

SKANDINAVISK **MOTOR** *Journal*



NR. 6

JUNI 1965

R. 3,25 incl. oms.

(Pris i Norge: n.kr. 3,85)

Indhold af dette nummer bl. a.:

- ★ Danmark – Bilfærgernes land
- ★ SP-dæk m. m. på Mascot/Partner
- ★ Vi prøvekører Chevelle Malibu V8
- ★ Svensk Sportsvogns-udstilling

Hvem vandt i årets Mobil økonomiløb

Igen i år blev Mobil Økonomiløbet et klart bevis på, hvad Mobil benzin og olie betyder for kørselsøkonomien. Den 1200 km lange rute gennem Danmark var denne gang mere krævende end nogensinde. Alligevel blev resultaterne i alle seks vognklasser imponerende gode. Mobil ønsker alle vinderne til lykke med den strålende indsats. - Noget bedre eksempel på økonomisk kørsel kan ingen af Danmarks bilister ønske sig.

Mobils erfaringer hjælper Dem med at vinde Deres eget økonomiløb.

Verden over afholder Mobil hvert år økonomiløb for standardvogne uden ekstraudstyr, og erfaringer fra disse millioner af løbskilometer lægges til grund for de kendte Mobil-produkters sammensætning. Det er derfor, De skal bruge Mobil for at sikre Dem den bedst tænkelige kørselsøkonomi for Deres vogn. - Mobil giver topydelse med mindste brændstofforbrug. - Med Mobil vinder De Deres eget, daglige økonomiløb hver gang.





KLASSE	PRÆMIER	1. KØRER - 2. KØRER	VOGNMÆRKE	km/l
KLASSE A indtil 850 ccm	1. præmie	Niels Blumensaadt <i>Erling Kristensen</i>	NSU Prinz 4	20,11
	2. præmie	N. E. Eriksen <i>Sv. Møller Sørensen</i>	Renault Gordini	18,12
KLASSE B 851-1000 ccm	1. præmie	Fl. Hjersted Andersen <i>Vagn Jensen</i>	Hillmann Imp	16,89
	2. præmie	K. Lundsteen <i>Ib Rasmussen</i>	Opel Kadett	16,62
KLASSE C 1001-1300 ccm	1. præmie	H. G. Nielsen <i>S. Søgaard-Andersen</i>	Austin Partner Cooper S	19,08
	2. præmie	V. Lindblad Larsen <i>Børge Pedersen</i>	Triumph Herald 1200 E	15,55
KLASSE D 1301-1600 ccm	1. præmie	E. Lehrmann <i>Th. Andersen</i>	VW 1500 S	14,67
	2. præmie	Johs. Kirkegaard <i>Per Kristensen</i>	VW 1500 S	14,39
KLASSE E 1601-2000 ccm	1. præmie	Knud Reidl <i>Jørn Rath</i>	Volvo Amazon 122	14,83
	2. præmie	Robert Nellemann <i>Børnh. Jespersen</i>	Ford Taunus 17 M Super	14,31
KLASSE F over 2001 ccm	1. præmie	Poul Thomsen <i>E. Lothardt Dahl</i>	Rambler AMER.	12,43
	2. præmie	Jørgen Andersen <i>Peter Reinholdt</i>	Fiat 2300	10,57

Giv Deres „heste“ det bedste



Der står respekt om navnet Castrol overalt i teknik-
kens verden ... Castrol har altid været førende i forsk-
ning og ofte været »først«, når det sidste nye skulle
bestå sin prøve. Sådan vil det også være for frem-
tiden ...

Der er mere end 60 års erfaring i hver dråbe Castrol!
Derfor kan De altid trygt vælge Castrol.

Ja, man er godt smørende med

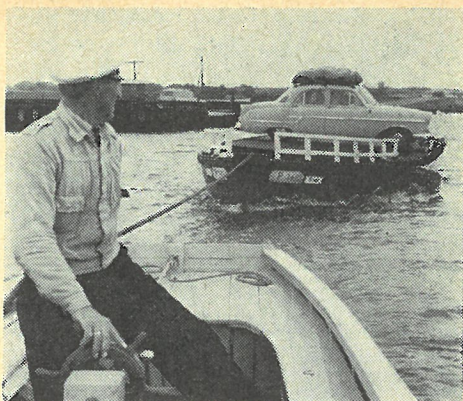
CASTROL

MOTOROLIE

6515

Forsiden

Mellerup-Voer overfarten
 har antagelig Dan-
 marks mindste færge.
 Her er den i aktivitet.



19. ÅRG.

15. JUNI 1965

NR. 6

Ekspedition:
 Teknisk Forlag A/S
 Dansk Ingeniørforenings
 Forlag
 Skelbækgade 4. København V.
 Telefon (01) 44 HI *6801

Redaktion:
 Mogens H. Damkier
 (ansvarlig efter presseloven)
 Benni Henler
 John E. Bech

Eftertryk af bladets artikler
 og gengivelse af illustration-
 ner må ikke finde sted uden
 tilladelse.

Skandinavisk Bogtryk

Abonnementspriser:
 Kr. 38,- om året for 12 numre
 Firmaabonnement
 5-14 eksempl. kr. 34,- pr. stk.
 15-24 eksempl. kr. 30,- pr. stk.
 25 eksemplarer og derover
 kr. 25,- pr. stk.

Løssalgspris: kr. 3,25
 Abonnementspris i Norge:
 kr. 42,-

Løssalgspris i Norge
 kr. 3,85

Norsk postgiro 99356-TF A/S

*

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Redaktionelle strøtanker	413
SP-dæk m. m. på Mascot	416
Chevelle Malibu V8	420
Danmark -	
Bilfærgernes land	430
Svensk Sportsvogns- udstilling	448
Teknisk Brevkasse	453
Siden Sidst	461
Sporten	464

REDAKTIONELLE STRØTANKER

Man har tilstrækkelig mange afskrækkende eksempler på, at udviklingen har distanceret de eksisterende love, så hvorfor i grunden lade historien gentage sig på det punkt? Da vi i sin tid fik den nye færdselslov, betegnede den på en måde en skandale, ikke på grund af sin udformning, men fordi den nye lov kom mindst ti år for sent, og var den kommet tyve år tidligere, ville den ikke have betegnet noget opsigtsvækkende nyt.

Da man for mange år siden med en generøs gestus tillod cykler med hjælpemotor, kendte vi her i landet kun en løs motor til bespænding på en eksisterende trædecykel, og ud fra disse forudsætninger blev der nedskrevet en lovgivning. Selvfølgelig var hverken de danske eller udenlandske fabrikker sene i vendingen, og der blev fremstillet knallerter, der fra fødslen var beregnet til motordrift indenfor den fastsatte slagvolumengrænse og iøvrigt med opfyldelsen af de bestemmelser, som loven foreskrev.

Knallerten er blevet udviklet i to forskellige retninger, men i begge tilfælde til fine små køretøjer. Den ene retning holder stadig fast ved trædecyklen som hovedelement, medens den anden retning i stadig stigende grad har nærmet sig motorcykelkonstruktionerne, og sidstnævnte retning er dominerende med hensyn til antal af fabrikater og modeller. For disse modeller er trædepedalene blevet en reminiscens uden anden praktisk betydning end en samtidig funktion som kickstarter, og kun når motoren er lidt træg at starte, bliver maskinen cyklet i gang med store, slingrende bevægelser. Desuden skal trædepedalene også betjene baghjulsbremsen, hvilket

kun kan ske på effektiv måde, når pedalerne står i den rigtige stilling, og endelig skal pedalerne tjene som fodhvilere – en opgave de klarer så tilpas dårligt, at man i regnvejr finder næsten hver anden knallertkører med benene anbragt et eller andet sted på stellet, hvorved bremsen i hvert tilfælde er absolut illusorisk.

I flere lande har man forlængst indset, at trædepedalerne ikke tjener noget fornuftigt formål, medens de er en direkte fare for trafiksikkerheden, og derfor har man simpelthen sløffet kravet om pedaler. I stedet er de små maskiner blevet udstyret med fodhvilere, bremsepedal og kickstarter, og som en naturlig følge af denne udrustning er der også i nogle tilfælde blevet indført fodgearskifte, der er mere præcist end håndgearskifte, og dermed har man skabt forøget sikkerhed, da det giver grundlag for en højst uheldig situation, når en knallertkører midt under en acceleration rammer et falsk frigear – i bedste fald er det kun trafikhindrende.

Når myndighederne stadig opretholder et krav om trædepedaler, kan det udelukkende være fordi, ingen gider tage initiativet til at ændre en meningsløs lovgivning, som forlængst er blevet sejlet agterud af den tekniske udvikling. Når man fastholder en hastighedsgrænse for knallerter, er der dermed sat et så mærkbart skel mellem dette befordringsmiddel og alle andre motorkøretøjer, at yderligere bestemmelser er ganske overflødige. Selvfølgelig ville det være et afgørende fremskridt, hvis man uden videre frigav alle køretøjer op til f.eks. 100 ccm således at forstå, at disse køretøjers hastighed kun skulle begrænses af de tekniske muligheder, der skulle kun kræves et let opnåeligt kørekort for alle over 16 år, og der skulle ikke pålignes omsætningsafgift, men til gengæld skulle køreere af denne kategori to-hjulere overholde samme færdselsregler som den øvrige motoriserede trafik. Det ville uden tvivl give færre færdselsulykker med knallerter og færre berusede knallertkørere, uden at statskassen mistede noget

alvorligt beløb. Dette er imidlertid alt for dristig en tankegang til et forbenet embedssamfund, men der er intet dristigt i at afskaffe trædepedalerne på knallerterne. Tværtimod virker det helt tåbeligt, når der fra den ene officielle eller halvofficielle del af landets ledelse drives kampagne for at få bilisterne til at køre med sikkerhedsseler, medens man i andre officielle kredse modarbejder trafiksikkerheden ved at påbyde trædepedaler på knallerter.

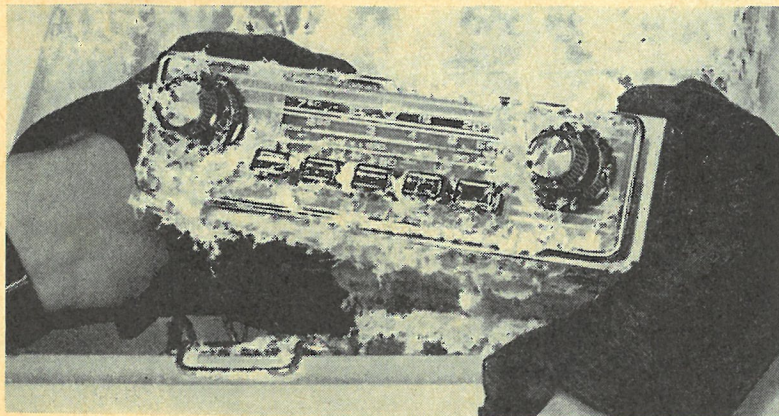
I administration og lovgivende forsamling er man altid nervøs for kritik, når man foretager sig noget, der muligvis senere viser sig at være en forkert disposition, og derfor foretrækker man altid at undlade at gøre noget som helst.

Hvor er I henne, I der burde revidere loven? Lad os se, om I tør komme frem af jeres hyggelige sløvhed for at fortælle os, hvilket praktisk formål pedalerne tjener på de almindelige knallertmodeller. De folk, der havde mulighed for at ændre den gamle færdselslov i tide, men som undlod at gøre det, har mange dødsfald på samvittigheden, men de blev kun anklaget, aldrig dømt – er det det stolte forbillede for den nuværende passivitet?

Desværre bliver spørgsmålet om knallerternes pedaler ofte slået sammen med vore fjolledede papegøjenummerpladebestemmelser, men disse to forhold kan ikke sammenlignes. Der blev i sin tid givet tilladelse til at køre med varevogne som personbefordring mod betaling af halv omsætning, og mange af de dertil benyttede combi-modeller er stationcars med blandede ruder. Selvfølgelig ville det tjene trafiksikkerheden, hvis der kom almindelige ruder i disse biler, men dermed ville man jo slå bunden ud af hele beskatningssystemet, for så ville alle blot køre i stationcar med halv omsætning. Det idiotiske ved papegøjebestemmelserne er ikke de blandede sideruder, men hele det høje afgiftsniveau, der er grundlaget for noget så tåbeligt som en konstant præmiering af nedsat trafiksikkerhed.



fra **40°** kulde
til **50°** varme



Deres autoradio skal fungere perfekt under alle forhold. Sommer som vinter. Derfor stilles en Philips autoradio over for langvarige afprøvninger under temperaturforhold svingende fra Nordpolens kulde til Ækvators fugtige varme. Dette er kun een af de mange kvalitetsundersøgelser, der løbende foretages i de store Philips laboratorier med det ene formål at give Dem den mest pålidelige og mest perfekte autoradio, der kan fremstilles.

Samarbejdet med Europas førende automobilfabrikker samt 30 års erfaring i autoradiobranchen har gjort Philips autoradio til Europas mest solgte.

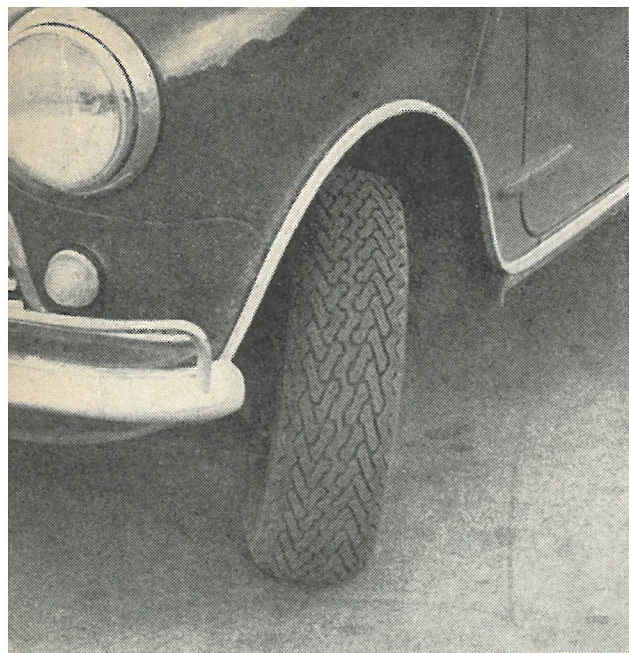


PHILIPS FAVORIT

Virkelig prisbillig autoradio med både mellem- og langbølger. Fremragende fuld-transistoriseret teknik og enkel og sikker betjening. Kan omstilles fra 6 til 12 volt. Pris kun omkring kr. 400,- (incl. standardmonteringstilbehør).

Op med antennen op med humøret

PHILIPS
AUTORADIO



SP-dæk m.m. på Mascot og Partner

- udvidet svar på et læserbrev

Af Tage Schmidt

En læser spurgte fornylig i brevkassen om SMJ's erfaringer med Dunlop SP radialdæk på Morris Mascot/Austin Partner. Den faste redaktionsstab måtte af gode grunde svare, at den ingen erfaringer havde. Et simpelt regnestykke viser jo, at det er et fuldstændig uoverkommeligt arbejde at prøve alle dæk på alle vogne.

Men da netop kombinationen af Mascot/Partner og radialdæk må formodes at interessere mange af SMJ's læsere – fordi Mascot efterhånden i høj grad er blevet en entusiastvogn for bilister med interesse for at forbedre på det bestående – skal jeg hermed prøve at træde hjælpende til. Tilfældet vil, at jeg i et årstid har kørt med Dunlop SP dæk af begge eksisterende typer – både det første SP og det nye SP 41 – på Mascot Cooper, og at jeg også har en del erfaring

fra kørsel med Mascot på de standard-monterede C 41 til sammenligning.

I øvrigt kan jeg tilføje et par ideer m. h. t. indretningen af Mascot, bl. a. vedrørende ændring af førersædet, som mange finder ukomfortabelt. Men nu først dækkene:

Jeg har SP-dækkene monteret på ganske almindelige standardfælge. De vil utvivlsomt give endnu bedre effekt på de brede fælge, som fås til Cooper S, men ifølge udsagn fra bl. a. en autoritet som vinderen af Monte Carlo rally 1964, Paddy Hopkirk, viser fordelene ved de bredere fælge sig kun tydeligt i praksis under racerbetingelser. Man kan altså ganske roligt bruge de bestående fælge til almindelig landevejskørsel.

Efter introduktion af SP41 med lignende mønster som det velkendte Dunlop C41 af klassisk konstruktion kan spørgs-

målet rejse sig, om man skal vælge dette eller det første SP mønster, som stadig fremstilles og forhandles. Jeg har som nævnt selv prøvet begge dele og har ikke kunnet mærke nogen nævneværdig forskel, selv om en sådan formentlig vil være målelig, ikke mindst i vådt føre, hvor 41-mønstret efter fabrikens oplysninger er bedst. Sportskørere foretrækker det gamle mønster, fordi det giver større føling med udskridning, men SP41 siges ikke blot at give bedre greb i vådt føre, men også at være mere slidstærkt.

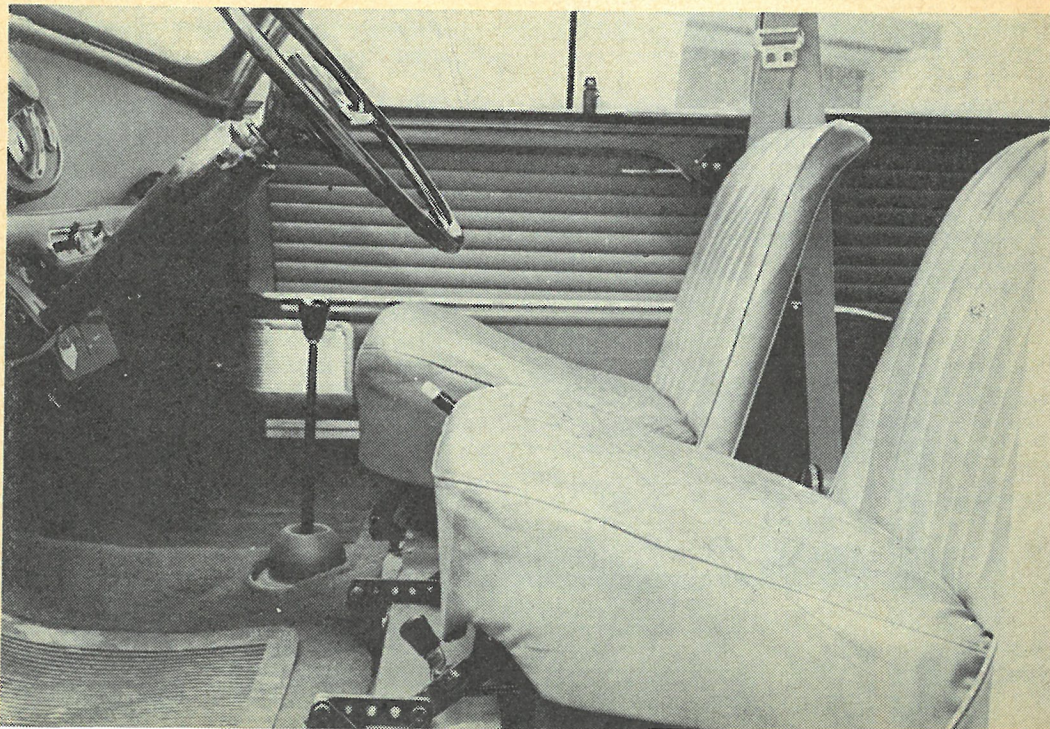
En væsentlig grund til at foretrække SP41 synes dog at være, at skulderen her er udformet i fuld logisk overensstemmelse med radial-karkasse konstruktionen, mens udformningen af det »gamle« SP kan give en risiko for separation af slidbanen i skulderpartiet ved konstant hård kørsel, ikke blot ifølge egne, men også efter andres erfaringer. At mange foretrækker det første SP mønster for udseendets skyld er en helt anden historie.

Der er for mig ikke ringeste tvivl om, at det betaler sig at sætte radialdæk af

denne type på Mini'en, som englænderne selv kalder Mascot/Partner. Køreegenskaberne, der som bekendt i forvejen er af meget høj standard, forbedres virkelig påfaldende. Styringen bliver endnu mere direkte, affjedringen bliver behageligere (i hvert fald på de hidtidige Mascot/Partnere). Om SP'erne betyder lige så meget for affjedringen af de nye udgaver med Hydrolastic ved jeg endnu ikke), og man kan køre betydelig hurtigere i svingene uden at nå skridgrænsen – og bremse tilsvarende kraftigere uden at få blokering af hjulene. I forbindelse med normal kørsel på almindelige veje med jævn overflade føles den hurtigere styreaktion vel nok som den største fordel.

Mens der normalt anbefales 24 og 22 pund tryk i henholdsvis for- og bagdæk for C41 på Mascot, tilrådes henholdsvis 26 og 24 som det normale i SP-dækkene. Efter Paddy Hopkins anbefaling bruger jeg selv 30 foran og 28 bag, hvilket giver en virkelig fremragende hurtig og let styring (jeg plejer at beskrive det overfor venner og bekendte ved at sige, at det føles som at køre en cykel) uden,

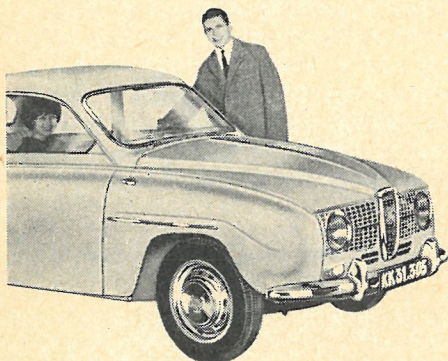
De forreste sædebeslag udbyggedes med forlængere, som gør det muligt at skubbe sædet mange centimeter længere tilbage.



SAAB

EN SIKKER INVESTERING

SAAB er ensbetydende med sikkerhed - sikkerhed for Dem og Deres passagerer, sikkerhed i konstruktion, kvalitet og køreegenskaber - og sidst, men ikke mindst - sikkerhed i økonomisk henseende. SAAB er en sikker pengeanbringelse, for De risikerer ingen uforudsete udgifter.



2 ÅRS GARANTI PÅ SAAB

SAAB garantien gælder motor, kraftoverføring og undervogn. - Garantien gælder i 2 år fra indkøbsdatoen eller indtil 40.000 kilometers kørsel (det først opnåede) og omfatter såvel materialer som arbejds løn. De er velkommen til en uforbindende demonstration og prøvetur.

Vælger De SAAB, er De helgardedet.



IMPORTØR:
Automobilforretningen Ici A/S
a/d. MOTORS
Glostrup - Tlf. (01) 96 19 00

at det synes at gå ud over affjedringskomforten under normale omstændigheder. På brosten medfører det høje dæktryk dog kraftigt karrosserivibration.

En forstærket vibration på brosten og lignende ujævn belægning er i det hele taget efter min egen mening radialdækkenes eneste nævneværdige ulempe - også med normalt lufttryk. De overfører måske også lidt mere støj fra hjulenes rullen over vejen under visse omstændigheder, men næppe i afgørende omfang for ret mange mennesker. Mig har det i hvert fald aldrig generet det mindste.

Teoretisk holder radialdækkene utvivlsomt til så mange flere kilometer, at det alene gør merudgiften forsvarlig, men i praksis benytter de fleste sig sikkert af radialdækkenes bedre vejgreb til at sætte tempoet i vejret, og så går denne fordel nemt fløjten. Men selv om man begynder at køre hurtigere, kan man nok altid regne med at køre mindst lige så langt på radialdækkene som på almindelige dæk. Også dette er dog en anden historie, nemlig om radialdæk i almindelighed, og den er jo fortalt for nylig her i bladet.

For god ordens skyld skal endelig lige klargøres et forhold, som mange ikke kender, nemlig at begge SP-udgavers slidbaner er af højhysteresegummi af lignende type som på C41.

Høje og langbenede bilister har ofte svært ved at finde sig rigtig godt tilrette i Mini'ens føresæde, og selv folk af mere normale dimensioner hører ofte klage over den oprejste kørestilling og det busagtige rat. Jeg har haft stor glæde af nogle ganske enkle ændringer af sædet med henblik på mere hensigtsmæssig anbringelse af mine ca. 185 cm, af hvilke de fleste er ben, og jeg benytter derfor lejligheden til at skitsere disse forandringer.

Jeg holder selv mest af at sidde godt tilbagelænet og have rattet på så lang afstand, at armene er næsten strakte ved rattets toppunkt. Da jeg tilbringer megen

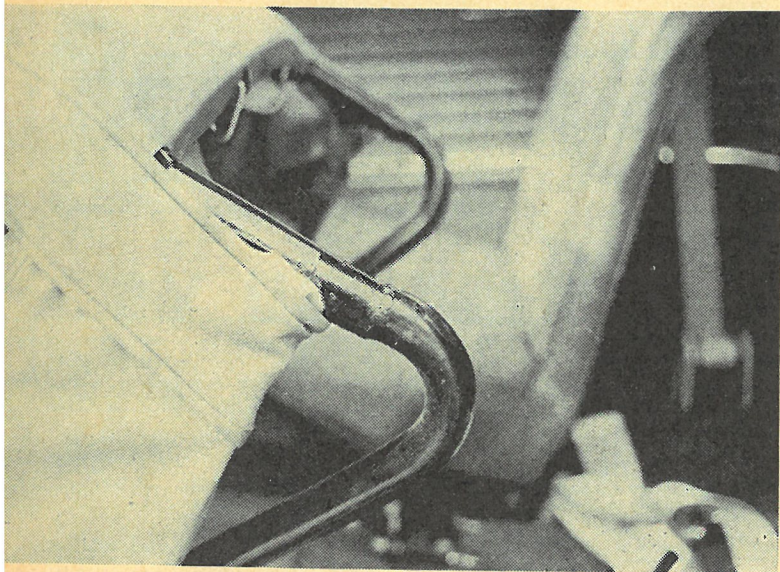
tid i biler, ønskede jeg også at opnå en bedre understøtning af lænden til forebyggelse af diskusprolaps, der jo næsten er en erhvervssygdom for hel- og halvprofessionelle bilister.

Det blev til følgende ombygning efter rådføring med en sadelmager, der tidligere havde løst lignende opgaver for Mascot-kørere:

De bageste stoleben blev kortet af og svejst sammen igen lige under ryglæns-

der forpanelet. Derved kom rattet samtlig til at stå lidt mere stejlt.

