

Fart & Form



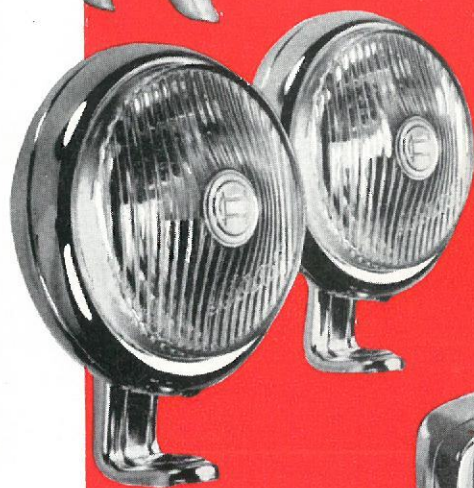
**I dette nummer: 27 specialsider
med billeder og tekniske data
fra biludstillingen i Forum 1960**



God tone

i trafikken begynder
med

BOSCH



BOSCH fanfarehorns festlige signal er op-
taket til god tone i trafikken. Sort eller for-
chromet efter ønske fra kr. 99.- pr. sæt.

BOSCH tågelygter med panoramaly
giver med deres moderne lysteknik den sik-
reste kørsel. Elegant, flad og praktisk form.
Fra kr. 51.- pr. stk.

BLAUPUNKT autoradio vil begejstre Dem
med sin pragtfulde tone. Fås til alle vogn-
mærker. Fra kr. 360.- + afgift. (excl. tilbehør)

BOSCH baklygte-oplyser køre-banen klart
10 m bag vognen. Uundværlig, når De skal
bakke eller vende i mørke. Kr. 24.- forchromet.

BOSCH elektriske rudevasker gør det til
en ren fornøjelse at køre bil i snøvet føre. Frit
udsyn på få sekunder. Pris kr. 80.- + tilbehør.

BOSCH tændrør er afstemt til den moderne
trafiks krav. Topydelse af motoren og bedste
økonomi.

BOSCH

- EN KVALITET MAN KENDER

Fart & Form

2. ÅRGANG

FEBRUAR 1960

PRIS KR. 3,50

Udgiver: Ejnar Munksgaards Forlag A/S. Redaktion og ekspedition: Nørregade 6, Kbhvn. K. Tlf. C. 6970. Redaktion: Hans Mogensen (ansv.). Annoncer: Anders Nyborg og Charlotte Hofman. Clicheer: Graphische Kunstanstalt Schuler, Stuttgart — Charles Hansens Eff., København. Tryk: Winds Bogtrykkeri, Haderslev.

Fart & Form kan købes i alle større kiosker over hele Danmark. Udsalgspris: kr. 3,50. Abonnementspris: kr. 36,00 årligt. Udkommer d. 1. i hver måned. Distribution: De private Bladcentraler.

Eftertryk, også i uddrag, kun med kildeangivelse. Tilmeldt Dansk Oplagskontrol.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Vi prøvekører SIMCA ETOILE	side 4
NSU-Wankel-motoren, fremtidens motor?	side 6
Alfred Neubauer og Mercedes	side 8
Autoparade	side 15—41
Til generalprøve på 1960 sæsonen af Franz Giersing	side 43
Automobilløbenes historie	side 48
Caltex-løbet	side 50

NÆSTE NUMMER

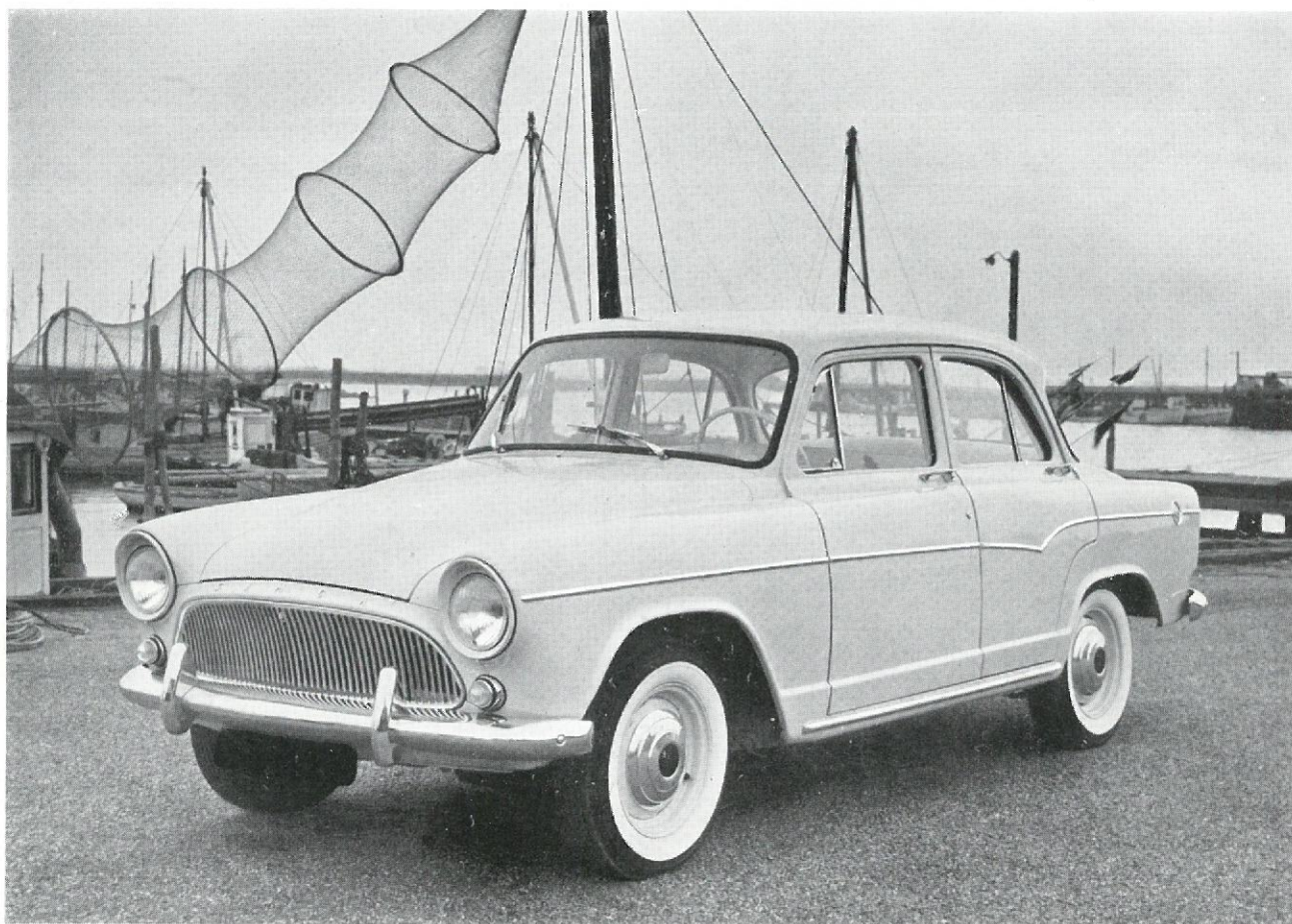
af »Fart & Form« udkommer den 1. marts. Medens vi i dette nummer hovedsageligt har koncentreret os om hvad publikum får at se af biler på den store udstilling i Forum, bringer vi næste gang nye specialsider om biler, som *ikke* kommer i Forum — d.v.s. biler, som ikke almindeligvis bliver importeret her til landet, f. eks. de engelske Aston-Martin, Berkeley og Peerless, den franske Facel-Vega, de italienske Ferrari og Maserati, o. m. fl. Yderligere kan De i marts-nummeret læse endnu mere om den sensationelle NSU-Wankel-motor, om dens praktiske betydning, og kraftoverførselen fra denne. Endvidere nye prøvekørsler, lidt om de sportsbegivenheder som er afholdt i mellemtiden o. m. a.



men sætter De pris på, at
Deres vogn får det bedste
af det bedste, så forær den
fire, fine nye

HENLEY

dæk



Vi prøvekører SIMCA ETOILE

Der er flugt over Simca Etoile, når man studerer den udefra, og der er flugt over den, når den kører. Etoile er det hidtil nyeste skud på den efterhånden omfattende Simca-stamme, og samtidig hidtil billigste, idet den ligger i den populære 17.000 kr. prisklasse.

Etoile betyder stjerne, men om den nye Simca virkelig bliver familiens stjerne, er det for tidligt at udtale sig om. Vognen har som alle andre sine fordele og sine svagheder fremfor konkurrenterne, og om fordelene så opvejer svaghederne, må blive et individuelt spørgsmål, alt efter de enkelte køberes ønsker.

Linierne i vognen er italienskprægede, de såkaldte ny-europæiske, og man har efterhånden sikkerhed for, at denne formgivning er populær blandt det store køberpublikum. Bortset fra nogle forskellige pyntelister hist og her er der ingen væsentlig forskel udvendigt, på den nye Etoile, og de indarbejdede modeller, Élysée og Monthléry. Det indvendige udstyr er ligeledes upåklageligt med bl. a. varme- og defrosteranlæg med friskluftindtag, kontrollamper for olietryk og el. opladning, triptæller, signalhorn, som er indstilleligt til henholdsvis landevejs- og bykørsel, stort bakspejl og solskærm. Hvis man er vant til at køre større vogne, vil der derimod opstå visse gener i det øjeblik man sætter sig bag rattet. Man synes simpelthen der er for lidt plads! Knæene støder mod rattet når man flytter foden fra gaspedal til fodbremse, og man føler, at rattet kommer for tæt mod en. Ved ind- og udstigning støder man knæene mod rattet og signalhornsfjederen, så hornet tuder. Denne ulempe må dog også betragtes individuelt. Jeg så en 1,95 m høj mand umiddelbart efter stige ind og ud af vognen, starte og skifte pedaler uden mindste gene. Han var simpelthen vant til at køre i de mindre vogne.

Som alle sine Simca-søskende er Etoile'n ualmindelig levende at køre. Når man har vænnet sig til ratgearet, og motorens bløde hurtighed, føler man, at man helt behersker situationen. Første gear bruges blot til at sætte vognen i gang, andet gear trækker op til ca. 35 km/t, tredje gear indtil 80-85 og fjerde gear kan gå fra ca. 50 til knapt 130 km/t. Til bykørsel, og landevejskørsel med stærk trafik er det tredje gear man skal bruge, og først når man kommer til fri bane er det klogt at skifte op til fjerde gear. På landevejen ligger vognen roligt, og generes kun lidt af sidevind. På veje med lidt dårligere belægning kan man stadig holde ret pæne hastigheder, da krængningen er ringe og affjedringen ualmindelig god. Accelerationen er som tidligere nævnt også god, efter et par forsøg kunne vi opstille følgende skema:

0— 40 km/t.	4,8 sek.
0— 60 km/t.	8,9 sek.
0— 80 km/t.	16,4 sek.
0—100 km/t.	28,8 sek.
1 km med stående start	44,8 sek.
(Gennemsnitshastighed 80 km/t.)	

Ovenstående er målt efter vognens effektive hastigheder. Speedometerafvisningen er ret lille, vi målte følgende afvisninger:

Speedometer	Effektiv hastighed
60 km/t.	57 km/t.
80 km/t.	76 km/t.
100 km/t.	96,5 km/t.
120 km/t.	118,5 km/t.
Speedometer-afvisning	ca. + 1 %

Simca Etoile er en vogn man hurtigt bliver du's med, og et fund for den fører, som ønsker en levende vogn. Bremserne på de franske vogne er som regel gode, bedre end f. eks. på de tyske vogne, og Etoile'n danner ingen undtagelse. Bremserne tager lige så blødt og bestemt, som motoren driver vognen frem, og man vil næppe kunne overanstrenge nogen af delene, selv ved meget hård kørsel. På meget dårlige veje hopper vognen en del ved høje hastigheder, men alligevel har man følelsen af hele tiden at have situationen under kontrol, ikke mindst takket være de effektive bremser. Nu er det naturligvis ikke meningen, at man skal race afsted på dårlige veje, men vognens gode vejbeligenhed indbød os til eksperimentet.

Simca Etoile har alle muligheder for at opnå succes på det danske marked. Om den så får det, er noget helt andet, men den fremgang salgskurverne hos den danske importør, Nordisk Diesel A/S, har vist på de øvrige Simca-modeller, er der grund til at tro det.

Tekniske specifikationer: SIMCA ETOILE

Dimensioner:

Max. længde	4180 mm
Max. højde	1427 mm
Max. bredde	1560 mm
Fri højde over vej	150 mm
Akselafstand	2445 mm
Sporvidde for	1250 mm
Sporvidde bag	1255 mm
Egenvægt køreklar	935 kg

Indvendige mål:

Forsædebredde hoftehøjde	1350 mm
Bagsædebredde hoftehøjde	1340 mm
Højde mellem forsæde og loft	900 mm
Højde mellem bagsæde og loft	820 mm
Forsæde dybde	460 mm
Bagsæde dybde	480 mm
Forsæde højde	330 mm
Bagsæde højde	360 mm
Afstand mellem rat og forsædets kant	130 mm
Glasareal	ca. 18000 cm ²

Motor:

Type	vandkølet, topventilet rækkemotor
Cylinderantal	4
Boring	74 mm
Slaglængde	75 mm
Slagvolumen	1290 cm ³
Max. HK	51,5 HK ved 4800 o/m
Kompressionsforhold	7,21
Kølesystem	Termostatstyret vandkøling med cirkulationspumpe

Elektrisk system:

Fabrikat	SEV
Batterikapacitet	45-55 amperetimer
Tændingsfølge	1-3-4-2
Kobling:	
Type	tør enkeltpladet, diameter 195 mm

Gearkasse:

Ratgear
4 fremadgear
1 bakgear
2., 3. og 4. gear synkroniserede

Chassis:

Chassis:	4-hjuls hydraulisk, bremseareal
Fodbremse	852 cm ²
Håndbremse	mekanisk virkende på baghjul
Affjedring	for: skruefjedre og krængningsstabilisator, dobbeltvirkende støddæmpere
	bag: skruefjedre og halvelliptiske bladfjedre, dobbeltvirkende støddæmpere
Bagaksel	halvflydende — hypoid gear
Hjul	pladehjul
Dækdimension	5,60 × 14



Fart over bilen -

Fart og form gi'r bilen af 1960 succes — Starmount-skjorten er allerede en mængstjernet succes — de bedste stoffer, den omhyggeligste forarbejdning og den fineste pasform har skabt den.

Der er en Starmount til ethvert formål.

Fra kr. 32,50 til 48,00

*Form
over
skjorten..*

Starmount

NSU

WANKEL- MOTOREN

fremtidens motor?

af ingeniør K. Højgaard

Denne motortype uden frem- og tilbagegående stempler eller ventiler, men som kun består af roterende dele i et fast hus, har vakt stor opmærksomhed overalt i verden, og ikke uden grund. Det har altid været de fleste motorkonstruktørers drøm at nå frem til en motor af denne type. Da en motor af denne konstruktion for første gang blev startet i 1957 på NSU's prøvestand i Neckarsulm var der imidlertid gået adskillige års teknisk forskning og undersøgelse forud, og store fortjenester i den retning må tillægges den dygtige og særprægede Felix Wankel, der allerede i 1924 som 22-årig begyndte sin private tekniske forsøgsvirksomhed i Heidelberg, specielt med udvikling af højtrykssmøreanlæg og de dermed forbundne tætningsproblemer, problemer som i høj grad gør sig gældende ved en motor af denne type, — og da princippet i motoren meget ligner det der anvendes i visse oliepumper endte det da også med, at Wankel en dag på papiret havde en konstruktion af en forbrændingsmotor med udelukkende roterende dele i stedet for de traditionelle stempler og plejstænger. NSU-fabrikerne som

var opmærksom på Wankels arbejde interesserede sig stærkt for denne motor-konstruktion, og således kom samarbejdet igang og Wankels navn knyttet til den nu opdukkede stjerne på motorernes himmel.

Den motor som nu er prøvekørt og har bevist sin brugbarhed, ialtfald i princippet og som grundlag for en videre udvikling af konstruktionen, består af et faststående hus med et indvendigt hulrum, dette hulrum er ikke helt cylindrisk, men nærmest ovalt i formen. Dette er gjort for at opnå en rytmisk forøgelse og formindskelse af hulrummet mellem den nærmest trekantformede rotor og husets indervægge. Huset er foroven forsynet med en indsugningsport og en udstødningsport med tilhørende karburator og udstødningsrør, nederst i huset er tændrøret anbragt.

Rotoren, der som nævnt er trekantformet, slutter med de tre spidser tæt til husets indervægge. Da husets i sin indre udformning ikke er cylindrisk drejer rotoren ikke centrisk om sin akse, da den ellers ikke ville slutte tæt med kanterne mod husets

væg. For at opnå denne konstante tilslutning mellem rotor og huset må rotoren udføre en excentrisk bevægelse, — dette sker ved at rotoren indvendig er forsynet med en tandkrans som løber omkring et på huset fastgjort tandhjul, samtidig med at rotoren drejer sig som en krumtap på selve motorens drivaksel. Derved bliver iøvrigt rotorens omdrejninger om sin egen akse: 2:3 i forhold til drivakslens omdrejninger.

Motoren er, som vist på snittegningen, forsynet med et almindeligt svinghjul og for at modvirke vibrationer forårsaget af rotorens excentriske bevægelse er der anbragt en kontravægt på akslen modsat svinghjulet.

Et af de største problemer, der har meldt sig er naturligvis tætningen mellem rotor og huset, ikke blot spidserne af rotoren men også dennes sider må slutte absolut tæt p. gr. af det store tryk, der opstår i en forbrændingsmotor, og her har navnlig Wankels store erfaringer på dette område været værdifulde. Rotoren

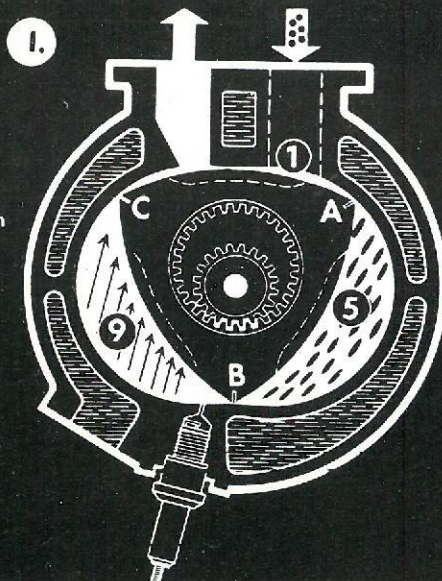
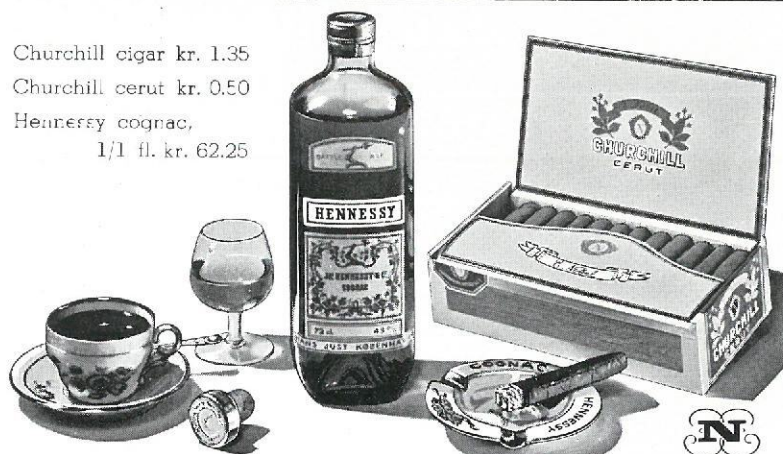


Fig. I Ved 1 begynder indsugningen rotorens drejende bevægelse. I 5 bliver den indsugede gasmængde allerede komprimeret medens forbrændingsprocessen foregår i 9. De med punkteret linie viste udspæringer i rotoren bestemmer kompressionsforholdet.

Fig. II Ved 2 fortsættes den lige begyndte indsugning af gasblandingen, ligesom i kammer 6 kompressionen og i kammer 10 forbrændingen fortsættes. Straks efter åbner rotorens styrekant (C) for udstødningsporten.

Churchill cigar kr. 1.35
Churchill cerut kr. 0.50
Hennessy cognac,
1/1 fl. kr. 62.25



Kaffe - Cognac - CHURCHILL

JAS. HENNESSY & CIE., COGNAC - E. NOBEL, KØBENHAVN - NYKØBING F.

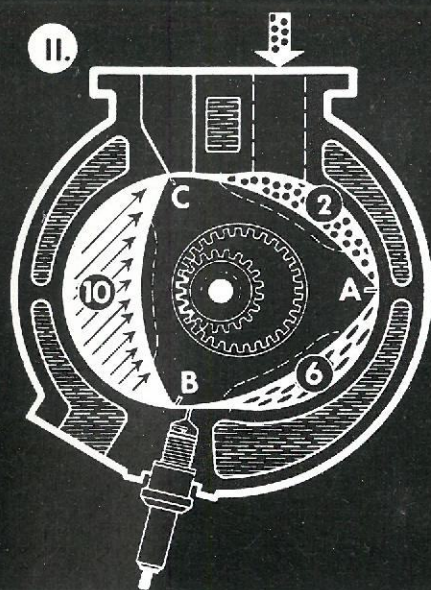


Fig. III

Kammer 3 er stadig under fyldning, da indsugningsporten endnu er helt åben. Ved 7 har kompressionen nået sit højdepunkt (ligesom ved »øverste toppunkt«) og tændrøret antænder gasblandingen. I kammer 11 har rotoren nu åbnet udstødningsporten helt og udblæsningen begynder.

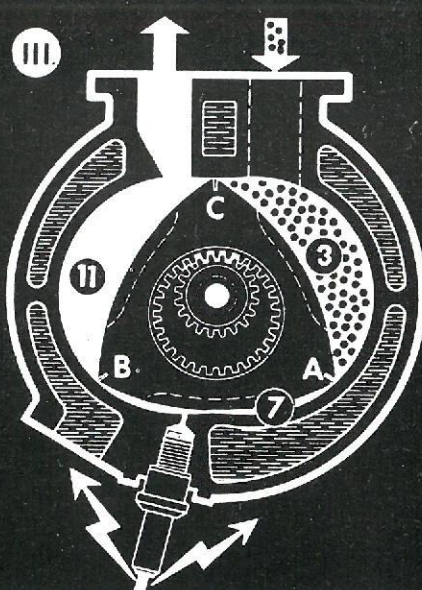


Fig. IV

Indsugningsporten til kammer 4 begynder nu at lukkes og kompressionen af dets volumen tager sin begyndelse. I kammer 8 fortsættes den lige påbegyndte forbrænding og i 12 trykkes den forbrændte gas ud.

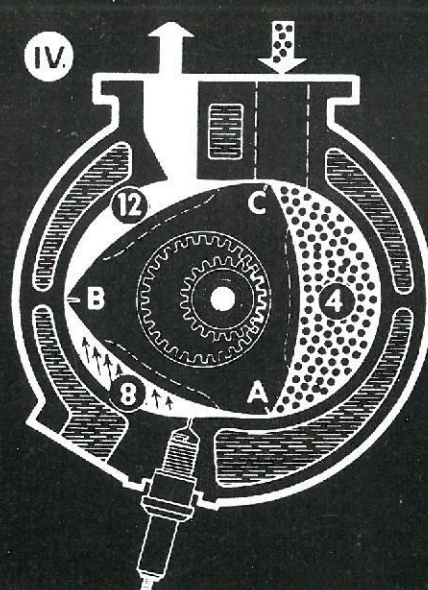


Fig. V

Viser den tekniske helt igennem enkle opbygning af »Drejestempel-motoren«. Til venstre i tegningen, udenfor det egentlige arbejdsrum, ses svinghjulet og til højre for dette kontravægten for den ekscentriske drejende rotor. Dens vægt forhindrer skadelige svingkræfter fra rotoren i at give vibrationer. Huset er vandkølet medens rotoren er kølet indvendig fra af cirkulerende olie. Kompressionsforholdet i motoren svarer til en almindelig stempelmotors.

