

Fart & Form

Jaguar E-Type

Prøvekørsel:

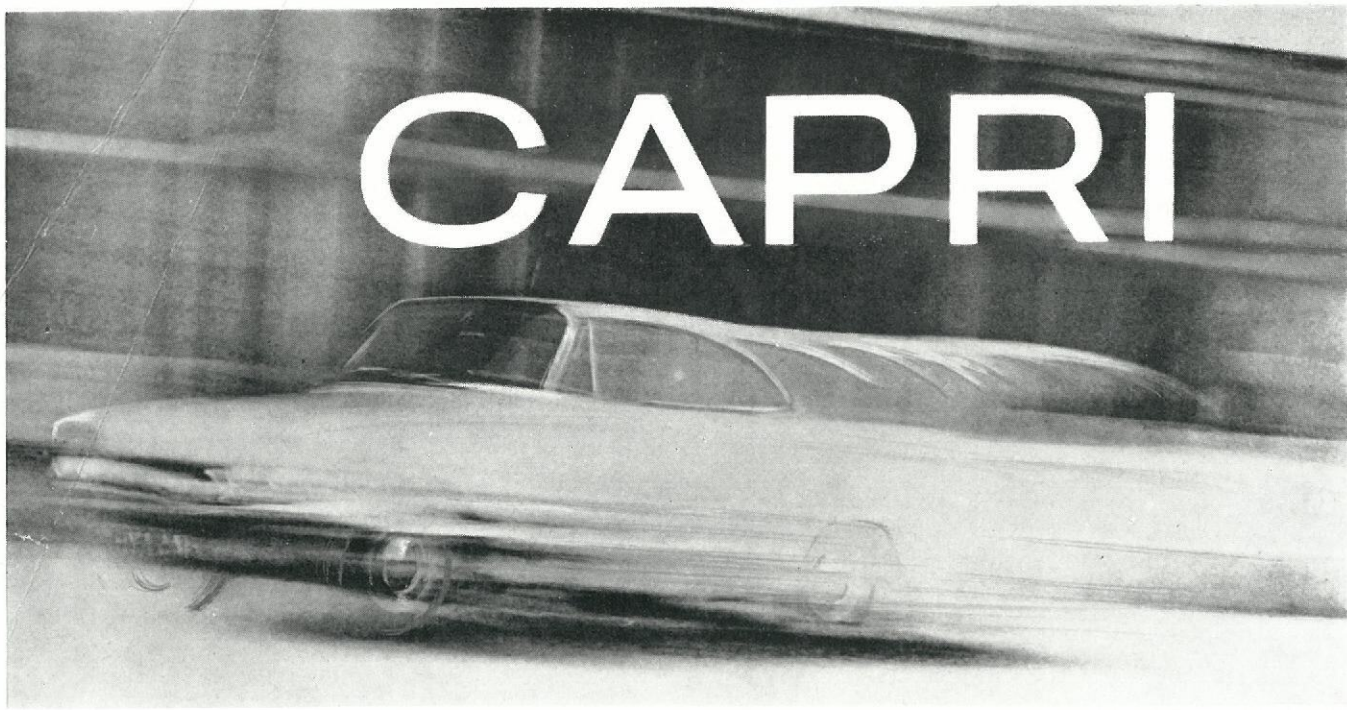
Triumph Herald 1200

Travhest

og sportsvogn



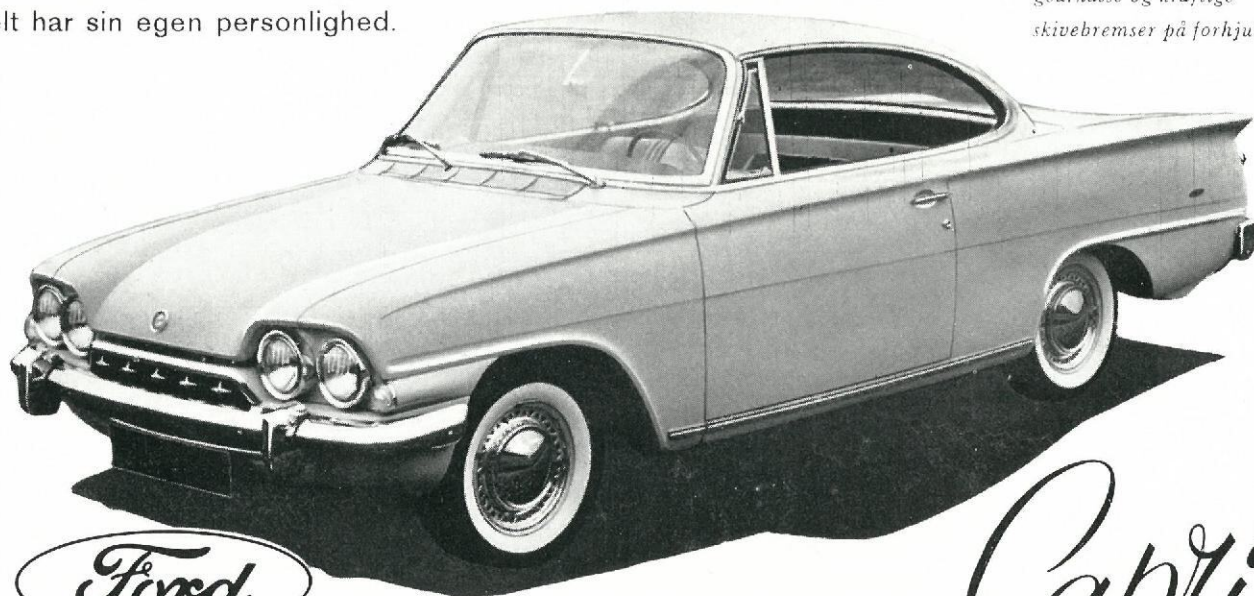
CAPRI



DER ER SPORT I DEN NY FRA FORD

Flugt og fart - raffineret særpræg og indbydende komfort kendetegner den ny engelske sportsmodel CONSUL CAPRI. Der er stil og format over de aerodynamiske linier og hele det rundhændede interiør med dybpolstrede sæder, tæppebelagt gulv, elegant hvid loftsbeklædning etc. CONSUL CAPRI er en gennemført lækker og flatterende vogn, der helt har sin egen personlighed.

I mekanisk henseende er CAPRI lig CONSUL 315 - med en højeffektiv, overkvadratisk motor på 56,5 hk, 4-trins gearkasse og kraftige skivebremser på forhjulene.



CONSUL

Capri



Voigt-Nielsen og Franz Giersing klar til en prøvekørsel med den nye VW 1500 (Foto: E. Gleie).

Indholdsfortegnelse:

Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører TRIUMPH HERALD 1200	4
Italienske Grand Prix	11
Ulla Boyander og MG Midget	17
Ny sportsvogn	18
DM 1961	19
Vintertilbehør	20
F & F besøger det engelske vej- og trafikforskningslaboratorium	22
Chrysler »75« 1929	24
JAGUAR »E-Type«	26
Tuning af firetaksmotorer - 2. del	30
F & F lexikon	33
Sportsvognsmesterskaber ...	34
F & F bilbarometer	37
Tage Schmidt bæg rattet i OPEL REKORD Coupé	38
Orienteringsport	42
MC - nyt	44
Nyt fra O-løb, P-løb, rallies..	47
Til fods	48
Verdensmester Phil Hill	50

Udgiver: Ejnar Munksgaards forlag A/S. Redaktion og ekspedition: Nørregade 6, København K. Central 6970. Redaktion: O. V. Møller (ansvarshavende) og Franz Giersing. - Tryk: Winds Bogtrykkeri, Haderslev.

Fart & Form

VW-1500 præsenteret

Det betaler sig ikke at fundere over, om den nye Folkevogn er en afløser til den gamle, eller om den nyeste model af den gamle er lige så ny som den nye. Wolfsburg har indtil videre dekretet »fredelig sameksistens« mellem VW 1200 og VW 1500.

At dette princip vil blive efterlevet i praksis, har man sikret sig ved en meget betydelig prisforskel mellem de to modeller. Det skulle jo nødt på sådan, at eventuelle vantro af lutter vanvare kom til at slå den »gamle« for panden før tiden. Det ville ingen være tjent med.

Vi skal gerne indrømme, at vi ikke havde ventet en ny VW i år - det fremgår med al tydelighed af vor prøvekørsel af VW-61 i *Fart & Form* nr. 11/60.

Men er der da overhovedet kommet en ny Folkevogn?

Svaret må være både ja og nej.

Stiller man spørgsmålet til professor Heinz Nordhoff i Wolfsburg, vil han nok svare sådan noget som: »Ja, det er der - der er endda kommet to. Nemlig en væsentlig forbedret VW 1200 og en helt ny VW 1500.«

Lad os blive stående ved dette. Nordhoff har valgt at smede, mens jernet er hvidglødende, og selv om han derved løber risiko for at fremskynde begivenhedernes udvikling en kende, tiltror man ham magt og evne til at få det hele til at forløbe harmonisk. Mens Ford i 1927 kun havde løst en »ligeud«, har Nordhoff i tide løst »omstigningsbillet« til fremtiden.

Med en pris på knap 21.000 kr. for VW 1500 er der lagt stor afstand mellem den og VW 1200 - en vogn, der nu har gjort Volkswagenwerk til Europas største bilfabrik. Vil man allerede i dag være ejer af denne fabriks »investering i fremtiden«, må man betale for det.

Men prisen har sikkert et dobbeltformål - den skal for en tid placere VW 1500 i »tyvetusindkronerbilistens« bevidsthed. VW 1500 skal være den tredje mulighed i en prisklasse, hvor begrebet »folkevogn« hidtil ikke har været på tale. Hermed håber man på i løbet af nogle år at nå frem til en udvidelse af den blivende bestand af »folkevognsbilister«. Flanken nedefter bliver det VW 1200's opgave at dække, og her synes våbnet fremover mere at komme til at ligge på det prismæssige område end i fortsatte forbedringer.

Wolfsburg må i dag betragtes som en til tænderne rustet fæstning, placeret midt i det europæiske fællesmarked.

Den nye VW 1500 har vi hidtil kun haft til disposition for en 100 kilometers prøvetur - men i næste nummer regner vi med at kunne bringe en udførlig road test. Prøveturen viste imidlertid, at Wolfsburg har drevet en i forvejen målsættende kvalitet frem til nye højder. Så godt som alt i denne vogn er nyt, og alligevel er afstanden til Ferdinand Porsches geniale folkevogn såre ringe. Hans mesterværk har undergået en gennemgribende ajourføring, som synes at have alle betingelser for at føre VW-eventyrets 2. akt frem til samme succes som er blevet 1. akten til del.

- g.



Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører:

TRIUMPH HERALD 1200



Uafhængig baghjulsophængning, justerbar ratsøjle med kollisionsikring, ingen smøresteder i chassiset og flere andre udsædvanlige træk i sportsbetonet vogn med Michelotti-karosseri til favorabel pris. Skivebremser på forhjul som ekstra udstyr.



Triumph Herald nåede i sin oprindelige udgave ikke frem på det danske marked. Først fornylig er den med 2 års forsinkelse blevet introduceret herhjemme, og det i form af den nye »1200« med større motor og radikale ændringer i gearingen.

Manden bag Heralden hedder *H. G. Webster*, Standard Triumphs velkendte chefingeniør, og han har ladet *Giovanni Michelotti* stå for formgivningen, der er særpræget og i højere grad end sædvanligt udfordrer til at være enten *for* eller *imod*. — nogle finder den fiks og andre aparte.

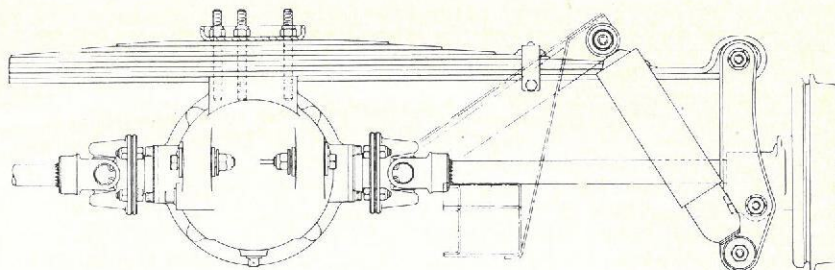
Der er en god portion usædvanligt ved denne vogn, der aldrig skal smøres, og som af en eller anden mærkværdig grund er blevet relativt billig på det danske marked. Der er altså på forhånd stof i denne vogn, både i den forstand at den teknisk byder på noget så interessant som en uafhængig baghjulsophængning i et frontmotoret chassis, og fordi den synes at byde på gode muligheder for at få lidt ekstra valuta for pengene.

Det var svært at få en vogn til prøvekjørsel, for de viste sig at blive solgt hurtigere end fabrikken kunne levere, hvilket er nok så usædvanligt på denne årstid. Takket være firmaet *Torben Strands* assistance fik vi imidlertid en tilkøbt Triumph Herald 1200 *Saloon* stillet til disposition for en prøvekjørsel, der strakte sig over 500 km, og samtidig blev der lejlighed til at se på både den 2-personers *Coupe* og den 4-personers *Cabriolet*. Excl. leveringsomkostninger er prisen for *Saloon*'en 15.800 mens man for 1000 kr. mere kan komme i besiddelse af *Coupe*'en, og for 17.800 kr. kan drage afsted med en 4-personers *Cabriolet*; det sidste tør ialt-fald siges at være enestående billigt.

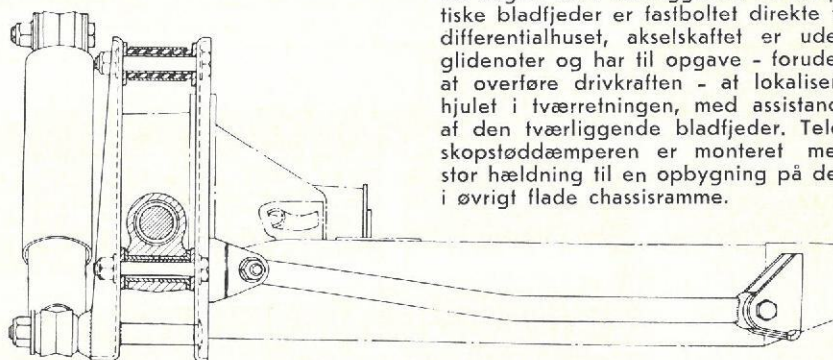
Vi har kaldt Herald 1200 for en usædvanlig vogn, for selvom konstruktørens grundsynspunkt er konservativt, har han med stor dygtighed foretaget en sortering af hele det moderne konstruktions- og materialeprogram, og der er kommet ikke så lidt med.

MOTORVOLUMET FORØGET 43 %

Den topventilede motor kan i sin oprindelse føres tilbage til 1954 og har undergået to hovedændringer, idet slagvolumet først blev forøget fra 803 ccm til 948 ccm og nu i »1200«-udgaven er kommet op på 1147 ccm. Slaglængden på 76 mm er den samme som i 1954, og forøgelsen er således udelukkende sket over boringen. En oprindelig temmelig langskaftet motorkonstruktion har dermed tilnærmet sig et kvadratisk forhold, idet den oprindelige boring på 58 mm nu er forøget til 69,3 mm. Dette må vist være noget af en rekord, og af snit-tegningen vil det ses, hvordan cylinderen nu står forskudt tilhøire i forhold

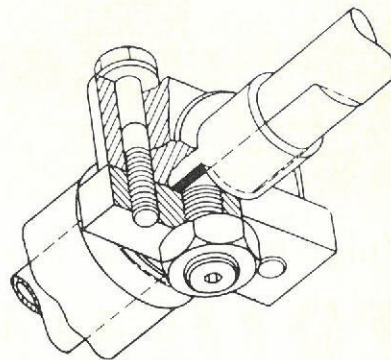


Heraldens uafhængige baghjulsophæng set bagfra. Den tværliggende halvelliptiske bladfjeder er fastboltet direkte til differentialhuset, akselskaffet er uden glidenoter og har til opgave - foruden at overføre drivkraften - at lokalisere hjulet i tværretningen, med assistance af den tværliggende bladfjeder. Teleskopstøddæmperen er monteret med stor hældning til en opbygning på den i øvrigt flade chassisramme.



Baghjulsophæng set fra siden med den fremadvendte stræber, hvis forreste forankringspunkt ligger lavere og nærmere chassismidten end forankringspunktet til hjulnavet.

til krumtappens længdeakse. For at få tilstrækkelig plads til boringsforøgelsen har det ikke blot været nødvendigt at forøge afstanden mellem de enkelte cylinderrækker over mod knastakselsiden, idet man ellers ville komme for tæt på boltene til topstykket. Når stemplet står i øverste stilling, står plejlstangen altså skråt i cylinderen, og som en dyd af nødvendighed opnås dermed den fordel, at belastningen på stemplet reduceres i det særligt hårde belastningsøjeblik, hvor stemplet i øverste dødpunktstilling går fra kompressionsslaget over i arbejdslaget. På visse amerikanske motorer har man opnået det samme ved simpelthen at montere stempelpinden en smule forskudt. De vidtgående ændrin-



På ratstammen er monteret et patentret system »Impactoscopic«, som dels tillader en teleskopisk justering af ratstammens længde, dels »giver efter«, hvis førerens brystkasse rammer rattet med større kraft end 2 g.



ger i cylinderboringen har naturligvis gjort en ny krumtap nødvendig. Sølerens diameter er uforandret, men det har været nødvendigt at gøre plejlstangssølerne en bagatel smallere, og hvis man ærgres sig over dette, kan man glæde sig over, at den pladsmæssige gevinst er brugt til en betydelig kraftigere udformning af krumtappens forkrøpninger, således at der er kommet en stivere krumtap ud af ændringerne. Plejlstangsejlerne skal iøvrigt nok holde, idet lejepander i hvidmetal nu er afløst af indiumbehandlede blybronzelejer og samme type er anvendt i krumtappens hovedlejer. Disse lejer skal monteres med en større tolerance end hvidmetallejerne, og selve krumtapsølerne skal være hærdede. Den større tolerance nødvendiggør højere olietryk, som en nykonstrueret oliepumpe med progressiv effekt sørger for. Grunden til at blybronzelejer forsynes med et elektrolytisk lag indium er, at disse lej-

er ellers ville være modtagelige for korrosion. Indiumlaget har imidlertid kun en tykkelse på 0.025 mm, og hvis alle bilister var klar over dette, ville de nok være mere påpasselige med at få luft- og oliefilter udskiftet ved det foreskrevne kilometerantal. Det tidligere oliefilter er nu afløst af et moderne »full flow« filter med let adgang til udskiftning af filterelementet. Også luftfiltret er af forbedret type.

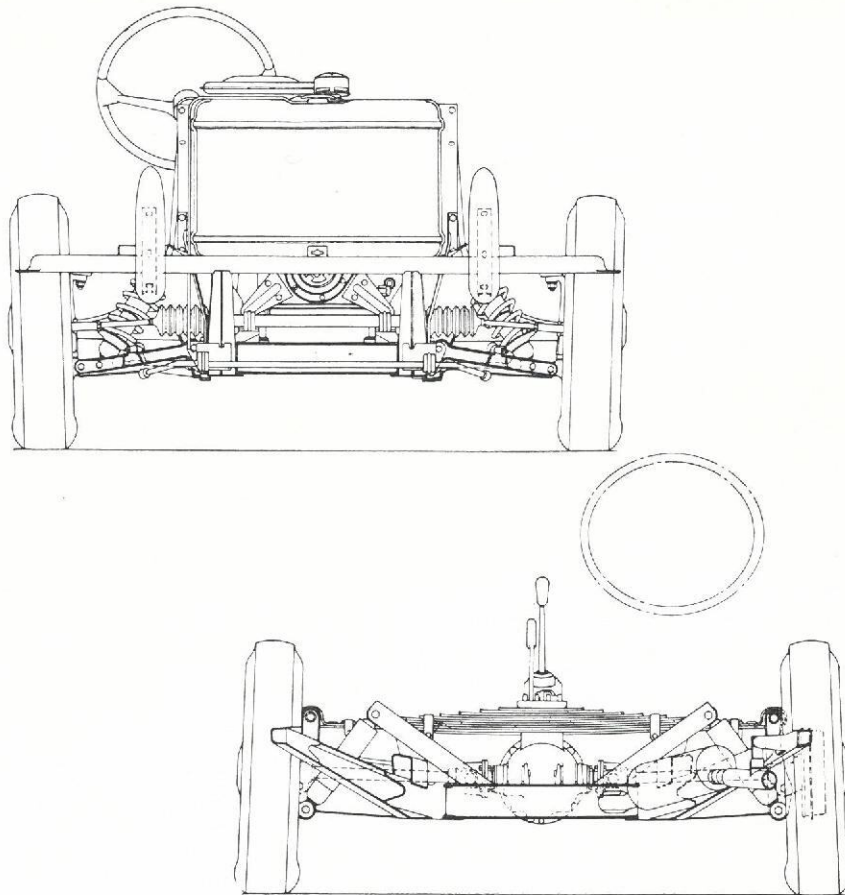
Ventilernes diameter er den samme, som blev anvendt i 948 ccm motoren, og for så vidt kan det nye maskineri siges at være en aftunet udgave, hvis maximale hk-ydelse på 43 hk ved 4.500 o/m (SAE) kun ligger 4.5 hk over 948 ccm motorens. Det man har koncentreret sig om er en forøgelse af motorens elasticitet, altså drejningsmomentet, der er blevet forøget med godt 25 %, nemlig fra 6.64 kgm ved 2.750 o/m til nu 8.44 kgm ved kun 2.250 o/m. Kort sagt, bedre acceleration men kun ringe forøgelse af tophastigheden. Den ændrede motorkarakteristik er fulgt op med radikalt ændrede udvekslinger i gearkasse og differentialhus. De nye gearingsforhold er gengivet på den sorte side, og her skal vi blot notere, at 1000 omdrejninger i 4-gear svarer til 25.3 km/t mod tidligere kun 21.6 km/t, og at accelerationsevnen uden at byde på positive overraskelser ialtfald må fortjene betegnelsen tilfredsstillende. Alt i alt synes motor og gearkasse i Herald 1200 at være en væsentlig forbedring af første-udgaven.

ET PAR ORD OM TUNING

Det var som bekendt den dobbelte verdensmester *Jack Brabham*, der fandt på at installere en 1220 ccm *Coventry Climax* motor med 82 hk i en Herald, men det må siges at være en så vidtgående tuning, at den falder udenfor selve begrebet. Lad os hellere se på de mere praktiske muligheder.

Her har de engelske firmaer *Yimkin Engineering*, 73 Cadogan Lane, Sloane Street, London S. W. 1, og *Downton Engineering Ltd.*, Headlands, Downton, Wiltshire, Engl., specialiseret sig i fremstillingen af færdige tuningsæt til priser fra ca. 1000 til 1500 kr. Erfaringen viser imidlertid, at ejeren som regel får utak for sin indsats og må finde sig i en underpris, når vognen engang skal sælges. Ikke mindst af denne grund er monteringen af en kompressor et mere tiltalende tuningsmiddel, fordi den simpelthen kan på- og afmonteres uden at der foretages nogen modifikation på motoren.

Forudsat kompressorens maximale tryk ikke overstiger 6-7 pund pr. kvadrattomme, altså f. eks. en *Judson* eller *Shorrock* lavtrykskompressor, er der ingen grund til at vente mekaniske forstyrrelser, og forudsat omhyggelig motornasning, kan man få den betydelige effektførogelse til at stå i et flatterende forhold til både anskaffelsesomkostninger og den merbelastning enhver tuning nødvendigvis må medføre. Udskiftning af lejer, så snart olietrykket viser mindste tendens til at falde vil være en billig forebygning mod alvorligere forstyrrelser. En kompressor vil komme op på 1500 kr. og accelerationstiden til gengæld ned på mellem 10 og 11 sekunder fra 0-80 km/t. Tophastigheden vil ligge omkring 140 km/t. En *Shorrock* kompressor tilpasset for montering



Øverst: Forhjulsophænget er i hovedsagen traditionelt, hjulene monteret med svag positiv camber (udadhældning). - Derunder: Baghjulsophænget er helt usædvanligt med uafhængig føring af baghjulene, der er monteret med svag negativ camber (indadhældning). Cambervinklerne tilstræber at give vognen understyrings-tendens.

på Herald 1200 leveres af *Flockhart & Langrishe Ltd.*, Ascot, Berkshire, Engl., og *Judson* kompressor leveres herhjemme af firmaet *Speed Engineering*, Tuborgvej 103, Hellerup.

DEN UAFHÆNGIGE OPHÆNGNING

Herald'ens interessanteste konstruktion er den uafhængige baghjulsophængning, som alle konstruktører i teorien går ind for, men i praksis udenom. Hvor ikke selve motorplaceringen tvinger til en uafhængig baghjulsophængning kan man være nogenlunde sikker på ikke at finde den. De få undtagelser bekræfter kun regelen. Herald'en er den eneste undtagelse i sin prisklasse, og før vi ser nærmere på den fortløpende konstruktion, skal vi kort nævne hvori de principielle fordele består.

Målet er at få hjulene i fast kontakt med veibanen længst muligt. Jo tungere er hjulophængning er, jo større mulighed vil inertikræfterne få for at forsinke hjulenes tilbagevenden til et roligt anlæg mod vejfladen efter en affjedringsbevægelse. For forhjulenes vedkommende er man som bekendt forlængst gået over til uafhængig ophængning, men for baghjulenes vedkommende står vi endnu kun ved begyndelsen. Årsagen er vel nok først og fremmest, at det er vanskeligt at konstruere en uafhængig baghjulsophængning, uden at den fordele, der opnås ved reduktion af den uaffjedrede vægt, må betales

med ulemper på et andet område, nemlig uønskede styretendenser. Dette sidste gælder specielt den rene svingaksel, som underkastes kraftig camber-ændring og spidsning under affjedringsbevægelsen. Gennem spidsfindig geometrisk beregning kan man imidlertid holde styreimpulserne i ave, og hvad der er det vigtigste, give dem under- eller overstyrings effekt efter behag, således at den baghjulsstyring der uvægerligt må indtræde, bliver afstemt efter vognens øvrige styringstendens. Kun i de mest moderne væddeløbskonstruktioner og i Jaguars E-type syncs man at være nået et væsentligt skridt nærmere det ideelle baghjulsophæng.

I en vogn som Herald'en ville disse systemer imidlertid være for kostbare, og iøvrigt er de så nye, at de næppe har foreligget som blot en teoretisk mulighed, da Herald'en var på tegnebrættet.

Den store fordel er altså den væsentlige reduktion i den uaffjedrede vægt, der først og fremmest fremkommer ved, at differentialhuset nu kan monteres fast i chassiset. Dette medfører også pladmæssige fordele, idet bagsædet kan monteres tæt ved differentialhuset, og kardanakslen ligger fast, således at tunnellen kan gøres lavere, ligesom kardanakslen ikke behøver at kunne variere i længde.

Som fjeder-element er i Herald'en anvendt en tværliggende bladfjeder monteret direkte ovenpå differentialhuset. Fjederen har til opgave at medvirke til

baghjulenes lokalisering både i længde- og tværrretningen. Her viser det sig vel nok tydeligst, at økonomiske overvejelser har sat en kunstig stopper for opfindsomheden. I længderetningen assisteres hjulføringen af to fremadvendte stræbere, der spidser ind mod vognens længdeakse og er monteret således, at stræberens forankringspunkt i chassiset ligger lavere end forankringspunktet på hjulnavet. Under affjedringsbevægelsen svinger hjulet altså om en tænkt akse lagt mellem drivaksens kardan-kryds og stræberens forreste forankringspunkt. Geometrien medfører, at vognen i en kurve vil få størst spidsning på det udvendige hjul, og som man med lidt fantasi vil kunne forestille sig, medfører dette en understyrings-effekt, idet den samlede baghjulsstyring da vil have tendens til at styre vognen svagt tilvenstre i en højrekurve. Baghjulsstyringen vil med andre ord afsvække det styreindslag føreren giver vognen, således at vognen får tendens til at følge en større radius end forhjulene direkte styrer efter; altså understyring.

På papiret skulle en svingakselophængning være ideel, fordi begge baghjul i en kurve skulle få en indadhældning mod kurvens centrum, altså en hældning modsat karosseriets hældning. En sådan hjulstilling ville betyde, at baghjulenes sideføringskræfter er blevet forøget og altså virke i retning mod understyring. I praksis er sagen mere kompliceret, fordi det hjul, der ligger

udvendigt i kurven, og som er det belastede hjul, bliver presset ind under vognen og i virkeligheden får udadhældning, altså en hældning væk fra kurvens centrum. Denne effekt kalder man svingaksels »dunkrafteffekt« og den fører til overstyring. Et andet »blødt« punkt i svingakselophængningen er konstruktionens højt beliggende krævningscenter, og da den omtalte dunkrafteffekt netop giver sig udslag i en yderligere hævnning af differentialhuset kommer krævningscentret yderligere i vejret. For at bøde på dunkrafteffekten vil man ofte se, at hjulene i en svingakselophængning er monteret med en svag indadhældning (negativ camber) i den statisk belastede position.

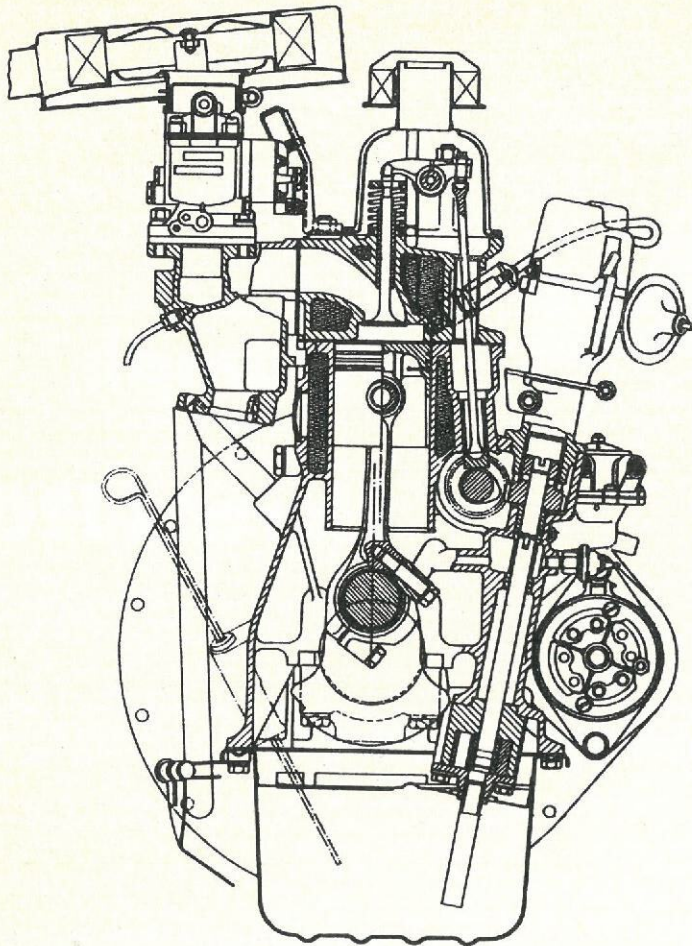
Men hvad er statisk belastning i praksis? Er det en vogn med fører eller en vogn med 4 personer og et hav af bagage? Og hvad vil det nærmere sige, at svingakslen er således konstrueret, at den under en krævnning udløser en understyringseffekt? Læseren vil se, at der her bliver tale om at gå kompromis'ets vej, fordi både belastning og krævnning er fænomener, der varierer kraftigt efter forholdene. Hvis stadig mere krævnning fører til stadig kraftigere understyring, bliver det farligt. En hurtig vogn, vil simpelthen være umulig at få igennem en kurve; den vil gå ligeud. Som regulerende faktor optræder dunkrafteffekten, men dens intensitet er afhængig af, hvor stor passager- og bagagevægt vognen er belastet med. Alt i alt minder svingaksels problemer

om drengen der skal fange en flue med hånden — just som han tror, han har den, har han den ikke alligevel.

Herald'ens forhjulsophæng er udført i dobbelte triangler med kraftigt skrånede spiralfjedre med indbyggede teleskopstøddæmpere og krævningsstabilisator. Styreløjet er af tandstangstypen, og hele fortøjet har Triumphs særpræg. Der skal $3\frac{1}{2}$ ratomdrejning til fuldt styreudslag, og man skulle tro, at der derfor var tale om en relativ langsom styring. Dette er imidlertid ikke tilfældet, fordi forhjulene har enestående stor bevægelse, hvilket man vil forstå, når det oplyses, at vognens venddiameter er nede på 7.70 m, hvilket er 2-3 meter under det normale. Selve ratsojlen er forsynet med en teleskopisk anordning, så dens længde kan afpasses efter førerens ønsker. Justeringsmuligheden andrager ca. 4 tommer, idet der skal være $2\frac{1}{2}$ tomme tilbage, for at ratstammen i kollisionstilfælde kan trække sig sammen! Konstruktionen er udført således, at denne sammentrækning vil finde sted, såfremt førerens brystkasse rammer rattet med en større kraft end 2 g. Igen en usædvanlig konstruktion i denne prisklasse.

Der er anvendt en let chassisramme, og karosseriet er ikke en helsvejtset enhed, men består af sammenboltede enkeltdele, der har den fordel let at kunne udskiftes. Konstruktionen har ikke samme vridningsstabilitet som i et helsvejtset, selvbærende stålkarosseri, og der må under produktionen træffes





Motorens slagvolumen er øget fra oprindelig 803 til nu 1147 ccm. Dette har medført, at cylindercentret nu ligger forskudt til højre i forhold til krumtappens længdeakse, og plejstangen kommer derfor til at stå skråt i cylinderen. Dette medfører en interessant effekt, som nærmere omtales i artiklen.

effektive forholdsregler for at undgå knirkelyde.

INDRETNING OG KØRE-EGENSKABER

Det er en vogn man føler sig sjældent godt tilpas i. De separate forstole kan justeres i begge planer. Rattet står ret stejlt og dets afstand fra instrumentbrættet kan som sagt justeres. Selve ratkranen er tynd, og man har et godt greb. Den korte, tilbagetrukne gearstang er centralt placeret bag den høje gearkassetunnel, og placeringen er helt rigtig. Pedalerne er jævnt udlagt, og kobling og bremse aktiveres begge hydraulisk. Noget så usædvanligt som et Bowdenkabel er anvendt som speedertræk. Stolene er både i finish og polstring en glædelig overraskelse, for som regel er det på dette område, der først og fremmest bliver sparet, når prisen skal ned.

Kontakterne er jævnt og praktisk fordelt over det fiks instrumentbrædt, der i passagersiden har et aflåseligt handskerum. Der er selvparkerende viskere, sprinkleranlæg, dobbelte solskærme med spejl, speedometer med triptæller og benzinnur, advarselslys for afvisere, tænding, olietryk og fjernlys. Ialt er der 3 askebægre, og de selvparkerende døre er indvendigt forsynet med forchromede

håndgreb. Også passagersidens dør er forsynet med lås. Klima anlægget er fuldt udbygget, men det gode vejr var ikke gunstigt for en detaljeret afprøvelse, og vi har en mistanke om, at frisklufttilførslen ligger i underkanten.