Egentlig var det planen også at forsyne sædet med sidestøtter til at holde kroppen fast overfor tværkræfter, men denne del af ombygningen blev udskudt, fordi jeg hurtigt måtte have vognen køreklar til en 4500 km langtur. På denne viste forandringerne sig i øvrigt at være en stor succes. Mini'en var pludselig blevet behagelig at sidde i som en stor Gran



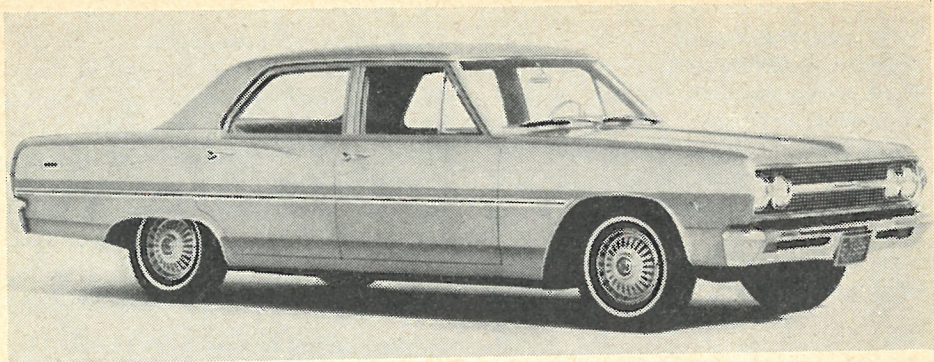
De bageste stoleben kortedes af og svejsedes sammen igen lige under ryglænspolstringens underste kant.

polstringen. De originale beslag, som holder sædet på plads, blev ændret, så sædet kan rykkes et betydeligt stykke længere bagud. I rammen til ryglænet indsvejsedes et stykke plant pladejern lige ud for lænden, og polstringen blev gjort tykkere over pladen med noget herlock.

Da sænkningen af sædet bagtil medførte, at jeg kom til at sidde noget lavere med skuldrene, fandtes det også praktisk at sænke rattet et par tommer, hvilket er en temmelig simpel operation, der blot kræver en forlængelse af beslaget, som holder ratstammen på plads un-

Turismo. Hvis vognen også skal kunne køres af mindre personer, klares problemet let ved at anbringe et dertil afmålt bræt under de bageste stoleben.

Af min Mini-Coopers specialudstyr føler jeg ellers særlig trang til at fremhæve engelske sikkerhedsseler af den type, som tillader fuld bevægelsesfrihed og kun låser fast ved pludselige bevægelsesændringer. Når man ikke har dem på, ruller de sig selv nydeligt op, så de ikke er til gene. Jeg har ellers aldrig tidligere været til at formå til at bruge sikkerhedsseler, men disse er både nemme at tage på og bekvemme at sidde i.



Chevelle Malibu ses her som fire-dørs sedan, der med hensyn til karosseriets kvalitet må foretrækkes frem for den prøvekørte to-dørs hardtop. I sidstnævnte model ryster de brede døre under kørslen på grund af for spinkle bængsler og lukketøj.

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

CHEVELLE MALIBU V8

Det er vel meget naturligt, at vore prøvekørsler er koncentreret om de mest solgte biler indenfor ca. 30.000 kr. i anskaffelsespris, men en gang imellem kan det være interessant at kaste et blik på den verden, der ligger udenfor menigmands Verona, hvor blandt andre de større amerikanske vogne befinder sig.

Chevelle må betegnes som Chevrolet's mellemklasse, og det vil igen sige, at det er noget i retning af en amerikansk folkevogn, men vil man ofre lidt mere på sin transport, kan man uden at blive ruineret vælge en Chevelle Malibu med V8-motor på 195 hk, Power Glide transmission og servostyring og servobremser. Gamle Chevrolet-entusiaster vil naturligvis se med al mulig skepsis på en V8-motor i stedet for den klassiske seks-cylindrede rækkemotor, der forøvrigt med sine 140 hk SAE er fuldt tilstrækkelig til både amerikanske og skandinaviske forhold. Det er dog sandsynligt, at den seks-cylindrede model i USA i nok så høj grad vælges af fanatisme som af økono-

miske grunde, medens der her i landet er en betragtelig forskel i både anskaffelsespris og driftsomkostninger på den seks-cylindrede model med tre-trins gearkasse og den otte-cylindrede model med Power Glide.

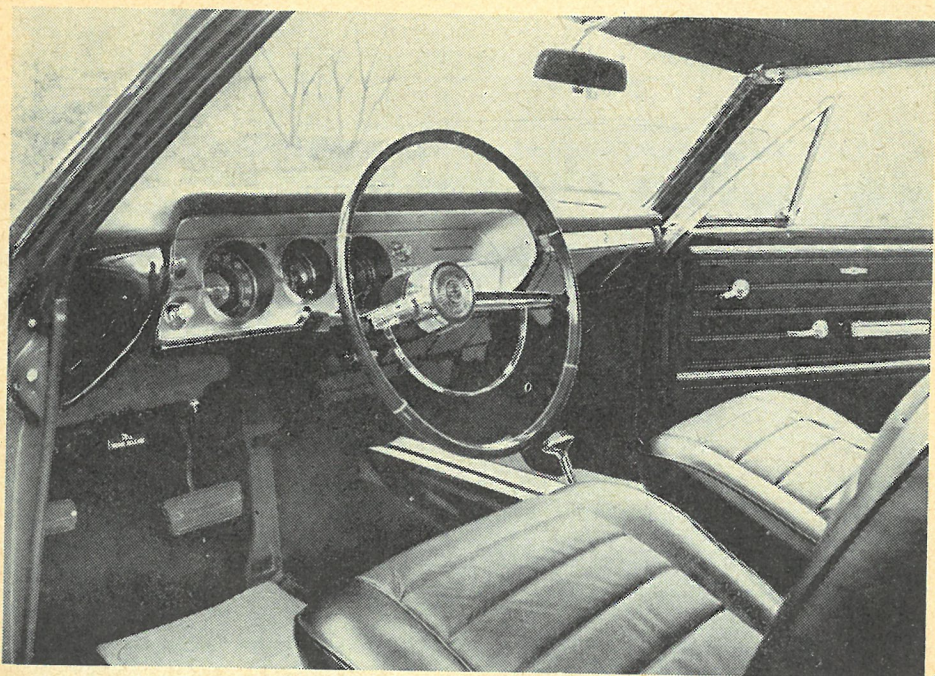
Nok så interessant er det imidlertid at drage en sammenligning mellem anskaffelsesprisen i USA og i Danmark, hvor vi fik en prisforhøjelse for denne model på kr. 3.200,- ved hjælp af den sidste ekstrabeskatning. Da kursen og købekraften på dollars ikke er i nøje overensstemmelse, vil man få et mere korrekt billede ved at bruge arbejdskraften som målestod, og vi har derfor udregnet prisen i arbejdstid ud fra gennemsnitslønnen for arbejderne på GM's amerikanske og danske fabrik. Den amerikanske arbejder har mulighed for at vælge denne model med mange forskellige former for udstyr, og afhængigt af dette valg vil han få bilen for 18-19 ugers arbejde. Den danske arbejder skal derimod udføre samme slags arbejde i ikke mindre end 167 uger

for at få den samme bil. Vi plejer nok at sige, at vi her i landet skal betale for to biler for at få en enkelt, men i visse tilfælde skal man altså arbejde for ni biler for at få én.

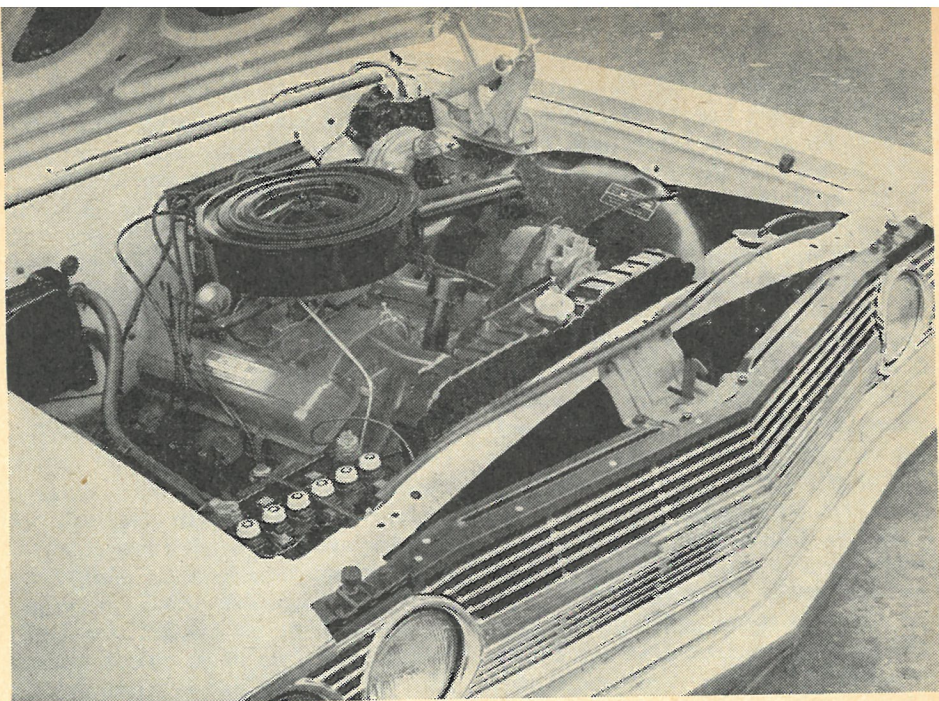
Den amerikanske vogns størrelse og udseende skal derfor sikkert nok begrundes med de økonomiske betingelser frem for forskellen på amerikanske og europæiske trafikforhold, da amerikanerne i så høj grad er velsignet med hastighedsrestriktioner, at de i mindre grad end de europæiske bilister har brug for de kraftige motorer, der kun kan forlyste sig med at give bilerne en god accelerations-eвне. Man får så sandelig også lov til at betale for disse overdimensionerede motorer i form af et forøget benzinforbrug, men det spiller heller ikke større rolle for den amerikanske bilist, da forholdet i benzinprisen mellem USA og Europa er underlagt lignende retningslinier som bilernes anskaffelsespris. Den amerikanske bil er derfor fremstillet som et pro-

dukt af det, køberen har lyst og råd til, fremfor det han egentlig har brug for – de amerikanske bilister indenfor de større byområder havde det nok så let, hvis hver af deres vogne ikke optog 9 m² gadeareal eller mere. Hvis f. eks. hele den danske vognpark blev udskiftet med biler udelukkende af amerikansk oprindelse, ville alt simpelthen gå i stå på grund af svigtende parkeringsmuligheder.

Selvom Chevelle Malibu er en forholdsvis ny model, har den været underkastet de gængse principper for amerikansk automobilkonstruktion: længere, bredere og lavere. Dette medfører, at man har overdådig plads i bredden, god benplads ved forsæderne og dårlig benplads ved bagsædet. Altså glimrende pladsforhold til en familie med børn, medens fire fuldvoksne mænd absolut ikke vil have det lige bekvemt, for de vil faktisk have bedre og mere hensigtsmæssige pladsforhold i en europæisk mel-



Sæderne er velformede og interiøret nobelt, men de stærkt forsønkede instrumenter er for vanskelige at aflæse.



Motorrummet giver god adgang til alle vitale dele, og luftfilteret kan fjernes på et øjeblik uden brug af værktøj, hvis man skal arbejde på karburatoren.

Da man kom til bagagerummet og bagvognen i det hele taget, gad konstruktørerne åbenbart ikke mere, hvilket fremgår af reservehjulets noget ubensigtsmæssige placering.



lemklassebil. Totallængden optages for en meget stor del af motorrummet og det overdådige bagagerum, som man kun i meget få timer af bilens levetid vil have mulighed for at fylde.

Rent automobilteknisk vil den store totallængde naturligvis give en glimrende retningsstabilitet og rolige bevægelser på vejen, når affjedringen iøvrigt er afstemt til konstruktionen, og derfor bliver det samlede indtryk, at der på alle måder er tænkt på komforten, selvom voksne bagsædepassagerer i nogen grad er blevet forfordelt.

Det er temmelig indlysende, at dette indtryk ikke vil kunne bevares, hvis der samtidig benyttes en beskeden motor, der nok vil kunne give vognen den fornødne tophastighed, men ikke levere den ønskede accelerationsevne, så derfor må der nødvendigvis være en kraftig motor i en vogn af denne størrelse. Den automatiske transmission, der overflødiggør brugen af kobling og gearstang ikke alene understreger det komfortable, men regnes af de mange kvindelige bilister i USA som en såre praktisk foranstaltning.

Det samme kan siges om Power-steering, fordi man kan nøjes med et beskedent udvekslingsforhold i styretøjet, og dog kan man legende let manøvrere vognen under skarp drejning eller parkering – i virkeligheden kan man uden kraftudfoldelse dreje hjulene fra side til side, medens vognene holder stille, og derfor kan man også med det samme komme ind på vognens mindste venderadius, hvis man skal dreje på en gade.

Tilsyneladende er motoren meget normalt belastet med en litereffekt på 42 hk, men man må blot erindre, at den sjældent får lov til at udvikle mere end halvdelen af sin maksimale effekt. Sammenligner vi med den sagnomspundne VW-motor, der i sin 30 hk udgave havde en litereffekt på 25,2 hk DIN, hvilket gav vognen en tophastighed på 110 km/t, så er det ganske givet, at denne motor ofte – og ikke mindst på de tyske autobaner – måtte udvikle sin maksimal-effekt time efter time. Foretager vi en

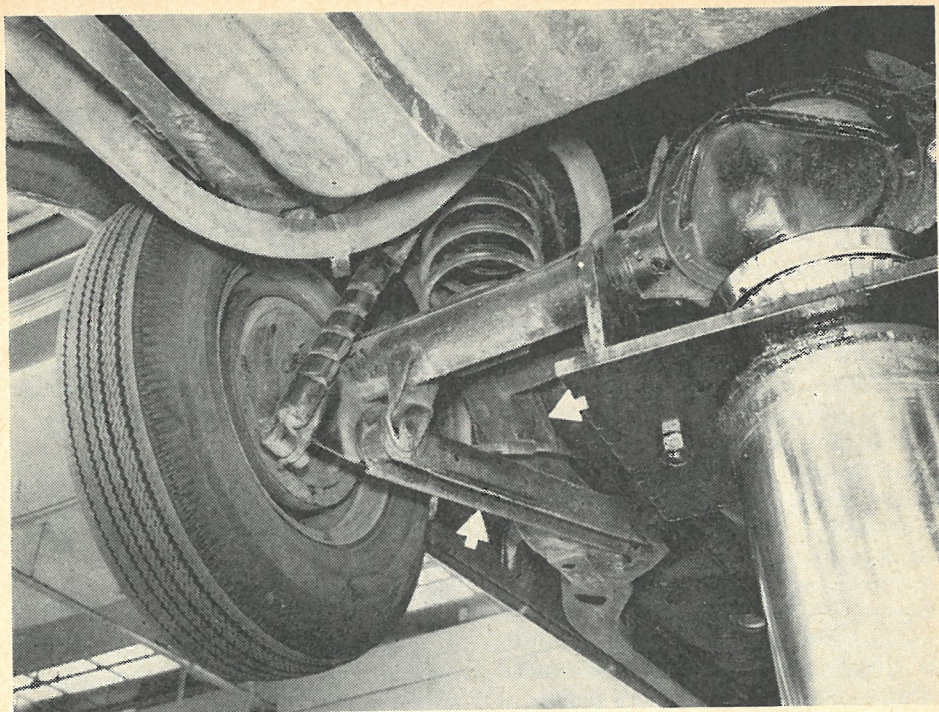
løselig beregning af Chevells køremodstand ved 110 km/t, kan vi regne ud, at der ikke vil blive udviklet mere end ca. 45 hk ved denne hastighed, og det svarer til en øjeblikkelig litereffekt på 10,3 hk pr. liter.

Dette er ikke alene forklaringen på de amerikanske motors store holdbarhed, men også på det store forbrug, for den lave belastning giver som bekendt et stort specifikt forbrug. Desuden forklarer den lave belastning også, at man uden vanskelighed kan benytte et kompressionsforhold på 9,25:1 trods den enkelte, overkvadratiske cylinders volumen på 580 ccm.

Motoren er i dette tilfælde monteret med en vekselstrømdynamo på 520 watt, og da forbrugerne er de normale for enhver bil, og da ladeeffekten for en vekselstrømdynamo nærmest er overdådig ved selv de laveste omdrejningstal, kan man endda under de værste driftbetingelser være sikker på tilstrækkelig el-forsyning.

Den topventilede motor har hydrauliske ventilløftere, der ikke skal justeres. Vi har tidligere beskrevet sytsetmet, men af hensyn til nye læsere skal vi kort gøre rede for konstruktionen.

I det konventionelle system har vi en ventilløfter, der samtidig fungerer som knastfølger. For at kunne optage sidetrykket fra knastens påvirkninger er den udformet som en cylindrisk klods med forholdsvis stor diameter, der glider i en boring i motorblokken. Den aksiale bevægelse overføres til stødstangen, der igen påvirker vippearmen, som så igen træder på ventilstammen og løfter ventilen fra ventilsæde mod ventilsfjederens tryk. Alt dette er det samme i de amerikanske motorer med hydrauliske løftere, blot er løfteren udformet på en særlig måde, der kan regulere dens effektive længde, og derfor behøver man ikke den ellers nødvendige indstillingsmulighed af et ventilspillerum mellem vippearms og ventilstamme. Den hydrauliske ventilløfter er delt i løfterhuset, som svarer til den almindelige ventilløfter, blot



De to svingarme i baghjulsophængningens venstre side er her markeret med hvide pile.

er den udformet som en hul cylinder, der er lukket i bunden. I denne cylindriske ventilløfter er løfterstempet med en kugleventil anbragt, og systemet er det, at man mellem ventilløfterhus og ventilløfterstempel har et oliefyldt kammer, der kan drænes ved aflastning. Når knasten løfter ventilløfterhuset, vil bevægelsen blive overført til ventilløfterstempet gennem det fyldte, aflukkede olie-kammer, og huset og stemplet arbejder som en stiv enhed. Når ventilen under opvarmningen udvider sig, drænes en del af oliebeholdningen mellem ventilløfterhuset og dettes stempel, og det faktiske ventilspillerum er derfor konstant nul, undtagen i et ganske kort tidsrum efter en kold start, fordi oliebeholdningen i løfteren først må suppleres,

De mest indlysende fordele ved hydrauliske ventilløftere er det udeblivende justeringsarbejde og den lydløse funktion, men da der ikke er noget egentligt ven-

tilspillerum, behøver man heller ikke nogen blød løftekurve på knasten, og den stejlere åbning af ventilen bevirker, at ventilen kan ligge an mod sit sæde i længere tid, hvilket giver en mere effektiv køling af navnlig udblæsningsventilen.

Motoren er koblet til Power Glide transmissionen, der forrest består af en momentomformer, der dels overtager koblingsfunktionen dels virker som en gearkasse i sig selv. Af hensyn til en virkelig effektiv accelerationsevne er der efter momentomformerens en to-trins planetgearkasse med automatisk funktion. Systemet svarer nøje til Borg-Warners konstruktioner, idet skiftetidspunktet er afhængigt af både den øjeblikkelige kørehastighed og den øjeblikkelige nedtrædning af gaspedalen – giver man kun let gas i en behersket acceleration, vil skiftningen til topgear ske ved forholdsvis lav kørehastighed, men træder man gaspedalen i bund under en acceleration,

**Jeg
kører
nu bedst
på
Esso 2-T**

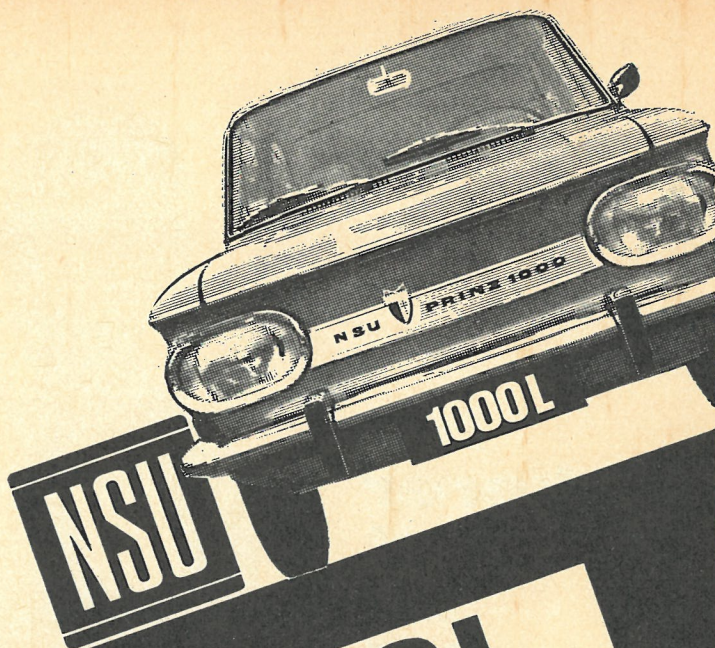


Esso 2-T indeholder en selvblændende specialolie - Esso 2-T Motor Oil - tilsat additiver, der modvirker koksdannelse, rust og korrosion. Esso 2-T sikrer Deres motor langt liv og fin økonomi. Kør ind og få Esso 2-T og en gratis nøglering med det rigtige blandingstal for netop Deres køretøj.

ind til



der er mere energi



PRINZ 1000 L

nu kun **17.496**

— men de fleste forhandlere kan
endnu levere til gammel pris ...

Aarets bedste bilkøb...! NSU PRINZ 1000 L har 51 HK motor med overliggende knastaksel og fuldsynkroniseret 4-trins gearkasse. Prøv selv accelerationen. PRINZ 1000 L gaar fra 0 til 80 km/t paa 12,5 sek.! Prøv topfarten - den er over 135 km/t.! Prøv vejegenskaberne paa en snoet vej - den kører som paa skinner, men tillige sikkert og komfortabelt! Prøv selv sikkerheden - PRINZ 1000 L har skivebrems paa forhjulene, og de lyster perfekt! Prøv selv komforten - sædernes ryglæn er kraftigt buede og er naturligvis indstillelige... og saa er der service over alle grænser!

...man har det godt naar man har en PRINZ

vil skiftningen til topgear først ske ved 85 km/t, hvorefter momentomformerer er alene om at foretage en nedgearing, så længe denne er påkrævet. Hvis man ved konstant kørehastighed under 80 km/t træder gaspedalen i bund, vil der automatisk blive skiftet et gear ned, og derfor er accelerationstiderne 50–80 km/t og 60–100 km/t ikke helt retfærdige som sammenligningsgrundlag, da disse accelerationer normalt foretages i topgear, medens Power Glide transmissionen automatisk skifter til lavere gear ved fuld nedtrædning af gaspedalen.

Midt i gulvet mellem de to forsæder er gearvælgeren anbragt, og den kan sættes i følgende stillinger: P = parkering svarende til en transmissionsbremse trods gående motor. R = reverse eller bakgear. N = neutral eller frigear. D = drive svarende til almindelig kørsel med automatisk skiftning. L = Low, hvilket vil sige, at transmissionen bliver i det lave gear uanset omdrejningstal og belastning.

Motoren kan kun startes i stillingerne P og N, da vognene kører med det samme i stillingerne R, D og L, medmindre man holder den fast med bremsen, og så længe den automatiske choker er i funktion, kører den tilmed temmelig hurtigt uden nedtrædning af gaspedalen. En membrandæmper er indskudt ved spjældstopperen som beskrevet i SMJ nr. 4, og systemet er »idiotsikret« således, at man ikke kan skifte til R eller P under kørslen. Både momentomformerer og det automatiske skiftesystem er indgående beskrevet i *Min bil* og *jeg*.

Som det fremgår af specifikationerne, er forhjulsophængningen ganske almindelig, medens baghjulsophængningen er lidt særpræget. Den svarer i princippet til den baghjulsophængning, der bl. a. benyttes af Volvo og Peugeot – altså en stiv bagbro ophængt i skruefjedre og reaktionsarme, men i stedet for en Panhard-stav bruger man et sæt skråtstillede arme til at styre akslen i sideretningen.

Interiøret virker mere enkelt og stilrent, end man i lang tid har været vidne til i de amerikanske biler. Sæderne er vel-

formede, og navnlig de to forstole giver udmærket støtte for ryggen. Der er dog ingen krumning af ryglænet til at støtte i sideretningen, men da der er grænser for, hvor hurtigt man kan tvinge fem meter af denne konstruktion rundt i et sving, savner man heller ikke støtte i sideretningen.

Forpanelet er ligesom sæderne beklædt med mat, sort kunststof, der forhindrer reflekskerne i vindspejlet. Af samme grund er de tre runde instrumenter stærkt forsænket i forpanelet, men til gengæld får man så kraftig refleks i instrumentruderne, og navnlig det højre instrument, der indeholder benzinstandsmåler, oliestrykmanometer og kølevandstermometer, at det kan være vanskeligt at aflæse i dagslys. Det midterste instrument indeholder et elektrisk ur med sekundviser, men noget kune tyde på, at man ikke tillægger et indbygget ur tilstrækkelig betydning, siden ingen havde fundet på at få det justeret, skønt det vandt mere end 20 minutter i døgnet. Et indbygget ur kan navnlig for langtursbilisten være til udmærket hjælp, og det er en trafiksikkerhedsfremmende indretning, fordi man ikke behøver at tage øjnene fra kørebanelen eller at slippe rattet, når man under kørslen skal se, hvad klokken er.

I det venstre instrument finder vi speedometeret med kilometertæller og kontrollampe for fjernlys – sidstnævnte er overraskende nok rød, skønt man har vedtaget, at den skal være blå.

Til venstre på forpanelet sidder kontakten for vindspjelsviskerne (to hastigheder, selvparkerende), og midt i kontakten er der en tryknap til vindspjelsvaskeren, der efter et enkelt tryk på knappen sender stødvise sprøjt gennem to strålerør anbragt i grillen for ventilationsluften. Når disse sprøjt er synkroniseret med viskerbladernes bevægelse, kommer vandet op på vindspejlet lige i rette øjeblik til at gøre fuld nytte, og systemet viste sig da også at være mere virksomt end i de fleste andre anlæg. Ved siden af viskerkontakten sidder lyskontakten, der med en drejende bevægelse

SPECIFIKATIONER

Todørs hardtop

Importør: General Motors Interiational A/S, Aldersrogade 20, København N.

Motor: otte-cyl., topventilet vandkølet. Boring 98,42 mm slaglængde 76,2 mm, slagvolumen 4638 ccm kompressionsforhold 9,25:1, maksimaleffekt 195 hk (SAE) ved 4800 omdr/min, maksomt drejningsmoment 39,4 kgm ved 2400 omdr/min. Liter-effekt 42 hk/l.

Transmissionssystem: Power Glide. Momentomformer og to-trins planetgearkasse, gearvælger i gulvet. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 3,08:1.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange triangelarmer, skruefjedre, teleskopdæmpere, krængningsstabilisator. Baghjul i stiv bagbro, korte og lange reaktionsarme (et sæt skråtstillede), skruefjedre, teleskopdæmpere.

Bremser: 9 $\frac{1}{2}$ " simplex tromlebremser, to-talt belægningsareal 1090 cm². Servoforstærker.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo (vekselstrøm) 520 watt, akkumulator 44 amp. timer/20 tim. afl.