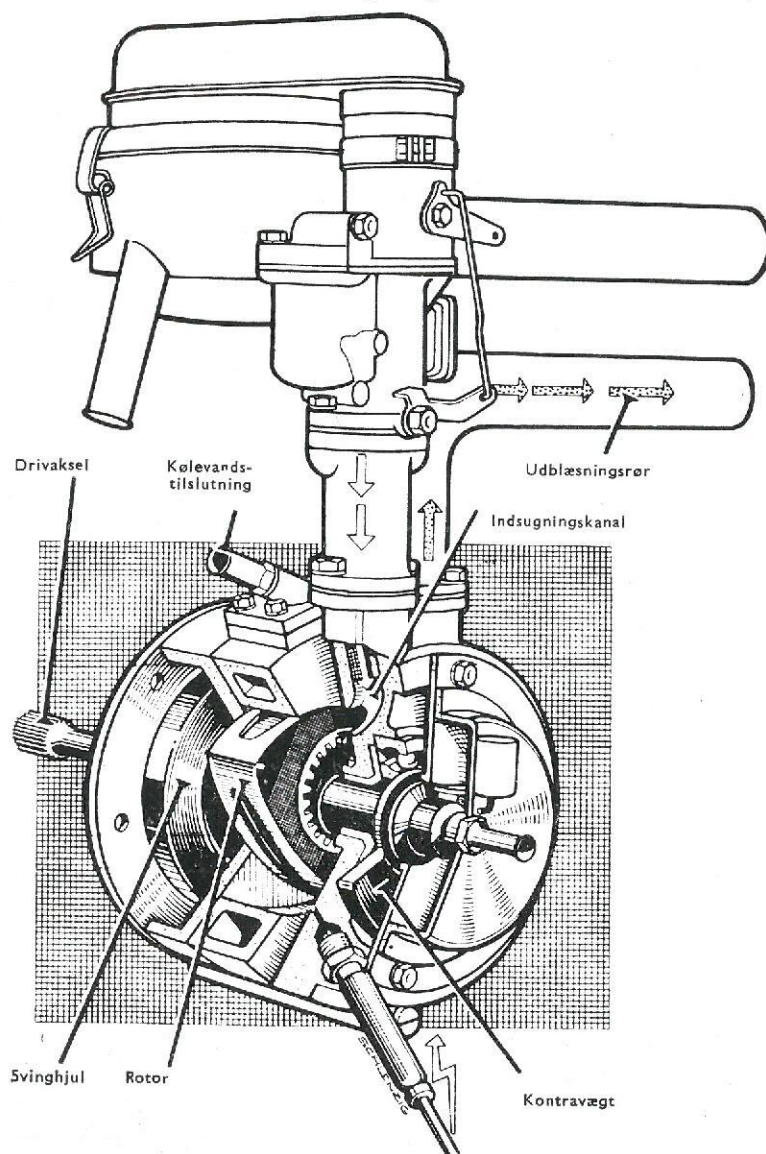
er både på siderne og i spidserne forsynet med riller hvori der ligger fjedrende tætningslementer. Desuden er alle porte gjort smallere end rotoren, således at dennes tætningslementer overalt på et stykke af disse er i fast kontakt med husets vægge.

Arbejdsgangen fremgår af de fire figurer foroven, og er egentlig i sit forløb som i en almindelig 4-takts motor, nemlig en indsugningstakt, kompressionstakt, forbrænding og udstødningstakt, men alle i en omdrejning af rotoren, og da dette gælder for hver af rotorens tre sider, svarer det altså til en almindelig 6-cylindret 4-takts-motor. Dog forbliver gasblandingen ikke i samme rum under hele processen fra indsugning til udstødning som i en traditionel motor, men vandrer en omgang rundt med rotoren. På rotorens overflader findes nogle udspæringer eller fordybninger, på fig. I-IV er de vist som punkterede linier, som netop giver plads til den komprimerede gas under kompressionstakten, hvor rotorens side ligger tæt til husets side, se fig. 3.

Den tekniske opbygning af denne »Drejestempel-motor«, som Tyskerne selv kalder den, er jo virkelig ganske enkel, og da den, som det fremgår, udelukkende består af roterende dele, er man ganske uafhængig af ventilers åbnings- og lukkehastigheder, en meget væsentlig faktor til begrænsning af en ordinær motors omdrejningshastighed. Det er da også ganske anseelige hastigheder der er opnået med NSU-Wankel-motoren, — på en forsøgsmotor af denne art målt således 17.000 o/m. og en ydelse på 29 hk. med et arbejdsvolumen på kun 125 ccm. Brændstofforbruget angives at ligge omkring 230 gr. pr. hk/time, hvilket dog foreløbig er for spinkelt et grundlag til at udtale noget endeligt om motorens økonomi.

Kølingen af motoren foregår for husets vedkommende ved kølekappe med almindelig vandkøling, medens rotoren er indvendig oliekolet, hvorledes dette opnås, ligesom løsningen af forskellige smøringsproblemer, oplyser fabriken forståeligt nok intet om endnu. — Det vil også til sin tid være interessant at erfare noget om de forskellige tekniske finesser, som f. eks. anvendelse af særlige materialer o. l. som denne motor nødvendigvis må indeholde.

Det vil sikkert heller ikke vare længe før vi hører nyt om NSU-Wankel-motoren. Interesse og opsigt har en virkelig nyskabelse indenfor forbrændingsmotorerne som den er, naturligvis vakt overalt, ikke mindst i Amerika, hvor man allerede har ønsket om at fremstille motoren på licens.



Alfred Neubauer

Manden bag »Solvpilenes« væddeløbs-successer gennem 35 år

Den internationale automobiludstilling, Frankfurt 1959. Jeg er kommet ind i Daimler-Benz' store udstillingshal, et lokale lidt større end KB-hallen, hvor Mercedes personvogne står udstillet. I første sals højde løber en balkon lokalet rundt, og herfra fører en række døre ind til direktionslokaler, konferenceværelser o. lign. Når der er automobiludstilling, flytter nemlig halvdelen af funktionærerne fra Stuttgart til Frankfurt for så er det her det foregår. Een af de mange døre er mærket »Director Alfred Neubauer«. Jeg banker på og går ind. Lokalet er stopfyldt af mennesker. Journalister og motorskribenter fra den ganske verden. Midtpunktet i forsamlingen er en middelhøj, meget svær mand, der tydeligt nok underholder hele forsamlingen, og at underholdningen ikke er kedelig, fremgår af de latterbrøl, der gang på gang skyller gennem lokalet.

»Tykke Neubauer«, løbsleder for Mercedes gennem 35 år, fortæller om pan-americano 1952, det krævende sportsvognsløb, hvor Mercedes-kørerne Kling og Kleng vandt en strålende sejr. »Om aftenen var der festbanket i et stort, gammelt slot«, fortæller Neubauer de henrykte tilskuere, »40 grader i skyggen, så I kan tro, at tykke Don Alfredo her svedte. De havde ganske god vin i Argentina, jeg drak et par liter i timen.« Neubauer lader et lommetørklæde, så stort som et barnelagen, stryge hen over panden for rigtigt at demonstrere, hvor meget han svedte. »Så var det altså vi kom til at tale om verdensmesterskaberne i pistolskydning, hvor Argentina havde vundet overlegent. Ha, sagde jeg, det var kun fordi jeg ikke var med. Det var naturligvis en floksel, men den blev hængende i luften. Een af mange honoratiores tog handsken op. — Skal vi tage en paré, sagde han, De bestemmer målet, jeg skaffer pistoler, det gælder en kasse champagne. Jeg accepterede, men tænkte samtidigt som en rasende på, hvordan jeg skulle få en kasse champagne med under repræsentationsomkostningerne. Nå, vi gik ud i haven, og jeg fik en pistol stukket i hånden. Jeg tænkte på min gamle skydelærer fra den kejserlige østrigske armé, sigtede på stammen af et æbletræ, der stod 30-40 meter borte, lukkede øjnene og skød. Donnerwetter, i stedet ramte jeg et æble i et træ, der stod ved siden af det jeg sigtede på. Æblet blev ramt helt oppe ved stilken og faldt til jorden. Først forundring, så bifald, jeg holdt mæske. Min modstander skød, tømte hele magasinet uden at ramme et eneste æble. Champagnen kom på bordet og resten af aftenen måtte jeg fortælle om mine oplevelser som mester-skytte«.

Stort bifald, Neubauer er allerede i gang med næste historie. »Hov Alfred«, råber en lille franskmænd, »fortæl den om gesandens kone.« — Neubauer kaster et blik på 2 kvindelige amerikanske journalister der står i en krog, og ryster på hovedet med en mine, som lader en vide, at historien næppe er helt stueren.

En underdirektør fra Daimler-Benz kommer indenfor.

— Hvis d'herrer er interesserede, venter vor salgsdirektør henne i det store lokale, meddeler han, og han vil gerne fortælle Dem lidt om fremtidens produktion.

Ingen rører sig. Det er tydeligt at »d'herrer« hellere vil høre Neubauers historier, end salgsdirektørens statistik.

— Samtidig serverer vi en forfriskning for Dem, lokker underdirektøren.

Stadig tøven, er det en drink værd at forlade Neubauer??

Alfred Neubauer klarer skærene — som sædvanligt. — En drink, råber han, det er lige hvad vi trænger til, kom gutter, vi skal da hen og ha' en lille een.

Jeg følger med strømmen ind på salgsdirektørens kontor, og konstaterer hurtigt, at den tale der skal holdes, er duplikeret på et ark papir, som en ung dame overrækker mig, altså kan jeg, ligesom de andre, nøjes med at koncentrere mig om min drink, og tænker samtidig på første gang jeg så den tykke Neubauer i funktion.

Det var ved det europæiske Grand Prix på Nürburg Ring i 1954. Ved skæbnens gunst havde jeg fundet en plads, hvorfra jeg havde overblik over Mercedes-depotet. Den mest eftertragtede plads langs hele den 22 km lange rute. Mere eftertragtet end pladserne omkring målstregen. Hvorfor? Fordi Mercedes »stald« altid består af nogle af de bedste kørere, og fordi det er her, Neubauer holder til. Kørerne er verdensmesteren Juan Manuel Fangio, Karl Kling, Hermann Lang og Hans Herrmann, og alt går efter Neubauers hovede. Han farer frem og tilbage med en fart som ikke står i rimeligt forhold til hans korpus, og deler ordrer ud til højre og venstre. Der er kun en chef i depotet, og det er ham. Alle, mekanikere, kørere, tidtagere, ja selv hans overordnede fra Daimler-Benz lystrer som veldresserede soldater. Neubauer signaliserer til Kling. Han skal tage spidsen, han skal køre på den farligste konkurrent, englenderen Mike Hawthorn i Ferrari, så vejen bliver banet for Fangio, der ligger afventende lidt tilbage. Signal til Fangio, hold lidt igen. Signal til Hans Herrmann, kørb forbi Fangio og træk ham frem i slipstrømmen så han kan spare på motor og benzin. Han griber det ene af de uundværlige stopure, som hænger om halsen i en snor, og tager omgangstid for Hans Herrmann. Hvad er meningen, 1½ sekund dårligere end sidste omgang. Har han gjort holdt ved en polsevogn, eller ligger han og leger turist. Han rækker begge de knyttede næver i vejret efter køreren, der imidlertid allerede er 7-800 meter borte. Så, nu kommer Lang. Han havde et uheld allerede på 6. omgang, men har kørt meget af det tabte terræn ind. Neubauer skubber hjælperen tilside, viser selv placeringen og tiden til den forbifarende kører. Han skal opmuntres, så han får det helt store smil med. Om han kan se det i farten, skal jeg ikke kunne sige. Neubauer farer tilbage til sine mekanikere. Fangio kommer ind på næste omgang for at tanke, og så skal venstre baghjul skiftes. Den erfarne »Rennleiter« kender banen som sin egen stue, og ved, at Fangio skal have nyt dæk for at klare de resterende 11 omgange. Alt er



parat da verdensmesteren elegant drejer ind. Han får en våd svamp stukket i venstre hånd og et glas koldt the i højre. Vognen tankes, og der skiftes hjul. 36 sekunder senere kører Fangio videre. Jeg er imponeret, men det er Neubauer absolut ikke. Seks sekunder for langsomt brøler han, det er ikke meningen vi skal have kaminpassiar når vi skifter. Så griber han et flag for at vinke Herrmann ind på næste runde. Karl Kling har overtaget føringen efter Hawthorn, men det har været dyrt. Englænderen er ikke den mand, der giver sig uden sværdslag, og på 17. omgang må Kling søge ind til depotet med en ødelagt fjeder. Neubauer kan se skaden på lang afstand, og endnu inden Kling holder stille, står 2 mekanikere parate med en ny forhjulsfjeder. Så pludselig kommer en masse mennesker styrtende til. Pressefotografer, amatørfotografer, officials og andre nysgerrige omringer vognen, som de 2 mekanikere arbejder på. Neubauer brøler som en såret tyr, griber eet af sine signalflag, og medens han udstøder eder på 5-6 forskellige sprog, farer han løs på de formastelige. Her gælder ingen stand og rang, her gælder det bare om at komme væk, for der lægges ikke fingre imellem. Han farer frem, svingende flaget foran sig, der lyder et par smertenshyl, men i løbet af få sekunder er banen fri, og Kling kan fortsætte. 1 minut og 43 sekunder tog udskiftningen af en fjeder. Det kunne jeres oldemødre have gjort dobbelt så hurtigt, fortæller Neubauer de sveddryppende mekanikere. Publikum på den nærmeste tribune jubler. Fangio er mægtig god, men ham »den tykke fra Untertürkheim«, han alene, er hele entreen værd.

Ca. 1 time senere stryger Fangio over målstregen som vinder, og minsandten om ikke Kling har kørt sig op igen og

Alfred Neubauer i funktion trods regnvejr. Det mellemfor-nøjede udtryk tyder på, at det ikke netop i øjeblikket går godt, men han er dog parat med begge stopurene til at tage tid på næste omgang.

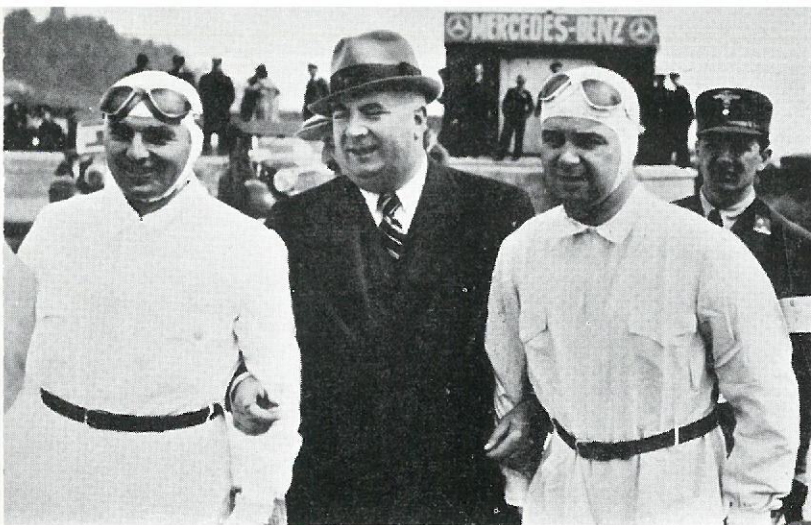


skridsikkerhed.

her står Pirelli sin prøve

Føret er fedtet — en ren skøjlebane — De kører forsigtigt — for De har et stort ansvar — men en uventet situation kræver en hastig manøvre — nu gælder det om at holde vognen på vejen! Så er det, De skal kunne stole på Deres dæk — så er det, De er glad for, at De valgte Pirelli!

PIRELLI



bliver nummer 2. Ja, han presser endda verdensmesteren, tilsyneladende. Men Fangio »kører for galleriet«. Han ved at publikum elsker kamp på målstregen, og ved, at Kling ikke kan komme forbi. De to vogne sætter farten ned, og fortsætter langsomt forbi de tætpakkede tribuner. Neubauer hopper i vejret af glæde, så man frygter at cementen skal slå revner. Han opfører sin egen private krigsdans. De to stopure gynger frem og tilbage på hans vældige mave som to penduler. Han river hatten af hovedet og kaster den med en jublende håndbevægelse ind på tribunen, hvor souvenirjægere straks parterer den i tusind småstykker. Han må være en god kunde hos hattemageren. Han trykker sine mekanikere i nærerne og fortæller dem, at de er verdens dygtigste fyre, han næsten river Fangio ud af vognen og omfavner både ham og den sølvskinende Mercedes. Han har sejret.



Alfred Neubauer er født i Mährisch-Neutitschein i 1891, og allerede da han var 6-7 år gammel var han helt opslugt af det forunderlige nye køretøj automobilen, der langsomt erobrede landevejene i Europa. Han samlede på brochurer og beretninger om automobiler, og da en repræsentant for Austro-Daimler i 1901 besøgte hans hjemegn for at holde foredrag om det nye køretøj, blev han mildest talt forbavset, da han fandt en 10-års dreng, som tilsyneladende vidste endnu mere om biler end han selv. I 1908 kom han i lære hos Daimlers repræsentant i Wien. I 1912 blev han indkaldt til hæren, og deltog i første verdenskrig, efter sit eget udsagn, som den flotteste og slankeste fændrik, der nogensinde har båret den kejserlige uniform. Efter krigen vendte han tilbage til Austro-Daimler i Wien, hvor han dels lærte kunderne at køre bil, og dels deltog i de spredte motorløb rundt omkring, bl. a. »Targa Florio« i 1922 og »Ungarn rundt« samme år, hvor han sejrede foran 46 konkurrenter. Året efter drog han sammen med dr. Ferdinand Porsche til Daimlers hovedkvarter i Untertürkheim, hvor han blev chefkører og løbsleder. Han opgav dog hurtigt at køre og koncentrerede sig i stedet for om at finde de rigtige folk til de rigtige vogne. Økonomien var dårlig, og det beløb, der årligt blev stillet til Neubauers rådighed, var ringe. Efter sammenslutningen med Karl Benz i 1926 hjalp det lidt, og de nydøbte Mercedes-Benz vogne begyndte at gøre sig gældende rundt omkring, med kørere som Christian Werner, Otto Merz og den uforglemmelige Rudolf Caracciola ved rattet. Det store vendepunkt kom i 1933, og det var 2 væsentlige faktorer der spillede ind, og skabte Daimler Benz' store førkrigs-epoke. Adolf Hitler var kommet til magten, og som et led i Tysklands hævde stillede han enorme beløb til rådighed til et væddeløbsprogram for de to store fabrikker Daimler-Benz og Auto-Union. Samtidig trådte et nyt internationalt reglement i kraft, idet AIACR (Association des Automobiles Clubs Reconnus) fandt, at de stadig større væddeløbsvogne skabte for store hastigheder og dermed øgede faren, hvorfor man vedtog at i perioden 1934-39 måtte Grand Prix-vogne ikke veje over 750 kg excl. fører, brændstof og olie. Daimler-Benz drog konsekvensen heraf, og da udgifterne ikke længere spillede nogen rolle, gik man i gang med at konstruere en helt ny vogn i stedet for at forbedre på de gamle modeller, samtidig med at Neubauer gik i gang med at samle en væddeløbsstald. Han lagde ud i 1934 med Manfred von Brautisch, Caracciola og italieneren Luigi Fagiola, og debuterede med en sejr i Eifel-



Øverst ses Neubauer med to af sine bedste kørere før krigen, Herrmann Lang, til venstre, og Rudolf Caracciola. På billedet derunder får de to sejrherre fra Mille Miglia, Denis Jenkinson og Stirling Moss et knus af den begejstrede Don Alfredo. Yderst til venstre i billedes ingeniør Rudolf Uhlenhaut. På tredje billedet ses Neubauer i funktion på banen i Reims, og endelig ses på nederste billede det sejrende mandskab i Englands Grand Prix 1955, fra venstre ingeniør Uhlenhaut, verdensmesteren Juan Manuel Fangio, P. Taruffi, Stirling Moss, Karl Kling, chefmekaniker Hans Geier og Alfred Neubauer.

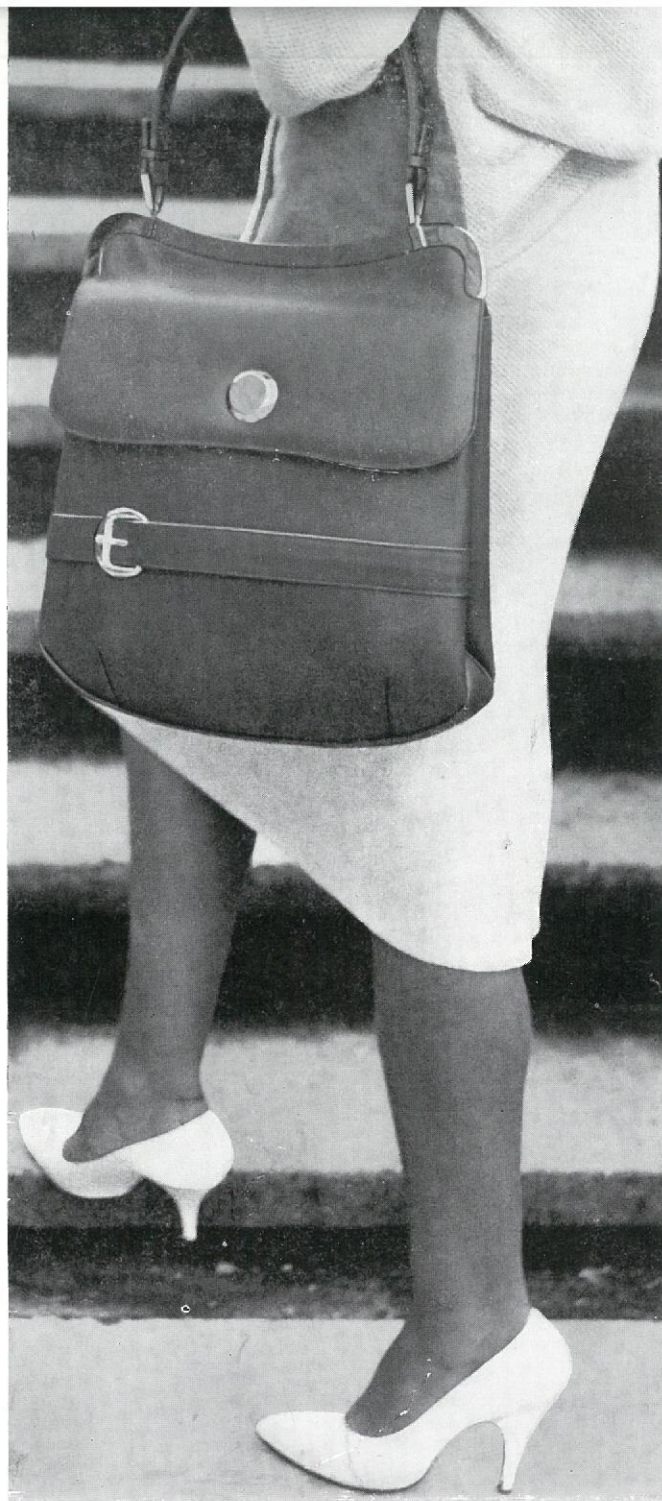
løbet på Nürburgring, hvor von Brautisch vandt på ny rekord 122,5 km/t. Det var forøvrigt nær gået galt. Ved kontrolvejen dagen før løbet viste det sig at de 2 deltagende Mercedes-vogne vejede 1 kg mere end de tilladte 750 kg. Neubauer spekulerede indtil han fandt ud af at det overskydende kilo skyldtes den kridhvide lakering. Hvid er Tysklands officielle væddeløbsfarve, men nød bryder alle love, og i nattens løb blev lakken skrabet af begge vogne, som mødte til start skinnende blanke. Vægten var nu nøjagtig de foreskrevne 750 kg, og navnet »Silberpfeil« blev født. At sejren ikke var tilfældig, viste sæsonens øvrige resultater: Sejre i Cobba Acerbo, såvel Italiens som Spaniens Grand Prix og smukke placeringer i de øvrige løb.

1935-sæsonen tilhørte Mercedes, idet sølvpilene dette år vandt 6 af årets 10 Grand Prix-løb, medens deres værste konkurrent Auto-Union, vandt 3. Den italienske konkurrence var næsten helt nedkæmpet, og kun i Tysklands Grand Prix lykkedes det Nuvolari at bringe sin røde Alfa Romeo først i mål. I 1936 tog Auto-Union hævn og beherskede sæsonen så suverænt, at Mercedes kun sejrede i 2 løb. Neubauer besluttede at forny sin kørerstab og tilrettelagde den berømte køreprøve på Nürburg Ring, en prøve der endnu i dag tales om.

Fra hele verden strømmede køreere til. De fleste dumpede allerede ved de indledende runder med små sportsvogne. En enkelt aspirant mistede livet, og flere kom til skade. Længs banen lå vrage af vogne. Det dramatiske højdepunkt indtraf da den unge Heinz Brendel søgte at komme gennem det vanskelige sving »Schwalbenschwanz« med altfor høj hastighed. Vognen skred, slyngedes mod et træ og gik i brand, medens Brendel blev kastet ud af vognen og lå i græsset ved siden af denne. Flere af de tilstedeværende styrtede til for at trække Brendel i sikkerhed, men Neubauer holdt dem tilbage. Benzintanken i den brændende vogn kunne eksplodere når som helst. Han tog en pistol fra en tililende gendarm, og med et par velrettede skud gennemhullede han benzintanken så benzinen kunne løbe ud uden eksplosionsfare. Brendel var sluppet med nogle overfladiske skrammer, men skyderiet satte omgående rygter i omløb, og det hed sig, at Neubauer med koldt blod skød de køreere der ikke rettede sig efter hans ordrer. Resultatet af køreprøverne var ødelagte vogne for 1/2 mill. mark, samt 2 nye køreere til Mercedes, nemlig englænderen Richard Seaman og schweizeren Christian Kautz, der sammen med »Caratsch«, v. Brautitsch og Herrmann Lang udgjorde holdet i 1937-sæsonen. Fagioli havde forladt Mercedes da han ikke kunne forlige sig med Neubauers disciplin.

Sejrene i 1937 blev delt pænt mellem de to konkurrerende tyske fabrikker, men i 1938 omkom Auto-Unions førstemand, Bernd Rosemeyer, under et rekordforsøg, og Mercedes gjorde rent bord i sæsonens første 6 Grand Prix-løb. I mellemtiden var Nuvolari blevet knyttet til Auto-Union, og han sejrede i det italienske Grand Prix og på Donnington. Sæsonens sidste løb, Tysklands Grand Prix vandtes af Seaman, der her fik sin første Grand Prix-sejr for Mercedes. I 1939 vandt Mercedes 7 af årets 9 løb. Herrmann Lang havde sin store sæson og tegnede sig for 6 af disse sejre medens Caracciola sejrede i Tysklands Grand Prix. Det sidste løb blev kørt den 3. september i Belgrad, og her vandt Nuvolari for Auto-Union, en sejr der helt blev overskygget af de verdenspolitiske begivenheder.