Indtrækket er udført i PVC kunstlæder og er et nydeligt stykke arbejde. Foran gearstangen er der nedsænket en bakke i gearkassetunnelen, og man får helt »Mercedes-fornemmelser.«

Bagagerummet er et reelt udformet rum med fladt gulv, hvorunder reservehjulet ligger skjult.

Benzintanken er sådan indrettet, at en monteret reservehane kun kan betjenes fra bagagerummet.

Dette er psykologisk rigtigt, fordi det ansører én til at få fyldt op, før det bliver nødvendigt at køre på reserve-tanken.

Støjen fra motorrummet bemærkes først ved større omdrejningstal, og selv om man i hvert fald har fået visse af de luftkølede motorer ned på et lavt støjniveau, kommer man ikke udenom, at flertallet finder støjen fra en vandkølet motor behageligere.

I bykørsel var vognen i stand til at foretage forbløffende manøvrer ikke mindst når den skulle parkeres, hvor fortøjets enorme underdrejning kom til sin ret, omend det krævede en vis øvelse at opnå det fulde udbytte.

Vi var selvfølgelig spændt på, hvordan den uafhængige ophængning ville opføre sig på landevejen og blev glædelig overrasket over, at vognen virkede fuldt så retningsstabil som ortodokse konstruktioner med stive bagakslers. Affjedringen var noget hårdere end sædvanligt men krængningen til gengæld ringe. Det går ikke uden videre an at gøre affjedringen blødere, da krængningen så vil blive større og dermed gribe forstyrrende ind i baghjulsgcometricen, som tidligere omtalt.

I kurver skal man op på forholdsvis store sidebelastninger før styringstendensen bliver markeret, og en svag overstyring lader sig da ikke bortforklare. På våd asfalt bliver tendensen tydelig. Der er med andre ord tale om en ret sjælden kombination af køreegenskaber; nemlig en god retningsstabilitet i forbindelse med behersket overstyring gennem kurver. Vognen var dog også i kurver let at holde under kontrol, selvom man gik igennem med flere gange større sidebelastning, end den der falder ind under begrebet »normal kørsel.« Dæmningen af fjederbevægelsen var glimrende, og har man tendens til køresyge, er Herald'en et prøvet middel, der hverken rokker, nikker eller gynger.

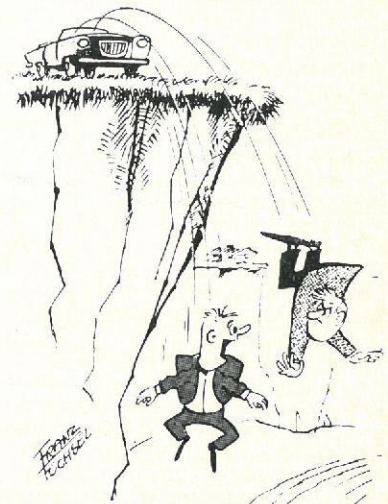
Bremsearealet på 471 cm² er ikke imponerende, men det fortjener at fremhæves, at vi trods 6 knaldhårde opbremsninger fra 100-0 km/t i træk ikke konstaterede begyndende fading, og selvom retningsstabiliteten selvfølgelig er nedsat under en sådan manøvre forekom ingen udskridning.

Med skivebremser på forhjulene — som vognen vil kunne leveres med om kort tid — er bremsekraften bragt helt op på højeste plan inden for klassen.

Vognen er forsynet med et par virkelig førsteklasses lygter.

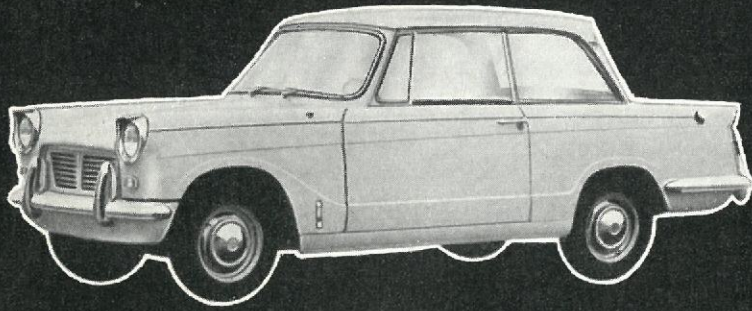
Triumph Herald 1200 er en vogn for det publikum der sætter pris på særpræg uden at skulle betale særpris, og Cabriolet'en må som en 2 + 2-personers vogn øve stærk tiltrækning på alle der holder af frisk luft og solskin. Selv om solen er en sjælden gæst — eller måske netop derfor — er der mange der ikke vil ha' et dumt bliktag over hovedet, når den endelig er der.

J. U. N. & F. G.



— Tænk, om bremserne havde svigtet, svigerfar!

Tekniske specifikationer og testresultater



Triumph Herald 1200

Motor: firecylindret, topventilet, vandkølet rækemotor, boring 69,3 mm, slaglængde 76 mm, slagvolumen 1147 ccm. Kompressionsforhold: 8,0 : 1. Ydelser: 43 hk v. 4.500 o.p.m., drejningsmoment 8,44 kgm v. 2.250 o.p.m. (begge SAE normer). Karburator: Solex faldstrøms type B 30 ZIC 5. Mekanisk A.C. benzinpumpe, oliefilter af full flow type, fabrikat AC-Delco, tankkapacitet 32 liter incl. udvendig betjent reservetank, olieindhold i motor 4 liter, i gearkasse 0,85 liter, i differentialhus 0,6 liter. Kølesystem 4,8 liter. Stempelhastighed v. fulde omdrejninger 11,4 m/sek. Kraft/vægtforhold (fuldtanket) 19,1 kg pr. 1 hk. Batteri 12 volt, 43 amperelimer.

Transmission: hydraulisk aktiveret, tør, enkeltplade kobling. Firetrinsgearkasse med synchromesh på 2., 3. og 4. gear. Gearstang placeret centralt i kardantunnel. Gearingen er udlagt i følgende forhold:

	Gearkasse:	Kron- og spidshjul:	Overall:
1. gear	3,746	x 4,11	= 15,42 : 1
2. gear	2,158	x 4,11	= 8,88 : 1
3. gear	1,394	x 4,11	= 5,74 : 1
4. gear	1,0	x 4,11	= 4,11 : 1

1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til 25,3 km/t.

Chassis og karrosseri: Flad chassisramme og medbærende karrosseridele, forhjul uafhængigt ophængt i dobbelte, uligelange triangler med spiralfjedre og teleskopstøddæmpere, nederste triangler indbyrdes forbundet via krængningsstabilisator. Baghjul uafhængigt ophængt i modificeret svingakselkonstruktion med en enkelt tværliggende halv-elliptisk bladfjeder monteret på toppen af differentialhuset og langsgående stræbere monteret til chassisrammen. Bladfjedrens egendæmpning assisteres af skrælliggende teleskopstøddæmpere. Tromlebremser med 471 cm² samlet bremseareal. Tandstangsstyring, justerbar ratsøjle, der »giver efter« ved kollision, 3,6 ratomdrejning giver fuld styrebewægelse, vendediameter 7,70 m. Dækdimension 5,20 x 13. Håndbremse af »fly off« type placeret mellem forstole.

Mål og vægt: Hjulafstand 232 cm, sporvidde foran og bag 122 cm, total længde 3890 cm, bredde 152,5 cm, højde 132 cm, frihøjde 17 cm. Vægt med fuld tank ifølge vor autoriserede vejning 822 kg incl. alt standardudstyr.

Standardudstyr: Indtræk i PVC kunstlæder, gulvtæpper, speedometer med triptæller, selvudløsende afviserkontakt iv. på ratsammen, omskifterkontakt for lys incl. parkeringslys th. på ratsammen, benzinur og udvendig betjent reservetank, dobbelte, selvparkerende viskere, håndbetjent sprinkleranlæg, varme- og friskluftsanlæg, advarselslys for afvisere, olietryk, tænding og langt lys. Udvendige låse i begge døre samt bagageklap, dobbelte solskærme med 1 spejl, handskerum med trykknop og lås, tre askebægre, automatisk indvendig belysning, separate forstole justerbare i begge planer.

Tolerancer m. v.: Tændingsrækkefølge 1, 3, 4, 2, tændrør type Lodge CNY 14 mm, elektrodeafstand 0,64 mm, platinatånd 0,4 mm, statisk tændingsindstilling 15° før top, ventildiagram: ind sugning åbner 12° før top og lukker 52° efter bund, udstødning åbner 52° før bund og lukker 12° efter top. Vippearms-tolerance 0,254 mm. Forhjulsspidsning fra 0 til 1/16 tomme, camber 2° positiv, castor 4° positiv, styreboltshældning 6 3/4°, dæktryk foran 19 lbs., bagtil 24-28

Accelerationstider til effektive hastigheder:

0- 40 km/t (speedometer: ca. 45 km/t)	4,2 sek.
0- 60 " (" " " 67 ")	8,8 " "
0- 80 " (" " " 88 ")	15,5 " "
0-100 " (" " " 110 ")	25,6 " "
0-110 " (" " " 121 ")	35,2 " "

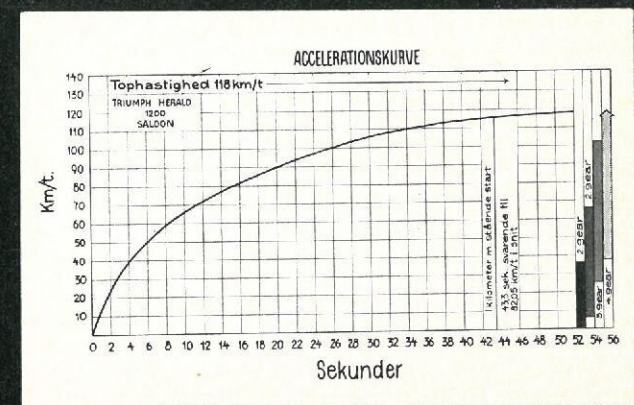
Tophastighed (gennemsnit af forsøg i begge retninger) 119 km/t. - Stående kilometer 43,3 sek. svarende til 82,05 km/t i snit.

Benzinøkonomi:

Bykørsel	ca. 10,6 km pr. liter
Jævn landevejskørsel	" 13,5 " " "
Hurtig landevejskørsel	" 10,4 " " "

Pris som testvognen excl. leveringsomk. kr. 15.816
Coupé kr. 16.849 kr. og Cabriolet kr. 17.824.

Importør: Nordisk Diesel og Glostrup Import Company A/S



De husker ... men kameraet fastholder de lyse minder

Tiden har ført med sig, at så godt som alle bringer feriens solfyldte minder med hjem i form af billeder. Hvorfor? Fordi alle kan fotografere med de moderne kameras, der er så nemme at betjene.

Fotografering er en hobby til varig glæde, og de fuldautomatiske kameras gør det hele billigere og lettere.



Sol, sommer, ferie og en god automobil hører til årets lyse minder. Forberedelsen til rejsen - planlægning, budgettering og pakning af bagagen giver oftest en kildrende forventningsglæde, der når kulminationen på selve den dag, afrejsen finder sted. Man har aftalt med familie eller naboer, at de skal passe og pleje blomsterne og undulaten, medens man er væk. Avisen er omadresseret eller afbestilt, bagagen er pakket - man har selvfølgelig husket alt - nu stoves det hele ned i vognen, noget kan ligge i bagagerummet, men resten må op på taget - på den bagagebærer, der er købt for tilfældet. Selvfølgelig har man sørget for, at den del af bagagen, man hurtigt skal kunne få fat på, ligger nemmest tilgængeligt - det er da klart.

De af familiens medlemmer, der skal med, indtager deres pladser, og med et blik til naboens vinduer (så de mon, at vi kørte?), stiger farmand ind bag rattet, og turen ud i sommeren begynder.

Skal man udenlands, er det klogt senest på dette tidspunkt at forvise sig om, at man nu også har husket passene og vognens toldattest. Det er så kedeligt at komme for langt væk fra hjemmet, for det slår ned i en, at man har glemt disse ret vigtige dokumenter. - Men man har husket det hele, og nu synger hjulene deres glade sang mod den sommervarme asfalt, medens forventningens stilhed i den første tid breder sig mellem rejsedeltagerne. Kilometer efter kilometer flyver bort under vognen, og indtryk efter indtryk prenter sig hos hver enkelt, medens landskabet skifter mellem by og land. Endelig ferie - ferie - FERIE.

Pludselig lettes trykket på gaspedalen, farten sagtnes, og passagererne spørger i munden på hinanden: »HVAD HAR VI GLEMT?»

Der er stilhed i vognen, medens der bliver spurgt: »Hvem huskede vores Optima og de fire Agfacolor-film, vi hentede hos fotohandleren i går?» Familiens yngste redder den kedelige situation ved at oplyse, at det savnede ligger i den blå kuffert, der desværre er anbragt på taget, hvor den er bundet forsvarligt fast. Vognen køres ind til siden, og hele familien hjælper til med at finde kameraet frem. Så godt som al den opstabilede bagage fra taget må ned i vejkannten, før den blå kuffert dukker op. Det

tages imidlertid med godt humør, og farmand når at snuppe de første billeder - og det blev af virvaret, da bagagen atter blev lagt tilbage under remmene på taget. Nu blev kameraet anbragt på et mere tilgængeligt sted - dog ikke i det varme handskerum - så det var let at ta', når sommerens rejseoplevelser fordrede snapshots, og det var mange gange om dagen.

Der er altid liv ved færgelejet i Halskov - man sender måske en tanke til broprojektet, men må dog indrømme, at man måske ville savne dette lille ophold på vejen frem gennem Danmark. Man billetteres og kører ind i den anviste række, så furageres der - det vil sige, det er som regel af den mere læskende art - sodavand, øl og is, og Optima må igen frem. Henrik har chokoladeis i hele hovedet, det må fotografæres inden rengørelsen. Og så må vi ha' et billede af bilkøen, det er et rigtigt rejsemindel. »Nej - se der, en omrejsende skærslipper« - han må også med på farvefilmen. Med sin bør og i sit maleriske tøj, der er dekoreret med ølkapser og med mange morsomme skilte, er han et rigtigt Agfacolor-motiv. I godt vejr er færgerejsen vidunderlig. Man promenerer på dækket og nyder søluften, medens mægernes flugt studeres og beundres. Optima må igen i funktion, og nu står vore bevingede venner for skud. I vor ivrighed for at fange fuglenes flugt ser vi pludselig, hvor smukt flaget vajer fra mastetoppen. Det røde og hvide mod den blå sommerhimmel, det må vi også ha' med i farver. Over Fyn går rejsen videre mod Jylland, men mange gange må vognen standses, for at rejsedeltagerne kan nyde det blide fynske landskab. Motiv på motiv melder sig, man vil så gerne have hele turen med hjem på filmen, men allerede nu er man nervøs for, om de indkøbte film strækker til hele ferien. Nogle af de hyggelige bindingsværkshuse er imidlertid ikke til at stå for, man må af, og atter er apparatet i hånden - klar til optagelse. Hele familien ved, at med et fuldautomatisk kamera er det en leg at fotografere. De kan alle - lige fra den yngste til den ældste - betjene Optima, der kun kræver, at fotografen beskæftiger sig med at finde de rigtige motiver og derefter trykker på knappen. Ved Middelfart må vi gennem byen for at finde et sted, hvor vi kan

fotografere Lillebæltsbroen. Det skal være i den rigtige vinkel, så der kommer noget af landskabet med. I skoven, hvor den medbragte mad spises, er vi, af bare iver efter at få sulten stillet, lige ved at glemme det vigtigste. Tænk, om vi var kommet hjem uden et billede af denne skov-idyl, det havde ikke været til at bære.

Så går turen igen videre, og snart er vi i Jylland. Inden aften skal vi være ved vort bestemmelsessted i Vendsyssel, det sted, der skal være vort feriehjem i de følgende 14 dage. Landskaberne farer forbi os, og indtrykkene fæstner sig, de er en del af de ferieminder, vi skal leve højt på i den kommende vinter. Vi føler igen trang til en is, og ruller ind til en bod ved vejen. I nærheden græsser køer og heste i skøn forening, og mor har allerede kameraet fremme, for de små føler så vidunderlige, og der er et pragtfuldt sidelys, der virker så flatterende i de små manker. Så kører vi igen, og endelig er vi ved vort mål.

Der ligger feriehytten på skråningen ned mod Jammerbugten. Det suser i toppene af plantagens store graner, og havet lader sine bølger bryde i strandkanten med en evindelig plasken. Det er denne monotone melodi, der skal følge os i vort ferieliv. Alt det nye vi ser, bliver ferien igennem fotograferet med Optima. Alle de morsomme og minderige oplevelser bliver fastholdt på Agfacolor: Det muntre badeliv, Henriks første dukkert, mors anstrengelser med brandekomfuret (her blev der brugt blitz), besøget af naboens store hund, solnedgangen over havet. Pia's solsorte-rede med de små unger, fars middagssøvn i liggestolen og mange optagelser fra de smukke spadsereture. Da vi hædede og feriebrune må tage afsked med hytten, bliver den for sidste gang offer for kameraets og vore ransagende blikke - vil vil huske den, og vi vil huske den ferie, vi havde her. Så går turen hjemad til hverdagen, hvert minut, der er tilbage af ferien, begynder vi nu at tælle. Vi kommer hjem udhvilede og friske, fyldt til randen af lyse minder, og takket være Optima og Agfacolor-filmen kan vi til enhver tid genopleve ferien i solrige farveoptagelser, der ved projicering bringer os tilbage til feriehytten i Vendsyssel og den dejlige tur.



PHIL HILL

verdensmester

Det 23. italienske Grand Prix i Monza var både en glædens og en sorgens dag for Ferrari. Phil Hill vandt og sikrede dermed **sig selv** verdensmesterskabet for kørere og **Ferrari** verdensmesterskabet for Grand Prix-vogns konstruktører. Men i begyndelsen af 2. omgang kolliderede den populære Taffy von Trips med Jim Clarks Lotus i Sydsvinet og fløj ind i tilskuerne. Von Trips blev dræbt på stedet, og adskillige tilskuere mistede samtidig livet, mens andre blev alvorligt kvæstet.

Ferraris fem vogne blev hurtigt reduceret til én. Efter von Trips ulykke udgik Rodriguez og Baghetti med motorvanskeligheder, og senere fulgte Ginther efter, ligeledes af mekaniske grunde. Bagved Hill kæmpede Moss og Gurney et hårdt slag hjul mod hjul om 2. pladsen, men på 36. omgang måtte Stirling udgå af løbet ved depoterne, da et hulleje brød sammen, og Dan fortsatte for at sikre sig 2. pladsen bag Hill. Nr. 3 over mållinjen blev Bruce McLaren, mens Jack Lewis i Cooper-Climax snuppede 4. pladsen fra Tony Brooks i B.R.M. med kun en millimeter slidbanes forspring.

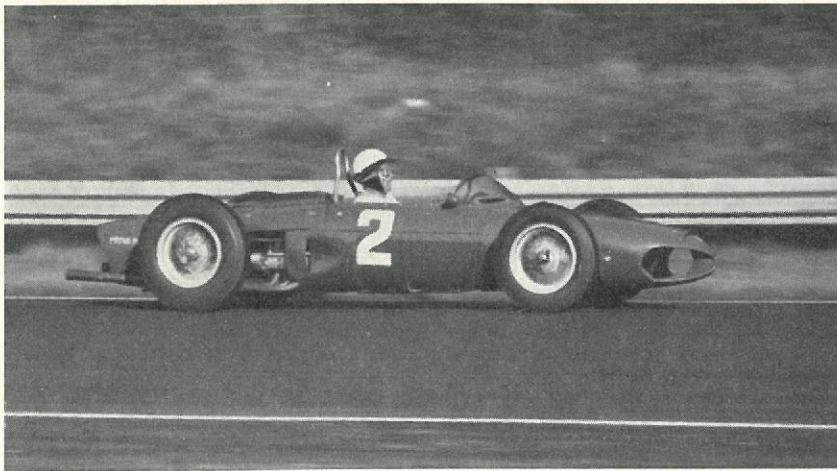
Vandt som den første amerikaner titlen med den eneste overlevende Ferrari - Tragisk ulykke for von Trips - Stirling Moss' sidste chance tabt, da hulleje svigtede.

Der skete adskillige uheld. Jim Clark i Lotus var indblandet i von Trips-ulykken, men slap uskadt. John Surtees i Yeoman Credit Cooper og Jo Bonnier i Porsche ramte hinanden i Sydsvinet. Surtees måtte udgå, og Bonnier fulgte ham senere med ikke offentliggjorte vanskeligheder. Gerry Ashmore i Lotus kørte galt samme sted og bragt til hospitalet med alvorlige hudafskrabninger og vistnok brud på armen.

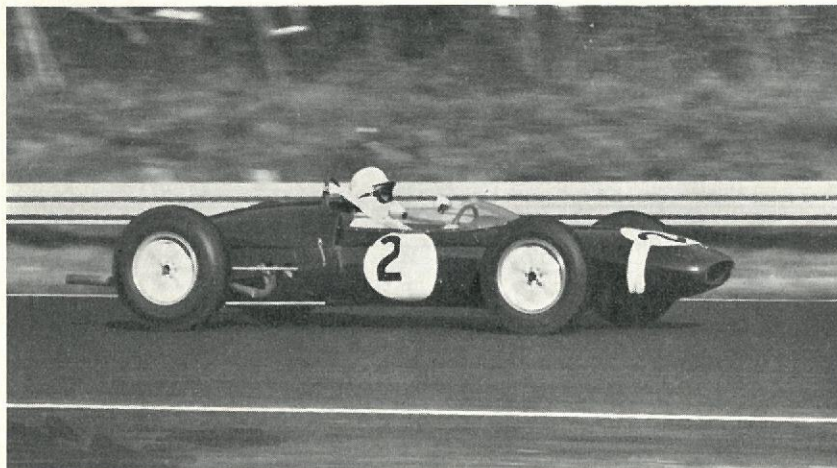
På et tidligt tidspunkt i løbet havde Jack Brabham en vidunderlig fight med Ferrari'erne, men måtte give op, motoren tabte alt sit vand. Med fire røde Ferrari'er cirkulerende rundt i flok syntes løbet at skulle blive en foræring for Maranellofirmaet. Men racersporten er mere fuld af overraskelser end nogen anden sport, og efterhånden elimineredes 3 af V-6'erne således, at kun Phil Hill var i stand til at fortsætte. Med både konstruktørernes og kørernes verdensmesterskab i lommen er det yderst tvivlsomt, om Ferrari vil tage til Watkins Glen for at køre det amerikanske Grand Prix. I henhold til de seneste informationer har Enzo Ferrari besluttet at holde op for 1962. Der ville ikke være megen plan i at køre det amerikanske løb overhovedet, når verdensmesterskabet alligevel er afgjort på forhånd, og det er muligt, at dette Grand Prix vil blive afblæst.

Man kan ikke beskyldte Ferrari-fabrikken for ikke at tage Monza alvorligt, for den stillede med et halvt dusin vogne, af hvilke to var ældre 90° maskiner, en til Ricardo Rodriguez og en anden som reserve. Til at køre 120° vognene var udtaget Phil Hill, Taffy von Trips, Richie Ginther og Giancarlo Baghetti.

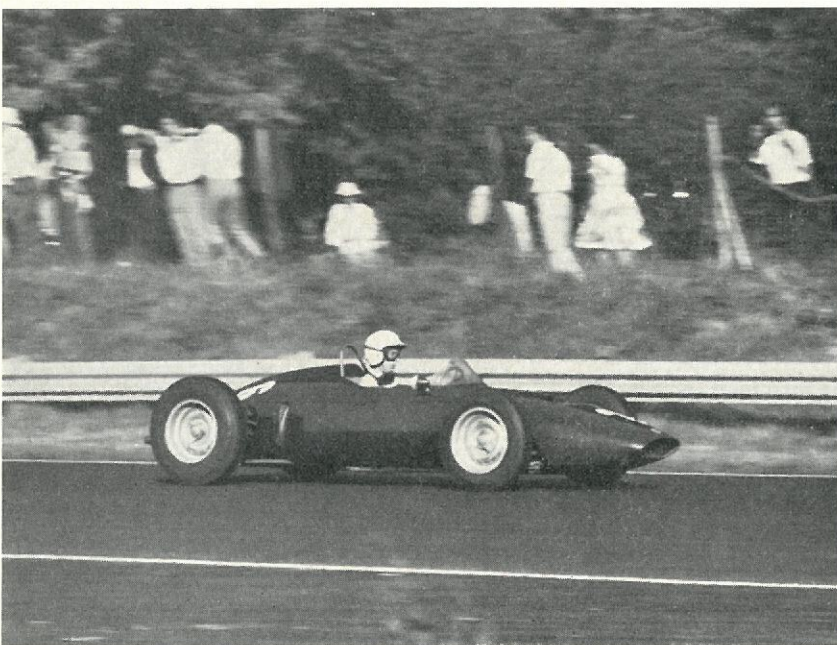
Alf Francis og hans mænd havde udført et fint job med at installere den nye V-8 Coventry-Climax motor i Stirling Moss' Lotus, men vognen ankom til banen fuldstændig uprovet. B.R.M. havde prøvet deres V-8 i adskillige dage. Den er en smuk lille vogn, muligvis den bedst udseende Grand Prix racer siden 250 F Maserati'en og har



Øverst tv.: Den nye verdensmester i Ferrari 120-61 på vej mod sejren.



Derunder: Moss i den jomfruelige Lotus Climax V-8.



Nederst: Tony Brooks i en BRM Climax - de nye vogne med BRM V-8 motorer blev kun benyttet under træningen.

Italienske G. P.

en finish af meget høj standard. På trods af rygter om otte Amal karburatorer var 90° motoren udstyret med Lucas direkte benzinindsprøjtning.

Kraftig regn ødelagde fredagens træning, og det lykkedes kun få køre at

nå nogle omgange på tør bane - deriblandt von Trips, der fik dagens hurtigste tid med 2 min. 46,8 sek. Både Brabham og Moss havde alvorlige vanskeligheder med deres V-8'er, der blev for varme og brugte litervis af vand.

B.R.M.'en viste sig ikke, idet Wilkie og co. havde travlt med at lede efter en olielækage og klare nogle mindre problemer med brændstofindsprøjtningen.

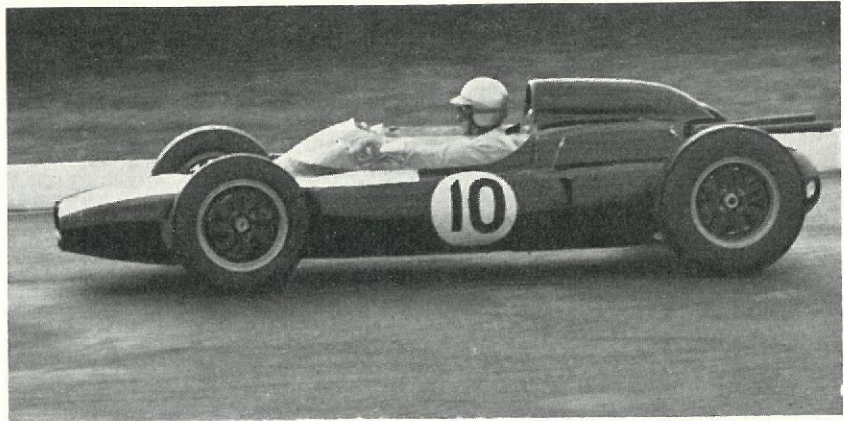
Om lørdagen var det strålende solskin, og alle gjorde deres bedste for at kvalificere sig til startfeltet. I år skulle kørerne præstere omgange inden for 15 pct. af den bedst opnåede tid, og det gav en margin på omkring 25 sekunder. Løbsarrangørerne forlangt i øvrigt 5.000 lire af køre, som ikke tidligere havde deltaget i løb på banen med hævede sving. En temmelig usædvanlig idé.

Climax V-8'erne led igen af vandtab, der androg så meget som en gallon på en omgang. Både Moss og Brabham prøvede at køre uden motorhjelme, men det løste ikke problemet. Man kom modstræbende til den konklusion, at det ikke kunne løses, og Moss besluttede sig til ikke at bruge sin vogn i løbet, men klare sig med en 4-cylindret. Ind imellem depotbesøgene for at hente mere vand klarede Brabham en omgang på 2 min. 51 sek. Graham Hill kørte rundt på 2 min. 48,7 sek. med B.R.M. V-8'en, som ikke havde kølevanskeligheder og syntes at gå forbavsende godt af en brandny konstruktion at være.

I hvert fald sikrede Ferrari sig en helt rød forreste linje i startfeltet med von Trips' tid på 2 min. 46,3 sek. (216,476 km/t) og kun 1/10 sek. mere for den utrolige Ricardo Rodriguez. Ginthers bedst tid var 2 min. 46,8 sek., Hills 2 min. 47,2 sek. og Baghettis 2 min. 49 sek. Italieneren var nær ved at komme galt af sted i den helt store stil i Sydsvinget, idet hans Ferrari dykkede ned helt oppe fra toppen og lige netop undgik at spinne rundt. Belægningen på de hævede dele af banen var frygtelig rå, og vognene hoppede og sprang, mens støddæmperne arbejdede over.

Den næstbedste britiske præstation leveres af Jim Clark (Lotus) med 2 min. 49,2 sek. John Surtees var lige ved at komme i form, da der røg en toppakning i hans vogn, så han måtte øve sig i en reservevogn. Den eneste kører ud over de allerede nævnte, som kom under 2 min. 50 sek., var Jo Bonnier i Porsche (2 min. 49,6 sek.). Derefter kom Innes Ireland i Lotus, Brabham og Dan Gurney (Porsche). Masten Gregory kørte rundt på 2 min. 55,2 sek. med U.D.T.-Laystall Lotus. Moss' bedste tid var 2 min. 51,8 sek. efter adskillige nedslående omgange med en motor, der dampede som en fløjtekedel.

Til højre: Jack Brabhams Cooper V-8 Climax lå blandt de førende, men endnu for ny til at stå distancen.



Trods Graham Hills gode tid med V-8 B.R.M.'en skabte dampbobler svigtende benzintilførsel, og det besluttedes at bruge de 4-cylindrede vogne fremfor at ødelægge prototypemotoren. Da det var næsten sikkert, at Brabham allerede tidligt måtte komme ind til depot efter vand, var briternes chancer over for Ferrari reduceret næsten til det forsvindende, idet Clark var mere end 3 sekunder langsommere end von Trips under træningen.

Af en eller anden grund blev startfeltet stillet op 2 og 2 på ialt 16 rækker, der strakte sig over ca. 300 m. Stirling Moss viste sig med en fabriks-Lotus, der var malet blå og grøn med gule hjul. For at skabe yderligere forvirring havde Innes Ireland en U.D.T.-Laystall Lotus, så benzin-kongerne må være kommet til en slags overenskomst, idet Lotus' officielle hold har kontrakt med Esso, mens U.D.T.-Laystall hører under BP.

Startfelt

Ferrari
(W. von Trips)
2 min. 46,3 sek.

Ferrari
(R. Ginther)
2 min. 46,8 sek.

B.R.M.-Climax
(G. Hill)
2 min. 48,7 sek.

Lotus-Climax
(J. Clark)
2 min. 49,2 sek.

Lotus-Climax
(I. Ireland)
2 min. 50,3 sek.

Lotus-Climax
(S. Moss)
2 min. 51,8 sek.

B.R.M.-Climax
(T. Brooks)
2 min. 52,2 sek.

Porsche
(C. de Beaufort)
2 min. 53,8 sek.

Ferrari
(R. Rodriguez)
2 min. 46,4 sek.

Ferrari
(P. Hill)
2 min. 47,2 sek.

Ferrari
(G. Baghetti)
2 min. 49 sek.

Porsche
(J. Bonnier)
2 min. 51,6 sek.

Cooper-V8-Climax
(J. Brabham)
2 min. 51,6 sek.

Porsche
(D. Gurney)
2 min. 52 sek.

Cooper-Climax
(B. McLaren)
2 min. 53,4 sek.

Cooper-Climax
(J. Lewis)
2 min. 54 sek.

Lotus-Climax
(M. Gregory)
2 min. 55,2 sek.

Cooper-Climax
(J. Surtees)
2 min. 55,6 sek.

Cooper-Maserati
(L. Bandini)
2 min. 57,7 sek.

Lotus-Climax
(H. Taylor)
3 min. 0,6 sek.

Lotus-Climax
(G. Ashmore)
3 min. 3,0 sek.

Lotus-Climax
(T. Parnell)
3 min. 5,7 sek.

Cooper-Maserati
(R. Pirocchi)
3 min. 6,5 sek.

J.B.W.-Climax
(B. Naylor)
3 min. 8,1 sek.

Lotus-Climax
(R. Salvadori)
2 min. 55,2 sek.

Conrero-Tomaso
(N. Vaccarella)
2 min. 56 sek.

Cooper-Maserati
(M. Trintignant)
2 min. 58,7 sek.

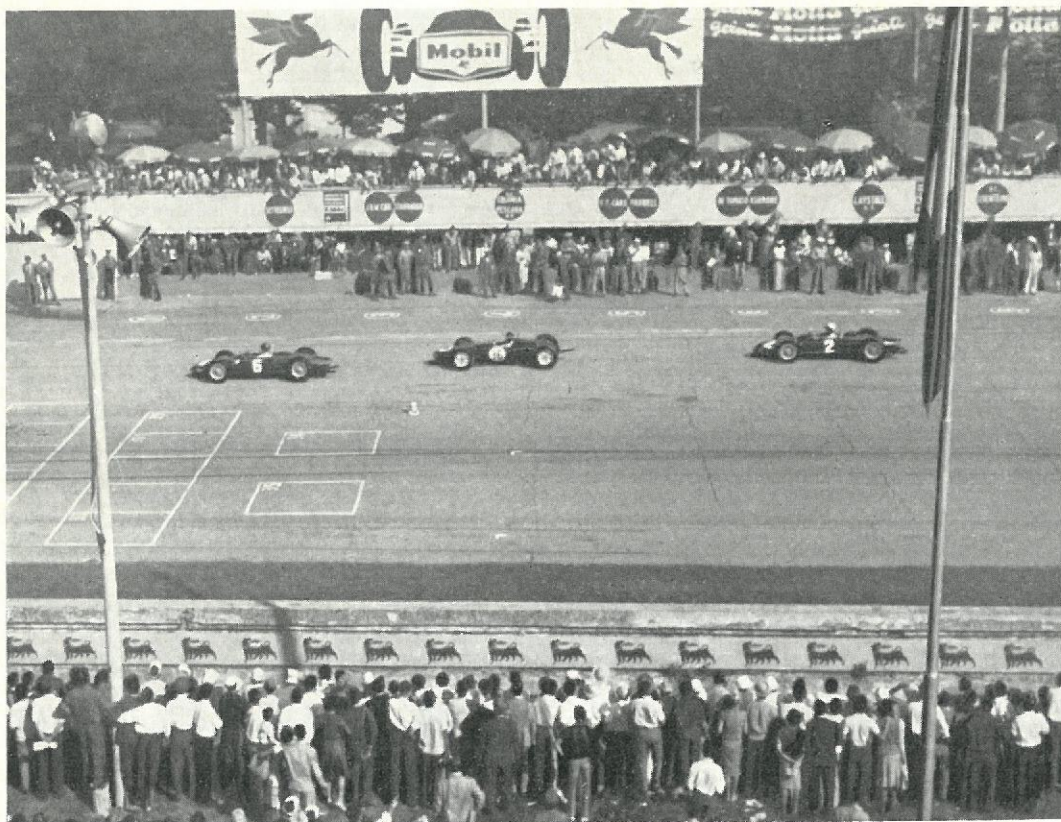
Conrero-Tomaso
(R. Bussinello)
3 min. 1,7 sek.

