

Hurt & Form

Bladet for folk med bilisme som hobby

GO-KARTS

Verdens mindste racere

Planlægning af motorferien



Franz Giersing skriver om de nye bilmotorer

Mænd med sikker Smag er Kendere.
De forstår at skelne — de vælger
den gode Tobak, den bedste Cognac
— den rigtige Jakke.

BALLANTYNE Special og WEST HILL Special
er forarbejdet af de to bedste af de
af os gennem mange Aar gennemprøvede
skotske Tweeds og honorerer med
uopslidelig Taalmodighed de haarde Krav,
der Aaret rundt stilles til en
god Tweed Jakke.

BALLANTYNE Special er for den, der
foretrækker en kraftigere Tweed.
Vægten er 21 oz. Den føres
i 6 forskellige Dessins og koster **kr. 258,-**

WEST HILL Special er en lidt lettere
Type, der vejer 17 oz. Den føres i
5 forskellige Dessins og koster **kr. 218,-**

Hvert enkelt Dessin findes i 48 Størrelser
(ogsaa alle Specialstørrelser).

ARISTO
Jakkerne er i vor exclusive
Udførelse med haandstukne
Forkanter.

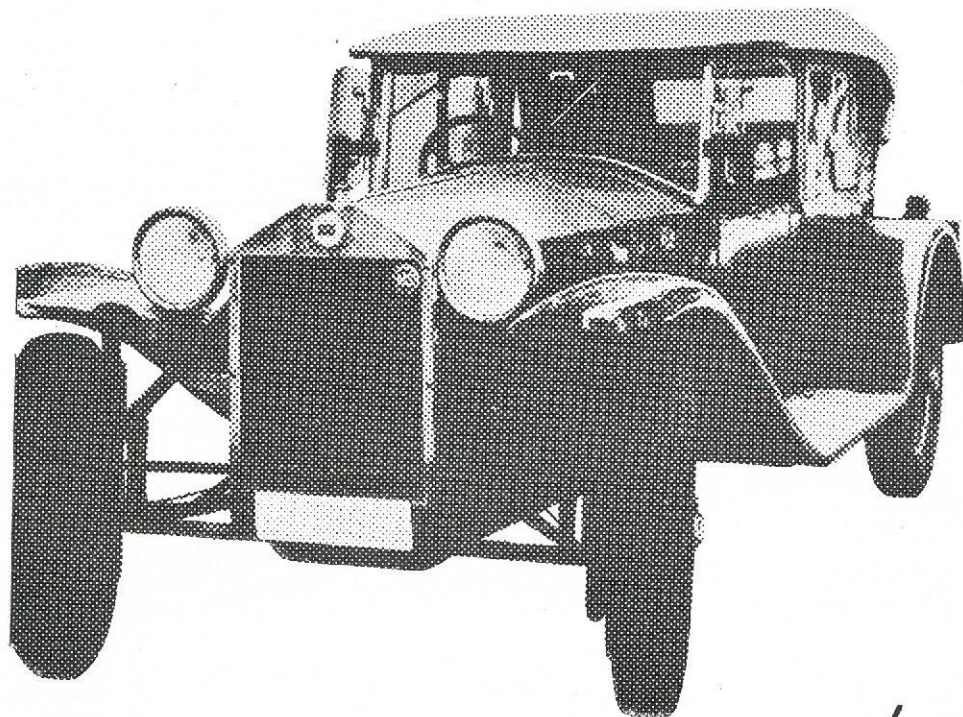
TO TWEED JAKKER HELT I FORGRUNDEN ...

**BALLANTYNE SPECIAL
WEST HILL SPECIAL**



JULIUS KOPP

AMAGERTORV



Fart & Form

Dette blad, De sidder med i hånden, er en helt ny form for FART & FORM. Der er en del bilrace denne gang, men det er ikke ensbetydende med, at resten af årets numre udelukkende vil behandle motorsport. FART & FORM har fået en ansigtsløftning, en »tuning«, som endnu ikke er afsluttet. Bladet ser det som sin opgave at orientere og underholde, men underholdning indenfor bilstof er jo noget helt andet, end det man suger til sig i et ugeblad af den slags, hvor lægen gifter sig med sekretæren, skønt hun kun har mellemkoleeksamen, fattige forældre og fregner.

FART & FORM bliver et værdigt supplement til al den anden motorlitteratur, som nu dyrkes overalt, men der er blot en betydelig forskel på de artikler der står i FART & FORM, og de motorartikler, De ellers har adgang til at læse i danske blade.

Gennem et samarbejde med Englands bedste motorblade »The Autocar«, »Motor Racing« og »Autosport«, har vi sikret os de bedste af de bedste skribenter, som overhovedet eksisterer. Derfor kan vi love Dem en første classes og til bundsgående orientering om alt fra teknik til rallykørsel. FART & FORM's medarbejdere er altså på et internationalt plan, og bladets redaktion har øjne og øren åbne for begivenheder herhjemme og i udlandet. Af denne simple grund vil et abonnement på dette blad sætte Dem i stand til at »snakke med«, hvor der tales bil — og hvor gør der ikke det?

Sport, teknik, bil-pasning, køremetoder, motorferie, tilbehør og farvestrålende beretninger fra de store løb vil fylde spalterne. Blandt andet vil De fremover kunne læse nogle vigtige pro-et-contra artikler »Forhjulstræk contra baghjulsdrev«, »Motoren foran og bagi«, »Totakt contra firetakt« og så videre, med alle fordele og ulemper beskrevet, så De selv som køber kan danne Dem en solid mening om, hvad der er godt for Dem.

FART & FORM udkommer en gang om måneden. Denne rytme forhindrer os i at optræde med et dagblads aktualitet — men det sikrer til gengæld vore læsere en langt grundigere besked, giver en mere værdifuld viden, og der har FART & FORM sin store styrke.

Som nævnt, ansigtsløftningen er lige begyndt. Blad nummeret igennem. Det næste bliver endnu bedre. Vi glæder os til at hilse på Dem igen, forhåbentlig ser De frem til gensynet med os.

Redaktionen



Champion
teen-style

Fart & Form

2. ÅRGANG

APRIL 1960

PRIS KR. 3,50

Udgiver: Ejnar Munksgaards Forlag A/S. Redaktion og ekspedition: Nørregade 6, København K. Telf. C. 6970. Redaktion: Vagn Møller (ansv.), Franz Giersing og Hans Mogensen. Clicheer: Charles Hansens Efflf., 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. Løssalgpris kr. 3,50. Årlig abonnementspris (12 nr.) kr. 36,00.

Eftertryk kun med kildeangivelse.

Tilmeldt Dansk Oplagskontrol.

INDHOLDSFORTEGNELSE

De virkelige nyheder	side 5
Hjælp til unge tilbageholdende mænd ..	side 11
Der lød et brag	side 13
Go-Karls	side 18
Sporten	side 21
Smøg ærmerne op	side 22
Før ferien	side 24
Hotelforhold i 31 lande	side 27
Strengt fortroligt	side 32
Løbskalender for Roskilde Ring	side 34

DE VIRKELIGE NYHEDER



i bilkonstruktion indenfor de sidste fem år

Af Franz Giersing

Halvtredsernes sidste halvdel bragte en imponerende høst af automobiltekniske forbedringer og satte i 1959 en bemærkelsesværdig slutsten på det hidtil mest interessante tiår i bilernes epoke. Mange af de nye konstruktionsideer man så spiren til i tiårets begyndelse, nåede i 1959 frem til anvendelse i massefabrikerede standardvogne, hvor nyhederne er længst om at trænge igennem på grund af de enorme anlægsomkostninger. Paradoksalt nok er den almindelige standardvogn billigst at producere, men dyrest at ændre.

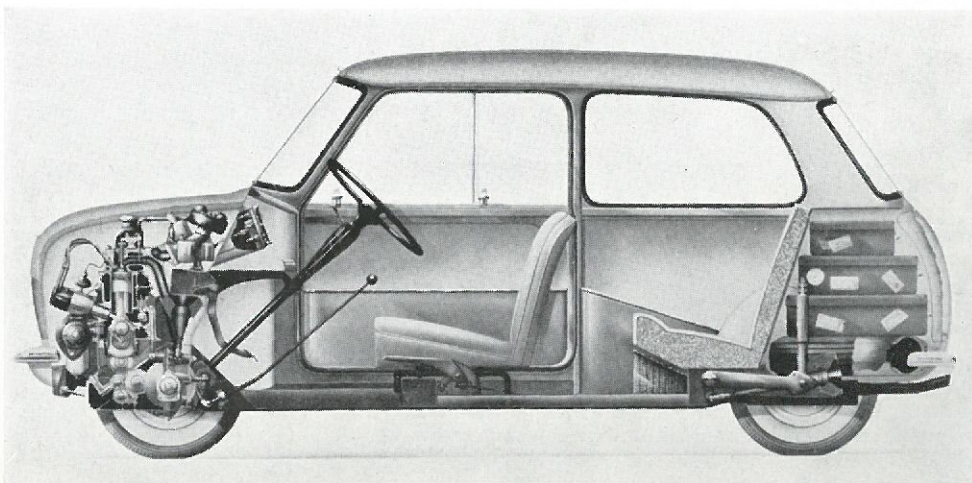
Kaster vi et blik tilbage, tegner der sig afgjorte og interessante fremskridt i alle de førende produktionslande. Daimler Benz lancerede benzinindsprøjtning og en virkelig effektiv tvangstyret ventilmekanisme, mens NSU skabte verdenssensation med sin Wankel motor, der i løbet af få år har nået frem til et stadie, der må ligge umiddelbart foran iværksættelsen af en storproduktion, medens

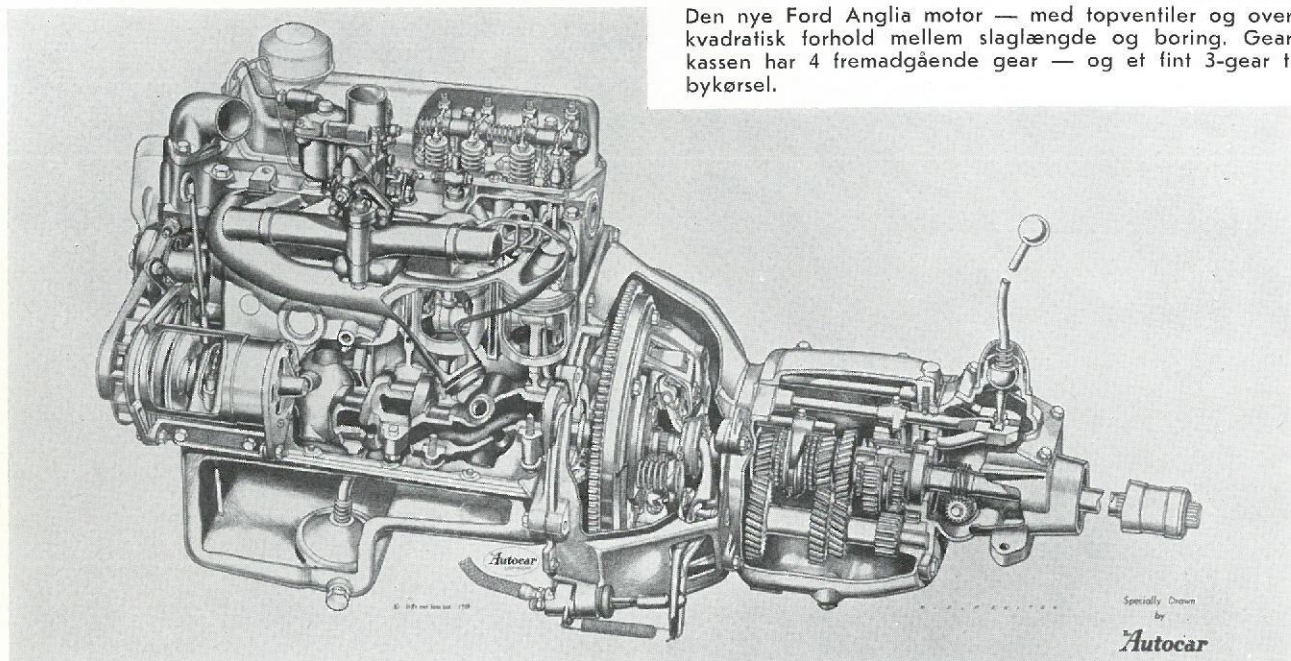
bil-turbinmotoren endnu efter 15 år langt fra er nået ud over eksperimentstadiet og måske aldrig kommer det. Ser vi på italienerne, skabte de simpelthen et monopol på opfattelsen af, hvordan den moderne bil bør se ud, og det kan vist alle parter godt være tjent med. Går vi videre til Frankrig, var det Citroën, der skabte historie med sit geniale luftpude-system til afløsning af de konventionelle affjedringssystemer.

MEST OVERKVADRATISKE MOTOR

I England blev det først og fremmest 1959, der bragte det nye ud til publikum. Ford lancerede den mest overkvadratiske motor, verden endnu har set, og B.M.C. viste med Austin Partner og Morris 850 hvor spillevende og original engelsk konstruktørfantasi er blevet — medens Standard Herald bragte den første billige standardvogn med uafhængig baghjulsophængning kombineret med frontmotor og baghjulstræk på markedet.

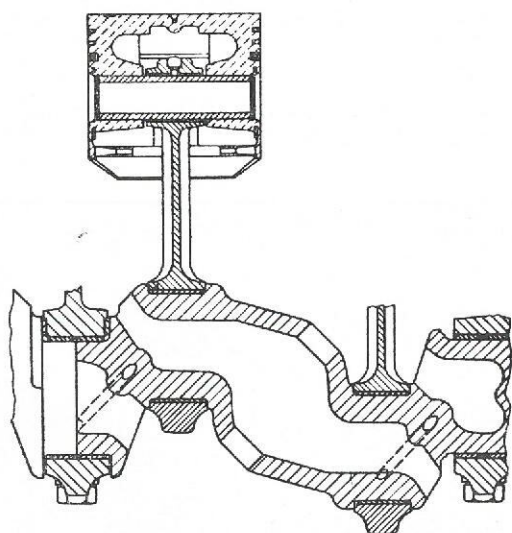
Morris 850 gennemskåret. En set med britiske øjne ganske revolutionerende vogn. Tværstillet motor med træk til forhjulene — simpel og effektiv gummiaffjedring med progressiv virkning.





Den nye Ford Anglia motor — med topventiler og overkvadratisk forhold mellem slaglængde og boring. Gearkassen har 4 fremadgående gear — og et fint 3-gear til bykørsel.

Vigtigste tekniske specifikationer for den nye 997 cc Ford Anglia motor med 4-trins gearbox. (Motorbetegnelse: serie 105 E.)
 Boring: 80,96 mm.
 Slaglængde: 48,41 mm.
 Kompressionsforhold: 8,9 : 1.
 Max. hk.ydelse: brutto 41 hk (netto 39 hk) v. 5000 o. p. m.
 Max. drejningsmoment: 52,6 pund/fod v. 2700 o.p.m.
 Max. effektive middeltryk: 130 pund pr. kvadrattomme v. 2700 o.p.m.
 Andre data:
 Kraft/vægtforhold: 1 hk/for hver 18 3/4 kg totalvægt.
 Totalvægt: 732 kg standard, 741 kg de luxe.
 Vægtfordeling: 53,5 % på forhjul, 46,5 % på baghjul.
 Effektiv bremseareal: 126 kvadrattommer.
 Hastighed pr. 1000 o. i topgear: 26 km/t.
 Den helt nye gearkasse er særdeles velegnet for moderne bytrafik og det relativt høje 3. gear vil især vise sig nyttigt. Gearforholdet er således: Top: 4.125. Tredie: 5.826. Andet: 9.884 og Første: 16.987. Bakgear: 22.29.



Med en slaglængde på Ford Anglias 105 E motor på kun 48,41 mm »overlapper« plejstangsejerne hinanden meget betydeligt. Bemærk at den indvendige lejekant faktisk ligger på linje med centerlinjen gennem hovedlejerne. Hermed er krumtapsvibrationer reduceret væsentligt.

Som rosinen har vi så det amerikanske marked, hvor General Motors med Corvair'en tog afsked med amerikansk tradition igennem en menneskealder og med klare europæiske forbilleder præsterede noget nyt og selvstændigt, som udmærket kan blive grundlaget for en ny amerikansk tradition i mange år fremover. Samtidigt, men hidtil upåagtet, lancerede Chrysler en anvendelse af et af den klassiske racertekniks mest exclusive tuningsmidler »ram induction« i hele deres flåde — både de sekscylindrede compact motorer og de store 8 cylindrede.

HVAD VIL BLIVE STÅENDE?

Det er vanskeligt at tro på benzinindsprøjtning som afløser af karburatoren, der gennem anvendelse i et halvt århundrede har nået en fuldkommenhed, man ikke uden videre giver afkald på.

I Wankel motoren tror jeg derimod, der ligger kimen til stempelmotorens afløser, men det vil tage mange år, og den endelige udformning kan blive højst forskellig fra den nu udformede motor, som ikke kan kombineres med eksisterende gearkasser, og nok skal vise sig at være et problembarn i praksis. Men alligevel — den motor er nærmere til at afløse eksisterende konstruktioner end noget andet vi kender i dag.

Med stadig større specialisering kan man vist roligt overlade vognens ydre til italienernes kvalificerede hænder og sætte de amerikanske »stilister« til mere lønnende beskæftigelse — måske går der et par halefiner og stoplys med i købet, men det er til at bære.

FREMTIDENS AFFJEDRINGSELEMENT

Forudsætningen for at luft-affjedring — det er iøvrigt gas Citroën anvender og ikke atmosfærisk luft — som afløser af traditionelle affjedringselementer må være simpelhed og pålidelighed. Det sidste er nået, men næppe det første, og med al respekt for den kunnen Citroën demonstrerede med sit system, kan det nok være tvivlsomt om ikke Issigonis med udstrakt anvendelse af gummi som affjedringselement er inde på den vej, der fører

længere frem. Issigonis demonstrerer i Austin Partner og Morris 850 et forrygende talent for at tilgodese den produktionsmæssige grundbetingelse på længere sigt — at teknik og økonomi følges ad.

Jeg havde i december lejlighed til i England at køre en Morris 850 gennem 4 dage — motoren var tunet, skønt den er godt forsynet fra fødslen. Herhjemme har publikum vist endnu ikke helt fået øjnene op for denne mageløse vogn. Måske er den lidt for dyr, og finish'en, der er så vigtigt, kunne være bedre. Men netop disse to indsigelser er ikke helt ualmindelige ved helt nye konstruktioner — begge dele skal finde sit leje.

Efter min mening er det en fremragende vogn — og i England er den best-seller. Til bykørsel vil jeg vove at påstå, at den er hurtigere, end en hvilken som helst anden vogn. På landevejen er den en lille drøm — både for føreren og tre fuldvoksne passagerer. Der bliver lejlighed til at vende tilbage til dette lille mesterstykke — sammen med en road-test af en tunet udgave!

DEN STIVE BAGAKSEL SNART FÆRDIG

Den stive bagaksel går sin undergang i møde, men måske sker det på en anden måde, end man forestillede sig i halvtredserne. Det er ingen tilfældighed, at G.P.-konstruktørernes verdensmesterskab i 1959 blev vundet af en hækmotoret Cooper, og at verdens største automobilfabrik i det samme år skabte den hækmotorede Corvair. For mig står det klart, at inden længe vil den traditionelle frontplacering af motoren med træk på baghjulene være afløst af træk direkte til de hjul, hvor motoren er placeret. Hvis dette er rigtigt, vil den uafhængige ophængning invitere sig indenfor ad bagdøren og ikke følge den linje Standard lægger til grund i Heralden. Som en vogn bygget i 1959 er Heralden imidlertid et hestehoved foran med en simpel og velkonstrueret uafhængig baghjulsophængning, som dens ejermand hurtigt vil vide at værdsætte.

FRA KVADRAT TIL OVERKVADRAT

Og så kommer vi til den nye Ford Anglia-motor — verdens mest overkvadratiske — og alt hvad det fører med sig af ubetingede fremskridt. Starten på hele denne udvikling ligger nok i Grand Prix sporten — og når man her gik den overkvadratiske vej, havde det helt andre årsager, end de der i standardmotoren gør den samme udvikling påkrævet. I trediverne herskede den »langskaftede« motor næsten enerådigt — stor slaglængde og lille boring. Efter krigen havde G.P. konstruktørerne nået den maksimale stempelhastighed materialerne kunne bære, og så lagde man hovederne i blød. Hvordan skulle man videreudvikle motorerne gennem endnu højere omdrejninger, når stempelhastigheden ikke måtte sættes i vejret? Ganske simpelt ved at formindske slaglængden og forøge boringen — på den måde kunne motorens kubikindhold bevares uændret og da afstanden stemplet på vej fra top til bundstilling og retur skal tilbagelægge nu var forkortet, ville det sige det samme som, at stempelhastigheden var reduceret pr. motoromdrejning.

