

MANDENS VERDEN

NR. 6 JUNI
1966 KR. 2,85

MED
TEKNIK
for alle

Bremseprøver på de populæreste biler



Kan man leve som Robinson Crusoe idag?



når kun det bedste er godt nok...



TRIUMPH SPITFIRE

Den raffinerede sportsvogn fra TRIUMPH

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

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



Ansvarshavende udgiver:
Palle Fogtdal

Redaktør:
Bernhard Linder

Forlagsredaktør:
Kaj Paaskesen

Redaktionssekretær:
Lise Bech

Lay-out:
Preben Stegmann

Annoncedirektør:
Wencke Hansen

Hans Krojer
Bigårdsvej 10, Ejby
4070 Kirke Hyllinge
Tlf. 03-40 54 63

MANDENS VERDEN

NR. 6 - JUNI 1966 - 3. ÅRGANG

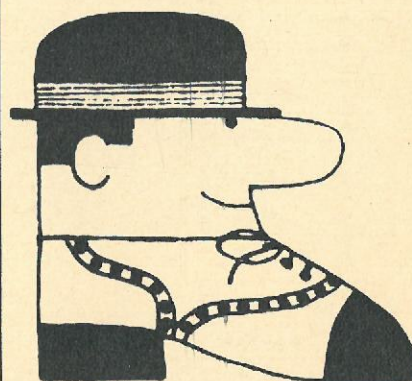
INDHOLD

FORSIDEN	1	Vi kørte 100 km/t og bremsede. Se resultatet af vore bremseprøver side 20
AKTUELT	4	Aktuelt fra hele verden
HUMORESKE	7	Damerne først
FISKERI	9	Peter Pirk
BIL-BREVKASSE	11	Hvad er der i vejen med min bil?
BREVKASSE	12	Breve til MANDENS VERDEN
BIL-NYT	13	Motoraktuelt
SPORT	14	Ud at stå på vandski
MOTORSPORT	16	Racerskolen på Roskilde Ring
FLYVNING	18	Da Møns Klint skulle sprænges i luften
TEST	20	Vi kørte 100 km/t og bremsede...
REPORTAGE	22	På en øde ø
MOTORSPORT	26	Prøvetur i en VW-racer
SHOPPING	28	Nyt på markedet
MODELHOBBY	29	Radiostyrede sejlere
PRØVEKØRSEL	30	Opel Kadett
SPORT OG MODE	34	Smart til strand og vand
FOTO	34	Nye kameraer med elektronik
KRIMINALGÅDE	41	Hvor skarpsindig er De?
MAND OG MAND IMELLEM	45	Læserannoncer: Køb - Salg - Bytte
PS	46	Klip, kommentarer og nyt om næste nummer
MÅNEDENS FARVEPLANCHE	47	Den første danske hjulampfærge

MANDENS VERDEN udkommer den sidste hverdag i måneden.

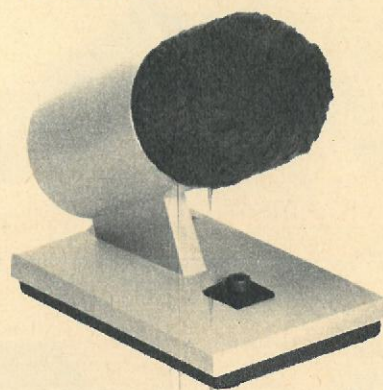
Redaktion, annoncer og ekspedition: Næsborgvej 90, Hvidovre. Tlf. (01) 75 33 00. Postgiro: 98 653.
(Alle henvendelser i redaktionelle spørgsmål bedes stilet skriftligt bilagt svarkuvert).

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.



-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.

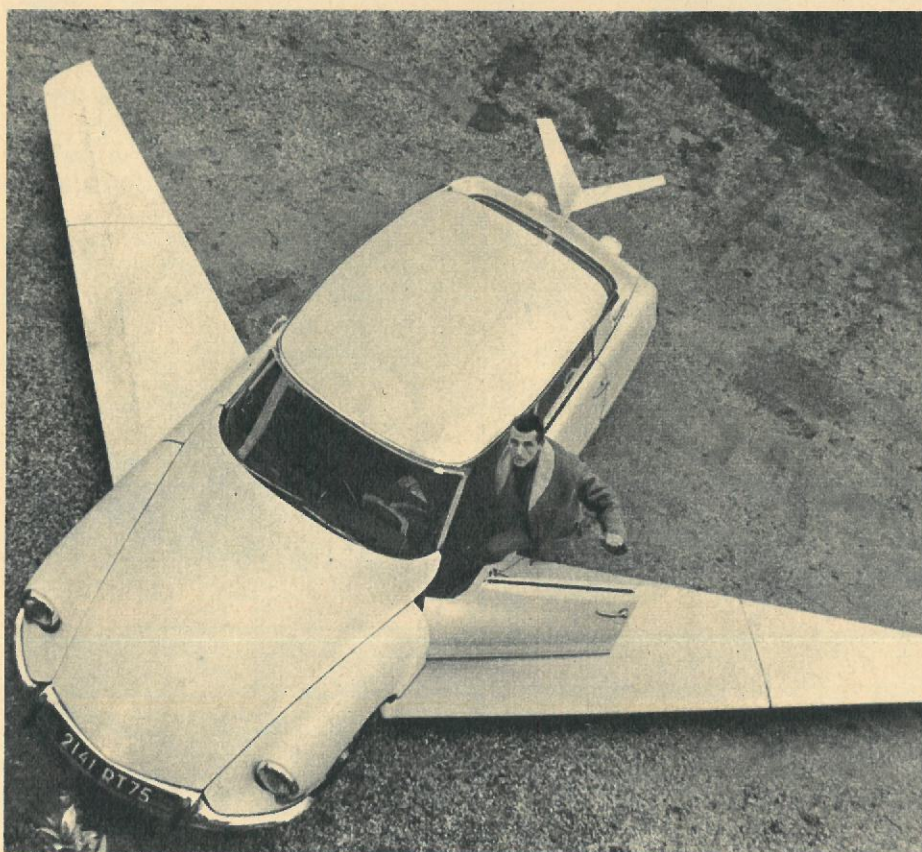
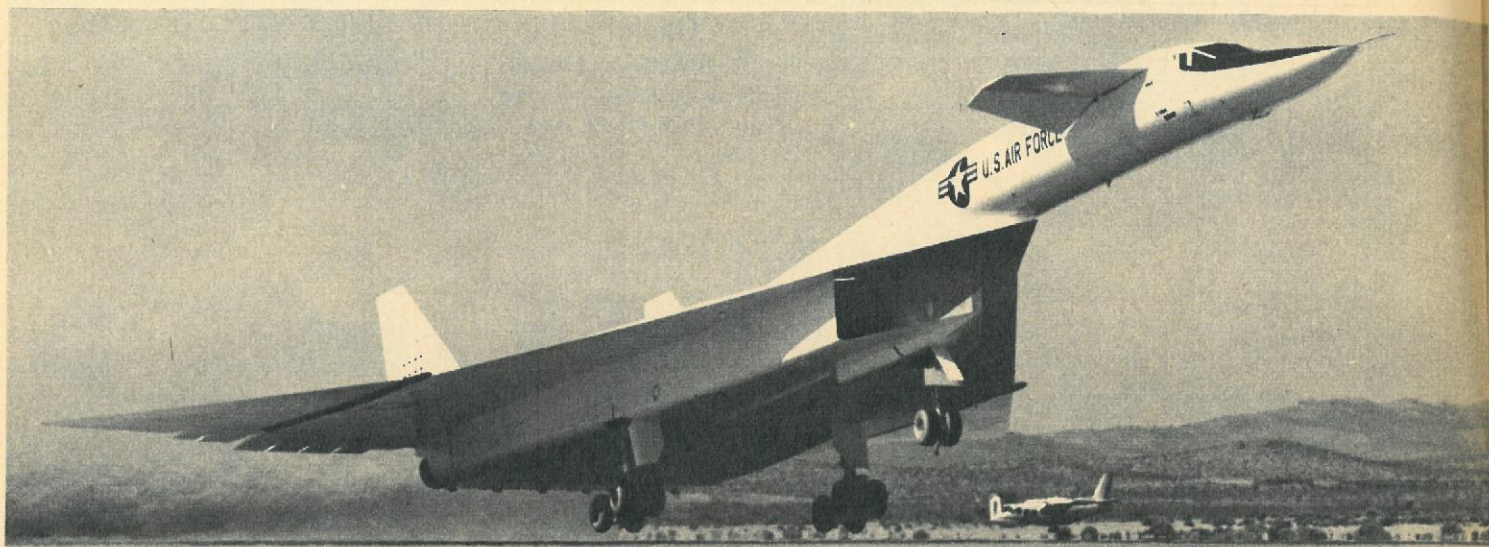


Torsana A/S
Skolegade 19, København-Valby
Tlf. (01) 30 44 00

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

Shoe-Boy

AKTUELT FRA



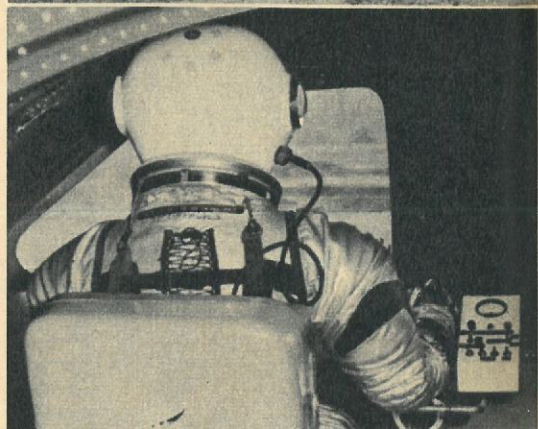
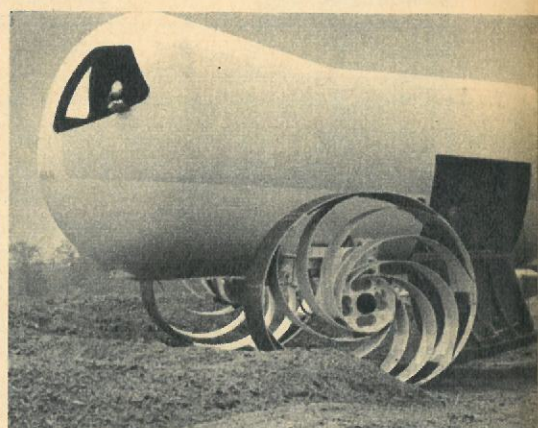
James Bonds overmand

Hemmelige agenter og storforbrydere er skrappe drenge, og der er ingen grænser for de hjælpemidler, de har til rådighed - i hvert fald på film.

James Bonds sportsvogn med indbygget maskingevær, dæk-afrivere, katapult-sæder og andre finesser er småting i sammenligning med, hvad den franske skuespiller Jean Marais møder op med i den næste Fantomas-film. Intet mindre end en Citroën, der kan flyve!

Ideen til den flyvende bil blev udklækket

af fransk films største bilekspert Jean Rivière, der tidligere har vist sine fans alt fra taxa-vogne fra århundredskiftet til radiostyrede fantombiler. Hans sidste påfund ligner ved første øjekast en almindelig Citroën, men den gemmer to turbo-reaktorer i bagagerummet, og bagtil er der et par indbyggede halefiner. Under karrosseriet er gemt to vinger, der kan foldes ud, og vips - så flyver bilen af sted med dobbelt så stor hastighed, som James Bond kan præstere i sin Aston Martin.



Til den første månekørsel

Trods russernes succesrige månelanding satser amerikanerne stadig på at være de første til at landsætte mennesker på den døde klode. Efter endeløse forsøg er man nået frem til en prototype på et månekøretøj. Hjulkonstruktionen tager hensyn til den meget ringe tyngdekraft på månens overflade. Elastiske stålband giver brede kørebaner og god adhæsion, de spiralkrummede eger tilpasser sig elastisk alle ujævnheder i terrænet. Køretøjet har klaret sig fint under prøveture gennem

HELE VERDEN

Valkyrie med 1/5 million hestekræfter

Vil jetpiloterne en dag blive afløst af noget så blodfattigt som radar og elektronik? Måske; men endnu indser flyeksperterne, at mennesket er mekanikken overlegen – ikke mindst på et for krigskunsten så vigtigt felt som evnen til improvisation. Altså går eksperimenterne med pilotførte fly videre... bogstavelig talt med et missils fart.

Det amerikanske Valkyrie projekt, der hos North American Aviation førte til konstruktionen af XB 70, er et eksempel på sådanne eksperimenter, der for almindelige dødelige tager sig ud som en ræd-

Når XB 70 i en stejl vinkel forlader jorden, løftes 225 tons op i luften. Flyet har en spændvidde på ca. 35 m, og dets højde svarer næsten til en tre etagers ejendom, nemlig 10 m, mens den i længden kan måle sig med 12 dollargrin på række, ca. 62 m! Flyet har interkontinental rækkevidde.

selscocktail af teknisk hasard og ansvarsløs omgang med skatteydernes penge. XB 70 er udelukkende et eksperimental-fly. Det vil aldrig komme i produktion; men i dets opbygning findes et ocean af detaljer, der vil glide ind i fremtidens militære og civile flykonstruktioner.

I XB 70 har man formået at holde de enorme mængder af gnidningsvarme, der opstår ved supersoniske hastigheder, i tømme. Når XB 70 hævet 23 km over Jorden præsterer sin topfart ca. 3600 km/t, udvikles der under en ca. 3 timers flyvetid varme, svarende til et 300 værelses hotels behov i 40 timer. Under landing opstår der f. eks. omkring det 6 tons tunge landingsstel en gnidningsvarme lige så stor som summen af 800 middelstore bilers bremsevarme ved hård opbremsning fra 150 km/t... der tales om en maksimal bremsetemperatur på små 1000°! Hele seks motorer, der er anbragt bag i flyet, udvikler under en marchhastighed på godt 3000 km/t næsten 200.000 hk, og

selv med én motor standset kan XB holde denne sindsoprivende fart. Motorernes luftindtag er så store, at en lille bil kan køre gennem dem.

Det tog 9 år at udvikle dette fly, og testflyvningerne fortsætter med en sådan fart, at man uden overdrivelse kan sige, at Valkyriens efterfølgere vil være lige så forskellige fra den, som Fords T-model er fra vore dages biler.

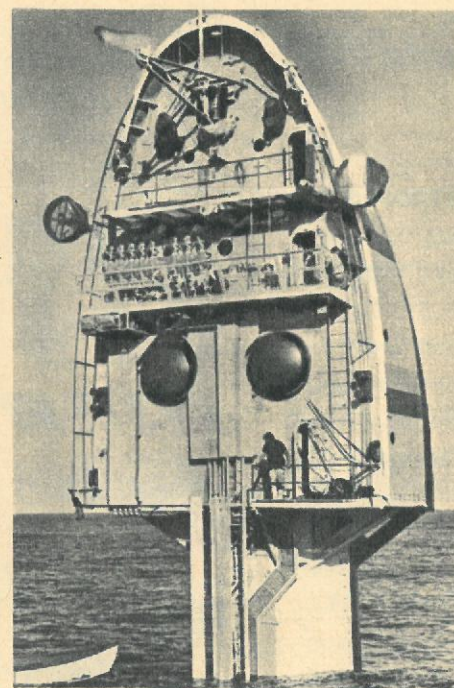
Flyets vigtigste data:

Længde: ca. 62 meter.
Spændvidde: ca. 35 meter.
Max. højde: ca. 10 meter.
Max. vægt: over 225 ton.
Max. rækkevidde: interkontinental.
Max. fart: ca. 3.600 km/t.
Max. højde: over 23 kilometer.
Motorer: 6 GENERAL ELECTRIC YJ-93.
Besætning: 1. og 2. pilot.
Brændstof: JP-6.

En sjældenhed

Desværre findes der ikke ret mange sejlskibe mere, og en nybygning er virkelig et særsyn. Men for nylig søsattes i England denne flotte skonnert, der er døbt Winston Churchill. Skibet er, som alle andre større sejlskibe i dag, beregnet som skoleskib.

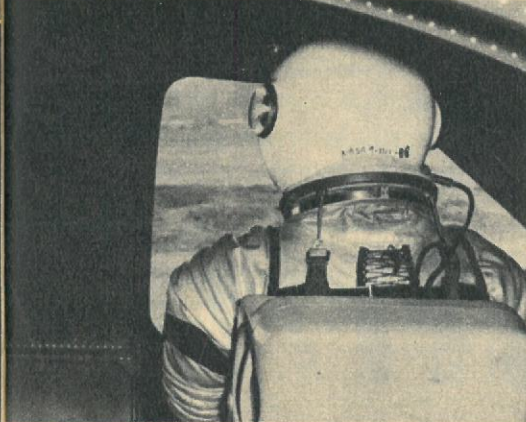
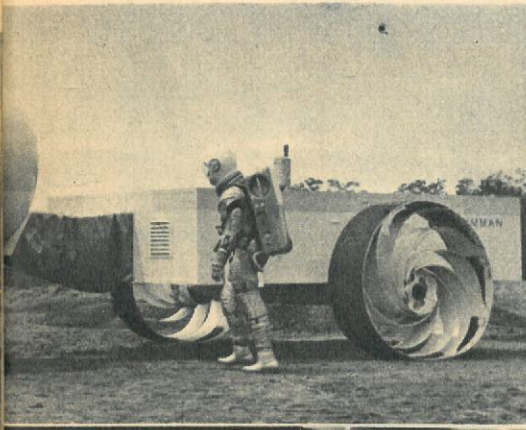
Der har af og til været røster fremme, om ikke det er meningsløst at fortsætte med sejlskibsuddannelse af vordende sømænd, der jo alligevel kommer til at virke på motorskibe. Men samtidig indser man, at en grundlæggende sejlskibsuddannelse har en pædagogisk virkning, der ikke kan vurderes højt nok. Den jernhårde disciplin, udviklingen af konditionen og det håndslag, der fremelskes, skaber som oftest de bedste skibsofficerer.



Skib på højkant

Alt er i den skønneste orden – manden på det lodretstående skib venter ikke på redningshjælp fra den lille jolle.

Det mærkelige fartøj hedder »Flip«, hvilket oversat betyder »flydende instrumentplatform«. Skibets reder er det amerikanske Scripps Institut for Oceanografi i San Diego, der anvender det som maritimt laboratorium. Når skibet er sejlet ud på den position, hvor videnskabsmændene vil foretage havundersøgelser, forlader det solidt i vandret, flydende stilling. Derefter lukkes vand ind i de store agtertanke, og på kort tid »kæntre« skibet over i lodret stilling med 95 meter under vandoverfladen, mens de resterende 18 meter af skibets længde stikker op af havet som kommandocentral. Stående lodret måler »Flip« mere end højden af tre stk. Rundetårn stablet oven på hinanden. I den del, som er under vandoverfladen, er der indrettet 30 separate, vandtætte udsigtskamre, hvorfra videnskabsmændene kan gøre deres lagtagelser fra 95 meter og op gennem alle dybder lige til vandoverfladen. Vort billede af »Flip« er taget langt ude på Stillehavet, hvor skibet i øjeblikket gør sig nyttigt ved at stå på højkant.



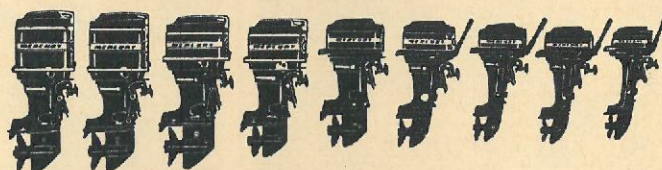
sand og aske; men dermed er jo ikke bevist, at det ikke synker til bunds i det formentlig meget løse og fine månestøv. Derfor vil det allerførste månekøretøj utvivlsomt blive et ubemandet, fjernstyret køretøj. Et sådant er allerede bygget hos Grumman Aircraft Engineering Corp., der også står bag konstruktionen af det køretøj, der her ses i aktion på en forsøgsmark på Long Island. De to »månemænd« opholdt sig i køretøjet 2 uger i træk for at opnå erfaringer, der kan danne grundlag for funktionsmæssige forbedringer.



Mercury '66-den største trækraft, man kan spænde for et par vandski...

En Mercury '66 påhængsmotor har flere kræfter og gør vandskiløbet endnu mere spændende—enten man stryger hen over vandoverfladen, foretager hurtige, bratte sving eller laver hop i kølvandet. Den overgår, overvinder alt i sin klasse, ikke mindst ved start på dybt vand. Og Mercury tilbyder Dem det største udvalg i "skimotorer" med fem nye modeller. Først og fremmest er der to helt nye 6-cyl.: Merc 1100 (110 HK), verdens kraftigste påhængsmotor, og den spændende ny Merc 950 (95 HK). Derefter kommer den kraftigste 4-cyl.—den store nye Merc 650 (65 HK)—og to motorer i mellemstørrelsen: Merc 500 (50 HK) og Merc 350 (35 HK). Merc 500 har nyt gearsystem og ny udsøgt propelserie—Merc 350 kan opvise et helt nyt kraftoverskud og

et gearsystem, der får Dem lynhurtigt op at plane. Hør nærmere om alle de særlige fordele, der gør Mercury til verdens bedste motor foran et par vandski—se dem hos Deres Mercury-forhandler i dag: 3.9, 6, 9.8, 20, 35, 50, 65, 95 og 110 HK.



MERCURY '66



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

Indhent alle oplysninger hos

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



Havnen, Århus C Salg og service:
Grenaaervej v/ 9km-stenen
Telefon (061-92111) 555

FORHANDLERE OVERALT I LANDET

DAMERNE FØRST

AF WILLY BREINHOLST



Til sin store forbløffelse så Stevenson, at Tarang denne gang red 10 meter efter ...

Owen Stevenson var af verdenssundhedsorganisationen WHO udsendt til et underudviklet område i Det fjerne Østen med den opgave, at udbrede civilisationen, ophjælpe de underudviklede indfødte, bekæmpe al tåbelig overtro, alle hedenske fordomme og skabe lys i uvidenhedens mørke jungle. Han havde ikke mere end lige akkurat fået sig installeret i landsbyens største pælebyggede bambushytte med sin wire-recorder, skrivemaskine, DDT-sprøjte, kameraer, film, medicinkasse, termæksdåser og hvad der ellers hører til et velassorteret ophjælpsudstyr, da han på en junglesti tæt uden for hytten fik øje på en risbonde, der kom ridende på et gammelt øg, medens hans lille spinkle, sarongklædte kone segnefærdig under en alt for tung byrde af risfyldte bambuskurve kom halsende flere meter bag ham.

Risbonden, en tætbygget indfødt med blinkende, sorte øjne og betelsaften dryppende fra de svætede tænder som bloddråber, traktede som i trance, forglemmende alt omkring sig, sin subei, en lang sivfløjte med fire huller, der frembragte en klagende, monoton melodi, der ikke kunne virke særligt oplivende på den stakkels, tungtbelæssede kvinde.

Her var noget at tage fat på med det samme for Owen Stevenson. Han skyndte sig ad det slidte gangbræt ned fra hytten og løb over til den indfødte.

- Merkeda! hilste han bonden, der holdt sit øg an, tog sivfløjten ud af munden og spyttede en stråle betelsaft ud mellem de sorte tandstumper.
- Merkeda!

Stevenson spurgte ham, hvad han hed.
- Tarang, sagde han.

Så gik WHO-manden lige til sagen:

- Sig mig Tarang, hvorfor lader du din kone bære alle de tunge byrder, medens du selv kun har din fløjte?

- Skik sådan! sagde Tarang.

- Men kunne du ikke have et par af de tunge bambuskurve hos dig i sadlen?

Tarang rystede på hovedet og stak en frisk betelnød i munden.

- Ikke skik sådan, sagde han, hest gammel, kun bære mig.

- Men så lad din kone gå foran i stedet for at lade hende komme halsende langt bagefter som en hund. Hvis du lod hende gå forrest, kunne hun bestemme farten, og hun ville ikke blive så udmattet og afkræftet. Desuden er det uhøfligt at lade sin kone gå bagefter, en fornærmelse mod hendes køn. Tarangs savlende, betelrøde mund flækkede i et bredt grin.

- Skik sådan! sagde han, synligt tilfreds.

Men WHO-manden gav sig ikke.

- Man skal aldrig være bange for at prøve noget nyt, Tarang, lad hende nu gå forrest resten af vejen, så skal du få denne plade røde tobak.

Tarang stak hurtigt pladen til sig og kommanderede, Dhotiga, sådan hed hans kvinde, til at gå forrest, og Stevenson trak sig tilbage til sin hytte tilfreds med det opnåede resultat.

Men næste dag fik han igen øje på Tarang på den lille junglesti, og Dhotiga kom atter halsende bagefter med sin umenneskelige byrde af risfyldte bambuskurve. Stevenson var ikke sen til at komme ned ad gangbrættet og over til ham.

- Jamen, Tarang, sagde han let bebrejdende, husker du ikke, hvad jeg lærte dig i går?

- Jo, tani budaya, kom det hurtigt fra risbonden, idet han rakte hånden frem mod den tropeklædte amerikaner, du give mig rød tobak, og Dhotiga gå foran.

Stevenson rakte ham tobakken, men så samtidig bebrejdende på ham.

- I skal ikke altid tage jer betalt for det, vi hvide mænd lærer jer, sagde

han, det er jo til jeres eget bedste. Tarang spyttede en stråle rød betelsaft ud over øgets ludende hoved og trak sin sivfløjte frem.

Så vendte Stevenson tilbage til sin hytte. Næste dag fik han malaria og måtte rejse hjem. Men fem år senere ville skæbnen, at han igen befandt sig i samme underudviklede område - og i samme mission som første gang, for trods alle hæderlige anstrengelser var det endnu ikke lykkedes at skabe tilstrækkelig lys i uvidenhedens mørke jungle. I mellemtiden havde landet været udsat for mange svære prøvelser, plantage-uroligheder, revolter, krig og overgreb, men hytten han havde boet i, første gang han var der, stod stadig på sine høje pæle i udkanten af den lille landsby, og efter flittigt at have benyttet DDT-sprøjten, flyttede han ind.

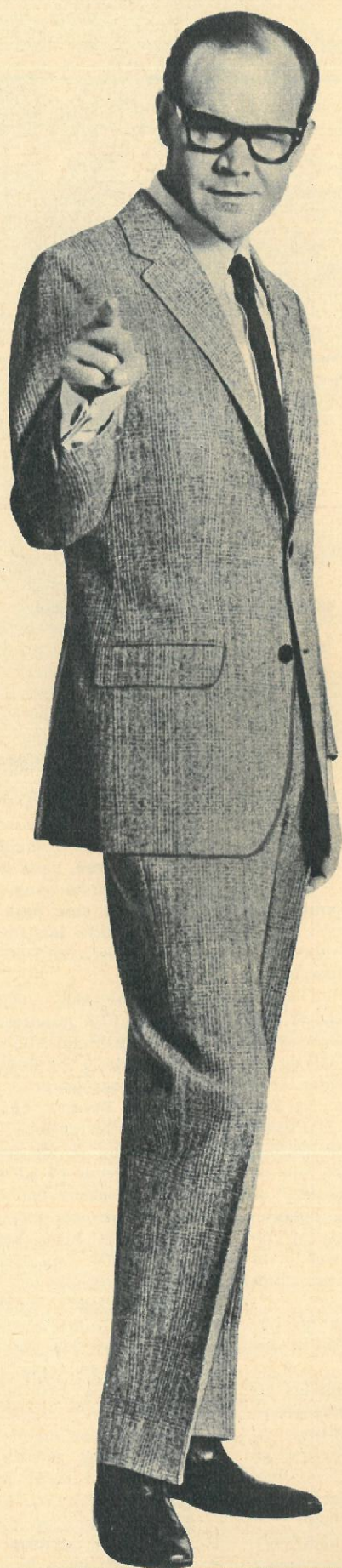
Stor var hans overraskelse, da han på den lille junglesti pludselig fik øje på en lille spinkel, sarongklædt kvinde, bærende på en tung byrde af risfyldte bambuskurve og genkendte hende som Dhotiga, og hans overraskelse steg til forbløffelse, da han så, at ti meter bag hende kom Tarang, langsomt ridende på sit gamle, udslidte øg. Hurtigt sprang han ned ad gangbrættet og løb over mod risbonden.

- Merkeda! hilste han.

- Merkeda, tani budaya! hilste Tarang genkendende.

- Nå, fortsatte Stevenson oplivet, du kan nok huske mig? Det var mig, der engang foreslog dig, at du skulle lade din kone gå foran, fordi det var en fornærmelse mod hendes køn at lade hende komme halsende bagefter som en hund. Men du modsatte dig det og sagde: »Skik sådan!« Nu ser jeg, at du alligevel lader hende gå forrest. Hvorfor?