Cooper-Climax
(J. Fairman)
3 min. 4,8 sek.

Lotus-Climax
(W. Seidel)
3 min. 6,0 sek.

Lotus-Maserati
(G. Starrabba)
3 min. 7,9 sek.

Oscia-Tomaso
(R. Lippi)
3 min. 8,9 sek.



Efter at første halvdel af første omgang er tilbagelagt, ses de tre førende vogne passere pitten - (for 2. gang) - Ginthers Ferrari forrest, derefter Jimmy Clarks Lotus og Phil Hills Ferrari. De er nu på vej mod det første af de to stærkt hævede sving, som kørerne afskyr.



I løbets indledende stadié dominerer Ferrari helt løbet. Phil Hill fører Ginther, Rodriguez og Baghetti ind i Curnens landevejsstrækning. Det nordlige af de to hævende sving ses på billedet over vognene.

Italienske G. P.

Earl Howe lod flaget falde, men Rodriguez havde allerede sat sig i bevægelse. Den unge mexikaner tog øjeblikkelig gassen fra og ventede på Phil Hill. Rækken af vogne var så lang, at de bageste allerede var 13 sekunder bagefter, før de passerede startlinjen. Rodriguez var hurtigere i acceleration end Phil Hill, men den sidste gik i spidsen, og i Sydsvinget overtog også Ginther mexikaneren, ligesom Graham Hill blev indhentet og overhalet af Jim Clark.

Da førerfeltet forlod det hævende sving for at fuldføre 1. omgang, var rækkefølgen: Phil Hill, Ginther, Rodriguez, Clark, Brabham, von Trips, Baghetti, Bonnier, Trintignant, Moss, Surtees og Graham Hill. Von Trips brølede forbi Brabham og Clark, men idet han gik ind i Sydsvinget, syntes han at miste herredømmet over sin vogn, og han kolliderede med Clarks Lotus. Ferrarien slog rundt, og endte op imod et trådhegn, hvor mange tilskuere stod samlet. Von Trips blev kastet ud og dræbt øjeblikkelig, men før den ødelagte vogn endte ude på banen igen, havde den skabt et frygteligt mandefald i tilskuerskaren. Jim Clarks Lotus rullede også rundt, men skotten slap uskadt. Der var nogen tids forvirring, mens løbsofficials prøvede at slæbe den knuste Ferrari bort og sørgede for døde og døende.

Da de første to omgange var kørt, var rækkefølgen: Hill, Ginther, Rodriguez, Baghetti, Brabham, Moss og Gurney. Så skete der igen et uheld i Sydsvinget. Bonnier skar skarpt ind foran Surtees, og vognene kolliderede. Porsche-køreren fortsatte, men Yeoman Credit Cooper-vognen måtte udgå ved depoterne med molesteret ophængning. Gerry Ashmore kørte galt ved Vedano og blev bragt til hospitalet.

Brabham jagede Ferrari-kvartetten, mens Moss og Gurney kæmpede hjul mod hjul. Seidels Lotus kom til depot og Lippis Osca-Tomaso havde også vanskeligheder. Ginther overtog et øjeblik føringen fra Hill, men efter 5 omgange var rækkefølgen:

Stillingen efter 5. omg.

Kampen i spidsen var hård, men Brabham fulgte stædigt med de fire røde vogne, og bagved udgjorde Gurney, Moss, Bonnier og McLaren en kompakt gruppe, fulgt af de to B.R.M.'er. Det lykkedes Innes Ireland at kante sig foran Lewis, der havde Roy Salvadori lige i hælene. Ferrari'erne blev ved med at skifte plads med Ginther i spidsen på 7. omgang og som nr. 3 på 8. omgang bag Hill og Rodriguez. Masten Gregory standsede i depoterne med sin U.D.T.-Laystall Lotus, og Jack Fairman kom ind med Fred Tuck's Cooper for at prøve at få kureret svigtende tænding.

På 9. omgang skete det ventede. Brabham kom langsomt rullende ind til depotet for at lade V-8'en udgå med overopvarmning. Løbet blev nu en ren Ferrari-procession, men en meget hurtig sådan, for både Gurney og Moss blev for hver omgang ca. 2 sekunder mere bagude i forhold til Maranello-vognene. Efter 10 omgange var positionen følgende:

Stillingen efter 10. omg.

Efter 11. omgang udgik Graham Hill med motorvanskeligheder. Ginther overtog føringen for tre omgange, men de fire røde vogne lå så tæt sammen, at det var vanskeligt at holde dem ude fra hinanden. Bonnier var længe i depot og blev bagefter.

Så modtog Ferrari et rystende slag, da både Rodriguez og Baghetti kom i

depot samtidig. Mexikanerens vindspejl var oversprøjtet med olie, og italienerens motor havde opgivet ånden. Mekanikerne gik febrilsk til angreb på vognene, men til sidst blev de begge skubbet ud til bilkirkegården.

Men Phil Hill og Ginther lå stadig sikkert i spidsen med Moss og Gurney næsten 25 sekunder bagude. Gregory, som havde startet igen, udgik omsider, og det samme gjorde Lippi. Bonnier kørte meget langsomt rundt, og skriften på væggen var tydelig.

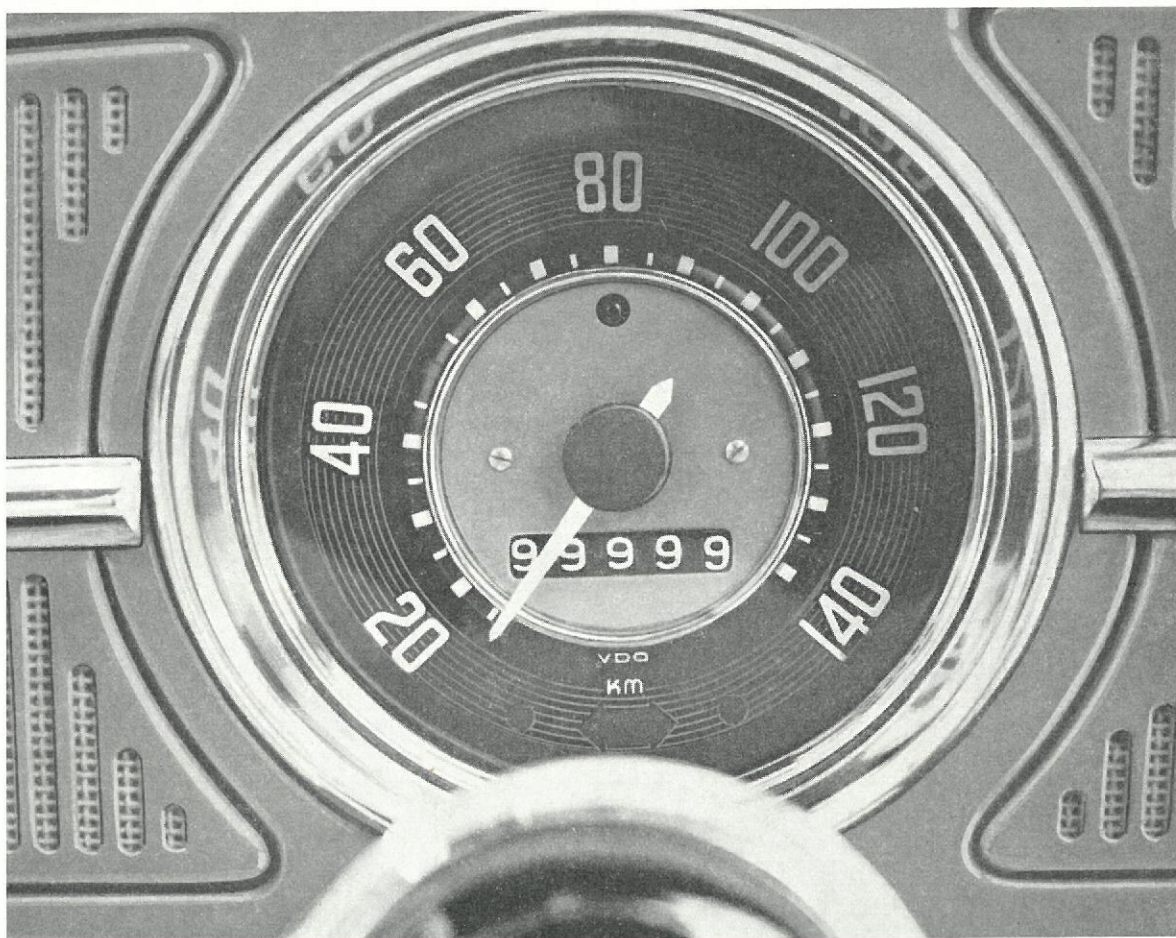
Ferrari var yderst bekymret, og der blev ustandselig hængt depotsignaler ud til de to amerikanere. Som følge deraf faldt omgangstiderne noget, og både Moss og Gurney begyndte at nærme sig. De to havde en monumental fægtning, idet de hele tiden kørte forbi hinanden over hele banen. Bruce McLaren, som kørte strålende, havde lagt sig på 5. pladsen, mens Tony Brooks bagved fik det bedste mulige ud af B.R.M.'en. Efter 20 omgange så rækkefølgen således ud:

Stillingen efter 20. omg.:

Samtlige andre deltagere var blevet overlappet, idet de sidste ofre var Trintignant og de Beaufort. Nu begyndte Ferrari for alvor at blive nervøs, for Ginthers motor lød ikke mere som den skulle, og han mistede langsomt terræn til Hill. På 24. omgang sluttede hans vogn sig til de andre i bilkirkegården, og Maranellos eneste håb var nu Phil Hill. Dan Gurney kørte fremragende, idet han stadig var sammen med Moss, og parret lå knap 20 sekunder bag Hill. Så begyndte Hill at åbne lidt mere for gassen og vandt omkring 2 sekunder pr. omgang.

I 25. omgang lå kun Hill, Gurney,

fortsættes side 40



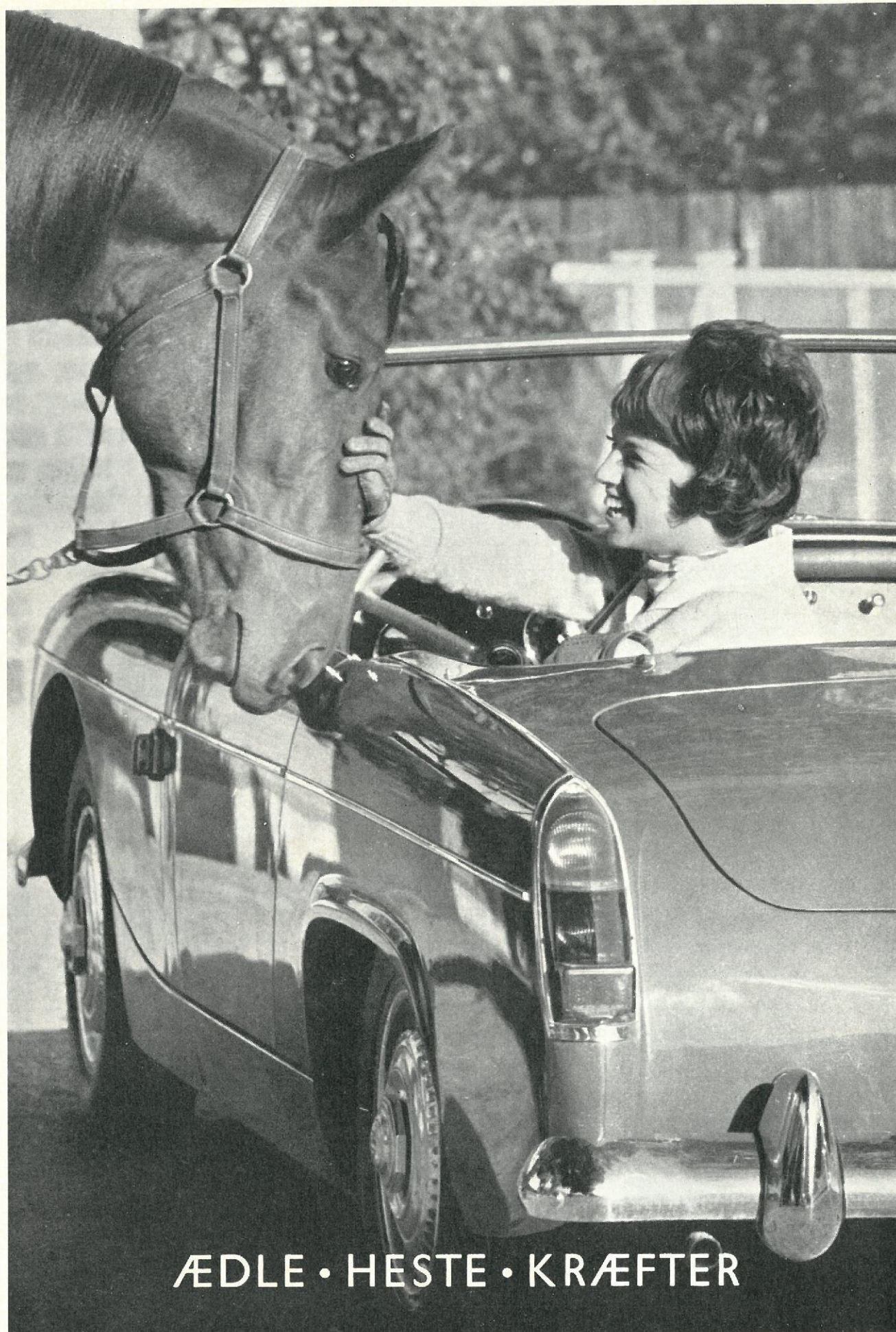
- Længe leve kvaliteten ...!

99.999 km ... 199.999 km ... 299.999 km ...
Ingen ved, hvor gammel en VW kan blive! De første VW'er kører endnu. De kører - som et bevis på en kvalitet, der aldrig gik på akkord, som et bevis på, at de ideer, der er nedlagt i dens konstruktion, er rigtige. Og de efterfølgende VW'er er endda stadig forbedret, stadig gjort mere fuldkomne - de er ændret - ikke for ændringernes skyld, men for kvalitetsens! Kvaliteten præger VW i alle detaljer. Derfor lever en VW længe! De vil kunne fejre Deres nye VW's fødselsdag mange, mange glade gange Få en prøvetur!

Kvaliteten kommer først



- derfor bliver
der stadig flere ...



ÆDLE · HESTE · KRÆFTER

Det er en typisk bemærkning
Den af mine kvindelige kolleger
mødte mig på et fotoatelier med
ordene: — Jeg så dig fare igen-
nem byen i går i et lækkert lille
hyl, er det din?

Hun havde set mig i MG Midget, en
rød, laber genstand, der giver flagrchår
og urolige nætter. Sådant en lille, åben
sportsvogn er ikke nem at få ud af tan-
kerne. Straks jeg vågnede om morgene-
nen, hvor jeg ellers ikke plejer at høre
til de mest åndsfriske, tænkte jeg lys-
vågen og med glæde på bilen, der holdt
lige nedenfor min altan og ventede på
mig og en startnøgle.

Min glæde over vognen forsøgte nog-
le at slå lidt ned, ved at sige: — Ja, ja,
køn er den nok, bevares, men *sports-
vogn*, det kan man nu ikke kalde den!

Så sagde jeg, at det var noget slud-
der. Hvis ikke dén var en sportsvogn,
hvad var så en sportsvogn?

— Jo, sagde de kloge, men det er nu
ikke *rigtig* fuldblod.

Fuldblod! Som om fuldblod skulle
være det eneste saliggørende.

Jeg kunne ikke forlige mig med kri-
tikken, som forresten gav mig ideen
med at køre ud til travbanen for at tage
billederne på disse sider.

Travheste er heller ikke fuldblod,
som galopheste. Men travheste er *ædle*
heste, ser pragtfulde ud og kan præste-
re en hel del. Tag bare »Emigrant«, der
stikker hovedet hen til mig på billedet,
hvor jeg sidder i vognen. Denne unge
hest har vundet alt, den er stillet op i.
Der er en symbolik i at det nysgerrige
og kønne dyr, undersøgte MG Midget
fra for til agter med sin bløde mule.
Det kunne se ud som de to havde fundet
hinanden...

Ingen kommer mere og snakker race
eller halvblod med mig om MG Mid-
get. Jeg lammede de første ved at sige:

— Godt, måske kan vi ikke kalde
MG Midget for en fuldblods sports-
vogn, men I, der er så kloge, ved sik-
kert, at man bruger fuldblodsheste til
galop, og såkaldte *ædle* heste til trav.
Lad den store MGA 1600 være en gal-
lophest — så kan Midget sammenlignes
med en travhest!

En MG-entusiast åbnede munden for
at svare, men glemte at lukke læberne

sammen. Han sagde ikke mere, så jeg
kunne forstå, at han havde fattet, hvad
jeg mente. Derefter kørte jeg bort med
en dyb snerren — fra udblæsningen.

Midget kan køre fra stop til 100 km/t
på 22 sekunder. Tophastigheden er 135
km/t. Mange amerikanske biler, der lig-
ner alt andet end en sportsvogn, kan
både accelerere bedre og køre hurtige-
re, men jeg vil vædde fire par italien-
ske sko på, at ingen af dem kører så
godt som den lille Midget. Alene *sty-
ringen*.

Med min sølle erfaring kan jeg dår-
ligt se, hvordan styring kan gøres bed-
re. Bare en millimeters drej på rattet
får vognen til at ændre kurs. Selvom
det burde være sådan med en bil, un-
drer man sig over at MG Midget kører
lige nøjagtigt præcist der, hvor man
styrer den hen. Oplevelsen er ganske
uvant. Som regel er man nødt til at kø-
re en slags cirka-kørsel, hvor man hele
tiden skal rette lidt på sine handlinger
med rattet. — Men her er der ingen
slinger i valsen.

Sæt så dette sammen: Meget hurtig
og meget præcis styring, en bil hvis mo-
tor er livligere end forventet, etgear-
skift... Ja, altså den gearstang midt i
gulvet er så lækker at tage på som en
fed, lille grydeske, og der er ikke noget
med at sidde og rode for at få den i
hakkene (gearene. Red. anmk.) Stolene

passer lige omkring, instrumenterne er
ud for næsen — jeg *kan* ikke se andet,
end at den vogn nærmer sig det idiale.

Bagagerummet bagi er ikke meget be-
vendt. Der ligger en kaleche, som vist
er nem at sætte på, og så kan der vel
være et par bundter porrer. Nødsædet
bag forstolene er jo noget nyt i sam-
menligning med den forhenværende
Austin Healey Sprite, Midget'en er op-
stået af. Jeg havde fire personer i vog-
nen en dag. De to bagi mente bagefter,
at turen havde været at sammenligne
med at sidde på toppen af en stige, der
var sømmet fast på Stirling Moss' Lo-
tus.

Midget mangler sidespejl og aske-
bæger.

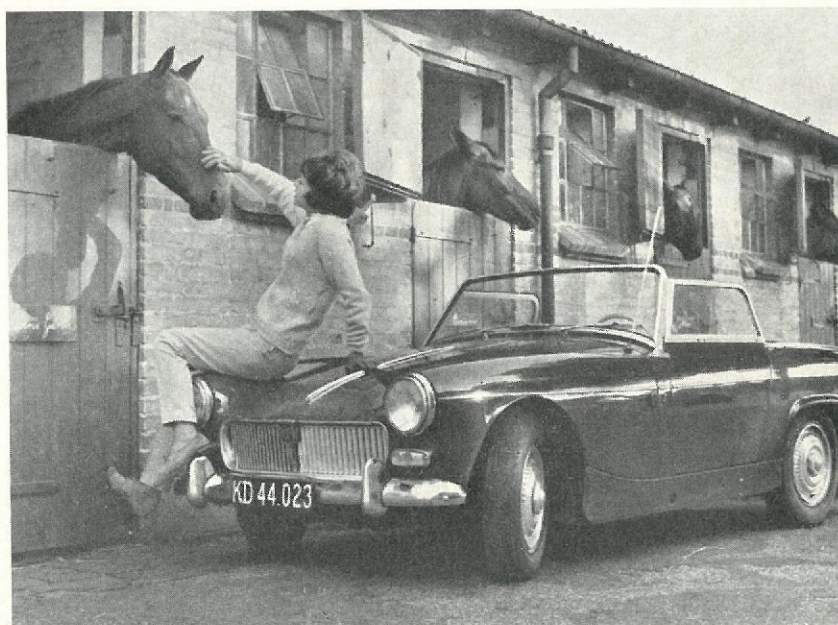
Det er mig revnende ligegyldigt, at
den »kun« kan køre 135 km/t. Det er
slet ikke det, der tæller. Den er hurtig,
og den kan sno sig, den er sikker, for
den laver ingen numre i svingene.

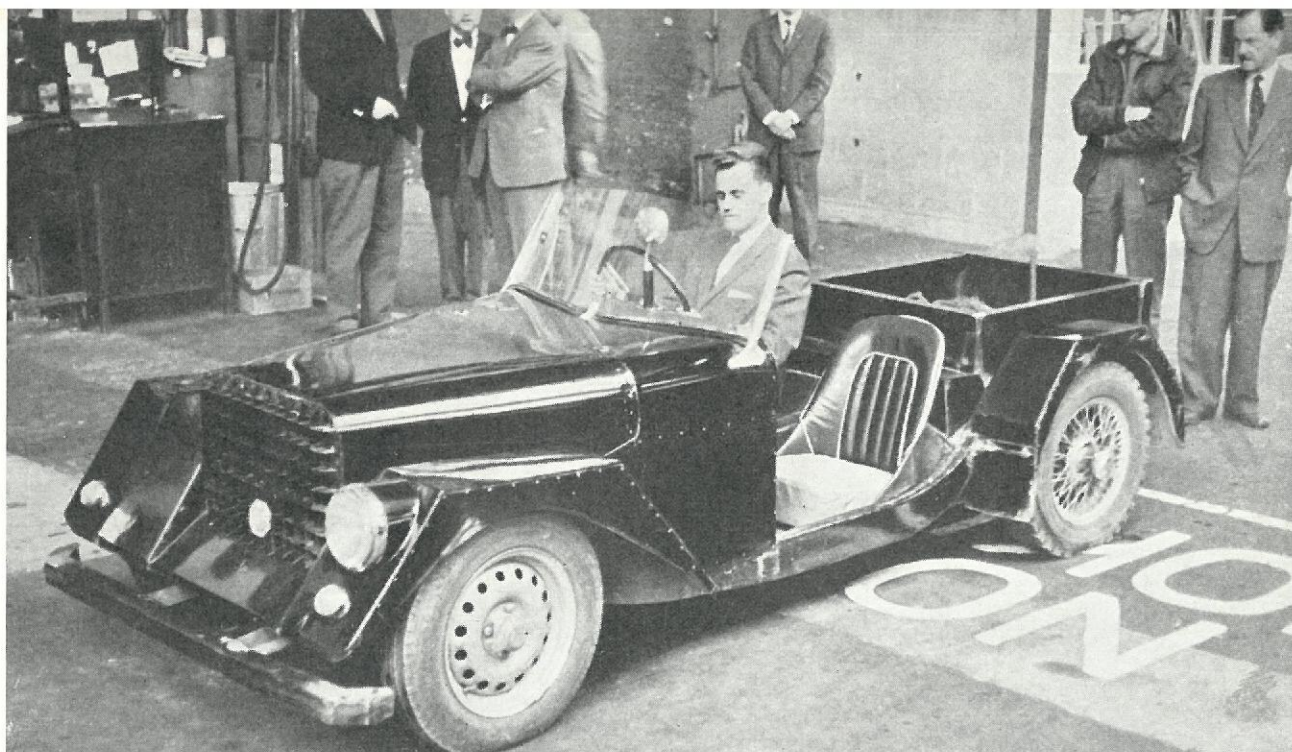
Jeg syntes virkelig bilen klædte mig,
men jeg kunne jo vanskeligt drive den
ældgamle kvindelige syssel med at sid-
de og spejle bilen og mig. Der er kun
een måde at gøre det på, og den — har
jeg indtryk af — er heller ikke kede-
lig: man kan fræse rundt på gader og
veje og spejle sig i andres øjne.

Ulla

PS Og tænk, i dét kapitel er mænd
mindst lige så forfængelige som piger.

ULLA BOYANDER & MG MIDGET





NY SPÆNDENDE ALL-ROUND SPORTSVOGN

AFTAGE FEJL

Under et besøg på MG-fabrikken i Abingdon lykkedes det os at tage disse billeder af en helt ny sportsvognskonstruktion, der endnu kun eksisterer som prototype. Vognen rummer flere sensationelle træk, som givetvis vil revolutionere de kommende års opfattelse af, hvorledes en sportsvogn bør være indrettet.

Man bemærker først og fremmest, at MG-folkene dristigt bryder overtværs med den populære leflen for raffinerede, feminine, italienske karrosserilinjer. Sober, maskulin hensigtsmæssighed er igen trådt i forgrunden. Her er ingen overflødige dikkedarer. Den dørløse sportsvognskarrosseritype er f. eks. atter kommet til ære og værdighed. Vognen entres over de lave sider. Konstruktorerne tager også konsekvensen af det moderne elektriske tilbehørs driftssikkerhed og nøjes med én forlygte (i lande med højrekørsel vil lygten blive anbragt i højre side. Rigtige skærme får tilsyneladende en renaissance, og kofangerne kan virkelig tåle en kollision.

De gængse moderne sportsvogne har udviklet sig i uheldig retning, idet de kun trives rigtigt på gode, plane landeveje. Med den nye vogn fra Abingdon vender vi tilbage til all-round sportsvognen, der også kan bruges til mudderbør. Baghjule er som standardudstyr forsynet med kraftige terrændæk. Den for tiden standende debat om, hvorvidt trådhjul på sportsvogne bør erstattes af pladehjul med vingemøtrikker, ordner Abingdon-folkene let og elegant ved at bruge begge typer. Bag de forreste pladehjul er vognen forsynet med kraftige skivebremsen.

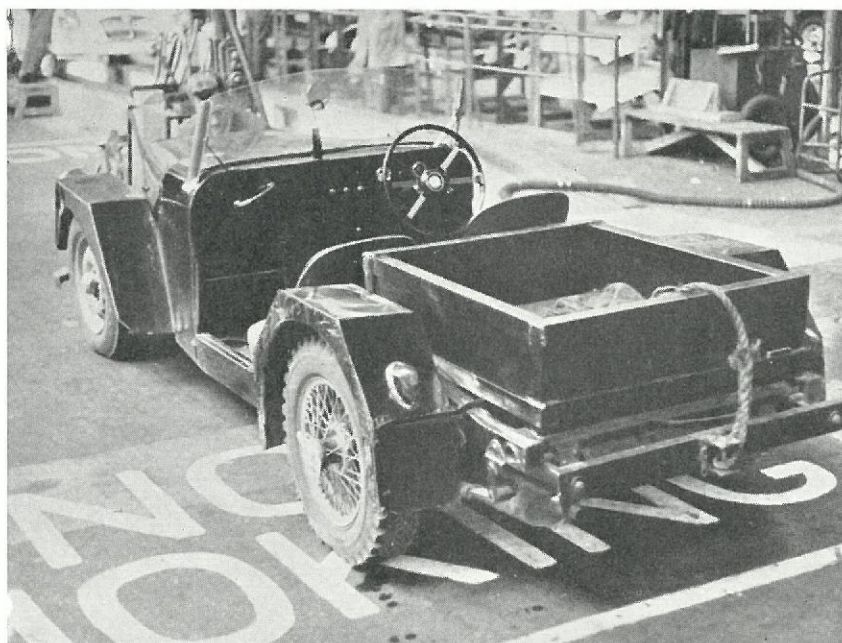
Et af de mest bemærkelsesværdige træk ved den nye prototype er det meget store, yderst lettilgængelige bagagerum, som vil glæde de mange sportsvognsentusiaster, der har fundet for dårlig bagageplads i de fleste moderne sportsvogne. Med denne nye vogn kan man man uden vanskelighed tage selveste klædeskabet med, idet kufferttrummet også fungerer som en kraftig bagagebærer.

Sæderne er udformet således, at de holder kroppen fast i hurtige sving,

hvor tværkræfterne ellers tilstræber at tvinge én ud af sædet.

Prototypen er baseret på den kendte MGA's chassis og motor. Man genkender også MGA's rat. I øvrigt er vognen maskeret under navnet TUG, der leder tanken hen på slæbebåde (på engelsk tug-boat). For at gøre maskeringen komplet anvendes prototypen faktisk i øjeblikket til at trække nye vogne af de løbende serier i gang med, hvis de ikke selv vil starte efter at have for-

fortsættes side 32





DM 1961

Nykårne DM-mestre samlet på målstregen

Fra venstre til højre:

Frede Andersen (Lotus le Mans) vandt DM i klassen for racersportsvogne u. 1600 ccm. Skønt hans mesterskab var sikkert i land forsøgte Elo Sørensen på sidste omgang at klemme sig foran i Pirellisvinget umiddelbart før målstregen. Forsøget mislykkedes, og i en yderst dramatisk udskridning havde Elo Sørensen nær taget Frede Andersens vogn med sig. Alt gik dog godt, men Elo Sørensen fik en alvorlig advarsel.

Poul Andersen (Cooper Norton) fornyede sit DM i midjetklassen - men det var bestemt ikke hans kørsel 1. okt., der lagde bund til dette mesterskab. Points i løbet af sæsonen havde han imidlertid rigeligt af, og han skal ikke lastes mere end øvrige for, at materiellet ikke var i orden - hvorfor de to norske deltagere fik let køb om 1.- og 2.-pladsen.

Niels Andersen (Simca, klassen 1001-1300 ccm) distancerede Per Krogh i den afsluttende kamp om DM i denne klasse, som efter de nugældende tuningsbestemmelser ikke formår at yde på interessante løb. I denne klasse håber vi på større frihed i den kommende sæson, således at alle de populære standardvogne kan være med på ny.

Mogens Ludvigsen (Auto Union 1000, klassen u. 1000 ccm) var nok dagens største overraskelse, for kun få havde regnet med, at Robert Fischer ikke ville sikre sig et DM i denne klasse i år. Kampen var yderst spændende, og de to kørere skiftede ustanseligt placering - et populært løb med et overraskende resultat.

Kasper Gaugler er kommet med på billedet, skønt han ikke har vundet noget officielt DM - men derimod Roskilde Rings Go KART mesterskab 1961. Hans kamp med Carl Johan Larsen hørte til dagens højdepunkter i et løb, der var det første rigtige Go Kart løb - herhjemme. Gaugler har i sæsonens løb kørt i både Sverige og England sammen med Carl Johan Larsen - og begge viste, at de har lært meget siden forårets løb.

Joerges Bagger (Lola, formel J) stod pointsmæssigt nogenlunde lige med Gunnar Henriksen (Lotus). Den af dem, der vandt de afsluttende løb, ville erobre klassens DM. Det blev Bagger, der sejrede og dermed fornyede sit DM fra 1960. Klassens løb tabte i interesse ved, at de tre svenskere Yngve Rosquist, Lotus, Erik Karlsson, Lola 61, og Jan Fritzner, Focus III (fin-fin svenskbygget vogn med Peugeot motor) alle måtte udgå på anden omgang.

Wittrup Willumsen (Volvo) vandt det eftertragtede DM i klassen for standardvogne 1301-1600 ccm. En indleveret protest foranledigede, at han motor blev skilt ad - og fundet i orden. Alligevel mister han måske sit mesterskab, fordi en protest mod Jørgen Nielsen og Steffen Nielsen (beøge Hilman) antageligt vil blive taget til følge. Sket dette, vil Guldmark Hansen (Volvo) avancere til 2. pladsen i løbet og dermed sammenlagt få flere points end Wittrup Willumsen. Men er der egentlig nogen retfærdighed i at fratage W.W. et mesterskab, fordi han har vist, at han kan slå selv de vogne, der (måske) er tunet mere, end reglerne tillader? Vi synes, at W.W. har vundet sit mesterskab overbevisende og skal ha' lov at beholde det.

De næste 5 måneder er såvel bilistens som bilens værste. Hvis vognen ikke er i form, kommer den heller ikke i fart under de barske betingelser, vinteren byder på. Nogle af årstidens behandlings- og tilbehørsproblemer skal kort omtales er, først og fremmest som en påmindelse for de relativt nybyggede bilejere - og dem er der jo mange af - som endnu ikke har haft vanskelighederne alt for tæt inde på livet.

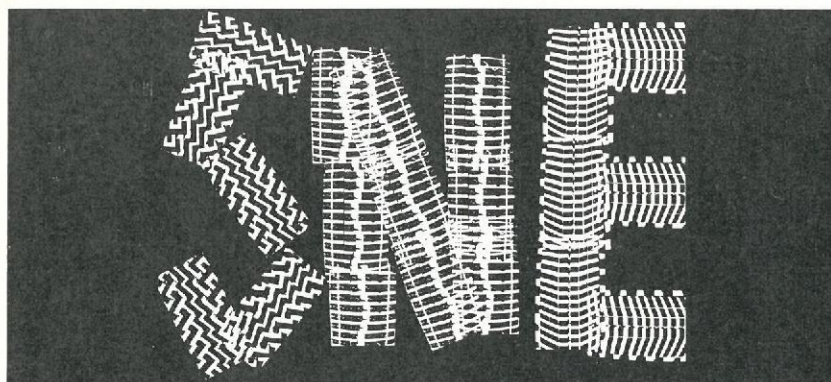
*

Hvis der ikke træffes visse forholdsregler, kan sne og slud, grus og sporvejssalt gøre ganske alvorlig skade på bilens ydre. Der er blot nogen uenighed om, hvad man helst skal gøre. En kvalitetsundervognsbehandling på et værksted eller en servicestation, man har tillid til, er absolut anbefalelsesværdig - selv om vi må gemme til en anden gang at komme nærmere ind på de forskellige behandlingsformer.

Forkromede kofangere, lygtekranser, hjulkapsler og kølergitter vil meget snart være røvede, hvis overfladen ikke beskyttes. Det kan gøres med et tykt lag voks, der kun gnides på, men ikke af igen.

Den løsning er mange lidt kedede af, fordi alt det blanke kommer til at stå fedtet, mat og snavset. De vil foretrække de nymodens aerosoldåser, der sprøjter et tyndt lag af et plasticpræparat på kromen. Med en smule øvelse kan man få et dækkende lag, der hverken løber eller gør kromen mat. Det holder ikke evigt, men skal især for forreste kofangere og kølergitters vedkommende fornyes nogle gange i vinterens løb.

TILBEHØR TIL



Langt vanskeligere er problemet, hvad man skal gøre med bilens lak. Mange kyndige siger: voks. Andre siger: blot vand. Det må forklares nærmere. Det er uomtvisteligt, at en grundig voksning af bilen yder en beskyttelse mod lakskader. Porerne i lakken lukkes, så vand ikke kan trænge ind og nå ned til lag, der rustner eller i tillælde af pludselig, hård frost i visse tilfælde ligefrem afstedkomme en mikroskopisk krakelering af lakken, som derefter vil være noget mattere end i den solrige sommer, der svandt.

