

Fart & Form

ALT OM BILEN

Prøvekørsel: Ford
Cortina og Taunus 12M

En beskrivelse
af Opel Kadett



Fart & Form

ALT OM BILEN



Kadett vender tilbage til Opel-familien
(Se artiklen side 18)

Indholdsfortegnelse:

Vi prøvekører to Ford-nyheder: Taunus 12M og Consul	
Cortina	3
Torino Motor Museum	8
Grand Prix Italien	11
Salon de Paris	12
Udviklingschef hos Mercedes-Benz	16
Vi præsenterer Opel Kadett..	18
Lyddæmpning af Go-Kart ..	20
MC-nyt	22
Forhandlerlister	24-34

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

Lyskrig på landevejen

Kender De den motorfører, som ikke kan lade være at kippe med lyskontakten for op- og nedblænding, når han bevæger sig ud i natten?

Forhåbentlig kender De ham ikke privat, for så skulle De tage en alvorlig diskussion om den farlige fremfærd, men de fleste af os har mødt et eksemplar af racen under mørkekørsel.

Det er motorkørere af et særligt temperament, der absolut skal lege med lyset, selv om den modkørende forlængst har blændet ned. Møder to lidelsesfæller hinanden, kan resultatet blive en sand »lyskrig«, og hvad dette betyder for færdselssikkerheden, er vist indlysende...

Ideen med at gøre sin modpart opmærksom på, at han bedes blænde ned, er ikke urimelig, men lad det blive ved et enkelt blink. Det er ikke Deres opgave at optræde som »hævner« på landevejen, og måske har modparten tænkt sig at blænde ned sekundet efter.

Har lyshypokonderne mon nogen sinde spekuleret over, om ikke netop deres egne lygter er så dårligt indstillet, at modkørende ikke kan tro andet, end der køres med langt lys?

Fjernprojektører og tågelygter, der ses i stadig stigende antal som ekstraudstyr, har ikke gjort »lyskrigen« mindre alvorlig. De pågældende lygter er godkendt, og når de ellers er rigtig indstillet, kan det ikke nytte, man lader misundelse give sig udslag i en blinkekrig.

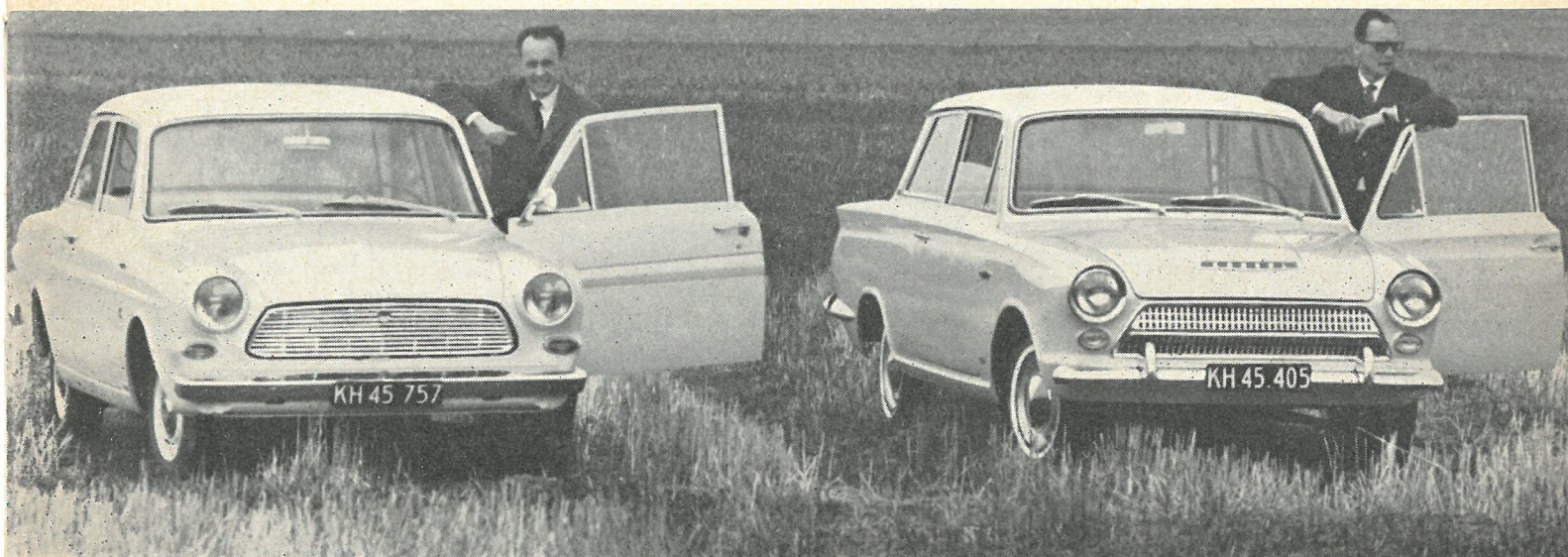
Vi må indstille os på, at tre-fire forlygter på en bil kan høre til nattens orden. Desværre er det ikke alle udstyrsglade bilister, der er lige omsorgsfulde ved indstillingen, og da er et sådant køretøj naturligvis en forbandet gæne i trafikken.

Så meget om alle de andre med forkert lygteføring, for selv har vi den side af sagen i »forskriftsmæssig orden« - eller har vi ...?

PS. På FDM's prøvestationer landet over er man i gang med lygte- og bremseprøvekampagnen. Derfor: Vil De være på den sikre side både over for loven og Dem selv, bør De ofre den tid, det tager at få to af de vigtigste komponenter i bilen kontrolleret og eventuelt justeret.

F. L.

FRANZ GIERSING & J. VOIGT-NIELSEN

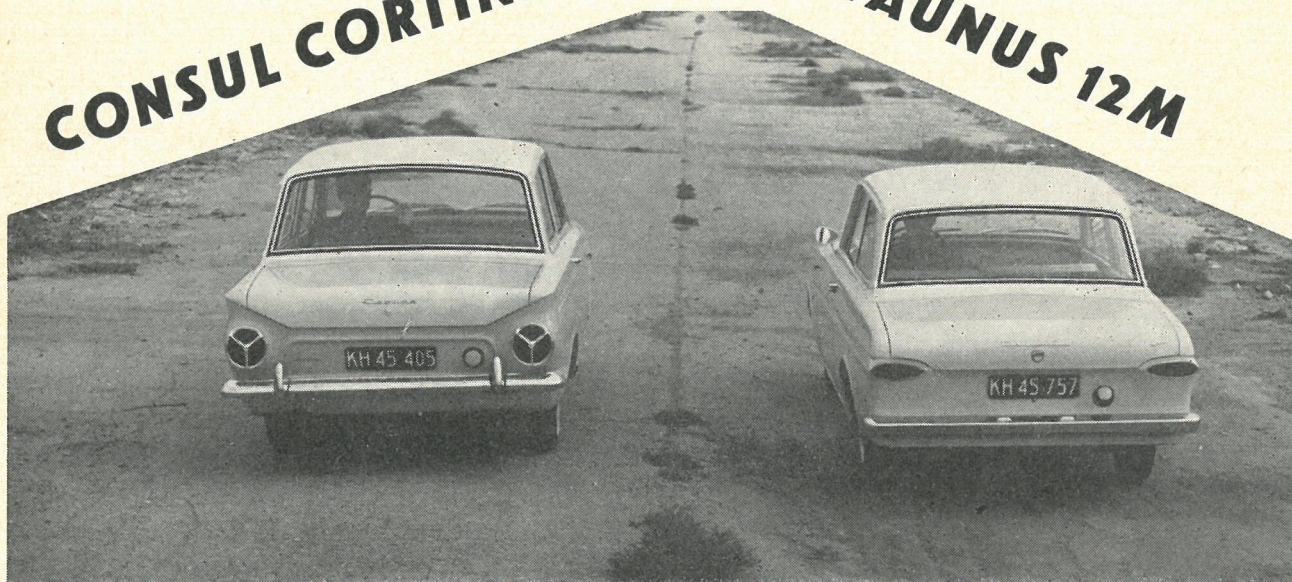


Efter vor mening har Cortina (th) også i sit ydre et plus i forhold til Taunus 12M, men begge vogne er harmonisk formgivet - uden dog at bryde nye baner.

PRØVEKØRER

CONSUL CORTINA

TAUNUS 12M



En gammel tysk startbane har gennem længere tid fungeret som en udmærket prøvebane for de forskellige vognes af-fjedring og komfort.

Taunus 12 M, født Cardinal, undfanget i Detroit og opvokset i Köln, havde man på forhånd hørt en hel del om; forhjulstræk, V-4 motor, nyt kølesystem, nederste forhjulsophæng forankret i transmissionshuset og øverst en tværliggende bladfedjer; bagtil en let, stiv bagaksel ophængt i langsgående bladfedjere. Ud fra disse specifikationer kunne man forudse, at Cardinale, der oprindeligt var helt eller delvis bestemt for det amerikanske marked som en konkurrent til VW, måtte blive en usædvanlig rummelig vogn med mulighed for gode køreegenskaber. Specifikationerne kunne også læses som et direkte skud mod de svagere punkter i VW'en.

Om den engelske Cortina vidste vi derimod ikke meget på forhånd; den viste sig at være en tilsyneladende ganske konventionelt konstrueret vogn, men med et højt ukonventionelt forhold mellem størrelse og motorkraft på den ene side, vægt og pris på den anden.

Efter nærmere sammenligning af de to vogne stod det os klart, at uortodokse konstruktioner ikke er nogen dyd i sig selv, om end de kan være nok så spændende.

Det er efter vor mening tvivlsomt, om Taunus 12 M er en lige så attraktiv vogn som Cortina. Taunus 12 M må som en uortodoks nykonstruktion have været langt dyrere at sætte i produktion, og det havde vel derfor været rimeligt, at denne vogn enten var bedre eller billigere end Cortinaen, der imidlertid tager begge stik hjem. De øjeblikkelige markedsforhold i Europa medfører naturligvis, at Cortinaen opnår en toldmæssig begunstiggelse i forhold til Taunus 12 M, men vi har forstået, at en sammenligning af de to vogne af fabriks pris viser, at den engelske vogn stadig er den billigste.

Efter at have kørt 1200 km med de to vogne er det vort indtryk, at Cortinaen på intet punkt har svært ved at hævde sig over for Taunus 12 M, der hvad acceleration og støjniveau angår er klart handicappet. Taunus 12 M's køreegenskaber havde mange fine sider, og under ganske almindelig kørsel var det på de nærmeste umuligt at afgøre, om vognen var for eller baghjulstrukket. Gik man derimod friskere til sagen, var Cortina igen den overlegne.

Cortina leveres to forskellige udgaver, og den billigste er efter vor mening langt den bedste. Den dyrere model, der dog stadig er billigere end Taunus 12 M, har bænksæde og ratgear, og grunden til, at man skal betale merpris for dette udstyr, kan formentlig føres tilbage til Fords oplysning om, at kun 5% af de engelske kunder vælger en vogn med ratgear og bænksæde. Ser man på de engelske eksporttal, stiger denne procent dog til 60. Alligevel bliver der majoritet for en vogn med guldgear og to enkeltstæder, og i kraft af den større produktion kan typen leveres noget billigere.

Vi har prøvet begge udgaver, og bænksædet viste sig så levende affjedret, at det var vanskeligt at holde styr på kroppen; ratgearet var mere akceptabelt, men på dette punkt er Taunus 12 M dog væsentligt bedre. Den bedste løsning var imidlertid så afgjort den billigste Cortina-model med separate forstole og guldgear.



Her ses Taunus 12 M, født Cardinal, i en attitude, der synes at bekomme hans velværværdighed mindre godt.

Cortina motoren er en videreudvikling af Angliaens, hvis slaglængde er øget ca. 10 mm, således at slagvolumen kommer op på 1193 cc og afgiver 54 hk ved 5.000 o.p.m. Det selvbærende chassis følger stort set de kendte Ford-konstruktioner med forhjulene monteret i Mac Pherson fjederben og bagakslen ophængt i to langsgående bladfedjere – kun 5/12 af bladfedjeren ligger foran akslen, og denne asymmetriske ophængning har til formål at reducere rusk i kardanakslens kryds; et fænomen der tillige forringer affjedringen. Bladfedjernes bøjningsvinkel vil med den anvendte ophængningsmetode også resultere i en mere behersket styring fra bagakslen, når vognen krænger under kørsel gennem en kurve.

Vognen er ikke blot forbavsende stor – men forbavsende velkørende, når man tager i betragtning, at det trods alt er en relativ lille vogn med et meget stort karrosseri... der ved en opmåling viser sig at være en anelse større end Taunus 12 M for alle de vigtigste måls vedkommende og praktisk talt ligger på linje med målene for Consul 315.

Motormæssigt er der ikke meget at sige om Cortinaen, ud over de samme lovord, som allerede er sagt om Angliamotoren, der ubesværet afgiver en stor topydelse og har et godt drejningsmoment. For Cortinaens vedkommende ligger dette sidste på 9,45 kgm, medens Taunus 12 M trods praktisk talt samme slagvolumen kun ligger på 8,5 kgm; for begge motorens vedkommende ved 2.700 o.p.m., og begge beregnet efter SAE normer. V-4 motorens maximaleffekt andrager 50 hk ved 5.000 o.p.m., og den har næsten samme overkvadratiske forhold mellem boring og slaglængde som den engelske motor. Cyklindrene er V-stillet i en vinkel på 60° med højre cylinderrække forskudt fremefter. Layout'et giver naturligvis en usædvanlig kompakt motorfacon, og heri ligger dets afgørende tiltrækning. Som en 4-cylindret, 4-takts motor med jævne tændingsimpulser må to af stemplerne gå i topstilling samtidig med henholdsvis arbejdstakt og udstødningstakt. Tændings-

følgen er 1-3-4-2, og krumtappens fire slag er fra forreste cylinder nummeret 1-3-2-4, med cylinder nr. 1 og 2 på højre side. Ville man forestille sig den radiære placering af krumtapsølerne og starter med cylinder nr. 1, får man følgende billede: Søle nr. 3 er 120° efter nr. 1, nr. 2 er 60° efter nr. 3 og nr. 4 er 120° efter nr. 2; der er en afstand på 60° mellem nr. 4 og 1 – i alt 360°. Krumtappen er monteret i 3 hovedlejer, og krumtapsølerne nr. 1 og 4, 2 og 3 er radiært forskudt i en vinkel på 60°. Hele krumtappen er kun 34 cm lang og kun forsynet med kontravægte på hver side af første og sidste krumtapslag.

De kræfter, de udløses under krumtappens rotation, kan sammenlignes med to modsat roterende masser, og for at opnå en fuld afbalancering, er det nødvendigt at montere en særlig balanceaksel, der er placeret parallelt med krumtappen, men med modsat omløbsretning. Akslen drives fra et fibertandhjul ligesom knastakslen, der ligger højt placeret midt i V'et og muligvis usædvanlig lette stødstænger. Som det fremgår af tegningen, er der ikke monteret nogen ventilatorvinge, og herved er der mere end kompenseret for det krafttab, der medgår til drift af den usædvanlige balanceaksel. Indsugningsmanifoldet er støbt i aluminium og tempereres af kølevandet for at holde koldstartsforbruget nede. Hver cylinder er omgivet af vandkapper helt op til forbrændingskammeret, og kølesystemet er opdelt i to kredsløb med varmeapparatet anvendt som radiator i det primære kredsløb. Når kølevandstemperaturen kommer op over 80°, åbner en termostat for det sekundære kredsløb, der består af en forseglet koler, mindre end halvt så stor som sædvanlig og placeret i venstre side foran motoren. Kommer vandtemperaturen op over 95°, sætter en termokontakt blæseren på varmeapparatet i gang, og den varme luft ledes ud under vognen, medmindre man ved hjælp af de normale instrumentknapper ønsker at få den ind i vognen. På prøveeksemplaret sluttede termokontakten strømmen

til blæseren under almindelig frisk kørsel, og selv om der ikke er åbnet for varm-luft-tilførsel til vognen, kan man tydeligt høre blæseren. Om systemet har nogen komfortmæssig fordel forekommer derfor tvivlsomt, men det giver uden tvivl en besparelse i produktionsudgiften samt en vægtmæssig gevinst på et særlig vigtigt sted i konstruktionen.

Transmissionen består af en kompakt enhed indeholdende svinghjul, kobling, differentiale, gearkasse og transmissionsdelene til drivakslerne. Hele motoren og forreste del af transmissionsenheden er monteret foran forakselinjen, og transmissionshuset indgår som lejekonsol for de underliggende triangler i forhjulsophængningen, der øverst er indbyrdes forbundet med en tværliggende bladfjeder.

Da en forhjulstruktet vogn som bekendt er tilbøjelig til at få ret udtalte understyringstendenser, har man ønsket at regulere disse ved at montere en krængningsstabilisator på baghjulsophængningen.

Begge vogne er forsynet med fuld-synchroniserede 4-trins gearkasser, og i betragtning af de lave salgspriser virker de forbavsende gennemførte; måske lige med undtagelse af Taunus 12 M's malede lygtekranse, hvor der til gengæld på Cortinaen lanceres en raffineret ny facon, der klæder vognen godt og selvfølgelig er forchromet. Instrumenteringen omfatter alt, hvad man med rimelighed kan forvente – og hvoraf meget for ganske få år siden var ekstraudstyr. Bagagepladsen er aldeles fantastisk; 560 liter for Taunus 12 M og ikke mindre end 590 liter for Cortinaen.

Om det skal være, er der plads til 3 voksne på bagsædet, og i bænksæde-typen går det vel også an med 3 voksne på forsædet for en kortere bemærkning. Det helt flade gulv i Taunus 12 M er naturligvis en betydelig fordel, hvis man på længere ture har brug for en så ekstraordinær udnyttelse af passagerkapaciteten.

I den dyrere Cortina model med ratgear er anvendt en ny konstruktion med tre kabler, der overfører gearstangens bevægelser til gearkassen. Kablernes længde er lette at justere ved hjælp af særligt service-værktøj, og systemets

fordel kommer navnlig frem i en produktion, der omfatter både højre- og venstrestyrede modeller. Der er ikke samme præcise bevægelse i gearskiftet som i Taunus 12 M, men mekanismen virkede nu ikke værst.

Cortina-motoren har en behagelig blød og smidig gang, der er fri for vibrationer i hele det normalt anvendte omdrejningsområde. 3. gear rækker forbavsende højt – et pænt stykke over en effektiv hastighed på 100 km/t, men accelerationsmæssigt betaler det sig bedre at skifte til 4. gear ved ca. 95 km/t.

Ratstammen kunne uden skade have været en del kortere, så føreren havde lettere ved at opnå den ideelle kørestilling. Køreegenskaberne var helt forbavsende. Vi havde frygtet, at den »store krop ville få svært ved at styre benene«, men sandheden er, at Cortinaen er en af de mest velkørende europæiske Ford-vogne, der er bygget. Styretojet er af kuglekredsløbstypen – ligesom på Taunus 12 M – og man kan virkelig tillade sig at bruge det, uden at vognen kommer på glatis; hjulene holder sig villigt i kontakt med vejbanen, og der er en god balance i vognens affjedring. Baghjulene viser ingen udskridningstendens, og selv ved abrupte ratbevægelser midt i en kurve har vognen ikke nogen foruroligende tendens til at lægge sig over på det uønskede forhjul.

Bremsetromlerne er ikke særlig store, men belægningen relativ bred, og selv ved et let pedaltryk afgiver de tilfredsstillende bremsekraft. Vognens udmærkede retningss stabilitet var stadig bevaret under hårde opbremsninger, og forpartiet dykkede ikke mere, end hvad der er sædvanligt.

Alt i alt var Cortinaen en helt igennem glædelig overraskelse. Den er forbavsende fri for skyggesider, og dens evidente rummelighed er trods de konventionelle midler ikke opnået på bekostning af andre vigtige egenskaber. Af ydre ligger dens repræsentative kvalifikationer mindst en klasse over mellemklassens hidtidige standard, og interiøret er om end ikke luksuriøst så dog udført med samme forbedrede finish, som har været karakteristisk for flere andre engelske vogne i den senere tid.

Springer man fra Cortinaen til Taunus 12 M, lander man på et knaldhårdt bænksæde, der måske bliver behagelige med brugen. Den virker ligeså rummelig som Cortinaen, men førerens kørestilling er handicappet på de samme punkter; ratstøjen kunne uden skade afkortes 2–3 tommer, og det ville samtidig betyde en lettelse for særlig høje biler under ind- og udstigning. Der er tre argumenter for ratgearet i denne vogn; dets konstruktion er præcist, gearkassens placering gør løsningen naturlig, og det ville virke meningsløst med en gearstang midt i gulvet, når man nu har ofret så meget på at få fjernet den gamle kardantunnel. Om der derimod er noget større praktisk perspektiv i muligheden af at køre tre på forsædet, tvivler vi på.

Når motoren startes, spidser man straks øren, – gangen virker usædvanlig knurrende, og vil man sige det onskabsfuldt, vækker den minder om en diesel. Karakteristikken rammer dog ikke plet, for man værner sig til lyden, om end den stadig ligger i et påfaldende brutalt leje.

Vi lod de to vogne accelerere samtidigt fra stående start; Taunus'en viste sig alvorligt handicappet i forhold til den letløbende Cortina, der simpelt hen stak af, uden at der var det mindste at stille op. For at bevare venskabet uden skår byttede vi vogne et par gange, men resultatet blev nøjagtig det samme, og selv om vi kørte Cardinal'en op i et omdrejningstal, der ville have fået dens gejstlige fædre til at korse sig, var der ikke noget at stille op, den blev til en stadig mindre klump i Cortina'ens bakspejl. Det skal bemærkes, at vi under starterne til accelerationsprøver konstaterede, at man bag rattet i Cortina'en og med lukkede vinduer var i stand til at høre Taunus-motorens acceleration tydeligt, mens det omvendte ganske afgjort ikke var tilfældet.

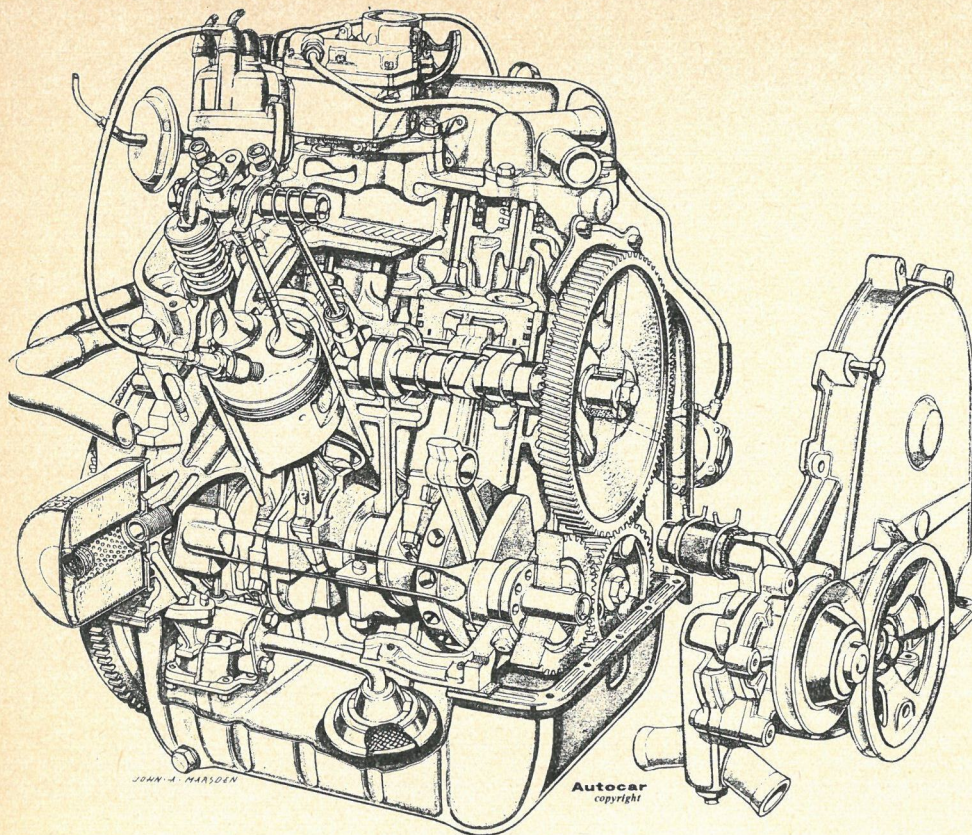
Efter at de to vogne var kommet fri af hinandens selskab, virkede Taunus'en mere tilfredsstillende. Rattet er usædvanlig letløbende, og man kan køre årevis i denne vogn uden at komme i nærmere kontakt med begrænsningerne i dens køreegenskaber, men for den, der ønsker det, er det på den anden side heller ikke svært at demonstrere dem. Den forhjulstrukne vogns tilbøjelighed til at skifte fra under- til pludselig overstyring, når speederen slækkes midt i en kurve, er Taunus 12 M absolut ikke fremmed for. Fænomenets tilsynekomst forudsætter blot en lidt mere overlagt kørsel end den, man normalt betjener sig af.

