150	160
RENAULT 16								
AUDI								
AUSTIN WINDSOR								
OPEL REKORD 1500								
VW 1600 TL								

pen og derefter trække ind mod sig selv og endelig nedad ved siden af 2. gear. En besværlig bevægelse, der tilmed kræver nogen kraft. Synkroniseringen til 1. gear synes at volde lidt kvaler. Især når motoren er meget kold, er det vanskeligt at komme ind og ud af dette gear.

Herhjemme føres Renault 16 kun i Grand Luxe-udgaven, selv om den mere spartanske standardmodel på grund af vore skattemæssige uhyrligheder måtte kunne sælges mindst et par tusinde kroner billigere. Men man har altså ment, at den højeste komfort er et vægtigt salgsargument, og det er da også et af vognens allerstørste plusser.

I interiøret fortjener sædearrangementet at fremhæves som særlig genialt. Sæderne er behageligt bløde og beklædt med ru stof, så man ikke glider og sveder som på både ægte og uægte læder. Siddefladen er lidt for kort for langbenede personer, og der er ikke tilstrækkelig lændestøtte, men god støtte for tværkræfter. Forstolene er separate, kan begge rykkes i længderetningen og har desuden sovebeslag af flyvestoltypen, så man kan indstille ryghældningen efter behag eller skabe to sovepladser, hvis man vil campere i bilen eller trænger til en lur på langturen.

Men foruden disse ret almindelige er der et utal af specielle indstillingsmuligheder (se illustrationerne). Bagtil kan både sæde og ryg trækkes 15 cm frem - helt hen til forsædernes bageste position, så der dannes en barneseng eller en ideel afskærmet plads for mindre børn, samtidig med at bagagerummet forøges med ca. 25 %.

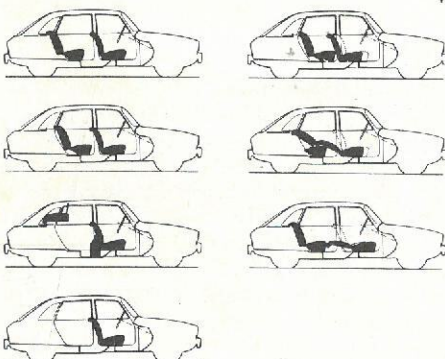
Desuden kan bagsædet vippes helt frem og ned i bunden, og ryggen kan med et par

(FORTSÆTTES SIDE 44)

◀ En snild finesse er de indstillelige forlygter, der ved et tryk på en tap kan drejes nedad, så nærlyset ikke blænder ved stor belastning af bagvognen.

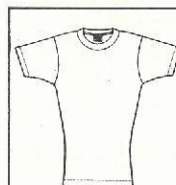
◀ Der er meget let adgang til bagagerummet ad den store bagklap, som er afbalanceret, og nem at løfte. Hylden bag bagsædet glider med op. På billedet er ryggen skudt 15 cm frem, men selv i normalstillingen er rummet næsten en meter dybt.

Eksempler på sædernes mange indstillingsmuligheder.



Nu også specielt Jockey-design for slanke mænd...

Moderne lav livhøjde ■ Smal linning-elastik
■ Slids i siderne - og netvæv i skridtet ■
Slim Guy harmonerer med moderne mandfolks påklædning af i dag.

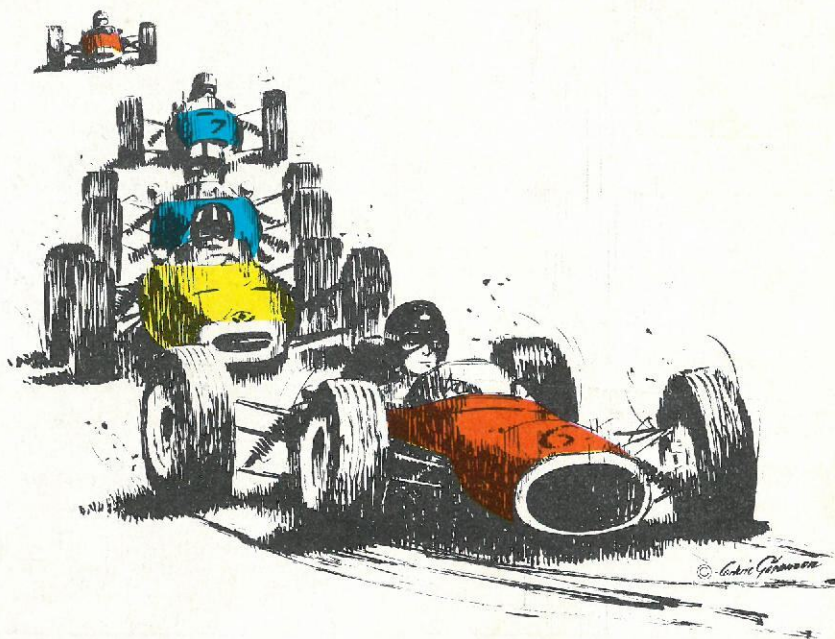


- Brute Shirt
- Let og behagelig
- Høj halstopping
- Skåret ind i taljen
- Ideel som T-shirt.



Jockey

YDERST VELKLÆDT - INDERST..!



MOTOR-SPORTENS MYSTISKE FORMLER

Der er i virkeligheden intet mystisk over motorsportens formel-begreber. De er inddelinger, som tilstræber den størst mulige jævnbyrdighed på samme måde som andre sportsgrene gør det ved opdeling efter vægt, alder, erfaring, dygtighed og hvad man nu ellers finder på, men fællesnævneren er for dem alle »lige børn leger bedst«. En af motorsportens eksperter drager i denne artikel mystikkens gådefulde slør bort fra motorsportens formel-verden.

Vi skriver år 1906. Racersæsonen er på sit højeste. Landsbyen LeMans, der danner rammen om det store Grand Prix, er ved at drukne i kvælende støvskyer, som de store vogne kaster til vejrs fra den tørre hovedgade. Dundrende, brølende fra gabende udblæsningsrør suser bilerne ned gennem gaden, kanter sig halvt skridende om det skarpe sving og forsvinder ud på landevejen i en em af branket olie. Farten er afsindig. Køerne og deres mekanikere klynger sig til rat og sæder i de åbne vogne.

Da Szisz stryger over mållinien i sin store Renault-racer er han den første, der sejrer i et Grand Prix efter de splinternye regler, den såkaldte formel, som sætter faste grænser for bilernes vægt og konstruktion.

Let havde det ikke været at nå så vidt. Siden det første motorløb afholdtes i 1894 på landevejen mellem Paris og Rouen var alle gode bestræbelser for at få indført faste regler løbet håbløst ud i sandet. Selv den stående regel fra premiere-løbet, der sagde, at »køretøjerne skal være ufarlige og lette at behandle og ikke koste for meget på landevejene« kneb det svært at få håndhævet. I sikker overbevisning om reklameværdien af sejre i konkurrencerne overbød fabrikerne hinanden i hestekræfter og sindrige konstruktioner, der til tider lod hånt om alle regler, og da fabrikanterne

i reglen selv arrangerede motorløbene eller i det mindste betalte omkostningerne, varede det ikke længe, førend det hele var et stort roderi med dampbiler, benzinbiler og elektrobiler i alle størrelser og afskyninger mellem hinanden.

Løbet i 1894 blev vundet med en gennemsnitsfart på godt 20 km/t. Allerede fem år senere kørte den engelske sportsbilist Jenatzy 106 km/t i en elektrisk drevet bil. Det er klart, at med sådanne hastigheder må billøbene ende med uheldige ulykker. De kloge stikker hovederne sammen. De snakker og snakker, men uden synlige resultater.

Men henimod 1904 begyndte det at gå fremad. Motorklubber skød op som paddehatte, især i Frankrig. I 1905 sluttede de sig sammen i Automobile Club de la France og så begyndte der at komme orden i tingene. Nu skulle det ikke bare gælde om at komme først. Væddeløb, dekreterede automobilklubben, skal arrangeres mellem tilnærmelsesvis ens biler. Dvs. biler som opfylder ganske bestemte krav med hensyn til konstruktion, vægt, dimensioner, hestekræfter, brændstoføkonomi og bemanning. For hver klasse opstilles faste regler, som skal opfyldes til punkt og prikke af de deltagende biler.

Se, det var noget nyt. Her var en opskrift på motorløb, og da opskrift på godt fransk hedder *formule*, endte det med, at bil-

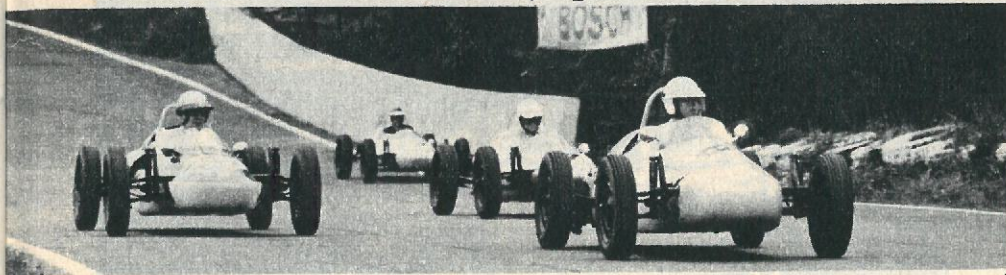
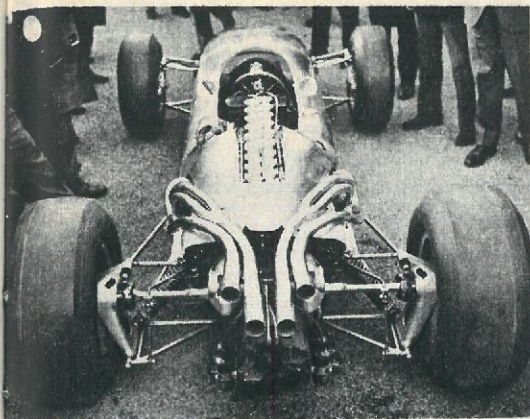
klasserne 1, 2, 3 og så fremdeles kom til at hedde Formule 1, 2 og så videre.

Grand Prix'et i LeMans det følgende år blev en kæmpemæssig succes for formel-systemet. Automobile Club de la France havde udskrevet konkurrencen i Formule 1-klassen. Herom foreskrev reglerne:

– Største tilladte vægt 1.000 kg plus 7 kg for magnet-tænding. Horn, afviservinger, lygter, lygteholdere, polstring og værktøjskasse er ikke inkluderet i denne maksimalvægt, (hvis værktøjsskassen bruges som sæde, indgår den dog). Udblæsningsrørene skal være vandrette. Mundingerne skal være opadbøjede for at hindre vejstøvet i at blive blæst op mod de bagved-kørende. Der skal være to personer i vognen, hver med en vægt på mindst 60 kg. Den lille passus om udblæsningsmundingerne giver et fingerpeg om konkurrencemetoder i tiden, før den første formel blev til. Hvorom alting er, Grand Prix'et i LeMans blev en drønende succes. Szisz, som erobrede førstepladsen, blev noteret for en fantastisk gennemsnitshastighed på 102,6 km/t. Tilskuerne var ellevilde og arrangørerne gned sig i hænderne.

