

Fart & Form

ALT OM BILEN

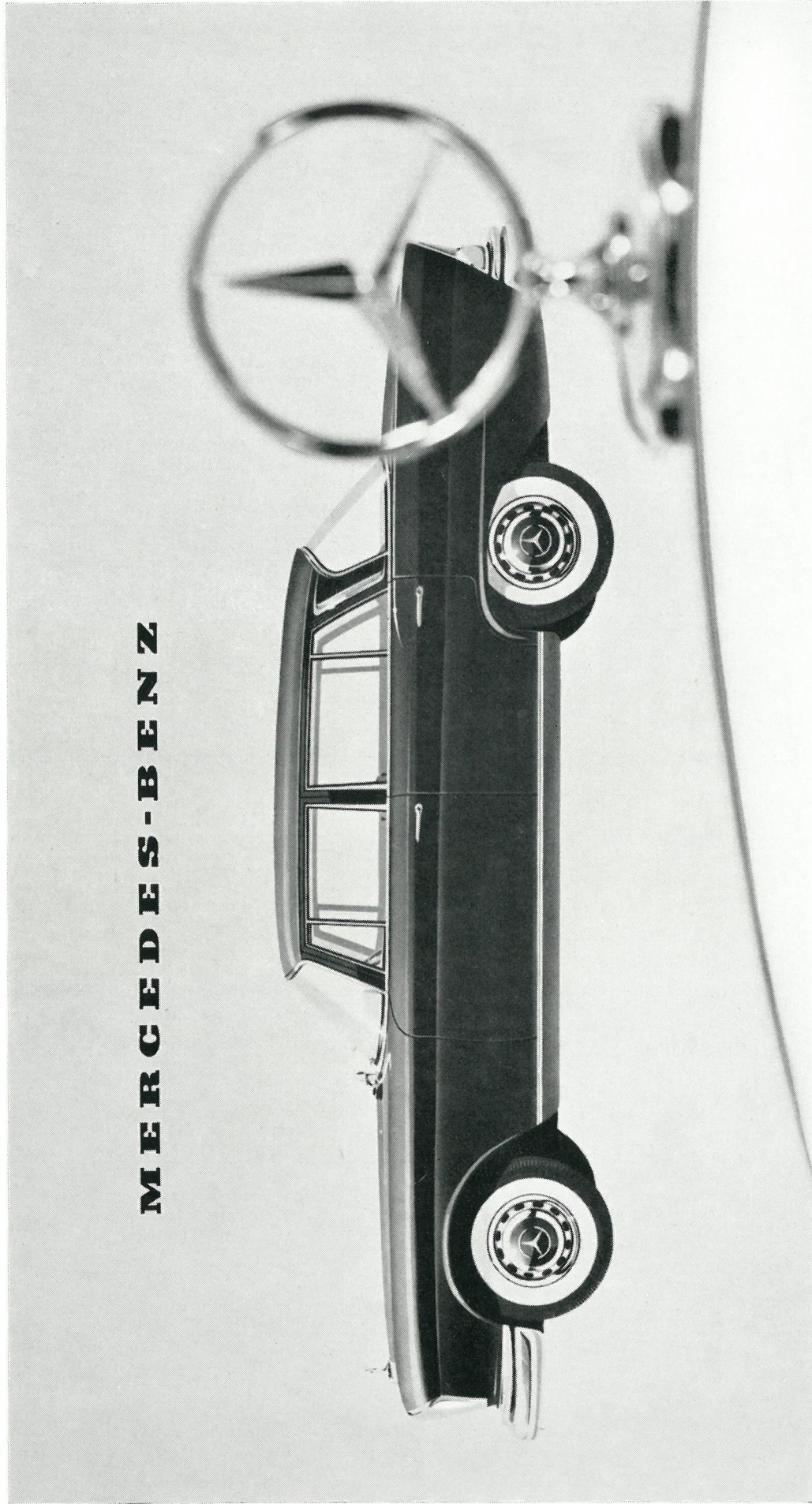
**Formens mester
- pininfarina**

**Vi prøvekører
MORRIS COOPER**

**Ulla Boyander i
AUSTIN FUTURA**



MERCEDES-BENZ



Vidner om ejerens sans for repræsentativ og
tidløs elegance... vælges af mænd, der betragter
fine køreegenskaber som en selvfølge.



BOHNSTEDT-PETERSEN A/S - HILLERØD



- et nyt karrosseri formgives hos mæstro Pininfarina.