På den anden side er der noget om, at voks og især poleringen nok skaber en flunkende og fin bil, men at det kun er en galgenfrist. Dels slides det kun en halv millimeter tykke laklag

betragteligt ved en grundig polering - se blot på polérkluden. Dels er det umådelig vanskeligt før voksning og polering at få lakfladen så ren, at der ikke bliver kulparkler og småbitte sandkorn tilbage, som man gnider ind i lakken, så den bliver ridset og mat.

Derfor er især visse mænd i lakbranchen af den opfattelse, at hyppig vask med rigeligt, rindende vand og bløde børster til fjernelse af ætsende kulparkler er den bedste vedligeholdelse af lakken. Ingen aftørring, ingen polering, siger disse lakfolk.

Hvem man vil høre efter, og hvordan man vil pleje sin bils teint bliver i nogen grad et spørgsmål om smag og temperament.

Hvad man end gør, vil det være

umuligt at undgå de rent mekaniske lakskader. Grus og småsten, der hvirvles op af en selv eller af andre som de så kaldte stensrud, slår simpelt hen huller i lakken - i sagens natur først og fremmest på fronten og vindskærmene. Små, rene og tørre småskader kan i vid udstrækning udbedres ved en lille dåse lak og en pensel - spørg autoforhandleren, om der findes aerosollakdåser eller laktuber med småportioner af netop Deres vogns laktype og -farve.

IS OG VINTER

Er skaden ikke ganske frisk, så rust allerede er begyndt at danne sig, må denne selvfølgelig fjernes først, enten med ståluld eller med rustfjerner eller med begge dele. Større arbejder af denne art er det kloget at overlade til fagmanden.

*

Vigtigere end, hvordan bilen ser ud, er det, hvordan bilisten ser ud - af bilen. Den erfarne, garageløse bilejer vil vide, at den tid, man hver vinter tilbringer med egentlig snekovlearbejde er for intet at regne mod de mange timer, der går med at fjerne is fra ruderne om morgenen.

En god, robust isskraber er helt uundværlig. Med en plastickant til at skra-

be og i visse tilfælde hugge isen bort og en gummikant til dug eller snelag. Der findes i handelen aerosol-dåser med midler, som tør isen. Lidt dyrere, men dejlig nemme at arbejde med er de.

*

Også inden døre opstår uundgåeligt sigtproblemer med duggede ruder. En del klares af varmluftblæserne, demisterne, som efterhånden er standard på næsten alle vogne, men de fleste af dem afhjælper kun problemet på forruden. Sideruder og bagrude er næsten lige så vigtige i trafikken. En antidugklud kan gøre god gavn. Den kan enten købes færdig eller laves ved opvridning af en ny, ren støveklud i stærkt sulfosæbevand.

Men bagruden, der dugger ustandselig under kørslen, kan man jo ikke så godt sidde og tørre af, mens man styrer sig gennem trafikken. Der kan man have vældig glæde af en ventilator, drevet af bilens batteri. Den kan også gøre fyldest, hvis man om sommeren kører på ferie sydpå og trænger til forfriskende luftstrøm i vognen.

Til bagruderne findes tillige fortrinlige hjælpemidler i form af forskellige typer antidugruder. Der er dels de el-opvarmede, der sættes fast med sugkopper, og som også kan benyttes til at holde en forrude isfri, selv når vinteren lægger hårde hindringer herfor. Så er der en art forsatsruder af plastic, som er udrustet med klæbekant, og som af de fleste anses for nok så effektive som den tredje type; de transparenter, som sættes direkte på rudeglasset, uden egentligt klæbestof, blot ved deres egen vedhængskraft.

*

torremmen ikke kan »slubre« mere end halvanden centimeter til hver side, den vandkølede tillige lade systemet skylle grundigt igennem og få påfyldt antifrostmiddel, så hele herligheden ikke frostsprænges. Risikoen herfor er til stede, så snart det fryser 3-4 grader en hel nat.

Glykolprodukter må kun bruges i samråd med fagfolk, der véd, om det pågældende præparat er uskadeligt for metallet i den pågældende motorblok. Der er visse produkter, der ikke må anvendes til letmetalmotorblokke.

Om man foretrækker sprit eller glykolprodukter er lidt af en temperaments-sag. En vis efterfyldning af spritten kan være nødvendig, men til gengæld er man fri for de problemer, det rejser, når glykolmidler opløser en del af de aflejringer, der har holdt et ældre kølesystem tæt.

*

Hvis man bruger sprit i vinduesvaskerens vandbeholder, skal man blot huske ikke at gå over koncentrationen 1 del sprit til 7 dele vand. Den skader ikke bilens lak, og den frostsikrer inden for ca. \pm 9 graders celsius.

Proppos skade eller ikke skade, så husk, at gummilisterne langs dørene kan rives helt af med ét rask tag, hvis de er ubehandlede og fugtige, når det bliver frostvejr. Lidt glycerin eller bremsevædske gør underværker. Mineralisk olie må ikke anvendes, da den nedbryder gummiet.

Det er forresten ganske ligegyldigt, hvis man alligevel ikke kan få nøglen i låsen eller drejet rundt i den, fordi der er blokeret af is. Lidt glycerin kan også her hjælpe, hvis man vil forebygge i stedet for at helbrede. Dyp blot nøglen i det. Eller endnu bedre få blæst lidt grafit ind i nøglehullet. Men endelig aldrig olie.

*

Om man vil køre med vinterdæk eller ej, er i meget høj grad igen et temperamentspørgsmål samt et spørgsmål om kørselsbehov. Den, der er nødt til at køre i al slags vejr i distrikter, der ikke holdes særlig godt ryddet, kan have megen glæde af et sæt vinterdæk, og enhver bør selvfølgelig sørge for at for tage eventuelle dækskift om efteråret, så vinteren ikke køres i møde på halvslidt gummi.

Snækæder derimod kan man vist roligt sige, at det kun er meget få, der har behov for. Det er i den danske vinter nærmest noget for landlæger, ambulancer, kranbiler og snefydningskøretøjer. Ubehageligt og larmende er det også at køre med kæderne.

I stedet skal man meget hellere låne en gammel gulvspand derhjemme og fylde den med grus. En kortskaftet skov bør man altid have med sig for at kunne fjerne eventuelle snehindringer, og den kan tillige bruges til at lægge lidt grus foran hjulene, hvis man er kommet for skade at slibe sneen til spejlglat is. En enkelt skovfuld kan gøre underværker.

WOLFGANG VON TRIPS

*

Da »Taffy« von Trips omkom i det italienske Grand Prix på Monza banen, var han sammen med Phil Hill storfavorit til verdensmesterskabet for Grand Prix kørere — som den eneste kører af topklasse, der er kommet fra Tyskland i årene efter krigen.

Von Trips hørte til de kørere, for hvem penge åbner adgang til den internationale motorsport. Som medlem af en velhavende tysk adelsfamilie fra Rhinlandet kunne han tillade sig at lege med biler og dygtiggøre sig gennem fejltagelser. Faktisk tiltrak han sig i begyndelsen af sin karriere først og fremmest opmærksomhed gennem en serie af, hvad englænderne med et næsten uoversætteligt, men meget malende udtryk kalder »spectacular crashes« — dramatiske uheld.

Men penge og forbindelser kan kun netop give adgang til den krævende sport. Når man er sluppet indenfor, afgøres resten af talent og dygtighed. Von Trips udviklede sig til at blive en pålidelig og sikker kører, og hans høje status i kampen om verdensmesterskabet var utvivlsomt velfortjent.

I hvert fald er bilsporten ifølge ud-sagn fra alle, som kendte ham, blevet en farverig personlighed mindre ved grev von Trips' tragiske uheld, der også kostede mange tilskuere livet. En kendt engelsk motorsportsskribent har i en netop udkommet bog skrevet om ham: Von Trips' charme tilhører en svunden og mere elegant tidsalder, da mænd gav kvinder komplimenter og argumenterede med hinanden på kårde. I stedet må han slå sig til tåls med 1 1/2 liter maskineri...



Det vigtigste arbejde overhovedet at få foretaget ved vinterens start - bortset fra det gratis lygteeftersyn, al land-sens værksteder midt i denne måned foretager efter aftale med Større Færd-selssikkerhed, og som det mildt sagt er tåbeligt ikke at benytte sig af - det vigtigste er kontrol af batteriets til-stand. Lad fagfolk sikre, at batteriet er tiptop, og at dynamoen lader, som den skal. Vinterens mange anstrengende starter og megen brug af lygter er svært belastende for batteriet.

Og så skal man selvfølgelig sørge for, at kølesystemet er i orden. Den luftkølede skal kontrollere, at ventila-



— pas nu på min
CHRISTONETTE frakke

CHRISTONETTE TOPCOAT



lidt dyrere —
meget bedre...

FORSØGSLABORATORIUM I EN JAGUAR XK 150...

I England nøjes man ikke med kritikløst at skyde skylden for trafikmiséren på hastigheden - man samler først facts og drager derefter konklusionerne. Fart & Form besøger det store engelske vej- og trafikforskningslaboratorium, Road Research Laboratory, i Langley.

Man ikke det på det nærmeste ville vække forargelse i de såkaldt ansvarlige kredse herhjemme, hvis en institution med vej- og trafikforskning som speciale anskaffede sig en Jaguar XK 150 sportsvogn til forsøgsformål? Der ville i hvert fald sandsynligvis rejse sig røster om, at problemerne ved høj hastighed ikke behøver udforskning, men blot kan fjernes ved et generelt forbud mod at køre hurtigt. Nogle af disse røster ville til forveksling minde om visse kendte politikere.

Også i England findes der utvivlsomt politikere, som udtaler sig bedrevenende om trafikproblemer, de ikke har andytning af forstand på. Men de formår åbenbart ikke som deres danske kolleger helt at få gennemført det åndsformørkede princip, der findes udtrykt

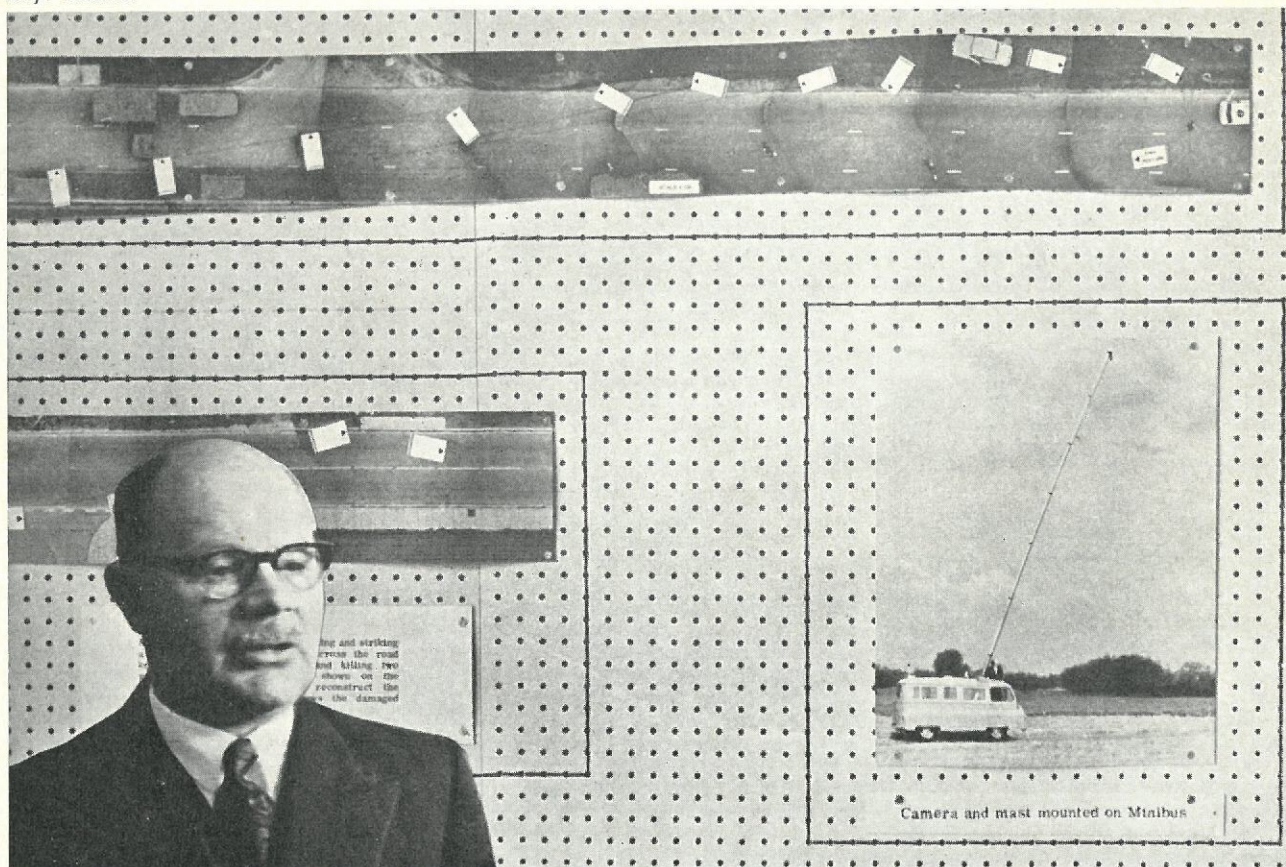
i den bittersøde spøg: »Min beslutning er taget - forstyr mig ikke med kendsgerninger.«

I England beskæftiger staten flere hundrede højt kvalificerede specialister med at udforske vej- og trafikproblemer - og herunder trafikulykker - på et strengt videnskabeligt grundlag. Arbejdet foregår mange steder i England, men centraliseres på et stort laboratorium, Road Research Laboratory, i Langley uden for London. Her er formodninger bandlyst. Man udtaler sig kun om, hvad man ved, ikke om, hvad man tror. Og her har man bl. a. en Jaguar sportsvogn med en tophastighed på langt over 200 km/t for ganske nøgternt at kunne finde frem til, hvilke problemer virkelig hurtig kørsel i grunden rummer. Der arbejdes lidenskabs-

løst - uden forudfattede meninger. Målet er ikke at bevise opstillede dogmer, men at finde ud af, hvad der sker, hvorfor det sker - og hvad der kan gøres for at øge trafikikkerheden.

Der foregår til stadighed et sådant væld af sideløbende undersøgelser på Road Research Laboratory, at en opremsning ville føre alt for vidt. For mange millioner kroner om året. En del undersøgelser sker i samarbejde med andre beslægtede institutioner, og Road Research-folkene har bl. a. en meget intim kontakt med den engelske motorindustriens laboratorium MIRA, der råder over et stort prøvebaneanlæg. Af og til bliver Road Research Laboratory af enkelte bilfabrikker anmodet om at foretage undersøgelser, som det har bedre mulighed for at gennemføre end

Blandt laboratoriets udstyr er en minibus med en teleskopmast, der kan løfte et kamera op i flere etagers højde. Med denne kameravogn kan man hurtigt tage luffotografier af ulykkessteder og rekonstruere de implicerede bilers bevægelser ved hjælp af skridspor o. lign. På dette tavleudsnit ses dels et fotografi af kameravognen, dels eksempler på optagelser og rekonstruktioner. Laboratoriet samarbejder med det lokale politi og tilkaldes i alle ulykkestilfælde inden for en radius af mange miles. I hvert enkelt tilfælde søges alle faktorer af betydning registreret, herunder belysningsforhold, faste genstande langs vejen, skaderne på køretøjer og personer osv. osv. - Foran tavlen: Dr. H. I. H. Starks, en af Road Research Laboratorys ledere.



IMPACT

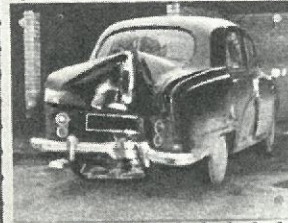
REAR



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED

SIDE



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED



SEVERITY INDEX
SERIOUS
FATAL
UNINJURED

KEY TO INJURY SEVERITY

Fatal

Serious

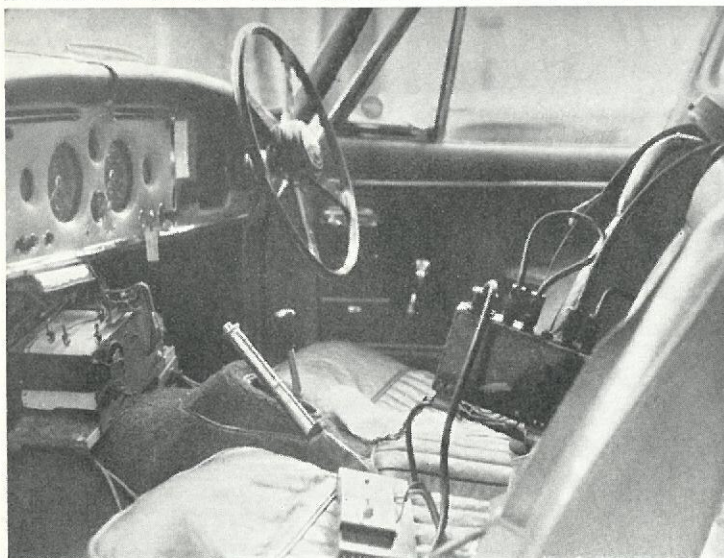
Slight

Uninjured

MIRA. Et af de mest interessante problemer, som man i tiden søger belyst, er, hvilke køreegenskaber den ideale bil bør have - uden hensyntagen til bl. a. gennemsnitsbilens færdigheder og kørevaner. Denne undersøgelse kan meget vel komme til at strække sig over nogle år. Måske er man allerede på sporet af svaret, men det nytter ikke at spørge, hvad man regner med at finde ud af. Det vil være umuligt at vriste en udtalelse ud af nogen ansvarlig Road Research-mand, før hele problem-komplekset er nøje belyst.

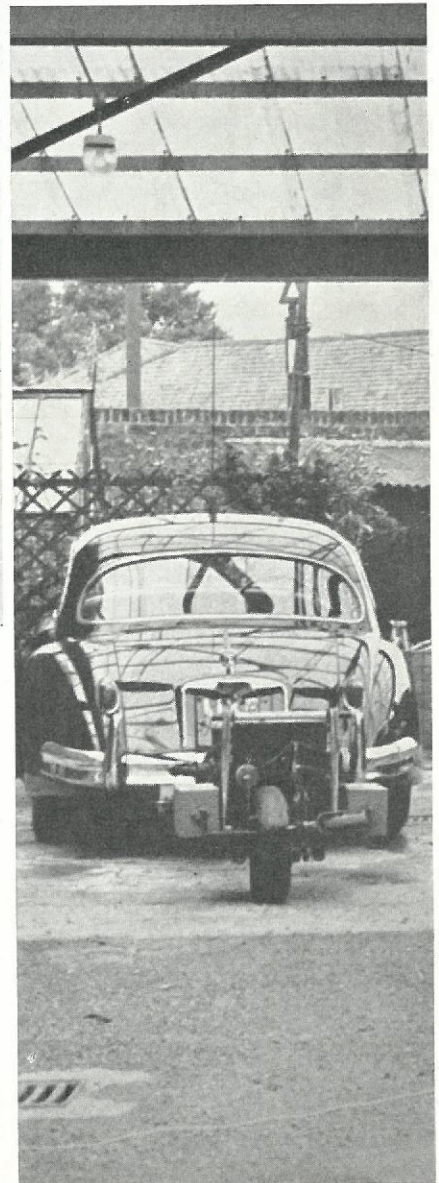
Fotografierne og billedteksterne på disse sider vil give lidt idé om, hvad man i øvrigt arbejder med på laboratoriet - og hvilke metoder man anvender.

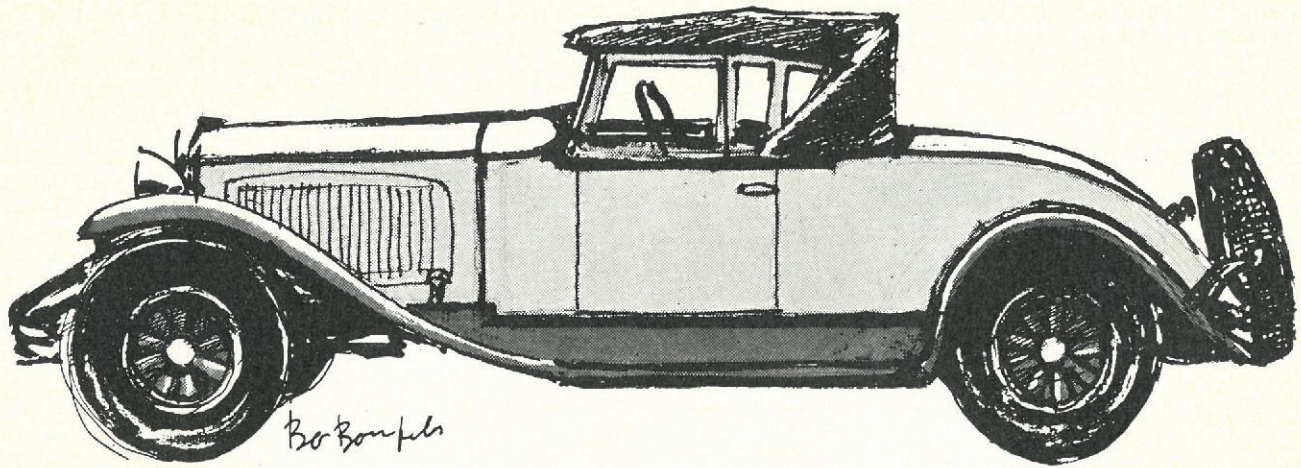
Ved alle ulykkestilfælde, som laboratoriet har mulighed for at lave detaljundersøgelser af, gennemfotografes de implicerede køretøjer. Man har bl. a. allerede kunnet konstatere, at sideværtskollisioner medfører størst personlig risiko. Disse fotografier på en af laboratoriets mange oversigtstavler viser resultater af kollisioner bagfra og fra siden.



Et kikk ind i Jaguaren, der er spækket med måleinstrumenter, og hvis mandskab er i radiotelefonisk forbindelse med omverdenen under forsøgene.

En af laboratoriets forsøgsvoogne, en Jaguar XK 150. Ved hjælp af et femte hjul på en lille trailer måles bl. a. friktionsforhold ved høje hastigheder.





EN AMERIKANSK ROADSTER

CHRYSLER »75« 1929

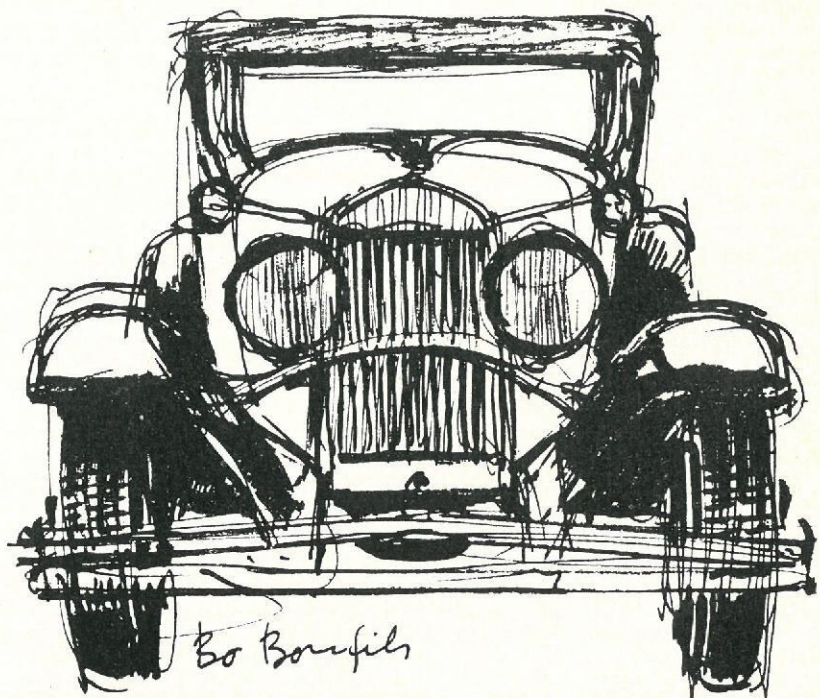
Af Jens Nielsen · Tegning Bo Bonfils

Det er sådan en veltjent, gammel vogn, jeg her vil fortælle om. Ikke et forkælet pragtstykke af det dyreste fuldblod, men en god og slidt brugsvogn, en *Chrysler 1929*, som efter 32 års trofast tjeneste for tre ejere stadig er *going strong*, eet af mange håndgribelige beviser på den bonitet, som har gjort disse gamle køretøjer til klassikere.

Søger man under navnet Chrysler i historiebogen, finder man en bil, hvis vigtigste karakteristika er ret solidt renommé. Et godt rygte er ikke noget, man opbygger fra dag til dag. Derfor er det bemærkelsesværdigt, at Chrysler-bilen var godt anskrevet, så at sige allerede inden den debuterede på markedet i 1924. Den storartede og — som det senere viste sig — velfortjente modtagelse, det nye mærke fik, reddede det

Perioden mellem 1920 og 1930 har længe nydt stor bevågenhed blandt bil-entusiaster. Interessen opstod allerede i trediveerne, vel sagtens som en reaktion mod det forfald, der indtrådte i tekniken efter verdensdepressionen, og den har siden da været i stadig vækst — så at sige proportionalt med udtyndingen i bestanden af gamle vogne.

At nutidens biler i mange henseender er de gamle overlegne lader sig næppe omtviste. Men der er visselig gået meget tabt siden de gode tyvere, kvaliteter som helt forklarer den forkærlighed, flere og flere nærer for »de gode årgange.« Ganske vist kan de personlige motiver være yderst forskelligartede. Nogen kører i en gammel bil af sentimentalitet, en anden ønsker at gøre sig bemærket. En del dyrker skønheden, og for andre er vognene kuriositeter eller historiske forskningsobjekter. Endelig er der det store flertal, som uden dybere bagtanke simpelt hen betragter deres gamle bil som en god og kær brugsgenstand.



gamle firma *Maxwell-Chalmers* fra en truende fallit. Manden bag navnet, Mr. *Walter Percy Chrysler*, var den, der gav den vakkende koncern den saltvandsindsprøjtning, som skulle blive startskuddet til dannelsen af den nu trediemægtigste faktor i verdens bilindustri.

CHRYSLER HIMSELF

Hvad en amerikansk historie uden »manden der arbejdede sig op fra neden?« Den dynamiske Mr. Chrysler indledte sin karriere som arbejdsdreng på et lokomotivværksted, men avancerede allerede i sine unge år til en ledende stilling i jernbanebranchen. Direktørstolen i »The American Locomotive Co.« benyttede han som springbrædt til stillingen som leder af *Buick*-fabrikkerne og senere tillige vicepræsident i *General Motors*. I 1920 dukkede han op hos det hensygnende firma *Willys Overland*, som det lykkedes ham at puste liv i til en sådan fuldkommenhed, at selskabet i løbet af et årstid kunne nedskrive sin gæld med 38 millioner \$ til sølle 8 millioner \$.

Mr. Chryslers tekniske og organisatoriske talent var således allerede noget af en myte i bilverdenen, da *Maxwell-Chalmers* i begyndelsen af tværne bad ham træde hjælpende til for at redde firmaet fra bankerot. Her stod han fadder til en helt ny bil, som kom til at bære hans eget navn. Den var konstrueret ved et samarbejde mellem Mr. Chrysler og de tre ingeniører *Skelton*, *Breer* og *Zeder*, og den udmærkede sig ved i usædvanlig grad at være sund og reel fra A til Z. Da den yderligere var ganske smart uden at afvige stærkt fra datidens skønhedsideal, fik den forståeligt nok øjeblikkelig og vedvarende succes. De mest iøjnefaldende konstruktionsdetaller var typiske for den omhu, vognens skabere havde lagt i arbejdet: En robust, sekscylindret motor med syv hovedlejer og fuld tryksmøring, en kraftig, men meget let, rørformet foraksel, og endelig de hydrauliske *Lockheed* bremses, som dengang var noget ganske nyt. Man fandt modellen så god, at fabrikken uden væsentlige konstruktionsændringer fortsatte med at producere den helt til 1930-31. — Den her beskrevne vogn er af årgang 1929.

Sidstnævnte år ændrede Chrysler-fabrikken den stil, som havde karakteriseret de første fire årgange. Man forlod den oprindelige klassiske amerikanske linie, som var uhyre sober i sin anonymitet, til fordel for en mere pyntet og udspikuleret udformning. En højere kølerhjul, et lavere vindspejl, en indkapslet køler med indbygget luftjalousi og en tofarvet lakering var midlerne. Resultatet blev en meget flot og imponerende, måske ikke helt smagfuld, men i hvert fald ganske charmerende fremtoning.

Vor Chrysler er en såkaldt »roadster«, en åben, topersoners sportsmodel med klapsæde i den lange bagende, cremefarvet med olivengrønne skærme og stafferinger. Tiden er ikke gået sporløst hen over den, men i sin grånende og arrede alderdom har den fået ikke så lidt af den flossede charme, som årene giver en gammel krigskar. Forfra ser den helt aggressiv ud med sine udenværker, den store kofanger og de enorme forlygter, og den undgår ikke at vække en vis interesse og munter beun-

dring, når den promenerer sin lurvede flohed.

Til gengæld gør den heller ikke sin fremtoning til skamme. Under det ramponerede ydre gemmer der sig et kærnesundt maskineri, som årene ikke synes at have anfægtet. En ventilslibning for nylig, en justering af styretøjet samt en rensning af karburatoren er de eneste alvorlige reparationer, der har været nødvendige i mands minde. På vejen afslører lazaronen sig som en handlekraftig herre, som ret kan give moderne parvener stof til eftertanke.

HØJ FART

Det første, man bider mærke i under kørselen, er dens overlegne og smidige motorkraft. De seks sideventilede cylindre har et samlet slagvolumen på godt fire liter, og møllen vdr 78 hestes kraft ved et meget lavt omdrejningstal. Accelerationen er glimrende, selv efter nutidige forhold — jeg vil tippe, at vognen når de 80 kilometer i timen på et kvart minut. I andet og tredje gear er der en massiv kraftreserve, som sætter Chrysleren i stand til at accelerere fra de fleste almindelige biler. En forsinkende faktor er den gammeldags, usynkroniserede gearkasse, som betjenes med en lang, dinglende gearstang, der gror frem midt i gulvet. Skiftebevægelserne er præcise nok, men stangen må flyttes lange veje mellem gearerne, og gearskiftet må udføres med en vis delikatesse, hvis man vil undgå for megen tænders øidsel. Under nedgearingen er dobbelt udkobling påkrævet.

Høj fart er vognens største force. 60 km/t er det rene luntetrav; 80 løber den roligt og afslappet, og ved 100 km/t synes den at befinde sig helt i sit es med en tilfreds og uanfægtet brummen fra maskinen. Topfarten må anslås til 120-130 kilometer i timen, måske lidt mere.

Under høj fart kommer vognens afgørende svaghed frem. Den er som de fleste amerikanske vogne temmelig slasket i styretøjet, og førerens arbejde må karakteriseres som løs skitsering af kursen mere end egentlig styring. Men har man vænnet sig til den løse fornemmelser og lært at slappe af ved roret, er det en fornøjelse at køre Chrysleren. Der skal kun lette bevægelser af det store rat til for at føre den sikkert gennem de fleste almindelige kurver. Har man åndsnaværelse, gidelse og armkræfter, kan man endda køre helt *sportif*, for vognen har meget fine vejegenskaber. Den er selvsagt meget uhandelig under langsomme mærkeringsmanøvrer i byen; hertil kræves en stærk arm.

Endelig er bremserne af høj klasse. De er *hydrauliske* og virker på alle fire hjul. Effekten er kraftig, og det kræver ingen herkulisk anstrengelse at bringe køretøjet til blokering på alle fire hjul.

Den kraftige motor, den gode vejebegivenhed, de fine bremses og den stive, men komfortable affjedring er kvaliteter, man lærer at værdsætte på langture, til hvilket formål Chrysleren er ideel. En tur til Stockholm i sommer klarede den på 10 timer med fire passagerer om bord, og som medlem af besætningen kan jeg indestå for, at de 630 kilometer i åben vogn snarere var opkvikkende end trættende. Forresten var det underholdende at se svenskens forbløffelse, når han så den gamle yacht komme strygende med 90 på uret.

Benzinforbruget skal man helst gå let hen over, men ejeren har en vag formodning om, at vognen tilbagelægger mellem fem og syv kilometer på en liter benzin alt efter køremåden.

INTERIØR

Chryslerens interiør er enkelt og funktionelt og bærer sliddet med anstand. Sæderne er læderbetrukne, og førerens stol kan indstilles lodret og vandret. Der er ingen egentlige sidevinduer, kun nogle løse sidestykker med celluloidruder, som lukker den værste træk ude, når kalechen er slået op. Vindspejlet kan lægges ned, og der er ventilationsklapper her og der til udluftning om foderne; i åben stand er det således en luftig fornøjelse at køre — især for passagererne i klapsædet, som ikke har noget separat vindspejl.

Betjeningsorganerne er overskueligt anbragt og smukt udført, og kørestillingen er som på de fleste *vintage cars* ideel — bedre end i de fleste nutidige vogne. Det store, sorte ebonitrat har fire eger, og i midten sidder håndtag for gas, tænding og lys samt hornkontakten. Det umanerlige siv af en gearstang sidder udmærket, men håndbremsens betjening kræver en gymnastisk indstilling hos føreren eller en vis konduite hos passageren, så langt sidder den af vejen. Selvstarteren funktioneres med en stor pedal og trækker motoren igang med en fin, snurrende lyd — helt uden den raslende bjæffen, som kendetegner en moderne bils igangsætning.

Instrumentbrættet er langt fra smukt, men praktisk og overskueligt. Man sporer de første, spæde forsøg på en udsmykning, idet målerne er omgivet af nogle udvaskede rokokozierater, som virker helt ude af vognens stil. Selve urene er smukke og sovre. De fjantede stilelementer peger tydeligt frem mod den ødsle og tøjlesløse kinoorgelornamentik, der i de senere år har udfoldet sig i det indre af amerikanske biler.

VED LE MANS

Chrysler prætererede ikke at være nogen sportsvogn. Den var en amerikansk middelklassevogn og var ment som en komfortabel og hurtig turvogn til Staternes lange og dårlige veje. Dette afholdt imidlertid ikke den europæiske generalagent for mærket fra at tilmelde Chrysler i en række væddeløb her. I 1928 og 1929 var den sågar repræsenteret i det berømte *Le Mans 24-timers Gran Prix*, de samme løb hvori Bentley hjemførte sine udødelige laurbær. Men Chrysler klarede sig fint — i 1928 blev de to tilmeldte vogne nr. 3 og 4 efter en Bentley og en Stutz, og i 1929, da Bentley blev nr. 1, 2, 3 og 4, kom Chrysler ind som nr. 5 og 6! Den hurtigste med en gennemsnitsfart på godt 100 km/t.