Men fabrikanterne skulede. Disse formler var for stramme efter deres smag. De gik i krig mod automobilklubben og vandt en delvis sejr. Formlen blev lavet om.

Den nye formel 1 til Grand Prix-løbet, der i 1907 kørtes i Dieppe havde ingen maksi-



1
En af de toneangivende inden for Formel 1 er Ferrari, der til 1966-sæsonen stiller med denne 12-cylindrede 3-liter racer. Blandt de topkørere, der hører til Ferraris stald, og således vil være at finde bag rattet i denne vogn, er bl.a. italieneren Lorenzo Bandini og den tidligere verdensmester, englænderen John Surtees.

2
Det sidste skud på stammen er Formel 4, der nærmest må betegnes som go-karts med karrosseri. Her ses en Tecno F-4, som har en 1-cylindret 4-takts Ducati-motor på 250 ccm.

3
Et felt af Formel Vee vogne fotograferet på Knutstorp-banen i Skåne. Disse banevogne er bygget på basis af den populære »Folkevogn«. Ud over motoren er også de fleste undervognsdele hentet fra VW.

AF JAN KOFOED

malvægt. Derimod satte et benzinforbrug på 30 liter på 100 km en grænse for den frie hestekraft-udfoldelse. Den nye formel satte sig spor i vinderens fart. Nazzaro sejrede med 112 km/t i Fiat. Fabrikkerne triumferede og arrangørerne skumlede og besluttede, at det skulle være sidste gang, de lod sig rokke.

1908 hed formelen:

Størst tilladte vægt 1.100 kg. Ubegrænset slaglængde, men boringen i firecylindrede motorer må ikke overstige 155 mm. Det totale stempelareal må, uanset antallet af cylindre, ikke overstige det maksimalt opnåelige for en 4-cylindret motor.

Kølevæske, benzin, værktøj, beskyttelsesgrej og reservehjul er ikke inkluderet i totalvægten.

Krigen mellem arrangører og bilfabrikanter var i gang, og den fortsætter endnu, selv om udsvingene er knap så store. Det har nemlig vist sig, at formel-reglerne ikke har været så slemme ved bilkonstruktørerne, som det oprindeligt så ud til.

Tværtimod skylder den moderne bil formel-systemet en stor del af æren for sin hurtige udvikling. I stedet for at blive en hemsko har den sat en vekselvirkning i gang, der bestandig bringer nye tekniske fremskridt, som tid efter anden baner sig vej ind i de almindelige standard-bilers verden.

På den ene side bruger fabrikkerne al

deres indflydelse i motorsportens inderkreds for at få formlerne indrettet efter deres ønsker. På den anden side retter de sig loyalt efter formelen, når den er fastsat og gør deres yderste for at nå det ypperste inden for rammerne af den.

I 1961 indførte den internationale bilsports sammenslutning, F.I.A. - Federation Internationale de l'Automobile f. eks. den formel, der var i kraft til sidste år.

Efter den skulle formel 1 omfatte ensædede biler med slagvolumen fra 1.301-1.500 ccm uden kompressor. Bilerne skulle køre på handelsbenzin. Foruden dette krævede formel-reglerne en række betingelser af sikkerhedsmæssig art opfyldt. Bilerne skulle således være udstyret med krængningsstabilisator, selvstarter, to-kreds bremse-system, sikkerhedstanke, åbent cockpit, samt en minimumsvægt på 450 kg inklusive olie og kølevæske, men uden brændstof, som ikke måtte tilvejebringes ved hjælp af ballast.

Da formelen blev offentliggjort, løftede der sig et ramaskrig: Slut med at køre Grand Prix, skrev aviser verden over. Den nye formel 1 vil ødelægge racersporten.

Tilsyneladende havde pessimisterne ret. Årets franske Grand Prix på Rheims sluttede med en gennemsnitsfart på 192 km/t mod 211 km i timen året før. Det så sandelig håbløst ud.

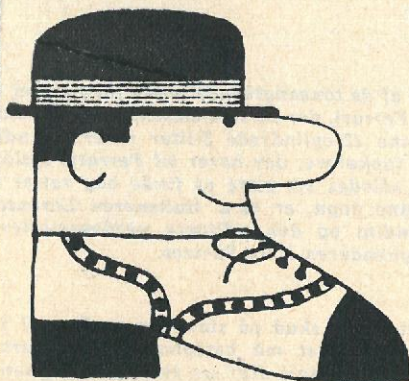
Men i det stille begyndte konstruktørerne

at tegne nye biler, der kunne passe til de ændrede regler, og på om på kom de racervogne frem, vi kender i dag: Et lavt, strømlinjeformet karrosseri med køreren i halvt liggende stilling bag rattet. Motoren placeret bag cockpittet og uafhængig affjedring på alle fire hjul, der åbnede uanede muligheder for at ændre på styregeometrien.

Året før havde formel 1 foreskrevet motorer på 2.500 ccm. Barberingen af kubikindholdet med 1.000 ccm gjorde alt det gamle materiel til museumsstykker. Det, der nu skete, var, at motoringeniørerne gav sig til at pille ved de små motorer for at trække så mange hestekræfter ud af dem som overhovedet muligt. Det lykkedes over al måde, og da formel 2 på 1.000 ccm og den såkaldte »lille mands formel« formel junior, ligeledes med 1.100 ccm motor og stærk begrænsning af specialist-tuningen, kom til gik der virkelig skred i den tekniske udvikling. En masse eksperter, som selvsikkert havde spået, at benzinmotoren havde nået sit ypperste i den gamle formel 1, opdagede pludselig, at udviklingen langt fra var slut alligevel.

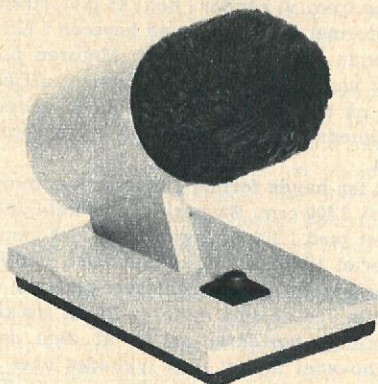
Naturligvis gik det ikke gnidningsfrit. Det kneb voldsomt at få skik på de nykonstruerede racerbiler og de hårdt-tunede motorer. Til at begynde med regnedes de for rent ud livsfarlige. En ny generation af

(FORTSÆTTES SIDE 45)



-gå i blanke sko

Jeg kan godt lide blanke, velplejede sko og hvem kan ikke det? Derfor har jeg en Shoe-Boy polermaskine både hjemme og på kontoret til glæde for min familie og mit personale. Shoe-Boy en ny dansk skopolermaskine. De har brug for hver dag, praktisk, hurtig og let at betjene. Et tryk på fodkontakten – en kvik spray – og Deres sko er blanke på få sekunder, uden besvær og snavsede hænder. Pris kr. 198,-. 5 års motorgaranti. Ekstra børster kr. 15,-, kan bruges til pudsning af sølv- og kobbertøj. Henvend Dem til nærmeste isenkram eller el-installatør.



Torsana A/S
Skolegade 19, København-Valby
Tlf. (01) 30 44 00

Torsana A/S
Afdeling: Nørreport 28, Aarhus C.
Tlf. (061) 3 05 44

Shoe-Boy

MOTOR AKTUELT

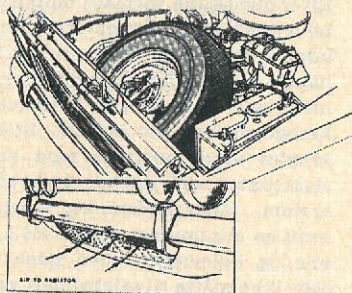
**Engelsk Ford blæser på traditionerne og præsenterer
NY ZEPHYR/ZODIAC
med V-motorer og uafhængigt hjulophæng både for og bag!**



Man tør påstå, at med præsentationen af et helt nyt Zephyr/Zodiac-program har Ford i England smidt en anelig portion af den nok så bekendte engelske konservatisme og konstruktions-tradition over bord, for disse Englands nye Ford-flagskibe bobler formelig af up-to-date teknik. Tager man nyhederne styk for styk, betegner ingen af dem vel egentlige verdenssensationer, men i selskab med hinanden giver de en modeltype, som ubetinget er mere avanceret, mere teknisk dristig end nogen anden serievogn Ford har præsteret. Som Ford selv siger det: den er helt ny fra reservehjul til baglygter ... reser-

vehjulet ligger nemlig foran i motorrummet, hvor der er blevet plads i massevis, fordi Zephyr/Zodiac-klanen nu også – ligesom flertallet af de øvrige europæiske Ford-vogne – har fået den korte, pladsbesparende V-motortype, 4-cylindret i Zephyr og 6-cylindret i Zephyr 6 og Zodiac.

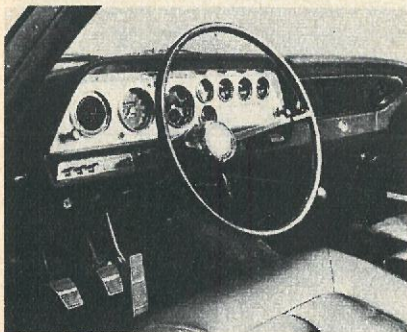
Og der er meget andet nyt end motorerne. Først og fremmest har vognene 4-hjuls uafhængig ophængning – foran som sædvanlig af McPherson-typen. Bagtil er den traditionelle, stive bag-aksel erstattet af et pendulsystem med skrånede svingarme, skruefjedre og teleskopstøddæmpere, og mens vi er



Den nye V-motor fylder i længden kun godt og vel halvt så meget som en række-motor, derfor er der blevet plads til at placere reservehjulet i motorrummet, hældende ind over den kompakte motor. Det giver fire kontante fordele: hjulet tager ikke plads op i bagagerummet, der sker en gunstig vægtfordeling fremefter, hjulet er lettere at komme til og endelig foreger det stødpudeffektiviteten ved frontalkollisioner. Ulemperne er små: hjulet kan fed-

tes lidt til fra motoren, og det skal ud-tages, når visse motoreftersyn eller -reparationer skal foretages. Den meget brede, men lave køler er placeret under reservehjulet og vandpåfyldningen finder sted i den »forskudte« kølertop til højre for luftfiltret. Lige bag hjulet skimtes vekselstrømsdynamo. Nederste tegning viser, hvordan køleluften føres ind gennem et gitter under kofan-geren og således når kølerelementet under reservehjulet.