Dette var udgangspunktet — og tilsyneladende uden større værdi for en konstruktør af standardvogne, som selvfølgelig opererede milevidt fra den kritiske stempelhastighed. Helt uden interesse var



Fart over bilen -

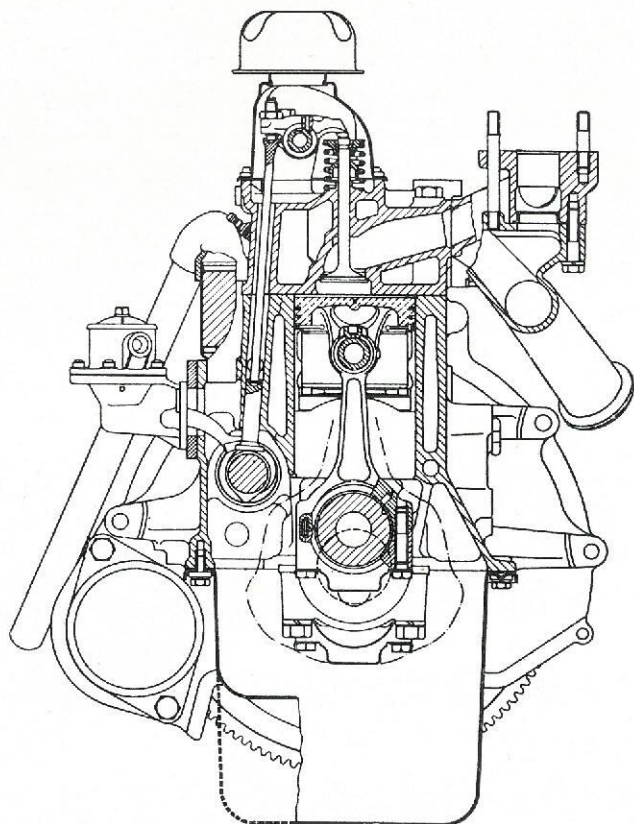
Fart og form gi'r bilen af 1960 succes — Starmount-skjorten er allerede en mangelstjernet succes — de bedste stoffer, den omhyggeligste forarbejdning og den fineste pasform har skabt den.

Der er en Starmount til ethvert formål.

Fra kr. 32,50 til 48,00

*Form
over
skjorten ..*

Starmount



Med den overkvadratiske Ford Anglia 105 E motor følger en lav byggehøjde for hele aggregatet og en smuk kølerlinje bliver mulig. Ford valgte imidlertid ikke at bygge verdens mest overkvadratiske motor ud fra slige betragtninger, hvilket selve motorens konstruktion klart viser.

udviklingen dog ikke, for det var jo klart, at en formindsket stempelhastighed i sig selv altid ville være en fordel også i standardvognen på grund af det formindskede slid. Alligevel var det nok snarere de indirekte fordele udviklingen fra den langskafte motor via den kvadratiske, som er den typiske i dag, til den overkvadratiske, der førte til, at Ford med en pludselighed, der savner sidestykke, springer konsekvent ind i en helt ny opfattelse af, hvordan den rigtige standardmotors lay out bør være.

BEDRE ÅNDEDRÆTSMULIGHEDER

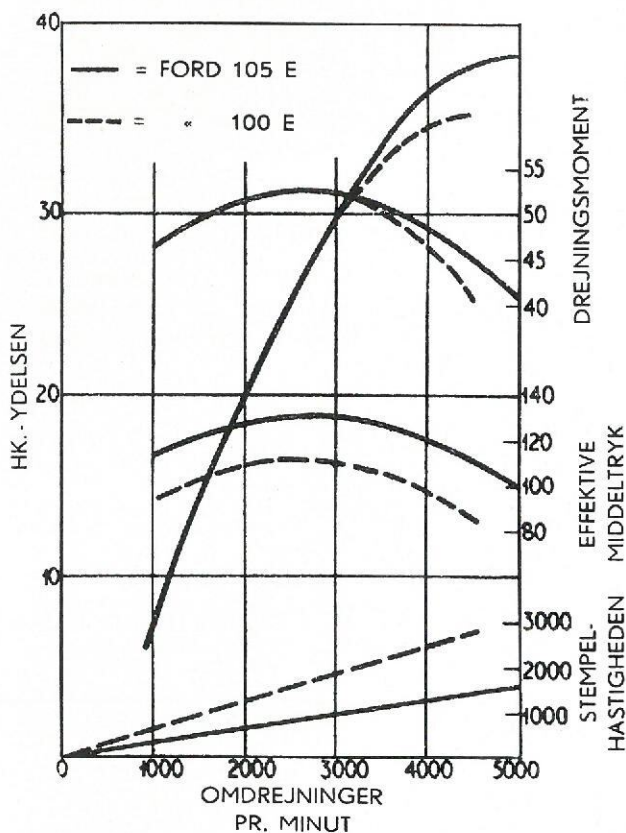
»Større boring og kortere slaglængde« bliver i Ford Anglia'en til en cylinderdiameter på 80,96 mm og til en »op-ned« bevægelse af stemplet på kun 48,41 mm. Heraf følger en lavere motoropbygning, der passer ind i billedet af den moderne vogn, og samtidig en lidt bredere og noget længere motor, hvilket er meget væsentligt. Med den større boring bliver der i topstykket og eksplosionskammer plads til større ventiler, større kølekamre og større eller flere indsugnings- og udstødningskanaler. Dette forøger motorens åndedrætsmuligheder og dermed dens mulighed for at yde arbejde i form af hestekræfter.

Går vi fra topstykket ned i motorens bund, finder vi straks mulighed for at indbygge den til den forøgede ydelse svarende forøgede stabilitet i de roterende dele — ja, endog mulighed for at forøge den relative stabilitet. Ved den større boring er de fire cylindres centrum rykket længere fra hinanden, og vi får plads til bredere plejlstangsejler og ho-

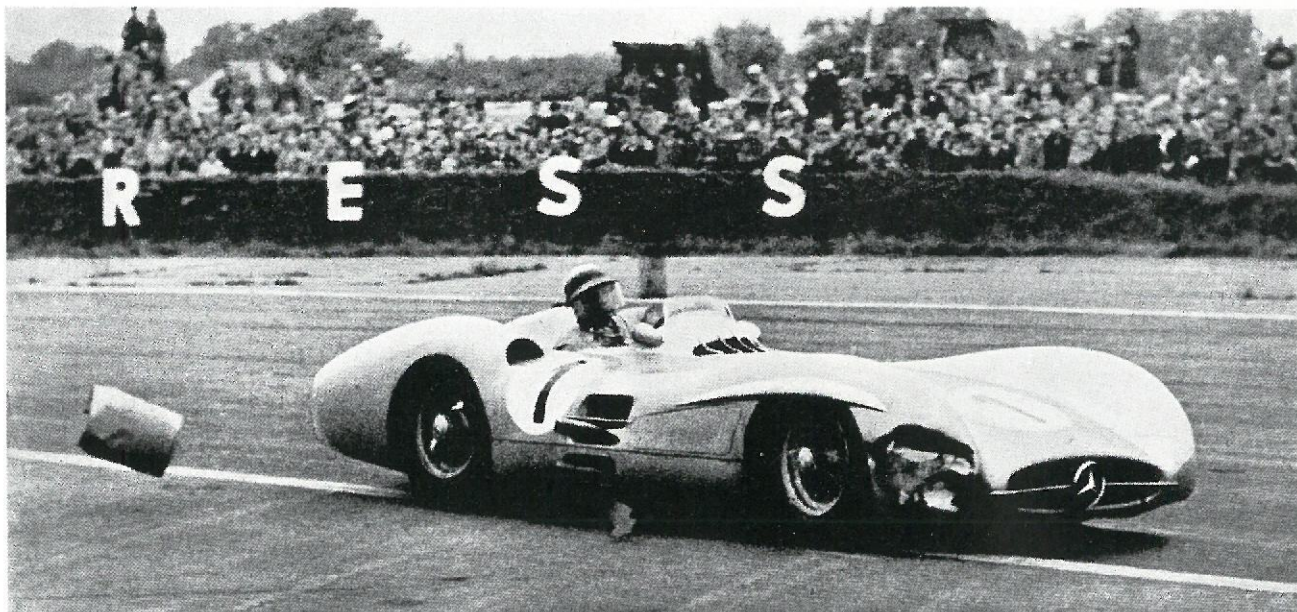
vedlejer, og formindsker derved krumtappens vibrationer under de modsatrettede (reciproke) bevægelser denne afdeling bliver udsat for i een lem-læstende uendelighed under arbejdsgangen. Stempelmotorens svageste led forstærkes kendeligt.

Samme virkning har den forkortede slaglængde — hvoraf følger, at »krummet« på krumtappen bliver mindre — da den cirkelbevægelse den nederste del af plejlstangen skal foretage bliver mindre i diameter og dermed befriet for en stor del af de inertikræfter, der ustandselig påvirker denne bevægelse og i sit princip tenderer imod at rive krumtappen i stykker.

Ford er gået i spidsen her, og skal det ikke være lutter idyl, må en lille indvending være tilladt. Hvorfor er topstykket ikke støbt i aluminium — det er en skønhedsplet, som burde rettes, og kun vil medføre en ganske ringe forøgelse af fremstillingsprisen, men en stor forøgelse i vognens driftsøkonomi. Her kan vi forresten se, hvor tosset vor beskatning er — hvis Ford sætter et aluminiumstopstykke på, bliver vognen lidt dyrere, og beskatningen forøger merprisen med 100 % rundt regnet, skønt forbedringen fører til en valutarisk besparelse. Skatten skulle lægges alene på benzinen, men det er en anden historie.



Disse tre kurver fortæller lidt om den nye 105 E motors fortrin (fuldt optrukne linje) sammenlignet med den gamle motor, der havde typebetegnelsen 100 E (stiplede linje). Stempelhastigheden er altså helt fornedet og det ses, at stempelhastigheden er nogenlunde halveret! Det effektive middeltryk er forøget fra maksimalt ca. 110 pund pr. kvadrattomme til ca. 130 pund. Drejningsmomentets maximum ligger stadig ved relativt lave omdrejninger som det skal, og i den nye motor affa- ger det langsomere. Ser vi endelig på netto hk ydelsen svarer den til den gamle motor indtil ca. 3200 o. p. m. hvorefter den gamle motor sækker bagud.

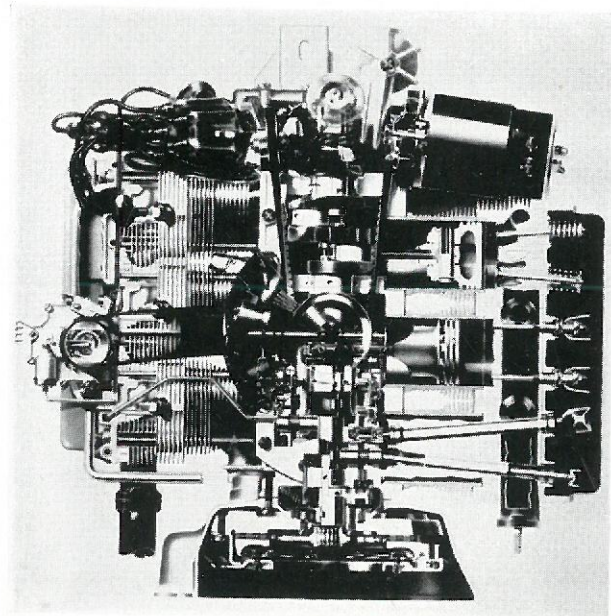


AMERIKANERNE HAR OPPET SIG

Corvair'en udmærker sig måske mest ved sine revolutionerende egenskaber set fra et amerikansk synspunkt, men amerikanerne er jo trods chrom og stoplygter særdeles dygtige ingeniører — når det kommer til stykket måske de dygtigste i en vis forstand — og Corvair'en fremtræder som et overordentligt konsekvent og lykkeligt brud med en tradition, der var stivnet i fraser og mangel på fantasi.

RAM INDUCTION

Chryslers »ram induction« er derimod noget ganske nyt i en standardvogn og vel for de allerfleste noget ganske ukendt.



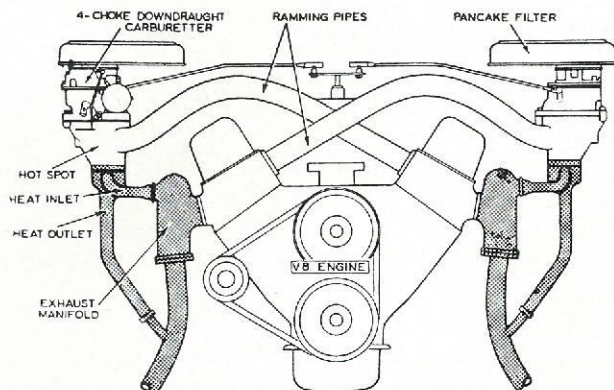
Et snit set ovenfra gennem Chevrolet »Corvair«s luftkølede 6-cylindrede boxer-motor, der er placeret bag i vognen. Motoren er for den overvejende del fremstillet af aluminium, hvilket gør den 40 % lettere end en tilsvarende motor med samme effekt. Benzinforsyningen er lavet end i en tilsvarende 6-cylindrede amerikansk motor af den konventionelle type.

Juan Manuel Fangio i Mercedes G. P. vogn med benzinindsprøjtning og tvangstyrede ventiler. Både Stirling Moss og Fangio var modstandere af den »indkapslede« udgave af vognen, hvor føreren ikke kunne se forhjulene. På visse af de hurtigste baner gav indkapslingen imidlertid en forøgelse af tophastigheden, som føreren dog let satte til i svingene på grund af den reducerede overskuelighed for føreren. Ideen er senere taget op af andre fabrikker, men altid med negativt resultat, til trods for at selve tophastigheden afgjort forøges. Billedet er hentet fra det engelske Grand Prix på Silverstone i 1954.

I korthed går princippet ud på at benytte den bølge — eller pulsatoreffekt der opstår i indsugningsmanifoldet, og som man i denne forbindelse godt kunne kalde indblæsningsmanifoldet, fordi der i virkeligheden er tale om at benytte »bølgetoppe« til at opnå en overatmosfærisk fyldning af cylinderen. Desværre er disse bølgebevægelseres hastighed eller frekvens relativt uafhængige af motorens omdrejningstal og dermed af indsugningsventilens åbning og lukning. Følgelig kan man ikke opnå det teoretiske ideelle: at få en bølgetop på vej ind imod indsugningsventilen, hver gang denne åbner, eller med andre ord, ved alle motorens omdrejningsområder. Men man kan ved at afstemme rørets længde, afstemme bølgefrequensen, således at man i et vist bestemt omdrejningsområde får den rigtige virkning. Så gælder det selvfølgelig om at få den modsatte virkning lagt i omdrejningsområder, hvor



Triumph Herald Coupé — få smøresteder og snild opbygning af karosseriet.



negativiteten ingen rolle spiller. Dette sker lettest med en racermotor, hvor det »interessante« omdrejningsområde altid vil være relativt lille og ligge meget højt. I standardmotoren må man vælge, og man vælger det område, hvor standardkøreren hyppigst befinder sig — skønmæssigt 2/3 af fulde omdrejninger.

Chrysler besluttede sig til, at effekten skulle nå sit maximum på 2800 omdr. p. m. Det viste sig, at indsugningsrørene for at nå effekten i dette omdrejningsområde, skulle have en længde på ca. 30 tommer — 6 eller 8 rør af denne længde eftersom installationen nu gjaldt den 6 cylindrede compact motor eller den 8 cylindrede de luxe — de er ikke lette at få anbragt — husk på de skal alle have samme længde. Heldigvis er Chrysler en meget bred vogn, og på tegningen ser man, hvordan det lykkedes.

HVAD FIK MAN SÅ UD AF DET?

En sammenligning må naturligvis ske med samme motor forsynet med normale indsugningsmanifold. Allerede fra 1000 omdr. p. m. kan effekten tydeligt måles, og ved 2000 omdr. p. m. giver »ram induction« motoren en mereffekt på 10 % for at nå sin største merydelse ved 2800 omdr. p. m. med 12 %. Ved 3500 omdrejninger er gevinsten nede på 5 %.

Største effekt når den almindelige motor ved 4600 omdrejninger med 324 hk (brutto), medens

Enormt lange rørforbindelser på Chrysler V8 mellem karburator og topslykkets indsugningskanal — de såkaldte ramming pipes — er et typisk tunings middel fra racerteknikken som nu kommer til anvendelse i hele Chryslers 1960 produktion. For klarheds skyld viser tegningen kun to rørforbindelser — i virkeligheden er der otte, og hver har en længde på ca. 76 cm.

ram motoren ved 4800 omdr. når 330 hk (brutto). Rent bortset fra at motoren ikke er konstrueret til mere end 5000 omdrejninger, og de nye hydrauliske ventilløftere formentlig ville sige tak for i dag ved større omdrejningstal, ville det ganske sikkert vise sig, at ram motorens kurve fra nu af ville falde betydeligt hurtigere end den almindelige motor, fordi ram inductionen nu ville modarbejde motorens åndedræt. Ønsker man ram effekten skal indtræde med maksimum ikke ved 2800 omdrejninger, men på f. eks. 6000 omdrejninger kræver det blot betydeligt kortere indsugningsrør. Desværre er det et tuningsmiddel, som ikke lader sig praktisere uden et dynamometer ved hånden og et maskinværksted til nabo. Alligevel er det morsomt at se, at et af racerteknikkens mest exclusive tuningsmidler på engang sidder monteret lige i midten af en stor amerikansk compact vogn til glæde og besparelse for sin sikkert intetanende ejer.

GEMT, MEN IKKE GLEMT

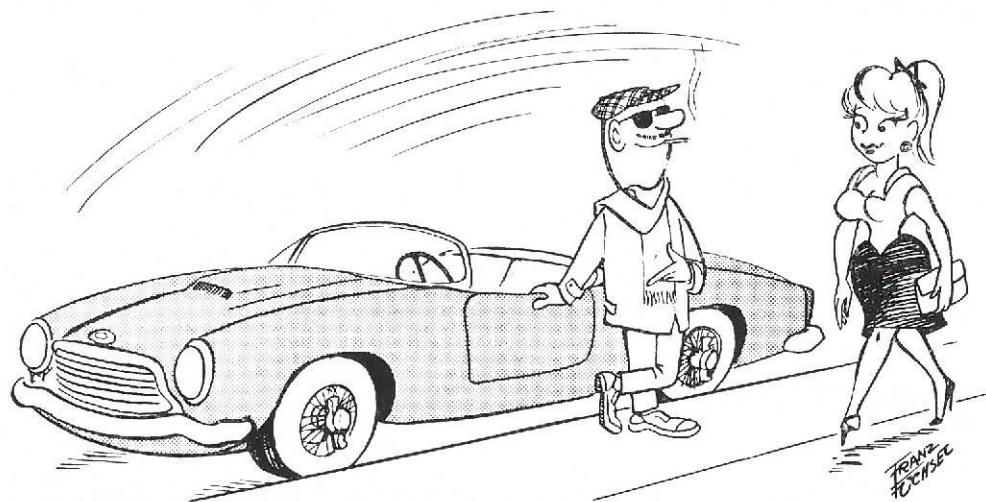
For at afrunde billedet af de vigtigste nykonstruktioner fra det svundne tiår, må nævnes Jaguars samarbejde med Dunlop om udviklingen af skivebremserne, der var en af de væsentlige årsager til Jaguars triumfer i Le Mans, ligesom vi helt har forbigået den vogn, der måske når alt kommer til alt bærer mest af fremtiden i sig — Colin Chapman's Lotus Elite — hvor glasfiber ikke blot danner karossens skal, men er anvendt i hele den bærende konstruktion. Men både skivebremsen og Eliten fortjener en grundigere omtale ved en senere lejlighed.

G.—

Lotus Elite — verdens første bil med selv bærende plastic-karosseri, konstrueret af Colin Chapman. Elite er udstyret med en Coventry Climax motor og den er lige så hurtig, som den er smuk.



Om at indlede bekendtskab ved hjælp af en lejet vogn -



Hjælp til unge tilbageholdende mænd

Nu kommer denne tid, hvor både jord og hjerter tør, men tungerne ikke tør — i ordets to betydninger. Det er specielt for *disse* af betagelse, stumme unge mænd, *disse* ord skrives.

