

Hurt & Form

Bladet for folk med bilisme som hobby

LÆS I DETTE NUMMER

Forrygende duel mellem Moss og Bonnier side 7

Biler vi ikke ser i Forum side 23

Monto Carlo 1960
facts og statistik fra årets vinter-rallye side 29



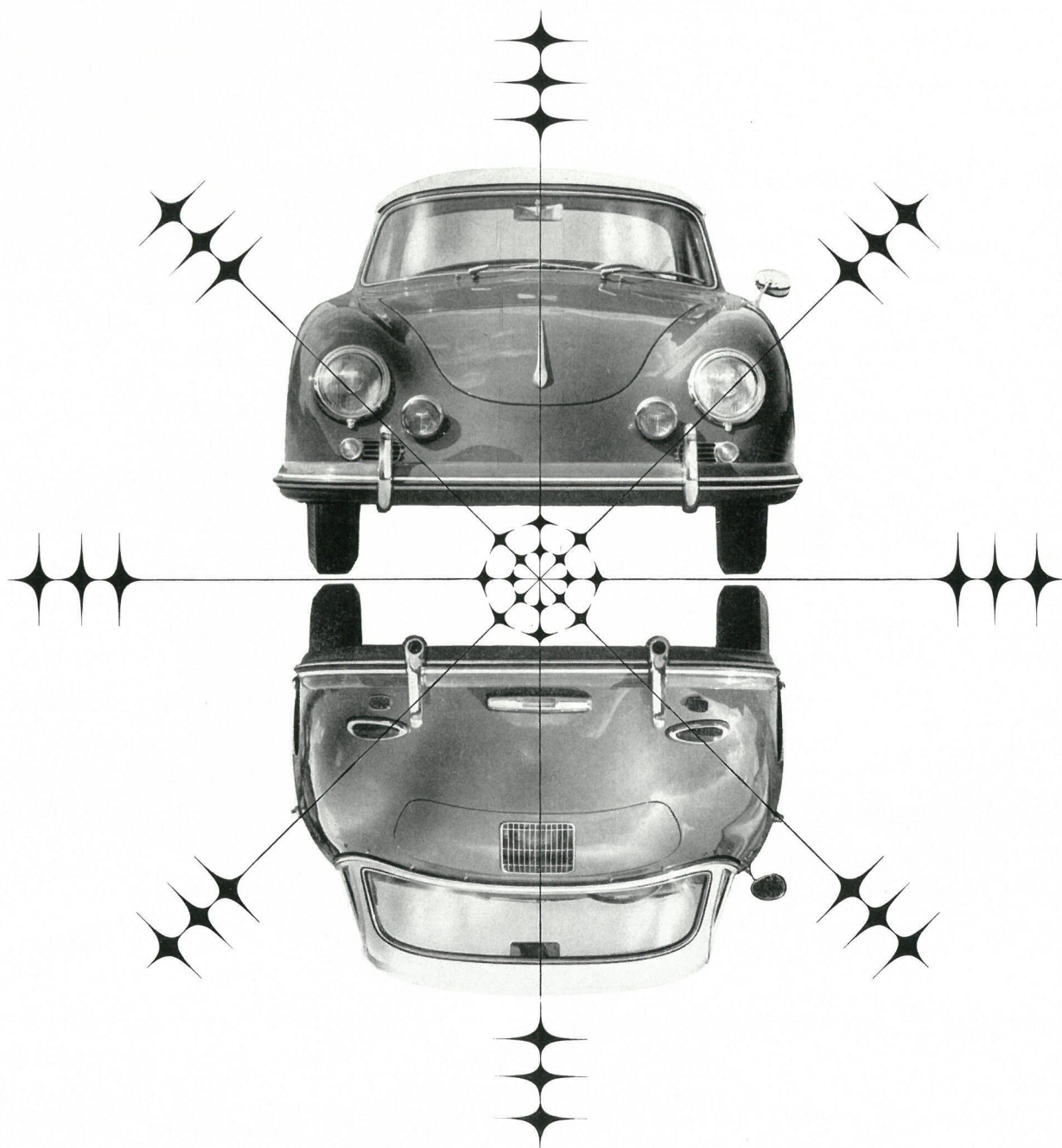


STUTTGARTER KAROSSERIEWERK REUTTER & CO GMBH STUTTGART

Reutter-Karosserier

et kvalitetsbegreb

i hele Verden

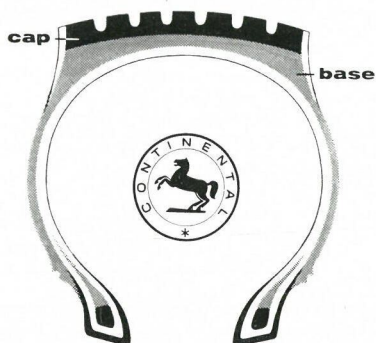


cap AND base

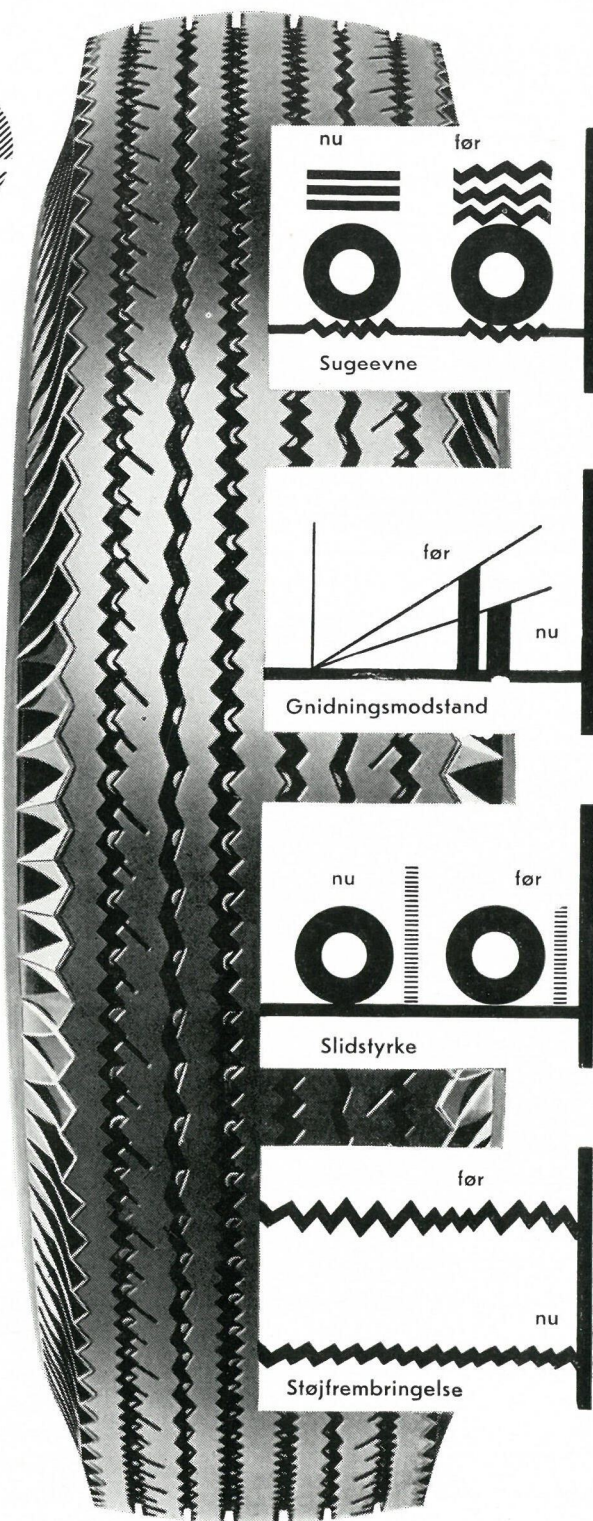
Et dæks egenskaber kendetegner dets kvalitet. Men findes der i det hele taget dæk, der ligger i absolut topklasse i såvel accelerationsevne, sugningseffekt, gnidningsmodstand, skridsikkerhed, som elasticitet og slidstyrke. Ja - det gør der nu, Continental dækket med »cap and base«.

Med »cap and base metoden« er alle de vigtigste og bedste egenskaber forbedret på én gang. Dette har ikke tidligere været muligt. I dækprofilen (cap) er gummikvaliteten afstemt således at den mest udsatte del af dækket er blevet betydelig mere accelerationsdygtig, mere kontakt- og skridsikker. Ved hjælp af særlig elastiske gummiblandinger i det nedenunder liggende lag, som er forbundet med løbe- og sidestriber (base) formindskes gnidningsmodstanden med 15—20 %. De sparer altså ikke blot benzin, men De får også gavn af motorens fulde hk-udløb. Det rolige løb, den behagelige bløde affjedring og den forbausende store sugsevne, gør kørslen til en sand fornøjelse, selv under store hastigheder og på dårlige veje.

Den springende hest symbolet på kvalitet



Continental



Læserne skriver:

Middelfart, den 4. 2. 1960

Til Fart & Form

Jeg tillader mig herved at skrive til Dem da jeg er meget glad for Deres blad og vil blot sige, at hvis De fortsætter som De har begyndt skal det nok blive et anerkendt blad også blandt de mest kræsne. Jeg vil blot mene, at De ikke skal være bange for at oprette en motorbrevkasse med en erfaren mand bag.

De bedste ønsker om en lang levetid for bladet.

Hans Ole Knud Hansen, Solgården, opg. 8' th., Middelfart.

Horsens, 21. 1. 1960

Fart & Form

Jeg er en ung mand på omkring 18 år, jeg er meget interesseret i automobilvæddeløbskørsel. Jeg har selv vogn, en V8 1932 sportscabriolet med lidt extra pep som jeg selv har lokket ad af den.

Det er imidlertid af min faste overbevisning at jeg vil være racerfører, og nu er det jeg beder Dem træde hjælpende til. Jeg ved der findes en væddeløbskole på Roskilde Ring; men skolen forekommer mig temmelig dyr, og som lærling har man jo ikke alt for mange penge at rutte med. Jeg kører aldrig harsarderet eller ulovlig, men alligevel mener en hel del af min omgangskreds at jeg måske kunne gøre karriere som »kører«. Selv tror jeg, at jeg uden tvivl ville kunne drive det vidt. Men hvordan skal jeg komme til at køre? Jeg ved f. eks. ? ? ? ? ? har stor mangel på »kørere«. Kan jeg mon ikke arrangere en prøvekørsel for en eller anden fabrik. Jeg ved at ikke alle de store »kørere« har haft midler til selv at købe en racer, hvordan kom de igang? Jeg er rolig og velafbalanceret, ikke febrilsk ligegyldig hvilken situation jeg befinder mig i, samt i besiddelse af en lynhurtig reaktion. Jeg beder Dem hjælpe mig. Bring noget mere sport i Deres ellers så udmærkede blad, samt priser og data på sportsvogne.

Hilsen Et skjult talent uden penge.

Knud B. F. Kristensen, fotograf.

Svar:

Der afgår én af de nærmeste dage et mere udførligt svar til Dem. Her vil vi blot citere hvad en kapacitet som Stirling Moss siger om dette til de unge mennesker, som ønsker at blive racerførere:

»Jeg vil hårdt og brutalt begynde med at spørge: Hvor mange penge har du i banken? Og hvis du svarer 100, 500 eller måske et par tusinde, så vil jeg sige dig - det er ikke nok. Du må i hvert fald have mindst 4 eller 5 tusinde kroner selv til den mest beskedne begyndelse. Hvorfor dette krav om en bankbog på flere tusinde kroner? Fordi den tid er forbi, hvor selv racerførere med det mest åbenbare naturtalent kan foretage et sensationelt spring fra privatbilisternes anonyme rækker til racerførernes verden.«

Ovenstående, citeret fra bogen »Motorsport« af Stirling Moss, dækker stort set vort svar. Dog vil vi tilføje, at den skole, som findes på Roskilde Ring sikkert er én af de billigste i verden. Prøv at skrive til »Dansk Automobilsports Union«, Nyropsgade 47, København V, og regn ud hvor store de reelle udgifter bliver. Måske er det overkommeligt.

Svar:

Som De vil bemærke starter vi med læserbrevkassen denne måned.

Rungsted Kyst, den 24. 1. 1960

Fart & Form's redaktion.

I Fart & Form's nov.-dec. nummer er på siderne 42-43 omtalt et nyt Renault produkt i form af sportsvognen »La Floride«. Samtidig har jeg i Hvem Hvad Hvor set den samme sportsvogn opført som Renault-Gordini. De to vogne er tilsyneladende fuldkommen ens hvad form og udstyr angår, mens de øvrige tekniske data er som følger:

Fart & Form:	H. H. H.:
40 HK	38 HK
5000 o/m	5000 o/m
3 eller 4 gear	4 gear
Gulvgear (efter billede)	Ratgear

Fart & Form har angivet prisen til at ligge lidt under Karman Ghiaen's, altså ca. 23-24.000 kr., hvorimod H. H. H. angiver prisen til 18.265 kr. Da det er lidet sandsynligt at Renaultfabrikkerne, der så vidt jeg ved, ikke har produceret sportsvogne før, pludselig skulle sende to sportsvogne på markedet, beder jeg Dem herved oplyse mig hvilke af de givne oplysninger, der er rigtige. Da jeg i den kommende sommer skal på studietur i Frankrig og her muligvis får lejlighed til at besøge Renaultfabrikken, ville jeg være Dem meget taknemlig, hvis De kan oplyse mig adressen.

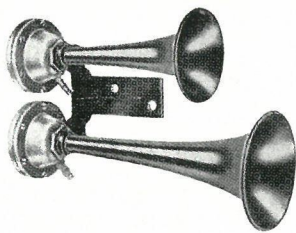
Deres ærbødige læser

Erling Christiansen, Hørsholmvej 89, Rungsted Kyst.

Svar:

Den afbildede model i »Hvem Hvad Hvor« er en »Renault Floride«. Renault Gordini, som for tiden kan ses i Forum, ligesom Floriden, er en Dauphine med Floride-motor. Renault Floride koster i øjeblikket ca. 25.000 kr., men kan i hvert fald ikke leveres før omkring 1. maj. Renault Gordini koster knapt 18.000 kr. — Renaultfabrikkernes adresse er: Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine).

KOMPRESSOR HORN

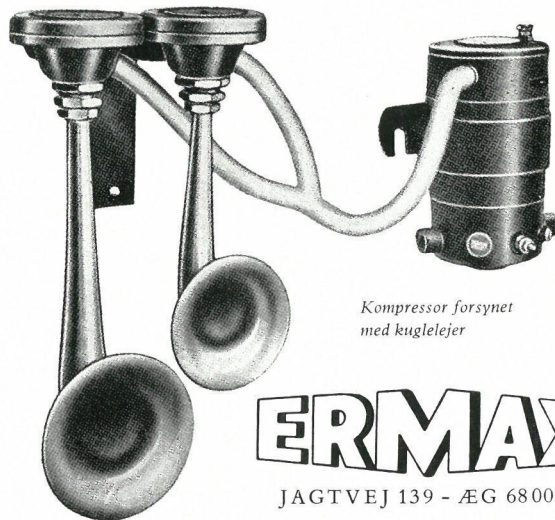


sikker kørsel -
sikker overhaling...!

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

Ringe monteringsudgift. Tal med Deres mekaniker eller forhandler. Husk at forlange et ERMAX kompressorhorn 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

MONTE CARLO RALLYE 1960

Monte Carlo rallye 1960 er kørt, og de endelige resultater kan De læse andetsteds i bladet. Nogen egentlige afvigelser som helhed fra de tidligere års MC rallyes var der vel egentligt ikke, og som altid blev det fulgt op af den reklame, og den kritik, som man kunne forvente. Blot synes man efterhånden at den kritik, som fremsættes mod dette rallye er for usaglig, og forkert, f. eks.:

En hollandsk kører forårsager sammenstød i Sverige, og omkommer. Straks finder adskillige at nu må dette løb da ophøre, det er for farligt. Sikke noget pjat. En bilist, som kører i højre side af vejen i Sverige, vil altid før eller senere afstedkomme en ulykke. Det er uagtsomhed, og det har ikke noget med MC rallyet at gøre. Det vedkommer ikke engang sagen at han i ulykkesøjeblikket tilfældigvis kører rallye. Hans hastighed i ulykkesøjeblikket er ca. 60-65 km/t., og overtræt kan han ikke være, eftersom han kun har nogle timers kørsel bag sig. Ulykken var som alle ulykker beklagelig, men giver afgjort ingen grund til at kritisere rallyet.

Efter løbet fandt flere af de slagne deltagere ud af at vinderpladsen blev besat efter aftalt spil. Mere sludder. Fakta er, at et fransk automobiltidsskrift før løbet påpegede det sensationelle i, at Mercedes-Benz ikke blot for første gang stillede med en fabriksunderstøttet hold, men også satte alt på et bræt idet man lod hele holdet starte fra samme startsted. Det franske blads konklusion var derfor, at man fra Mercedes kunne vente alt eller intet. Altså, hele holdet i god placering eller ingen af dem placeret. Taktikken mislykkedes faktisk, men heldet hjalp i de afsluttende prøver, og resultatet blev over al forventning. Men aftalt spil? Nej, den tror vi ikke på.

Endelig fandt nogle norske kørere, at dette rallye i virkeligheden kun var et kæmpemæssigt reklamenummer for fyrst Rainier's lilleputstat. Ja, mon ikke. Det har de fleste vidst i mange år. Det er nu engang rallyets ide, og det ved alle. For der kan da næppe være nogen, der tror på at det skattefrie fyrstendømme sætter penge til på dette rallye? Kørerne laver reklame for Monte Carlo, siger de fortørnede nordmænd. Ja ganske rigtigt. Mon de samme kørere ikke en dag opdager, at når de kører økonomiløb, laver de i virkeligheden reklame for Caltex.

Derimod fandt vi i »Skandinavisk Motor Journal«s februarnummer følgende, som vi tillader os at citere ordret:

»Egentlig er det forbavsende, at nogen kan tillægge dette rallye nogen betydning. Udfaldet beror i den grad på tilfældigheder, hvilket bl. a. ses deraf, at de tre sejrende M-B vogne var henholdsvis nummer 19, 46 og 32 ved ankomsten til Monte Carlo. Ved god kørsel i regelmæssighedsløbet over de vanskelige bjergveje i den afsluttende prøve, placerede de sig så godt, at de kunne vende deres middelmådige ankomstplaceringer til sejrpladser. Men jeg har egentlig altid troet, at et rallye var en konkurrence om præcis ankomst til et mål efter pinligt nøjagtig, regelmæssig passage af kontrolposter på en længere landevejsstrækning. Hvis flere gennemfører landevejskørselen lige fint, kan afgørelsen mellem dem træffes ved særlige prøver. Det andet er noget pjat, som ganske strider mod ideen med et rallye«.

Se, der har man nået sagens kerne. Kritikken mod MC, kan nemlig kort og godt samles i dette: Det burde ikke hedde rallye, for det er det ikke, og det burde ikke tælle med i kampen om rallye-verdensmesterskabet. Monte Carlo løbet er i sin nuværende form et bilsportens 6-dagesløb. En ligelig blanding af sport, reklame og show. Og vi tror de fleste ønsker det således. Derfor bør det heller ikke tælle med til VM.

Det er næppe troligt at arrangørerne inddrager løbet på grund af den spredte kritik. Det vil også være synd. Et arrangement som dette vil altid blive udsat for kritik.

Det er også helt i orden. Men kritikken bør være saglig.



2. ÅRGANG

MARTS 1960

PRIS KR. 3,50

Udgiver: Ejnar Munksgaards Forlag A/S. Redaktion og ekspedition: Nørregade 6, København K. Tlf. C. 6970. Redaktion: Hans Mogensen (ansv.). Clicheer: Charles Hansens Effh., København, Tryk: Winds Bogtrykkeri, Haderslev.

Fart & Form udkommer d. 1. i hver måned og kan købes i alle større kiosker og boglader over hele Danmark. Løssalgspris kr. 3,50. Årlig abonnementspris (12 nr.) kr. 36,00.

Eftertryk kun med kildeangivelse.