Den 6-cylindrede V-motor har for Zephyrs vedkommende følgende data: Boring 93,66 mm, slaglængde 60,30 mm, slagvolumen 2495 ccm, kompressionsforhold 9:1, 118,5 hk og et max. drejningsmoment på 20,08 kgm. For Zodiac ser målene således ud: Boring 93,66 mm, slaglængde 72,41 mm, slagvolumen 2994 ccm, kompressionsforhold 8,9:1, 144 hk og et max. drejningsmoment på 26,08 kgm. Zodiac'en har endvidere Weber dobbeltkarburator, mens begge vogne har automatisk choker.



Instrumentalt lades den kommende Zodiac-kører ikke i stikken. Her er et glimt fra vognens kommandobro. Der er speedometer med kilometer- og trip-tæller, omdrejningstæller, amperemeter, benzinmåler, fjerntermometer, ollemanometer, el-ur samt kontrolllys for håndbremse. Reguleringen af det fine »Aero Flow« ventilations- og varmeanlæg sidder til højre for den i længden regulerbare ratstamme. I begge sider af panelet ses de regulerbare friskluftsdyser. Læg mærke til den indbydende sports-gulvgearstang... den findes dog kun i Zodiac'en, ligesom Zephyr'en mangler enkelte af de instrumenter og andet detaljeudstyr, som ses i denne Zodiac.

under vognen, kan berettes, at der er skivebremses med servoforstærkning på alle fire hjul. Dertil kommer, at Zephyr/Zodiac har en så imponerende akselafstand som 2921 mm, et mål, der i denne prisklasse kun overgås af én eneste bil i hele verden, nemlig den store Citroën.

Den nye Zephyr/Zodiac er en vaskeægte 6-personers. Dens bredde, 1,81 m slår en Rolls-Royce Silver Shadow til godt 300.000 kroner med en centimeter. Længden er derimod med sine 4,70 m trafikvenlig, uden at det har begrænset ben- og bagagepladsen, hvilket ikke mindst skyldes, at reservehjulet holdt flyttedag fra agter til for. Interiøret er virkelig luksuriøst. Der er pragtfulde sæder og et instrumentpanel så righoldigt og elegant som i noget fly. Mark IV-gruppen er også blevet beæret med »Aero Flow« ventilationsanlægget, der bl. a. er blevet så meget berømmet i lillesøster Corsair. Dette anlæg, som byder på effektivt friskluftsudtag ved bagvinduet, rigelige reguleringsmuligheder for varme og friskluft samt god kapacitet, betegner et virkelig komfortplus, som mange andre bilfabrikker burde tage ved lære af.

Kigger man på vognen under udstyrs-luppen, skuffes man heller ikke. Der er justerbar ratstamme, midterkonsol med ekstra handskerum, el-sprinkleranlæg, brudsikre dørlåse, forstærkninger til sikkerhedsseler både for og bag og i Zodiac'en advarselslys for håndbremsen, el-ur, baklygter, midterarmen i bagsædet samt hvide dæksider.

Ligefrem sinkende for den almene landevejstrafik synes de nye modeller ikke at blive, således angives Zodiac'ens topfart til at ligge hinsides de 160 km/t. Herhjemme vil kun de 6-cylindrede modeller blive lagerført.

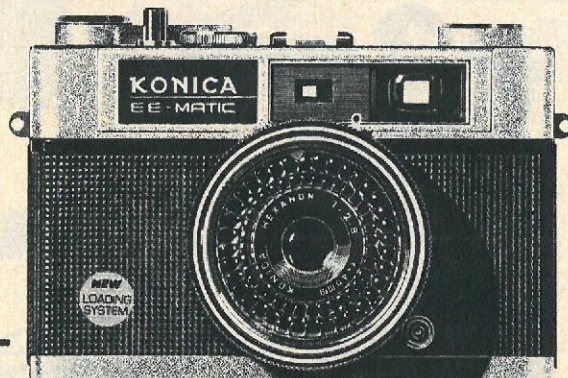
Begge vogne vil efter køberens ønske kunne leveres enten med manuel 4-trins gearkasse, automatisk transmission eller manuel gearkasse med overdrive.

De bliver mesterfotograf

med verdens bedste fuldautomatiske kamera.

Kig i søgeren og tryk på knappen.

KONICA EE-matic ordner selv indstillingen og garanterer knivskarpe billeder hver gang.



Kr. 345,-

KONICA

Japans fornemste kamera

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
dejlig duft og tilpas
fugtighed.
CURLY CUT
Exklusiv type af fine-
ste råtabak i curly
cut-skæring. Dåse i
praktisk lommestør-
relse.

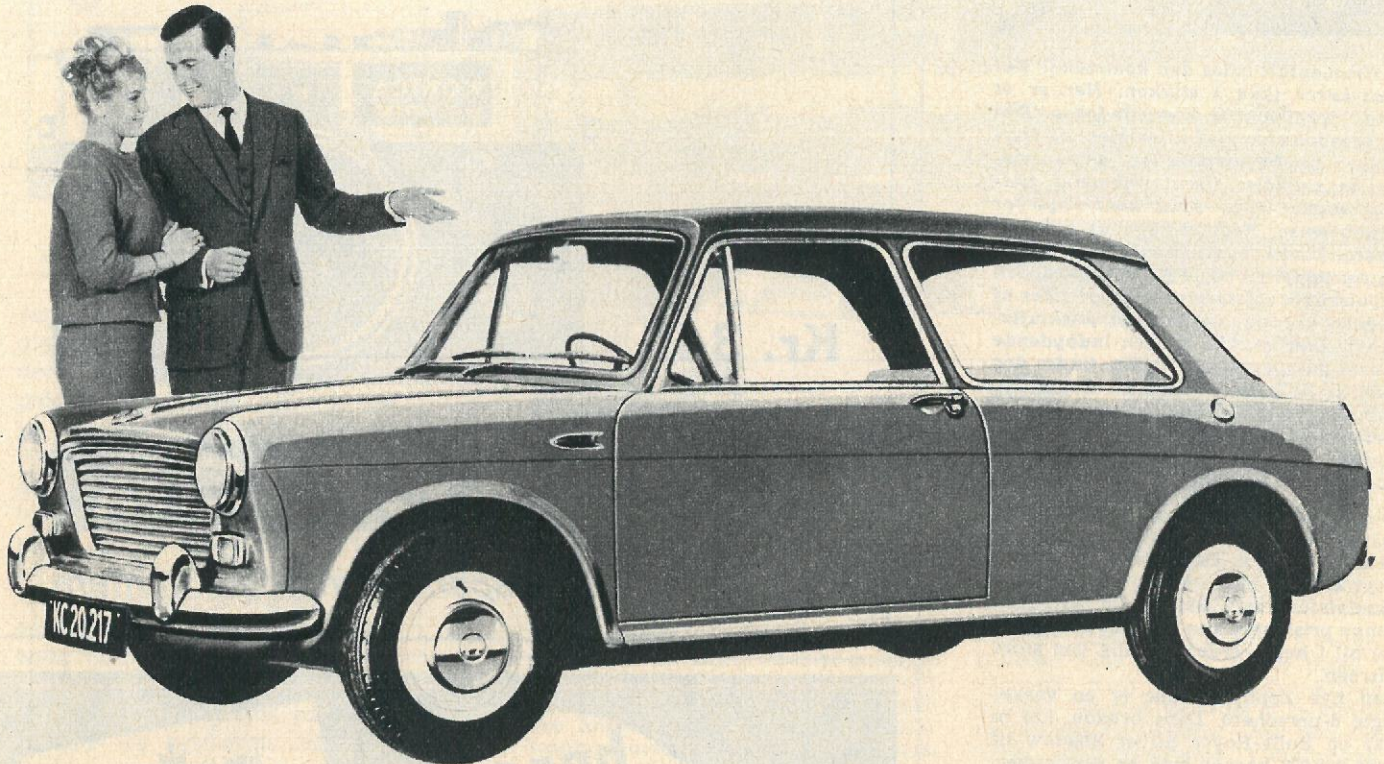


MIXTURE
I PUNG
CURLY CUT
I DÅSE

4,30



- den vogn enhver bilentusiast (og hans kone (og alle andres koner)) drømmer om



Ny sporty 2-dørs Marina til kun kr. 19.742,-

Når vi skal ha' ny vogn, skal det ikke være en af de almindelige. Vi vil ha' en moderne bil, bygget til i dag. Den skal ligge godt på vejen - være sikker. Den skal kunne tåle at blive kørt, og der skal være plads i den, så man kan sidde ordentligt. - Vi vil ha' en MORRIS MARINA!

- modern design i biler

MORRIS MARINA - en helt ny bilkonstruktion, der på afgørende punkter bryder med traditionerne. Det er Marina'en, der har introduceret det fantastiske affjedringssystem Hydrolastic, som holder vognen i konstant, vandret balance - så køretræthed og køresyge helt undgås. MORRIS MARINA med forhjulstræk og store skivebremses - lav og bred, med hjulene placeret yderst i vognens fire hjørner - man kan ligefrem se, at den ligger godt på vejen - en moderne bil, hurtig og smidig i trafikken, nem at parkere - god plads til 5 personer + masser af bagage. Gennemført kvalitet i alle detaljer, sværplade, Rotodip rustbeskyttet karosseri, - og DOMI gør en god bil endnu bedre gennem en omfattende og omhyggelig klargøring, - der er mere bil i en Morris! Nu kun kr. 19.742,- excl. lev. - Se også 4-dørs modellen til kun kr. 20.946,- excl. levering.



Morris Marina

Hvor
skarpsindig
er
De
?

Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

Den låsede kahyt

Kun et kvarters tid efter at båden fra Danmark var gået til kaj i Harwich, ringede en stærkt chokeret mand til det lokale kriminalpoliti.

- Direktør Henderson, ja... John Henderson, fra London, tilføjede han, hvor- efter han stammende og forvirret prø- vede på at forklare, hvilken frygtelig opdagelse han få minutter forinden havde gjort på båden. Hans hustru... Stendød ja! Kvalt! Jo, under overfar- ten formodentlig. Nej, hans kone hav- de været alene. Hun havde været på besøg hos nogle slægtninge i Danmark, og da hun ikke var kommet i land, var han gået om bord. En af kahytsdamerne havde vist ham vej til hendes kahyt. Den var låst ja. Nej, det var en enkelt- kahyt. Jo, det skulle han nok. Foran båden, ja. Farvel så længe...