Man ved jo fra digterne, at foråret gør kriblen og krablen i jorden, og vi har selv set, at landmændene skynder sig ud med harven for at klø bakkerne på ryggen. Bønderne er afhængig af jorden og ønsker selvfølgelig kun at stå sig godt med den.

Der er altså dette her udefinerbare i luften, der får unge mænd til at standse på gadehjørnet og kikke langt ned ad gaden. Det får dem til at dreje gas-håndtaget op på knallerten, og sådan har det altid været. I gamle dage løftede man på tunge sten med skjulte sideblik til landsbyens piger eller man galopperede over markerne på en hofstetung krikke, alt sammen i forsøg på at vise kraft og mandig formåen.

I dag er det det samme, men med helt andre virkemidler. I dag kan man godt gøre fyldest med blege aspargesarme og tyndt hår, hvis man råder over adgang til noble hestekræfter i nobel indpakning.

Derfor, riddere af den bedrøvelige skikkelse: anskaf en stridshingst på gummiblen og trawl Algade igennem. Ikke i jeres egen by, hvor man kender udlejerens vogne på lyden alene, men i en fjern by, hvor ingen fatter mistanke til lånte fjer.

Uniformen

En ternet rallykasket vil forhøje tiltrækningen, og *kan* der smugles et mindre overskæg ind under næsen, stiger chancerne for succes. En ruskindsjakke er godt, men en tweedjakke går også — den kan pyntes med et omhyggeligt skødesløst anbragt tørklæde. Til sidst kørehandsker, der absolut må

være af typen skind i håndfladen og stof på håndryggen.

Røjsere eller buttede, brune sko bør være bandlyst. Italienske sko i mokkasinfacon (lamakalv) er udmærkede, men det egentlige chock får folk med periferet kendskab til den ædle motorsport, hvis man kan svinge en superlet ankelsko (ligner forfinet håndboldstøvle) ud af vognen. — Jack Brabham og Carroll Shelby bruger den slags sko.

Det var munderingen, og den garanterer vi for vil give — ja, hvad ved vi egentlig om, hvad De er ude på?

Selve trawlkørslen

Men stryg nu ned gennem Algade, ikke for hurtigt, for så når man ikke at observere, det man skal observere. Heller ikke for langsomt, for så ved alle og enhver, hvad man er ude på.

Skal vi sige en 30-40 km/t, lidt hidsige opspeedninger i frigear, lidt dobbelt udkobling (det giver en fortryllende hul udblæsning, som helt bestemt får folk til at vende sig om, hvad der jo præcis er meningen).

Kør, som om De leder efter et vanskeligt husnummer. Se lidt fjern og travl ud — selv om De har oceaner af tid. Stryger nu en person forbi, som De mener det er værd at betragte mere end een gang, bakker De tilbage (med diverse motordrøn) og ser indtrængende på gadedørene, som om De tænkte »Hvor f er nummer 578 i denne og så videre gade!«. Ved bakningen passeres personen i medgående retning, og dette giver rig mulighed for stjalne øjekast. Lad Dem endelig ikke mærke med nogen som helst interesse. Dette her »ved første øjekast« skal være helt tilfældigt og improviseret — og derfor må det naturligvis tilrettelægges meget grundigt.

Om at opnå kontakt

Strejf hendes øjne. Ja, vi gætter på personen er af hunkøn, men stands ikke hverken Deres blik, vogn eller motor. For stor ivrighed har i alt for mange tilfælde lagt alvorlige hindringer for både kortvarig og langvarig ung lykke.

Der skal ikke megen træning til at opdage, om hunkønspersonen er interesseret, og er det tilfældet, kommer det vanskelige med at bryde den berømte is.

Man kan

Smile. Ikke stort og voldsomt, som om man så Dirch Passer i dametøj. Heller ikke hovent, som om man gennemskuede alt og snøftede hånlige ad hendes middelgode realeksamen. Et *let* smil, et lidt *træt* smil gør sig altid, for det trætte bærer strejf af det fordærvede og røber noget om økonomisk formåen.

(Ja, ja, ja, vi ved godt, det er svært at være ung, men tab ikke modet. Træn hjemme foran spejlet).

Man kan også

Spørge om vej, eller bruge den dumme metode med at:

bede om en tændstik (men sådan noget går piger ikke med).

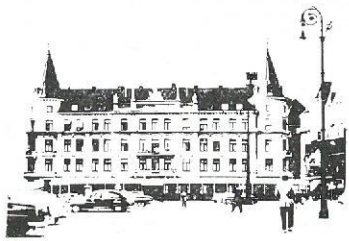
eller man kan sige:

— Undskyld frøken, har jeg ikke set Dem på en turistplakat?

Det sidste smigrer hende, for så tror hun, at De tror, at hun er et eller andet med fotomodel. De har altså indirekte givet hende en kompliment, fordi det jo er usandsynligt at en grim pige har optrådt på en turistplakat. Turistplakaten er noget sommerligt og festligt, og derfor skal De vælge den, frem for at spørge om hun ikke har været på en kiksannonce eller sådan noget andet underlødigt noget.

Kontakten i fuld gang

Der er nogle piger, vi har faktisk aldrig mødt dem, men der er nogle piger, der straks hopper ind i vognen. Dem skal De nu passe lidt på — sådan set. Det er mere trygt, når der skal bruges lidt overtaelse. På den anden side er det jo nemmere, hvis De ikke selv besidder talens magt.



HOTEL KRAMER

Moderne værelser . Restaurant . Club . Bar

Tel. Malmö 70120 . Telex 3159

Reagerer hun på spørgsmålene, af hvad art de nu er, kan De fortsætte med hvad som helst. For eksempel om hvor der ligger en benzintank (se dog efter, om De ikke holder ud for en. Det ville være flovt).

Det er sådan set smartere, hvis De spørger om et eller andet, der ligger længere borte, for så er der en mulighed for, at hun vil vise Dem vej, og er hun først i vognen, så... ja, ja det er da forår.

Men nu kan De jo selv se, at det tilfældige skal tilrettelægges omhyggeligt, og der er ikke noget dumt i at studere Traps topografiske (stedlig geografi og historie) værker. Hvis De altså spørger om, hvor den og den kæmpehøj ligger, vil hun — måske af lokalpatriotiske grunde — vise Dem dertil. Det er vigtigt at have disse påskud. I det nævnte tilfælde gør pigen Dem sin opvartning af venlighed mod den fremmede i byen og af *historisk* interesse, og der kan således aldrig opstå tvivl om hendes moralske indstilling. Hun har det, man populært kalder »rygdækning«.

Hun sidder i vognen!!!

Lad os forudsætte damen er anbragt ved Deres side, og De er på vej ud af byen, så vil vi bare sige: *hold hænderne på rattet så længe som muligt.* Tænkt så vidt muligt på kørslen. Kør ikke for stærkt, for De tænker jo *alligevel* på noget helt andet. Undgå for alt i verden at lade øjet fange af solstrejfene i hendes nylonstrømpeknæ. Husk på, der står vejtræer og telefonmaster langs grøfterne. De står bomfast.

Det vil give Dem et knæk i hendes omdømme, hvis hun opdager at vognen er lånt, derfor skal samtalen holdes flydende om alt andet end stilling, penge og den slags. Tal om foråret, om interesse af kulturel art. Imens skal vognen køres med tilpas overlegenhed, gearskiftning, nedgearing og kurvetagning.

Ved højresving kan De sætte hastigheden en kende op, for da vil hun blive tvunget blidt over mod Dem, hjulpet af de gavmilde naturkræfter, og på den måde er både De selv og hun fri for at bære ansvaret for den første spæde, livsalige og måske skæbnsvangre berøring.

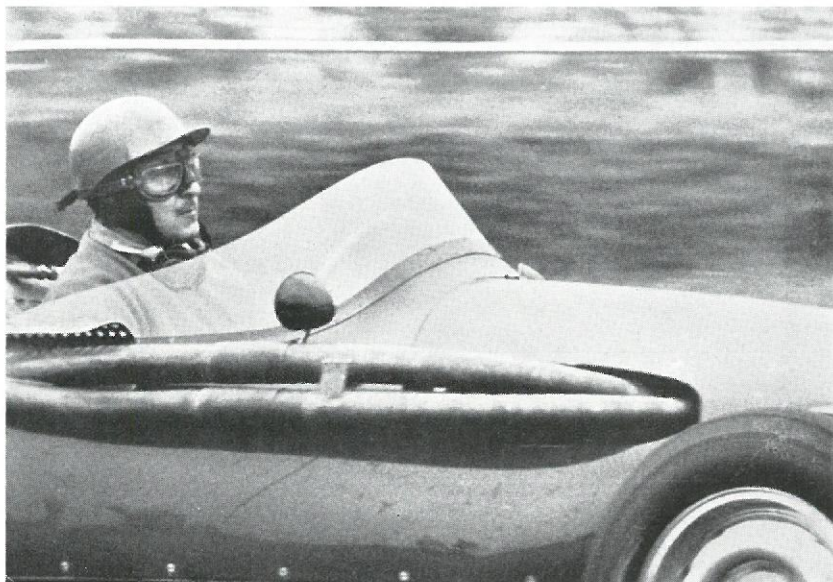
En bil er nødvendig

Det fremgår heraf klart, at en bil ikke er til at undvære. Den er vejen frem i mere end en forstand. I dag skriver man ikke digte om roser eller spiller middelmådigt guitar nedenfor en dames vinduer. Man laver et godt bremsespor i gruset, trykker på hornet og drejer bilradioen op. Men, al begyndelse er jo svær — her har De fået startgrundlaget, og burde være dybt taknemmelig.

Husk dog, denne her med at køre tom for benzin er for dårlig. Almindelig dannelse mellem unge piger, kræver, at de gennemskuer den. Sig hellere, at De har fået en uimodståelig lyst til at gå ud, netop her, og lede efter *skovvioler* — for så kombinerer De på en fin måde gamle tiders poesi med moderne effektivitet. De er kort sagt blevet en ung mand med fremtid i.

Rasmus.

Der lød et mægtigt BRAG



Jack Fairman var Stirling Moss medkører i 1959 både i Le Mans og i 1000 kilometerløbet på Nürburgring. Her fortæller han om sine oplevelser som fabrikskører i 10 år

(Artikel fra AUTOSPORT)

Det kan være et stort ansvar at skulle prøvekøre en ny racerbil på den stolte ejers vegne, og nu og da kan det også være lidt afskrækkende. Første gang man bad mig være behjælpelig ved afprøvningsen af en nykonstruktion var i 1950. David Brown's nye team, der bestod af 6-cylindrede Aston Martin coupèer var anmeldt til Le Mans. Holdet skulle anføres af *John Wyer*, og nogle måneder før løbet tog han mig og nu afdøde *Charles Brackenbury* med ud på den ny M.I.R.A. prøvebane (Motor Industries Research Association) ved Lindley i nærheden af Rugby. Prøvebanen var dengang ikke meget andet end en forladt flyveplads og endog en af de mere medtagne. Vor hovedopgave var at køre vognene rundt på banen for at finde svage punkter samt afprøve forskellige typer dæk, bremsebelægninger, støddæmpere etc.

Det var første gang jeg gjorde bekendtskab med John Wyers metodiske og enerverende arbejdsform, den der har banet vejen for hans sejre, som hele verden har hørt om. Vi skulle således køre

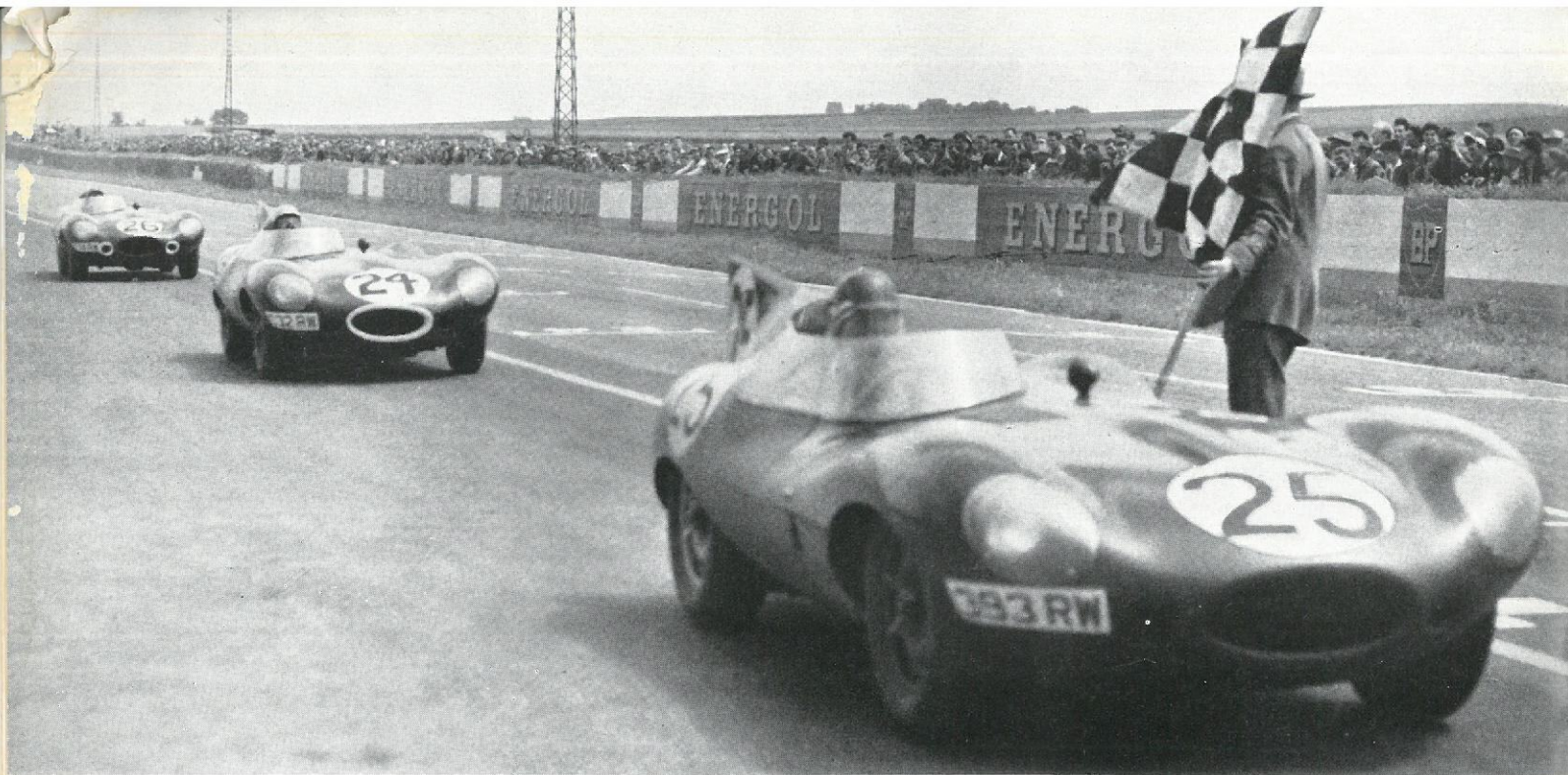
»Det er en skam Connaught måtte give op« siger Jack Fairman, »jeg tror Rodney Clark både kunne tegne og konstruere en vogn der ville slå verdenslifen«.

et bestemt antal omgange med stigende hastighed, derefter kontrollere bremsetromlernes temperatur, fjerne bremseblokke for at måle slidet etc. og begynde forfra igen med andre typer af slidbaner alt i en lang uendelighed, forekom det mig.

Min egen G. P. Bugatti

Til held for alle parter var min eneste opgave at køre efter instruktion; rapportere tryk og temperaturer og iøvrigt ikke lufte min mening med hensyn til manøvreringsevne. Og det var godt det samme, for på det tidspunkt havde jeg aldrig nogensinde kørt en vogn med uafhængig affjedring og andre raffinementer. Aston-vognens køreegenskaber afviger ikke så lidt fra min egen, G. P. Bugatti model 1929!! Jeg havde aldrig hørt om under- og overstyring, og hvis nogen havde talt om en »roll bar« (krængningsstabilisator) ville jeg have tænkt på noget med øl. Hvad angår støddæmperjustering kendte jeg det kun i forbindelse med de vintage biler, jeg i sin tid havde begyndt i som væddeløbskører, og hvor det vigtigste værktøj var den store nøgle, hvormed man kunne stramme friktionsstøddæmperne af Hartfordtypen.





Jaguarer sejrer. I Rheim 1954 blev det til en 1-2-3-4 sejr med Fairman på 3.-pladsen.

Den unge Mr. Moss

I 1951 opfordrede *Lofty England* mig til at slutte mig Jaguar teamet, og tidlig på foråret tog jeg til Silverstone sammen med den unge Mr. Moss for at prøve den ny »C« model. Jeg havde efterhånden lært en hel del om, hvad der kan influere på en vogns opførsel, idet jeg havde tilbragt det meste af vinteren sammen med nu afdøde John (Autocar) Cooper. John, der var en dygtig konstruktør, hjalp mig med at bygge en »eensædet« med en 2-liter Riley og en rørramme fra Ray Martin. Selvfølgelig løb vi tør for kapital og måtte opgive projektet, men Martins ideer med hensyn til rammekonstruktioner blev nu realiseret på den nye »Kieft 500«, som Stirling Moss kørte til sejr allerede første gang. Jeg havde som sagt i den periode lært en hel del om vigtige detaljer, jeg tidligere kun havde haft rent overfladisk kendskab til, som f.eks. den korrekte styringsgeometri, vægtfordeling, affjedring krævningscenter etc. Ikke fordi noget af dette var af så stor betydning for at prøvekøre Jaguars »C« model, idet 1) mit job bestod i at lære vognen at kende, før jeg skulle køre den i Le Mans, 2) den kørte så fantastisk stærkt, at der ikke var tid til at tænke på tekniske detaljer og 3) Jaguar's detaljer var der i alle tilfælde ikke noget i vejen med.

Hysteriske teoretikere

I begyndelsen af 1953 præsenterede Bristol deres ny racing projekt — 450 coupé modellen, og sammen med Tommy Wisdom havde jeg ikke så få prøvekørsler med denne type. Prøver der dog ikke

resulterede i særlige ændringer, udover at førersædet blev gjort mere bekvemt, og pedalerne blev anbragt på det rigtige sted. Jeg opdagede her, hvor hysterisk en teoretiker kan blive, når man antyder, at det ikke er verdens ottende vidunder, han har konstrueret. I alt fald var jeg meget dårligt tilfreds med vognens opførsel under prøvekørslen; jeg kunne ikke pege på noget bestemt — kunne bare ikke rigtig lide den. Ganske vist gjorde begge vogne sig vældigt ved Le Mans, men det siger måske noget om Bristolorganisationen, at de i løbet af kort tid ombyggede undervognen.

Vi deltog i 12 timers-løbet i Rhcims og vandt 2-liter klassen.

Vognen blev nu bedre og bedre i de kommende 2 år og lagde drunden til sit fine omdømme. Bristol's endelige mål var at vinde fuldt og helt, ikke bare 2-liter klassen, og med dette for øje, havde de bygget en meget større maskine, specielt til denne opgave. Desværre måtte det hele opgives, dengang al energi skulle sættes ind på flyvemaskinefabrikationen.

På dette tidspunkt arbejdede jeg meget sammen med Turner's, der havde bygget en ualmindelig tiltalende Formula 2 vogn forsynet med Lea-Francis motor. Prøvekørslen havde været af de allerskrappest — i rigtige løb — og vognens køreegenskaber og hele opførsel var gradvis ændret fra dårlig til særdeles god. John Turner lærte en masse af denne prototype på en »eensædet«, og al den viden er bygget ind i disse exellente små sportsvogne, som har vundet »The Autosport«s Championship. Jeg er glad for at have haft lejlighed til at være med til firmaets start.