Mål, vægt: Total længde 4994 mm, total bredde 1895 mm, total højde 1351 mm, akselafstand 2921 mm, sporvidde for 1473 mm, bag 1473 mm, fri højde fra vej 124 mm, benzintank rummer 75 liter, oliesump rummer 3,8 liter, kølesystem 16,1 liter. Egenvægt 1460 kg. Effektvægt 7,5 kg/hk. Tophastighed 172 km/t. Hastighed ved 1000 omdr/min i topgear: 38,2 km/t. Venderadius: 5,3 m.

Pris: kr. 60.471,-.

Tekniske oplysninger.

Karburator: dobbelt Rochester. Tændrør: AC 45, elektrodeafstand 0,9 mm, kontakt-afstand 0,45 mm, fortænding 4°, ventil-spillerum: hydrauliske ventilløftere. Dæktryk forhjul 24-26 p.s.i., baghjul 24-30 p.s.i. Gearkasse rummer 1,5 liter (ved efterfyldning) ATF type AQ-A. Differentiale rummer 1,6 liter SAE 80 Hypoid.

se tillige regulerer lysstyrken i instrumenterne, medens nedblændingskontakten sidder i gulvet.

Midt under forpanelet er der tre reguleringshåndtag for varme- og ventilationsanlæg, der giver en passende luftfornyelse og den ønskede temperatur - ved langsom kørsel må blæseren sættes på laveste hastighed. I hver side af forpanelet er der tillige et håndtag til direkte ventilationsluft uden om varmeapparatet beregnet for varmt klima.

På grund af den automatiske transmission er der kun gaspedal og en bred bremsepedal, og det giver naturligvis ekstra bevægelsesfrihed for kørerens venstre fod. Parkeringsbremsen er ikke en håndbremse, men derimod en pedal anbragt helt til venstre ved fodpanelet, men den er selvfølgelig selvspærrende, og den udløses ved hjælp af et lille håndtag.

Udstyret omfatter i øvrigt to solskær-

me, store askebægre med god placering, elektrisk cigarettænder, aflukkeligt handskerum og ventilationsruder i dørene.

Bagagerummet er som omtalt stort og rummeligt, men konstruktørerne gad tilsyneladende ikke bryde hovedet med en fornuftig placering af reservehjulet, der simpelthen ligger fastspændt til bagagerummets gulv i højre side. Benzintankens påfyldningsstuds er anbragt bag den originale, nedfældbare nummerpladeholder, der ikke giver tilstrækkelig plads til vore lange nummerplader og derfor benyttes til et DK-skilt.

Indstigningsforholdene er udmærkede til både for- og bagsæde, skønt der her var tale om en to-dørs hardtop. Kørestillingen er udmærket, men af hensyn til rattets placering må køreren skubbe sin stol ret langt tilbage, hvilket naturligvis også reducerer benpladsen ved bagsædet.

Motoren starter på tændingsnøglen, og

BENZINFORBRUG

60 km/t	11,68 l/100 km
	((8,58 km pr. liter)
80 km/t	13,40 l/100 km
	(7,46 km pr. liter)
100 km/t	14,90 l/100 km
	(6,7 km pr. liter)
120 km/t	17,95 l/100 km
	(5,57 km pr. liter)

ACCELERATIONSEVNE

0-40 km/t	2,7 sek.
0-60 km/t	5,2 sek.
0-80 km/t	8,0 sek.
0-100 km/t	12,2 sek.
50-80 km/t	4,3 sek.
(Automatisk nedskiftning til lavt gear)	
60-100 km/t	7,4 sek.
(Automatisk nedskiftning til lavt gear)	
0-400 m	18,4 sek.

når den automatiske choker er i funktion, går den naturligvis op på et ret højt omdrejningstal, af hvilken grund skiftning til gear D eller R kan føles lidt brutalt, men holder man vognen med fodbremsen, mærkes der kun et lille ryk i vognen.

I øvrigt har man ikke meget at tænke på under kørslen, for man skal kun passe bremse og gaspedal, men man må navnlig i bykørsel benytte bremsen ret ofte, dels fordi man ikke får samme bremsende virkning fra motoren som ved manuelt betjent transmission, dels fordi vognen uvægerligt vil bevæge sig, når den er i gear med gående motor, og derfor må man holde den fast med bremsepedalen under tilstand – under langvarig tilstand ved jernbanebomme, trafikstop og lignende sætter man gearvælgeren i N svarende til frigear.

Man er ikke umyndiggjort af automatik, for skiftetidspunktet afhænger til dels af gaspedalens stilling, og man bestemmer derfor selv, om man vil have en glidende og blød igangsætning, eller om man vil have en knaldhård acceleration med alle til rådighed stående midler. Den gamle, indgroede skepsis mod automattransmissioner bunder måske i menneskelig misundelse, fordi automatsystemet aldrig tager fejl og altid skifter på det rigtige tidspunkt. Om det så er pengene værd, afhænger af den enkelte, men personlig har jeg aldrig fundet betjening af kobling og gearstang som nogen byrde. Systemets eneste svaghed i den

her benyttede version er reduceret accelerationsevne fra hastigheder omkring 80-85 km/t, hvor man ifølge vognens øvrige præstationer forventer en kraftigere acceleration.

Styretøjet går selvfølgelig overmåde let, hvilket kræver lidt tilvænnning, men det er alligevel at foretrække frem for de meget store udvekslingsforhold, man finder i styretøjet på amerikanske vogne uden power-steering. Alligevel må man undre sig over, at man ikke har valgt en lidt mere direkte styring, da der ikke er nogen påviselig grund til at kunne foretage fuldt styreudslag fra side til side, medens vognen holder stille, blot ved at bruge en enkelt finger som tap imod en af rategerne, medens man på den anden side skal benytte et stort styreudslag ved en pludselig undvigemanøvre – det må være muligt at finde en mere gylden middelvej. I øvrigt er det mærkværdigt så hurtigt ens muskulatur indstiller sig på de forskellige bilers betjeningsorganer, hvilket man mærker bedst, når man kommer tilbage til sin egen bil, der i dette tilfælde føltes som en antik lastvogn, hvad styretøjet angår.

Styringen ligger mellem det neutrale og svagt understyring, og selvom styringen foregår legende let, kan man nok høre på dækkene, at der foregår en hel masse, når den ret tunge og retningsstabile vogn skal tvinges rundt i et sving ved lidt hård kørsel. Ved hurtig kørsel gennem svigene går bagvognen først i

(fortsættes side 451)

Danmark –

Bilismens fantastiske udvikling siden 1945 har skabt trængsel på gader og pladser, på landeveje og broer.

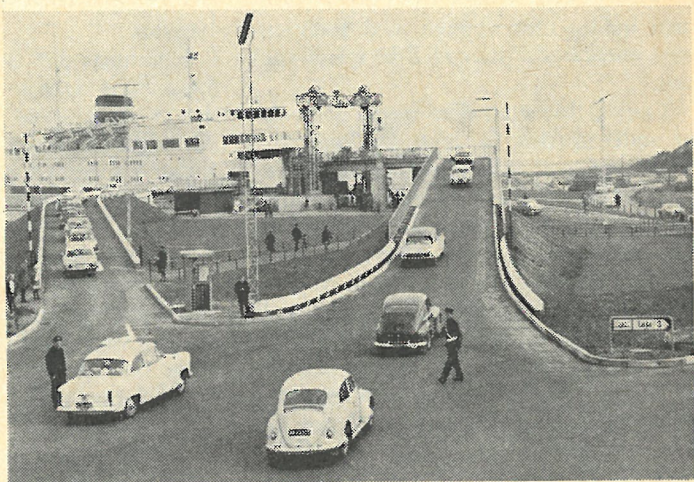
Automobiler har øget sin andel i dækning af de kommercielle trafikbehov, men har også medbragt rekreative muligheder, der endnu langt fra er udnyttede.

Der var engang, da de danske sunde og bæltter var en trafikhindring. Sådan er det ikke mere – manglende broer til trods.

En armada af moderne automobilfærger bringer nu hurtigt de kørende over de gyngende veje og byder samtidig på muligheder for hvile og afslappelse.

Om nogle af disse automobilfærger – havets oaser – fortæller vi løst og fast.

DSB's Storebælts-overfart har Danmarks og verdens største tre-dækkede bilfærge, »Arveprins Knud«. Her er den ved at laste til alle tre dæk.



Danmark har mere end 100 færgeforbindelser, hvis materiel spænder over alle klasser, lige fra fartøjer lidt over jollestandard til Verdens største tre-dækkede bilfærge. I denne oversigtsartikel vil De ikke stifte bekendtskab med alle 100 ruter – kun med dem, der overfører biler og motorcykler.

Helsingør-Helsingborg

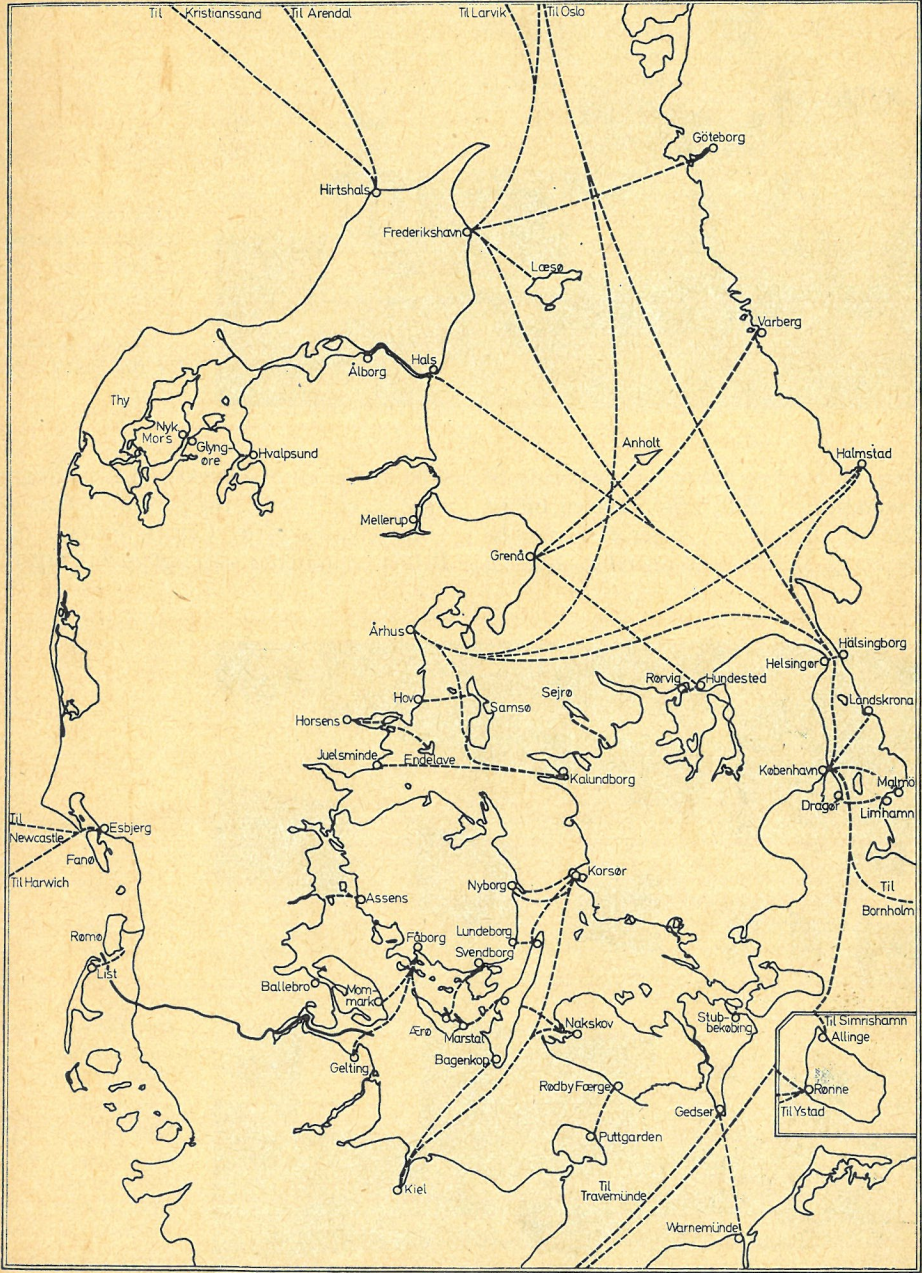
Danmarks stærkest trafikerede færgeoverfart er mellem Helsingør og Helsingborg. Her sejler i sommertiden seks DSB-færger, tre svenske Linjebuss-færger

og fire norske sundbusser, der dog ikke tager motorkøretøjer med.

DSB har afgang i begge retninger hvert kvarter, og biler tages med i den rækkefølge, de indfinder sig på opmarchpladsen ved færgelejerne. Man kan på tlf. 21 07 52 forudbestille plads til lastvogne og busser, som må være der en halv time før afgang, medens der ikke er pladsreservation for personbiler.

De fem store jernbane- og bilfærger har saloner under dæk, den sjette, automobilfærgeren »Kronborg«, har to saloner på bådendækket. Der er toldfri udskænk-

Bilfærgernes land



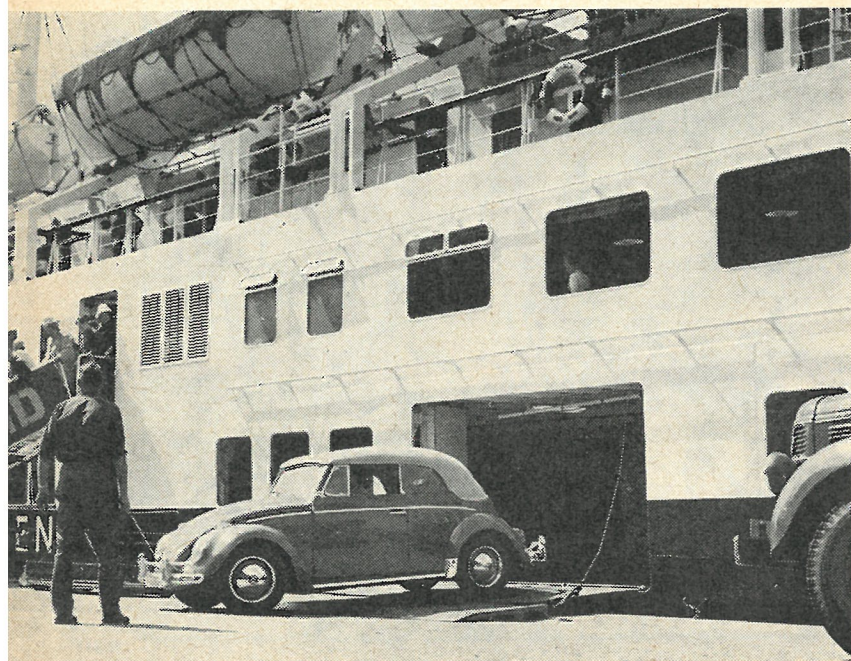


*»Linjebuss«
begyndte sejladsen
på Helsingør-Hel-
singborg med
gode, gamle
»Betula«, og den
er still going
strong.*

ning om bord og tobak og chokolade til øresundspriser. Billetpriisen for en bil på 1200 kg eller 4,26–5 meter er henholdsvis 20 og 31 kr. enkel og retur, 4,00 og

6,00 kr. for en motorcykel uden sidevogn og 2,30 og 3,50 kr. for personbilletter.

Linjebus-færgerne Carola, Primula og Betula er indrettet som automobilfærger,



*Hvorfor ikke tage
bilen med til
Sverige?
Det er såmænd
ikke så vanskeligt
at køre i venstre
side. Og det er
nemt at køre
om bord på Kø-
benhavn-Malmö
færgerne.*

de har saloner over dæk, kiosker med toldfri varer og toldfri udskænkning. Færgerne afgår fra Helsingør hver kvart i og kvart over og fra Helsingborg hel og halv. Der kan forudbestilles plads til alle motorkøretøjer, tlf. Helsingør 21 25 58 og Helsingborg 2 01 90, og bilister med pladsreservation må indfinde sig ved færgerne senest 20 minutter før afgang. Billetpriserne er: Biler 16 og 24 kr. enkel og retur, 8 og 12 kr. for motorcykel uden sidevogn, og 1,95 og 2,95 for personbillet.

København-Sverige

Heller ikke København savner forbindelser til det svenske broderland. Der går færger fra Tuborg Havn til Landskrona, fra Frihavnen til Malmø, fra Havnegade til Malmø, fra København til Halmstad, fra Kastrup til Malmø og fra Dragør til Limhamn.

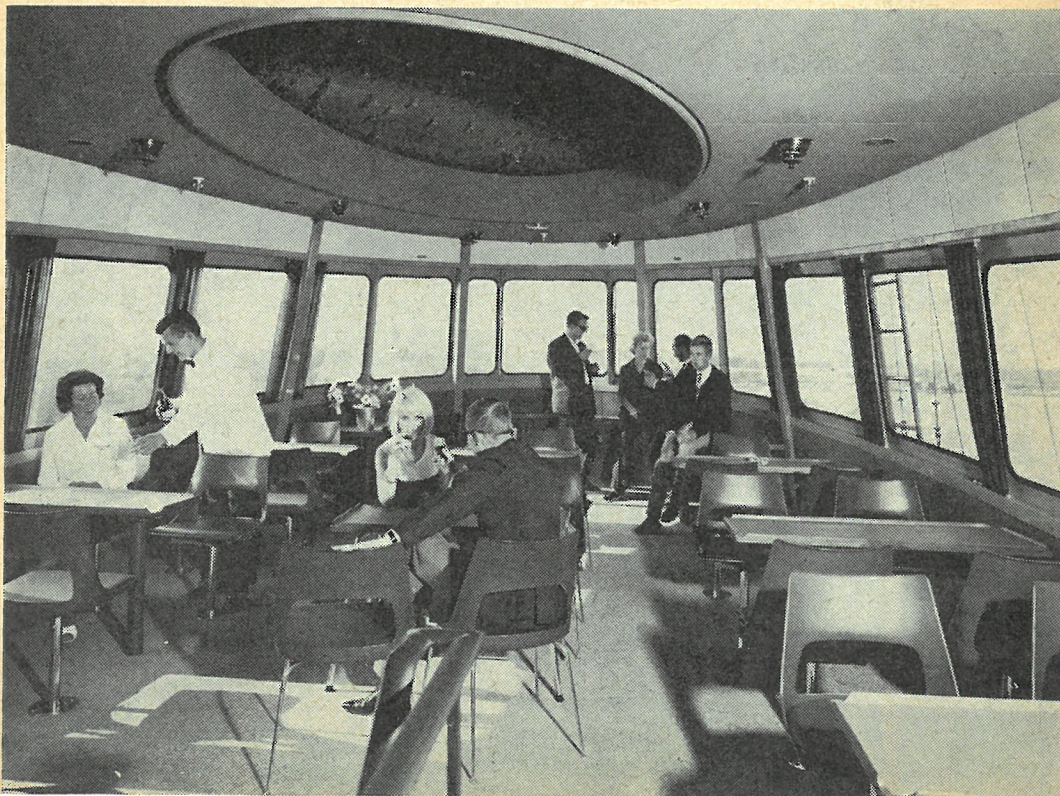
Tuborg Havn-Landskrona ruten trafikeres af Linjebuss med tre yderst moder-

ne og komfortabelt indrettede Scarlett-færger, der har alle Øresunds-faciliteter med hensyn til servering og handel om bord. Overfartstiden er 70 minutter, og der er 12 afgang daglig i hver retning. Pladsreservation foretages på tlf. Helrup 5797 og Landskrona 16.450, og man skal være der 20 minutter før afgang. Priserne er de samme som for Helsingør-Helsingborg (Linjebuss), med undtagelse af personbilletter, der koster henholdsvis 2,75 og 4,20 kr. Tuborg Havn-Landskrona. Bilister og motorcyklister kan frit vælge mellem de to overfartssteder.

DSB's overfart mellem Københavns Frihavn og Malmø har tre-fire afsejlinger i hver retning daglig, overfartstiden er 85 minutter, og pladsreservationer foretages på Københavns Frihavns station Central 8345. Opmarchfrist: 30 minutter før afgang. Billetprisen for biler er henholdsvis 42,00 og 63,00 kroner, 10,00 og 15,00 kr. for motorcykler og 6,00 og 9,00 for personer.

DSB's Havnegade-Malmø overfart har

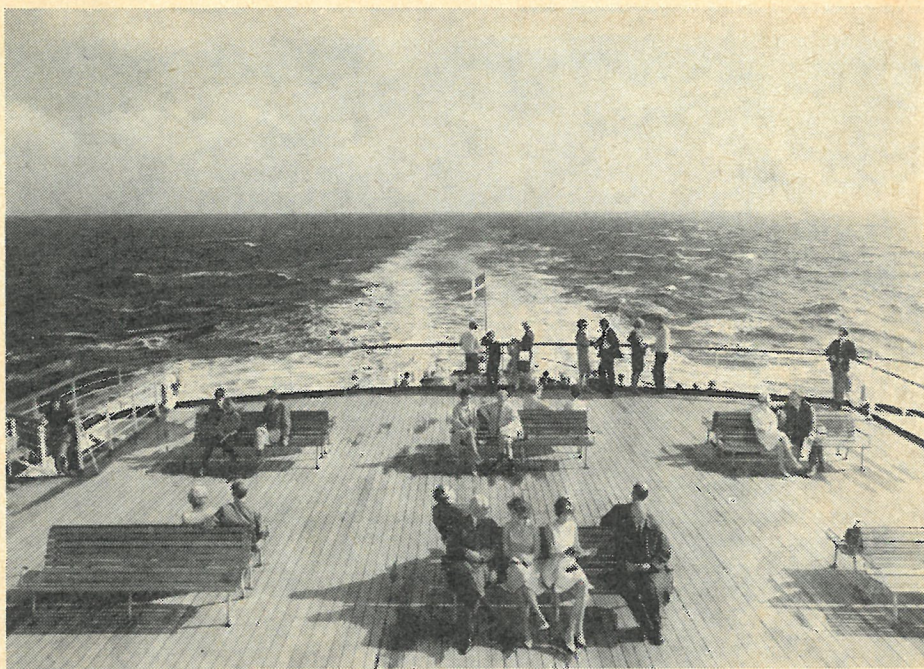
På Moltzau Lines elegante Gedser-Travemünde færger er skorstenen »kun til pynt». Den er udnyttet til en meget elegant bar.





Så elegant er der i »Grenaa«s american bar og rygesalon, der kan tage 100 gæster.

Med 22 knobs fart på vej til Norge med en af DFDS's linere.



15 daglige afsejlinger i hver retning. Overfartstiden er 95 minutter, og pladsreservationer foretages i Danmark på Central 7770 på jernbanestationer og alle større rejsebureauer, og på samme måde i Malmø, hvor telefonnummeret er 74.470. Billetpriserne er: 20,00 og 31,00 for personbiler, 4,00 og 6,00 for motorcykler 6,00 og 9,00 for personbiller.

På Kastrup-Malmø ruten er der 12 af gange daglig i hver retning, første og sidste afgang 5,30 og 22,30. Pladsreservation Kastrup 50 66 36, Malmø 11 96 30 og 97 08 00, opmarchtid 15 minutter før afgang, overfartstid ca. 85 minutter. Biletpriserne er: Bil 16,00 og 24,00 kr. og motorcykle 4,00 og 6,50 kr., person 2,65 og 5,00 kr.

DSB har også en rute mellem Dragør og Limhamn. Overfartstiden her er ca. 50 minutter, og der er 13 daglige afsejlinger i hver retning. Pladsreservationer foretages på samme telefonnumre som Havnegade-Malmø overfarten. Opmarchtiden er 15 minutter før afgang, for lastbiler dog 30 minutter.

For alle de her nævnte sundruter gælder det, at færgerne har spisesaloner, og at man kan få toldfri øl og spiritus serveret, men ikke til at bringe med i land. Der er salg af toldfri cigaretter, tobak og chokolade om bord, men husk at De kun må have 40 cigaretter med i land i Danmark, hvis de ikke har været væk i mere end tre dage og derunder. De kan også risikere at komme med på en tur i en »tørslagt« periode. På visse af sundoverfarterne udskænker man ikke spiritus om formiddagen og efter kl. 20 på aftener før søn- og helligdage.

Til Aarhus via Sverige

En af de nyere færgeruter fra København besejles af det svenske skib »Prins Bertil«, der går i trekantfart - København-Halmstad-Aarhus - og derved er det gjort muligt for Jyllands-rejsende at proviantere toldfrit på vejen og at nyde bordets glæder uden told. »Prins Bertil« kan tage 170 biler, 250 rejsende i kahytter med køjer og 110 i hvilestole. Der er

afgang daglig kl. 20 fra København, ankomst til Halmstad 23,30 og afgang derfra til Aarhus 0,30, ankomst 6,30 - lige tilpas til at starte en god dagsrejse, før vejene bliver alt for fyldte. Den anden vej afgår »Prins Bertil« fra Aarhus kl. 8,00 ankommer til Halmstad kl. 14,00 og sejler videre til København kl. 14,30 med ankomst kl. 18,00. Pladsreservationer foretages i København på tlf. Minerva 9258, Halmstad tlf. 19.190, Aarhus tlf. 31.911, og opmarchtiden er 30 minutter før afgang. Biletpriser: København-Halmstad for biler henholdsvis 30,00 og 45,00 kr., motorcykler 13,00 og 20,00 kr., personbillet 13,00 og 20,00 kr. For Halmstad-Aarhus: Biler 64,00 og 95,00 kr., motorcykler 27,00 og 40,00 kr. og for personer 37,00 og 53,00 kr.

Hurtigt til Tyskland

En af vor nyeste udfaldsveje til kontinentet er med DSB's færger mellem Rødby Færge og Puttgarden. (Hvordan man får en udlænding til at ringe og bestille en billet til Rødby Færge står hen i det uvisse. Det er næsten værre for dem at sige end rødgrød med fløde). Der er 24 afsejlinger daglig i hver retning, og overfartstiden er ca. 60 minutter. Pladsreservationer foretages på rejsebureauer, på jernbanestationer og i København på Central 8880; i Tyskland og Sverige på større rejsebureauer og på jernbanestationerne. Opmarchtiden er 30 minutter før afgang, og billetpriserne: 46,00 og 69,00 kr. for biler, 18,00 og 27,00 for motorcykler og 16,40 og 26,90 for en personbillet. Denne færgeoverfart er berømt for sine gode restaurationer, og i kioskerne kan De købe toldfri cigaretter, chokolade, parfume, tobak, vin og spiritus.

Men pas på, overfartstiden er som sagt kun 60 minutter, og det er ikke mange frokostsnapse, man kan nå at forbrænde på den tid.

DSB opretholder også sejladsene på ruten Gedser-Warnemünde dog kun med 3 afsejlinger daglig i hver retning. Der kan blive tale om ekstrasejladser, og oplysninger om sådanne kan De få på tlf.



Man har måttet konstruere en speciel bil-vippebro til »England«, for at klare op til 6 meters tidevand i England.