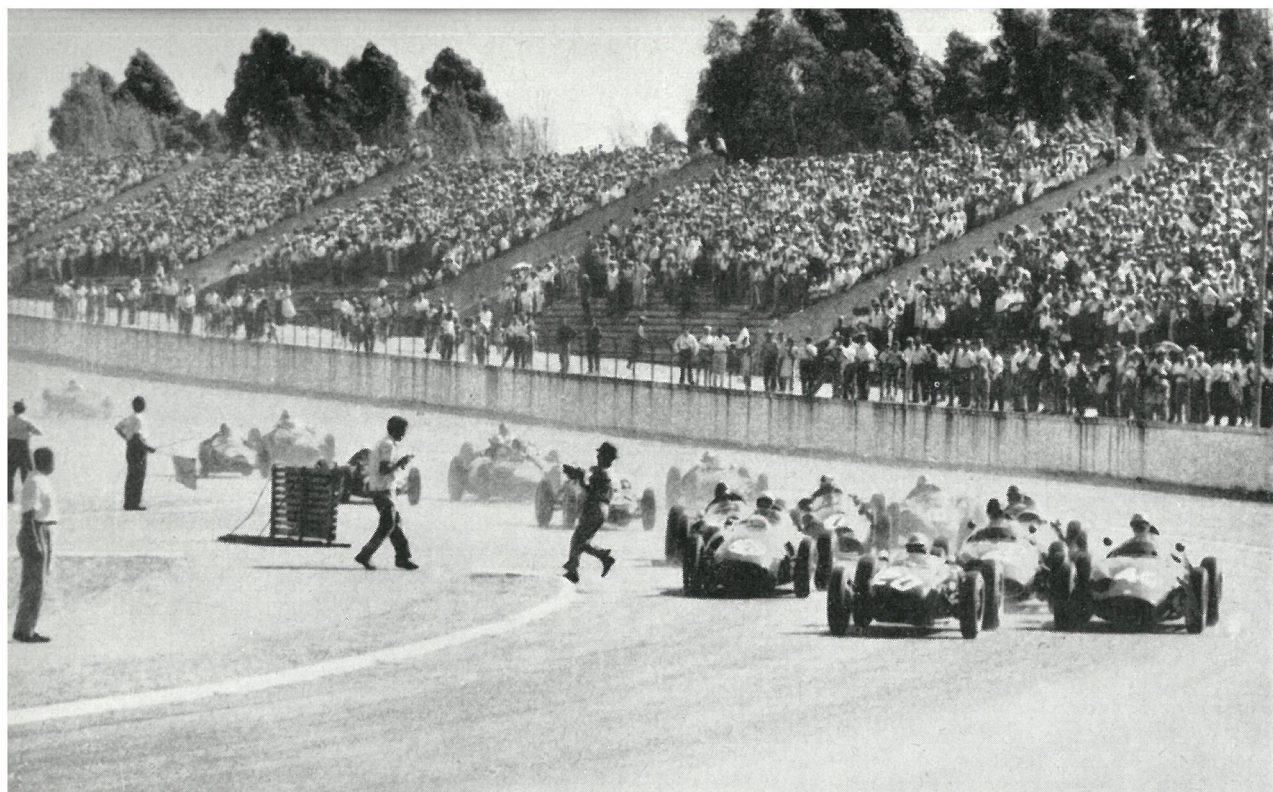
Tilmeldt Dansk Oplagskontrol.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Læserne skriver	side 4
Grand Prix Argentina	side 6
Grand Prix New Zealand	side 8
Lloyd Arabella	side 9
Chevrolet 1960 modeller	side 12
NSU-WANKEL-MOTOREN	side 14
Automobilløbenes historie	side 17
Hvordan fremstilles et dæk	side 20
Biler vi ikke ser herhjemme	side 23
Resultater og statistik, Monte Carlo	side 28
1000 km løb, Buenos Aires	side 31
Volvo P 1800	side 33
Ny FORD compact-car	side 34



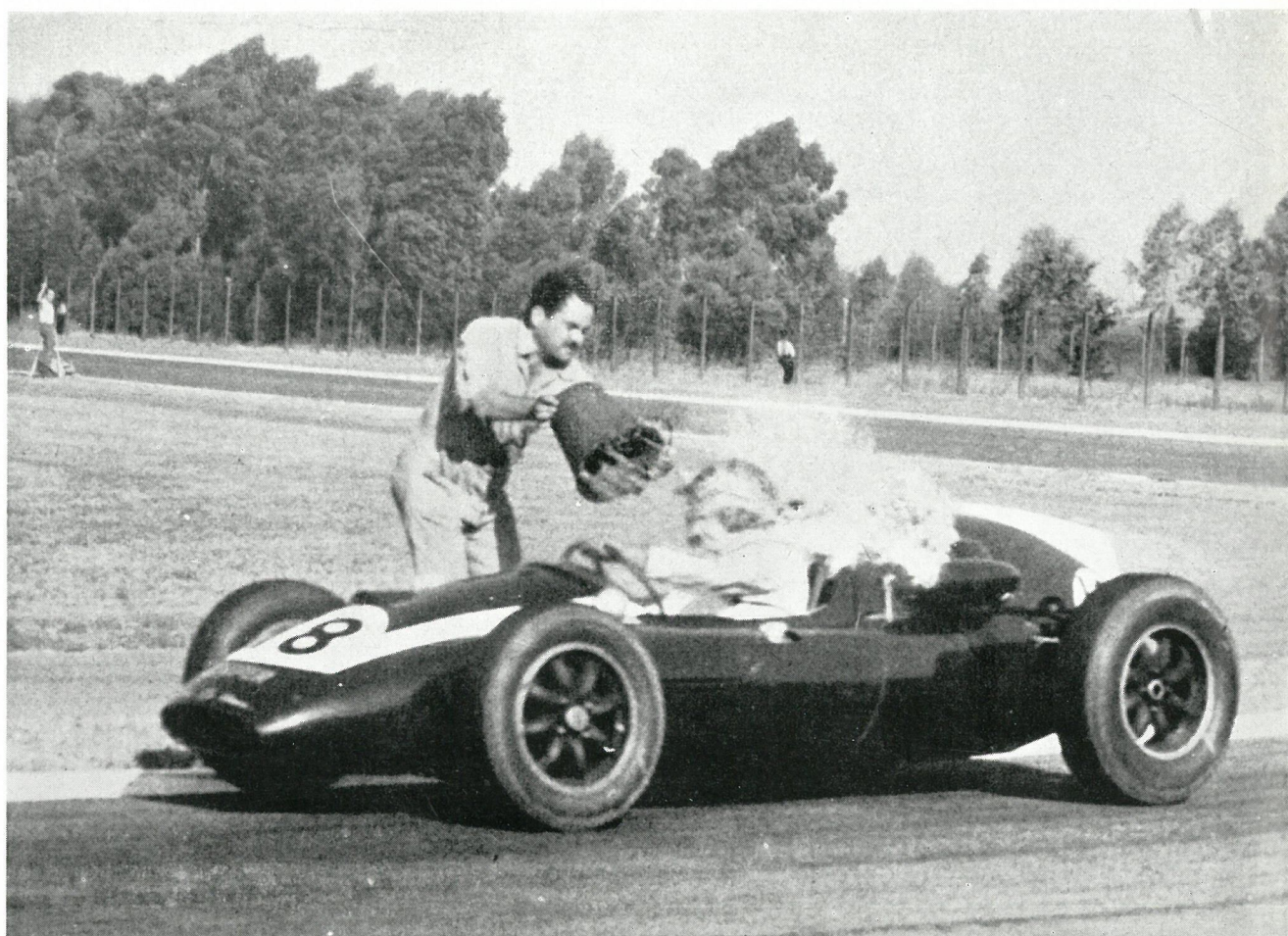
Monte Carlo rallyets vinderpar: Tyskerne Schock og Moll



Billede taget umiddelbart efter starten af det argentinske Grand Prix. Forret ligger i inderbanen Stirling Moss, i midten von Trips og yderst Innes Ireland. En svingdommer har tilsyneladende taget stilling lidt for langt ude på banen, og har nu travlt med at komme væk.

AP Telefoto

Medens blodet kom i kog hos de ellers rolige købere, Joakim Bonnier og Stirling Moss, bevarede verdensmesteren Jack Brabham sin kolblodighed gennem løbet. Hans hjælpere hjalp ham dog dermed. Billedet viser én af Brabhams mekanikere, der respektløs smider en spand koldt vand i hovedet på ham, idet han passerer. Det har sikkert virket dejligt svalende, når man tager i betragtning at løbet blev kørt i 33 graders varme.



Joakim Bonnier omringet af tilhængere efter det dramatiske løb i Buenos Aires. Trods den dårlige placering, blev Bonnier i den samlede argentinske presse udråbt til løbets moralske vinder, efter at han i hårde dueller midt i løbet havde afvist såvel Moss som Brabham. »En kommende verdensmester« fastslog flere eksperter efter løbet (AP foto).



Uklog kørsel

af Moss og Bonnier gav Bruce McLaren en ny GP sejr

Drabelig duel ødelagde kørernes egne chancer og gav den unge new zealænder let sejr

»Det berømte sydlandske temperament er tilsyneladende smitsomt«, var den kommentar den tidligere verdensmester Juan Manuel Fangio fremkom med da han havde overværet det argentinske Grand Prix søndag den 7. februar.

Løbet, der var årets første i kampen om verdensmesterskabet 1960, afvikledes på en måde som absolut ingen havde forudsat, med en skænseløs og selvødelæggende duel, mellem to af de kørere, som man normalt regner som de koldblodigste, nemlig Stirling Moss og svenskeren Joakim Bonnier.

Bonnier havde et handicap i starten, idet hans BRM formel I vogn ikke var nået frem til prøvekørslerne den foregående dag, og han startede derfor fra dårligste position i 3. række. Dette generede dog ikke svenskeren synderligt. Med en kørsel, der fik selv garvede veteraner som bl. a. Fangio til at spærre øjnene op, passerede han den ene efter den anden, og allerede på slutningen af 3. omgang tog han spidsen. Sidste års verdensmester Jack Brabham, hvis vogn ligeledes først var ankommet umiddelbart før løbet, startede fra næstdårligste position og fulgte i starten efter Bonnier, men slog så koldt vand i blodet og holdt lidt igen for at skåne sin vogn. Stirling Moss fandt derimod, at det ikke var klogt at give svenskeren for lang snor, og på 5. og 6. omgang angreb han Bonnier uden dog at komme forbi, tiltrods for at han her kørte løbets hurtigste omgang, 1 min. 36,9 sek., på den 2,43 miles lange bane.

Stirling Moss er, som overalt, meget populær i Argentina, men som herhjemme holder publikum af, at se den svageste vinde, og det var tydeligt at hele publikums sympati var hos Bonnier.

På 10. omgang satte Moss atter et angreb ind men først på 15. omgang lykkedes det ham at komme forbi. Det var tydeligt at Moss nu ønskede at skåne sin vogn lidt efter den hårde kørsel, men Bonnier pressede fortsat og farten kunne ikke sættes ned. På 20. omgang avancerede Brabham, og stillingen var nu Moss, Bonnier, Innes Ireland, Graham Hill, Jack Brabham. Disse 5 kørere dannede et førerfelt, og 600 meter tilbage kom resten af feltet anført af Bruce McLaren og von Trips. På 23. omgang var Bonnier på ny i spidsen, med Moss på siden i et uafbrudt angreb. Fra depotgraven signaliserede man til de to kørere om at holde igen, men dette blev tilsyneladende

overset. De næste 20 omgange skiftedes Moss og Bonnier til at føre, men på 42. omgang var Moss' Cooper kørt sur og han måtte søge til depotet. Nu gik Brabham forsigtigt til angreb, men Bonnier lod sig ikke overhale, og på 46. omgang måtte Brabham søge til depotet med en skade i gearkassen, Cooper-vognenes svageste punkt. Flere af de mindre kørere var på dette tidspunkt udgået efter den hårde fart.

Såvel Moss som Brabham fortsatte, men kunne nu ikke true Bonnier som førte komfortabelt med 26 sek. før Innes Ireland, som igen lå 4 sekunder foran Bruce McLaren. På 68. omgang var Moss igen i depotet, og fik her overladt Trintignants vogn som da lå på en fjerdeplads. På 70. omgang gik Bruce McLaren til angreb på Bonnier, og nu var svenskerens vogn kørt sur. McLaren kom forbi uden besvær.

Den hårde kørsel gav nu bagslag og ialt 6 kørere strøg forbi Bonnier inden Bruce McLaren kørte over målstregen som vinder.

McLaren vandt som bekendt i december på Sebring i USA, og efter sejren her hører han til de kørere man nu også må regne med i kampen om verdensmesterskabet. Medens han på Sebring måtte dele hyldesten med Jack Brabham, måtte han her dele den med Bonnier, som af både publikum og den argentinske presse blev udråbt til løbets moralske vinder. Såvel Moss som Bonnier var lutter smil efter løbet, og begge hævdede at der afgjort ikke lå dybere følelser mod hinanden som grund for den ødelæggende kørsel. Bruce McLaren havde naturligtvis også det store smil på efter den overraskende sejr, og udtalte: »Hvis Moss og Bonnier havde ventet med deres duel til et senere tidspunkt i løbet, kunne de efter behag have besat 1. og 2. pladsen. Moss er den bedste, men i sin nuværende form er Bonnier ikke meget dårligere.

Endeligt resultat Grand Prix Argentina 1960:

1) Bruce McLaren, New Zealand (Cooper-Climax). — 2) Cliff Allison, England (Ferrari). — 3) Stirling Moss, England (Cooper-Climax). — 4) C. Mendetiguy, Argentina (Maserati). — 5) W. von Trips, Tyskland (Ferrari). — 6) Innes Ireland, England (Lotus-Climax). — 7) Joakim Bonnier, Sverige (BRM)

Hurtigste omgang (Tæller ikke med i verdensmesterskabet): Stirling Moss, 1 min. 36,9 sek.



Stirling Moss, stadig uheldig.

Moss stadig uheldig

Måtte udgå af New Zealand Grand Prix



Jack Brabham, verdensmester igen?

Søndag den 24. januar kørtes på Ardmore-banen ved Auckland, New Zealands Grand Prix, og for tredje år i træk blev løbet vundet af Cooper-Climax, i år med verdensmesteren Jack Brabham ved rattet. Stirling Moss startede som storfavorit, men måtte udgå med ødelagt gearkasse, og Brabham fik en kærkommen lejlighed til endnu engang at bevise, at det ikke beror på noget tilfælde at han er verdensmester.

Straks efter starten gik Bruce McLaren i spidsen, men blev allerede på anden omgang passeret af såvel Moss som Brabham. På 16. og 17. omgang kæmpede Brabham og Moss hårdt om førerpladsen, som Brabham bevarede, og først da Moss på 26. omgang satte ny banerekord på 1 min. 21,7 sek., men glæden blev kort, da han allerede på 27. omgang måtte køre i depot, med den stadige gearkasse skade, som forfølger whiskykongen Robert Walkers Coopervogne.

Hvem er bedst?

Førende motorblade verden over har indenfor de sidste par måneder bragt deres rangliste over verdens bedste automobilkørere. Nogen nævneværdig forskel på de forskellige eksperters syn er der ikke, og vi gengiver her den fremragende tyske motorskribent og automobilkører Richard von Frankenberg's rangliste for 1959. Han har delt kørerne op i 3 klasser, og lader Stirling Moss danne den ene klasse alene, idet han finder at ingen anden i 1959 tilnærmelsesvis har vist kørsel af samme klasse som den 30-årige Englænder. Iøvrigt ser ranglisten således ud:

Klasse 1: Stirling Moss.

Klasse 2: 1) Jack Brabham (verdensmester), 2) Tony Brooks, 3) Phil Hill, 4) Dan Guerney, 5) Bruce McLaren, 6) Joakim Bonnier, 7) Masten Gregory, 8) Graham Hill, 9) Harry Shell, 10) Maurice Trintignant.

Klasse 3: 1) Grev Wolfgang von Trips, 2) Roy Salvadori, 3) Cliff Allison, 4) Olivier Gendebien, 5) Hans Hermann, 6) Ron Flockhart, 7) Innes Ireland, 8) Carroll Shelby, 9) Chris Bristow, 10) Edgar Barth.

Bemærkelsesværdigt er det af svenskeren Joakim Bonnier, der er ene om at repræsentere Skandinavien på de internationale motorbaner, i forhold til det forudgående år, er sprunget 7 pladser op på von Frankenberg's rangliste. Hvis man iøvrigt skal tro på hvad de amerikanske blade mener, vil den unge danskfødte Lance Reventlow (Søn af grev Reventlow og Barbara Hutton) til næste år også komme på den fine liste.

Dermed var spændingen dog ikke gået af løbet, idet den unge Bruce McLaren, som her kørte på hjemmebane, forsøgte at fravriste Coopers førstemand sejren, men Brabham klarede sig og vandt med 6/10 sekund. Københavnerne gode bekendt David Piper deltog i den nye Lotus 1960 Formel 1, men måtte efter 18 omgange, hvor han lå på fjerdepladsen, køre i depot med brud på ratstammen.

Resultat New Zealand Grand Prix 1960:

1) Jack Brabham, Australien (Cooper-Climax). — 2) Bruce McLaren, New Zealand (Cooper-Climax). — 3) Bob Stillwell, Australien (Cooper-Climax). — 4) S. Jones (Cooper-Climax). — 5) J. Mansell (Maserati 25 OF). — 6) A. Glass (Maserati 25 OF). — 7) J. Palmer (Lotus). — 8) P. Hoare (Ferrari). — 9) R. Jensen (Maserati 25 OF). — 10) D. Hulme (Cooper-Climax).

Hurtigste omgang: Stirling Moss, 1 m. 21,7 sek.

Engagementer 1960

Til sæsonen 1960 stiller de forskellige fabriker med følgende mandskaber:

ASTON MARTIN: Roy Salvadori og Maurice Trintignant. Reserve: John Surtess.

BRM.: Joakim Bonnier, Graham Hill og Dan Gurney. Reserve: Ron Flockhart.

COOPER: Jack Brabham og Bruce McLaren.

ECURIE BLEU (Fransk stald med Cooper vogne): Harry Shell.

FERRARI: Phil Hill, Cliff Allison og Grev von Trips.

LOTUS: Innes Ireland og Alan Stacey.

SCARAB: Chuck Daigh og Lance Reventlow.

YEUMAN CREDIT: Chris Bristow.

ROBERT WALKER (Cooper): Stirling Moss og Jack Fairman.

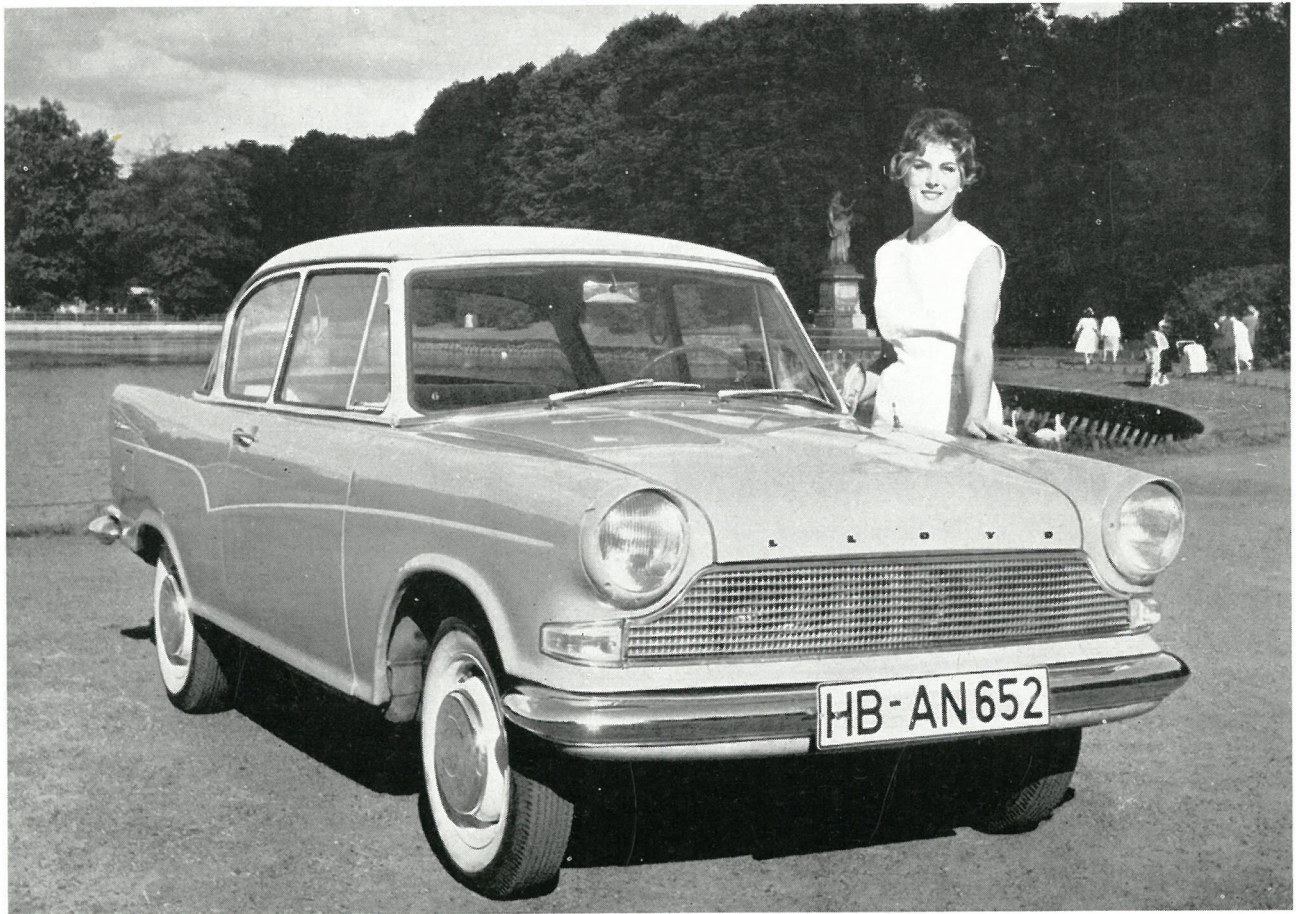
Porsche fabrikkerne der formodentligt kun deltager i europæiske Grand Prix løb har endnu ikke engageret kørerne til F-1 klassen.