En pludselig forøgelse af styreindslaget midt i en kurve medførte en for voldsom vægskoncentration på det uønskede forhjul, og samtidig løftedes det inderste baghjul kraftigt. Det sidste spiller dog ikke nogen større rolle, da vognen er forhjulstruktet, og sidebelastningen naturligvis koncentrerer sig på de to udvendige hjul – men det ser dumt ud. Det udvendige forhjul kommer derimod ud for en sådan overbelastning, at det reducerer førerens kontrol over vognen. Den fotograferede manøvre lod sig provokere frem gang efter gang uden mindste vanskelighed.

Cortina's køreegenskaber var en glædelig overraskelse. Vi havde ventet, at den store krop ville få svært ved at styre benene, men den viste sig tværtimod særdeles afbalanceret og målbevidst.



Fortsættes næste side



V-4 motoren i Taunus 12 M har mange interessante detaljer; hver cylinderrække hælder 30°, afbalanceringen af krumtappen er uhyre kompliceret og forudsætter en særlig balanceaksel, der ses monteret på højre side af krumtappen. Motorophængningen - samt den særlige anvendelse af transmissionshuset som forankringspunkt for forhjulsophængets underliggende trekant - har vanskeliggjort en tilfredsstillende støj- og vibrationsdæmpning. Det særlige kølesystem har overflødiggjort en ventilatorvinge.

Bremsetromlerne er lidt større end på Cortina'en, men bremsekraften er sværere at dosere. Den havde tilbøjelighed til at skifte fra næsten ingenting til et ukontrollabelt maximum ved en ringe ændring i pedalytrykket.

I ingen af vognene er klimaanlægget fuldt udbygget. For Cortina'ens vedkommende er det således ikke muligt at få varm luft til benene og kold luft til

hovedet samtidig. I Taunus 12 M lader det sig gøre at få kold og opvarmet luft samtidig, men i den temmelig håbløse kombination: kold luft til benene og varm luft til hovedet. Dette er selvfølgelig en tanketorsk, der vil blive forbedret; prøvevognen hørte til den første serie, og fra et rent teknisk synspunkt er det selvfølgelig unfair at foretage en så direkte sammenligning mellem de to vogne, som vi har gjort, fordi den ukonventionelle konstruktion nødvendigvis tager længere tid at perfektionere.

V-4 motorens slagvolumen vil kunne øges ganske betydeligt, teoretisk helt op på 2 liter, og køreegenskaberne er der ganske givet store muligheder for at udbygge. Hvad selve passagerkomforten

Cortina og Taunus 12M

angår, synes den at ligge fuldt på højde med Cortina'ens. Vognens affjedring vil sikkert forekomme mange behagelig, og der er gennemgående også en ganske god finish over interiøret, om end der er langt igen, før man når op på VW-niveauet. Efterhånden som denne totalt nykonstruerede vogn - Fords første forhjulstrukne - bliver videreudviklet, har den muligheder for at komme på højde med Cortina'en og måske overgå den, men efter vor mening er der et pænt stykke vej, før den når så langt.

Introduktionen af disse to nye vogne har medført en vis uro blandt de rent europæiske fabrikker. Sammenligner man europæisk og amerikansk bilindustri, finder man i USA så få konkurrerende bilfabrikker, at de kan tælles på én hånd, og to af disse fabrikker sidder inde med en »løvens andel« på ca. 5 millioner af et samlet årligt salg på 6 millioner vogne. I Europa har vi omvendt så mange bilfabrikker, at ingen er i stand til på stående fod at nævne dem alle.

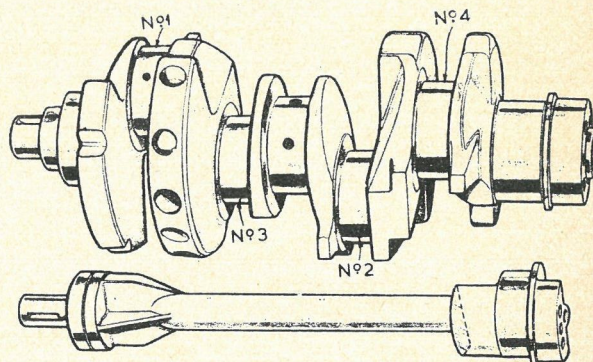
Amerikanerne har årelang erfaring i at skære en konventionel vogn til, så den i en vis forstand giver maximal valuta for pengene. Men det er samtidig en fabriktionspolitik, der har ført til en så uniformeret produktion, at gennemsnitsamerikaneren, til trods for at han kører en vogn, der på mange punkter er bedre end gennemsnitsbilisten i noget andet samfund, er meget nær ved at betragte sin bil som et faktotum i klasse med støvsuger og strygejern. Over for den uhyre effektive, men altfor ensrettede amerikanske produktion står europæerne i dag med en rigt varieret og langt mere fantasifuld bilpark, der ganske anderledes er i stand til at honorere den enkeltes individuelle behov, og heri ligger til syvende og sidst en meget stor del af glæden ved at eje en bil. I USA har man ikke alene gennemrationaliseret produktionen, men også sine kunders behov, og det sidste er en fatal misforståelse, vi nødig skulle begå i Europa.



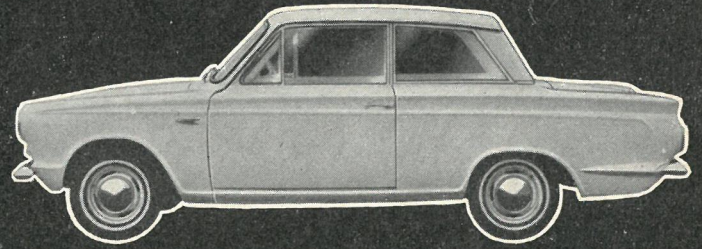
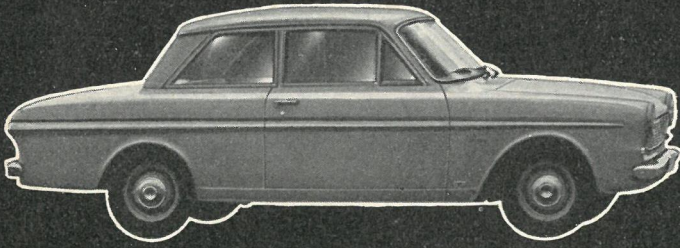
Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

Firmaet De kender

Øverst krumtappen med tre hovedlejer og kontravægte på hver side af forreste og bageste krumtapslag. Plejstangssøle nr. 1 og 2 hører til højre cylinderrække, der ligger forskudt fremefter. Tændingsfølgen er 1-3-4-2. Nederst ses den parallelt med motoren monterede afbalanceringsaksel, der roterer mod krumtappens omløbsretning.



Tekniske specifikationer og prøveresultater for



Taunus 12M og Consul Cortina

Motor:

Cortina: 4-cylindret, topventilet, vandkølet rækkemotor, boring: 80,96, slaglængde: 58,16, slagvolumen: 1198 cc, kompressionsforhold: 8,7 : 1, maksimale effekt 54 hk v. 5.000 o.p.m., maksimale drejningsmoment 9,45 kgm v. 2.700 o.p.m. efter SAE normer.

Taunus 12 M: 4-cylindret, topventilet, vandkølet, 60° V-motor, boring: 80,0, slaglængde: 58,86, slagvolumen: 1183 cc, kompressionsforhold: 7,8 : 1, maksimale effekt: 50 hk v. 5.000 o.p.m., maksimale drejningsmoment 8,5 kgm v. 2.700 o.p.m. efter SAE normer. Specielt kølesystem uden ventilatorvinge og med varmeapparatet som primært kredsløb.

Transmission:

Cortina: tør enkeltpladekobling, hydraulisk aktiveret, 4-trins fuldsynchroniseret gearkasse med følgende totale udvekslingsforhold:

- 1. gear.... 14.62 : 1
- 2. gear.... 9.88 : 1
- 3. gear.... 5.82 : 1
- 4. gear.... 4.13 : 1

Gulvgear er standardmontering, men ratgear leveres mod pristillæg.

Taunus 12 M: tør enkeltpladekobling med fuldsynchroniseret 4-trins gearkasse. Det totale udvekslingsforhold er:

- 1. gear.... 15.23 : 1
- 2. gear.... 8.81 : 1
- 3. gear.... 5.59 : 1
- 4. gear.... 3.78 : 1

Leveres kun med ratgear.

Chassis:

Cortina: selvbærende karrosseri med særlig vidtgående anvendelse af alle karrosseridelen som bærende element. I øvrigt konventionelt opbygget med forhjulene ophængt i MacPherson fjederben med krængningsstabilisator. Bagtil stiv bagaksel med langsgående, halvelliptiske bladfjedre med asymmetrisk montering af bagakslen. Hydraulisk virkende teleskopstøddæmpere for og bag. Bremsetromler med tromlediameter 203 mm, 2 selvforstærkende bakker på forhjul, 1 selvforstærkende og 1 slækkende sko på baghjul, dækdiameter: 520 x 13, styretøj: kuglekredsløb, udveksling 15 : 1, vendediameter: 9,75 m, vægt med fuld tank iflg. vor autoriserede vejning 823 kg, benzintankens kapacitet: 36,4 liter.

Taunus 12 M: selvbærende karrosseri med fremskudt motorplacering og forhjulstræk. Forhjulene ophængt med underliggende triangler forankret i transmissionshus og overliggende tværgående bladfjedre. Baghjul monteret i en let stiv bagbro med halvelliptiske bladfjedre og krængningsstabilisator. Hydraulisk virkende teleskopstøddæmpere for og bag. Bremsetromler med tromlediameter 230 mm for og 200 mm bag, 2 selvforstærkende sko på forhjul, slækkende sko på baghjul, dækdiameter: 560 x 13, styretøj med kuglekredsløb, ratudveksling 22 : 1, vendediameter 10,7 m, vægt incl. fuld tank iflg. vor autoriserede vejning 862 kg. Benzintankens kapacitet 38 liter.

Mål:

Cortina: længde 427,5 cm, højde belastet 138,7 cm, bredde 158,8 cm, bagagerummets kapacitet 591 liter, akselafstand 248,9 cm, sporvidde for og bag 125,7 cm, forsædebredde 137,2 cm, bagsædebredde 135,9 cm.

Taunus 12 M: længde 424,8 cm, højde ubelastet 145,8 cm, bredde 159,4 cm, bagagerummets kapacitet 561 liter, akselafstand 252,7 cm, sporvidde for og bag 124,5 cm, forsædebredde 133,7 cm, bagsædebredde 131,4 cm.

Accelerationstider til effektiv hastighed:

Cortina:	0- 40 km/t	4,4 sek.
	0- 60 "	8,3 "
	0- 80 "	14,5 "
	0-100 "	25,4 "
	Effektiv tophastighed	127,5 km/t
	Stående kilometer ..	44,1 sek. = 81,7 "
Taunus 12 M:	0- 40 km/t	5,2 sek.
	0- 60 "	9,2 "
	0- 80 "	16,6 "
	0-100 "	29,7 "
	Effektiv tophastighed	121,5 km/t
	Stående kilometer ..	42,3 sek. = 85,0 "

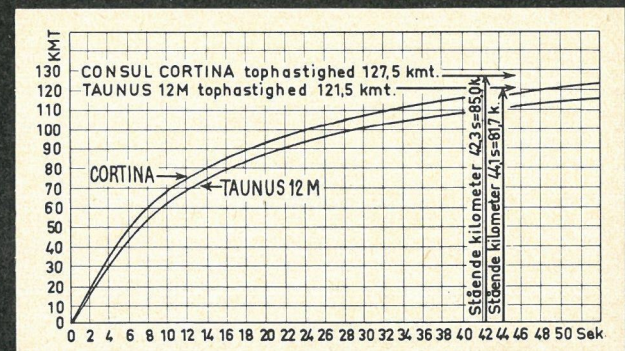
Benzinforbrug:

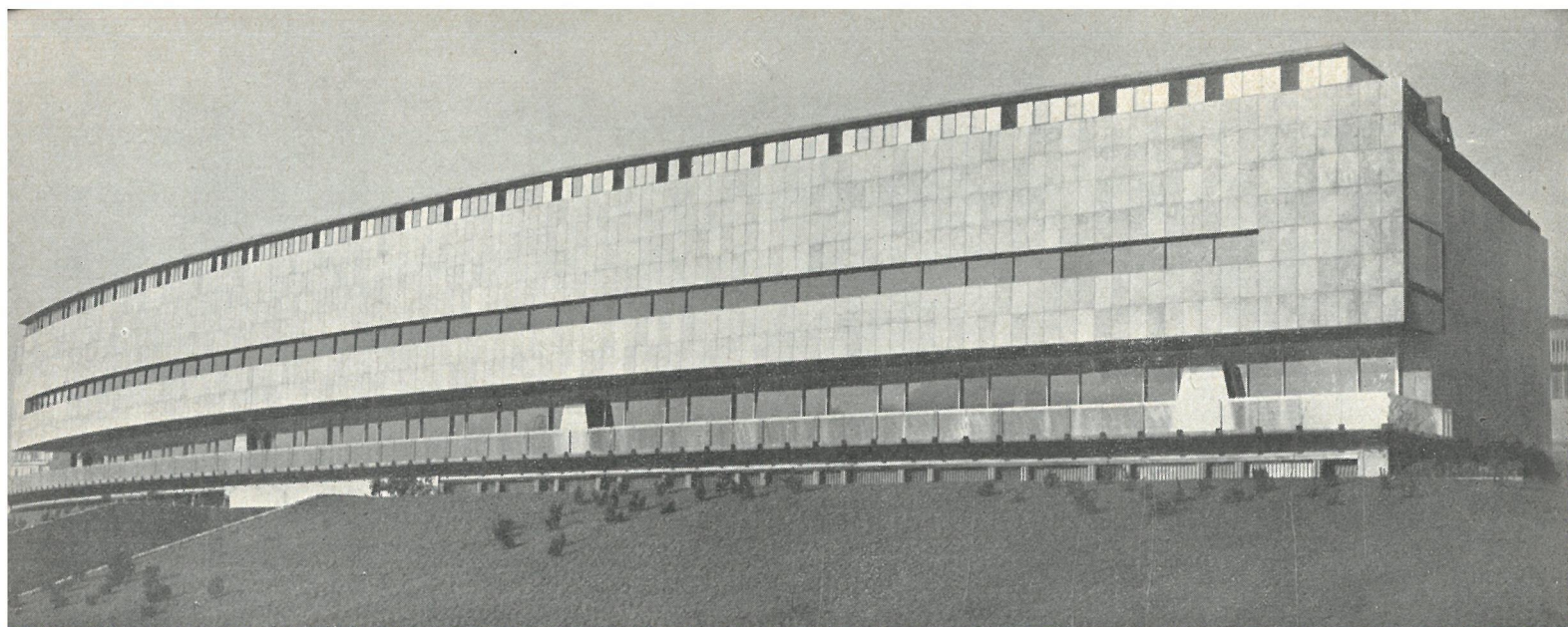
Cortina:	Bykørsel	ca. 10-12 km pr. liter
	Jævn landevejskørsel ..	" 13-14 " " "
	Hurtig landevejskørsel ..	" 10 " " "
	Det gennemsnitlige forbrug under prøvekørslen alle prøver inclusive var	10,7 km pr. liter.
Taunus 12 M:	Bykørsel	ca. 11-12 km pr. liter
	Jævn landevejskørsel ..	" 13-14 " " "
	Hurtig landevejskørsel ..	" 11 " " "
	Det gennemsnitlige forbrug under prøvekørslen alle prøver inclusive var	11 km pr. liter.

Priser:

Cortina med separate forstole og gulvgear	kr. 17.185
Cortina med bænksæde og ratgear	kr. 17.415
Taunus 12 M , lev. kun med bænksæde og ratgear	kr. 17.575

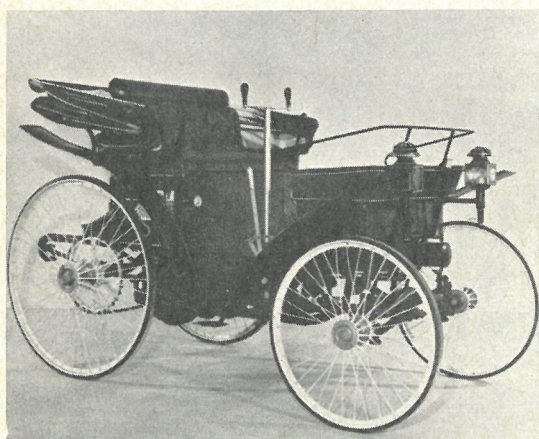
Importør: Ford Motor Co., Sluseholmen, København SV.



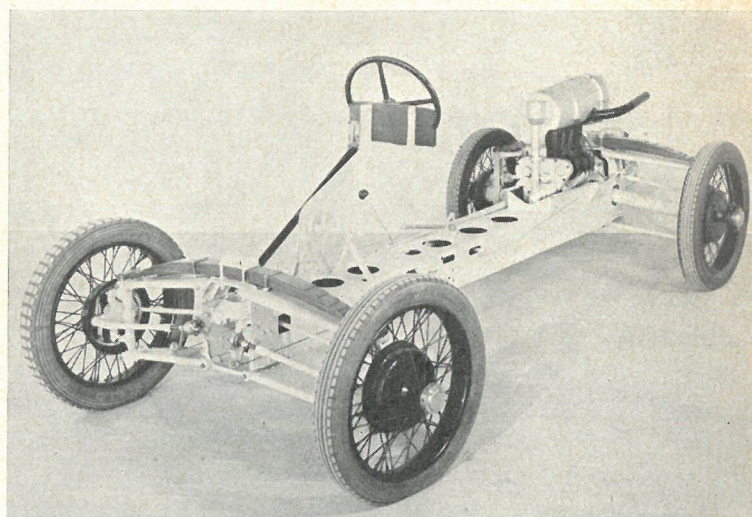


Det ultramoderne museum på højdedraget Corso Polonia i Torino

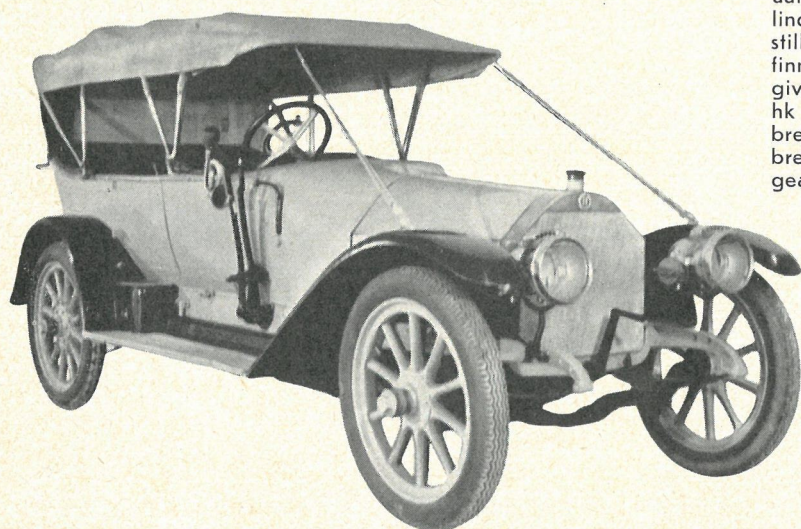
TORINO'S



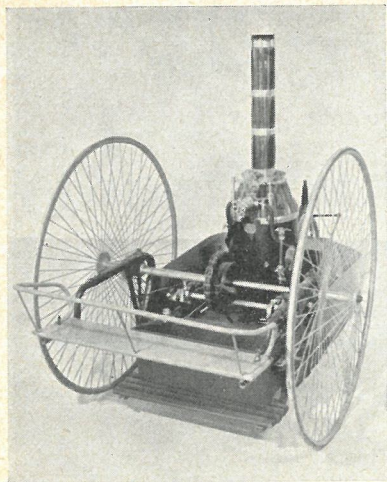
► Et af de ældste køretøjer på museet er en Peugeot 1894 med en 2,5 hk Daimler-motor.



► San Giusto's 1923-model var med sit samleskinnechassis, uafhængig affjedring på alle fire hjul og en luftkølet 4-cylindret hækmotor forud for sin tid, men der blev kun fremstillet få eksemplarer. De separate cylindre har vertikale finner, en boring og slaglængde på 52 x 88 mm, hvilket giver et cylindervolumen på 783 ccm. Motoren ydede 16 hk ved 2200 omdr./min. Der er mekanisk bremse med én bremsesko for hvert hjul samt en indelukket transmissionsbremseanbragt sammen med en tør enkeltpladekobling, gearkasse og trække til baghjulene.

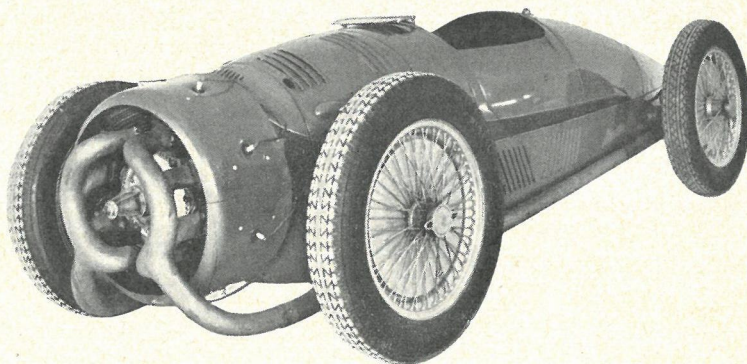


► Her ses Isotta Fraschini (model 1911) med torpedoforment karrosseri. Vognen har en 8-liters motor, der udvikler 28-35 hestekræfter, og en 4-trins gearkasse.



Denne fascinerende damp-tricykel stammer fra 1891 og er konstrueret af Enrico Pecori di Caslino d' Erba - vistnok en greve!

I 1935 byggede Augusto Monaco og den kendte racerfører Felice Trossi en Grand Prix-vogn, der imidlertid kun deltog i ét løb. Konstruktørerne var ikke tilfredse med dens præstationer. Raceren var forsynet med en 16-cylindret, 2-takts stjernemotor med ét kompressionsrum for hver to cylindre.