Omhyggelige prøveførsler

Nogle af de mest intensive og omhyggelige prøveførsler jeg har deltaget i var med *Rodney Clarke's* Grand Prix vogne: Connaught. Jeg har ikke tal på turene til Goodwood og Silverstone, somme- tider var vi der i 3 dage i træk. Rodney hører til dem, der hænger sig i bagateller, og han havde kun et mål — fuldkommenhed. Lad os f.eks. antage, at problemet var krævningsstabilisatoren. Allerførst kørte jeg så 5 omgange for at varme både mig selv og vognen op og være sikker på, at alt virkede som det skulle. Efter et stop med hurtigt eftersyn af vognen, sendte Rodney mig ud på 2 eller 3 omgan- ge med stadig stigende hastighed — aldrig mere — for hvis der var svaghed i styregeometrien, kunne jeg da vænne mig til den og tage den i betragtning. Jeg kørte så ind og aflagde rapport. Alt, dæktræk, temperaturer, dækslid etc. blev skrevet op samtidig med, at mekanikerne afmonterede krævningssta- bilisatoren og påmonterede en stiver. Vi gentog der- efter processen måske 6 eller 8 gange, indtil jeg kunne sige: »Nu er det perfekt, overstyringen er forsvundet — vognen er parat til løb«. Jeg kunne på dette tidspunkt godt være noget udkørt, men uden hensyntagen hertil, insisterede Rodney på, at vi prøvede endnu en gang med en endnu stivere stabilisator. Vi kunne måske opnå et bedre resultat. Viste den sidste prøve forringede styreegenskaber,

Den private skotske stald »Ecurie Ecosse« opnåede stor popularitet på Monza hvor de konkurrerede med de ame- rikanske Indiana Polis vogne — der er konstrueret til kun at kunne køre venstre om, hvorfor man på Monza måtte lade 500 miles løbet afvikle »med uret« modsat den sæd- vanlige kørselsretning på Monza. Fairman kører vogn nr. 4.

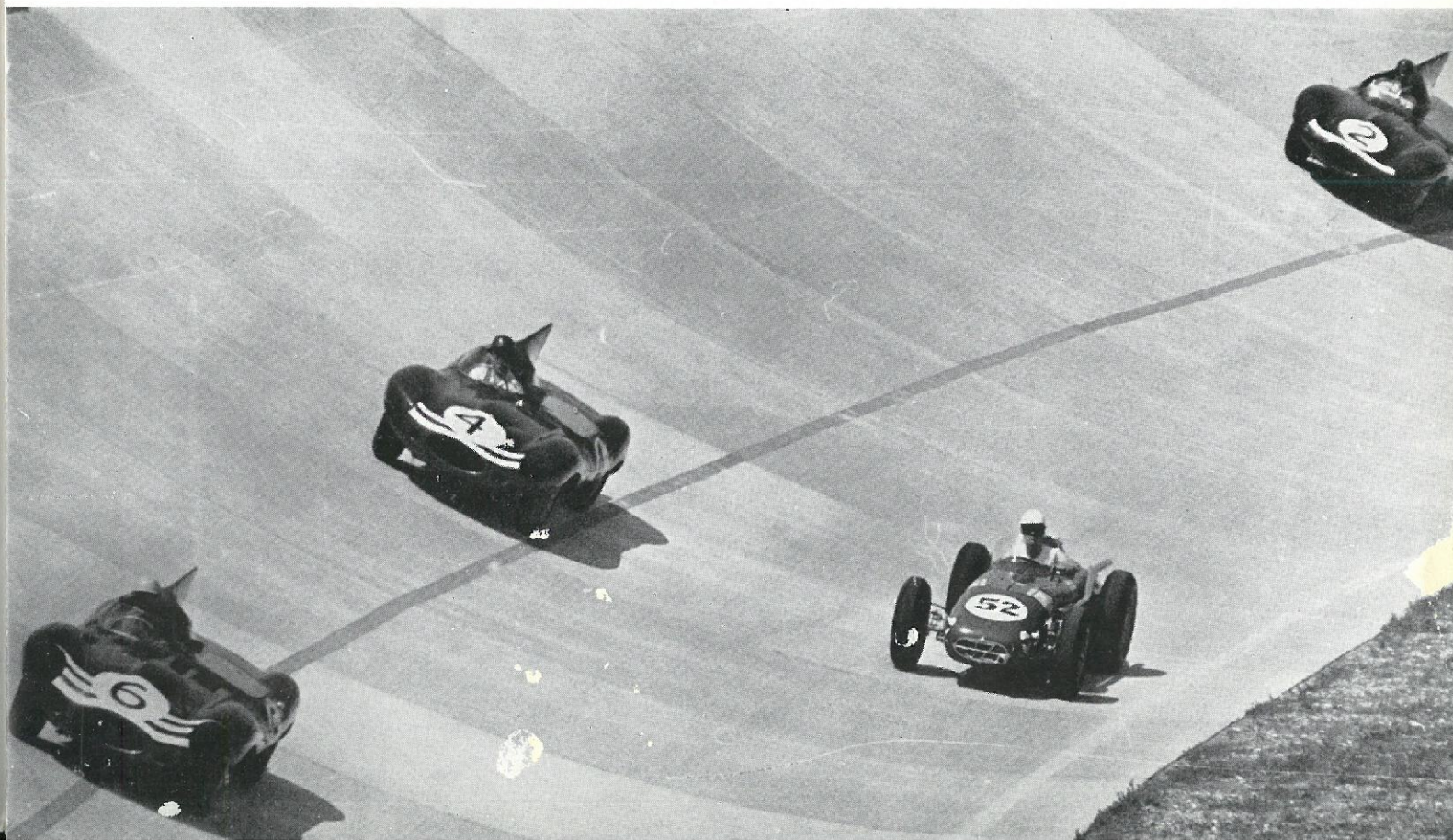
vendte vi tilbage til det foregående stadie, men så måtte der køres igen et par omgange, for at man kunne være sikker. Denne omhyggelige fremgangs- måde blev brugt overalt, såsom udvekslingsforhol- det mellem kron- og spidshjul, støddæmpernes ju- stering, forhjulenes sporing, baghjulenes stilling i det lodrette plan, det indbyrdes bremseforhold mel- lem for- og baghjul, pedaltrykket, køreegenskaber ved fulde og næsten tomme tanke, dæktryk, dæk- mønstre og størrelser, åbninger i karrosseriet til af- ledning af oliedunster fra motoren — i een lang uendelighed.

Når alt dette var gennemprøvet vidste vi, at vognen var klar til Silverstone. Drejede det sig om Goodwood, ville det være nødvendigt med en end- nu mere omhyggelig udvælgelse, idet et chassis, be- regnet på at skulle tage »Club corner« ved Silver- stone i et vidunderligt lang »drift«, måske ville væ- re helt forkert til »Lavant Corner« på Goodwood og forårsage et spinn eller det der er værre.

Måske lyder alt dette såre let. Men det er det så sandelig ikke.

Tallene ud ad vinduet

En »Boffin«s vigtigste opgave er tiderne. Sker der ændringer, skal han gerne kunne registrere det ved hjælp af tiderne — om der er sket fremskridt eller det modsatte. Her ligger en vanskelighed i, at den første runde måske bliver kørt kl. 9 om mor- genen, mens det endnu fryser lidt. Silverstone er et af landets koldeste steder, og disse prøveførsler fin- der som oftest sted om vinteren, dækkene bliver slidt en smule og står bedre fast, bremsebelægnin- gerne bliver slidt til, og hvad der før var en side-



vind, der fik mig til at tro, at vognen var afgjort ustabil, bliver pludselig til en rygvind, farten stiger, og det bliver vanskeligt at bevare en konstant køre-teknik, som kan give tidtagerne pålidelige tal. Så begynder det naturligvis ofte at regne midt i det hele, og alle tallene fra den dag ryger ud af vinduet.

Der lød et mægtigt brag

Naturligvis er det ikke altid så enkelt, man må hele tiden være på vagt overfor det uventede, særlig når det drejer sig om en prototype. Jeg kan huske en bestemt lejlighed med Syracuse Connaught'en, hvor alt var i den skønneste orden og forløb strålende. Efter stoppet ved Abbey Corner, hvor test-mandskabet havde oprettet sit depot, og hvor jeg skulle aflægge rapport, beordrede Rodney mig ud på, hvad han kaldte »5 hurtige omgange« til brug ved den sidste og endelige bedømmelse, og for at vi kunne få vognens bedste tider. På min anden runde gratulerede jeg mig selv med at have klaret Copse Corner lige så godt som Fangio og havde lige skiftet til 3die gear ved ca. 155 km.t., da der lød et mægtigt BRAG. Begge de udvendige kardankryds på bagakslerne havde sagt tak for i dag — følgelig ingen trækraft. De flagrende aksler ødelagde bremseslangerne, og så havde jeg ingen bremses.

Uden trækraft heller ingen mulighed for motorbremsning. All-right, jeg klarede mig igennem venstre svinget, og vognens gode strømlinje fik den til at fortsætte med næsten uformindsket fart gennem det næste sving — med skiftevis berøring af højre og venstre vejrabat i en linje man ihvertfald med sikkerhed kan fastslå ikke var den ideelle, men som dog tog farten så meget af, at jeg omsider fik vognen standset omtrent midt på den lange lige

strækning. Da Rodney hørte braget — efterfulgt af stilhed blev han selvfølgelig rædselsslagen og for straks hen til Copse. Da der intet syn var af Connaught'en *dér*, troede han, at den var røget direkte over skråningen og ind i skoven.

Det er en skam, Connaught blev tvunget til at bakke ud af G.P. sporten. Jeg tror stadigvæk at Rodney Clarke ville være i stand til at konstruere og bygge en »verdens bedste«. Hans sidste konstruktion — den hækmotorede vogn med 5 trins gearbox var omtrent 100 kg. lettere end Syracuse modellen, og i den var nedlagt alt, hvad Rodney havde lært i denne ubamhjertige og hårde skole. Han nåede så vidt som til at have mig siddende i vognen for at bestemme pedalstillingen og andre detaljer, og ordren til at opgive deltagelse i G.P. løbene kom for tidligt. Jeg tror virkelig, han ville have kunnet gøre sig gældende med sin sidste udgave af Connaught'en.

Anden form for spænding

Prøvekørsel kan også være spændende på andre måder. I 1957 ønskede *David Murray* fra Ecurie Ecosse at deltage i Monza »500 Miles Race«. Da Jaguars »D« model var bygget til landevejsløb og ikke til baneløb, sendte David, før han tillod sig at anmelde et 3-vogns team, sin berømte chefmekaniker »*Wilkie*« *Wilkinson* sammen med mig samt »D« modellen til Italien nogle uger før løbet.

Bortset fra en »rengøring« af undervognen og en forstærkning af affjedringen for at forhindre, at vognbunden berørte baneoverfladen på flugten henover Monza's nederdrægtige bumps, var en af opgaverne at se, hvordan dækkene ville klare det. Vic Barlow fra Dunlop kom for at hjælpe os, og han var noget bekymret.

Til virkelig stor hastighed — og vi listede den og



Sejr til slut. I 1959 sejrede Aston Martin endeligt i Le Mans. Her giver Stirling Moss nogle råd inden Jack Fairman overtager rattet. Imens giver pit-lederen Reg. Parnell sine instruktioner gennem en lille højttaler. For at vinde Le Mans skal vinderne i løbet af de 24 timer køre næsten 4 gange distancen København—Paris.



Syracuse udgaven af Coonaugh — navnet stammer fra det italienske Syracuse G. P. som Coonaugh vandt. Jack Fairman fik mere end en gang kuldegysninger under prøvekørslerne på Silverstone med denne vogn.

til omkring 270 km/t — er det nødvendigt med store hjul. Især på en stejl skråning, hvor centrifugalkraften presser vognen ind mod betonbanen og forøger vægten med 30 %. Det er forbløffende så få mennesker, der synes at være klar over dette faktum, plus det, at varme er gummiets ærkefjende. Styrken aftager, ligeså hurtigt som varmen stiger. Og jo større hjuldiameter, jo færre omdrejninger og des mindre ophedet bliver dækket. Vi kunne dog ikke bruge noget større end Dunlops standard road racing, da der ikke var plads til det under Jaguarens skærme. Barlow foreslog en 5-omganges prøvekørsel, hvorefter han kunne kontrollere dækttemperaturen. Så igen 5 omgange med større hastighed og kontrol igen.

Dækeksplotion ved 260 km/t

Efter nogle få hurtige omgange med en gennemsnitshastighed på over 240 km/t oplyste Barlow, at temperaturen var ved at nærme sig det kritiske punkt. Wilkie besluttede sig nu til at gå nogle kilometer langs med banen for at iagttage, hvordan vognen i almindelighed opførte sig, idet jeg havde beklaget mig over, at jeg næsten blev smidt ud af vognen ved bumpene. Jeg ventede, indtil han havde nået sin plads og startede så. På anden omgang røg yderste bagdæk af med et brag som fra en 6 tommer granat, lige i samme øjeblik som jeg var på vej ind i den hævdede kurve med ca. 260 km/t, men halvvejs forberedt på dette, klarede jeg at holde vognen på banen. Jeg standsede forsigtigt lige på det sted, hvor Wilkie stod på vagt. Det eneste han gjorde var, at beklage sig over at være gået flere kilometer til ingen nytte i den smeltende hede! Og Barlows kommentarer til situationen var, at nu kendte man i hvert fald den sikre maksimumshastighed! Dækket lå stadig på banen

Læs videre side 20

Hirschmann

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

AUTOANTENNER TIL ETHVERT FORMÅL

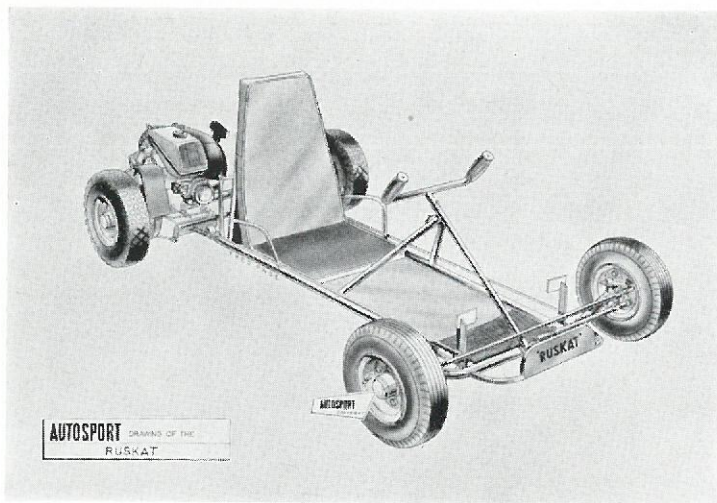
**En gentleman
går
med sorte sko
efter kl. 18**

-også om sommeren

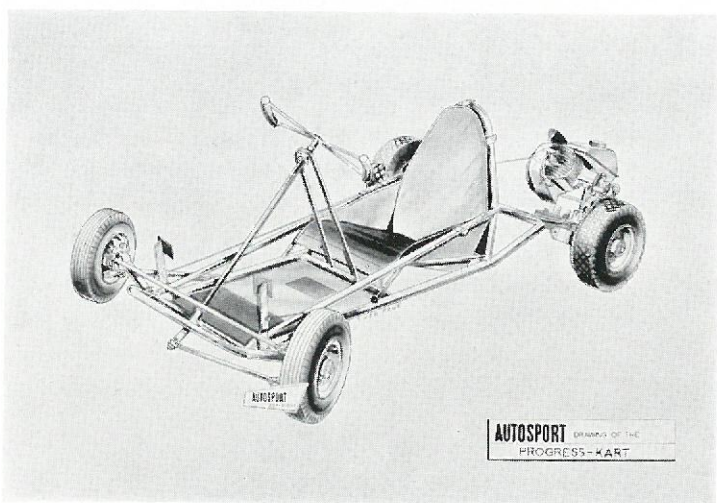
skift sko

GO K

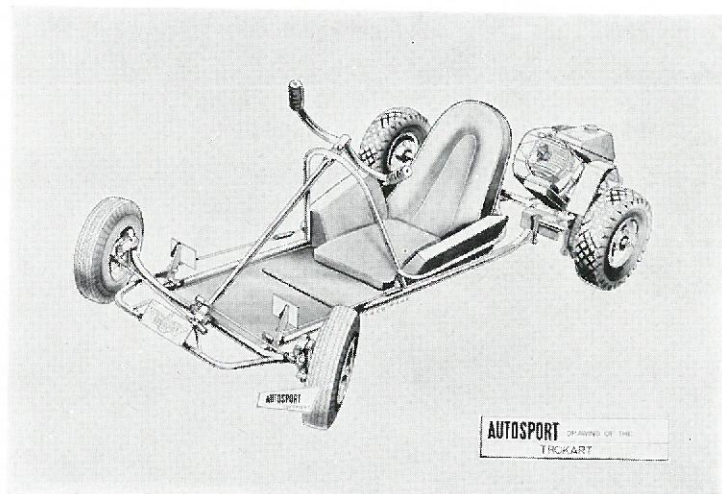
Smæk for sm



Jim Russel, lederen af Englands bedste racerskole, er ansvarlig for denne vogn. Adr.: London Road, Downham Market, Norfolk, Engl.



En af de bedste engelske fabrikker for rørrammer — Lotus rammen bl. a. — har fremstillet denne vogn. Progress Chassis Co., First Ave, Edmonton, London N. 18. Denne Go-Kart regner mange englændere for den bedste. Prisen varierer fra 1250 kr. for Cub A modellen på 100 cc til ca. 2300 kr. for »Grand Prix« (!) modellen, der har en tunet 197 cc Vill jers motor og 3 trins gearkasse. Uden motor koster denne model ca. 1400 kr.



Fabrikken hedde Trojan Ltd., og adressen er Purley Way, Croydon, Surrey, England. En lav og let vogn som påstås at have gode køreegenskaber.



Det var selvfølgelig amerikanerne, der fik denne skøre ide med Go Karts, og »Karting« som sporten kaldes, appellerer til alle, som kan køre en bil — og en hel masse, som ikke kan. Store fabrikker bygger Go Karts og andre sælger alle delene løse og efter andre sælger tegningre til dem, der skal have sig noget specielt.

Lad os hellere straks meddele en retelse i det danske Go-Karts reglement, som vi bragte i marts nummeret. Størst tilladte udvendige dækdiameter er forhøjet til 16 tommer fra de oprindelige 12 1/2 tomme — hvilket skulle gøre det lettere at skaffe egnede hjul og dæk.

Hvordan bygger man en Go-Kart!

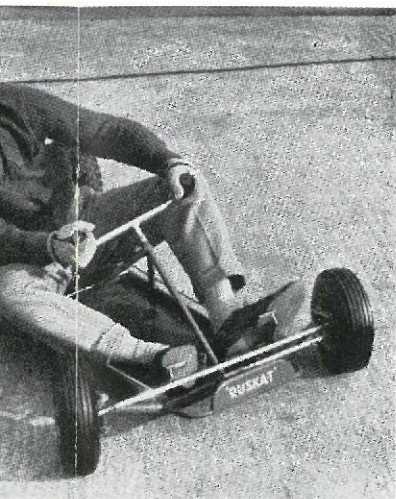
Affjedringsproblemer er man rart fri for og styringen er direkte uden udveksling, men selve styregeometrien må selvfølgelig være korrekt, men det er simpelt nok, og der er nok en ingeniør i familien, som vil føle sig smigret ved en henvendelse.

Han vil straks begynde at fortælle om »ackerman« effekt, men bliv endelig ikke forskrækket af den grund. Kender onkel Anders slet ikke noget til hvordan man beregner styringen, så skriv til Fart og Forms redaktion og vedlæg en frankeret svarkuvert — så sender vi alle oplysningerne.

Een ting skal man tage sig iagt for

KARTS

små skillinger



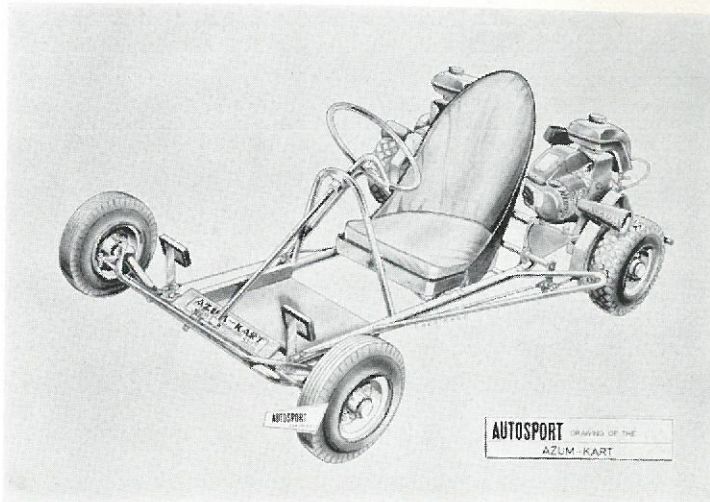
— kørestillingen. Prøv at studer de forskellige Go-Karts. Der skal være god støtte i tværretningen — ellers »stiger man af i svingene«, som det hedder. Og så skal afstanden fra ryglænet til pedaler være stor — og ryglænet skråne godt bagud. På denne måde får man tyngdepunktet ned og en god kørestilling.

Selvfølgelig kan man benytte to 100 cc motorer i stedet for een motor på 200 cc, men det er næppe nogen god ide, hvis man ønsker at holde vægten så lav som muligt — og det er vel meningen.