Tarang sendte en blodrød betelstråle langt ind i junglens tætte underskov.
- Skik nu! sagde han, landminer!



Hele dagens mand



Jørgen Ryg skal være veloplagt hele dagen - og han ved, hvad det betyder for den personlige sikkerhed at være velklædt... derfor vælger han en JARDEX/DIOLEN-habit i kamgarn eller twist. Læg mærke til den ny modes særpræg - meget lange slidser i jakken, kort krave og langt, bredt revers. Mange forskellige nuancer i gråt, blåt og brunt.

MR. *Jardex*
er vel til mode i

® = reg. varemærke

Diolen

DEN MODERNE POLYESTER



FISKERI Vi har oplevet et godt forår med havørred i mangelen en grødeskov langs Danmarks kyster. Frømand har mødt havørredstimer i dybet, lystfiskere har oplevet at få flere havørreder i land ved få timers fiskeri, og selv nybegyndere har frydet sig over den sølvblanke ørreds kamp for friheden i den anden ende af en tot line. Og så med et er det sommer. Hvor lystfiskeren for nylig optrådte i ulden sweater og waders, erobres stranden nu af kåd ungdom i næsten ingenting. Og med sommeren går antallet af fangede havørreder nedad. De står mere fast på pladserne, jagter ikke mere med samme iver i det varmere vand, og en del trækker udad på lidt større dybder.

Men af forårets ørreder vil en god del optræde ved stranden som sommerfisk. Dem vil De kunne træffe juni måned med, især i de tidlige morgen- og sene aftentimer og ofte i flok med hornfisk. Flere gange har jeg set en flok hornfisk forfølge pirken i munter leg for pludselig at mærke hårdt hug, når havørreden er gået til biddet. Jeg tror, at hornfisk, som i flok sætter efter en pirk, ofte henvender ørredens opmærksomhed på, at der er »mad«. Den gamle overtro om, at havørreden fortrækker, når hornfisk kommer ind, har intet på sig. Prøv at koncentrere Deres fiskeri netop, hvor De har set hornfiskestimerne. Der er havørreden meget ofte med, og skulle den svigte, så tag et par store hornfisk med hjem. De er morsomme at fange. Brug enkeltkrog og en lille let pirk og spind hurtigt med pirken højt i vandet.

De kan også fange hornfisk fra båd, og det kan give mange fisk, hvis De dørger med en lille stump fiskeskind på krogen. Selv om de sejler med jævn fart, går hornfisk til biddet, og har De dørgelinen på en smækker stang, vil De opleve, hvilken fight der er i de store hornfisk.

Finder De de steder langs kysten, hvor stimer af hornfisk jagter frem og tilbage, så læg båden for anker og rig et antal lange, tynde bambusstænger med nylon 0,35, sæt et lille stykke bly og en enkeltkrog på linen og agn ligesom til dørgning med et lille stykke fiskeskind. Stængerne sætter De i spænd langs rælingen og fisk så i forskellige dybder fra en til fem meter. Pludselig står den ene stang som en flitsbue, så den anden og den tredje, når hornfiskene kaster sig over den lækre madding. Sådan en dag kan De fange mad til Dem selv og alle Deres naboer og nok til at fylde dybfryseren, så De har frisk hornfisk til mange måneder fremover. Det er en fiskedag,

De vil huske, for det er så helt forskelligt fra det sædvanlige pirke- eller spindefiskeri. De første 3-4 hornfisk, De fanger, kan De roligt skære ud til lokkemad i små bitte stykker og giv så stimen omkring båden en håndfuld nu og da. I det klare vand vil De se hornfiskene slås om lokkemaden, og De vil være fuldt beskæftiget med at hale fisk indenbords.

Gedden er nu ved at blive rund og fed igen efter det tidlige forårs legetid. Den har stillet sig på lur på lidt dybere vand end i maj, lok den med wobler og blink og rul langsomt og uregelmæssigt.

Træk med store woblers efter båden hører ikke alene vinteren til. Det kan i høj grad gøres også i juni. Jeg har f. eks. truffet store gedder på denne måde på Furesøens dybeste steder i strålende sommervej, sikkert fisk der er på vandring mod storsøens banker - i dette tilfælde Langebank og Storebank med deres stejle skrænter ud til dybt vand.

Juni-torsk regnes af mange ikke for noget. Der er jo intet R i juni; men De kan trods det fange kæmpestore torsk i denne måned, især i de dybere områder i vore sydlige øhaver, f. eks. i Omø Sund. Er strømmen stærk, skal der store tunge pirke til; men slækker strømmen af en stille juniaften, prøv da tyndere liner og let grej. En stor torsk på det er en kampfisk. De godt kan få glæde af.

Og så blomstrer hylden i juni, og vi tager på fredfiskeri efter suder i søen eller mosen. Lyt til et godt råd:

Lad for en gangs skyld spindestangen blive hjemme. Tag en eller et par lange smække stænger med Dem på søen eller ned til mosen og prøv suderfiskeriet på rigtig gammeldags maner med snøre, blylod og flåd.

Begynd fiskeriet en times tid før solnedgang og oplev den lyse sommernat, medens De sidder ganske stille og lader røgen fra Deres pipe holde de mest nærvise gæster, myggene, lidt på afstand. Bor De ved fiskepladsen, er det klogt at lægge lidt klumper af dej ud der, hvor suderne holder til. Det må gøres aftenen før eller i hvert fald 3-4 timer før, De skal fiske. Det kan suderne ikke stå for, og det lokker som regel nogle af de store frem. I »Den fuldkomne fisker« kan De læse, hvad Isaac Walton for snart 400 år siden lokkede brasen og suder med, og De kan roligt følge hans råd, for sudernes smag har ikke ændret sig.

Dette særprægede fiskeri med den lange bambusstang en fredfyldt sommeraften, medens myggene danser over vandspejlet, er ubrydeligt knyttet til en måneds navn - juni!



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

MOLYKOTE

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

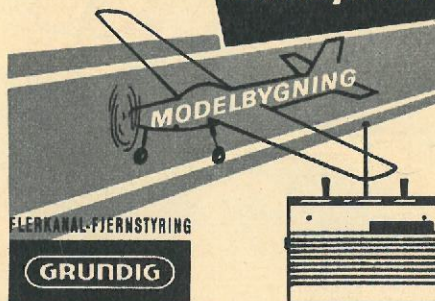
MOLYKOTE danner en ubrydelig og korrosionsbeskyttende smørefilm, som er fuldt virksom under alle driftsforhold. Godkendt af KDA's og FDM's tekn. afdl.

Forlang utrykkeligt »MOLYKOTE« Information og Service:

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

VÆLG KVALITET. VÆLG

Graupner



MED MODERNE UDBYGNINGSSYSTEM

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 10 kanaler.

Modelbyggesæt i fly og skibe i uovertruffen kvalitet.

Rormaskiner og servos i mange udførelser til fly og skibe.

GRAUPNER - et verdensmærke

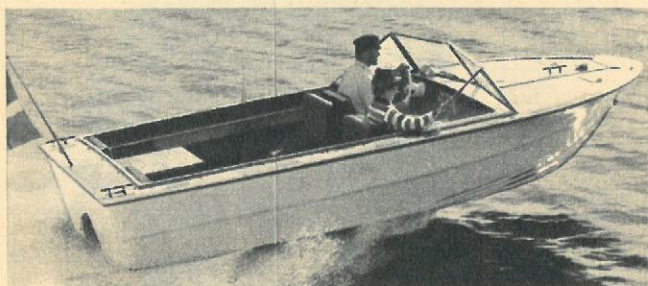
forhandles i de førende hobbyforretninger.

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

Generalagentur og import:

IB ANDERSEN, AALESTRUP

**Se det store og omfattende
motorbådsprogram - konstruktioner,
der er absolut førende på feltet -
- elegante både i verdensklasse.**



WYN MILL 18' Den lynhurtige runabout med fantastiske søegenskaber i populær udgave, der gør båden velegnet til vandsport og campingture.



NOR MILL 20' Cabinebåd med sportsbådens sejleegenskaber. 4 køjer, pantry m. m. Velegnet til længere ture med overnatninger.



28' BMT CABIN Klinkbygget i mahogni på ege-spant, teakplankedæk og mahogniaptering. Leverages med dieselmotor som standardudstyr.

Forlang specialbrochurer og prislister

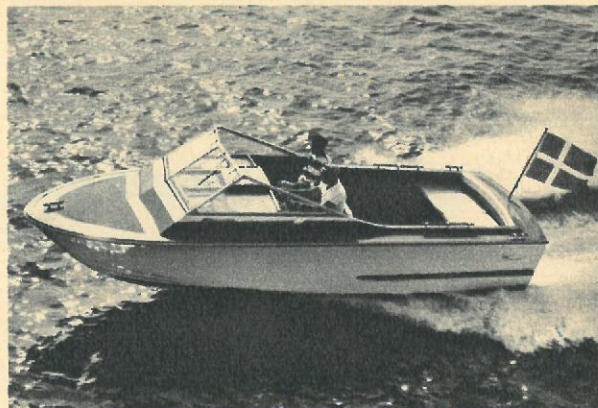
MARINE AFD.
AARHUS MOTOR
COMPAGNI A/S

HAVNEN . ÅRHUS C

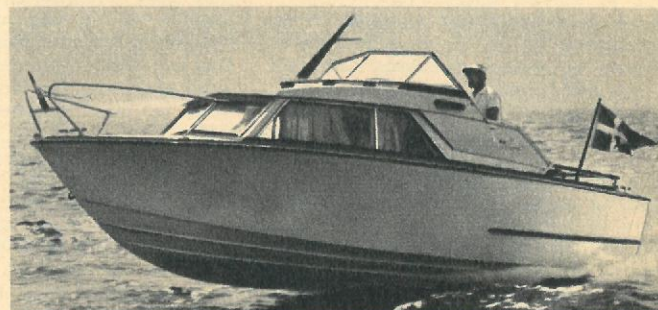
Salg og service:

Sølystgården, Grenaavej v/ 9 km-stenen
telf. Skæring (061-92111) 555

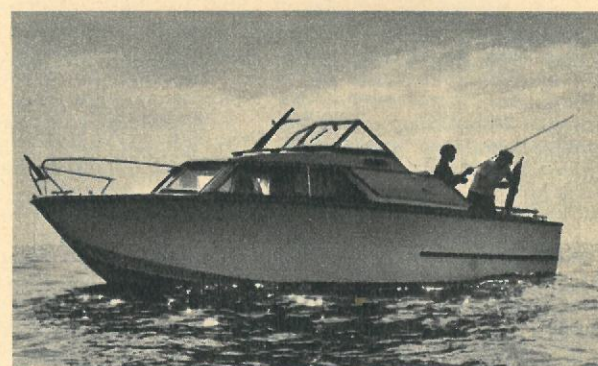
FORHANDLERE OVERALT I LANDET



CORONET 21' Daycruiser 2 sovepladser, fiberglas, dyb V-bund. Fås med single 110 og 150 HK eller twin 110 HK Aquamatic.



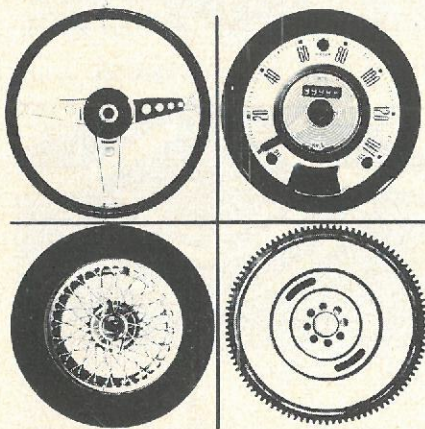
CORONET 21' Explorer II 3 sovepladser, fiberglas, toilet, galley, oplukkeligt frontvindspejl, dyb V-bund, fås med single 110 eller 150 HK Aquamatic.



CORONET 24' de Luxe 4 sovepladser, fiberglas, toilet, galley, oplukkeligt front- og topvindspejl, dyb V-bund, twin 110 HK eller single 150 HK Aquamatic.



CORONET 27' Seafarer 4 sovepladser, træ-fiberglas, toilet, galley, oplukkeligt frontvindspejl, twin 110 HK Aquamatic.



HVAD ER DER I VEJEN MED MIN BIL?

Hvorfor forsvinder olien?

Jeg er ejer af en Skoda 440/1958. For et par måneder siden fik jeg slebet ventiler, og efter den tid er motoren begyndt at bruge en masse olie, og olien bliver helt sort efter et par hundrede km. Den bruger ca. $\frac{3}{4}$ l pr. 300 km.

Jeg har tænkt på, om det ikke er en oilering, der er gået, og om det er nødvendigt at få skiftet foringer, da vognen kun har kørt 48.000 km. Det er ture af mindst $\frac{1}{2}$ times varighed, og jeg mærker ikke noget på acceleration eller topfart.

Den uvidende, Ballerup

Hvis ventilerne er blevet slebet, uden at der samtidig er kommet nye stempele i motoren, opstår der et stort olieforbrug. Årsagen er, at der efter en ventilslibning vil være et stort undertryk over stemplet, der således vil suge olien op forbi stemplet – og dette forhindres altså ved montering af nye stempele.

En selvrensende olie vil allerede efter kort tids brug vise sig at være sort – den skal jo foretage en rensning af motorens indvendige dele. (ai)

Hovedreparation og lygteproblem

Allerførst vil jeg takke for Deres udmærkede blad. Jeg har hørt, at englænderne og amerikanerne under ørkenkrigen i Afrika brugte et middel, der hed Piston-Seal til deres bilmotorer i stedet for at hovedreparere dem (sandet sled dem for hurtigt op). Jeg vil spørge, om dette stof findes i handelen. I øvrigt har jeg et problem med mine forlygte-pærer. Der er gået syv i løbet af et år! Jeg har været hos to mekanikere og en autoelektriker, der siger, at det ikke er strømmen, det er galt med, men at pærerne rystes i stykker. Der er lagt filt i klemme visse steder, men uden resultat. Kan man få en pære, der er ekstra stærk? Jeg har allerede prøvet fem forskellige fabrikater, men de holder kun ca. 1 måned.

Niels Ringmose,
Sdr. Jærnløse

Vi har hørt om Piston-Seal og set et lignende middel, der er bragt på markedet herhjemme. Vi tror dog ikke på disse midler, og de er absolut ikke i

stand til at erstatte en hovedreparation, så bid i det sure æble og giv motoren en rigtig reparation – og glem vidundermidlet. Det har samme virkning som de midler, der med jævne mellemrum dukker op og lover, at skaldede personer kan få en hårpragt som Peter Belli. Det er ikke sjovt at skulle skifte pærer ud hver måned, men hvordan ser pæren ud, når den ikke vil lyse mere? Er den misfarvet, er der noget galt med spændingen. Er den ikke misfarvet, kan det tyde på at visse rystelser forplanter sig til fatningen. Kan De ikke konstatere stærke vibrationer, undersøg da om parabolen sidder fast. (ai)

Frisk luft i kabinen

Undertegnede ejer af en Volvo 544/1964 er ked af, at vinduerne bagi ikke kan åbnes. Derfor vil jeg gerne spørge, om der kan sættes vinduer i til at åbne, ligesom der er i luksusmodellen af 544. I bekræftende fald vil jeg gerne vide, hvor meget det cirka vil komme til at koste, og om det kan laves på et almindeligt autoværksted, eller jeg skal hen på et karrosseriværksted.

F. Pedersen, Dagnæs

Ruderne kan ganske enkelt udskiftes med ruder fra 544's de Luxe model. Prisen for udskiftning kan variere noget. Spørg hos nærmeste Volvoforhandler. (ai)

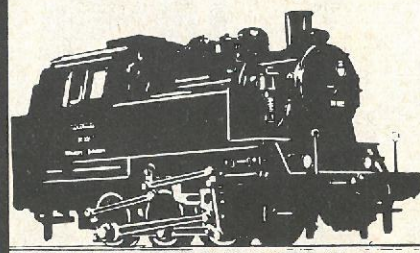
Automatisk ventilator

Jeg har en Austin 1100, som jeg godt kunne tænke mig monteret med en ventilator med bevægelige blade. Man har kun hørt godt om dette systems fordele, men spørgsmålet er, om denne type ventilator i nogle retninger kan være skadelig for motoren, f. eks. ved ikke at køle tilstrækkeligt under høje hastigheder, i varmt vejr og under bjergkørsel. Hvad mener man herom?

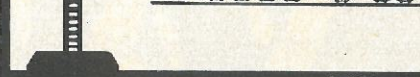
P. E. E., Otterup

Vi har ikke haft lejlighed til at afprøve omtalte ventilator, men hvis bladenes indstilling er afhængig af omdrejningstallet, så bladenes stigning formindskes med stigende omdrejningstal, vil vi stille os lidt skeptiske. Ved kørsel med stort motoromdrejningstal i lave gear vil vi tro, at det under bjergkørsel kan knibe med kølingen – men som sagt, vi har endnu ikke nogen erfaring med dette system. (ai)

GIV DERES SØN OG DEM SELV EN



Fleischmann
HO
INTERNATIONAL



Fleischmann
HO

DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

VAT

69

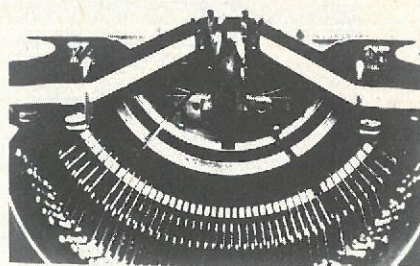
Den skotske
Whisky
man aldrig
glemmer



By Appointment
To Her Majesty
Queen Elizabeth II
Scotch Whisky
Distillers
Wm. Sanderson & Son Ltd.

BREVE

TIL
MANDENS VERDEN



Hvorfor ikke sommertid?

Det bedste vi havde under krigen var sommertid. På en bestemt dag om foråret blev alle ure stillet en time tilbage, og det betød en time længere lyst om aftenen hele sommeren igennem. Om efteråret kom der så normalt igen, dvs. at alle ure blev stillet en time frem igen. Hvorfor mon man ikke har det nu, hvor behovet for øget fritid er større end nogen sinde. Sommertid vil jo i realiteten betyde en times længere fritid for alle. Norge har sommertid, så det må også kunne gennemføres her.

Leonhard Christensen

Der har for nogle år siden været stillet forslag om indførelse af sommertid i Danmark, men det mødte modstand fra bl. a. landbrugets side. I øvrigt har flere andre lande nu sommertid, nemlig Irland, Island og Storbritannien (gældende fra 20/3-22/10), Italien (fra 22/5-24/9) og Portugal (fra 3/4-1/10). Red.

Hvad med os?

Endelig et rigtigt mandeblad til alle fra 10 til 100 år! Selv om De har Peter Pirks udmærkede artikler, synes jeg, at den enorme hob af lystfiskere, som stadig vokser i tal, kunne levnes lidt mere stof.

Jan Carlsen, Brh.,
(Bil-, fiske- og båndamatør)

Hvor hurtigt køres der?

Må en pige stille et spørgsmål til MANDENS VERDEN? Jeg har diskuteret med to af mine venner om, hvor hurtigt biler almindeligvis kører på landevejene. Mine venner mener, at de fleste kører mellem 80 og 110 km/t, jeg mener, at de fleste kører mellem 60-70 km/t. De mener endvidere, at de fleste ulykker sker mellem 60-70 km/t, men jeg mener så afgjort, at de fleste ulykker sker mellem 80-110 km/t. Kan der svares generelt på det?

B. Holdgård,
Gjern

Normalhastigheden på gode danske landeveje er på hverdage omkring 80-100 km/t. På kommune- og sogneveje er normalhastigheden noget lavere, ligesom søndagstrafikkens normalhastighed på samtlige veje er lavere end ovenfor nævnt.

En opgørelse har vist, at omkring 75% af samtlige trafikuheld, hvor der har været biler impliceret, er sket ved hastigheder under 70 km/t, og mere end 95% af uheldene er sket ved hastigheder under 85 km/t.

Red.

MOTOR AKTUELT

Godt nyt fra Italien

Fra vor udsendte medarbejder

Fiat er en af Europas største bilfabriker, både når det gælder produktion og modeludvalg. Med den lange række af personbiler, der strækker sig fra den lille Fiat 500 F til drømmebilen Fiat 2300 S, dækker fabrikken enhver økonomiklasse og ethvert komfortbehov.

Men åbenbart har der været et enkelt »hulk«, nemlig mellem modellerne 1100 og 1300. Sagt på en anden måde, i prisklassen mellem 17.000 og 22.000 kroner har Fiat savnet et godt tilbud. Det foreligger nu – og endda et usædvanligt godt tilbud meddelers to af MANDENS VERDENs' motormedarbejdere fra Italien, hvor de har prøvekørt den nye Fiat i bjerglandskaberne uden for Torino.

Prøvekørsels-rapporten kommer i næste nummer af MANDENS VERDEN, men vi kan allerede nu afsløre, at det er en bil ud over det sædvanlige. Ikke fordi den indeholder revolutionerende nyheder, men fordi den er usædvanlig harmonisk i opbygning og køreegenskaber.

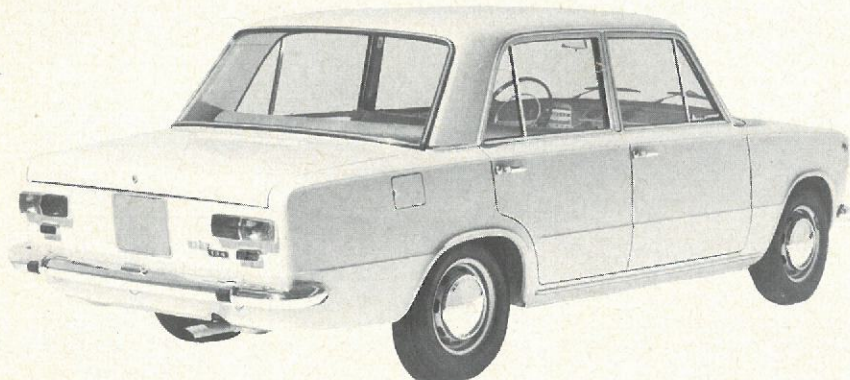
Mens Fiat 1100 R, der præsenteredes i MANDENS VERDEN nr. 4, er en modificeret 1100, er Fiat 124 en helt ny vogn. Karrosseri-mæssigt afviger den fra den kantede 1300-stil. 124 har

finere linjer, synes vi, og takket være den stærkt forøgede bredde, byder den på større passager-komfort.

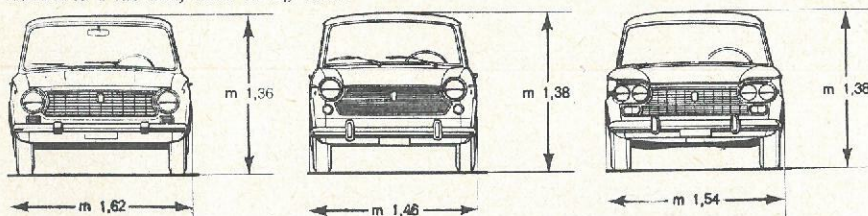
124-modellen har skruefjedrede bagtil i modsætning til f. eks. modellerne 1100 R og 1300, der som bekendt har blad-fjedre. Motoren, der har 5 hovedlejer, udvikler 60 hk DIN ved 5500 omdrejninger pr. minut. Vognens relativt lave egenvægt betyder et særdeles gunstigt vægt/kraftforhold, nemlig 13,7 kg/hk, hvilket afspejles i fartressourcerne. Med en tophastighed på godt 145 km/t er der ikke mange familiebiler, som kan følge en Fiat 124 til dørs.

Interiøret er lækkert med indtræk af brunt kunstlæder, og udsynet er fremragende. Og hvad ikke mindst vigtigt er, køreegenskaberne og bremserne er helt i top.

Alt dette kommer vi nærmere ind på i en udførlig testrapport, der følger i næste nummer. Til orientering bringer vi nedenfor et lille skema med de vigtigste data sammenlignet med Fiat 1100 R og 1300. Hvis prisen – godt 20.000 kroner – kommer til at holde stik, vil mange nok betragte vognen som et fund for de penge. Bliver prisen væsentlig højere, vil vi tro, at 124-modellen herhjemme kommer til at erstatte 1300.



I forpartiet minder Fiat 124 lidt om den nye Moskvitch, set bagfra ligner den Alfa Romeo Giulia en del, men helhedsindtrykket fører nærmest tankerne hen på Simca 1300. Tegningerne herunder viser højde- og breddemålene på henholdsvis Fiat 124, 1100 R og 1300.



	Fiat 124	Fiat 1100 R	Fiat 1300
Hestekræfter	60 v. 5600 o/m	48 v. 5200 o/m	60 v. 5400 o/m
Bor./Slaglængde	73/71,5 mm	68/75 mm	72/79,5 mm
Slagvolumen	1197 ccm	1089 ccm	1295 ccm
Længde	403 cm	396 cm	403 cm
Bredde	162 cm	146 cm	154 cm
Højde	136 cm	144 cm	144 cm
Akselafstand	242 cm	234 cm	242 cm
Vægt	820 kg	850 kg	960 kg
0-80 km/t	11,5 sek.	13,6 sek.	12,5 sek.
Topfart	147 km/t	131 km/t	142 km/t
Cirkapris	20.300 kr.*	17.000 kr.	22.000 kr.

* Anslået

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!

SPORT

UD AT STÅ PÅ VANDSKI

*En rigmandshobby
på vej til at blive
hvermandssport*

TEKST: ROGERS SØGAARD



Tænk på et par rigtige play-boy sportsgrene... ikke sandt, De har vandskiene med!
Og for så vidt, som De tænker på denne sport dyrket under private former, har De ret, for skal man ha' blot et jævnt godt vandskiudstyr med båd, kommer man ikke på de maritime brædder uden at tage del i en økonomisk åreladning på 15-20.000 kr.

Rent økonomisk tegner det sig anderledes med den både spændende og dristige sport, hvis man går ind under fællesskabets kår i en klub, hvoraf vi nu har en halv snes stykker herhjemme. Så kan man nemlig dyrke masser af vandskisport for et årligt kontingent på 100-150 kr. plus et startgebyr, der i gennemsnit ligger på omkring en femmer.



A B

C

A. Start fra dybt vand sker i siddende stilling. Skiene skal være parallelle, og ski-spidsene skal stikke et stykke op over vandoverfladen.

B. Meget vigtigt er, at armene holdes strakte, idet båden begynder at trække. Bøjer man armene og ligesom prøver at trække sig selv frem, risikerer man i stedet at falde bagover.

C. Straks man mærker, at skiene begynder at bære, retter man sig langsomt op. Måske mislykkes de første 4-5 startforsøg, men pludselig har man teknikken.

Ingen ved præcist, hvor mange vandskiløbere vi har i Danmark. Tallet kan nemlig ikke aflæses af vandskiklubbers medlemslister alene. Adskillige hundreder dyrker sporten »uorganiseret«, men løseligt anslås, at små 3000 danskere mere eller mindre regelmæssigt drager nytte af det faktum, at den skisport, som fordrer sne og bjerge, næppe i spænding overgår de oplevelser, der kan beredes på et par hav- og søgående ski.

Det er en almindeligt udbredt opfattelse, at vandskisporten er svær at lære. At man skal lægge krop til et helt urimeligt stort antal ufrivillige dukkerter, før man kan stå på skiene – og endnu værre: At det er forbundet med en ikke ubetydelig risiko at ski hen over bølgen den blå.

Opfattelse nr. 1 er notorisk helt ved siden af. Man behøver kun at overvære en gruppe nybegynderes første forsøg for at konstatere, at de plumper i vandet 2-3-4 gange, før de kan løbe et helt anseligt stykke – og det uanset de starter fra lavt vand, eller som mere almindeligt er, fra en bro. Når talen er om risikomomenter, kan man derimod ikke blankt afvise disse. Selvfølgelig kan man komme til skade, hvis man giver pokker i reglementer og forskrifter, og det gælder især for vandskisportens mest dristige disciplin, hop. Men i almindelighed indskrænker risikoen sig til en vandgang, og den kan såmænd i mange tilfælde være en tiltrængt forfriskning, for sporten levner ikke nogen

(FORTSÆTTES SIDE 39)

1. Hvert træk, hver muskel er spændt og koncentreret til det yderste, når en af verdens fineste vandskiløbere, englænderinden Anne Wilton træner i slalom. Her passerer hun med en fart af 80-90 km/t en af portene i banen, mens en forrygende kaskade af vand fortæller om det enorme tryk, der overføres fra den enlige ski til vandspejlet. Anne Wilton er iført en såkaldt våd gummidragt, dvs. en dragt, der på trods af, at den lader noget vand slippe ind, holder en passende kropsvarme selv ved ret lave temperaturer. I den helt kolde tid kan skiløberen iføre sig en »tør dragt«, der er så tæt og varm, at man selv under en længere vandgang i vintersæsonen kan holde varmen. Det er disse gummidragter, der er »hemmeligheden« bag det faktum, at vandskiløberne kan boltre sig ca. tre gange længere end den hjemlige badesæson varer.