Krigen passede så afgjort ikke i Neubauers kram. Han opnåede at komme på Gestapos sorte liste som absolut upålidelig, og endte i fangenskab. Efter krigen havde Daimler-Benz andet at tænke på end lige netop væddeløb. Fabriken lå i ruiner, og måtte først og fremmest rejses med civil produktion for øje. Først i 1952 nåede man så vidt at man begyndte at tænke på deltagelse i sportsvognsløb med den nye 300 SL. Neubauer drog til Argentina for at deltage i Carrera panamericano, resultatet blev den tidligere omtalte sejr ved Kling og Klenk. I 1953 fortalte rygterne, at nye sølvpile var under bygning, og rygterne tog fast form da Mercedes-Benz foretog prøvekørsler på Monza-banen i begyndelsen af 1954. Til det franske Grand Prix blev sløret løftet for de nye vogne. Neubauer stillede med den argentinske verdensmester Juan Manuel Fangio, Karl



Dette er kvalitet...

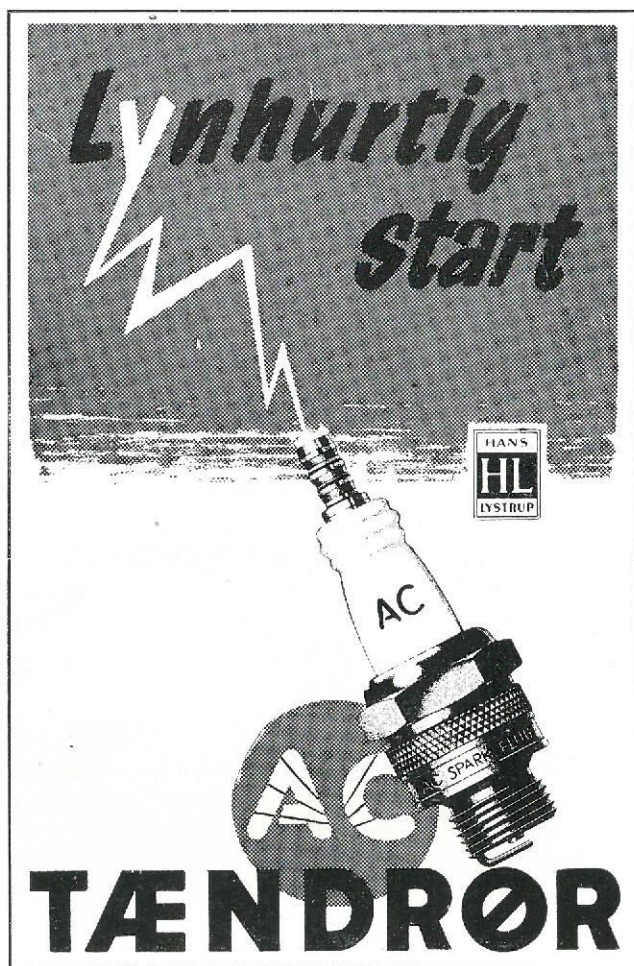
udbryder man uvilkårligt ved synet af en virkelig gennemført ting.

»Dette er kvalitet« hører vi ofte, når vore »comtesse«-modeller skal stå for objektiv kritik.

»Comtesse«-modellen er altid perfekt, både i den klassiske udførelse eller i en modepræget facon.

Det gælder derfor ikke blot om at vælge en håndtaske, men en »comtesse«-model.





I 1955 gæstede Mercedes-holdet Sverige, og vandt i Sveriges Grand Prix, en populær sejr, som dog ikke talte med i kampen om verdensmesterskabet. At svenskerne også lagde mærke til den tykke løbsleder, fremgår bl. a. af nedenstående tegninger som fandtes i en svensk avis dagen efter løbet.



Kling, Hans Herrmann og Herrmann Lang. Caracciola havde 2 gange forsøgt come-back efter krigen, men 2 ulykker havde fået ham til at lægge væddeløbssporten på hylden for bestandigt. Fangio debuterede for Mercedes med en sejr i det franske Grand Prix, vandt derefter de lignende løb i Tyskland, Schweiz og Italien og blev verdensmester.

Alle undtagen Neubauer var tilfredse. Da Herrmann Lang omsider besluttede sig til at lægge om, så han sig om efter en dygtig kører, som kunne yde Fangio en virkelig støtte. Stirling Moss blev engageret, og det hold Neubauer stillede med i sæsonen 1955 var nærmest uovervindeligt. Mercedes startede i 6 af årets 7 store løb. I Monte Carlo Grand Prix opnåedes ingen placeringer, ellers vandt Fangio 4 af de øvrige løb. Stirling Moss fik lov til at vinde det britiske Grand Prix, ellers fulgte han Fangio som en skygge. Fangio vandt et nyt verdensmesterskab, og som kronen på værket sikrede Mercedes sig også verdensmesterskabet i sportsvognsløbene med den nye 300 SLR. Den største sejr i denne klasse var Mille Miglia, som Stirling Moss vandt sammen med den engelske motorskribent Denis Jenkinson.

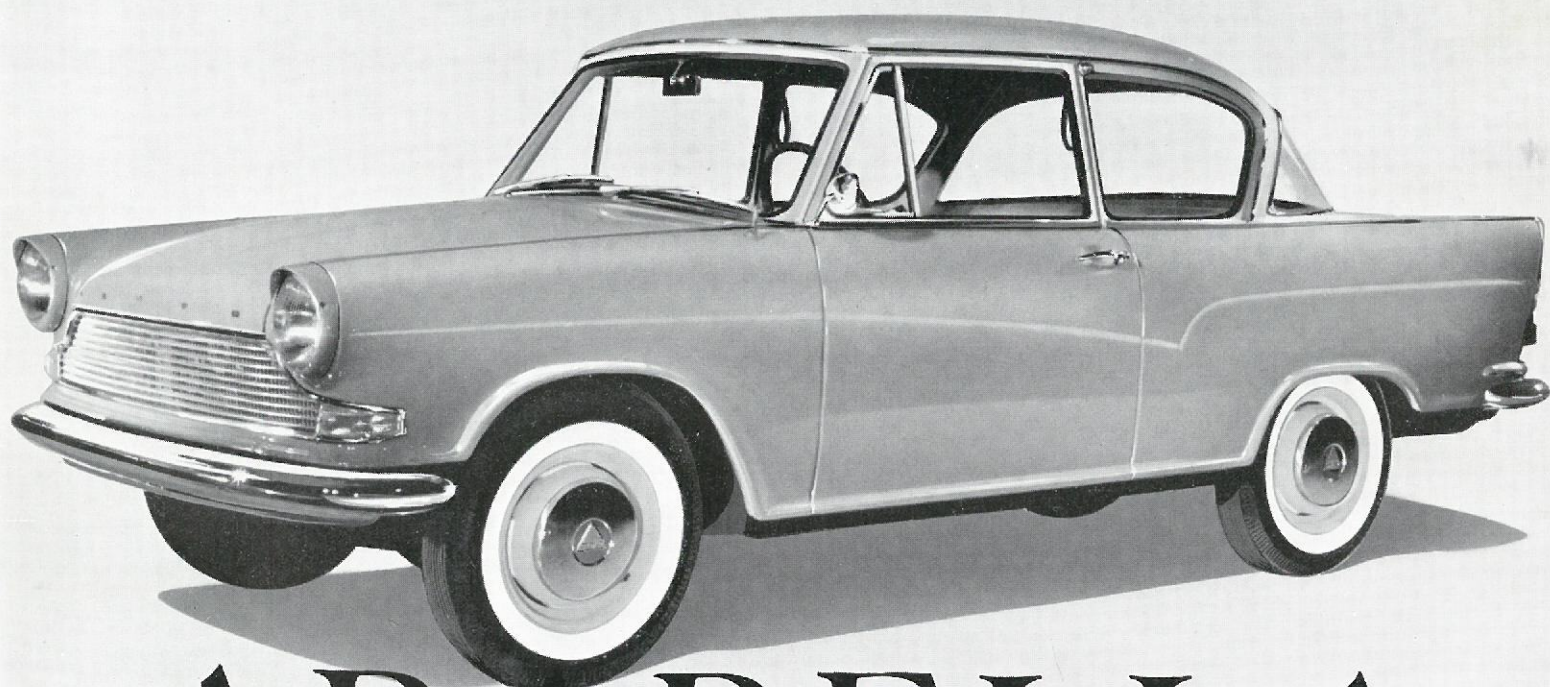
Efter disse resultater trak Daimler-Benz sig påny tilbage fra aktiv sport, og Neubauer blev teknisk direktør. I 1958 trådte han officielt tilbage som Rennleiter, men er stadig knyttet til virksomheden som direktør.

Jeg er stadig i Frankfurt. Salgsdirektøren har afsluttet sin redegørelse, og efter en ny drink opløses forsamlingen. Jeg går med tilbage til Neubauers kontor og får nogle flere historier. De 2 amerikanerinder er stadig med, så historien om gesandens kone må jeg vente med til en anden gang. Jeg skal lige til at gå, da jeg hører den ene af damerne henvende sig til Don Alfredo.

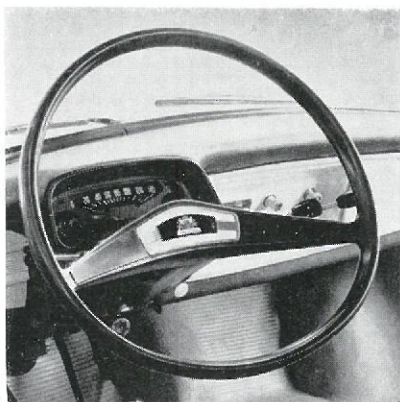
— Mr. Neubauer, siger hun, vi er ved at skrive en artikelserie til et stort dame-magasin. Vil De fortælle os om Deres kvindeideal, hendes udseende og indhold.

— Neubauer studser, men klarer hurtigt op. Selvfølgelig, ler han, min ideal er ca. 3 meter langt, har et skinnende udseende, indeholder en 2-3 liters 8-cyl. motor med benzin-ind-sprøjtning og tvangsstyrede ventiler. Hun er vanskelig at styre, men den virkelige mester formår det. Hendes temperament er hidsigt, hendes linier er fuldendte og lige midt i panden har hun en tre-fliget stjerne.

ny
favorit
af
ædel
race



ARABELLA



ARABELLA ... navnet leder tanken hen på ædel race, og når De ser den nye elegante Arabella, vil De opdage, at navnet er godt valgt! Denne nye vogn fra Borgward-gruppen har alt det, som også kendetegner det rene fuldblod: Skønne linier, temperament, styrke og hurtighed!

ARABELLA er skabt på LLOYD fabrikkerne i Bremen. Den var årets bilsensation på Frankfurt-udstillingen ... belønnet med guldmedalje for sin elegance ... og berømmet for sin kvalitet, teknik og sikkerhed af alle bileksperter!

ARABELLA har en vandkølet 4-cyl. 4-takts motor på 891 ccm, der yder 42 hk ved 4800 o/min. Den har forhjulstræk og 4-trins fuldsynchr. ratgear. Benzinforbrug: 14 km pr. l. Marchhastighed 120 km/t!

Se den sensationelle ARABELLA på vor stand nr. 10 på biludstillingen i FORUM.

IMPORT: ERLA A/S . KØBENHAVN . VALBY . TELEFON 30 23 11 GIVER ALLE OPLYSNINGER

Personbilernes internationale parade

Forud for den internationale automobiludstilling i Forum i 1958 fremhævedes det som noget bemærkelsesværdigt, at der året før i Danmark var indregistreret ikke færre end 32.000 nye personbiler. Tallet blegner over for rekorden i 1959, hvor der indregistreredes ca. 52.000 personbiler, og efter alle sole-mærker at domme vil 1960 blive et nyt rekordår, der nok vil komme op på et antal mellem 60- og 70.000. Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanten og Importører kan således betragte den 17. Internationale Automobiludstilling i Forum i dagene 26. februar til 6. marts både som en markering af rekordåret 1959 og som en indgang i et nyt rekordår — 1960.

Deltagelsen i udstillingen bliver større end nogensinde. Kampen om Forum's 9.000 kvadratmeter udstillingsplads har været hård, og arrangørerne har haft en streng tid med at finde frem til den mest retfærdige fordeling mellem de udstillende firmaer, der bogstavelig talt alle har måttet affinde sig med at få mindre plads, end de havde ønsket og håbet på.

Kort og godt bliver publikum stillet over for ca. 200 af de berømte verdensfirmaers nyeste modeller, fra de mindste europæere til de største amerikanere med den talstærke mellemstore europæiske og den voksende amerikanske »kompakte« klasse som hovedneren.

Den 17. Internationale Automobiludstilling bliver i ordets sandeste betydning en *landsbegivenhed* af et format, der uden pral godt kan kaldes en *nordisk* begivenhed, der også vil øve stærk tiltrækning blandt vore nordiske nabolandes bilkørende publikum.

Udstillingen i 1958 satte besøgsrekord for FORUM med 187.000 betalende besøgende, og dette tal er der ingen grund til at betvivle vil blive slået i år. Hele Forum, heri indbefattet en udbygning af balkonen, bliver inddraget i udstillingen. Bal-

konen bliver udvidet med en fjerde fløj, således at det nu bliver muligt at gå hele balkonen rundt, en forbedring, som de besøgende nok skal vide at sætte pris på.

Arveprins Knud er, traditionen tro, udstillingens protektor. Handelsminister Kjeld Philip, overborgmester S. Munk og borgmester A. Stæhr Johansen udgør udstillingens præsidium.

På de følgende sider bringer »Fart & Form« en oversigt med billeder og de vigtigste data over de vogne der udstilles. Oversigten er ikke helt fuldkommen idet vi dels har udeladt visse varianter af de enkelte modeller, og endelig var det fra de enkelte udstilleres side, endnu ved redaktionens slutning ikke helt fastlagt hvilke vogne der blev udstillet. Vi er imidlertid overbevist om at De kan høste gavn af vor oversigt, og ved hjælp af denne blive fuldt ud forhåndsorienteret om den store udstilling.

Vi har valgt at præsentere bilerne i prisorden, for at give de, som interesserer sig for biler i en bestemt prisklasse, let og hurtigt kan finde disse, og drage sammenligninger.

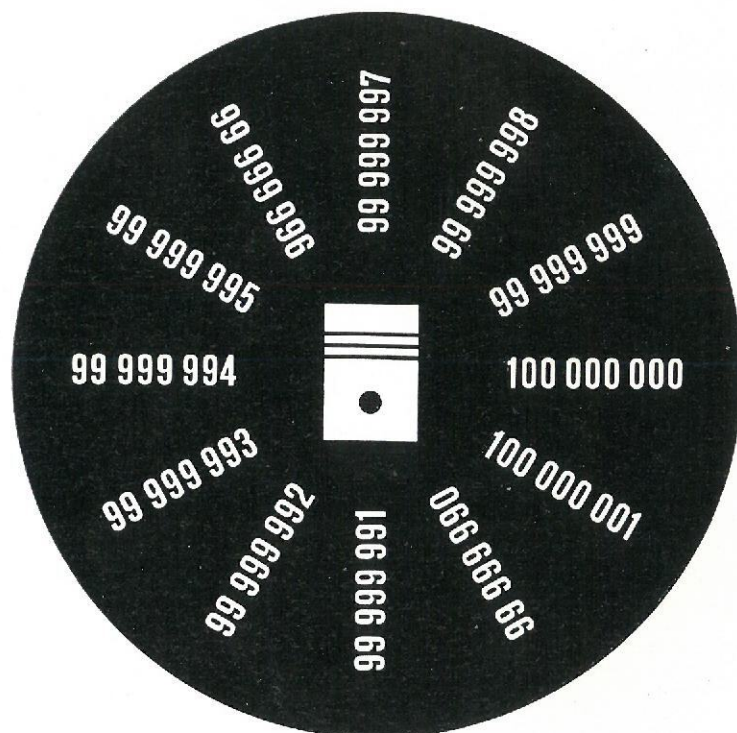
Flere af bilerne er forsynet med ca.-pris, eller slet ingen pris, fordi de endnu ved redaktionens slutning ikke var indført på det danske marked. Disse er efter redaktionens skøn placeret i de prisklasser, hvor de hører til.

Specifikationer og dimensioner til bilerne er opgivet af fabrikerne, hvorimod bilernes ydeevne, topstighed og accelerationstider, samt økonomien hovedsageligt stammer fra prøve-kørsler, der er foretaget af vognene, dels herhjemme, og dels i udlandet, hvorfor disse tal er absolut uden ansvar fra fabri-kernes side.

Samtlige priser er incl. omsætningsafgift, men de fleste uden leveringsomkostninger.

Se endvidere oversigten side 42.

OVER 100 MILLIONER MAHLE-STEMPLER FRA 1920-1959



MAHLEKomm.-GES.
STUTTGART-BAD CANNSTATT / TYSKLAND



Det første MAHLE-stempel fra året 1920: tillige det første seriefremstillede letmetals-stempel i Europa til direkte indbygning.



MAHLE-stempel nr. 100 million fra 1959. MAHLE-fabrikerne er blevet den største stempelfabrik på kontinentet.

MAHLE-STEMPLER

Det lille værksted, som i året 1920 for første gang kunne bevise de seriefremstillede letmetals-stemplers overlegenhed, er idag blevet til MAHLE-stempel-fabrikerne med over 2.500 medarbejdere og et supermoderne forsknings- og fabrikations-apparat med afdelinger over hele verden. På veje og skinner, til vands og i luften har MAHLE-stemplerne gang på gang bevist deres styrke og tilforladelighed. På denne måde er MAHLE blevet en værdifuld partner for motorindustrien og en trofast ven for de motorkørende, som med MAHLE-stemplet og MAHLE-cromal-cylindren har garanti for, at deres fartøj har et stærkt og sundt hjerte.



Goggomobil T 400

2 dørs 4 pers.

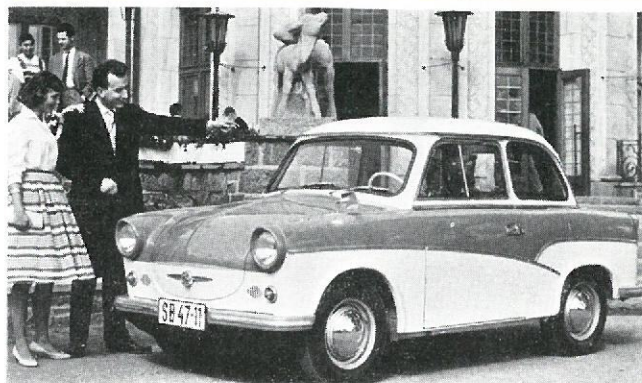
Vesttyskland. Længde: 2900 mm. — Bredde: 1310 mm. — Højde: 1280 mm. — Egenvægt: 415 kg. Motor: 2-cyl. totaktsmotor, plac. bagtil. — Boring: 67 mm. — Slaglængde: 56 mm. — Slagvolumen: 392 ccm. — Kompressionsforhold: 6,8:1. — Max. HK: 20 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 20,7. — Tophastighed: 100 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 8.791,00. Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Trabant - Standard

2 dørs 4 pers.

Østtyskland. Længde: 3375 mm. — Bredde: 1500 mm. Højde: 1395 mm. — Egenvægt: 650 kg. Motor: 2-cyl. totaktsmotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 66 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 500 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 18 v. 3800 o/m. — Kg/HK: 31,1. — Tophastighed: 100 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 27 sek. Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 10.000,00.

Import: Sydfyns Auto Import A/S, Svendborg.

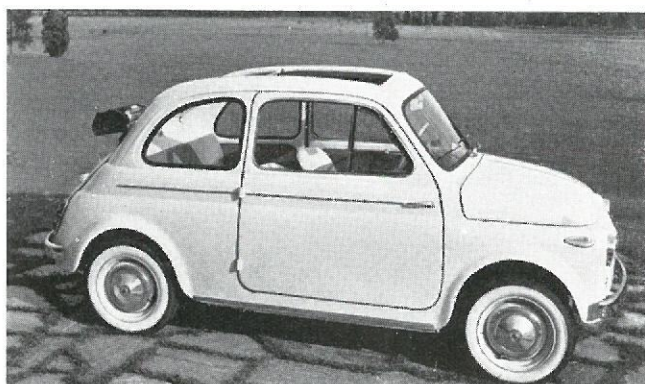


Fiat 500 de luxe

2 dørs 4 pers.

Italien. Længde: 2970 mm. — Bredde: 1320 mm. — Højde: 1325 mm. — Egenvægt: 500 kg. Motor: 2-cyl. rækkeomotor, plac. bagtil. — Boring: 66 mm. — Slaglængde: 70 mm. — Slagvolumen: 479 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 21 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 29,5. — Tophastighed: 96 km/t. Accelerationstid 0-80 km/t: 55 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6 l. — Pris: Kr. 9.877,00.

Import: Nordisk Fiat A/S, København.



Lloyd 600 Toledo

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 3355 mm. — Bredde: 1410 mm. — Højde: 1400 mm. — Egenvægt: 590 kg. Motor: 2-cyl. rækkeomotor, plac. fortil. — Forhjulstræk Boring: 77 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 596 ccm. — Kompressionsforhold: 6,6:1. — Max. HK: 24 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 31,1. — Tophastighed: 100 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 28 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris Kr. 10.790,00 (de luxe: Kr. 11.672,00).

Import: Erla A/S, København.

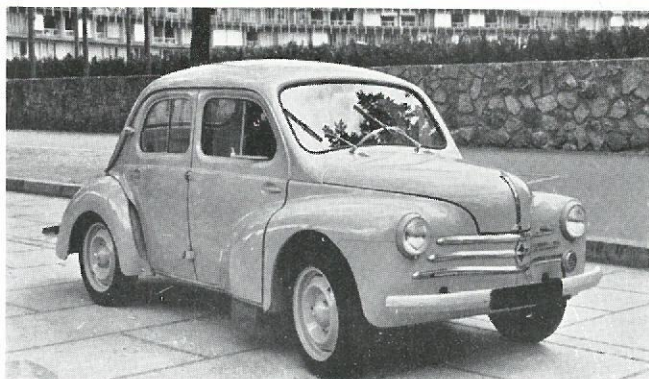


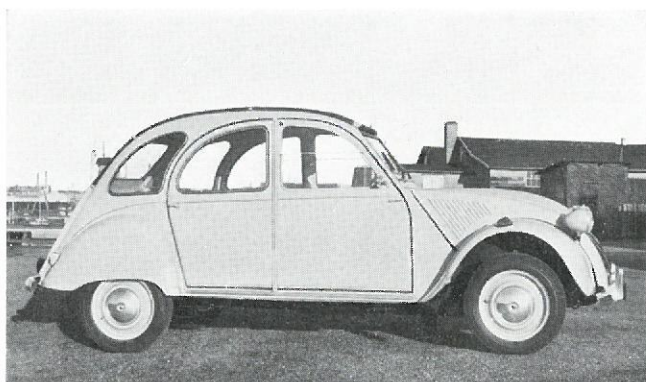
Renault 4 CV

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 3641 mm. — Bredde: 1430 mm. Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 600 kg. Motor: 4-cyl. rækkeomotor, plac. bagtil. — Boring: 55 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 747 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 26 v. 4250 o/m. — Kg/HK: 23,0. — Tophastighed: 105 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 54 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6 l. — Pris: Kr. 10.795,00 (de luxe: Kr. 12.424,00).

Import: Brdr. Friis-Hansen A/S, København.





Citroën 2 CV

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 3780 mm. — Bredde: 1480 mm. — Højde: 1600 mm. — Egenvægt: 530 kg. Motor: 2 cyl. boxermotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 66 mm. — Slaglængde: 62 mm. — Slagvolumen: 425 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 14 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 37,8. — Tophastighed: 80 km/t. — Accelerationstid 0-60 km/t: 35 sek. Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 5,5 l. — Pris: Kr. 11.765,00.

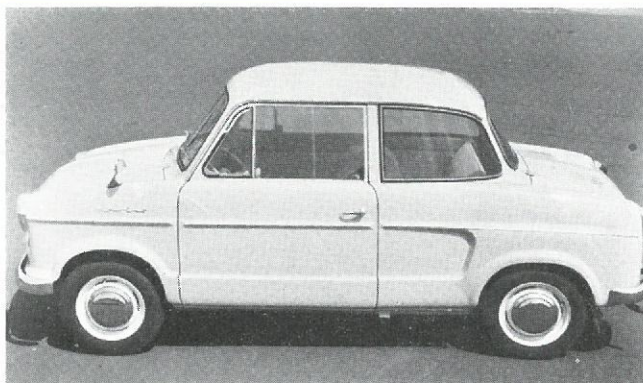
Import: Citroën Automobiles A/S, København.

NSU Prinz

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 3150 mm. — Bredde: 1420 mm. — Højde: 1370 mm. — Egenvægt: 496 kg. Motor: 2-cyl. rækkeomotor, plac. bagtil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 66 mm. — Slagvolumen: 583 ccm. — Kompressionsforhold: 6,8:1. — Max. HK: 20 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 24,0. — Tophastighed: 105 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 26 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 5 l. — Pris: Kr. 11.096,00.

Import: Fred. Rasmussen, Odense.



Lloyd Alexander

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 3355 mm. — Bredde: 1410 mm. — Højde: 1400 mm. — Egenvægt: 590 kg. Motor: 2-cyl. rækkeomotor, plac. fortil, forhjulstræk. Boring: 77 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 596 ccm. — Kompressionsforhold: 7,2:1. Max. HK: 24 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 23,6. — Tophastighed: 107 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 19 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 11.726,00 (Alexander TS: Kr. 12.272,00).