Central 1701 i København og tlf. 145 i Gedser. Overfartstiden er ca. 2 timer og 25 minutter og billetpriserne: Biler 29,00 og 44,00 kr., motorcykler 15,00 og 23,00, og personer 12,50 og 16,80 kr.

Også tid til at strække benene

Hvis man vil have mere tid til at strække benene og til at nyde bordets glæder på turen til Tyskland er Gedser-Travemünde-ruten vejen. Den trafikeres nu af to splinternye færger fra Moltzau Line, og overfartstiden er godt 3 timer og et kvarter.

Der er fem afsejlinger daglig i hver retning, og pladsreservationer foretages således: København, tlf. Minerva 2248 og 4856, Gedser tlf. 234 og Travemünde tlf. 3201. Billetpriser: Biler 36,00 og 54,00 kr., motorcykler 15,00 og 23,00 kr. og personer 20,00 og 34,00 kr. At den snart verdenskendte hotelmand, direktør Oscar Pedersen, har ansvaret for restaurationerne på disse færger, er kun en grund mere til at give sig god tid til at nyde maden.

Der er i øvrigt et livligt samkvem mellem Travemünde og Danmark. Foruden den allerede nævnte overfart har Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 to afsejlinger om ugen i hver retning mellem Rønne og Travemünde. Overfarten tager 10 timer, og pladsreservationer foretages på tlf. Rønne 1866 og Travemünde 2713. Opmarchtiden er tre kvarter før afsejling og billetpriserne: Biler 107,00 og 214,00 kr., motorcykler 26,00 og 52,00 kroner, personbilletter fra 26,00 til 68,00 kr. enkelt og 52,00 til 136,00 kr. retur.

Endelig er der direkte forbindelse mellem Travemünde og København med afgang fra København onsdag og fredag kl. 19 og fra Travemünde tirsdag og torsdag kl. 19,15. Pladsreservation, tlf. Minerva 2248 og 6881. Opmarchtiden er tre kvarter før afgang og billetpriserne: Biler 86,00 og 130,00 kr., motorcykler 21,00 og 36,00, personbilletter 55,00 til 110,00 kr. for enkel og 66,00 til 198,00 kr. for retur.

Mange veje til Tyskland

Vi har allerede nævnt et par vand-veje til Tyskland – men der er mange flere. Alene til Kiel – og dermed hurtig autostrada-forbindelse til Hamburg – er der tre færger, fra Nakskov, fra Korsør og fra Bagenkop på Langeland. Færgen Nakskov-Kiel har flere afsejlinger daglig i hver retning. De kan få oplysninger om hvor mange og bestille plads til Deres motorkøretøj på tlf. Nakskov 2108, i København på tlf. Minerva 7301 og 7302 og i Kiel på tlf. 45.101. Opmarchtiden er 30 minutter før afgang og billetpriserne er: Biler 33,00 og 50,00 kr., motorcykler 16,00 og 24,00 kr. og personbilletter 16,00 og 26,00 kr.

Skandinavisk Linjetrafik sejler fra Korsør til Kiel daglig kl. 9,00–17,00 og 23,00 og fra Kiel til Korsør på samme tidspunkter. Pladsreservation tlf. Helrup 5797, Korsør 57 22 23 og Kiel 30.831. Billetpriser: Biler 50,00 og 75,00 kr., motorcykler 20,00 og 30,00 kr. og personer 20,00 og 34,00 kr. Overfartstiden er knap fire timer.

Bagenkop-Kiel ruten bruger 2 timer og 20 minutter til overfarten og har afsejlinger fra Bagenkop kl. 6,30, 12,10 og 17,50 og fra Kiel 9,20, 15,00 og 20,40. Der kan i visse tilfælde blive lavet om på afgangstiderne, så når De ringer på tlf. Bagenkop 100 og Kiel 30.851 for at bestille plads til Deres motorkøretøj, så spørg om afgangstiderne.

Ruten mellem Faaborg og Gelting er helt ny. Færgen »Faaborg« er under bygning på Flensborg Skibsværft og bliver sat i rute den 3. juli. Den kan tage 50 personbiler, har smukke saloner og restaurationer og bruger knap 2 timer til overfarten. Pladsreservationer sker på tlf. Faaborg 1500 og Flensborg 6975. Der bliver tre afsejlinger daglig i hver retning, og tider og priser opgives på ovennævnte telefoner.

Forbindelsen mellem Havneby på Rømø og List – 50 minutters overfart og 4–5 afsejlinger daglig i hver retning – er også helt ny.

De kan bestille plads på tlf. 70 34 56 i København, 55.303 i Havneby og 175 i List. Opmarchtiden er et kvarter før afgang, og billetpriserne: Biler 44,00 og 66,00 kr., motorcykler 10,00 og 15,00 kr. og personer 5,25 og 8,75 kr.

Danmarks største færge-overfart

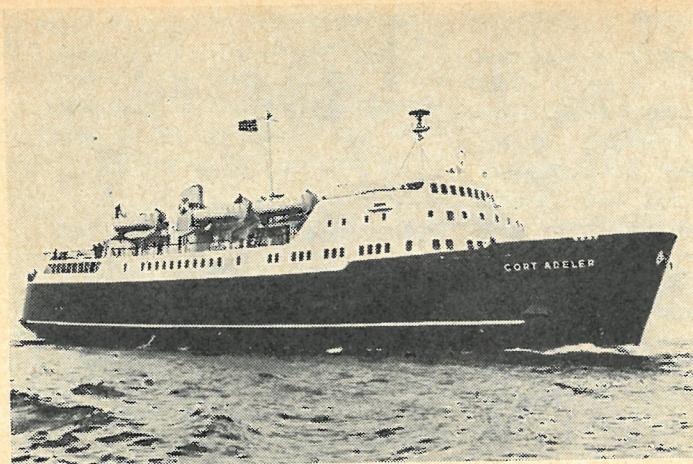
DSB driver Danmarks største færge-overfart, mellem Korsør og Nyborg og Halsskov-Knudshoved – sidstnævnte udelukkende for motorkøretøjer. Det er her verdens største tre-dækkede bilfærge »Arveprins Knud« er i tjeneste. Med alle tre dæk i funktion kan den tage 400 almindelige personbiler ad gangen, og det tynder ud i opmarchbåsene. Pladsbestillinger sker på Central 8880 i København og på alle jernbanestationer og større rejsebureauer. Opmarchtiden er 15 minutter før afgang – og dem er der 25 af i hver retning i sommersæsonen.

Billetpriser: Biler 37,00 og 56,00 kr., motorcykler 18,00 og 27,00 kr. og personbilletter 7,20 og 10,80 kr.

DSB har også en anden Jyllands-forbindelse, fra Kalundborg via Samsø til Aarhus. Her er der 5–6 afsejlinger daglig i hver retning, overfarten tager tre timer, og pladsreservationer foretages på samme telefoner som for Knudshoved-Halsskov ruten. Billetpriserne er: Biler 36,00 og 54,00 kroner, motorcykler 20,00 og 30,00 kr. og personer 10,00 og 15,00 kr. Opmarchtid 15 minutter før afgang.

Hvis De vil slippe for nogle timer bag rattet, er der en hel buket af forbindelser til Jylland at vælge mellem.

En af dem Kalle-Julle-færgerne fra Kalundborg til Juelsminde. De bruger 2 timer og 30 minutter til overfarten og sejler daglig fra Kalundborg kl. 0,30 – 9,00 – 10,30 – 12,00 – 15,00 – 17,00 – 18,30 – 21,30 og 23,30 og fra Juelsminde kl. 0,30 – 2,30 – 8,30 – 12,00 – 13,30 – 15,00 – 18,30 – 20,00 – 21,30. Opmarchtiden er 20 minutter før afgang, og pladsreservationer foretages på tlf. Juelsminde 272, Kalundborg 2100 og København tlf. Minerva 230.



Et af admiralskibene på ruten Frederiksbavn-Larvik, »Cort Adeler«, der kan tage 100 biler og 800 passagerer.

Billetpriser: Biler 56,00 og 84,00 kr., motorcykler 27,00 og 39,00 kr. og personer 17,40 og 26,20 kr.

Starter morgenfrisk gennem Jylland

En af de ældre og også højt skattede veje til Jylland går over Hundested-Grenaa, hvor det ny flagskib »Hundested« netop er sat i fart sammen med den kun et år gamle »Grenaa«. Overfartstiden er 2 timer og 35 minutter, og der er afgang fra Hundested daglig kl. 6,35 – 9,35 – 10,55 – 13,15 – 16,25 – 18,25 – 20,15 og 23,25 og fra Grenaa kl. 6,30 – 10,00 – 12,50 – 14,30 – 16,40 – 19,50 – 22,00 og 23,30.

Mange bilister foretrækker at tage den sidste natfærge og at blive i køjen om bord i henholdsvis Hundested eller Grenaa havn for derpå at starte frisk og udhvilet gennem Jylland eller Sjælland kl. 6,30 om morgenen. Længere får man nemlig ikke lov at sove. Pladsreservationer sker på tlf. 30 13 60 i København, 660 i Hundested og 2 15 55 i Grenaa. Billetpriserne er: Biler 50,00 og 75,00 kr., motorcykler 26,00 og 39,00 kr. og personer 12,00 og 18,00 kr. Opmarchtiden er 20 minutter før afgang.

Man kan selvfølgelig også sejle direkte fra København til Jylland. DFDS sejler både på Aarhus, Aalborg og Frederikshavn med daglige forbindelser på de

to første ruter og tre gange ugentlig på den sidste. Overfarten til Aalborg varer ca. 8½ time, og der er afgang daglig fra København 11,15 og 23,15 og fra Aalborg 11,30 og 23,00. Forbindelsen til Aarhus har en sejltid på 7½ time, og der er afsejling daglig kl. 23,30 fra København og 23,55 fra Aarhus. I højsæsonen sejles der desuden fredag, lørdag, søndag og mandag kl. 11,30 fra København og 11,45 fra Aarhus.

Rutebåden til Frederikshavn sejler fra København mandag, onsdag og fredag kl. 20,30, og fra Frederikshavn tirsdag, torsdag og søndag kl. 21,00. Her er overfartstiden 11½ time. Pladsreservationer foretages til alle tre ruter på tlf. Central 15.160 i København og på større rejsebureauer, og opmarchtiden for biler er 1 time og et kvarter før afgang. Billetpriserne for ruterne København til Aalborg og Frederikshavn er: Biler 80,00 og 160,00 kr., motorcykler 12,00 og 24,00 kr. og personer 24,00 til 55,00 kr. for enkelt rejse og 36,00 til 88,00 for retur. Billetpriserne på Aarhus-ruten er: Biler 75,00 og 150,00 kr., motorcykler 12,00 og 24,00 kr. og personer 21,00 til 46,00 kr. og 32,00 til 73,00 kr.

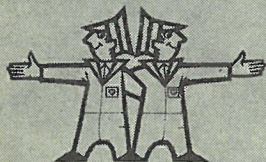
Tag bilen med på Norges-ferien

Skal De på ferie i Norge i år og vil spare 600–700 kilometers kørsel, så tag

Indtil 15.000 km -eller 1 år mellem hvert olieskift!



**MERE
END DOBBELT
SÅ LANGT!**



Gennem 8 millioner kilometers prøvekørsel med BP LONGLIFE er det bevist, at man kan køre indtil 15000 km eller maksimum 1 år uden olieskift, når blot man sørger for, at olien altid står over minimums-stregen på oliepinden.

Olien er det vigtigste ved bilens vedligeholdelse. BP LONGLIFE er verdens mest afprøvede motorolie. Den forhindrer slamdannelser, giver let start og fuld motorbeskyttelse.

visco-static

LONGLIFE

Danmarks mest avancerede motorolie.





BORON

stadig verdens mest moderne

MOTORBRÆNDSTOF

til benzin-motorer

KUN HOS CALTEX



850.000.000 km

er nu kørt på BORON i Danmark siden introduktionen i fjor. Ti-tusinder af danske bilister har efter at have prøvet BORON under alle kørselsforhold kunnet bevidne:

- der er forskel på benzin
- og den er tydelig.

BORON er nu verden over accepteret som det nye motorbrændstof, der er helt anderledes i sammensætning og i effekt. BORON er udviklet af rumfartsteknikere og baseret på en helt ny og sensationel raffineringsteknik.

CALTEX' landsomfattende opinionsundersøgelse blandt nye BORON-forbrugere viste, at

- 59% svarede JA til meget bedre start på BORON
- 63% svarede JA til jævnere motorgang på BORON
- 64% svarede JA til forbedret acceleration på BORON
- 63% svarede JA til større motorkraft på BORON og
- 52% svarede JA til flere kørselskilometer på BORON



KØR BEDST - KØB BORON - KUN HOS CALTEX

bilen med om bord på en af de mange ruter til Norge. De kan sejle direkte fra København til Oslo med DFDS på 15½ time. Der er afgang daglig kl. 16,00 fra såvel Oslo som København, og opmarchtiden er en time før afgang. Pladsreservation i København på Central 15.160 og billetpriser: Biler 90,00 og 180,00 kr., motorcykler 20,00 og 40,00 kr. og personer 65,00 til 115,00 kr. for enkel rejse, og 110,00 til 200,00 kr. for retur.

Danmarks nyeste bilskib DFD S's »Akershus« skal i sommer sejle farvandet tyndt mellem Frederikshavn og Oslo sammen med »Skipper Clement«. Der bliver afgang daglig kl. 10,30 og 22,00 fra Frederikshavn og 10,30 og 23,00 fra Oslo, og overfartstiden er kun 9 timer. Opmarchtiden er 1 time før afgang, og pladsreservationen kan ske på tlf. Frederikshavn 2 03 33. Biletpriserne: Biler 80,00 og 160,00 kr., motorcykler 16,00 og 32,00 kr. og personer 55,00 til 115,00 kr. og 95,00 til 160,00 kr., enkel og retur.

DA-NO Linjen A/S har forbindelse fra Aarhus til Oslo med afgang søndag, tirsdag og fredag kl. 16,00 fra Aarhus og mandag, torsdag og lørdag kl. 16 fra Oslo. Opmarchtiden er 30 minutter før afgang, og pladsreservationer foretages på tlf. Aarhus 3 02 33 og Oslo 41 68 70. Biletpriser: Biler 100,00 og 160,00, motorcykler 20,00 og 40,00 kr. og personer 70,00 til 115,00 og 110,00 til 200,00 kr.

Frederikshavn-Larvik ruten sejler daglig i højsæsonen fra Frederikshavn kl. 21,30 og fra Larvik kl. 12,00. Overfartstiden er 7½ time, og opmarchtiden tre kvarter før afgang. Pladsreservation på tlf. Frederiksh. 2 14 00 og Oslo 20 30 15.

Samme telefonnumre bruges for reservationer til Frederikshavn-Frederiksstad ruten, der har afsejling daglig kl. 9,30 fra Frederikshavn og 22,00 fra Frederiksstad. Biletpriserne for de to forbindelser er: Biler 65,00 og 130,00 kr., motorcykler 20,00 og 40,00 kr. og personer 44,00 og 76,00 kr. Opmarchtiden for begge ruter er tre kvarter.

Dansk-Norsk Shipping A/S har for-

bindelser fra Hirtshal til henholdsvis Kristianssand og Arendal i Norge. Begge overfarter tager 4½ time, og fra Hirtshals til Kristianssand er der afsejling daglig kl. 1,30 - 8,00 - 19,00 og fra Kristianssand kl. 1,30 - 8,00 og 14,30. Til Arendal sejles der daglig i sommertiden kl. 12,30§ og 16,00 og fra Arendal til Hirtshals kl. 10,00 og 18,30§. (§ betyder: kun søndag, tirsdag, torsdag og lørdag). Opmarchtiden er 1 time før afgang, og pladsreservationer sker på tlf. Hirtshals 82, 482 og 582, Arendal 2 12 24 og Kristianssand 2 65 00. Biletpriserne på de to ruter er: Biler 65,00 og 130,00 kr., motorcykler 20,00 og 40,00 kr. og personer 44,00 og 76,00 kr.

Også til Sverige

Fra den nordlige del af Jylland har man også glimrende forbindelser til Sverige. Der er »Sessan«-linien mellem Gøteborg og Frederikshavn en af de mest benyttede. Den sejlede i 1964 med 536.000 passagerer og 119.000 motorkøretøjer. Overfartstiden er 3½ time og opmarchtiden tre kvarter. Der er afgang fra Frederikshavn kl. 8,00 - 12,00 - 18,00 og 22,00 og fra Gøteborg 7,10 - 13,00 - 17,00 og 23,00. Pladsreservationer tlf. Frederikshavn 9797 og Gøteborg 17 70 40. Biletpriser: Biler 53,00 og 78,00 kr., motorcykler 23,00 og 34,00 kr. og personer 30,00 og 46,00 kr.

Europafærgerne har i sommertiden fire afsejlinger daglig mellem Grenaa og Varberg i Sverige. Pladsreservationer på tlf. Grenaa 2 03 00 og Varberg 3810, opmarchtid 30 minutter før afgang. Biletpriser: Biler 53,00 og 78,00 kr., motorcykler 22,50 og 34,00 kr. og personer 30,00 kr. for enkeltrejse, 32,00 til 46,00 for retur.

Og til Bornholm

Bornholm er ferieøen fremfor nogen anden, og Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 - eller 66-bådene, for at sige det nemmere, opretholder et net af forbindelser dertil. Der er rutesejls

mellem København og Rønne, mellem Rønne og Ystad og mellem Allinge og Simrishamn i Sverige. Det tager otte timer at komme fra København til Rønne, og der er afsejlinger kl. 23,30 fra København og 23,00 fra Rønne hele året. I sommertiden etableres der også dagsejls, som De kan få besked om på tlf. Minerva 1866 og Rønne 1866. Pladsreservation på samme numre, opmarchtid 1½ time. Billetpriser: Biler 75,00 og 136,00 kr., motorcykler 19,00 og 35,00 kr., personer 27,00 til 48,00 kr. for enkeltrejse og 49,00 til 86,00 kr. for retur. Overfarten Rønne-Ystad varer 2½ time og har flere afsejlinger daglig, opmarchtid et kvarter. Oplysninger og pladsreservation på tlf. Rønne 1866 og Ystad 10.015 og 11.656.

Der er også flere afsejlinger daglig på ruten Allinge-Simrishamn, overfartstiden er 2 timer og 10 minutter, opmarchtiden ½ time, og pladsreservation sker på tlf. Allinge 444 og Simrishamn 10.111 og 10.211. Billetpriser for de to ruter: Biler 43,00 og 78,00 kr., motorcykler 14,00 og 26,00 kr. og personer 15,00 og 25,00 kr.

– og England

DFDS's flagskib hedder »England« – et stykke tid endnu. Rederiet har bestilt endnu et fartøj til ruten Esbjerg-Harwich, og det kommer antagelig til at hedde »Danmark«. I sommertiden er der afsejling daglig fra Esbjerg, undtagen søndag, kl. 17,30 og fra Harwich daglig, undtagen mandag, kl. 17,15.

Overfarten varer 19 timer, og opmarchtiden er 1½ time. Pladsreservation i København tlf. 15 63 41 og i London tlf. Hyde Park 3221. I tiden fra 11. juni til 11. september har DFDS også forbindelse fra Esbjerg til Newcastle med afgang fra Esbjerg søndag, onsdag og fredag kl. 17,15 og fra Newcastle mandag, torsdag og lørdag kl. 16,45. Pladsreservation i København som ovenfor nævnt og i Newcastle-on-Tyne på tlf. 21.587.

Billetpriserne for de to overfarter: Biler 165,00 til 210,00 kr. for enkeltrejse,

330,00 til 420,00 kr. for retur, motorcykler 30,0 og 60,00 kr., personer 175,00 til 235,00 kr. for enkelt og 350,00 til 470,00 kr. for retur.

De små færger

Vi har nu nævnt de fleste af de større færgeoverfarter og passagerskibsforbindelser. Tilbage er der henvend 25 små ruter, som det kan være både spændende og nyttigt at tage på opdagelse med. Mange af dem ligger lidt udenfor alfarvej, men der har man også mere tid til at nyde naturen end på hovedvejene.

DSB har for eksempel en bekvem 85 minutters forbindelse mellem Faaborg og Mommark. Den afkorter vejen sydpå med henvend 100 kilometer, og der er jo dejligt på Sydfyn. Pladsreservation og oplysninger som for Knudshoved-Halsskov. 3-4 afsejlinger daglig i hver retning. Billetpriser: Biler 30,00 og 45,00 kr., motorcykler 13,00 og 20,00 kr., personer 7,20 og 10,80.

Sydfyenske Dampskibsselskab sejler på en 85 minutters rute mellem Nakskov og Spodsbjerg på Langeland og på en 105 minutters overfart mellem Korsør og Lohals ligeledes på Langeland. Vi nævner dem sammen, fordi de har ens billetpriser: Biler 22,00 og 33,00 kr., motorcykler 3,00 og 4,00 kr., personer 9,00 og 15,00 kr. Der er 8-10 daglige afsejlinger i hver retning Nakskov-Spodsbjerg og 2-3 på Korsør-Lohals. Pladsreservation og oplysninger på tlf. Nakskov 108, Spodsbjerg, (Longelse central) nr. 22, Korsør 57 06 66 og Lohals 42.

Sydfyenske Dampskibsselskab sejler også mellem Rudkøbing-Strynø og Marstal, 6-8 gange daglig i hver retning, med en overfartstid på 60-85 minutter. Pladsreservation og oplysninger tlf. Rudkøbing 51 10 27, Strynø 4 og Marstal 22. Billetpriser: Biler 15,00 og 22,00, motorcykler 2,00 og 3,00 kr. og personer 6,00 og 10,00 kr.

Mellem Svendborg og Ærøskøbing er der otte daglige afsejlinger i hver retning, overfartstid 75 minutter, opmarchtid 10 minutter før afgang. Pladsreserva-

For Rygere



Rygere er folk med sans for tobak,
rigtig tobak der smager af noget-
godt og fyldigt... som Pall Mall,
king-size cigaretten for rygere...

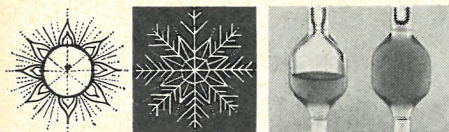
med eller uden filter
i al fald
Pall Mall



Læs her om den tekniske baggrund for den nye **shell super motor oil**

I de senere år er der sket adskillige tekniske og videnskabelige fremskridt inden for området motorolie.

- Nu introduceres den nye Shell Super Motor Oil, - olien der dækker de fire SAE-grader 10W, 20W, 30 og 40, hvilket - i forbindelse med en helt ny sammensætning af additiver - giver en hidtil uopnåelig beskyttelse af motoren mod alle følger af „motor-stress“.



Den store forskel i temperatur mellem kold og varm motor kræver en temperaturstabil olie. Det ideelle er en olie, der i den kolde motor svarer til en SAE 10W olie og i den varme til en SAE 40 olie.

Shell Super Motor Oil overstiger bilfabrikanternes krav med bred sikkerheds-margin

For at kunne sammenligne forskellige oliers evne til at klare de foran beskrevne forhold er man nødt til at underkaste dem visse standardprøver. En af de få internationalt anerkendte standarder for motorolier er »MS-sekvensprøverne I-V«, der er udviklet af amerikanske autobilmfabrikker, men nu også bruges i Europa. Sekvens I-III foregår i en GM-motor. De omfatter bedømmelse af slid, rustdannelse og rengøring. Sekvens IV er endnu en slidprøve, men i en Chrysler-motor. Sekvens V er sikkert den mest krævende af dem alle - en slamprøve i en Ford Lincoln motor. Shell tilmeldte Den ny Shell Super Motor Oil til MS-sekvensprøverne, og resultaterne var yderst tilfredsstillende - i

hvert enkelt tilfælde langt over gennemsnittet. Resultatet af slamprøven (sekvens V) var ikke alene tilfredsstillende - det var forbløffende: Shell Super Motor Oil opnåede 49 points ud af 50 mulige! Herefter blev der yderligere foretaget en tredobbelt sekvens V prøve samt en sekvens V prøve på en brugt Shell Super Motor Oil. Resultatet af den tredobbelt sekvens V prøve var 46,2 points - et særdeles tilfredsstillende resultat, idet mange olier kun lige når op over den af Ford satte minimumsgrænse på 30 points. Og i sekvens V prøven på den brugte Shell Super Motor Oil havde olien inden afprøvningen fuldført 8.000 kilometers hård kørsel ved en speciel banep prøve. Den brugte olie opnåede 48,2 points - et resultat, der ville have været bemærkelsesværdigt selv for en ny olie! Foruden de allerede nævnte egenskaber svarer Shell Super Motor Oil ved 0° F (-17,8° C) til en SAE 10W og ved 210° F (98,9° C) til en SAE 40. Shell Super Motor Oil er således en ægte SAE 10W/40.

Disse enestående resultater er blevet bekræftet af førende autobilmfabrikker. Shell Super Motor Oil er derfor olien for bilfabrikanterne - og for bilisterne.

Undgå følgerne af motor-stress, skift til



super

motor oil

fire olier i een dunk

Velkommen hos Shell

tion tlf. Svendborg 21 02 62 og Ærøskøbing tlf. 18 og 85.

Billetpriser: Biler 22,00 og 32,00 kr., motorcykler 4,50 og 6,50 kr., personer 8,00 og 9,00 til 11,50 kr.

Mellem Lohals og Lundeberg er der 7-8 forbindelser daglig i hver retning. Pladsreservation og oplysninger tlf. Lohals 87.

Overfartstid 30 minutter. Billetpriser: Biler 7,00 og 11,00 kr., motorcykler 5,00 og 8,00 kr., personer 3,00 og 5,25 kr.

Faaborg-Søby ruten har 6 afsejlinger daglig i hver retning. Overfartstid 50 minutter, opmarchtid 10 minutter før afgang. Pladsreservation og oplysninger tlf. Søby 112 og 165 og Faaborg 105. Billetpriser: Biler 22,00 og 32,00 kr., motorcykler 12,50 og 18,50 kr., personer 8,00 og 11,00 kr.

Faaborg-Avernakø-Lyø-Faaborg har 5 afsejlinger daglig i hver retning. Overfartstid 105 minutter, opmarchtid 10 minutter. Pladsreservation og oplysninger tlf. Faaborg 105. Billetpriser: Biler 20,00 og 24,00 kroner, motorcykler 8,50 og 11,75 kr., personer 5,00 og 6,75 kr.