Det var ikke specielt tunede og præparerede vogne, men standardmodeller, mage til tusinde andre. Vindspejlene blev slået ned, og de brummede støt rundt i halen på de tordnende Bentleys. Publikum var mælløst over den lydløse og uanstrengte måde, den »billige amerikanske bil« holdt trit med Englands fineste sportsvogne på. Den her beskrevne Chrysler Roadster er mage til *Le Mans* vinderne fra 1929.

Jens Nielsen



Om min tilvædelse til dagligt former sig særligt misundelsesværdigt skal jeg lade være usagt, men den 11. september kunne jeg ikke befri mig for en fornemmelse af, at indtage en udsøgt plads i tilværelsen.

Jeg tilbragte dagen bag rattet i en Jaguar E-type.

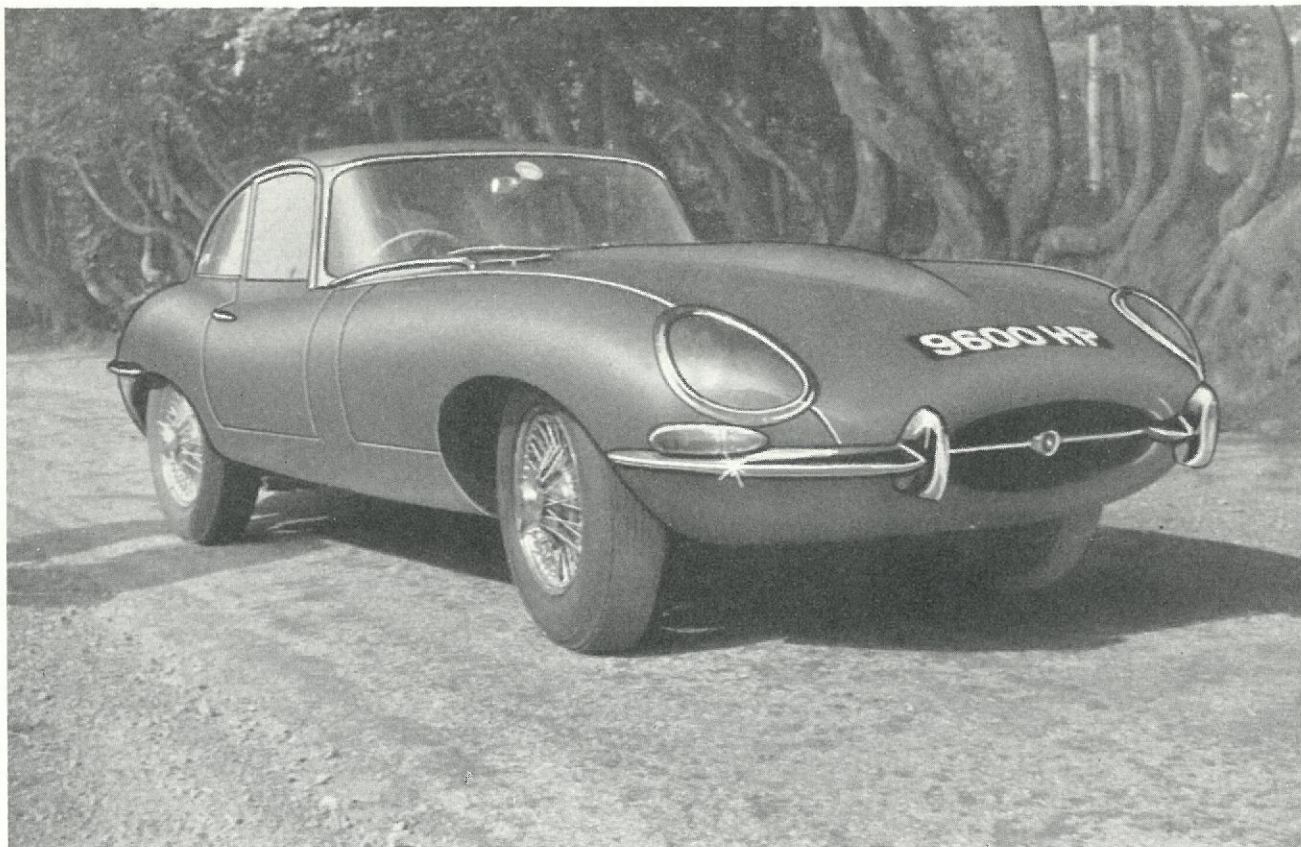
Drevet af en ubændig nysgerrighed efter at prøve denne velklædte racersportsvogn var jeg taget til Coventry. Rygtet fortalte at den var lige så let at køre som en Mini Minor, at den accelerede fra 0-160 km/t på 16 sekunder, at

tophastigheden lå på 242 km/t — effektivt vel at mærke — og hvad dens ydre angik havde den allerede på billeder givet mig visse forestillinger. Der var noget specielt over den som pegede tilbage til gamle vogne som Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini og Duesenberg — vogne, som man dengang kaldte landevejsvogne — et navn der går lige på. Jeg forestillede mig at skulle opleve en moderne landevejsvogn til afveksling fra denne vogntypes elegante efterkommere — Gran Turismo som de hedder. En vogn der slet og ret var en *bil*.

MED EN „E-TYPE“



AF FRANZ C

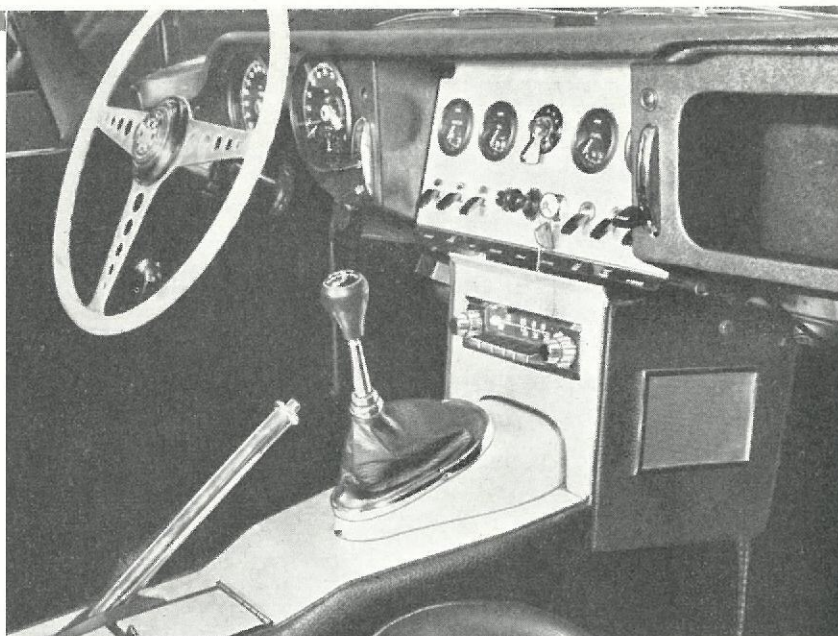


LAD VÆRE USAGT OM DET ER VERDENS BED

-TYPE" PÅ M1



Z GIERSING

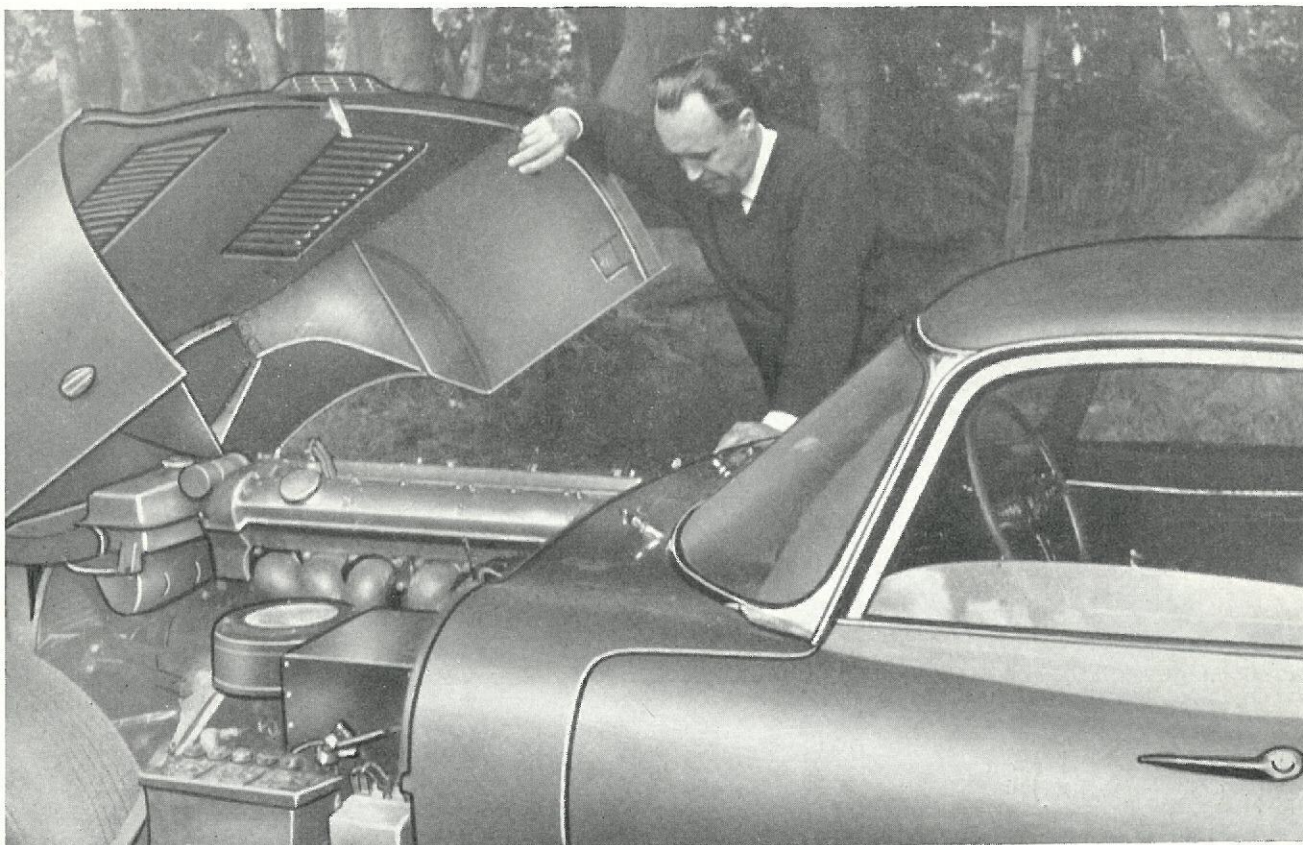


E-typen er i skind og ben en vogn efter William Lyons personlige smag. Han er en mand der har forstået at gøre sin hobby til sit liv. Mens de fleste af hans kolleger bygger biler for at tjene penge, kommer selve bilen i første række for William Lyons. Han stoler mere på sit talent end på markedsundersøgelser — han bestræber sig for at komme sit personlige bilideal så nær som muligt og ville foretrække at standse produktionen fremfor at bygge biler han ikke selv gad køre i.

Hans evner går ikke spor i retning

af at motorisere masserne og alligevel er hans vogne nogle af verdens billigste — ikke i kroner og øre naturligvis, men i forhold til hvad man får for sine penge er en Jaguar overalt i verden en billig vogn.

Efter at have set fabrikken — et syn som jeg må anbefale enhver, der er i tvivl om Jaguarens kvalitet — er det mig en større gåde end nogensinde at Jaguar er en billig vogn. Jeg har set flere store fabrikker, men ingen af dem tåler en sammenligning. — På Jaguar er begreber som plads, lys, orden og



BEDSTE BIL - VIS MIG BLOT EN DER ER BEDRE

renlighed ikke slagord i en brochure, men realiteter enhver kan gå ind og overbevise sig om. »Quality is vital to us all« læser jeg rundt omkring på store hvide skilte — og efter at have været rundt på fabrikken tvivler jeg ikke om at medarbejderne forstår og lever op til sandheden i denne appel.

Det er kun få år siden, at verdens næststørste bilfabrik satte gigantiske summer overstyr på en bil, der var forberedt i alle ledder og kanter og hvor »videnskabelige« markedsundersøgelser i samråd med elektronregnemaskiner kunne dokumentere, at denne bil ville blive alle tiders salgssucces. Den viste sig at være næsten usælgelig og produktionen blev standset totalt.

Fejlen var sikkert den, at man havde bygget »en bil som publikum vil ha' den« — som om publikum følte sig det mindste forpligtet til *på forhånd* at rykke ud med hvad de vil ha'. Publikum er den privilegerede skare der til enhver tid forbeholder sig at *vælge* hvad de vil ha'. Det er en af grundene til at William Lyons har haft succes med at bygge biler »som *han* vil ha' dem.«

Uden personligt talent er elektronregnemaskiner og markedsundersøgelser ikke en pind værd; hverken i William Lyons eller publikums øjne.

Med denne lille introduktion er det forsøgt at give omridset af manden der står bag Jaguarerne — bag beslutningen om at sætte en vogn som E-typen i masseproduktion.

Er det forsvarligt at sælge en sådan vogn til almindelige mennesker? Ja, selvfølgelig er det det. Hvis man vil køre vildt er der bunker af muligheder uden at skulle gribe til noget så ædelt som en E-type. Hvad man skal med hastigheder på over 150 km/t er meget problematisk og der er masser af vogne, der med lethed går op på mere.

Selvom jeg kun sjældent ville få gode muligheder for at lade en E-type strække ud — er der ingen vogn i verden jeg hellere ville eje. Selve bevidstheden om dens suverænitet parret med dens enorm accelerationsevne gør den til et vidunder af en vogn.

Det viste sig at være prototypen på de serieproducerede modeller jeg havde fået til disposition. Jeg kunne kende nummeret »9600 HP« fra en række fotografier og vognen havde været igennem mere end 20.000 miles prøvekørsel med journalister fra hele verden. Den var komplet mage til de vogne jeg netop havde set på samlebandene og den var umærket på både sjæl og legeme.

Fabrikken havde anvist mig en chaperone som rakte mig tændingsnøglen til vognen, der var kørt op foran administrationsbygningens indgang i glas og stål.

Den så formidabel rå ud — med et bagparti der fritlagde to forchromede expansionspotter som afslutning på udblæsningssystemet, og selve bagruden var lagt ind i bagageklappen, der lukkede op som bagdøren i en bedre varevogn!

Forpartiet var om muligt endnu længere end billederne giver indtryk af og det er selvfølgelig hængslet fortill og kan svinges op så hele det fantastiske maskineri ligger blot, i den rørramme der udgør forreste halvdel af chassiset. Fra vindspejlet og bagud er karosseriet selvbærende og altså helt frit for ram-

me af nogen art. Denne konstruktionsmetode er pionerarbejde.

At gennemgå vognen i detaljer falder udenfor denne artikels rammer, men den var bedøvende lækker i stort som småt. Det indvendige udstyr var af udsøgt kvalitet. Skønt vognen vakte en kolossal opsigt på vejene er den diskret i sin fremtræden og mest overraskende af alt... også i sin kørsel.

Jeg kørte længe i Conventrys myldrende trafik og følte mig hurtigt fortrolig med den første tomme af speederens vandrang. Støj fra motoren var der overhovedet ikke tale om, og det langsomme gearskifte, navnlig fra 1. til 2. gear var jeg forberedt på. Man kan skifte så elegant som i nogen anden vogn, bare man ikke forhaster sig — synchromeshen i Jaguarerne har aldrig været af de hurtigste, og hvis nogen vil kalde den langsom så for min skyld gerne, men det er garanteret også det eneste langsomme i denne vogn.

Næste etape blev motorvejen M I hvor trafikken naturligvis ikke opmuntrede til rekordforsøg — i den »forkerte« side af vejen. Jeg holdt øjne og ører stive og bevægede mig med halv speeder forbi alt og alle. Vognen lå til vejen som hjemmelavet franskbrødsdej til ovnpladen. Den splinterne uafhængige baghjulsophængning efter bedste og mest moderne væddeløbsgeometri var i funktion — de tværgående asfaltstriber i en betonvej var en af de første gode prøvemuligheder på en uafhængig ophængning. Vognen var upåvirket og styrede med en præcision, der reducerede ens fartfølelse. De servoassisterede skivebremser er en oplevelse i samtlige Jaguar vogne og indtrykket af E-typens bremsekraft er takket være de specielle dæk af en ny størrelsesorden. Selvfølgelig sætter man sig ikke ind i en ny vogn og blokerer hjulene ved tophastighed — den nåede jeg overhovedet ikke op på. Men jeg lagde lidt efter lidt større og større kraft i opbremsningen, og tør sige at bremsegenskaberne ligger lige så langt over det sædvanlige som tophastigheden.

Efter et halvhundredes kilometers kørsel på motorvej drejede jeg af og kørte ind på den type veje man fortrinsvis finder i England. Slyngede og smalle, med prima belægning og lukket med levende hegn langs siderne. Overhalinger på disse veje er en simpel nødvendighed hvis man ikke vil tilbringe timer bag en lastvognskolonne i osende sort udblæsningsgas. Englænderne kører godt og de lærer det på deres hundsvære veje. Jaguaren kom nu ud for helt andre opgaver og jeg må tilstå at jeg magtede ikke at gøre det mindste indtryk på den. I den »forkerte side« af et vejforløb man ikke kender, med en racersportsvogn mellem hænderne og en chaperone ved sin side opgav jeg videre forsøg på at udforske E-typens hemmeligheder — jeg kørte bare og det var en nydelse. Mens vi snakkede om alt mellem himmel og jord sad man afslappet bag rattet og skiftede gearene, bremsede, gav gas og overhalede som i en ganske almindelig vogn. Skal jeg karakterisere den så kort som muligt må det blive følgende: det er en vogn De personligt vil få stor fornøjelse af og som De med sindsro kan låne ud både til Deres kones strøgtur og til en start for Stirling Moss i Le Mans.

Selvom det er store ord tror jeg ikke der findes en bedre bil — og en pris på

under 30.000 kr. ab fabrik er ialtfald mindre end det halve af hvad de få øvrige vogne koster som det ville være uløjeligheden værd at tage op til en sammenligning.

Herhjemme ligger prisen på ca. 70.000 kr. og på nordsjællandske veje skulle der ofte være mulighed for at støde på den foreløbigt eneste dansk indregistrerede E-type.

Skulle De være heldig og få et glimt af den så lad være med at irritere ejeren med altfor påtrængende nysgerrighed, for så trykker han bare på speederen og er ude af syne ret omgående. Han vil først skifte til fjerde gear ved 185 km/t og på under 30 sekunder vil han fjerne sig fra Dem med en hastighed af over 200 kilometer i timen.

E-typen er svaret til de bilister, som ønsker sig en vogn, der forener en racersportsvogns ydelse og køreegenskaber med en repræsentabel strøglimousines komfort.

Motoren er naturligvis Jaguars 6-cylindrede 3,8 liters le Mans-vinder, med et kompressionsforhold på 9:1. Topydelsen nås allerede ved 5.500 omdrejninger. Er man ude efter det helt eventyrlige, stiller Sir William sig ikke afvisende overfor en anmodning om at få vognen leveret med 305 hk — altså 40 heste og 2000 omdrejninger mere end normalt. Det er en motor, der er usædvanlig fri for mekanisk støj, og som har en enestående trækraft i hele drejningsområdet.

Udblæsningssystemet udmærker sig både ved at være særdeles smart og særdeles effektivt.

Den uafhængige baghjulsophængning er naturligvis en af vognens interessanteste konstruktioner. Ophængningen er af så moderne udformning, at det er første gang, den ses praktiseret i en serieproduceret vogn. Skivebremserne er bagtil monteret indenbords, og baghjulsophængningens uaffjedrede vægt er bragt ned til, hvad der må betegnes som det hidtidige minimum. Ophængningen giver dækkene mulighed for at overføre accelerationskræfter i en størrelsesorden, der hidtil har været praktisk talt ukendt blandt seriebyggede vogne. Selve affjedringen er relativ blød, men krængningen minimal, og der er ingen antydning af den ubehagelige »fjyding«, der så ofte præger vogne med uafhængig baghjulsophængning.

Selv om en vogn kan gå stærkt, er det ikke ensbetydende med, at dens køreegenskaber opmuntrer sin kører til at udnytte dens kraftressourcer. Takket være E-typens køreegenskaber skal det imidlertid gå meget stærkt, før det føles hurtigt.

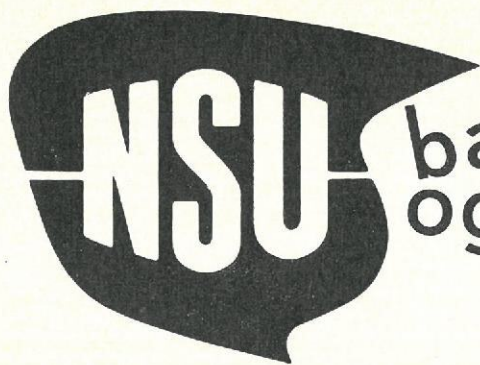
Bremsesystemet er udlagt med dobbelte hovedcylindre, og de fire skivebremser er svagt servoassisteret. Som i alle Jaguars øvrige vogne, er der et beundringsværdigt forhold mellem vognens potentielle hastighed, dens vægt og dens bremsegenskaber. Styningen af tandstangstypen er så let som i en baby-car.

E-typen er i mine øjne *årets vogn!*

Den er kemisk rensset for det billige, og dog er den på sin vis en af verdens billigste. — Jeg ville ønske, den havde været billig nok til mig!

G.—

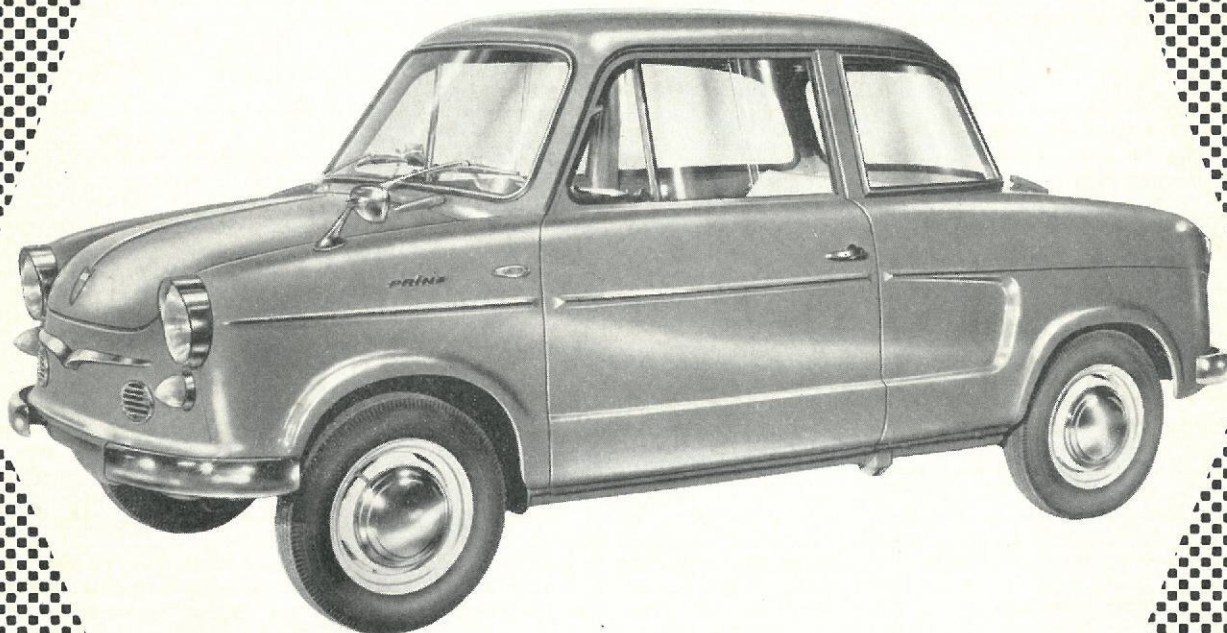
Specifikationer side 32.



baade øjne
og fornuft siger

PRINZ

- den populære Prinz er mest moderne i sin klasse baade i udseende, komfort og teknik - og dens udstyr er helt komplet.



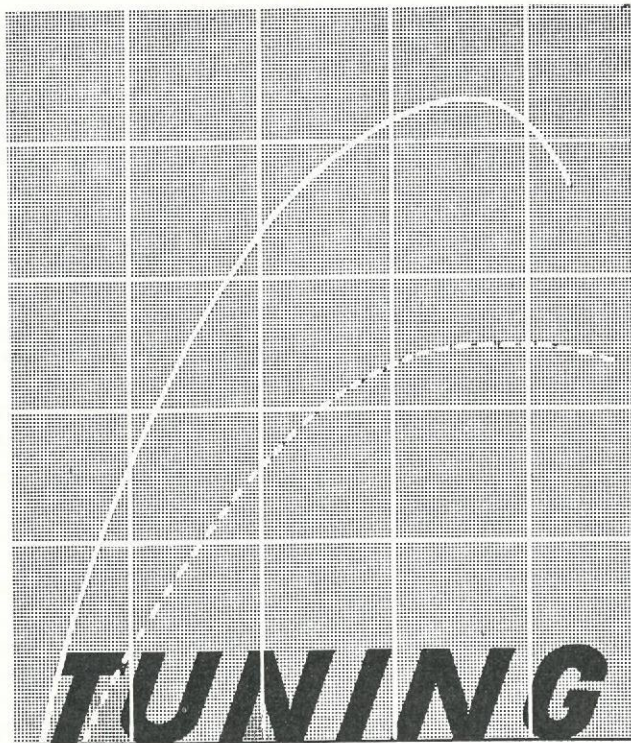
Gaa den efter i sømmene og prøv den selv - hos en af de mange Prinz-forhandlere.

Pris incl. leveringsomkostninger

10.993.-

Importør: Fred. Rasmussen — Odense

man har det godt, naar man har en PRINZ



TUNING

FIRE-TAKTS MOTOR

ANDEN DEL

- tidligere afsnit i denne serie har været bragt i *Fart & Form* nr. 10.

Når man vil i gang med at tune sin motor, så må man ikke kritikløst adskille motoren og straks begynde at »gøre noget«, for blot at få »gjort noget«, som man har hørt lidt om. Man skal jo helst have et acceptabelt resultat ud af det arbejde, man yder, så mon ikke det vil være på sin plads først at undersøge, hvilke komponenter og faktorer det egentlig er, der danner grænsen for, hvad den pågældende motor kan yde i sin standardudførelse, og derefter se på, hvorledes man ved bearbejdning af disse komponenter kan sætte motorens ydeevne i vejret.

Enhver motor har en given karakteristik, der er bestemt af dens konstruktion, og ved hjælp af en afbrensningsdynamo el. lign. kan man bestemme motorens hestkraftkurve, drejningsmomentkurve etc. Man er imidlertid også i stand til at beregne sig frem til de faktorer, der spiller en væsentlig rolle for en motors ydeevne.

Formlen for en motors hestkraft-ydelse ser således ud:

$$N = z \times \frac{\pi}{4} \times D^2 \times p_c \times \frac{s \times n}{30 \times 75 \times T} \text{ hk, hvor}$$

z = antal cylindre, D = cylinderdiameteren i cm, p_c = det effektive middeltryk i cylinderen målt i kg/cm^2 , s = slaglængden i m, n = omdrejningstallet pr. minut, T = antal takter (for firetaktsmotoren er $T = 4$, for totaktsmotoren er $T = 2$).

Af alle disse faktorer er antal cylindre, cylinderdiameter og slaglængde samt takten størrelser, der ikke umiddelbart kan ændres, og sammen med tallene, der står under brøkstregen kan alle disse faktorer sættes lig en konstant K således at formelen kan omskrives til:

$$N = K \times p_c \times n \text{ hk, hvor } K = \frac{z \times \pi}{30 \times 75 \times T} \times D^2 \times s$$

Man ser altså, at en given motors hestkraftydelse er afhængig af tre faktorer, hvoraf de to er variable, mens den tredje er given og ikke kan ændres nævneværdigt.

Inden man begynder at se lidt nærmere på de to variable faktorer, ser vi først lidt på hestkraftkurven for en motor og kan prøve at foretage en sammenligning mellem vor reducerede formel. Ifølge denne formel skulle motorens hestkraft være proportional med omdrejningstal og middeltryk, hvilket imidlertid ikke viser sig at være tilfældet. Var denne forudsætning rigtig, så ville hk-kurven ikke få det vist forløb, men følge en ret linie begyndende i nul-punktet og stigende til punkt A i fig. 1. Når hk-kurven ikke får dette forløb, men følger en afvigende kurve, hvis værdier alle er lavere end den rette linie, så skyldes det, at middeltrykket falder med stigende omdrejningstal samt, at de indre modstande vokser og virker hæmmende på omdrejningstallet.

Ser vi først lidt på omdrejningstallet, så er der en øvre grænse for dette, og det er hovedsagelig ventilfjedrenes spænding, der er bestemmende herfor. Når motoren kommer op på et bestemt omdrejningstal, så kan ventilfjedrene ikke lukke ventilerne tilstrækkeligt hurtigt til, at man kan få det fulde udbytte af forbrændingen inde i cylinderen. Dette fænomen kaldes, at »ventilerne flyder« og er for visse motorer bl. a. med til at sikre, at man ikke overdrejer sin motor. Ser vi igen på diagrammet i fig. 1, så opnår man motorens maksimale ydeevne ved 3850 o/m, medens ventilerne vil flyde ved 5200 o/m, hvilket vil sige, at man i det høje gear ikke vil kunne opnå større omdrejningstal på motoren end 3850 o/m, medens man i de lavere gear vil kunne køre motoren op på ca. 5200 o/m og ikke højere.

Det er imidlertid ikke omdrejningstallet, der er den væsentlige faktor for hk-kurvens forløb, det er derimod middeltrykket inde i cylinderen, og det er især bestemt af noget, der kaldes »fyldningsgraden«. Ved »fyldningsgraden« forstår man forholdet mellem den mængde brændstofblandning der suges ind i cylinderen og cylinderens slagvolumen, og er afhængig af motorens omdrejningstal således, at man ved lavere omdrejningstal kan have en dårlig fyldningsgrad, ligesom fyldningsgraden vil aftage, når man kommer op over et vist omdrejningstal. En motors fyldningsgrad er beretnet til og baseret på, at motoren hovedsagelig skal køre med en vis delbelastning - f. eks. 2/3 af maksimalydelsesevne - og fyldningsgraden vil i det viste diagram have sin gunstigste værdi ved ca. 23 hk.

Når fyldningsgraden er afhængig af motorens omdrejningstal, så er årsagen, at den tid, der er til rådighed ved ind sugning af frisk brændstofblandning aftager med stigende omdrejningstal, og man vil på et vist tidspunkt nå dertil, at den hastighed, hvormed brændstofblandingen pas-

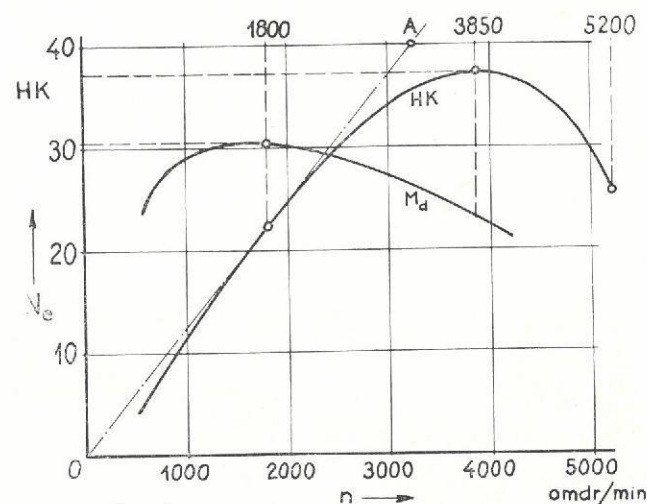


Fig. 1

Fig. 1 viser et typisk diagram for en motors hk-kurve. Samtidig er indtegnet den såkaldte moment-kurve, som vi skal se på senere.

serer indsugningsventilen, ikke længere kan forøges, og det er altså ikke muligt at få større ydeevne ud af motoren. Dette fænomen anvendes af mange motorteknikere, idet man ved en begrænsning af fyldningsgraden forhindrer, at motoren vil blive overbelastet i længere tidsrum, og resultatet bliver, at den pågældende vogns marchhastighed også bliver den maksimalhastighed - jfr. VW, der kan tåle at gå time efter time på motorveje med »fuld« gas, uden at motoren overbelastes. Fænomenet kaldes af tyskerne, at vognen er »Autobahnfest«.

Inden vi går videre, må vi hellere se på, hvad middeldtrykket egentlig er for en størrelse, så derfor ser vi på fig. 2, der viser et såkaldt arbejdsdiagram for en firetaktsmotor. Lodret op har vi afsat de tryk, der vil komme ind i cylinderen, medens vi vandret har afsat stempelvandringen. Når stemplet vandrer fra A til B, så komprimeres den indsugede brændstofblanding op til en vis værdi, der er afhængig af motorens kompressionsforhold, ved B eller kort før dette punkt vil blandingen blive antændt af en gnist fra tændrøret med det resultat, at der sker en meget hurtig og kraftig forbrænding (forbrændingens hastighed sker med ca. 20 m/sec.), der bevirker, at trykket inde i cylinderen stiger meget kraftigt. Dette tryk påvirker stemplet og presser dette nedad, og da cylindervoluminet derved bliver større, så vil trykket inde i cylinderen falde, og ved D er vi nede på omtrent atmosfæretryk. Fra C til D har vi altså arbejds slaget, medens vi fra D til E har udblæsning og fra E til A har vi indsugning.

Det skraverede areal, siger man, er et udtryk for det arbejde, som den pågældende motor kan yde, og ved at planimetrere dette areal og foretage en mindre omregning, så kan man finde frem til middeldtrykket inde i cylinderen - altså det tryk, der vil blive et middeltal af alle de værdier, der findes på diagrammet.

Enhver motor kan naturligvis tunes mere eller mindre, men som beskrevet under tuning af to-taktsmotoren i *Fart & Form* nr. 1 1961, så er der visse grænseværdier, som man skal have for øje. Normalt siger man, at en motors ydeevne målt i hestekraft er begrænset af hk-belastningen pr. cm^2 stempelkrone og ikke bør overstige ca. $1/2 \text{ kg/cm}^2$. Omdrejningstallet har også en grænse, idet man siger, at stemplets middelstempelhastighed ikke bør overstige ca. 21 m/sec. Det er egentlig ikke selve stemplets middelstempelhastighed, der er grænseværdien, men stemplets acceleration - vi vil dog fortsat for nemheds skyld regne med middelstempelhastigheden som den mekaniske grænseværdi.

Endelig regner man normalt ikke med, at man kan få ret mange flere hk ud af en motor, end svarende til ca. 100 hk pr. liter slagvolumen.

Ved en tuning vil der på grund af motorens forøgede ydeevne, ske en forøgelse af de mekaniske belastninger således, at det ikke alene er de komponenter, der bibringer motoren større effekt, vi skal interessere os for og bearbejde, men også alle de sekundære elementer - hvor »sekundære« skal forstås som de elementer, der ikke bidrager til motorens forøgede ydeevne.