2. En perfekt sideglidning på to ski udføres her af Ulla Nymann, Marselisborg, danmarksmesteren i kunstslob 1965.

3. En af de helt svære øvelser: Vending fra forlæns til baglæns på én ski med linen i foden. Udført af Finn Grabowski, Holte, der er danmarksmester i kunstslob 1964 og 1965 samt i slalom 1965. Grabowski er ydermere irsk mester i kunstslob 1965 og indehaver af den danske rekord i kunstslob med 2340 points.

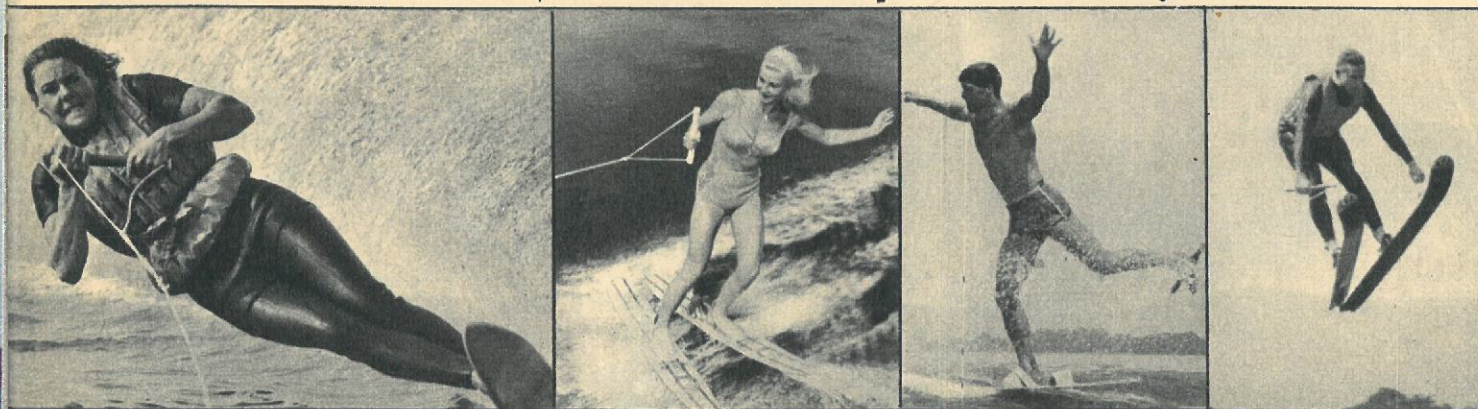
4. Niels Vinding, Holte. Danmarksmester i hop 1958, 59, 61, 62 og 65. Nordisk mester i hop 1960, 61, 62 og 64. Skotsk mester i hop 1961 og 65, irsk mester i hop 1965. Indehaver af dansk og nordisk rekord 37,7 meter samt britisk rekord 37,35 meter. Her ses Vinding i et hop på Furesøen – bortset fra at venstre arm burde holdes ind til kroppen, er stilen fin.

1

2

3

4



RACERSKOLE PÅ ROSKILDE RING

På grundlovsdagen søndag den 5. juni bliver der stor aktivitet på Roskilde Ring. Et halvt hundrede biler af vidt forskellig størrelse og udseende vil fare banen rundt. Det vil næppe ligne noget almindeligt løb eller træning - og er det heller ikke. Det er afslutningen på en racerskole, hvor de ca. 50 elever har mulighed for at erhverve banelicens.

Automobil Sports Klubben (ASK), København, har taget initiativet til denne uddannelse, der egentlig hedder »ASKs racerskole & kursus i avanceret køreteknik«. Det sidste lægges der større vægt på, end man måske skulle tro efter forholdene. I oplægget til kurset fremhæves kraftigt, at man har tilrettelagt undervisningen, så den vil give hverdagsbilisten et indgående kendskab til bilens indretning, funktioner og måde at reagere på under ekstreme påvirkninger, hvilket der jo i høj grad er behov for i vore dages intensive trafik. Men derudover håber man naturligvis på

en tilgang af nye, velkvalificerede sportskørere.

Kurset har omfattet fire teori aftener, hvor to specialister, civilingeniørerne Ib Grønvaldt og Per Frederiksen har gennemgået en række emner som bilkonstruktion, affjedring og støddæmpning, motorprincipper og muligheder for tuning, dæktyper, bremsning, overhalings- og svingteknik, og meget andet, som også almindelige bilister burde være mere fortrolige med. Roskilde Rings løbsleder, Per Krog, gennemgik reglementet for banen, hvorefter man drog til Roskilde for gennem 6 aftener og 2 søndage at fortsætte med praktisk undervisning i deltagernes egne standardvogne og med en stab af vore bedste racerkørere som instruktører. Navne som Arne Ditlevsen, Keld Hansen, Jan Heggov, Aage Buch Larsen, Tom Belsø, Jørgen Ellekær og Peder Pedersen - alle tidligere eller nuværende danmarksmestre - må

(FORTSÆTTES SIDE 44)

Tekst og fotos: Arne Forsberg Clausen

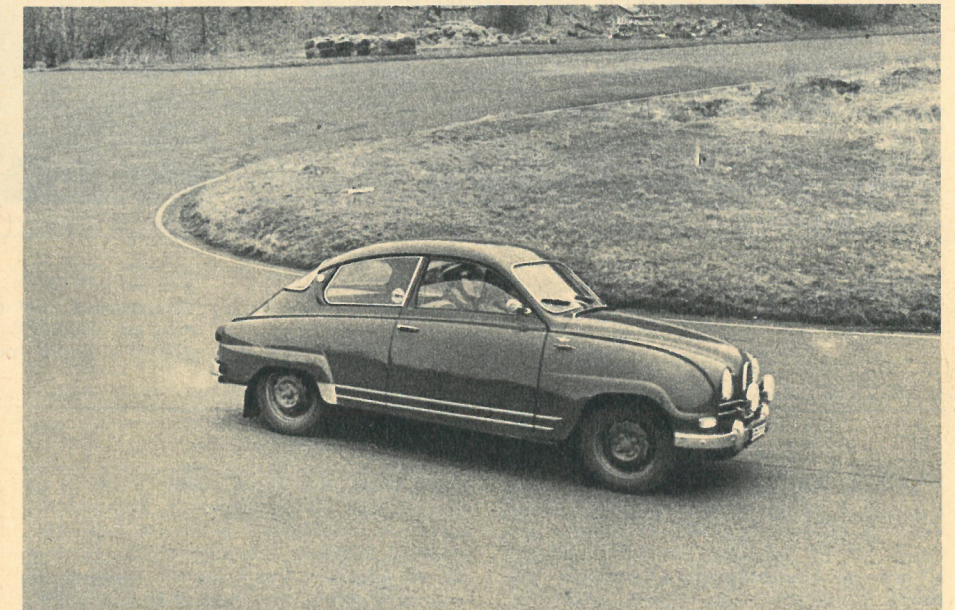
Ægget skal lære hønen! Keld Hansen giver her et par gode råd med på vejen til sin 54-årige far, der er holdets ældste elev. Bilen er en SAAB 93, som sønnen har »pillet lidt ved«.

En af instruktørerne, danmarksmesteren Keld (SAAB) Hansen, vejleder sin kvindelige elev, sekretær Anne-Grete Lund, om den rigtige vej gennem hårdnåle-svinget på Roskilde Ring. Begge har både hjelm og sikkerhedsseler på, selvom hastigheden her er beskeden. Sikkerheden sættes i højsædet på dette kursus.

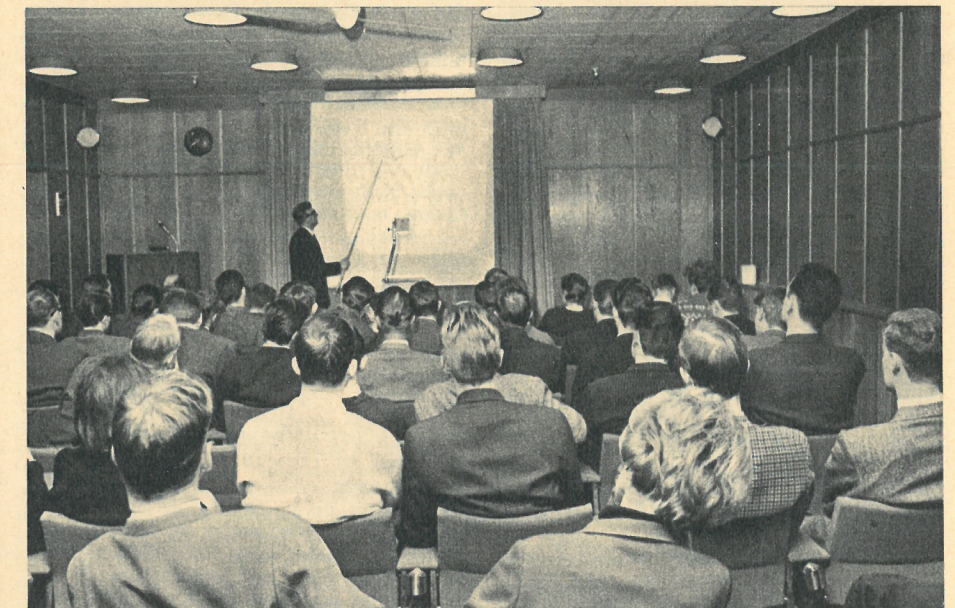
Vor motorsportsmedarbejder Arne Forsberg Clausen har fulgt den nye racerskole på Roskilde Ring, hvor eleverne i teori og praksis indvies i kørselsteknikkens vanskelige kunst. ASK og klubbens bane-fond har taget dette initiativ til dels at fremme motorsporten og dels videreuddanne hverdagsbilister. Det tegner til at blive en stor succes og bliver forhåbentlig en fast institution.



Svingteknikken er meget vigtig. Keld Hansen udpeger den rigtige linje for den solo-kørende elev, mens andre fra holdet ser til.



Først kører instruktør og elev sammen i bilen og med moderate hastigheder, indtil elevens reaktioner er rigtige i enhver situation.



De fire teori aftener er foregået i et lokale, som Ford stillede til rådighed. Her forklarer civilingeniør Ib Grønvaldt svingteknik ved hjælp af instruktive tegninger. I øvrigt vist film og lysbilleder i stor udstrækning i forbindelse med stoffet.

DA MØNS KLINT SKULLE SPRÆNGES I LUFTEN

Under og efter krigen verserede der rygter om, at tyskerne havde afprøvet deres V-raketvåben ved Møns Klint. Men det var i virkeligheden helt andre ting, der foregik. Sekretæren ved Kongelig Dansk Aeroklubs flyvehistoriske sektion, Jørgen Brydensholt, har gennem flere år indsamlet oplysninger fra danske, tyske og engelske kilder og beretter her for første gang om et af krigens besynderligste projekter, der meget let kunne have sprængt Møns Klint i luften.

Af Jørgen Brydensholt

FLYVNING

I april og maj måned 1944 herskede der stærk tysk aktivitet på Møn. Store mængder tysk militær og politi var udkommanderet til at bevogte området omkring Klinten og Klinteskoven. Alle danske, der boede i området, var blevet evakueret, og Værnemagten holdt streng kontrol med al trafik til og fra Klinten.

Fra modstandsbevægelsens side var man klar over, at noget særligt var i gære, og en nat lykkedes det et par mand at slippe gennem den tyske afspærring og i ly af mørket snige sig frem til Klinten. På selve klintekanten opdagede de, at tyskerne havde rejst to 10 meter høje master, hvor imellem der var udsædnt en stor bane stof i ca. 10 meters bredde. Det stod hurtigt klart for de to danskere, at dette måtte være et skydemål beregnet for et eller andet langtrækkende våben. Oplysninger om det observerede gik samme nat til London, og i den engelske efterretningstjenestes hovedkvarter blev de modtaget med den største interesse. Den specielle afdeling, der arbejdede med oplysninger om tyske raket- og fjernvåben, blev omgående sat på sagen, og man så i den danske meddelelse muligheden for at få endnu en brik føjet til det store puslespil om tyskernes fjernvåbenudvikling, der i efterretningstjenesten gik under kodenavnet »Operation Crossbow«.

»Hold øje med alt, hvad der sker ved Klinten«, var det svar man modtog i Danmark, og fra det øjeblik blev alle bevægelser på Møn nøje registreret. Man var i London overbevist om, at den dan-

ske ø snart ville blive målet for en af de nye V1 eller V2 flyvebomber. Disse våben kunne få katastrofale følger for den forestående invasion i Nordfrankrig, og selv om de allierede var ret godt informerede om V-våbnene, var man ikke klar over, hvornår tyskerne ville kunne indsætte dem operativt.

En mild brise fra Østersøen stod ind over den store flyveplads Peenemünde på øen Usedom sydøst for Rügen. Det var tidlig morgen den 25. maj 1944 og ved den lange sortgrå startbane, der løb nord-syd, stod Flugkapitän Siegfried Holzbaur fra Junkers flyvefabrikkerne og så mod himlen. Alt tegnede til, at det ville blive strålende vejr, og Holzbaur gik nærmere til nogle mekanikere, der var travlt beskæftigede med at optanke og klargøre 2. verdenskrigs mest særprægede bombemaskiner. »Nu er det så vidt«, tænkte Holzbaur, mens hans tanker gled tilbage til 1941, da han første gang havde fået ideen til dette våben. Dengang meddelte den tyske radio dagligt om store tyske sejre, og ofte hørte man, hvordan Görings bombemaskiner angreb og udslettede hele konvojer af tungtlastede, allierede fragtskibe på vej til England med livsvigtige fødevarer og råmaterialer.

Men radioen »glemte« at meddele, hvad statistikken viste, nemlig at det kostede Luftwaffe 27 nedskudte bombemaskiner for hvert allieret skib, der blev sænket, og for de mere ansvarsbevidste folk i luftvåbenet stod det klart, at dette forhold ikke var holdbart i længden, da det simpelt hen kostede flere bombebesætnin-

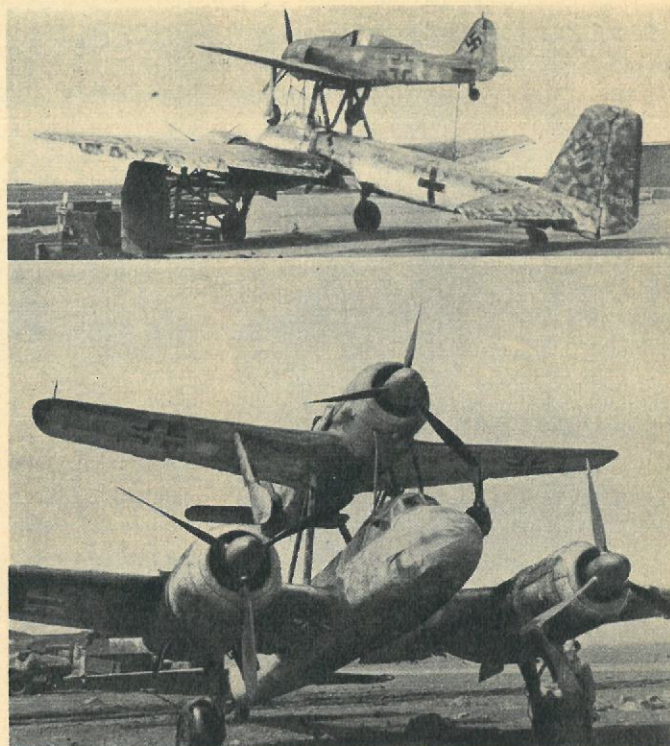
ger om måneden, end man kunne nå at optræne.

Så var det, at Holzbaur fik den idé at koble to maskiner sammen. En ubemandet bombemaskine fyldt med sprængstof og på ryggen af den en let ensædet jager, hvorfra en pilot fløj begge maskiner til et udvalgt mål. Tæt ved målet frigjorde jagerflyet sig, og den førerløse bombemaskine fortsatte mod målet og sprang i luften sammen med det. Først havde man kun moret sig over dette fantastiske forslag på Junkersfabrikkerne; men Holzbaur var gået så stærkt ind for sin idé, at man hos Junkers havde arbejdet videre med sagen og havde løst det rent tekniske problem.

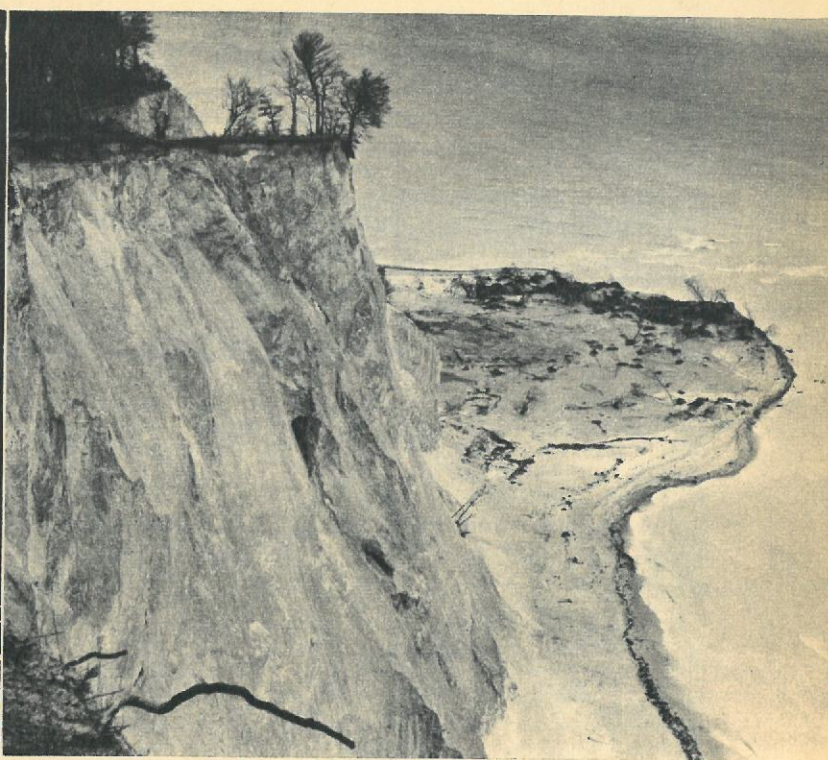
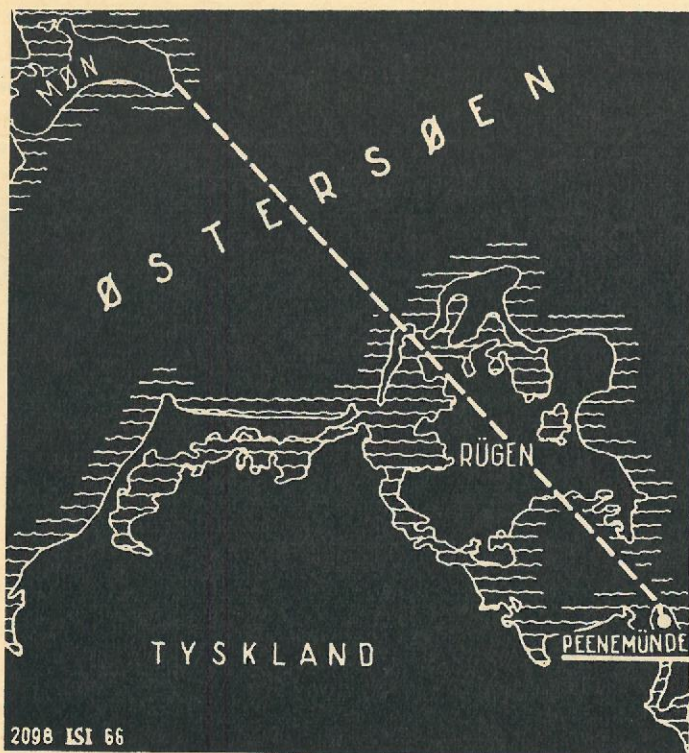
Så gjaldt det om at få overbevist de høje herrer inden for luftvåbenet og luftfartsministeriet i Berlin om dette våbens muligheder; men Holzbaur gik fra dør til dør i ministeriet uden at finde støtte for sin idé. Göring, der var totalt blottet for teknisk flair, meddelte kort, at denne krig ville man vinde med hans konventionelle bombemaskiner, og at man havde andet at tage sig til end at spille tid på alle hånde fantastier.

Men Siegfried Holzbaur gav ikke op. Efterhånden som tyskerne mødte det ene nederlag efter det andet, begyndte man fra overkommandoens side at få gehør for selv de mest utrolige forslag, som eventuelt kunne vende krigslykken, og Holzbaur fik pludselig meddelelse om, at hans forslag havde fået topprioritet.

I dag skulle han bevise, om han havde haft ret. Meget stod på spil for ham, og



Her venter Gerdt Beethoven – også kaldet Far og Søn – på startsignalet. Det ejendommelige dobbeltfly gik i 1944 til angreb på Møns Klint, men eksploderede heldigvis inde i Klinteskoven i stedet for som planlagt på selve klintekanten.



Kortskitsen viser »dobbeltflyets« kurs fra den store flyveplads Peenemünde til bombemålet på Møns Klint.

han kontrollerede nøje sine mekanikers arbejde på den gråpletterede Junkers Ju 88 bombemaskine, på hvis ryg der var anbragt en Focke Wulf Fw 190 jager på et stativ af lette stivere. Den sædvanlige glasnæse på Ju 88'eren var erstattet med en hulladning på 4 tons højeksplosivt sprængstof, men bortset fra dette og nogle kabler, der gik op til jageren fra kabinen, lignede flyet en af Luftwaffes standardbombemaskiner.

Efter en sidste rundgang om maskinerne trak Holzbaur sin flyverhjul på og klatrede ad en lang stige op i kabinen på Fw 190 jageren. De tre motorer på de to maskiner sprang i gang, og da alt var i orden rullede »Gerät Beethoven«, eller som det populært hed, »Far og Søn«, ud til start. Holzbaur gav gas og trak efter et temmeligt langt tilløb maskinerne op. Han lagde straks maskinerne på kurs nordvest, og med en fart af 380 kilometer i timen nærmede han sig snart Rügen.

Det var anden gang, han var over Rügen med en »Far og Søn« bombemaskine. Den 25. april havde han første gang været på vej mod Møn; men da han var over Rügen, havde han ved en fejltagelse rørt det håndtag, der skilte de to maskiner ad. Ju 88 flyet havde frigjort sig og var med et drøn styrtet i jorden tæt ved en lille landsby. For at hemmeligholde, hvad der egentlig var sket over for landsbyens beboere, meddelte man kort fra Luftwaffe, at en bombemaskine var styrtet ned og hele besætningen omkommet. Næste dag »begravede« man 4 tomme kister på byens kirkegård!

Denne gang passede Holzbaur ekstra på, og de to maskiner gled bort fra Rügen, ud over Østersøen. Efter et kvarters flyvning fik piloten øje på de hvide klinter på Møns kyst. Stadig nærmere kom de, og Holzbaur fik nu travlt med at foretage de sidste beregninger og få indstillet den automatiske styring i bombeflyet nedenunder.

Han dykkede til 200 meters højde og nærmede sig nu målet med stor fart. 1500 meter før Klinten trykkede han udløsningshåndtaget i bund. Et dumpt knald tilkendegav, at forbindelsesboltene var sprængt, og Junkers Ju 88'eren fortsatte alene på den fastlagte kurs mod Klinten. Holzbaur fulgte fra sin jager med tilbageholdt åndedræt maskinens flugt mod land og så en enorm ildsøjle skyde til vejrs, da Ju 88 ramte kysten.

Det var lykkedes! En træt, men meget glad Flugkapitän rullede sin jager et par gange af begejstring og drejede så mod sydvest for kort tid efter at lande på flyvepladsen ved Bøtø på Falster.

Da maskinen ramte Klinten, kunne den øredøvende eksplosion høres over det meste af Møn. Flyet havde kun forfejlet sit mål med små 10 meter i højden og var slået ned et stykke inde i Klinteskoven, hvor det havde forårsaget et kæmpekrater og fjernet træer i mange meters afstand. Ved senere forsøg i Østpreussen viste det sig, at »Far og Søn« kunne slå igennem 20 meter tykt jernbeton, så alle dem, der holder af den smukke klint, kan være glade for, at bombemaskinen ikke ramte selve klintekanten.

Meget var der ikke tilbage af Junkers-maskinen; men de få stumper der var, blev »snuppet« af modstandsbevægelsen og omgående sendt videre til England.

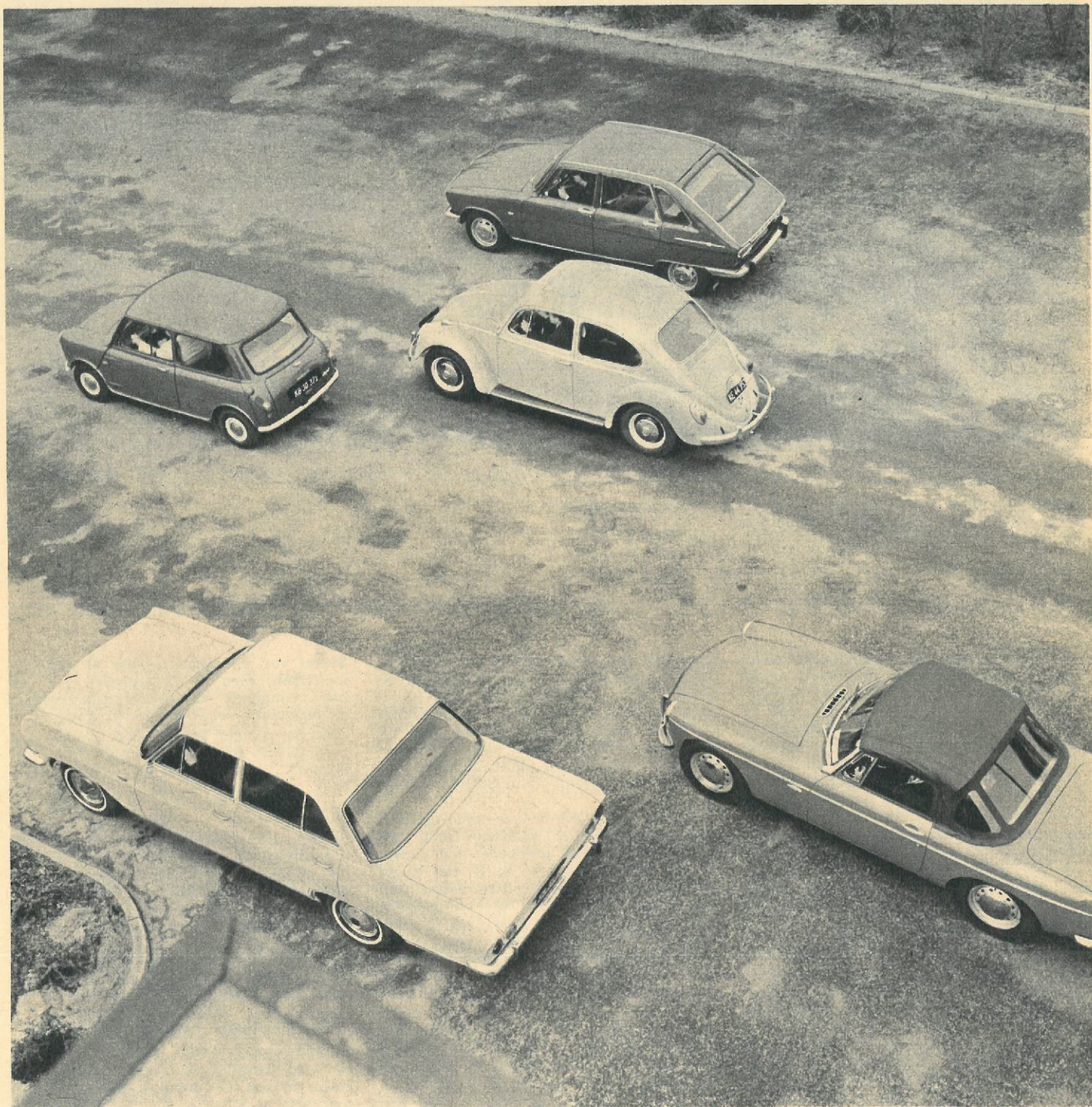
Allerede 2 uger senere, den 6. juni 1944, kom »Gerät Beethoven« ud for den store ildprøve. Den dag stod den enorme allierede armada ud fra engelske havne med Nordfrankrigs kyst som mål. D-dag var kommet, og selv om den kom på et uventet tidspunkt for tyskerne, fik man hurtigt organiseret en afdeling af de nye bombefly under Luftwaffes dygtigste bombeschef, oberst Baumbach. Dog var den allierede overlegenhed i luften så stor, at det kun lykkedes få af de langsomme og sårbare »Far og Søn« at slippe igennem.