Mere sport side 32-33

**PIBE
DAN**
13 VESTERGADE
Copenhagen
DON'T PASS BY
WHEN YOU PASS BY



**UNUSUAL
SHAPES**
IN THE MOST
UNUSUAL
PIPE-SHOP
IN THE WORLD



Lloyd Arabella er verden over blevet rost for sine rene linier, og ikke uden grund.

VI PRØVEKØRER Lloyd Arabella

Ny tysk vogn i den populære mellemklasse

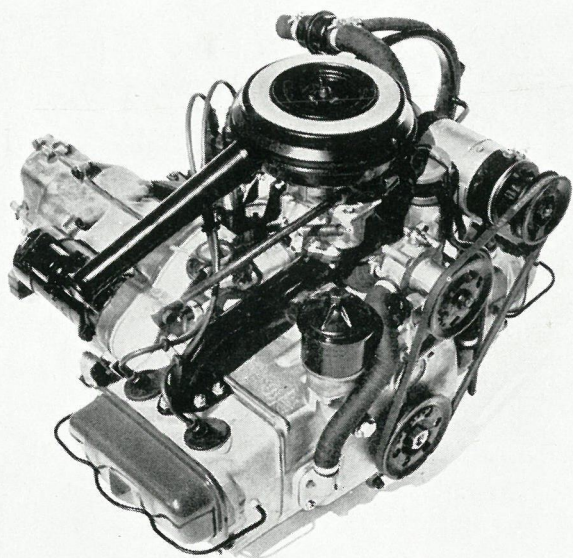
Der kommer stadig nye vogne på markedet. Fabrikerne verden over har travlt, produktionen slår alle rekorder. Biler i alle prisklasser ruller af samlebåndene, og finder hurtig afsætning.

De biler, som i dag over den største tiltrækning på det købende publikum, er de som i udlandet koster 7—10.000 kr., herhjemme, takket være omsætningsafgiften, 15—20.000 kr. Også Lloyd-fabrikerne vil nu for alvor komme med i kapløbet, idet fabrikens nyeste produkt, Lloyd Arabella, må betegnes som en virkelig konkurrencedygtig vogn i denne prisklasse.

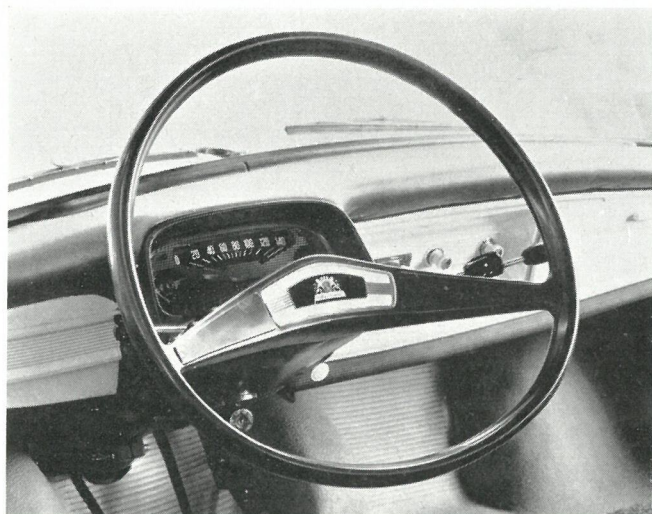
Fra fabriken averterer man en Lloyd fabrikation af Borgward gruppen, og så slår det uvilkårligt een, at det måske ville have været klogere at kalde vognen for Borgward Arabella — det ville sikkert have skabt en endnu større forhåndsinteresse.

Det er nemlig således, at når man hører navnet Lloyd, tænker man på en lille nyttig vogn, medens navnet Borgward leder tankerne hen på en elegant gennemført vogn, og mon ikke det havde vakt større interesse, hvis man fortalte at nu kom der en mindre Borgward model, fremfor en større Lloyd model — selvom det havde været samme vogn. Vi tror det.

Lloyd Arabella er en god vogn. I forhold til prisen, vel den bedste vogn som er udgået fra den store koncern i Bremen. Allerede på den internationale udstilling i Frankfurt, i september sidste år, vakte den berettiget opsigt, og har siden noteret sig for en salgssucces i hjemlandet. Den er lidt dyrere



Den 4-cyl. 0,9 l boxermotor der ligger i Arabellaen ser måske ikke ud af så meget, men den udvikler dog 40 hk, og giver Arabellaen en tophastighed på ca. 125 km/t.



Indvendig er Arabellaen, ligesom udvendig, indbydende. Instrumentbrættet er let overskueligt, uden unødigt luksusstyr.

Tværsnit af Arabellaen, hvor man især bemærker den hensigtsmæssige udnyttelse af pladsen. Det er ikke udnyttelse af hver kvadratcentimeter som f. eks. i Morris 850/Austin Partner, men en konstruktion som er absolut fornuftig.

end sine nærmeste konkurrenter, men er indrettet derefter. Helhedsindtrykket af vognen er frisk elegance. Ikke som de gennemført stilfulde engelske vogne, men en tiltalende udførelse som appellerer til god smag. Dørene er brede og vognen derfor let at stige ind i og komme ud af. Interiøret er smagfuldt og linierne rene. Instrumenterne på det kantpolstrede instrumentbrædt er anbragt hensigtsmæssigt og udsynet er ganske godt. Havde man lavet vindspejlet 5—10 cm højere, havde udsynet været fuldent.

Vi starter og konstaterer straks at såvel vejbeliggenhed som acceleration er god. Der er 4 fremadgående gear, alle synkroniserede. 1. gear bruges blot til at sætte vognen igang, men går iøvrigt indtil 30 km/t. 2. gear går fra 10—50 km/t, og 3. gear fra 20—90 km/t., altså det gear man benytter i bytrafik vil

mange sige. Forkert, der er nemlig 4. gear som på Arabella går helt ned til 30 km/t., en oplagt fordel. Tophastigheden er af fabriken opgivet til 120 km/t., men en test, foretaget af det tyske blad »Das Auto« viser tydeligt at det ikke er særligt økonomisk at køre så stærkt med Arabella. Testen viste følgende benzinforbrug:

Autobane 110 km/t.	9,3 liter/100 km.
Autobane 90 km/t.	6,8 liter/100 km.
Alm. landevej 70 km/t.	7,3 liter/100 km.
Bykørsel	8,9 liter/100 km.

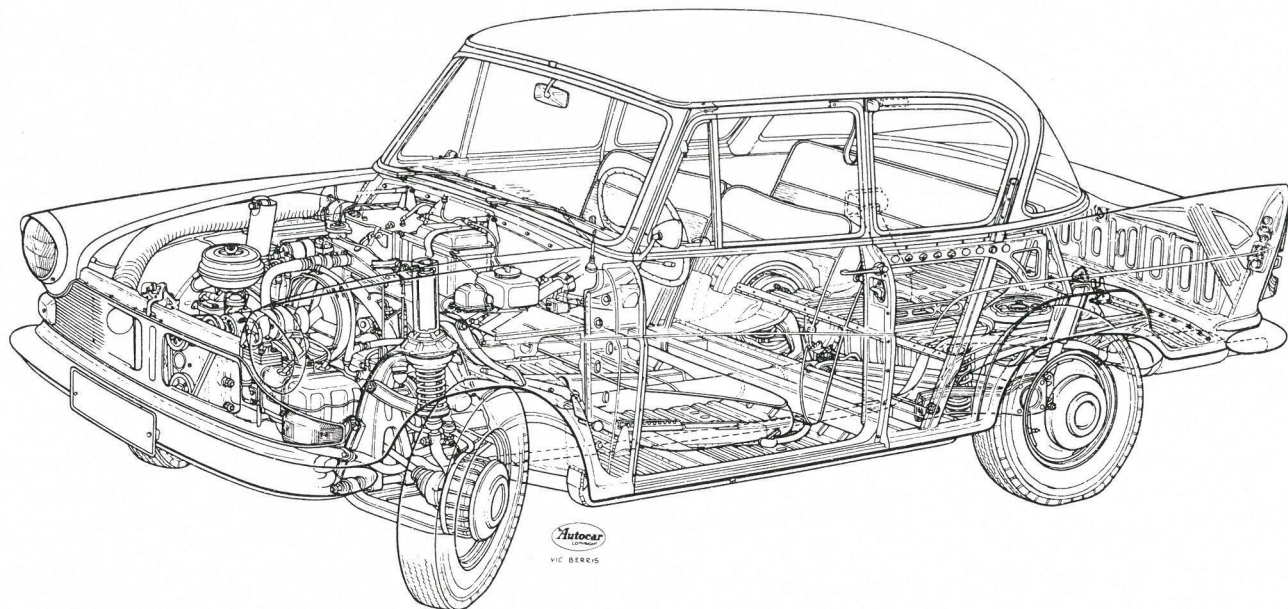
På grundlag af dette kan man roligt acceptere at fabriken opgiver forbruget til 8 l. pr. 100 km, den fornuftige køber og kører af Arabella vil sikkert kunne klare det med 7,5—7,8 l.

Man sidder godt i vognen, og kører godt. Den 4-cyl. boxermotor arbejder perfekt og gearskiftningen går let. I bytrafikken er vognen kvik, og på landevejen sikker og stabil. Accelerationen som tidligere nævnt ganske god, efter 3 forsøg målte vi følgende tider:

0—60 km/t.	7,8 sek.
0—80 km/t.	16,0 sek.
0—100 km/t.	26,5 sek.
1 km. med stående start: 44 sek. (Gennemsnit 82 km/t.)	

Alt i alt må Lloyd Arabella noteres som et plus, og som en vogn der fortjener succes. Dens største fordele: Vejbeliggenheden, det tiltalende udseende, og det smagfulde interiør. Skal man kritisere, må nævnes, at man i bestræbelserne for at give vognen så god en vejbeliggenhed har gjort affjedringen lidt for hård, det nødvendige bremsepedaltryk synes at være for højt for en så lille vogn, og i det hele taget er bremse og koblingspedaler for små.

I forhold til konkurrenterne står Arabella stærkt. Morris 850 og Austin Partner var de første vogne hvor en lille plads blev 100% udnyttet. Arabella ligner mere de traditionelle vogne, men køreegenskaberne må være de samme som på de engelske konkurrenter, her kan det kun være køberens smag, samt eventuelle særlige ønsker, som kan spille ind. I forhold til f. eks. Dauphine? Ja, nogle kan lide moderen og nogle kan lide datteren. Og hovedkonkurrenter VW. Her er Arabella overlegen, hvad angår plads, benzinforbrug og køreegenskaber i bytrafik, men vel ikke på landevejen. Robustheden tør man ikke udtale sig om endnu.



Kortfattede tekniske specifikationer

LLOYD ARABELLA

Længde	3800 mm
Bredde	1510 mm
Egenvægt (køreklar)	715 kg
Fri højde over jorden	175 mm
Akselafstand	2200 mm
Sporvidde, for	1200 mm
Sporvidde, bag	1200 mm
Indvendig brede	1270 mm
4 cyl. boxermotor plac. fortil	
Boring	69 mm
Slaglængde	60 mm
Slagvolumen	897 ccm
Kompressionsforhold	42 v. 4800 o/m
Max. HK	18,3
Max. Drejningsmoment	42,3
KG/HK	7,5 : 1.
HK pr. liter	6,2 mkg. v. 2500 o/m
Kobling (Mahle/Schmidt) tør enkeltpladet	
Smøresystem: tryksmøring	
Benzinforbrug pr. 100 km.	8,1
Olieforbrug pr. 100 km.	0,03—0,10 l.
Kraftoverføring: synchr. 4-trins gearkasse.	



Lloyd Arabella Coupé kan endnu ikke købes herhjemme. Man regner dog med at bringe den på udstillingen i Forum. Prisen på Coupé'en bliver ca. 24.000 kr.

Lloyd Arabella fremstilles hos:

Lloyd Motoren Werke GMBH

Bremen.

Importør:

Motorfabriken ERLA A/S, København.

Pris: pr. 15/2

Kr. 15.977,00 excl. lev. omkostn.

Kør over

KATTEGATS BLÅ BÅND

MED

PRINS BERTIL

ÅRHUS - HALMSTAD

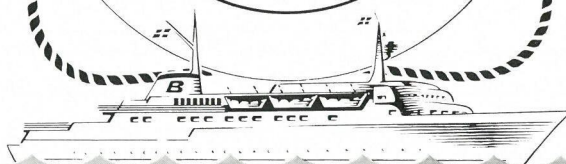
en ny oplevelse med blåt stempel

God plads til 100 biler.

Rolig overfart takket være overlegen maskinkraft - Luksuriøse omgivelser og internationale priser, også på tobak

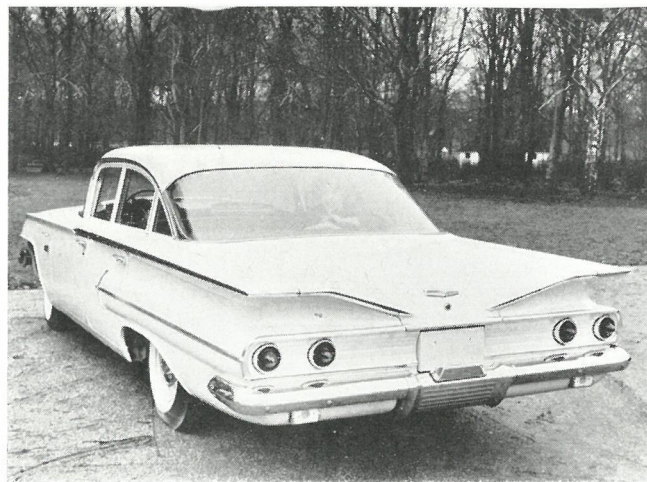
FARTPLAN FRA 1. JUNI

- tal med Deres rejsebureau



Chevrolet's 1960-modeller

samles i Danmark



Den første Chevrolet model så dagens lys i 1911, og siden er der af denne vogn produceret næsten 42 millioner eksemplarer, hvilket gør den til verdens mest solgte vogn. Også i Danmark indtager Chevrolet en førsteplads, idet det af indregistreringsrapporterne fremgår at den i 1959 var den mest solgte amerikanske personvogn herhjemme.

På General Motors store samlefabrik i København, der inden for de næste 6 måneder vil gennemgå en teknisk ajour-føring for ca. 8 mill. kroner, vil man samle alle tre Chevrolet-serier, Biscayne, Belair og Impala.

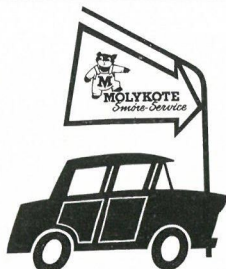
Vi skal i næste nummer af »Fart & Form« gennemgå de tre Chevroletmodeller i de enklere detaljer, ligesom vi bringer resultatet af en prøvekørsel, og nøjes her med at bringe de tekniske specifikationer som opgives fra fabriken.

Chevrolet 1960 modeller tekniske specifikationer

	Biscayne	Bel-air	Impala
A. Udvendige mål			
1. Akselafstand	3023 mm	3023 mm	3023 mm
2. Sporvidde for	1532 mm	1532 mm	1532 mm
3. Sporvidde bag	1506 mm	1506 mm	1506 mm
4. Største længde	5354 mm	5354 mm	5354 mm
5. Største bredde	2052 mm	2052 mm	2052 mm
6. Største højde	1422 mm	1422 mm	1422 mm
7. Fri højde over vejbanen	152 mm	152 mm	152 mm
8. Dækstørrelse for og bag	7.50—14	7.50—14	8.00—14
B. Indvendige mål			
9. Forsædets bredde	1659 mm	1659 mm	1659 mm
10. Bagsædets bredde	1661 mm	1661 mm	1661 mm
C. Motor, gearkasse, bagaksel			
11. Motortypetopventil	topventil	topventil V8
12. Cylinderantal	6	6	8
13. Boring	90.42	90.42	98.42
14. Slaglængde	100.07	100.07	76.2
15. Cyklindervolumen	3860 cc	3860 cc	4638 cc
16. Kompressionsforhold	8.25:1	8.25:1	8.5 :1
17. Bremse HK v. 4000 o/m	135	135	
Bremse HK v. 4200 o/m			170
18. Drejningsmoment			
ved 2200-2400 o/m	ca.30kgm	ca.30kgm	
ved 2200 o/m			ca. 30 kgm
19. Kraftoverføring	Synchr.	Synchr.	Power-glide
20. Antal gear	3 frem 1 bak	3 frem 1 bak	—
21. Bagakseludveksling	3.55:1	3.55:1	3.08:1
		3.36:1	
22. Batterispænding	12 volt	12 volt	12 volt
23. Kølesystem m. varmeapp.	ca. 17 l.	ca. 17 l.	ca. 17,5 l.
24. Benzintank	ca. 75 l.	ca. 75 l.	ca. 75 l.
25. Motorolie	ca. 5,6 l.	ca. 5,6 l.	ca. 4,7 l.
26. Gearkasseolie	ca. 0,9 l.	ca. 0,9 l.	ca. 4,3 l.
27. Bagakselolie	ca. 1,9 l.	ca. 1,9 l.	ca. 1,9 l.
D. Andre oplysninger			
28. Egenvægt i køreklar stand	1695 kg	1695 kg	1745 kg
29. Vendediameter	ca. 12,4 m	ca. 12,4 m	ca. 12,4 m
30. Tophastighed	Opgives ikke af fabriken		

Priser,

excl. lev. omkostninger .. kr. 40.295 kr. 42.905 kr. 50.783



sikker på sin vogn ... med **MOLYKOTE**®

De belaster Deres motor mere end De tror ved

accelaration topfart
start og stop kold motor
derfor har De brug for **MOLYKOTE**

MOLYKOTE danner en ubrydelig fast smørefilm, som holder til alle belastninger - både de sædvanlige og de usædvanlige! De er sikret perfekt smøring med MOLYKOTE - der fordobler tiden til hovedreparationen - der gør op med mekanisk slid - der giver sikkerhed for at vognen er beskyttet

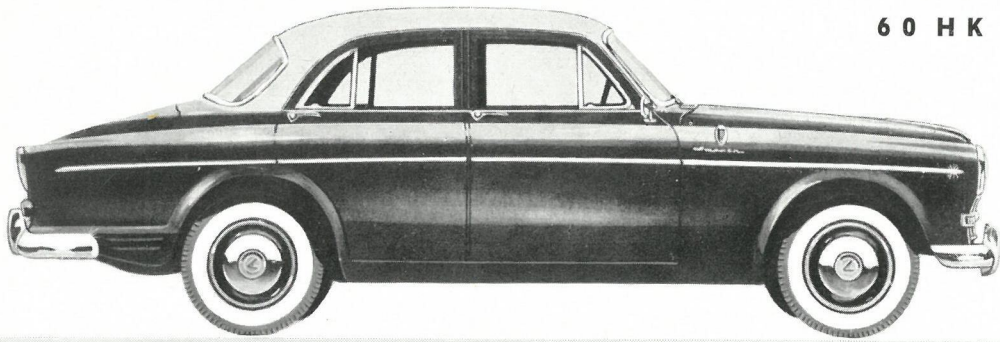
MOLYKOTE®

DET FASTE GRUNDLAG FOR SIKKER SMØRING

Smørestationer over hele landet - Nærmeste forhandler opgives
København BY 7314 - 7214 - Aarhus 31777

Amazon

60 HK - 85 HK SPORT



VOLVO

TO NORDISKE VOGNE I TOPKLASSE



Generations erfaring i præcisionsarbejde ligger bag VOLVO's navn. Den verdenskendte svenske kvalitet i konstruktion og materialer har skabt VOLVO's ry for økonomi - holdbarhed og sikkerhed.