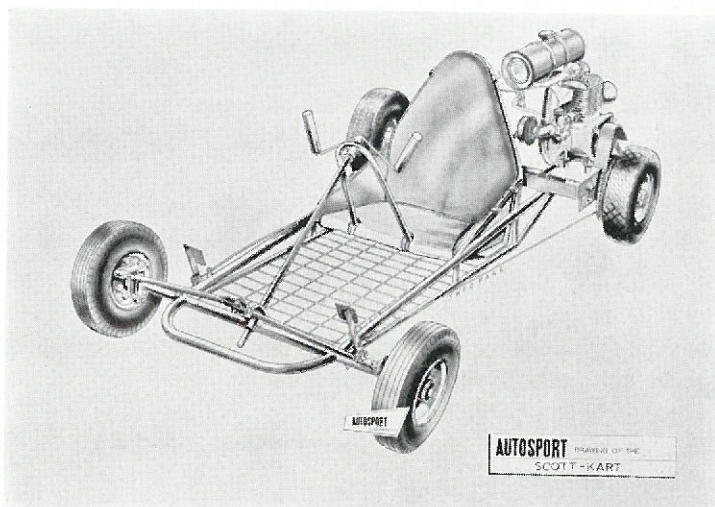
Et andet råd skal være at studere reglementet grundigt — intet er mere ærgeligt end at skulle ændre på noget, der ellers var fornuftigt nok men ikke i overensstemmelse med bestemmelserne. I denne forbindelse kan jeg sige, at det er tilladt at bruge en firetrins gearkasse og sætte det ene gear — 1ste gear — ud af virkning. Herhjemme vil mange iøvrigt velegnede motorer være forsynet med en firetrins gearkasse, og så må man altså prøve at bringe dem ind under reglementets forskrifter.

Go-Karts vil blive populære — snart sagt alle steder i landet kan man arrangere løb for disse vogne, og det er allerede ved at udvikle sig til en familie-hobby. Fædre og sønner dyster i ædel kappestrid på — man kan da vanskeligt sige i — århundredets mindste bil.

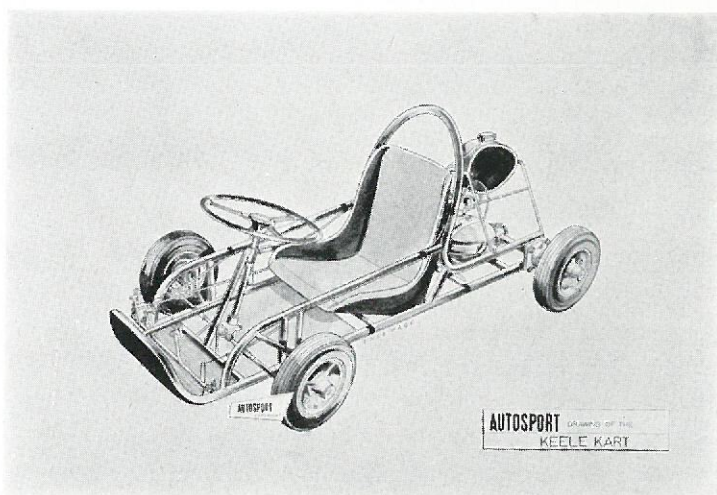
g.



Der leveres ikke mindre end 5 forskellige motorer til John Hume's Azum-Kart.



Scott karten produceres af Shephards Forge, Ltd., Windsor Garage, West Malling, Kent, England.



Rigtig rat og mere gennemført opbygning af pedalarrangementet udmærker denne vogn, som sælges af Keele Sales, 27-31, Court Parade, East Lane, Wembley, Middlesex, England.

som en stor sort slange, og jeg skal afstå fra at give, hvad der blev sagt af ham der tog det op. Dækket var gloende hed!

Forsøg med Aston Martin

Forrige år var Aston Martin opsat på rigtig at sætte noget ind på Le Mans, og den forberedende prøvekursel fulgte de samme omhyggelige regler, som jeg første gang havde stiftet bekendtskab med i samarbejde med John Wyer 10 år tidligere — kun at det denne gang var endnu mere grundigt. Der var ingen grund til at nære ængstelse med hensyn til Astons køreegenskaber. Den egentlige opgave var at finde hver eneste genvej til endnu en smule større hastighed, noget vi vidste, at Ferrari'en ikke manglede.

Da vi ved forårstid vendte hjem igen, blev der konstrueret nye karrosserier, og jeg tog med Reg. Parnell og hans teknikere til M.I.R.A. for at prøve dem.

Banen er selvfølgelig ikke meget lig den gamle 1950-aerodrom. Der er nu en triangular high speed rundkreds med 3 lige og ensartede sektioner sammenholdt med hævede sving. En omgang er ca. 4,5 km og kan køres med omkring 240 km/t. Der er elektronisk tidtagning, som registrerer vognens nøjagtige fart, mens den passerer en bestemt strækning. Reg. udarbejdede et system, hvorefter jeg kunne komme igennem de hævede sving med nøjagtigt 3500 omdrejninger i 3die gear, derefter akcellerere fladt ud, indtil jeg havde passeret tidsmåleren ca. 400 meter længere fremme. Jeg prøvede dette 3 gange, derefter 3 gange med 4000 o. p. m. og 3 gange med 450 o. p. m. Alle hastigheder blev noteret af Reg., og så måtte jeg gøre det hele om igen i topgear, d. v. s. akcellerere fra 3500, 4000, 4500 o. p. m. etc. Med resultaterne skrevet op blev der eksperimenteret med højere eller lavere vindspejl og med og uden tildækkede baghjul, udblæsningsrør på siden eller igennem vognen med udmunding bagud, og alle prøver blev udført individuelt som tidligere fortalt.

Alt dette tog lang tid, og jeg tror, vi måtte til M.I.R.A. 6 gange (det var trods alt ikke så kedsommeligt, som De måske tror).

Kompromis-karosseri

Ved en bestemt lejlighed var der en eller anden tidtager, der muntert bad mig komme igennem den hævede kurve med 5500 omdrejninger i topgear, ganske ignorerende det faktum, at ved disse omdrejninger ville farten have været for høj til ikke at blive tvunget ud over kanten af det hævede sving!

På grundlag af erfaringerne fra disse omhyggelige prøver udarbejdedes så det endelige kompromis-

karrosseri. Enkeltheder blev fastlagt med hensyn til vindskærmens højde og hældning, udblæsningsrørets længde, tildækning af baghjul, dækket over passagersædet og andre ting.

Som bekendt gennemførte Aston Martin, hvad de havde sat sig for, og vandt Le Mans 24-timers 1959, hvorefter de kunne stile mod sportsvognsverdensmesterskabet, og vandt det.

Unge geniens arbejde

Det var det. Man fortæller mig, at jeg i de sidste 10 år er den, der har kørt flest racerbiler. Det har været dejlige oplevelser, ikke blot belærende, men også morsomme. Nu går jeg f. eks. og venter på at blive opfordret til, inden Påskeløbet på Goodwood, at prøvekøre en ny vogn, som de unge genier på fabrikken har arbejdet med hele vinteren, så blodet sprang dem af neglene. Og hvad tror De, jeg vil blive præsenteret for? Jeg kan med sikkerhed pege på følgende 10 ting:

1. Bakspejle, anbragt på en sådan måde, at de enten giver et vidunderligt overblik over baghjulene og ellers intet, eller hvis de er ordentligt anbragt, vibrerer så voldsomt, at man overhovedet intet kan se.
2. Sædet er anbragt sådan, at man enten ikke kan nå pedalerne eller også har knæene oppe om ørene.
3. Speederen er anbragt, så man er ude af stand til at bruge »hæl og tå«.
4. Ingen steder at anbringe sin venstre fod, undtagen på koblingen.
5. Gearstangen anbragt, så huden bliver slået af knoerne, når man skifter gear og/eller låsen til bakgear så svag, at man rammer bakgearret, når man skal skifte til andet gear.
6. Vand- og olietryksmålere uden tydelig angivelse af, hvad der er hvad, og med 270 km/t er tiden knap.
7. Et ubeskyttet udblæsningsrør lige ved førersædet, som man brænder hænderne på, hver gang man skal ind eller ud.
8. Bremseså tunge, at man træder dem igennem bundbrædderne for at få et resultat, eller også så lette, så man bare behøver at ånde på dem, og man flyver næsten ud over vindspejlet.
9. Et ånderør fra motor eller gearkasse, der blæser varm olie ned ad nakken på een, mens man skal bruge al sin koncentrationsevne for at holde og helst forbedre sin placering. Og hvis man så gør vrøvl, siger »genierne«: »Oh yes, we know all about that«.
10. Prøver jeg så — overfor teknikerne, forsigtigt at berøre disse spørgsmål, bliver de frygtelig såret og antyder, at nu er jeg vist på vej til at blive for sart.

Jack Fairman.



Den engelske automobilklub R.A.C. har netop fornyet licenser for 1960 — mere end 14.000 sportslicenser skulle udstedes til medlemmer i mere end 2500 automobilsportsklubber.

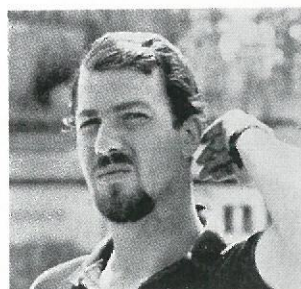


Stirling Moss skrivelse til F.I.A.'s sportskommission — C.S.I. som den kaldes — hvori han protesterer overfor de nye krav om fuld højde på racersportsvognenes vindspejle og selvstarter på Grand Prix formel I vognene, har fået støtte fra mange sider. For vindspejlenes vedkommende gjorde Moss opmærksom på, at de ikke måtte være højere, end føreren kunne se over dem, da oliedunster under løbet gjorde selve vindspejlet ugennemsigtigt. Svaret, og denne del er iøvrigt officielt — går ud på, at det er tilladt at skære en åbning i vindspejlet, som giver fri udsigt, uanset at resten af vindspejlet er uklart. Har de vise fædre mon nogensinde prøvet at skulle se igennem en af de gammeldags ruder, der bortset fra en lille cirkel foran føreren, blev helt uklare — mælkede — ved brud. Næppe — for så ville de vist nok betakke sig for at køre en racersportsvogn gennem Le Mans hurtige kurver. Men hvorfor skal vindspejlet være »standard«, når man alligevel må skære et højst »ikke-standard« hul i det?

Selvstarteren er Moss imod, fordi den forudsætter et batteri, i praksis ialtfald, selvom man teoretisk kunne bruge trykluft i stedet. Hvorfor forøge risikoen for brand på helt unødvendig måde. Kravets begrundelse er, at en kører med motorstop skal kunne komme væk i en fart, hvis han holder midt på banen — men en G.P.-vogn er nu ikke det tunge at skubbe til, og ulykker ved en direkte påkørsel af en holdende vogn er så sjældne, at de så godt som aldrig forekommer.

Den danske løbsæson begynder søndag den 24. april, hvor en række nye vogne vil komme til start. Foruden en ubekendt størrelse af Go-Karts får vi ikke mindre end 5 danskbyggede racervogne at se — alle bygget på Uno Jensens værksted, men nogle får hækmotor, andre er yderligt forbedrede udgaver af prototypen fra 1959. Uno Jensen råder over en maskinpark, der passer til formålet, og i vinterens løb har man anskaffet et dynamometer til brug i den videregående tuning af motorerne. Også karosseriets aluminiumsplader kan nu bankes op med en finish, der står på højde med det bedste udlændet præsterer. Det vil være et stort øjeblik for dansk automobilsport, hvis en dansk konstrueret vogn kan bringes frem til vinderpladsen foran mere end 20 europæiske formel J konstruktioner — men det er et meget ubeskedent ønske, det skal indrømmes. Og som Uno Jensen selv siger — det er ikke nok, vognen kan vinde — køreren har trods alt det sidste ord.

Den lille sportsvognklasse som fortrinsvis koncentrerer sig om Austin Healey Sprite har også gjort noget ved tingene i vinterens løb — mange vogne er blevet forsynet med kompressor, og med ca. 70 hk bliver den lille Sprite til en sportsvogn ingen får let ved at klare. Dens kraft/vægtforhold kommer ned på ca. 9 kilo pr. 1 hk — og så kan man jo prøve at finde seriesportsvogne med et bedre forhold, men det bliver svært.



Med lidt lykke og lidt held har svenskeren Joakim Bonnier chancer i køernes verdensmesterskab for 1960. Han kører for BRM, som ser ud til at kunne gå fra Cooperen selv med Stirling Moss ved rattet — og Moss' uheld fra de to tidligere år synes iøvrigt at skulle fortsætte. Nogle tror, han er for hård ved sin vogn — men undersøger man den kæde af uheld, der igennem de sidste 2 år gang på gang har sat ham ud af spillet, bliver der intet tilbage til støtte for en sådan anskuelse. — Men sagen er jo, at man lægger betydeligt mere mærke til, at Stirling Moss må give op end nogen anden.

SMØG ÆRMERNE OP

- vi vasker bilen og pudser lidt hist og her

Drejer det sig om at gøre en vogn i stand på en søndag, kommer man altid til kort. Man må nu engang lære at se i øjnene, at man ikke både kan vaske bilen grundigt, fjerne alle rustpletter, tage tjærepletter af og samtidig vokse kareten. Man kan nå dette med vasken og pletfjerningen og støvsugningen. Voksningen er en alvorligere sag, fordi den tager oceaner af tid og armkræfter.

Planlægningen skal altså ikke være for hidsig. Dette med vask har man læst så mange gange, men der er alligevel ting, som det er godt at få puttet ind i hjernecellerne igen.

Man skal ikke:

bruge sulfosæbe, hvis det er almindelig vognvask, hvor der ikke følger voksning efter. Sulfosæbe afleder fuldstændig lakken, og sulfo har den egen-skab, at det nedbryder vandets overfladespænding. Hvad det så er for noget, ser man klart ved at vand trækker sig sammen i dråber. Man kan for eksempel lade en toøre af aluminium flyde på vand, hvis den lægges forsigtig ned med en pincet. Da vil man se, hvordan den så og sige hænger nedbøjet i vandets overflade. Prøv så at komme sulfo i vandet. Bumps! vil toøren dumpe ned på bunden af koppen.

Afspændingen af vandet giver altså ingen muligheder for dråbesamlinger. Det gør vandet »tyndt«, så det formår at trænge ned gennem de små bitte huller i lakken og ind til metallet og starte rust. Det »tynde« vand trænger også ind gennem pladesammenføjninger og ind i alle hjørner og kroge, hvor det ikke har noget at gøre.

Sulfovask af bilen skal man kun foretage, hvis man har taget den store beslutning at give bilen voks. Husk det nu!

Almindelig vask foretages med koldt vand i en blød kraftig stråle, samt en blød langhåret børste. Bedst en hestehårsbørste, men den er forfærdelig dyr.

Den bløde børste og det meget vand skal til, for at undgå at støv og småsten ikke får lejlighed til at ridse lakoverfladen.

Rustpletter på krom kan gnubbes af med klude, når delene er vaskede.

Tjærepletter og oliestænk kan fjernes med polish,

Husk at spule under skærmene og hvis det kan lade sig gøre, undervognen, samt indersiden af hjulfælgene. Her sidder en masse skidt, der kan give hjulene ubalance.

Tør vognen med et vaskeskind, det er nemlig bedre end alt andet.

Et værre gnubbearbejde

Hvis man gider, kan voksningen gøres noget nemmere end i gamle dage. Men inden man går til den side af sagen, skal man med *polish* have fjernet »død« lak og kalkpigmenter. Det er et værre gnubbearbejde, og her findes på markedet ikke rigtig noget mirakelpulver, der vil gøre arbejdet selv. Jo grovere *polish*, desto hurtigere arbejde, men samtidig desto større nedslidning af lakken. Det sidste vil man jo ikke finde sig i, så derfor vælges en al de normale *polish*, og så må man smøge ærmerne op. Smisk lidt for konen, måske lader hun sig overtale til at tage motorhjelm.

Dette arbejde tager en evighed. Det er virkelig sandt, så nøjes med et bestemt stykke af vognen for den dag.

Det lette, det der viser vor højt besungne tekniske udvikling, er de flydende (halvflydende) vokser med indhold af silicone. Stoffet smøres på og og eftertørres med en klud. Oh vidunder. Bilen bliver strålende blank.

Silicone er et dyrt kemikalie. Det er noget af det mest vandskyende man kender, udover fedter og olier. Silicone er super super, hvor det drejer sig om at beskytte mod fugt, men det er noget af det værste til at ødelægge udsigten, hvis det kommer på forruden. En siliconebehandlet bil har store chancer for at få tørret silicone på forruden, især hvis man er så ubetænksom at tørre ruden med den klud man har brugt på vognen.

Silicone kan fjernes med særlige rensmidler. Spørg på servicestationerne. Man kan også selv forsøge sig med kridtpulver og klude. Kluden skal skiftes hyppigt, for meningen med arbejdet er at gnubbe siliconen ind i kluden — og ikke yderligere rundt på ruden.

Silicone findes blandt andet i en opløsning på sprøjtedåse, præparatet hedder *M.S.4 Silicone Compound* og denne snilde genstand kan man håndtere nemt, når man vil beskytte sit ledningsnet, strømfordeler, tændrør, tændspole, lygtefatninger, radioantenne og så videre. MEN. Dette morsomme arbejde, må man vente med, til disse dele er gjort rene. Der er ingen vej udenom. Hvem har forresten også sagt, at det skulle være nemt at gøre en vogn i stand?

Hvis man ønsker at have en ren motor også, kan den vaskes med petroleum og en blød pensel og bagefter tørres med en klud. — Husk forresten at sprøjte silicone op i det indvendige af strømfordeleren, for her er der størst risiko for overgang på grund af fugt.

Silicone kan også sprøjtes på forkromning og gummilister i sidste fald holder stoffet gummien blød og usprukken.

Peter.

er

noget
år til
jernet
gnub-
rigtig
lv. Jo
sam-
sidste
en al
merne
over-

erkelig
en for

e tek-
) vok-
på og
Bilen

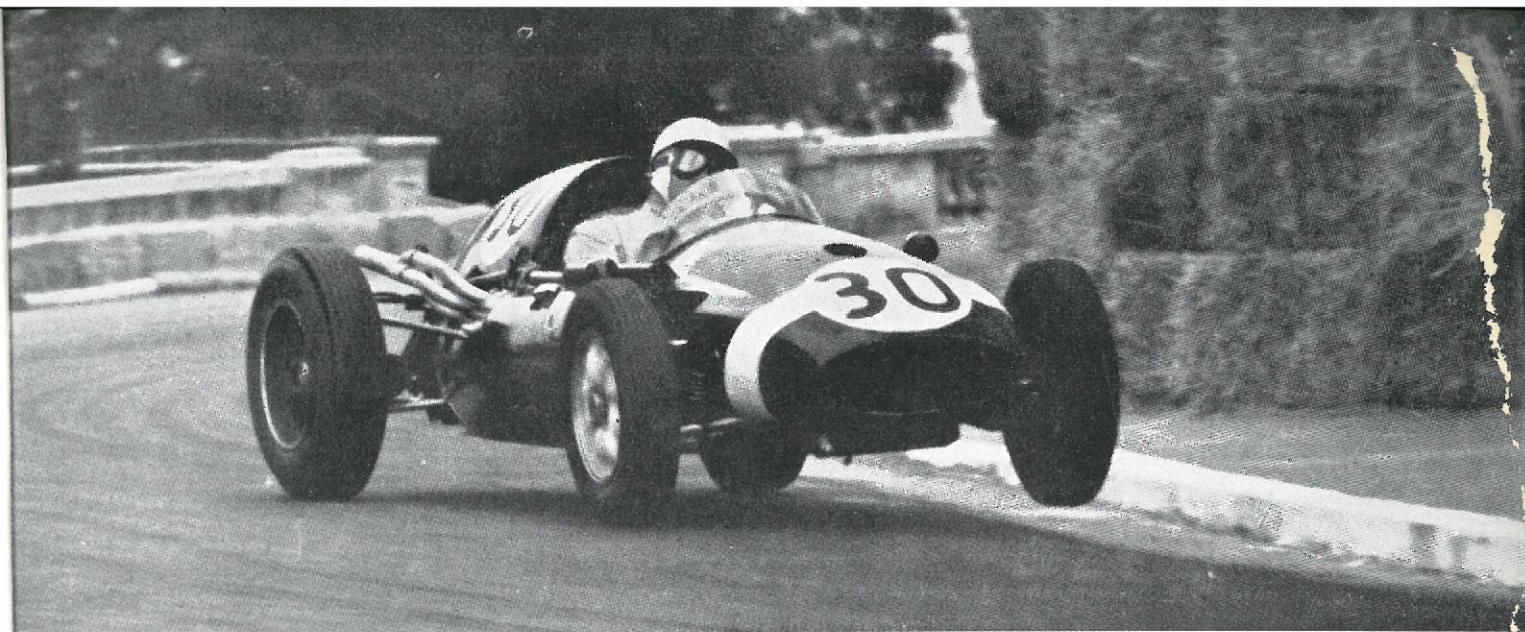
af det
ter og
jer sig
af det
ommer
store
n, især
ed den

midler.
å selv
en skal
t er at
erligere

ing på
e Com-
ændtere
strøm-
radio-
ame ar-
er gjort
ørresten
en vogn

rså, kan
nsel og
esten at
mforde-
gang på

ning og
ummien
Peter.