MUSEO DELL' AUTOMOBILE CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

Ved sin død i 1958 efterlod Carlo Biscaretti di Ruffia en betydelig samling veteranbiler. Disse var i mange år udstillet i Torino's Stadio Comunale, men er nu flyttet op på højdedraget Corso Polonia i byens sydlige udkant, hvor de italienske myndigheder – økonomisk støttet af bl. a. den stenrige Agnelli-familie (Fiat-koncernens ejere) – har opført et ultramoderne museum til grevens dampdrevne køretøjer og cyklebiler fra før første verdenskrig samt racerbiler fra Bugatti, Lancia, Fiat m. m.

To gallerier forbinder to store udstillingsbygninger, hvoraf den ene, der har udsigt over floden Po, har to etager og en ubrudt facade på 81 meter, mens den anden har tre etager, et auditorium og 350 siddepladser, et bibliotek og administrative kontorer. Nedenunder findes værksteder

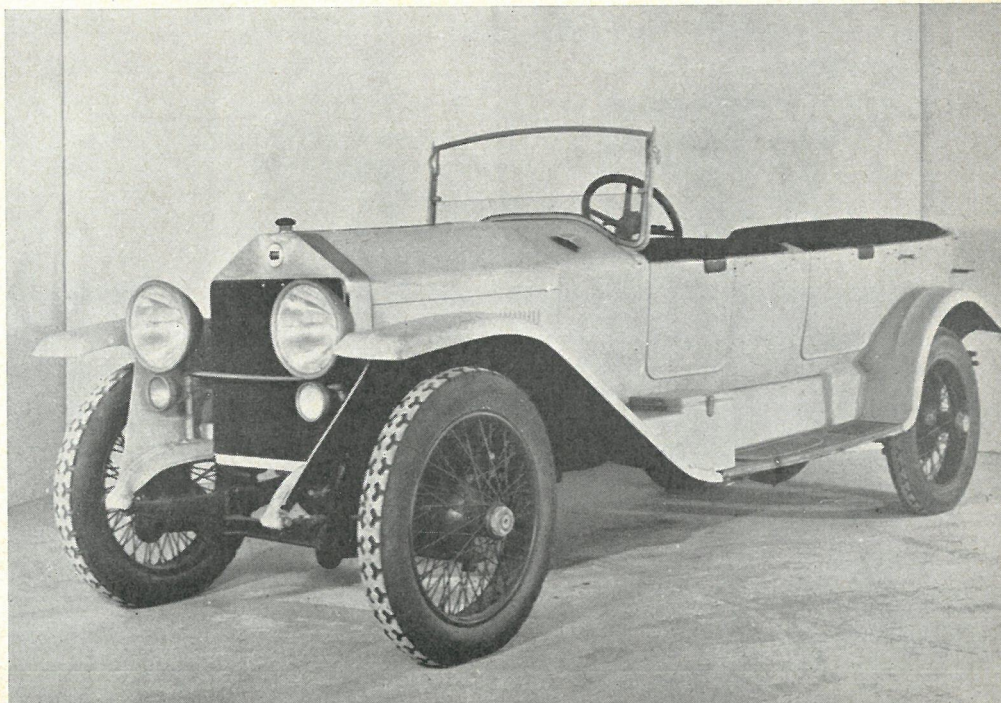
og udenfor parkeringspladser til henved 200 biler.

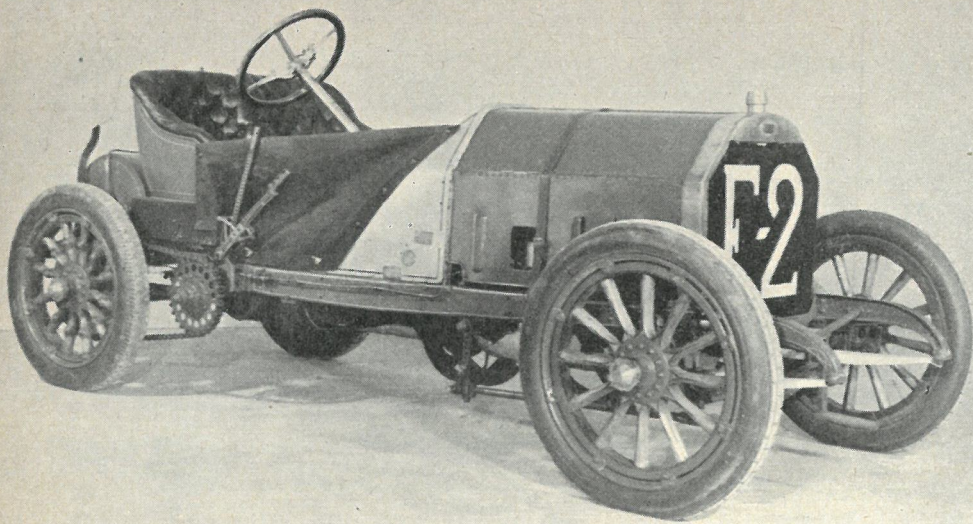
Før tiden er udstillet 120 veteranbiler; komplette eller som chassis'er, 30 cykler og motorcykler, men mange andre køretøjer venter kun på at blive restaureret, idet der er rigelig udstillingsplads i de nye bygninger, som i øvrigt er dekoreret med gamle fotografier, tegninger og malerier fra historiske motorløb, heriblandt nogle tekniske og dekorative illustrationer af grev Carlo Biscaretti di Ruffia.

Selv om motor-museer i England, USA, Frankrig og Tyskland har flere variationer i deres samlinger, er den italienske kollektion både enestående og betydningsfuld. Enhver, som besøger Torino og har en smule kendskab til gamle biler, bør aflægge det smukke museum et besøg.

F. L.

Trikappa 1922 var den første Lancia-model med spidsvinklet V-8 motor. Den kunne præstere en topfart på ca. 130 km i timen, og motoren på 4,6 liter ydede 98 hk ved 2500 omdr./min. Udstødningen fra alle cylindrene gik gennem den samme åbning på bagsiden af topstykket.

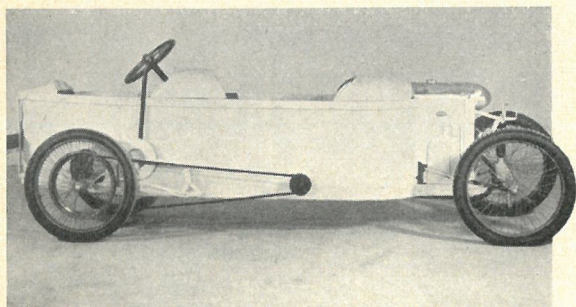




F-2 - en Fiat Champion Racing CCar - vandt i 1907 tre store automobiløb, Targa, Florio, Kaiserpreis og det franske Grand Prix. Ved rattet sad ingen anden end Felice »Happy« Nazarro, der tilbagelagde de næsten 500 kilometer i Targa Florio med en gennemsnitshastighed på 53,9 km i timen. Den 4-cyl. motor ydede 135 hk ved 1600 omdr./min.

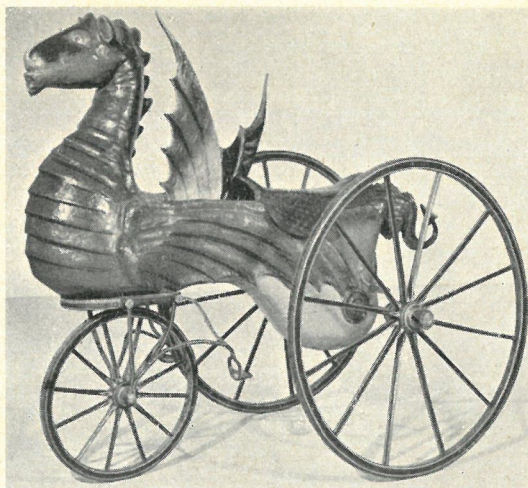
Den 11. juli 1899 blev Fabbrica Italiana di Automobili grundlagt, men allerede samme år blev navnet forkortet til FIAT. Her ses virksomhedens første model, der blev fremstillet efter tegninger af ingeniør Aristide Faccioli. Vognen har en horisontalt placeret 2-cylindret hækmotor på 679 ccm. Den yder 4 hk ved 400 omdr./min.

TORINO...



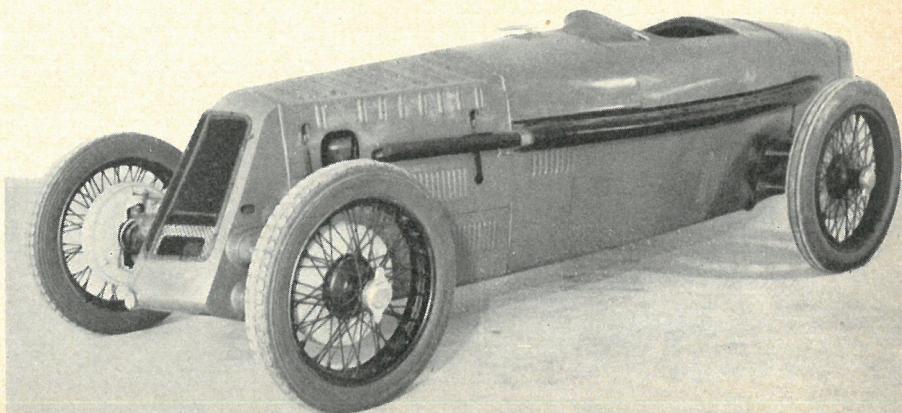
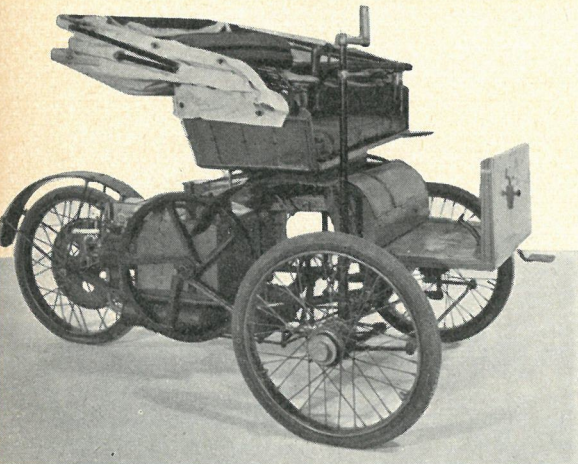
En af Frankrigs mest berømte cykelbiler var Bedelia, bygget i Paris af Bourbeau og Devaux. Den har hverken kobling eller bagegear; man starter ved at trække baghjulene tilbage, indtil trækremmene stramme. Som det fremgår af billedet, sidder føreren bag passageren. Styringen er som på de dampdrevne køretøjer, hvor man ved hjælp af nogle fjederbelastede wirer, der løber over trisser, kan dreje hele forakslen til højre eller venstre, afhængig af hvilken wire man trækker i. Cykelbilen har en luftkølet V-2 motor på 1056 ccm, der yder 9 hk ved 2400 omdr./min.

Italiens første benzindrevne bil var denne 3,5 hk's model, tegnet af grev Enrico Bernardi i 1896. Den blev bygget af firmaet Miari og Giusti i Padua. Tre år tidligere havde Bernardi selv bygget en 265 ccm 1-cylindret motor med boring og slaglængde på 65 x 88 mm.



En pedaldrevet Velocimano årgang 1819. Den stammer fra Paris og drives frem ved at trykke vingerne på rovdýret op og ned.

Billedet her viser en Itala-racer anno 1925. Den er forhjulstrukket, har uafhængig affjedring på alle hjul og en lille 12-cylindret motor på 1050 ccm. Boring og slaglængde er 45 x 55 mm.



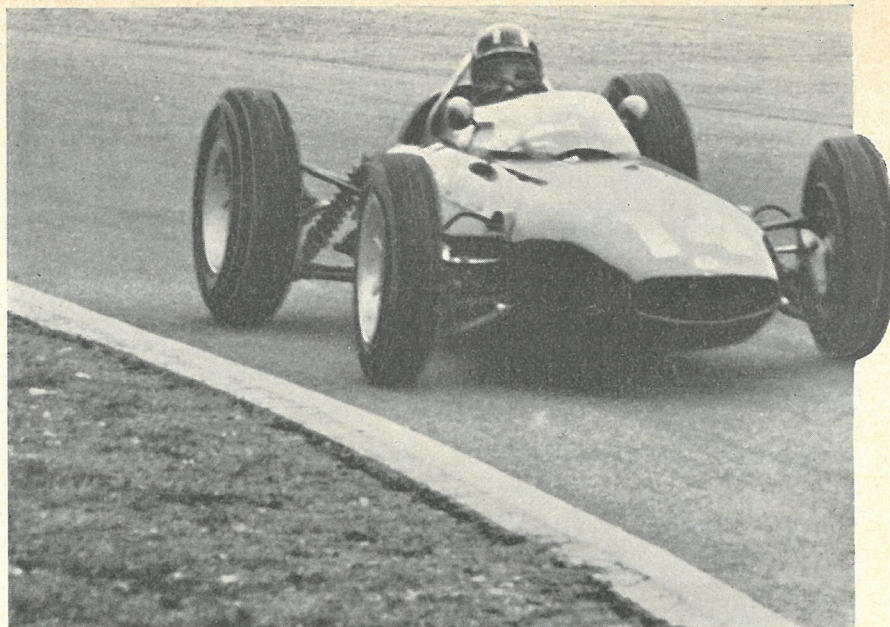
BRM's største Grand Prix dag

Det 33. Gran Premio d'Italia på Monza, der var syvende afdeling i verdensmesterskabet, gav dobbeltsejr til Sir Alfred Owen's BRM ved Graham Hill og Richie Ginther. Hill kørte et brillant løb og kom i mål et halvt minut foran holdkammeraten; gennemsnitshastigheden for de næsten 500 kilometer var 198,940 km/t.

Bag BRM'erne udkæmpedes et forbitret slag mellem Cooper-Climax (Tony Maggs/Bruce McLaren), Porsche (Dan Gurney/Jo Bonnier) og Ferrari (Willy Mairesse/Giancarlo Baghetti/Ricardo Rodriguez). Gurney's vogn måtte udgå med en transmissionsfejl, Bonnier knækkede sin gearstang, mens Ferrari-kørerne Baghetti og Rodriguez gennemførte Grand Prix'et med ildeldyende motorer. New zealønderen Bruce McLaren besatte tredjepladsen ved at overhale Mairesse på sidste omgang, og derefter blev rækkefølgen: Baghetti, Bonnier, Maggs, Bandini, Vaccarella, de Beaufort, Phil Hill, Gregory, Gurney og Rodriguez.

Den med spænding imødesete fight mellem BRM-Hill og Lotus' førstekører Jim Clark faldt til jorden allerede i tredje runde, da skotten fik vrøvl med gearkassen og kørte i depot. Han kom på banen igen, men trak sig ud af løbet efter 13. runde. Også den anden Lotus-kører Trevor Taylor opgav at fuldføre. En sort dag for Colin Chapman!

Efter to træningsperioder havde 21 vogne placeret sig til sæsonens **grande epreuve** nr. 7. Jim Clark opnåede bedste omgangstid: 1 min. 40,35 sek. – kun 3/10 sekunder hurtigere end Graham Hill. Startfeltet fik følgende opstilling:



Graham Hill i sin 8-cyl. BRM formel 1 racer.

Clark (Lotus) 1:40,35	G. Hill (BRM) 1:40,38
Ginther (BRM) 1:41,1	McLaren (Cooper) 1:41,8
Ireland (Lotus) 1:41,8	Gregory (Lotus) 1:41,9
Gurney (Porsche) 1:41,9	Surtees (Lola) 1:42,4
Bonnier (Porsche) 1:42,6	Mairesse (Ferrari) 1:42,8
Rodriguez (Ferrari) 1:43,1	Maggs (Cooper) 1:43,2
Salvadori (Lola) 1:43,3	Vaccarella (Lotus) 1:43,4
P. Hill (Ferrari) 1:43,4	Taylor (Lotus) 1:44,2
Bandini (Ferrari) 1:44,3	Baghetti (Ferrari) 1:44,4
Trintignant (Lotus) 1:44,4	de Beaufort (Porsche) 1:46,8
Settember (Emeryson) 1:49,1	

Clark fik en perfekt start, men Graham Hill drog hurtigt i spidsen for feltet – og dér holdt han sig i samtlige 86 omgange. Richie Ginther var lige så overbevisende på andenpladsen.

For BRM var det italienske GP den største dag i motor racing, og nu er ingen i tvivl om, at Sir Alfred Owen vil fortsætte formel 1 næste sæson.

RESULTATERNE I GP ITALIEN:

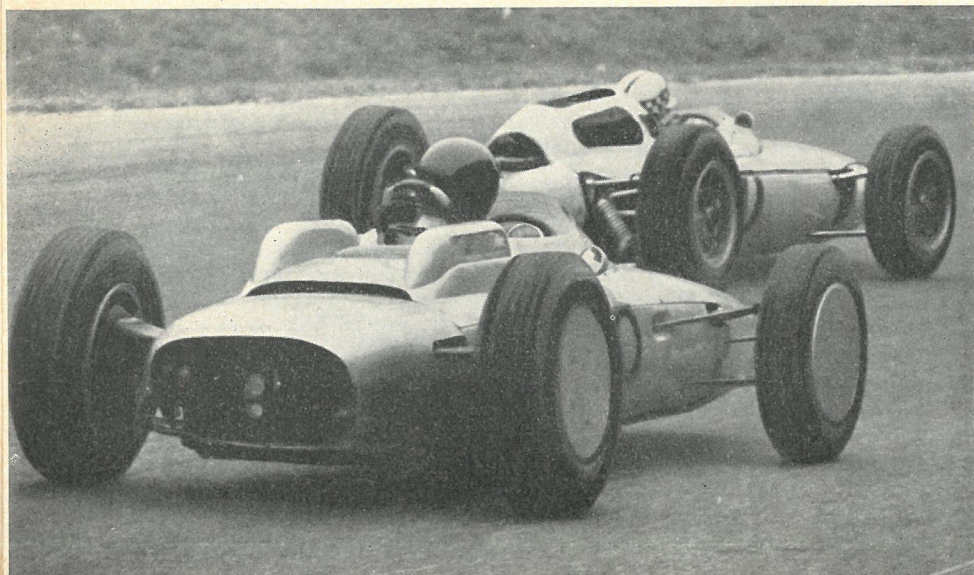
1. Graham Hill (BRM) 2 tim. 29 min. 08,4 sek, gennemsnitshastighed 198,940 km/t.
 2. Richie Ginther (BRM) 2:29:38,2.
 3. Bruce McLaren (Cooper-Climax) 2:30.06,2.
 4. Willy Mairesse (Ferrari) 2:30.06,6.
 5. Giancarlo Baghetti (Ferrari) 2:30:39,7
 6. Jo Bonnier (Porsche), 7. Tony Maggs (Cooper-Climax), 8. Lorenzo Bandini (Ferrari), 9. Nino Vaccarella (Lotus-Climax), 10. Godin de Beaufort (Porsche), 11. Phil Hill (Ferrari), 12. Masten Gregory (Lotus-BRM), 13. Dan Gurney (Porsche), 14. Ricardo Rodriguez (Ferrari).
- Hurtigste omgang:** Graham Hill (BRM) 1 min. 42,3 sek., gennemsnitshastighed 202,346 km/t.

Spændingen stiger...

Der er lagt op til alle tiders afslutning på Grand Prix sæsonen den 29. december i Sydafrika. Lige før redaktionens slutning indløb resultatet fra det amerikanske GP på Watkins Glen, og her skete det sensationelle, at Jim Clark i den mørkegrønne Lotus-Climax 25 besejrede VM-favoritten Graham Hill.

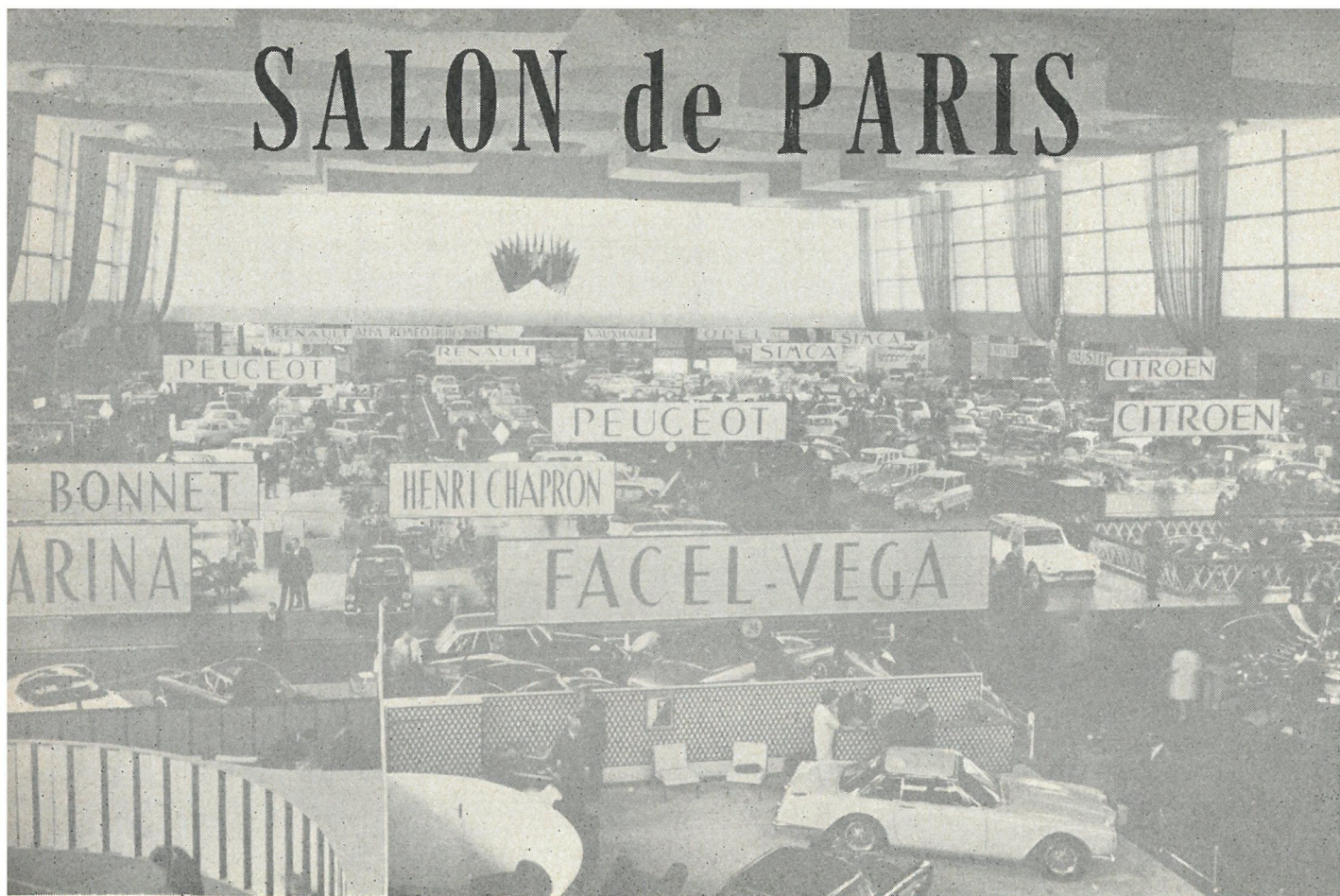
Hvem bliver verdensmester? Graham Hill eller Jim Clark? BRM eller Lotus? Odds er for Hill, idet den lille skotte skal vinde i Sydafrika, mens Hill end

fortsættes side 31



Innes Ireland (Lotus) og Dan Gurney (Porsche) under det italienske GP på Monza.