Få minutter senere mødte kriminal- kommissær Sanders direktør Hender- son foran båden. De gik om bord. Kri- minalkommissæren foretog nogle ha- stige undersøgelser. Bad om tilladelse til at disponere over en af nabokahyt- terne og sad lidt efter her i selskab med direktør Henderson.

- Det var Dem selv, der kom om bord og fandt kahytsdøren låst?

- Ja, da jeg kunne se, at de sidste pas- sagerer var ved at gå fra borde, og da jeg var sikker på, at min kone og jeg ikke kunne være gået fejl af hinanden, fik jeg en af kahytsjomfruerne til at gennemgå passagerlisten. Jeg var fuld- stændig overbevist om, at hun måtte være med denne båd, men måske havde hun sovet over sig. Jeg fik anvist num- meret på hendes kahyt. Døren var låst.

- Deres hustru havde enkeltkøje?

- Ja, den lille luksus tillod hun sig altid.

- Hvorfor var De så sikker på, at hun måtte være med denne båd?

- Det var en aftale inden afrejsen, og desuden talte jeg med hende så sent som i går eftermiddags umiddelbart før hun tog af sted fra Danmark. Hun rin- gede til mig i London fra Esbjerg.

- Var der nogen, der hørte denne sam- tale?

- Nej, der var ingen andre end mig i lejligheden på det tidspunkt.

- Hvad foretog De Dem selv senere på dagen?

- I aftes var jeg i teatret.

- Sammen med nogen af Deres be- kendte?

- Nej, jeg var alene.

- Men De traf måske en eller anden, De kendte?

- Nej, det gjorde jeg for en gangs skyld netop ikke. Men at jeg har været i teatret behøver De ikke at være i tvivl om. Jeg har vist stadigvæk min billet i lommen, tilføjede Henderson og fiskede en krøllet lap frem fra jakkelommen. Kriminalkommissæren studerede den kritisk. Datoen og tidspunktet kunne der tilsyneladende ikke røkkes ved.

- Hvor længe har Mrs. Henderson væ- ret i Danmark?

- I en uges tid. Hun rejste sidste fredag.

- De lagde vel ikke mærke til, hvad klokken var på Deres ur, da De rin- gede til os?

Henderson så på sit ur.

- Jo, det er vel knapt en time siden nu. Den må altså have været omkring 14. Kriminalkommissær Sanders så under- søgende på direktøren. Efter en lille pause sagde han:

- Ærligt talt, direktør Henderson. Jeg tror, De har været med på båden som en slags blind passager. Jeg er næsten sikker på, at De tog fra Danmark i går, hvor De påstår, at De var i London... Direktør Hendersons nervøsitet var pludselig påfaldende.

- Jamen, jeg var jo i teatret. Jeg har jo beviset her...

- Man kan godt være i besiddelse af en teaterbillet uden at have været i tea- tret! tilføjede kriminalkommissæren lakonisk.

- De tror da vel ikke, at det er mig...?

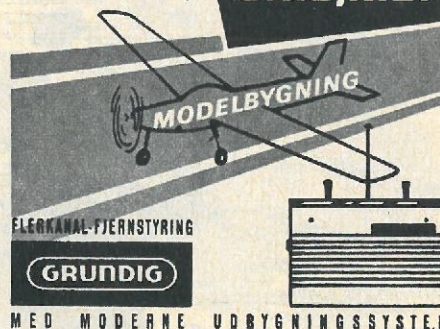
- Foreløbig tror jeg kun, at der en del usandheder i det, De har fortalt mig, og jeg skal sige Dem hvorfor...

Hvad kunne vække kriminalkommissæ- rens mistanke?

Svaret finder De på side 50.

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner



Fjernstyring: 2-kanal lommesejer; 4, 8 og 10-kanal superhørsender med udskift. kvarts på 12 frekvenser. Modtagere i min. mål og vægt kan udbygges fra 2 til 40 kanaler.

Modelbyggesæt i fly og skibe i uovertruf- fen kvalitet.

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

GRAUPNER — et verdensmærke

forhandles i de førende hobbyforretninger »Prospekter sendes gratis. Nyt 1966-luksus katalog m. illustrationer i mange farver og komplet prisliste mod kr. 7,00 incl. porto«. Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP



Aluminiumsbåde i topkvalitet

■ KELLO ro- og motorjoller fra Europas største fabrikant af let- vægtsbåde, som nu i et antal af mere end 12.000 stk. sejler over hele verden. 4 modeller til priser fra kr. 1.600,- til 5.200,-.

KELLO-bådene kræver ingen ved- ligeholdelse, er enestående sø- dygtige og lette at transportere.

Til importøren

FIRMA HENRIK ASMUSSEN

Løngangstræde 24, Kbh. K.

Send mig venligst illustreret brochure med priser over alle Kello-bådene.

Navn _____

Adresse _____

By _____

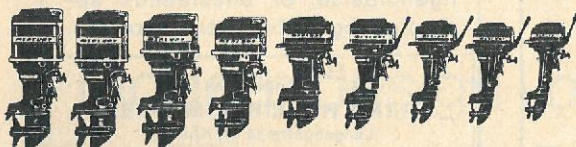
MV5



FISK

Mercury '66 - påhængsmotoren med flest fordele for lystfiskeren...

Med den ny Mercury 9.8 på båden kommer De næsten lydløst hen til Deres yndlingsfiskeplads. '66-modellernes ny lydsvaghed skyldes et nyt avanceret lyd-dæmpningssystem, der begynder med en ny støj- og vibrationsdæmpende kappe - nyt gummiophæng og bedre isoleret udstødning - og slutter med at begrave, hvad der er tilbage af støj under vandet gennem jetpropellens åbning. Når farten skal sættes ned, skal De blot dreje gashåndtaget på styregrebet. Og De behøver ikke bekymre Dem om skjulte forhindringer. Deres Mercury vil glide let gennem tangbevoksning og over fiskesnører, takket være motorens skråt-stillede skaft og bagud-bøjede undervandshus. Mercury sikrer tillige let manøvrering ved anvendelse af gearskiftet (frem-fri-bak), så De kan komme frem til de steder, hvor De ved, fiskene står. Se de små "fiskemotorer" med de store påhængsmotorens egenskaber - 3.9, 6, 9.8 og 20 HK hos Deres Mercury-forhandler, der også kan vise Dem Mercury - modeller: 35, 50, 65, 95 og 110 HK.



MERCURY '66



FIRST IN MARINE PROPULSION

© International Mercury Outboards Ltd.
Subsidiary of Kiekhaefer Corporation,
Fond du Lac, Wisconsin, U.S.A.

Indhent alle oplysninger hos
hovedforhandleren:

**MARINE AFD.
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S**



Havnen, Århus C Salg og service:
Grenåvej v/9 km st. Tlf. (061-9 2111) 555

FORHANDLERE OVERALT I LANDET

Den bedst gennemtænkte familiebil til dato (FRA SIDE 37)

stropper hænges op i loftet. Det giver et stort laderum, og ryggen generer ikke udsynet bagud. Helt genialt er det såkaldte rally-arrangement, hvor forsædepassageren ved at rykke bagsædet frem, vippe bageste ryg frem til en skrå stilling og ved at fælde sit eget ryglæn bagover får en afslappende hvilestilling med nakkestøtte. Endelig kan bagsædet, ryggen og hylden mellem kabinen og bagagerummet tages helt ud, hvorved man får en »varevogn« med 1200 liters kapacitet.

Varme- og ventilationsanlægget er også et eksempel til efterfølgelse. Frisk luft tages ind under forruden, og efter temperering ved passage af et bredt varmelegeme med trinløs regulering kan luften dirigeres op og ned efter behag. Tre brede defrosterklapper under frontruden kan lukkes op, så luften kan strømme hurtigt og uhindret. En del af luften, som passerer op langs ruden, trækkes ind mellem loftbeklædningen og taget og fortsætter til de skjulte afgangskanaler bagtil.

Der er også små klapper i hver side til indtag af frisk luft direkte, og med rigtig anvendelse af dette klimaanlæg fås hurtig luftfornyelse, og duggede ruder kan - bortset fra bagruden - helt undgås.

Interiøret er som helhed pænt og nobelt. Mellem forstolene er et handskerum med polstret låg, der virker som armlæn, og både dette og det rigtige handskerum kan aflåses. Men ellers er der mange detaljer, man kunne tænke sig anderledes.

Instrumentbordet er ikke nemt at aflæse, det sidder for lavt og har en mærkelig facon. Speedometeret har alt for store og ulige mellemrum - rent bortset fra, at det viste ca. 10 % for meget.

Chokerknappen sidder under tændingsnøglen, der også har ratlås, men så langt nede, at man skal strække godt ud for at nå den. Til gengæld lyser en gul lampe, når chokeren er trukket, så man ikke glemmer den. Håndbremsegrebet er af paraplytypen og sidder ligeledes langt væk. Det burde sidde i gulvet til venstre for førerstolen, så man kunne bruge det, hvis det var nødvendigt og eventuelt kunne udnytte denne baghjulsbremse til at komme hurtigt rundt i glatte sving.

Udsynet er meget fint hele vejen rundt. Dog stjæler det store bakspejl, der sidder omtrent midt på ruden, alt for meget af udsigten fremad. Det burde ned på toppen af panelet. Også opad kniber det lidt, hvis man holder forrest ved en lyskurv. Det skyldes, at sæderne er meget høje, hvilket også bevirker, at velvoksne personer gnider hårtoppen mod loftet og får spoleret frisuren (betrækket kan vaskes). Der er altså flere uheldige detaljer, men de opvejes rigeligt af de mange fordele. Også sikkerhedsmæssigt er denne bil anbefalelsesværdig. Karrosseriet er selvbærende, men bygget op over en stiv platformramme, og langs hele taglinjen ligger en stålprofil, der giver ekstra stivhed.

Bremserne er skiver på forhjulene og tromler bagtil med en automatisk bremsekraftudligner koblet til bageste krængningsstabilisator, så baghjulene ikke kan blokeres før forhjulene. Vognen bremser meget bestemt og retningsstabil. Radialdæk er standardudstyr, og herhjemme er det de nye Kléber Colombes V 10, der ikke støjer så meget ved ujævnheder, som radialdæk ellers gør.

Renault 16 er alt i alt en fornuftig bil med moderne teknik og i en udførelse og kvalitet, der skulle give dens forhandlere gode kort på hånden i den vanskelige mellemklasse, man nu for første gang har kastet sig ud i.