VOLVO PV 544

60 HK - 85 HK SPORT

A U T O R I S E R E D E F O R H A N D L E R E O V E R H E L E L A N D E T



En revolution,
der vil skabe nye biler -
eller blot en døgnflue?

Den praktiske anvendelse
af den nye WANKEL-MOTOR, kræver
nye el-anlæg og kraftoverføringsanlæg

AF INGENIØR K. HØJGAARD

I sidste nummer af bladet skrev vi om NSU-Wankel-motoren, at den var ganske enkel i sin tekniske opbygning, — og at det i mange år har været motorkonstruktørens drøm at fremstille en roterende forbrændingsmotor, — når dette nu er tilfældet, kunne man måske fristes til at spørge, hvorfor den først nu ser lyset, — men sagen er jo ikke så enkel, — det er ikke endt med en klar og simpel konstruktion og en deraf ukompliceret virkemåde. Der melder sig, som nævnte, en række problemer, hvis løsning ganske simple betinger en sådan motors praktiske anvendelse. Sådanne spørgsmål som tætningen mellem rotor og hus, smøring o.l. bør man nok lade ligge, til der kommer noget nærmere herom fra fabrikken, hvorimod der måske allerede nu kunne være anledning til at anstille nogle betragtninger over principerne i tændingsanlæg og f.eks. kraftoverføringen. Når der bliver tale om så store omdrejningstal som her, ca. 17.000 o/m., vil de traditionelle anlæg ikke længere kunne svare til de ydelser der kræves. Det er jo allerede en kendt ting, at et alm. tændingsanlæg bestående af strømkilde (batteri), strømfordeler og tændspole, med hensyn til ydeevne nu ligger på grænsen af hvad der er teknisk muligt, således at en yderligere forøgelse af omdrejningstal og ydelse, også af den traditionelle motors, over 5—6.000 o/m vil kræve helt nye konstruktioner, hovedsagelig fordi de mekaniske dele, som kontakter o.l. ikke længere kan »følge med«, ligesom belastningen på kontaktoverfladerne bliver for stor. Hele udviklingen indenfor automobilmotorerne og, som nævnt, ikke mindst fremkomsten af NSU-WANKEL-motoren gør det sikkert nødvendigt, at man helt forlader de hidtil kendte tændingsanlæg og går over til *elektroniske anlæg*.

Sådanne anlæg er imidlertid allerede på vej, idet man både i USA og Europa har prøveanlæg kørende, men også kun som forsøgsanlæg, og man må regne med, at der vil gå nogen tid før disse anlægs anvendelse i praksis er endeligt afklaret. BOSCH har fremstillet to forskellige typer, i det ene har man anvendt transistorer som afbrydere af primærspændingen i tændspolen. I stedet for at lade kontakter afbryde den såkaldte styrestrøm til transistoren, mens strømmen, som flyder gennem tændspolens primærvikling, bliver afbrudt af transistoren. Styrestrømmen er ca. 20 gange mindre end arbejdsstrømmen. Dette system giver langt lavere kontaktbelastning og tillader langt højere primærstrømme i tændspolen end det normale tændingsanlæg. Man opnår derved en kraftig tændydelse over et stort omdrejningstals område.

Den anden type er en videre udvikling af den første, idet man her helt har afskaffet fordelerkontakterne og i stedet for anvender en permanentmagnetisk styregenerator, der afgiver styrestrømsimpulserne til transistoren. Generatorens spoleantal svarer så til antallet af tændinger pr. omdrejning eller et antal synkroniseret hermed efter motorens omdrejningstal. Det må synes klart, at man her, hvor man er helt fri for mekaniske arbejdende kontakter, kan opnå kraftig og sikker tænding ved selv meget store omdrejningstal. At et tændingsanlæg af denne type så tillige formentlig vil kunne fungere sikkert i hele motorens levetid uden væsentlig vedligeholdelse, er

Wankel-motoren, der af eksperter verden over betegnes som den største motortekniske begivenhed siden dieselmotorens indførelse. Trods en ydelse på 29 hk vejer denne motor kun 11 kg og er altså let at transportere, hvad den unge dame her viser.

jo kun yderligere en fordel, — i hvert fald vil ikke alle og enhver kunne »pille« ved det, man må indstille sig på, at de nye anlæg er opbygget med anvendelse af en helt anden teknik end tidligere, og man må nøje kende anlæggenes funktion og ikke foretage forkerte indgreb i disse. Det er absolut nødvendigt, at man først sætter sig ind i funktionen af elektroniske anlæg.

Et andet problem i forbindelse med NSU-WANKEL-motorens anvendelse vil som nævnt være kraftoverføringen, idet man uden videre kan fastlå, at en kobling og gearkasse af de kendte typer ikke vil kunne opfylde de krav der stilles til sådanne omdrejningstal uden et særligt mellemlid. Der findes dog forskellige løsninger på dette problem, — hvilken man til slut vælger, vil antagelig være afhængig af den økonomiske faktor, som naturligvis ikke er uvæsentlig.

Den første løsning af problemet som falder een ind, er den rent *elektriske*, med en til motoren koblet generator, eller dynamo, og med en elektromotor på hver af vognens drivende hjul, imidlertid er det tvivlsomt om man vælger denne løsning, bl.a. fordi det vil kræve en væsentlig nedgearning af dynamoen, for at sikre ankerviklinger og fyldemasse mod udslyngning ved de høje hastigheder, ligesom der vil være et ret betydeligt energitab i det elektriske anlæg, da man næppe kan fremstille dynamoer og elektromotorer med større virkningsgrad end ca. 80—90%, således at det samlede tab vil andrage ca. 30% foruden tab i form af varme i reguleringsmodstande og lejer. En anden form for kraftoverføringen, som kan tænkes anvendt, er den *hydrauliske*, et princip som i virkeligheden byder mange muligheder. »Fluid-drive« og andre former for hydrauliske koblinger er jo allerede velkendte, men den *helt hydrauliske* kraftoverføring skulle være indenfor mulighedens grænser. Den har i nogle år været kendt og brugt i visse værktøjsmaskiner og byder på mange fordele. Princippet i en sådan kraftoverføring er det, at man tilkobler kraftmaskinen en olietrykspumpe som gennem nogle rør eller ledninger overfører det tryk og den oliemængde, den producerer til en olietrykmo-



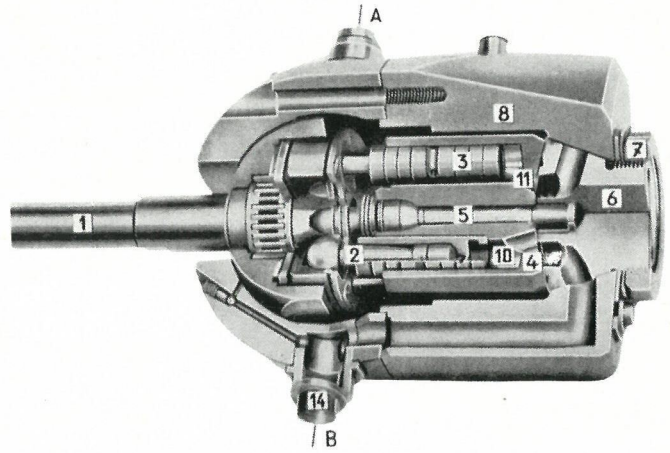
tor. Den almindeligvis anvendte oliepumpe er af den type som vist på næste side. Pumpen er en stempelpumpe, indrettet sådan at den har et fast hus, som er svingbart om akslen A-B, stemplerne, som i dette tilfælde har et antal af 7, arbejder i en cylinderblok (4) som roterer sammen med disse indeni huset. Stemplerne er bundet i deres bevægelse med »plejstænger« til et kuglehoved som drives af drivakslen 1. Dette kuglehoved vil ved drejning af selve pumpehuset danne en vinkel med dettes akse og forårsage at stemplerne under omdrejning af akslen få en slaglængde. D.v.s. at man, ved at variere denne vinkel kan få pumpen til at arbejde med en ydelse fra 0 til højeste tryk og oliemængde, og når olien ledes gennem passende ledninger til den hydrauliske motor, som i hovedtrækkene er opbygget på samme måde, blot med fast indstillingsvinkel, kan man få denne til at rotere på en måde, svarende til pumpens hastighed, tryk og oliemængden der trykkes gennem systemet. En pumpe af denne type har en overordentlig høj virkningsgrad ca.



Konstruktøren Felix Wankel

er født i 1902 i Lahr/Schwarzwald. Allerede i 1924 åbnede han sit eget værksted, hvor han dels reparerede alt, fra ure til kraner, og dels eksperimenterede med tanken om den motor, der nu er en realitet. I årene 1926-36 arbejdede han som teknisk rådgiver ved flere større industrivirksomheder, og fra 1936 til 1939 var han knyttet til luftvåbnets forsøgsanstalt, DVL. I begyndelsen af 2. verdenskrig blev han af den tyske stat økonomisk understøttet i sine bestræbelser for at skabe »drejestempel-motoren«, og fik overladt forsøgslaboratorier i Lindau. Efter krigen fortsatte han forsøgene, snart i bunkers, snart i kældre, indtil han blev knyttet til NSU's forsøgsafdeling.

Højtrykspumpe. Pumpen er en roterende stempelpumpe. Medens drivakslen (1) er fast forbundet med kraftmaskinen, kan huset (8) svinges omkring akslen A-B til begge sider. Dette giver varierende slaglængde, alt efter den vinkel huset står i forhold til akslen — ved den viste stilling er vinklen 0° , og pumpen går i tomgang, — højeste udsving andrager ca. $25-30^\circ$. Systemet kan uden videre »bakke«, da oliestrømmen vil skifte retning når pumpehuset svinges til modsat side.



96%, hvilket naturligvis er betydningsfuldt idet man må tilstræbe så ringe krafttab som muligt i kraftoverføringen.

Hydrauliske pumper og motorer af disse typer anvendes i udstrakt grad i luftfartøjer og er overordentlige driftsikre, de er i stand til at arbejde med meget stort tryk, op til 300 atm. tryk, og kan overføre ganske anseelige HK. Som et kuriøst eksempel kan nævnes, at der i visse af de såkaldte »guided missiles« findes motorer af denne type, som ikke fylder mere end en »hul hånd« og som med en omdrejning af ca. 12000 o/m er i stand til at yde adskillige hk. — ganske vist behøver deres levetid kun være nogle få minutter, — men det siger dog noget.

De her anførte betragtninger og angivelser af forskellige muligheder til løsning af de uomgængelige nødvendige nyskabelser der må følge selve konstruktionsprincippet i NSU-WANKEL-motoren, må naturligvis ikke på for-

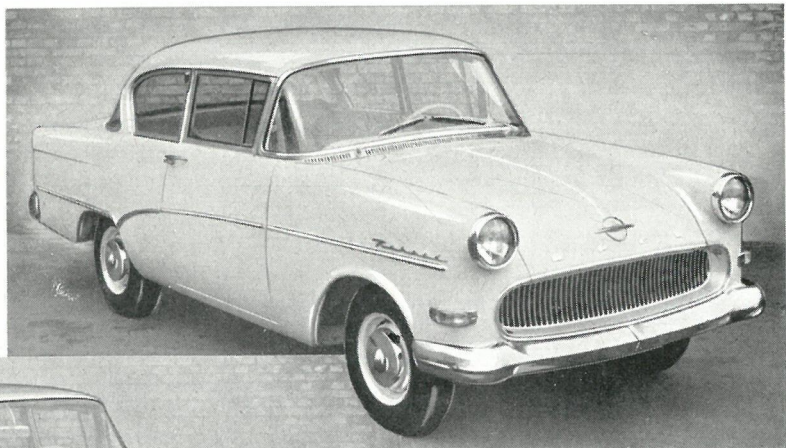
hånd tages som de endelige løsninger. Imidlertid drejer de omtalte konstruktioner sig om tekniske realiteter idag, — realiteter som ikke blot får betydning for denne nye motorkonstruktion, men som også vil få afgørende indflydelse på hele udviklingen af det moderne automobil med den traditionelle motor.

A. Sjøgaard

- i Odense vælger man bil hos Bülow

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 KAPTAJN OPEL REKORD

- to vogne, der i kraft af deres dejlige linier, fine køreegenskaber og gennemførte kvalitet har haft alle muligheder for at blive publikumsfavoritter.

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



OPEL REKORD

OPEL KAPTAJN

CHEVROLET

VAUXHALL



Den franske kører Fournier kører i en »Mors-auto« over målstregen som nr. 2 i storløbet Paris-Berlin. De tyske tilskuere hylder begejstret Fournier for hans andenplads. De man opdagede, at de første 18 vogne, der ankom til målstregen var franske, kølnedes begejstringen dog en smule.

Automobilløbenes

historie

TEGNINGER: CARLO DEMAND

Ved århundredskiftet var Nice stadig midtpunktet for motorsporten. Her boede Jellinek, manden der mere end nogen anden forstod at tjene penge på automobilerne, Baron de Dion, som havde dannet den første motorclub, og her boede Peugeot, Panhard og brødrene Michelin, de egentlige opfindere af de pneumatiske autoringe.

Michelin brødrene havde ikke patenteret deres opfindelse, og rundt omkring dukkede flere fabrikker op som lavede disse ringe, bl.a. Dunlop i England, og Continental i Tyskland.

Man diskuterede stadig hvilke vogne der var bedst, de tyske eller de franske. Selvom løbet Berlin-Potsdam-Berlin, var blevet vundet af en 3-hjulet engelsk Humber, regnede man endnu ikke de engelske vogne for noget.

I 1901 kørtes løbet Paris-Berlin. Efter lodtrækning var opløbet i Berlin, og tyskerne glædede sig. Løbet blev udskrevet åbent for alle nationaliteter, men som ventet blev det et rent tysk-fransk opgør, og i Berlin forberedte man en sejrsmesse, for naturligvis måtte en tysk vogn vinde. Kejser Wilhelm mødte op ved opløbsstedet, hvor det tyske flag vajede side om side med Tricoloren. Af en eller anden grund svigtede de telegrafiske meldinger om løbets gang gennem Tyskland, og man ventede i ulidelig spænding i Berlin. Bookmakerne modtog væddemål om hvilken tysk kører der ville vinde. Tusindvis af mennesker ventede — — — og de kom til at overvære den helt store franske triumf. Vinderen blev en Peugeot, som gennemkørte distancen med den fantastiske gennemsnits-

CHARLES HANSENS EFTF.

PILESTRÆDE 19 - KØBENHAVN - C. 5085

Kvalitetsarbejde - vort speciale

FOTO - TEGNING - Kliche

Leverandør til Fart & Form



To Benz-auto og en Panhard ligger side om side umiddelbart efter starten til løbet Paris-Madrid. Disse tre vogne var de mindste som deltog i det historiske løb, der endte i kaos. Bag de tre skimtes en af Daimlers »blokvogne«.

fart af 64,16 km/t. Efter denne kom endnu 15 franske vogne. Nummer 16 i løbet var en tyskejet, men franskbygget vogn, og først som nr. 19 kom en tysk vogn. En bitter pille at sluge for de sejrssikre tyskere.

Næste landevejsløb arrangeret af den franske sammenlutning kørt i 1903 på strækningen Paris-Madrid, men ingen af kørerne nåede Madrid. Fra starten fulgtes løbet af en række uheld. Vogne gik i stykker, kørte i grøften og kørte mod vejtræer. Flere mennesker, såvel køreere som tilskuere mistede livet, og den franske regering sagde stop da man nåede Bordeaux. En væsentlig grund var den, at vognene var begyndt at blive for store. De første små automobiler der var fattige på hestekræfter, havde nu udviklet sig til kæmpemæssige monstromeer som krævede en Herkules ved rattet. Udviklingen var kommet ind på et fejlspor.

GORDON BENNETT

Der var dog nogle som allerede forinden havde forudset dette, og var begyndt at gå ind for mindre vogne. Den amerikanske journalist Gordon Bennett, der boede i Paris var een af dem, og med støtte fra forskellig side havde han allerede i 1900 fået gennemført flere løb, hvor man for første gang stødte på »racing formula« d.v.s. begrænsning af vognenes vægt eller motorstørrelse. I Bennett løbene kunne kun deltage vogne der vejede under 1000

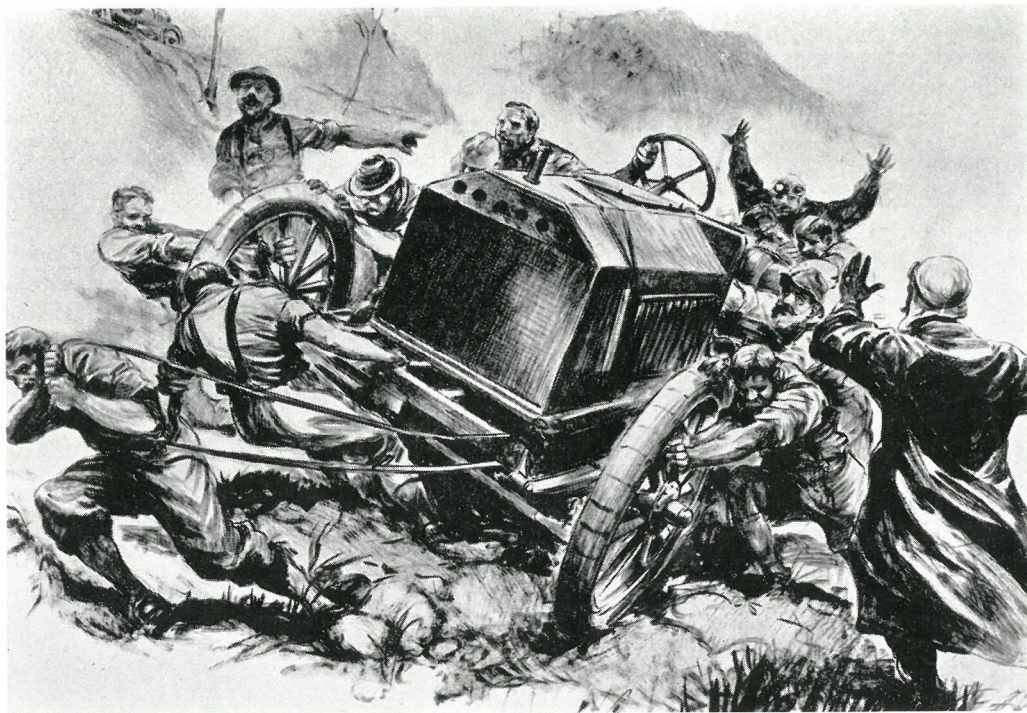
kg. en vægtbegrænsning, som passede englænderne udmærket, og som franskmændene fandt rimelig. De tyske konstruktører, der efterhånden byggede rene lokomotiver, kunne ikke forliges med Bennetts bestemmelser, og der deltog derfor ingen tyske vogne i hans løb i de første år.

14. juni 1900 kørtes det første Gordon Bennett løb på strækningen Paris-Lyon. Kun 5 vogne stillede til start, 4 franske og 1 engelsk. Vinder blev Charron i en Panhard-Levassor 27 HK, og gennemsnitsfarten 61 km/t. Men den delvis afspærrede rute havde givet Charron lejlighed til ind imellem at køre stærkt, og de sidste 130 km før Lyon, blev kørt med en gennemsnitsfart på 82 km/., hvilket vil sige at tophastigheden ind imellem må have været omkring de 100 km/t.