Fart & Form

ALT OM BILEN

Nu kommer påsken

Nu kommer påsken, og så kommer advarslerne væltende. De går allesammen ud på, at man i k k e må køre for stærkt. Det hele er sagt i en god mening, og dette med hastigheden er så nemt at appellere til, fordi enhver idiot kan forstå, at han og hans vogn vil smadres til plukfisk, hvis en betonmur kommer til at standse den vilde fart.

Det havde dog været mere realistisk, om man på linie med advarslerne om høj hastighed satte alt ind på at få folk til at køre bil med øjne i nakken. Færdselsulykker sker først og fremmest, fordi bilister ikke har overblik over trafiksituationerne. Og hvor paradoksalt det end lyder, vil man i mange tilfælde kunne finde årsager til ulykker netop blandt de bilister, som lunter af sted i søndagstrav, snakkende, hyggende sig og uopmærksomme.

Hurtig kørsel eller langsom kørsel — det er lige galt, hvis man ikke kører v å g e n og har øjnene rettet fremefter, til siderne og specielt b a g u d.

Bilkørsel på tæt trafikerede veje kræver en bilførers fulde opmærksomhed. For at undgå den farlige køkørsel og det sløvende tempo bør vor justitsminister i sine bestræbelser på at nedsætte ulykernes antal o g s å forsøge at sætte hastighedsbegrænsningstallet i vejret. Det er direkte farligt at lægge grænsen på gennemsnitshastigheden, og det ville lette meget på trafikbilledet, om hastighedsgrænsen tillod de procentvis få, hvis hastighed ligger over gennemsnittet, at de kunne overhale og finde deres egen rytme.

Det er vigtigt, at man ikke tvinger trafikken i klump, derfor bør man ved lejlighed forsøge at sætte grænsen op til for eksempel 90-100 på landeveje og 120 på motorveje — hvis der altså endelig s k a l være begrænsninger.

Indholdsfortegnelse:

Carrozzeria Pininfarina	4
Vil motoreffekten dominere	
Formel 1?	7
Mysteriet fra Modena	12
J. Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører MORRIS COOPER	14
Penge og propaganda	20
Ulla Boyander og Austin Futura	22
Tuning af firetaktsmotoren ..	24
Hvor skal bilen bo?	26
Orientering	28
Sportsnoter	29
Kirsten Bundgård: At de dog kan få sig til det	30
Tilbehør	32
Brorasmus: Sort uniform med blanke knapper	33
Go-Karts - folkesport i Italien	35
Historien om Gary Hocking..	36
Honda's VM-racer	37
F & F lexikon	42
Nye bøger	46
Forhandlerlister	40-50

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.

Hver gang et medlem af Farina slægten har ført sig frem på bil-arenaen, har stilen været i orden.

Giovanni Farina grundlagde i 1905 et lille skrædderværksted for elegante sportsvogne i Torino: »Stabilimenti Farina«. I 1930 startede Pinin Farina – der havde uddannet sig som formgiver hos »Stabilimenti Farina« – sin egen virksomhed under navnet Pininfarina. Stavemåden med at skrive for- og efternavn ud i ét var på mode dengang. Giuseppe Farina, doktor i statsvidenskab, grundlagde den moderne kørestil med halvstrakte arme. Giuseppe vandt d. 3. september 1950 på Monza grand-prix-kørernes verdensmesterskab i en Alfa Romeo.

Stabilimenti Farina eksisterer ikke mere, og når vi i dag taler om Farina-karosserier skyldes det Pinins og sønnen Sergios fremragende evner som formgivere.

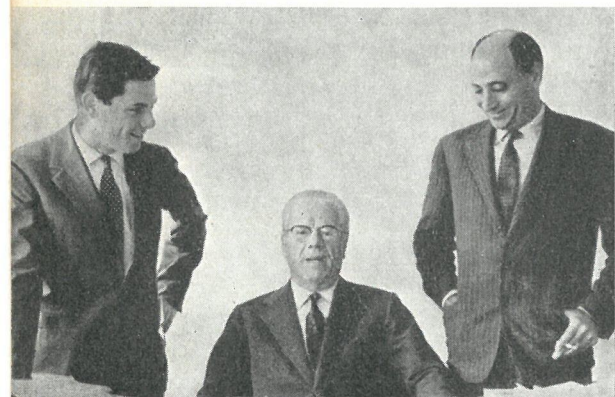
Mens Pinin Farina er kunsthåndværker, er Pininfarina en højmoderne karosserifabrik med 30.000 kvadratmeter fabrik under tag. Enorme batterier af presse- og standsemaskiner sørger for en stadig strøm af gods til samlebåndene, hvor 1500 specialarbejdere er beskæftiget.