Gode køreegenskaber.
Meget komfortabel affjedring.
Praktisk indretning med stationcar-præg.
Effektivt varme- og ventilationssystem.
God retningsstabilitet.
Minimal sidevindsfølsomhed.
Tilfredsstillende præstationer og rimelig benzinekonomi.



Uhensigtsmæssig instrumentering.
Uheldig placering af håndbremsegreb og chokerknap.
Uoverskueligt og vanskeligt tilgængeligt motorrum.
Manglende isolation i hjulkasser og bagagerum.
For høje sæder.

Jeg lukkede øjnene og sprang ud (FRA SIDE 26)

halvt hundrede mand og to piger – en husmor og en tegnerske – blev kastet ud over Randbøl Hede.

Begynderne sprang fra ca. 600 meter med udløsning af faldskærmen. Et par enkelte mere avancerede, der tidligere havde sprunget i Frankrig, foretog hop med manuel udløsning, dvs. selv trække i håndtaget, der frigør faldskærmen. De sprang fra små 800 meter. Atter i år bliver der sprunget i Vandel i Jylland, bl. a. afholdes et nyt pinsestævne.

Faldskærmsporten er en ufarlig sport, erklærer premierløjtnant J. U. E. Testmann, som står for elevernes fysiske træning på Forsvarets Gymnastikskole i Ryvangs Allé, men det er naturligvis en forudsætning, at man kender dens regler, behersker teknikken og udviser den fornødne koldblodighed.

Hvis man ikke føler en vis angst i det øjeblik man står parat til at sætte fra ud i rummet, bli'r man aldrig nogen god springer, siger instruktøren videre. Der kræves nerver, viljeanspændelse og lidt angst – de tre ting, som i forening giver handlekraft i et afgørende øjeblik. Pudsigt nok er spændingen lige stor før hvert spring, den bliver ikke afreageret; hvert hop kræver den samme overvindelse – selve det at springe er jo psykologisk set en handling på trods af selvopholdelsesdriften. Derfor er denne sportsgren i højere grad end mange andre karakterdannende.

Begyndernes nervøsitet dulmes dog ikke så lidt ved tanken om den ekstra sikkerhed, som ligger i reserveskærmen foran på brystet. Endnu er det aldrig sket, at den måtte udløses, og klubbens medlemmer har dog i alt foretaget henved et tusinde hop. De alvorligste uheld er hidtil forstuvninger og lettere hjernerystelser.

Man skal selv pakke sin skærm før hoppet, altså selv have ansvaret.

Til slut et eksempel på, hvad virkelig rutinerede faldskærmshelevere kan præstere. En pilot, som af en eller anden grund må forlade sin maskine 20-30 kilometer over jorden, kan ikke blot »stige ud« og lade sig falde frit gennem den tynde luft nogle tusinde meter, før han åbner faldskærmen. Kroppen udsættes for så voldsomme vibrationer, at han brækker alle lemmer.

Faldet må derfor styres, men ikke bremses til en vis højde over jorden, og efter talrige forsøg med legemsstore dukker fandt det amerikanske luftvåben frem til en stabiliseringskærm, hvori dukkerne ikke mere blev slynget hid og did. Men skærmen måtte prøves med et rigtigt menneske, og til forsøget meldte sig den 32-årige testpilot Joseph »Red« Kittinger.

16. november 1959 sprang han ud fra 22.920 meter, 11. december samme år fra 22.410 meter – og var nær forulykket. Den nye skærm vikled sig om hans hals og han mistede bevidstheden, men heldigvis fungerede den automatiske udløsning...

Klokken 5,30 en varm augustmorgen 1960 steg han med en ballon op fra ørkenen i New Mexico og var en time og 43 minutter senere nået til 30.990 meter.

– Det var et mærkværdigt syn, da jeg heroppe fra kiggede ned. Under mig lå et vældigt skytæppe, tilsyneladende ganske nær, men i virkeligheden 25 kilometer dybere.

70 sekunder før hoppet afbrød jeg radiokontakten med jorden og var nu helt alene i verdensrummet. Jeg startede stopuret, og da det viste nul, åbnede jeg den lille dør i gondolen, bad til Vorherre – og sprang ud. Jeg styrtede nedad, først med hovedet forrest, så på højre side og kom endelig til at ligge på ryggen. Lige over mig drev ballonen langsomt videre på en sort himmel og fo'r samtidig rasende hurtigt til vejrs – et synsbedrag, fordi jeg havde fornemmelse af at ligge bomstille...

Nøjagtig 18 sekunder efter hoppet udløste han en styrefaldskærm. Den foldede sig ud i den tynde luft og trak stabiliseringskærmen efter sig. Alt fungerede perfekt og han havde under nedturen fuldstændig kontrol over alle bevægelser.

– Jeg mærkede kun, hvordan luftpresset stemte mod dragten og instrumenterne, men hørte ikke noget inden i hjelmen. Således faldt jeg over fire minutter... en evighed! I 6000 meters højde kom jeg endelig gennem det skylag, jeg havde set fra ballonen.

Da Kittingers højdemåler viste 5400 meter, udløste han en lille hjælpefaldskærm, som straks efter rev den 8,4 meter brede bremsefaldskærm ud af hylsteret. Så kom rykket, og han dalede langsomt mod jorden. 13 minutter og 6 sekunder efter hoppet ramte han jorden – kun knapt 15 meter fra landingskrydset. Så nøjagtigt havde meteorologerne beregnet vindens retning og fart.

Motorsportens mystiske formler (FRA SIDE 39)

racerkørere skulle til for at tæmme den ny tids Grand Prix-biler. Så begyndte omgangshastighederne at krybe opefter igen, og da 1965-sæsonen startede, var alle klar over, at grænsen for det mulige med 1961-formlen var nået. En ny måtte til.

Den nye formel 1 til 1966 foreskriver motorer på 3.000 ccm uden kompressor eller 1.500 ccm med kompressor og en minimumsvægt på 500 kg, men rører i øvrigt ikke ved vognenes konstruktive detaljer. Formel 2 forbliver uændret, og formel 3, der i 1964 afløste formel junior nøjes med stramning af bestemmelserne om tilsluttede antal karburatorer og de ændringer i øvrigt, der må foretages på de standardmotorer på 1.000 ccm, der køres med.

Fra racersportens barndom var det udelukkende de egentlige racerbiler, der var omfattet af formel-begrebet. Men i tidens

(FORTSÆTTES NÆSTE SIDE)



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

MOLYKOTE

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

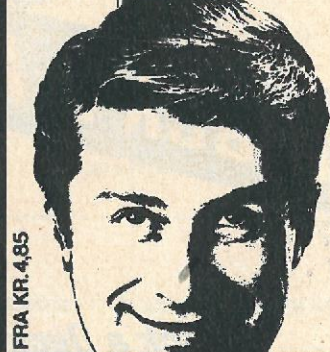
MOLYKOTE danner en ubrydelig og korrosionsbeskyttende smørefilm, som er fuldt virksom under alle driftsforhold. Godkendt af KDAKs og FDMs tekn. afdl.

Forlang utrykkeligt »MOLYKOTE«!

Information og Service:

ERIK JUNGFAK A/S
Kronprinsensvej 9 - København F - tlf. FA 5050

BREINING FOUGERE er hovedsagen!



FRA KR. 4,85

Motorsportens mystiske formler (FRA FORRIGE SIDE)

løb er flere og flere biltyper kommet med i det internationale sportsreglement. Efter den anden verdenskrig er praktisk taget alle biler med. Reglerne er samlet i reglementet under et særligt tillæg, der internationalt kendes og respekteres som »appendix J«. Her står, hvor meget der må ændres på en standardvogn for at den kan være med i hastighedskonkurrencer og andre autoriserede løbsarrangementer. Her findes også formel-reglerne, der nu tæller hele seks kategorier.

F.I.A.s appendix »J« ser for 1966 i korthed således ud:

Kategori A, serieproducerede biler, inddeles i:

Gruppe 1, standardvogne, der er bygget i mindst 5.000 eksemplarer om året, og som omfatter kun støddæmpere og bremsebelægninger. Tilladt ekstraudstyr er begrænset til to fremadrettede hjælpelygter. Der må ikke monteres toplygte, og sæder må ikke udskiftes.

Gruppe 2, standardvogne, der er bygget i mindst 1.000 eksemplarer om året, og som er indrettet med konkurrencer for øje. Tilladte ændringer omfatter blandt andet montering af krængningsstabilisator, af større karburatorer – men ikke af flere end den er leveret med, specielle knastakslar samt foregelse af kompressionsforholdet. Gruppe 3, Grand Tourisme vogne, defineres som biler der i et antal af mindst 500 om året er fremstillet til købere, som ønsker størst mulige ydelse. De tilladte æn-

dringer er nøjagtigt de samme som for bilerne i gruppe 2.

Gruppe 4, sportsvogne, skal bygges i et antal på mindst 50 om året. De defineres som hurtige og højtydende biler, hvis komponenter er hentet fra almindelige standardbiler. Disse vogne skal opfylde visse givne regler for forholdet mellem vægt og slagvolumen.

Kategori B, specialvogne, består af to grupper:

Gruppe 5, special-standardvogne, er biler, som er udviklet fra gruppe 1 og 2 biler med bibeholdelse af de originale karrosseri-elementer, men med vidtgående ændringer af hjulophæng, motor og transmission. Motoren og de øvrige mekaniske komponenter skal imidlertid være de samme som i den serieproducerede bil.

Gruppe 6, prototyper af sportsvogne, bygget specielt til hastighedskonkurrencer, men konstrueret i den hensigt, at de skal være prototyper til en eventuel senere serieproduceret bil. Derfor skal de opfylde visse angivne mål, men der stilles ikke krav om bagagerum, og for- og baghjul skal ikke nødvendigvis have samme dimensioner, ligesom der ikke findes nogen vægtgrænse. Til gengæld skal de være således udstyret, at de kan køre på offentlig vej. For at kunne deltage i verdensmesterskabet for bilfabrikanter, der i år udskrives i gruppe 3 og gruppe 4, skal de dog opfylde de samme vægtregler, som gælder for sportsvognene i gruppe 4.

Kategori C, åbne banevogne, inddeles i tre grupper:

Gruppe 7, formelvogne, hvor den nye formel 1 samt formel 2 trådte i kraft i januar i år, medens formel 3 fortsætter uændret.

Gruppe 8, banevogne af typen enkeltssædede racere, der ikke er defineret af en international formel og ofte benævnes »formula libre«, og herunder må man indtil videre henregne et af de sidste nye skud på racersportens stjernehimmel, formel Vee. Endvidere må i denne gruppe også henregnes de italienske »special-go-karts« med karrosseri, som uofficielt benævnes formel 4.