Men 6 maskiner slap igennem den jernring, amerikanske og engelske jagere dannede over skibene, og fuldræffere tilintetgjorde 6 allierede krigsskibe, bl. a. det store franske slagskib »Courbet«.

Danmarks navn skulle nå at blive forbundet med »Gerät Beethoven« endnu engang inden krigen var forbi. I december 1944 planlagde tyskerne et masseangreb på den store, skotske flådebase Scapa Flow. I alt 75 bombemaskiner blev fløjet fra Tyskland til flyvepladserne Karup og Ålborg og stod startklare her i januar måned. Men tåge og dårligt vejr forhindrede planens gennemførelse, og da vejret endelig bedredes, havde man ikke benzin nok til den lange tur. Krigen var tabt for tyskerne, og i april 1945 blev maskinerne fløjet til Østtyskland, hvor de blev anvendt mod broerne over Oder- og Weichsel-floderne, da klokken faldt i slag.

VI KØRTE 100 KM/T OG BREMSEDE ...

Tekst: Arne Forsberg Clausen / Tegninger: Erling Nederland



Om den sagnomspundne bilkonstruktør Bugatti fortælles, at han en dag blev opøgt af en kunde, der klagede over bremserne på sin »Bugatti«. Mesteren så koldt på den formastelige og gav det berømte svar: »Mine biler er beregnet til at køre og ikke til at bremse med...« En så nonchalant indstilling møder man ikke i moderne bilindustri. Alt gøres for at få de nye modeller til at køre hurtigere, men samtidig har man fået øjnene op for, at bremserne må være i harmoni med fartpræstationerne. Vi har prøvet at bremse med en række nye biler, og de krævede alle kun godt den halve bremselængde af, hvad loven siger. Men hvordan bremser Deres egen vogn? De skulle selv foretage denne prøve. Det kan måske en dag afværge en katastrofe.

Det store spørgsmål, når samtalen drejer sig om en bil, er altid: Hvor hurtig er den? Hvad er topfarten, og hvor længe er den om at accelerere fra 0 til 80 eller 100 km/t? Man hører aldrig nogen spørge: Hvor godt bremses den? Skønt dette spørgsmål kan blive af livsvigtig betydning og derfor burde komme i første række.

Man forudsætter uden videre, at biler kan bremse, som de skal.

Bilerne bliver hurtigere og hurtigere, og med hastigheden stiger bremselængden kvadratisk, som man lærte i køreprøve-teorien. Lovens minimumskrav er som bekendt, at en bil på tør, lige vej med 30 km's fart skal kunne standse på 8 meter, med den dobbelte fart 60 km/t bliver længden $4 \times 8 = 32$ m, og med tredobbelt hastighed (90 km/t): $9 \times 8 = 72$ m. Det er tal, man lærer udenad, når prøven skal bestås - og så glemmer igen, så snart førerbeviset er hjemme. Det gør heller ikke så meget. Disse tal har ikke stor praktisk betydning. En bil, hvis bremses og dæk er i orden, skal kunne bremse betydeligt bedre - med tom vogn på ca. halvdelen af den længde, loven kræver.

Det, der har betydning, er derimod, at man i enhver situation kender den aktuelle standselængde for den bil, man kører.

Og at man virkelig gør sig klart, hvor lang en distance, der er tale om!

Vi har blandt andet i forbindelse med vore prøvekørsler afprøvet bremserne på mange forskellige biler, og en sammenligning viser, at næsten alle modeller bremses lige godt - eller lige dårligt, om man vil. Der er her tale om nye vogne, der er tilkørt og gennemjusterede. Det viser sig, at med f. eks. 100 km's fart, der i dag er en almindelig hastighed på motorveje og gode landeveje, krævede samtlige vogne under de bedst tænkelige forhold på tør, jævn asfalt- eller betonbane ca. 50 meter for at standse. Variationerne drejer sig i reglen kun om nogle få meter.

Når man dertil lægger de 30 meter, som en bil med 100 km's fart tilbagelægger i det sekund, det tager at reagere og få bremsen aktiveret, så når vi op på 80 meter som minimumsstandselængden fra 100 km/t på god vej med gode bremses. Det bør De tænke på, hver gang De kører 100.

Prøv at lære denne afstand at kende. Gå 80 meter frem foran bilen. Marker stedet tydeligt, og sæt Dem ind i bilen igen. De vil sikkert blive chokeret over, at De, hvis De kom kørende med 100 km/t, ikke ville kunne standse før helt henne ved Deres 80 meter-mærke. Og så er, dette

endda under forudsætning af, at vognen er i tip-top stand og uden særlig belastning og først og fremmest på betingelse af tør, jævn vej. Fugtigt føre kan fordoble bremselængden - sne og is mangedobler den - men også ujævnheder, grus og sand betyder længere strækning. Stor belastning, flere passagerer og bagage samt kørsel nedad bakke forøger ligeledes længden.

Endnu større hastigheder betyder en voldsom stigning i den nødvendige standselængde. Ved 150 km/t kan ingen biler bremse på mindre end ca. 100 meter, og dertil skal lægges en reaktionslængde på ca. 50 meter. Og ved 200 km/t er den samlede standselængde mindst 250 meter! Alt dette er ting, De ved eller burde vide i forvejen, men som ikke tit nok kan fremhæves. Det må derfor også af sikkerhedshensyn hilses meget velkommen, at Citroëns nye, hurtige model DS 21 på speedometeret har disse reelle minimumsstandselængder 80 m, 150 og 250 meter markeret ved de tilsvarende hastigheder - endda med så store tal, at man tydeligere ser, hvor langt, man vil være om at standse, end hvor hurtigt, man kører. (Disse standselængder er forudsat gode dæk og bremses samt tør vejbane).

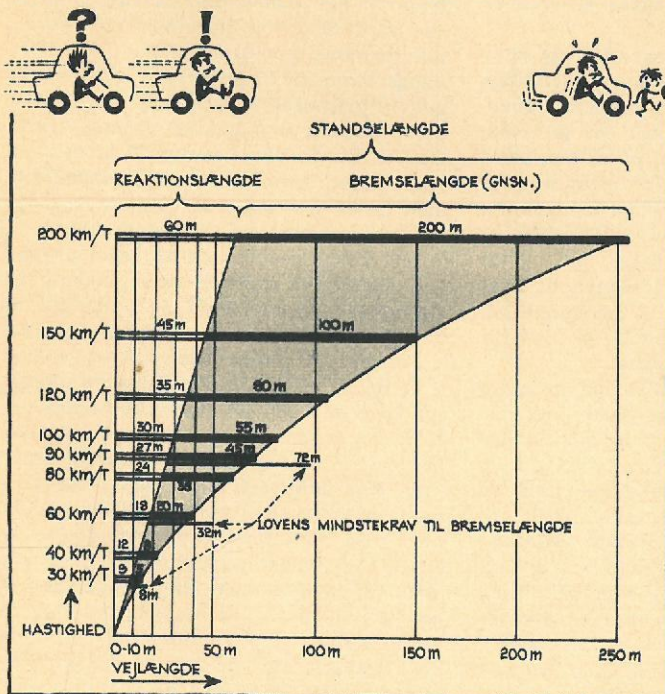
Det er chokerende tal - chokerende lange (FORTSÆTTES SIDE 36)

Standselængder i teori og praksis

I diagrammet nedenfor er anskueliggjort moderne bilers gennemsnitlige bremselængder forudsat gode bremses og tør vejbane. De anførte bremselængder er kun cirkatal.

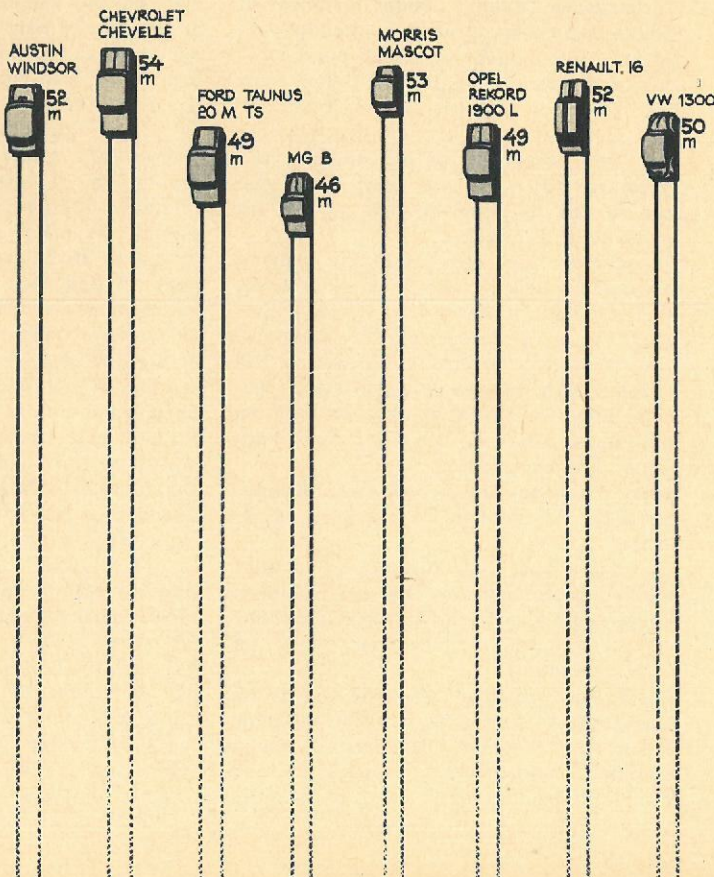
En bil med 200 kilometers fart - en ønskedrøm for mange - kræver i heldigste fald 1/4 kilometer for at standse, når man medregner reaktionslængden.

Ved bremselængden forstås som bekendt den strækning, bilen er om at standse fra det øjeblik, man har trådt på bremsepedalen. Reaktionslængden er det stykke vej, bilen kører fra man opdager, at man skal bremse, og til man sanser at træde på bremsen. Reaktionstiden varierer normalt mellem 1/2 til 2 sek.



8 biler til bremseprøve

Der er forbausende lidt forskel på bremseevnen hos moderne biler. Som man ser af denne tegning, er den hurtige sportsvogn MGB en anelse mere bremseedygtig end familiebil-typerne. Gennemsnitlig er bremselængden ved 100 km/t ca. 50-55 meter. I teoribogen lærer man, at lovens mindstekrav ved 90 km/t er 72 m. Alle de prøvede biler var ganske nye - ikke over 10.000 km - og havde forinden gennemgået almindelig serviceeftersyn.



PÅ EN ØDE Ø

To mænd på en øde ø - en moderne robinsonade

REPORTAGE



«Øen Necker - fjorten dage var nok.

Alle tiders mest berømte skibbrudne: Robinson Crusoe. Tegningen er fra anden udgave af Defoe's roman fra 1720-21.



Den berømte »Robinson Crusoe« levede i over fire år på en øde ø. Vil moderne mennesker kunne klare sig i en lignende situation? For at få klarhed over dette spørgsmål, satte det engelske ugeblad Weekend Telegraph to medarbejdere - en journalist og en fotograf - i land på en øde ø. Allerede efter 14 dages forløb måtte de give op... sløve, deprimerede og afkræftede. V. J. Brøndegaard genfortæller her deres usædvanlige oplevelser.

- Deres bog svarer ikke til publikums smag; jeg udgiver den, men kun for at gøre Dem en tjeneste. Vær venlig at kvittere her!

Forlæggeren Taylor i London skubbede et stykke papir hen foran den ukendte forfatter. Kvitteringen lød på 10 pund sterling. Forfatteren hed Daniel Defoe, hans bog »Robinson Crusoes Liv og Eventyr«. Med et så latterligt lille engangs-honorar fik Taylor copyright på alle tiders eventyrroman. Millioner har læst den, men kun få ved, at Defoe hentede sit stof fra en virkelig tildragelse.

I september 1704 blev en skotsk sømand Alexander Selkirk efter en kontrovers med sin kaptajn sat i land på den ubeboede ø Juan Fernandez 700 kilometer vest for Chiles hovedstad Valparaiso. »Vi efterlod ham med en hængemåtte, et gevær, kugler og krudt, en økse, en kniv, en lille kedel, tobak og Bibelen«, skrev kaptajnen i skibsjournalen.

Selkirk levede fire år og fire måneder alene på øen, før han blev opdaget og afhentet.

Hvordan i dag, hvor tusinder af fartøjer pløjer verdenshavene - har en Robinson Crusoe også i vort århundrede reelle chancer for at overleve, mens han venter på at blive reddet?

Det britiske ugeblad Weekend Telegraph besluttede at undersøge, hvordan nutidens mennesker reagerer i Robinson Crusoes situation. To af bladets medarbejdere blev som »skibbrudne« sat i land på en lille

ubeboet ø Necker i de britiske Virgin Islands (Jomfruøerne) 100 km nord for St. Croix - dansk til 1917 - i Antillerne.

Øen er cirka 1200 m lang og 800 m bred med en høj bakke tværs over. Stranddruer - nogle purpurrøde træfrugter - og nødderne på tre kokospalmer skulle sikre dem føden; i en mose var der vand. Ellers levede der på øen kun slanger, skorpioner og giftige edderkopper.

Journalisten Andrew Alexander og fotografen Don McCullin meldte sig frivilligt til hovedrollerne i denne moderne robinsonade. De måtte kun tage det tøj med, de gik og stod i om bord på skibet, samt nogle få ting, som en skibbruden sømand må formodes at råde over: en lommekniv, en machete (lang buet kniv), fiskeline og -kroge, en æske tændstikker, jod og en sejldug til indsamling af regnvand. Desuden knapt 10 liter vand til den første tid. En læge erklærede, at de ville få brug for mindst to liter vand i døgnet.

Den nærmeste civilisation var på Mosquito Island godt fire kilometer borte. Her var man ved at opføre et hotel, og man lovede at holde udkig efter det røde signalflag, som de skibbrudne ville hejse, hvis de kom i vanskeligheder. En anden aftale gik ud på, at bladets billedredaktør Alexander Low hver uge skulle tage med speedbåd de 40 km fra Tortola over til øen og hente McCullins film - men uden at kontakte mændene!

Og her er så Alexander's notater, fra den dag han og fotografen landede på Necker

og til det øjeblik to uger senere, da de efter at have hejst signalflaget blev afhentet.

Første dag:

Don og jeg er ved godt mod. Vi gik i land klokken 10. Redaktøren sagde: I skal blive her i tre uger. Men vi snakker om at blive en hel måned. Der er fisk omkring øen, så vi skal nok klare den. Men kosten bli'r jo noget ensformig.

Langs stranden ligger masser af drivtømmer til brændsel. Men endnu flere flasker. Store flasker, små flasker, grønne, brune. Øen er til vindsiden beskyttet af et langt rev. Hajer kommer undertiden derind; men de er som regel så velnærede, at de ikke interesserer sig for menneskekød.

Aften. Forholdene er nu alligevel drøjere end ventet. Vi slår lejr omtrent midt på strandens langside, ovre på vindsiden er der for mange insekter. Så snart vi fik vort grej i land, begyndte vi at bygge. Don ville ha' et rigtigt hus med tag og vægge, jeg bare et primitivt skur. Blev enige om et kompromis: en hytte med skråtag og åbne sider. Vi arbejdede i cirka tre timer - en stor bommert. For her er djævelsk hed, og allerede tidligt på eftermiddagen blev vi så udmattede, at vi måtte lægge os. Hen på eftermiddagen stod vi op og gik over til palmelunden. Blev meget deprimerede. Palmerne er høje og umulige at klatre op ad. Vi fandt nogle få nedfaldne kokosnødder; men de var hårde og tørre som gammelt læder. Er nu meget sultne.



Om morgenen den tredje dag. De har lagt planter over den primitive hytte som værn mod en bidende kold blæst fra havet.

Don fiskede lidt, men fik ingenting. Klokken er nu 17.45, og det bliver hurtigt mørkt. Vi har lige samlet nogle strandruer og slår os ned for natten – sultne og dødtrætte (den solhede ta'r hårdt på os). Vi er også tørstige. Har rationeret drikkevandet, til vi kender vor faktiske situation. Don's sidste ord: »Jeg synes ikke om det, jeg har set.« Det gør jeg heller ikke. Vor »seng« er en tømmerflåde, 1,40 meter i kvadrat og 9 tommer tyk, som vi fandt ved stranden. Den skal holde natligt kryb på afstand.

Anden dag:

Natten var slet og ret et helvede. Stormen tudede gennem hytten. I min tynde anorak frøs jeg gudsjammerligt. Det samme gjorde Don med kun en plasticfrakke over sit gangtøj. Efter en time vækkede han mig og bad mig sove i vindsiden – som hans læskærm! Og alligevel frøs han (jeg var koldere), så han måtte grave i sandet for at holde varmen. Vi følte os som mørbanket efter at have ligget på briksen – da vi om morgenen tørnede ud, havde vi det elendigt. Til frokost tyggede vi et lille stykke hård, tør kokosnød og drak en kopfuld vand. Så vaklede vi over til Fishing Rocks på øens nordside (man kan se fiskerne sprælle i vandet) for at fange en hårdt tiltrængt føde.

Undervejs standsede vi ved palmerne og stak til nødderne med to sammenbundne kæppe. Forsøget mislykkedes, og bagefter følte vi os slået ud bare af den anstren-

gelse. Jeg bandt min livrem omkring stammen og prøvede at hale mig til vejrs; men den knækkede. Vi er begge tørstige. Jeg klatrede op på bakketoppen for at finde mosen og efterlod Don siddende sløvt i en vandpyt ved klipperne. Fik øje på mosen, den ligger cirka 400 meter bag vor lejr. Under klatreturen blev jeg meget forslået. Der står tæt med kaktus på øen, og tornene gik tværs gennem mine sko-såler.

Jeg fandt deroppe en kaktus med pæreformede frugter. Måske er det figenkaktus – måske er de giftige. Jeg skrællede én og smagte. Blød og saftig, lige det rigtige til en knastør mund. Jeg tog et halvt dusin med i skjortelommen – og har siden piller torne ud af brystet. På tilbagevejen måtte jeg hele tiden standse og hale torne ud af fødder og ben. Jeg mærker ingen ubehageligheder efter at have spist frugten. Don fisker og har allerede fanget to. Pludselig finder jeg mig selv siddende mellem klipperne og mumle af udmattelse. Er jeg mon blevet komplet idiot? Heden og den anstrengende klatretur slog mig ud til kl. 6. Her er stegende varmt allerede ved ottetiden.

Vi gik tilbage til hytten og ønskede begge at slippe væk fra øen så hurtigt som muligt. Tændte bål og stegte en fisk, som vi pakkede ind i blade. Da vi to timer efter prøvede den, var den blevet hårdstegt og smuldrede i småstumper. Vort måltid: en beskidt affære. Men selv om vi fik godt med sand og snavs i munden, smagte det

himmelsk – vi havde ikke spist noget i 30 timer! Drak en slurk vand og holdt en kort siesta. Don har tykke støvler og gik hen for at plukke et godt forråd af kaktusfigen, mens jeg gik over til mosen efter vand. I det indre af øen er der djævelsk hedt. Mosen så o.k. ud; men da jeg smagte på vandet, viste det sig at være helt råddent – og salt som bare helvede.

Vi mødtes igen ved hytten. Don var frygtelig forstukket af kaktus. Til middag tyggede vi nogle tørre kokosnødder og kaktusfigen og drak lidt af vort dyrebare vand. Det er ikke let at spise kaktusfigen – man får tornene i fingre og læber.

Tredje dag:

Igen en elendig nat, men nu har vi lidt mere vand. Det regnede stærkt, og med teltdugen og Dons plasticfrakke, som vi havde spændt ud på pæle, opfangede vi godt to liter. Men hytten er ikke tæt, og vi blev helt gennemblødt. Don var alt for træt til at trække sit våde tøj af. Jeg klædte mig af og løb nogle gange langs stranden for at få varmen og blive tør.

Taget trænger til at blive tætnet, regn og blæst farer tværs igennem hytten. Da Don ligger sløvt hen, bli'r det mit job. Endelig kommer han til, og vi gør arbejdet færdigt.

Don går ud for at fiske, jeg spejder for-gæves efter regnvand, som kunne have samlet sig i klipperne.

Don steger to nyfangne fisk; men vi spiser kun den ene, fordi vi mangler vand til at



..... skylle efter med. Indholdet af vor vandtønde er nu helt grumset af alt det møg, der kom fra sejldugen og plasticfrakken. Jeg har fyldt resten i nogle flasker og i hver dryppet en dråbe jod for at »rense« det. Vi svømmer lidt, og det forfrisker os mægtigt.

Fjerde dag:

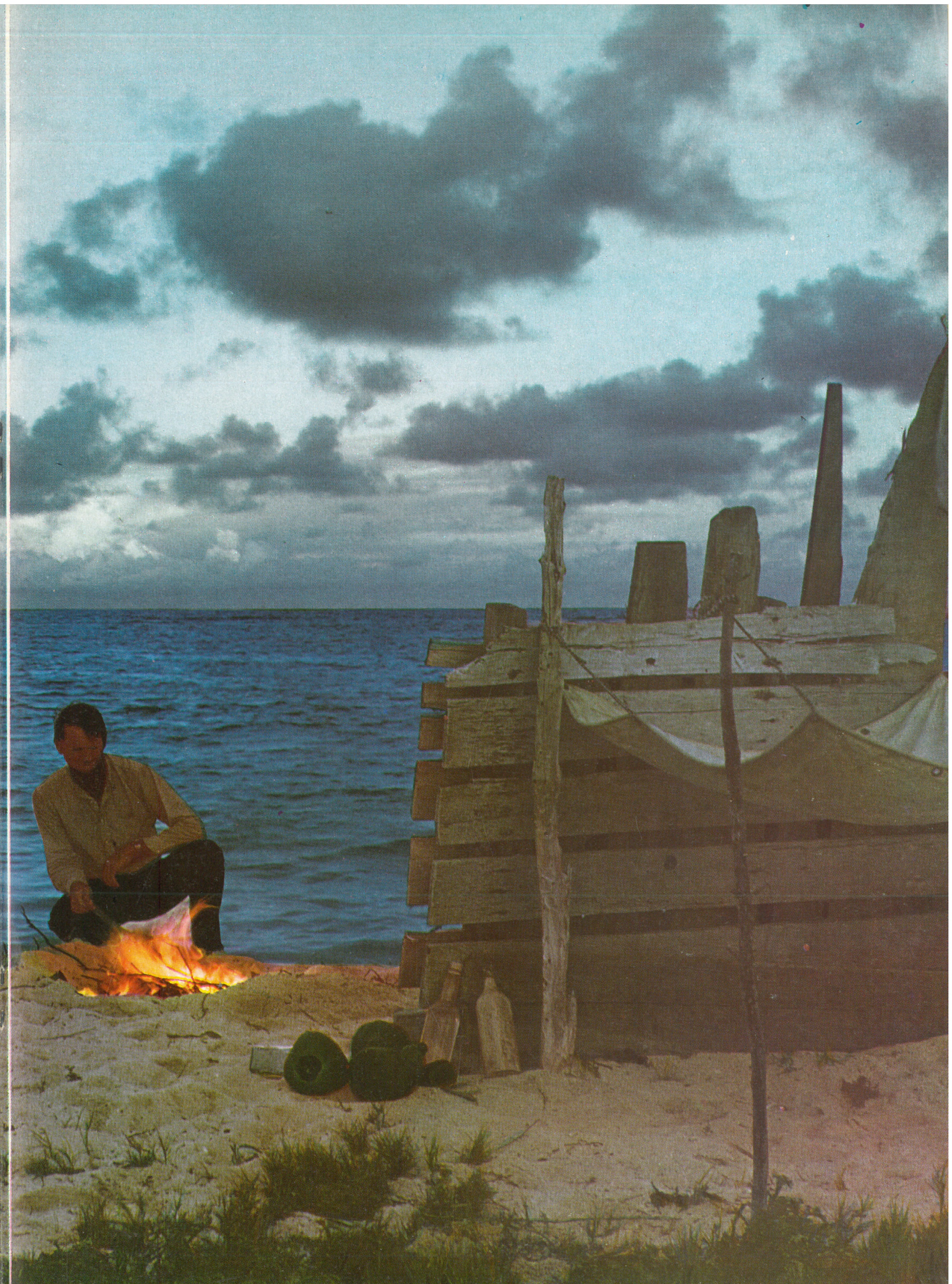
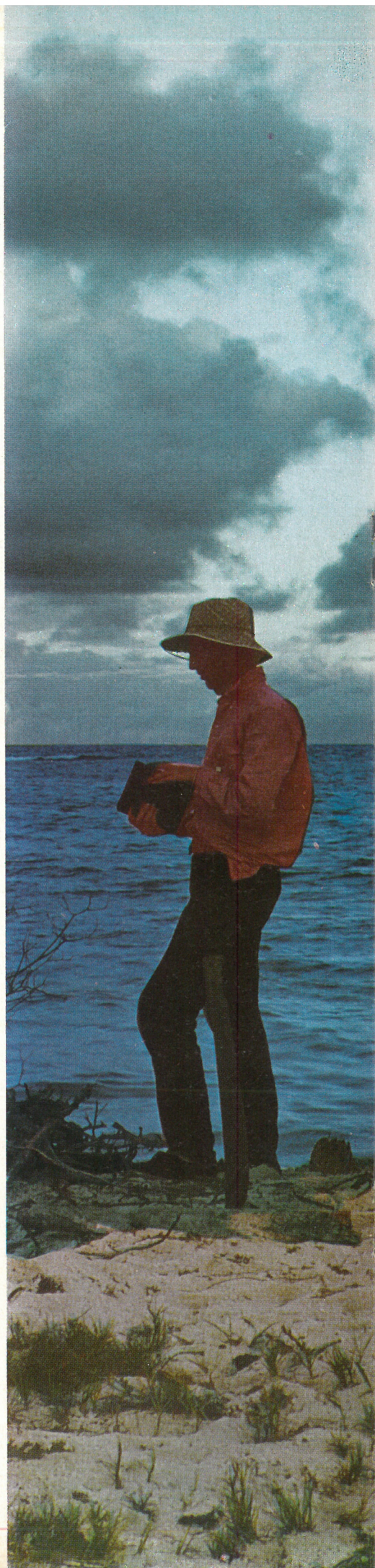
Atter en rædselsfuld nat. Vi kan ikke klare ret mange flere af den slags. Insekterne kommer i titusindvis. Moskitoerne er særlig glubske. For at sove svøbte vi os ind i alt, hvad der overhovedet kunne bruges. Don lagde det røde signalflag omkring hovedet (og fik mareridt om kvælning). Jeg bandt et par tørklæder for ansigtet. Men insekterne stikker gennem bukserne. Don siger, at junglen i Vietnam og Congo aldrig har skabt så blodtørstige myg. Jeg tror, det var rent galt, at vi straks rationerede vandet. Vi skulle tværtimod have fyldt os helt op, så ville vi have været mere styrket til at møde vanskelighederne, måske havde vi så også kunnet bestige en palme. Men allerede fra om eftermiddagen den første dag havde vi følt os forvirrede og ubeslutsomme – sikkert re-

Øverst til venstre: At fange fisk var ikke det store problem. Til de skibbrudnes til-ladte grej hørte flere stærke fiskeliner og nogle kroge. Som madning brugtes snegle, der lever i vandpytter på klipperne. Fisken blev svøbt i blade, bålsteget halvanden time og spist – garneret med sand og snavs.

Herover: Plaget af tørst prøver Alexander at tygge på en overskåren kaktus. Det gav en smule væske, men smagen var ækel. Det medførte vandforråd svandt hurtigt ind – fra niendedagen var der kun 1/2 liter til deling, de sidste dage på øen måtte de nøjes med en lille mundfuld hver.

Til højre: Aften på Necker-øen. De to »skibbrudne« Andrew Alexander (t.v.) og Don McCullin har tændt bål for at holde varmen, mens myriader af moskitoer angriber deres hænder og ansigt. Ligesom de øvrige fotos er dette taget med selvudløser, for at begge mænd kunne komme med på billedet.