Produktionen ligger på et halvt hundrede vogne daglig. De italienske fa-

Ferrari
400/SA
Superamerica
- verdens
hurtigste
sportsvogn
og
den dyreste.



CARROZZERIA



De tre mænd, der leder Pininfarina; fra venstre Pinin Farinas søn Sergio, i midten Pinin selv og til højre ingeniøren Renzo Carli.

brikker sender hver især – Fiat inklusive – en portion færdige chassiser til Via Lesna i Torino, hvor Pininfarina tager dem under behandling.

Den tid, hvor et Farina-karosseri var ensbetydende med et skønt, men skrøbeligt aluminiumskarosseri, der var banket op i hånden, er forbi. Nu er produktionsvognene fremstillet i plader af stål eller duraluminium.

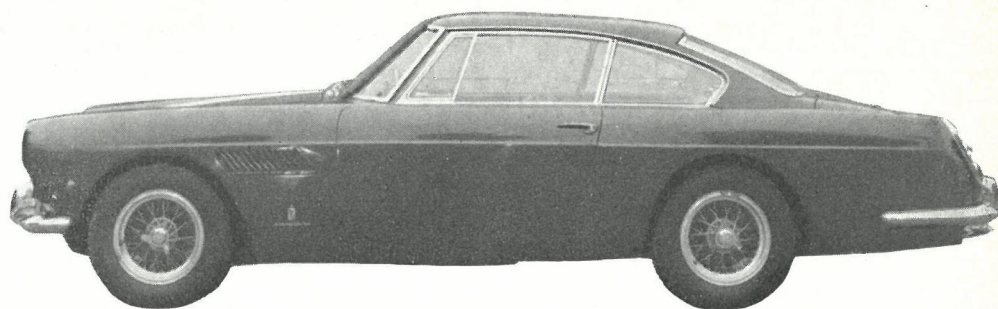
Det enkelte karosseri gennemløber en produktionsproces, der hvad rationalisering og automatisering, lakering og finish angår ikke adskiller sig fra en hvilken som helst anden moderne bilfabrik. Når et Farina-karosseri alligevel den dag i dag er noget særligt, skyldes det Farinas geniale evner som formgiver.

Pinin Farina selv er langt fra nogen industrimand, og hans medarbejdere er ikke store pressemaskiner, men en stab af dygtige aluminiums-smede, der kender deres håndværk til bunds. En moderne udgave af renaissancens billedhugger omgivet af sine svende, blot er

det bløde marmor udskiftet med den føjelige aluminiumsplade; det rigtige materiale så længe der skal arbejdes med selve formen. De gamle værktøjer som hammer og mejsel er blevet suppleret med pladesakse og svejseapparater, men selve opgaven er den samme: at forme tingen i nøje overensstemmelse med mesterens intentioner. Disse pladesmede udgør i dag en elite, der ikke findes nogen steder udenfor Italien. Deres kunnen hviler på traditioner gennem flere slægtled.

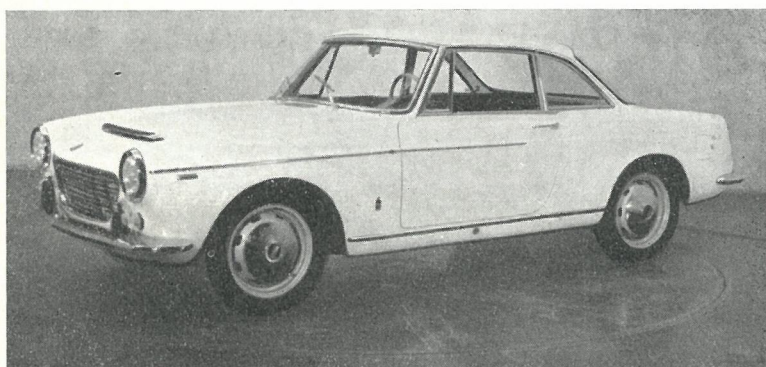
Det ville være en misforståelse at tiltro Farina evne til at skabe den fuldendte form allerede på papiret. Når han går igang med et nyt karosseri, spiller han ikke tiden med at fremstille en detaljeret tegning. Ganske som billedhuggeren bruger han kun papiret til at fastholde en ide. Hans svende må være i stand til at fornemme, hvordan han tænker sig den detaljerede form. De får et løst udkast til en detalje i karosseriet stukket i hånden, og i løbet af få timer har de banket en plade op,

FORMENS MESTER



Øverst: Ferrari 250 G.T. 2+2. Det lille mærke foran døren fortæller, at der er tale om Farina-karosseri.