Gruppe 9, tosædede banevogne af den type der tidligere var specificeret i appendix C. De sidste er nye stjerner på racersportens firmament. Formel 4 er udgået fra go-kart sportens rækker og er egentlig en større go-kart med karrosseri. Motoren skal være en-cylindret to- eller firetakt af en type, som bruges i motorcykler. Bagakslen skal være stiv.

Formel Vee er en racervogn, der er bygget af VW-dele, således motor, hjulophæng, styretøj osv. Formålet med dem begge er at fremstille billige racervogne, eftersom formel 1, 2 og 3 trods alle gode hensigter, er blevet rasende kostbare.

Tilbage bliver formel K, go-karts, som holder sin egen, efterhånden temmelig forvirrede klasse-inddeling, der fornuftigvis er samlet i et særskilt reglement.

Gør bilen forårsglad (FRA SIDE 23)

farve. Sådanne reparationslakker kan købes hos farvehandlere eller bilforhandlere i portioner fra 1/8 kg og opefter. Man skal også bruge en lille, men god pensel, og kan man finde en tom neglelakflaske, er den udmærket. Flasken og penslen rengøres grundigt, og flasken fyldes med lak i i vognens farve. Ganske enkelt.

De kan
ikke
undvære

Black & Decker 2 hastigheder

205.-

- mere behøver De ikke at give for en kraftig kvalitetsboremaskine med to hastigheder ■ Black & Decker er robust el-værktøj med stort udvalg i praktisk tilbehør, så De kan bore, save, slibe, klippe hæk og meget, meget mere ■ Maskinerne fås med en eller to hastigheder fra kr. 148.- til kr. 320.- (ill. model 820) ■ Der er ingen tvivl: I hjemmet, i huset, i haven, til bilen og båden - De kan ikke undvære...

Black & Decker - verdens største fabrik for el-værktøj

Når man gennemgår lak og forkromning for skader og eventuelle rustangreb, skal man se særlig godt efter udsatte steder som ved lygtekranse, blinklys, dørhåndtag og forkromede lister.

15 Når vi er kommet så langt, skal vi til at se på beskyttelse af lak og krom. Normalt bør man anvende en flydende polish, men er vognen kun få måneder gammel, er det ikke sikkert, at lakken endnu kan tåle anden behandling end vand, men følg instruktionsbogens anvisninger.

Er vognen 3-5 år gammel, kan man med fordel anvende en flydende voks. Såvel polish som flydende voks er særdeles let og behageligt at arbejde med, idet man blot skal smøre et passende lag ud over hele vognen. Husk alle kroge og hjørner samt dørkanter og dørkarme og kanter ved motor- og bagagerumsklap.

16 Polish'en skal tørre i et kvarter til en halv time, og derefter kan man foretage en let polering af hele vognen med polértvist. Resultatet bliver strålende.

17 Er der imidlertid skjolder i lakken, eller har vognen mere end 4-5 år på bagen, kan man anvende en fast voks, men i så fald må man regne med et hårdt og anstrengende gnidearbejde. En sådan behandling må man kun give vognen en gang om året. Ved bearbejdning af lakken vil man hurtigt se, at tvisten får samme kulør som vognens lak, hvilket skyldes, at man ved poleringen slider et lille farvelag af lakken, og gennemføres denne proces for tit slider man sig på et eller andet tidspunkt ned gennem lakken.

18

De forkromede dele skal have samme behandling som lakken. Medens vi har poleret vognen, har dørene og bagagerumsklappen stået åbne, så luften rigtig har kunnet friske op inde i vognen. Solens varme har man dog ikke haft glæde af, da både vognvask som polering ikke må foregå i solskin!

19

Nu skal vi igang indvendig i vognen og begynder med at støvsuge grundigt.

20

Dernæst undersøges, om der skulle være rustangreb ved dørkanter, paneler eller under eventuelle tæpper i vognbunden. Er der rust, fjernes den ved hjælp af sandpapir, og derefter lakeres stedet med en svær asfaltlak.

21

Dørklædning og loftsbeklædning af plastic kan rengøres med et sulfo-vaskemiddel, men pas på, at der ikke kommer sulfo uden for det, der skal vaskes. Til rengøring af stoffer findes der forskellige skumrensemidler specielt til formålet.

22

Gulvmåtter og tæpper bankes og støvsuges godt, inden de atter lægges ind i vognen. Sæder og ryglæn støvsuges grundigt - bankes eventuelt først - og derefter rengøres betrækket på samme måde som ovenfor nævnt.

23

Bagagerummet undersøges omhyggeligt for rust, og ligesom ved behandlingen inde i vognen fjernes rusten med sandpapir, og stedet repareres med asfaltlak. Til sidst rengøres måtten til bagagerummet og lægges på plads.

24

Vognens værktøj er ikke kommet på plads endnu, så det skal vi lige se på forinden. Rens det og fjern eventuel rust med slibemasse. Det værktøj, der ikke har bevægelige dele, kan man passende male med en let kendelig farve, medens andre værktøjer, specielt donkraften, bør smøres med en tynd olie, så den kan virke den dag, man får brug for den.

25

Alle gummilister kontrolleres og smøres med en siliconeopløsning, medens dørhængsler smøres med en tynd olie. En universalolie på spray-dåse er velegnet hertil. Dørhåndtagenes trykknapper kan få nogle dråber glycerin.

Redningsbåden

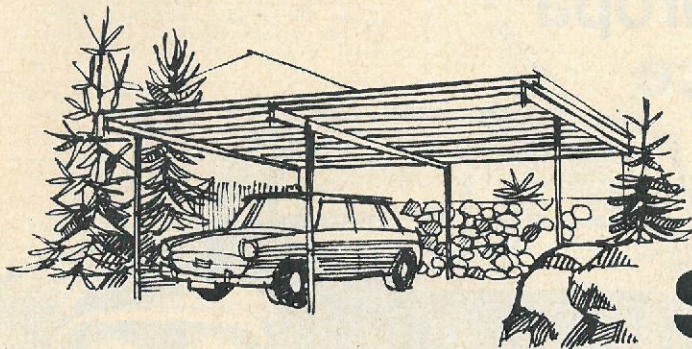
går ud (FRA SIDE 14)

Men ved Vesterhavet er man skeptisk over for teknikken. Erfaringerne har ikke gjort de skeptiske mindre tvivlende. En traktor kan køre tør for benzin, eller motoren kan nægte at fungere på grund af saltvandet...

Selve redningsbåden har heller ikke motor. Den bedste fremdrift er fiskernes armkræfter ved de store årer.

Redningsbåden står på et enkelt chassis, bestående af to spant-formede holdere, hver med to hjul. Mens strandfogeden, som har blæst alarm til øvelsen, åbner redningshusets døre, strømmer mændene til. Undervejs til redningshuset spænder de tolv roere deres sydveste, olietøj og lange søstøvler til. De ligner grangiveligt

(FORTSÆTTES NÆSTE SIDE)



Brug

SUNLUX

til carports, terrasser vindfang, læhegn, sideskærm o.s.v. — SUNLUX fås fra kr. 13,65 pr. m².

Gør det hele for det halve —

SUNLUX er de moderne corrugerede PVC-plader, der er lette at håndtere - lette at arbejde med, et formbestandigt og brudsikkert materiale, der trodser al slags vejr. - Fås i smukke transparante pastelfarver og naturel, som fordeler lyset smukt og diffust. - Forlang den omfattende brochure hos tømmerhandlerne, byggematerialehandlerne eller hos nedenstående, der også har en UDFØRLIG BYGGEVEJLEDNING TIL DEM for carport. - Vejledningen indeholder ansøgningsformularer og detailtegninger for redskabsskur.

ROSKILDE INDUSTRI AKTIESELSKAB

RIAS
DENMARK

Industrivej 11 . Roskilde . Telefon (03) 35 58 40

Redningsbåden

går ud (FRA FORRIGE SIDE)

modellerne til Anchers malerier – lige så vejrbidte og barkede som 90'ernes redningsfolk ...

Det er blæst godt op. Cigaretten ryger sig selv op mellem fingrene, lange forrevne skyer hæster af sted over himlen. Store bølger bryder kraftigt skummende over ved revlerne, hvor de farlige forlis kan ske.

Strandfogeden skubber sin hvide kasket op på hovedet og ser bekymret på mændene: Det er ved at gå for langsomt! Han er øverste mand i det lokale redningsvæsen, og det er ham, der har ansvaret for både øvelser og redningsaktioner.

Traktoren spændes for båden, motoren drøner, og så giver det et lille ryk – redningsbåden kører. Hestene følger efter, der kan hurtigt blive brug for dem. Hjulene ekser lidt under den tunge båd, som langsomt triller ned mod sit rette element.

Så kommer optoget ned på stranden. Båden skrider i det tunge sand, og traktoren søger ned mod strandkanten, hvor sandet er hårdt og fast. Så går turen et kvarters tid ud langs stranden, indtil strandfogeden stopper med en håndbevægelse: Her skal det være – her er forliset.

Det gyser lidt ned ad ryggen på nysgerrige tilskuere. Solen skinner blegt, men det blæser heftigt og isnende. Tanken om et forlis forekommer først usandsynlig, derpå trykkende, alle fornemmer næsten forlisets drama.

Båden løftes besværligt af hjulene. Mændene sætter ryggen mod bådens sider.

HØØIIJ-OP! De løfter lidt, så hjulene kan trilles væk under den. Og langsomt lader mændene båden glide ned på sandet. Og en gang til agterude – så står båden i sandet og vælter over på den ene side. Bølgerne slikker allerede op om den.

Årerne surres fast i åretoldene, redningsvestene sikres endnu en gang, alt udstyr lægges klar i båden og fastgøres, så det ikke skyller over bord. Endelig bringes det kæmpestore rør på plads.

Redningsfolkene stiller op ved siden af båden, hver ved sin åretold. Styrmanden kravler op, og så bliver der skubbet til af alle kræfter. Båden skurer mod sandet, der viger og efterlader en fure, hvor den er gledet ud i vandet.

Nu flyder redningsbåden. Mændene springer op og får fat i de tunge årer. Inden længe finder de trit, hiver til og får båden i fart. Et reb svirper op i luften. Et tungt anker falder ned og hager sig fast i sandet. Det sikrer en spinkel forbindelse mellem båden og land. Det er styreankret, som skal hjælpe til at holde båden op mod strømmen.

Snart er båden ude ved første revle, den vipper faretruende. Så stikker den næsen ind i en kæmpebølge, og vandet strømmer ind over mændene. Men båden ryster sig som en stor våd hund og dukker helt frem igen ved næste bølge.