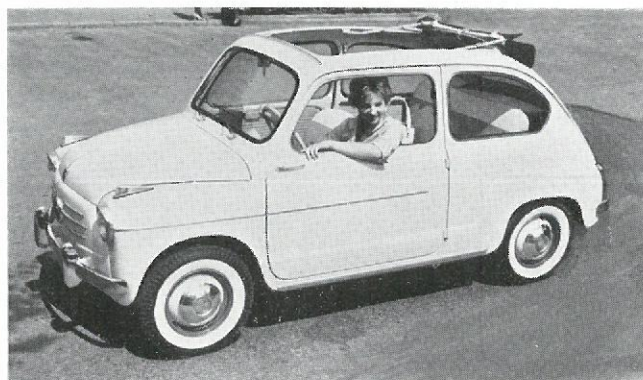
Import: Erla A/S, København.

Fiat 600 Convertible

2 dørs 4 pers.

Italien. Længde: 3285 mm. — Bredde: 1380 mm. — Højde: 1405 mm. — Egenvægt: 600 kg. Motor: 4-cyl. rækkeomotor, plac. bagtil. — Boring: 60 mm. — Slaglængde: 56 mm. — Slagvolumen: 633 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 28,5 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 24,3. — Tophastighed: 107 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 59 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 12.682,00.

Import: Nordisk Fiat A/S, København.

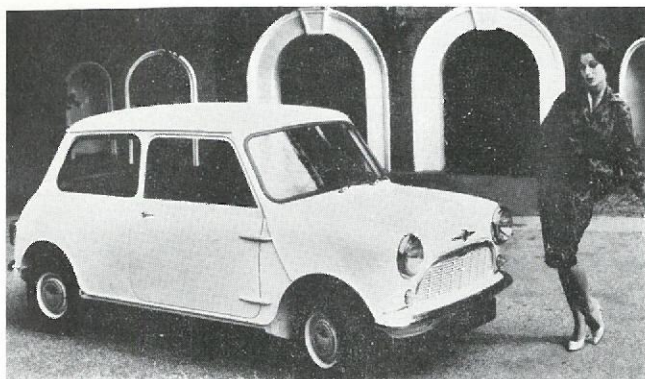


BMW 600

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 2900 mm. — Bredde: 1400 mm. — Højde: 1380 mm. — Egenvægt: 550 kg. Motor: 2-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 68 mm. — Slagvolumen: 482 ccm. — Kompressionsforhold: 6,8:1. — Max. HK: 23 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 28,2. — Tophastighed: 105 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 26 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 5,5 l. — Pris: Kr. 11.590,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



Austin Partner

2 dørs 4 pers.

England. Længde: 3050 mm. — Bredde: 1400 mm. — Højde: 1350 mm. — Egenvægt: 600 kg. — Motor: 4-cyl. række-motor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 63 mm. — Slaglængde: 68 mm. — Slagvolumen: 848 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 37 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 16,2. — Tophastighed: 115 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 28 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 13.568,00 (de luxe: Kr. 14.736,00).

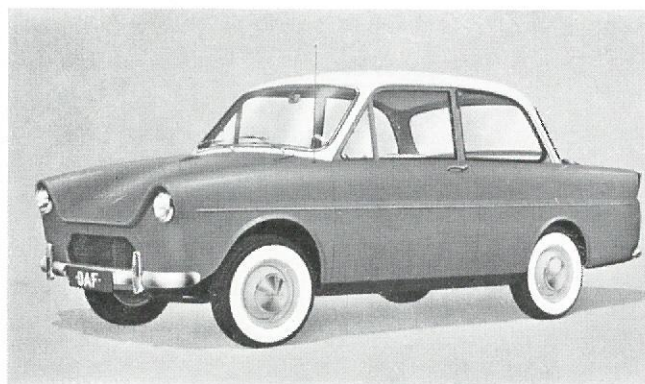
Import: De forenede Automobilfabrikker A/S, Odense.

Morris 850

2 dørs 4 pers.

England. Længde: 3050 mm. — Bredde: 1400 mm. — Højde: 1350 mm. — Egenvægt: 600 kg. — Motor: 4-cyl. række-motor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 63 mm. — Slaglængde: 68 mm. — Slagvolumen: 848 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 37 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 16,2. — Tophastighed: 115 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 28 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 13.568,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



DAF

2 dørs 4 pers.

Holland. Længde: 3600 mm. — Bredde: 1440 mm. — Højde: 1420 mm. — Egenvægt: 650 kg. — Motor: 2-cyl. boxermotor, plac. fortil. — Boring: 76 mm. — Slaglængde: 65 mm. — Slagvolumen: 590 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 22 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 29,5. — Tophastighed: 100 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 45 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 7 l. — Pris: Kr. 13.550,00 (de luxe: Kr. 14.370,00).

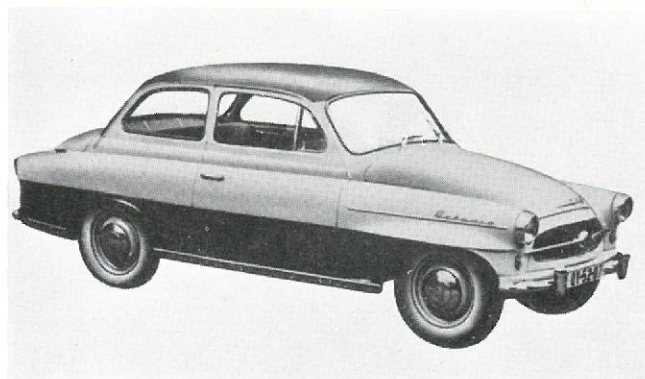
Import: Tranberg Trading Co., København, Kolding.

Goggomobil T 700

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 3430 mm. — Bredde: 1470 mm. — Højde: 1380 mm. — Egenvægt: 640 kg. — Motor: 2-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 78 mm. — Slaglængde: 72 mm. — Slagvolumen: 688 ccm. — Kompressionsforhold: 7,3:1. — Max. HK: 30 v. 4900 o/m. — Kg/HK: 21,4. — Tophastighed: 108 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 20 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 7,5 l. — Pris: Kr. 13.295,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Skoda Octavia

4 dørs 4 pers.

Tjekkoslovakiet. Længde: 4070 mm. — Bredde: 1600 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 920 kg. — Motor: 4-cyl. række-motor, plac. fortil. — Boring: 68 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1089 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 43 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 23,6. — Tophastighed: 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 34 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 13.915,00.

Import: Erla A/S, København.



Morris 1000

2 dørs 4 pers.

England. Længde: 3760 mm. — Bredde: 1550 mm. Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 800 kg. Motor: 4-cyl. række motor, plac. fortil. — Boring: 63 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 948 mm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 37 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 21,6. — Tophastighed 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 33 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 15.138,00 (Cabriolet: Kr. 15.538,00).

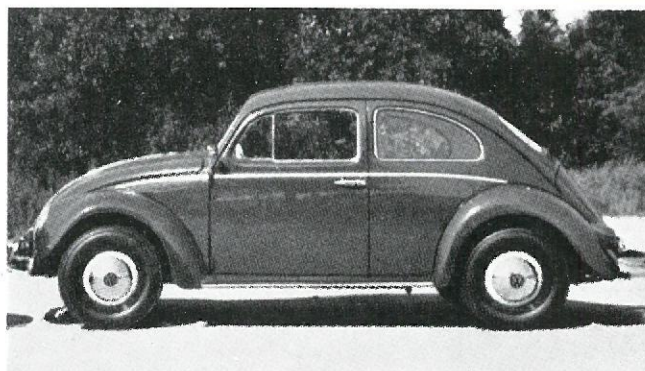
Import: DOMI A/S, Glostrup.

VW de luxe

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 4070 mm. — Bredde: 1540 mm. — Højde: 1500 mm. — Egenvægt: 740 kg. Motor: 4-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 77 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 1192 ccm. — Max. HK: 35 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 24,7. — Tophastighed: 110 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 39 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 14.969,00.

Import: Skandinavisk Motor Co. A/S, København, Odense.



Wartburg Standard Limousine

2 dørs 4 pers.

Østtyskland. Længde: 4300 mm. — Bredde: 1570 mm. Højde: 1450 mm. — Egenvægt: 960 kg. Motor: 3-cyl. totakts række motor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 70 mm. — Slaglængde: 78 mm. Slagvolumen: 900 ccm. — Kompressionsforhold: 6,8:1. Max. HK: 38 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 26,0. — Tophastighed: 115 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 31 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 15.294,00.

Import: Sydlyns Auto Import A/S, Svendborg.

Renault Dauphine

4 dørs 4 pers.

Frankrig. — Længde: 3950 mm. — Bredde: 1520 mm. Højde: 1440 mm. — Egenvægt: 660 kg. Motor: 4 cyl. række motor, plac. bagtil. Boring: 58 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 845 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 31 v. 4250 o/m. — Kg/HK: 21,3. — Tophastighed: 115 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 38 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 15.429,00.

Import: Brdr. Friis-Hansen A/S, København.



Ford Anglia

2 dørs 4 pers.

England. Længde: 3900 mm. — Bredde: 1459 mm. — Højde: 1400 mm. — Egenvægt: 737 kg. Motor: 4-cyl. række motor, plac. fortil. — Boring: 81 mm. — Slaglængde: 48 mm. — Slagvolumen: 997 ccm. — Kompressionsforhold: 8,9:1. — Max. HK: 41 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 18,0. — Tophastighed: 120 km/t. Accelerationstid 0-100 km/t: 29 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 15.317,00.

Import: Ford Motor Company A/S, København.





Fiat 1100 Special

4 dørs 4 pers.

Italien. Længde: 3915 mm. — Bredde: 1458 mm. — Højde: 1490 mm. — Egenvægt: 880 kg. Motor: 4-cyl. række-motor, plac. fortil. — Boring: 68 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1089 ccm. — Kompressionsforhold: 7,85:1. — Max. HK: 55 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 16,0. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8,5 l. — Pris: Kr. 17.798,00.

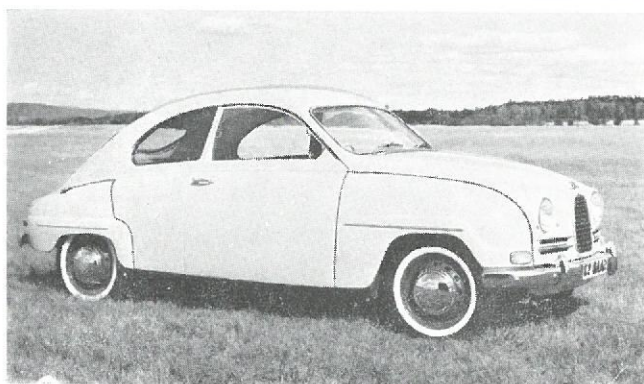
Import: Nordisk Fiat A/S, København.

Hansa 1100 Limousine

2 dørs 5 pers.

Vestfyskland. Længde: 4090 mm. — Bredde: 1630 mm. — Højde: 1450 mm. — Egenvægt: 895 kg. Motor: 4-cyl. boxermotor, plac. fortil, forhjulstræk. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 1093 ccm. — Kompressionsforhold: 7,3:1. — Max. HK: 46 v. 4300 o/m. — Kg/HK: 22,4. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: 16.718,00 (Stationcar: Kr. 20.332,00).

Import: Erla A/S, København.



SAAB 93 B

2 dørs 4 pers.

Sverige. Længde: 4010 mm. Bredde: 1570 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 748 kg. Motor: 3-cyl. to-takts række-motor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 66 mm. — Slaglængde: 73 mm. Slagvolumen: 748 ccm. — Kompressionsforhold: 7,3:1. Max. HK: 38 v. 5000 o/m. Kg/HK: 21,6. — Tophastighed: 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 30 sek. Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr. 16.786,00.

Import: Ici Motors A/S, Glostrup.

DKW Junior

2 dørs 4 pers.

Vestfyskland. Længde: 3950 mm. — Bredde: 1580 mm. — Højde: 1400 mm. — Egenvægt: 700 kg. Motor: 3-cyl. totakts række-motor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 68 mm. — Slaglængde: 68 mm. Slagvolumen: 741 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. Max. HK: 40 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 20,6. — Tophastighed: 115 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 34 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. ca. 16.000,00.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.



BMW 700 Coupé

2 dørs 4 pers.

Vestfyskland. Længde: 3540 mm. — Bredde: 1480 mm. — Højde: 1300 mm. — Egenvægt: 640 kg. Motor: 2-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 78 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 696 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 34 v. 5300 o/m. — Kg/HK: 21,3. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 30 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 16.596,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



Wartburg Kombi

4 dørs 5 pers.

Østtyskland. Længde 4520 mm. — Bredde: 1570 mm. Højde: 1475 mm. — Egenvægt: 1070 kg. Motor: 3-cyl. totaktsmotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 70 mm. — Slaglængde: 78 mm. — Slagvolumen: 900 ccm. — Kompressionsforhold: 6,8:1. — Max. HK: 38 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 28,1. — Tophastighed: 100 km/t. — Accelerationstid 0-80 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 17.050,00.

Import: Nordisk Karosserifabrik A/S, Svendborg.

Opel 1200

2 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4420 mm. — Bredde: 1616. — Højde: 1441 mm. — Egenvægt: 905 kg. Motor: 4-cyl. rækkeomotor, plac. fortil. — Boring: 72 mm. — Slaglængde: 74 mm. — Slagvolumen: 1205 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 46 v. 4700 o/m. — Kg/HK: 23,2. — Tophastighed: 115 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 32 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr. 17.400,00.

Import: General Motors International A/S, København.



SAAB kombi

2 dørs 4 pers.

Sverige. — Længde: 4120 mm. — Bredde: 1570 mm. Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 890 kg. Motor: 3-cyl. totaktsmotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 70 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 841 ccm. — Max. HK: 42 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 20,6. — Tophastighed: 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 32 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr.

Import: I.C.I. Motors, Glostrup.

Simca Aronde Etoile

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 4180 mm. — Bredde: 1560 mm. — Højde: 1430 mm. — Egenvægt: 935 kg. Motor: 4-cyl. rækkeomotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 6,7:1. — Max. HK: 52 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 18,3. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 29 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 17.517,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.

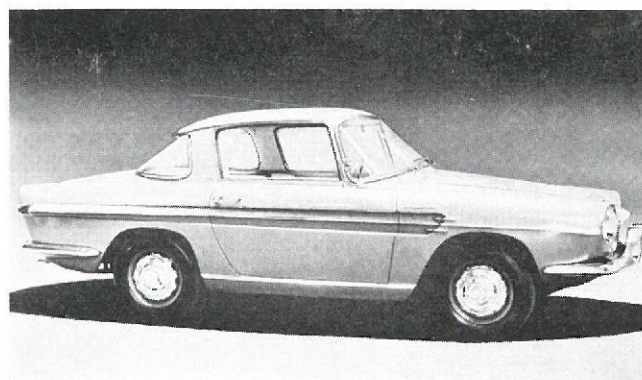


Lloyd Arabella

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 3800 mm. — Bredde: 1510 mm. — Højde: 1400 mm. — Egenvægt: 715 kg. Motor: 4-cyl. boxermotor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 69 mm. — Slaglængde: 60 mm. — Slagvolumen: 897 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 42 v. 4900 o/m. — Kg/HK: 18,8. — Tophastighed: 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 27 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 15.977,00.

Import: Erla A/S, København.





Renault Dauphine Gordini

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 3950 mm. — Bredde: 1520 mm. — Højde: 1440 mm. — Egenvægt: 650 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. bagtil. — Boring: 58 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 845 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 40 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 16,3. — Tophastighed: 130 km/t. Accelerationstid 0-100 km/t: 27 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 6,5 l. — Pris: Kr. 17.985,00.

Import: Brdr. Friis-Hansen A/S, København.

Panhard PL 17

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 4580 mm. — Bredde: 1670 mm. — Højde: 1550 mm. — Egenvægt: 865 kg. Motor: 2-cyl. boxermotor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 851 ccm. — Kompressionsforhold: 7,2:1. — Max. HK: 42 v. 5300 o/m. Kg/HK: 20,6. — Tophastighed: 130 km/t — Accelerationstid 0-100 km/t: 32 sek. Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8,5 l. — Pris: Kr. 18.774,00.

Import: Citroen Automobiles A/S, København.



Hillman Minx

4 dørs 4 pers.

England. Længde: 4115 mm. — Bredde: 1543 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1030 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 1494 mm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 56 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 19,8. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 18.360,00.

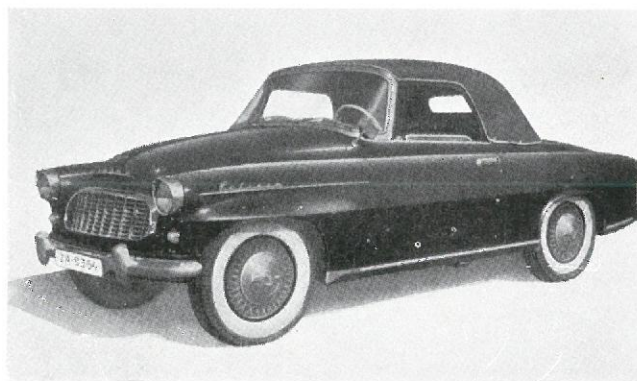
Import: British Motors A/S, København.

Skoda Felicia

2 dørs 2 pers.

Tjekkoslovakiet. Længde: 4070 mm. — Bredde: 1660 mm. — Højde: 1420 mm. — Egenvægt: 930 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 68 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1089 mm. — Max. HK: 60 v. 5800 o/m. Kg/HK: 19,4. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr. 18.503,00.

Import: Erla A/S, København.



Simca Elysee

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 4189 mm. — Bredde: 1567 mm. — Højde: 1427 mm. — Egenvægt: 940 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 7,2:1. — Max. HK: 51,5 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 18,1. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 30 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 19.102,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Ford Taunus 17 M

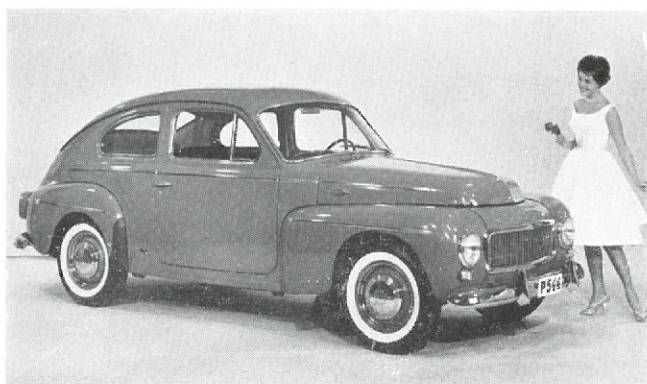
2 dørs 5 pers.

Vestflyskland. Længde: 4375 mm. — Bredde: 1670 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1016 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 84 mm. — Slaglængde: 77 mm. — Slagvolumen: 1698 ccm. — Kompressionsforhold: 7,2:1. — Max. HK: 67 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 15,1. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 23 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr. 19.685,00 (4-dørs kr. 21.835,00).

Vauxhall Victor

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4261 mm. — Bredde: 1613 mm. — Højde: 1472 mm. — Egenvægt: 1005 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 1507 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 55 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 19,2. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 30 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 19.102,00 (Victor Super: Kr. 20.455,00. — Victor de luxe: Kr. 22.105,00). Import: General Motors International A/S, København.



Volvo PV 544

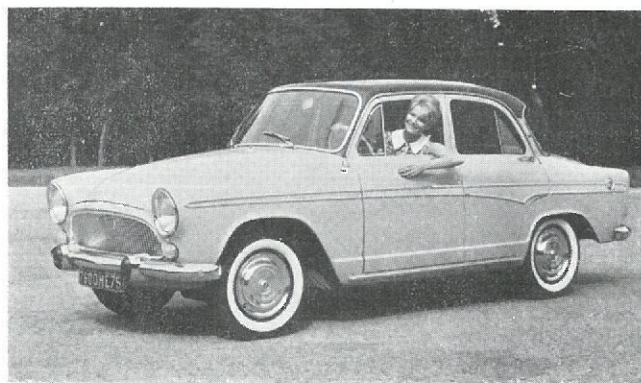
4 dørs 4 pers.

Sverige. Længde: 4450 mm. — Bredde: 1580 mm. — Højde: 1560 mm. — Egenvægt: 1010 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 1582 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 66 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 15,3. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr. 20.370,00. Import: Jens Larsen, København.

Simca Aronde Montlhéry

4 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 4180 mm. — Bredde: 1560 mm. — Højde: 1430 mm. — Egenvægt: 950 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 7,9:1. — Max. HK: 60 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 15,8. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 20.130,00. Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Opel Caravan

2 dørs 5 pers.

Vestflyskland. Længde: 4420 mm. — Bredde: 1616 mm. — Højde: 1481 mm. — Egenvægt: 980 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 74 mm. — Slagvolumen: 1488 ccm. — Kompressionsforhold: 7,25:1. — Max. HK: 55 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 18,6. — Tophastighed: 128 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr. 20.803,00. Import: General Motors International A/S, København.



Ford Consul

4 dørs 5-6 pers.

England. Længde: 4400 mm. — Bredde: 1740 mm. — Højde: 1540 mm. — Egenvægt: 1136 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 1703 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 61 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 18,5. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 23 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 21.470,00.

Import: Ford Motor Company A/S, København.

Opel Rekord 1700

4 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4420 mm. — Bredde: 1616 mm. — Højde: 1441 mm. — Egenvægt: 910 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 74 mm. — Slagvolumen: 1680 ccm. — Kompressionsforhold: 7,25:1. — Max. HK: 63 v. 4300 o/m. — Kg/HK: 16,9. — Tophastighed: 132 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr. 21.403,00 (2 dørs: Kr. 19.604,00).

Import: General Motors International A/S, København.

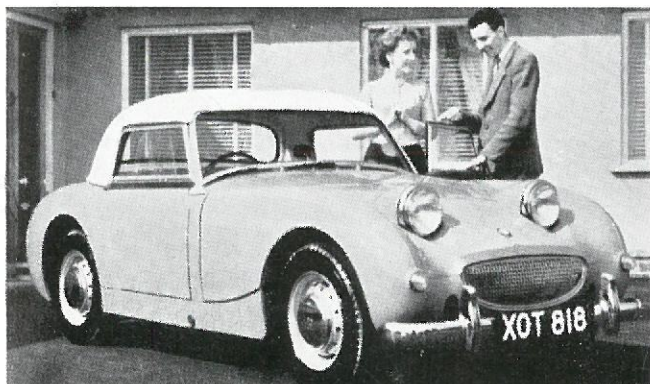


Austin Healey Sprite

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 3490 mm. — Bredde: 1350 mm. — Højde: 1260 mm. — Egenvægt: 660 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 63 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 948 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 48 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 13,8. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8,5 l. — Pris: Kr. 21.167,00.

Import: De forenede Automobilfabrikker A/S, Odense.



Fiat 1200 Grand Luce

4 dørs 4 pers.

Italien. Længde: 3960 mm. — Bredde: 1460 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 940 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1221 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 63 v. 5300 o/m. — Kg/HK: 16,2. — Tophastighed: 138 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 25 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8,5 l. — Pris: Kr. 21.498,00.

Import: Nordisk Fiat A/S, København.



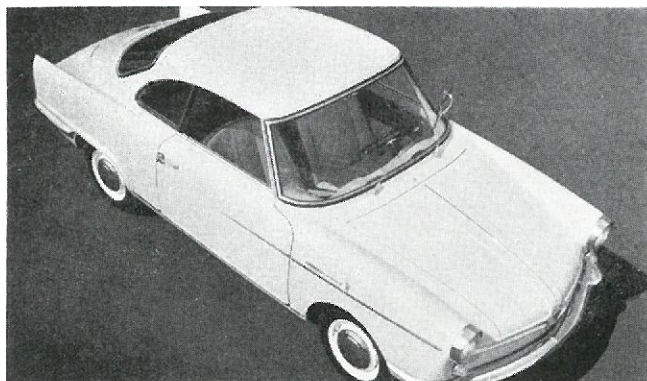
Auto Union 1000 Limousine

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 4225 mm. — Bredde: 1695 mm. — Højde: 1465 mm. — Egenvægt: 935 kg. Motor: 3-cyl. totaktsmotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 74 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 981 ccm. — Kompressionsforhold: 7,25:1. — Max. HK: 50 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 18,7. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.





NSU Sport-Prinz

2 dørs 2 pers.

Vestflyskland. Længde: 3600 mm. — Bredde: 1480 mm. — Højde: 1230 mm. — Egenvægt: 517 kg. Motor: 2-cyl. rækkemotor, plac. bagtil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 66 mm. — Slagvolumen: 583 ccm. — Kompressionsforhold: 7,6:1. — Max. HK: 30 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 18,0. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 7 l. — Pris: Kr. ca. 22.000,00.

Import: Fred. Rasmussen, Odense.

Austin Cambridge A 55

4 dørs 4 pers.

England. Længde: 4520 mm. — Bredde: 1610 mm. — Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 1130 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 73 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 1489 ccm. — Max. HK: 55 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 20,6. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 32 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 22.690,00.

Import: De forenede Automobilfabrikker A/S, Odense.



Simca Monaco

2 dørs 4 pers.