Herunder: Ved hjælp af palmeblade lavede de to mænd en ret effektiv læskærm til at tage af for de kolde nattevinde; men ingen nat opnåede de mere end højst fem timers søvn.



(FORTSÆTTES SIDE 42)

STOP DER!

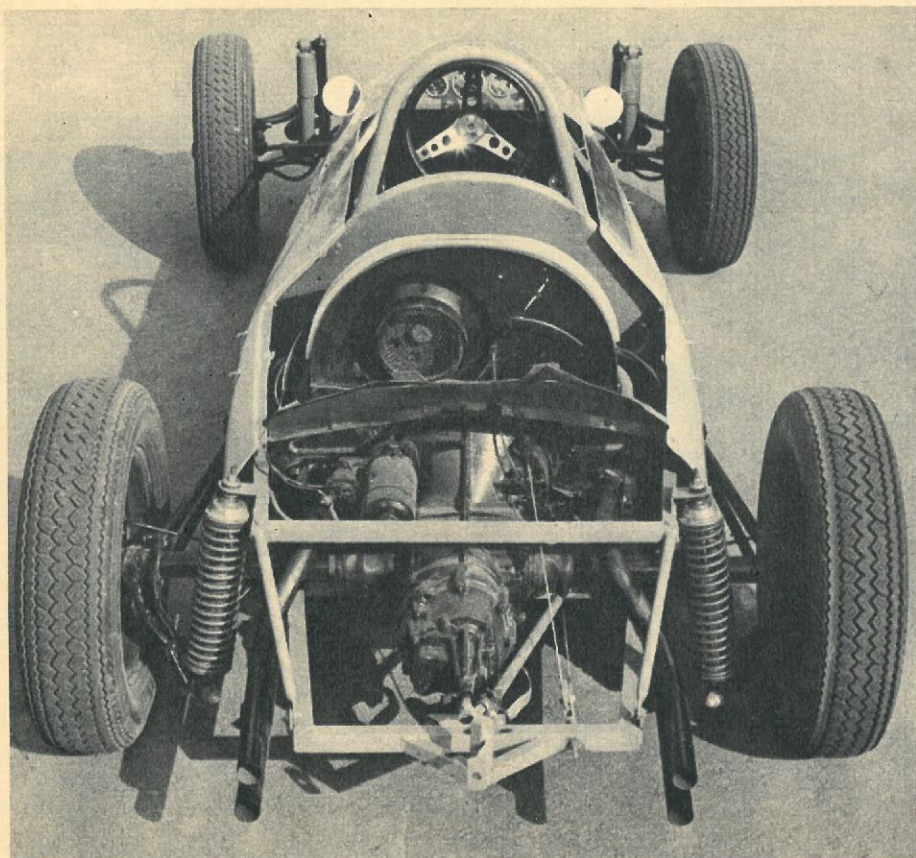
Hvad er De for en farttåbe?

**Hvem - Jeg? Jeg kører jo bare i en
Folkevogn!**

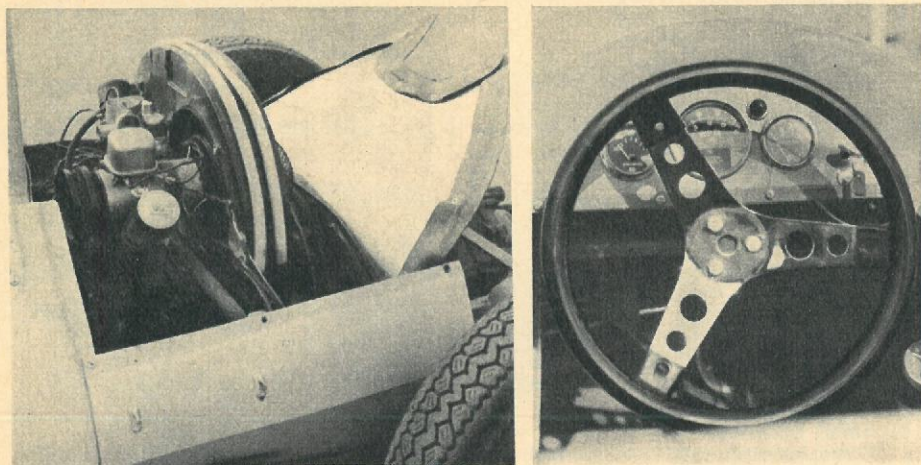
AF ROGERS SØGAARD / FOTO: HANS ERIKSSON



*Døren til verdens mest eksklusive sport, bilracing, er nu åbnet
på klem for almindelige dødelige.
Godt 10.000 kr. for en Volkswagenracer, der kan
præstere 170 km/t.*



Når motorkappen over bagvognen fjernes, ses den omvendte VW-motor, hvor gearkassen vender bagud. Der er hele fire udblæsningsrør - naturligvis uden lyddæmpere - og lange spiralfjedre, som omslutter teleskopstøddæmpere, erstatter den gængse VW-torsionsaffjedring. De dobbelte, fremadrettede stabilisatorer ved baghjulene tjener til sikring af bagvognens stabilitet.



Chokeranordningen er helt fjernet, og for at øge motorens åndedræt er det gået på samme måde med luftfiltret. Den skråt placerede plade bag blæserkølerens kappe hindrer, at den bagudstrømmende varmluft rammer gearkassen. Den beskedne instrumentering sidder glimrende i førerens synsfelt. Der er en omdrejningstæller, et oliestrykmanometer og en olietemperaturmåler. Farten må man gætte sig til, for speedometer findes ikke.

Vi har vel alle nu og da haft drømme om at eje en lystyacht, et fly eller en racerbil, men det er jo den slags drømme, der er stemplet »For millionaires only«. Den virkelige folkelystyacht og allemandsflyet synes fortsat at vente på sig - derimod lader det til, at der nu er kommet skred i tingene på racerbilsfronten. Vi har fået en formula Vee, og dermed

også i ordets videste betydning en folke-racerbil - eller måske mere korrekt: en Volksracer, for nyheden drejer sig nemlig om et køretøj, der stort set har samme grundkomponenter som en almindelig Folkevogn, men et karrosseri beslægtet med den slags, som Jim Clark & Co. vræler rundt på banerne i. Og hvad der især er værd at notere: der

må ikke i denne klasse foretages dybtgående motortuningsindgreb - type Vee må, hvad man med et professionelt udtryk forstår ved gruppe I, trimmes, hvilket drejer sig om så »overfladiske« ting som f. eks. formindskelse af svinghjulet, polering af manifolds osv. Det vil sige, at vi med formula Vee har fået en virkelig »éntyperacer«, altså en racervogn, som principielt ikke kan køre stærkere end konkurrentens vogn. Det bliver i første række kørerens dygtighed, der skal give bonus.

De små folkeracere tog deres første store livtag i USA, og den første Vee'er, som vi havde lejlighed til at se og prøve, var af amerikansk herkomst. Imidlertid har det vist sig, at sporten blev for dyr, hvis man skulle anvende det amerikanske byggesæt, der uden motor, for- og bagtøj sneg sig op over 9000 kr. Følgelig er der nu i flere lande ved at opstå en »national Vee-industri«. Således har der allerede i nogen tid været en produktion af disse vogne i gang i Frederikshavn, så kom ikke og sig, at vi ikke har en bilfabrik herhjemme. I øvrigt har flere af disse vendelbovogne allerede høstet adskillige laurbær på banerne, så hvem véd, måske bliver rødspættebyen en dag et skandinavisk Detroit.

Og hvad med prisen?

Formula Vee sælges fra de fleste producenter enten som færdigvogne eller som byggesæt. Vælger man den letteste vej, at købe et komplet køretøj, er prisen for den danske Vee ca. 13.000 kr. Over man sig ud på selvbyggeriets vanskeligere, men også nok så prisbillige vej, kan man købe f. eks. det danske byggesæt for 5500 kr. Dertil kommer så et brugt for- og bagtøj, hjul samt motor med gearkasse.

Tager man til Sverige og køber disse ting, skulle det ikke blive så dyrt, hvilket vil sige alt i alt 5-8000 kr., når den hjemkøbte brugte motor er blevet erstattet med en ombytningsmotor, man så kan trimme efter evne, lyst og formula Vee-forskrifterne. Kort og godt: man kan lægge sig på banen med en fart svingende mellem 160 og 170 km/t uden at have svækket bankkontoen med mere end godt en halv snes tusinde kroner.

Hele motor- og transmissionsenheden er lig en almindelig VW's. Den eneste væsentlige afvigelse består i, at maskineriet sidder omvendt her, således at gearkassen vender bagud. Gearskiftet er uændret, både hvad selve stangens placering og skiftebevægelserne angår. Fortøj, styretøj og bremseser er også det samme som på en almindelig VW. Bagtil har man derimod spiralfjedre i stedet for torsionsfjedre på husholdningsmodellen, og naturligvis har motoren ingen lyddæmpere, som kan afsvække indtrykket af, at her kommer en virkelig racerbil.

Cockpittet er ikke for folk med synlige tegn på uforsigtig omgang med kalorier. Dog er der, når galt skal være, mulighed for at foretage sværvægtsmodifikationer af ratstammens længde! Der er plexiglas hele vejen rundt om cockpittet, og bag dette er der en kraftig styrtbøjle.

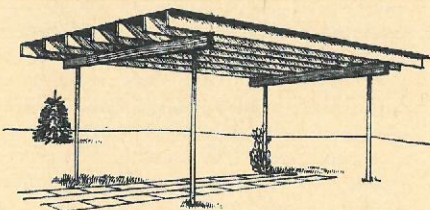
(FORTSÆTTES SIDE 44)



Danmark på kryds og tværs

Den populære Danmarksbog fra BP er kommet i en ny og kraftigt udvidet udgave: 136 bilture i Danmark. Der er ikke den egen, hvor man behøver savne udflugtsmål. Enkle og tydelige kortskitser viser de 136 ruter, og de er prydet med godt 500 vignetter af de mest interessante seværdigheder undervejs. I korte tekster beskrives i alt 375 slotte og herregårde, 440 gamle kirker, 210 museer, 110 oldtidsminder og mange andre seværdigheder foruden naturbeskrivelser. Historiske facts er krydret med festlige spøgelsesberetninger og sagn, der næsten gør de gamle bygninger levende, og det er en oplevelse bare at læse om turene og studere de tilhørende skitser. En uvurderlig vejleder for dem, der vil væk fra hovedvejenes jag for at se på naturen, livet og kulturen langs små, afvekslende og idylliske biveje. Det eneste man kan udsætte på bogen er den lidt uopfindsomme titel - 136 bilture - men på den anden side siger den jo klart, hvad det drejer sig om. Anmelderen har kun fundet et par enkelte små »snorkefejle«. Jomfrubjerget nævnes som Bornholms højeste punkt, men det er som bekendt Rytterknægten (162 m). Det skal dog være forfatteren tilgivet; i et så kolossalt omfattende værk med så mange tusind konkrete oplysninger ville det være mærkeligt, om der ikke indsneg sig et par »leksikalske« bommerter.

Bogen er at anbefale på det varmeste - og så er den tilmed billig. 186 sider i formatet 20x20,5 cm. Fås på alle BP-tanke. Pris 12 kr. (afc)



For carport-selvbyggere

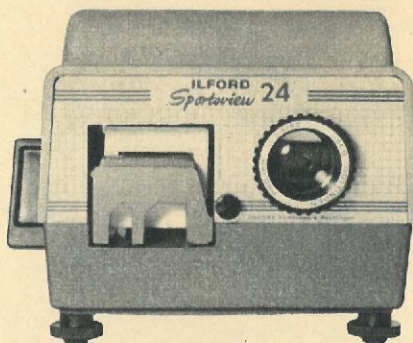
Alt for ofte ser man forkert konstruerede carports med skæve vinkler o. l. For at hjælpe selvbyggere til et godt resultat har firmaet Rias, der fremstiller bølgede PVC-plader (Sunlux), udsendt en glimrende 24-sidet byggevejledning. Den rummer mange detalje-

tegninger, omhyggelige arbejdsbeskrivelser samt ansøgningsformularer til byggesmyndighederne. Hæftet fås hos tømmerhandlere eller kan rekvireres direkte hos Rias, Industrivej 11, Roskilde. (bl)



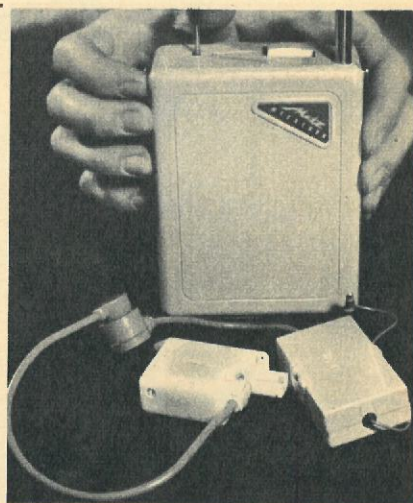
Sladrer om batteriet og ladestrømmen

Nu behøver man ikke længere at lade sig overraske af et udkørt batteri, for det engelske Smiths Motoraccessories har for nylig lanceret et instrument, der til stadighed holder bilisten orienteret om batteriets ladetilstand, og ydermere fortæller batteriindikatoren om, hvordan dynamoen arbejder - altså en slags udvidet amperemeter. Instrumentet er meget let at montere og forholdsvis billigt: 59,50 kr. Set hos fa. Rudolf Olsen, Alborg. (rs)



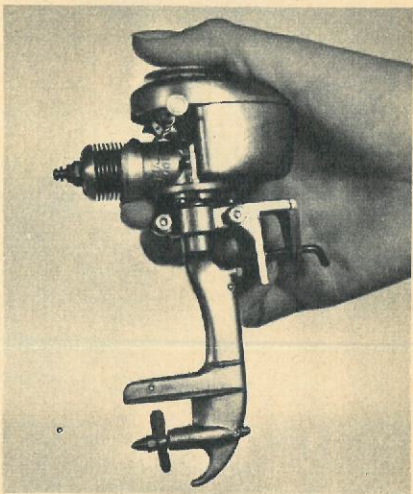
Smart fremviser

Ilford Sportsview 24 er en ny forbedret (5x5) projektor med en moderne Halogen-lavvolts lampe (jodlampe, 24 volt, 150 watt), hvis klare, hvide lys giver billederne en mere farvevirkelig gengivelse. Det lysstærke Isco Projar 1:2,8/85 mm objektiv kan ved drejning skarpindstilles. Sportsview 24 er indrettet til halvautomatisk diaskift, og alle standardmagasiner kan anvendes til 30, 36 eller 50 stk. dias efter ønske og behov. Monteringen kan ske i pap-, glas-, metal- eller plasticrammer. I et specielt vindue kan aflæses hvilket dia-nummer, der kommer på skærmen næste gang. Vinduet kan fjernes, så forkert indsatte dias kan rettes. Sportsview 24 er indrettet til 220 volt vekselstrøm, og det har et effektivt kølesystem med indbygget ventilator. Pris ca. 335 kr. (bl)



Ny radiofjernstyring

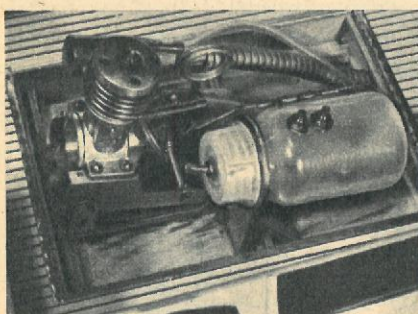
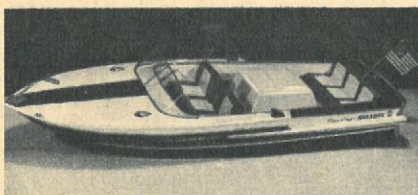
Metz Baby 1-kanal kommer ikke mere. Det lille sæt i den overkommelige prisklasse har ellers været populært i mange år, men havde den lille ulempe, at rorudslaget, hvad enten det var i skib eller fly, altid skulle en omvej over den modsatte side af den, man havde valgt. I det nye 2-kanal sæt er der på senderen anbragt en styrepind i stedet for trykknappen, så roret giver udslag til den side, styrepinden er ført ud til. Modtageren arbejder på frekvens 27,12 MHz og skal ikke trimmes. Rormaskinen er den samme 2-kanal rormaskine, som bruges i 3-kanal og 10-kanal-sættet. Pris: 590 kr. Set hos Bodholdts Hobby, Kbh. (ln)



Påhængsmotor på en sjettedel hk

Der findes adskillige byggesæt til speedbåde for påhængsmotor, men hidtil har man måttet nøjes med elektromotorer, der nok har det rigtige udseende, men ikke helt den fornødne kraft. Men nu kan modelspeedbåden få fart på og tilmed lyde som en rigtig motorbåd.

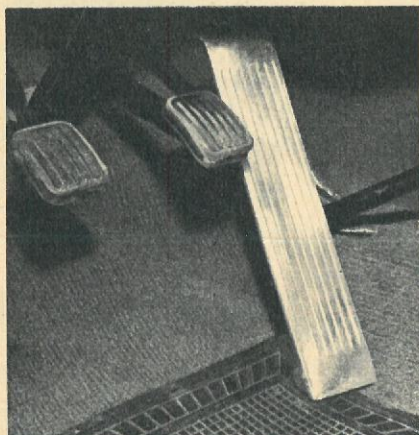
Den japanske Juji 061 er en gløderørs-motor med metaltank, svinghjulstart og vippeophæng. Den luftkølede cylinder er på 0,78 ccm, og motoren løber ca. 14.000 omdrejninger i minuttet. Pris 108 kr. Bodholdts Hobby, Kbh. (ln)



Dyr – men dejlig

En af Vesttysklands store hobbyfabrikanter, Johannes Graupner, har udsendt sit nye katalog på 123 sider. Alle modeller er gengivet i farver, som lader de fine detaljer komme til deres ret. Her viser vi en af de lækreste ting, Graupners »Chris Craft Holiday«, en 87 cm lang spantbygget træmodel med vandkølet gløderørs-motor. Byggesættet koster 135 kr.

Motoren er en 3,5 ccm Bison Taifun forsynet med vandkølingssnegl, lyd-potte og forlænget udblæsningsrør. Den store plastictank rummer 100 ccm brændstof, og hen over tankens overside skimter man stødstangen, der pr. radioimpuls påvirker motorens omdrejningstal. Motoren koster med det viste ekstraudstyr små 200 kr. Set hos Bodholdts Hobby Shop, Kbh. (ln)



Større speederpedal

Mange mindre biler er fra fabriken forsynet med for små pedaler, og speederen er ofte blot en lille visser gevækst, som ikke er særlig behagelig at træde på. Hos Jørgen Ellekær, Racing Center, Kbh., så vi tingen, der kan gøre speederen større. En ekstra stor trædeplade skrues med to skruer fast i vognbunden, og bilens egen speeder glider nu på bagsiden af den nye pedal. Systemet kendes på enkelte biltyper og fungerer godt. 23 kr. (ln)



Vinden er fin, og sejlene fyldes øjeblikkelig. Bådens ejer er allerede i gang med at betjene senderen, der sørger for styringen og bestemmer, hvor lange liner, sejlene må få. Båden her er af »Marblehead«-klassen og til at kontrollere ror, storsejl og fok bruges 6 kanaler.

Radiostyrede modelsejlere

- en ny og spændende hobby

AF MOGENS BODHOLDT

Hvide sejl i solskin. Klukkende saltvand, der risler langs skibssiden. Mågeskrig og frisk luft. – Der er en særlig stemning over kapsejls, både for deltagere og tilskuere.

Og dobbelt morsomt er det for dem, der dyrker den nye sport: Modelsejls med radiofjernstyrede sejlskibe. Her er man på én gang både deltager og tilskuer, kaptajn og matros.

Radiostyrede sejlskibe er noget helt nyt, og den seneste tids udvikling er en direkte følge af de selv bærende, slagfaste plasticskrogs fremkomst. De er uden spanter og giver derfor masser af plads til indbygning af fjernstyringsanlæg.

Hvad der gør fjernstyring af sejlbåde til en virkelig sport er, at man ikke alene kan bevare roret, men også kan hale og give los på storsejl og fok. Hertil bruges snoreruller med små elektromotorer, der startes af relæer i modtageren. Afhængig af, hvilken kanal, man sender på, kan man bestemme, om rullen skal dreje den ene eller den anden vej.

Der er intet i vejen for, at man kan have det sjovt med et 1-kanal eller 2-kanal sæt og dermed udelukkende betjene roret, men de helt store manøvreringsmuligheder får man med 6 eller 8 kanaler. Og ønsker man at deltage i kapsejls, er man nødt til at have et superhet-anlæg, en speciel opbygning, der gør det muligt for flere deltagere at arbejde samtidig med deres sendere uden at forstyrre hverandres modtagere.

Sejl kan man selv sy, men bliver man grebet af sporten, ender man med et

sæt olierede silkesejl syet sammen i baner som rigtige sejl i fuld størrelse. Prisen er ca. 100 kr. Det dyreste stel-sejl er engelsk og koster med storsejl og forskellige forsejl omkring 500 kr.

Mens vi i Danmark endnu ikke er begyndt med den nye sport, skal man i Sverige til at afvikle det tredje mesterskab, og den 15.-16. juli afholdes VM i Hannover i Tyskland.



De almindelige bådtyper til radiofjernstyring er »Wetherly« på 1 m og »Marblehead« på 1,5 m. Skrogene skal være af en speciel slagfast, selv bærende plastic og købes færdige, hvorefter man selv lægger dæk, bygger kabine, rejser mast osv. I den hule køl hældes stål-sand. til den rigtige vægt er opnået, og et lag lim sørger for, at sandet bliver, hvor det skal. Prisen for Wetherly skrog inkl. arbejds tegninger er 225 kr., mens Marblehead koster 375 kr.

KADETT HAR FÅET VOKSEVÆRK

I 13-14 år holdt Opel sig uden for konkurrencen i folkevognsklassen.

Først i 1963 tog GM med den lille Kadett kampen op mod VW'en, den største bestseller siden Fords T-model. Men trods succes i klassen er Opel med sin nye dyrere og større Kadett atter på vej ud af denne konkurrencesfære.

Opel fornægter sig ikke... kun tre år gammel måtte Kadett'en sige farvel til sin første efterkrigs-karosse, og selv om jeg principielt er modstander af det tempo, i hvilket Opel giver sine biler nyt »tøj« på, så vil jeg dog i dette tilfælde sige, at man gennem den »oppustning« og nyfrisering, der denne gang blev vognen til del, ikke har gjort den nogen bjørnetjeneste. Tværtimod, de fleste vil sikkert med os betegne den nye Kadett som en af de smukkeste biler i sin klasse.

Den gamle model virkede både for smal og som helhed for lille til prisen. Nu har man fået 13 cm mere bredde på, længden er strakt med hele 18 cm, og endelig er bagagerummet nu så stort, at konkurrenternes vogne i klassen har grund til at grønnes endnu mere af misundelse. Den indvendige forøgelse af bredden spores tydeligt både foran og bag. Foran er længdeforholdene helt tilstrækkelige, hvorimod vi stadig er utilfredse med afstanden mellem for- og bagsæde. Skal vognen transportere virkelig langbenede folk foran og bag, må dem på bagsædet regne med klemte knæ.

Hvorfor har man dog ikke, i stedet for at øse så rigeligt op med bagagerum, tilfredsstillet de mest nødtørftige krav til benplads bag i vognen - der er såmænd længdecimeter nok at tage af. Det burde være en gylden regel for alle bilkonstruktører, at interiørpladsen får 1. prioritet, for det er spilleme vigtigere, at passagererne sidder bedre, end bagagen ligger. I nødsfald kan overskydende bagage smides op på en tagbagagebærer - det kan man ikke gøre med for lange ben!

Køreegenskaberne i Kadett'en er helt endtydige. Denne vogn bringer ikke sin fører overraskelser, selv hvis man vover sig ud over, hvad håndbogen og almindelig færdselsmoral forstår ved pæn kørsel. Den står godt på hjulene, også når den bliver budt »3. grads« kurvekørsel.

Er man som fører solist i vognen, må man naturligvis erindre sig, at vognen ikke har flere tons bagakseltryk, hvilket vil sige, at der er grænser for baghjulenes sideføringskraft. Men kommer man endelig ud i et skred, indtræder dette behersket, medmindre man ligefrem går over til rene rally-provokationer på våd eller glat vejbane. Med fuld belastning står Kadett'en solidt fast på vejen og skal i denne tilstand køres ualmindelig råt (dårligt), før den forlader den egentlige kurs. Kadett'en har et dejligt, præcist virkende styretøj

af tandstangstypen. Det er letgående, hvad enten man kører stærkt eller snor sig i tæt bytrafik, men ikke lettere end at man til stadighed har en passende fornemmelse af vejkontakt. Retningsstabiliteten er udmærket. I sidevind er Kadett'en også en skikkelig bil. Den viger kun for større vindstød, og takket være det kontant reagerende styretøj er kursafvigelser lette at korrigere.

Man må dog være opmærksom på, at for denne som alle andre lette biler gælder, at såvel retnings- som sidevindsstabilitet i nogen grad forringes, hvis der i vægtmæssig henseende sker en stærk udnyttelse af passager- og især bagagepladsen. Grunden er, at der herved vil opstå en kraftig flytning af tyngdepunktet bagud, hvilket som bekendt altid er til skade for den del af køreegenskaberne, som omfatter retningsstabiliteten. Morale: Undgå stor vægtmæssig udnyttelse af bagagerummet, og placer så vidt muligt den tungeste del af bagagen dybest inde.

Kadett'ens gode køreegenskaber har desværre deres pris, og jeg deler med mange prøvekørere den opfattelse, at prisen er for høj! Opel er nemlig gået den klassiske - og uomtvisteligt forældede vej - at opnå gode køreegenskaber bl. a. på en alt for stor bekostning af affjedringen, der i den foreliggende konception er et ubetinget minus for kørselskomforten. Kun ret tungt lastet, hvilket vil sige med fire passagerer og ca. 50 kg bagage, kan affjedringen betegnes som acceptabel - forudsat man kører på nogenlunde god vej.

Er man derimod kun to i vognen, er den direkte hård i sin opførsel. Naturligvis spiller dette forhold ikke så stor rolle på hovedparten af vore veje; men der skal ikke megen 2. klasses kommunevej til, før vognen bliver urolig, og giver man sig i kast med helt dårlige veje, kan passagererne beklage, at de ikke som føreren har noget at holde sig til! Under sådanne kørselsforhold er Kadett'en rent ud sagt anstødelig i sin opførsel.

Mens vi er på den dårlige vej, skal der også plukkes en buket roser: Styretøjet påvirkes - på trods af, at det er af tandstangstypen - forbavsende lidt af stødene fra huller, og karrosseriet er vidunderligt frit for knirke- og andre uvedkommende lyde. En bekræftelse på den almene opfattelse af vognen som et stykke nydeligt forarbejdet bilværk.

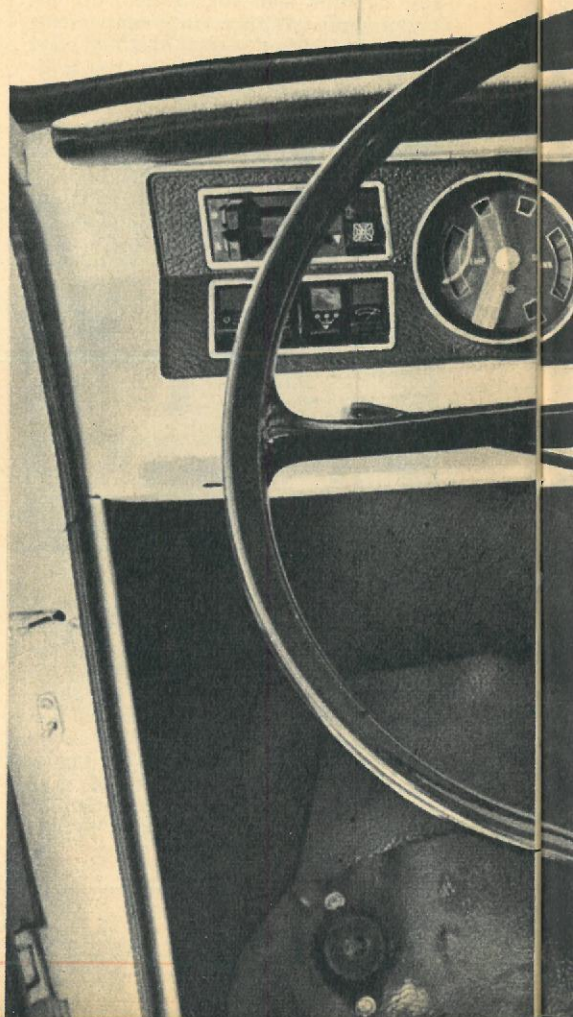
Bremserne skal der også udelukkende tales pænt om. De kræver kun et svagt ak-

tiveringstryk, er lette at dosere og giver en retningsstabil opbremsning selv efter gentagne hårde nedbremsninger fra top-hastighed. Der er skiver foran og tromler bagtil.