SALON de PARIS

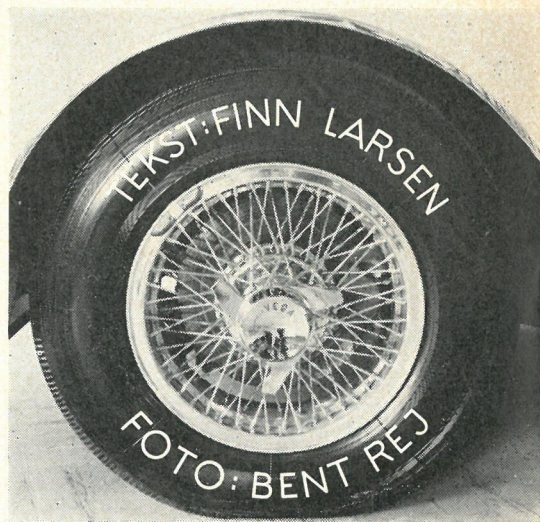


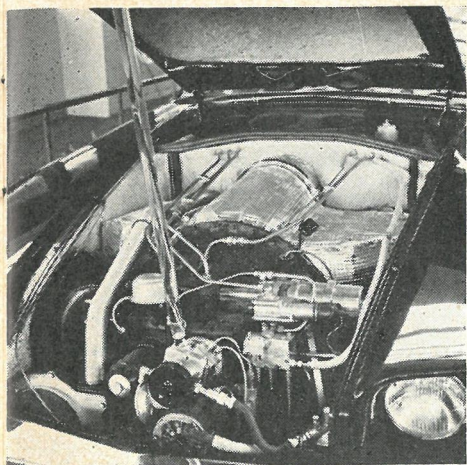
Paris i oktober

Vi fik ikke så lidt af et chok, da vi ankom til den 49. internationale automobiludstilling, der har holdt flyttedag fra Grand Palais ved Champs-Élysées til Porte de Versailles i den sydlige bydel. Det var ikke synet af de mange blankpolerede biler, der slog knock-out, men synet af ærverdige Rolls-Royce med dobbelte forlygter i bedste a-m-e-r-i-k-a-n-s-k-e stil. Oh, dear – udbrød flere engelske motorjournalister og skyndte sig hen til baren for at drukne sorgen. Vi var tilbøjelige til at gøre det samme, men fik dog samlet os til denne rapport fra årets salon i Paris:

Konkurrencen på det europæiske kontinent er så stenhård, at de store bilproducenter ikke længere gemmer sine nyheder til udstillingerne, men sender dem ud på markedet direkte. Se på Renault, som siden salonen i fjor er kommet med fire nye modeller, se på Ford, som »afslørede« Taunus 12 M og Consul Cortina for et par måneder siden, se på BMC, som introducerede Morris 1100, og se på Opel, som nu er i fuld gang med at fremstille den nye Kadett.

Udstillingen blev præget af biler i mellempriksklassen, hvor det store marked ligger. Det er ikke alene prisen, som forener disse vogne. De ligner desuden hinanden så meget, at man knap kan se forskel. Derfor har vi koncentreret os om at vise nogle modeller, som ikke ses på danske veje til hverdag.

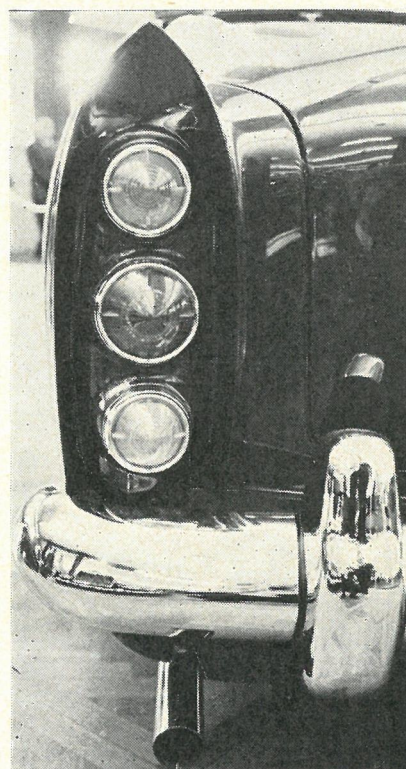
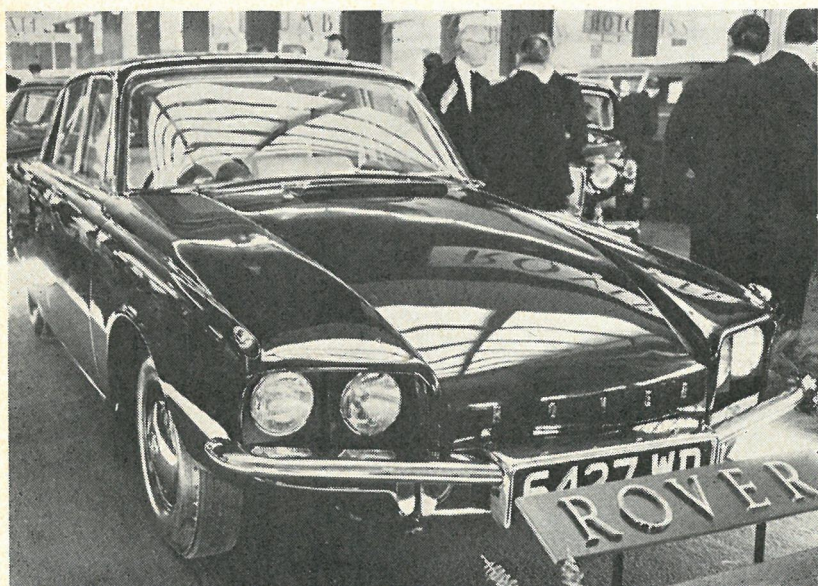




► Rovers elegante turbinebil T-4 ligner til forveksling en Gran Turismo vogn i den dyreste klasse. Om 2-3 år skal T-4 fremstilles på samlebånd. Turbinen (herover) udvikler 140 hk, og accelerationen er imponerende: 0-100 km/t på 8 sek. Topfarten ligger ved 185 km/t. ▼

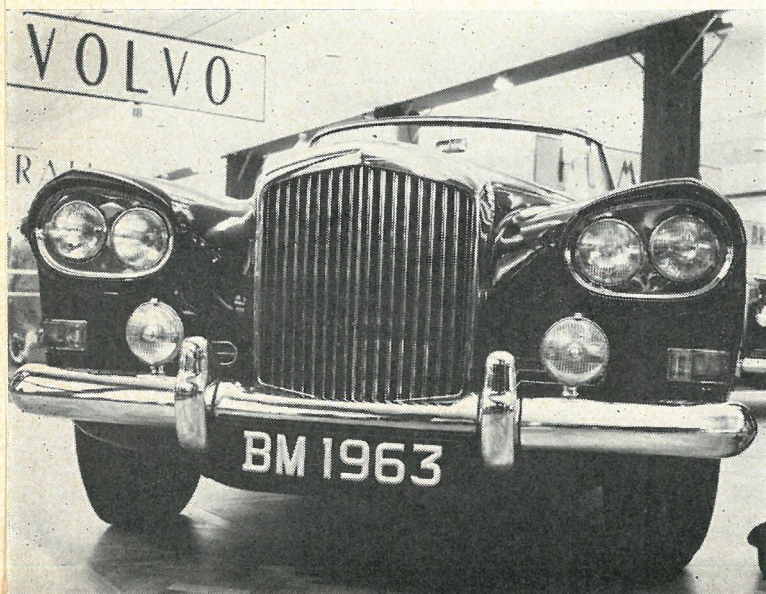


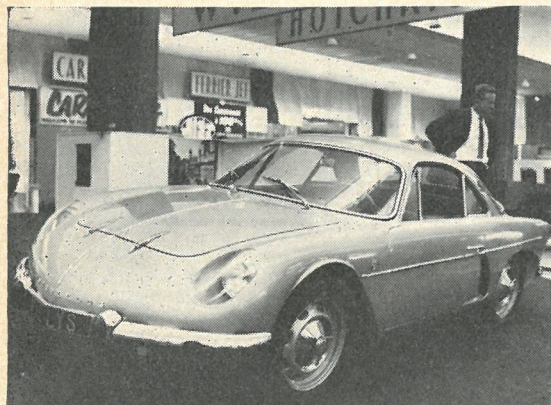
Ferrari er en uopnåelig, men skøn drøm for tusinder af sportsvognsentusiaster. Modellen her - en 250 GT Berlinetta - accelererer fra 0-160 km/t og bringes til standsning igen inden for 22 sekunder. Den 12-cylindrede letmetalmotor udvikler 240 hk ved 7000 omdr./min. Pris i Frankrig 75.000 nye franc eller ca. 105.000 kroner.



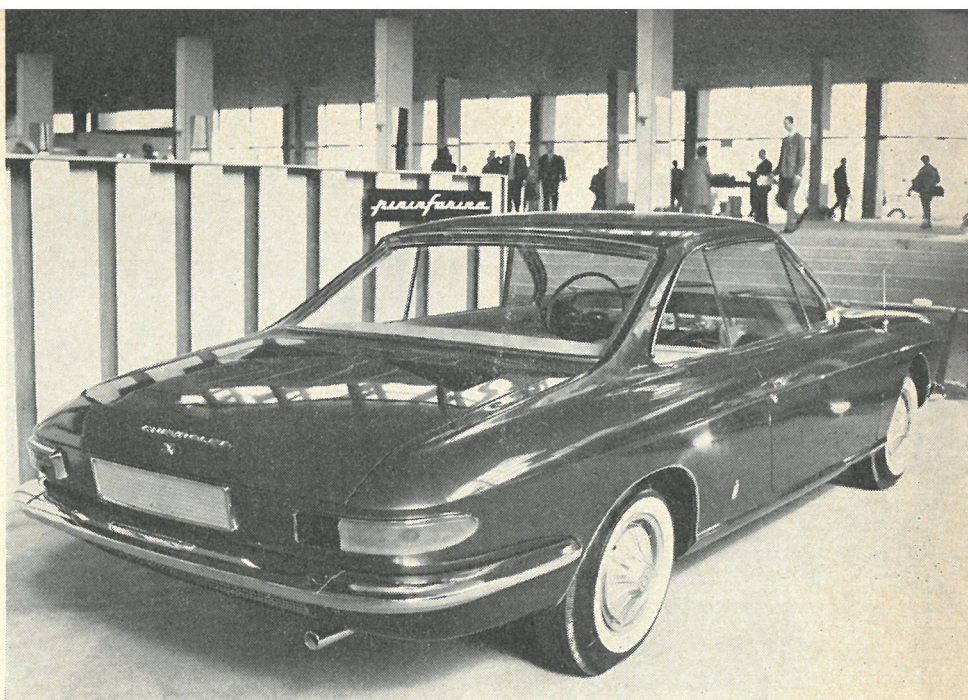
Bentley har endvidere fået halefinne ►

Englænderne er ikke slet så konservative, som man altid råber op om. Kast et blik på de nye modeller fra Bentley (til venstre) og Rolls-Royce. Er det ikke synd og skam, at disse luksusbiler er blevet amerikaniseret - med dobbelte forlygter? ▼



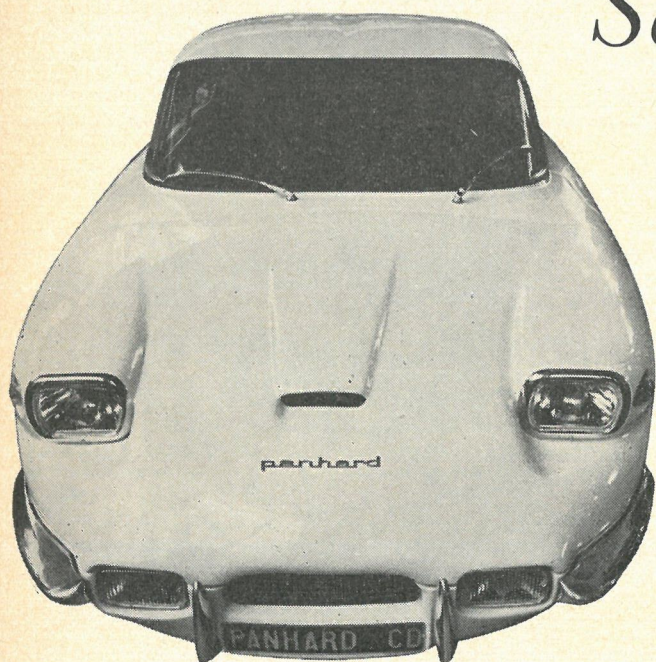


➤ Alpine 850 er en sportsmodel bygget over Renault 8's chassis; den fremstilles på licens af Willys Overland i Brasilien.



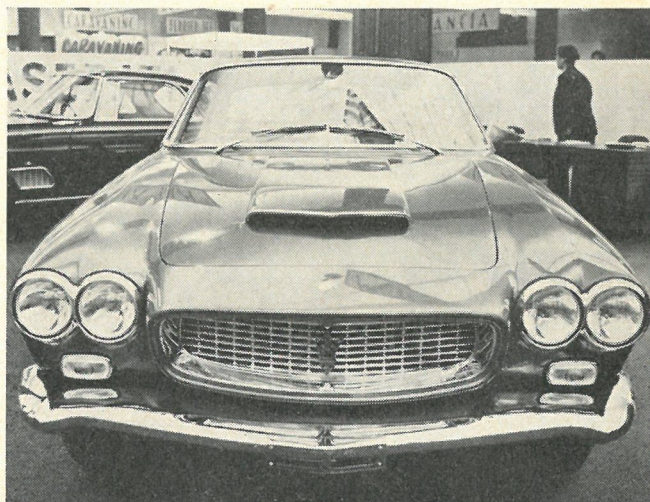
Den berømte italienske designer Pinin Farina viste på sin stand en specialtegnet Chevrolet Corvair. Vognen kan ikke købes og vil næppe blive sat i produktion. ➤

Salon de Paris

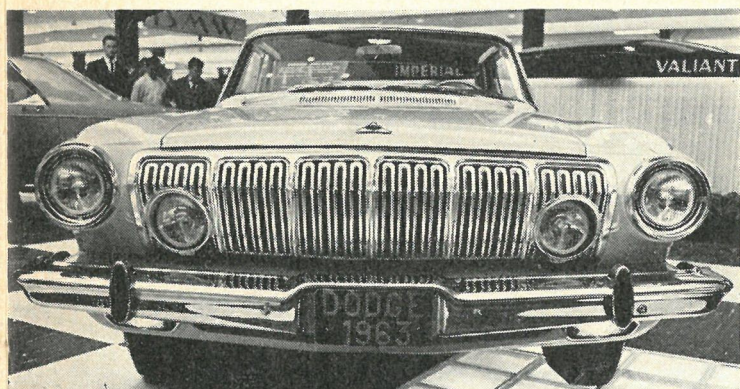
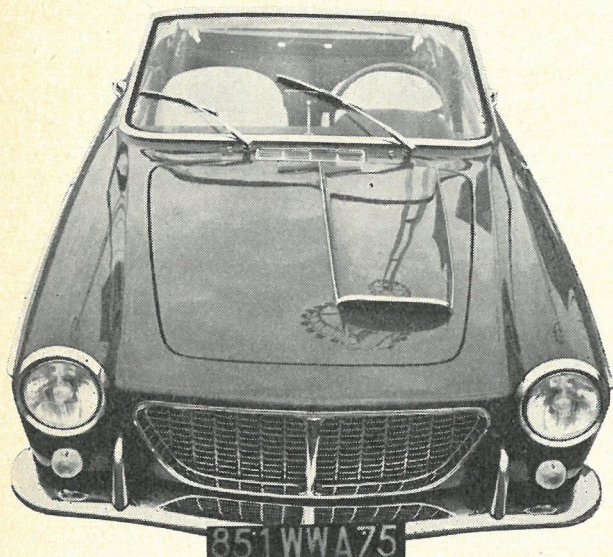


➤ Panhard vandt eksperimentalklassen i årets Le Mans med denne strømlinjede model af PL-17 Tigre. - Billedet nederst viser Simca 1000 Sport, en coupé-udgave tegnet af italieneren Bertone. Der er to modeller - en normal og en T.I. Sidstnævnte har 55 hk og en tophastighed på 155 km/t. ➤

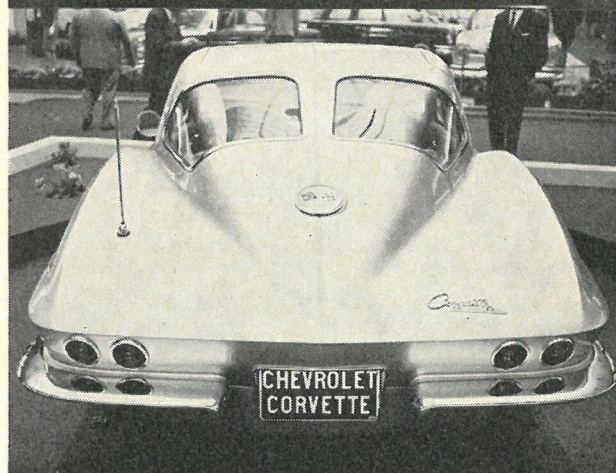
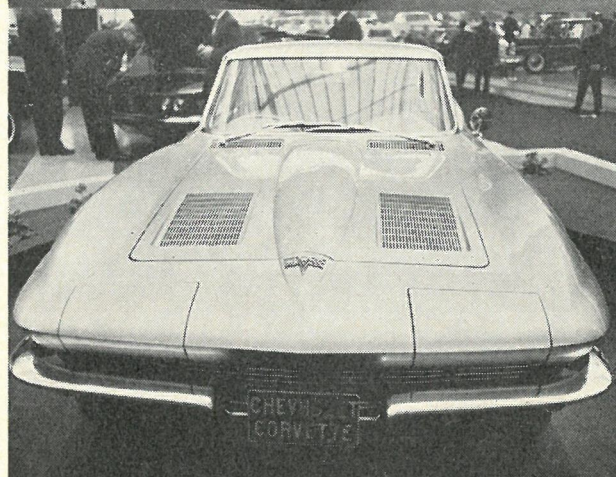
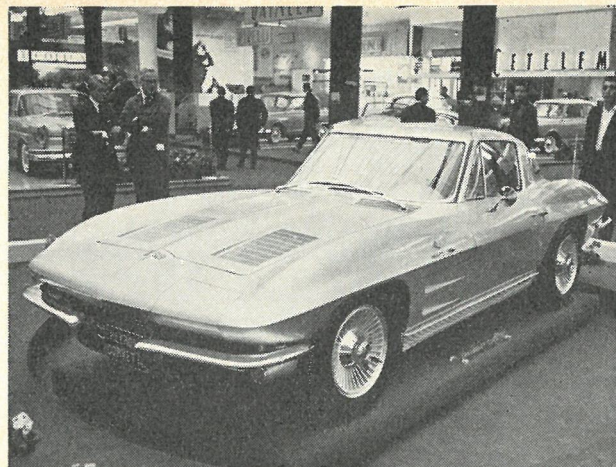
Når snakken falder på Maserati og Lancia, spidser man øren, men er man så heldig at møde de italienske vogne på en udstilling, taber man simpelt hen mundvandet. Her ses øverst Maserati 3500 GT og derunder Lancia Flaminia coupé. ➤



Fiat 1500 S har fået luftindtag asymmetrisk på motorhjelmen, flere hestekræfter, 175 km i topfart og hedder nu 1600 S. Den kan fås en gang til foråret. ➔

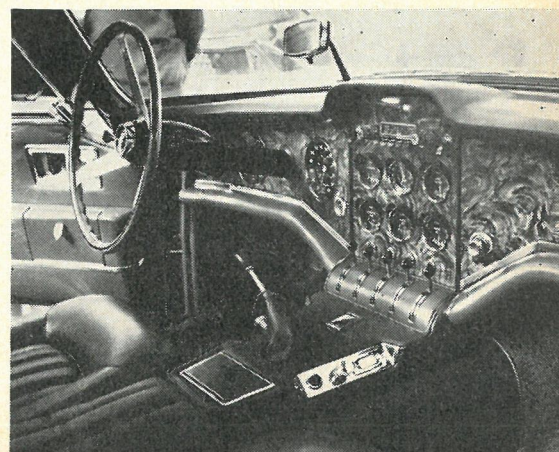
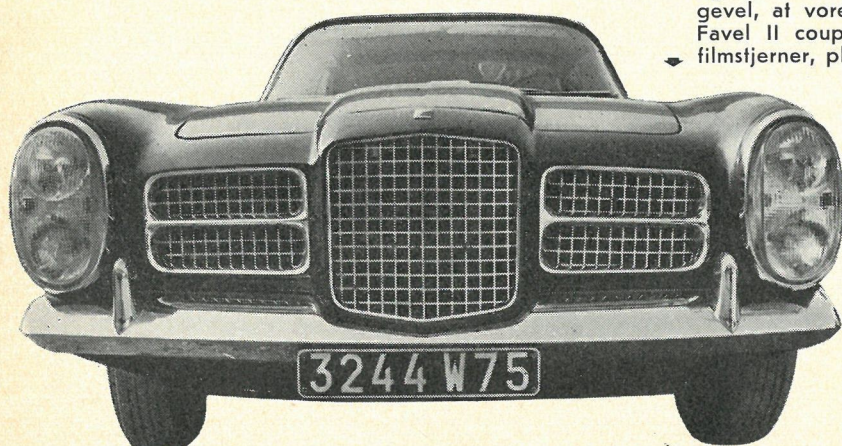


Amerikanerne holder stadig af store «grin». Se blot Dodge 1963, der har lodrette tænder... ➔



En af salonens mest interessante modeller var GM's nye Chevrolet Corvette med tilnavnet »Sting Ray«. Den 5,4 liter V-8 motor leveres i fire versioner: 250, 300, 340 og 360 hk. Sting Ray, der er eneste seriefremstillede sportsvogn i Amerika, har en tophastighed på ca. 220 km/t.

Fransk bilindustri's fornemste mærke, Facel Vega, eksisterer måske ikke til nytår. Fabrikken er kommet i økonomiske vanskeligheder og kun et mirakel kan redde den fra at lukke. Men vi synes alligevel, at vore læsere skal præsenteres for den seneste model, Favel II coupé, der er efterspurgt blandt franske finansyrster, filmstjerner, playboys etc. ➔





RUDOLF UHLENHAUT

UDVIKLINGSCHEF HOS MERCEDES-BENZ

Rudolf Uhlenhaut er hurtig bag et rat, men alligevel har han aldrig deltaget i væddeløb.

Han forklarer sit kendskab til hurtig kørsel i få ord: »Jeg skulle udvikle racervogne og var derfor nødt til at køre en del på baner som Monza og Nürburgring«.

Da vi stiller det uundgåelige spørgsmål, hvorfor han ikke er blevet racerfører, siger den gråhårede mand, der i dag er udviklingschef for Mercedes-Benz personvognsafdeling: »Der var tiløb til det engang, men jeg kunne styre mine lyster.«

Det er ikke en tilfældighed, at Mercedes' personvogne er blevet berømmet for deres vejbeligenhed. Bagakselsy-

stemet – i særdeleshed – er direkte udviklet fra racermødelierne, og vognene er samtidig udviklet af en ingeniør og prøvefører, som kører en bil til dens yderste begrænsning.

»Vi er altid interesseret i ingeniører, der kan og vil køre hurtigt,« fortsætter Uhlenhaut, »og til eksempel kan jeg nævne, at den schweiziske ingeniør Michel May arbejder for Mercedes; han var europamester i formel junior klassen for tre år siden, og nu står han på tærskelen til en GP-karriere.«

Men tilbage til racersporten. Det er forbavsende, at de fleste væddeløbskørere ikke interesserer sig mere for deres vogne, end de gør. Den femdobbelte verdensmester Juan Manuel Fangio, der var en god mekaniker, har al-

drig stillet forslag til forbedringer. Han var næsten altid tilfreds. I den retning var Stirling Moss meget bedre. Han havde (Uhlenhaut fortæller om dengang, Mercedes endnu deltog i Grand Prix løbene) en klar forståelse af de rigtige gearingsforhold, eller hvordan han ville have dem udlagt.