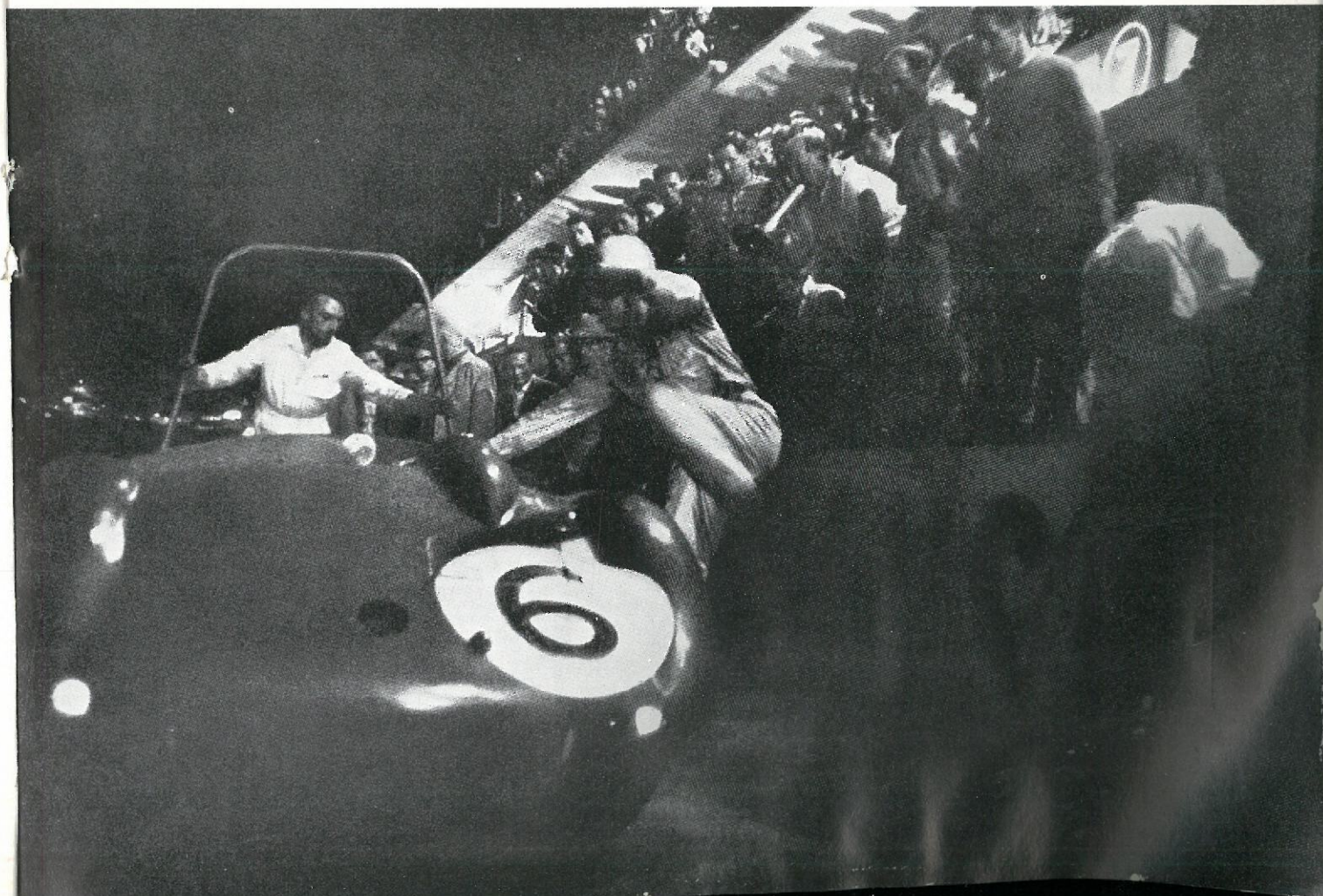
Her letter Stirling Moss forben med sin Cooper Climax i Grand Prix de Monaco, der kørtes den 10. maj sidste år. Billedet er taget i venstresvinget ved Casino og Hotel de Paris i Monte Carlo.

»AUTO-JAHR 1959-60«

Årets fornemste bil-publikation foreligger nu som syvende årbog af det schweiziske »AUTO-JAHR«. Selvfølgelig bringer bogen nøjagtige specifikationer på samtlige seriebyggede vogne, der var i produktion d. 31. december 1959 — det er altid rart at have ved hånden.

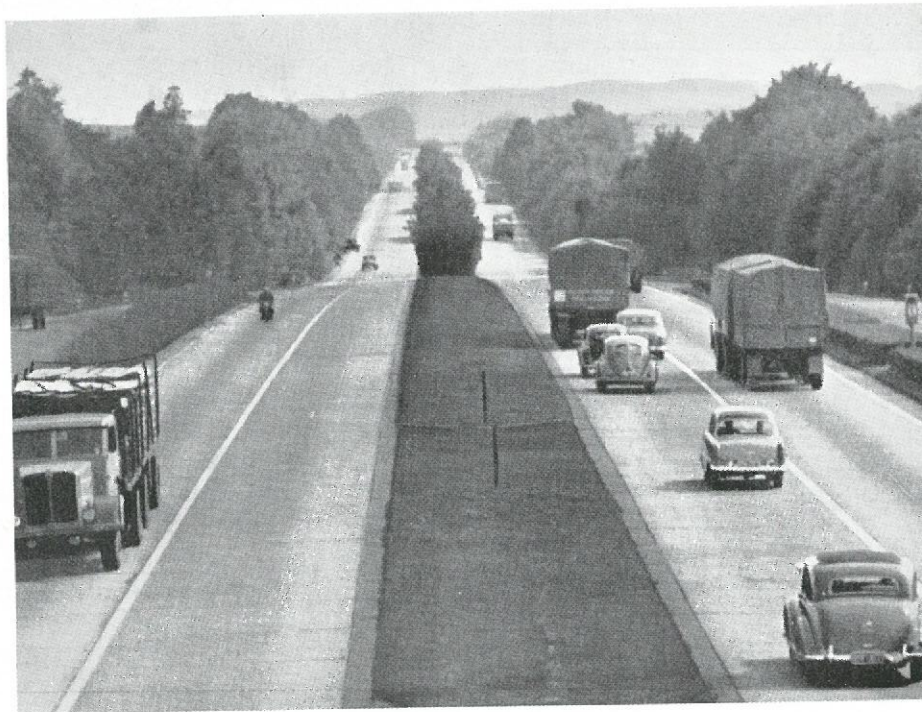
Det der gør bogen til noget særligt er det præcise udvalg af billeder i sort-hvidt eller farve kædet sammen med artikler af verdens førende konstruktører og automobilsportens kendteste folk. Det er ikke nogen billig bog — 42 kr. — men der er valuta for pengene, og sådan en bog har det faktisk ligesom det private fotografialbum med møster Karen — glæden ved begge bliver større jo ældre det bliver. (Tilsendt fra boghandler Knud Rasmussen).

Paul Frère vil ikke spille ét sekund. Her springer han i natens mørke ombord i sin Aston Martin og overtager rattet fra medkøreren Trintignant i 24 timers Le Mans løbet 1959.



Lige før FERIEN begynder

**Lidt om:
planlægning
rejsemåder
rejseruter**



Det betaler sig at planlægge sin ferie. Betaler sig af samme grund, som det er er gavnligt at have orden i sin økonomi. Man planlægger af to væsentlige grunde. For det første for ikke at blive løbet over ende af et sprængt budget, for det andet for at få mest muligt ud af den givne sum, og den tid man har til sin rådighed

Man bør fra første færd være indstillet på at være så få i bilen som muligt, navnlig hvis man agter sig ud på en lidt længere udenlandsrejse.

Det kan være fristende at fylde vognen op med venner og bekendte, for jo flere der er til at dele kørselsudgifterne, des billigere bliver turen.

Denne gevinst kan dog ikke opveje de ulemper, der følger med. Jo flere passagerer og dermed mer-

bagage der er i bilen, des mere trangt bliver der. Vognens fører skal nok klare sig — hans plads er jo på forhånd afstukket — men for de øvrige, mere eller mindre fastlåste passagerer, kan selv en dagsmarch på 100 km føles lang nok, og et par hundrede km vil let blive den dene tortur.

Hertil kommer, at vognen let kan blive overlæst, hvad den absolut ikke har godt af.

Skulle de her nævnte argumenter mod at være for mange i bilen ikke veje tungt nok, så tænk også på en tredje ulempe, og det er måske den største.

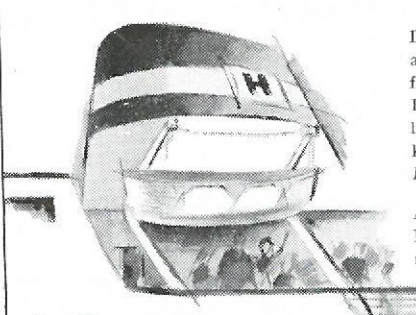
Jo flere meninger, altså jo flere mennesker Deres rejseselskab omfatter, des mere vrøvl og besvær kan der let opstå. Når den ene vil ligge ved stranden, vil den anden på museum; den tredje vil partout ud at se på varehuse, og den fjerde og den femte... Man kan naturligvis aftale at træffes igen på et bestemt klokkeslæt, men kommer alle parter så til aftalt tid?

Hvis De overvejer at foreslå familien Jensen at tage med på turen, så betænk Dem to gange, inden en uigenkaldelig invitation falder. Det er før sket, at venskabet er røget på en Rhin-tur.

Er De så heldigt stillet, at De kender et par mennesker, som De mener, at De er 100 procent på bølgelængde med, og derfor ikke har nogen betænkelighed ved at dele bil med, opstår let det problem, hvordan udgifterne skal fordeles.

Man bør altid have en klar aftale på forhånd. Rene kørselsudgifter såsom benzin, olie, smøring og gummislid (1 øre pr. km) er man normalt fælles om, og hertil kommer eventuelle færgesenge og parkeringsafgifter.

Hvis man camperer, deler man naturligvis ligeledes udgifterne til campingpladsen og til kosten.



Den festlige optakt til alle ferie-oplevelserne får De om bord på EUROPAFERGEN, hvor hele mandskabet kappes om at forkæle Dem - og Deres bil

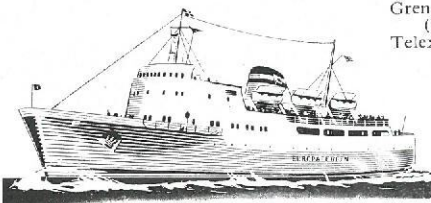
Alle oplysninger hos Deres rejsebureau eller motororganisation

ta'

EUROPAFERGEN

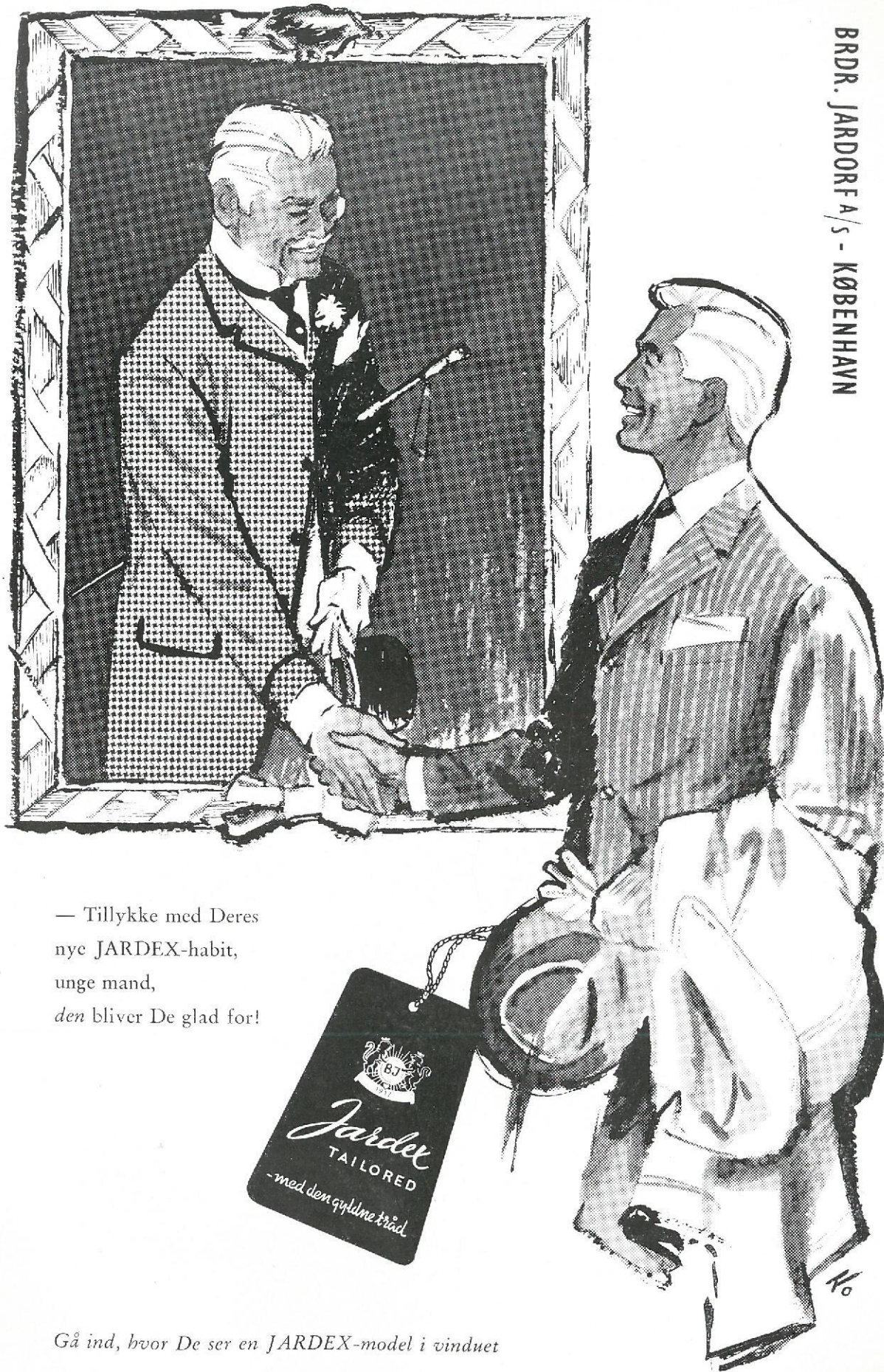
GRENAA-VARBERG

med i Deres bilferieplaner



Grenaa
(0631) 1212
Telex 9130

BRDR. JARDORF A/S - KØBENHAVN



— Tillykke med Deres
nye JARDEX-habit,
unge mand,
den bliver De glad for!

Gå ind, hvor De ser en JARDEX-model i vinduet

Hvis man ikke har en temmelig ny og absolut driftssikker bil, bør man ikke begive sig for langt bort, og slet ikke til steder hvor der er dårlige veje og knapt med værksteder — som f. eks. i Jugoslavien.

Skal man for første gang på motorferie, bør man i det hele taget ikke gøre turen for lang. Nye indtryk i kolossale mængder trætter mere end man tror.

Pas også på ikke at tilrettelægge turen for stramt. Programmet må være så smidigt, at der er en vis margin til »uforudsete hændelser«.

Hvilket land skal man vælge? I første række afhænger dette spørgsmål naturligvis af, hvad det egentlig er, man stiler efter.

Vilde bjergformationer udøver en enorm tiltrækningskraft på mange lavlandsbeboere, men nogle foretrækker den idyl, der er at finde i en mere behersket, smilende natur, og atter andre vil opleve mennesker og byer — broget folkeliv og smukke bygningsværker.

Udadtill har de forskellige lande hver sit at byde på. Enkelte lande er endda så rigt udstyret fra naturens side, at de spænder over hele registret. Impoverende bjerglandskaber glider over i frugtbart lavland; floder garneret med middelalderborge og vinmarker slynger sig gennem landskaber, hvor moderne storbyer veksler med maleriske landsbyer, hvis smilende og gæstfri befolkning lever efter anden sæd og skik, end vi er vant til.

Men også lande med en mindre afvekslende natur og en mere ensartet befolkning formår at vække interesse.

Tænk blot på vort eget velfriserede land, der i mangel af fremtrædende ydre attributter, dog har noget som ingen andre lande har. Dette »noget«, der gør, at Danmark er rejsemål for stadig flere turister fra snart alle egne af kloden.

Eller tænkt på kanallandet Holland, hvor det heller ikke er storslået panoramaer, der charmerer fremmede, men igen noget specielt, noget der simpelt hen er hollandsk, og kun findes i hollændernes eget land.

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

Hos nogle opdukker længsler ved at se en rejsefilm eller ved læsningen af en roman, medens andre — og vel nok de fleste, inspireres gennem begejstrede rejseberetninger fra venner og bekendte.

Der er også andre årsager. Et land bliver måske det udkårne, fordi det lige fra barndommens dage har stået i et særligt skær. En anden vælger det ferieland, der er særligt billigt at rejse i, medens den tredje kun vil det sted hen, hvor der er »civiliseret«, og hvor han kan klare sig sprogligt.

Der er også nogle, der vælger det nærmeste naboland, enten af magelighedshensyn, eller fordi køretøjets art eller tilstand ikke tillader ture af større rækkevidde.

Og så er der dem, som har et længe næret ønske om at opleve en ganske bestemt ting — måske en tyrefægtning, og er villig til at køre gennem det halve Europa, egentlig blot for at få denne ene oplevelse med.

Endelig er der mode-turister, folk der blot tager ud, for bagefter at kunne sige, at de har været dér og dér (skal det være særlig fint, da til Nice og Cannes). American style.

Når man er blevet enig om, hvor turen skal gå, bør man sætte sig grundigt ind i den pågældende del af Europa.

Der findes litteratur nok om de forskellige lande.

Det er godt i tide at blive klar over, om det er det rigtige land, man i første omgang har valgt sig.

Man véd, at der er dejligt i England, men er man også klar over, at der er venstrekørsel, og at det er forbasket dyrt at få bilen færget over? Der er også dejligt i Finland, men i største delen af landet kan det være vanskeligt at finde blot én, der forstår, hvor man siger — hvad enten man så siger det på dansk, svensk, engelsk eller tysk. Og iøvrigt er der også betydelige udgifter forbundet med at få bilen sejlet fra Stockholm til Åbo. Jugoslavien er absolut et charmerende rejseland, men det har visse steder dårlige veje, der meget vel er i stand til at knock-oute en ældre trofast bil.

Og der er vidunderligt i Portugal, men det ligger måske længere væk, end man egentlig forestiller sig. Og der er pragtfuldt i Nordnorge, men der kan være mere køligt og barsk end alle bryder sig om, medens der i Spanien på visse steder og visse årstider er så varmt, at en nordbo kan føle sig helt slået ud.

På forhånd bør man f. eks. kende det fremmede lands møntsystem, dets vejskilte og vigtigste færdselsregler.

Også visse sædvaner (eller ikke-sædvaner) bør man sætte sig ind i (det er f. eks. en alvorlig forseelse at promenerer offentligt med shorts i Spanien). Såfremt man har tid og lyst dertil, bør man lære lidt af de almindeligste vendinger, som er at finde i enhver parlør. Blot det at kunne tallene udenad, vil man kunne få megen glæde af, og mange italienere vil blive begejstret, hvis De kan de mest elementære fraser: goddag — farvel — værsgod — tak, undskyld, hvad koster det, er dette vejen til... o.s.v.

Altså en lille indsats, som giver stort og fornøjeligt resultat.

Bernhard.