Kadett'en og jeg blev aldrig morgenvenner: Under vort ca. 1000 kilometer lange bekendtskab ville skæbnen og ikke mindst vejrguderne, at vi hver morgen traf hinanden i 10-15 graders kulde. Selve starten gik for fuld choker ganske let, men så kom vanskelighederne. Tilpassede jeg chokeren efter tomgangen, så motoren løb jævnt og rent, kunne den dårligt trække vognen. Der var kun ét at gøre: at give den så megen choker, at den hostede som en for-kølet sølve - og så kunne den trække!

Endelig fordrede prøvegognen meget lang tids chokerbehandling, inden den blev så

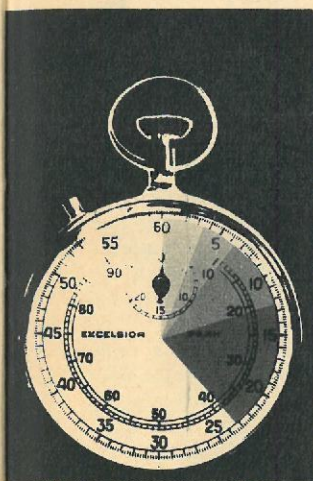
(FORTSÆTTES SIDE 32)



Nederst på siden: Det enkle og noble instrumentpanel skæmmes en del af de »blinde øjne« til montering af el-ur, cigarettænder og radio. Trykknapplaceringen til venstre for rattet er grebsmæssigt god, men desværre muliggør koncentrationen af disse taster, at man let kan forveksle f. eks. lys- og vinduesviskerkontakterne. I kontaktarmen til venstre på ratstammen dirigeres både horn, afviserblink og nedblænding. Hornet burde være anbragt i midten af rattet, hvor det uanset håndstillingen på ratkransen altid er nærmest. Vognens bundgearskift er præcist virkende og har en fin synkronisering til alle fire fremgear.

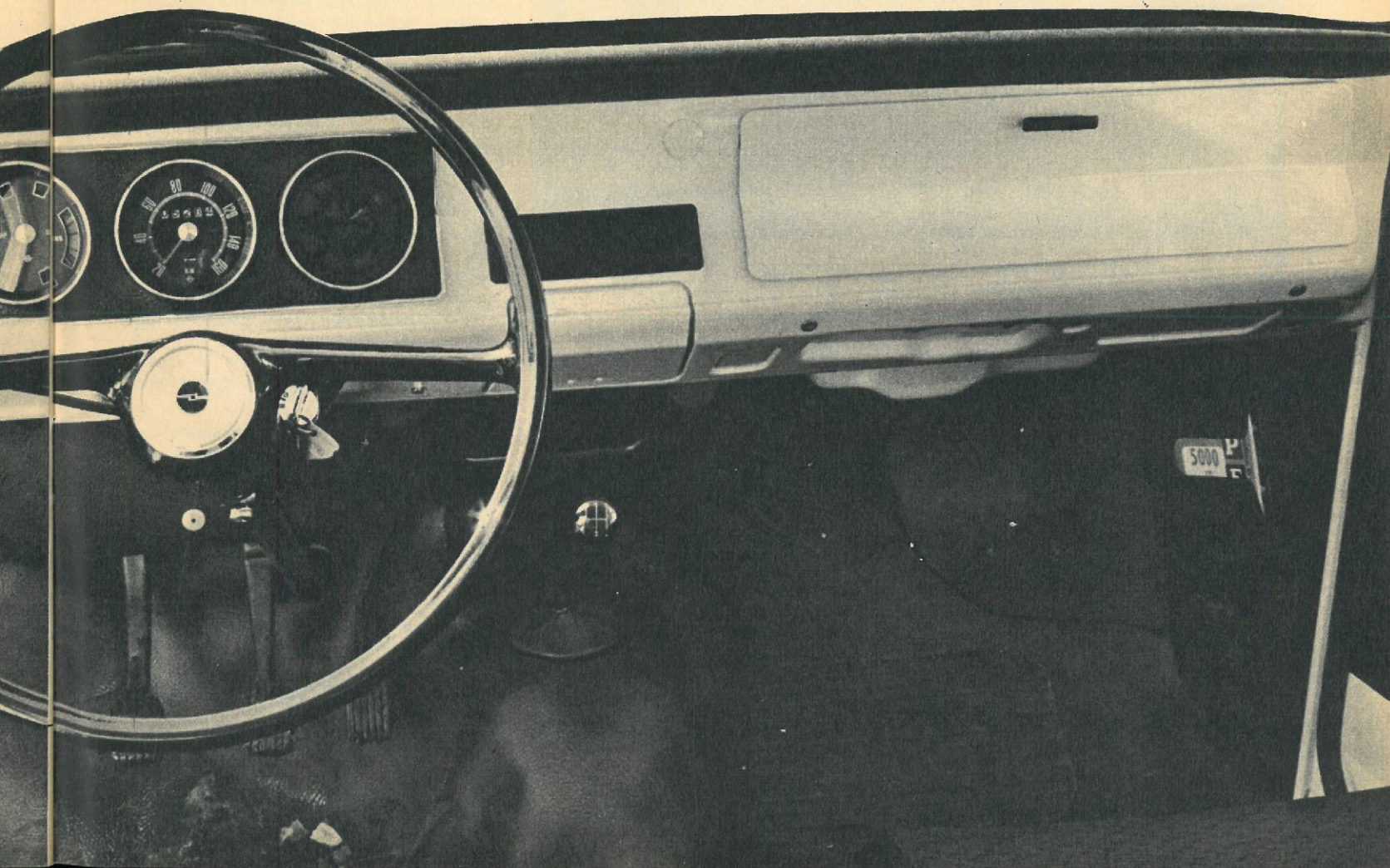
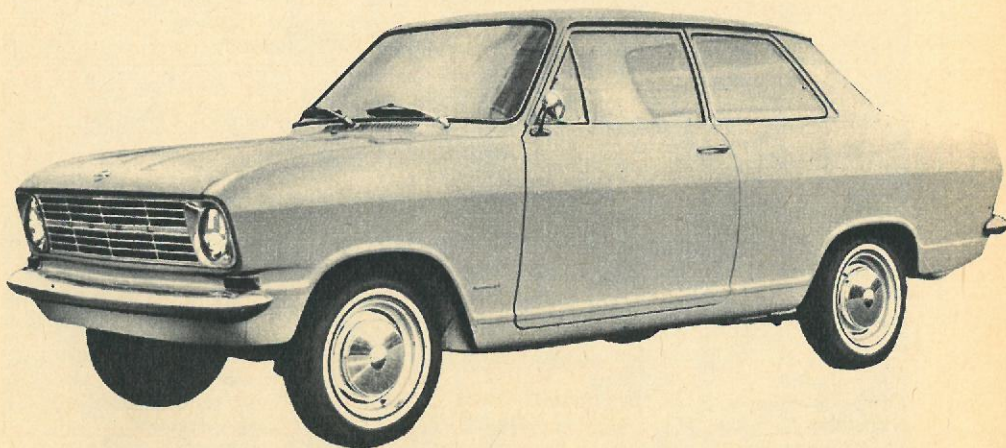
PRØVEKØRSEL

Herunder: Hidtil har Opel ikke sparet på kromudstyret; men som det fremgår af billedet, er man åbenbart kommet på andre tanker. Udsynet er ganske godt, men kunne forbedres en del, hvis alle ruder blev ført dybere ned, og forruden trukket længere tilbage op efter. En sådan forøgelse af glasarealet ville bestemt ikke misklæde det i øvrigt meget smukke karrosseri.



3,5
6,6
12,4
20,0

PRÆSTATIONER:
Tophastighed: 124 km/t
Acceleration:
0-40 km/t: 3,5 sek.
0-60 km/t: 6,3 sek.
0-80 km/t: 12,6 sek.
0-100 km/t: 23,1 sek.
Benzinforbrug: Normalt brug ved blandet kørsel: 12-14 km/l.
Landevejskørsel ved 80 km/t: 14 km/l.



TEKNIK

Opbygning: Selvbærende karrosseri.
2 el. 4 døre.

Motor fortil.
Bagagerum bagtil.

Træk på baghjulene.

Motor: 4-cylindret 4-takts rækkemotor med topventiler.

Vandkøling.

Boring: 75 mm.

Slaglængde: 61 mm.

Slagvolumen: 1078 cm.

Kompressionsforhold: 7,8:1.

HK (maks. effekt): 45 DIN v. 5000 o/m; 54 SAE v. 5600 o/m.

Litereffekt: 41,6 hk/l DIN; 50,0 hk/l SAE.

Maks. drejningsmoment: 7,6 kgm DIN v. 2400-3200 o/m; 8,2 kgm SAE v. 2800-3200 o/m.

Karburator: Opel-Solex (faldstrøm).

Transmission: Tør enkelt-pladekobling.
Gulvgearstang.
4 fremadgående gear.
Synkronisering: Alle.

Udvekslingsforhold: I: 3,867.
II: 2,215, III: 1,432.
IV: 1,000; bak: 3,900:1.

Bremser: Hydr. fodbremse.
Skivebremser for.

Mek. håndbremse.

Forhjulsophæng: Over- og underliggende triangel-arme med tværstillet blad-fjeder.

Baghjulsophæng: Stiv bag-aksel med langsgående bladfjeder.

Støddæmpere: Teleskop.

Styretøj: Tandstangs.

Ratombdrejninger mellem fulde styreudslag: ca. 3.

Elsystem: 12 volt.

Dynamo: 300 watt.

Batteri: 38 Ah.

Instrumentering: Speedometer, km-tæller, benzinmåler, kølevandstermometer.

Kontrollamper for: Olietryk, batteriopladning, blinklys, fjernlys.

MÅL OG VÆGT

Kørekklar vægt: 730 kg.

Vægteffekt: 13,5 kg/hk (SAE).

Tilladelig maksimallast: 415 kg.

Totalvægt: 1145 kg.

Længde: 410,5 cm.

Bredde: 157,3 cm.

Højde: 139,7 cm.

Frihøjde: 124 cm.

Dækstørrelse: 6,00-12

Akselafstand: 241,6 cm.

Sporvidde for/bag: 125/128 cm.

Mindste vendediam.: 9,8 m

Kabineindretning: For: Separate forsæder
Bag: Helt bagsæde.

Tankindhold: 40 l.

Olie: 2,5 l.

Kølerindhold: 5,0 l.

ANDRE MODELLER

Kadett 4-dørs: 19.517 kr.

Kadett Coupé: 21.671 kr.

Kadett Caravan: 19.850 kr.

ØKONOMI

Pris: 18.572 kr. ekskl. lev.

Leveringsomkostninger: 400 kr.

Årlig vægtafgift: 220 kr.

Ansvarsforsikring med fuld kasko: Uden bonusret (MLU): ca. 770 kr.
Med bonusret (Dansk Automobilforsikrings Forbund): 739 kr.
Efter skadefrit år: 591 kr.
Efter skadeår: 985 kr.
Eksemplerne er alm. helårspæmie - uden selvrisko - og gældende for Storkøbenhavn (landets dyreste tarif-område).

Benzinudgifter: ca. 7,50-8,50 kr. pr. 100 km. (Blandet kørsel).

Vedligeholdelse (vejl. priser):
Serviceeftersyn hver 10.000 km.
Motorolieskift normalt hver 5000 km.
Oliefilter hver 10.000 km: 17,10 kr.
Kolertermostat: 14,60 kr.
Udstødningsrør komplet med lyddæmpere: ca. 100 kr.
Komplet sæt støddæmpere: 171,40 kr. (4 stk.).
Bremsebakker m. belægning (tromlebremser): 123 kr. (4 hjul).
Bremseklodser (skivebremser): 56,10 kr. (2 hjul).
Komplet sæt bremse-slanger: 49,10 kr. (3 stk.).

IMPORTØR:
General Motors International A/S, Kbh. N.
Fabrikationssted: Adam Opel AG, Rüsselheim, Vesttyskland.

Kadett har fået vokseværk

(FRA SIDE 30)

varm, at den kunne trække jævnt. Når dertil kommer, at Kadett'en uanset kold eller varm tilstand kun tøvende tog ved med lave omdrejningstal på motoren, tyder alt på, at den nye karburator, vognen har fået, trænger til én eller anden form for afpuddning, som ligger hinsides, hvad man kan regulere på luft- og tomgangs-skruerne.

Selv med sin til 54 hk udvidede motor-kraft hører Kadett'en ikke til de stærkeste i sin klasse. Imidlertid viste vore acce-lerationsprøver, at den ikke er nogen sin-ke, når der skal overhales. Gennemsnits-bilisten vil finde motorkraften tilstræk-kelig.

Til motorens helt store plusser tæller en for størrelsen bemærkelsesværdig vibra-tions- og støjfri gang, et gode, som holder sig ved alle hastigheder. En topfart på 124 km/t for en vogn til små 19.000 kr., er na-turligvis ikke alverden at skrive hjem om. Til gengæld må man så fryde sig over, at motoren ved topfart lyder fuldkommen uanstrengt.

Selvfølgelig kan man ikke vente sig rene ladeporte, når en bil i denne størrelse skal have fire døre. Foran er indstigningen imidlertid bekvem nok, bagtil må man derimod sno benene lidt, når man skal til sæde. Men alt i alt er den firedørs vogn betydelig lettere at entre end den to-dørs. Sæderne ser ikke ud af alverden, men forsæderne er overraskende gode at sidde i. En prøvetur på 300 km uden hvil be-kræftede dette. Kun kunne vi - som sæd-vanlig - ønske lidt mere lændestøtte, og jeg undredes såre over, at en vogn i denne prisklasse ikke har indstillelige ryglæn. Det bageste sæde imponerer ikke! Selve sædet er meget kort i dybden, og yder for personer af blot middelhøjde ingen lær-støtte. Dertil kommer - som før nævnt - at benpladsen bagl er for småt tilmålt for dem, der blot tangerer garderhøjde. Interiøret virker som helhed meget enkelt. Nogle vil måske med skelen til prisen finde det en anelse spartansk, men ret beset er der, hvad man kan forlange i denne prisklasse, lige bortset fra, at man savner støttehåndtag ved passagerplad-serne. Også aflæggemuligheder for små-bagage tiltrænges. Der er kun et brød, men ikke ret dybt handskerum, ingen hynde eller sidelommer.

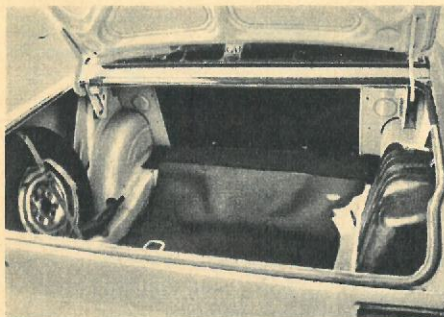


Gode køreegenskaber.
Pæn forarbejdning.
Stort bagagerum.
Fine brems.
Lydsvag, vibrationsfri motorgang.

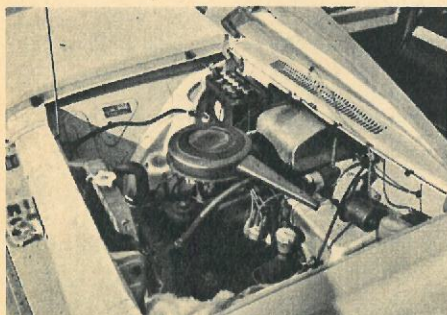


Alt for stiv affjedring.
Kuldeffendtlig motor.
Tryktasterne for tæt samlet.
Varme- og friskluftssystem med traditio-nelle mangler.

	Acc. 0-80 km/t				Topfart km/t			
	14	12	10	8	130	140	150	160
OPEL KADETT								
OPEL KADETT S								
TAUNUS 12 M SUPER								
AUSTIN 1100								
RENAULT 8								



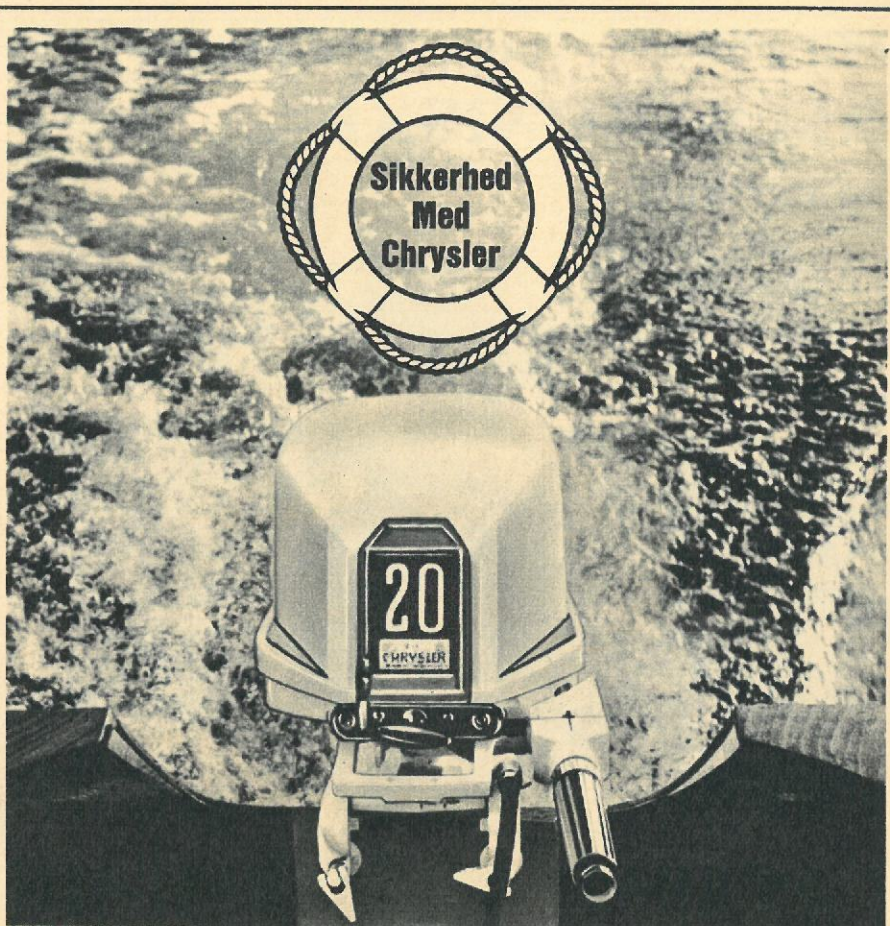
Med benzintank og reservehjul placeret i hver sin skærmside rårder Kadett-kø-
ren over et kæmpemæssigt, reelt formet
bagagerum. Værktøj og donkraft er fint
opspændt sammen med reservehjulet. Der
er lys i bagagerummet; men da det hid-
rører fra indersiden af baglygterne, er det
så lavt placeret, at det er næsten virk-
ningsløst, når der er bagage i.



Skønt prøvevognen kun havde tilbagelagt
ca. 4.500 km var motorrummet usædvan-
lig snavset, og i kørsel på pløret vej
blev motorrummet en gang så stærkt til-
stænket, at der opstod tændingsvanskelig-
heder. Disse forhold understreger nødven-
digheden af, at fabrikken snarest forsyn-
er motorrummet med et beskyttelsesbund-
skjold. Der er god plads til justerings- og
reparationsarbejde, ligesom alle elementer,
der kræver pasning og påfyldning, er
placeret let tilgængelige.

Varme- og friskluftsanlægget overstiger
desværre ikke det halvtreste gennemsnit.
Det har en rimelig varmekapacitet for
dem, der sidder foran. Bagi må man som
sædvanlig ha' benene i køleskab i en rum
tid efter starten er gået. Blæseren har to
trin. Første trin er støjsvagt og yder kun
lidt. Andet trin larmer gevaldigt, men
blæser til gengæld ganske hæderligt. Der
findes ikke separate friskluftsindtag lige
så lidt som luftudsugning ved bagruden.
Alt i alt et anlæg, der som snesevis af
andre ikke afslører én eneste detalje, man
ikke kunne få i adskillige biler for 10 år
siden!

Som det vil ses rammer min kritik - lige
bortset fra det med affjedringen - de min-
dre og små ting. Netop de minusdetaljer,
som man ufatteligt nok kan overføre fra
model til model på trods af, at alverdens
motorkritikere fremdrager dem spaltes op
og spaltes ned. Fejl, der var så lette at
rydde af vejen, fejl, hvis fjernelse ville
klæde blandt andre denne bil, hvis køre-
egenskaber, rummelighed og redelige for-
arbejdning i øvrigt er så mange lovord
værd.

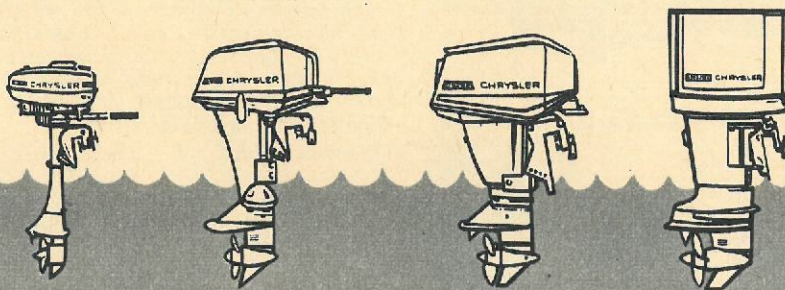


BÅDMOTORER

fra 3,5 til 105 HK - ialt 9 motorstørrelser. Alle med robust kon-
struktion, 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.



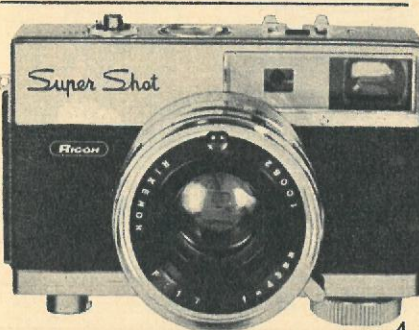
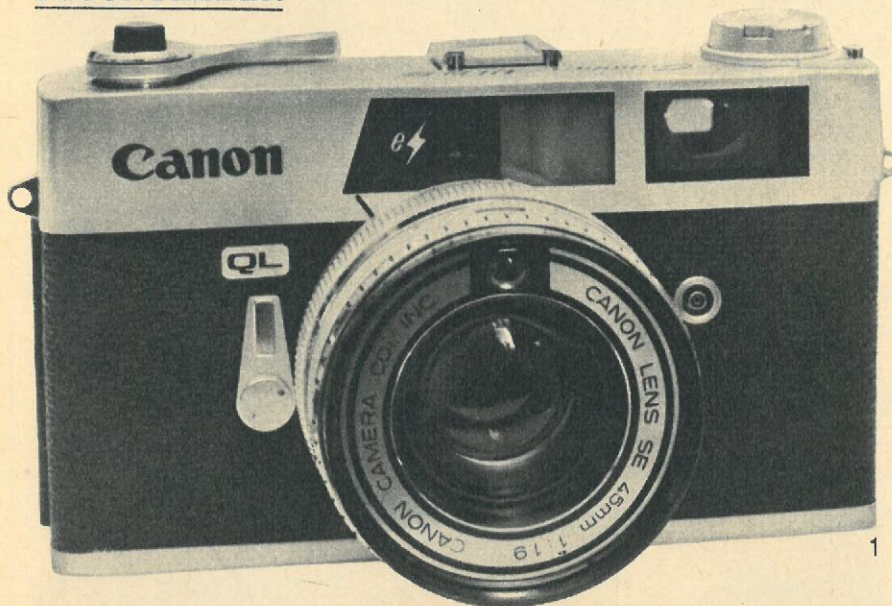
MOTORSTØRRELSER: 3,5 - 6 - 9,2 - 20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HK.

Generalrepræsentant: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

Nu bliver fotoapparaterne ELEKTRONISKE

Af Arne Forsberg Clausen

FOTONYHEDER



En strøm af nye japanske kameraer med elektroniske lukkere betegner den avancerede elektroniks indtog i fotoindustrien, hvorved de mest komplicerede konstruktioner bliver ganske enkle og billige.

De fantastiske resultater, som den elektroniske industri har opnået især i forbindelse med telekommunikation i rumkapløbet, kommer efterhånden til anvendelse i vor daglige tilværelse. Ikke blot i avancerede elektronregneanlæg og lignende kostbart udstyr, men nu også i noget så almindeligt som amatørkameraer, hvor den moderne teknik på en gang forøger mulighederne og forenkler konstruktionen, så det samlede facit bliver bedre og billigere apparater.

(FORTSÆTTES SIDE 36)

Data for de nye kameraer: 1.-4. er alle 24×36 mm kameraer med Seiko ES-lukker, der arbejder fra 1/500-1/15 sek. kombineret med blænderværdier fra bl. 16 og til objektivernes største lysstyrke (f:1,7-f:1,9). Lukkerlamellerne er samtidig blænder, idet de lukkes mere eller mindre op. De har alle koblet afstandsmåler og indbygget selvudløser.

1. Canonet QL 19 E Vejl. pris: 600 kr. Objektiv: f:1,9/45 mm. Med Canons Quick Loading system til hurtig og nem filmindlægning med standardkassetter.

2. Minolta Elec. Shot Vejl. pris: 558 kr. Objektiv: f:1,8/40 mm.

3. Olympus 35 LE Vejl. pris 538 kr. Objektiv: f:1,7/45 mm.

4. Ricoh Super Shot Vejl. pris: 595 kr. Objektiv: f:1,7/43 mm. Filmtransport med fjedermotor til 12 optagelser i hurtig rækkefølge.

Smart

Den dominerende modedefarve i strandtøj ser ud til at blive lyseblå i år. Vi har her valgt et par Melka badeshorts i denne farve i strygefri bomuld med dobbelt snøre i livet og lodrette sort/røde striber i venstre side. Prisen 29,50 kr. Strandsjakken dertil er i hvid nylon med frotté indvendig. Den har lynlåslukning, elastik i taljen og en lille mandarin-krave. Den koster 94 kr.

De blågrå badebukser har sribet bælte. Kvaliteten er kraftig, elastisk og strygefri, og prisen er 39,50 kr.

Badekåben er af sort/rød velour med frotté på indersiden. Den koster 165 kr.

I båden er lagt en letvægtshabit fra Daks i London. Jakken har påstukne lommer, der følger striberne så fint, at lommerne næsten ikke kan ses. Den er uden rygfor af hensyn til varmen. Benklæderne har bælte, næsten vandrette stiklommer og er uden læg foran. Prisen er 440 kr. for hele sættet, men delene fås også enkeltvis til henholdsvis 295 kr. og 145 kr. Man kan også få jakken ensfarvet til sribede benklæder eller et helt sæt i samme stof.

Avant garde moden for de unge er repræsenteret ved de Bordeaux-farvede fløjlsbukser i St. Tropez-facon med meget lav livhøjde og »flad mave« uden læg og lommer foran. Benene er meget stramme, men vider lidt ud forneden. Der er påstukne baglommer og brede stropper til de mange nye slags bæltter. Prisen for benklæderne er 88 kr.

Hertil er brugt et kraftigt sejlørnsbælte med sort oksehud og stort messingspænde. Det koster 62 kr., men der står også Pierre Cardin i guldtryk på bagsiden.

Den kitfarvede skjortepullover med lange ærmer er af bomuld i en let netvævning og koster 105 kr.

Plaiden måler 115×190 cm. Den er af 100 % original Scotch Mohair, langhåret, blød og let. Den koster 175 kr.

Weekend-tasken er en ægte wienermodel i meget kraftig oksehud med to hanke og separat rum i bunden. Pris: 495 kr.

De viste vandski er alle amerikanske 9-lags ski. De gule er et sæt sportsski til 340 kr., mens de røde bagest er hopski til 298 kr. pr. par. I sandet ligger den enlige slalomski, hvor man har begge fødder på samme ski. Den har en dyb metalfinne bagtil og koster 179 kr. Ved siden af ses en lille skoski, som er legetøj for de meget drevne. Koster 142 kr. pr. sæt.

Båden er en helt frisk og elegant nyhed på det danske marked, Fletcher Arrow V 149 til 7.900 kr.