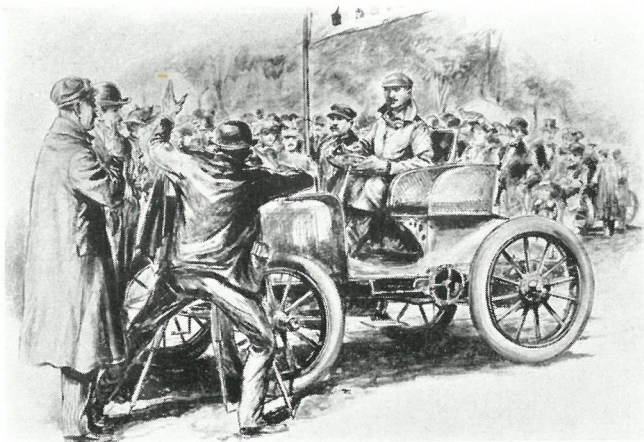
Bennett havde vist konstruktørerne vejen. Det var altså muligt at lave hurtige vogne, uden de var så tore som blokvogne. Peugeot og Panhard gjorde forberedelser til at lægge produktionen om, men de tyske motorkonstruktører stod stejlt.

Det andet Bennett-løb kørtes i 1901 på strækningen Paris—Bordeaux med deltagelse af 3 franske og 2 engelske vogne, vinder blev påny en Panhard-Levassor, denne gang med den unge mekaniker Giradot ved rattet.

Man kan næsten sige at Giradot vandt en dobbeltsejr ved denne lejlighed. Han havde gennem længere tid bejlet til afdøde Levassors niece og fået pigens ja, men hendes fader sagde efter de bedste romanmønstre nej. Giradot var kun almindelig mekaniker, og måtte først vise noget, før han kunne optages i den fornemme familie. Giradot plagede Panhard, og fik langt om længe lov til at køre een af vognene i Bennett-løbet, og han aftvang nu den



Den engelske kører Edge, kørte sin Napier i grøften under det tredje Gordon Bennett-løb, fra Wien til Paris. Nogle tyrolske bønder hjalp med at få Napier'en op på landevejen igen, og Edge kunne trods dette uheld køre sin vogn ind på førstepladsen.



Den lykkelige sejrherre og kommende brudgom, Henri Giradot, smiler til »pressefotografen« efter sin overraskende sejr i det andet Gordon Bennet-løb. Dengang, som nu, var fotografjerne ivrige efter at få et godt billede af sejrherren.

vordende svigerfar det løfte, at han måtte få pigen hvis han kunne vinde løbet.

Giradot klistrede et billede af sin udkårne på vognens vidspejl, og trådte speederen i bund. Lykken stod ham bi det første stykke vej, men i sin iver bød han sin motor for meget, og 85 km før målet nægtede vognen at fortsætte. Til alt held lå Panhards første-kører, Charron, umiddelbart efter ham, og da han kendte den unge mands kvide, og vidste hvad der stod på spil, overlod han Giradot sin vogn, med formaning, om nu at køre mere forsigtigt med denne. Giradot fik sejren — og pigen.

Tredie Bennett-løb gik fra Paris til Wien. Igen var deltagelsen ringe, kun 4 vogne blev anmeldt, 3 franske og en engelsk. Løbet, som blev en forløber til det senere »Alpine-rallye«, blev neutraliseret gennem Schweiz, idet der i dette land endnu var forbud mod motorløb på offentlige landeveje. Den engelske vogn, en »Napier« kørte straks efter starten i grøften, men køreren Edge, fik nogle tyrolske bønder til at hjælpe sig med at få den op på vejen igen, og han ikke blot indhentede de andre kørere, men vandt også løbet klart.

Ifølge Gordon Bennets bestemmelser, skulle englænderne arrangere det næste løb. Man fandt en rundstrækning på Irland, som kunne afspærres, og i 1903 startede det første internationale motorløb på Irland. Tyskerne havde nu måttet bøje sig for Bennets idé, og 3 Mercedes-vogne blev anmeldt. Vognene blev sendt afsted, men blev ødelagt under en pakhusbrand i Calais. Man gav dog ikke op af den grund, men sendte 3 nye vogne afsted fra Cannstatt, og disse nåede uskadt bestemmelsesstedet. Ialt stillede 12 biler op til start, repræsenterede 4 nationer. Der deltog ingen tyske kørere, de 3 Mercedes vogne blev kørt af henholdsvis englænderne Baron Caters, Foxhall Keene og belgieren Camille Jenatzy.

Frafaldet i løbet var stort. Nogle gik i stykker, og andre kørte galt. Baron de Caters udgik for at køre en syg mand til hospitalet, og kun 4 vogne nåede målet. Vinder blev Jenatzy i Mercedes, i en gennemsnitsfart på 89 km/t. Sejren var dog kneben idet han passerede målstregen kun 10 sekunder før Baron de Knyff, der kørte en Panhard.

Derefter var det Tysklands tur til at arrangere Gordon Bennets løb.

(fortsættes)

Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt ...



- der er De
altid
sikker på en god
dækning



Hovedkontor:

VESTERGADE 98 - ODENSE

Telefon 11 47 15

Continental fabriken i Hannover-Stöcken, een af Europas største og mest moderne



Deres vogn trænger til nye dæk, hr.

- en bemærkning de fleste bilister kender og frygter

*Hvorledes fremstilles automobilgummi,
og hvilke foranstaltninger træffes der,
for at dækket skal være kvalitet . . .*

»Fart & Form«

besøger een af Europas største autogummifabriker

Det er nok de færreste automobilister, der nogensinde ofrer en tanke på hvilket kæmpemaskineri, der i dag sættes i gang for at fremstille et almindeligt bildæk. Det er derimod de fleste, som mere end een gang har sagt grimme ord om dækkenes kvalitet og slidstyrke, når de er nået til det kedelige tidspunkt, hvor der skal ofres penge til et nyt dæk.

Ganske vist vinder videnskab og teknik i forening stadig nyt terræn, men evighedsdækket er ikke opfundet endnu, selvom fabrikanter verden over gør sig de ihærdigste anstrengelser. Konkurrencen er skarp, og en stadig forbedring og udbygning af dækkenes kvalitet er nødvendig for at klare sig, men alligevel må dækkene på vognen udskiftes en gang imellem. Så laver man vrøvl over prisen. Skal sådan en smule gummi virkelig koste så meget? Ja, for det er nemlig mere end blot en smule gummi.

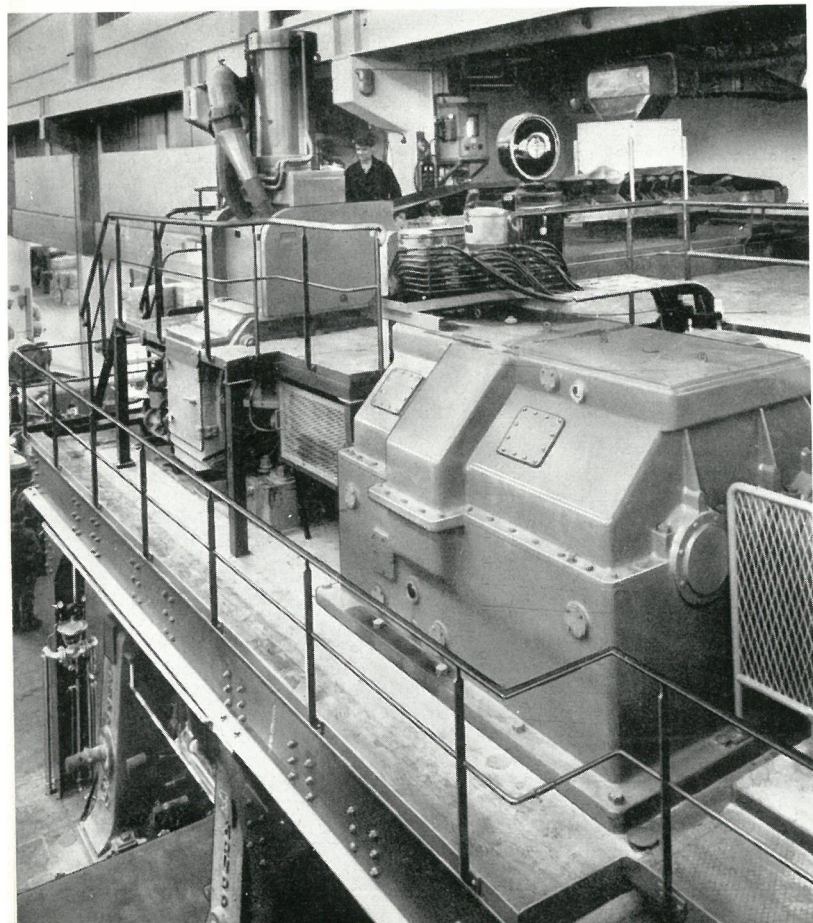
»Fart & Forms medarbejder har aflagt et besøg på een af Europas største og mest moderne autogummi-fabrikker, Continental i Hannover, og dér fulgt fremstillingen af et moderne dæk.

Vi starter i fabrikkens forsøgslaboratorium, en »lille« bygning, hvor der beskæftiges 175 mennesker. Man studerer nye blandingers slidstyrke, på hastigt roterende slibestene med forskellig belægning, man efterkontrollerer de blandinger der i øjeblikket arbejdes med, og man studerer »udrykningsholdets« rapporter.

Udrykningsholdet består af 5-6 mænd, som flere gange om ugen rykker ud når der sker automobilulykker. Når politiets teknikere er færdige på ulykkestedet tager Continentalfolkene fat. Med lup og målebånd undersøger de på bedste Sherlock Holmes manér bremsesporene, forsøger at regne ud hvor hård belastningen har været på de enkelte dæk, og hvor høj temperatur, gnidningsmodstanden har skabt.

Det sker ofte at man simpelthen køber de dæk, der sidder på ulykkesvognen og tager disse med hjem til en minutøs un-

De vældige blandemaskiner arbejder fuldautomatisk, men overvåges dog af teknikere og maskinpassere. På billedet ser man øverst en række tynde rør, hvor igennem forskellige kemikalier, i nøje afvejede mængder, føres ned i kautsjukmassen



Et skematisk snit af de vældige Duplex-sprøjtemaskiner. Fra øverste beholder glider slidbanen ned på karkassebanen, som kommer fra nederste beholder

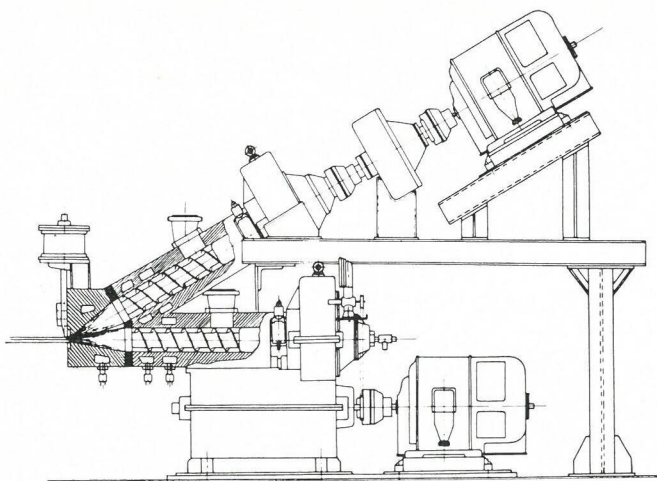
Nederst. Fra driftslederens kontor, kaster vi et blik ind i væveriet, hvor vævene står side om side. Vævene arbejder fuldautomatisk, og er der brud på en enkelt tråd, standser væven, ligeledes fuldautomatisk

dersøgelse på laboratoriet, og ellers undersøger man dem på politiets værksteder sammen med politiets teknikere.

Resultaterne af disse undersøgelser granskes af eksperter, som nu forsøger at finde ud af, om netop denne ulykke kunne have været undgået hvis dækkenes kvalitet havde været bedre. De erfaringer der derved indhøstes forsøger man i videst mulig omfang at drage gavn af i den daglige produktion.

Hovedmaterialet i et dæk er kautsjuk, naturlig eller syntetisk. Det ankommer til fabrikken i store baller, skæres i stykker og opvarmes til ca. 60 grader, hvorved det bliver til en sejt masse. Denne masse blandes med forskellige kemikalier bl. a. olie, svovl og sod. Ikke den slags sod som skorstensfejeren trækker ud af skorstenen, men en speciel sod, som forøger slidstyrken, og iøvrigt er med til at give dækket den sorte farve.

Blandingen foregår i lukkede beholdere, og efter første blanding transporteres den videre til en ny blanding, stadig i lukkede beholdere. Det hele foregår automatisk, og de automatiske vægte tilvejer de forskellige substanser med en tusinde

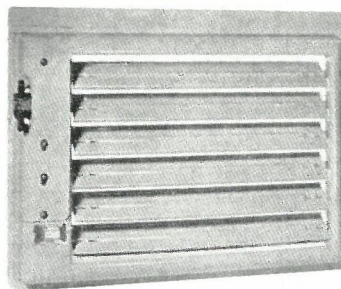


del grams nøjagtighed. Fra hver beholders blanding sendes en prøve op på laboratoriet, og først når godkendelse foreligger derfra arbejder man videre med denne blanding.

For at følge arbejdsgangen, må vi nu lade kautsjukmassen hvile lidt, og gå ind i væveriet. Her står en lang række væve, men der er ingen mennesker at se. Vævene arbejder dog støt og sikkert, som blev de drevet af usynlige ånder. Der arbejdes med kunstsilke, perlon- og nylontråde, hvis kvalitet til stadighed overvåges. Indlægget i et dæk skal være af topkvalitet.

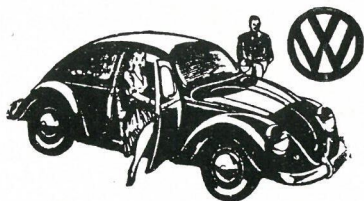


CLAFFO — selvregulerende
kølerjalousi



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

På Fyn køber man



hos

ARVID LARSEN

Vestre Stationsvej 6 . Odense

Telefon 12 00 10 . 12 09 39

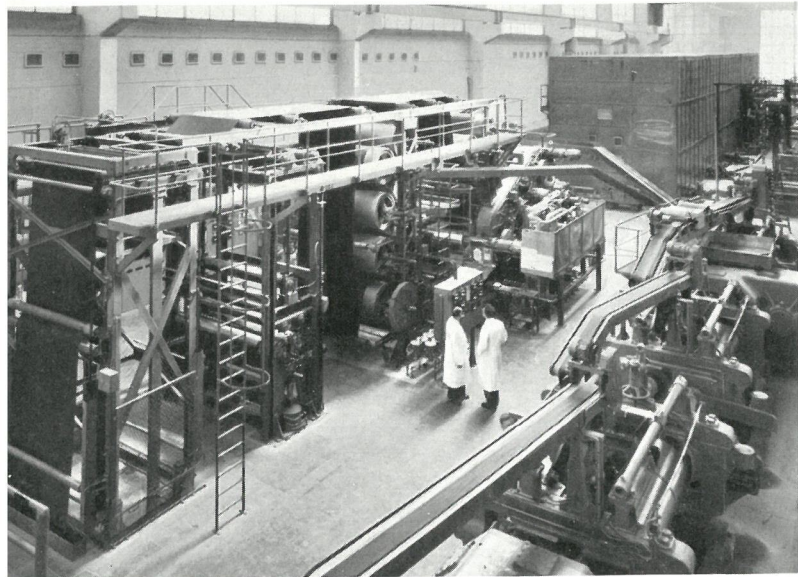


HOTEL KRAMER

Moderne værelser . Restaurant . Club . Bar

Tel. Malmö 70120 . Telex 3159

Gennem dette indviklede maskineri, føres den færdige vævning til imprægnering og gummipålægning



Vævemaskinerne arbejder med 1500 tråde, der væves i endeløse baner, og det færdige lærred imprægneres så det kan holde fast på kautsjukmassen. Efter imprægnering går lærredet til nye maskiner der væver og arbejder med metaltråde. Meget fine metaltråde indesluttet i et gummilag, snos sammen på en maskine, og væves ind i lærredet, og efter dette får banerne en gummipålægning, så omhyggelig at hver tråd omsluttet af et gummilag. Alt foregår automatisk, og isotopstyrede instrumenter kontrollerer til stadighed banernes tykkelse og kvalitet.

De færdige baner går til to kæmpemaskiner, de såkaldte Duplex sprøjtemaskiner, hvor kautsjukmassen lægges på. De to maskiner fodres med hver sin finblanding af kautsjukmassen, den ene til slidbanen, der jo skal være særlig stærk, og den anden til selve karkassen, som skal være mere elastisk. I slidbanen lægges endnu et vævet mønster der udelukket består af metaltråde, og banerne fra de to maskiner går gennem een skabelon, således at de i samme arbejdsgang bliver fast sammensvejsede, og de skæres herefter til i de forskellige længder.

Disse stykker går ind på dækmaskinen, en hurtigt roterende tromle, som arbejder lynhurtigt. Indlægget glider først på plads, og herefter samles, først sidegummi og tilsidst slidbanen, således at en ring forlader tromlen. Ringene glider på bånd gennem hallen til de såkaldte varmegrader.

Her står en lang række varmpresser, hvori vulkaniseringen gøres færdig. Ringen smøges over en varmebælg og presses mod en graveret flade, hvorved mønstret fremkommer. Hver af presserne arbejder fuldautomatisk, under stadig kontrol af temperatur og tryk. En speciel dampbehandling fuldender vulkaniseringen. Et personvogns dæk er ialt 15—20 minutter i varmpressen, medens et lastvognsdæk behandles indtil 2—3 timer i varmpressen.

Herfra går dækkene — stadig automatisk — til efterpudning og inspektion. Selvom kvaliteten bliver undersøgt ved hver fase af et dæks fødsel, underkastes de færdige produkter også en gennemgribende kontrol. Af hver dags produktion udtages tilfældige dæk, som underkastes en række særlige prøver. Alle dækkets egenskaber, som f.eks. affjedring, slidstyrke, støjfrebringelser bliver afprøvet, ja det bliver endog en røntgenundersøgelse det må gennemgå. Resultatet går til laboratoriet, hvor eventuelle afvigelser i kvaliteten bliver registreret. Først når laboratoriet har givet grønt lys for dagens produktion, går det til pakkehallerne, hvorfra det sendes ud til automobilfabriker og forhandlere.

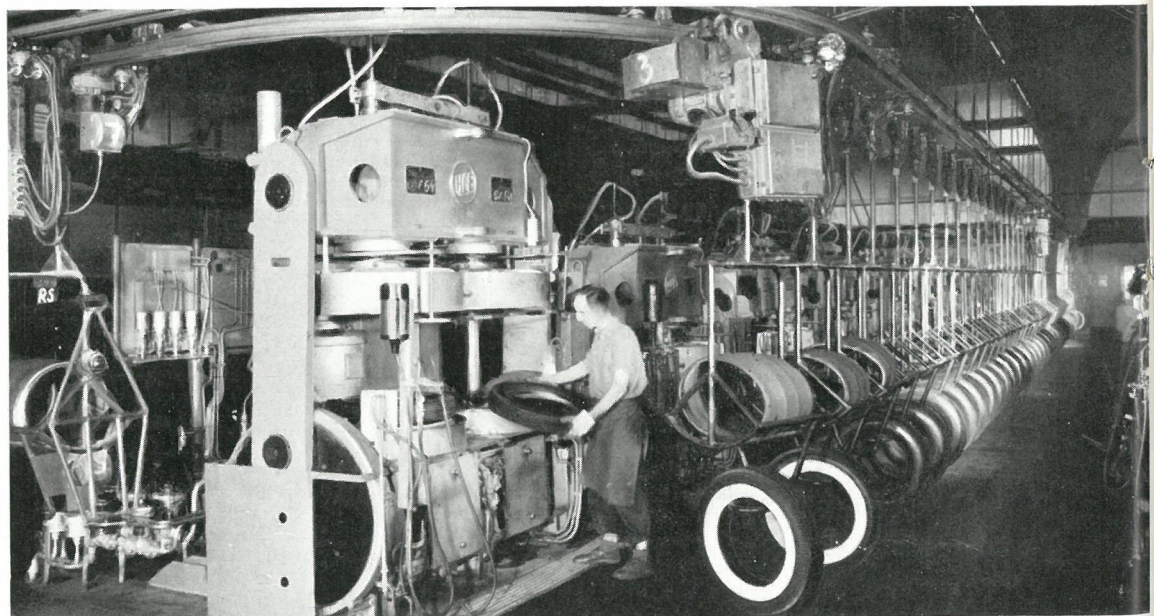
Det sker at en maskine har svigtet på eet eller andet punkt. Dette vil altid blive opdaget, og dagens produktion fra denne maskine bliver i så fald kasseret.