Kort besked om hotelforhold i 31 lande



Det behøver ikke at være dyrt at bo på hoteller i en ferie. Normalt gælder, at jo længere man kommer fra alfarvej, des lavere er overnatningspriserne. I større byer og på eftertragtede turistcentre kan det mange gange — ikke mindst i højsæsonen — være vanskeligt at opdrive et ledigt hotelværelse. Har man på forhånd planlagt at overnatte sådanne steder, bør man i egen interesse forudbestille i god tid. På landet og i småbyer kan man næsten altid skaffe sig logi, blot man er fremme inden aften. Hotellister kan rekvireres hos de forskellige landes turistkontorer.*)

Den billigste udvej er at bo på vandrerhjem, hvis man ellers kan indstille sig på at overnatte i større fællesrum. Kun i Sverige, Norge og Finland findes vandrerhjem med familieværelser.

*) Vedrørende kurserne, er de for svingende til at vi tør bringe dem her, men De klarer Dem sagtens med kurslisten i dagens avis.

ANDORRA

Det lille velhavende bjergland har første klasses hoteller. De fleste af dem har dog kun åbent i sommersæsonen.

Vandrerhjem findes ikke.

BELGIEN

Udmærkede hoteller overalt. På et første klasses hotel ligger værelsespriserne fra ca. 140 frc., på mellemklassehoteller omkring 100 frcs. og på de billige hoteller op til 60 frcs. (Højsæson: 15. juni—31. august).

Der findes i alt 37 vandrerhjem i Belgien. På dem alle er der adgang for motorkørende. Forudbestilling modtages ikke for personer over 30 år. Overnatningspris: 15 frcs.

ENGLAND

Priserne er gennemgående høje. Almindelig pris for et værelse med morgenmad på et godt mellemklassehotel er ca. 40 sh. i London, og omkring 25—30 sh. uden for London. (Højsæson: juli-august). Landevejskroer (»inns«) 15—25 sh. Privat indkvartering 5—7 \$ pr. uge med fuld pension.

På de engelske vandrerhjem er der ingen adgang for motorkørende.

GLOBE HERRESKO, italienske linier i dansk kvalitet. Gennembrudt luftigt overlæder og blød og bøjelig kærnesål. Farver: Sort eller virginia.



Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt ...



- der er De
altid
sikker på en god
dækning



Hovedkontor:

VESTERGADE 98 - ODENSE
Telefon 114715

FINLAND

Et værelse på et 1. klasses Helsingfors-hotel koster i reglen 1200 mark. Mindre hoteller og provinshoteller er naturligvis billigere.

Finland har i alt 110 vandrerhjem. En del af dem har familieværelser. På de finske vandrerhjem er der adgang for motorkørende. Overnatningspris: 170 mark.

FRANKRIG

De franske hoteller er (ligesom campingpladserne) af meget forskellig standard, men forholdene er i store træk udmærkede. Her som alle andre steder bestemmer pengepungen, hvor luksuøst værelset skal være. Prisen pr. værelse ligger normalt således: dyreste klasse, fra 14—15 frcs. og opefter; mellemklasse og billigste klasse, ca. 6—8 frcs. (Højsæson: Paris juli-august, Rivieraen 15. jan.—15. marts og august, Biarritz 15. august—september).

Der er adgang for motorkørende på samtlige 276 franske vandrerhjem. Anmeldelse forud nødvendig i juli og august. Overnatningspris 1,30 frcs.

GIBRALTAR

I Gibraltar by findes flere gode hoteller, men det kan være svært at opdrive et ledigt hotelværelse. Fuld hotelpension koster fra omkring 16 sh. op til 55 sh. Vandrerhjem er der ingen af.

GRÆKENLAND

Udmærkede hotelforhold, bortset fra at der nogle steder hersker en følelig mangel på hoteller. Store hotelbyggeriprojekter er i gang. Hotellerne i Grækenland inddeles i 5 klasser, og priserne for værelser er: luksus, fra 100 dr., mellemklasse 50—70 dr. og billigste hoteller 15—40 dr. (Lavere priser uden for højsæsonen).

Endnu er der kun få vandrerhjem i Grækenland — ialt 9. Der er adgang for motorkørende. Overnatningspris: 12 drachmer.

HOLLAND

De hollandske hoteller er propre og priserne rimelige. Det omtrentlige prislag for værelser er: klasse, 11—12 gylde; mellemklasse 5—10 gylde; billigste hoteller, op til 5 gylde. (Højsæson juli-august).

På de hollandske vandrerhjem er der ingen adgang for motorkørende.

IRLAND

Hotellerne og landevejskroerne på den irske ø er i det store hele gode, (inddelt i 6 klasser), og priserne er gennemgående billigere end i Storbritannien (Højsæson: august).

Der findes ialt 49 vandrerhjem på Irland, heraf 16 i Nord-Irland og 33 i Eire. a) Nord-Irland: Adgang for motorkørende. Intet madsalg i vandrerhjemmene. Overnatningspris 2 sh. 6 d. for personer over 16 år. Under 16 år 1 sh. 6 d. b) Eire. Adgang for motorcyklister og knallertkørere, men ikke bilister. Intet madsalg i vandrerhjemmene. Overnatningspris: samme som i Nord-Irland.

ISLAND

Der er småt med hoteller på Island, og de, der er, er beskedne med hensyn til komfort. Fra 50—100 islandske kroner for et enkeltværelse.

Island har 5 vandrerhjem. Adgang for motorkørende. Intet madsalg i vandrerhjemmene. Overnatningspris: 10 isl. kr.

ITALIEN

Der findes hoteller praktisk taget overalt i Italien. De italienske hoteller opdeles i 5 klasser. Det normale prislæg for et »standardværelse«: luksus, ca. 2000—4000 lire, kl. I, 1400—2800 lire, kl. II, 1000—1200 lire, kl. III, 800—1100 og kl. IV, under 800 lire. (Højsæson: juli-august).

I den italienske støvle findes der 64 vandrerhjem. På alle er der adgang for motorkørende. Anmeldelse forud nødvendig i juli og august. Overnatningspris: 200 lire.

JUGOSLAVIEN

Der findes mange udmærkede og billige hoteller i Jugoslavien. De er inddelt i 3 kategorier, og som retningsgivende værelsespriser kan opgives: klasse A ca. 1000 dinarer, klasse B ca. 500 din. og klasse C ca. 325 din. På de allerbilligste småhoteller kan man komme ud for tarvelige forhold.

Endnu findes der ingen vandrerhjem i Jugoslavien.

KORSIKA

Der er mange gode hoteller på Korsika, og nye er stadig under opførelse. Et jævnt godt hotelværelse koster 6—8 frcs.

Vandrerhjem findes endnu ikke.

LIECHTENSTEIN

Liechtenstein har ikke mindre end 30 udmærkede hoteller eller Gasthöfe. Priserne svinger fra 4—5 frank på de billigste til ca. 20 frank for et værelse på de dyreste hoteller.

Vandrerhjem findes ikke i selve Liechtenstein.

LUXEMBOURG

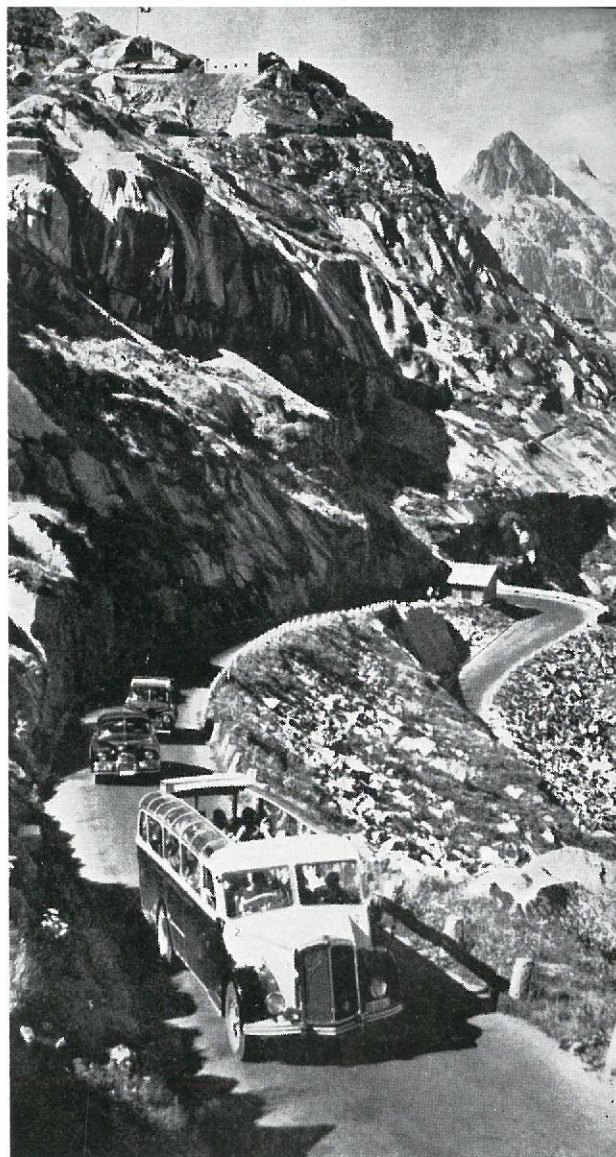
Luxembourg er rigt på hoteller med udmærkede og propre forhold. I højsæsonen — fra juni til september — ligger priserne på hotelværelser gennemgående fra ca. 125—300 frcs.

Luxembourg har ialt 12 vandrerhjem. Modtagelse af motorkøretøjer er overladt til værtens afgørelse. Overnatningspris: 12 lux. eller belg. frcs. for personer over 20 år. Under 20 år 8 frcs.

MAROKKO

Den officielle hotelliste opgiver 303 hoteller (opdelt i 8 klasser). De billigste familiehhoteller har værelser fra mellem 300 og 500 frcs. På de mest luksusprægede hoteller ligger værelsespriserne fra ca. 1200—1500 frcs.

Indtil nu findes der 10 vandrerhjem i Marokko. Modtagelse af motorkørende er overladt til de enkelte værter afgørelse. Der er intet madsalg i vandrerhjemmene. Overnatningspris: 100—150 frcs.



NORGE

Pæne, enkle mellemklassehoteller — 7—12 kr. Privat indkvartering almindelig forekommende overnatningsform i Norge. I mange fjeldområder findes turisthytter med sengeudstyr og madservering for dem, som vil vandre i fjeldene.

Af vandrerhjem findes der 195 i Norge. På alle er der adgang for motorkørende. En del af vandrerhjemmene har iøvrigt familieværelser. Overnatningspris: 2,50—2,75 kr.

PORTUGAL

De portugisiske hoteller opdeles i 6 klasser. Over hele landet findes udmærkede bilistkroer og familiehhoteller (estalagas eller pousadas). Halvpension anbefales på grund af de meget omfangsrige måltider.

På de portugisiske vandrerhjem — der er i alt 7 — er der adgang for motorkørende. Overnatningspris: 7,50 escudos.

SAN MARINO

I takt med den stigende turiststrøm, er der opstået flere moderne hoteller. (Højsæson: juli-august). Vandrerhjem, ingen.

SARDINIEN

Billige hoteller. 5—10 kroner for en overnatning. I alt 6 vandrerhjem. Adgang for motorkørende. Overnatningspris: 200 lire.

SCHWEIZ

Meget fint hotelvæsen bygget på traditioner. Hotellerne kategoriseres i 5 klasser. For et jævnt godt værelse på hotel eller Gasthof må man regne med at måtte betale omkring 4—7 frs. På deciderede luksushoteller ca. 20—25 frs. (Højsæson: juli-august). På Schweiz's 146 vandrerhjem er der adgang for motorkørende. Aldersgrænse på 25 år, undtagen for personer med lederkort.

Overnatningspris: maks. 2 sch. frs.

SICILIEN

Der findes endnu relativt få luksushoteller på Sicilien, men derimod en del udmærkede klasse II-hoteller med værelser i prislaget ca. 1000—1200 lire.

Vandrerhjem. Der er adgang for motorkørende på Siciliens 4 vandrerhjem.

Overnatningspris: 200 lire.

SKOTLAND

Hotellerne er gennemgående dyre i forhold til kvaliteten. På et 1. klasses hotel koster et værelse normalt ca. 50—60 sh., på et 2. klasses hotel 25—40 sh. (Højsæson: juli-august). Indkvartering hos private — ca. 16 til 20 sh. — anbefales.

I modsætning til de engelske vandrerhjem er der på de skotske (i alt 92) adgang for motorkørende. Dog har vandrere og cyklister fortrinsret. Anmeldelse forud tilrådeligt fra 1. juli til 15. august. Overnatningspris: 3 sh for personer over 16 år. Under 16 år 1 sh. 6 d.



FOTO-TIPS FOR BILISTER

Hvad man bør tage med.

Kamera, film, blitz, blå og hvide blitz, solblænder og for sorthvid fotografering også gulfilter. Lad aldrig Deres kamera ligge ved bagruden i vognen, udsat for solens kraftige påvirkning, og pas på sandpartikler, når De har kameraet med ved stranden.

Hvad man skal tage vare på ved sorthvid fotografering!

Sørg for at have en god film i kameraet, f. eks. AGFA Isopan F, og brug altid Deres solblænder. Husk at indstille apparatet på den rigtige afstand, da man ofte ser et ellers godt eksponeret billede ødelagt ved denne forglemmelse. Husk altid at få forgrund, gerne personer, på billederne, men sørg for at motivet ikke ser arrangeret ud. Tag hensyn til tågedis, når De fotograferer i bjergegne, at disen ikke dækker det væsentligste af motivet.

Fotograferer De i farver!

Ved farveoptagelser gælder det om altid at benytte en film, der er »farverigtig«, d.v.s. en film, der gengiver de naturlige farver bedst muligt, f. eks. AGFACOLOR. Det er ikke altid det farvebillede, der indeholder de fleste farver, der er det bedste: Et billede komponeret i få, men valgte farvenuancer, er som regel det behageligste at se på. Husk, når De farvefotograferer, at nær-

billeder altid gør sig, ligesom billeder med en rolig baggrund. Undgå så vidt muligt farvereflekser, da disse som regel tager sig grelle ud på billederne. Benyt altid belysningsmåler ved farveoptagelser, det sikrer Dem den rigtige eksponering.



Hvorfor skal man tage blitzudstyr med!

Fordi man utallige gange ved dagslysoptagelser kan få brug for oplysnings-blitz, der i særlig grad er nødvendige, når det gælder næroptagelser i modlys. Derudover er det altid rart at vide sig sikker på at kunne tage billeder med hjem af interiører o. l. Til sorthvid fotografering benyttes hvide blitz og til farvefotografering blå blitz.

SPANIEN

Spanien har udmærkede hoteller til meget rimelige priser, selv i eftertragtede turistcentre. Hotellerne opdeles i 5 kategorier. Værelser på luksushoteller koster fra ca. 125 pesetas, på mellemklassehoteller ca. 60—80 pesetas, og i den billigste klasse op til 40—50 pesetas.

Efterhånden har Spanien 33 vandrerhjem. Der er adgang for motorkørende, men de fleste vandrerhjem er kun for mænd. Anmeldelse forud tilrådeligt i juli-august. Overnatningspris: 12 pesetas + parkeringsafgift.

SVERIGE

Uanset hvilken prisklasse, er der altid rent og pænt på de svenske hoteller. Mellemklassehoteller koster ca. 8—11 kr.

Sverige har ikke mindre end 263 vandrerhjem. På dem alle er der adgang for motorkørende. En del har for øvrigt familieværelser. Overnatningspris: 2,50 sv. kr.

TUNIS

Tunis har et temmelig veludviklet hotelvæsen. Et absolut acceptabelt værelse kan fås for ca. 1000 frs. Der er oprettet en halv snes vandrerhjem, men endnu er der ingen konkrete oplysninger om indkvarteringsforholdene.

TYRKIET

I alle større byer findes hoteller. Man kan risikere at få utøj, også på lidt pænere hoteller. De tyrkiske luksushoteller er dyre at bo på.

Vandrerhjem findes ikke.

TYSKLAND

Hotellerne i Vesttyskland inddeles i 5 klasser. Jævn godt værelser kan i større byer fås fra 6—7 DM, i mindre byer ca. 4 DM. Gennemgående pæne forhold overalt. På luksushoteller koster værelserne fra ca. 20 DM og opefter. (Højsæson: juli—15. sept. Der findes en del Autobahn-Rasthäuser, beregnet for langturskørende.

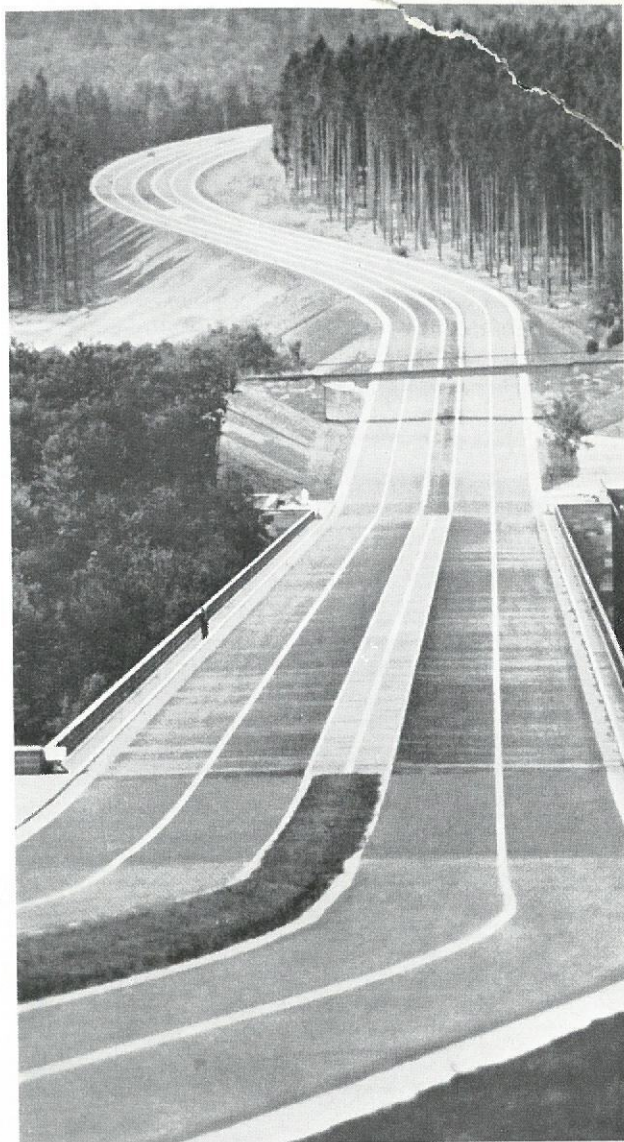
Vesttyskland har 719 vandrerhjem, men på ingen af dem er der adgang for bilister. Motorcyklister og knallertkørere under 25 år modtages, hvis der er ledige senge efter kl. 19. Overnatningspris: 1,40 DM for personer over 20 år. Under 20 år 0,70 DM.

VATIKANSTATEN

Billigste hotelmuligheder i Rom: Luksus fra ca. 2000 lire, klasse I fra ca. 1400 lire, klasse II fra ca. 900—1000 lire, klasse III fra ca. 800 lire og klasse IV under 800 lire. (Højsæson: juli-august).

WALES

Mange gode hoteller og landevejskroer. En god



seng kan fås for 15—25 kr., i de populære badebyer noget mere. (Højsæson: juli—august).

På vandrerhjemmene er der ingen adgang for motorkørende.

ØSTRIG

Det er billigere og fornøjeligere at bo på Gasthof, eller hos private som lejer værelser ud, end på hotel. De østrigske hoteller inddeles i 5 kategorier. De mest luksuøse har normalt værelser fra 150 Sch., mellemklassehoteller ca. 50—75 Sch. og klasse IV-hoteller op til 30 Sch. Hos private lidt uden for alfarvej kan man finde et fortrinligt værelse til 20—25 Sch. pr. nat. (Højsæson: juli—august).

I Østrig findes der 112 vandrerhjem, og der er adgang for motorkørende, men vandrere og cyklister har fortrinsret. Ligeså har personer under 25 år fortrinsret. Overnatningspris: 3—15 Sch.

PIPE
DAN
13 VESTERGADE
Copenhagen
DON'T PASS BY
WHEN YOU PASS BY



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

STRENGT FORTROLIGT!

Hvordan De rent tilfældigt kan få lagt 2-3 europæiske motorløb ind i ferien - uden at Deres kone fatter mistanke

Det er jo nemlig *det* der er problemet. De og jeg kender altfor godt denne »ikke-vide-hvad-man-skal-tage-sig-til« fornemmelse, der breder sig med kvadratet på feriens længde. Næh, så er det bedre at sidde en onsdag aften i hjørnet af Belgien og vide, at på søndag køres det belgiske Grand Prix på Spa-Francorchamps — og alt er lagt omhyggeligt til rette på forhånd.