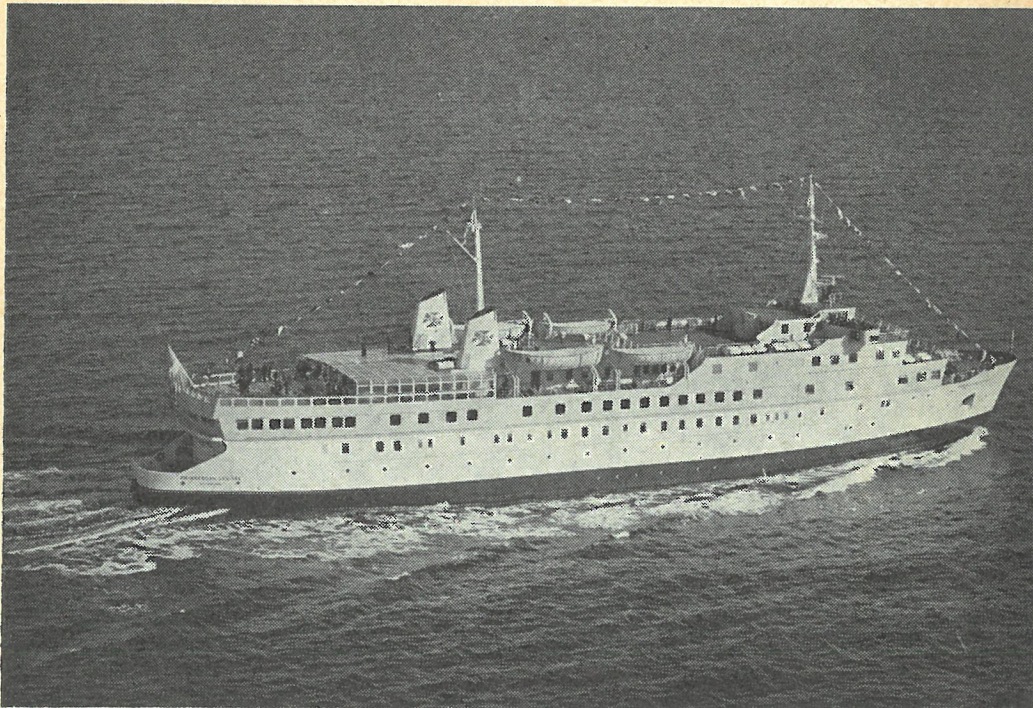
72 AFGANGE DAGLIG

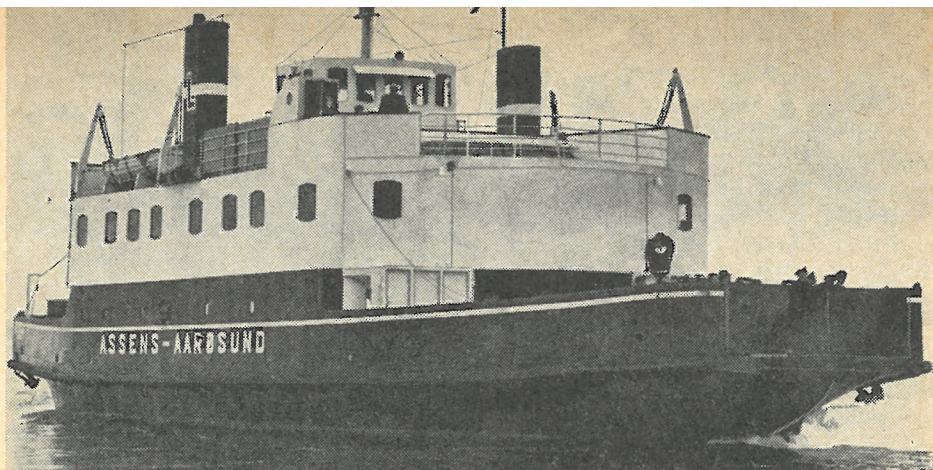
Assens-Årø Sund ruten besejles 5-7 gange daglig i hver retning. Overfartstid 50 minutter, 10 minutters opmarchtid. Pladsreservation og oplysninger tlf. Assens 562 og Øsby 70. Billetpriser: Biler 16,00 og 24,00 kr., motorcykler 8,00 og 12,00 kr., personer 5,00 og 7,50 kr.

Videre er der 3-4 daglige forbindelser mellem Assens og Båge, oplysninger og pladsreservation på tlf. Assens 562, 13 daglige afsejlinger på DSB's Glyngøre-Nykøbing Mors overfart (ingen pladsreservation), 72 afsejlinger på ruten Mors-Salling, reservation unødvendig, 15 afsejlinger Hvalpsund-Sundsøre, reservation og oplysninger på tlf. Hvalpsund 086 3 31 11-1.

Frederikshavn-Læsø overfarten tager 90 minutter, og der sejles 4 gange daglig i hver retning. Oplysning og reservation på tlf. Vestersøhavn 50 (Læsø). Fursund Færgefart har 37 daglige ture, oplysninger på tlf. Fur 5 og 120. Grenaa-Anholt færgen sejler 5-6 gange om ugen, oplysninger på tlf. Grenaa 2 02 44 og Anholt 16.

En af de stærkest trafikerede ruter mellem Jylland og Sverige er »Sessan-linien« mellem Göteborg og Frederikshavn. Her er »Prinsessan Desiree« i fuld fart.





En tur med Assens-Aarøsund færgeren er 50 minutter afslappelse og hvile.

Hov-Samsø færgeren sejler 4 gange daglig i hver retning, oplysninger tlf. Boulstrup-Hov 119. Næssund Færgefart sejler til Mors og Thy 17 gange daglig, oplysninger tlf. Karby 77 eller Hurup 236Y.

Hals-Egense sejler 50 gange daglig, pladsreservation ikke mulig, og mellem Horsens-Snaptun-Hjarnø og Endelave sejles 11 gange ugentlig. Pladsreservation og oplysninger tlf. Horsens 2 54 44.

Esbjerg-Fanø ruten har 32 daglige afsejlinger, men ingen pladsreservation, og mellem Ballebro og Hardeshøj på Nord-Als sejles der 60 gange om dagen. Ingen pladsreservation. Mellerup-Vøer færgefarten har afsejling hver 20 minut og ingen pladsreservation, og Hundested-Rør-

vig sejler 16 gange om dagen i hver retning. Pladsreservation nødvendig om søndagen, tlf. Hundested 150.

Sejersø-Havnsø færgefart sejler hver dag fra Sejersø 5,50 - 10,40 - 14,55 og 18,50 og fra Havnsø 9,10 - 12,00 - 17,20 og 20,10 og med en ekstra tur om søndagen. Overfartstid 70 minutter, opmarchtid 10 minutter. Pladsreservation og oplysninger tlf. Havnsø 31 og Sejersø 18. Billetpriser: Biler 28,00 kr. retur, motorcykler 15,00 og personer 5,00 og 8,00 kr.

Stubbekøbing-Bogø færgeren har 20 afgange daglig - hver hele time - men ingen pladsreservation.

Dampskibsselskabet Ærø er ved at forny sin flåde af færger. Her er flagskibet.



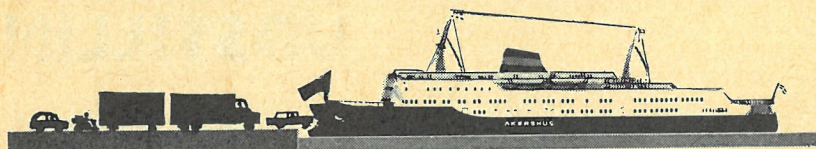
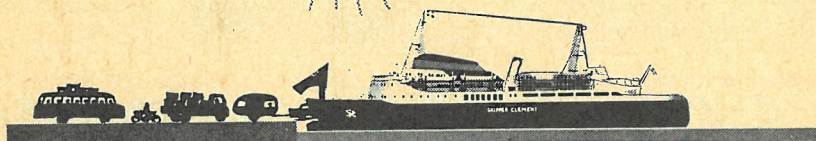
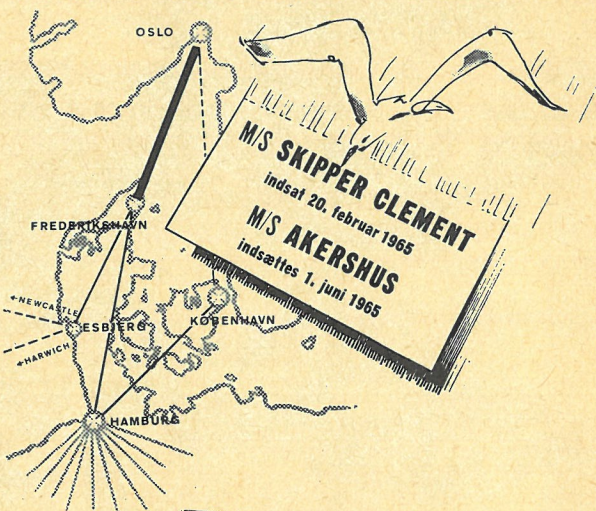
FREDERIKSHAVN - OSLO

HOVEDRUTEN FOR AUTOTRAFIK

m.s. "Skipper Clement" kan befordre ca. 550 passagerer, heraf ca. 270 med køjeplads samt op til 100 personbiler.

m.s. "Akershus" får plads til ca. 800 passagerer, heraf 232 med køjeplads og 92 i hvilestole samt op til 150 personbiler.

Begge skibe kan medtage **CAMPINGVOGNE, BUSSE** og **LASTBILTOG**, der ligesom bilerne vil kunne køre direkte ind i og ud af skibene...



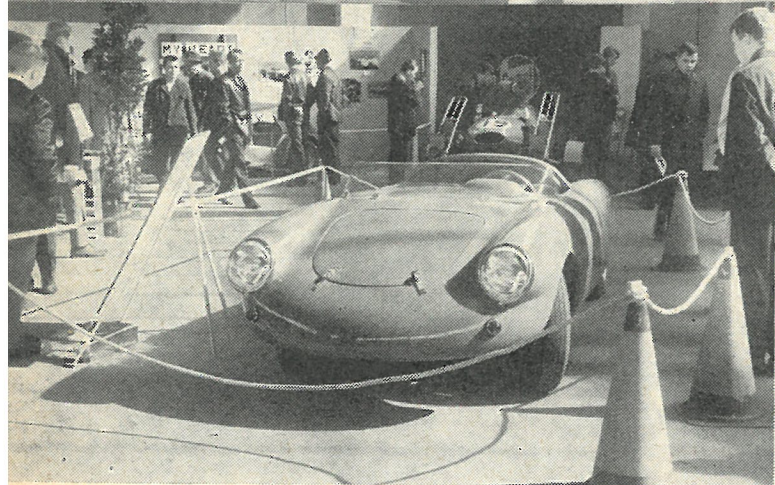
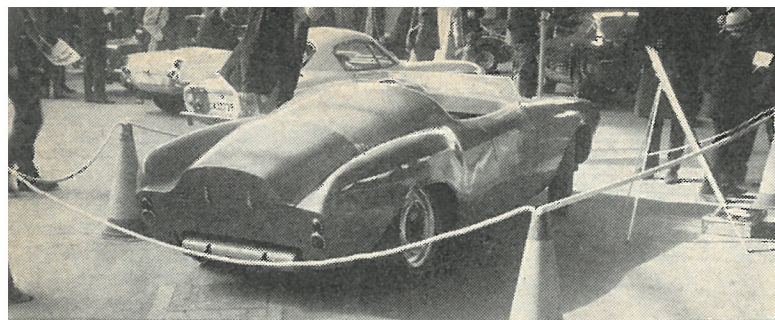
Billetpriser fra kr. 44,- enkelt (fra 1/6: kr. 55,-)
 tur/retur fra kr. 77,- (fra 1/6: kr. 95,-)
 Biler som rejsegods: fra kr. 35,- til kr. 105,-.
 Bustakster fra kr. 125,- til kr. 175,-.
 Lastbiler: kr. 5,- pr. 100 kg egenvægt
 (chauffør og medhjælper befordre fri)
 Gods på lastbiler: kr. 2,- pr. 100 kg.
 Fragt for personbiler og campingvogne
 som fragtgods samt andet stykgods opgives
 af rederiet eller dets agenter.

Nærmere oplysninger vedrørende
 passagerbefordringen fås hos
 rejsebureauerne, FDMs kontorer og
 DFDS ekspeditioner og agenter.

**1. JUNI - 30. SEPTEMBER:
 2 AFGANGE DAGLIG**

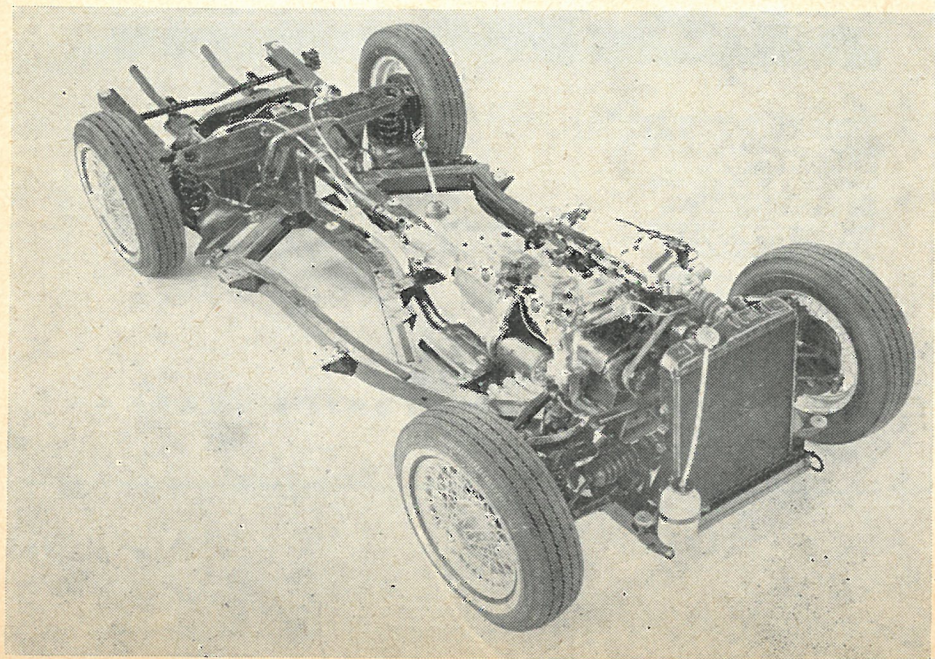
FRA FREDERIKSHAVN: KL. 10.30 OG 22.00
 FRA OSLO: KL. 10.30 OG 23.00

DFDS
DET FORENEDE DAMPSKIPS-SELSKAB



Skandinavisk Racing Automobil, der er et svensk firma, har startet en produktion af det her viste plastic-karosseri til VW 1200. Ligheden med den schweiziske Enzman-karosse er påfaldende, men også naturlig.

SVENSK SPORTSVOGNS- UDSTILLING



Med Industrihallen, en afdeling af »Svenska Mässan« i Göteborg, som den ydre ramme afholdt sportsvogns-klubben i Göteborg udstillingen »Sportsvogn 65«.

Udstillingen, der var pænt arrangeret, var en blanding af gamle sportsvogne, kendte modeller og mærker samt interessante nyheder og specialiteter.

Blandt de lidt ældre vogne, der alle så ud, som havde de lige forladt fabrikkerne, kan nævnes en Ferrari 500 Mondial, 1956, og en Ferrari 250 GT Berlinetta, 1958. Ved siden af disse kraftkarle synede de nye vogne ikke af ret meget, men det er jo som bekendt ikke størrelsen, det kommer an på, og vore dages sports- og GT-vogne kan nemt måle sig med de store forgængere, så meget dygtigere er man blevet i de senere år. Selv om motorerne er blevet mindre, er deres effekt ikke forringet – tværtimod, og i forbindelse med lavere vægt og deraf følgende bedre kraft/vægt-forhold samt bedre køreegenskaber er GT-vognen af i dag sin ti-årige forgænger stærkt overlegen. Desuden sås en enkelt legendarisk BMW 328 samt en serie gamle MG'er.

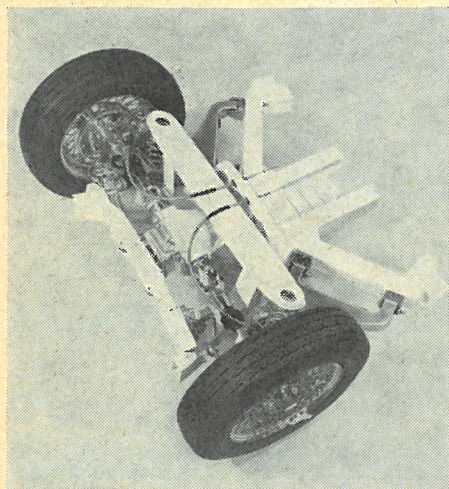
Udstillingens smukkeste vogn var en brandrød, svenskejet Porsche 904 GTS. Det er en vogn, man ikke bliver træt af at iagttage, med en pragtfuld og harmo-

nisk linieføring nærmer den sig stærkt det ideelle og tåler på dette punkt sammenligning med Ferrari 250 Le Mans.

En virkelig nyhed var Triumph TR 4 A med uafhængig baghjulsophængning. Denne ophængning har i sin konstruktion en hel del til fælles med baghjulsophængningen på Triumph 2000. Differentiallet er boltet til den bærende konstruktion og indgår således i den affjedrede vægt. Baghjulene er ophængt i skråtstillede triangelarme. Affjedringen sker ved hjælp af skruefjedre og hydrauliske støddæmpere, ikke teleskopdæmpere, men almindelige stempelstøddæmpere. Chassisrammen, der er blevet stærkere, er også ændret. Indvendigt er der kommet instrumentbræt i valnød, og interiøret er i det hele taget blevet mere luksuøst. Af udvendige nyheder bemærker man et nyt frontgitter, desuden har TR 4 A fået forseglede kølesystem og dobbelt udblæsningssystem.

Midt i lokalet troned en GT-vogn, der vil være vore læsere bekendt, det var den svenskebyggede Saab Facett GT. Mallet i de svenske racerfarver vistest den første privatejede svenske Renault R8 Gordini; den vil blive kørt af dens ejer O. Aspholm.

Skandinavisk Racing Automobil, der er et svensk firma, viste prototypen til et sportsvognskarosseri i plastic passende til VW 1200. Prisen på dette karosseri, der lige kan monteres ovenpå folkevognens platformsramme, bliver 2.995,00 svenske kroner. For at få glæde af en sådan ombygning må motoren også tunes, ellers bliver det en noget tam sportsvogn. Det svenske firma har selv en SRA-vogn med Porsche-motor, denne vogn får sin vædeløbsdebut midt på sommeren.



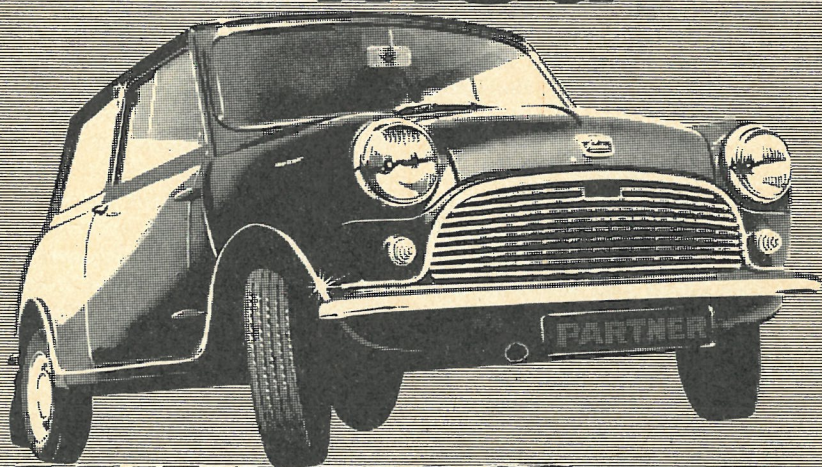
Nederst på venstre side ses de ædlere dele på den ny Triumph TR 4 A, der har fået ændret chassis og uafhængig baghjulsophængning.

Der er tydelig lighed mellem baghjulsophængningen på Triumph 2000 og den nye TR 4 A.

AUSTIN

partner

med



HYDRO LASTIC

- et hul i vejen... hjulene registrerer det... men inde i vognen mærker De det ikke...! Det er fantastisk, som det geniale hydrolastic affjedringssystem formår at absorbere alle ujævnheder og holde dem som hemmeligheder for sig selv... hydrolastic systemet i Austin 1100 og Austin Windsor og som nu ogsaa er i Austin Partner har simpelt hen skabt en helt ny standard for kørselskomfort. AUSTIN PARTNER med hydrolastic koster excl. lev. kr. 15.442



et toppunkt
af britisk kvalitet

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S - ODENSE

Et meget interessant projekt blev vist af den arrangerende klub. Man udstillede den første af ialt seks formel Vee vogne, som klubbens medlemmer har under bygning. Vi skal ikke her bringe den store udredning om, hvad formel Vee er for noget, da vi om kort tid bringer en stor artikel om dette, blot kan vi fortælle, at det er et amerikansk fænomen, ligesom go-karten, gående ud på at bygge en formelracer på basis af folkevognskomponenter (motor, styretøj samt for- og baghjulophængning), altså en slags formel-junior blot holdt indenfor VW-rammer. Formlen er meget populær i USA, og den vil sikkert også slå an i Sverige, da det økonomisk kan holdes indenfor ret beskedne rammer at bygge en racervogn efter formel Vee.

jeb.

Chevelle Malibu

(fortsat fra side 429)

udskridning og senere følger forvognen, svorefter man har en jævn firehjulsudskridning. Dette lyder for mange bilister som en temmelig rå fremgangsmåde, men fænomenet indtræffer ved almindelig hurtig kørsel på så jævn en måde, at kun de færreste vil bemærke det, og næsten al bilkørsel former sig som en endeløs række af større eller mindre udskridninger.

Vejkontakten er aldeles glimrende, og navnlig bagakslen er overraskende stabil på virkelig dårlig vejbelægning. Der er ingen tendens til udskridning i form af kantende bevægelser, og også under disse betingelser kan vognen køres med fuld præcision.

Affjedringen er nok ret blød, men der er ingen gyngende eller ubehagelige bevægelser. Det lange karosseri giver naturligvis retningsstabilitet i ethvert plan, og ved kørsel på småveje med kuppelformede småbakker kan forhjulsaffjedringen derfor let gå i bund, hvis man ikke kører med absolut moderat hastighed.

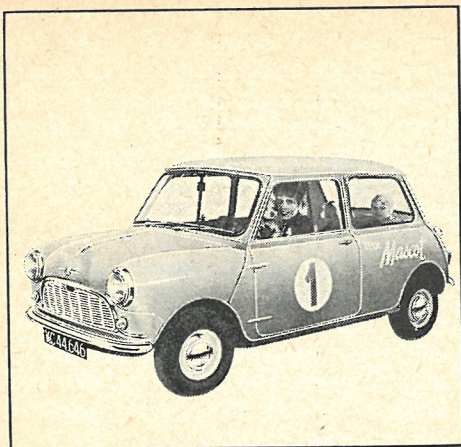
Under normale forhold er sidevindsstabiliteten tilfredsstillende, men ved fuldt læs på vognen, hvilket vil sige fem personer og nogen bagage, er Chevelle Malibu mere sidevindsfølsom end ventet, og navnlig under disse forhold kunne man ønske sig et mere hurtigtvirkende og mindre letgående styretøj.

Støjniveauet er for så vidt lavt, da man hverken hører motor eller transmission, og selv hjulstøjen er nede på et minimum, men i den afprøvede hard-top model var der en overdådig vindstøj ved hastigheder over 90 km/t, men denne støjkilde finder man ikke i samme grad ved fire-dørs modellerne.

Selvfølge besidder en vogn af denne størrelse ikke samme smidighed som en europæisk mellemklassevogn, men man kan på ingen måde sige, at den er vanskelig at manøvrere hverken i byen eller på landevejene. Tværtimod er den lettere at dreje i én omgang på gade eller vej, fordi man med det samme kan få fuld underdrejning på hjulene, og af samme grund er kantstensparkering uhyre let – bare der er plads nok. I en Chevelle Malibu SS er der en masse fin mekanik, som der ikke har været råd til i de europæiske biler, men til gengæld er der en masse sund fornuft i de europæiske vogne, men vel at mærke sund fornuft, som ikke har været nødvendig for amerikanerne.

Coventry Climax

I Skandinavisk Motor Journal nr. 5 gav vi i artiklen »Monument over en udvikling« det løfte, at vi i dette nummer ville bringe en nærmere beskrivelse af den 16-cylindrede Coventry Climax. Vi er flove over at være løfte-brydere – historien findes nemlig *ikke* i dette nummer. Bladtekniske årsager forhindrede dette. Nu vil vi imidlertid ikke alene love, men garantere, at historien bringes i næstfølgende nummer af SMJ. Artiklen er færdigproduceret og ligger klar til Skandinavisk Motor Journal nr. 7.



Verdens kvikkeste brugsvogn

Morris Mascot går fra sejr til sejr i internationale motorløb. Det er rart at vide, at den vogn, man vælger, har køreegenskaber langt ud over det almindelige. Mascot er skabt som moderne brugskunst, alt er sat ind på at sikre Dem og Deres passagerer en behagelig, hurtig og økonomisk transport. Motoren foran – benzintanken bagi. Priser excl. leveringsomkostninger fra kr. 15.442,–.

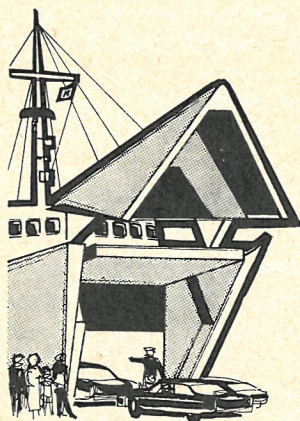
MORRIS MASCOT

VINDER AF MONTE-CARLO LØBET 1964 OG 1965



GRENAA-VARBERG

Den moderne bilfærge med
direkte til- og frakørsel og
1. kl. service om bord.



FARTPLAN

Fra 12. juni til 15. august

daglig fra Grenaa kl. 13,00 og 24,00

– fra Varberg kl. 7,30 og 18,30

EUROPAFERGEN

GRENAA - TELEFON (063) 20300 - TELEX 4430

DERES VEJ TIL SVERIGE



teknisk BREVKASSE

SMJ's tekniske medarbejdere står til disposition for vore abonnenter,
når der medfølger svarporto til direkte besvarelse

På den tidligere model af 4CV (1954) var der på højre side af krumtaphuset en udluftningsventil. På denne er der ikke nogen. Hvordan kan det forklares, at den pludselig kan undværes, når man ser, hvor meget andre biler (f. eks. Fiat 850) har gjort ud af problemet udluftning. Ved forespørgsel hos forhandleren fik jeg oplyst, at udluftningen nu foregår gennem oliepåfyldningshætten, men så vidt jeg husker, var der også luftgennemgang i påfyldningshætten på den gamle model. I mit tilfælde har sagen imidlertid en særlig komplikation, idet jeg har påmonteret et oliefilter med returrør tilsluttet ventildækslet. Kan denne oliestrøm hæmme udluftningen? Hvorledes virker et evt. overtryk i krumtaphuset? Kan uregelmæssig motorgang ved visse belastninger (karburator gennemgået fra A til Z) forklares på denne måde? Ved en bestemt lejlighed bedredes forholdet mærkbart lige efter olieskift. Kan det gamle udluftningssystem om nødvendigt påmonteres uden større besvær?