Overdreven forsigtighed! Nej, en lille fejl i et dæk kan koste menneskeliv, hvis uheldet er ude, og på prøvelaboratoriet skal man altid regne med at uheldet er ude.

Man skal også tænke på at samtlige konkurrenter gennemfører lignende afprøvninger af deres dæk, og i den skarpe konkurrence er den vigtigste faktor: Forbrugerens tillid til kvaliteten. Svigtes denne tillid kan det koste millioner af kroner.

Har DE nogensinde tænkt på at det var så kompliceret at fremstille de uundværlige sorte tingester De har på Deres vogn. Næppe. Nu håber vi De har fået et lille indtryk af det, efter denne omgang af een af de store fabrikker. En automatisk fabrik vil De sikkert tænke. Ikke helt. Continental beskæftiger 23.000 mennesker.

O. E. Brown.

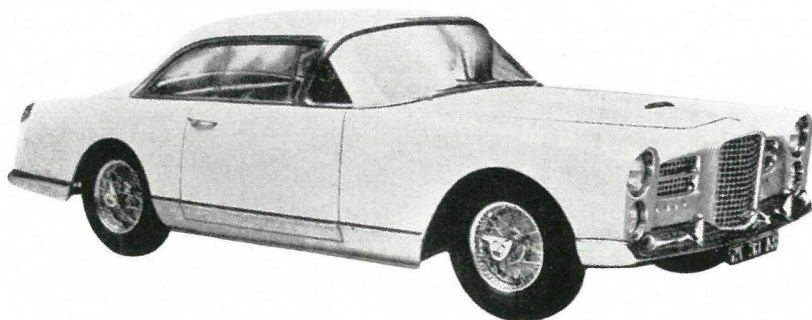


Et blik ned gennem varmegaderne, hvor de færdige dæk præges og yderste slidbane vulkaniseres

BILER

VI IKKE SER I FORUM

Når dette blad kommer i handelen, har de første 50.000 mennesker passeret Forum's tælleapparater, og beundret de ca. 200 vogne, der er udstillet derinde. Men naturligvis er det ikke alle vogne, som udstilles, alene af den grund at det jo er begrænset, hvilke vogne som importeres hertil. På de følgende sider præsenterer »Fart & Form« et udpluk af vogne som ikke er i Forum. Almindelige personvogne, forsøgsvogne, og de dyrere sportsvogne. Så kan De jo ønske.

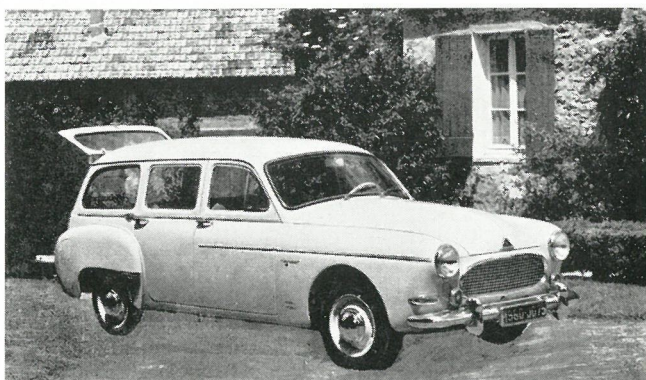
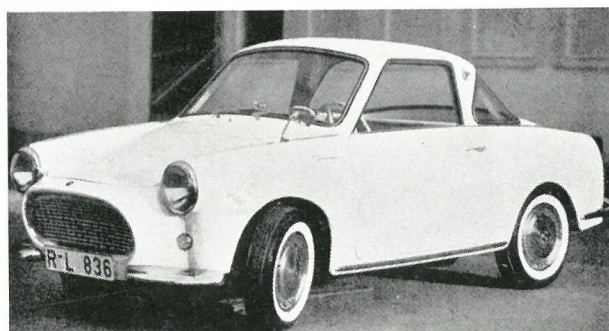


Facel-Vega Facellia

er en 4-cyl. fransk sportsvogn, der så offentlighedens lys på Paris-udstillingen sidste år. Den har et cylindervolumen på 1648 ccm, og udvikler 115 hk ved 6400 o/m. Fabriken opgiver tophastigheden til 180 km/t og accelerationen 0-100 km/t til 10 sek. Vognen vejer knapt 1000 kg, og har et vægtforhold på 8,6 kg/hk. Prisen er lidt afhængig af hvilken udstyr man ønsker, og opgives først når vognen er bestilt. Så fremt De ikke tilfældigvis har 100-120.000 kroner i tegnebogen, er det dog klogest ikke at bestille en Facellia.

Goggomobil sportscoûpe

Goggomobil sendte sidste efterår sin sportsmodel »Isar 700« på markedet. Den er udstyret med en 2-cyl. motor på 34 hk, og fra fabriken opgiver man tophastigheden til 135 km/t. Isar 700 er endnu ikke kommet på det danske marked, og vises derfor heller ikke i Forum, men hos den danske Goggomobil-importør, Nordisk Diesel A/S, mener man at den kommer i løbet af foråret



Renault Manoir

er station udgaven af Renault Fregate. Renault Manoir er i handelen herhjemme, men kan ligesom Fregate'n ikke finde plads i Forum. Importøren Brdr. Friis-Hansen A/S, ønsker at anvende den kostbare udstillingsplads til de to nyheder, Renault Gordini og Floride.

Lancia Appia

Medens disse linier skrives søger Lancia stadig en pengestærk forretningsmand, som tør binde an med en import af de relativt kostbare vogne her til landet. I Sverige har Lancia haft stor succes på markedet, men da den svenske finansminister ikke er så grådig som den danske er der jo også en væsentlig prisforskel. Herhjemme ville den her afbildede model sikkert komme til at koste ca. 70-80.000 kr. Lancia Appia er udstyret med en 4-cyl. V-motor der med 1090 ccm udvikler 56 hk ved 4900 o/m. Top-hastigheden opgives til 150 km/t.



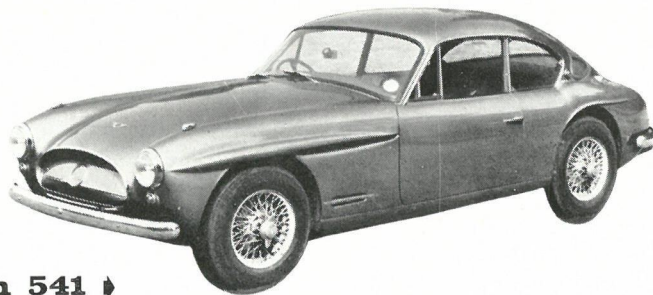
Lotus Elite

Den velrenommerede engelske sportsvogn er udstyret med en 4-cyl. Climax-motor, der har et cylindervolumen på 1220 ccm. Hk-ydelsen er 76 ved 6100 o/m, og med en vægt på kun 560 kg, giver dette et vægtforhold på 7,4 kg/hk. Top-hastigheden ligger omkring 180 km/t, og accelerationsevnen er for 0-100 km/t ca. 11 sekunder. Lotus koster i England 1375 pund uden skat, og ville herhjemme koste ca. 65.000 kr.



Ford Levacar »March 1«

Et hulløst køretøj som bevæger sig på luftpudder har i en lille menneskealder været alle autoingeniørers drøm. På Fords forsøgsfabriker er denne ønskedrøm ved at være en realitet, idet den her afbildede ved hjælp af luftstrømme hæves få centimeter over gulvfladen og føres fremad. Teoretisk kan meget store hastigheder opnås, sikkert helt op til 500 km/t. Levacar kræver dog en meget plan flade under sig, så det vil være nogle år inden den kan bruges på landevejen.



Jensen 541

Vognen med det pæredanske navn er engelsk helt igennem og koster i England 1910 pund. Herhjemme ville prisen ligge mellem 60 og 70.000 kr. Er man Jensen-entusiast, så er sagen klar, for så kan man jo simpelthen ikke køre i andre vogne, men er man blot almindelig bilist ville man måske betænke sig to gange, før man skrev en check ud på dette beløb for at få en Jensen. Vognen er forsynet med en 6-cyl. BMC-motor med et kubikindhold på 3993 ccm, og sidehængende knastakseler. 125 hk ved 4100 o/m, og en vægt på 1480 kg giver et vægtforhold på 9,7 kg/hk, og tophastigheden opgives, med sans for akkuratesse, fra fabriken til 199 km/t. Accelerationstiden 0-100 km/t er ca. 11 sekunder.

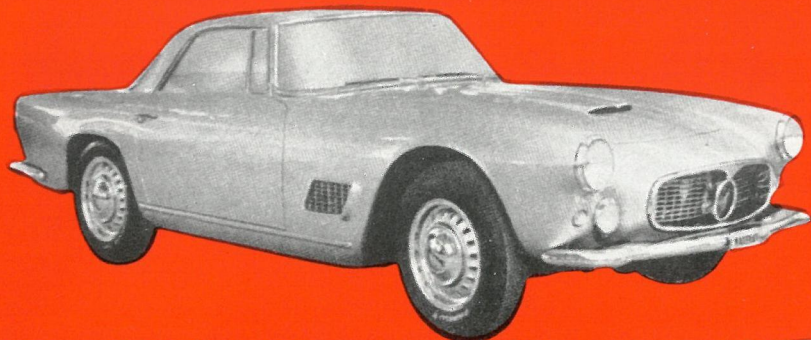
Armstrong-Siddely

er én af de elegante engelske familievogne, som de fleste herhjemme slet ikke kender. Den er forsynet med en 6-cyl. række-motor med 2 karburatorer, og et cylindervolumen på 3990 ccm. Motoren yder 165 hk ved 4250 o/m, tophastigheden opgives ikke fra fabriken. I England koster Armstrong incl. skat 3.315 pund, herhjemme vil den koste ca. 85-90.000 kr.



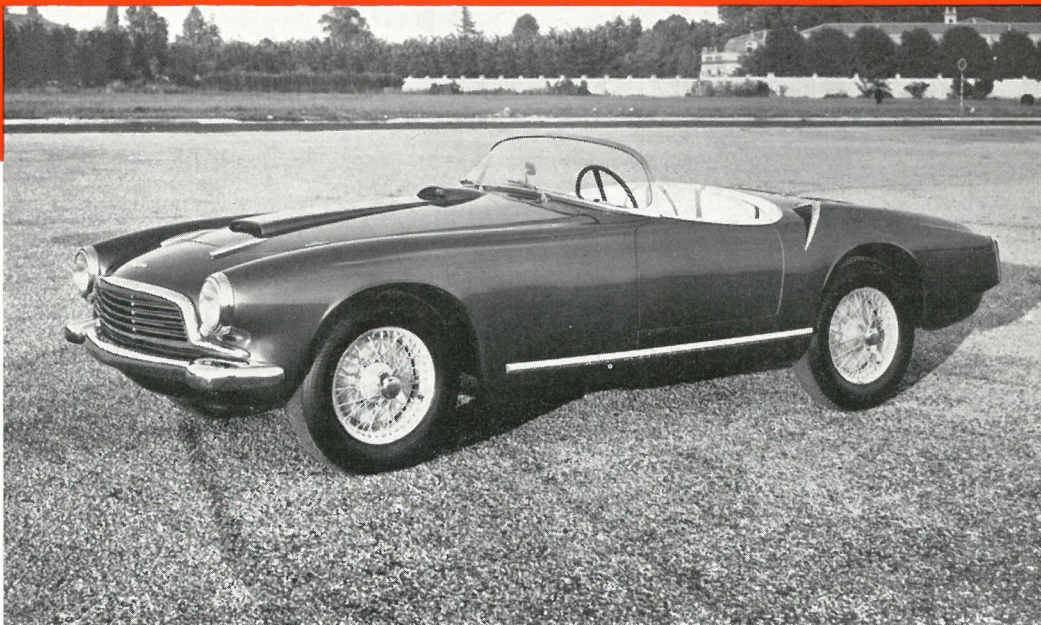
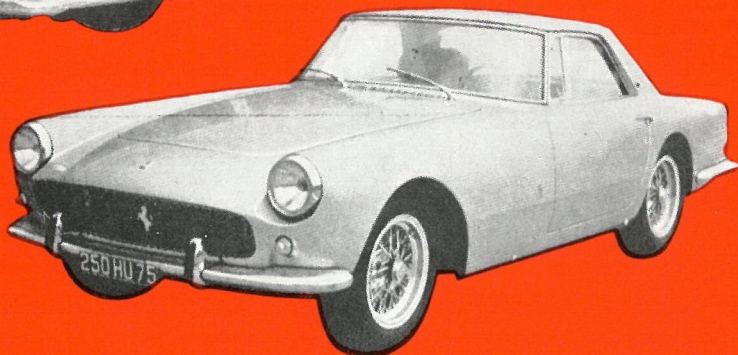
Maserati 3500

En dejlig italiensk sportsvogn, som herhjemme ville koste ca. 110.000 kr. I Italien er prisen 4,6 mill. lire, det lyder jo af mere, men det er det ikke. Motoren har 6 cylindre og 2 overliggende knastakler. Cylindervolumen er 3483 ccm, og max. hk 230 ved 5500 o/m. Vognen vejer 1440 kg, og vægtforholdet er 6,3 kg/hk. Tophastigheden opgives fra fabrikken til 235 km/t, men engelske testkørere hævder, at det er umuligt at få den til at køre hurtigere end 208 km/t. Det vil sige at De kan køre fra København til Roskilde på ca. 8 1/2 minut, hvis De altså har råd til at betale de bøder som så følger med.



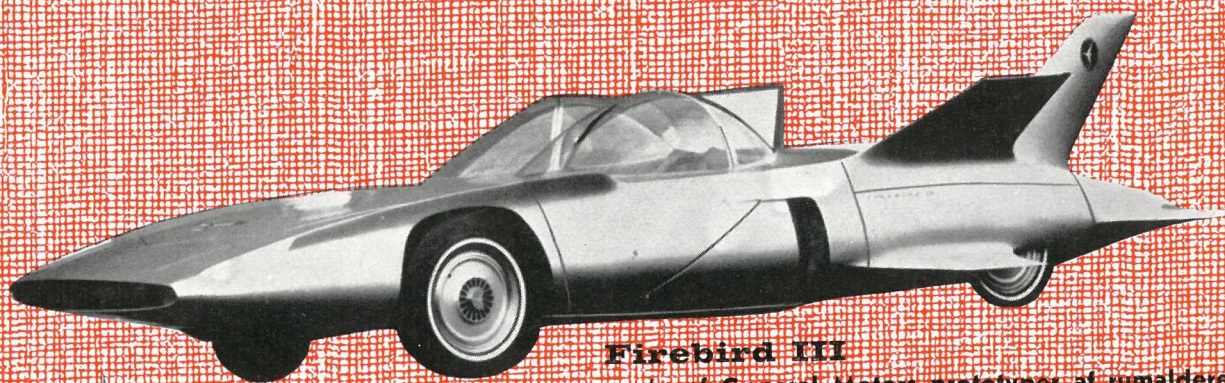
Ferrari 250

De italienske Ferrari vogne har i de senere år været næsten ene om at repræsentere Italiens farver på motorbanerne, men de har gjort det godt. Det har skabt ganske god afsætning for fabrikens sportsvogne, og den her afbildede 250 Coupe, finder mange købere især blandt de italienske prinser, hvis daglige liv og færden mellem feterede skuespillerinder faktisk kræver en køn og særpræget vogn (for at kunne skabe interesse), samt en hurtig vogn (for at kunne stikke af igen). Under kølerhjælmen ligger en 12-cyl. V-motor med overliggende knastakler, med et cylindervolumen på 2953 ccm, der udvikler 240 hk ved 7000 o/m. Vægten er 1300 kg, og vægtforholdet er således kun 5,4 kg/hk. Den accelererer fra 0-100 km/t på 8 sekunder, og tophastigheden ligger omkring 260 km/t. Skulle De få lyst til at købe den og De kan få importeret den her til landet, vil De incl. omsætningsafgift komme til at betale ca. 200.000 kr. Benzinforsbruget — opgives ikke fra fabrikken, men undersøg hellere muligheden for at få en kvantumsrabat hos ét eller andet benzinselskab.



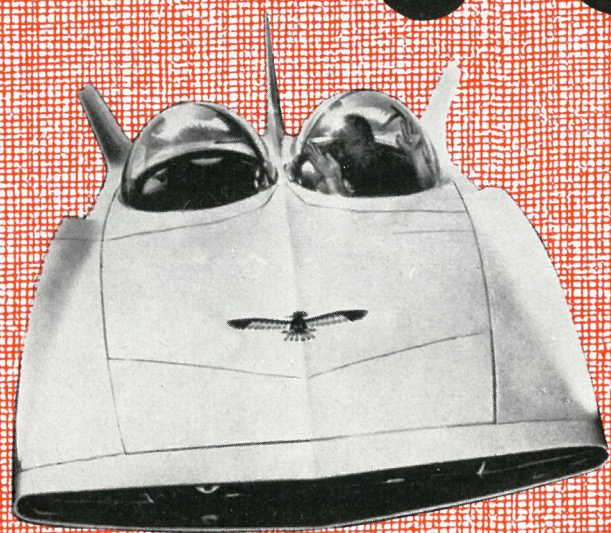
Aston Martin

vandt sidste år verdensmesterskabet i sportsvognsklassen. Den råder over 302 hk ved 6000 o/m. Motoren er 6-cyl. med 2 overliggende knastakler, og et cylindervolumen på 3670 ccm. Den vejer 1230 kg og vægtforholdet er 4,1 kg/hk. Fabrikken opgiver med ægte engelsk beskedenhed tophastigheden til 255 km/t og accelerationen 0-100 km/t til 7,8 sek. Aston Martin er de amerikanske testkøreres bedste legetøj, og de opgiver tophastigheden til ca. 280 km/t. Med neutrale amerikanske testkørere ved rattet har vognen endvidere præsteret acceleration 0-160 km/t (100 miles/t), og derefter bremse ned til 0 igen, altsammen på 21 sekunder! Kan De lide at komme hurtigt væk, når lyskurven skifter til grønt er det altså denne vogn De skal købe. Har De 210.000 kr. skulle det kunne lade sig gøre.



Firebird III

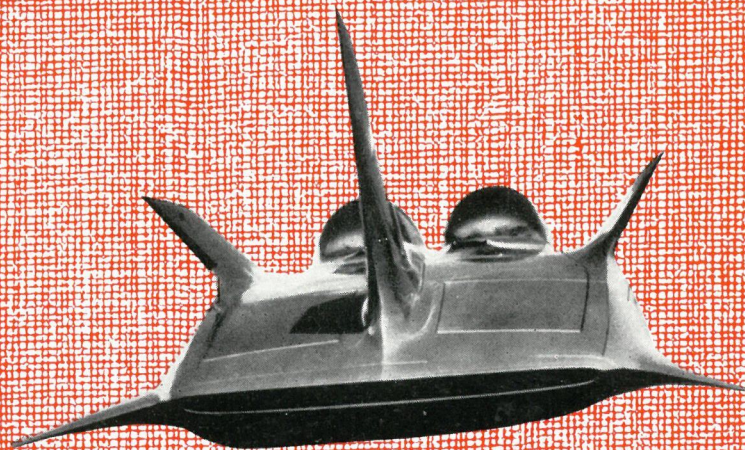
er én af General Motors prototyper af rumalderens bil. Det er en 2-personers gasturbinevogn, der vejer ca. 2500 kg og har 225 hk ved 33.000 o/m. Billederne her viser Firebird III forfra, bagfra og fra siden. Især på nederste billede, som er taget bagfra, får man indtryk af de vældige side- og halefinner, som skal stabilisere både i længde- og tværretning. Det varer vel nogle år, inden vi herhjemme får et køretøj som dette at se, og indtil da må vi altså nøjes med at studere billederne og de frivogne tekniske specifikationer.