En ting, vi ikke har beskæftiget os med endnu, er de mekaniske tab i selve motoren. Disse tab er som regel ret minimale, og vil ikke kunne forbedres nævneværdigt, men da det er alle de mange »små bække, der gør en stor å«, så

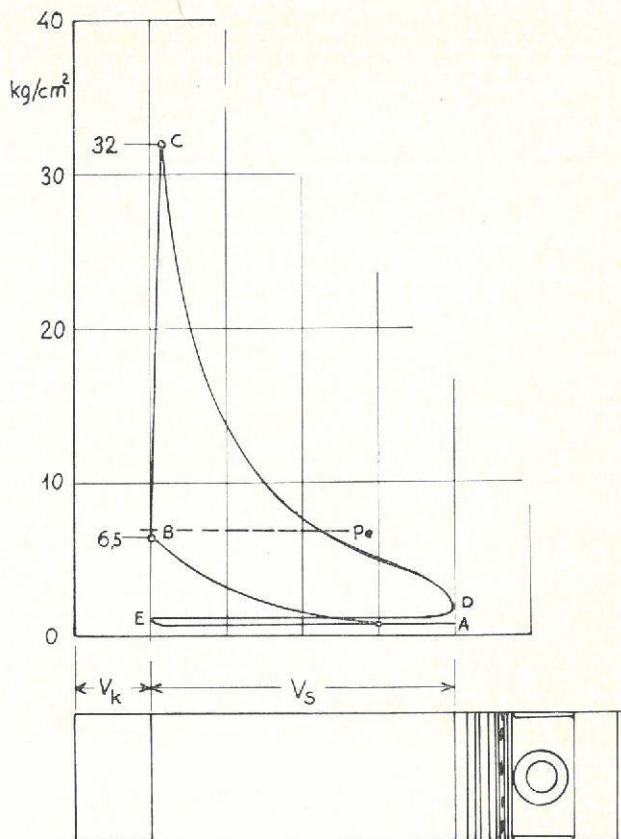
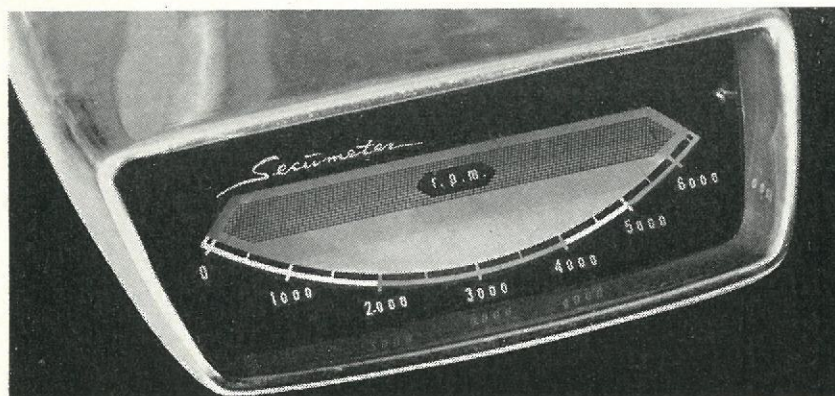


Fig. 2 viser et såkaldt »arbejdsdiagram«, idet det fortæller os, hvordan trykket er inde i cylinderen under stemplets vandring. Fra A-B har vi kompression op til kompressionstrykket på 6,5 at. Fra B-C er der en stor trykstigning, idet gasblandingen antændes, og fra C-D har man så »arbejds slaget«, medens man fra D-E har udblæsning, og fra E-A har indsugning.

kan man sammenfatte tuningsarbejdet i følgende: Forøgelse af motorens omdrejningstal, forbedring af motorens fyldning således, at man opnår et større middeldtryk i cylinderen samt en formindskelse af de mekaniske tab.

Vi har nu set lidt på de værdier, der har den største indflydelse på en motors ydeevne, og skal til at se på, hvilke indgreb man bør foretage, og hvordan man kan udføre dette arbejde.

Neco de Mus



MED SECUMETER

el- omdrejningstæller

får Deres personvogn et sporty præg og De kan opnå:

- Maksimal acceleration
- Fejlfri kurveteknik
- Lynhurtig nedgearing

Brochure tilsendes på forlangende

SECUMETER

Wilkensvej 8 - København F - Telf. FA 7095

MED EN „E-TYPE“

FORTSAT FRA SIDE 28

TUG - ny allround sportsvogn

fortsat fra side 18

JAGUAR E types vigtigste specifikationer:

Motor: Seks cylindret 3,8 liters vandkølet, dobbelt overliggende knastakser, 3 S.U. karburatorer, 7 hovedlejer, hemisfærisk formet eksplosionskammer, udviklet i samarbejde med »gas-flow« ekspert Harry Weslake. Kompressionsforhold 9,0 : 1. Ydelser: 265 hk SAE v. 5.500 o.p.m., maksimale drejningsmoment 36 kgm SAE v. 4.000 o.p.m., maksimale effektive middeltryk 12,09 kg pr. cm².

Chassis: Fortil rumgitterramme påmonteret karosseri og bagparti i selv bærende konstruktion. Uafhængig forhjulsophængning i dobbelte, ulige lange triangler, torsionsstænger som fjederelement, dæmpet med teleskopstøddæmpere. En krængningsstabilisator er monteret på nederste triangel. Bagtil er hjulene uafhængigt ophængt i et system, hvor selve drivakslens samtidig fungerer som øverste tværrarm i en dobbelt triangelophængning, herunder er monteret en tværgående arm, der yderst er forbundet til hjulnavets nedre for-

længelse og indvendig er monteret på siden af differentialhuset. I længderetningen lokaliseres hjulene af langsgående stræbere, og konstruktionen har kun stærkt beherskede ændringer i camber og toe-in under affjedringsbevægelsen. Affjedringselementet er spiralfjedre, gummi og teleskopstøddæmpere. Alle hjul er forsynet med skivebremser, bagtil monteret indenbods.

Mål og vægt: Hjulafstand 2,44 m, sporvidde foran 1,27 m, bagtil 1,27 m, total længde 4,45 m, bredde 1,66 m, højde 1,22 m, frihøjde i belastet tilstand 14 cm, vendediameter 11,28 m. Vægt (tør) 1100 kg. Vægtfordeling incl. fører 50/50 %.

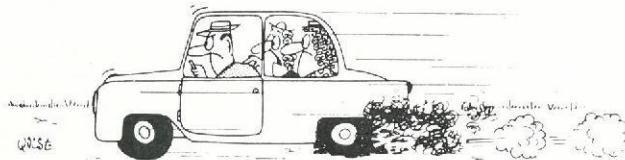
Acceleration til effektive hastigheder:

0-80 km/t	5,6 sek.
0-100 "	7,1 "
0-120 "	9,8 "
0-140 "	12,7 "
0-160 "	16,0 "
0-200 "	29,4 "
Tophastighed	242 km/t
Tophastighed i de enkelte gear:	
3. gear	185 km/t
2. gear	125 km/t
1. gear	68 km/t
Benzinforbrug: mellem 6 og 7,5 km pr. liter.	

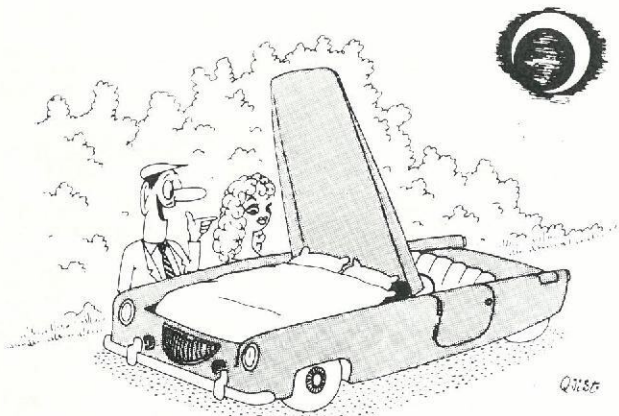
ladt samlelinjen. Et interessant eksempel på, hvor vidt moderne bilfabrikker går i deres bestræbelser for at hemmeligholde nye projekter.

Der har naturligvis ikke været mulighed for, at Fart & Forms medarbejder kunne prøvekøre den nye model (faktisk fik værtsfolkene et underligt uudgrundeligt udtryk i ansigtet ved forespørgslen). Men en samtale i kroen med manden, som brugte vognen til slæbning, gav grund til at formode, at TUG har helt ekceptionelle egenskaber. Den usædvanlige dækkombination medfører f. eks. en udtalt overstyring, som vil forstærkes yderligere ved fuld udnyttelse af bagagerummet. Det solide, tunge karosseri nedsætter i øvrigt accelerationsevnen betydeligt, således at risikoen for at ophidse politipatrujler på jagt reduceres i høj grad.

Få vogne tilgodeser i tilsvarende grad så godt som alle tænkelige praktiske ønsker. End ikke pladsmangel er noget problem, idet dagligstuesofaen let kan anbringes på tværs over bagagerummet og give siddeplads til yderligere tre voksne uden at eliminere bagagerummet fuldstændigt. Prisen vil ifølge ubekræftede forlydender komme til at rette sig efter efterspørgslen.



— Jeg synes, du skulle standse og skifte
hjul: mor kan da tage et andet tog...!

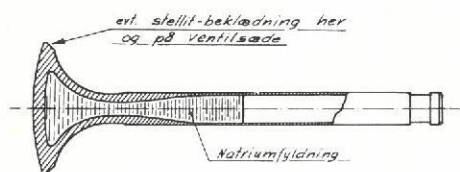


— Motoren ligger bagi... ...!



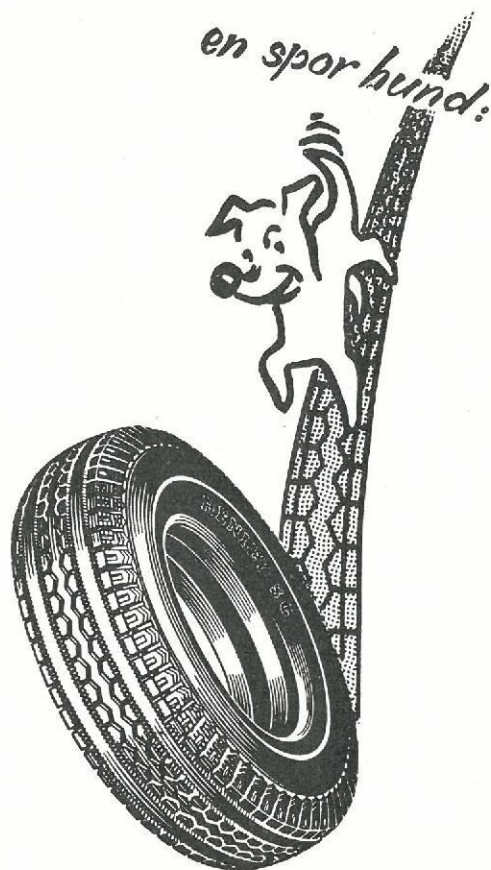
— Hvordan kan vi være løbet tør for
benzin? Vi er jo gift nu...!

NATRIUM VENTILER



Udstødningsventilerne hører til de termisk og mekanisk højest belastede dele i den moderne forbrændingsmotor. Under udstødningstakten strømmer de varme forbrændingsgasser forbi ventilen og kan opvarme den til ca. 700° C. Ventilhovedet bliver herved varmest. Ventilen afgiver sin varme til det kølede topstykke, hovedsagelig gennem sin anligning på ventilsædet, en mindre del af varmen ledes gennem ventilskaftet (lang transporvej) og går over i topstykket gennem ventilstyret. Jo hurtigere motoren roterer, jo kortere tid ligger ventilen an mod sædet, og jo varmere bliver den. Findes der ikke noget ventilspillerum, hvad der kan indtræffe, når motoren bliver varm, hvis ventilerne er blevet stillet med for lille spillerum, kan ventilen ikke nå ned på sædet og derfor ikke komme af med sin varme, den bliver for varm og forbrændes. Ligeledes falder hovedet lettere af en overophedet ventil ved høje omdrejningstal, end af en ventil, hvis temperatur ligger inden for rimelige grænser. Naturligvis udføres udstødningsventilerne af særligt varmebestandigt stål.

Den normale konstruktion af udstødningsventilerne der er tilstrækkelig til brugskøretøjer, rækker ikke længere til ved de højt komprimerede (og dermed varmere) og hurtigt roterende sports- og væddeløbsmotorer. Her er det nødvendigt at lede den overskudsvarme, der ikke kan bortgå gennem ventilsædet, ned gennem skaftet og bort gennem ventilstyret. Man anvender derfor ventiler med hult skaft. Hulrummet er ca. $\frac{2}{3}$ fyldt med natrium, et metallisk grundstof, der smelter ved 97,5° C. Når motoren arbejder, plasker den smeltede natrium frem og tilbage i skaftet og fører derved varmen fra hovedet op til den del af skaftet, der er i berøring med ventilstyret. Samtidig med at man anvender natriumventiler pansres ventilstyret ofte med en hård, slidstærk belægning (Stellit-belægning). En natriumventil kan kendes på sit tykke skaft.



*Er De ikke
spor hund*

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

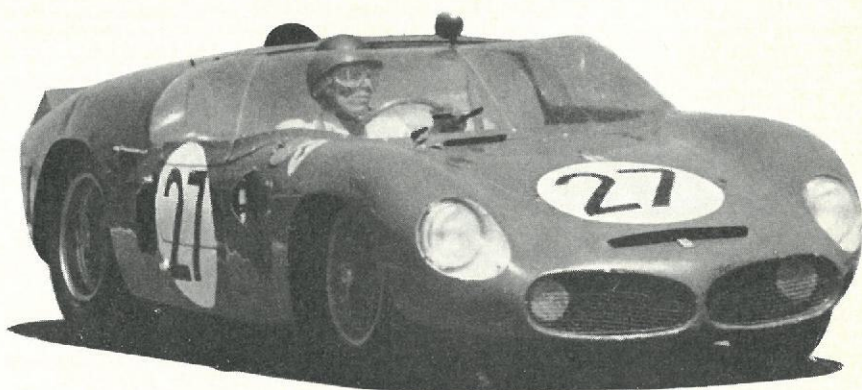
HENLEY



dæk

1961 blev et rent Ferrarigråd, og Enzo Ferrari har hermed atter engang bevist sit usædvanlige talent for at få vogne til at køre hurtigt. Verdensmesterskabet for Grand Prix kø- rere blev vundet af Phil Hill i Ferrari, endnu før det sidste løb i serien er kørt - - - og verdensmesterskabet for sportsvognskonstruktører var ligeledes sikret af Ferrari med det næstsidste løb i serien.

FERRARI



atter FERRARI

Verdensmesterskabet for sportsvognskonstruktører 1961 blev vundet stort af Ferrari.

Tilbageblik over årets fem løb, som talte til sportsvogns-VM.

AF TAGE SCHMIDT

Der var ved indgangen til sæsonen stor spænding om udfaldet af sportsvognsverdensmesterskabet, idet bl. a. både Ferrari og Maserati havde fremstillet nye hækmotor-modeller efter samme retningslinjer som de seneste års succesrige F1 racere. Ville hækmotorprincippet revolutionere sportsvognsløbene på samme måde som GP sporten? Maserati havde sidste år brilleret i vigtige løb med Type 61/62, der på grund af sit spinkel, delvis utildækkede rørgitterchassis havde fået tilnavnet »Fugleburet« (Birdcage-Maserati). Ville Maserati være i stand til at føre sig videre frem på grundlag af denne konstruktion?

På den anden side var interessen for sportsvognsløbene faldende, bl. a. som følge af, at ingen af de store engelske fabrikker ville tilmelde officielle fabrikshold. Både Aston-Martin og Jaguar fører for tiden en tilbagetrukken tilværelse.

Det viste sig allerede i det første af de i alt fem verdensmesterskabsløb, 12 timers løbet i Sebring, USA, at man ikke skulle vente sig meget af Maserati-

erne. Alligevel leverede Maserati, hvad man vist nok på baggrund af mærkets øvrige temmelig ringe indsats har lov at kalde årets overraskelse, idet Maserati vandt det vanskelige 1000 km løb på Nürburgring i maj med en Type 61 Birdcage med motor foran. Alle de øvrige fire løb vandtes af Ferrari: Sebring, Targa Florio, Le Mans og Pescara. Men kun én af disse sejre (Targa Florio), hentedes hjem med en hækmotorvogn.

Udtrykt i rene points blev resultatet, at Ferrari vandt suverænt med 41 points mod Maseratis 14 og Porsches 11.

12 TIMERS LØBET I SEBRING

vandtes af Phil Hill og Olivier Gendebien i V-12 Ferrari med en gennemsnitshastighed på godt 146 km/t. Derefter kom en anden V-12 Ferrari, der opnåede at blive kørt af ikke færre end 4 mand, Ginther, von Trips, Baghetti og Mairesse, to omgange bagefter. Nr. 3 blev de unge mexikanske brødre Ricardo og Pedro Rodriguez i V-12 Ferrari, og de fulgtes af en fjerde Ferrari.

De næste vogne over målstregen var i nævnte rækkefølge: Porsche RS 61, Ferrari Testa Rossa, V-6 Ferrari Dino, Porsche RS 60, Chevrolet Corvett, 2-liter Ferrari Dino, 2-liter Maserati Birdcage (kørt af Briggs Cunningham og Bill Kimberly) og Chevrolet Corvette. Stirling Moss kørte hurtigste omgang på 3 min. 13,2 sek. i en Birdcage Maserati fra Camoradi-stalden.

Alle forventede en Maserati-Ferrari duel af virkelig format, men Maseratierne gik ud én efter én og overlod fuldstændig valpladsen til Ferrari. Maseratis Tychø Brahes dag, som var selvforløjet på grund af manglende forberedelse, begyndte med, at Stirling Moss' vogn nægtede at starte med et fladt batteri, så han mistede 6 minutter. Han nåede efter et par timer op til førerfeltet, men da Graham Hill overtog vognen, brækkede udblæsningsmanifoldet af, og så var det sket med den. Derefter overtog Moss en hækmotor-Maserati fra to andre køre, men måtte lade den stå med defekt baghjulsophængning efter at have bragt den fra 9. til 7. pladsen.

Der var kun tilmeldt een hækmotor-Ferrari, som kørtes af Ginther og von Trips, og den udgik med defekt styretøj efter at være nået frem i spidsen. Ginther og von Trips overtog derefter Maresses og Baghettis vogn, der ligesom den endelige vinder-Ferrari var af den nye type med høj bagende å la hækmotorvognen.

Løbets mest bemærkelsesværdige præstation var måske Rodriquez-brødrenes fantastiske kørsel i en 1960 3-liter Ferrari, idet de så ud til at være sikre vindere, indtil de blev fire omgange bag efter lige før mørkets frembrud med elektriske vanskeligheder — og derved overgav føringen til Hill og Gendebien.

Phil Hill og Gendebien satte i år ny rekord. Den tidligere rekord blev sat af Peter Collins og Phil Hill i 3,8-liter Ferrari i 1958. Parret vandt iøvrigt også Sebringløbet i 1959.

Efter Sebring havde Ferrari 8 points og Porsche 2 points i verdensmesterskabet.

TARGA FLORIO

på Sicilien blev vundet af von Trips og Olivier Gendebien i den nye 2,4-liter hækmotor-Ferrari i tiden 6 timer 57 min. 39,4 sek., som svarer til en gennemsnitshastighed på 103,43 km/t — ny rekord for Targa. 2. pladsen besattes af Jo Bonnier og Dan Gurney i Porsche i tiden 7 timer 2 min. 3,5 sek. 12 min. 10,5 sek. senere fulgte den anden Porsche ført af Herrmann og Barth.

Von Trips kørte hurtigste omgang på 12 min. 3,5 sek., svarende til en gennemsnitshastighed på 107,84 km/t. Stirling Moss og Graham Hill delte en Porsche, men måtte udgå med sammenbrudt differential på sidste omgang. Moss, som tog den første tørn bag rattet, gik i spidsen umiddelbart efter starten og slog derefter sin egen tre år gamle rekord (med Aston-Martin) ikke færre end 3 gange. Von Trips overtog føringen fra Porschen i 6. omgang efter, at Graham Hill havde taget Moss' plads. Da vognen igen blev overladt til Moss, som i 8. omgang overhalede Ferrarierne og holdt sig i spidsen, indtil differentiallet under den 10. og sidste omgang brød sammen.

Targa Florio-løbet får i sammenligning med det andet klassiske sportsvognsløb i Le Mans meget lidt publicity, men det hører faktisk til de vanskeligste landevejsløb i verden med en løbstrækning på 720 km og ialt 7000 sving. I år var der anmeldt ialt 58 vogne inklusive Gran Turismo biler.

1000 KM LØBET PÅ NÜRBURGRING

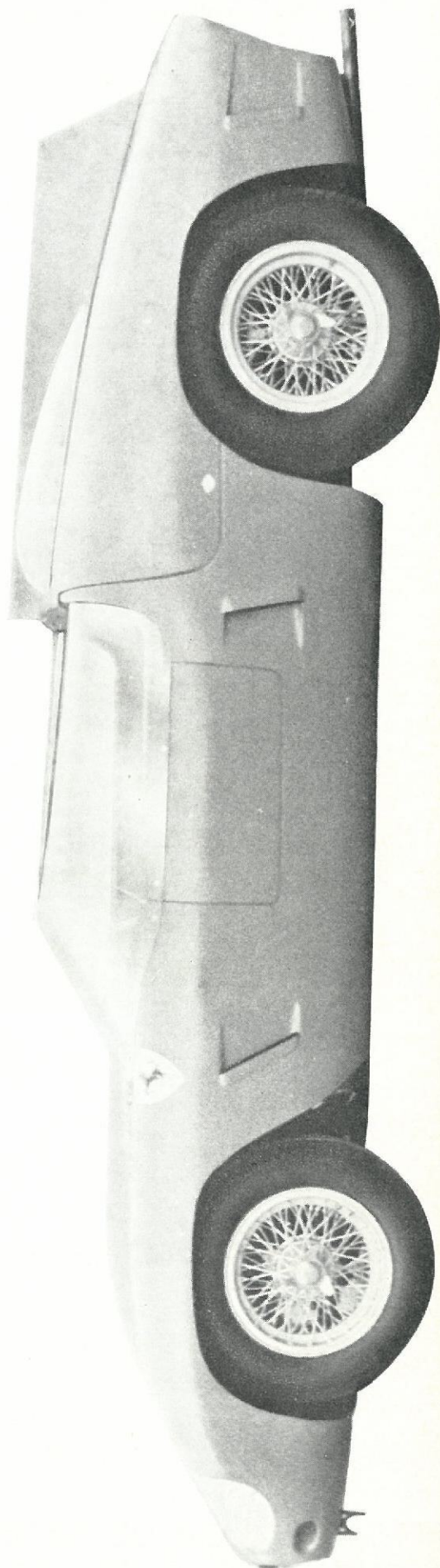
på den 27 km lange, kunstigt anlagte landevejsbane i Eifel bjergene i Nordtyskland vandtes af Masten Gregory og LLucky Casner i tiden 7 timer 51 min. 39,2 sek. svarende til en gennemsnitshastighed på 127,6 km/t, og Maserati triumferede dermed for andet år i træk på den vanskelige bane med en type 61 Birdcage-Maserati. (Stirling Moss kørte den sammen med Dan Gurney sidste år). Nr. 2 blev brødrene Rodriquez i Ferrari med 7 timer 52 min. 32,4 sek. Derefter kom i nævnte rækkefølge: Phil Hill/von Trips/Richie Ginther/Olivier Gendebien i Ferrari i tiden 7 timer 54 min. 59,3 sek., en Ferrari Gran Turismo kørt af Carlo Abate/Colin Davis (7 timer 56 min. 30,3 sek.), Willy Mairesse/Giancarlo Baghetti i Ferrari G. T. (2 min. 27,3 sek. senere) og derpå 5 Porscher på stribe, den ene kørt bl. a. af Stirling Moss og Graham Hill.

Også klasseresultaterne i dette store løb kan have en vis interesse. Moss/Hill Porschen vandt 1601-2000 kubikcentimeter klassen efterfulgt af en Porsche og en Ferrari. 1151-1600 cc vandtes af en Lotus Elite og derefter kom 2 Porscher. Klassen op til 1150 cc domineredes af Lola på de tre første pladser.

Efter Nürburgring havde Ferrari 22 points, Maserati 11 og Porsche 8.

Nürburgring-løbet blev årets mest spændende for sportsvogne. Ialt 64 vogne deltog, og starten fandt sted på Le Mans maner. Stirling Moss vandt som sædvanlig sprinten til fods over til de ventende vogne, men Jim Clark i Aston-Martin fulgte godt med, og førte feltet, da de første vogne var kommet igennem Sydkurven lige efter starten. Senere i første omgang overhalede Stirling Moss Clark, og det varede ikke længe, inden han var et godt stykke foran, mens Ginther lagde sig på 2. pladsen.

Da 14 km af anden omgang var kørt, overhalede Stirling af Phil Hill i Ferrari. Hill kørte i et forrygende tempo, og hævlede ustandselig af banerekorden. Efter 4. omgang havde han et forspring på 50 sekunder, og Moss var faldet tilbage på 3. pladsen bag Ginther. Ferrarierne var ganske tydeligt fuldstændigt overlegne, og Rodriquez-brødrenes vogn røg forbi Camoradi-Maseratien i et tempo, der fik denne til at se ud, som om den kørte baglæns. I 5. omgang satte Hill banerekorden ned til 9 min. 25,9 sek., og han havde tydeligt fået ordre til virkelig at køre. Ginther lå stadig på 2. pladsen et godt stykke foran Moss, men Masten Gregory i Maserati havde rystet Rodriquez af sig og lå på 4. pladsen. I 6. omgang kørte Phil Hill rundt på 9 min. 22,2 sek. — ca. 10 sek. under den tidligere sportsvognsrekord — og med en gennemsnitshastighed på 146 km/t. Han forbedrede den i 7. omg. til 9 min. 18,4 sek. (147 km/t), og atter i 8. omgang til 9 min. 15,8 sek. (147,7 km/t). Efter 10 omgange lod han von Trips overtage rattet.



En række depotstop ændrede nu efterhånden rækkefølgen. Efter 15 omgange førte von Trips ca. 3 1/2 min. foran Ginther/Gendebien Ferrarien. Længere tilbage lå Moss/Hill Porschen på 5. pladsen. Men nu skete der noget! Porsche havde sat sin lid til vejrudsigtterne, der lød på regn, og havde monteret vognene med specielle regnvejr-dæk. Disse dæk egner sig dårligt til kørsel på tør vej, hvor de bl. a. slides uforholdsmæssigt hurtigt, men nu syntes det som om Porsches hasardspil (vejrret var godt ved løbets start) skulle give resultater. Det begyndte at sne. Øjeblikkelig halede Moss/Graham Hill Porschen ind på vognene foran. Det blev udpræget glat, og nogle af de mindre vogne spandt rundt.

Graham Hill overgav Porschen til Moss, som satte af sted efter vognene i spidsen for alvor. Det dårlige føre reducerede Phil Hill/von Trips Ferrariens omgangstider kolossalt, mens Stirling Moss kørte hurtigere og hurtigere i Porschen. Efter 19 omgange var han på 3. pladsen, kun 17 sekunder bag Ginther/Gendebien Ferrarien. I næste omgang lå han på 2. pladsen. I 21. omgang kom Hill/von Trips Ferrarien til depot for at få formindsket motorens luftindtag (olien blev underkølet) og da den startede igen, lød motoren som en sæk som. Men det lykkedes ikke Moss at få ram på den halvsyge Ferrari. I samme omgang udgik hans Porsche med mekanisk defekt...

I 22. omgang førte Phil Hill/von Trips stadig, og på 2. pladsen lå Gregory/Casner Maseratien. Men i 25. omgang kørte Phil Hill af banen, og hans vogn gik i brand uden, at han dog kom noget til. Dermed lå Gregory/Casner Maseratien 4 1/2 minut foran den næste vogn, Rodriguez-brødrenes Ferrari, og det var tydeligt, at Ferrari skulle strengesig svært an for at vinde nu. Maseratien havde på et tidligere tidspunkt i løbet vist sig at være Ferrari'en overlegen både i svingene og i acceleration, selvom Ferrarien havde større tophastighed. Moss og Graham Hill overtog en anden Porsche i mellemtiden, og senere overtog Phil Hill og von Trips Ginther/Gendebien Ferrarien, men Camoradi Maseratien lå på en sikker 1. plads, med mindre den ramtes af et særligt uheld.

I 42. omgang standsede Maseratien ved sit depot for at få fyldt benzin på for sikkerheds skyld, men vognens forspring var så stort, at depotopholdet intet betød. Den nærmeste konkurrent, Rodriguez-Ferrarien, havde omtrent samtidig tabt et hjul i Karrusellen og blev bragt til depot efter at have kørt godt en halv omgang på tre hjul og en skivebremse. Ferrarien fik sat et nyt hjul på, men havde tabt en hel omgang, og selvom vognen stadig lå på en sikker 2. plads, havde den overhovedet ingen mulighed for at indhente Maseratien.

24 TIMER LØBET I LE MANS

Det succesrige hold Olivier Gendebien/Phil Hill vandt også Le Mans løbet for Ferrari og satte tilmed ny distancerekord med 4.476,58 km, hvilket gav en gennemsnitshastighed på 186,527 km/t. Den gamle rekord fra 1957 var på 4.397,108 km, som kørtes af Flockhart/Bueb i en 3,8 liter Jaguar D-type. Også 2. og 3. pladsen besattes af Ferrari —

for sidstnævntes vedkommende af en Gran Turismo model. Derefter kom i nævnte rækkefølge: Maserati, Porsche, Gran Turismo Ferrari, Porsche, 2-liter Ferrari, Triumph, Porsche, Triumph, Lotus Elite, Lotus Elite, 850 Abarth, Triumph, Sunbeam, A. C.-Bristol og fem D. B. Panhard.

Hurtigste omgang kørtes af Pedro Rodriguez i Ferrari på 3 min. og 59 sek., svarende til 201,299 km/t. Det efterstræbte *Index of Performance* vandtes af en D. B. Panhard, efterfulgt af Gendebien/Hill Ferrarien. Den nyoprettede *Index of Energy* vandtes af en Sunbeam Alpine, efterfulgt af en Lotus. Klassevindere blev: 701-850 cc: Abarth. 1151-1300 cc: Lotus Elite. 1301-1600 cc: Porsche. 1601-2000 cc: Porsche.

Rodriguez-brødrene i Ferrari var så uheldige at måtte gå ud med stempelskade to timer før mål. De havde duelleret hårdt med fabriksvognene gennem hele løbet, og Pedro kørte en omgang på 3 min. 39,9 sek. (201,299 km/t), kun 1,2 sek. langsommere end Mike Hawthorns endnu urørte rekord med 4,1 liter Ferrarien. Den meget hurtige 2,4 liter Ferrari med hækmotor blev opgivet efter 231 omgange, da Ginther kørte tør for benzin nær Mulsanne.

Salvador/Maggs og Clark/Flockhart to Aston Martin DBR1 gjorde tapper modstand, men begge hold måtte give op — det første med revnet benzintank på fjerdepladsen, og det andet med ødelagt kobling.

Et af løbets mest bemærkelsesværdige oplevelser var Stirling Moss' og Graham Hills præstation i en Gran Turismo Ferrari. De lå helt oppe på fjerdepladsen og trængte racersportsvognene, da ventilatoren brækkede af og slog den nederste kølerslange over med triste resultater.

2 timer efter starten begyndte det at regne, hvorefter der skete tre uheld. Bruce Halford (Cooper Monaco) og Jim MacKay (Austin-Healey Sprite) blev bragt på hospitalet med alvorlige kvæstelser, og det tredje uheld ramte Walt Hansgen (Maserati V-12).

Jim Clark lavede en Hollywood-start med den mørkeblå Border Reivers Aston Martin DBR og kørte under Dunlop broen praktisk taget før, nogen anden var kommet i bevægelse, men ved Tertre Rouge var Roy Salvadori i Aston Martin, Richie Ginther i Ferrari og Stirling Moss i G. T. Ferrari oppe hos den unge skotte. På det lige stræk overtog Ginthers 2,4 liter hækmotor-Ferrari føringen med et frydefuldt udblæsningsbrøl, og den blev efterfulgt af Gendebien i 3 liter vognen lige før White House. På anden omgang havde Gendebien lagt sig i spidsen.

Ingen har nogensinde set en Gran Turismo vogn blive kørt hurtigere end Stirling Moss' Ferrari. Han vakte stor jubel på tilskuerpladserne ved lige foran depoterne at passere begge DBR Aston Martins. Hans G. T. Ferrari var tydelig hurtigere end Aston Martins racersportsvogne på de lige stræk, men blev overhalet af dem i svingene.

Bortset fra kampen mellem fabriks-Ferrariene og Rodriguez-brødrenes Ferrari var dette års Le Mans løb iøvrigt ikke særlig spændende.

Det nye italienske håb, den unge Baghetti, deltog i løbet sammen med Tavano i en Ferrari, men vognen måtte udgå uden at have præsteret noget på-faldende.

Den hækmotorede 2,4 liter Ferrari havde vist sig at være lige så hurtigt som vognene med større motorer, og at den kørte tom for benzin, var en utilgivelig fejl fra depotets side.

Den amerikanske multimillionær Briggs Cunningham, som flere gange har anmeldt vogne og ofte selv har kørt med i Le Mans løbet placerede sammen med sin medkører Kimberley en 2 liter Maserati på 8. pladsen med en gennemsnitshastighed på 169,672 km/t.

Efter Le Mans var stillingen i kampen om verdensmesterskabet: Ferrari 30 points, Maserati 15 points og Porsche 12 points, og dermed havde Ferrari faktisk sikret sig mesterskabet allerede før det sidste løb i Pescara.

Der er iøvrigt ingen tvivl om, at Ferraris løbsledelse er utrolig skodesløs, selv om Ferrari fuldstændig dominerede Le Mans. I 1960 mistede fabrikken to vogne før den første benzinpåfyldning på grund af forkert udregning af benzinforbruget, og Gendebien/Frere vognen, der omsider vandt, krøb til depotet med knap en liter tilbage. I år kørte Taffy von Trips tør fordi han uden fornuftig grund fik lov at køre videre, mens enhver ventede, at han skulle være kommet ind for at overlade vognen til Ginther og få fyldt nyt brændstof på.

4 TIMER LØBET I PESCARA

for sportsvogne og Gran Turismo vandtes af Bandini og Scarlatti i en fabriks-Ferrari, en af 3-liter Testa Rossa vognene med motor foran. Nr. 2 var en Porsche R. S. 61, og nr. 3 en 2-liter Maserati. Dette temmelig overraskende resultat skyldes hovedsagelig andre deltageres uheld. Løbet førtes i begyndelsen af en hækmotor-Ferrari, som kørtes af Ginther. Baghetti overtog denne vogn, da den fik benzin på efter 10 omgange, men næppe havde han startet, førend vognen måtte standses med defekt styretøj.

Derefter førte Casner en tid lang med en Birdcage type 61 Maserati (motor foran), men han kørte galt, da han ramtes af en anden deltager i et sving, og blev alvorligt såret. Fabriks-Ferrari T. R.'en, som Scarlatti havde ført op på 2. pladsen, overtog derefter føringen og holdt den til mål. En hækmotor V-12 Maserati lå på 2. pladsen, da gearkassen brød sammen, og derefter kom en Ferrari 250 G. T. til at ligge som nr. 2. Men Ferrariens fører, Abate, kørte over mållinjen få sekunder før løbets 4 timer udløb, og måtte derfor køre endnu en omgang, som han ikke fik fuldført, fordi motoren svigtede.