H. N. J., Gentofte.

Det nævnte sidestømsfilter kan have indflydelse på motorens udluftning, da der kun er forbindelse mellem ventildæksel og krumtaphus gennem en part af stødangtunnellerne, og er der stor olie-gennemstrømning, kan disse kanaler delvis blive blokeret, men udluftningen kan ikke have noget med motorgangen at gøre. Manglende udluftning eller ligefrem tryk i krumtaphuset gør sig bemær-

ket gennem utætheder for olie navnlig mellem motor og kobling. Derimod kunne vi tænke os visse besværligheder ved ventilerne, hvis der kommer overdådige mængder olie ind over topstykket.

Pladsen til det gamle udluftningssystem er afsat, og det kan monteres efter den nødvendige gennemboring, men undersøg nu sagen grundigt først, for olie fra filteret skulle nødig sejle i store mængder ud gennem udluftningsrøret i krumtaphuset.



Af prøvekørslen af Jawa 250 i oktober 1956 fremgår det, at maskinen har udmærkede køre- og styreegenskaber. Den prøvekørte model var udstyret med 16" hjul. Det fremgik af rapporten, at den var udpræget overgearet.

Ved simpel udregning har jeg konstateret (hvis jeg har regnet rigtigt), at den sidste nye 350 ccm model ved 5250 omdr./min. med gearing 4,5:1 (iflg. SMJ), hjulstørrelse $3,50 \times 16$ teoretisk kører 128 km/t. Da maskinen ikke kører så hurtigt, skulle det jo være bevis på, at også den er overgearet. Hvis man gearer den 12-15 pct. ned - 2 tænder på forreste kædehjul - har man den sikkert opnåelige tophastighed på omkring 110 km/t, og hvad der for mig lyder mere tiltalende: bedre accelerationsevne.

Nu vil jeg gerne spørge, hvorledes det forholder sig med køreegenskaberne for modellen med 19" hjul. Kan man sim-

pelthen gå ud fra, at retningsstabiliteten er forøget på styrefølsomhedens bekostning og dermed basta? Med hensyn til øvrige egenskaber skulle de vel også blive som for »Lux« modellens vedkommende, hvis man indretter gearingen derefter og eventuelt monterer et smallere styr.

Endelig et andet spørgsmål, som har almen interesse for totaktskørere med højkomprimerende maskiner. I stedet for blandekande kan man så poste f. eks. 6 l fra blandestanderen med blandingsforholdet 12:1 (10:1) og 6 l superbenzin, hvorefter man har et blandingsforhold på 24:1 (resp. 20:1) og en benzin med ret højt oktantal? Eller for at tage kridtet fuldt ud 3 l færdigblandet i forholdet 6:1 og 9 l superbenzin? Det vil jo unægteligt lette tilværelsen, men vil benzin og olie blive ordentligt blandet?

E. L., København Ø.,

Alle Deres betragtninger ser helt korrekte ud. Ved en nedgearing vil man foruden en bedre acceleration sikkert også få en lille forøgelse af benzinforbruget, der i forvejen er ret stort.

De store hjul på sportsmodellerne vil give forøget retningsstabilitet, og da denne er fuldt tilstrækkelig på de Luxe modellerne med de små hjul, bliver det i nok så høj grad mindre styrefølsomhed, der bliver fremherskende ved overgang fra højre- til venstresving og omvendt.

Systemet med hensyn til blanding af superbenzin i en forblanding af f. eks. 10 % olie/benzinblanding lader sig udmærket udføre, men der er blot en enkelt ting, man skal tage sig i agt for. Man skal sørge for, at der kommer lige meget af den olieblandede benzin og superbenzinen på begge sider af tankens indvendige pukkell. For nogle år siden løste vi ved et tilfælde et stort mysterium, der satte benzinselskaberne grå hår i hovedet. Flere to-taktere brændte sammen kort efter optankning, men en senere analyse af benzin/olieblanding viste sig at være helt korrekt, og da vi fik overdraget at undersøge

maskinerne, fandt vi alle justeringer korrekte. Altså måtte det være olie, skønt denne var gennemprøvet i det uendelige. Men det var ikke olien. Ved en optankning fik SMJ's redaktør blandet olie med 5 liter benzin i en af de den gang benyttede blandekander, blandingen blev hældt på maskinen, og der blev derefter hældt 10 liter ren benzin oven i tanken – en ganske almindelig fremgangsmåde. Cirka en kilometer efter udkørslen fra servicestationen satte motoren ud med to tilsoledede tændrør – og så faldt tiøren. Den olieholdige benzin var hældt ned på den side af tankens pukkell, hvor benzinbanen sidder, og da svømmerhusets benzinindhold var opbrugt, kom den alt for olierige benzinblanding i motoren, men havde benzinbanen siddet i den anden side, var motoren sandsynligvis brændt sammen. Når man ikke fandt ud af dette ved laboratorieprøverne, var det fordi, brændstoffet var blevet rystet godt rundt i tanken under transport med kranvogn eller på anden måde blev gennemblandet under transport. Når kun bestemte modeller brændte sammen, var det på grund af disses tankkonstruktion og store påfyldningshul, der gjorde det muligt at fordele benzinen på ovennævnte måde afhængig af, på hvilken side af maskinen tankpasseren stod under påfyldningen.



Jeg er den lykkelige ejer af en Sunbeam motorcykel 1954 model, type S 8 stelnr.: S 7-7296, motornr. S 8-12688, som jeg købte for et år siden for den fyrstelige sum af 100 kr. med varesidevogn monteret. Den lignede faktisk et totalt vrag, men bortset fra et fuldstændigt defekt ledningsnet er den sund og rask i mekanisk henseende og efter en omlakering fremtræder den næsten som ny igen. Desværre var deres glimrende håndbog for motorcykler udsolgt, da jeg havde mest brug for den, men jeg nåede at sikre mig et eksemplar af den nye udgave, som jeg venter mig meget af i mit videre arbejde med maskinen. Da jeg er tømrer

af profession kan De sikkert forstå, at der er mange ting, som jeg er i tvivl om, og jeg håber at De er i stand til at hjælpe mig med mine mange spørgsmål. Jeg har prøvet at henvende mig hos importøren, men når de opdager, at man ikke skal købe noget og i stedet have gratis oplysninger, taber de fuldstændig interessen for ens person eller rettere maskine.

Jeg skriver spørgsmålene op i den rækkefølge som forekommer at have størst betydning og håber, at De kan hjælpe mig med så mange som muligt.

1. Ledningsdiagram.
- 2a. Ventilspillerum.
- 2b. Fortænding (gerne i grader).
3. Oliemængde og kvalitet.
 - a. Motoren.
 - b. Gearkassen .
 - c. Bagtøj.
 - d. Forgaffel.
4. Dæktryk. Dækstør. : $475 \times 16''$.
 - a. Forhjul
 - b. Baghjul.

} Solo og sidevogn.

5. Jeg kunne tænke mig at sætte en olietryksmåler på maskinen, da den eneste kontrol med smøringen, man har, er målepinden i bundkarret, og den fortæller intet om oliepumpens effektivitet eller eventuelle ispropper i sugerøret.

Jeg er imidlertid i tvivl om det i det hele taget kan lade sig gøre, men håber at De måske kan hjælpe på dette punkt også.

E. O., Ullerslev.

Normalt henviser vi til Lucas, når det drejer sig om ledningsdiagram til en engelsk maskine, men da det er lidt specielt til Sunbeam, sender vi et lystryk.

Ventilspillerummet skal ved kold motor være 0,018" eller 0,45 mm for alle ventiler. Fortændingen er let at indstille, for motoren skal tænde i øverste død-punkt. Motoren skal have 2,0 liter SAE 30 om vinteren og SAE 50 om sommeren.

Hirschmann AUTOANTENNER

Et kvalitetsprodukt

Hirschmann autoantenner fremstilles i 60 forskellige typer, og der vil derfor altid være en type, der passer til deres bil.

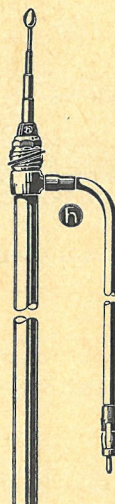
Forlang katalog

Tage Schouboe^A_S

ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI

Skyttegade 7 . København N

Telefon: (01) 39 25 00



Samme olie benyttes til gearkassen, der skal have påfyldt 1½ liter. Snekkehuset (bagakslen) skal have 284 ccm SAE 140, og hvert gaffelben 213 ccm SAE 20.

Deres fordæk er ikke helt rigtigt, for det skal være 4,50-16", medens baghjulet skal monteres med 4,75-16". Dæktrykket er til både solo og sidevognskørsel 19 p.s.i. på både for- og baghjul, og et 19" sidevognshjul skal have 16 p.s.i.

Det vil blive meget vanskeligt at montere et oliemanometer.



Vedr. Neckar Europa 1961.

Jeg har før skrevet til Dem om vognen, som er anskaffet i november 1964, men der er stadig et par spørgsmål.

1. Motoren (type 103 D) har kørt 40.000 km og er monteret en Weber type 32 IMPE 1. Da jeg har ret stort benzinforbrug, 8 km ved blandet kørsel, vil jeg foretage et komplet benzinpumpe- og

karburatoreftersyn. Fra Weber-importøren i Aarhus fik jeg brochure, som viser, at svømmerstarten er max. 16, min. 9, men hvordan måles det? Jeg har mistanke til for høj svømmerstand, selvom den går urent omkring et gadehjørne ved kold motor. Alle dyser bliver selvfølgelig checket efter.

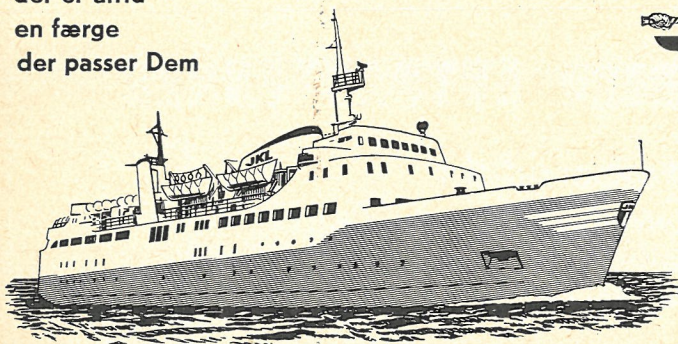
2. Tomgangen er uren, mest ved kold motor, uanset tomgangsjustering, det tyder dog ikke på udsættelse, da tændrør (Bosch W 175 T 1) er friske, stillet til 0,7. Lucas sportsspole monteret, korrekt forbundet. Motoren halter en del ved kold.

3. Knastakselkæden støjer en del, er det almindeligt for FIAT 1100/NECKAR?

4. I instruktionsbogen er der gjort meget ud af oliefiltrene, men De meddelte dog, at sidestrømsfilteret kun skal udskiftes hver 10.000 km.

Men hvad med hovedfilteret? I bogen står der igen 5000 km som termin, men

-der er altid
en færge
der passer Dem



JKL
-den lige linie

JYLLAND
2 1/2 time
SJÆLLAND

Reserver plads på

JULLE, KALLE og LASSE

-de tre autofærger har al moderne komfort, 1. kl. køkken, elegant spisesalon, stort cafeteria og fuldstændt betjening. Masser af hvilepladser og delvis overdækket solterrasse.

sejler 8 dobbeltture dagligt

JUELSMINDE KALUNDBORG LINIEN A/S

Tlf. Juelsminde * 272
(066) 3 86 11

København: Mlnerva * 230
St. Kongensgade 90, K.

Kalundborg * 2100
(03) 5 15

det må da være galt, og tilmed skal man være akrobat for at komme til?

Til slut kan nævnes, at ventilerne også skal stilles, at luftfilteret er rent, men tænding er omhyggeligt justeret, (platinen 0,45 mm) efter pasmærket.

G. H., København F.

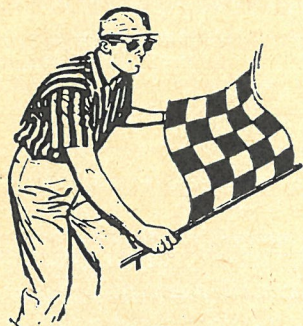
Vi tror roligt, at De kan se bort fra for høj svømmerstand som årsagen til et stort forbrug, da der næsten kun med vold kan bringes uorden i svømmersystemet på en Weber. Hvis der er tale om megen bykørsel, er forbruget heller ikke så unormalt – som bekendt har vi fået omtrent samme model til at køre kun 3 km pr. liter ved at følge efter vagtparaden gennem København, skønt vognen gik ca. 14 km pr. liter ved hurtig lande-vejrskørsel med fuldt læs.

Derimod er samme motor meget følsom overfor korrekt og ukorrekt tændingsindstilling, og systemet bør derfor

prøves med stroboskop og andre måleinstrumenter.

Man kan aldrig regne med tomgangen ved kold motor, men hvis motorgangen er haltende ved kold motor uden overdreven brug af chokeren(som om en enkelt cylinder sætter ud), bør De efterse ventil-spillerummet, da det kan tyde på, at en ventil står for tæt. Da der er letmetaltopstykke på motoren, vil ventilspillerummet på grund af ventilernes hurtige opvarmning formindskes lige efter den kolde start, medens spillerummet senere, når topstykket er blevet varmt, vil blive forøget, fordi topstykket udvider sig mere end ventilerne. Man kan derfor en kort overgang have en ventil, der står for stramt og altså ikke kan lukke helt.

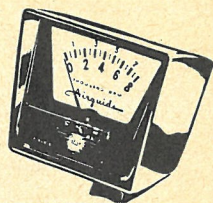
Der er kun et sidestrømsfilter på Fiat/Neckar 1100, og desuden er der en si ved oliepumpen og en si ved reduktionsventilen, og det er sidstnævnte, der skal renses fra tid til anden. Det vil være rigtigt at



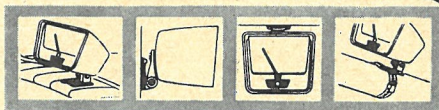
Elektroniske omdrejningstællere

AIRGUIDE

Elegant amerikansk model, med mange monteringsmuligheder. 0-8000 O/M. Universal til 6 og 12 volt, + el. + stel. Kan også anvendes ved transistor-tænding. Komplet med monteringsmateriel og vejledning. Kr. 225.- + oms.



SPEEDWELL



Den kendte SMITHS model fås nu med SPEEDWELL skala. 0-8000 O/M. Til indbygning eller montering i medfølgende panel. Komplet med nødvendige monteringsmateriel og vejledning. Kr. 248.50 + oms.

SVEND OLSEN

City-depot:
Halmtorvet 13, CE 9063

En gros:
Valhejs Alle 179, Vanløse
(01) 70 77 11

rense efter de første 5000 km, men senere er det ikke nødvendigt at rense så ofte.

Knastakselkæden er ret tilbøjelig til at rasle i tomgang, men det betyder ikke noget, da det ikke høres ved almindelige hastigheder, og det går ikke ud over ventiltiderne.



Jeg vil gerne spørge, om De i Teknisk brevkasse kan hjælpe os med et problem vedrørende vores Peugeot 404, som vi fik i juli 1964. Den er købt som ny, og har nu gået godt 7000 km. Sagen er den, at der ved acceleration under landevejskørsel, f. eks. ved overhalinger, idet speederen trædes nedad, opstår ryk i vognen, som om motoren bremses et kort øjeblik, samtidig har man fornemmelsen af, at benzintilførslen svigter et ganske kort øjeblik og lidt efter er det hele overstået for så først på ny at give sig til kende ved en ny ændring af hastigheden. Vognen har haft fejlen fra ny, og tændingssystemet er blevet gennemgået og fundet fejlfrit, man rettede så søgelyset mod benzintilførselssystemet, men dette blev gået efter og benzintanken blev tømt, men alt uden resultat. Til andre tider er der ikke noget i vejen under de før nævnte forhold og motoren og vognen går jævnt og uden ryk.

Symptomerne kan ligne de i SMJ årgang 1964 side 645 for Triumph 2000 anførte.

Det kan tilføjes, at vores vogn anvendes til bykørsel og almindelig landevejskørsel med ture på 200–300 km og med en hastighed på 90–95 km/timen.

N.H.N., Århus.

Fejlen i Deres Peugeot 404 ligger utvivlsomt i karburatoren eller pumpen, når tændingssystemet er fundet i orden. Når fejlen kun optræder periodisk, kunne det jo tyde på, at det var karburator-is, der var skyld i vanskelighederne, men så vil motoren heller ikke kunne gå i tomgang. Vi er mest tilbøjelige til at tro, at fejlen ligger ved accelerationspumpeventilerne,

men det kan kun afgøres, når en virkelig kyndig mekaniker demonterer og efterser karburatoren i alle enkeltheder.



Efter at jeg har læst Deres prøvekørsel af DKW F 102 i et nummer af SMJ, er der et par spørgsmål, som jeg gerne vil have lidt mere uddybet.

Det første spørgsmål lyder: Hvad er lubrimatsmøring, hvordan virker det, hvordan er det opbygget. Jeg er flere gange stødt på udtrykket, uden egentlig helt at være klar over, hvad det dækker.

Mit næste spørgsmål lyder: Hvordan virker et friløb og hvilken indflydelse har det på vognen. Det fremgår nemlig af Deres prøvekørsel, at friløbet har indflydelse på køreegenskaberne, idet De skriver: »og på grund af friløbet kan man ikke fremkalde nogen overstyrende tendens, ved at slippe gassen midt i et sving«.

Endelig kunne jeg lide at vide, om de to ting, jeg her har nævnt, er noget, der kun bruges i forbindelse med to-takts motorer.

P. G. N., Brønshøj.

Lubrimatsmøringen blev udførligt omtalt i SMJ nr. 10/1961. Systemet består af en separat oliebeholder, en oliepumpe, der ved kileremtræk drives af motoren, en stangforbindelse fra karburatorens spjældregulering til oliepumpen og en olieledning fra pumpen til karburatorens benzindrør. Benzinen blandes altså allerede med olien inden den kommer ind i karburatoren, og motorens smøring sker på samme måde som i to-taktere med olieblandet benzin i tanken. Fordelen ved systemet er det, at oliepumpens kapacitet reguleres i forhold til den øjeblikkelige belastning (nedtrædning af gaspedalen). Når olie blandes i benzinen ved optankningen, er blandingsforholdet konstant, men ved lubrimatsmøringen til sættes benzinen mindre olie ved lav belastning og mere olie ved stigende belastning. I det konventionelle totakt system

må blandingsforholdet afstemmes til motorens krav om olie ved fuld belastning, hvilket medfører, at motoren får for meget olie ved lav belastning, og det giver som bekendt kulaflejringer.

Et friløb fungerer efter samme system som pal og palhjul i et hejseværk eller optrækket i et bornholmerur, blot benytter man ofte kugler eller ruller i samarbejde med centrifugalkraften frem for en vægt- eller fjederbelastet pal.

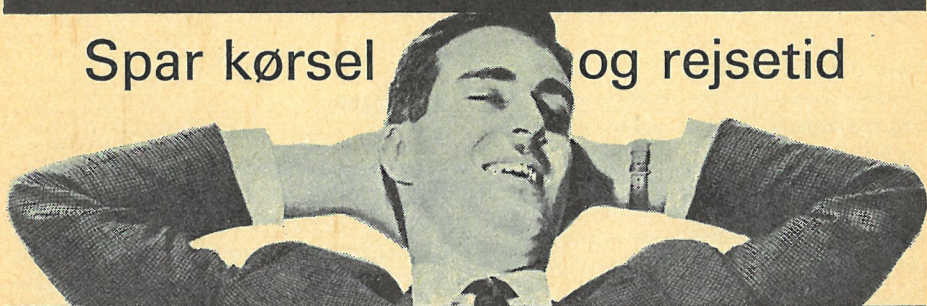
Når et friløb kan have indflydelse på køreegenskaberne, er det fordi de drivende forhjuls slipvinkler ændres mærkbart, når hjulene det ene øjeblik trækkes af motoren og i det næste øjeblik skal trække motoren, medens gaspedalen er sluppet. Ved firetaktmotorer uden friløb i forhjulstrækket mærkes dette som en indtrædende overstyring. Når der er friløb, skal hjulene ikke trække motoren med lukket gasspjæld, men blot rulle, og derfor ændres slipvinklerne ikke så voldsomt.

Lubrimatsmøring og forhjulstræk bruges kun i forbindelse med to-takt motorer, men man kan have friløb i forbindelse med en fire-takt motor. I trediverne kunne Chevrolet f. eks. leveres med friløb.

Ford Motor Company beder os meddele:

De i Bilparaden omtalte ombytningsmotorer i forbindelse med de forskellige Ford-modeller kaldes indenfor Ford-organisationen servicemotorer, og de omfatter som de fleste andre ombytningsmotorer den komplette motor inklusive top og bund, men er uden hjælpeudstyr som karburator, dynamo, starter, fordeler og kobling. Disse servicemotorer er ligesom Fords short-motorer alle fabriksny.

Spar kørsel og rejsetid



Tager De med en af de store, moderne Grenaa-Hundested Færger sparer De kørsel på landevejen, tid på rejsen og får en behagelig, afslappet tur

Fartplan gældende 30. maj — 25. sept. begge dage incl.

afg. Hundested	6.35	9.35	10.55	13.15	16.25	18.25	20.15	23.25
ank. Grenaa	9.10	12.10	13.55	15.50	19.00	21.25	22.50	02.00
afg. Grenaa	6.30	10.00	12.50	14.30	16.40	19.50	22.00	23.30
ank. Hundested	9.10	12.40	15.30	17.40	19.20	22.30	01.10	02.10

Oplysning og pladsreservation:

København: (01) 30 13 60

Hundested: (03 336) nr. 660

Grenaa: (063) 2 12 55

Grenaa-Hundested Færgerne

SIDEN SIDST

Kæmpeudstilling i München

I forbindelse med planlægning af sommerferien vil vi erindre om verdens første udstilling for transport og kommunikation, der afholdes i München fra den 25. juni til 3. oktober. Det vil være helt uoverkommeligt at opremse blot lidt af alt det, man vil kunne se på udstillingen, men den omfatter alt fra de jordbundne transportmidler og skibsfart til fly og rumraketter, og hver dag har sine specielle opvisninger, underholdninger, møder og kongresser lige fra prøver i avanceret køreteknik og manøvrekonkurrencer til jazzkoncerter og modeopvisninger.



Den tyske færdselslov er på forskellige punkter blevet ændret og skærpet, og lovovertrædelse af visse paragraffer er blevet en temmelig alvorlig sag. Ved beruselse i trafikken mister man automatisk kørekortet, og næsten i alle tilfælde vil man miste kørekortet efter flugt fra uheld både med personskaade og større materiel skade, ved tilsidesættelse af vigepligten, ved fejlagtig overhaling ikke alene hos den overhalende, men også hos den overhalede (hvis denne sætter hastigheden op under en overhaling), ved for hurtig kørsel på uoverskuelige steder (vej- og gadekryds, jernbaneoverskæringer m. m.), ved ikke at holde til højre på uoverskuelige steder (bl. a. sving og bakketoppe), ved ureglementeret venden på autobaner og ved utilstrækkelig afmærkning af stoppe- eller havarederede køretøjer. I disse tilfælde vil kørekortet blive inddraget i fra

seks måneder til fem år. I tilfældene fra »Tilsidesættelse af vigepligten« til »utilstrækkelig afmærkning af stoppede køretøjer« kan der tillige idømmes fængsel i indtil fem år.

Af dette fremgår det tydeligt, at overtrædelse af den tyske færdselslov sidestilles med kriminelle handlinger, hvad straffen og følgerne angår. Da ferisesæsonen står for døren, skal vi lige påpege, at man som udlænding ikke er unddraget et fremmed lands love, og selvom man i de fleste lande behandler udlændinge mere lempeligt, kan man alligevel risikere straf. Med hensyn til parkeringsforseelser skelner man f. eks. i Paris ikke mellem parisere og udlændinge, i Norge gives der store bøder til udlændinge, der kører for hurtigt, og man får slet ikke lov til at komme ind i Tyskland på blankslidte dæk. Det er værd at lægge mærke til, at der nu i Tyskland som i Italien fordres medbragt en advarselstrekant med refleks til markering af motorstop. Sådanne trekanter kan også købes i de danske tilbehørsforretninger, og danske bilister bør også bruge sådanne afmærkninger ved motorstop, havari eller andre uheld, selvom det ikke påbydes ved lov her i landet.



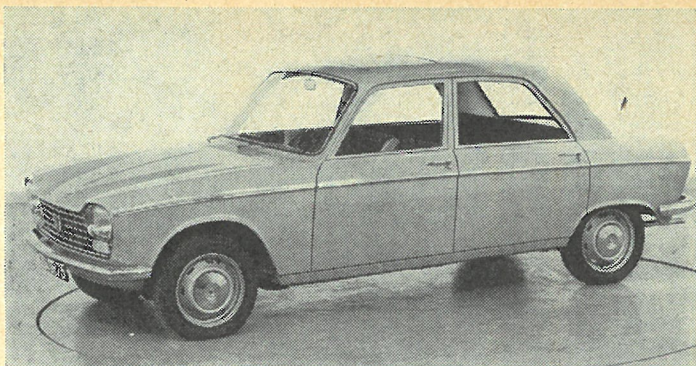
Ny Toyota

Foruden Toyota Crown vil Toyota Corona nu også blive importeret til Skandinavien. Det er en mellemklassevogn i 1,5 liter klassen med en motor på 74 hk og fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse og bundgear. Der er to enkelte, faconformede forsæder og omfattende udstyr. Som



Toyota Corona blev budt velkommen til landet med en prisforhøjelse på 2000 kroner.

Peugeot 204 har overtaget de ydre linier fra model 404, men indvendig er der forskel.



i de øvrige japanske modeller benyttes der selvstændig chassisramme, og der er vekselstrømgenerator. Corona vejer 925 kg, totallængden er 4065 mm, bredden 1550 mm og højden 1420 mm. Tophastigheden opgives til 140 km/t, og prisen med de nyeste afgifter er kr. 21.989,-, hvilket vil sige, at vognen blev budt velkommen med en ekstrabeskatning på kr. 2.000,-.

Med en månedlig produktion på 42.000 biler er Toyota nu blandt de ti største bilproducenter i verden.