Frankrig. Længde: 4189 mm. — Bredde: 1567 mm. — Højde: 1427 mm. — Egenvægt: 940 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 7,2:1. — Max. HK: 60 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 15,5. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 18 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 22.718,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Morris Oxford

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4520 mm. — Bredde: 1610 mm. — Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 1130 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. Boring: 73 mm. Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 1489 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 55 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 20,6. — Tophastighed: 128 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 28 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 22.690,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



Peugeot 403

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4470 mm. — Bredde: 1670 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1025 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 1468 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 65 v. 4900 o/m. — Kg/HK: 17,0. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 24.760,00.

Import: Nordisk Karosserifabrik A/S, Svendborg.



Simca Ariane »4« Super-Luxe

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4520 mm. — Bredde: 1755 mm. — Højde: 1480 mm. — Egenvægt: 1065 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 7,2:1. — Max. HK: 51,5 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 20,1. — Tophastighed: 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 31 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 23.130,00. — Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Auto Union 1000 Universal

2 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 4210 mm. — Bredde: 1640 mm. — Højde: 1565 mm. — Egenvægt: 1000 kg. — Motor: 3-cyl. totaktsmotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 74 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 981 ccm. — Kompressionsforhold: 7,25:1. — Max. HK: 50 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 20,0. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.



Volvo Amazon

4 dørs 5 pers.

Sverige. Længde: 4400 mm. — Bredde: 1620 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1130 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 1582 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 66 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 17,1. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr. 27.080,00.

Import: Jens Larsen, København.



Vauxhall Victor Estate

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4261 mm. — Bredde: 1613 mm. — Højde: 1472 mm. — Egenvægt: 1005 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 1508 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 54,8 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 19,0. — Tophastighed: 128 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 31 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10,1 l. — Pris: Kr. 24.104,00.

Import: General Motors International A/S, København.

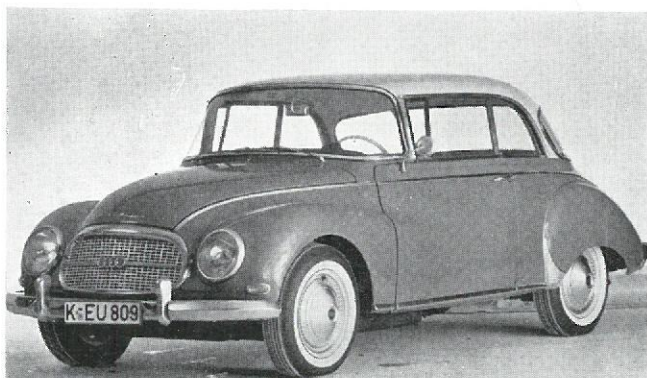


Auto Union 1000 S Coupé

2 dørs 2 pers.

Vesttyskland. Længde: 4225 mm. — Bredde: 1695 mm. — Højde: 1465 mm. — Egenvægt: 940 kg. — Motor: 3-cyl. totakts-rækkemotor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 981 ccm. — Max. HK: 57 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 15,9. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 23 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.





Standard Vignale Vanguard

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4370 mm. — Bredde: 1720 mm. — Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 1220 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 92 mm. — Slagvolumen: 2088 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 68 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 17,9. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr.

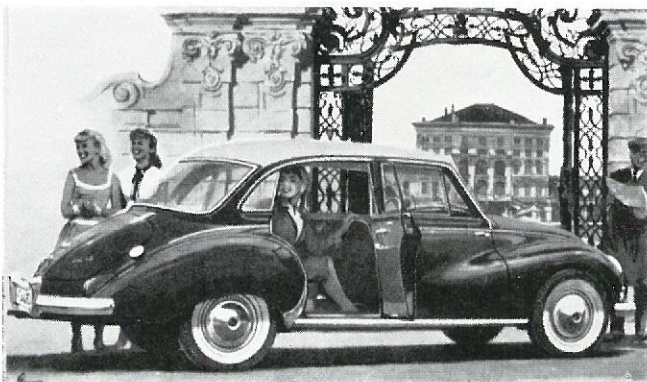
Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Borgward Isabella

2 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4390 mm. — Bredde: 1700 mm. — Højde: 1480 mm. — Egenvægt: 1060 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 85 mm. — Slagvolumen: 1493 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 70 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 17,7. — Tophastighed: 136 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10,5 l. — Pris: Kr. 24.505,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



Peugeot Station car

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4610 mm. — Bredde: 1680 mm. — Højde: 1550 mm. — Egenvægt: 1200 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 1468 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 65 v. 4900 o/m. — Kg/HK: 18,1. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 26.963,00.

Import: Nordisk Karosserifabrik A/S, Svendborg.

Auto Union 1000 S Limousine

4 dørs 4 pers.

Vesttyskland. Længde: 4385 mm. — Bredde: 1645 mm. — Højde: 1488 mm. — Egenvægt: 1000 kg. Motor: 3-cyl. totakts-rækkemotor, plac. fortil. Forhjulstræk. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 981 ccm. — Max. HK: 57 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 14,8. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

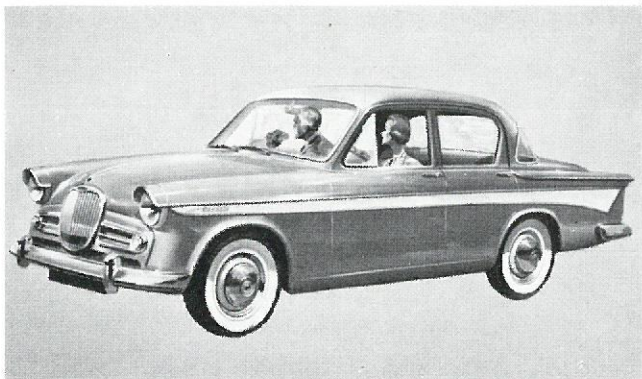


Ford Zephyr

4 dørs 6 pers.

England. Længde: 4550 mm. — Bredde: 1740 mm. — Højde: 1540 mm. — Egenvægt: 1221 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 2552 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 90 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 13,6. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 13 l. — Pris: Kr. 25.375,00 (Zodiac: Kr. 27.200,00).

Import: Ford Motor Company A/S, København.



Singer Gazelle

2 dørs 4 pers.

England. Længde: 4150 mm. — Bredde: 1540 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1070 kg. Motor: 4-cyl. række motor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 1494 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 60 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 17,9. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 25 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 25.735,00.

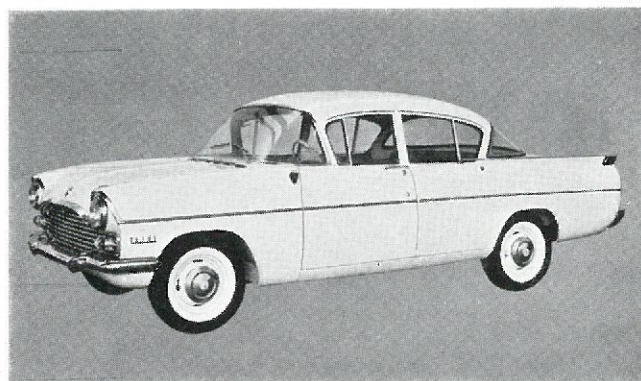
Import: British Motors A/S, København.

Vauxhall Velox

4 dørs 5-6 pers.

England. Længde: 4513 mm. — Bredde: 1739 mm. — Højde: 1440 mm. — Egenvægt: 1195 kg. Motor: 6-cyl. række motor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 2262 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 82,5 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 18,1. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 26.697,00.

Import: General Motors International A/S, København.



Triumph Herald Coupé

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 3890 mm. — Bredde: 1525 mm. — Højde: 1310 mm. — Egenvægt: 785 kg. Motor: 4-cyl. række motor, plac. fortil. — Boring: 63 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 948 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 46 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 16,6. — Tophastighed: 125 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 29 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr.

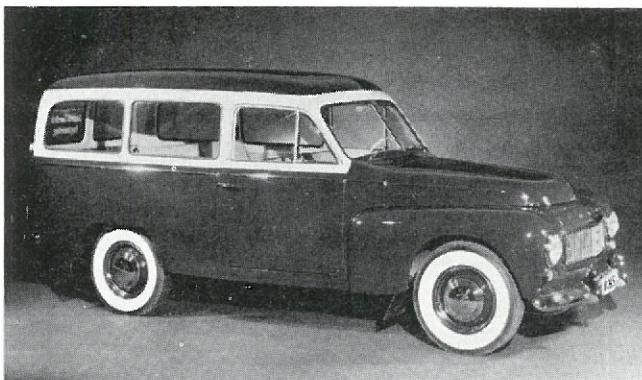
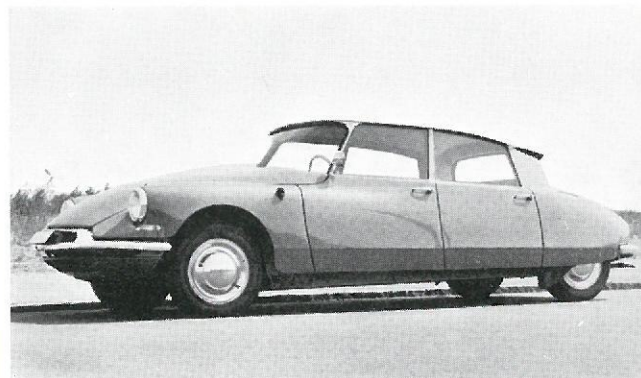
Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Citroën ID 19

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4800 mm. — Bredde: 1790 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1190 kg. Motor: 4-cyl. række motor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 78 mm. — Slaglængde: 100 mm. — Slagvolumen: 1911 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 66 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 18,0. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 26.277,00 (Confort: Kr. 28.040,00).

Import: Citroën Automobiles A/S, København.



Volvo kombi

4 dørs 4 pers.

Sverige. Længde: 4450 mm. — Bredde: 1580 mm. — Højde: 1560 mm. — Egenvægt: 1060 kg. Motor: 4-cyl. række motor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 1582 ccm. — Max. HK: 66 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 15,8. — Tophastighed: 138 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9 l. — Pris: Kr.

Import: Jens Larsen, København.



Hansa 1100 Coupé

2 dørs 2 pers.

Vestflyskland. Længde: 4090 mm. — Bredde: 1630 mm. — Højde: 1360 mm. — Egenvægt: 895 kg. Motor: 4-cyl. boxermotor, plac. fortil, forhjulstræk. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 1093 ccm. — Kompressionsforhold: 7,9:1. — Max. HK: 64 v. 5200 o/m. Kg/HK: 16,6. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr. 27.425,00.

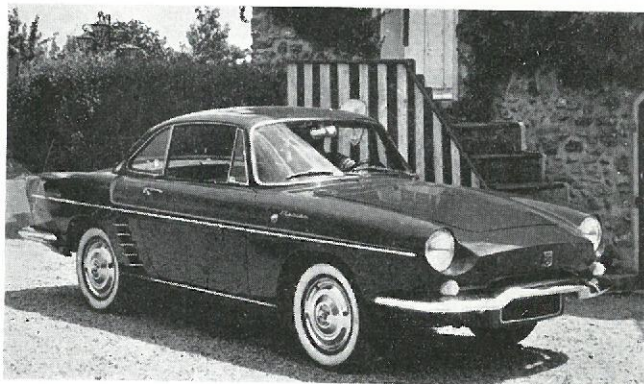
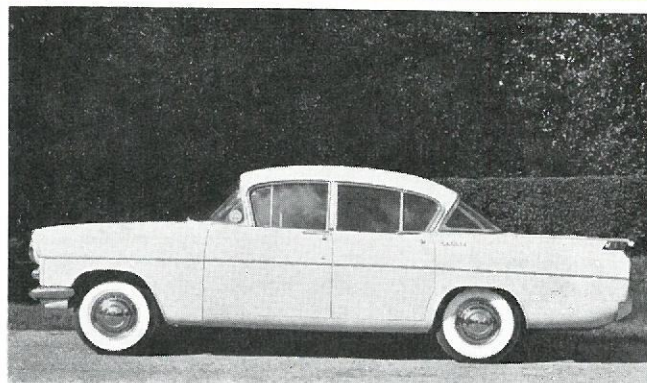
Import: Erla A/S, København.

Vauxhall Cresta

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4513 mm. — Bredde: 1739 mm. — Højde: 1448 mm. — Egenvægt: 1195 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 2262 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 82,5 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 18,1. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 28.101,00.

Import: General Motors International A/S, København.



Renault Floride Coupé

2 dørs 2 pers.

Frankrig. Længde: 4260 mm. — Bredde: 1570 mm. Højde: 1310 mm. — Egenvægt: 760 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. bagtil. — Boring: 58 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 845 mm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 40 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 19,0. — Tophastighed: 130 km/t. Accelerationstid 0-100 km/t: 27 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 7 l. — Pris: Kr. ca. 25.000,00.

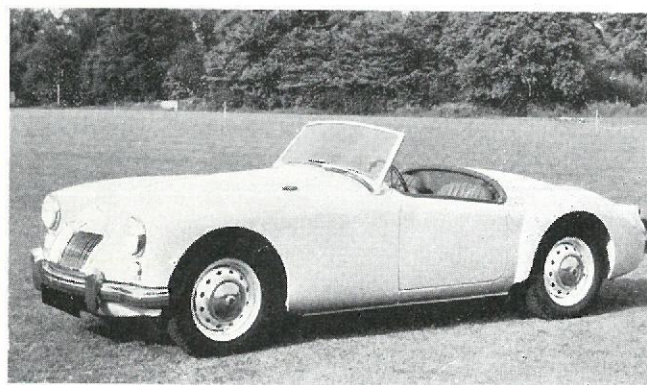
Import: Brdr. Friis-Hansen A/S, København.

MGA 1600

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 3960 mm. — Bredde: 1450 mm. — Højde: 1270 mm. — Egenvægt: 935 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 1588 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 80 v. 5600 o/m. — Kg/HK: 13,0. — Tophastighed: 160 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 16 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 28.035,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



Wolseley 15/60

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4520 mm. — Bredde: 1610 mm. — Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 1140 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 73 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 1489 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 55 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 20,7. — Tophastighed: 130 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 41 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 26.905,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.



Renault Fregate

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4720 mm. — Bredde: 1720 mm. — Højde: 1560 mm. — Egenvægt: 1360 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 88 mm. — Slaglængde: 88 mm. — Slagvolumen: 2141 ccm. — Kompressionsforhold: 7:1. — Max. HK: 77 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 17,7. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 27 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 26.075,00.

Import: Brdr. Friis-Hansen A/S, København.

Simca Vedette Bealieu

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4750 mm. — Bredde: 1770 mm. — Højde: 1450 mm. — Egenvægt: 1245 kg. — Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 66 mm. — Slaglængde: 86 mm. — Slagvolumen: 2351 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 84 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 14,9 — Tophastighed: 145 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 13 l. — Pris: Kr. 27.968,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Mercedes Benz 180

4 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4500 mm. — Bredde: 1740 mm. — Højde: 1560 mm. — Egenvægt: 1240 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 100 mm. — Slagvolumen: 1767 ccm. — Kompressionsforhold: 19:1. — Max. HK: 48 v. 3500 o/m. — Kg/HK: 28,8. — Tophastighed: 112 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 47 sek. — Olieforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 34.085,00.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.



Karman Ghia — Cabriolet

2 dørs 2 pers.

Vesttyskland. Længde: 4140 mm. — Bredde: 1634 mm. — Højde: 1330 mm. — Egenvægt: 810 kg. — Motor: 4-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 77 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 1192 ccm. — Kompressionsforhold: 6,6:1. — Max. HK: 36 v. 3700 o/m. — Kg/HK: 26,4. — Tophastighed: 120 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 33 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 8 l. — Pris: Kr. 29.657,00.

Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.



Riley 4/68

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4520 mm. — Bredde: 1610 mm. — Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 1160 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 73 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 1489 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 67 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 17,3. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 36 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 30.350,00.

Import: DOMI A/S, Glostrup.





Fiat 1800

4 dørs 5 pers.

Italien. Længde: 4465 mm. — Bredde: 1620 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1230 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring 72 mm. — Slaglængde: 74 mm. — Slagvolumen: 1795 ccm. — Kompressionsforhold: 8,8:1. — Max. HK: 85 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 16,4. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca: 11,5 l. — Pris 29.798,00.

Import: Nordisk Fiat A/S, København.

Opel Kapitajn »P«

4 dørs 5-6 pers.

Vesttyskland. Længde: 4823 mm. — Bredde: 1812 mm. — Højde: 1460 mm. — Egenvægt: 1310 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 77 mm. — Slagvolumen: 2605 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 100 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 14,8. — Tophastighed: 150 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 16 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 30.301,00 (Model »PL«: Kr. 32.003,00).

Import: General Motors International A/S, København.



MG Magnette

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 452 mm. — Bredde: 1610 mm. — Højde: 1520 mm. — Egenvægt: 1130 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 73 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 1498 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 67 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 16,9. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca: 11 l. — Pris: Kr. 29.900,00.

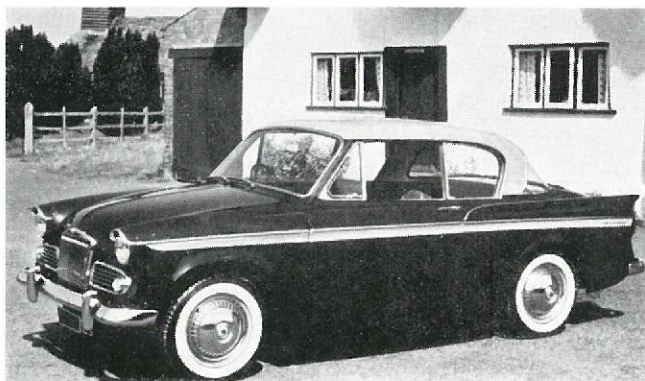
Import: DOMI A/S, Glostrup.

Sunbeam Rapier

2 dørs 4 pers.

England. Længde: 4130 mm. — Bredde: 1540 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1110 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 1494 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 73 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 15,2. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 23 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 30.880,00 (Cabriolet: Kr. 33.640,00).

Import: British Motors A/S, København.



Simca Vedette Chambord

Frankrig. Længde: 4750 mm. — Bredde: 1770 mm. — Højde: 1450 mm. — Egenvægt: 1245 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 66 mm. — Slaglængde: 86 mm. — Slagvolumen: 2351 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 84 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 14,9. — Tophastighed: 145 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 13 l. — Pris: Kr. 31.214,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Sunbeam Alpine

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 3943 mm. — Bredde: 1537 mm. — Højde: 1308 mm. — Egenvægt: 1000 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring 79 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 1494 ccm. — Kompressionsforhold: 9,2:1. — Max. HK: 78 v. 5300 o/m. — Kg/HK: 12,8. — Tophastighed: 160 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 16 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 13 l. — Pris: Kr. 34.624,00.

Import: British Motors A/S, København.

Mercedes Benz 190

4 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4500 mm. — Bredde: 1740 mm. — Højde: 1560 mm. — Egenvægt: 1200 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 84 mm. — Slagvolumen: 1897 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 90 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 15,4. — Tophastighed: 145 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11,5 l. — Pris: Kr. 32.935,00.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.



Simca Plein Ciel

2 dørs 2 pers.

Frankrig. Længde: 4227 mm. — Bredde: 1570 mm. — Højde: 1350 mm. — Egenvægt: 995 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 8,2:1. — Max. HK: 60 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 15,8. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 34.171,00.

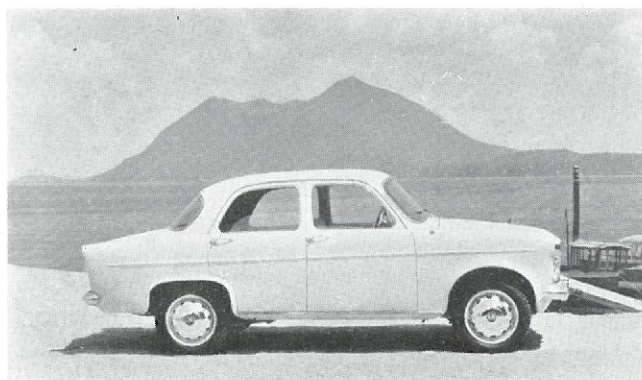
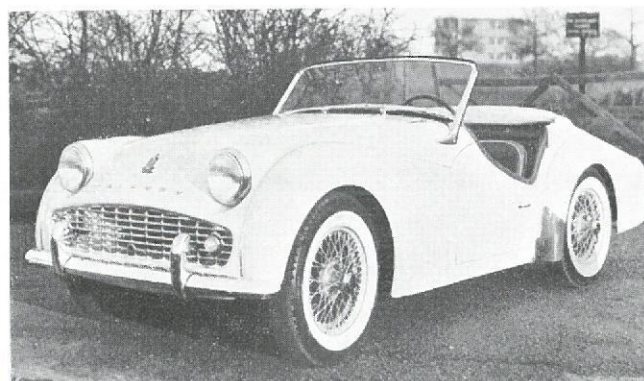
Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Triumph TR 3

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 3820 mm. — Bredde: 1410 mm. — Højde: 1270 mm. — Egenvægt: 950 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 92 mm. — Slagvolumen: 1991 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 100 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 9,5. — Tophastighed: 170 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 12 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Alfa Romeo Giulietta Berlina

4 dørs 4 pers.

Italien. Længde: 3990 mm. — Bredde: 1550 mm. — Højde: 1407 mm. — Egenvægt: 930 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 71 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 14,3. — Tophastighed: 155 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 18 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 35.320,00.

Import: Erla A/S, København.



Ford Falcon

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 4600 mm. — Bredde: 1780 mm. — Højde: 1380 mm. — Egenvægt: 1073 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 90 mm. — Slaglængde: 64 mm. — Slagvolumen: 2360 ccm. — Kompressionsforhold: 8,7:1. — Max. HK: 90 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 12,0. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr.

Import: Ford Motor Company A/S, København.

Chevrolet Corvair

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 4572 mm. — Bredde: 1699 mm. — Højde: 1363 mm. — Egenvægt: 1095 kg. Motor: 6-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 86 mm. — Slaglængde: 66 mm. — Slagvolumen: 2295 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 80 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 12,6. — Tophastighed: 150 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr.

Import: General Motors International A/S, København.



Chrysler Valiant

4 dørs 5 pers.

USA. Længde: 4653 mm. — Bredde: 1778 mm. — Højde: 1371 mm. — Egenvægt: 1225 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 84 mm. — Slaglængde: 79 mm. — Slagvolumen: 2788 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 101 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 15,0. — Tophastighed: 165 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr.

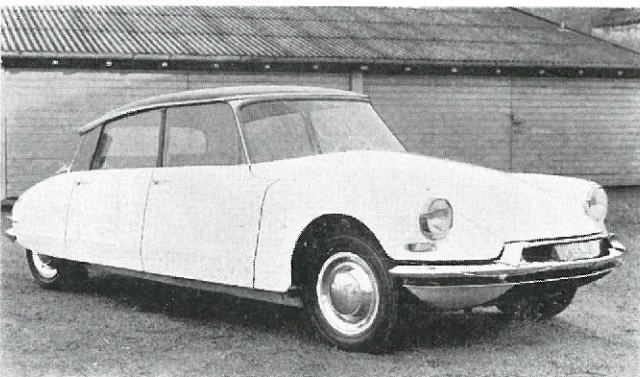
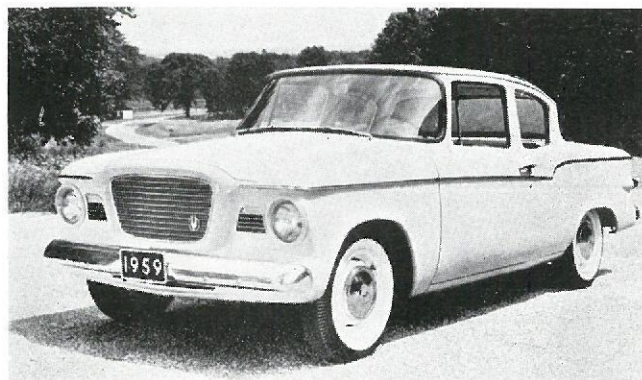
Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Studebaker Lark

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 4445 mm. — Bredde: 1813 mm. — Højde: 1461 mm. — Egenvægt: 1882 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 76 mm. — Slaglængde: 101 mm. — Slagvolumen: 2750 ccm. — Kompressionsforhold: 7,7:1. — Max. HK: 90 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 18,1. — Tophastighed: 155 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 26 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 14 l. — Pris: Kr. ca.: 39.000,00.

Import: Ici Motors A/S, Glostrup.

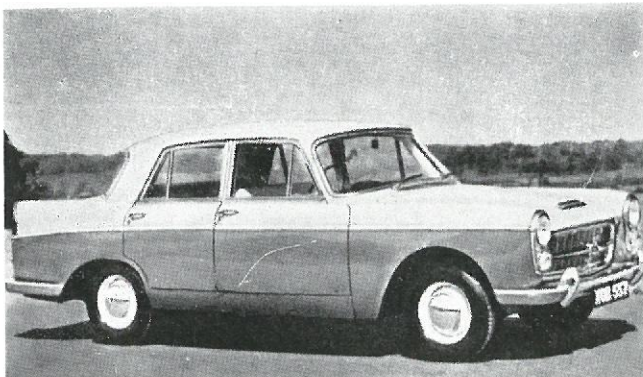


Citroën DS 19

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4800 mm. — Bredde: 1790 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1240 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 78 mm. — Slaglængde: 10 mm. — Slagvolumen: 1911 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 75 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 16,5. — Tophastighed: 145 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 35.442,00.