Tøjet, plaiden og tasken er fra Holbech, Østergade 60, Kbh. Båden og vandskiene er fra Tempo Både A/S, Greve Strand. Smalfilmkameraet er et Eumig Vignette Super 8 til 950 kr., kikkerten er en Falcon 8×30 til 142 kr. med etui. Disse ting er udlånt af Foto-C, Holbergsgade 11, Kbh.

til strand og vand

SPORT OG MODE

Vi har holdt forprøve på sommeren og valgt tøj og udstyr til en tur på stranden med muligheder for at stå på vandski efter alle kunstens regler.

Af Arne Forsberg Clausen / Foto: Ole Winther

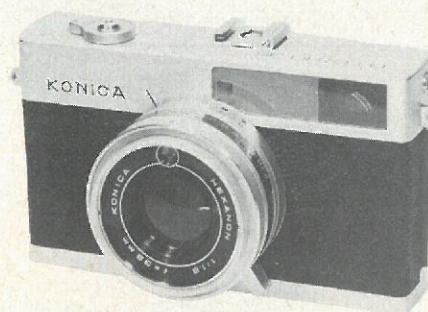


Fotonyheder (FRA SIDE 34)

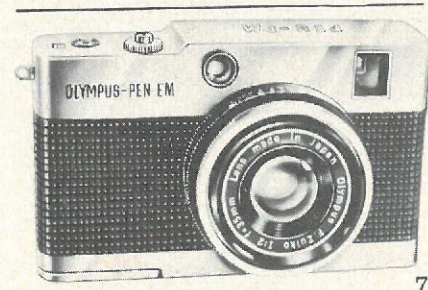
Japan er førende både inden for elektronik og fotoindustri, og det er da også herfra, der i denne tid kommer det ene elektroniske kamera efter det andet. Men man kan vente, at også de vesttyske fabrikker på årets store fotomesse, »photokina« i Köln til oktober, vil præsentere tilsvarende syste-



5



6



7

5. Yashica Electro 35 Pris ca. 675 kr. Ligeledes 24×36 mm kamera med dobbelt afstandsmåler, men med Copal-lukker, der fungerer fra 1/500 sek. og op til langtidseksponeringer! Objektiv: f:1,7/45 mm. Manuel blænderindstilling både med symboler og tal. 2 kontrollamper i søgeren: rød for overeksponering (for stor blænder valgt) og gul for langtidseksponeringer (brug stativ). Selvudløser indbygget.

6. Konica Electro 35 Pris: Ikke fastsat. Ventes først på det danske marked sidst på året. 24×36 mm kamera. Objektiv: f:1,8/38 mm. Nykonstrueret elektronlukker, programmet endnu ikke offentliggjort. Koblet afstandsmåler. El-motordrevet filmtransport. Indbygget selvudløser.

7. Olympus Pen EM Vejl. pris: 585 kr. Halvformatkamera (format 24×18 mm). Copal-lukker med program fra 1/500 sek. til 30 hele sekunder! Manuel blænderindstilling 2,0-16 efter symboler. Objektiv: f:2,0/35 mm. Afstandsindstilling fra 90 cm til uendelig. Både filmfremføring og tilbagespoling sker med el-motor. Strømkilde: 2 penlight-batterier.

mer, og den hæderkronede Compur-fabrik har da allerede sidste år lanceret en delvis elektronisk lukker for professionelle fotografer.

Lukkeren har altid været det store problem ved de traditionelle kameraer. For at få et passende antal forskellige lukkertider er hidtil krævet en meget kompliceret og kostbar mekanisme, hvis nøjagtighed og driftssikkerhed endda er kritisk. Dette store problem er nu løst med de elektroniske lukkere, der faktisk er en revolution.

I de senere år er fuldautomatiske kameraer, de såkaldte idiotkameraer, blevet meget udbredte. Heri er en indbygget lysmåler koblet mekanisk til tid og blænder sådan, at en passende kombination af disse automatisk indstilles efter det lys, måleren modtager. Efterhånden er det almindeligt, at lysmåleren er af den meget følsomme type, der består af en CdS-celle (Cadmium-Selenid) indskudt i et elektrisk kredsløb, der får strøm fra et ganske lille kviksølvbatteri med flere års levetid. CdS-cellens elektriske modstand varierer efter, hvor meget lys cellen modtager, og variationerne udnyttes til måling af lyset og dermed til styring af tid/blænder-kombinationerne på automatkameraerne.

I de nye kameraer, der kaldes elektroniske, er man gået et skridt videre. Strømmen gennem CdS-cellen forstærkes her ved hjælp af transistorer og dioder, så den direkte kan klare lukkerfunktionen med to små elektromagneter. Der er oftest 6 transistorer og 3 dioder i systemet.

I det øjeblik, man trykker på udløserknappen, åbnes lukkerlamellerne af en elektromagnet samtidig med, at strømmen slutes i CdS-kredsløbet. Denne strøm får så en styrke, der svarer til det lys, som motivet reflekterer mod CdS-cellen. Strømmen oplader en kondensator, og når den er fuldt opladet, udløser den en impuls, der forstærkes op, via en anden magnet lukker lamellerne igen.

Opladningen af kondensatoren og dermed lukkertiden kan vare op til mange sekunder ved svagt lys, men kan til gengæld ved kraftigt lys ske meget hurtigt, da de elektroniske komponenter arbejder praktisk taget uden træghed. Man har allerede set elektronlukkere arbejde mellem 3 hele minutter og 1/2000 sek. og endda reagere over for blitzlys.

På de her viste kameraer er hurtigste tid dog 1/500 sek. og ved blitz-optagelser benyttes fast tid på 1/30 sek. Blænderen er da koblet til afstandsindstillingen efter blitzens ledetal, hvorved eksponeringen normalt skulle blive korrekt. De fleste har endvidere 1/15 sek. som langsomste tid, mens enkelte kan klare langtidseksponeringer. 1/15 sek. må siges at være den længste tid, der kan give nogenlunde skarpe billeder uden brug af stativ. Men mulighederne med disse nye lukkere er næsten ubegrænsede. ■

Vi kørte 100 km/t... (FRA SIDE 20)

distancer, og mange katastrofale masse-sammenstød på hurtige motorveje i udlandet viser, at de færreste bilister tager sig i agt for disse længder.

Her vil nogen måske slå sig til ro med, at det bliver meget bedre nu, hvor de fleste biler får skivebremser. Lad os benytte lejligheden til at rette en udbredt misforståelse i den forbindelse. Skivebremser giver ikke kortere bremselængde end tromlebremser. En god bremse skal, hvad enten det er tromle eller skive, kunne bringe hjulet til blokeringsgrænsen, og derefter er det friktionen mellem dæk og vejbane, der afgør bremselængden. Derimod har skivebremser andre fordele. De bliver ikke så let »trætte«, og der opstår ikke den farlige »fading«, hvor bremseevnen pludselig svigter på grund af varme, som det kan ske med tromlebremser ved kraftig og hyppig brug.

Ved konstant, kraftig bremsning udvikles en voldsom varme i bremsebelægninger og tromler eller skiver. Temperaturen kan blive så høj, at friktionen nedsættes, så bremseevnen mindskes. Tromlebremser afkøles ikke særlig effektivt af luften, og varmen kan blive så kraftig, at belæggningerne ligefrem ødelægges ved smeltning og deformation.

Det kan også ske, at tromlen udvider sig på grund af varmen. Så må bremsepedalen trædes længere ned, og i værste fald kan udvidelsen blive så stor, at bremsebakkerne slet ikke kan nå tromlen, fordi pedalen er trådt i bund. Disse livsfarlige fænomener, der kaldes fading, kan opstå ved konstant bremsning, f. eks. ned ad stejle bjergveje, hvor man derfor bør spare bremserne ved at geare ned i god tid og bremse med motoren.

Af svagheder kan nævnes, at de kræver et meget større tryk, hvorfor man på hurtige vogne er nødt til at have bremsekraftforstærker. Dertil kommer, at bremseklodsernes belægning skal kontrolleres jævnlige, og at klodserne skal udskiftes i god tid, da nedslidte belægninger giver pludselig svigten. Her er der igen grund til at fremhæve en god sikkerhedsdetalje hos Citroën DS 21: En advarselslampe for nedslidte bremsebelægninger!

PRØV SELV!

Nu tænker De måske: »Ja, det er meget godt med al denne præken om bremse-længder; men min vogn bremser godt, og den bruger bestemt ikke så lang vej for at standse.« Hertil er kun at sige: Prøv selv, så De kan blive overbevist. Find en lige vej med god belægning på et tidspunkt uden ret megen trafik. Kør med en bestemt hastighed og bremse ud for et bestemt mærke, når De først har sikret Dem, at der ikke er trafik omkring Dem. Husk endelig, at hjulene aldrig må blokeres ved høje hastigheder. Herved bliver bremselængden nemlig større samtidig med, at man risikerer en udskridning og fuldstændig mister styreevnen. Skulle en blokering ske, må man straks lette på bremsepedalen, så hjulene ruller igen. Hvis De er meget omhyggelig, og Deres bremser ellers er i orden, vil De kunne måle bremselængder, der stemmer med skemaet ved denne artikel. Samtidig får De lejlighed til at afprøve, om Deres bil er kurstabil ved hårde opbremsninger, om den tager jævnt på alle bremser eller eventuelt trækker til en af siderne. I så fald bør bremserne snarest justeres. ■

BOMSTÆRK!



En motor i fuldendt harmoni, perfekt balance. Vælg mellem 75 eller 95 hk. Vital og oplagt - selv under hårdeste belastning. Takket være effektiv køling, pålidelig smøring, præcis styring, berømt vejbeliagenhed. Afbalanceret krumtapaksel med 5 hovedlejer ikke at forglemme. Let gearskift med korte skiftebevægelser og synkronisering af alle gear. Parat til at yde - og er glad for det. Prøv selv! Volvo har robust styrke - og tidløs elegance. Og sikkerheden er selvfølgelig standardudstyr: 3-punkts sikkerhedsseler, stabil stålkarosse, skivebremses på forhjulene, lamelglas, elektrisk rudevasker og beskyttelsespolstring.

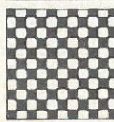
...De skal sikkert ha' en VOLVO!



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



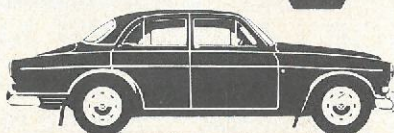
ØKONOMISK... når man kører - og når man skal sælge. Der er rift om brugte Volvo'er. Man ved jo, det er kvalitet med lang levetid, minimum af værkstedsbesøg. Volvo er bygget til at køre. Og holde!

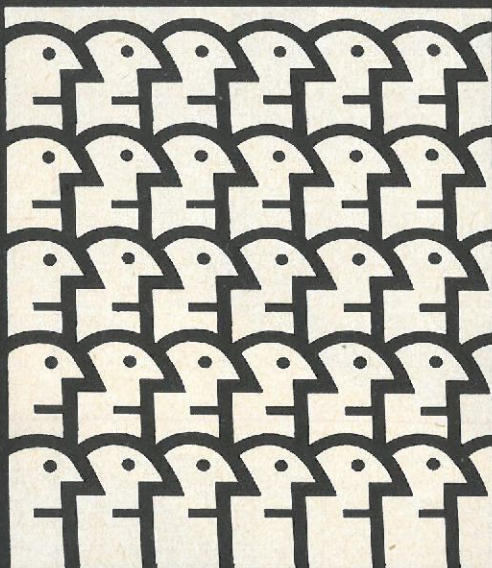


SPORTY. Ivrig acceleration - heftig styrke. Store hjul for bedre vejkontakt. STOP - lynhurtigt om man vil: skivebremses på forhjulene. Rallyglad - med alle fire hjul på jorden. - Verdensmester i hverdagstøj...

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

VOLVO





Hvorfor jeg
ikke er
med her?

SAS
FERIE

Fordi jeg
foretrak den
individuelle
ferie.

Kun SAS FERIE bygger på Deres individuelle ønsker om feriemål, ferieform og ferietidspunkt. Men det er ikke det eneste. Den er samtidig baseret på, at også familien kan få størst muligt ferieudbytte. Derfor højeste familierabat, destinationsvalg efter ønske, mulighed for bil til disposition, frit valg mellem fremragende hoteller samt opholdsvarighed og hjemrejsetidspunkt præcis, som De ønsker det. Alt dette har gjort SAS FERIE til Danmarks Rejsebureauforenings kvalitetssymbol for moderne, individuelle ferierejser til reducerede priser. Spørg efter det nye SAS FERIE KATALOG hos Deres autoriserede rejsebureau.



AER LINGUS - AIR FRANCE - ALITALIA - AUSTRIAN AIRLINES -
BEA - CSA - EL AL - FINNAIR - IBERIA - ICELANDAIR - JAPAN AIR
LINES - JAT - KLM - LUFTHANSA - SABENA - SAS - SWISSAIR

Ud at stå på vandski

(FRA SIDE 15)

muskel i kroppen ro, og sørger dermed for, at der er fuld damp på legemstemperaturen, selv om man dyrker skiene på en vinterdag, hvor vandtemperaturen flakker omkring frysepunktet.

Vil man virkelig have noget ud af vandskisporten, er det en ufravigelig betingelse, at man råder over en god trækbåd. Det vil sige en motorbåd med plads til mindst to personer, føreren og den, der ikke mindst af sikkerhedsmæssige grunde skal holde øje med løberen. Båden skal være let at manøvrere, så den hurtigt kan afhente »tabte« løbere, og fremfor alt skal den have motorkraft nok til at holde en konstant minimumsfart på ca. 25 km/t, ligesom den bør være god for en topfart på 50 km/t og gerne mere. Altså et ret kostbart fartøj, hvis motorstyrke ikke må komme under 30 hk... og gerne over 100 -!

Hvor hurtigt man løber på vandski afhænger af forholdet mellem skienes størrelse og løberens vægt; men hastigheder mellem 20 og 35 km/t vil være det normale under almindeligt motionsløb.

Skienes fås normalt i to størrelser, én til voksne og én til børn, så her er der ikke så meget at tage fejl af. De fleste klubber har låne-ski til medlemmerne, dog vil den mere passionerede løber tid efter anden spendere »privatski«, så man virkelig kan blive dus med »brædderne«.

Der findes i øvrigt fire hovedtyper af ski, nemlig de almindelige sportsski til motionsløb, de korte, brede kunstløbsski, de meget kraftige hopski og endelig slalomskien - den sidste i ental, for her har man fødderne på et og samme »bræt«. Priserne for ski varierer fra ca. 150 kr. til 7-800 kr. for de helt eksklusive ting (se i øvrigt Sport og Mode side 34-35). Det er ikke ganske ligegyldigt, hvilket stykke tovværk man vælger som forbindelsesled mellem båd og løber. Faktisk er der kun to muligheder, der opfylder alle krav til styrke og begrænset elasticitet, nemlig 8 mm italiensk hamp, der pr. line koster 20-25 kr. og i snit holder til ca. 100 starter. Finere og mere holdbar, men også næsten dobbelt så dyr, er flettet lavtrykspolyetylen.

Linelængden er målt fra bådens trækstang til løberens håndtag 23 meter, og af sikkerhedsgrunde foreskrives det, at brudstyrken for disse liner maksimalt må være 300 kg - efter devisen: »linen skal knække før armen«, hvilket vil sige, at bliver vandskiløberen i et fald viklet ind i linen, skal denne sprænges, før løberen risikerer at få en arm eller et ben trukket i stykker under den voldsomme slæbetur gennem vandet.

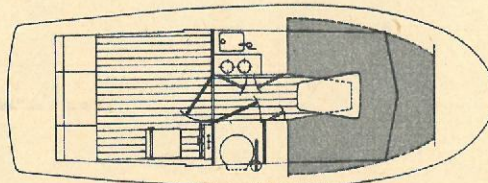
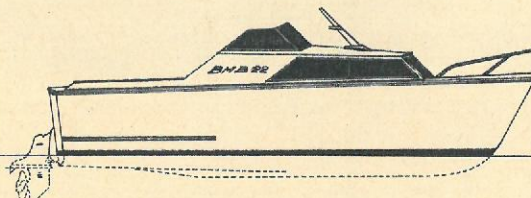
Mange vandskiløbere dyrker deres sport slet og ret for motionens og spændingens skyld, for hvad enten man løber efter points eller motion, er der både en forrygende morskab og en kriblende spænding i denne sport.

Konkurrencemæssigt deler vandskisporten sig i tre grene: kunstløb, hop og slalom, og inden for alle tre er Danmark fint placeret efter international målestok - på trods af, at sporten endnu er så ung herhjemme, ligesom vore træningsvilkår - i modsætning til mere sydlige lande - naturligvis har deres klimatiske begrænsninger. Der afholdes hvert år danmarksmesterskaber, nordiske mesterskaber og nordeuropæiske mesterskaber, og på det

(FORTSÆTTES SIDE 41)

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

BMB 22' CABINE CRUISER



B. MIDTGAARDS BÅDEBYGGERI

KLØVERMARKSVEJ 32 - KØBENHAVN S
TLF. SU. 6243

Dette smukke fartøj forener moderne formgivning og teknisk snilde med absolut førsteklases bådebyggeri.

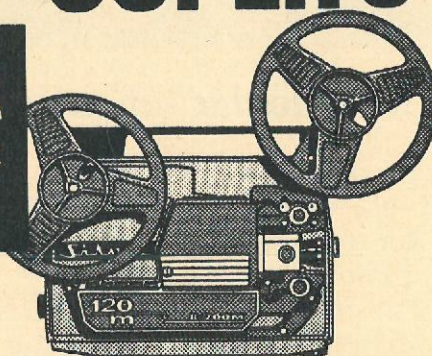
Den rummelige kahyt har 3 sovepladser, klædeskab, pantry med 2 blus, stålvaske, køkkenskab med skuffer, vandtank med pumpe og separat toilet. 30 liter køleskab Elektrolux.

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

Skrogets hensigtsmæssige konstruktion giver båden en blød og behagelig gang, og den planer ved en fart på ca. 13 knob.

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. Trykknappbetjening: fortænding, frem-, tilbage- og stilstandsprojektion. Zoom optik 15-25 mm.

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



Nye ferieglæder - med en Johnson!

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

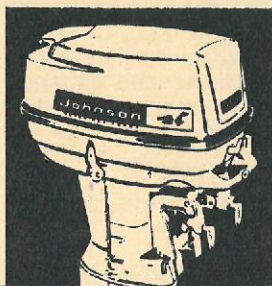
Lad Johnson føre Dem ud i ferielandet. På camping - på krydstogter - på fisketure - badeudflugter - eller vandski!

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

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

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

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



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

Johnson
først i driftsikkerhed.

Ud at stå på vandski

(FRA SIDE 39)

nordiske plan sidder Danmark som sejrherre i fem af de hidtil seks afholdte mesterskabsstævner. I øvrigt skal Danmark i 1969 være værtsland for verdensmesterskaberne på vandski.

Selve slalombanen fordrer en længde på 259 meter, og dertil kommer lige så mange meter til vendeplads samt til- og afløbsplads til selve banen. Portene markeres af bøjer, der ifølge de internationale regler skal ligge med en afvigelsesnøjagtighed på fem (5) centimeter... et anlægsmæssigt næsten uoverkommeligt krav. Under selve løbet sejler træk båden lige gennem portene, mens løberen bevæger sig i siksak mellem bøjerne, der er anbragt på venstre og højre side af båd-kursen, og man får point for hver bøj, der passerer. Som et særligt raffinement er indgangshastigheden i første gennemløb 48 km/t, og den øges med 3 km/t for hvert gennemløb, således at løberen stadig spændes hårdere og hårdere for. Falder han, eller mistes en port, er løbet slut for hans vedkommende. Den danske rekord på 29 bøjer indehaves af Michael Grabowski, Holte Vandskiklub.

Danmarksmesteren i hop på vandski, Niels Vinding, Holte Vandskiklub kan bekræfte, at man kan blive mere end våd af at falde i vandet - specielt, hvis man lader sin vandgang foregå via en vandski-hopbakke og ikke klarer paragrafferne, som de skal klares. Der er nemlig fart på. Ved afsættet fra den 1,8 meter høje slid-ske er løberen oppe på 90 km/t, og i det øjeblik han rammer vandspejlet ligger farten på ca. 80 km/t - og det uanset om han lander på skiene, ryggen eller hovedet! I den fart føles vandoverfladen lige så hård som en græsplæne, siger Niels Vinding, der gennem årene har fået denne vurdering kontant underbygget af adskillige skrammer, blå mærker og knækkede ribben. For resten kan man få en anelig lufttur på vandski, hvis man ellers forstår kunsten. Den danske rekord er således 37,7 meter, den europæiske 39,8.

Kunstløberne på vandski har kun to bane-gennemløb på tilsammen 40 sekunders varighed til at vise, hvad de duer til. Hastigheden er fri, hvorimod øvelserne er bundne og stærkt varierende i sværheds-grad. Den simpleste disciplin er vending fra forlæns til baglæns løb på to ski - den giver 30 points samt plus-points for stilen. Den mest krævende er en vending på én ski med linen holdt af den frie fod, armen holdt ud til siden og med fuld vending i luften over kølvandsbølgerne - fra baglæns til forlæns løb. En slig vandakrobatik kan indkassere 180 points plus indtil 20 % for stilen. Dansk mester i kunstløb er Finn Grabowski, Holte Vandskiklub. Den nationale rekord er 2340 points, mens den europæiske er 3400, så her har de hjemlige løbere nok så høje mål at stille imod.

Herhjemme har vi længe misundt nordmænd og svenskere, at de kan løbe på ski i ca. 6 af årets måneder... det er der såmænd ingen grund til, for her til lands er der vand nok til, at vi kan spænde skiene på og nyde suset i op til 9 måneder om året. Ganske vist er det endnu kun nogle få tusinde, der har udnyttet denne kendsgerning; men efterhånden som antallet af vandskiklubber forøges, skal det nok vise sig, at de danske vej til ros og magt på det sortladne hav også kan trædes på vandski. ■

Hvor
skarpsindig

er

De

?

Kan De finde løsningen på månedens kriminalgåde:

Det forsvundne gældsbevis

- Det eneste vi nu mangler for at kunne afslutte sagen mod Wayne, er det fordmte gældsbevis, sagde inspektør Random, mens politibilen holdt ved et gadekryds og ventede på, at lyssignalet skulle skifte. - Måske bliver det en hård nød for os at knække, men det er trods alt en opgave, der skulle kunne klares. Vi ved med så godt som hundrede procents sikkerhed, at det findes hos Hardington, veksele- reren i Winterstreet, og ikke andre end Wayne er klar over, at vi leder efter det.

- Du ved jo selv, grinede Random til sin kollega, hvilke muligheder han i øjeblikket har for at lægge os hin- dringer i vejen. Det er muligt, vi bli- ver nødt til at undersøge hver hylde og hver skuffe fra ende til anden, men vi har jo hele natten for os, og vi kan nå langt, når vi får lov til at arbejde uforstyrret til i morgen tidlig. Da de to politimænd nåede Harding- tons beskedne kontorlokaler, undrede det dem straks, at døren på dette tids- punkt stod åben til kontoret, og at der brændte lys i den lille gang inden for døren. Men da de kom ind i kontoret, blev de straks klar over, at det nok ville blive vanskeligere, end de havde tænkt sig at finde det savnede gælds- bevis.

På en stol midt på gulvet sad en ung dame - formentlig vekseleerens sekre- tær - bundet fast til stolen. Et svært lommeterklæde var strammet om hen- des underansigt for at forhindre hende i at tilkalde hjælp, og både hendes ben og arme var forsvarligt sammen- bundet.

- De har taget sig god tid til dette her, var inspektør Randoms kommen- tar, da han så sig om i kontoret. Over- alt lå der papirer og dokumenter. Selv den unge dames stol stod på nog- le skøder og breve, og hendes sam- menbundne fødder hvilede på en hel lille bunke aktier.

- Hvad er der sket? spurgte inspektø- ren, så snart han havde fået befriet den unge dame.

Hun purrede op i sit hår og rettede på nederdelen: - To mænd kom ind på kontoret for en times tid siden. Jeg var helt alene, fordi jeg i anled- ning af terminen havde en del ekstra arbejde, jeg skulle have gjort færdigt. Jeg troede først, det var et par kun-

der, der ikke kendte vore åbningsti- der; men da jeg fik øje på en pistol, forstod jeg selvfølgelig straks, hvad det var for en slags forretning, de var interesserede i. Mens de hele tiden holdt den modbydelige skyder rettet imod mig, bandt den ene af dem et tørklæde stramt om min mund, sam- mensnørede mine arme på ryggen, bandt mine ben og surrede mig fast til stolen, så jeg lige indtil De kom var ude af stand til at bevæge mig så me- get som en millimeter.

De tog derefter fat på systematisk at gennemrode alle skuffer og skabe, selv papirkurven tror jeg såmænd, de havde fat i. Da de havde rodet i en snes minutter, holdt de pludselig op. Jeg sad med ryggen til og kunne ikke helt afgøre hvorfor. Ingen af dem havde sagt et ord, mens undersøgel- serne stod på. Men det var tydeligt nok, at de ledte efter et eller andet, som de antagelig ikke havde held til at finde...

- Og det var selvfølgelig umuligt for Dem at tilkalde hjælp...?

- Ja, jeg blev jo overmandet, så snart de to mænd kom ind på kontoret, og med det der for munden - hun pegede på tørklædet - var det ikke mange lyde, jeg kunne få frembragt. Jeg var selvfølgelig også stærkt chokeret. Jeg så, at de klippede telefonledningen over, og jeg er sikker på, at deres pistol var ladet.

- Var der nogen, der flyttede Dem, ef- ter at De var blevet bundet?

- Nej, de bandt mig og lod mig blive siddende hvor jeg sad. Der var over- hovedet ingen, der syntes at skænke mig en tanke efter den tid. Ikke en- gang da de styrtede ud ad døren, sagde de et ord til mig...

- Nå, men De er da nu heldigvis kommet så meget til hægterne igen, at De har været i stand til at digte den nydeligste lille historie, som an- tagelig ikke har meget at gøre med, hvad der i virkeligheden foregik, sag- de inspektøren skarpt. Jeg er klar over, at De ikke har fortalt os sand- heden og beder Dem nu følge med på stationen, så vi kan få at vide, hvad det egentlig var, der skete.

Hvordan blev inspektøren klar over, at den unge dame ikke talte sandhed?

Svaret finder De på side 46.

sultatet af alt for lidt væske i kroppen. Hen på eftermiddagen fangede og spiste vi et par små fisk. Vi har rationeret vandet til én liter pr. mand i døgnet. Jeg føler mig slap som en karklud, mens Don tilsyneladende er all right og gør det meste af arbejdet.

De to mænd talte meget lidt med hinanden de første dage af eksperimentet. »Vi ligner robotter«, skriver Alexander. Men som en dyd af nødvendigheden måtte de efterhånden drøfte problemerne. Øen blev først de sidste dage undersøgt systematisk - også en fejl, og den viste sig at være mere trist og øde end ventet. »Undervejs fik jeg øje på en brun slange. Den var henvend en meter lang, men smuttede fra mig ned i et hul. Desværre, den kunne ha' givet lidt afveksling i vor kost«.

Forvisset om, at de simpelt hen måtte have fat i kokosnødderne for at overleve, gik de »skibbrudne« omsider i lag med palmerne. På vejen derhen fandt de en tre meter lang bambus, og ved at klatre et stykke op i et nærtstående træ lykkedes det at slå ti nødder ned. Omtrent halvdelen indeholdt mælk. »Nogle timer var vi lykkelige«. Med en ny kraftanstrengelse flyttede de hytten 70 meter, fordi den var befængt med insekter. Men kroppens udtørring gjorde dem efterhånden apatiske, så de kun forrettede det arbejde, der var absolut nødvendigt til livets opretholdelse. De skændtes kun et par gange, men gik alligevel hinanden på nerverne. »Vi er bekymrede for os selv og overvejer at af-

bryde eksperimentet. Don har en cockney's medfødte evne til at være gnavpotte, og jeg er sygelig fåmælt, hvad han under disse forhold må føle meget trættende«.

Dagene var en uendelig række gentagelser. De stod op med solen, gnavede på et stykke kokosnød og ledte efter mere mad. Ved ottetiden blev det ulideligt varmt, og de foretog alt som i slow-motion. De stegte fisk til frokost og tog et lille hvil, før de samlede brændsel. Ved 17-tiden spiste de igen kopra plus stranddruer, lå så og snakkede en times tid og prøvede bagefter at sove mellem moskito-angrebene. Det stod dem klart, at de fra et givet tidspunkt nødvendigvis måtte finde mere spiseligt og drikkeligt. Men sulten var langtfra så slem som tørsten.