★

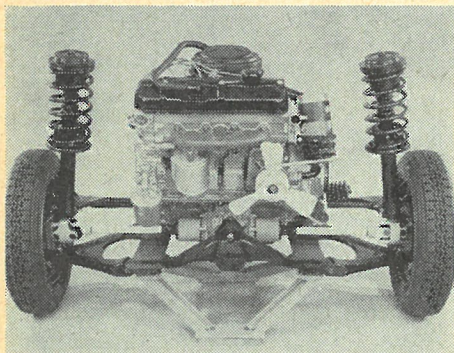
Peugeot 204

De efterhånden ret faste og sikre rygter om Peugeot 204 er nu blevet afløst af de nøgne kendsgerninger. Den nye model har tværstillet rækkemotor og forhjulstræk, karosseriet er udformet som

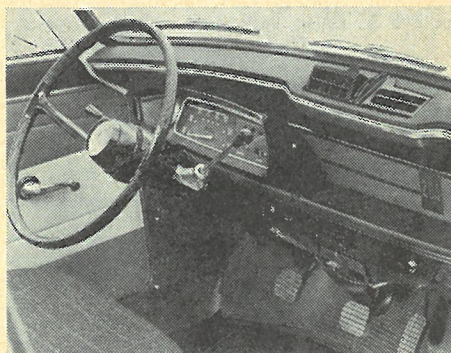
en fire-dørs sedan med linier, der minder meget om Peugeot 404, og den rummelige vogn har en totallængde på kun 3,97 meter. Vi må hellere med det samme tilføje, at fabrikken tilsyneladende har gjort en ret stor indsats med denne vogn, og den vil først blive frigivet til eksport om en halv snes måneder.

Den overkvadratiske motor (75×64 mm) er på 1130 ccm, og med et kompressionsforhold på 8,8:1 udvikler den 58 hk SAE eller 53 hk DIN ved 5800 omdr/min. Motorblokken med topstykke, bundkar og gearkasse er støbt i letmetal med udskiftelige cylinderforinger, og gearkassen er indbygget i bundkarret – ikke som en tro kopi af BMC-konstruktionen, men fordi det er den mest logiske løsning.

Krumtapakslen er lejret i fem hovedlejer. I dette tilfælde er differentialet anbragt foran motorblokken, og momentet



Den tværstillede motor og McPherson ophængningen på Peugeot 204.



Den ubindrede gulvplads giver mulighed for god spredning af pedalerne.

overføres til forhjulene gennem homokinetiske led anbragt på glidenoter inde ved differentialet, kardanakslar og dobbelte kardanled ude ved forhjulene, der er ophængt i system McPherson.

Foran på motorblokken er vandpumpen og ventilatoren anbragt, og på venstre side af blokken sidder dynamoen i næsten lodret stilling, og ved hjælp af en fritløbende rulle kan remmen føres fra en remskive på krumtapakslen over dynamoen og rullen til ventilatoren foran på blokken.

Der er hydraulisk aktiveret kobling og fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, tandstangstyring, skivebremser på forhjulene og tromlebremser på baghjulene med indskudt inertiventil i systemet. Baghjulene er uafhængigt ophængt i langsgående svingarme affjedret af skruefjedre – altså samme ophængningskombination som BMW 1500. Dækstørrelsen er 135×14 Michelin X, og vognen kører med disse dæk 24,6 km/t ved 1000 omdr/min. Egenvægten er 850 kg og tophastigheden 135 km/t. Indvendig bredde i hoftehøjde er 1350 mm for og 1320 mm bag, og bagagerummet har et volumen på 0,37 m³.

★

Mellem NSU og Wankel GmbH på den ene side og Porsche KG på den anden side er der sluttet licenskontrakt om Wankel-motorer til sportsbrug. Porsche skal indtil videre gøre forsøg med Wankel sportsmotorer. Rolls-Royce har også sluttet aftale om Wankel-licens.

★

Ny Sunbeam

Sunbeam Chamois er i nok så høj grad en navneforandring, som det er en ny model. Hillman Imp i finere udgave blev til Singer Chamois, men Sunbeam har sandsynligvis bedre klang end Singer, så derfor skiftede man simpelthen mærke.

Nok så bemærkelsesværdigt er det, at man ved en kort prøvetur kunne fastslå, at Sunbeam Chamois kører væsentligt bedre end den oprindelige Hillman Imp,

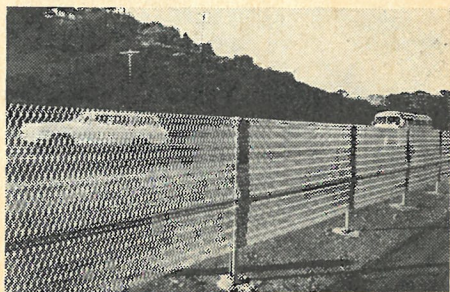


vi prøvekørte i sin tid. Den overstyrende tendens er forsvundet indenfor normal, hurtig kørsel, og forskellen er så mærkbar, at vi næsten ikke kan tro, at det er de bredere dæk, Dunlop P 41 155×12 , der alene er årsagen til forbedringen. Tilsyneladende er hjulophængningens geometri også ændret til større positiv camber på forhjulene og negativ camber på baghjulene. En nærmere undersøgelse i forbindelse med en forestående prøvekørsel vil måske vise noget interessant. Prisen på Sunbeam Chamois bliver kr. 18.275,- med de seneste inflatoriske afgifter.

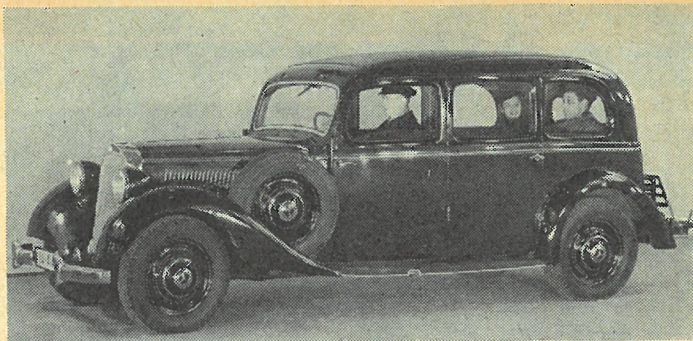
★

Sikkerhedsnet der forhindrer blænding

Man kan sige meget godt om motorveje, men natkørsel er ikke altid lige morsomt, når der er stærk trafik i modgående retning. Det er umuligt at køre med fjernlys, og det føles ikke betryggende at køre med stor hastighed og nærlys, når man tilmed har en massiv række af modgåen-



Til venstre ses Sunbeam Chamois – på billedet fornemmer man hjulstillingen med stærk positiv camber på forbjulene og negativ camber på baghjule. Til højre den første diesel personvogn, Mercedes 260 D, der kun blev fremstillet i 2000 eksemplarer.



de lygter imod sig. Alcoa International har nu fremstillet et specielt aluminiumsnet, der ved opstilling i midterrabatten med sikkerhed forhindrer blænding selv af modgående fjernlys ned til en radius af 240 meter. Sådanne net opstilles nu forsøgsmæssigt på stærkt trafikerede strækninger. Nettet virker tillige som sikring mod overkørsel til modgående baner, men det er sikkert mere fjedrende end de almindelige autoværn. På motorvejen til Halskov er opsat et net af anden type, og man kan hurtigt overbevise sig om det behagelige ved at slippe for blænding fra modgående køretøjer.

★

Rekord af person-dieselvogne

Daimler-Benz har produceret en halv million person-dieselvogne, og den nuværende Mercedes 190 D er så populær i de lande, der ikke har ekstrabeskatning på dieseldrift, at den i 1964 var den Mercedes model, der havde det største produktionstal.

De første diesel-lastvogne kom på markedet i 1923 introduceret af fabrikkerne Daimler, Benz og MAN, men først i 1936 blev man på biludstillingen i Berlin præsenteret for den første serieproducerede diesel-personvogn, Mercedes-Benz type 260 D med 2,5 liter motor, der udviklede 45 hk ved 3000 omdr/min. Denne model blev indtil den anden verdenskrigs udbrud kun produceret i 2000 eksemplarer hovedsageligt til taxakørsel.

I 1949 blev produktionen af diesel-personvogne genoptaget med model 170 D, der i 1954 blev afløst af 180 D, der dog overtog motoren fra sin forgænger. I 1958 kom 190 D, og denne model tegner sig for 283.000 stykker af den halve million.

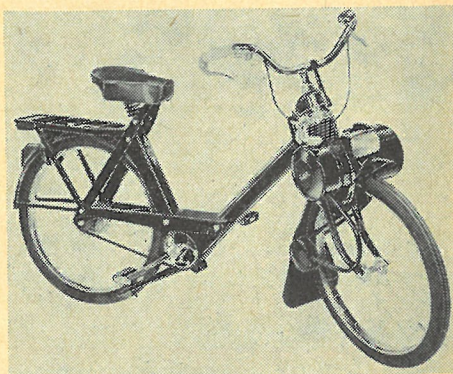
★

Velo Solex' 1965-model

For første gang i 19 år ændres der nu på konstruktionen af den lille, populære VeloSolex.

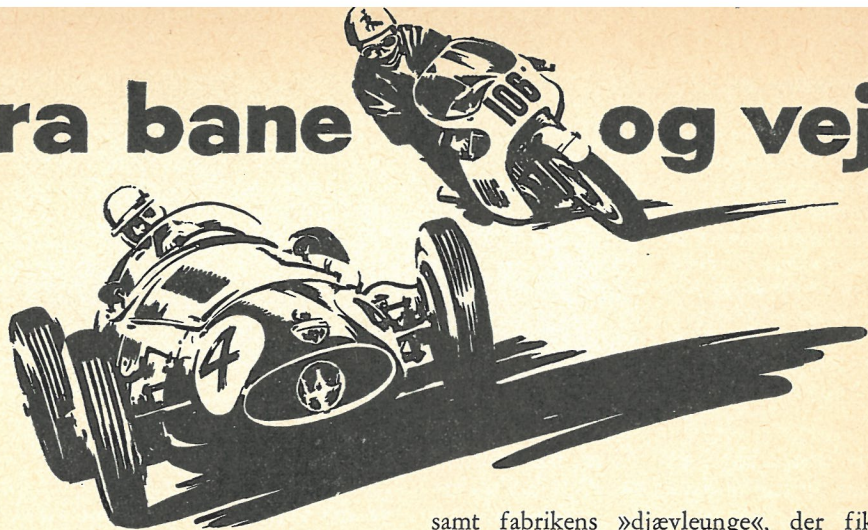
Den nye model »S 3300« er blevet lavere og lidt længere. Blandt 1965-modelens øvrige nyheder er det nye tromlebremsenav.

Sadlen er blevet væsentligt større og bedre affjedret end på tidligere modeller. Og så kan den nu indstilles i højden. Endelig har den nye model fået en større og mere moderne udformet lygte med firkantet lygtehus. Prisen er kr. 754,-.



Velo Solex S 3300 – første ny model i 19 år.

Fra bane og vej



Den udenlandske bilsport

Dansk sejr til Knutstorp

Som eneste danske deltager ved åbningen af den svenske bane-sæson på »Ring-Knutstorp« ved Hyllinge forsvarede standard-køreren Tom Belsö, Volvo, de danske farver på bedste måde.

På en regnvåd og glat bane hentede han sig en længe fortjent sejr i den store standard-klasse, gruppe 4, indtil 2.000 ccm. Den danske kørers hårdeste konkurrent var den tidligere svenske mester Anders Josephson i Ford Cortina Lotus. Josephson førte det meste af løbets 20 omgange, men da der manglede fire omgange, lykkedes det for Tom Belsö at komme forbi og sikre sig en meget populær sejr.

Eifelrennen

Det 28. internationale Eifelrennen, der var udskrevet for formel 2 vogne, blev kørt på Nürburgring og vundet af australieren Paul Hawkins, Alexis Ford. Nummer to blev Peter Revson, Lotus, og Mike Spence blev nummer tre også i en Lotus.

Tulipaner til damerne

Det var den engelske Rootes fabrik og især denne fabriks to kvindelige kørere

samt fabrikkens »djævlaunge«, der fik plukket de fleste tulipaner i det store hollandske Tulipan Rally.

Med en stærkt modificeret Hillman Imp på 998 ccm vandt den unge irske modetegnerske Rosemary Smith sammen med den kendte kvindelige rally-kører Valerie Domleo både generalklassementet og dameklassen.

På andenpladsen kom endnu en Imp kørt af Tiny Lewis og D. Pollard. De to Rootes hold vandt desuden den samlede GT-klasse samt klassen for GT-vogne 850-1150 ccm.

Som nummer 3 og 4 i generalklassementet og samtidig som nummer 1 og 2 i standardklassen kom de to Saab-hold H. Lund/B. Wahlgren og O. Dahl/L. E. Haag.

Tourist Trophy

Det store engelske sportsvognsløb Tourist Trophy, der for første gang blev kørt på Oulton Park banen, blev noget af en sensation, idet alle de store V-8 motorerede vogne måtte se sig slået af en af feltets mindste vogne med en fire-cylindret to-liters motor.

Det var Dennis Hulme, der i en Brabham-Climax BT 8 leverede dagens overraskelse og store præstation, idet han sammenlagt sejrede foran David Hobbs, Lola Ford 4,7, David Piper, Ferrari Le Mans 3,3 og Sir John Whitmore, Shelby American Cobra 4,7.

Syracuse GP

Kun godt 10 omgange skilte den schweiziske kører Josef Siffert fra en sejr, der havde skabt sensation indenfor bilsporten. Ved afviklingen af Syracuse Grand Prix på Sicilien førte han i Rob. Walker's privatejede Brabham-BRM 45 af løbets 56 omgange sammen med verdensmesteren John Surtees, Ferrari V8, og foran Jim Clark, Lotus 33. Bestandigt lå Siffert og Surtees side om side, og de to kørere skiftedes til at føre. Da man var nået til 46. omgang, var det Siffert, der førte, men denne omgang skulle blive skæbnsvanger for schweizeren. Han havde lige skiftet op i 5. gear og givet motoren gas, da baghjulene ramte en ujævnhed og begyndte at svæve i luften. Straks røg nålen på omdrejningstælleren op over de maksimalt tilladte 12.500 omdr./min., og så var det sket med den indtil da så fortræffelige motor.

Da Surtees samtidig fik vanskeligheder med tændingen rykkede Jim Clark frem i spidsen, og her blev han resten af løbet. Trods sine vanskeligheder kom Surtees ind som nummer to. Trediepladsen blev besat af Lorenzo Bandini, Ferrari. Svenskeren Joakim Bonnier kom på den efterfølgende plads med Rob Walker's Brabham-Climax.

Pau GP

Efter mesterlig kørsel på en våd bane, der tilmed var glat, vandt Jim Clark i en Lotus-Cosworth Pau Grand Prix for formel-2 vogn.

Det var fjerde gang, at Jim Clark vandt Pau GP og tredje gang i træk. Med dette hat-trick kom Clark i selskab med afdøde Jean Behra og Maurice Trintignant, der begge også har hjemført tre sejre i dette løb.

På andenpladsen kom Richard Attwood i en ny Lola 60-Cosworth, trediepladsen tog Jochen Rindt sig af i en Brabham-Cosworth. Da Clark gik over målstregen, var han over en hel omgang foran disse to.

Irsk Rally

Sammen med Terry Harryman vandt Paddy Hopkirk i en Mini-Cooper S sin første rally-sejr siden sejren i Monte-Carlo løbet 1964, da han på hjemmebane hjemførte totalsejren i »Circuit of Ireland Rally«. Det var fjerde gang at Hopkirk hentede laurbær i dette løb og for Harryman's vedkommende var det andet år i træk, at han sad i en vindervogn.

På en samlet andenplads kom Vic Elford og David Stone i Ford Cortina GT.

Dameklassen blev vundet af Rosemary Smith og Shiela O'Clery i Hillman Imp.

Monza 1.000 km

Det er stadig de røde italienske vogne, der trækker det længste strå, når Ferrari og Ford møddes i de store sportsvognsløb.

Ved 1.000 km-løbet på Monza-banen hed det sejrende hold Mike Parkes og Jean Guichet og sejrsekvipagen var en Ferrari 275 P2.

Det var også en af vognene fra Maranello, der besatte andenpladsen, nemlig

TRUMF*

AUTO ANTENNER

der er
TRUMF
autoan-
tenner

**TIL
ENHVER
VOGN**



-også til Deres!

NYT
FRA

RUDOLPH SCHMIDT A/S

NY CARLSBERGVEJ 66 · KØBENHAVN V · C 5165

en Ferrari 330 P2 kørt af John Surtees og Lodovico Scarfiotti. På trediepladsen kom så den første Ford vogn, en Ford GT med Bruce McLaren og Ken Miles bag rattet.

GT-klassen blev vundet af de to dygtige og kendte hollændere Ben Pon/Rob. Slotemaker i Porsche 904 GTS.

Syd Afrika

Med en 2,7 liters Cooper Climax vandt John Love det syd-afrikanske mesterskabsløb, der blev afholdt ved Pietermaritzburg, foran Tony Maggs, Brabham Ford og Peter de Klerk, Alfa Special.

Snetterton

Hele den europæiske elite af formel 2 køre og -vogne deltog ved »Autocar« F2 Trophy på Snettertonbanen. Med de tre tidligere verdensmestre Jack Brabham, Hill og Jim Clark i spidsen var der lagt op til to spændende løb. Den unge østriger Jochen Rindt havde i sin Brabham-Cosworth hurtigste træningstid. Under løbene opnåede Jack Brabham med sin nye Brabham-Honda hurtigste omgangstid.

Første heat blev vundet af Graham Hill, Brabham-BRM med Jim Clark, Lotus-Cosworth lige efter med samme tid.

På de to følgende pladser kom så Jack Brabham og Mike Beckwith, Brabham-Cosworth.

I andet heat gentog Graham Hill sin præstation fra første heat og sejrede foran Richard Attwood, Lola-Cosworth samt Mike Beskwith og Alan Rees, begge i Brabham-Cosworth.

Det samlede resultat blev herefter, at Graham Hill sejrede med Beckwith, Clark og Attwood på de følgende pladser.

Oulton Park

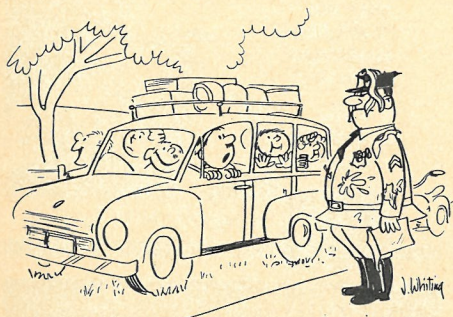
I en Brabham-Cosworth vandt den new-zealandske kører Denis Hulme på Oulton Park banen det første engelske internationale F2 løb i denne sæson. På andenpladsen kom den hurtige skotte Jackie Stewart, Cooper-BRM. På de tre følgende pladser kom Alan Rees, Brabham-Cosworth, Tony Maggs, Lola-Cosworth og Mike Beckwith, Brabham-Cosworth.

Graham Hill, Brabham-BRM, der en overgang førte løbet, måtte udgå i 18. omgang. Jack Brabham havde en del vanskeligheder med motoren i sin Brabham-Honda og endte uplaceret.

Et formel 3 løb blev vundet af amerikaneren Roy Pike, Brabham-Ford foran Warwick Banks, Cooper-BMC.

Safari Rally

Det 13. østafrikanske safari rally endte med en sensationel sejr. Det næsten 5.000 km lange løb gennem næsten ufremkommelige strækninger i Kenya, Tanganika og Uganda blev vundet af de to indiske turbanprydede brødre Joginder og Jaswant Singh, i Volvo 544. Den sejrende vogn var identisk med den fabriks Volvo, som den svenske europa-mester i rally Tom Trana sidste år efterlod i Syd Afrika, efter at den var blevet ødelagt i det samme løb. Bilen blev så senere købt af de to indere, der sammen byggede den



— Griser vejene til? Hvem? Vi?



Den vindende Volvo i Safari Rally lignede en lerkump efter løbet, men her er den endnu i fin stand.

op og riggede den klar til det store rally.

Da tidspunktet for løbets afholdelse falder sammen med regntiden, forstår man udmærket, at løbet bærer prædikatet – verdens hårdeste rally. Kun 14 af de ialt 86 startende vogne blev klasificeret. Blandt de mange, der udgik, var næsten alle de europæiske fabrikskørere. Eugen Böhringer/Klaus Kaiser og Erik Carlsson/Stirling Moss udgik allerede den første dag. Pat Moss-Carlsson/Elisabeth Nyström førte i lang tid det hårde løb; men en kollision satte dem tidsmæssigt langt tilbage.

Resultaterne:

1. Joginder og Jaswant Singh, Volvo PV 543.
2. Jan Jaffray-Simon Bathurst, Peugeot 404.
3. Victor Preston-Edward Syder, Ford Cortina GT.

Træning til Le Mans

At dømme efter den første officielle træning til en af årets største bilsportsbegivenheder, 24-timersløbet i Le Mans, der i år køres i dagene 19.-20. juni, bliver Ferrari en ualmindelig hård nød at knække for de øvrige fabriker. Blandt de femten hurtigste ved træningen var der

8 Ferrari'er og af disse 8 tegnede de 5 sig for pladserne 1-5.

Hurtigste tid havde verdensmesteren John Surtees. Ned af Mulsanne strækningen opnåede han en tophastighed på 330 km/t.!

Træningen skæmmedes af en tragisk ulykke, hvorved den amerikanske kører Lloyd »Lucky« Casner mistede livet, da hans store 5-liters Maserati med over 275 km/t blev knust for enden af Mulsanne strækningen. Han skulle have delt vognen sammen med amerikaneren Masten Gregory.

Sammen med Stirling Moss vandt Casner i 1961 1.000 km-løbet på Nürburgring i en Maserati Tipo 61.

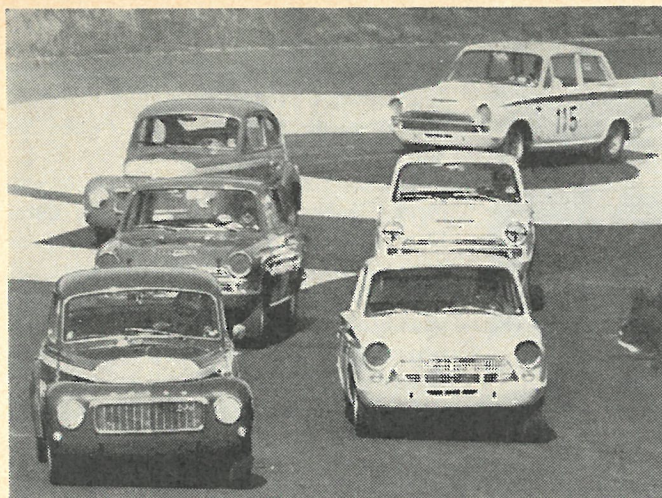
Den indenlandske bilsport

Åbningsløb på Roskilde Ring

Med omkring 20.000 tilskuere, hvilket er rekord for et åbningsløb, blev sæsonåbningen på Roskilde Ring rent publikumsmæssigt en stor succes.

I O. E. Motor-Cup, der var for motorcykler indtil 250 ccm, var der ikke den store spænding, da det store felt ret hurtigt blev spredt. Sammenlagt blev klassen vundet af svenskeren Bengt Gröndahl på Greeves 250 foran sin landsmand Rolf Dahl også Greeves 250. En interessant start i denne klasse var Billy Kraul, der startede med en stærkt tunet og modificeret Puch knallert på 50 ccm. Med dette køretøj formåede Kraul at placere sig omtrent midt i det store felt.

Arnold Larsen vandt i sin lille Fiat Abarth standardklassen under 850 ccm, gruppe 2. I denne klasse var der hård kamp mellem sejrherren samt Keld Hansen, Saab og Palle Ancher, DKW, der efter fin kørsel vandt første heat, men i anden afdeling måtte udgå med motorvanskeligheder.



Ved åbningsløbet på Roskilde Ring viste Tom Belsø, Volvo, fin kørsel. Sammen med Krister Holsby (til venstre i billedet) gav han de mange Cortina'er meget hård kamp. Det er Belsø, der her fører feltet an.

I standardklassen under 1.000 ccm, gruppe 3, var heldet med Palle Ancher, der stillede op i denne klasse også. Med sin hurtige DKW vandt han klassens to heat, begge gange med Arne Ditlevsen lige i hælene.

Det kneb lidt med spændingen i klassen for standardvogne 1.001–1300 ccm, hvor der ellers ikke plejer at mangle noget, men mange af de dygtige køreere havde uheld med deres vogne.

Dagens mest spændende løb og den bedste kørsel blev ydet i den store standard-klasse, gruppe 3 indtil 2.000 ccm. Det viste sig nemlig, at Volvo'erne var blevet temmelig hurtige i vinterens løb og virkelig formåede at give Cortina'erne jævnbyrdig kamp. Det var de to unge Volvo-folk Tom Belsø og Krister Holsby, Sverige, der gav de fem Ford-køreere noget at tænke på. Tom Belsø var flere gange helt fremme, men et lille balance-nummer og en brændt toppakning satte ham noget tilbage. Men det var dejligt at se den jævnbyrdige kamp, der viste at klassen på ny er blevet virkelig spændende.

I den kombinerede klasse for sports- og racervogne indtil 2.000 ccm, gruppe 4 vandt Ole Vejlund en sikker sejr med sin Lotus 23 B.

Endelig var der den dyre klasse, formel 3, hvor Jens Chr. Legarth stillede op med sin nye Brabham F3, i hvilken han vandt sikkert foran Jørgen Ellekær, der ikke havde nået at få sin tilsvarende vogn.

Resultaterne:

O.E. cup: Nr. 1 Bengt Gröndahl, Sverige, »Greeves«, Nr. 2 Rolf Dahl, Sverige, »Greeves«. Nr. 3 Anders Bergström, Sverige, »HVA«. Nr. 4 Dan Jeppesen, Danmark, »Honda«.

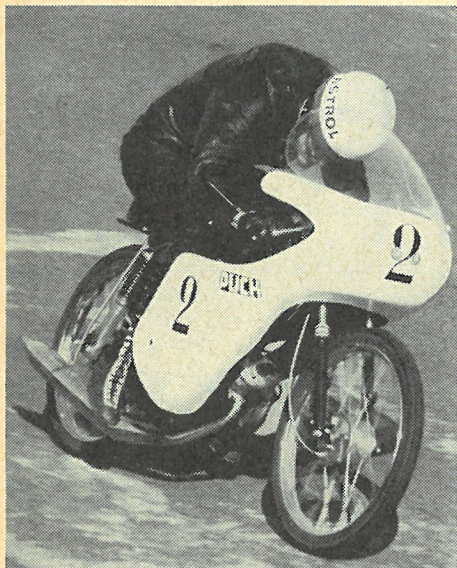
Standard grp. 2 under 850 cc: Nr. 1 Arnold Larsen, »Fiat Abarth« 14.22.5. Nr. 2 Keld Hansen, »Saab«, 14.24.9. Nr. 3 Gillis Kjelsson, Sverige, »Saab«, 14.26.2 Nr. 4 Roland Johansson, Sverige, »DKW«, 14.30.4.

Standard grp. 3, 1001–1300 cc: Nr. 1 Arne Riis, »Austin Cooper«, 13.26.8. Nr. 2 Poul H. Pedersen, »Morris Cooper«, 13.43.3. Nr. 3 Børge Nielsen, »Morris Cooper«, 14.01.3 Nr. 4 Peter Henckel, Sverige, »Morris Cooper«, 14.08.5.