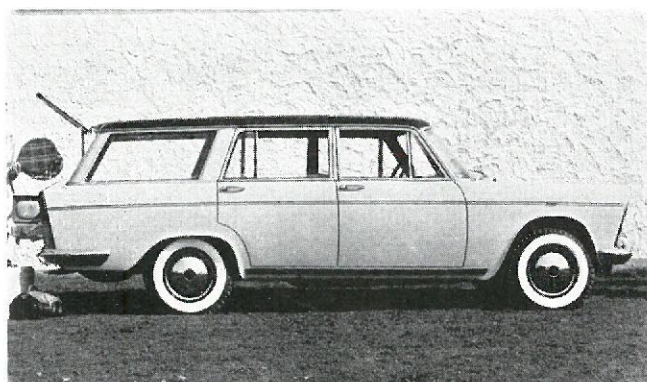
Import: Citroën Automobiles A/S, København.



Peugeot Familiale 403 - Diesel 4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4610 mm. — Bredde: 1680 mm. — Højde: 1550 mm. — Egenvægt: 1290 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 1816 ccm. — Kompressionsforhold: 19:1. — Max. HK: 48 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 20,4. — Tophastighed: 105 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 48 sek. — Olieforbrug pr. 100 km, ca.: 8,5 l. — Pris:

Import: Nordisk Karosserifabrik A/S, Svendborg.



Fiat 2100 Station wagon 4 dørs 5 pers.

Italien. Længde: 4470 mm. — Bredde: 1620 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1230 kg. — Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 77 mm. — Slaglængde: 73,5 mm. — Slagvolumen: 2054 ccm. — Kompressionsforhold: 8,8:1. — Max. HK: 95 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 15,0. — Tophastighed: 150 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12,5 l. — Pris: Kr. 35.871,00.

Import: Nordisk Fiat A/S, København.

Simca Océane

2 dørs 2 pers.

Frankrig. Længde: 4227 mm. — Bredde: 1570 mm. — Højde: 1350 mm. — Egenvægt: 1020 kg. — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 8,2:1. — Max. HK: 60 v. 5200 o/m. — Kg/HK: 17,0. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 19 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 37.230,00.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.



Volvo P 1800

2 dørs 2 pers.

Sverige. Længde: 4400 mm. — Bredde: 1700 mm. — Højde: 1285 mm. — Egenvægt: — Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring 84 mm. — Slaglængde: 80 mm. — Slagvolumen: 1780 ccm. — Kompressionsforhold: 9,5:1. — Max. HK: 100 v. 5500 o/m. — Kg/HK: — Tophastighed: 200 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: — Pris: Kr.

Import: Jens Larsen, København.





Mercedes Benz 190 Diesel

4 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4500 mm. — Bredde: 1740 mm. — Højde: 1560 mm. — Egenvægt: 1250 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 84 mm. — Slagvolumen: 1897 ccm. — Kompressionsforhold: 21:1. — Max. HK: 60 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 25,0. — Tophastighed: 128 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 29 sek. — Olieforbrug pr. 100 km, ca.: 8,5 l. — Pris: Kr. 36.845,00.

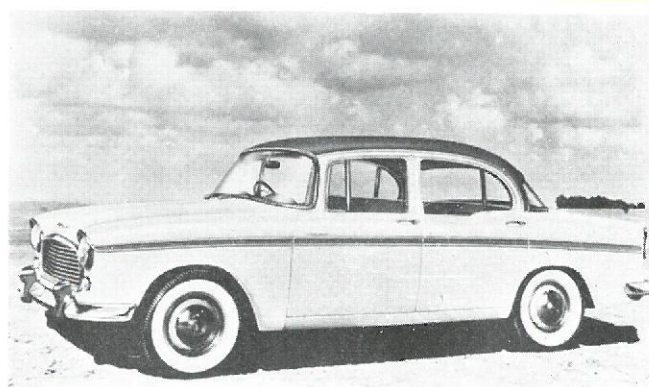
Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Humber Hawk

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4693 mm. — Bredde: 1765 mm. — Højde: 1550 mm. — Egenvægt: 1410 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 81 mm. — Slaglængde: 110 mm. — Slagvolumen: 2267 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. — Max. HK: 78 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 18,1. — Tophastighed: 140 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 42 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 37.940,00.

Import: British Motors A/S, København.



Rover 100

4 dørs 6 pers.

England. Længde: 4530 mm. — Bredde: 1670 mm. — Højde: 1620 mm. — Egenvægt: 1500 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 78 mm. — Slaglængde: 92 mm. — Slagvolumen: 2625 ccm. — Kompressionsforhold: 7,8:1. — Max. HK: 104 v. 4750 o/m. — Kg/HK: 14,4. — Tophastighed: 150 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 22 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 14 l. — Pris: Kr.

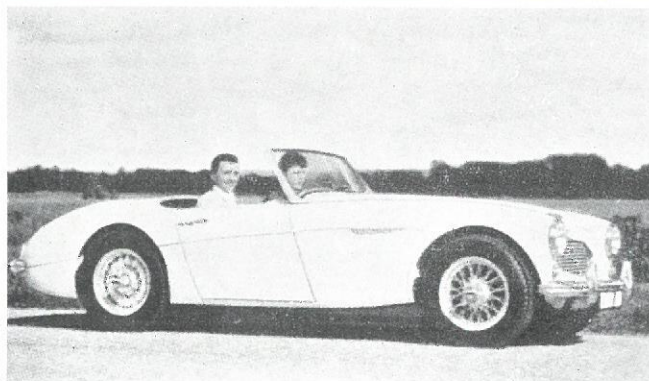
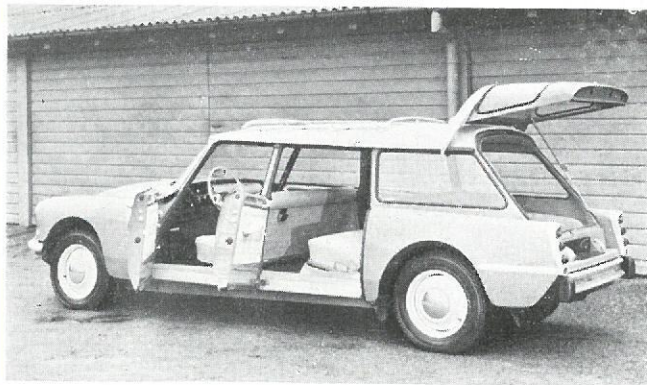
Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.

Citroen Break

4 dørs 5 pers.

Frankrig. Længde: 4480 mm. — Bredde: 1790 mm. — Højde: 1470 mm. — Egenvægt: 1190 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. Forhjulstræk. Boring: 78 mm. — Slaglængde: 100 mm. — Slagvolumen: 1911 ccm. — Kompressionsforhold: 7,5:1. Max. HK: 66 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 18,0. — Tophastighed: 135 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 11 l. — Pris: Kr. 37.650,00.

Import: Citroen Automobiles A/S, København.



Austin Healey 3000

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 4000 mm. — Bredde: 1540 mm. — Højde: 1280 mm. — Egenvægt: 1150 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 2912 ccm. — Kompressionsforhold: 9:1. — Max. HK: 132 v. 4750 o/m. — Kg/HK: 8,7. — Tophastighed: 185 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 12 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 15 l. — Pris: Kr. 40.610,00.

Import: De forenede Automobilfabrikker A/S, Odense.



Borgward Isabella, de luxe Coupé 2 dørs 2 pers.

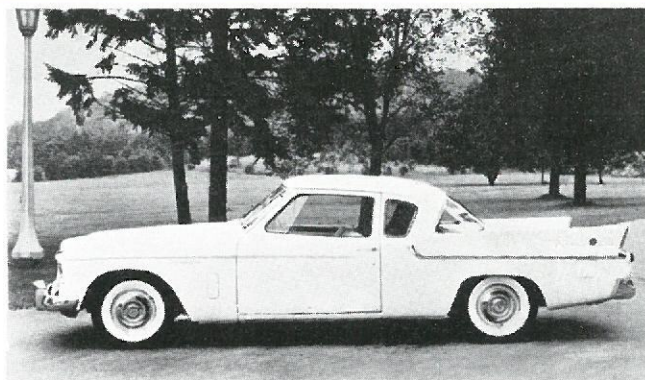
Vesttyskland. Længde: 4400 mm. — Bredde: 1760 mm. — Højde: 1500 mm. — Egenvægt: 1100 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 75 mm. — Slaglængde: 85 mm. — Slagvolumen: 1493 ccm. — Kompressionsforhold: 8,2:1. — Max. HK: 75 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 14,2. — Tophastighed: 150 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 16 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 9,2 l. — Pris: Kr. 42.105,00. Import: DOMI A/S, Glostrup.

Studebaker Silver Hawk

2 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5180 mm. — Bredde: 1810 mm. — Højde: 1410 mm. — Egenvægt: 1474 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 91 mm. Slaglængde: 83 mm. — Slagvolumen: 4250 ccm. — Kompressionsforhold: 8,3:1. — Max. HK: 180 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 8,2. — Tophastighed: 180 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 21 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 19 l. — Pris: Kr.

Import: Ici Motors A/S, Glostrup.



Mercedes Benz 220

4 dørs 5 pers.

Vesttyskland. Længde: 4880 mm. — Bredde: 1800 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1350 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 2195 ccm. — Kompressionsforhold: 8,7:1. — Max. HK: 106 v. 4900 o/m. — Kg/HK: 14,8. — Tophastighed: 155 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 16 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 14 l. — Pris: Kr. 43.485,00.

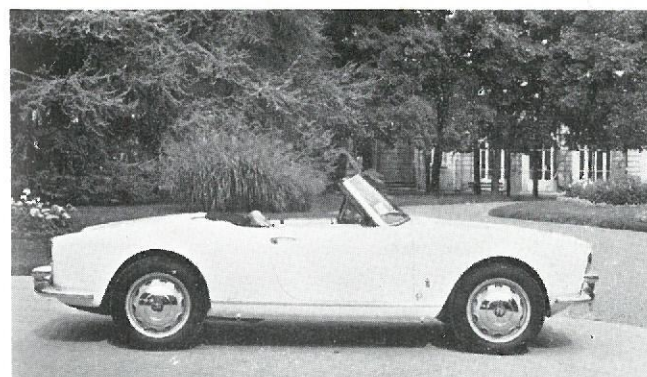
Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Dodge Kingsway ME 1, de luxe

4 dørs 8 pers.

USA. Længde: 5969 mm. — Bredde: 1989 mm. — Højde: 1450 mm. — Egenvægt: kendes ikke. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 118 mm. — Slagvolumen: 3770 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 117 v. 3600 o/m. — Tophastighed: kendes ikke. — Benzinforbrug pr. 100 km: opgives ikke.

Import: Skandinavisk Motor Co, København-Odense.

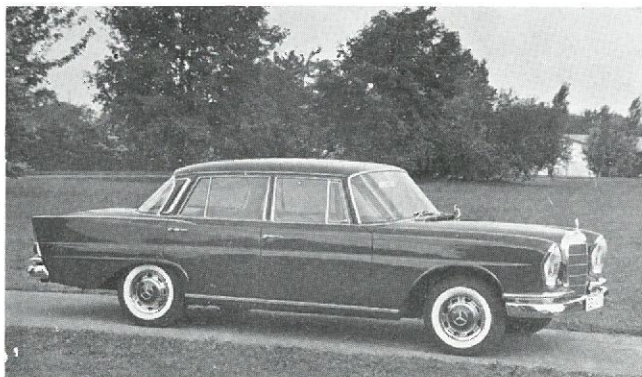


Alfa Romeo Giulietta Spider

2 dørs 2 pers.

Italien. Længde: 3860 mm. — Bredde: 1580 mm. — Højde: 1335 mm. — Egenvægt: 910 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 80 v. 6000 o/m. — Kg/HK: 11,4. — Tophastighed: 160 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 15 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 44.980,00.

Import: Erla A/S, København.



Mercedes Benz 220 S

4 dørs 5 pers.

Vestfyskland. Længde: 4880 mm. — Bredde: 1800 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1370 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 2195 ccm. — Kompressionsforhold: 8,7:1. — Max. HK: 120 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 12,5. — Tophastighed: 165 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 15 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 14 l. — Pris: Kr. 49.283,00.

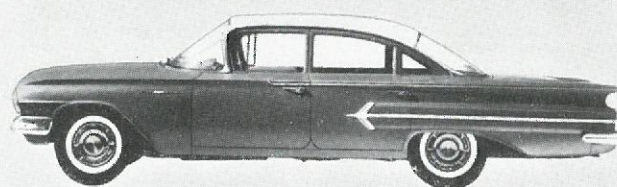
Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Chevrolet Bel-air

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5354 mm. — Bredde: 2052 mm. — Højde: 1476 mm. — Egenvægt: 1695 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 91 mm. — Slaglængde: 100 mm. — Slagvolumen: 3860 ccm. — Kompressionsforhold: 8,25:1. — Max. HK: 135 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 12,6. — Tophastighed: kendes ikke. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: vides ikke. — Pris: Kr.

Import: General Motors International A/S, København.



Plymouth Fury

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5329 mm. — Bredde: 2002 mm. — Højde: 1490 mm. — Egenvægt: 1575 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 99 mm. Slaglængde: 84 mm. — Slagvolumen: 5215 ccm. — Kompressionsforhold: 9:1. — Max. HK: 230 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 6,1. — Tophastighed: 170 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 16 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 19 l. — Pris: Kr.

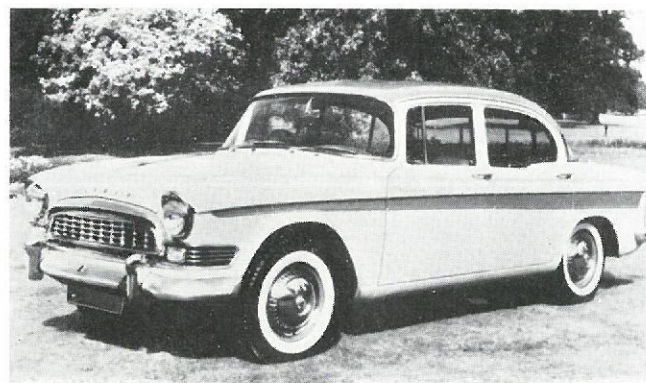
Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Humber Super Snipe

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4693 mm. — Bredde: 1765 mm. — Højde: 1550 mm. — Egenvægt: 1530 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 87 mm. — Slaglængde: 83 mm. — Slagvolumen: 2965 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 129 v. 4800 o/m. — Kg/HK: 13,7. — Tophastighed: 160 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 28 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 13 l. — Pris: Kr. 49.350,00.

Import: British Motors A/S, København.



Alfa Romeo Sprint

2 dørs 2 pers.

Italien. Længde: 3980 mm. — Bredde: 1535 mm. — Højde: 1320 mm. — Egenvægt: 295 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 74 mm. — Slaglængde: 75 mm. — Slagvolumen: 1290 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:7. — Max. HK: 92 v. 6000 o/m. — Kg/HK: 11,5. — Tophastighed: 165 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 11,4 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 10 l. — Pris: Kr. 47.740,00.

Import: Erla A/S, København.





Pontiac Laurentian

4 dørs 6 pers.

Canada. Længde: 5391 mm. — Bredde: 2050 mm. — Højde: 1422 mm. — Egenvægt: 1620 kg. — Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 95 mm. — Slaglængde: 100 mm. — Slagvolumen: 4277 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 150 v. 4000 o/m. — Kg/HK: 10,8. — Tophastighed: kendes ikke. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 16 l. — Pris: Kr.

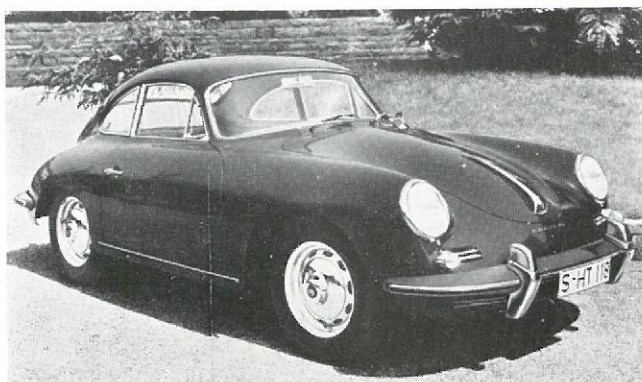
Import: General Motors International A/S, København.

Ford Fairlane

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5428 mm. — Bredde: 2070 mm. — Højde: 1397 mm. — Egenvægt: 1753 kg. — Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 95 mm. — Slaglængde: 84 mm. — Slagvolumen: 4785 ccm. — Kompressionsforhold: 8,8:1. — Max. HK: 185 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 9,5. — Tophastighed: 170 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 21 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 19 l. — Pris: Kr.

Import: Ford Motor Company A/S, København.



Porsche Coupé 356 B

2 dørs 2 pers.

Vesttyskland. Længde: 4010 mm. Bredde: 1670 mm. Højde: 1330 mm. — Egenvægt: 900 kg. — Motor: 4-cyl. boxermotor, plac. bagtil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 74 mm. — Slagvolumen: 1582 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 84 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 12,0. — Tophastighed: 175 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 14 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 9,5 l. — Pris: Kr. 51.150,00.

Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.

Jaguar Mark 2 (2,4 l.)

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4591 mm. — Bredde: 1695 mm. — Højde: 1460 mm. — Egenvægt: 1350 kg. — Motor 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 83 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 2483 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 120 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 11,1. — Tophastighed: 170 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 15 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 52.506,00 (3,4 l.: Kr. 58.670,00).

Import: E. Sommer, København.



Rover 3 litr.

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4740 mm. — Bredde: 1780 mm. Højde: 1530 mm. — Egenvægt: 1638 kg. — Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 78 mm. — Slaglængde: 105 mm. — Slagvolumen: 2995 ccm. — Kompressionsforhold: 8,75:1. — Max. HK: 115 v. 4500 o/m. — Kg/HK: 14,2. — Tophastighed: 160 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 24 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 14 l. — Pris: Med overdrive, kr. 55.925,00.

Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.



Chrysler New Yorker

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5611 mm. — Bredde: 2020 mm. — Højde: 1500 mm. — Egenvægt: 1950 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 106 mm. — Slaglængde: 95 mm. — Slagvolumen: 6768 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 350 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 5,6. — Tophastighed: 190 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 12 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 22 l. — Pris: Kr.

Import: Nordisk Diesel A/S, København.

Dodge Dart

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5300 mm. — Bredde: 1980 mm. — Højde: 1390 mm. — Egenvægt: kendes ikke. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 86 mm. — Slaglængde: 108 mm. — Slagvolumen: 3680 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 145 v. 5000 o/m. — Tophastighed: kendes ikke. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: kendes ikke. — Pris: Kr.

Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.



Mercedes-Benz 220 SE

4 dørs 5 pers.

Vestfyskland. Længde: 4875 mm. — Bredde: 1795 mm. — Højde: 1510 mm. — Egenvægt: 1330 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 2195 ccm. — Kompressionsforhold: 8,7:1. — Max. HK: 134 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 11,7. — Tophastighed: 170 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 14 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 13 l. — Pris: Kr. 55.401,00.

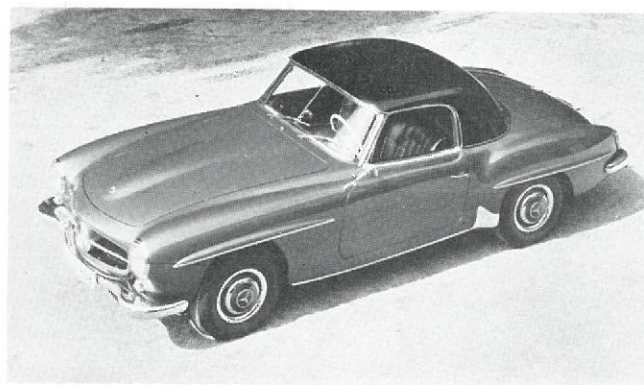
Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Mercedes-Benz 190 SL Coupé

2 dørs 2 pers.

Vestfyskland. Længde: 4220 mm. — Bredde: 1740 mm. — Højde: 1320 mm. — Egenvægt: 1140 kg. Motor: 4-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 84 mm. — Slagvolumen: 1897 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:1. — Max. HK: 120 v. 5800 o/m. — Kg/HK: 11,0. — Tophastighed: 180 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 14 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 12 l. — Pris: Kr. 59.083,00.

Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

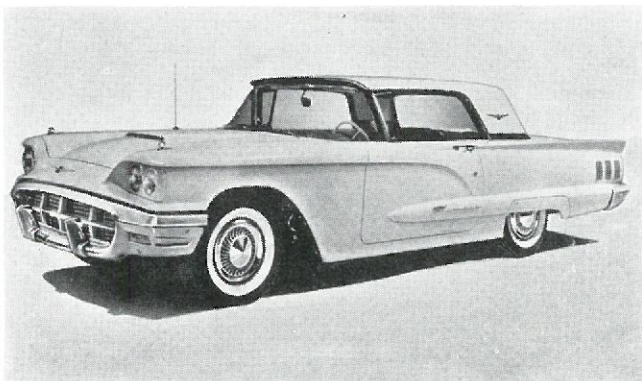


Jaguar Mark 2 (3,8 l.)

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4591 mm. — Bredde: 1695 mm. — Højde: 1460 mm. — Egenvægt: 1350 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 87 mm. — Slaglængde: 106 mm. — Slagvolumen: 3781 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 220 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 6,1. — Tophastighed: 210 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 9 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 14,5 l. — Pris: Kr. 62.925,00.

Import: E. Sommer, København.



Ford Thunderbird Hardtop

2 dørs 4 pers.

USA. Længde: 5217 mm. — Bredde: 1955 mm. — Højde: 1334 mm. — Egenvægt: 1801 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 102 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 5768 ccm. — Max. HK: 300 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 6,0. — Tophastighed: 250 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 10 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 23 l. Pris: Kr.

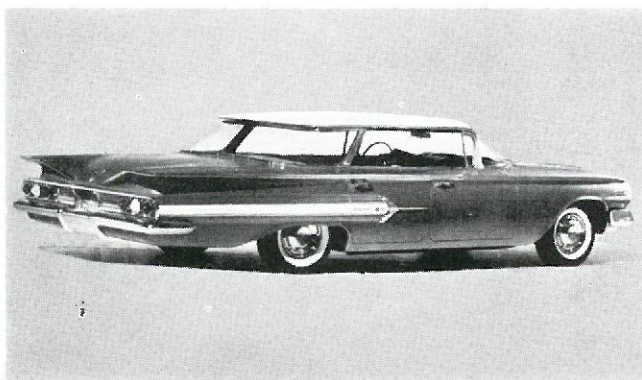
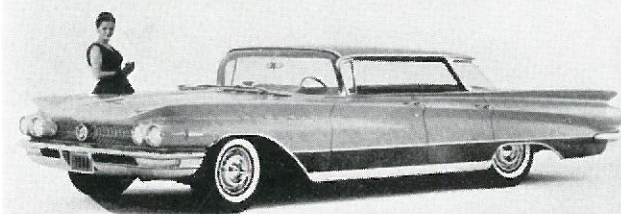
Import: Ford Motor Company A/S, København.

Buick Electra Serie 47

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5618 mm. — Bredde: 2032 mm. — Højde: 1460 mm. — Egenvægt: 2115 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 106 mm. — Slaglængde: 93 mm. — Slagvolumen: 6570 ccm. — Max. HK: 315 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 7,3. — Tophastighed: 185 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 20 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 24 l. Pris: Kr.

Import: General Motors International A/S, København.



Chevrolet Impala

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5354 mm. — Bredde: 2052 mm. — Højde: 1476 mm. — Egenvægt: 1745 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 99 mm. — Slaglængde: 76 mm. — Slagvolumen: 4640 ccm. — Kompressionsforhold: 8,5:7. — Max. HK: 170 v. 4200 o/m. — Kg/HK: 10,0. — Tophastighed: kan ikke opgives. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: vides ikke. Pris: Kr.

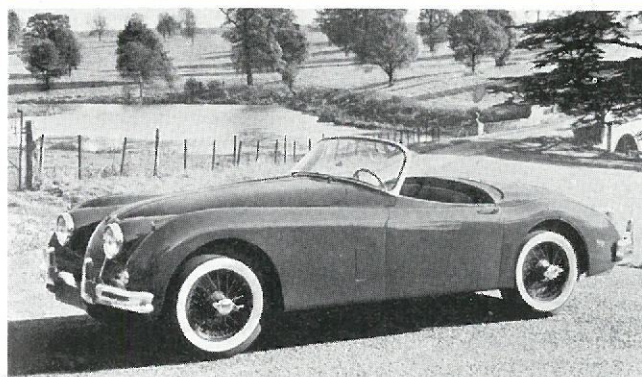
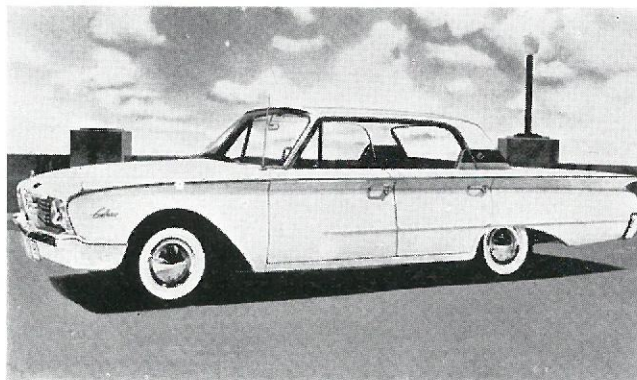
Import: General Motors International A/S, København.