NÆSTE ÅR

Mange mener, at det er en svaghed ved de nuværende løb om sportsvognsmesterskabet, at de afgøres med maskerede racervogne i stedet for med modeller, som folk kan købe. Der har derfor længe været kræfter i gang for allerede fra 1962 at ændre reglerne afgørende, og det er nu vedtaget, at sportsvognsmesterskabet næste år skal tildeles vogne af den type, som i det internationale sportsreglement benævnes Grand Tourisme, altså netop scierfremstillede sportsvogne — og i hele tre klasser: Under 1000 cc, 1001-2000 cc og over 2000 cc. Det bliver dog fortsat muligt at deltage i de store løb med racersportsvogne.

	FABRIKSNY	SKØNNEDE BRUGTVOGNSPRISER			
	1961	1960	1959	1958	1957
DKW Junior	14.795	12.000	—	—	—
FIAT 600 D Berlina	11.248	—	—	—	—
- 600	—	9.000	8.000	—	—
- 600 Berlina	—	—	—	7.000	6.000
- 1100 Berlina	—	11.500	10.500	9.500	8.500
- 1100 Export	15.249	—	—	—	—
- 1100 Special	—	12.500	11.500	—	—
FORD Anglia de luxe	14.500	11.500	—	—	—
- Anglia	—	—	10.500	10.000	9.000
- Consul 315, 2-dørs de luxe	19.375	—	—	—	—
- Consul	—	16.500	14.500	—	—
- Consul Mark II	—	—	—	13.000	11.000
- Taunus 12M Super	17.200	13.500	—	—	—
- Taunus 12M	—	13.000	11.500	11.000	10.000
- Taunus 17M Super	20.900	—	12.500 ^{ny}	—	—
- Taunus 17M	—	14.500	13.500	12.500	12.000
- Taunus 17M de luxe	—	15.500	14.500	13.500	—
- Zephyr	24.450	19.000	16.500	—	—
- Zephyr Mark II	—	—	—	14.500	11.500
MERCEDES-BENZ , 4 cyl. 190c	35.795	—	—	—	—
- 190	—	24.500	21.000	19.000	17.500
- 180c	30.125	—	—	—	—
- 180	—	22.500	20.000	17.000	14.500 sidevent. 16.000 topvent. 8.500
MORRIS 1000	13.995	11.000	10.000	9.500	—
NSU PRINZ III	10.993	—	—	—	—
- II ES	—	8.000	—	—	—
- II S	—	—	7.000	—	—
- m/ sportsgear	—	—	—	6.000	—
OPEL Record 1200	16.966	13.500	—	—	—
- 1,5	19.804	14.500	13.500	—	—
- P	—	—	—	12.500	12.000
- 1,7, 2-dørs	20.357	15.000	14.000	—	—
RENAULT 4CV std.	10.132	8.500	8.000	7.000	6.000
- Dauphine	14.794	11.500	10.500	9.500	8.500
SAAB 96	16.450	13.500	—	—	—
- 93F	—	12.500	11.500	—	—
- 93B	—	—	11.000	10.000	—
- 93	—	—	—	—	8.500
- 92B	—	—	—	—	8.000
SIMCA ARONDE Elysee	17.600	—	—	—	—
- Elysee P60	—	14.000	12.000	—	—
- 1300 Elysee	—	—	—	9.500	9.000
- Etoile	16.337	—	—	—	—
- Etoile P60	—	13.000	—	—	—
Simca Ariane Super de luxe	21.408	17.000	—	—	—
- Ariane AF	—	—	15.000	—	—
SKODA Popular	13.180	9.500	—	—	—
- Octavia	14.238	10.500	9.000	—	—
VAUXHALL 4	18.492	—	—	—	—
- Victor FS II	—	13.500	12.500	—	—
- Victor	—	—	11.500	11.000	10.500
VOLVO Quick	18.385	—	—	—	—
- P54403, 3 gear	—	14.000	13.000	—	—
- P44403	—	—	—	12.000	11.000
- Amazon P12104, 60 hk, 4 gear..	—	18.000	17.000	15.000	—
- Amazon, 75 hk	24.115	—	—	—	—
VW 113 de luxe, 2-dørs	15.490	12.500	11.500	10.000	9.500 gl. 9.500 ny

De færreste mænd bliver nogen sinde så voksne, at der ikke tændes lys i deres øjne, når de ser en sportsvogn.

Det ved bilfabrikanterne. Og de er snedige nok til at benytte sig af det. Ganske vist ved de også, at familieomfang og/eller budget forbyder de fleste at anskaffe sig en rigtig sportsvogn. Men til gengæld er der intet, som forbyder fabrikanterne at fremstille biler, der til forveksling ligner rigtige sportsvogne. Det har de da også gjort, siden sportsvognen for årtier siden udskilte sig som type. Og det gør de fortsat i dag — i større målestok end måske nogen sinde.

Publikums interesse for de falske sportsvogne — direkte oversættelse af det franske udtryk *Faux Sport*, som ingen i Frankrig tager anstod af — er efterhånden blevet så stor og kontant, at også de mest jordbundne fabrikker nu ønsker at få del i deres marked. Både Ford i England og Opel i Tyskland har lanceret sportsligt udseende coupéer, som er baseret på ganske almindelige familiebiler — henholdsvis Consul 315 og Rekord 1700 — efter de forhåndenværende søms princip.

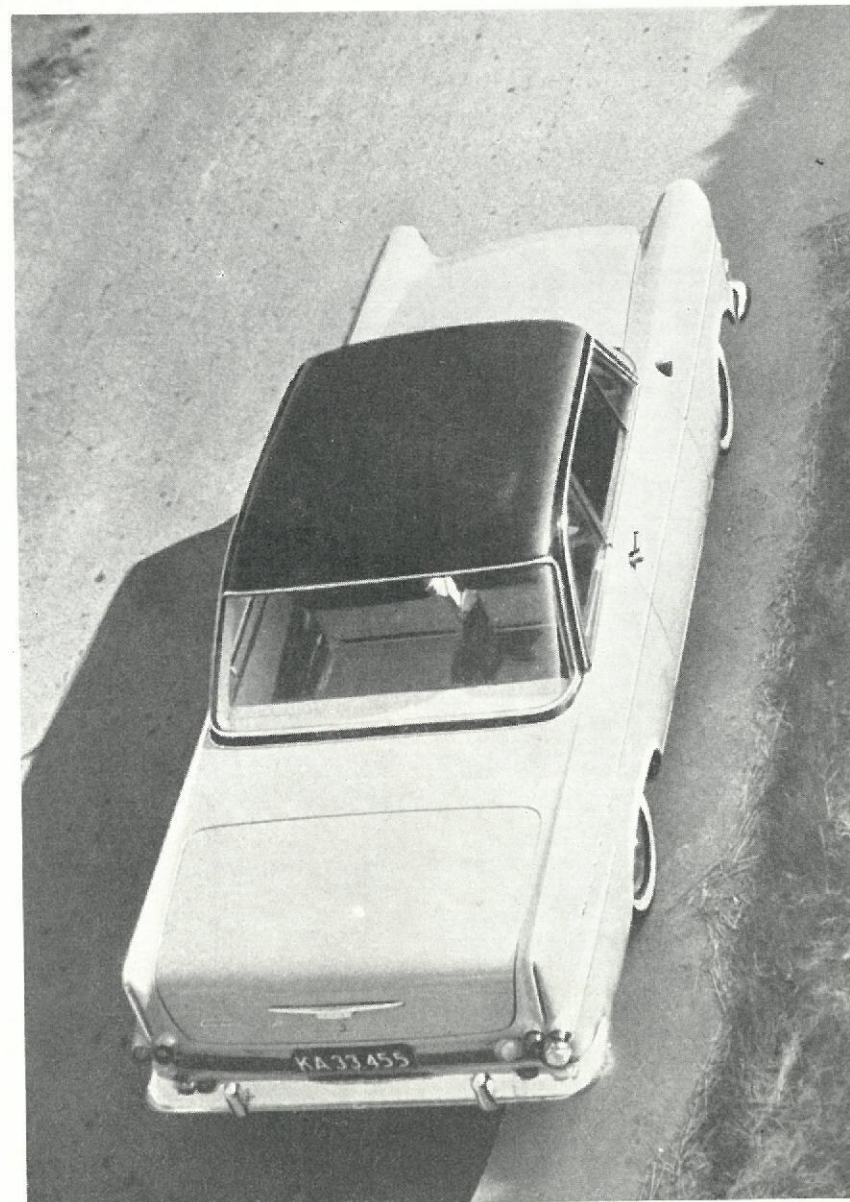
Rekord Coupéen kom først til Danmark af de to, og her bringes lidt om, hvad General Motors største europæiske fabrik tilbyder det sportsvognshungrende publikum:

Den nye Opel Coupe har konstruktionen og hovedparten af karrossen fælles med den almindelige Rekord 1700. Konstruktivt adskiller den sig ved, at motoren er mildt tuned fra 63 til 67 SAE-hk, affjedringen gjort lidt stivere og bagakselgearingen hævet fra 3.9:1 til 3.7:1, hvilket vil sige, at coupéen i forhold til antallet af motoromdrejninger kører ca. 5 pct. længere. Karosserimæssigt er den let kendelig på, at toppen er lavere og kortet af bagtil med meget skrå bagrude.

Den afgørende forskel på den almindelige Rekord og coupéen findes dog i indretningen. I stedet for det sædvanlige bagsæde er der i coupéen en lav bæk med plant ryglæn. To voksne kan

befordres på denne bæk, men *kun* hvis de er indstillet på at krølle benene godt sammen og dukke hovedet. Pladsen er beregnet til små eller halvstore børn (af hvilke der til gengæld kan anbringes tre uden kniberi) — eller eventuelt til bagage-ekstravagancer ud over, hvad der kan være i selve kuffertrummet, der er meget dybere i coupéen end i sedanen og følgelig rummer ualmindelig meget.

Foran har bænksædet måttet vige til fordel for to lave stole med frit indstillelige ryglæn, der kan lægges helt



Tage Schmidt bag rattet i

OPEL REKORD COUPE

ned (sovebeslag). Disse stole er usædvanlig velformede med ryglæn, der både støtter mod tværkræfter i svingene og yder ryggen understøtning på de anatomisk rigtige steder, så vidt som det kan opnås i et standardprodukt. Det vil utvivlsomt være muligt for de fleste at få en virkelig bekvem kørestilling i denne vogn.

Sæderne er betrukket med svær plastic i et synsmæssigt vellykket forsøg på at imitere skind, og gulvene er dækket af tykke velour-tæpper overalt. Standardudstyret omfatter ratlås, gribchånd-

tag i forpanelet til forsædepassageren, stort aflåseligt bagagerum, ur, elektrisk cigarettænder — og nettespejl bag på passagerens solskærm. Til speciel fordel for føreren er vognen udstyret med vindspejlsviskere med to arbejdhastigheder, baklygte og udvendigt bagspejl. Det sidste er iøvrigt næsten nødvendigt, fordi det indvendige bagspejl er placeret på en sådan måde i forhold til den lave bagrude, at man — uanset egen højde — kun kan se den nærmeste del af vejen bagved.

Coupeens indretning vil således alt i alt appellere stærkt til ejerglæden, og det er vel også bl. a. nettespejlet med en vogn af denne type.

I køreegenskaber afviger coupeen ikke meget fra grundmodellen. Størst er forskellen i motorydeevne og komfort. Den nye Opel accelererer fra 0 til 80 km/t på ca. 10 1/2 sekund og fra 0 til 100 på ca. 19 sek. ifølge mine egne målinger (fabrikken opgiver selv henholdsvis 12 og 20 sekunder for disse præstationer). Disse tal er meget fine for en 1,7 liter vogn uden sportsvognspræstationer ud over linjerne. Tophastigheden har jeg selv målt til 128 km/t med et knapt tilkøbt eksemplar, men den opgives af fabrikken til 140 km/t, hvad der dog turde være let optimistisk. Maksimaleffekten ydes netop ved de 128 km/t, jeg nåede op på under neutrale kørselsbetingelser.

Med hensyn til komforten er det en mærkbar forbedring ved højere hastigheder, at motoromdrejningsstallet er reduceret i forhold til kørehastigheden. Først når man kommer op i nærheden af 130 km/t, begynder motoren at føles noget anstrengt.

Motoren har gode sejttræksegenskaber, idet den trækker jævnt og blødt helt ned til ca. 30 km/t i topgear, men den går hårdt ved acceleration i topgear fra under 50 km/t. Den befinder sig bedst ved mellemhastigheder, idet den lyder lidt forpustet ved høje omdrejningstal, men til gengæld har den en behagelig flad drejningsmomentkurve i området 55-75 km/t, hvor den er meget livlig.

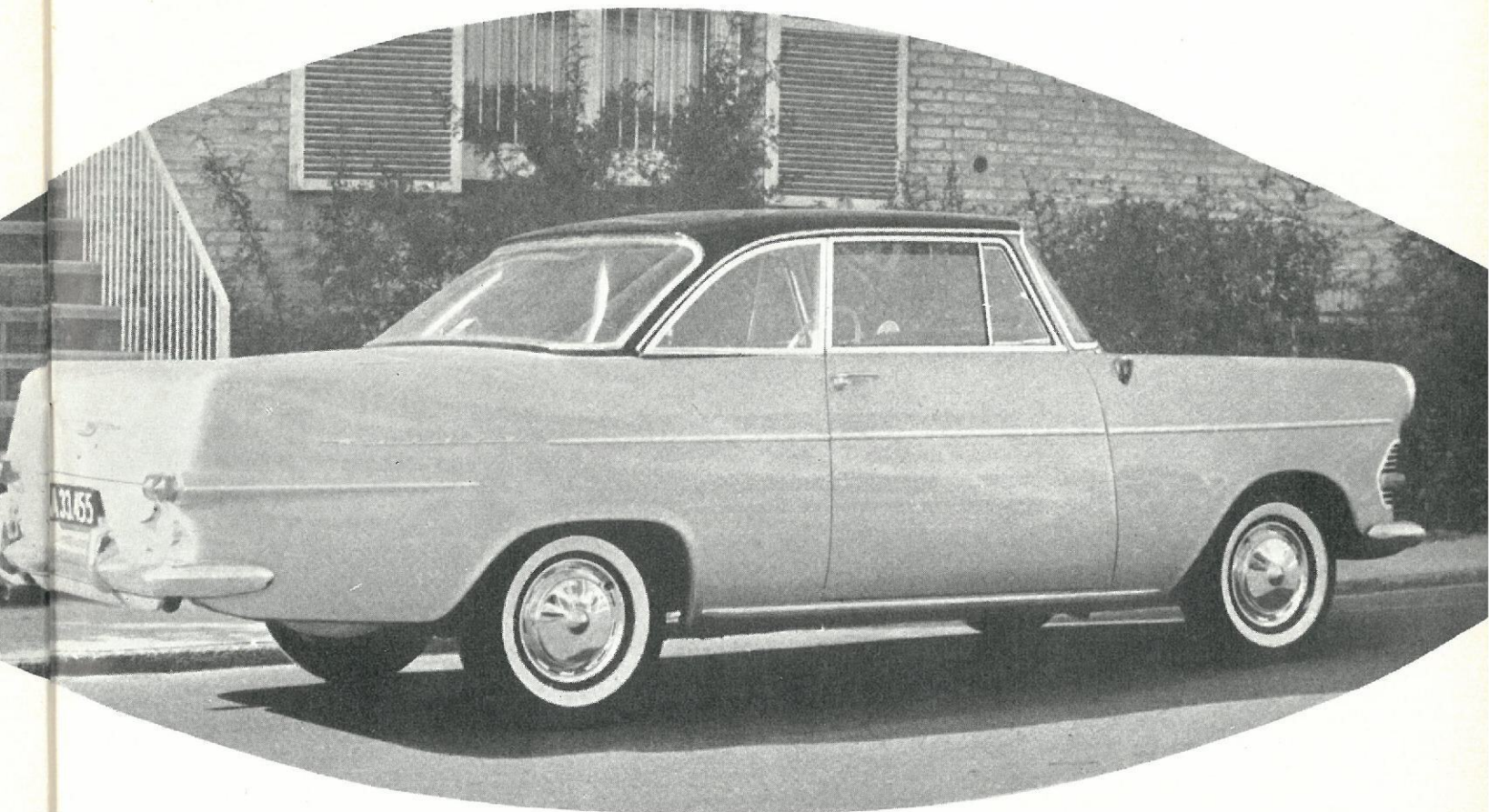
Vognen kan udmærket køres med meget lidt brug af gearstangen, men det er iøvrigt meget let at skifte gear, idet synkroniseringen er perfekt, mens selve gearskiftet fungerer let og nøjagtigt (dog lidt trægt ved nedgearing til 1.)

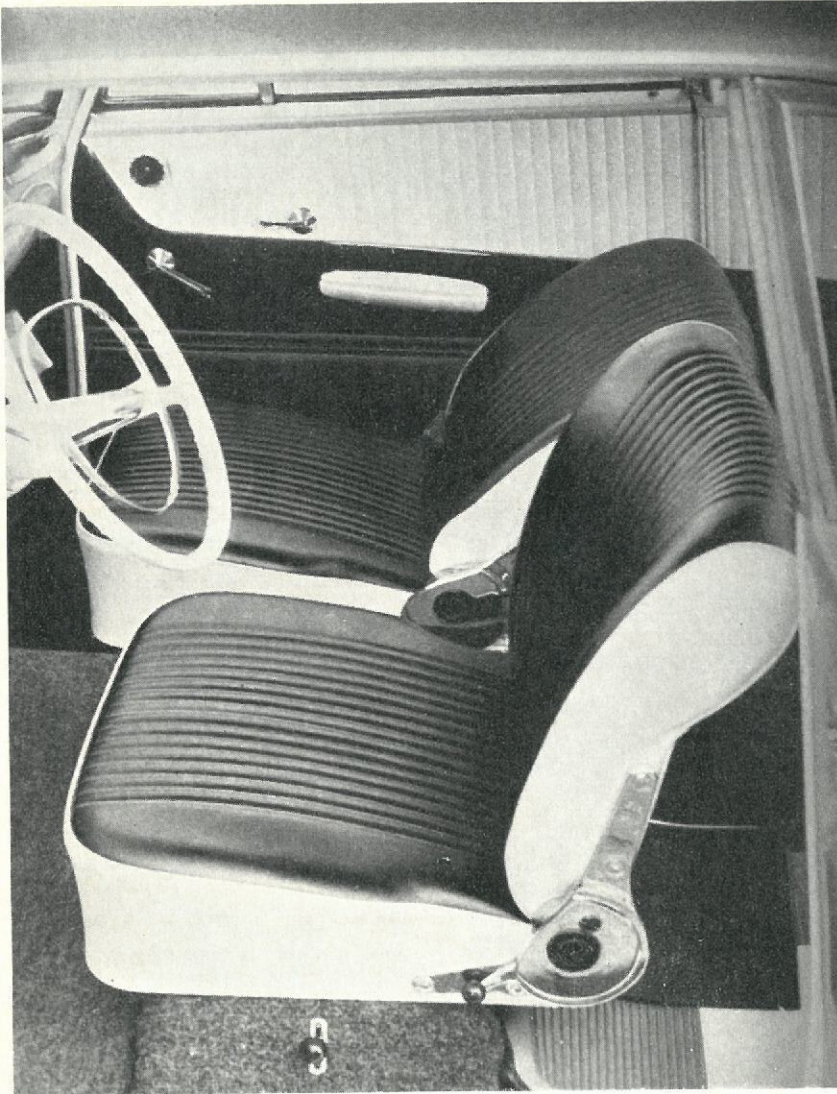
En direkte sammenligning mellem coupeen og grundmodellen ved kørsel med vognene umiddelbart efter hinanden på samme vejstrækning kunne muligvis have afsløret små forskelle i opførsel. Men jeg erindrer i hvert fald ikke, at Opel Rekord 1700 opførte sig væsentlig anderledes end coupeen med hensyn til styreegenskaber, retningsstabilitet, absorbering af ujævnheder, bremseevne osv.

Rekord Coupe er let understyrende med tendens mod neutral styring ved stigende svinghastigheder. Dens skridgrænse ligger ikke særlig højt, men vognen er til gengæld let kontrollabel, hvis man frivilligt eller ufrivilligt provokerer et skred ved at gå ind i et sving med rigelig stor hastighed. Dækkene giver varsel i god tid, og udskridning kommer blødt og langsomt, så man har god tid at reagere i. Man lærer sig meget hurtigt, med hvilke hastigheder man kan tillade sig at køre i svingene, og da vognen aldrig opfører sig overraskende, må den karakteriseres som en sikker vogn på snoet vej — også for folk med hang til at køre hurtigt.

Styringen er let og tilfredsstillende nøjagtig, men kunne uden skade være mere præcis ved hurtig kørsel på lige stræk. Vognen er ret sidevindfølsom, og blæst indvirker mere på kursen end strengt nødvendigt, fordi styretøjet er temmelig dødt omkring midterstilling. Til hurtig svingkørsel er præcisionen derimod tilstrækkelig. Man må blot være indstillet på, at der skal drejes godt på rattet, hvis man skal styre uden om en pludseligt opdukke forhindring.

Affjedringen er komfortabel på næsten alle almindeligt forekommende vejtyper. Ved hurtig kørsel på meget ujævn grusvej med slaghuller svigter kontakten mellem hjul og vej noget, men ved moderat kørsel mærkes dette





fænomen ikke. Også mindre tværbølger på asfalteret vej kan få hjulene til at hoppe, hvilket kan være lidt ubehageligt i hurtige sving, men jeg oplevede dog på intet tidspunkt under prøvekørslen alvorlig stabilitetsforstyrrelser på grund af hjulhop (der skyldes sen forholdsvis svag støddæmpning).

Ved passage af større ujævnheder fjedrer sæderne ude af takt med vognen. Da taghøjden er meget lille, kan man derfor komme til at ramme loftet med hovedet, hvis man hører til de høje — og det kan være temmelig ubehageligt, hvis man sidder så langt fra rattet, at hovedet netop befinder sig under en liste mellem tag og loftbeklædning.

Bremserne tager blødt og kraftigt for et moderat pedaltryk. Det knæb lidt med retningsstabiliteten under hård bremsning fra høj hastighed, men vistnok især, fordi det ene hjul tog tidligere og hårdere end de andre.

Alt taget i betragtning er der ingen tvivl om, at den nye Opel Coupe vil være den rigtige bil for et stort antal mennesker, som gerne vil have noget, der er anderledes, og som er villige til at slække på pladsen til voksne passagerer for til gengæld at opnå et meget stort bagagerum — og mere end gennemsnitlig komfort for to. Den har langt fra sportsvogns-egenskaber, men er til gengæld i alle henseender overordentlig nem at omgås — og koster ikke mere at holde end enhver anden Opel Rekord med samme motorstørrelse.

Italienske Grand Prix

fortsat fra side 14

Moss, McLaren, Brooks og Lewis på samme omgang, og Jack Lewis var i færd med at indhente Brooks. Den unge Lewis kørte et meget fint løb, fuldstændig behersket og afslappet. Salvadori havde 7. pladsen helt for sig selv med de Beaufort et stykke bag sig.

Gurney-Moss kampen var yderst spændende, idet begge køre hentede alt, hvad der var at hente, ude af deres vogne. En eller to gange overhalede Stirling faktisk Dan på det hævdede stykke, men Porsche'en og Lotus'en var så jævnyrdige, at ingen af deres køre var i stand til at opnå nogen virkelig fordel.

I 35. omgang var stillingen:

Stillingen efter 35. omg.:

Men så kørte Moss langsomt sin Lo-

tus ind til depot, hvor han måtte opgive den med et ødelagt hjulleje. En Ferrari sejr var således sikker, med mindre der skete noget for Phil Hill - og Dan Gurney havde så godt som sin 2. plads hjemme.

Jack Lewis' indhaling på Brooks var en mindre sensation, og lige før løbets slutning overhalede han B.R.M.'en og lagde sig på 4. pladsen. Phil Hill hentede sejren hjem efter at have kørt som en sand verdensmester. Til Porsche's store henrykkelse gled Dan Gurney over målstregen som nr. 2, og efter at Bruce McLaren var blevet nr. 3, var alle øjne rettet mod Lewis-Brooks slaget. På vej ud af det hævdede sving for sidste gang gjorde Brooks en desperat anstrengelse, og idet de passerede målstregen så det ud som dødt løb. Men

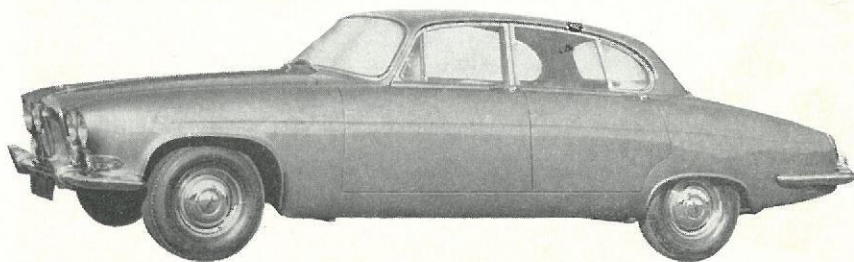
Lewis tilkendtes af tidtagerne et forspring på 1/10 sekund og dermed 3 points i verdensmesterskabet. Nr. 6 blev Roy Salvadori. Af de 32, der oprindeligt var startet, fuldførte kun et dusin vogne - først og fremmest på grund af mekaniske defekter.

Resultatliste:

1. Phil Hill, Ferrari, 43.0 km, 2 t. 3 min. 13 sek. (209,337 km/t).
2. Dan Gurney, Porsche, 2 t. 3. min. 43,2 sek.
3. Bruce McLaren, Cooper, 2 t. 5. min. 51,4 sek.
4. Jack Lewis, Cooper.
5. Tony Brooks, B.R.M.
6. Roy Salvadori, Cooper.
7. de Beaufort, Porsche.
8. Bandini, Cooper-Maserati.
9. Trintignant, Cooper-Maserati.
10. Parnell, Lotus.

Nyt vidunder fra Jaguar

En »stor« Jaguar med E-typens motor og uafhængige baghjulsophæng er så afgjort engelsk bilindustriens seværdigste 1962 nyhed. Den fantastiske XK motor har »fået lov« at lægge kræfter til denne Jaguar Mark X med samme ydelse som i E-typen - altså 265 hk.. Dette er en voldsom demonstration på motorens pålidelighed uanset den meget store literydelse. Denne elegante »standard vogn« er som sådan den første til at introducere en baghjulsophængning med uafhængig parallelførte hjul i en modificeret dobbelt triangellophængning, hvor drivakslen samtidigt fungerer som øverste triangel. Mere moderne kan det ikke gøres - og hvad karrosserilinjerne angår vil vi lade billederne tale for sig selv.



Fiat 2300 Coupé - og S

Da vi i april bragte en road-test af Fiat 2100 var motorydelsen et af de få kritikpunkter. Med 95 hk (SAE) forekom denne meget fornemme vogn ikke helt at svare til forventningerne. Dette er der siden bødet på i form af Fiat 2100's afløser — den nye 2300 med 117 hk og tilsvarende mere pep.

Nu er 2300 fremkommet som Coupe — en lang, lav, skræddersyet italiener med skivebremser og 175 km/t i tophastighed. Leiebhavere kan få en S type, som på Fiats anmodning er tunet af Carlo Abarth og disponerer over 150 hk og går op på ca. 190 km/t. Såvidt vi løseligt kan skønne vil prisen her i landet ligge på ca. 60.000 kr. og vognen skulle blive en konkurrent til Mercedes Benz 190 SL.

Mest forbavsende er måske at denne ægte Gran Turismo er en fuld firepersoners vogn. For engangs skyld en italiensk drømmevogn som der skulle være mulighed for at møde med danske nummerplader.





Vil De have grus?

... eller mudder?

OLE BO OLSEN:

Er orienteringskørere kværunter?

Fast tilbehør ved et løb er den diskussion, hvori man efter hjemkomst forsøger at give løbet karakter. En diskussion, som for resten ikke just udmærker sig ved sin objektivitet (hvem har set en vinder, som sagde, at det var et rigtigt møgløb?).

Det er nærliggende at spørge: Kan der lægges et idealløb, som gør alle lykkelige? Er de alle kværunter? — Eller er folk så små, at deres egen planering er helt afgørende for deres mening? Hvad kan der gøres for at gøre flest mulige? For det er jo trods alt hovedformålet, hvad man undertiden synes at glemme.

For at få tilstrækkelig baggrund for et svar vil jeg kort opremse de tendenser, som gennem årene efter krigen har hersket indenfor O-sporten, — tendenser, som dels har haft baggrund i lovgivningsmagts indstilling overfor sporten, dels i reglementers udformning, og som endelig har været rent modeprægede.

De løb, som kørtes i slutningen af fyrrerne, var gennemgående korte i sammenligning med de løb, som man undertiden præsenteres for nu. Til gengæld var det koncentreret kost. Det hed altså orientering. Der var en lille klike, som kørte, og som ikke behøvede reklame af den ene eller anden art for at mødes en eller et par gange om må-

neden. Næsten alle kontroller var åbne tidskontroller; rutekontroller brugtes kun i begrænset omfang og hemmelige tidskontroller kendtes ikke. Der var sjældent nogen, som kom for tidligt, for hastigheden var helt efter løbsledelsens forogodtbefindende. Ingen myndigheder gav nemlig tilladelse til afholdelse af løb, og derfor var der heller ikke nogen til at kræve kontrol med overholdelse af hastighed. Til ethvert ordentligt løb hørte faktisk et par etaper på nærmest bundløs mosevej med 50-60 km i snit! Der var ingen unioner eller myndigheder til at tage hensyn til, og da landet endnu ikke var aldeles gennemtrawlet af O-kørere, var det ikke særligt vanskeligt at finde noget nyt og spændende terrain. Kørcorderne var der ingen grund til at gøre noget særligt ud af, for der var nok at se til med at finde frem til tiden. Kortudklip var almindelig køreordreform. Det var på det nærmeste væddeløb i renkultur — det var orienteringssportens western-tid, hvor den stærkes ret gjaldt.

Men i 1955 åbnedes der mulighed for at opnå myndighedernes tilladelse til at køre O-løb, og dermed ophørte naturligvis også den hidtidige seen-stort-på de sorte løb. Alt kom i faste rammer, i hovedsagen dikteret af, hvad ministeriet mente at kunne godkende som forsvarligt. DAU (stiftet 1947), som naturligvis ikke havde kunnet beskæftige sig for kraftigt med de sorte løb, trådte nu også ind i billedet og fik ret hurtigt indført et reglement for O-løb. Det var

i hovedsagen en direkte oversættelse af det svenske OT-reglement, hvad man på grund af de meget forskellige forudsætninger i Danmark og Sverige led lidt under i nogle år. Men hvad skulle man på den anden side gøre, når vi ikke havde egne erfaringer at basere et reglement på?

DMU anerkendte på det tidspunkt ikke O-sporten, men overlod det helt til sine medlemsklubber at køre, som de ville. Fra starten af tog man fra myndighedernes side det standpunkt, at enhver skulle kunne meddeles tilladelse til afholdelse af O-løb, men senere er det dog ændret derhen, at tilladelsen kun gives til klubber eller organisationer, som — populært sagt — kan forventes at kunne holde styr på tropperne.

Siden da har man set mange typer løb.

Kender De de såkaldte andespil på hjul, hvor strafpoints for tid er en ret illusorisk del af pointgivning, eftersom det hele afgøres af det antal stempler man har fået på sit kort, samt af den orden, man har fået sat dem i. Falske og rigtige i ofte vild forvirring, tilsyneladende spredt fra flyvemaskine. Typen findes stadigvæk, selvom den indenfor DAU-DMU begrænses af, at skæve kontroller er afskaffet.

Eller har De været med til tegneborde-løbene, hvor en meget væsentlig del af tiden tilbringes indenfor den nærmeste afstand af kontrollerne, hvor observatøren tegner geometriske steder,



... eller vand?

integrerer, uddrager rødder og tegner skarpe kryds i tætte vejnet.

Og de rigtig grove løjer, hvor man får en samling kortudklip i hånden — og så går den vilde jagt gennem skov og mose!

Som en særlig disciplin indenfor sporten er pålidelighedsetaperne dukket op. Det er tanken, at hastighed og nøjagtighed i tidsberegning her skulle spille en mere fremtrædende rolle, end det er normalt i rene orienteringsetaper. For sådanne etaper godkender ministeriet hastigheder op til 40 km/t. Typen findes snart i ethvert løb, og med god ret.

Mere modeprægede er begreberne specialprøver og specialetaper. Her kommer klubbernes ofte højt udviklede sans for reklame ind i billedet. Der er nemlig stof i ordet special, der sammen med ordet super er de almindeligste betegnelser for enhver art af mekanik, som kan købes. Og O-løb må naturligvis også være super og special. Mens vi er ved det modeprægede, er der god grund til at nævne firmaløb og såkaldte rallies. Igennem flere år har der tilsynsladende ikke kunnet afvikles et større løb, uden at det bar et firmas navn. Hvis der så var noget kasse i det, således at man kunne sige, at man ved at kalde et løb for »Dixie-Bar-Løbet 1961« havde gjort det muligt at byde deltagerne på nye og spændende ting, som med et normalt budget ville ligge indenfor det opnåelige. Men almindeligvis er der tale om et dæk, en lygte og et par såkaldte småpokaler. Men

mon ikke de fleste efterhånden har fundet ud af, at et løbs reklamerer for det ene eller det andet nok så gode firma eller produkt i sig selv ikke er nogen som helst garanti for løbets kvalitet. Det skulle vi snart have set eksempler nok på.

Der er ingen grund til at opremse flere kendetegn for diverse løbstyper. Det er tilstrækkeligt at konstatere, at orienteringsløb er mange ting — i modsætning til mange andre ting, f. eks. atletik, hvor en 100 meter er en 100 meter o. s. v. Og enhver form for orienteringsløb har sine ivrige tilhængere. Derfor, kære løbsledere, hvorfor blive ved med at søge efter idealløbet, som skulle gøre alle lykkelige? Det findes ikke. Men ved i tillægsreglerne at give klar og udførlig besked om, hvad det er, man vil byde på, kan man i hvert fald undgå, at folk føler sig bedraget. Fortæl dog på forhånd, hvad der denne gang skal forstås ved specialetape (for det kan betyde meget forskelligt). Skal vi regne meget denne gang? Er det for de vilde, der vil have pladder på taget, eller er det pæne veje? Hvordan er pointsgivningen i specialprøverne?

Thi for at vende tilbage til det indledende spørgsmål: O-kørere er vist ikke større kværvulanter end alle andre, blot de får klar besked om betingelserne. Og alt for ofte lokkes de til mere eller mindre vellykkede arrangementer under høje reklamehyl — men uden saglige oplysninger om, hvad det går ud på.



... eller slet ingen vej?