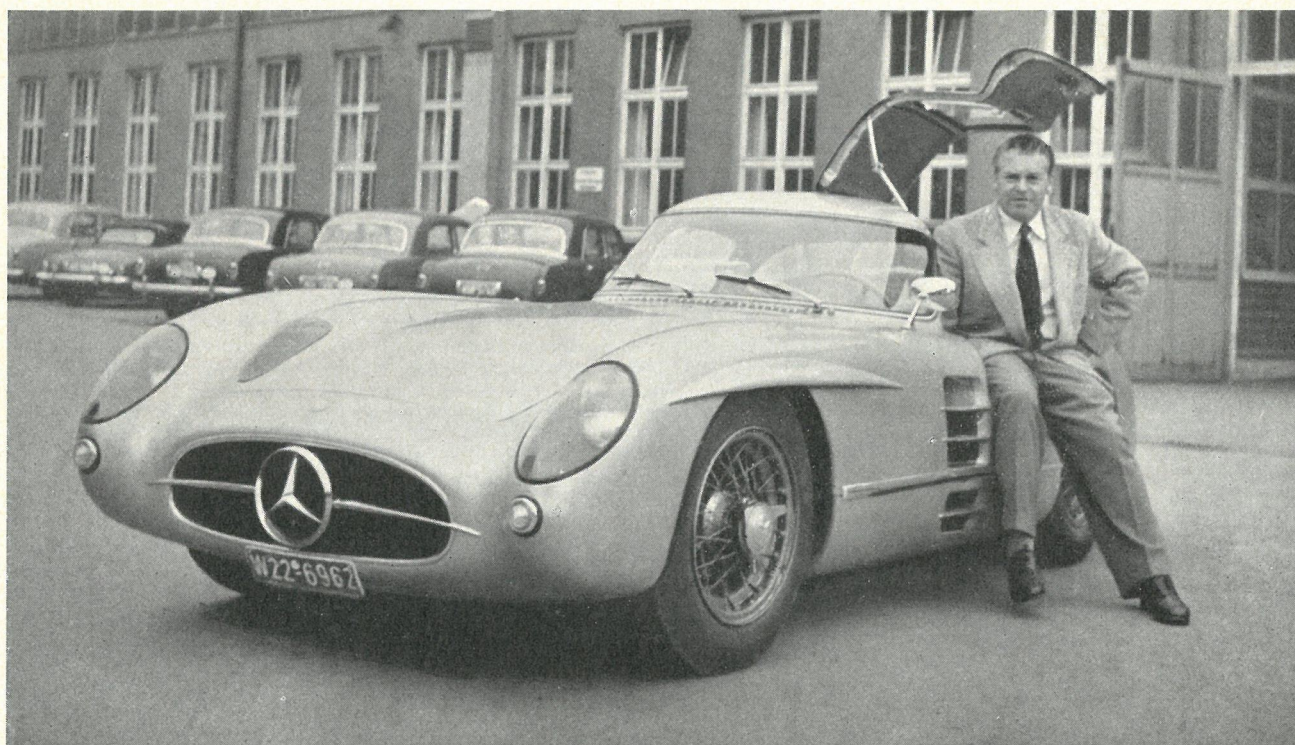
På spørgsmålet om Mercedes atter vil køre GP-løb, kom det velkendte svar: »Nej, men vi følger med i udviklingen...«

»Foretrækker Mercedes en 3 liters eller større formel?«

»Det gør ingen forskel, racervogne vil ikke få forbindelse med de serieproducerede vogne.«

Rudolf Uhlenhaut har allerede overvejet, hvor motoren skal placeres –

Da Mercedes-Benz deltog i GP-sporten, kørte Rudolf Uhlenhaut altid i denne 300 SLR coupé, som han er fotograferet ved.



HVIS Mercedes skulle deltage igen. Han vil bygge en vogn med hækmotor: »Man må jo gå ud fra typer, der kører nu, selv om det kan volde en del besvær at bedømme deres begrænsninger m. h. t. køreegenskaber,« siger han.

Manden, der på en pæn måde benægter enhver fabriksinteresse i den nye 1,5 liters formel, giver et meget klart billede af formlens forløb up to date:

»Man burde lade formel 1 vedblive at være på 1,5 liter nogle år fremover. Det er kostbart at skifte motorstørrelse hele tiden. Jeg mener dermed ikke, det er dyrere at konstruere 1,5 l motorer. Vi skulle alligevel have bygget nogle andre, selv om den gamle 2,5 liters formel var blevet fortsat.«

Uhlenhaut uddyber dette emne nærmere: »Ferrari havde en 6-cylindret, hvorimod Climax blev tvunget til at lave en mere kompliceret motor, og det er helt sikkert, at man får mere kraft fra en flercylindret motor, end man gør fra en 4-cyl. Man kan bare se på motorcykelmotorerne. MV har altid været hurtigere end Norton ...

Climax havde overvældende succes, men kun fordi de ikke mødte modstand. Havde en anden fabrik bygget en motor med flere cylindre og mere kraft, ville englænderne have fået hænderne fulde. Komplikationerne og prisen ville under alle omstændigheder være gået op, enten det var 2,5 eller 1,5 liters motorer.«

»Man starter med en simpel motor, men finder så ud af, at man må ændre så mange ting, at den alligevel bliver kompliceret, når den er færdig,« fortsætter Rudolf Uhlenhaut.

Han forsvarer ideen om benzinindsprøjtning på racervogne: »Vi har altid fået mere kraft fra indsprøjtning, der er en simplifikation, når man først har fået det til at virke. Systemet er ikke følsomt over for temperatursvingninger og luftens fugtighedsgrad. Det er derimod den normale karburator.

Vanskeligheden ved indsprøjtning er den første grundjustering. Pumpen er meget pålidelig, men meget svær at justere rigtigt. Når først dette er i orden, behøver man ikke ændre noget fra løb til løb.«

Uhlenhaut forklarer videre, at minimumsvægtklausulen ikke vil være et problem for Mercedes' konstruktører: »Naturligvis gør det tingene lettere for dem, der ser på en enkel vogn, men minimumsbegrænsningerne er et fortrin



Herover prøvekøres en 220 S saloon.

Til højre ses udviklingschefen i »arbejdstøjet« efter nogle omgange på Hockenheim Ring i Grand Prix racervognen 300 SLR.

for firmaer, som bygger tungere og mere komplicerede vogne.«

Lederne hos Mercedes-Benz mener åbenbart, at større kraft stadig kan besejre en tip-top vejbeliagenhed i den sidste ende.

Hertil følger den tyske konstruktør: »Minimumsbegrænsningerne gør vogne sikre, fordi man kan tillade sig at bygge med en større sikkerhedsmargin, da man ved, at konkurrenterne gør det samme.«

Samtalen er nu drejet hen på Monza med de opbyggede sving, og Uhlenhaut klør sig i nakken, inden han siger: »Ja, man må kunne bygge en vogn, der kan klare sig på de blandede vejbaner, men den vil blive en hel del kompliceret – og en kostbar affære for mindre firmaer.«

Vi har ikke fået bekræftet, om Mercedes i al hemmelighed bygger på en ny formelvogn, men Rudolf Uhlenhauts entusiasme og pointerende udtalelser om racersporten af i dag giver dog det håb, at man atter får et Mercedes-hold at se på GP-banerne.



AF MICHEL RENARD

OPELS NYE KADETT

Det er ikke en revolutionerende vogn, men den vil tilfredsstille det store publikums ønske om en logisk vogn...

Sådan præsenterer Opels cheffingeniør Hans Mersheimer sin nye K A D E T T, der blev holdt over dåben sidst på sommeren og er General Motors' come back i den populære 1-liter klasse.

GM har investeret 2-300 millioner dollars i udvidelser af de eksisterende Opel-værker i Rüsselheim samt i et nyopført fabrikskompleks i Bochum, hvor produktionen netop er begyndt. Her skal fremstilles ca. 250.000 enheder om året – en væsentlig del af disse biler bliver den nye Kadett.

Vognen med det gode, gamle navn indeholder en række interessante konstruktionsdetaljer. I det ydre er der megen lighed med storebror Rekord, hvad vi godt forstår, idet modellen jo fortsat har stor salgssucces. Alligevel var de tyske ingeniører svært uenige om udseendet. Der forekom flere prototyper; blandt andet en med hækmotor og en med frontmotor og forhjulstræk, men til sidst valgtes den mere konventionelle opbygning.

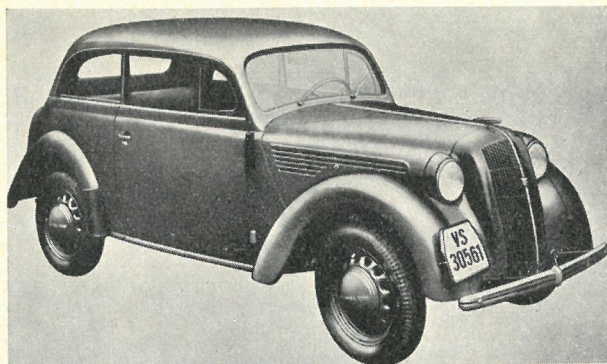
Karosseriet har to døre og er naturligvis selvbærende (Opel har over 30 års erfaringer i sådanne konstruktio-

tvivl om, at tyskerne kan opnå udmærkede resultater på denne måde, navnlig når man har stærkt overkvadratiske hoveddimensioner – boring og slaglængde 72 x 61 mm – og tilsvarende stor overlapning mellem krumtapakslens søler.

Den højt monterede knastaksel har muliggjort en enklere og lettere konstruktion af ventilsystemets bevægelige dele, såsom pressede vippearme af stål, korte stødstænger osv., hvorved motorens omdrejningstal er blevet forhøjet. Det maksimale drejningsmoment andrager 7,5 kgm og bibeholder efter værdsat Opel-praksis nogenlunde konstant fra 2600 til 3600 omdr./min.

Nyhederne knytter sig i første række til hjulophængene og kardantrækket til baghjulene.

Forhjulene er ophængt uafhængigt i lange og korte knæledarme. Som fjeder anvendes en trebladet, tværliggende, halvelliptisk bladfjeder, der under traversen mellem forhjulene er anbragt i to gummiophæng med en indbyrdes afstand på ca. en trediedel af sporvidden, mens deres frie ender er hængslet til de nedre triangler ved gummibøsninger. Man opnår herved, at fjederen tillige virker som krængningsstabilisator. – Styretøjet er af tandstangstypen, der er



Opel Kadett 1936: hulsvejt, selvbærende karrosseri, 4-cyl. motor, 1,1 ltr., 23 hk, 3 gear frem og 1 bak, hydrauliske bremses, hastighed 98 km i timen.

ner!). De indvendige mål er tilfredsstillende. Fire voksne får bekvem plads, og man behøver ikke flytte forstolene frem og tilbage for at gøre plads til alle. Ind- og udstigning foregår smertefrit gennem de brede døre.

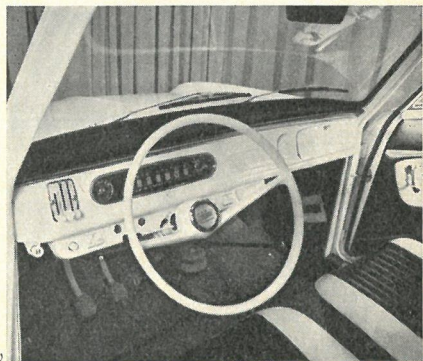
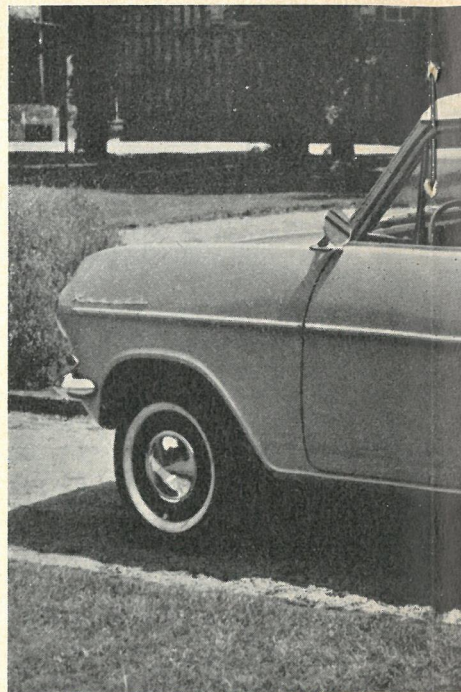
Den firecylindrede topventilmotor på 993 ccm og 46 hk (SAE) er en nykonstruktion. I en tid, da mange fabrikker anvender fem hovedlejer, virker det ligefrem demonstrativt, at Opel har nedsat antallet til tre. Der er dog ingen

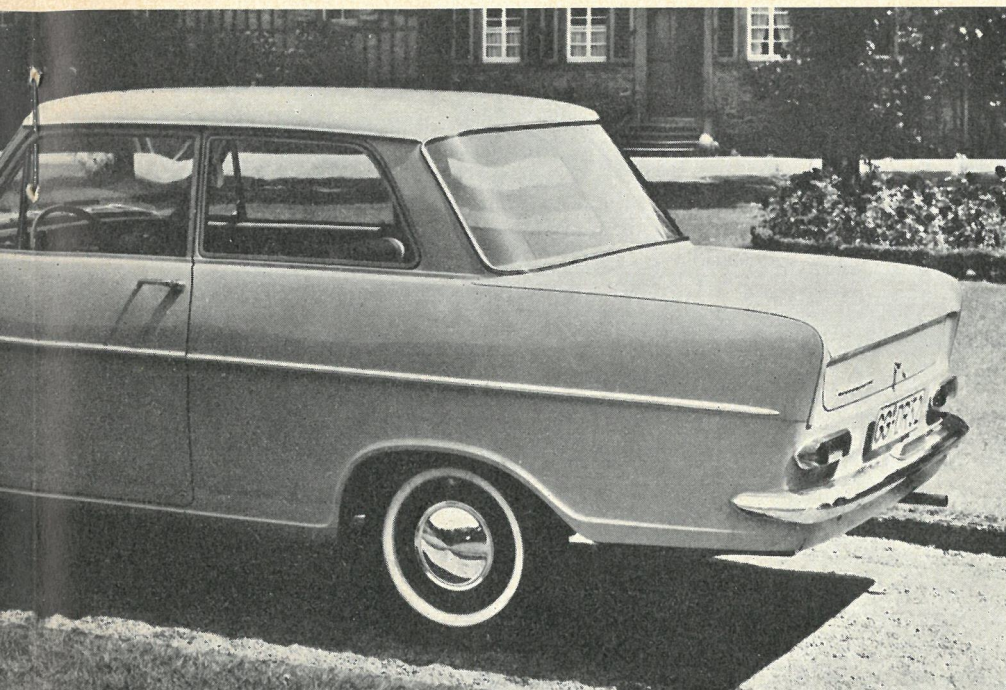
smurt en gang for alle fra fabrikken. Et rørformet styrehus er lejret i svære gummibøsninger, hvilket bidrager til at dæmpe stødkræfter fra vejbanen.

En original detalje er motorens op-hængning i tre punkter, hvoraf de to sidder på hver side af blokken nøjagtig ud for dennes midte, mens det tredje hviler i et gummileje på den forreste del af det bageste kardanrør. Motor, transmission og den indkapslede kardanaksel er sammenbygget i et nåleøj-

kryds, der ligger ca. en halv meter foran bagakslen, som nu bærer et kort kardanrør for den forlængede spidshjulsaksel; dette rør er hængslet til det før nævnte rør omkring drivakslen fra transmissionen ved hjælp af kugleskåle, der støvtæt omslutter nåleøjekrydset. Denne konstruktion giver under bevægelser op og ned en blød affjedring, men yder ret god stivhed over for krængning. Samtidig modvirkes vognens tendens til at vippe ved opbremsning og acceleration. Bagbroen, der er stiv og ophængt i to langsgående bladfjedre, er udført normalt – bortset fra den omtalte forlængelse af spidshjulsakslen.

Gearkassen er fire-trins, hulsynkroniseret og manøvreres med gulgearstang. Pedalerne er hængende, og man fæstner sig specielt ved koblingspedalens smidighed. Der er monteret tromlebremser med en ikke altfor imponerende diameter. Bagagepladsen er hæderlig for en vogn i mellemprisklassen. – Opel Kadett kan formentlig leveres i begyndelsen af det nye år, prisen incl. OMS bliver ca. 17.000 kroner.

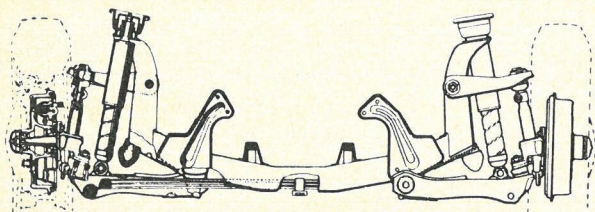




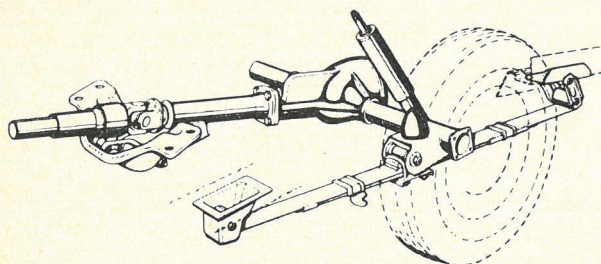
Kadett er en bil med interessante konstruktionsdetaljer og helt fri for sensationer.

Specifikationer for Opel Kadett

Akselafstand	2325 mm	Drejningsmoment	7,5 kgm
Sporvidde for	1200 mm	ved antal omdr./min.	2600-3600
Sporvidde bag	1205 mm	Kraftoverføring	syn.
Længde	3923 mm	Antal gear	4 frem + 1 bak
Bredde	1470 mm	Bagakseludveksling	3.89:1
Højde (ubelastet)	1410 mm	Batterispænding	6 volt
Frihøjde over vejbanen (bag- aksel)	170 mm	Kølesystem	5,1 liter
Forsædets bredde	1258 mm	Benzintank	33 liter
Bagsædets bredde	1223 mm	Motorolie	2,5 liter
Dækstørrelse	5.50 x 12"	Gearkasseolie	0,6 liter
Motortype	4 cyl. topventilet	Bagakselolie	0,45 liter
Boring	72 mm	Egenvægt	670 kg
Slaglængde	61 mm	Vendediameter	9,8 meter
Cylindervolumen	993 cm ³	Tophastighed	120 km/t.
Kompressionsforhold	7.8:1	Acceleration: 0-80 km/t. 15 sek.	0-100 km/t. 26 sek.
Effekt	46 hk	Benzinforbrug	7 liter/100 km
ved antal omdr./min.	5200		



Forhjulene er ophængt uafhængigt i lange og korte knæled-arme, og en halvelliptisk tværbjælderfjeder er medvirkende til at give vognen god kurvestabilitet. Støddæmperne er af teleskop-typen.



Kardantunnelen er meget lav, idet man har benyttet en fastliggende aksel, der forbinde gearkassens drivaksel med en forlænget spidshjulsaksel v. hjælp af et enkelt kardankryds under bagsædet. Denne konstruktion eliminerer vridninger i bagakslen under kraftig acceleration.

OR-sport

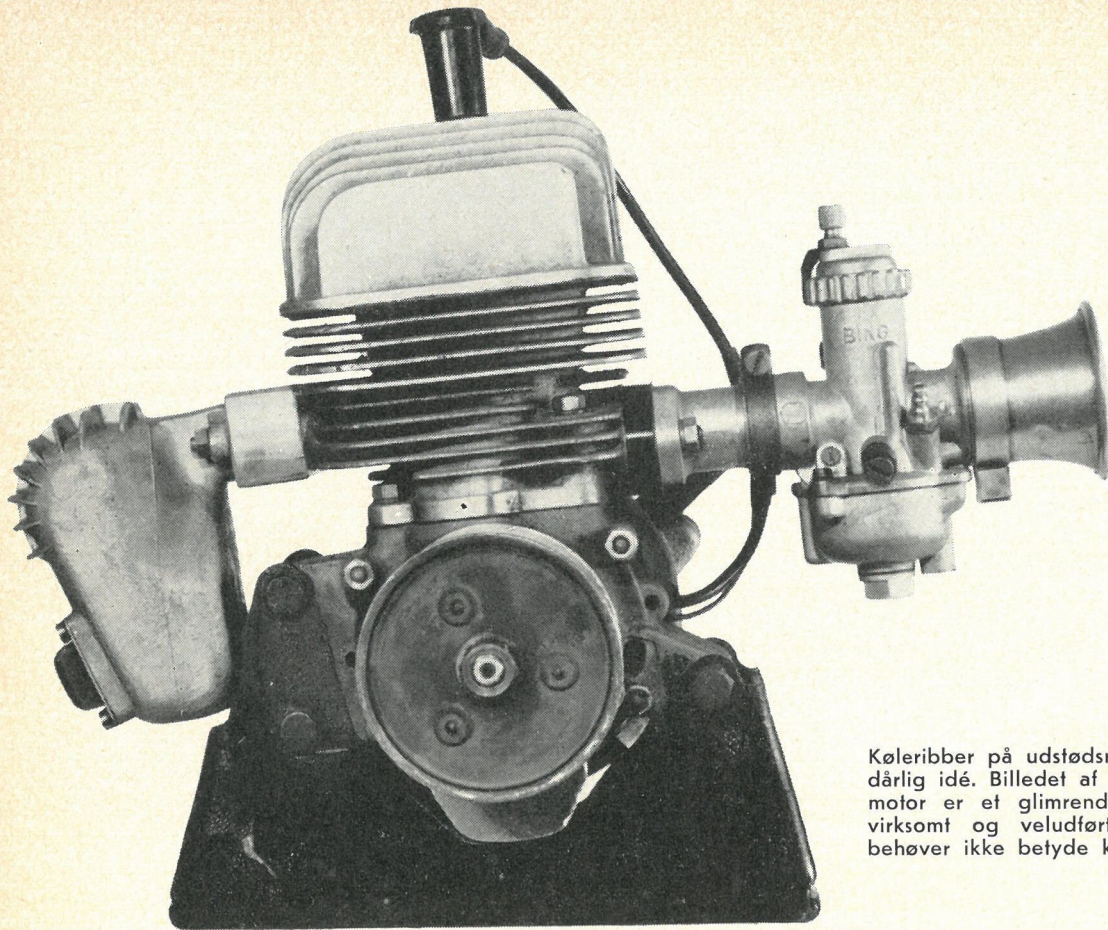
NOVEMBER:

1. KDAK-Sport Aabenraa, Glostrup og Omegns Motorklub, Næstved Motor Klub.
3. Frederiksborg Amts Motorklub, Jydsk Automobil Sport, Fredericia Motor Klub, KDAK-Sport Randers/Aarhus, Djurslands Motor Klub, Lolland-Falsters Automobilklub.
6. Lyngby - Taarbæk Automobilklub, KDAK-Sport København.
7. KDAK-Sport København.
8. Esbjerg Automobil Sports Klub, Lyngby - Taarbæk Automobilklub, Motorsportsklub 1961.
10. Bilklubben AMKA, Sønderborg Amts Motorklubs Sportsafdeling, Holstebro Motor Sport, Gadstrup og Omegns Orienteringsklub, Næstved Automobilsports Club, Kolding Automobil Klub, Automobil Sports Klubben, Horsens Automobil og Motor Klub, Løgstør og Omegns Motororienteringsklub, KDAK - Sport Odense, Randers Motor Sport.
15. Københavns Automobilklub, Sorø Amts Motorklub.
17. KDAK-Sport Aabenraa, Sports Motor Klubben København, Hjørring Motor Sport, Nykøbing Falster Motor Sport, Vejle Motor Sport.
21. KDAK-Sport Haderslev, Køge og Omegns Automobilklub, Sydsjællands Automobil Klub.
22. Midtsjællands Sports Motorklub, Sjællands Automobil Sport.
24. Nordjysk Auto Sport, Aarhus Automobil Sport, Esbjerg Motor Sport, Roskilde og Omegns Motorklub Autosport, Ulfborg og Omegns Motorklub, Kjellerup og Omegns Motorklub, Viborg Motor Klub.
28. Glostrup og Omegns Motorklub.
29. Roskilde og Omegns Motorklub Autosport.