Selvfølgelig må man ikke lade Spa indgå i rejseruten, — det fatter Deres kone straks mistanke til. Rheims er heller ikke noget godt navn at putte ind i rejseruten. Deres kone vil fatte mistanke, da hun i værste fald ve det det franske Grand Prix køres i Rheims og ialtfald ved, at bortset fra Domkirken er der ikke meget sjov ved byen. Hvis De ikke er af »domkirketypen« er De straks afsløret.

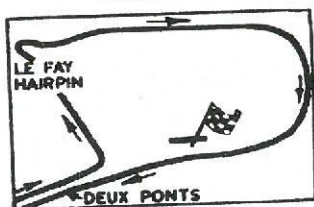
Næh, Spa ligger i Ardennerne og Ardennerbjergene lyder

godt — og er det forøvrigt. Og syd for Rheims ligger Epernay — champagnebyen — og banen ligger midt imellem. Skovjordbær med sur fløde, foreller med citron og Chateaubriand med brøndkarse, pommers frites og sauce bernaïse — dér til mokka og svage motordrøn fra træningen fredag aften — det er den rette optakt til Deres »improvisationer«.

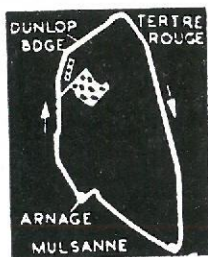
Resten går med garanti af sig selv. Deres kone og børn synes ideen med at blive et par dage på stedet og overvære det..... Grand Prix er glimrende. Deres kone betror Dem endog at dette er netop den helt rigtige måde — og at hun ikke fatter at de to englændere i den grønne Bentley fra Ruder Kongens tid og som de lærte at kende til middagen, har kørt mange hundrede kilometer for at komme til motorløb.

Og hermed så lidt hjælpemidler til planlægningen. Franz

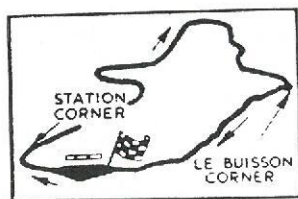
FRANKRIG



Montlhéry, 15. maj og 9. oktober.
Permanent bane med hævede sving, fulde strækning ca. 12 km. Rekord: **Lewis Ewans** i formel 2 **Cooper**. Banen ligger 22 km. syd for Paris ad N 20.



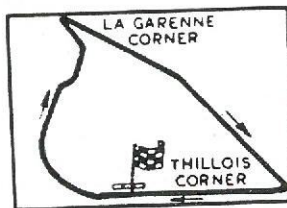
Le Mans, 24 timers løb, 25-26 juni.
Landevejsbane, 13,46 km. pr. omgang. Rekord: **Hawthorne**, 204 kmt. (**Ferrari**). Le Mans løbet hører til de klassiske sportsvognsløb hvorimod løbet aldrig har omfattet formel 1 vogne. Banen ligger 8 km. fra byen Le Mans, hovedvej N 23 fra Paris.



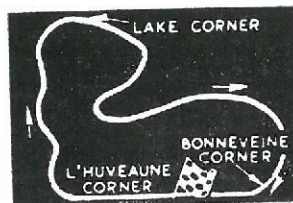
Pau, Grand Prix, 18. april.
Landevejsbane, 2,76 km. pr. omgang. Rekord: **Behra**, 104,71 kmt. (**Gordini**).



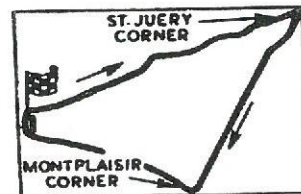
Rouen, sportsvognsløb, 12. juni.
Landevejsbane, 6,54 km. pr. omgang. Rekord: **Musso**, 165,4 kmt. (**Ferrari**). Mere en bane for køreere end tilskuere. Banen ligger lige udenfor byen og ca. 120 km. fra Paris ad N 840.



Rheims, franske Grand Prix, 3. juli.
Landevejsbane, 8,3 km. pr. omgang. Rekord: **Moss**, 209,3 kmt. (**B. R. M.**). Som optakt til løbet køres et sportsvognsløb over 12 timer og et løb for formel 2, mens selve G.P. er for formel 1. Banen ligger 6 km. fra Rheims.



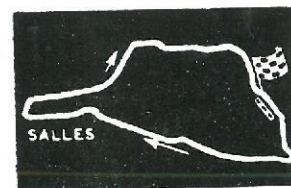
Marseilles, 16-18. april. (formel junior).
Banen ligger i en park nær Marseilles. Ca. 2,5 km. pr. omgang.



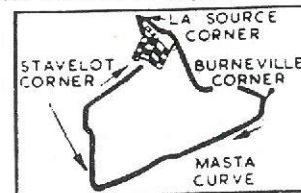
Albi, 11-12 juni. (formel junior).
Landevejsbane, ca. 8 km. pr. omgang. Beliggenhed: ca. 23 km. fra Toulouse af N 99.

Af andre franske baner må nævnes **Clermont Ferrand** i Auvergnens højland, 8 km. pr. omgang og bygget i 1957. **Stirling Moss** har rekorden med 126,7 kmt. (**Cooper-Borgward**).

BELGIEN

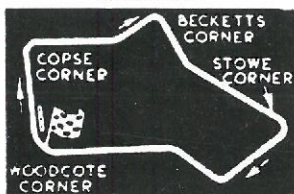


Chimay, sportsvognsløb, 5. maj.
Landevejsbane, ca. 11 km. pr. omgang. Rekord: **Michael Taylor**, 169 kmt. (**Lotus**). Ligger i det sydlige Belgien, kun 2 km. fra den franske grænse, ca. 105 km. fra Bryssel.

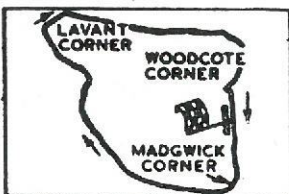


Spa-Francorchamps, Grand Prix 19. juni, sportsvognsløb 29 maj.
Landevejsbane, 14,1 km. pr. omgang. Rekord: **Hawthorne**, 213 kmt. (**Ferrari**). Europas hurtigste bane og lige god for køreere som tilskuere. Beliggenhed: Ardenner bjergene, 45 km. fra Liege.

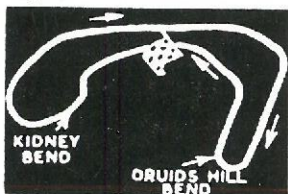
ENGLAND



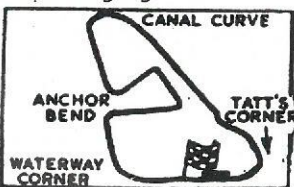
Silverstone, eng. Grand Prix, 16. juli.
Landevejsbane på fhv. flyveplads, 4,8 km. pr. omgang. Rekord: 1.40 min.: **Behra, B.R.M., Collins, Ferrari og Salvadori, Aston Martin.** Tiden svarer til 169,6 km. Beliggenhed: ca. 130 km. nordvest for London, mellem Towcester og Brackley.



Goodwood, Tourist Trophy, 20. aug.
Også løb 30. april.
Permanent landevejsbane, 3,86 km. pr. omgang. Rekord: **Moss og Hawthorne, 156,6 km. (Cooper og Ferrari).** Ligger på sydkysten ca. 30 km. vest for Brighton.

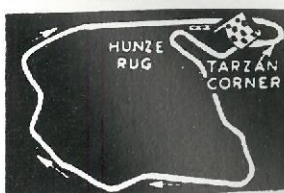


Brands Hatch, intern. løb, 27. august.
Permanent bane, ca. 2 km. pr. omgang. Rekord: **Brabham, ca. 120 km. pr. omgang. (Cooper).** Banen ligger sydøst for London ad vejen med Dover, ca. 1/2 time fra udkanten af London. Banen er under udvidelse til ca. 3-4 km pr. omgang.



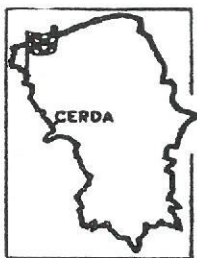
Aintree, sportsvognsløb, 30. april.
Permanent landevejsbane, 4,83 km. pr. omgang. Rekord: **Moss og Mc. Laren, 148,5 km. (B.R.M. og Cooper).** Køreere under 2 min. henregnes til verdenseliten. Banen ligger på vestkysten lige nord for Liverpool. Af øvrige engelske baner kan nævnes **Crystal Palace** midt i London, **Snetterton** og **Oulton Park**.

HOLLAND



Zandvoort, Grand Prix, 5-6 juni.
Permanent bane, 4,2 km. pr. omgang. Rekord: **Moss, 156,9 km. (Cooper).** Ligger umiddelbart ved Atlanterhavs-kysten, 30 km. nord for Haag.

ITALIEN



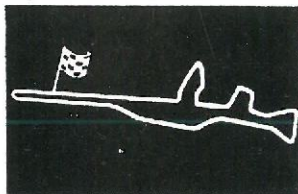
Targa Florio, 8. maj.
Længste eksisterende bane, 72 kilometer landevejsbane på Sicilien. Rekord, **Moss, 102,5 km. (Aston Martin)** Et af de hårdeste løb for både kører og vogn. Ligger på Siciliens nordkyst.



Monza, 24-25. april, 1. maj, 19. eller 29. juni, samt det italienske Grand Prix 4. september.
Permanent bane med påde hævede og flade sving, 5,7 km. pr. omgang. Rekord: **Phil Hill, 206,2 km. (Ferrari).**

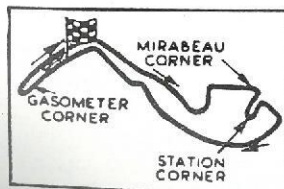


Pescara, 15. august.
Landevejsbane, 25 kilometer pr. omgang. Rekord: **Moss, 157 km. (Vanwall).** Løbets gennemførelse tvivlsom i 1960. Beliggenhed: Italienske østkyst, på højde med Rom.



Messina, 24. eller 31. juli.
Landevejsbane, ca. 7 km. pr. omgang. Ligger i selve byen på Sicilien.

MONACO

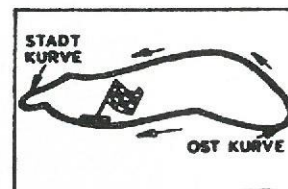


Monte Carlo Grand Prix, 29. maj.
Bane gennem Monacos gader, 3,14 km. pr. omgang. Rekord: **Brabham, 112,7 km. (Cooper).**

TYSKLAND



Nürburgring, 1000 kilometers sportsvognsløb 22. maj, tyske Grand Prix 31. juli.
Permanent landevejsbane, 22,8 km. pr. omgang. Rekord: **Moss, 149,6 km. (Vanwall).** Banen ligger i Vesttyskland, i Eifel-bjergene og nærmeste store byer er Frankfurt og Köln.

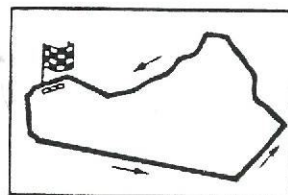


Hockenheim, 12 timers løb, 6. juni.
Permanent landevejsbane, ca. 7 km. pr. omgang. Ligger mellem Heidelberg og Karlsruhe.



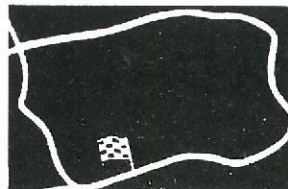
Solitude, Grand Prix, 24. juli.
Landevejsbane, 11,5 km. pr. omgang. Rekord: **Herrmann, 150,2 km. (Porsche).** Der er tale om at forlægge det tyske Grand Prix 1960 til Solitude, der i så fald køres den 18. september.

PORTUGAL



Oporto Grand Prix, 14. august.
Landevejsbane gennem Oporto, ca. 7 km. pr. omgang. Rekord: **Moss, ca. 158 km. (Cooper).** Ligger i det nordlige Portugal ved Douro flodens munding.

NORD AFRIKA



Casablanca, Marokko G.P., 30. oktbr.
Landevejsbane, 7,6 km. pr. omgang. Rekord: **Moss, 192,5 km. (Vanwall).** Banen ligger i selve Casablanca.

**Hvor
der er fart -
er der
form...**



Lad blot slipset flagre friskt i vinden - men hold på formen og elegancen ... Til en topventilet sportsvogn hører en sportsjakke i topkvalitet ... Med en raffineret MAGNIFIC-jakke i en lækker tweed bringer man sidste nye mode på bane! Snittet vækker beundring - og den rummelige pasform gi'r en dejlig bevægelsesfrihed - også når der skal skiftes gear... Skift derfor til en MAGNIFIC-sportsjakke... så er De bedst i form.

Kør hen og se de nye, smarte forårsmodeller i et stormagasin eller i en førende herreekviperingsforretning... kør med - MAGNIFIC TAILORING

Officiel løbs- og træningskalender 1960 for Roskilde Ring

Marts:

torsdag d. 31. Caltex Performance Test kl. 13-17

April:

lørdag d. 2. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 9. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 16. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 23. Løbstræning kl. 14-18

søndag d. 24. Åbningsløb, internat.

Maj:

lørdag d. 30. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 7. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 14. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 21. Løbstræning kl. 12-18

søndag d. 22. Copenhagen Cup, internat.

torsdag d. 26. Officielt cykkeløb

lørdag d. 28. Ordinær træning kl. 14,30-18

søndag d. 29. Svensk klubbdag, lukket kl. 12-18

Juni:

torsdag d. 2. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

mandag d. 6. A.S.K. klubbdag, lukket kl. 12-17,30

torsdag d. 9. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

torsdag d. 16. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

torsdag d. 23. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

lørdag d. 25. Løbstræning kl. 14-18

søndag d. 26. Midsommerløb, skandinavisk

Evt. »500 kilometer«

SOMMERFERIE

Juli:

lørdag d. 30. Løbstræning kl. 14-18

søndag d. 31. 4. løbsdag, skandinavisk (Kørefonden)

August:

torsdag d. 4. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

torsdag d. 11. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

torsdag d. 18. Ordinær træning kl. 17,30-20,30

lørdag d. 20. Løbstræning (hvis off. løb søndag d. 21.)

søndag d. 21. 5. løbsdag, skandinavisk kl. 14-18

(eller: A.S.K. klubbdag, lukket)

lørdag d. 27. Ordinær træning kl. 14,30-18

søndag d. 28. Carpano Cup 1960, internat. cykkeløb

September:

lørdag d. 3. Ordinær træning kl. 14,30-18

fredag d. 9. Løbstræning kl. 13-19

lørdag d. 10. Grand Prix IV, internat.

søndag d. 11. Grand Prix IV, internat.

lørdag d. 17. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 24. Ordinær træning kl. 14,30-18

søndag d. 25. A.S.K. klubbdag, lukket kl. 12-17

Oktober:

lørdag d. 1. Løbstræning kl. 14-18

søndag d. 2. Danmarks mesterskaber 1960, nat.

lørdag d. 8. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 15. Ordinær træning kl. 14,30-18

lørdag d. 22. Løbstræning kl. 14-18

søndag d. 23. 8. løbsdag, skandinavisk

(eller: A.S.K. klubbdag, lukket)

Går De rundt

med en sportskører i maven?

Så skal vi lige give Dem et par vink om, hvordan De bliver ondt kvit. For at deltage aktivt i automobilsport skal man være medlem af en automobilsportsklub tilsluttet Dansk Automobilsports Union. Landets største og mest aktive klub er »Automobil Sports Klubben« i København, og MI 5080 giver alle oplysninger om medlemskab. Dernæst skal De løse et træningslicens og købe en godkendt styrthjelm og forsyne vognen med køreseler — hvis den er lukket. Dette er de første skridt på vejen — rent formelt. Man kan også begynde med kursus på Roskilde Ringens Racerskole, men da kursus for 1960 forlængst er overtegnet, vender vi tilbage til skolen, når det nye kursus begynder i 1961.

- 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 gennem-
førte kvalitet har haft alle muligheder
for at blive publikumsfavoritter.

F. BÜLOW & CO. A/S

Rugaardsvej 20 · Odense · Telefon 1137 00

autoriseret



forhandler

OPEL REKORD

OPEL KAPTAJN

CHEVROLET

VAUXHALL

Kør over
KATTEGATS BLÅ BÅND
MED
PRINS BERTIL

ÅRHUS - HALMSTAD

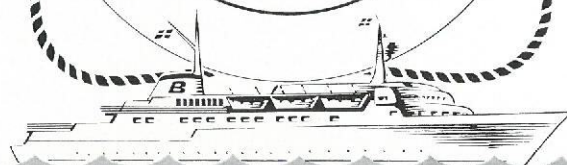
en ny oplevelse med blåt stempel

God plads til 100 biler.

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

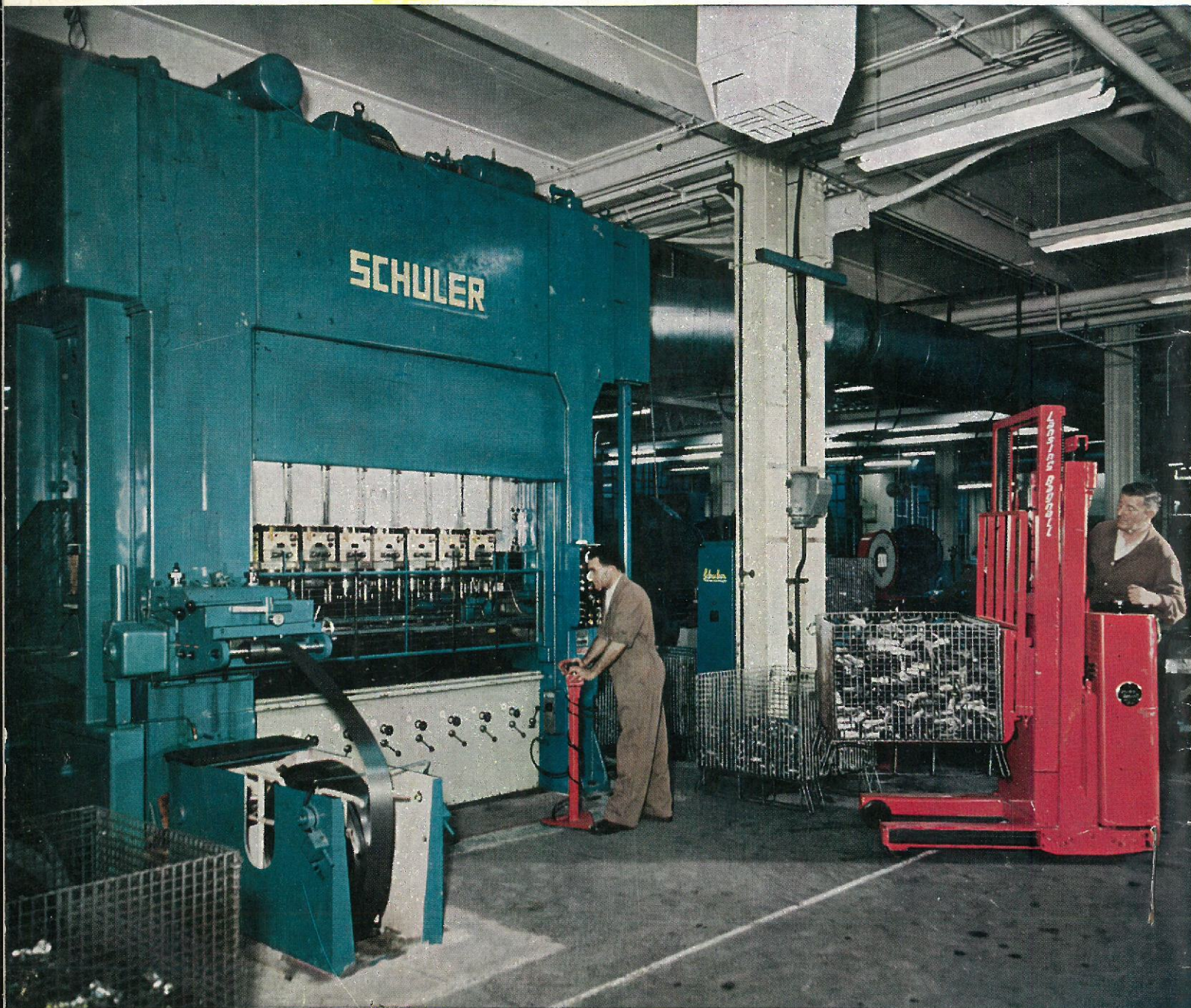
FARTPLAN FRA 1. JUNI

- tal med Deres rejsebureau



1839—1959

Schuler



Forener kravene om
kvalitet og topydelse

Ringes produktionsomkostninger

Enestående arbejdsydelse

Gennemført kvalitet sikrer
maskiner og værktøj
en lang levetid

Lef af betjene

FLERTRINS PRESSER

L. SCHULER & GOEPPINGEN