De lærte snart at undgå skorpioner, slanger og edderkopper. Det dominerende problem og samtaleemne var drikkevandet. »Jeg prøver at tygge det indre af en kaktus for at få vand. Men en enkelt gi'r ikke meget, og smagen er flov. Først i morgen ved jeg, om den er giftig. Hvor dristig man bli'r, når man er tørstig!«

Ottendedagen kom Low som aftalt til øen for at hente McCullins film. Mændene havde da mindre end halvanden liter ferskvand tilbage og var parat til at bryde forsøgets regler, hvis de ikke fik ny vandforsyning.

Men Low var ubønhørlig. Næste dag telegraferede han til redaktionen i London:

Don stærkere end Andrew, der blev rasende, da jeg nægtede at supplere drikkevandet. På en ø med så frodig vegetation

må de virkelig kunne overleve. Men skibbrudne synes uvilige til at bruge musklerne og fantasien.

Dagbogen fortsætter:

Niende dag:

Det har regnet lidt i nat. Jeg blev våd, sov i gennemblødt tøj. Er nu lige glad med om det gi'r gigt.

Moralen meget lav. Efter frokost - fisk med vand - gik vi over til Fishing Rocks. Vi har begge opsvulmede fødder og slæber os af sted. Der er gået betændelse i mine kaktussår. Jeg har brug for krykker. Insekterne angriber nu med militær præcision. Moskitoerne standser ved daggrø - stopmætte, og afløses ved titiden af en horde tæger. Så kommer sandfluerne, og efter mørkets frembrud vender moskitoerne retur.

Jeg tæller tungsindigt biddene på den ene hånd. Tre og halvtreds!

Don tog nogle fotos i dag, »fordi vi nu nærmer os enden«.

Tiende dag:

Før jeg kom hertil, besluttede jeg at skrive dagbogen som en feature - f. eks.: »Der er ting, jeg er glad for at have på afstand, som GPU og den evigt kimende telefon.« Nu ville selv et forkert fjernskrivertelegram »click-buzz-tapocka-tapocka« midt om natten være en himmelsk lyd.

Robinson Crusoe havde det meget lettere end vi. Han fandt rigeligt med ferskvand lige i nærheden og havde masser af forråd at tære på.

BATTERIER TIL ETHVERT HOBBY-FORMÅL

HER KAN DE SE, HVILKEN TYPE DE SKAL VÆLGE



Volt	Kodeord	Type	Størrelse incl. kontakt i m/m
1,5	UNPEN	VII-75	ø14 x 50
1,5	SPEED *)	VII-38	ø14 x 50
1,5	STEEL STRONG	VII-24	ø25 x 49
1,5	UNCLE	VII-25	ø25 x 49
1,5	STEEL STAR *)	VII-27	ø25 x 49
1,5	UNITE	VII-33	ø33 x 60,5
1,5	ALL STEEL	VII-34	ø33 x 60,5
1,5	STEEL FLASH *)	VII-37	ø33 x 60,5
1,5	TIGER **)	III-10	ø65 x 164
4,5	POLAMP	VII-13	21 x 61 x 66
4,5	POLAT	VII-141	34 x 99 x 82
6	LITE	VII-556	65 x 65 x 107

*) gule højkapacitetsbatterier til motorbrug

**) ny udførelse med plasthylster og dobbelt kapacitet

Til transistorapparater og lign. anvendes HELLESENS røde transistorbatterier.

Ellevte dag:

Grufuld nat. Vore bid er begyndt at klø og brænde nederdrægtigt, så snart vi lægger os ned. Den eneste måde at falde i søvn på er at trave frem og tilbage på strandkanten, til vi segner af udmattelse. Jeg gik over til mosen, fandt en anden figenkaktus, plukkede henved et dusin pæne frugter. Vi får brug for dem nu. Tørsten brænder os op.

Aftensmad: De evindelige kokosnødder og stranddruer. Vi snakker om alt det, vi skal guffe i os, når vi er sluppet væk fra øen. Vi må se løjerlige ud: Beskidte, radmagre og skæggede figurer siddende på en øde strandbred. Vi fantaserer om Savoy Grill og andre luksus-restauranter. Et eneste glas frisk koldt vand ville være en ubeskrivelig nydelse.

Jeg sprang i dagens løb utallige gange i vandet og hang med hovedet nedad, så længe jeg kunne. Jeg forstår nu, hvorfor passagerer i redningsbåde bliver vanvittige...

Tolvte dag:

En usædvanlig ond nat. Det regnede; men vi fik selvfølgelig ikke mere end en halv liter. Jeg tror ikke, vi nogen nat har fået mere end fem timers uafbrudt søvn. Det falder mig ind, at jeg lige siden ankomsten overhovedet ikke har tænkt på sex, engelsk litteratur, skattevæsenet eller andre af livets udmærkede og spændende ting. Hvor meget alle civiliserede dog tænker på en fyldt mave!

Tilbragte det meste af dagen ved Fishing

Rocks, prøvede at holde humøret oppe, spiste tørrede kaktusfigen, om aftenen den sidste kokosnød. Lidt efter blev naboen hyllet i en regnbyge, men her faldt ikke en dråbe.

Trettende dag:

Spiste til frokost de sidste stranddruer og drak det allersidste vand - hver en lille mundfuld, før vi atter traskede hen til Fishing Rocks. Dagen gik mest med at prøve at sove. Vi dyppede tungen i vandpytter og spiste kaktusfigen, når tørsten blev særlig slem. Jeg syntes at høre stemmer, men ser kun havet og fuglene.

Aften. Får vi ikke regn i nat, må vi hejse signalet. Forhåbentlig holder de udkig derovre.

Fjortende dag:

Elendig nat. Jeg vågnede ude af stand til at svælge. Ville væde munden med et par kaktusfigen, men huskede så, at de alle var spist. Ingen regn. Vi har hejst signalet og ligger i skyggen af skuret og håber, at det bliver set. Hvad om de er bortrejst derovre? Jeg er for træt til at tage et bad i havet. Det er besværligt at tale, når tungen føles som et stykke viskelæder. Vi døsede det meste af dagen og håbede hele tiden, at der kom regn. Insekterne svirrer omkring os; men vi er efterhånden revnende ligeglade med dem...

Det blev deres sidste dag på Necker. Signalet blev observeret, og en speedbåd kom derover. Alexander insisterede på at afbryde forsøget og simulerede en sygdom.

Tidligt om morgenen den 15. dag kom de to »skibbrudne« tilbage til civilisationen. Lægen undersøgte McCullin og erklærede bl. a.: Kroppen stærkt udtørret med tør og slap hud; læberne sprukne og opsvulmede, tungen læderagtig. Han har utallige bidsår, men ingen betændelser. Mentalt sløv og deprimeret. Men allerede den næste dag helt rehydraliseret, konditionen næsten normal.

Alexander fik samme skudsmål, dog tilføjes: Han var rimeligvis den mest afkræftede, væsketabet mere fremskredet. Ifølge medicinske sagkyndige kan et menneske i dette tropiske øklima leve syv døgn uden vand - vel at mærke, hvis de hele dagen ligger i skygge. Døden indtræffer efter delirium og hallucinationer. - Alexander og McCullin var allerede i høj grad dehydraliserede og kunne ikke have levet ret meget længere.

Ved ankomsten vejede de hver ca. 80 kg, i løbet af de fjorten døgn på øen tabte de knapt 13 kg.

Redaktør Low sagde ikke, at de var svæklige, men mente dog stadig, at skibbrudne ikke i tilstrækkelig grad bruger deres muskler og fantasi. For at bevise det gik han siden uden forråd selv i land på Necker sammen med en lige så skeptisk skibskaptajn.

De hejste det røde flag allerede fjerdedagen og vendte beskæmmede tilbage... Men den rigtige Robinson Crusoe holdt ud i over fire år. Den rekord er stadig ikke slået. Og de to briters oplevelser frister ikke til at prøve det frivilligt! ■

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



»NORMAN« mahogni motor-cruiser
»SKILSØ CABINE« 27'

med marine dieselmotor med el. start, toilet og pantry. Rummelig salon med 4 køjepladser, stort cockpit med sofasæde og bord. Ekstra køjepladser i cockpit. Særlig behagelige sejlegenskaber. Fineste kvalitet og udførelse.



»NORMAN« fiberglas-snekken »MYRA« 20'

med 10 hk. 2 cyl. marinemotor. Rummelig robust og særdeles sødygtig båd, ideel til familieture, jagt, fiskeri, chalup, lods og patrulje-båd o. l. - Skandinaviens populæreste båd i sin klasse.

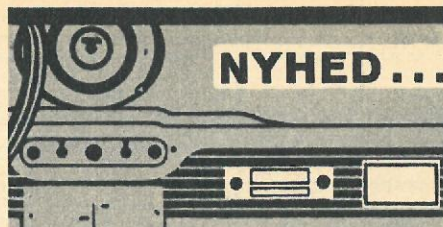


23' TURBAD med 8/10 hk diesel

klinkbygget, knastfri fyr på Eg Mahogni aptering. Rummelig og velsjældende familiebåd, kan også fås i større udgave på 24'-28'.

- Vi giver de bedste tilbud i norske kvalitetsbåde

NORMAN IMPORT
H. C. ANDERSENVEJ 11
AABYHØJ - TLF. (061) 5 85 61



TIL MASCOT PARTNER



- ★ Hvad savner De i Deres Mascot/Partner?
- ★ Olietrykkmåler? Amperemeter? Termometer?
- ★ Vacuummeter? Indbygningsmulighed for radio og højttaler?
- ★ De kan nu få alt dette »bygget ind« i en form, som skulle man tro, vognen var »født« med dette udstyr. Vælg mellem forskellige instrument-paneler, specielt bygget til Mascot/Partner.



JØRGEN ELLEKER

Racing Center

Smallegade 42 - Kbh. F - Gothab 7600

Stop der! (FRA SIDE 27)

I en Vee føler man sig virkelig som i en rigtig racer, og vognen opfører sig på mange måder også som sådan. På trods af den beskedne egenvægt hænger den godt ved, dog må man ikke glemme, at maskineriet og tyngdepunktet sidder bag, og at der derfor er grænser for, hvor hårdt man kan trække i kurverne. Vi præsterede således uden synderlig »vanskelighed« at få vores amerikaner til at vende ryggen i kørselsretningen - i dette tilfælde på en ikke helt fast bane... men dog! Er man alene på banen, er den slags capricer naturligvis stort set ufarlige, men i andet selskab...!

Formula Vee vil aldrig få nogen officiel klassificering. Det forbyder den omstændighed, at vognen er »tvangsopbygget« på hovedkomponenter fra en bestemt bilfabrik, men selv om den savner den »officielle« baggrund, er dens popularitet ikke blevet mindre i de få år, den har suset på banerne - først i USA, derefter i Tyskland, Belgien og Holland og nu for fuldt drøn herhjemme.

Racerskolen (FRA SIDE 18)

være garanti for en undervisning af karat. Hele kurset har kun kostet 195 kr. pr. deltager - en fantastisk lav pris, der også kun har været mulig takket være ulønnet assistance fra både lærere og instruktører og stor velvilje fra flere andre sider.

Det er en flot indsats for motorsporten, der her er gjort, og den er da også blevet belønnet med en kolossal interesse for kurset. Deltagerantallet var på forhånd begrænset til 50, og man har måttet melde udsolgt til mindst et helt hold mere, hvoraf omkring 30 er skrevet på venteliste. Men heldigvis er der i ASK bestræbelser i gang for at gøre denne skole til en fast institution, og et nyt kursus til efteråret er allerede på tale.

Vi har haft lejlighed til at følge kurset og tale med eleverne. De fleste er 25-30 år, men der er også en del ældre.

Der er 5 søde piger på holdet, men det er ikke sikkert, at vi vil få nogen af dem at se i løb på Roskilde Ring. De ser noget betænkelige ud ved tanken, men hvem véd. Det kan jo være, de får blod på tanden - eller benzin i blodet, som det vist hedder i de kredse.

I øvrigt er det kun ca. halvdelen af deltagerne, der direkte regner med at ville køre baneløb, og flere har udelukkende meldt sig til kurset for at lære at køre bil rigtigt.

Det er interessant at se, hvilke biler, eleverne kører i. Man sporer »hundehusenes« succes på Ringen i de senere år.

Op mod halvdelen kører i Morris Mascot eller Austin Mini, to endda i den skrappe Cooper S 1275 version, idet de har købt biler, der allerede har kørt på Roskilde Ring. Volvo 544 er den næst populæreste vogn, dem er der en halv snes stykker af, mens resten fordeler sig på andre mærker, bl. a. VW 1200/1300, Hillman Imp, SAAB og de hurtige Glas 1204 TS.

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

MAND OG MAND IMELLEM

De kan - så vidt pladsen tillader det - få en gratis annonce i MANDENS VERDEN om køb, salg eller bytte inden for 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 brugt dansk VW 1200 karrosseri årg. 1958-59-60 købes. Peter Jeppesen. Tlf. (063) 82211, Glesborg nr. 2.

Cadillac og La Salle til og med årg. 1942, stand underordnet, samt instruktionsbøger og anden litteratur til samme købes. P. S. Jensen, Nyborgvej 61, Ringe.

Sædeles velholdt N.S.U. Prima 150 cc, meget billigt til salg, evt. bytte. Jørn Marcussen, Chr. d. 8. Vej 20, Silkeborg.

En gammel, meget velholdt Diesella knallert nr. 316 sælges. Pris ca. 450 kr. Riis, P. Bangsvej 181, tlf. 71 38 45.

Go-kart sælges med McCulloch motor m. dobbelt karburator. John Larsen, Sjølte Strand, pr. Tappernøje. Tlf. Præstø 785.

Brugt go-kart købes. Behøver ikke at være i køreklar stand. Pris: 300-400 kr. Tlf. (044) 5 85 31.

BÅDE

Juniorbåd komplet uden sejl sælges særdeles billigt. Ulrik Børgemann, Bakkevej 18, Svendborg. Tlf. 21 23 24.

O.K. jolle med mast og sejl til salg. Finn Jørgensen. Tlf. (01) 29 40 51.

Motorbåds-motor, 30 hk, 4-cylindret m. gear og skrue. Lige eftersat, sælges grundet køb af større, pris 200 kr. Leif Thomsen, Klitvej 19, Thyborøn.

RADIO M. M.

Velholdt Philips Major båndoptager sælges med 2 bånd og optagerledning for 450 kr. 1/2 år gammel. L & L stereo-radio sælges for 800 kr. Ole Christensen, Lyngbygårdsvej 3 A, Kgs. Lyngby. Tlf. 87 23 48.

Philips gramfon portagram 2514. Meget lidt brugt, sælges for 225 kr. N. Wium, Nærum Vænge 35, Nærum. Tlf. 80 05 93.

FILM OG FOTO

6x6 projektor for slides købes. B. I. Christensen, Bøgevej 41, tlf. (01) 91 42 78.

Mærkekammerudstyr (forstørrelsesapparat, fremkalderetank, fade) sælges for 280 kr. Exa II, lysmåler, konverter og filtersystem sælges for 540 kr. Carl-Hermann Hansen, Strandhusevej 47, Juelsminde.

MODELHOBBI

Märklin: Transformator, 3 lokomotiver, 2 englænder, 7 skiftespor, vogne, huse m. m. Sælges for halv katalogpris ca. 500 kr. Jan Christensen, Hvedevangen 30, Århus N. Tlf. (061) 64449.

Faller modelracebane komplet med kørebane, 3 elektriske biler, transformator 13 watt, vejbanekryds, indsnævring. Kun lidt brugt, som nyt 250 kr., sælges kontant for 100 kr. Rudolf Meyer, Abildvej 3, Varde.

Scalextric minirace til salg, værdi 275 kr. sælges for 150 kr. Leif Christensen, H. C. Andersensvej 16, Fredericia.

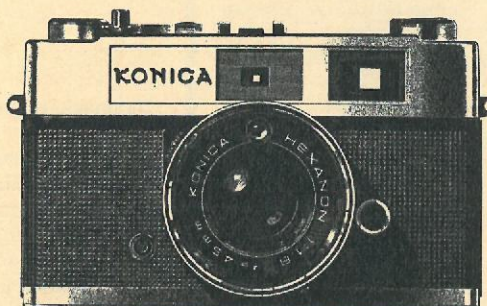
BLANDEDE

Walther præcisions luftpistol kal. 4,5 sælges. Kun meget lidt brugt. Pris 100 kr. Peter Føllov, Sundvænget 7, Hellerup. Tlf. HE 1016 mellem 17 og 18.30.

Hvem kan hjælpe mig med en brugsanvisning til EICO oscillograf type 430 med aut. synk. Ole Nyvad, Østergade 24, Vejen.

De bliver mesterfotograf

med **KONICA** AUTO-S2:



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

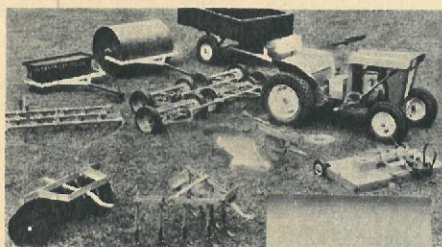
KONICA

Kr. 495,-

Japans fornemste kamera



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 cylinderklipper på 30 tommers bredde. Desuden findes anhænger, snekraber og fejemaaskine 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 00 86, Jyll.: (061) 2 12 55, Sjælland/Fyn.: (06) 12 50 18

PS!



Det rette miljø

Det er en kendt sag, at musik bruges som underlægning til film og billeder for at fremhæve og forstærke en stemning, og det forekommer efterhånden også ganske naturligt at lade passende billeder eller situationer ledsage et stykke stemningsfyldt musik. Men der er åbenbart ingen grænser for, hvad det kan føre til. Billederne her stammer fra en TV-indspilning til BBC med de to pianister Peter Cook og Dudley Moore. Spillende på et flygel hejstes de af en skibskran ned i Themsens vand, lige til hver eneste tone er druknet i skvulp og kluk, og de stakels pianister kun har hovedet oven vande. - Det inspirerende musikstykke? - Händels »Water Music«...

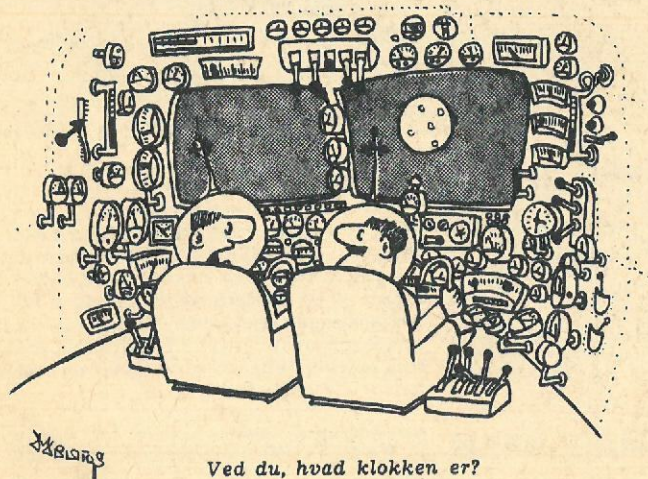
Løsning på kriminalgåden side 41
Læs først gåden inden De vender bladet og ser svaret her.

Se kretøren blev fundet bundet til en stol, som stod på nogle værdipapirer. Også hendes sammenbundne fødder hvilede på sådanne. Dette kunne ikke være muligt, der blev bundet til stolen, indtil hun - som oplyst - var blevet gennemført af kongen.

NÆSTE NUMMER

Juli-nummeret, der udkommer den 30. juni, er udvidet med mere redaktionelt stof. Blandt de mange artikler nævner vi:

- **Hvad er de værd i en overhaling?** Vi har foretaget en række accelerationsprøver ved højere hastigheder med de mest kendte bilmærker.
- **En skorsten i havet.** Interessant artikel om vulkaner illustreret med enestående farvebilleder.
- **Gassen er ikke gået af luftskibene.** Kommer luftskibe på mode igen? Den populære skribent V. J. Brøndegaard skriver om luftskibe, som der eksperimenteres med mange steder i verden.
- **De små er store nok.** Hvor meget kan de små »spionkameraer«, får De at vide i næste nummer.
- **Prøvekørsler.** Den nye Fiat 124 og drømmebilen Lancia Flavia Zagato.
- **Motoraktuel.**
- **Humoreske.**
- **Udvidet bilbrevkasse.**
- **Gratis farveplancher.**
- **Nyheder på markedet.**
- **Kriminalgåde.**
- **Køb-Salg-Bytte.**
- **Og meget mere.**



Ved du, hvad klokken er?

DANMARKS FØRSTE DAMPFÆRGE

Danmark er færgernes land, selv om flere og flere landsdele de senere år er føjet sammen med broer. I det øvrige Europa spiller færgerne en forholdsvis lille rolle; bortset fra de mange ruter over Kanalen, mellem fastlandet og England, er der ikke megen brug for dem - over og under de fleste mindre vandløb er der for længst slået broer eller boret tunneler.

I dag fører store og stærke motorfærger hurtigt og bekvemt hundredtusinder af passagerer og bjerge af gods over vore bæltter og sunde. Men i dampskibenes tid kunne det tit være en langvarig og drøj tur. Maskinerne lavede et skrækeligt spektakel, skibet rystede fra for til agter, og en kulsort, gnistblandet røg stod op fra den høje skorsten.

Vort allerførste dampskib hed »Caledonia« og gik fra 1819 i passager- og postfart på en København-Kiel rute. Om bord var plads til 120 passagerer, og skibet foretog én ugentlig tur frem og tilbage med anløb af Møn, Gåbenne og Bandholm. »Caledonia« blev taget ud af driften 1830, sejlede forskellige andre ture og blev ophugget 1841.

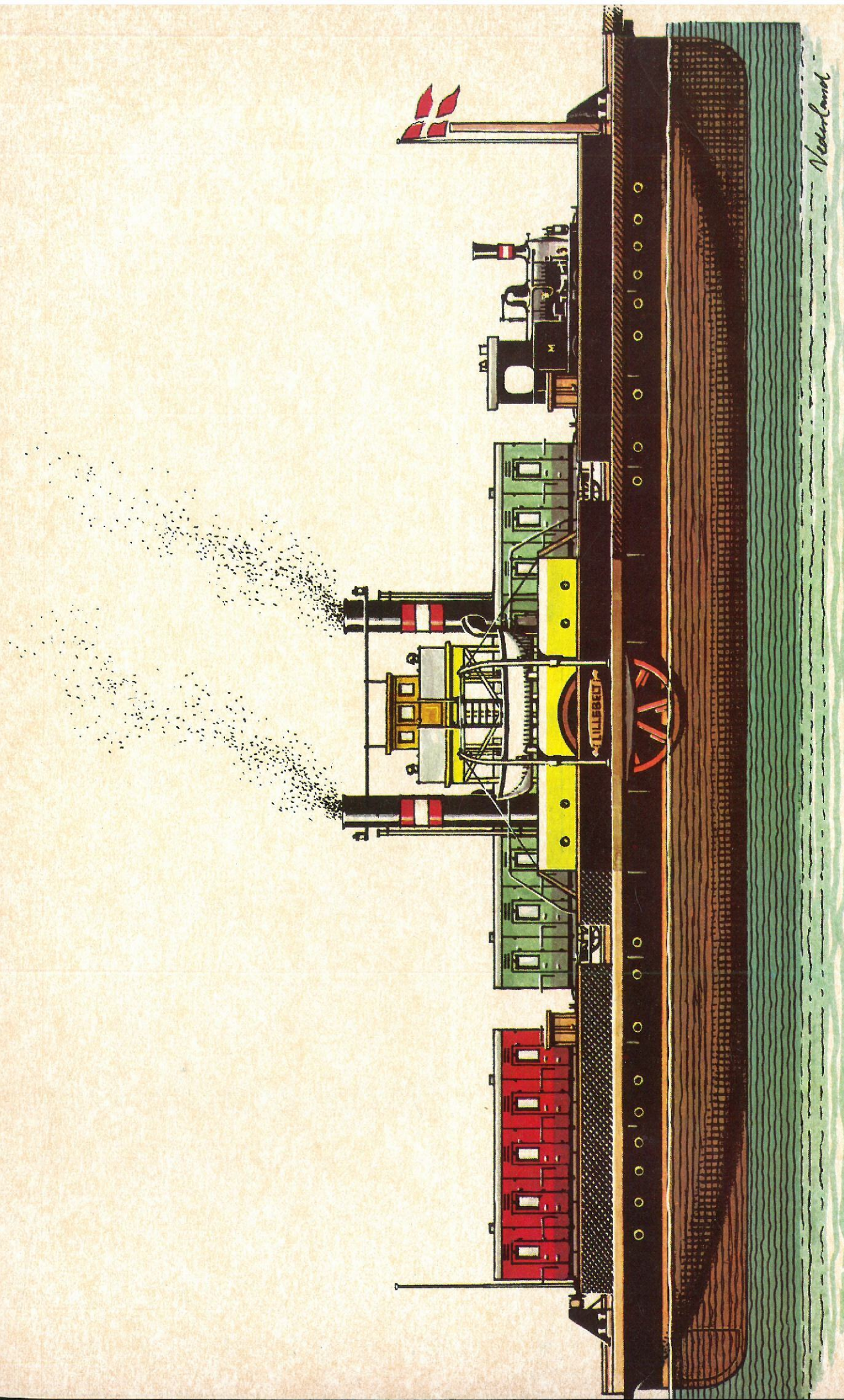
Danmarks ældste dampskib er nu »Hjejlen«, 39 brt. med to maskiner og ialt 12 hk, bygget 1861 på Baumgarten & Burmeister's værft, Christianshavn, til fart på Silkeborgsøerne. Her er den som bekendt still going strong og sejler om sommeren sine daglige ture. I sit lange liv har »Hjejlen« sikkert befordret over en million passagerer... måske verdensrekord for et så lille fartøj.

Dampfærger specielt bygget til overførsel af passagerer og jernbanevogne har vi haft siden 1872, da »Lillebelt« begyndte at sejle mellem Strib og Fredericia. Som alle de første dampskibe var det en hjuldamp - 253 brt. (netto 137), bygget 1872 af J. Wigham Richardson & Co. i Newcastle til Danske Statsbaner for en pris af 83.907 rigsdalere. Færgeren var 42,8 m lang og blev drevet af et 280 hk maskineri. Fra bæltet kom »Lillebelt« siden til overfarten Ålborg-Nørresundby, og 1922 blev den solgt til ophugning.

Elleve år efter - 1883 - kom dampfærgeren mellem Korsør og Nyborg; det danske jernbanesystem var dermed føjet sammen, og 1884 fulgte Masnede-Orehoved, 1903 Gedser-Warnemünde.

Næsten alle hjuldampere kunne føre sejl og på enkelte områder var de skruedampere overlegne, men ellers langsomme og klodsede. Skønt skovlhjulene efterhånden blev forbedret, bl. a. med drejelige hængsler på skovlbladene, var der for mange ulemper ved dem. For eksempel tog de megen plads op udenbords, hvilket ofte var generende i havnen. I stormvejr virkede de som drivankre, og når skibet krængede, blev det ene hjul løftet fri af vandet, mens det andet stak alt for dybt. Det var også en ulempe, at hjulene stak dybere og dybere, jo mere skibene blev lastet. Desuden havde de et enormt kulforbrug. Til at begynde med var de to skovlhjul anbragt på samme tværliggende aksel og blev med plejlstang og krumtap trukket af en tocyllindret maskine. Skulle skibet vendes, måtte det ske med roret alene og i en stor bue eller ved at manøvrere skiftevis frem og tilbage. Større skibe fik dog snart egen maskine og aksel for hvert skovlhjul; med omstyring kunne man lade det ene arbejde hurtigere end det andet eller dreje modsat, og skibet vendte da næsten på stedet.

På korte overfarter med ringe vanddybde - bæltter, floder og indsøer - fortsatte hjuldampene længe efter, at de skruedrevne dampskibe havde sejret, mest fordi de gik mere støt og færre passagerer blev søsyge.



HJULDAMPFÆRGEN »LILLEBELT«

Danmarks første jernbanefærge. Bygget 1872 af Wigham Richardson i Newcastle, England. Reproduktion efter tegning af Erling Nederland.

FARVEPLANCHE / MANDENS VERDEN 6/66

LEVERANDØRTIL DET  KONGELIGE DANSKE HOF



Glæd Dem selv og andre med et
Anthon Berg Marcipanbrød
- den rene marcipan med den fine chokolade
- fornemste danske mærke...

ANTHON BERG
Anthon Berg