Redningsbåden bliver mindre og mindre at se på inde fra land. Den ligger et godt stykke tid ved den yderste revle – godt en halv kilometer fra kysten. Her foregår redningsaktionerne – her tages nødstedte søfolk om bord.

Ind imellem forsvinder båden derude, bliver usynlig bag en stor bølge for så lidt

efter at dukke frem i synskredsen, ridende på toppen af næste bølge som en lille korkprop, synes det.

Besværligt vender båden og tager nogle ordentlige ture i bølgerne. Andeløst følger man mændenes kamp for at få båden fri af bølgernes greb. Omsider får de den vendt med stævnen ind mod land.

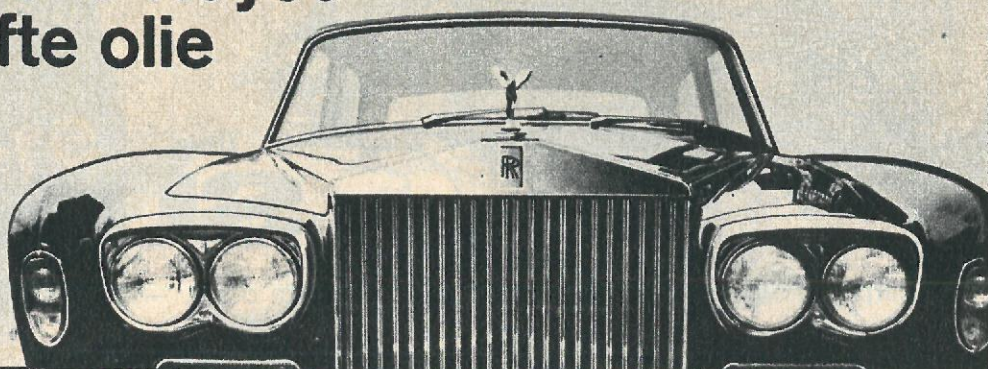
Traktor, heste og hjul bugseres imens hen langs stranden for at tage imod båden længere henne, hvor strømmen fører den ind. Pludselig er båden inde, men mændene holder ikke op med at ro. Det giver et hårdt bump, og så står den røde båd fast i sandet, mens vandet i bunden skvulper lidt videre.

De olietøjsklædte mænd springer af med saltvandet perlende i de mørke ansigter, mens en enorm bølge brydes mod båden og skubber den en smule længere op.

Hjulene rulles frem, og den tunge løfteture begynder. HØØIIJ-OP, dirigerer strandfogeden – mændene sveder. Langt om længe kan hjulene rulles helt ind på plads, og hestene bliver spændt for denne gang. De skal også være vant til redningsarbejde! Strandfogeden skubber kasketten op i panden igen – den er ved at blæse fra ham. Han skal hjem og skrive rapport over øvelsen – alt i orden, de kan godt klare en stranding igen (bare ikke lige nu!) Alle er dødtrætte, udmattede af det barske favntag med det våde element.

Mændene lægger redningsgrejet omhyggeligt på plads i huset, så det er nemt at finde, og båden køres ind. Vi spørger forsigtigt, om det har været en drøj tårn. En af mændene tager den frisk-tændte pipe ud af munden og bemærker sindigt, at én da i hvert fald fik en smule frisk luft ... ■

De kan køre hele Europa rundt i en Rolls-Royce uden at skifte olie



når motorolien er BP LONGLIFE...

I en hvilken som helst bil kan De køre indtil 15.000 km eller maksimum 1 år mellem hvert olieskift, blot De sørger

for, at BP LONGLIFE altid står over minimumstregen på oliepinden.

Verdens fornemste bilproducent Rolls-Royce har sagt god for BP LONGLIFE, som fås overalt i Europa, og som er lige effektiv i polarkulde og tropevarme ...



MAND OG MAND IMELLEM

De kan - så vidt pladsen tillader det - få en gratis annonce i MANDENS VERDEN om køb, salg eller bytte indenfor teknik og hobby. Der optages dog kun annoncer fra private læsere og højst på 150 bogstaver.

Skriv venligst annonceteksten på maskine eller med tydelige blokbogstaver. Husk Deres eget navn, adresse og eventuelt telefonnummer (ikke billet mrk.). Indsend teksten mærket KØB-SALG-BYTTETIL MANDENS VERDEN, Næsborgvej 90, Hvidovre.

BIL OG MOTOR

Et stk. vakuum-tudehorn og to fine el-horn til 6 og 12 volt sælges meget billigt. Frøde Aggerholm, Skivum pr. Vegger. Tlf. Vegger 156.

To veteranmotorcykler A.J.S. 350 og 500 ccm årg. 1929. Førstnævnte i orig. stand, indreg. dec. 1985. Sælges kun samlet. Pris 2.000 kr. Jens Bjørklund, Tingvej 19, 1. th., København S.

Meget pæn og velholdt Zündapp årg. 1961 til salg. Frøde Aggerholm, Skivum pr. Vegger. Tlf. Vegger 156.

NSU Quickly til salg. Istandsatt. Pris 800 kr. Jawa knallert sælges - skærme, svinggafler og fjedre medfølger - for 700 kr. J. Nielsen, Hjortholmvej 6, Hillerød. Tlf. (03) 26 40 44.

BÅDE

Mahogni piratjolle fra 1964, nr. 804 til salg for 5.750 kr. Fuldt kapsejlsudstyr, bl. a. Elvstrømbailere, rustfri løjbom, skødeklemmer, skødevisere, sænkerør, dæcronsejl, presenning og jollevojn. Helmersen, Kobbelvænget 30, Brønshøj. Tlf. BE 7230.

RADIO M. M.

Transportabel båndoptager »Saturn 402« sælges med mikrofon og øretelefon. Næsten som ny, pris 75 kr. M. Frellesen, Nordskovvej 5, Rønne. Tlf. 243.

Autradio Philips Continent FM model 65 til salg. Kontant 685 kr. Evt. en biltransistorradio eller biludstyr i bytte. Marius Terp, Skolegade 22, Esbjerg. Tlf. (051) 27773.

MODELHOBBY

Märklin: 2 loko., 1 transf., 9 vogne, 50 skinner, 4 skiftespor, 2 stopbomme. Værdi ca. 525 kr. sælges for 300 kr. Hans Eliassen, Lindevej 15, Frederiksberg, pr. Sorø. Tlf. (03) 63 12 08. Bedst mellem kl. 18 og 19.

Ny Scalextric miniracerbane kun kørt ca. 10 timer, 5,70 m bane m. bro samt 3 biler sælges for 200 kr. Værdi ca. 300 kr. Evt. byttes med pladespiller. Leo Leed, Ø. Svenstrup, Skovsgård, N. Jyll.

Scalextric miniracer, 1 stk. Ferrari F1 og 1 stk. Lotus F1, sælges for 28 kr. pr. stk. Henv. efter kl. 17. Tlf. GO 8579.

Cox-miniracer af mærket Ford GT (skala 1/32) sælges for 50 kr., som ny 83 kr. Henv. efter kl. 16. Tlf. 71 05 36.

Viking 2,5 dieselmotor kun lidt brugt sælges for 45 kr. eller byttes med Faller Autosport. Svend Eg Larsen, Teglværksvej 13, Glamsbørg, Fyn.

1 stk. Philips ME 1200 byggesæt (168 kr.) ønskes byttet med Scalextric + evt. transformator. Niels Juel Nielsen, Nørregade 4, Bjergringbro.

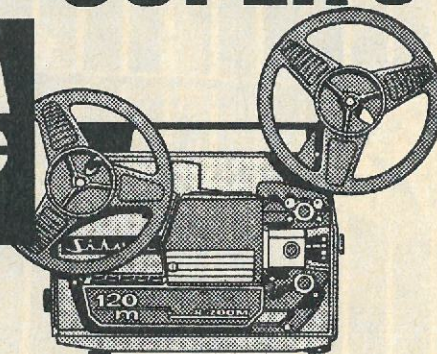
BLANDEDE

Lommeradio, 2 hustelefoner, lille radiotelefon, fotografiapparat 24 x 36 og teaterkikkert sælges billigt eller byttes med båndoptager. J. Hauvre, Danmarksgade 70, Frederikshavn. Tlf. (084) 20440.

Brugt harmonika med klavertangenter sælges i ren handel eller byttes med brugt skrivemaskine. Pris 150 kr. Kuffert medfølger. Preben Slot, Kamtrup, Sdr. Hygum, Sdr. Jyll.

NY POPULÆR SUPER 8

SILMA MATIC 120m



50 % større billede,

der er skarpere og

smukkere - med markedets

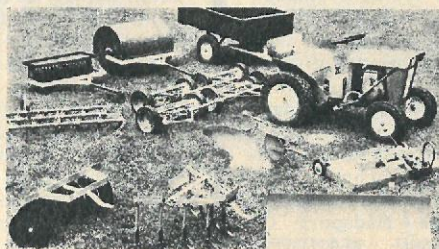
mest moderne helautomatiske Zoom gengiver i lækker formgivning

SILMA MATIC SUPER har den nye jod-halogen lampe og automatisk filmilægning helt på opsamlerspølen. 2 asynchrone motorer med fartregulering fra 15-24 bps. Tryknapbetjening: fortænding, frem-, tilbage- og stilstandsprojektion. Zoom optik 15-25 mm.

Og prisen er det bedste ved det hele **775 kr.**
incl. spole, lampe og kuffertdæksel



JACOBSEN CHIEF
- den eksklusive
have-traktor til store
græs-arealer



I villa-haver med store græsarealer er JACOBSEN CHIEF have-traktor løsningen! Hurtig, effektiv og perfekt græsslåning, uden at De behøver at bruge kræfter til andet end styringen! JACOBSEN CHIEF have-traktor kan påmonteres rotor-klipper eller cylinder-klipper på 30 tommers bredde. Desuden findes anhænger, sneskraber og fejmaskine som ekstra udstyr. Fra kr. 7.700,- med klipper. Ring eller skriv efter brochure-materiale eller forlang demonstration.

A. HANSENS AMAGERFRØ

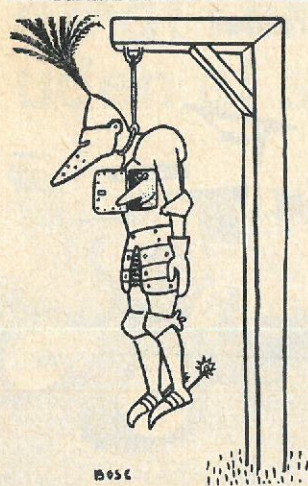
Maskinafdelingen: Amager Landevej 101, Kastrup
Tlf. 50 09 86, Jyll.: (061) 2 12 55, Sjælland/Fyn.: (09) 12 58 18



Fra en modig læser i Ålborg har vi modtaget et illustreret læserbrev skrevet i al hast. Vi bringer det her i den fulde ordlyd:

Hr. redaktør!
Dette for at meddele Dem, at intet skal afholde mig fra at læse Deres blad!