Ford Galaxie

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5428 mm. — Bredde: 2070 mm. — Højde: 1397 mm. — Egenvægt: 1780 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 102 mm. — Slaglængde: 89 mm. — Slagvolumen: 5768 mm. — Kompressionsforhold: 8,9:1. — Max. HK: 235 v. 4400 o/m. — Kg/HK: 7,6. — Tophastighed: 200 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 13 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 18 l. — Pris: Kr.

Import: Ford Motor Company A/S, København.

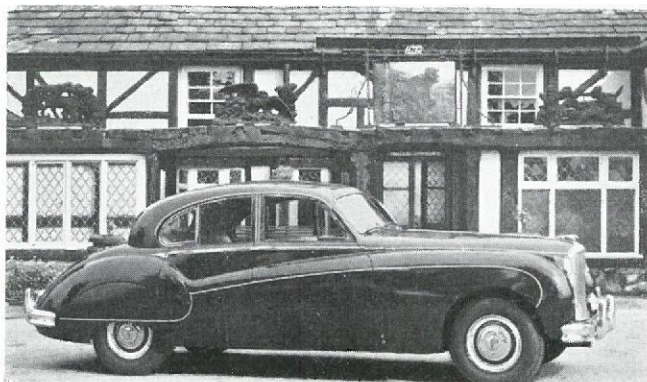


Jaguar XK 150

2 dørs 2 pers.

England. Længde: 4420 mm. — Bredde: 1560 mm. — Højde: 1335 mm. — Egenvægt: 1350 kg. Motor: 6-cyl. række-motor, plac. fortil. — Boring: 87 mm. — Slaglængde: 106 mm. — Slagvolumen: 3781 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 220 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 6,1. — Tophastighed: 230 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 9 sek. — Benzinförbruk pr. 100 km, ca.: 14,5 l. — Pris: Kr. 67.640,00.

Import: E. Sommer, København.



Jaguar Mark IX

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 4991 mm. — Bredde: 1867 mm. — Højde: 1575 mm. — Egenvægt: 1730 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 87 mm. — Slaglængde: 106 mm. — Slagvolumen: 3781 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: 220 v. 5500 o/m. — Kg/HK: 7,7. — Tophastighed: 180 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 12 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 16 l. — Pris: Kr. 67.985,00.

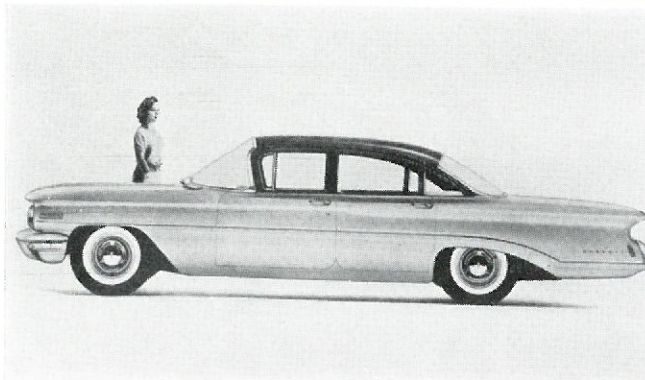
Import: E. Sommer, København.

Oldsmobile Super 88

4 dørs 6 pers.

U. S. A. Længde: 5527 mm. — Bredde: 2047 mm. — Højde: 1435 mm. — Egenvægt: 1945 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 105 mm. — Slaglængde: 94 mm. — Slagvolumen: 6459 ccm. — Kompressionsforhold: 9,75:1. — Max. HK: 315 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 6,2. — Tophastighed: 180 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 14 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 20 l. — Pris: Kr.

Import: General Motors International A/S, København

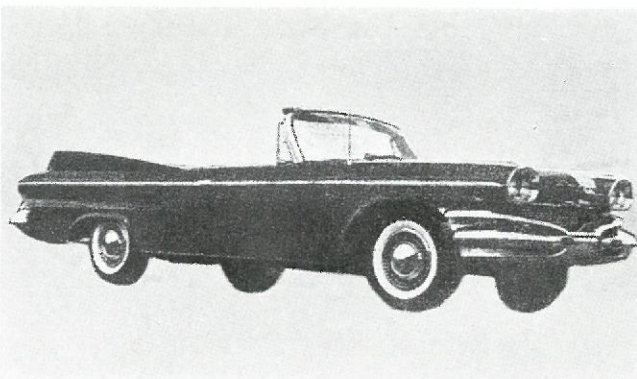


Dodge Polara

2 dørs 6 pers.

UsA. Længde: 5400 mm. — Bredde: 1988 mm. — Højde: 1443 mm. — Egenvægt: kendes ikke. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 108 mm. — Slaglængde: 86 mm. — Slagvolumen: 6276 ccm. — Max. HK: 325 v. 4800 o/m. — Tophastighed: kendes ikke. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: kendes ikke. — Pris: Kr.

Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.

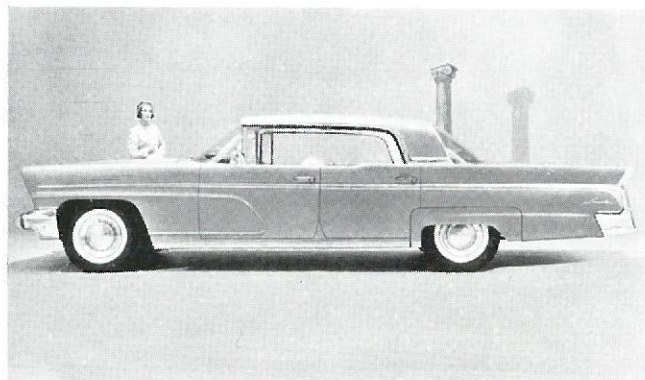


Ford Lincoln

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5771 mm. — Bredde: 2040 mm. — Højde: 1440 mm. — Egenvægt: 2231 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 109 mm. — Slaglængde: 94 mm. — Slagvolumen: 7046 ccm. — Kompressionsforhold: 10:1. — Max. HK: 315 v. 4100 o/m. — Kg/HK: 7,0. — Tophastighed: 230 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 11 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 24 l. — Pris: Kr.

Import: Ford Motor Company A/S, København.



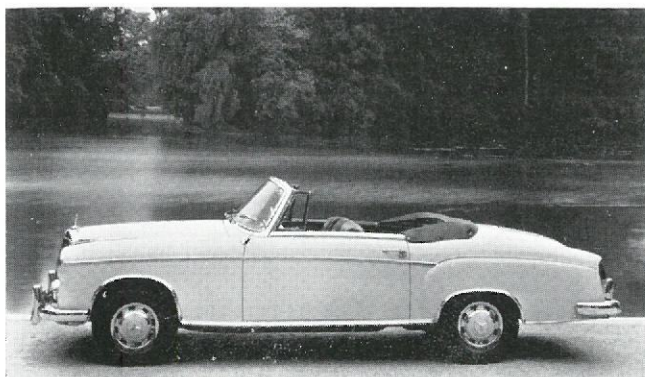
Ford Mercury Montclair

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5567 mm. — Bredde: 2035 mm. — Højde: 1417 mm. — Egenvægt: 2016 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 109 mm. — Slaglængde: 94 mm. — Slagvolumen: 7046 ccm. — Max. HK: 315 v. 4100 o/m. — Kg/HK: 6,4. — Tophastighed: 235 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 11 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 24 l. — Pris: Kr.

Import: Ford Motor Company A/S, København.





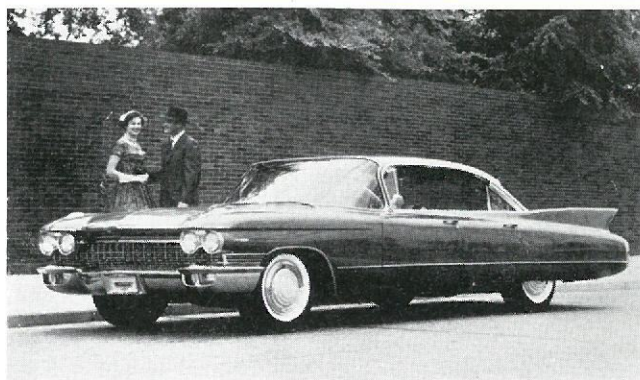
Mercedes-Benz 220, se cabriolet 2 dørs 2 pers.

Vesttyskland. Længde: 4700 mm. — Bredde: 1790 mm. — Højde: 1530 mm. Egenvægt: 1405 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 80 mm. — Slaglængde: 73 mm. — Slagvolumen: 2195 ccm. — Kompressionsforhold: 8,7:1. — Max. HK.: 134 v. 5000 o/m. — Kg/HK: 10,6. — Tophastighed: 165 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 10 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km. ca.: 13 l. — Pris: Kr. 98.124,00. Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Cadillac Sedan de Ville

4 dørs 6 pers.

USA. Længde: 5715 mm. — Bredde: 2029 mm. — Højde: 1379 mm. — Egenvægt: 2270 kg. Motor: 8-cyl. V-motor, plac. fortil. — Boring: 102 mm. — Slaglængde: 99 mm. — Slagvolumen: 6393 ccm. — Kompressionsforhold: 8,75:1. — Max. HK.: 305 v. 4600 o/m. — Kg/HK: 6,4. — Tophastighed: 185 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 18 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 20 l. — Pris: Kr. Import: General Motors International A/S, København.



Mercedes-Benz 300 Automatic.

4 dørs 5 pers.

Vesttyskland. — Længde: 5190 mm. — Bredde: 1860 mm. — Højde: 1620 mm. — Egenvægt: 2000 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 88 mm. — Slagvolumen: 2996 ccm. — Kompressionsforhold: 8,6:1. — Max. HK: 180 v. 5300 o/m. — Kg/HK: 11,0. — Tophastighed: 180 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 11,5 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km. ca.: 16 l. — Pris: Kr. 125.488,00. Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Bentley S 2

4 dørs 5 pers.

England. Længde: 5380 mm. — Bredde: 1899 mm. Højde: 1780 mm. — Egenvægt: opgives ikke. Motor: 8-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 104 mm. — Slaglængde: 92 mm. — Slagvolumen: 6240 ccm. — Kompressionsforhold: 8:1. — Max. HK: opgives ikke. — Tophastighed: opgives ikke. — Benzinforbrug pr. 100 km. ca.: opgives ikke. — Pris Kr. Import: Skandinavisk Motor Co., København-Odense.



Mercedes-Benz 300 SL Roadster

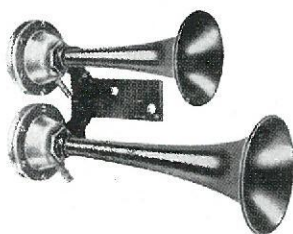
2 dørs 2 pers.

Vesttyskland. Længde: 4570 mm. — Bredde: 1790 mm. — Højde: 1300 mm. — Egenvægt: 1330 kg. Motor: 6-cyl. rækkemotor, plac. fortil. — Boring: 85 mm. — Slaglængde: 88 mm. — Slagvolumen: 2996 ccm. — Kompressionsforhold: 8,6:1. — Max. HK: 240 v. 6000 o/m. — Kg/HK: 6,6. — Tophastighed: 260 km/t. — Accelerationstid 0-100 km/t: 9 sek. — Benzinforbrug pr. 100 km, ca.: 16 l. — Pris: Kr. 133.091,00. Import: Bohnstedt-Petersen A/S, Hillerød.

Oversigt over de udstillende importører

General Motors International A/S	Stand nr. 9-33	De forenede Automobilfabriker A/S ..	Stand nr. 1
Ford Motor Company A/S	Stand nr. 6-37-44	Nordisk Karosserifabrik A/S	Stand nr. 3
Nordisk Diesel A/S	Stand nr. 23-50	Sydfyns Auto Import A/S	Stand nr. 45
DOMI A/S	Stand nr. 20-47	Citroen Automobiles A/S	Stand nr. 11
Brdr. Friis-Hansen A/S	Stand nr. 7	Jens Larsen	Stand nr. 8
Motorfabriken ERLA A/S	Stand nr. 10-46	E. Sommer	Stand nr. 24
Nordisk Fiat A/S	Stand nr. 14	Ici Motors A/S	Stand nr. 17
Bohnstedt-Petersen A/S	Stand nr. 12	Fred. Rasmussen	Stand nr. 2
Skandinavisk Motor Co. A/S	Stand nr. 5-34-35	Tranberg Trading Co.	Stand nr. 13
British Motors A/S	Stand nr. 4		

KOMPRESSOR HORN



sikker kørsel –
sikker overhaling...!

De skulle lade dette kraftige
horn påmontere Deres vogn
- det øger sikkerheden, især
ved overhaling på de store
landeveje

Ring monteringsudgift. Tal med Deres mekaniker eller
forhandler. Husk at forlange et ERMAX kompressor-
horn med kuglelejer i kompressoren.

Også De har sikkert hørt de nye lyde i trafikken –
priser fra kr. 183,00



Kompressor forsynet
med kuglelejer

ERMAX

JAGTVEJ 139 - ÆG 6800



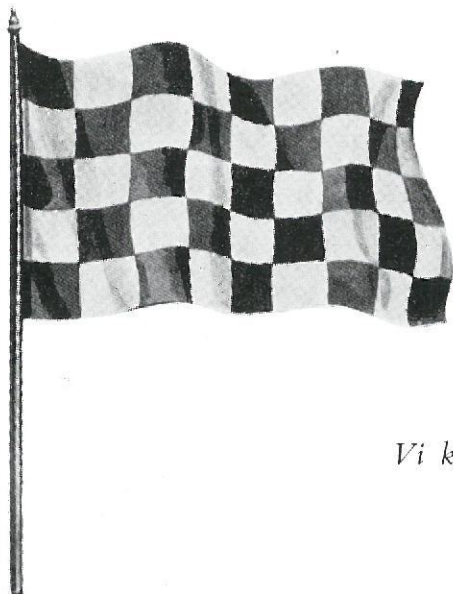
Hosstående billede samt sort-hvide og 4-farvede klicheer reproduceres
ved hjælp af en 10.000 Joule-elektronblitz.

Leverandør til FART & FORM.

Til bog- og offset-reproduktioner benyttes moderne, tidsbesparende ar-
bejdsmetoder, hvorved der opnås en høj kvalitet på det tekniske område.

A. Schuler

GRAPH. KUNSTANSTALT . STUTTGART-5
WESTERN GERMANY



Franz Giersing

TIL GENERALPRØVE PÅ

1960-sæsonen

Vi kaster et blik på den kommende sæson ude og hjemme

Det forekommer sikkert de fleste en barbarisk tanke at afholde automobilvæddeløb 2. juledag. Men tanken er dog ikke mere utopisk, end at den er blevet praktiseret i England i de sidste 4 år og med stadig større succes. Når det er gennemført, har det sin specielle forklaring. På *Boxing Day*, som englænderne kalder 2. juledag, er der tradition for, at de engelske væddeløbskonstruktører indsætter deres prototyper for den kommende sæson som en slags generalprøve, inden den rigtige sæson begynder i slutningen af marts. I år — eller rettere sagt 2. juledag sidste år — var den store interesse koncentreret om de nye engelske Formel Junior racervogne, og da netop disse vogne må have en stor fremtid for sig også på Roskilde Ring, er det nok værd at se lidt nærmere på, hvordan generalprøven forløb.

FORMEL JUNIOR

Den officielle betegnelse er Formel Junior, men der er almindelig enighed om at forkorte til *Formel J*, som en mere neutral betegnelse for den nye internationale Grand Prix-klasse, automobilsportsfolk verden over har beskæftiget sig med i denne vinter. Der er nemlig tale om yderst specialiserede og højt udviklede racervogne, hvor Junior-betegnelsen er mere vild- end vejledende. Kun i een enkelt henseende er der lagt et væsentligt bånd på konstruktøren: motoren skal i sin basis være identisk med en standarmotor under 1100cc.

BOXING DAY

For det motorinteresserede publikum behøver navne som *Cooper* og *Lotus* ingen nærmere præsentation, og begge disse

JAGUAR
den nye Mark 2
med 2,4 - 3,4 eller 3,8 l. motor

E. Sommer
UPLANDSGADE 72 . SU *6868 - GOTHERSGADE 14 . MI *4828

Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt ...



- der er De
altid
sikker på en god
dækning



Hovedkontor:

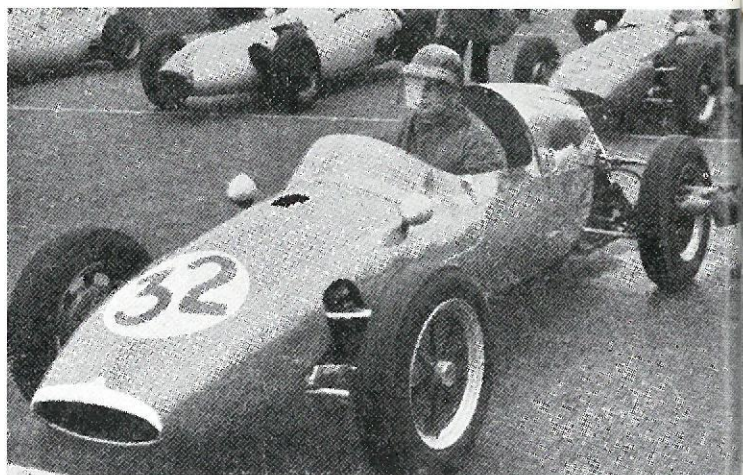
VESTERGADE 98 - ODENSE
Telefon 114715

fabrikkers første Formel Juniorvogn præsenteredes i løbet 2. juledag. Både Cooperen og Lotus'en viste sig at være hækmotor konstruktioner, — noget helt nyt og uprøvet for den sidstnævnte fabrik. Medens Cooper-vognene klarede sig hæderligt med en 4. plads som bedste placering, var Lotus'en noget af en skuffelse. Allan Stacey, der kørte vognen, havde motoruheld under træningen, og under slutningen af løbet gik vognen af banen under et spinn, uden at den på noget tidspunkt havde været bedre placeret end nr. 8 af de 14 deltagende vogne. Med lidt kendskab til Allan Stacey må et spinn lastes vognen og ikke køreren.

Elva-fabrikens vogne er allerede kendt herhjemme fra løbene på Roskilde Ring i juni 1959. Med næsten en hel sæsons erfaringer forud for sine konkurrenter, var Elva-vognene dagens favorit. 2 af de 4 deltagende vogne af dette fabrikat var iøvrigt forsynet med tyske 2-takts Auto Union 1000 motorer, og allerede under træningen viste disse 2 vogne sig hurtigere end nogen andre på lige stræk, men til gengæld langsommere end de engelske 4-takts motorer i kurverne, og dette var for så vidt hvad man kunne vente. I motormæssig henseende er det måske herefter berettiget at regne med, at den kommende sæson vil bekræfte, at 2-takts motorer vil vise sig hurtigst på de meget hurtige baner, medens 4-takts motorerne vil vinde på kurverige baner. Den tyske Mitter Formel Juniors resultater i 1959 kan tydes i samme retning.

Eric Broadley gjorde i 1959 sit navn kendt som konstruktør af den fabelagtige Lola racersportsvogn, som 2 gange i 1959-sæsonen deltog i løbene på Roskilde Ring kørt af Peter Gammøn og Peter Ashdown, der henholdsvis vandt Copenhagen Cup og en klassesejr i Grand International III. Eric Broadleys Junior konstruktion adskiller sig tydeligt fra de øvrige engelske Junior vogne, men til gengæld er slægtskabet med racersportsvognen iøjnefaldende. Medens Cooperen er enkelheden selv, en egenskab Lotus iøvrigt vil stræbe efter i deres 1960 program, står Lola'en som et absolut modstykke med anvendelse af så moderne principper og konstruktionsidéer, at vognen som sådan må være i høj grad inspirerende selv for Formel 1 konstruktører. En teknisk gennemgang af vognen må vente til senere. I løbene 2. juledag måtte den på grund af

Cooper Formel J. racervognen følger nøje Cooper traditionen. Mere end ti års erfaringer fra verdens væddeløbsbaner har belært Cooper om at enkelthed i grundstrukturen parret med minutios forberedelse af selv de mindste detaljer er en fremgangsmåde, der ofte fører til sejr over langt mere komplicerede konstruktioner. Coopers stærkeste våben — at han kunne bygge biler, der var lettere end nogen konkurrents — er imidlertid nu fratrækt ham. Formel J. foreskriver en mindstevægt og det samme gælder den nye formel 1, der træder i kraft fra 1. januar 1961. På denne baggrund må Coopers konstruktioner fremover bedømmes. — På billedet ser vi Ian Burgess, chefinstruktøren på Coopers racerskole, i den smukke junior Cooper før starten 2. juledag.



motorforstyrrelser under træningen finde sig i at starte fra dårligste startplads, hvad der er et væsentlig handicap på Brands Hatch, hvor kun 4 vogne starter i hver række. Løbene var udskrevet over 12 omgange, men distancen blev reduceret til 10, da banen var våd og vejret køligt for tilskuerne. Det var *Peter Ashdown*, der kørte vognen, og efter 8 omgange havde han overhalet 11 af de ialt 14 deltagende vogne. På 9. omgang lykkedes det ham at overhale en af de to første Elva vogne med tyske motorer, og på 10. og sidste omgang gik Lola'en i mål kun 0,5 sekund efter den vindende Elva. Det blev altså Elva som vandt generalprøven, men som en vigtig fodnote kan det berettes, at Peter Ashdown, da han gratulerede Elvas direktør, Fred Nichols med 1. pladsen, tilføjede: »det var egentlig en skam, at jeg selv stemte for at reducere løbet fra 12 til 10 omgange«. — Det var der al mulig grund til at give ham ret i.

GO-KARTS

Et amerikansk påfund på 4 hjul forsynet med en motor, der stammer fra en plæneklipper, — det er i korthed Go-Kart formen, og dens popularitet spreder sig med raketagtig fart.

Det meddeltes for kort tid siden, at mere end 60 forskellige småfabrikker i øjeblikket producerer Go-Karts i England. Naturligvis rynker man på næsen og ikke uden grund, men hvad gjorde man ad de første Formel 3 midgetvogne — nøjagtig det samme, og det skal også indrømmes, at de første Formel 3 vogne ikke havde mere tilfælles med væddeløbsvogne end de nye Go-Karts.

Automobilsportens væsentligste berettigelse er sikkert den stadige afprøvning af nye idéer, og det skal i løbet af et par år nok vise sig, at Go Kart'erne bliver virkelige biler. Tendsen går fortsat mod stadig mindre køretøjer, og skridtet synes unægtelig at være taget fuldt ud med Go Kart, — mindre kan de simpelthen ikke blive. Man tager imidlertid grundigt fejl, hvis man tror, at en lille bil er en formindsket udgave af en stor bil. Der opstår helt nye problemer særlig i affjedringsmæssig henseende, hver gang man har gjort bilerne mindre. Det er at tage munden lovlig fuld, dersom man ville påstå, at de nye Go-Karts skulle have noget væsentligt nyt at byde på i teknisk henseende. De er først og fremmest beregnet til morskab, men det må ikke glemmes, at da Cooper for 13 år siden byggede sin første Formel 3 vogn, ville enhver auto-

Lotus har hidtil dannet modstykke til Cooper indenfor engelsk væddeløbskonstruktion. Colin Chapman gik ikke hidtil af vejen for det meget komplicerede og hans 1959 udgave af formel 1 vognen afværgte den største beundring rent teknisk — men i praksis var den en skuffelse, og for 1960 har Lotus besluttet sig til at gå den vej, Cooper har anvist. Formel 1 vognen har bækmotor og er enkel i sin grundkonstruktion. Medens Cooper har anvendt en Citroën-gearkasse anvender Lotus en Dauphine-gearkasse, der giver mulighed for montering af 5 fremadgående gear. Hvis gearkassen iøvrigt viser sig pålidelig, har Lotus her erhvervet en fordel der på visse baner kan blive udslagsgivende. — Det er Allan Stacey ved rattet parat til start i generalprøven.



ingen anden er som

★
MANNE

cerutten
i cigartype



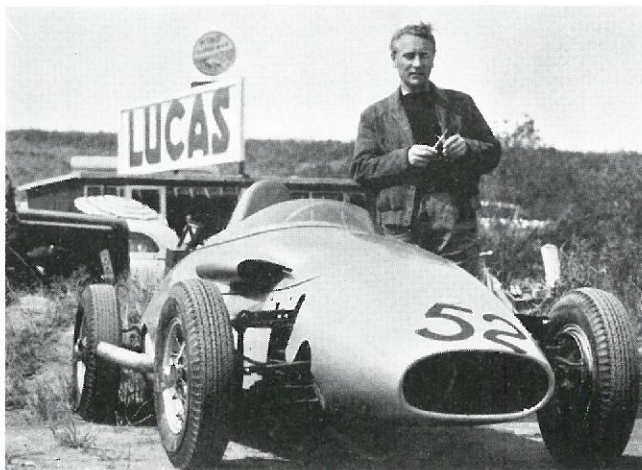
Verdens fornemste bilmærke **ROLLS ROYCE** anvender **CHAMPION** tændrør ... fabrikken ved nemlig, at dette tændrør er aldeles pålideligt, med konstant, effektiv gniststyrke, og at det udnytter brændstoffet fuldtud.