Specifikationer for Firebird III

Akselafstand	3023 mm
Største længde	6309 mm
Spørvidde for og bag	1448 mm
Højde (til top af plastkuppel)	1138 mm
Højde (til top af halefinne)	1455 mm
Fri højde over vejbanen	161 mm
Dækstørrelse for	8.00 x 14
Dækstørrelse bag	8.50 x 14
Bremser	Turb-Al (Trumletype)
Egenvægt	ca. 2.393 kg

Motor:	
Whirlfire GT-305 Regenerative Gas Turbine	
HK v. 33.000 o/m (kompressor)	225
Kraftturbine	27.000 o/m
Maksimal forbrændingstemperatur	904° C.
Kompressionsforhold (kompress.)	3.5:1
Regenerator	20 til 30 o/m
Vægt	mindre end 270 kg
Transmission	modificeret Hydra-matic
Udvekslingsforhold fra kraftturbine til transmission	6.9:1
Ophængning af for- og bagaksel i svingarme	
Hydraulisk luft/olie-af fjedring	
Motor for tilbehør:	
Cylinderantal	2 (modstående)
Kompressionsforhold	11:1
Cylindervolumen	33 cm ³
Boring	64 mm
Slaglængde	51 mm
HK v. 3600 o/m	10
Motorvægt	ca. 24 kg



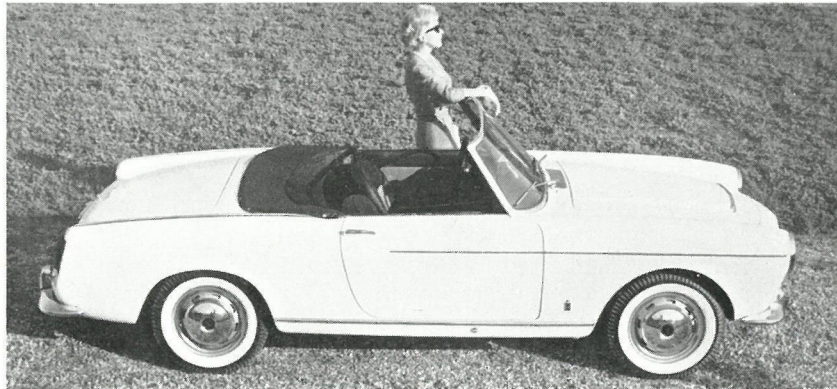
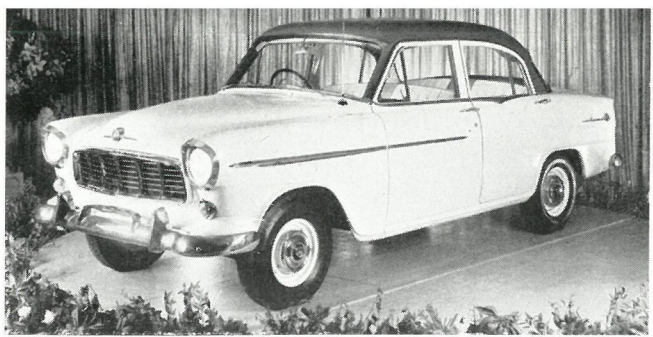
Wartburg Sport

er en mere jordbunden sportsvogn. Den kan forøvrigt ses herhjemme, idet der i hvert fald medens disse linier skrives er indregistreret et eksemplar. Den er forsynet med en 3-cyl. to-faktsmotor på 900 ccm, der udvikler 50 hk ved 4300 o/m. Dens tophastighed ligger omkring 150 km/t. Skulle De få lyst til en Wartburg Sport, så tal med en forhandler om det. Han vil forlange ca. 27.000 kr.



Holden

er den australske General Motors vogn, hvis specifikationer vel nærmest kan sammenlignes med General Motors europæiske vogne, Opel Rekord og Vauxhall Victor. Det er de færreste, uden for Australien som kender denne vogn, da den er behæftet med exportforbud.



Fiat 1200 - spyder

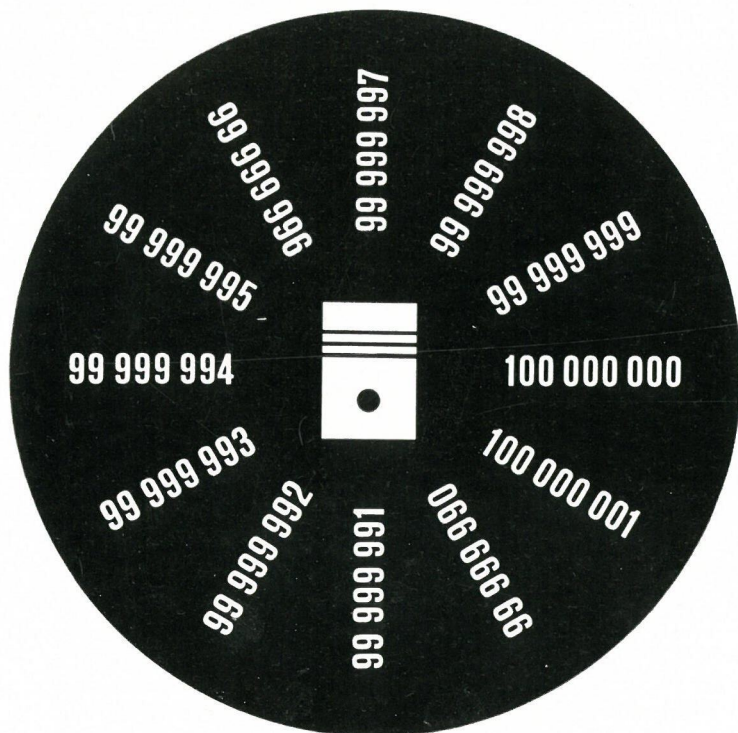
møder ikke op på automobiludstillingen i Forum, hvor Nordisk Fiat nøjes med at præsentere dens storebroder Fiat 1500 spyder. Denne model kan dog købes herhjemme, og koster ca. 32.000 kr.

Dastun 1000

Bilfabrikanter verden over gruer stadig for at Japan, med sin billige arbejdskraft, en skønne dag skal dukke op på verdensmarkedet, og i kraft af billige priser bliver en alvorlig konkurrent. Det sker dog ikke foreløbig, idet der kun fremstilles 3-4 forskellige personvogne i Japan. Vi viser her een af dem, en Danstun 1000, som fremstilles på en flyvemaskinefabrik i Yokohama.



OVER 100 MILLIONER MAHLE-STEMPLER FRA 1920-1959



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-stempels overlegenhed, er idag blevet til MAHLE-stempelfabrikerne med over 2.500 medarbejdere og et supermoderne forsknings- og fabriktionsapparat 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.

MAHLEKOMM.-GES.
STUTTGART-BAD CANNSTATT / TYSKLAND

MONTE CARLO 1960

KLASSEVINDERE

Kategori I. Alm. seriebyggede vogne.

Klasse 1. Vogne indtil 1000 cc
Quilico/Michot. DKW

Klasse 2. 100—1300 cc
Erichsson/Blomgren. Alfa Romeo

Klasse 3. 1300—2000 cc
Harper/Baxter. Sunbeam

Klasse 4. Over 2000 cc
Schock/Moll. Mercedes Benz

Kategori II. Modificerede seriebyggede vogne.

Klasse 1. indtil 1000 cc
Bremer/Vainola. SAAB

Klasse 2. 1000—1300 cc
Sjöström/Hermansen. VW

Klasse 3. 1300—2000 cc
Peyrot/Marion. Citroën

Klasse 4. Over 2000 cc
Ingenilmeldte vogne

Kategori III. Grand Touring.

Klasse 1. Indtil 1000 cc
Feret/Monraise. Alpine

Klasse 2. 1000—1300 cc
Augias/Rolland. Peugeot

Klasse 3. 1300—2000 cc
Backlund/Falk. Sunbeam

Klasse 4. Over 2000 cc
Handley/Harvey. Ford

Ladies Cup.

1. Pat Moss/Ann Wisdom (Austin)

2. Anne Hall/Valerie Domleo (Ford)

3. Claudine Vanson/Mme Derolland (Simca)

Holdvindere:

1. Mercedes-Benz

2. DKW

3. Ford



Svenskerne Nystrom og Lundgreen ankommer som første hold til Monte Carlo i deres Ford Anglia. Det var dog ikke ensbetydende med at de vandt rallyet, tværtimod, de blev slet ikke placeret.

ENDELIGT RESULTAT

Nr.	Kørere	Nationalitet	Vogn	Motorstørrelse	Startsted
1.	Schock/Moll	Tyskland	Mercedes Benz	2180 cc	Warszawa
2.	Bohringer/Socher	Tyskland	Mercedes Benz	2195 cc	Warszawa
3.	Ott/Mahle	Tyskland	Mercedes Benz	2180 cc	Warszawa
4.	Harper/Baxter	England	Sunbeam	1494 cc	Frankfurt
5.	Tak/Swaab	Holland	Mercedes Benz	2195 cc	Warszawa
6.	Stucliffe/Crabtree	England	Ford	2553 cc	Glasgow
7.	Lier/Walter	Schweiz	Sunbeam	1494 cc	Lissabon
8.	Quilico/Michot	Frankrig	DKW	980 cc	Paris
9.	Bremer/Vainola	Finland	SAAB	748 cc	Paris
10.	Marang/Badoche	Frankrig	Citroën	1911 cc	Paris
11.	Ray/Bleakley	England	Sunbeam	1494 cc	Paris
12.	Contelloni/Alexandre	Frankrig	Citroën	1911 cc	Paris
13.	Levy/Linzenburg	Tyskland	DKW	750 cc	Oslo
14.	Booth/Vinke	Holland	DKW	980 cc	Oslo
15.	Erichsson/Blomgren	Sverige	Alfa Romeo	1290 cc	Oslo
16.	Andersson/Ohlström	Sverige	Mercedes Benz	2195 cc	Oslo
17.	Pat Moss/Ann Wisdom	England	Austin	948 cc	Oslo
18.	Feret/Ramboud	Frankrig	Alpine	904 cc	Lissabon
19.	Adams/McMillen	England	Sunbeam	1494 cc	Lissabon
20.	John og Cuth Harrison	England	Ford	2553 cc	Paris
21.	Gjølberg/Martinsen	Norge	Skoda	1221 cc	Oslo
22.	Walth og Hen. Carlsson	Sverige	DKW	980 cc	Oslo
23.	Riley/Jones	England	Austin	848 cc	Oslo
24.	Selbach/Wagner	Tyskland	DKW	750 cc	Oslo
25.	Corbishley/Roberts	England	Triumph	948 cc	Glasgow
26.	Macchi/Marti	Schweiz	Skoda	1089 cc	Oslo
27.	Swahn/Sager	Sverige	Volvo	1580 cc	Oslo
28.	Merendith/Owens/Bradley	England	Riley	1533 cc	Glasgow
29.	Verrier/Umbricht	Frankrig	Citroën	1911 cc	Paris
30.	Gorris/Wiedouw	Holland	Citroën	1911 cc	Oslo
31.	Backlund/Falk	Sverige	Sunbeam	1494 cc	Oslo
32.	Peyrot/Marion	Frankrig	Citroën	1911 cc	Paris
33.	D og G Motley	England	Morris	848 cc	Paris
34.	Hansson/Lundberg	Sverige	Volvo	1583 cc	Oslo
35.	Nottorp/Hellberg	Sverige	Citroën	1911 cc	Oslo
36.	Anne Hall/Val Domleo	England	Ford	997 cc	Glasgow
37.	Stephens/Corbett	England	Sunbeam	1494 cc	Glasgow
38.	Mme Vanson/Mme Derolland	Frankrig	Simca	1290 cc	Warszawa
39.	Schliger/Beroldi	Frankrig	Peugeot	1463 cc	Paris
40.	King/Sproxtton	England	Ford	2553 cc	Glasgow
41.	Hamann/Lichtenberg	Tyskland	Mercedes Benz	2180 cc	Frankfurt
42.	Auquias/Rolland	Frankrig	Peugeot	1468 cc	Lissabon
43.	Callbo/Hogland	Sverige	Volvo	1580 cc	Oslo
44.	Weiner/Krajewski	Polen	Simca	1290 cc	Warszawa
45.	J og I McLaughlin	England	Ford	997 cc	Glasgow
46.	Hermansen/Kongsgaarden	Norge	Volvo	1580 cc	Oslo
47.	Delling/Dodd	USA	Volvo	1580 cc	Oslo
48.	Doojjes/Vaandorp	Holland	Porsche	1582 cc	Oslo
49.	Serre/Pontier	Frankrig	Panhard	851 cc	Paris
50.	Samsing/Floysvik	Norge	DKW	980 cc	Oslo
51.	Melvin/Floden	England	Sunbeam	1494 cc	Glasgow
52.	Handley/Harvey	England	Ford	2553 cc	Oslo

fortsættes næste side

fortsat fra forrige side

53. Courtes/Julien	Frankrig	Citroën	1911 cc	Athen
54. Hartmann/Isenbugel	Tyskland	Lloyd	897 cc	Paris
55. Wisdom/Hay	England	Austin	848 cc	Warszawa
56. Morel/Lemerle	Frankrig	Volvo	1580 cc	Glasgow
57. Lewis/Nash	England	Triumph	948 cc	Oslo
58. Rosenblatt/Butter	Holland	Simca	1290 cc	Oslo
59. Allard/Holmes	England	Ford	2553 cc	Oslo
60. Andersen/Møller	Norge	Volvo	1580 cc	Oslo
61. Greta Molander/Lundberg	Sverige	SAAB	748 cc	Oslo
62. Brinkman/Silverthorne	England	Ford	2553 cc	Oslo
63. Gulbrandsen/Dobbertin	Norge	Borgward	1493 cc	Oslo
64. Syberg/Nielsen	Danmark	Volvo	1580 cc	Oslo
65. Ardouin/Debris	Frankrig	Citroën	1911 cc	Oslo
66. Sjöström/Hermansen	Sverige	VW	1192 cc	Oslo
67. Kaye/Thompson	England	Singer	1494 cc	Paris
68. Kuhner/Holder	Tyskland	Mercedes Benz	2195 cc	Warszawa
69. Thrana/Ulleberg	Norge	DKW	980 cc	Oslo
70. Noren/Fjelldal	Norge	Volvo	1580 cc	Oslo
71. Kristiansen/Nag. Erichsen	Norge	Ford	1698 cc	Oslo
72. Cuff-Miller/Frost	England	Ford	2553 cc	Oslo
73. Pitts/Ambrose	England	Morris	848 cc	Paris
74. Hopien/Mennell	Tyskland	DKW	750 cc	Oslo
75. Eikelmann/Falk	Tyskland	DKW	980 cc	Haag
76. Engeth/Midttun	Norge	Volvo	1580 cc	Oslo
77. Skotvedt/Strandrud	Norge	Volvo	1580 cc	Oslo
78. Vard/Jolley	Irland	Vauxhall	1509 cc	Glasgow

De startende holds nationalitet:

Tallene i parentes angiver hvor mange der fuldførte.

Czeckoslovakiet	6	(0)
Belgien	1	(0)
Danmark	15	(1)
England	119	(23)
Finland	1	(1)
Frankrig	67	(10)
Grækenland	2	(0)
Holland	15	(5)
Irland	1	(1)
Italien	2	(0)
Monaco	3	(0)
Norge	22	(10)
Polen	5	(1)
Portugal	10	(0)
Schweiz	6	(2)
Spanien	9	(0)
Sverige	26	(10)
Tyskland	31	(10)
USA	3	(1)
Østrig	1	(0)

Monte Carlo statistik

Når årets største rallye er kørt er det altid morsomt at lave en statistik, og sammenligne denne med tidligere års MC rallye. 346 hold startede og 78 fuldførte til den bitre ende, og vi bringer herunder en statistik som fortæller lidt om hvilke biler, hvilken nations køre som klarede sig bedst, og hvormange der fuldførte fra de enkelte startsteder. Vi skal ganske undlade at kommentere denne statistik, for naturligvis kan det ikke give nogen rettesnor, hverken om hvilken bil man skal køre, eller hvorfra man bør starte. Et Monte Carlo rallye kan ikke beregnes på grundlag af statistik. Dette er *kun* tal — men tal kan være morsomme.

Startende bilmærker:

Tallet i parentes angiver hvor mange af de enkelte mærker, som fuldførte blandt de 78 bedste.

Engelske vogne:

Austin	19	(3)
Bristol	1	(0)
Ford	42	(10)
Hillman	3	(0)
Jaguar	13	(0)
Lotus	1	(0)
MG	4	(0)
Morgan	1	(0)
Morris	8	(2)
Riley	6	(1)
Singer	4	(1)
Standard	1	(0)
Sunbeam	30	(7)
Triumph	13	(2)
Vauxhall	4	(1)
Wolseley	2	(0)

Svenske vogne:

SAAB	3	(2)
Volvo	26	(11)

Italienske vogne:

Alfa Romeo	12	(1)
Fiat	6	(0)
Lancia	1	(0)

Tyske vogne:

BMW	1	(0)
Borgward	5	(1)
DKW	18	(9)
Lloyd	9	(1)
Mercedes Benz	14	(7)
NSU	2	(0)
Opel	1	(0)
Porsche	5	(1)
VW	5	(1)

Franske vogne:

Alpine	2	(1)
Citroën	26	(8)
D.B.	3	(0)
Panhard	4	(1)
Peugeot	8	(2)
Renault	7	(0)
Simca	15	(3)

Polske vogne:

FSO Syrena	2	(0)
------------	---	-----

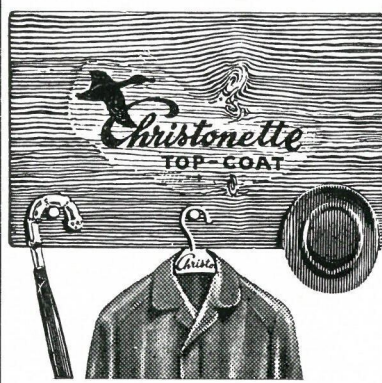
Czeckoslovakiske vogne:

Skoda	10	(2)
Tatra	3	(0)

Startende hold fra de forskellige startsteder:

Tallene i parentes angiver hvor mange af de startende der fuldførte.

Athen	16	(1)
Frankfurt	17	(2)
Glasgow	78	(10)
Haag	10	(1)
Lissabon	40	(4)
Oslo	97	(38)
Paris	50	(14)
Rom	8	(0)
Warszawa	29	(8)



*Europas
fornemste frakke
er dansk*

NATIONALT REGLEMENT FOR GO-CARTS

Mon ikke Go-Kart feberen når Danmark i denne sæson. Vi tror det. En virksomhed herhjemme er allerede i gang med at fremstille samlesæt, så interesserede selv kan bygge deres Go-Kart. Dansk Automobilsports Union har udsendt reglement for Go-Karts, som vi af hensyn til interesserede gengiver her.

Definition:

4-hjulet eensædet racer

Chassis:

Hjulafstand — max. 1270 mm
min. 1020 mm

Køretøjets maximale længde 1850 mm
Enhver påmontering af dele foran eller på siderne af køretøjet, som kan være til fare for andre køretøjer eller kørere, er forbudt.

Sporvidde:

Mindst $\frac{2}{3}$ af hjulafstanden og max. lig. denne.

Højde:

Max. 610 mm målt fra sædets midterste, bageste punkt (stabilisator eller sikkerhedsbøjle må ikke tages i betragtning).

Dæk:

Luftgummiringe er obligatoriske. Den udvendige diameter skal mindst være 9" og højst 12,5".

Hjul:

Kugle- eller rullelejer er obligatoriske.

Rammen:

Chassisrammen og øvrige bærende dele skal være udført i helsvejset stål eller andet metal.

Styring:

Styretøjet skal være af direkte type og udført med størst mulig hensyntagen til sikkerheden.

Bremser:

Køretøjet skal være forsynet med en effektiv fodbremse, der virker på mindst to hjul (baghjulene) og er i stand til at blokere disse ved kraftig opbremsning.

Udstødning:

Udstødningsrøret skal være monteret således, at udstødningsgassen går bagud bort fra kørerens (en lyddæmper skal kunne påmonteres).

Gaspedal:

En gaspedal er obligatorisk.

Tænding:

En effektiv afbryder er obligatorisk.

Brandplade:

En effektiv brandplade eller adskillelse mellem kørerens og motoren er obligatorisk (jernplade med asbest).

Brændstof:

Der må anvendes benzin og olie, der normalt kan købes i handelen. Brændstof- og oliebeholdere såvel som selve brændstofsyste­met skal være monteret således, at der er mindst mulig risiko for lækage eller utæthed under konkurrencerne (fast benzintank).