Standard grp. 3 under 1000 cc: Nr. 1 Palle Ancher, »DKW«, 13.53.5. Nr. 2 Arne Ditlevsen, »Austin Cooper«, 13.54.5. Nr. 3 Fritz Møller, »Fiat Abarth«, 14.00.2. Nr. 4 Peter Hollnagel, »Austin Cooper«, 14.37.5.

Standard grp. 3, 1301-2000 cc: Nr. 1 Åge Buch Larsen, »Ford Cortina«, 13.36.7. Nr. 2 Steffen Nielsen, »Ford Cortina«, 13.37.2. Nr. 3 Jørgen Nielsen, »Ford Cortina«, 13.40.4. Nr. 4 Krister Holsby, Sverige, »Volvo«, 13.41.0. Nr. 5 Tom Belsø, »Volvo«, 13.45.6.

Sportsvogne: Nr. 1 Ole Vejlund, »Lotus 23B«, 13.11.7. Nr. 2 Jørgen Qvist, »Lotus«, 13.20.4. Nr. 3 Anker Larsen, »Lotus le Mans«, 13.32.9. Nr. 4 Rolv Hopen, Norge, Lotus »Super Seven«, 13.33.1.



På sin stærkt ombyggede Puch knallert fulgte Billy Kraul godt med sine langt kraftigere konkurrenter ved mc-løbene på Roskilde Ring.

Formel 3 racere: Nr. 1 Jens Chr. Le-garth, »Brabham«, 12.45.1. Nr. 2 Jørgen Ellekær, »Lotus 22«, 12.54.9. Nr. 3 Leif Persson, Sverige, »Lotus«, 13.16.1. Nr. 4 Börje Björkquist, Sverige, »Con-dor«, 13.24.8.

Korskrobanens åbningsløb

Traditionen tro var det både blæst og regn, da Korskrobanen ved Esbjerg åbnede sin jordbane-sæson.

I klassen for standardvogne indtil

2.000 ccm måtte der foretages omstart for at finde den endelige vinder, da to kørere stod lige ikke blot i point, men også i sammenlagt tid. Omkørslen bevirkede, at Pøter Vestergård, Volvo, vandt foran svenskeren Bengt Lidmalm, Volvo. På tredjepladsen kom Åge Buch Larsen, Cortina GT.

Iøvrigt blev resultaterne følgende: Special junior 500 ccm: Ole Olsen, Haderslev, 16 point. Junior solo 500 ccm: Peder Meder, Esbjerg, 14 point. Senior solo 500 ccm: Preben Bollerup, Esbjerg, 18 point. Junior sidevogn 500 ccm: Sv. Nielsen/O. Holm, 7 point. Senior sidevogn 500 ccm: H. C. Callesen/E. Skovshoved, Esbjerg, 15 point. Standardvogne, gruppe 2, 0-850 ccm: Sv. Erik Sørensen, HMK, standardvogne, gruppe 3, 0-1.300 ccm: Poul H. Petersen, RMSA. Standardvogne, gruppe 3, 1.301-2.000 ccm: Peder Vestergaard, EMSA.

Motorcyklesporten

Moto-cross VM serien

Moto-cross sæsonen på verdensmesterplan har indtil videre haft et ret mærkeligt forløb. Allerede ved det østrigske 500 ccm Grand Prix kunne man se mange opborede 250 ccm modeller, da mange kørere foretrakker mindst mulig vægt fremfor den største motoreffekt. Det blev dog en svensk sejr, da Sten Lundin vandt på sin 497 ccm Matisse



den nyeste bagrude

forlang monteringsvejledning

„HENO“ SØHUS ST.-Fyn

Telf. Od. (09) 1110 41 - 1170 02



Jeff Smith og østtyskeren Paul Friederichs (til højre) i nærkamp under det finske moto-cross Grand Prix. Jeff Smith vandt begge afdelinger med Paul Friederichs på andenpladsen.

med Gunnar Johansson (Lito) på andenpladsen. Knap så godt gik det for de to andre svenskere, Rolf Tibblin og Bill Nilsson, der blev indblandet i en ulykke under træningen med det resultat, at Nilsson ikke kunne starte i løbet, og Tibblin kørte med en skade på den ene hånd. Løbet ramtes af mange maskinskader, der navnlig gik ud over englænderne.

Den følgende uge fik England imidlertid revance, da Jeff Smith vandt i Schweiz 500 ccm GP på BSA Victor foran Sten Lundin. De to køreere vandt hver en afdeling med den anden på andenpladsen, og da de derfor stod lige i points, blev tiden afgørende, og Smith havde sammenlagt 6 sekunder bedre tid. Trediepladsen blev også besat af en svensker nemlig Per Olaf Persson på Husqvarna

foran Scott og Eastwood på BSA, og på trediepladsen kom Andrei Klawinch, Sovjetunionen, på Eso.

Russerne eri øvrigt ved at komme godt med i moto-cross, og de har klaret sig fint i 250 ccm klassen, men da man så småt ventede deres store gennembrud, stillede de ikke til start – de var taget hjem til 1. maj-festlighederne!

Det franske 500 ccm moto-cross GP er en ondskafuld historie, hvor det gælder om at komme først af sted i starten, og lykkes det ikke, må man være passende tilbageholdende og i øvrigt se sig godt for. Sagen er den, at kort efter startstedet snævrer banen ind til en enkeltmandssti, hvor der meget let kan ske et bunke-sammenstød, hvis flere ryttere vil igennem på samme tid.

Under træningen kom Rolf Tibblin lettere til skade, men han stillede dog til start. Efter sin første omgang måtte han dog give op. Første afdeling førte Sten Lundin (Metisse) med Jeff Smith på andenpladsen, men så svigtede svenskerens gearkasse, og Smith vandt første afdeling. Lundin kunne ikke få sin maskine klar til anden afdeling, som Jeff Smith førte fra start til mål fulgt af Lampkin og Scott med stor afstand til det øvrige felt.

Resultatet af løbet blev, at Jeff Smith, BSA Victor, vandt foran Scott, Persson og Lampkin, og dermed førte Smith i kampen om mesterskabet – men der er lang vej endnu.

Største specialfabrik for

motorcykle-, scooter- og knallert-
cylinderudboring

Fineste kvalitetsstempler anvendes

Alle krumtapreparationer udføres

**KØBENHAVNS
CYLINDER-SERVICE**

NØRREBROGADE 211

(01) 93 ÆG 2403

(01) 93 ÆG 4803

Jef Smith styrkede yderligere sin stilling ved en overbevisende sejr i det finske 500 ccm motor-cross GP, hvor han vandt begge afdelinger. Dagens overraskelse leverede den østtyske kører, Paul Fredericks, der med sin 352 ccm MZ blev nummer to i begge afdelinger. På grund af politiske besværligheder vil Fredericks dog ikke kunne gøre sig håb om nogen placering i kampen om verdensmesterskabet, da han kun kan få tilladelse til at køre i østbloklandene og lande, der ikke er medlemmer af NATO.

Anden afdeling blev næsten et spejlbillede af første afdeling, da tredje- og fjerdeplads i begge løb blev besat af henholdsvis Vic Eastwood, BSA, og Gunnar Johansson, Lito.

Spaniens GP

Den største klasse i Spaniens GP var 250 ccm klassen, der helt og holdent blev til et opgør mellem Phil Read på den to-cylindrede Yamaha og Tarquinio Provini på den fire-cylindrede Benelli med skivebremser. Egentlig skulle Redman have været med i kampen med sin Honda, der er seks-cylindret, men han fik en venlig henstilling fra fabrikken om ikke at deltage i løbet, medmindre han følte sig land. Den egentlige årsag skal måske nok søges i den omstændighed, at den seks-cylindrede Honda ikke følte sig rigtig tilpas på banen.

Første halvdel af løbet førte Read tæt forfulgt af Provini, og det var temmelig oplagt af taktiske grunde, at Read lod italieneren overhale, så han kunne spare sin motor ved at lægge sig i Benelli's slipstrøm. Provini hoppede på den sikker i håb om at kunne lægge så stor afstand mellem de to maskiner, at englænderen ikke ville få fornøjelse af slipstrømmen.

Tre omgange førte Provini, og tempoet blev sat op, men han kunne ikke ryste sin forfølger af, og da Read igen overhalede, satte han samtidig ny banerekord ved at slå Provini's to år gamle rekord med 0,6 sek. Read havde stadig førin-

gen og Provini's maskine begyndte at tabe pusten, alt imedens den begyndte at sende temmelig kraftig blå røg ud gennem udblæsningen. Da var det klart, at Read ikke var til at røre, men Provini forsøgte at indhente i svingerne, hvad han satte til på de knapt afmålte lige strækninger, men ved en for hård opbremsning mistede han kontrollen over maskinen, styrtede og var dermed ude af løbet.

Dette gav den spanske kører, Ramon Torras (Bultaco) chancen, og tilskuerpladserne var ved at koge over af patriotisme, da den spanske rytter reddede sig en sikker andenplads. Kun disse to ryttere gennemførte de 33 omgange - Read med en gennemsnitshastighed på 117 km/t, Torras 2 min. 35,7 sekund senere i mål end vinderen, men på sidste omgang blev han også stærkt forsinket, da hans maskine kørte tør for benzin.

I 125 ccm klassen måtte Honda-holdet hurtigt udgå med motorvanskelighe-

Genvej til det vesttyske autobahn-net

På 3¼ time kommer De fra Gedser til Vesttysklands største internationale bilfærgehavn ved Lübeck-Travemünde, praktisk talt direkte ind på det vesttyske autobahnnetts nordligste udgangspunkt - 72 km fra Hamburg.

5 daglige dobbeltture i højsæsonen

Fartplan fra 30/5 til 25/9 1965

Afg. Gedser ...	06,10	10,00	13,45	18,00	22,00
Afg. Travemünde	06,10	09,50	13,45	18,00	22,00

Pladsbestilling: Deres rejsebureau eller FDM samt på rutens kontorer:

København: Gedser-Travemünde Ruten, V. Farimagsgade 6 (Centrumgården lige ved Vesterport), tlf.: MI 2248, 4856, 6881. Åbent hverdage 8-20, lørdage 8-18 og søndage 9-12.

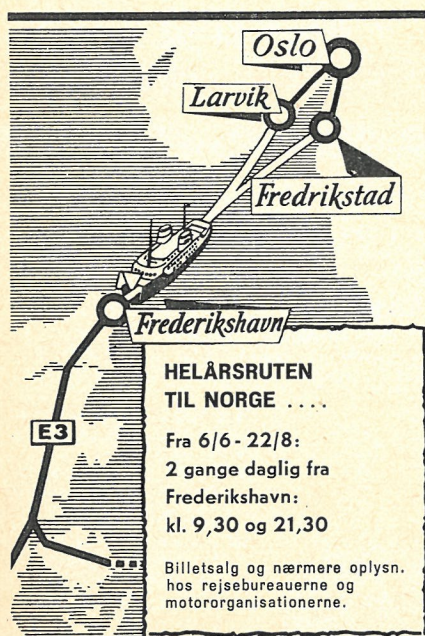
Gedser: Moltzau Line A/S, tlf.: (0 38 79) 234 og 235.



der. Hugh Anderson, Ernst Degner og Frank Perris lå derefter som en fast Suzuki-formation i spidsen for feltet. Degner måtte udgå med gearkasseskade, hvorefter Woodman kom på tredjepladsen på MZ, og Torras lå som nr. 4 med Bultaco, men da der var seks omgange tilbage, fik han totalt motorstop. Hugh Anderson vandt med en gennemsnitshastighed på 112,55 km/t, og 21,5 sekunder senere besatte Perris andenpladsen (begge Suzuki). Woodman blev nr. 3 på MZ, og kun disse tre ryttere gennemførte de 27 omgange.

Sidevognsklassen var den sædvanlige BMW-opvisning med Deubel som suveræn vinder efter at have ført løbet fra start til mål over 27 omgange.

I 50 ccm klassen blev det et japansk opgør mellem Suzuki og Honda under engelsk administration. Hugh Anderson vandt løbet på Suzuki cirka fire sekunder foran R. Bryans, Honda. Busquets blev nummer tre på en Derbi foran Taveri's Honda. Andersens gennemsnitshastighed var 104 km/t.



A/S LARVIK-FREDRIKSHAVNFERJEN
Tlf. (084) 2 14 00, Frederikshavn.

Frankrigs Grand Prix

For første gang i 10 år blev det franske GP kørt på banen ved Rouen, der nu er 6,5 km lang. I 125 ccm klassen besatte Suzuki de tre første pladser, medens topkørerne hos Honda måtte udgå med maskinskader. Ernst Degner førte stort med sin Suzuki, men blev efterhånden indhentet af mærkekammeraten Hugh Anderson, der gik i mål som vinder med 148 km/t, og Degner blev nr. 2 (10,5 sek. efter Anderson), fordi han de sidste omgange kørte med et løst og upålideligt gaskabel.

Honda besatte de to første pladser i 50 ccm klassen, hvor Bryans vandt med 127,7 km/t. Taveri kom på andenpladsen 12,5 sekunder senere, og Degner blev nummer 3 på Suzuki.

I 250 ccm klassen var det et blandet felt. Jim Redman skød af sted som et lyn på den seks-cylindrede Honda, og allerede efter første omgang havde han et anseligt forspring foran Phil Read's to-cylindrede Yamaha. Provini lå på tredjepladsen med sin Benelli et godt stykke foran Derek Woodman's MZ. Redman forøgede stadig sit forspring, indtil han lå godt og vel 13 sekunder foran Phil Read, men på den følgende omgang var der kun et sekund mellem de to ryttere, og derefter overtog Read føringen, medens Redman måtte udgå med defekt gearkasse. Provini udgik, og kun Woodman var på samme omgang som Read, men så ville hans MZ ikke mere. Read blev derfor alene om at gennemføre de 25 omgange med en gennemsnitshastighed på 154,5 km/t, og B. Beale blev nummer to en omgang bagefter.

I sidevognsklassen var Camathias og Scheidegger absolut jævnbyrdige, indtil sidstnævntes motor begyndte at gå lidt urent, hvilket nok kostede ham nogle sekunder pr. omgang, men han kunne dog holde sin andenplads, skønt han gik i mål et halvt minut efter Camathias, der vandt med 141,7 km/t. Deubel kom på tredjepladsen - alle BMW.



GO-KART *nyt*

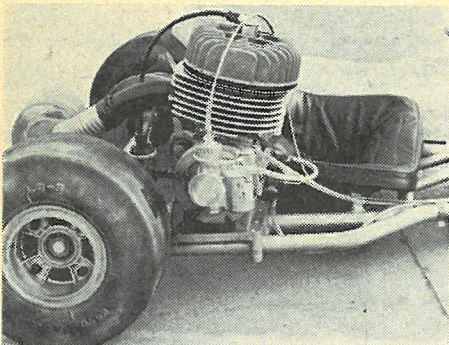
De nye klasser

Efter langt tids diskussion med de øvrige nordiske lande lader det til, at man inden for Automobil Sports Unionen er kommet frem til det reglement, som man agter at benytte resten af sæsonen.

I det mindste forlyder det, at der vil blive udskrevet DM i følgende klasser:

- A 100 ccm Populær,
- A 100 ccm National,
- A 100 ccm International,
- B/D 200 ccm m/gear, National,
- C 200 ccm International.

Da der ikke er nogen, som på nuværende tidspunkt otte dage før det første DM løb har set et trykt eksemplar af Formel

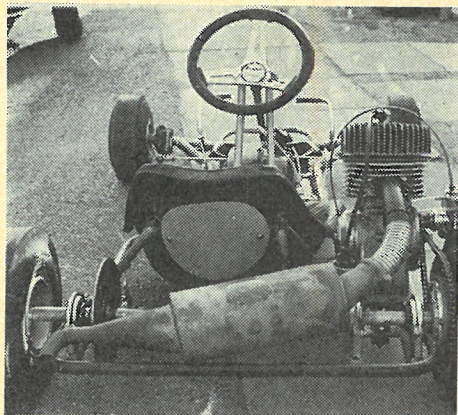


Den nye B.M.Astra motor fra Italien viste sin styrke under første afdeling af Em i Vevey. Sysy Ragganelli-Pellegrini, hvis fader har gjort sig det til en specialitet at tune disse motorer og sælge dem til en pris, som ligger godt over de to og et halvt tusinde kroner som motoren koster, placerede sig på en flot andenplads i finalen med fyrrer af Europas bedste kørere.

K reglementet, og som deraf følger ikke kan være underrette om, hvad de forskellige betegnelser som »Populær«, »National« samt »International« dækker, kan man jo godt tænke sig, at der er kørere,

som er lidt i tvivl om, hvordan de skal udstyre sig for at slippe gennem »Nåleøjet« til den tekniske kontrol i Vojens.

Den eneste klasse, som man kan gisne sig til, er klassen kaldet »International«, idet man må formode, at det bliver samme klasse, som der køres EM i. Men ind-



Lydpotten til disse motorer er en nykonstruktion af den kendte »straight-through« type, som skulle forbedre motorens trækraft ved lave omdrejninger. Da lydpotten er glasuld-dæmpet, og som følge deraf hurtigt vil blive stoppet til af den megen olie, der passerer fra to-takteren, bliver det ikke en fornøjelse for alle og enhver, da de koster ca. 350 kr.

til det trykte reglement foreligger, må vi desværre afstå fra at oplyse, hvordan det interskandinaviske reglement kommer til at lyde, selvom det har været udgivet i Sverige i en måneds tid eller to.

Åbningsløb i Ikast og Ålborg

De første to udendørsløb, som er blevet afviklet herhjemme efter en blanding af det gamle og det nye reglement, kørt den 2. og 9. maj i henholdsvis Ikast og Ålborg, og begge løb havde det til fælles, at de for de fleste klassers vedkommende, overhovedet ikke gav noget tips om, hvem der skal regnes for favorit til DM. At jævnbyrdigheden i klasse A i år er større end nogensinde før tyder kun på den glædelige fremgang, som sporten har haft, men da løbet i Ikast blev afviklet med halvtreds

procent af de, som kan regnes for aspiranter til et DM, og løbet i Aalborg mere have karakter af en vandorgelkoncert med falske akkompagnementer fra halvt druknede motorer.

Til begge løb kunne man dog glæde sig over at se, at der blandt de nye købere er mange som lover godt for fremtiden. Det kan vel næppe kaldes for et tilfælde, at vinderen af A Sport klassen til begge løb var den unge John Sørensen fra Ungdomsklubberne, som ivrigt assisteret af sin far som mekaniker viste lovende takter. Når han får pudset sin teknik lidt mere af og får noget mere erfaring i sin taktik, kan han udmærket regnes som aspirant til landsholdet. En anden »fast-commer« er den unge Jan Christensen, søn af næstformanden for Automobil Sports Klubben og tidligere danmarksmester i billøb, Kurt Christensen.

I øvrigt noteredes det, at Sven Engstrøm, som sidste år blev DM i Klasse B 200 ccm, er gået over i klasse D 200 ccm med gear, hvor han er suveræn med sin Bultaco. Dette har givet hans evige konkurrent Jørgen Back Poulsen mere frit slag i sin klasse, og vi skulle tage meget fejl, om ikke han skulle blive DM i denne klasse.

I klasse A Special havde Henrik Petersen let spil i Ikast, hvor han vandt suverænt med sin nye Tecno Kart, som er forlænget til at passe hans 1,90 m. I Aalborg var han derimod en af de mange, som måtte udgå, og førstepladsen blev her overladt til Finn Louring, som var den første af de tre, som fuldførte løbet.

EM i Vevey

Danmarks hold til EM i Vevey bestod til denne første afdeling af Henrik Petersen, Finn Louring, Svend Black og Svend Poulsen. Holdet placerede sig traditionen tro på en tiendeplads, dog deltog der i år tolv hold, idet Irland og Skotland hver havde anmeldt fire mand.

Førstepladsen gik igen i år til italienere, hvis købere Oscar Constantini og

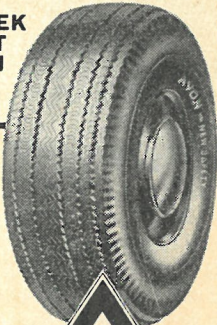
Susy Ragganelli, sidstnævnte eneste kvindelige deltager, placerede sig på første og anden pladsen. På tredje pladsen i den individuelle klasse placerede Sveriges Ronny Petterson sig med endnu en nykonstrueret kart, som ligesom hans tidligere konstruktioner vakte stor interesse hos kartfabrikanterne. Andenpladsen i holdkampen gik til England, hvis hold ingen lagde mærke til, før de stod på sejrsskamlen. Efter at holdet øjensynligt er blevet alle deres tekniske vanskeligheder kvit, kom alle fire med i den store finale, og de placerede sig her på andenpladsen.

Anden afdeling af EM skal køres i Holland i midten af august, og man må håbe, at det danske hold til den tid har fået lidt mere banetræning, idet løbet i Schweiz var det første løb i sæsonen for tre af køberne. Dette synes som et lidt svagt grundlag at tage til et EM på, og man må på det kraftigste appellere til de forskellige baner og klubber om at åbne tidligere for træningen og de lukkede klubgade til næste år.

AVON »NEW SAFETY«

**SIKKERHEDSDÆK
med GRIBFAST
SPECIAL-GUMMI**

giver BEDRE -VEJ-BID-
på våde veje



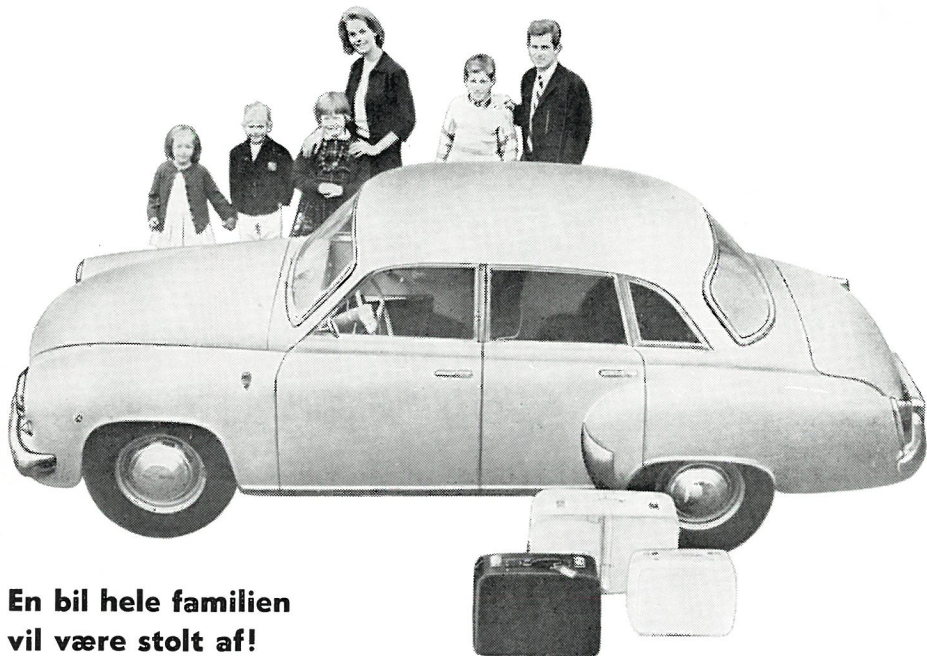
- Bedre styring
- Hurtige opbremsninger
- Større fartsikkerhed
- Større slidstyrke
- New Safety
- koster ikke mere, men byder Dem ubetalelige fordele ...



AVON RUBBER COMPANY LTD. KØBENHAVN
DEPOTER: ESBJERG - AALBORG - AARHUS - ODENSE

Stor bil til små penge

Forhjulstræk. Fin vejbeliggenhed, 590 × 15" dæk, 3:6 cyl., 2 takts spillevende motor, 1000 ccm, 48 hk SAE, 4 trins synkroniseret gearkasse med friløb i alle gear. Tophastighed 125 km. Chassisramme. – Lydisoleret karrosseri af 0,9 mm plade, 4 brede døre. Fin benplads. – Ingen kardantunnel. Behagelige formpolstrede sæder. Stort rummeligt bagagerum, vinduesvasker, cigartænder, indbyggede askebægre i ryggen af forstolene, kolerjalousi, lys i motorrummet og lys i bagerummet.



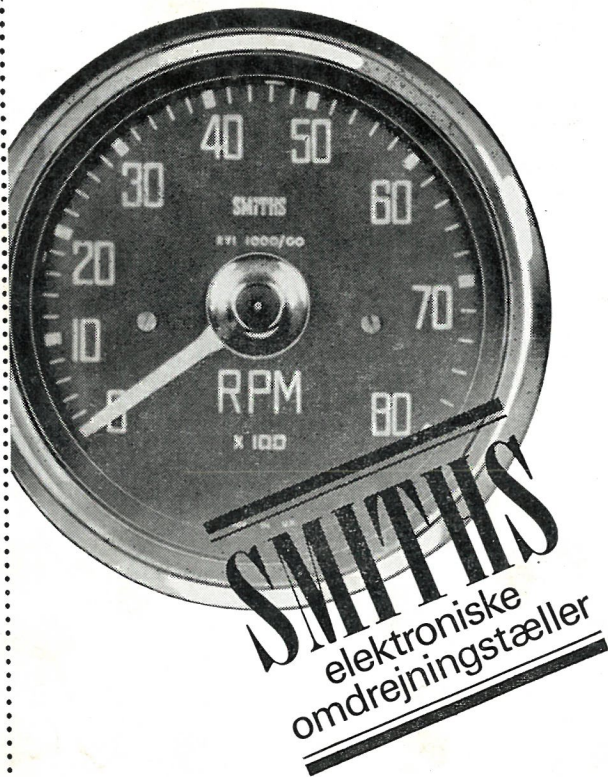
**En bil hele familien
vil være stolt af!**

Import:
Sydfyns Auto Import A/S
Svendborg – Tlf. 1299

Import Norge:
Firma Eurobil A/S
Rådhusgaten 17, Oslo
Tlf. 42 72 81 – 41 22 63

WARTBURG

1000



- den tjener sig selv ind . . . og mere til!

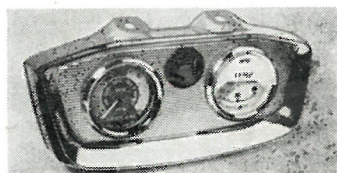
De sparer mange penge mellem år og dag, når De kan udnytte motorkraften fuldt ud, men undgå at overbelaste stempler, cylindre o. s. v.

— alt det »dyre«, der slides uforholdsmæssigt.

Derfor betaler en omdrejningstæller sig, og den bedste er Smiths, fordi den arbejder efter helt nye elektroniske principper, der giver 100 %

korrekt udsving. Tilmed er den nem at installere og praktisk talt uopslidelig — den passer til alle mærker, den er 100 % universal, uanset hvilket mærke De vælger, når De skifter vogn. Tal med forhandleren eller mekanikeren i dag — den koster excl. oms. kr. 248.50

Kig ved samme lejlighed på
Smiths instrumentbord
— en af de bedste løsninger
overhovedet på pladsproblemer
instrumentbrættet Kr. 39.50



Vilh. Nellesmann A/S - København - Randers