DECEMBER:

1. KDAK-Sport København, Aabenraa og Sønderborg Amts Motorklub, Silkeborg Automobil og Motorklub, KDAK-Sport Hjørring.
3. Gladsaxe og Omegns Automobilklub
5. Dronninglund og Omegns Motorklub.
6. Kolding Automobil Klub, Aabenraa Motor Sport, Sorø Amts Motorklub, Motorklubben for Borup og Omegn.
7. Motorsportsklub 1961.
8. KDAK-Sport Aarhus, KDAK-Sport København.

I julenummeret skriver Ole Boe om OR-sæsonen



Køleribber på udstødsrøret er ikke en dårlig idé. Billedet af denne Stihl 110 motor er et glimrende eksempel. Et virksomt og veludført udstødssystem behøver ikke betyde krafttab.

Go-Kart-feberen griber stadig om sig, men uheldigvis har de små køretøjer fået modstandere – folk, der ønsker fred og ro i stedet for larmende Go-Kart-løb.

Man må derfor se i øjnene, at lyddæmpning vil blive obligatorisk inden for en overskuelig fremtid. Denne restriktion findes allerede i England, Tyskland, Belgien, Frankrig og Danmark (Roskilde Ring) og reglen gælder i alle internationale løb.

Der er ingen grund til at være bekymret for en nedgang i hk-ydelsen, som mange mennesker tror. Da restriktionerne blev indført i England, konstaterede en del købere, at deres omgangstider var blevet bedre efter montering af en lyddæmper.

Det er ganske vist teoretisk muligt at opnå en lidt større ydelse uden dæmpning, men denne opnås som regel først ved meget høje omdrejninger – så høje, at motoren ofte slet ikke kommer derop.

En vis (meget lille) modstand kan have sine fortrin, og lyddæmpere med en sådan findes virkelig. Den kraftige støj fra udstødsporten opstår, når den forbrændte gas, der har et voldsomt tryk, presses ud og kolliderer med luften uden for. Hvis man kunne reducere trykket til et almindeligt atmosfærisk tryk, vil udstødsstøjen næsten forsvinde.

Normalt er en lyddæmper bygget op som et rør med nogle plader, hvori der

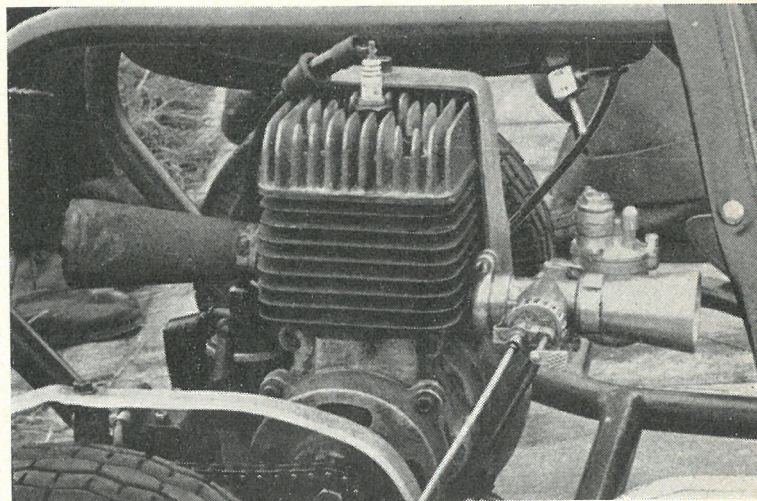
LYDDÆMPNING

er små huller til at nedsætte gassens fart. Det er den billigste og simpleste konstruktion, og en smule krafttab betyder intet for brugsmotorer. Naturligvis er det klart, at en lyddæmper af denne type vil »stjæle« for meget kraft fra en højtunet motor.

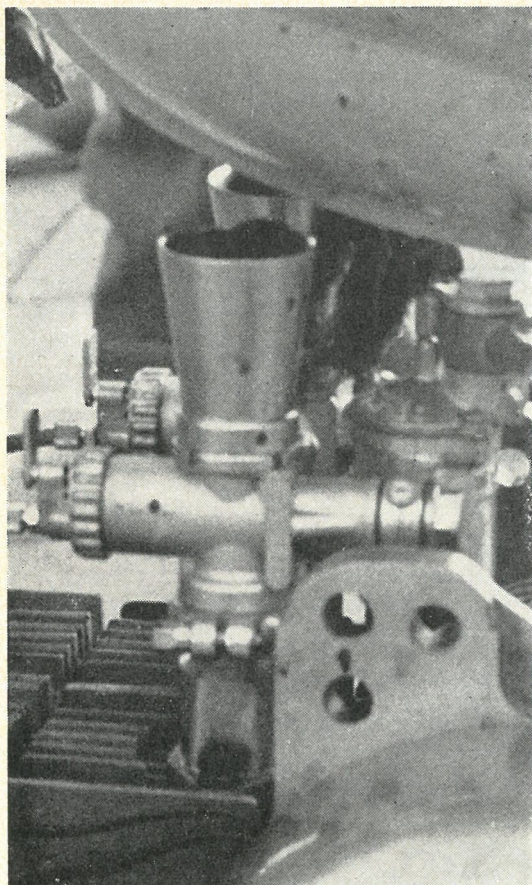
En bedre ide er en lyddæmpning, der

ikke standser den udstrømmende gas, men tværtimod *køler* den så meget, at trykket synker under det atmosfæriske tryk. Dette kan opnås ved at lave en stor køleflade i den del af udstødssystemet, hvor dæmpningen finder sted (køleribber er ikke en dårlig ide!).

En tredje mulighed er at absorbere



En Guazzoni med megafoner. Denne type udstødsrør er ikke anbefalet af fabrikken og i øvrigt ikke tilladt efter flere landes Go-Kart reglement



Man kan ikke kalde dette en karburator, snarere et komplet gasværk! Læg mærke til den fine løsning - dobbeltkarburatorer med fælles svømmerhus.

lydimpulserne i et eller andet materiale f. eks. asbest eller fiberglas. Dæmpere baseret på dette system har kun en ringe modstandsvirkning, forudset den indvendige diameter ikke er mindre end udstødsportens diameter. Vi ved af erfaring, at et såkaldt ekspansionskammer placeret tæt ved udstødsporten giver den bedste løsning på lyddæmpning af en to-taktsmotor.

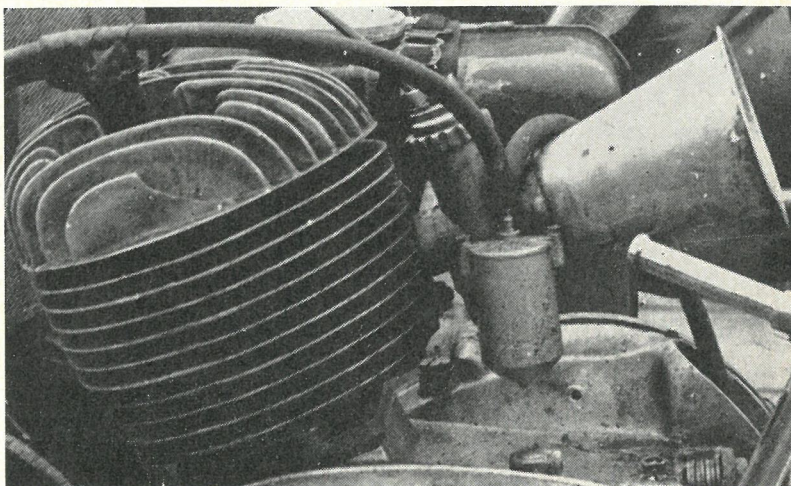
Kammeret består af en meget bredere del på udstødsrøret (6 til 12 gange cylindervolumet), hvilket selvfølgelig må afstemmes med den bløde bøjning af selve udstødsrøret. Et ekspansionskammer kunne måske klare hele dæmpningsproblemet på en elegant måde, hvis det fremstilles af en tynd plade og placeres i luftstrømmen. Det skal fortsætte i et rør af en noget mindre diameter end udstødsporten og helst i forbindelse med en mindre dæmper med fri gennemstrømning.

Systemet kan, hvis det er rigtigt dimensioneret, forbedre og forstærke kraften og ikke det modsatte.

Her er et af de tilfælde, hvor undtagelsen bekræfter reglen:

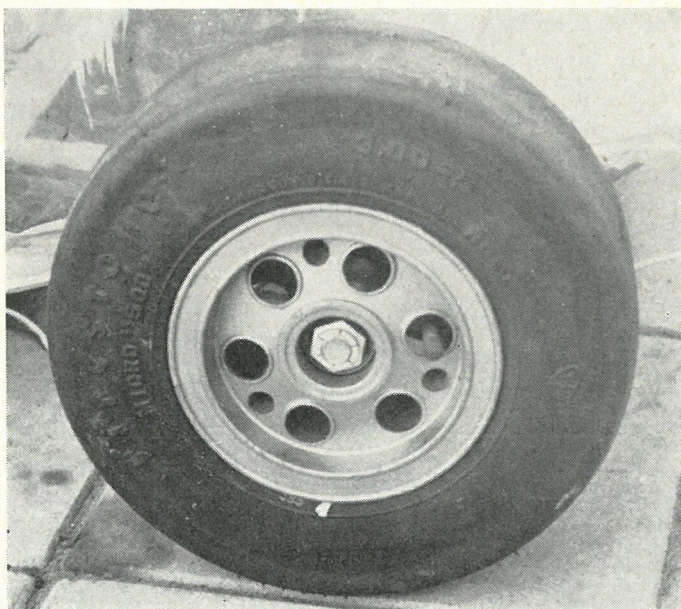
»Man kan ikke både blæse og have mel i munden«.

AF



Hvis vi ikke tager meget fejl, er dette luftindtag fra et varehus med husholdningsartikler. Det er originalt udtænkt, men et blødere formet indtag ville nok være mere virkningsfuldt.

GO-KARTS



Her ses et aluminiumshjul fremstillet af den amerikanske Go-Power fabrik. Det er lettere end de fleste af magnesium.

MC-nyt

ved
Allan Terndrup

Mike Hailwood (MV Agusta) vandt Ulster Grand Prix 500 ccm i ny rekord.

ULSTER GRAND PRIX

Eneste overraskelse i Ulster Grand Prix på Dundrod banen ved Belfast var *Mike Hailwood* (MV Agusta), der satte ny løbs- og banerekord med henholdsvis 155,3 km/ og 160,9 km/t. De to næste kørere, *Alan Shepherd* (Matchless) og *Phil Read* (Norton), blev distanceret med 3-4 minutter.

Jim Redman vakte opsigt med en ny Honda på 342 ccm (den afløser den tidligere 285 ccm), og han vandt 350 ccm klassen i stor stil. Hailwood lå i løbets begyndelse på andenpladsen, men han bød tilsyneladende sin MV for meget og udgik. Irlænderen *Tommy Robb* (Honda) måtte på sidste omgang overlade Frantisek Stastny (Jawa) andenpladsen, mens *Alan Shepherd* (AJS) blev nr. 4 foran Stastny's mærkekammerat *Gustav Havel*.

I 250 ccm oplevede man en privat dyst mellem de tre Honda-kørere *Tommy Robb*, *Jim Redman* og *Luigi Taveri*, og rækkefølgen blev som nævnt. Den 45-årige Moto Guzzi veteran *Arthur*

Wheeler har ikke besvær med at besætte fjerdepladsen.

Derek Minter (EMC) kunne en overgang byde Honda-holdet hård modstand i 125 ccm, men et styrt satte en stopper for hans videre deltagelse. Kun tiendele sekunder skilte de tre første kørere i mål - *Luigi Taveri*, *Robb* og *Redman*. Nr. 4 blev japaneren *Tanaka*, ligeledes Honda.

ØSTTYSKLANDS GRAND PRIX

En kvart million tilskuere overværede det østtyske GP på Sachsenring. I lang tid havde man set hen til det første møde i denne sæson mellem Honda og MZ, og spændingen blev naturligvis ikke mindre, da de to englændere *Mike Hailwood* og *Alan Shepherd* fik overladt MZ fabriksmaskiner.

250 ccm klassen kom til at stå mål med forventningerne. *Shepherd* tog førereringen i fire omgange, indtil maskinskade satte ham ud af spillet. *Redman* rykkede derefter op som nr. 1 tæt fulgt af *Hailwood*, der kørte den nye vandkølede MZ. Flere gange lykkedes det

ham at presse sig forbi den hurtigste Honda, men *Redman* blev den endelige vinder.

Gennemsnitshastigheden var næsten 160 km/t. *Hailwood* satte ny omgangsrekord med 162,1 km/t. Østtyskeren *Musiol* (MZ) kom på tredjepladsen foran *Moto Kitano* (Honda), der var en omgang efter.

De øvrige resultater:

125 ccm: 1) *Luigi Taveri*, Schweiz (Honda), 2) *Jim Redman*, Rhodesia (Honda), 3) *Hans Fischer*, Østtyskland (MZ).

350 ccm: *Jim Redman*, Rhodesia (Honda), 2) *Mike Hailwood*, England (MV Agusta), 3) *Tommy Robb*, Irland (Honda), 4) *Gustav Havel*, Tjcekoslovakiet (Jawa).

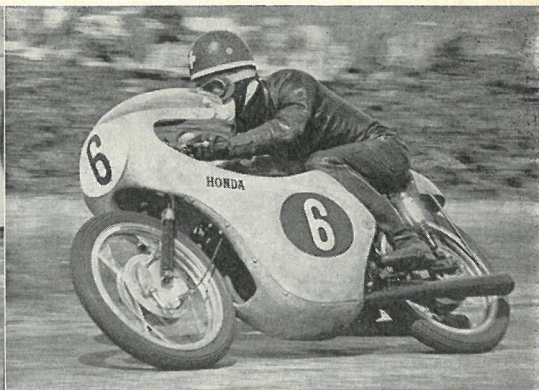
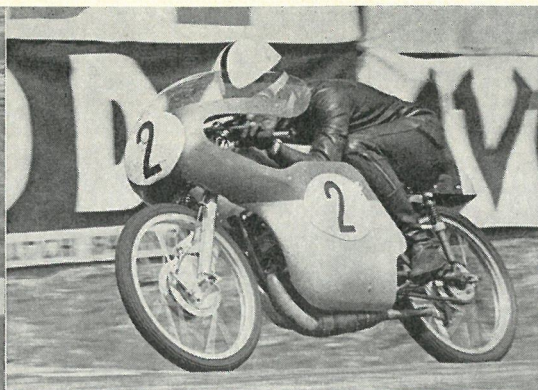
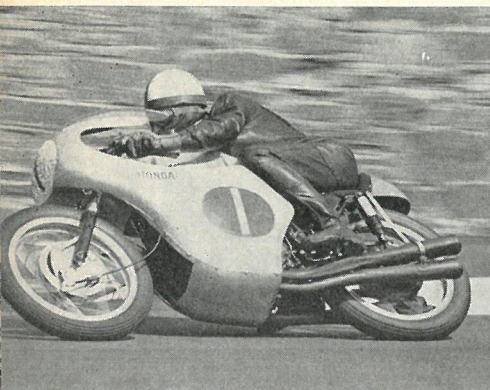
500 ccm: *Mike Hailwood*, England (MV Agusta), 2) *Alan Shepherd*, England (Matchless), 3) *Bert Schneider*, Østtyskland (Norton).

50 ccm: 1) *Jan Hubert*, Holland (Kreidler), 2) *Mitsuo Itoh*, Japan (Suzuki), 3) *Hugh Andersson*, New Zealand (Suzuki), 4) *Luigi Taveri*, Schweiz (Honda).

Tommy Robb 250 ccm Honda.

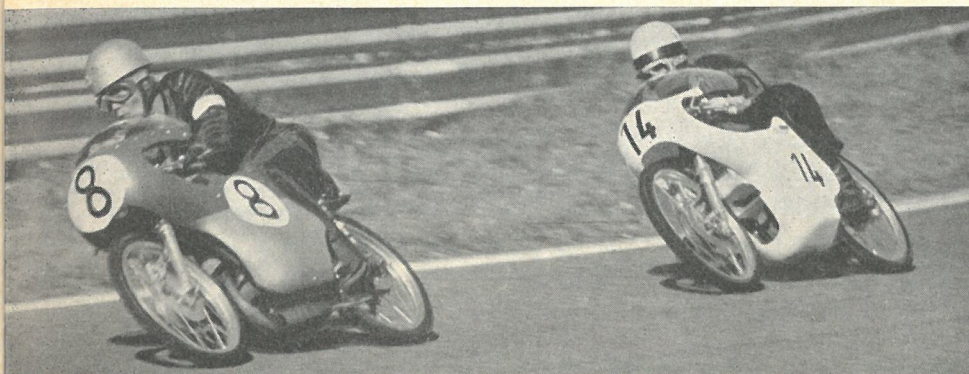
Ernst Degner 50 ccm Suzuki.

Luigi Taveri 125 ccm Honda.



Italiens Grand Prix

Den 5,75 km lange Monza bane var skueplads for et fantastisk opgør i 250 ccm klassen mellem Jim Redman (Honda) og Tarquinio Provini på en 1-cyl. Moto Morini fabriksmaskine, der havde opnået træningens hurtigste tid. Redman fik en dårlig start, og først på fjerde omgang nåede han op til førergruppen bestående af Provini, Hailwood (Benelli), Perris (Suzuki) og Taveri (Honda). Provini og Redman skiftede flere gange placering, men sidstnævnte og hans store 4-cyl. Honda trak det længste strå og vandt med en gennemsnitshastighed på 178.133 km/t, kun 8/10 sek. foran italieneren. Honda-kørerne Pagani, Italien, og japaneren Moto Kitano besatte de næste to pladser.



M. Itoh (nr. 3) på Suzuki og H. G. Anscheidt (nr. 14) på Kreidler i det italienske GP.

MV har tilsyneladende mistet interessen for 350 ccm klassen, eftersom Hailwood ikke var anmeldt. To Honda'er ført af Redman og Robb kørte let af med sejren. Redmans vindertid svarer til 180,69 km/t. Silvio Grassetti (Bianchi) kom på tredjepladsen over 1 minut efter vinderen. Jawa-kørerne Frantisek Stastny og Gustav Havel, som henholdsvis nr. 3 og 4 var en og to omgange efter Jim Redman.

H. G. Anscheidt (Kreidler) vandt 50 ccm foran Itoh (Suzuki). Tyskeren præsterede ikke mindre end 134,48 km/t i gennemsnitshastighed.

500 ccm klassen var mindre spændende. Ingen kunne true Mike Hailwood og den italienske landevejsmester Remo Venturi, begge MV Agusta. Kun 5/10 sek. skilte de køre i mål, mens Grassetti (Bianchi), Phil Read (Norton), Paddy Driver (Norton) og Bert Schneider (Norton) på de følgende pladser var distanceret med en omgang. Hailwoods gennemsnit blev opgivet til 187,4 km/t.

Japaneren Tanaka (Honda) noterede sin første GP-sejr ved at vinde 125 ccm foran mærkekammeraterne Taveri, Robb, Redman, Pagani og Driver (EMC). Ta-

veri kørte dog den hurtigste omgang på 159,2 km/t.

Finlands Grand Prix

Det finske GP i Tammerfors tegnede afslutningen på den europæiske sæson. Nu er der blot Argentinas *grande epreuve* tilbage, men i de fleste klasser er verdensmestrene allerede kåret. I 50 ccm klassen kan enten Anscheidt (Kreidler) eller Ernst Degner (Suzuki) vinde den fornemme titel, idet kørerne kun har fire points mellem sig.

Resultaterne i det finske GP blev:
50 ccm (17 omg. - 61,35 km):

1. Luigi Taveri, Schweiz (Honda) 38 min. 24,3 sek. 2. Tommy Robb, Irland (Honda) 38 min. 26,3 sek. 3. Hans G.

Anscheidt, Tyskland (Kreidler) 38 min. 39,3 sek.

125 ccm (28 omg. - 101,05 km):

1. Jim Redman, Rhodesia (Honda) 57 min. 43,1 sek. 2. Luigi Taveri, Schweiz (Honda) 57 min. 44,2 sek. 3. Alan Shepherd, England (MZ) 58 min. 39,5 sek.

350 ccm (30 omg. - 108,27 km):

1. Tommy Robb, Irland (Honda) 1 t. 0 min. 43,3 sek. 2. Jim Redman, Rhodesia (Honda) 1 t. 1 min. 04,8 sek. 3. Alan Shepherd, England (MZ) 1 t. 2 min. 18,0 sek.

500 ccm (32 omg. - 115,488 km):

1. Alan Shepherd, England (Matchless) 1 t. 3 min. 16,9 sek. 2. Sven O. Gunnarsson, Sverige (Norton) 1 t. 4 min. 19,7 sek. 3. Frantisek Stastny, Tjsekoslovakiet (Jawa) 1 t. 4 min. 55,5 sek. Ny omgangsrekord: Alan Shepherd 116 km/t.

VM-TABELLEN

hvor 350 ccm er afsluttet, ser således ud:
125 ccm:

1. Luigi Taveri 48 points, 2. Jim Redman 38 p., 3. Tommy Robb 30 p.

250 ccm:

1. Jim Redman 48 points, 2. Bob Mc

Intyre 32 p., 3. Arthur Wheeler 11 p., 4. Tarquinio Provini 10 p., 5. Tommy Robb 8 p.

350 ccm:

1. Jim Redman 38 points, 2. Tommy Robb 22 p., 3. Mike Hailwood 20 p., 4. Frantisek Stastny 16 p.

500 ccm:

1. Mike Hailwood 40 points, 2. Alan Shepherd 29 p., 3. Phil Read 11 p., 4. Bert Schneider 10 p.

EARLY MOTOR CARS

Blandt de mange værker, der i de senere år er udsendt om bilens historie, er mr. G. A. Oliver's bøger nok de mest fordringsfulde. Alene den fysiske størrelse er opsigtsvækkende; der skal et regulært målebånd til for at spænde over formatets 36 x 48 cm. Et opslag kræver bordplads, én meter på tværs; herefterdags må den sande entusiast indrette ikke blot en særlig reol, men tilige en speciel læsepult til sine veteranbil-bøger, hvis ikke bordlampen, pennebakken, blæksugeren, familiebillederne og jubilæumsgaven skal fjernes, hver gang far skal læse om bilerne.

Det er til gengæld et flot værk, mr. Oliver har skabt; han er selv mester for både den fyldige tekst og de store helsides farveillustrationer. Der er ingen tvivl om, at han har villet tilvejebringe en bilernes ækvivalent til de klassiske franske og engelske tegninger af elegante hestekøretøjer, et standardværk om ældre bil-design.