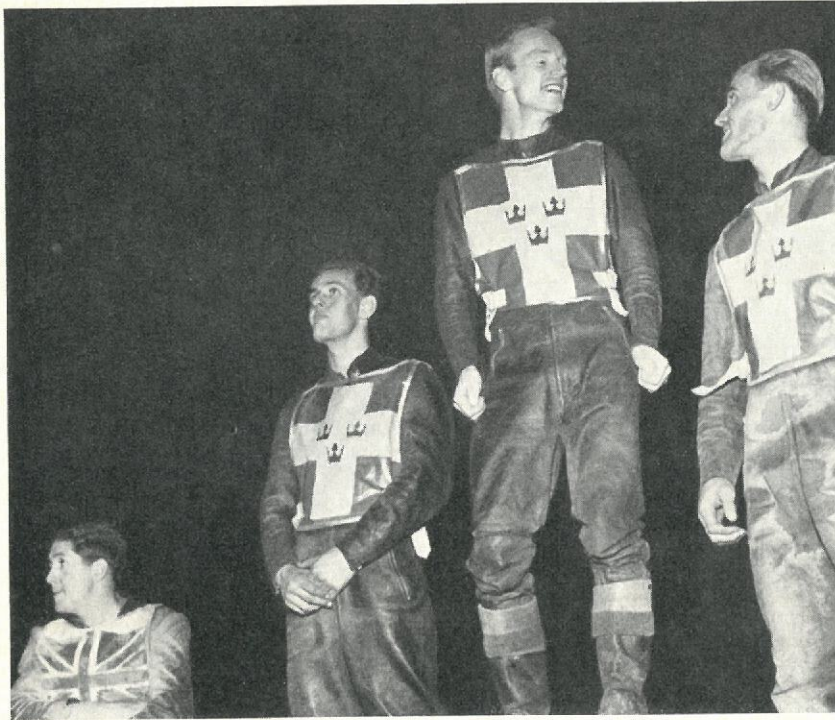


... eller beton?



... eller matematik?

Sten Lundin verdensmester i Moto Cross



Den store svenske sejr i VM speed way. Ove Fundin, Björn Knutsson og Göte Nordin på sejrsskamlen.

Herunder: Der kæmpes side om side gennem et af svingene til VM finalen på Malmø stadion.



Sidste løb i denne sæsons serie af VM-løb var det tyske Grand Prix, som blev kørt i Immenstadt i Sydbayern i september. I moto cross køres der kun om eet VM, og det er udskrevet for maskiner op til 500 cc., så der er teoretisk intet i vejen for at blive mester på en 350 cc. maskine f. eks. I praksis er disse løb dog så hårde og krævende også for materiellet, at der er god brug for alt, hvad der kan presses ud af en 500 cc. motor, og alle de store stjerner anvender da også denne størrelse i rege-

len som 1-cyl. med stødstænger eller med overliggende knastaksel. De fleste kører maskiner af engelsk, svensk eller tjekkisk oprindelse med motorer, som yder ca. 50 hk.

Stævnet i Immenstadt blev begunstiget af fint vejr, og 30.000 tilskuere overværede de spændende løb. Som vanlig var der træning lørdag eftermiddag og søndag formiddag, og Lundin, som allerede var sikker på mesterskabet i kraft af et stort pointsforspring, vakte almindelig opsigt ved sin rolige

og systematiske træning. Lundin, som hverken ryger eller nyder spiritus af hensyn til sin sport, er efterhånden blevet alle moto cross køres store ideal, og han nyder altid stor popularitet blandt tilskuerne.

Træningen sluttede med et kort løb over tre omgange, hvis resultat var bestemmende for startplaceringen til selve løbet. I første VM-løb over 18 omg. startede 37 køere, og Lundin førte de første 4 omg. skarpt forfulgt af Nilsson. På 5. omg. satte Lundins motor ud, og Nilsson smuttede forbi, men Lundins motor gik snart rent igen, og han holdt sig tæt på Nilsson. På 15. omg. tog han atter føringen en kort tid, men det blev Nilsson, som vandt dette løb foran Lundin, Tibblin, Johansson og Blakeway, altså fire svenskere i toppen.

Feltet bestod af de stærkeste køere fra 13 nationer, og så stærkt blev der kørt, at bedste tyske kører, Dreisilker på B.S.A., som ellers havde opnået tredjebedste træningstid, kun nåede en 9. pl. og i 2. løb helt udgik. Leslie Archer, verdensmester i 1956 og stadig Englands bedste moto cross kører, var uheldig og måtte udgå.

I 2. løb startede samme køere med undtagelse af enkelte, som udgik helt efter det hårde 1. løb. Nu viste Lundin rigtig, hvor værdig han er til VM-titlen. Han kom først fra start og holdt føringen alle 18 omg. Tibblin lå på 2. pl., til Nilsson i 8. omg. passerede ham og gang på gang forsøgte at indhente Lundin, men Lundin holdt sit forspring, og da Nilsson på 13. omg. tabte kæden, røg dermed hans sidste chance for at nå op. Det lykkedes ham at få kæden i orden igen, men han måtte tage til takke med en 9. pl. Lundin vandt foran Tibblin og Archer, og det sammenlagte resultat af de to løb blev, at Lundin vandt foran Tibblin, Dirk (Holland), Blakeway (England), Nilsson, Johansson og Krajeovic (Tjekkosllovakiet på Eso).

I alt er der kørt 11 løb i VM-serien, nemlig i Schweiz, Østrig, Frankrig, Belgien, Holland, Luxembourg, Tjekkosllovakiet, Italien, England, Sverige og

Tyskland, og heraf har Lundin vundet de seks og er blevet nr. 2 i tre og nr. 3 i et løb.

Det endelige resultat af kampen om VM blev: 1. Sten Lundin, Sverige (Lito spec. Monark), 2. Bill Nilsson, Sverige (Husqvarna), 3. Gunnar Johansson, Sverige (Lito), 4. M. Soucek, Tjekkosllovakiet (Eso), 5. Rolf Tibblin, Sverige (Husqvarna), 6. Burton, England, 7. Dirk, Holland. Det er anden gang, Lundin er verdensmester, han var det også i 1959, og Nilsson var verdensmester i 1957 og 1960. Det siger en del om svenskerne stabile styrke i denne sportsgren.

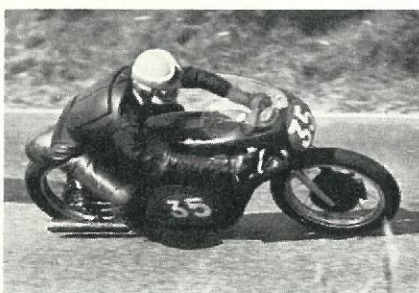
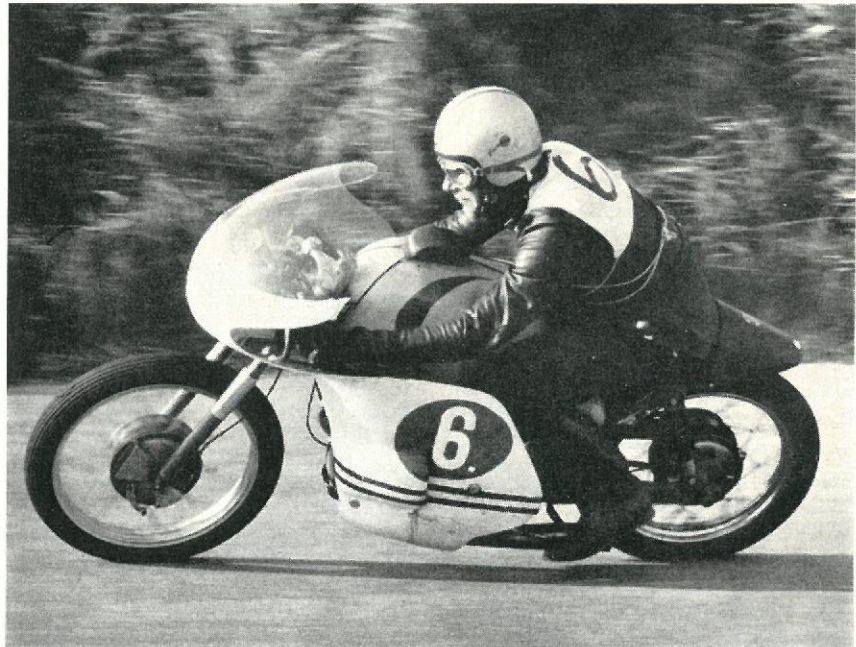
SPÆNDENDE OPGØR I SVERIGES M.C.-GRAND PRIX

I varmt og stille sommervejr oplevede publikum mange fine dyster i det store G. P.-stævne i Kristianstad d. 17. september. Løbene var de næstsidste i kampen om VM i de forskellige klasser, og flere køreere stod således i points før disse løb, at en solid sejr for en af dem kunne sikre mesterskabet, så rejsen til det sidste landevejs G. P.-løb i VM-serien i Argentina kunne spares. Dette lykkedes i 250 cc. klassen for englænderen Mike Hailwood, det nyopdukke-talent, som pludselig blev berømt ved sensationelt at sejre i tre klasser i de store T. T.-løb på Isle of Man i juni. I Kristianstad stod kampen mellem Hailwood og Jim Redman (Sydrhodesien) begge på 4-cyl. Honda, og selv om Hailwood førte i points, havde Redman stadig en chance før dette løb. Hailwood førte fra start, men efter 5. omg. blev han passeret af Redman, som endda nåede at danne sig et forspring på ca. 150 meter, inden han på 9. omg. blev for dristig og køret ud af banen. Både han selv og motorcyklen slap godt fra det, og han kunne fortsætte, men sejren var tabt. Hailwood holdt føringen og vandt med næsten 30 sek. forspring foran nr. 2: Luigi Taveri, Schweiz (Honda), som i næsten hele løbet havde kæmpet hårdt med Frantisek Statsny, Tjekkosllovakiet (2-cyl. M. Z.), indtil toppakningen sprængtes. Nu blev Kunimitsu Takahashi, Japan (Honda) nr. 3, Redman nr. 4, Statsny nr. 5, Tom Phillis, Australien (Honda) nr. 6 og W. Spinnler (Aermacchi) nr. 7. Endnu fem køreere fuldførte, men de var en omg. eller mere bagefter. Det var jo Takahashi, som i Tysklands G. P. indskrev sit navn i motorcykelsportens historie ved som den første japaner at vinde et G. P.-løb og endda på en japansk maskine, Honda. I 125 cc. klassen kom Ernst Degner, Østtyskland (M. Z.) fint fra start, og snart havde han et godt forspring. På 3. omg. »døde« motoren imidlertid pludselig, og han måtte udgå. Taveri tog så føringen foran Redman og japanerne Tanaka og Takaha-



Øverst: Mike Hailwood i spidsen af feltet i Kristianstad.

Herunder: Gösta Jensen (Puch) på vej til en 2. plads i løbene på Roskilde Ring 1. okt. Vinder blev Torben Dahl (Husqvarna) - mens svenskeren Kurt Johansson (Ducati) kun opnåede en 4. plads efter at have ført i fornemste TT-stil, der brat blev afbrudt af en dramatisk udskridning i udgangen af Pirellisvinget.



Frantisek Statsny i fin stil på sin 2-cyl. Jawa.

shi, alle på 2-cyl. Honda. Taveri øgede tempoet, og de øvrige forfulgte ham så hårdt, at Tanaka skred ud af banen og måtte udgå. Det blev Taveri, som vandt foran Takahashi, Redman og Werner Musiou, Tyskland (M. Z.). De resterende køreere var en omg. eller mere bagefter.

I 350 cc. klassen var Hailwood og Gary Hocking, Sydrhodesien favoritter på deres 4-cyl. 350 cc. MV Agusta maskiner, man ventede egentlig kun kamp mellem disse to indbyrdes, men det kom

til at gå helt anderledes. De kom fint fra start, og tilsyneladende behøvede de ikke engang at presse maskinerne for at holde et forspring ned til det øvrige felt. Mens de to mærke-kollegaer var optaget af en venskabelig duel, var de to tjekkiske køre Stastny og Havel, begge på 2-cyl. Jawa, imidlertid gået fra det øvrige felt og nærmede sig langsomt de to MV-kørere. De tjekkiske maskiner gik eminent fint og rent, og da Hailwoods MV på 11. omg. begyndte at tabe omdrejninger, var Stastny straks rede til at overhale og indtage 2. pl. Hailwood kørte til depot efter endnu et par omg. for at få rettet en formodet karburatorfejl. Han kom med igen men kunne ikke mere følge førergruppens hastighed. Efter løbet viste de tre af hans fire cylindre for lavt kompressionstryk antagelig efter beskadigelse af stemplerne hidrørende fra »svømmende« ventiler under overskridelse af kritiske omdrejningstal. Endnu førte Hocking imidlertid løbet med en pæn afstand ned til Stastny, og alt tegnede til hans femte G. P. sejr i denne klasse i år. Da fik han pludselig besvær med denne motors ømsindligste punkt, nemlig tændingssystemet, og fejlen var akut, så han måtte udgå. Derefter behøvede Stastny kun at holde sit hidtidige tempo for at vinde i fin stil foran Havel.

Resultatet blev derefter: 1. Frantisek Stastny, 2. Gustav Havel, 3. Tommy Robb (A. J. S.), 4. Rudi Thalhammer (Norton), 5. Ron Langston, England (A. J. S.), 6. Mike Duff (A. J. S.), 7.

Mike Hailwood (MV Agusta), 8. Bert Schneider, Østrig (Norton), 9. R. Gläser (Norton), 10. J. W. Farnsworth, New Zealand (A. J. S.), 11. B. E. Carlsson, Sverige (A. J. S.) og 12. Peter Pawson (Norton). Yderligere otte køre fuldførte men var to-tre omgange bagefter.

I 500 cc. løbet kørte Hailwood og Hocking atter på 4-cyl. MV Agusta. I denne klasse er MV oftest umulig at slå, og det gik også sådan her. Hailwood og Hocking tog straks føringen, og der blev de. De skiftedes pænt til at ligge som nr. 1 og 2. Så suveræne var de, at de i løbet af de 30 omg. nåede at distancere hele det øvrige felt med en omg. eller mere. Bag dem var der kamp om 3. pl., men ellers formede dette løb sig ret jævnt. Heldigvis var der til gengæld rig lejlighed til at beundre dygtige køres fine stil og kørekunst og deres kraftige maskiners nær tekniske fuldkommenhed.

Resultatet blev: 1. Gary Hocking, 2. Mike Hailwood, 3. Frank Perris (Norton), 4. Bert Schneider (Norton), 5. Mike Duff (Matchless), 6. Peter Pawson (Norton), 7. Rudi Thalhammer (Norton), 8. Tommy Robb (Matchless), 9. E. Lenz (Norton), 10. L. John (B. M. W.), 11. R. Föll (Matchless) og 12. W. Cottle (Norton).

Endnu tre køre fuldførte, men de var 3 omg. eller mere bagefter. Interessant er det at sammenligne de forskellige klassevinders gennemsnitshastighed for hele løbet. I 125 cc. Taveri (Honda) med 134 km/timen, i 250 cc.

Hailwood (Honda) med 151 km/timen, i 350 cc. Stastny (Jawa) med 150,5 km/timen og i 500 cc. Hocking (MV Agusta) med 156 km/timen.



Wittrup Willumsen
AStA * 787 & 121

Firmaet, som De kender

- i Odense vælger man bil hos Bülow

Den nye raffinerede Opel **REKORD**, fotograferet hos Bülow.

Her står Opel **KAPTAJN** parat til en prøvetur hos Bülow.



2 af årets topsucces'er ...

OPEL KAPTAJN
OPEL REKORD

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

F. BÜLOW & CO. A/S

Rugaardsvej 20 - Odense - Tlf. 113700

OPEL REKORD OPEL KAPTAJN CHEVROLET



autoriseret

forhandler

VAUXHALL

Nyt fra O-løb - P-løb - Rallies

3. afdeling af DM var overladt til Kjøge og Omegns Motoklub, og forhåndsomtalen var helt overvældende. Klubmedlem, politimester Vagn Bro nægtede nemlig at give tilladelse til løbets afholdelse! Klage til justitsministeren via DAU — ministeren omstøder Vagn Bros afgørelse — flerspaltede avisoverskrifter. Begrundelse for afslaget var, at løbet passerede et antal skovveje, hvor der ved forbudsskilte er markeret al indkørsel forbudt. At lodsjerne havde deres tilladelse, og at skiltene ville være tildækkede i den tid, løbet varede, samt at indkørsel iøvrigt kategorisk var forbudt, hvor der var utildækkede skilte, tilfredsstillende ikke klubbens ofte omstridte formand, men altså senere justitsministeren.

Løbet blev ikke mindre ophidsende, end optakten havde været. Rammen var helt i klasse A. Stor parkeringsplads med reserverede pladser ikke for den enkelte vogn, for det skaber let forvirring, når man skal finde sin bås, men for grupper af startnumre. Der var høj-taleranlæg, starten skete på en startlinie på åben plads, og afmærkningen på ruten var den bedste, som jeg mindes at have set. Man havde fået åbnet alverdens veje, så ruten var afgjort noget af det fineste, som kan fremvises på Sjælland. Og hvorfor var så ikke alle glade? Fordi der var for meget gæteri om, hvor man skulle køre hen; for besværlige køreordre og nogle rutekontroller, som stod mere end spidsfindigt. En stod på den skjulte side i en vejtrekant, som jeg i farten vurderede til at have en side på maksimalt 20 meter. Et andet sted var det afgørende, om der kørtes venstre eller højre om en halmstak. Kørte man den ene vej, fik man en kontrol (for at berolige), men på den anden var der en ekstra. På en rute opgivet ved brudskitser. En anden brudskitse («flueben») i målestok 1:100.000 var på det nærmeste umulig at stedfæste.

Men hvorfor lade spidsfindigheder, tvetydigheder og skrivebordsarbejde afgøre et løb, som i kraft af sine enestående veje kunne være blevet alle tiders, om man havde givet deltagerne ren besked? Mon det ikke bør være sidste år, hvor DAU med hænderne i skødet lader DM afgøre i løb, som helt og holdent overlades til løbsledelser, der undertiden kan virke noget urutinerede samt utilbøjelige til at overholde givne regler.

For kritik af Kjøge løbet kan ikke afvises blot ved at konstatere, at vi alle har forskellig smag — også når det gælder O-løb. En DM-afdeling må nemlig mere end noget andet løb indeholde et udsnit af alle rimelige vanskeligheder. Men det skal gå uden om enhver form for spidsfindigheder. Og det må unionen sikre sig ved udsendelse af delegeret. Kan en klub resten af året ikke nær sig for at eksellere i gætterier, kan man jo blot holde sig fra en sådan klubs løb.



Vinderne af Ballerup OM's afdeling af SM: Frøkjær-Jensen/Kjeld Bengtsson, ASK, ser før starten urolig på den arrangerende klubs formand.

JMO-MESTERSKAB

Tarm OMK havde samlet 70 startende til 4. afdeling af JMO's Jyllandsmesterskab. Ruten var på 125 km og delt op i to etaper, der udgik fra hotellerne i Lyhne og Oddum.

Klassevindere:

Sen.: A. Bøndergård/C. A. Pedersen, Ringkøbing, 120 sp.

Jun.: E. Hansen/A. Johansen, Varde, 209 sp.

Beg.: O. Stenholt/S. Stenholt, 13 sp.

Det er vist på sin plads at nævne, at begyndere kørte kortere og lettere rute.

SJÆLLANDSMESTERSKABET

Ballerup OMK arrangerede 4. afdeling af SM, hvortil der kom 82 hold til start. Ruten var på 140 km (beg. 120 km) med 51 kontroller, og starten foregik under festlige former fra Tom's fabrikker i Ballerup med selveste borgmesteren som starter.

Klassevindere i Yankiebarløbet:

Sen.: Frøkjær-Jensen/Kjeld Bengtson ASK/ASK, 25 sp.

Jun.: Prinsesse Birgitte/A. Schönwandt ROMA/ASK, 84 sp.

Beg.: John Struve/John Michelsen KDAK/HMK, 15 sp.

Den følgende lørdag, 7. oktober, kørtes 5. afdeling med Frederiksværk A. K. som arrangør. Ruten var her 160 km, og der var 57 startende vogne. Ejner Olsen/Ole Nielsen, ASK, der i forvejen

havde en førsteplads og en andenplads, blev med klassesejren favoritter til Sjællandsmester-titlen, kraftigt truet af Frøkjær-Jensen/Kjeld Bengtson.

Klassevindere:

Sen.: Ejner Olsen/Ole Nielsen, VW.

Jun.: Jørgen Nielsen/Jeppe Andersen, DKW.

Beg.: Mogens Friis/Ove Jensen, Volvo.

Et af Jyllands anerkendte, gode løb er Champion-løbet, som arrangeres af Silkeborg AMK og i år kørtes den 23. sept. med start i Brødstrup. 47 deltagere. Klassevindere:

Sen.: H. Henriksen/O. Eriksen AAS, 10 sp.

Jun.: G. Willumsen/E. B. Jensen SAMK, 26 sp.

Beg.: Aage Nielsen/Ib B. Nielsen AAS, 26 sp.

FRA RALLYFRONTEN...

De Tusind Søers Rally (Finland) vandtes af Aaltonen/Nurmimaa i Mercedes 220 SE. I samme mærke men med tyskeren Böhringer vandt Aaltonen det polske rally.

Arrangørerne af Liege-Rom-Liege, som i år var blevet til Liege-Sofia-Liege, nåede et skridt videre i bestræbelserne for at få alle til at gå ud af løbet. Kun 8 af 85 startende nåede tilbage — resten var spredt på den 5000 km lange rute! Løbet var en stor triumf for Citroën, der besatte 1., 3. og 5. pl. Hans Joachim Walter i Porsche Carrera besatte andenpladsen og fører kraftigt i kampen om Europamesterskabet.

LØBSKALENDER. NOUEMBER

DAU - DMU

4. nov. Løgstør OMO, Sønderborg AMS (JM), Frederiksborg AMK (SM).

11. nov. Nordjysk AS, KDAK/Sp/Åbenraa, Fakse OMK, SMK, Roskilde, Århus MKA (Gredanaløbet).

18. nov. Kolding AC, Jydsk AS (Hobro) (DM), KDAK, Sp/Sønderborg, KDAK, Sp/Odense, Næstved MK, MK Borup og Omegn, Gadstrup OOK, Helsingør MK.

25. nov. Aarhus AS, KDAK, Sp/Hjørring, Næstved AC, Nordre Birks MK, KDAK, Sp/Kbhvn. (Rally Viking).

2. dec. ASK, Kbhvn. (DM), Silkeborg AMK (Silkeborgløbet).

JMO

4. nov. Bedsted, Ulfborg, Vemb.

11. nov. Nykøbing M., Ringkøbing, Grindsted.

12. nov. Haderslev.

15. nov. Ribe.

18. nov. Thisted, Vinderup, Skjern.

25. nov. Varde.

30. nov. Videbæk.

3. dec. Bramminge.

FMOU

4. nov. Tempo.

11. nov. Svendborg.

25. nov. Middelfart.

2. dec. Centrum.

TIL FODS



Læg mærke til fortovet. Læg mærke til folk på fortovet. Se nu for eksempel de to mænd passere hinanden. Hansen kommer i nordlig retning langs husmuren, Sørensen er på vej sydpå. Fortovet er smalt. De to mænd styrer lige mod hinanden men støder selvfølgelig ikke sammen. De standser op foran hinanden, vil begge to passere til den samme side, så forsøger de på samme tid til den anden side, smiler, bliver enige om fortsætter hver for sig deres gang.

Hansen har travlt og skridter godt afsted. Han passerer hr. Petersen, som overhovedet ikke lægger mærke til, at Hansen har det lange ben foran. Petersen giver plads, så Hansen kan komme forbi.

Petersen går så vidt man kan se i et par sko til 75 kroner. Hansen har taget sine fine Bally-sko på i dag. 150 kroner gav han for dem. Han var enig med sin kone om, at det bedst kunne betale sig at købe godt og derfor også dyrt fra starten. Hansen har en god fornemmelse i sine dyre sko. De sidder godt på fødderne, klemmer overhovedet ikke. Det er måske en af grundene til, at Hansen kan holde sit ubesværede tempo. Han passerer andre herrer på gaden, men de har travlt med at kikke på forretninger, piger og hvad man nu ellers kikker på.

Hansen er så optaget af et møde han skal til. Han må koncentrere sig om, hvad han nu skal sige, hvis direktør Halvor siger sådan og sådan. Hansen ser ned for sig på fliserne, der iler bort under hans travle fødder.

Som han går og intet ser, ramler han ind i en anden travl herre. Der sker ikke noget, de støder bare sammen og ser lidt forvirrede på hinanden. Hansen mumler undskyld, for han er flov over, at gå i sine egne tanker. Den anden siger også undskyld, han er lige så flov over at gå i sine egne tanker...

Drej kameraet fra fortovet ud på kørebanen. Der kommer Christensen i sin Taunus 17 M. Han har travlt, for han skal til et møde. I modsat retning kommer Ingvorsen. Kørebanen er ikke så

bred, og det ser ud til, de vil støde sammen, men de støder selvfølgelig ikke sammen. Christensen sætter forinden hånden på sit bilhorn, og Ingvorsen sætter hånden på sit. Christensen har indstalleret et FIAM kompressorhorn, der ordentlig kan høres i gaden. Sådan et horn har Ingvorsen ikke, men de kan begge tydeligt høre hinanden. Bilerne passerer med nogle centimeters luft imellem. Christensen ser irriteret på Ingvorsen, og Ingvorsen truer vredt af Christensen, for han mener, ligesom Christensen, at den anden var alt for langt ude mod kørebanens midte.

Christensen fortsætter nordpå. Han har travlt som sagt, og stryger forbi hr. Mortensen. Han er helt oppe på siden af Mortensen, da Mortensen opdager en Taunus på sin side. Så synes Mortensen, at denne Taunus har lovlig megen fart på, og han mener ikke, der ligefrem er grund til at skulle lade sig trænge ind til siden, for at en anden skal få afløb for sine tilbøjeligheder. Derfor bliver han liggende, hvor han kører. Ja, han giver ovenikøbet den nu dyttende Christensen en lille lærestreg ved at trække nogle grader længere ud mod midten.

Christensen ved, at man venter ham til dette møde, og han begriber ikke hvorfor denne mand er så ondskabsfuld, at han ikke lader ham passere. Det er grunden til at han bruger sit FIAM kompressorhorn, een gang, to gange, og endnu en lang, skingrende gang.

Så trækker Mortensen lidt til siden. Christensen suser forbi, og Mortensen optager forfølgelsen, for en fløs i en

Taunus skal ikke ustraffet overhale ham og hans folkevogn. Det lykkes Mortensen at holde sig bag Christensens kofanger, men han er lige ved at støde sammen med Christensen, da Christensen må bremse kraftigt op. Så truer Mortensen af Christensen, der lader som han slet ikke ser på Mortensen i bakspejlet.

Christensen øger sit tempo for han under ikke Mortensen succes med overhalingen — og iøvrigt har Christensen travlt. Måske går det lidt for stærkt. I en rundkørsel når Christensen ikke at bremse helt op for en højrekommende bil. Der bliver ganske små buler i begges skærme — men sikke en ballade de kan sætte igang. Christensen påstår den anden kørte uforvarsomt hurtigt, og den anden kalder Christensen en motorbølle, der ikke engang kender færdselsreglerne og ved man skal holde tilbage for færdsel fra højre.

De skændes så højt og så vredt, at andre mennesker må blande sig i det. Kun fordi mange, mange andre biler danner kø og trutter og dutter, finder de to vrede mænd hver for sig deres bedste og sidste skældsord frem, samt noterer hinandens indregistreringsnumre og forsikringsselskab.

På resten af vejen til mødet bruger Christensen sit FIAM kompressorhorn overordentligt flittigt...

Hvorfor er et par herresko så fredelige, og hvorfor virker biler som de gør?
brorrasmus

NU -endnu mere Sunbeam i den **NY HILLMAN** *Sunbird 1600*

Vil De i tilgift til økonomi, sikkerhed og familiekomfort have den køreglæde, som kun en rigtig sportsvogn kan give Dem - så bed nærmeste BRITMO forhandler om en gratis prøvetur i den nye HILLMAN SUNBIRD 1600

Kr. excl. lev. **17.575.-**



IMPORT: BRITMO A/S



Verdensmester i formel 1 racervogn Jack Brabham udtaler:

Der er ægte sportsvogn i Hillman Sunbird 1600. Jeg er overrasket over, at en så rummelig og komfortabel vogn har så fine køreegenskaber - dens vejbeli- genhed er simpelthen fantastisk. Jeg har selv en Sunbeam Rapier, og jeg kan stå inde for, at der er en masse Sunbeam i Hillman Sunbird 1600.

Verdensmester

Phil Hill



Mange af den internationale bilsports folk regner i dag den amerikanske kører Phil Hill for at være en af verdens tre bedste kørere. Det synes således, som om verdensmesterskabet for Grand Prix-kørere i 1961 ikke er faldet helt ved siden af, selvom den krævende sport er stærkt præget af tilfældigheder.

Naturligvis kan Phil Hill i ikke ringe grad takke den omstændighed, at Ferraris vogne i år har været teknisk absolut overlegne. Men ingen vil med rette kunne benægte, at han virkelig har talent.

Phil Hill viste f. eks. sine evner sidste år, da de små engelske Cooperé, Lotus'er og B. R. M.'er kunne løbe fuldstændig om hjørner med Ferrarierne, der var underlegne i køreegenskaber. Han sikrede sig en smuk 3. plads i Monaco og lå som nr. 2 i Spa bag Brabham, indtil han måtte gå i depot så længe, at han faldt tilbage på 4. pladsen. I Rheims havde han et vældigt slag med Brabham, indtil vognen brød sammen. I det britiske Grand Prix blev han nr. 7 på en bane, som hverken passede ham eller Ferrarien. På Brands Hatch placerede han sig som nr. 4 i en vogn, der var håbløst uegnet til banen. I Oporto holdt han ved strålende kørsel 2. pladsen, indtil vognen atter brød sammen. Det må indrømmes, at disse præstationer var brillante i betragtning af, at vognen var forældet, alt for tung — og vanskelig at køre. Efter al sandsynlighed ville kun to andre kørere kunne have klareret sig lige så godt med 1960-Ferrarien.

Phil Hill er født i Californien som søn af postmesteren i Santa Monica. Så langt tilbage han selv kan huske, har han kunnet li' biler. Som dreng skulkede han fra Baseball, idet han foretrak at traske rundt på bilkirkegårde og kikke på de gamle biler.

Fra skolen gik han til universitetet og studerede forretningsadministration. Da han syntes, at det ikke gik hurtigt nok med at komme nogen vegne, stak han simpelthen af en dag og begyndte at arbejde på et værksted. Han købte en M. G. T. C. og deltog i nogle løb, og han fandt hurtigt ud af, at han kunne lide sporten, men betragtede den dog ikke på dette tidspunkt som et fritidsjob.

Det varede ikke længe, før Phil Hill blev mere og mere aktiv på racerbanerne — og med større og større held. Efter en periode præget af uvidenhed om,



hvad sagen drejede sig om, blev hans kørsel så meget bedre, at han fik tilbudt biler, så han ikke længere behøvede at skaffe vogne til løbene selv.

Til sidst fangede hans kørsel Ferrari-folkenes opmærksomhed, og han blev inviteret til at køre på Ferraris officielle fabrikshold i sportsvognsløb. I 1958 vandt han det argentinske 1000 km løb, 12 timer løbet i Sebring og Le Mans løbet for Ferrari, og derefter anbragte Ferrari ham i en Formel 1 vogn for første gang i Monza.

Phils karriere er karakteristisk ved, at han er gået fri af uheld. Han kan køre lige på grænsen til en katastrofe og stadig bevare den fulde kontrol over sin vogn. Før løbene er han nervøs uden at lægge skjul på det. Han kan ikke holde sig i ro et minut og er tilbøjelig til at snerre ad folk, der begynder at snakke til ham, når han har tankerne vendt mod det kommende løb. Han er en enspændernatur, der ikke befinder sig godt i flok, men foretrækker at være sammen med nogle få gode venner som Richie Ginther og Dan Gurney og deres koner.

Den nye verdensmester klæder sig skødesløst. Hvis man ser ham i et jakkesæt, kan man være ret sikker på, at han er på vej til et eller andet officielt, som han iøvrigt helst ville blive væk fra. Normalt har han bare et par lærredsbukser og en skjortebluse på. Selvom han har været på kanten til at blive gift tre eller fire gange, er han stadig ungkarl. Ægteskab kan efter hans mening ikke forenes med racersporten.

Phil Hills hovedinteresse, bortset fra biler, er musik. Han slapper af ved at høre på koncert eller opera, og han har efterhånden samlet sig en ganske betydelig viden om den musik, som han elsker.

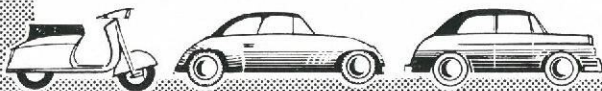
Phil Hill er den første amerikaner, som har opnået G. P.-verdensmesterskabs-titel, men bliver næppe den sidste. Amerikanske kørere er i en hidtil ukendt grad begyndt at præge den internationale bilsport. At Phil Hill blev den første, var iøvrigt forudset allerede af bl. a. verdensmesteren i 1958, Mike Hawthorn, der efter en af Phil Hills præstationer bemærkede, at han var et udpræget verdensmesterskabs-emne.

Forsikret *rigtigt* -
er meget vigtigt...



- der er De altid sikker
på en god dækning

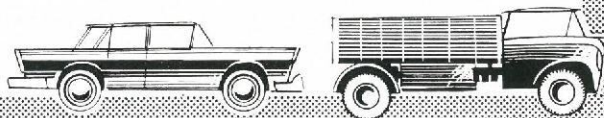
Hovedkontor: Vestergade 98 . Odense . Tlf. 11 47 15



FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
I D U N
(Jydsk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer *også*
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 2 70 27



**spare
tid
og
penge**

BEVIS	
Normalt	Med MOLYKOTE
hver 1.500 km	hver 5.000 km
smøring .. ca. kr. 7,50	smøring kr. 12,00
3 l. olie .. ca. kr. 9,00	3 l. olie .. ca. kr. 9,00
ialt kr. 16,50	+ Molykote A kr. 8,50
på 30.000 km 20 gange	ialt kr. 29,50
kr. 330,-	på 30.000 km kun 6 gange
	kr. 177,-



MOLYKOTE-SERVICE
OVER HELE DANMARK
forlang stationsliste tilsendt

MOLYKOTE® A

nu i portions-pakninger
til alle vognmærker
- også til Deres

**MOLY
KOTE®**

**5.000 km
smøre-service
en direkte
besparelse
på 153 kr.**

Jungfalk & Mulvad

AKTIESELSKAB

BYen 7214-7314 (061) 3-17-78

Vesterbrogade 6 D København

AARHUS

Havnegade 34

gør som den erfarne bilist - brug MOLYKOTE's 5.000 km smøring og kør billigere, bedre og længere

Luk op for det elegante
- sid ind i Peugeot, og
mærk hvad fransk komfort
og temperament vil sige...
Hver del en fordel.

PEUGEOT

- køreglæde i overmål...



IMP.: NORDISK KAROSSERIFABRIK A/S SVENDBORG