Verdens mest solgte tændrør

CHAMPION

TIL LANDS - TIL VANDS - I LUFTEN

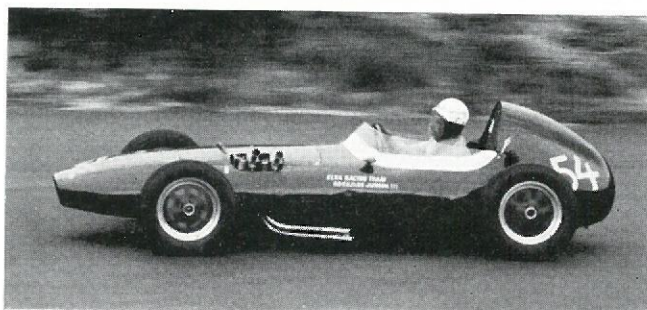
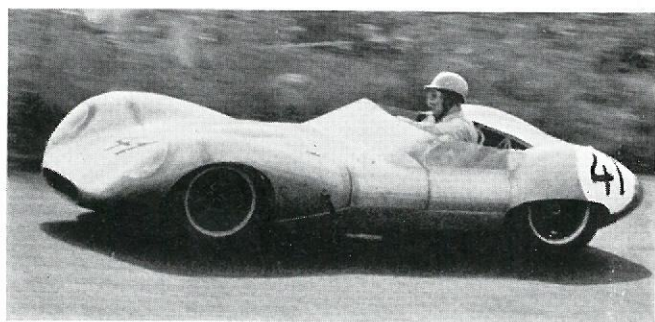


Lola racersportsvognen blev sensationen i 1959. Kun den nu modificerede Lotus 17 synes at have forudsætninger for at kunne konkurrere mod Lolaen i 1960. Billedet viser Peter Gammon i Toms-Kurven på Roskilde Ring på vej til sejren i Copenhagen Cup.

Foto: Pelle Holmström.

Den italienske Stanguellini blev den mest vindende Formel J i 1960. Motormæssigt står italienerne utvivlsomt stærkest, med den yderst tuningsmodtagelige Fiat 11 cc motor, som i alt fald i de lavere omdrejninger, vil være Auto Union 1000 overlegen. Hvad der trods alt sætter et stort spørgsmålstegn ved italienernes udsigter i 1960, er englendernes langt større erfaringer med selve vognkonstruktionen. Gennem mange år har englenderne, handicappet af svagere motorydelser, været henvist til at finde frem til overlegne vognkonstruktioner. Det bragte dem verdensmesterskabet i 1959, og mon ikke det vil bringe dem et besejret foran italienerne i formel J løbene i 1960. — Billedet viser Lautenschlager på Roskilde Ring i juni 1959.

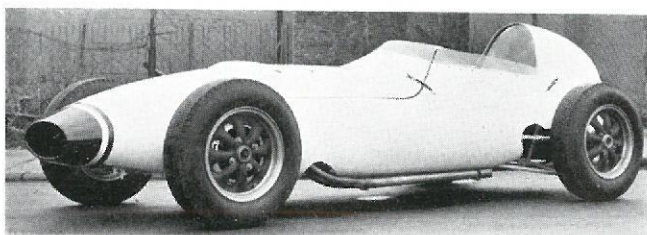
Foto: Pelle Holmström.



Elvas junior racervogn fik sin debut på Roskilde Ring. Det var i juni sidste år, hvor Mike Anthony satte banerekorden i klassen, men Lautenschlager vandt løbet i Stanguellini. Det er en meget tiltalende konstruktion og med erfaringerne fra 1959 må Elva siges at have gode kort på hånden i 1960. Vor dygtige formel 3 kører, Poul Rasmussen, kørte iøvrigt den ene af de to fabriksvogne og var meget begejstret. På billedet ser vi Poul Rasmussen på Roskilde Ring.

Foto: Pelle Holmström.

Amerikansk Go-Kart fra den nye klasses første sæson 1959. Allerede i år vil man se mere udbyggede vogne og det danske Go-Kart reglement er netop offentliggjort. Der er udsigt til en populær klasse både prismæssigt og sportsligt — lad så være at det bliver motoriseret sport mere end motorsport. — Fornøjeligt bliver det i alt fald.



Eric Broadley har med sin Lola formel J racervogn fuldført sin konstruktion nr. 2. Broadley er arkitekt af uddannelse, men da alt hvad han tegnede var biler tog han et eet-årigt ingeniørkursus, satte sig til tegnebordet og konstruerede den fabelagtige Lola racersportsvogn — der blev en verdenssensation i 1959. — Også den nye konstruktion bærer klare vidnesbyrd om konstruktørens talent. Lolaen må betragtes som den mest avancerede konstruktion formel J hidtil har opvist. Mere end een formel 1 konstruktør vil sætte sig nøje ind i denne vogn og dens resultater.

Foto: Lola/Klemantaski.

mobilt teknik kun have haft en hovedrysten tilovers for en mand, der ville påstå, at en efterkommer i lige linie af denne konstruktion en skønne dag ville vinde konstruktørernes verdensmesterskab i Formel 1 klassen, således som Cooper faktisk gjorde det og meget overlegent i 1959. At vi får Go Karts at se i 1960 og fremover er ligeså givet, som det er sikkert at det bliver en motoriseret sport, der vil være både spændende og fornøjelig at overvære. Om det derimod en skønne dag skulle ende med at blive væddeløbsvogne må tiden vise.

SPORTSVOGNE

Racersportsvognene opstod i midten af 1950'erne som en fuldstændig ny klasse i internationale automobilvæddeløb. Af navn en sportsvogn, af ydsevne en fuldblods racer. Indtil Lola's fremkomst stod Lotus racersportsvognen som det ypperste i denne klasse, og det er ikke for meget at sige, at ingen i hele automobilsportsverdenen, bortset fra Eric Broadley, havde fantasi til at forestille sig, at et nyt fabrikat i 1959 skulle besejre Lotus så eftertrykkeligt, at man faktisk leder forgæves efter en parallel. Utvivlsomt har Lola'en givet nyt blod til denne klasse, og det må samtidig erkendes, at Lotus var yderst uheldig med sin 1959 konstruktion: Lotus 17, som Arne Ditlevsen anskaffede sidste forår. I løbet af 1959 eksperimenterede man fra gang til gang med ændring af konstruktionen, men uden held. Man har nu standset videre eksperimenteren og er vendt tilbage til en forhjulsophængning, der anvender dobbelte triangler og minder meget om forhjulsophængningen i den mest vindende racersportsvogn, konstruktionen fra 1958, hvoraf der også findes en her i landet, og som oprindeligt tilhørte Julius Voigt-Nielsen og nu tilhører Andreas Geil. Arne Ditlevsens Lotus 17 er allerede sendt til England for at blive forsynet med den nye forhjulsophængning, og der er meget der taler for, at Lotus 17 med disse modifikationer vil være en hård udfordring selv for en Lola.

G.—

Moderne og velklædt i den nye specialforretning

Lingeri:

ALDO
FLICK
PANTHERELLA
METZGER
KERKO

Bodin

HOBSON
JARDEX
CHRISTONETTE



— førende mærker i herreligneri

St. Kongensgade 45 - Palæ 7525 - København K

Her står Opel **Rekord'en** parat til en prøvetur hos Bülow.

Den nye raffinerede Opel **Kaptajn** fotograferet hos Bülow.



2 af årets
topsucces'er ...

OPEL KAPTJN

og

OPEL REKORD

— To vogne, der i kraft af deres dejlige linier, fine køreegenskaber og gennemførte kvalitet har haft alle muligheder for at blive publikumsfavoriter.

**- på Fyn
vælger man bil
hos Bülow**

autoriseret



forhandler

CHEVROLET

VAUXHALL

F. BÜLOW & CO. A/S
Rugaardsvej 20 . Odense . Telefon 1137 00

OPEL REKORD

OPEL KAPTJN



MOTORLØBENES historie

TEGNINGER: CARLO DEMAND

Successen af de to første motorløb, især Paris—Bordeaux—Paris, gav genlyd over hele verden, og rundt omkring begyndte man at undersøge mulighederne for afholdelse af lignende løb. Karl Benz øjnede et marked på den anden side af Atlanten, og bad amerikanske bekendte arrangere et motorløb i De forenede Stater. Samtidig startede han, efter den tids målestok en masseproduktion af sin »Benz-Velo«, med eksport til USA for øje. Amerikanerne reagerede dog hurtigere end Benz havde regnet med, for allerede i november 1895 kørtes motorløbet, Chicago—Waukegan—Chicago, en strækning på 92 miles (ca. 148 km). Benz nåede i hast at få sendt 2 af sine vogne til løbet, og blev ene om at repræsentere Europa mod de amerikanske vogne, hvoraf flere var mildest talt højt originale. Løbet blev vundet af den amerikanske all-round sportsmand Oscar Mueller, som kørte den ene af Benz' vogne, en »Benz-Victoria«. Sejren var indiskutabel, idet det var den eneste vogn der gennemførte distancen. Gennemsnitshastigheden blev 15,5 km/t. Paris—Bordeaux—Paris var 4 måneder tidligere blevet vundet med en gennemsnitshastighed på 24,4 km/t.

Den anden deltagende Benz-vogn, en 6 hk-Velo, blev kørt af børsnagnaten F. W. Riggins, der endte køreturen mod et nærgående vejtræ 28 km fra starten. Benz var rasende over dette uheld, men raseriet forsvandt som dug for solen, da Riggins erklærede at dette havde været hans livs største oplevelse, og han ønskede straks at bestille 5 af disse vogne, een til hans kone, een til ham selv og een til hver af hans 3 børn, der på dette tidspunkt var henholdsvis 9 år, 5 år og 2 mdr. gamle. For at understrege sine ord rev han straks et checkhefte op af lommen for at betale kontant. Hvor megen glæde de 3 børn fik af deres nye »legetøj«, melder historien intet om, men man må formode, der gik en rum tid, inden den 2 mdr. gamle Riggins-ærling byttede sin barnevogn med den hostende Velo.

Året efter blev den første automobilclub stiftet under højtidelige former, på et hotel på Place de la Concorde i Paris.

Klubbens stifter og første præsident var baron de Dion, og klubbens formål, at varetage de sportslige interesser der endnu knyttedes til enhver form for automobilkørsel, og især automobilløb. Samtidigt tilrettelagde man et nyt løb på den 1728 km lange strækning Paris—Marseille—Paris. Løbet skulle køres over 10 dage med en passende etape hver dag, og den der opnåede bedste sammenlagte tid var vinder. Efter hver etape skulle de deltagende vogne låses inde under behørig kontrol i en garage, og inden andre end føreren af vognen måtte røre den. Kun reservedele, der var medbragt i vognen fra starten, måtte udskiftes. Dette skulle ikke blot være en hastighedsprøve, men også et løb der viste automobilens robusthed.

Dagen før løbet skulle starte, brød et uvejr løs over Frankrig. Det regnede og stormede, og vejene blev hurtigt forvandlede til rene mudderhuller. Intet tydede på at uvejret ville holde op, tværtimod tog det til i styrke, og man begyndte at tale om aflysning. Dette ville de Dion dog ikke høre tale om. Tværtimod ønskede han at vise, at automobilerne kunne modstå alle strabadser. Han havde på dette tidspunkt opgivet sine dampbiler, da han forudså, at de ikke i længden kunne klare bilerne med brændstofmotorer, og han havde i stedet bygget to vogne, forsynet med Daimler-motorer. Den faste kerne fra de tidligere løb, Peugeot, Panhard, Benz og Daimler sluttede op om de Dion og erklærede sig startvillige. Sejrherrerne fra Paris—Bordeaux—Paris, Emile Levassor, der selv havde konstrueret 4 biler, alle med Daimler-motorer, var ligeledes opsat på at gennemføre trods uvejret, og de mange ukendte konstruktører, som ved denne lejlighed håbede på at få deres biler gjort berømte, turde herefter ikke vise tegn på svaghed ved at trække deres vogne tilbage.

87 vogne stillede til start, 14 fuldendte løbet. Vogn efter vogn kørte fast, brød sammen eller væltede. Mange motorer kunne slet ikke tåle regnen, og gik simpelthen i stå. Emile Levassor startede stærkt, opsat på at gentage sin triumf fra året

Øverst: Fra løbet Paris—Marseille—Paris. En Panhard passerer i et frygteligt vejr en mindre landsby, hvis indbyggere næppe har større lyst til at bytte med de to deltagere.

Til højre: Berlin—Postdam-løbet år 1898. En Daimler og en Benz-Velo kører mod målet.



i forvejen, og vandt de to første etaper. På fjerde etape gik det imidlertid galt, da han forsøgte at undgå påkørsel af en hund. Vognen skred og stødte mod et vejtræ. Levassor blev stærkt kvæstet bragt til hospitalet, hvor han lå bevidstløs i flere dage. Gottlieb Daimler, Peugeot og de Dion besøgte ham her og bragte ham den gladelige meddelelse, at hans 3 andre vogne i det sammenlagte resultat var blevet nr. 1, 2 og 3.

Levassor overvandt ikke sine kvæstelser og døde nogle uger senere. Forinden havde han overgivet sine konstruktioner, tegninger og færdige vogne til Daimler, og bad ham fortsætte det arbejde han havde begyndt.

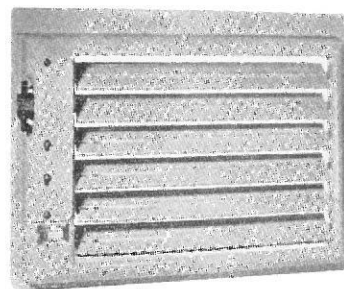
Gottlieb Daimler havde på dette tidspunkt næsten opgivet at bygge flere vogne selv, for udelukkende at koncentrere sig om at lave motorer. Hans motorer var anerkendt som verdens bedste, men hans chassis var teknisk mangelfulde, og hans færdige vogne stod slet ikke mål med f. eks. Peugeots og Panhards. Levassors død fik ham til at opgive denne beslutning. Han tog to af Levassors nærmeste medarbejdere med tilbage til Tyskland for sammen med dem at bygge vogne, som skulle være bedre end alle de andre.

Flere andre lande tog nu den franske op, og forsøgte at afholde motorløb. I England arrangerede 3 privatmænd en væddeløbsdyst, men løbet blev en fiasko, idet ingen af de 12 startende vogne gennemførte. I Tyskland oprettede man i 1897 en tysk motorklub, og året efter kørtes det første tyske motorløb, det 54 km lange Berlin—Potsdam—Berlin. Til alles overraskelse blev dette løb vundet af en tre-hjulet engelsk *Humber* i tiden 2 timer 9 min. Dette passede ikke rigtigt de tyske arrangører, og de diskvalificerede vognen og gav førstepræmien til Friedrich Greiner, der kørte en af de nye Daimler-vogne; hans tid var 9 timer 12 min. 2. præmien gik til den tyske bil-entusiast baron von Liebieg i en 8 hk Benz og 3. præmien til Karl Benz' næstældste søn Richard, der kørte en 9 hk Benz-Velo. Gottlieb Daimler havde mere end alt andet ønsket denne sejr, men ville ikke acceptere en 1. præmie under disse omstændigheder, og videregav efter løbet såvel laurbærkrans og

ærespræmie, som den kontante præmie på 500 mark, til den engelske Humber-kører.

Den 6. marts 1900 døde Gottlieb Daimler. En stor skikkelse forsvandt, men mange var parate til at træde i hans fodspor. Umiddelbart inden sin død havde Daimler sluttet kontrakt med den østrigske bankier Emile Jellinek, som mod at aftage et vist antal vogne årligt, fik eneret på salg af Daimlers vogne i alle lande udover Tyskland. Daimlers kompagnon Wilhelm Maybach fortsatte produktionen, og leverede det fastsatte antal til Jellinek, der gav dem navnet Mercedes-auto. Sammen videreførte de to mænd Daimlers ideer, og lagde grunden til een af Europas største automobilvirksomheder.

CLAFFO — selvregulerende kølerjalousi

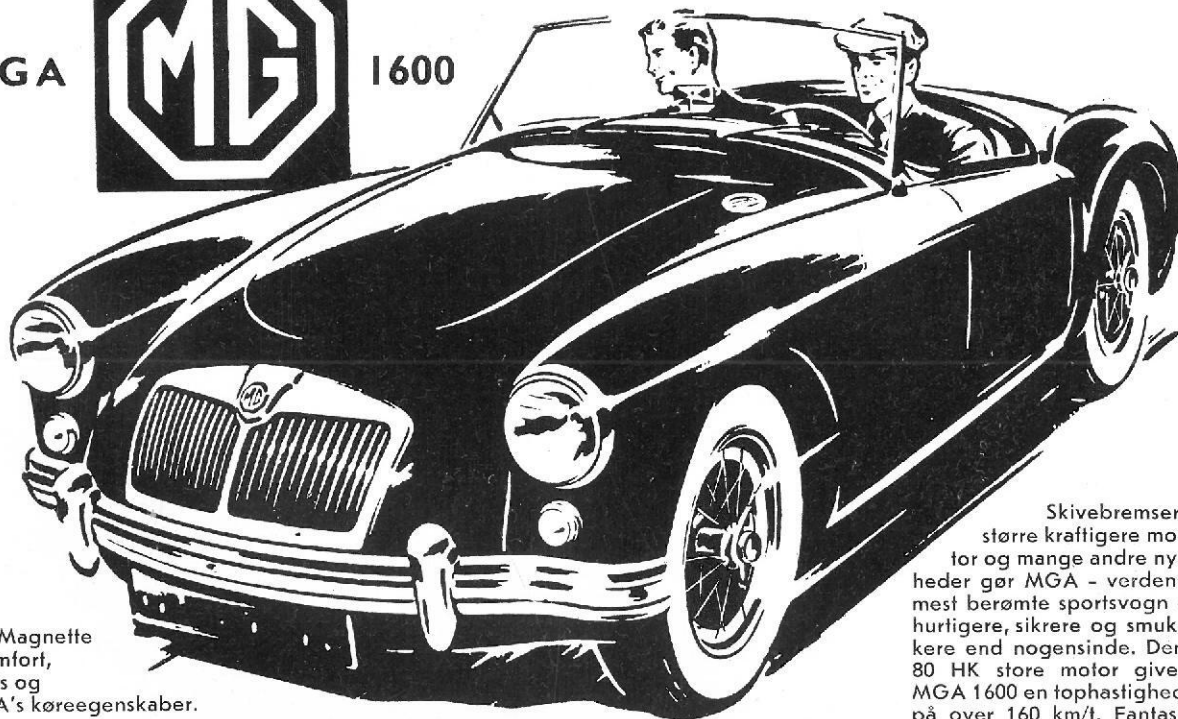


Det mest effektive middel til opnåelse af
den rigtige motortemperatur
En gros: AUTO-MATERIEL A/S - Fælledvej 21 - N.

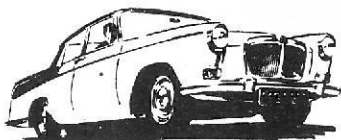
MGA



1600



MG Magnette
- komfort,
plads og
MGA's køreegenskaber.

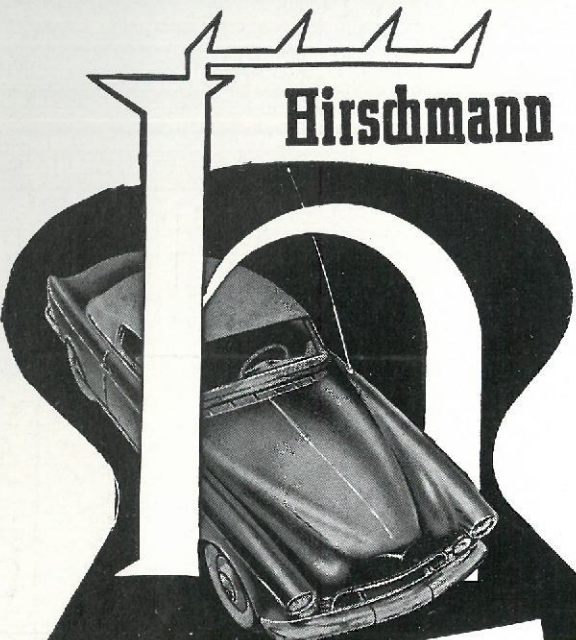


Der er



-forhandlere overalt i Danmark

Skivebremser, større kraftigere motor og mange andre nyheder gør MGA - verdens mest berømte sportsvogn - hurtigere, sikrere og smukkere end nogensinde. Den 80 HK store motor giver MGA 1600 en tophastighed på over 160 km/t. Fantastisk acceleration, præcis styring og enestående vejbeliggenhed. Nye farver, men lavere pris: excl. lev. omkostn. fra kr. 28.035,-. MGA 1600 fås også som coupé. - 12 mdrs. garanti.



Hirschmann

Tage Schouboe
 SKYTTEGADE 7 - KØBENHAVN N
 LUNA 2500
 ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG
 VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI

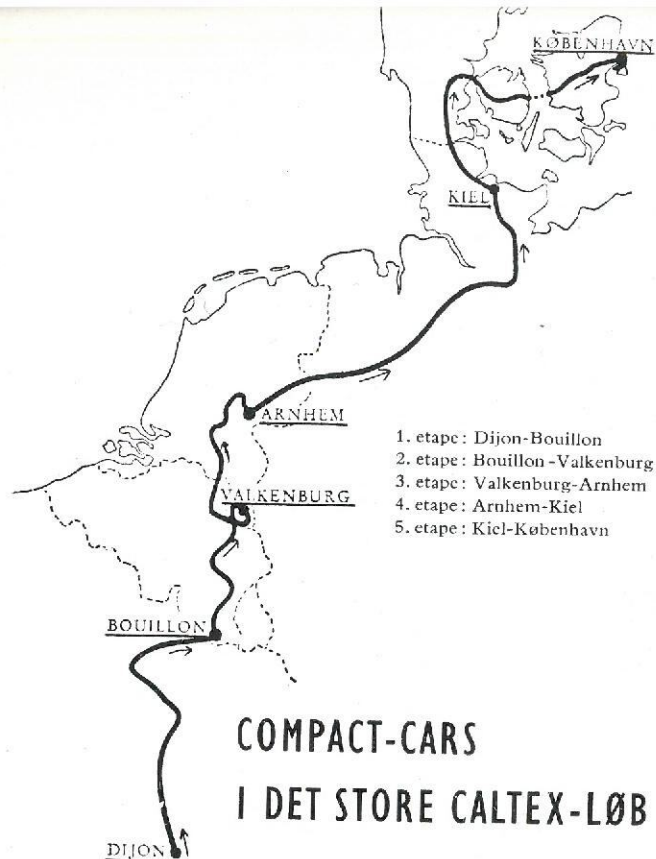
AUTOANTENNER TIL ETHVERT FORMÅL



hvis jeg var mand
 valgte jeg

KE

SKJORTEN
 - strygefri elegance til mandfolk



Det store Caltex økonomi-løb, som i år hedder »IV Internationale Caltex Performance Test 1960«, køres i dagene 27. marts til 1. april. Man har i år indført forskellige tillægsregler, som endnu ved redaktionens slutning ikke var offentliggjort, og derfor er man gået væk fra det oprindelige navn, økonomi-løb. Efter de sidste års succeser har man nu sat det samlede deltagerantal op til 65, hvoraf man kan formode at ca. de 20 bliver danske. Der har imidlertid allerede nu meldt sig omkring 30 danske deltagere, hvorfor en sortering bliver nødvendig.

Det er som sædvanlig automobilklubberne i Frankrig, Belgien, Holland, Tyskland og Danmark, der står bag arrangementet, idet KDAK dog er hovedarrangør. Ruten er lagt med start i Dijon i Frankrig, og går gennem Bouillon ved den fransk-belgiske grænse, Valkenburg, Arnhem og Kiel til København. Det er allerede nu afgjort, at de sidste års store nyheder på det amerikanske marked, de tre »Compact-cars«, deltager i løbet, med nogle af vore mest kendte sportskørere ved rattet. Chevrolet Corvair køres af Mogens Skarring/Poul Raae, Chrysler Valiant af den tidligere danmarksmester, Torben Strand sammen med journalist Erik Eriksen, og Julius Voigt Nielsen får sit come-back indenfor motorsporten i Ford Falcon, sammen med Rath Jensen.

Blandt millionærer

To oliefyrster fra Det mellemste Østen kom spadserende på Berkeley Square i London efter en overdådig frokost. De standsede foran vinduet til Rolls-Royce' udstillingslokaler og faldt i trance over den nyeste limousine-model, der stod og strålede bag ruden.

»Lige mit nummer, den der«, bemærkede den ene, og sammen gik de indenfor.

»Hvad ta'r De for den vogn der?« spurgte ørkenens søn.

»Ni tusinde pund«, var svaret.

»Den ta'r vi«, sagde magnaten og begyndte at fiske efter tegnebogen. Men han blev standset af sin kongelige kollega, der slog ud med hånden og erklærede:

»Nej, gamle dreng! Nu er det min omgang! Du gav frokosten!«

-man
har det
godt,

Man er så dejligt uafhængig, når man har en Prinz, kan køre hvorhen man vil - og når man vil ... med hele familien. - Og man har det også godt økonomisk, for Prinz'en er billig i anskaffelse, i benzinforbrug og i vedligeholdelse.



Pris incl. komplet luksus-udstyr, varme, defroster og leveringsomkostninger kr. 11.096,-

SERVICE OVER ALLE GRÆNSER

når man
har en

PRINZ

Importør:
Fred. Rasmussen, Odense

Cambridge

— den smukkeste vogn
i mellemklassen med fremragende,
britisk kvalitet bag det
elegante ydre.
Robust, livlig motor,
føruftbetonet luksusudstyr
og glimrende økonomiske egenskaber
... kort sagt:
Vognen for den kræsne bilist
... for DEM!
Pris incl. varme, defroster og
leveringsomk. kr. 22.690,-

12 MÅNEDERS FABRIKSGARANTI
— uanset kilometer! !



AUSTIN

Generalrepr. for Danmark:
DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S — ODENSE



hjertet siger, hovedet siger -
volkswagen