Motor og kraftoverførsel:

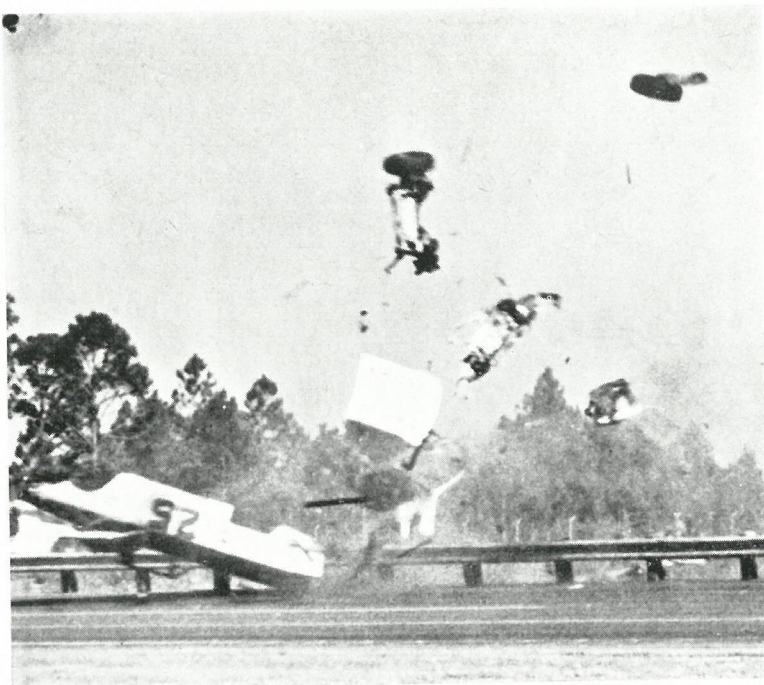
- Der må kun anvendes 2-taks motorer.
- Klasser:
 - 1 motorer indtil 100 cc med indtil 2 gear.
 - 11 motorer indtil 200 cc med indtil 3 gear.

Godkendelse:

Enhver Go-kart skal inden deltagelsen i løbstræning og konkurrence godkendes af D.A.U.
Anmodning herom foretages på D.A.U.s blanket.

Alm. kørestemmelser:

- Stående start med gående motor.
- Min. afstand mellem køretøjerne: 90 cm. Afstand til baneafgrænsninger: 50 cm. Såfremt køretøjerne starter i flere rækker startes 2. række forskudt for 1. o.s.v.
- løvrigt i h. t. D.A.U.s reglement.
12. januar 1960
jr/bn



Stock car løb er stadig meget populære i USA. Her er et billede fra et 500-miles stock car løb, som blev kørt i Daytona Beach d. 14. februar. Kørerens, Tommy Herbert mistede kontrollen over sin Thunderbird 1960, og kørte ind i barrieren. Om resultatet, taler billedet sit tydelige sprog. Tommy Herbert slap med overfladiske skrammer. (AP telefoto).

Vinder Ferrari VM i sportsvognsklassen?

Spændende 1000 km løb i Buenos Aires

Efter at sidste års verdensmestervogn i sportsvognsklasse, ASTON MARTIN, fremkom med den opsigtsvækkende meddelelse, at man i år ikke ville deltage i disse løb, har de italienske fabrikker lagt sig ekstra i selen, for at bringe denne titel tilbage til Italien, og søndag d. 31. januar, gjorde FERRARI det første skridt mod målet, idet 2 af fabrikkens vogne besatte de 2 første pladser i løbet. Hverken Stirling Moss eller Jack Brabham deltog i løbet, hvilket gjorde det endnu mere spændende. Masten Gregory og Dan Gurney, der kørte en 2,8 l Maserati var favoritter til førstepladsen, og de startede også stærkt, og kom hurtigt i

spidsen, skarpt forfulgt af Ferrari-teamet von Trips og Paul Ginther. På 8. omgang slog von Trips den bestående banerekord med $\frac{3}{10}$ sek., idet han kørte på omgangstid 3 min. 26,1 sek., men allerede 2 omgange efter blev denne rekord slået eftertrykkeligt af Dan Gurney, som kørte omgange på 3 min. 22,4 sek. De to 3 l Ferrari vogne og 2,8 l Maseratien skilte sig hurtigt fra de andre, og dannede en førergruppe. Hovedfeltet blev energisk ført op af Joakim Bonnier, der sammen med Graham Hill startede i en 1,6 l Porsche, RSK, men han kunne ikke i længden følge de langt stærkere vogne. På 40. omgang lå de tre førende

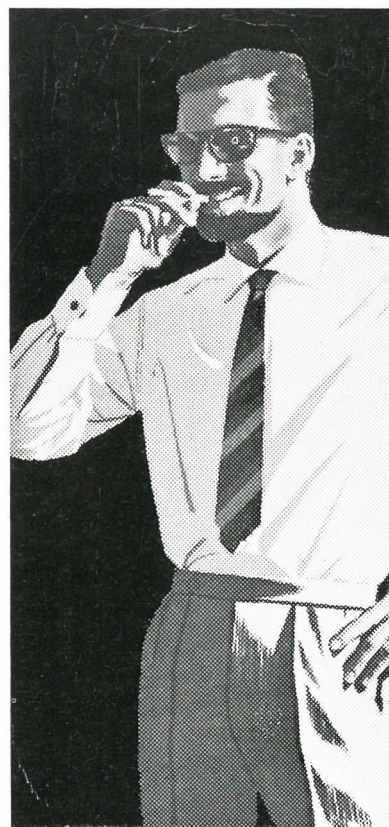
vogne 50 sekunder foran de øvrige og stadig med Maseratien forrest. Efter skiftene ændredes stillingen en kort tid, idet det lykkedes Paul Ginther at komme i spidsen, men kun for et par omgange, så var Masten Gregory, der atter med den uimodståelige Maserati.

Efter andet skift tilspidsedes situationen. Von Trips angreb ustandselig den ledende Maserati, tydeligt nok for at køre den sur, og taktiken lykkedes. Efter at 750 km var tilbagelagt måtte Dan Gurney køre i depot, og de 2 Ferrari-hold var herefter alene i spidsen. På de sidste 100 km lykkedes det Phil Hill at passere von Trips, og slutresultatet blev herefter:

fortsættes næste side



*Grev Wolfgang von Trips
Een af de køreere, som skal forsøge at vinde verdensmesterskab til Ferrari*



-der er altid
nyheder i
ANGLI


Netterstrøm

Vesterbrogade 17
København
Central 6931 — 10.631



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.


comtesse

fortsat fra forrige side

1) Phil Hill/Cliff Allison (3,0 l Ferrari) 6 tim. 17 min. 12 sek. Gennemsnit 99,278 miles/t (ca. 160 km/t). — 2) Paul Ginther/von Trips (3,0 l Ferrari). — 3) Joakim Bonnier/Graham Hill (1,6 l RSK Porsche). — 4) Baberis/Heins (3,0 l Maserati). — 5) von Dory/Bordeu (1,5 l RSK Porsche). — 6) Goethals/Delfosse (1,5 RSK Porsche). — 7) Trintignant/Herrmann (1,6 l RSK Porsche). — 8) Gomez/Maestretti (1,5 l RSK Porsche). — 9) Gavazzoli/Todaro (3,0 l Ferrari GT). — 10) Bohnen/von Hanstein (1,5 l Porsche GT). — 11) Tossa/Turco (3,0 l Ferrari). — Hurtigste omgang: Dan Gurney (2,8 l Maserati) 3 min. 22,4 sek. (105,313 miles/t — ca. 170 km/t).

Vinder 1600 cc klassen. — Joakim Bonnier/Graham Hill (1,6 l RSK Porsche). — Gran Turisme klassen: Gavazzola/Todaro (3,0 l Ferrari GT).

Kommer Mercedes igen

Rygtet fortæller at Diamler Benz igen i 1961 agter at træde aktivt ind i motor-sporten påny, og med resultaterne fra 1954—55 i erindring kan det kun vække glæde overalt såfremt rygterne taler sandt. Der fortælles at man på fabrikkerne i Untertürkheim er i færd med at konstruere en helt ny motor til de berømte sølvpile, og direktionen der, ønsker hverken at bekræfte eller afkræfte rygterne.

Ferrari

roser sine engelske konkurrenter

»Fortjent overlegen i motorløb«, siger han

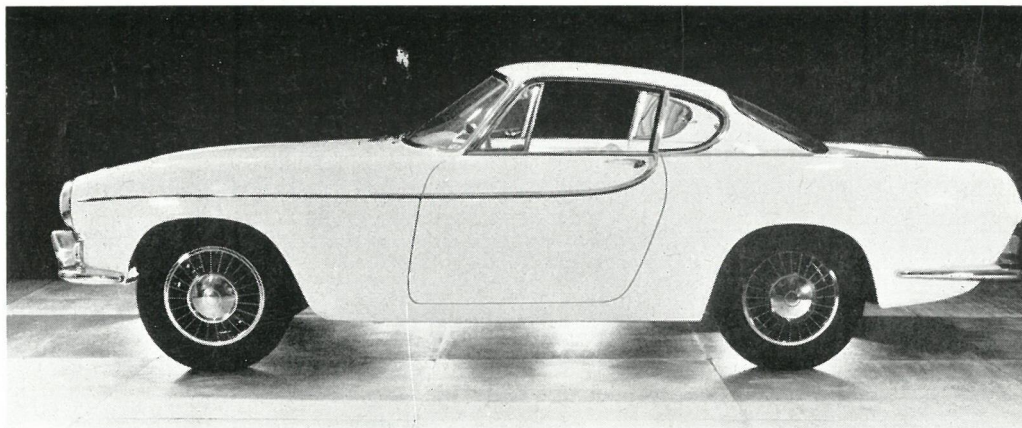
Den berømte italienske fabrikant af racerbiler, Enzo Ferrari, udtalte forleden så mange lovord om engelsk motorsport, at de britiske konkurrenter og deres landsmænd må rødme af stolthed.. »Englænderne er overlegne i motorløb, fordi de fabriker, der laver deres biler, har sat sig for at fremstille det bedste af det bedste«, sagde han. »Og når vores egne vogne har held til at placere sig som nr. 2 efter Aston Martin i eet mesterskab og som nr. 2 efter Jack Brabham med sin Cooper i et andet, er det kun takket være vores britiske leverandører af metaller, benzin, smørelie, dæk, skivebremser og bremsebelægninger«, tilføjede italienceren.

En skønhedsdronning - la Floride

Renault Floride blev udnævnt til »Skønhedsdronning« såvel i Frankfurt, som i Paris og London, på de respektive byers automobiludstilling. Om den får samme prædikat her i København tør vi ikke sige, men kan importøren Brdr. Friis-Hansen lokke Brigitte Bardot hertil for at præsentere la Floride, som vist på vort billede, så er den i hvert fald helt sikker på succes.



VOLVO P 1800



Een af de vogne, som vækker den største opsigt på den internationale automobiludstilling i Forum i disse dage er så afgjort den længe ventede sportsmodel fra Volvo fabrikerne »Volvo P 1800«.

Fabriken har tidligere bygget prototyper, med motorer fra såvel PV 544, som Amazonen indlagt, men slutresultatet er altså blevet, at man til sportsvognen har konstrueret en helt ny 1,8 liters motor. Medens disse linier skrives har vi endnu herhjemme kun set P 1800 på billeder, medens læseren af dette har haft en chance for at se den, lidt på afstand ganske vist, i Forum. Der vil i hvert fald gå adskillige måneder før vi får P 1800 i handelen herhjemme, det sker antagelig først ved juletid.

Vognen kommer formodentligt til at koste omkring 40.000 kr. herhjemme, men der er al mulig grund til at tro, at den alligevel finder et publikum. Volvo-vognene har et godt ry, og de kønne linier i såvel eksteriør som interiør på P 1800, må glæde enhver bilist.

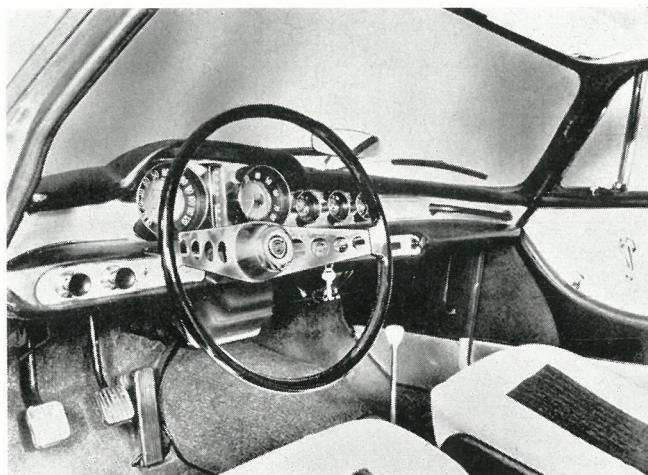
Iøvrigt er det opsigtsvækkende at man af eksportensyn ikke laver vognen i Sverige, men derimod i England på Jensen-fabrikerne.

Tekniske specifikationer - Volvo P1800

Længde	4400 mm
Bredde	1700 mm
Højde, ubelastet	1285 mm
Fri højde over jorden	160 mm
Akselafstand	2450 mm
Sporvidde, for	1315 mm
Sporvidde, bag	1315 mm

Øverst: Profil af P 1800. Det elegante italiensktegnede karoseri giver indtryk af fart og elegance, netop de to ting som sportsvognskørere sætter pris på

Herunder: Interiør af Volvo P 1800. Det er sjældent man ser en sportsvogn, som er så hensigtsmæssigt udstyret. På hver sin side af ratsøjlen er placeret henholdsvis speedometer (0—200 km/t.), heri også triptæller og omdrejningstæller (0—7000 o/m).



Motor:

Cylinderantal	4
Ventilstilling	top
Boring	84,14 mm
Slaglængde	80 mm
Cylindervolumen	1780 ccm
Kompressionsforhold	9,5 : 1
Max. HK	100 v. 5500 o/m
Max. Drej.moment	15 kgm v. 4000 o/m.
Kobling	tør enkeltpladet
Gearkasse	4 fremadg. helsyncroniseret 1 bak
Udveksling	1. gear 1 : 3,13 4. gear 1 : 1
	2. gear 1 : 1,99 bakgear 1 : 3,25
	3. gear 1 : 1,36
	Som ekstraudstyr kan leveres elektrisk manøvr. overgear, udveksling 1 : 0,756

Bagakseludveksling	4,1 : 1
Batterispænding	12 volt
Benzintank rummer	45 l.
Vendediameter	9,5 m.
Tophastighed (opgivet fra fabriken)	ca. 200 km/t.

FERIE PÅ EN NY MÅDE

Badeophold VED SORTEHAVET

Kurstederne

VARNA og NESSEBAR - Bulgarien

7 dage med fuld pension fra DM 145.—

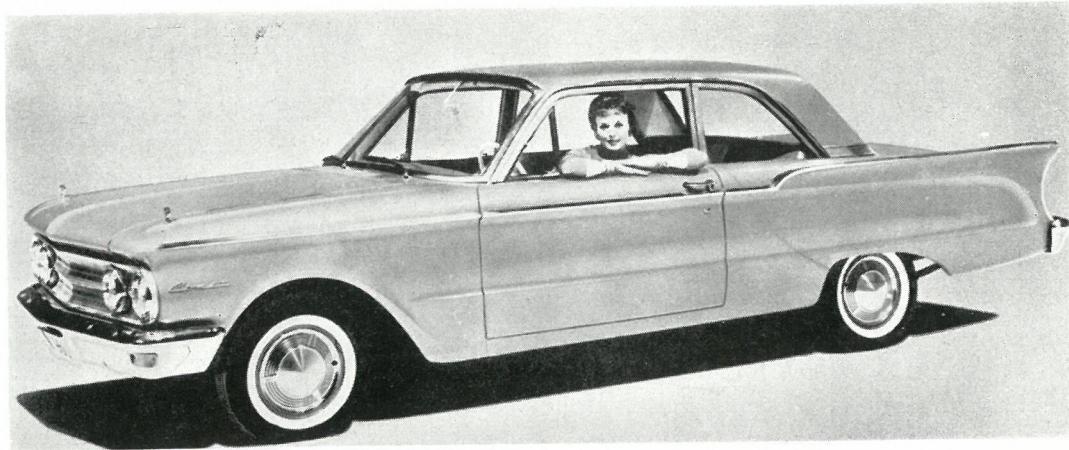
Ferie ved BALATON - Ungarn

7 dage med fuld pension i Motel DM 115.—

REISEBÜRO FRÖHLICH HANNOVER - VESTTYSKLAND

ERNST-AUGUSTPLATZ

NY FORD COMPACT-CAR



Ford i USA lancerer sin kompakte vogn nr. 2 - stilfuldt formgivet og lettet for alle overflødige kilo

Den 17. marts præsenterer Ford Motor Company i USA et nyt mærke, COMET, der skal forene den kompakte vogns økonomiske fortrin med de større typers formgivning, rummelighed og styrke.

Mens den første kompakte vogn, Falcon, hørte til Ford Divisiongruppen, hører COMET til selskabets Mercury-gruppe og er, selv om den har samme akselafstand som de store vogne, alligevel en meter kortere end den amerikanske gennemsnitsvogn.

Uden i mindste måde at virke stumpet, er den kompakt ligefra de dobbelte forlygter i kølergrillens sider, over sidernes

enkle chrom-ornamentering til de flotte bagskærme og den omløbende agter-kofanger.

Profilen viser et næsten fladt tag med stramme og rene linjer og smukke vinkler. Vindspejlet er uden hjørner ved fordøren, og den brede, indrammede og svagt buede bagrude sikrer et klart overblik. Comet-serien omfatter en to- og en firedørs sedan samt tilsvarende station-vogne. Typerne findes såvel i standardudførelse som med forskellige former for ekstra- og sikkerhedsudstyr.

Alt er gennemført svejsearbejde fra for til agter. Det eneste, der er boltet fast, er forskærmene, som på denne måde bliver nemmere og billigere at udskifte.

Under COMET's kølerhjelms ligger en seks-cylindret 90 HK motor, der af økonomiske grunde er gjort 32% lettere og har 122 færre dele end motorerne i standardvognene. Der kan vælges mellem en tre-trins, synkroniseret gearkasse og automatisk transmission. Vægten af gearsystemet er reduceret med 45%. Endelig er der sparet 50 kg ved indførelse af nye typer for- og baghjulsophængning.

Lettet for alle overflødige kilo ligger COMET's driftsøkonomi på 10-11 km pr. liter brændstof.

En COMET tager let sine seks voksne passagerer, og den uafhængige forhjulsaffjedring i forbindelse med bagvognens halveliptiske, langsgående bladfedre og den rigelige akselafstand gør kørslen let for føreren og behagelig for hans passagerer...

Tekniske data for Comet 1960 - Sedan

Længde	4950 mm
Bredde	1788 mm
Højde	1384 mm
Sporvidde, for	1397 mm
Sporvidde, bag	1384 mm
Akselafstand	2896 mm

Motor:

Cylindervolumen	2365 cm ³
Boring	88,9 mm
Slaglængde	63,5 mm
Kompressionsforhold	8,7:1
Bremsehestekræfter	90 hk ved 4200 o/m
Drejningsmoment	19 kgm ved 2000 o/m
Kølesystemets kapacitet	8,2 liter
Smøresystemets kapacitet	4,25 liter
Benzintankens kapacitet	52,9 liter
El-anlæg	12 volt
Fælge	13x4,5 J
Bagakslens udvekslingsforhold	3,56:1
Styretøjets udvekslingsforhold	27:1
Vendediameter	12,16 m

Hirschmann

Tage Schouboe

SKYTTEGADE 7 - KØBENHAVN N
LUNA 2500

ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG
VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI

AUTOANTENNER TIL ETHVERT FORMÅL



A. STEIGENBERGER HOTELGESELLSCHAFT

K.G.
a. A.



Hotel Frankfurter Hof, Frankfurt am Main



Park-Hotel, Düsseldorf



Hotel Graf Zeppelin, Stuttgart



Palasthotel Mannheimer Hof, Mannheim



Grand Hotel Axelmannstein, Bad Reichenhall



Ritter's Park-Hotel, Bad Homburg v. d. H.



Hotel Europäischer Hof, Baden-Baden



Hotel Monopol-Metropole, Frankfurt am Main



Badhotel Badischer Hof, Baden-Baden




Hotel Duisburger Hof, Duisburg



Kurhaus-Hotel, Bad Kissingen



Hotel Platterhof, Berchtesgaden



Filtercigaretten med
fuld tobakssmag

KING SIZE · BLENDED