Tegningerne er udført som nøjagtige opmålinger i målestoksforholdet 1:12 (1 tomme til 1 fod), og alle bilerne er vist fra siden uden noget forsøg på perspektiv. Der er både i udvælgelsen af vogntyper og i farvevalget lagt vægt på, at illustrationerne repræsenterer de mest typiske karrosseriformer fra de tre epoker: Pionér-årene før 1904, den »Edwardianske« periode 1904-1915 og »Vintage«-perioden efter 1917. Der er et bind for hver epoke.

Bøgerne er meget dyrt og fint sat op, men det skal ikke nægtes, at illustrationerne virker noget »flade« og uinspirerede. Egentlig giver de slet ikke noget indtryk af vognenes form - der er hverken dybe i tegningerne eller lysspil i farverne. Et lignende tysk værk, der foreligger som løsblade i en mappe, er illustreret efter god, gammeldags brochureteknik og giver - uden at stige til større kunstneriske højder - langt bedre indtryk af vognenes form. Egentlig var vor hjemlige mester Paul Høyrup den bedste til at løse en sådan opgave.

Teksten er fyldig og velskrevet, og den nævnte mangel til trods er mr. Oliver's værk et meget værdifuldt og betydningsfuldt bidrag til automobils kulturhistorie. De flotte illustrationer er velegnede til at indrammes, og egentlig burde værket være udført efter løsbladesystemet ligesom f. eks. »Vore gamle folkedragter«. Prisen vil dog forhindre de fleste i at købe to eksemplarer for at kunne »slagte« det ene til skilderier.

J.N.

(Tilsendt fra Knud Rasmussens Eftf., Vesterbrogade 60, København V).



**Nordisk Karrosserifabrik
Svendborg**



**Peugeot
403
404**

KØBENHAVN

Harry Brinks

Øgade 5 . Kbh. Ø . tlf. 291922

British Motors

Østerbrogade 2 A tlf. MI 4500

Codanhus Automobiler A/S

tlf. HI 4590

Auto-Centralen

Otto Eskildsen

Vesterbrogade 179 tlf. HI 1861 - 1461

Comhill Motors

H. C. Ørstedvej 32 tlf. HI 1730 - 1729
København V

S. Rud. Sørensen A/S

Østerbrogade 162 tlf. 291655
København Ø

Sv. Aa. Rasmussen

Buddinge Hovedgade 228 tlf. 985653
Bagsværd

Rødovre Autohandel

Svend Aage Krusbæk
Rødovrevej 287 tlf. 705708

SJÆLLAND

Haslev Auto

J. P. Hansen

Haslev tlf. 1001

H. J. Olsen

Lundby tlf. 5

Vagn Petersen

Allehelgensgade 14 tlf. Rosa 4394
Roskilde

Carl M. Jensen & Søn

Automobilforretning

Slagelse tlf. *521158

LOLLAND-FALSTER MØN

Karl Gustav Bendtzen

Ny Østergade 35 . Maribo . tlf. 864

A/S H. S. Hansen's

Automobilforretning

Nakskov . Grundl. 1900 . tlf. 284 - 384

FYN

Bilgaarden

Odensevej 98 . Hjallese . tlf. 131190

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. 22028
Haderslev - *21750

American Auto

Eckersbergsgade 1 tlf. 29799
Aarhus

Automobilhuset

Nørrebrogade 108 tlf. 29588 - 29837
Esbjerg

R. H. Rasmussen A/S

Skanderborg tlf. 745

Auto-Centralen

v. Hans Frahm

Skjern tlf. 135

Motor-Centralen

v. Martin Iversen

Sønderborg tlf. 23640

Forhandlerlisten er ikke komplet

MC-nyt

(fortsat fra side 22)



Gunnar Johansson (500 ccm Lito) blev nr. 2 i VM efter Tibblin.

Europamesteren i 250 ccm moto-cross 1959, svenskeren *Rolf Tibblin*, besejrede overraskende de tidligere titelindehavere, landsmændene *Sten Lundin* og *Bill Nilsson*, i årets verdensmesterskab i 500 ccm klassen.

VM afgjordes over 10 afdelinger, hvoraf det afsluttende var det svenske Grand Prix på Hyllinge banen uden for Hålsingborg. Men forinden havde Tibblin allerede sikret sig mesterskabet - et stort held for ham, eftersom han måtte udgå med en ødelagt støddæmper og magnetskade. For en gangs skyld blev en dansker pænt placeret i et internationalt moto-cross. Det var Mogens Rasmussen, Næstved, på Matchless, der sensationelt kom i mål på andenpladsen i 1. heat. Han sluttede sammenlagt som nr. 6.

Englænderen Jeff Smith på en 352 ccm opboret 350 ccm BSA brød den svenske sejrstrække ved at vinde Grand Prix'et. Hans BSA vejede ca. 20 kg mindre end en normal 500 ccm moto-cross racer, hvilket var en stor fordel på den bløde og opkørte bane.

VM tabellen efter 10 afdelinger:

- 1) Rolf Tibblin, Sverige 45
- 2) Gunnar Johansson, Sverige ... 41
- 3) Sten Lundin, Sverige 27
- 4) Ove Lundell, Sverige 25
- 5) Bill Nilsson, Sverige 23
- 6) John Burton, England 14
- 7) Jeff Smith, England 9
- 8) Broer Dirks, Holland 7

A. T.



Verdensmesteren i 500 ccm moto-cross svenskeren Rolf Tibblin.



**Morris
MG
Wolseley
Riley**

KØBENHAVN

Bjørn Caning

Sølvgade 15-17 tlf. MI *3268

Arne Fog

Enghavevej 76 . V . Eva 3701 - 3709

Københavns Automobil-Central Aktieselskab

Gl. Kongevej 13 tlf. HI 1313

Vilh. Nellesmann A/S

Vodroffsvej 55-57 tlf. *35 33 33

P. Nielsen & Søn

Hovedvejen 152 tlf. 960050
Glostrup

SJÆLLAND

Farum Auto Service Evald Rasmussen

Hovedgaden 38 tlf. 95 03 33

Emil Olsen

Hillerød tlf. 96

Auto Shop

Roskilde tlf. 1072

LOLLAND-FALSTER MØN

Kai Hansen's Autoværksted

Neergårdsvej 7 tlf. 851862
Nykøbing Falster

J. Nordbo - Lendemark

Stege tlf. 4262

Forhandlerlisten er ikke komplet

FYN

Gunnar Stribolt

Nyborg tlf. 425

E. M. Jensen

Kochsgade 79 . Odense . tlf. 118810
Odensevej 101 - 115810

JYLLAND

Lars Rold

Aars tlf. 314 - 414

Herning Auto Handel

Østergade 45 tlf. *2100

Carl Edelholt

Blumersgade 4 . Horsens . tlf. 22766



KØBENHAVN

Auto Centrum

Dr. Tværgade 19 tlf. PA 4627 - 4677
Uden for forretningst. 879558

O. Traulsen

Ålholmvej 31 Hvidovrevej 22
tlf. 715203 tlf. 702409
Valby

SJÆLLAND

Birkerød Auto

Kongevejen 122 tlf. 811649

Ingemann Automobiler

Jernbanegade 11 . Haslev . tlf. 1032

Thorsbo Auto Service

Ringstedgade 62 tlf. 542 - 2388
Roskilde

LOLLAND-FALSTER MØN

JYLLAND

Hans Nielsen

Slagtergade 20 tlf. 22486
Haderslev

Harald Borup

Brogade 45 . Hobro . tlf. 20843

C. A. Stæchmann & Søn

Søndergade 27 . Kolding . tlf. 867

Madsen & Kaltoft

Søndergade 26 . Vejle . tlf. 3065

Forhandlerlisten er ikke komplet



500
600
1100
1300
1500
1800
2300
1200 Sport
1500 Sport

KØBENHAVN

Autoforum

Rosenørns Allé 18 tlf. LU 5520
Bagsværd Hovedgade 81 - 981122

BORCH Christensen

Esplanaden 5 tlf. MI *607
Vester Farimagsgade 21 - MI 707
Gl. Kalkbrænderivej 17 - Tria 7303

Friis-Hansen, jun.

Godthaabsvej 85 tlf. Fasan 6570

Garabil A/S

Nørrevold 106 tlf. MI 8725
Kapelvej 29 tlf. Nora 8725 - 8726

International Trading & Motor Co. A/S

Solvej . Glostrup tlf. 966622
Knudslundvej 25-27 - 964166

Fiat på Amager

»Motorgaarden«
Holmbladsgade 32 tlf. AM 9004

Strandvejens Motor Co.

Strandvejen 213 tlf. HE 8891 - 2791
Hellerup

Lyngby afdeling

Lyngby Hovedgade 84 tlf. 877091

SJÆLLAND

Bengt Behrendt

Hillerødvej 1 tlf. 1013
Frederiksværk

Gilleleje Motor Co.

Arendt Kristiansen . Gilleleje . tlf. 28
Hillerød . Møllestræde 4 . tlf. 1907

Ingemann Automobiler

Jernbanegade 11 . Haslev . tlf. 1032

Skjold P.

I. L. Tvedesvej 3 tlf. 214410
Helsingør

Werner Ditlevsen

Næstved tlf. 721725

H. Jespersen

Ringstedvej 64 . Roskilde . tlf. 137
Viby - 38

Svend Mortensen

Slagelsevej 6 . Sorø . tlf. 952

Svend Damgaard Olsen

Vordingborg tlf. *500

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

Gedservej 3-5-7 tlf. 850871
Nykøbing Falster

V. Kamph

Stegø tlf. 4338 - 4838

FYN

A/S Autro

Sdr. Boulevard 80 tlf. 123007
Odense

JYLLAND

J. I. Aaris

Vesterbro 25 . Aalborg . tlf. 28655

Tage Nielsen

BP-huset, Havnegade 34 tlf. 21866
Aarhus

H. J. Bjerg

Sølvgade 9 . Herning . tlf. 3363 - 1163

N. Fogt Automobilforretning

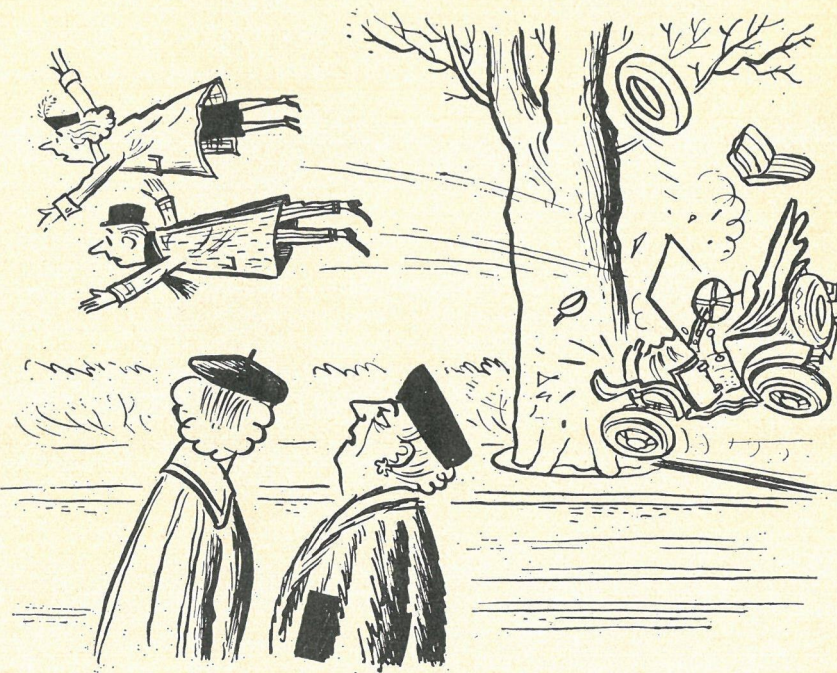
Allégade 57 . Horsens . tlf. 21175

Vesterbros Maskinforretning

v. Svend Aage Olesen
Nykøbing Mors tlf. 483 - 1200

Hans Sundstrup

Aarhusvej 21 . Viborg . tlf. 424



— Det er jo fru Møller, men hvem er den gentleman, hun er sammen med?



Anglia
Consul
Zephyr
Zodiac

Taunus
Falcon
Fairline
Galaxie
Comet
Mercury
Thunderbird
Lincoln Continental

KØBENHAVN

C. H. Christiansen

Markmandsgade 17 . S . tlf. C 2701

Dana Ford Forhandling A/S

Nygaardsvej 32-40 . Ø . tlf. 29 22 22

Schibbye Automobiler

Esplanaden 14 . K tlf. BY 7317
V. Farimagsgade 19 - MI 3070



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

Tuborgv. 50-52 Hellerup tlf. HE 3106
Jernbanepl. 21 . Lyngby . tlf. 877766

SJÆLLAND

N. Johannessen A/S

Jernbanegade 59 . Haslev . tlf. 24

A/S S. K. Grøndahl

Kongevejen 33 tlf. 210006
Helsingør

Chr. Johannessen

Præstø tlf. 260

Vordingborg Motor Compagni

tlf. *1140

Ringsted Motor Compagni A/S

Nørregade 13-19 . Ringsted . tlf. 8

John Hansen

Københavnsvej 26 tlf. 2535
Roskilde

FORD Slagelse

tlf. 524200

LOLLAND-FALSTER MØN

AAGE HANSEN A/S

Nykøbing Falster tlf. 850600
Stubbekøbing - 841200

Møns Auto Depot

v. Erland Christensen tlf. 5021
Stege

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

A/S Fehr & Co.

Odense - Ringe - Assens - Kerteminde
120101 101 tlf. 101 501

Chr. Bukkehave & Søn

Svendborg tlf. 1457

JYLLAND

I/S Elitz W. Kruse

Boulevarden 28 . Aalborg . tlf. 20600

Aarhus Motor Compagni A/S

Havnen . Aarhus . tlf. 33833

C. Simonsen

Fjerritslev tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

v/ J. M. Jensen
tlf. 249 - 250

HERNING MOTORCOMPAGNI

Telefon 642 - 643 - 649

M. Olesen

Holstebro tlf. 1700

K. F. Nilsson

Lemvig tlf. 552

Løgstør Motor Compagni A/S

Løgstør tlf. 286 - 416

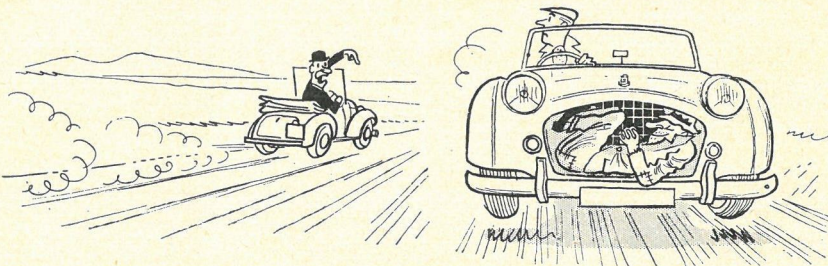
SOFUS Nellemann's eff.

v. Robert Nellemann
STRØMMEN & NY GRÆNÅVEJ RANDERS TLF. 3232

Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*





**Opel
Vauxhall
Chevrolet
Pontiac
Oldsmobile
Buick
Cadillac**

KØBENHAVN

F. Bülow & Co.

Esplanaden 6 tlf. MI 4525
Bryggervangen 7 - 291133
Ballerup Byvej 115 - 971577
Sensensvej 11 - GO 8696
Køgevej 324 - 781520

Hans Lystrup A/S

Pileallé 5-7 tlf. C 2028
Gothersgade 49 - C 1442
Hovedvejen 193, Glostrup - 965500
Herlev Hovedgade 191 - 949200

Oluf Svendsen A/S

Shellhuset tlf. C 2115
Amagerbrogade 290 - 501411
Gladsaxe Møllevej 25 - 691411
Ordrupvej 57-59 - OR 566
Dahlerupsgade 4-6 Byen 3554
Hvidovrevej 219 tlf. 785561
Roskildevej 317-319 - 701441

SJÆLLAND

Skandinavisk Auto Import A/S

Birkerød tlf. 810080

Auto Shop

Marientallé 3 tlf. 210850
Helsingør

Hillerød Motor Co. A/S

Østergade 17-19-22 tlf. *1515
Hillerød

Carl Weinreich A/S

Smedelundsgade 33 tlf. 33
Holbæk

C. C. Smith

Nørregade 64 . Køge . tlf. *1100

E. H. Rasmussen

Præstø tlf. 280

Hjalmar Skafte A/S

Trekanten . Roskilde . tlf. 2412

Gustav Kjerulff A/S

Slagelse tlf. 520839 - 520894

P. M. Olsen

Løvegade 4 . Slagelse . tlf. 520382

N. E. Nielsen & Co. A/S

Autogaarden . Sorø . tlf. 855 - 1205

H. P. Hansen A/S

Vordingborg tlf. 343

LOLLAND-FALSTER MØN

A/S Nakskov Auto Service

Maribovej . Nakskov . tlf. 504

Bernhard Petersen

Nygade 14 tlf. 853611
Nyköbing Falster

Th. Østergaards Eff. A/S

Nyköbing Falster tlf. *852944

M. Skotte

Sakskøbing tlf. 894285

FYN

F. Bülow & Co. A/S

Odense tlf. 113700

V. Holm Jensen

Vesterbro 39-45 tlf. *119999
Odense

JYLLAND

Lykke Madsen

Vesterbro 95-97 . Aalborg . tlf. 25700

A/S F. Bülow & Co.'s Eff.

Trøjborgvej 8 . Aarhus . tlf. 69666

Johs. Andersen

Brønderslev tlf. 164

Auto Forum

Exnersgade 17 . Esbjerg . tlf. 5050

N. Chr. Frikke A/S

Jernbaneg. 50 . Esbjerg . tlf. 2 24 11

Th. Hansen A/S

Søndergade 15 tlf. 20311
Frederikshavn

Andreas Jakobsen A/S

Grenaa tlf. 21500

J. Ørum-Petersen A/S

Herning tlf. 3000
Ikast - 51855

Hjørring Autohandel A/S

Springvandspladsen 1 tlf. 2600

A/S Automobilhuset

Fynsvej 17-21 . Kolding . tlf. 103 - 123

A/S Motor Company

Laasbygade 73-77 tlf. 3680
Kolding

A/S Bjerregaard, Noe & Co.

Randers tlf. 1903
Hobro tlf. 411

A/S Himmer & Madsen

Randers tlf. 7800

Automobilforretningen Vulkan

Skive tlf. *1301

Martin Kjær A/S

Vejle tlf. 559 - 560

Peter Henriksen

Viborg tlf. *3480

ALS

Als Motor A/S

Danfoss pr. Nordborg tlf. 51818

Forhandlerlisten er ikke komplet



Mercedes-Benz



AUTO UNION
DKW

KØBENHAVN

Poul Andersen Automobiler
Gyldenløvsgade 17 tlf. BY 3545



Kr. Bernikowsq. 2 tlf. C 12018 - 12846
København K

Ved Glyptoteket 2-4 tlf. PA 4750
København V

A/S Auto-Centrum København
Rosenørns Allé 10 . V . tlf. LU 1925

Walter Greulich A/S
Sølvgade 21-23 tlf. MI *6413

Poul Rasmussen
Kongevejen 80 tlf. Hø *1788
Hørsholm
Dag Hammarskjölds allé 23-27
tlf. TRia 6173

Super Service Automobiler A/S
St. Kongensg. 118 overfor Nyboder
tlf. MI 8770

Auto-Industri
Hovedvejen 206 tlf. 964191
Glostrup

SJÆLLAND

Viking Auto
Frederikssund tlf. 1555

Jørgen Nielsen
Køgevej 28 tlf. 1059 - 1659
Ringsted

Autogaarden A/S
Ringstedgade 58-60 tlf. *1686
Roskilde

Robert Eriksen
Østre Allé 28 . Slagelse . tlf. 522262

Arne Pedersen
Vordingborg tlf. 545

FYN

Ernst A. Rasmussen
Sdr. Boulevard 80 tlf. 120501
Odense

JYLLAND

Aalborg Auto-Depot A/S
Hobrovej v. Industrikvarteret
Aalborg tlf. *30700

T. Koustrup
Silkeborgvej 500 tlf. 57775
Brabrand

Aars Motor Compagni
Aars tlf. *21588

A/S Chr. Smed
Sæbyvej 58-60 tlf. 20572
Frederikshavn

Gjørret og Poulsen A/S
Viborgvej 71-75 . Herning . tlf. *3282

Børge Berthelsen
Hjørring tlf. 1437 - 2455

Hugo Elsing
Holstebro tlf. *1170

Thomsen & Krarup
Nykøbing Mors tlf. 676

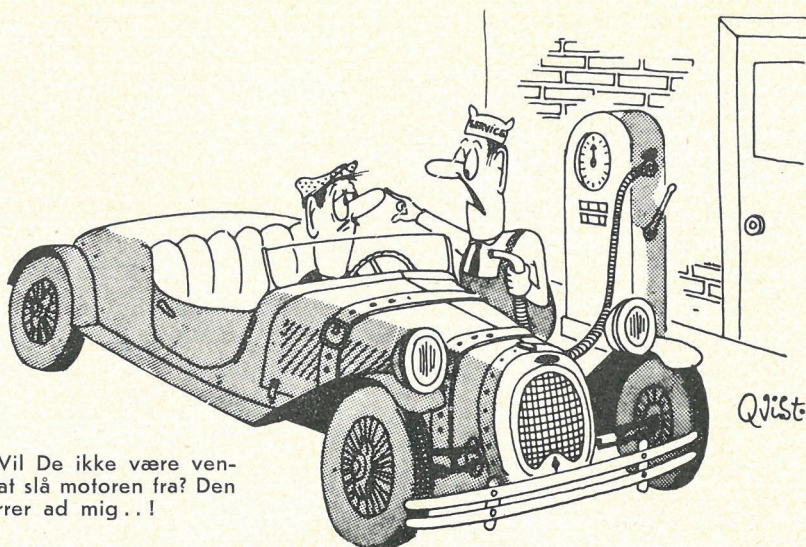
Møllers Automobilforretning
Ringkøbing tlf. *911

Henning Jørgensen
Silkeborg tlf. 2306

Martin Jensen
Torvet Sæby tlf. 96
Aalborgvej Sæby - 90

Jørgen Jørgensen
Hundborgvej tlf. 1167 - 1711
Thisted

Forhandlerlisten er ikke komplet



— Vil De ikke være venlig at slå motoren fra? Den snerrer ad mig..!