Med venlig hilsen
Opslugt læser i Ålborg.



Løsningen på kriminalgåden
side 43

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

foran den engelske
kendt er dansk tid. Som be-
dansk til engelsk tid. Som be-
glemt at få det stillet om fra
foran. Han havde åbenbart
At direktøren var en time

**JUNI-NUMMERET
AF
MANDENS VERDEN**
udkommer den 31. maj
Læs bl. a. om:

● På en øde ø. Et fantastisk eventyr - to englændere går frivilligt i land på en øde ø for ligesom Robinson Crusoe at leve uden civilisationens hjælpemidler! ● Da Møns Klint skulle sprænges i luften. For første gang afsløres en af krigens hemmelige operationer, der fandt sted i Danmark. ● Prøvekørsel af Opel Kadett, den smukkeste »folkevogn« på markedet! ● Racerstof. Der sker noget i motorsportens verden - både på banerne og bag kulisserne! ● Vi kørte 100 og bremsede. Hvor godt bremses bilerne? For at få opklaret dette spørgsmål, har vi foretaget omfattende bremseprøver med en række kendte bilmærker! ● Lad os nævne i flæng: Fotostof - Vandskisport - Månedens farveplancher - Kriminalgåde - Tips for lystfiskere - Humoreske - Bådsport - Og meget andet! **MANDENS VERDEN** koster 2,85 kr.! Bestil det hos Deres bladhandler!

DET BERØMTE „KAKKELOVNSRØR“

- På landevejen mellem Middelfart og Odense racede en motorcykel, en maskine med stor boring og fri basunudblæsning - et langt, i alle regnbuens farver anløbet kobberlignende bagud i stedet for lydpotte; det gav et dybt drøn, som et bombeslag, for hver eksplosion...

Sådan begynder Johannes V. Jensen sin tragikomiske novelle »Nåde de Færgen?« Og han vidste, hvad han skrev om - den senere nobelpristager var nemlig en af vore motorcykel-pionerer og kørte den 4-cyl. Nimbus, populært kaldet »Kakkelovnsrøret«, fordi den lange runde og sortemalerede benzintank med navnet i guld på siden indgik som bærende enhed i stellet.

Med Nimbus'en skabte fabrikant P. A. Fisker, gårdejersønnen fra Skalmstrup ved Randers fjord, det tohjulede modstykke til nutidens folkevogn. Først da begyndte motorcyklerne at vinde terræn herhjemme. Men noget principielt nyt var det ikke. Verdens første motorcykel blev bygget af tyskeren Gottfried Daimler allerede i 1885. Den burde dog snarere kaldes et raffineret tortur-instrument end et befordringsmiddel, idet opfinderen havde anbragt forbrændingsmotoren i en kraftig cykel med træstel, træfælg uden gummi og to små støttehjul ved siderne.

De motoriserede cykler, som fra omkring århundredskiftet blev fremstillet i England, Tyskland og Amerika, lignede meget nutidens knallerter. Danmark kom tidligt med - i 1903 begyndte Ellehammer en serieproduktion af sin meget særprægede maskine »Elleham«, der faktisk var den første scooter med motoren anbragt under sadlen på en damecykel og i øvrigt forsynet med både bundskjold og vindskærm.

Fisker indså, at dette med simpelt hen at sætte motor på en almindelig cykel ikke var vejen frem. »Apparatet« måtte konstrueres således, at motoren og stellet svarede til hinanden. Af uddannelse var han elektromonter, og sammen med en værkfører startede han 1906 firmaet Fisker & Nielsen, som ude på Vesterbro producerede elektromotorer. Men allerede fire år efter skiltes deres veje, og Fisker specialiserede sig i støvsugere, indtil han omkring 1918 begyndte at tumle med konstruktionen af en dansk og navnlig bedre motorcykel.

Det viste sig at være en vanskelig opgave. Alt blev gennemtænkt og bygget op helt fra bunden... de forskellige dele tegnede direktør Fisker med kridt på fabrikkens cementgulv, og når de sagkyndige var enige, blev delene fremstillet - og tit igen kasseret. Hele tiden dukkede nye problemer op.

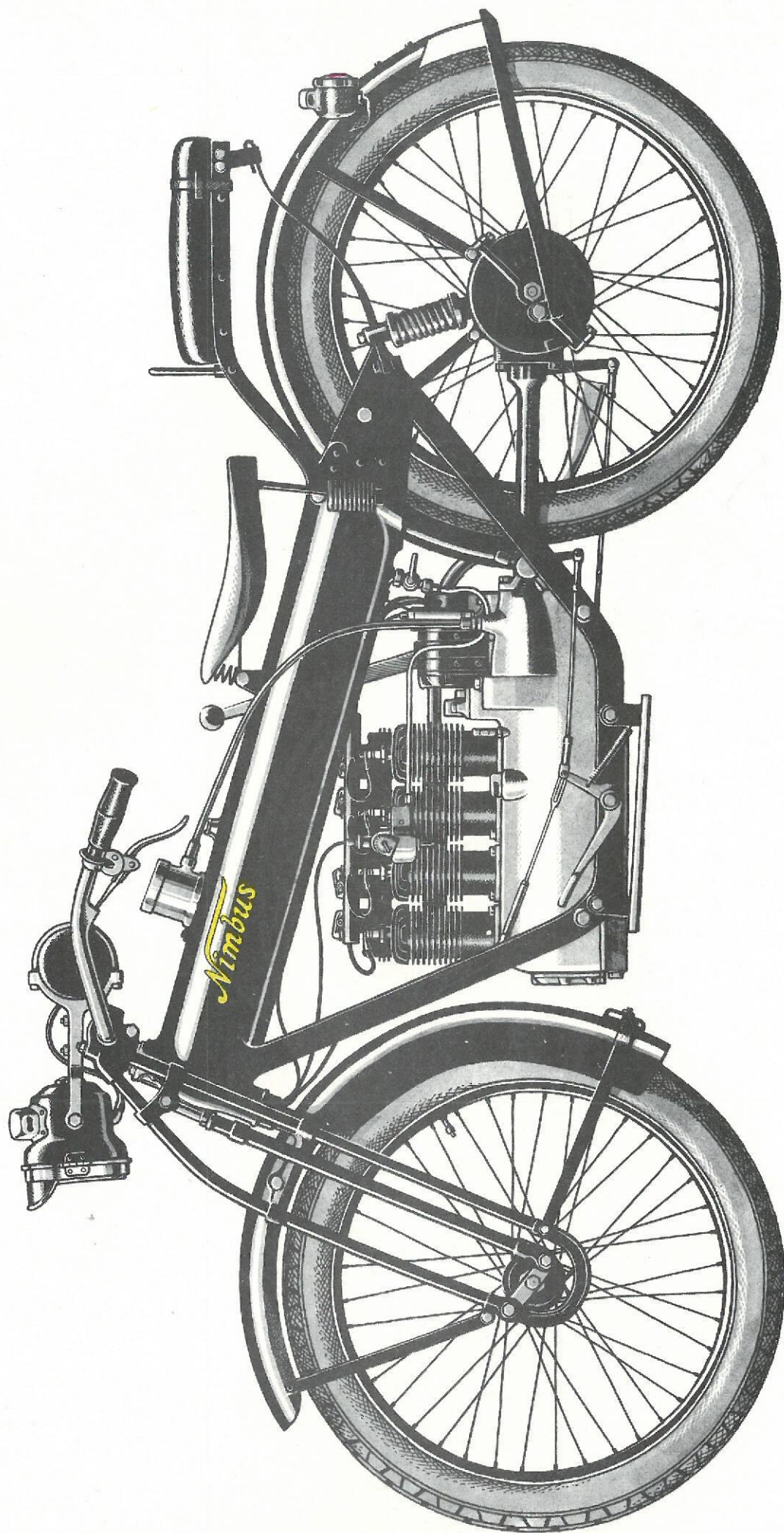
Hans første idé kom aldrig længere end til papiret: at anbringe motoren i baghjulet og passageren mellem styr og rytter. Den sidste model fik som de amerikanske maskiner Indian og Henderson en 4-cyl. rækkeomotor anbragt på langs i stellet. Det gav uensartet luftkøling, og da ventilerne til at begynde med sad på begge sider, blev førerens dyre spidsbukser hurtigt glohede og forbrændte. Fisker løste problemet ved resolut at klippe buksebenene af lige under knæet og sno viklers om benene!

Den første serie på ti Nimbus'er kunne sættes i produktion den 25. oktober 1920. De havde hverken kæde- eller remtræk, kardan-akslen trak direkte på baghjulsnavet; alle roterende dele var anbragt i huse, kobling og brems kunne betjenes både af fod og hånd, i den hule for- og baghjulsgaffel var en primitiv »teleskop-fjedring«. Motoren var på 746 ccm og topfarten 90 km/t.

Kickstarteren i højre side »er så let at træde ned, at rytteren kan starte maskinen uden at løfte sig fra sadlen«, hedder det i en brochure, som også oplyser, at »den automatiske smøring befrier rytteren for megen ængstelse, og sætter ham i stand til fuldtud at nyde fornøjelsen ved at køre. Nimbus er helt igennem en altvejs-maskine, som giver fuld tilfredshed også i helt uciviliserede lande med dårlige eller slet ingen veje«.

Der blev ialt fremstillet 1250 »kakkelovnsrør«, som viste sig overordentlig driftsikre og næsten uopslidelige.

Nimbus vandt også mange sejre på Europas landeveje. Med flyveren Henry Erlind i sadlen vandt en Nimbus det 1500 km lange trial Paris-København august 1921.



Den første Nimbus populært kaldt »Kakkelovnsrøret«. Bygget fra 1920 til 1927. Reproduktion efter tegning af Erling Nederland.
FARVEPLANCHE / MANDENS VERDEN 5/66

PEPPIN'S
THE FINEST OBTAINABLE



PORT
SHERRY
MADEIRA

WAAGEPETERSENS EFTF. AS
KØBENHAVN

En lækker sherry
til en rimelig pris



PEPPIN'S
THE FINEST OBTAINABLE

A label that spells character

FINEST OLD SOFT

CREAM
SHERRY



*This sherry is produced for the benefit of your leisure hours.
Only the finest selected grapes grown in Jerez de la frontera
have been used. The result we leave with confidence to your
judgement.*

PRODUCE OF SPAIN

DISTRIBUTED ONLY BY

WAAGEPETERSENS EFTF. AS
KØBENHAVN