Qvist



Simca 1000
 - **Etoile**
 - **Elysee**
 - **Montlhéry**
 - **Ariane**
Chrysler Valiant
Chrysler Plymouth
Isar



Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

Nordisk Diesel A/S - Udstilling
 Tivolibygningen tlf. BY 2595

Jørgen Fischer
 Tagensvej 116 . Kbh. N . Taga 6514

Damsø Motorgaard
Firma Heitmann
 Aalekistevej 158 Vanløse
 tlf. 744620 - 744820 - 743420

Herlev Autohandel I/S
 Herlev Hovedgade 97-99
 tlf. 942422 - 942844

Vanløse Autohandel
V. Niels Christensen
 Aalekistevej 184-186 tlf. 718502

SJÆLLAND

John V. Jensen A/S
 Hillerød tlf. 1606
Helsingør Autolager
 Lundegade 1 tlf. 213999
Helsingør Autolager
 Helsingør tlf. Helsingør 643

Vilh. O. Petersen
 Frederikssund tlf. *700

Niels Petersen
 Ringstedgade 100 tlf. 720702
 Næstved

Selandia Motor Co. A/S
 Københavnsvej 31 tlf. 404
 Roskilde

Laur. Nielsen
 Sorøvej 65 tlf. 52080 - 522079
 Slagelse

A/S Sorø Motor Co.
 Ringstedvej 41-49 . Sorø . tlf. *1600

LOLLAND-FALSTER MØN

H. Møller Andersen A/S
 Nakskov tlf. 590 - 1490
 Sakskøbing tlf. 894511

FYN

Fyens Bil og Traktorkomp. A/S
 Ringe tlf. 121 - 621

Haarby Traktor og Motorkomp.
 Haarby tlf. 270 - 370

JYLLAND

Peter Petersen I/S
 Aabenraa tlf. *21212

Motor-Centralen
 Vesterbro 20-24 tlf. *25877
 Aalborg

Aarhus Auto-Lager A/S
 Vestre Ringgade 31-33 tlf. *57788
 Aarhus

S. Møller

Brønderslev tlf. 704

Fjerritslev Motor Co. A/S
 Fjerritslev tlf. 65 - 121

Fredericia Motorkompagni
Aktieselskab
 Fredericia tlf. 76

Haderslev Motorcompagni
 Haderslev tlf. *23341 - 23342

Automobilhuset
O. F. Andersen
 Hjørring tlf. 401

A/S Magnus Christiansen
 Hobro tlf. *20522

Henning Clausen
 Herningvej 48-52 tlf. *2555
 Holstebro

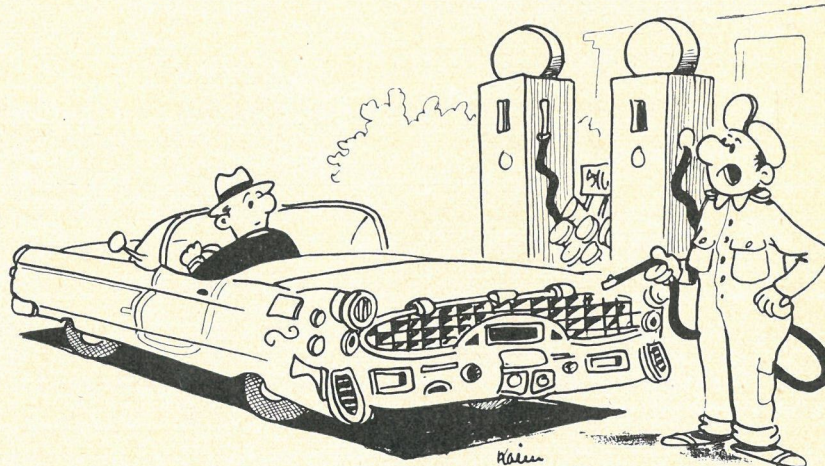
Ingemann Madsen
 Kolding tlf. 408 - 1408

Morsø Motor Komp. A/S
 Nykøbing Mors tlf. 866

Motorgaarden i Skive A/S
 Skive tlf. 1450 - 2050

Kjeld Høy A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*



— Ok, jeg giver op ... hvor er det så?



**Renault 4
Renault 8
Dauphine
Floride
Gordini**

KØBENHAVN

Poul Andersen & Søn A/S

Gl. Kongevej 7 tlf. VE 6021

Automobilhuset

Søborg Hovedg. 146-148 tlf. SØ 8200

Stadion Auto

Østerbrogade 106 tlf. ØB 9285

Gladsaxe Auto

Gladsaxe Møllevej 20 tlf. 691188

Hellerup Motor Co.

Strandvejen 70 tlf. HE 3555 - 3530
Hellerup

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

SJÆLLAND

O. Daniel Jensen

Nygade 3 . Frederikssund . tlf. 324

Helge Jensen

Præstøvej 106-108 tlf. 723035
Næstved

Aage Christensen

»Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen

Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
Roskilde

Gunnar Jensen

Autohuset

Sorø tlf. 667

Knud Sørensens

Auto- og Motorcykelforretning
Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan

»Marlbo« A/S

tlf. 179 - 458

Gerner Nielsen

Sandby pr. Harpelunde st.
tlf. Sandby 61

FYN

Svend Hansen

Autocentralen

Bogense tlf. 283 - 383

JYLLAND

Svend Møller

Vesterbro 80 . Aalborg . tlf. 30033

A. Precht-Jensen

Hjørringvej 12 tlf. 22525
Frederikshavn

Anton Jørgensen

Bethaniagade 23 A tlf.1676
Herning

Knud Sørensen

Aalborgvej 2 tlf. 1960 - 2588
Hjørring

Auto-Sørensen A/S

Helgolandsgade 29 tlf. 2395
Holstebro

Harry Jensen

Langemarksvej 29 tlf. 21356
Horsens

Hans Knudsen

Tøndervej 16 . Kolding . tlf. 1604

A. P. Rasmussen

Skjern tlf. 262

*Forhandlerlisten er ikke en fortegnelse
over samtlige forhandlere*

BRM's største...

fortsat fra side 11

ikke behøver at fuldføre, hvis Clark ikke kører sin Lotus til sejr. På VM-tabellen fører Hill med 39 points mod Clarks 30. På tredjepladsen kommer Bruce McLaren (Cooper).

Grand Prix'et på Watkins Glen startede meget hektisk. Graham Hill presede sin vogn til det yderste, men det var og blev en Lotus-dag, selv om BRM en overgang tog føringen. Clark rykkede gradvis frem igen, og Hill kunne intet stille op. Kampen om tredjepladsen var yderst spændende. Fire vogne lå i en klump: Ginther (BRM), McLaren (Cooper), Gurney (Porsche) og Brabham i sin egen konstruktion.

Stillingen var efter 20 omgange:

1. Clark, 25 min. 50,4 sek.
2. Hill, 25 min. 51 sek.
3. Gurney, 26 min. 07,5 sek.

4. Ginther, 26 min. 08 sek.
5. Brabham, 26 min. 08,5 sek.
6. McLaren, 26 min. 09,7 sek.
7. Gregory, 8. Surtees, 9. Maggs, 10. Penske, 11. Trintignant, 12. Ireland.

Lotus'en øgede føringen til syv sekunder, og på 58. omgang satte Clark ny rekord med 1 min. 15,0 sek., hvilket svarer til 175 km/t. Jo, skotten var sandelig »flyvende« igen efter et par løb med motorvanskeligheder.

RESULTATERNE I GP AMERIKA:

1. Jim Clark (Lotus) 2 tim. 7 min. 13 sek., gennemsnitshastighed 174,636 km/t.
2. Graham Hill (BRM) 2:07:22,0.
3. Bruce McLaren (Cooper), 4. Jack Brabham (Brabham), 5. Dan Gurney

(Porsche), 6. Masten Gregory (Lotus), 7. Tony Maggs (Cooper), 8. Innes Ireland (Lotus), 9. Roger Penske (Lotus), 10. Bob Schroeder (Lotus).

Hurtigste omgang: Jim Clark (Lotus)
1 min. 15,0 sek., gennemsnitshastighed
175 km/t.

STILLINGEN I VM:

- | | |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. Graham Hill | 39 points |
| 2. Jim Clark | 30 " |
| 3. Bruce McLaren | 22 " |
| 4. John Surtees | 19 " |
| 5. Dan Gurney | 15 " |
| 6. Phil Hill | 14 " |
| 7. Richie Ginther | 10 " |
| 8. Tony Maggs | 9 " |
| 9. Trevor Taylor og Jack Brabham | 6 " |
| 11. Giancarlo Baghetti | 5 " |
| 12. Lorenzo Bandini og R. Rodriguez | 4 " |
| 14. Jo Bonnier og Willy Mairesse | 3 " |
| 16. Carel Godin de Beaufort | 2 " |
| 17. Masten Gregory | 1 " |



KØBENHAVN

Hans Busch

Alhambravej 14 . Kbh.V . tlf. HI 3165

Sv. Aa. Molbech

Jagtvej 23 tlf. Ægir 8401 - 10080
København N

Holg. Nielsen Automobiler A/S

Jernbaneplassen 15 tlf. 880708

TH. PEDERSEN

AUTOMOBILER A/S

Østerbrogade 167 tlf. RY 7708 - 7709
Værksted,
Heimdalsgade 37 a tlf. Taga 7744

N. J. Strandberg & Sønner A/S

Roskildevej 284 tlf. 702637 - 702544
Valby

Kaj Thunø

Sct. Jacobsvej 8 tlf. 970704
Ballerup

Automobilforretningen Union A/S

Sjæleboderne 2 v. Vognmagergade
tlf. C 13010

Ørnen

Amagerbrog, 221 tlf. AS 1816 - 1817
Værksted Holmbladsg. 47 tlf. AS 4900

SJÆLLAND

Birkerød Auto

Kongevejen 122 tlf. 811649

Fromberg

Faxe tlf. 266

Frederiksborg Autoservice

Frederiksværksgade 43 tlf. 1581
Hillerød

T. Dreyer

Ringstedgade 33 tlf. 723205
Næstved

Carl Jensen

»ORA-Service«

Slagelse tlf. 521203 - 524503

LOLLAND-FALSTER MØN

Eskildstrup Auto-Service

Eskildstrup tlf. 9

Conrad's Motor-Service

Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354

Brdr. Breltenstein

Nykøbing Falster tlf. 852266

FYN

Marlin Kristensen

Automobiler A/S

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

S. Drud-Jensen

Nr. Broby tlf. Brobyværk 332

JYLLAND

Johannes Sørensen

Kollektivhuset tlf. 21231
Vesterbro 125 - Aalborg

K. Steensen

Østergade 25 . Aarhus . tlf. *26322
Sp.værkst. Reserved. Udstyr

Chr. Jensen

Skanderborgvej 106 tlf. 41345
Aarhus

Aalborgvejs Autohandel

Hjørring tlf. 816

E. Kjærhus

Haderslevvej 12 A tlf. 2602 - 644
Kolding

Evald Kristiansen

Vils - Mors tlf. Vils 10

Svend Melsen - Silkeborg

Randersvej tlf. 2445 - 2455
Spec.forr. for nye og br. SAAB

Henning Nielsen

Odgaardsvej 2 . Skive . tlf. 1610

Vilner Poulsen

Skivevej 4 . Viborg . tlf. 2292

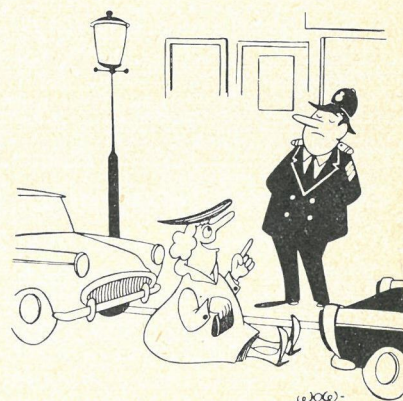
ALS

H. W. Petersen & Søn

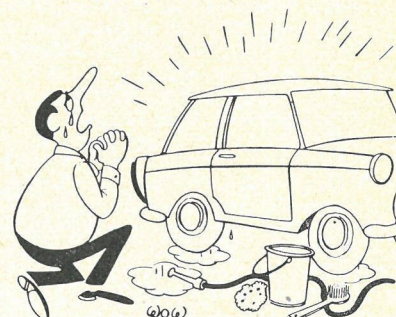
Nordborg

tlf. 51515

Forhandlerlisten er ikke komplet



— Jeg holder bare en parkeringsplads,
til min mand kommer med bilen...





PV 544
PV 544 Sport
Amazon Sport
Amazon
P 1800

KØBENHAVN

Hans Lehmann

Jagtvej 16 tlf. LU 1483

Svend Petersen Automobiler Aktieselskab

Jagtvej 155 tlf. Ægir 8501

O. Sommer

Borgerg. 2 v. Kgs. Nytorv tlf. MI *4830
 Uplandsgade 70 tlf. AS *4820

Ordrup Autohandel

Ordrup Jagtvej 60 tlf. OR 2700 - 931
 Charlottenlund

SJÆLLAND

Søren Hansen

Næstved tlf. 720658

Hermann Heggov

Ringsted tlf. *77



2 CV
Ami 6
ID 19
DS 19
Panhard

KØBENHAVN

Aage Christiansen

»Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvejen tlf. 1328
 Vordingborg

Autohallen A/S

Algade 10 . Vordingborg . tlf. 1515

FYN

Nauerby

Valdemarsgade 15-17 tlf. 3811
 Svendborg

JYLLAND

Aabenraa Automobilhandel Aktieselskab

Haderslevvej 8 . Aabenraa . tlf. 21333

V. E. Folmann & Co. A/S

Silkeborgvej 45-47 tlf. *55055
 Aarhus

J. Østergaard Vejvad

Samsøgade 2 . Esbjerg . tlf. *25555

Jensen & Karlborg A/S

Skagensvej 81-87 tlf. 22223 - 22404
 Frederikshavn

Edvard Bendtsen

Herning tlf. 260 - 1960

Sørensen & Ofte

Aalborgvej 2 . Hobro . tlf. 21668

Vagn Jacobsen

Kolding tlf. 2157

A. Thorhaug A/S

Markedspladsen tlf. 315 - 318
 Løgstør

Henning Dahl Pedersen

Vesterbro 70 tlf. 1095
 Nykøbing Mors

A/S Kjeldsen & Larsen

Odinsgade 6 . Randers . tlf. 2262

Finn Paaske A/S

Snedsted tlf. 180

A/S Autogaarden

Vejle tlf. 4444

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
 fortegnelse over samtlige
 forhandlere*

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

Gedservej 3-5-7 tlf. *850871
 Nykøbing-Falster

FYN

Martin Kristensen

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. *22028
 Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S

Hasserisvej 102 . Aalborg . tlf. 27055

Rob. Pedersen

Esbjerg tlf. 836

J. Svendsen - Låsby

tlf. Låsby St. 80 - 108 - 118 - 138
 kaldenummer (061) 86711

Afdeling I Herning

Fyensgade 11 tlf. 3066

Afdeling I Silkeborg

Torvet 10 tlf. 3132

Sydjysk Motorteknik A/S

Søndergade 27 . Kolding . tlf. 4001

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
 fortegnelse over samtlige
 forhandlere*



**Volkswagen
Karmann-Ghia
Rover
Dodge
Henschel
Porsche
Rolls-Royce
Bentley**

KØBENHAVN

Auto-Jyden

Hovedvejen 67-71 tlf. 960650 - 961905
Glostrup

Svend Christensen Valby A/S

Valby Langgade 54 tlf. 302622

Ludolph & Christiansen

Hovedgaden 53 . Lyngby . tlf. 871391

Sv. Aage Engstrøm

Vernlandsgade 34 . S . tlf. SU 4900

C. V. Hansen

Solbjergvej 5 . F . tlf. Fasan *7525

Kai Petersen Automobiler

Strandvej 211 . Hellerup . tlf. HE 8870

A. Silberg I/S

Ndr. Fasanvej 210 tlf. Ægir 860 - 7205
København N

Brdr. Skovgaard-Mortensen

Ringvej B 3 . Brønshøj . tlf. 946505
Aalekistevej 150 Vanløse tlf. 712150

E. ROED-SØRENSEN A/S

Rantzausgade 68 . N . LU *3800

Filial

Hvidovrevej 90 A ved S-stationen
tlf. *754040.

- der hvor De får mest for
Deres brugte vogn

SJÆLLAND

Ib Larsen

Birkerød Auto-Compagni
tlf. 811358

Ove Busk

Faxe tlf. 294
Haslev - 1269

Boesen-Nielsen & Eriksen

Frederikssund tlf. 1001

Børge Jensen

Mads Holmsvej 4-6 tlf. 212144
Helsingør

Poulsen & Hansen

Slangerupgade 37 tlf. *1115 - 2415
Hillerød

LOLLAND-FALSTER MØN

AUTO-COMPAGNIET^{A/S}

NYKØBING F. - TLF 853155

Verner Johansen

Sakskøbing tlf. 894082

FYN

S. A. Kjær Knudsen

Nyborg tlf. 1788

Arvid Larsen

Vestre Stationsvej 6 tlf. 120010
Odense

Skandinavisk Motor Co. A/S

Filosofgangen 19 tlf. 118500
Odense

Midtfyns Motor-Service

Vestergade 4-6 . Ringe . tlf. 477

JYLLAND

Laurids Hansen

Esbjerg tlf. 23022

Autogaarden A/S

Fredericia tlf. 2030

Carlo Elrum

Vestergade 69 . Grindsted . tlf. 566

P. Nygaard & Sønner

Herningvej 38 tlf. 1110
Holstebro

Auto-Centralen

Kolding tlf. *3790

Jydsk Automobil Centrum

Randers tlf. 2828

A. V. Vejgaard

Ringkøbing tlf. 495 - 621

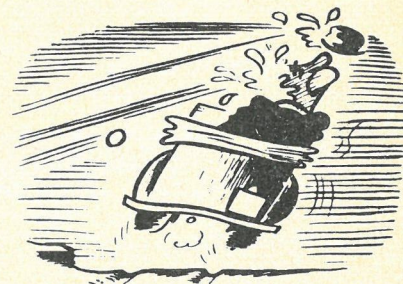
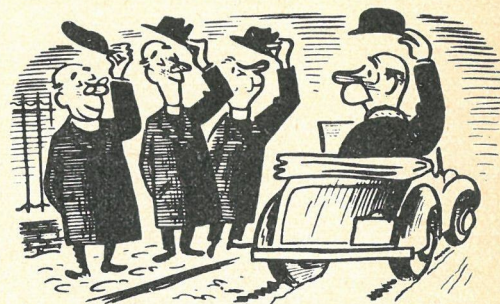
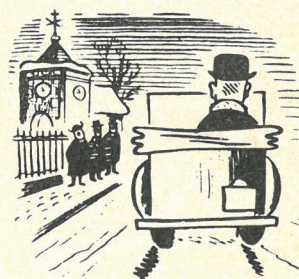
Auto-Hallen A/S

Vestergade 18 . Skive . tlf. 97 - 1281

Auto-huset

Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*



Prøvekørsler i *Fart & Form*

1961

Hefterne fås i begrænset omfang
og til den alt for lave pris af kr. 2,- pr. expl.

Ford Taunus 17 M super	januar
Volvo PV 544 sport	februar
Mercedes - Benz 220 SE	marts
Fiat 2100	april
BMW 700 coupé	maj
Volvo P 1800	juni
Alfa Romeo Giulietta Sprint	juli
Daimler SP 250	august
MG Midget & Austin Sprite Mark II	september
Ford Consul 315	oktober
Triumph Herald 1200	november
VW 1500	december

Forsikret *rigtigt -*
er meget vigtigt...



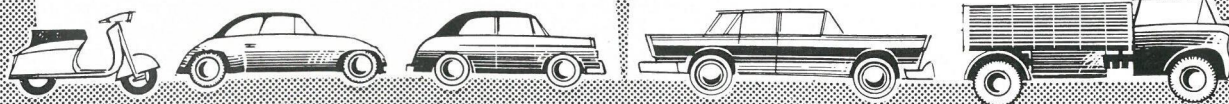
- der er De altid sikker
på en god dækning

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

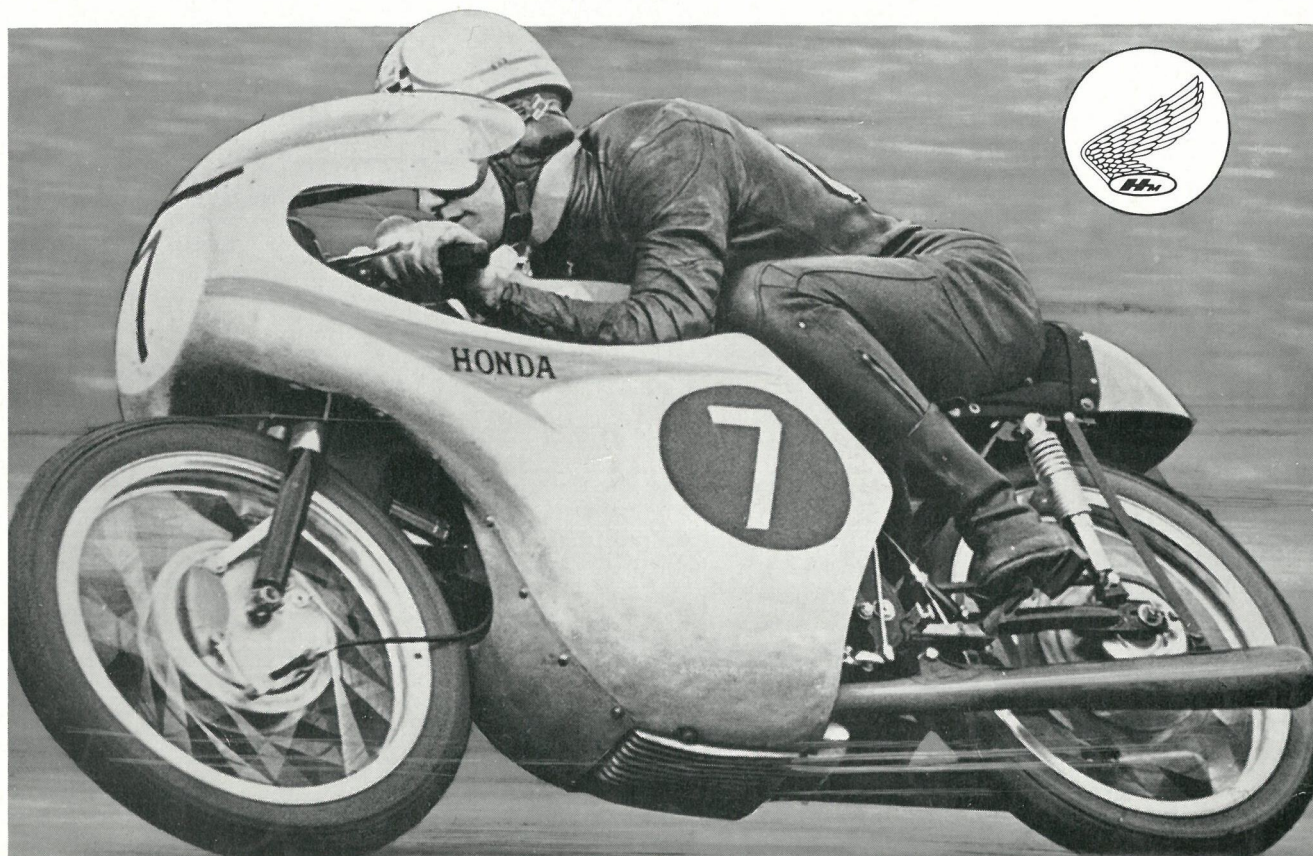
FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET
I D U N
(Jydsk Grundejer-Forsikring A/S)

forsikrer *også*
Deres køretøj

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



1 000 000 M. C. om året



HONDA

**HONDA
HONDA's
HONDA**

den største M. C. fabrik i verden (månedproduktion 85000 maskiner)

produkter er nu også repræsenteret i Danmark

maskinernes sensationelle resultater i verdensmesterskabsløbene sidste år er velkendt af alle motorsportsfolk og garanterer et kvalitetsprodukt af højeste karat.

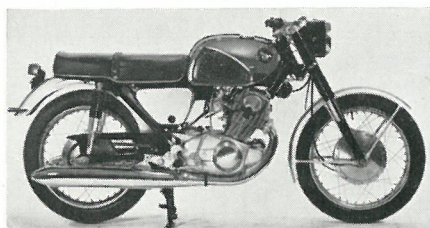
HONDA

Super Sport 250 cc er bygget helt på erfaringerne fra de store motorløb og er identisk med HONDA 250 cc fabriksracer fra 1959, men i "tæmmet" udgave. Den yder 24 HK ved 9000 omdrejninger – hastighed 155 km i timen. Den kan tunes til 190 km i timen.

**HONDA
HONDA**

Reservedele omgående levering

den uovertrufne M. C.



250 ccm »Dream SUPER SPORT« Typ CB 72 · d kr. 5 440,—

Forlang HONDA katalog tilsendt.

Import: SKJOLD P., Vodroffsvej 56, København V., telf. 351310