Herunder: Fiat 1500 som 2-personers coupé er en vogn, der er i storfabrikation på Pininfarina.



der nøje svarer til mesterens ønsker. På denne måde bliver det muligt at arbejde med formen ganske som billedhuggeren arbejder med leret.

Når en prototype på et nyt karrosseri står færdig, er det højst forskelligt, hvad der videre skal ske. Siden trediveerne har Pinin Farina været konsultant af verdens største bilfabrikker, og er prototypen bestemt for en af disse, må den ledsages af en produktionsbeskrivelse, der kan accepteres af fabrikken. Det er ikke nok, at vognen er smuk og praktisk, den må også være til at producere på økonomisk basis. Er prototypen derimod bestemt for et italiensk sportsvognschassis, bliver det som regel Farina selv, der får hovedpinen med at sætte en seriefabrikation igang. Dertil bruger han sin fabrik.

Den side af Pinin Farinas arbejde, offentligheden kender *mindst* til, er konstruktionen af karrosserier til racer- og racersportsvogne. Vindervogne som Lancias i Targa Florio 1953, Panamerican 1953, Mille Miglia 1954 og Ferraris i

pininfarina



Cadillac Brougham med et karrosseri Farina har opkaldt efter præsident Kennedys charmerende kone »Jaqueline«.

Le Mans 1954 og Targa Florio 1954, er alle formgivet af Farina. Også de helt nye Fiat Abarth 750 og 500 med ialt 39 verdensrekorder stammer fra Farinas hånd.

Ganske som Enzo Ferrari står Pinin Farinas hu til selve det at *skabe*. De er enere på hver sit felt. De har forstået at indordne deres talent under en industrialiseret tidsalders vilkår uden at give slip på det, der for dem er det væsentlige. Mere end nogen anden har Pinin Farina æren for at bilens karrosseri ikke er forsumpet i den pralende konditorstil, der i en periode truede med at få overtaget.

På bladets forside har tegneren gengivet en situation fra Pinin Farinas smedje, og ganske som Farina selv er han nået frem til et overbevisende resultat ved hjælp af få og diskrete virkemidler.

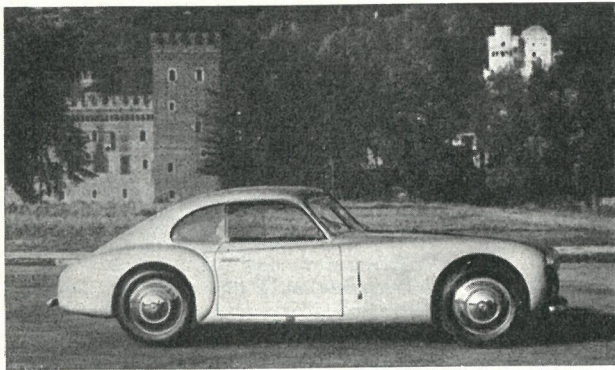
Flere af de førende italienske formgivere har stået i lære på Farinas værksted i Torino, og ligesom læremesteren fungerer de som konsulenter for den

Carrozzeria pininfarina

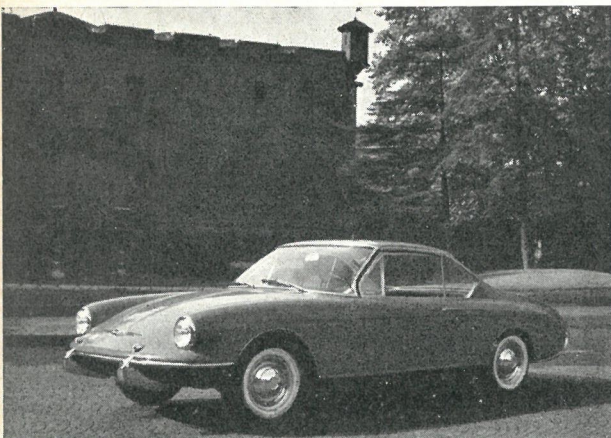
internationale bilproduktion. Også eleverne har indset nødvendigheden af at holde industriel produktion skarpt adskilt fra det gamle traditionsbårne håndværk.

Vi har på disse sider samlet nogle eksempler på Farinas kunst. Hvilken af vognene der hjemtager prisen som den smukkeste, er naturligvis overladt til den enkeltes personlige vurdering, men i Lancia Flaminia har man et fornemt eksempel på, med hvilken overlegen formsans Farina er i stand til at individualisere selv et så fortærsket tema som den lukkede firepersoners vogn. Ser man på hans Bristol-version fra 1947 bliver det klart, at vi her står overfor en formgiver, hvis bedste arbejder selv tiden ikke formår at pille det mindste ved.

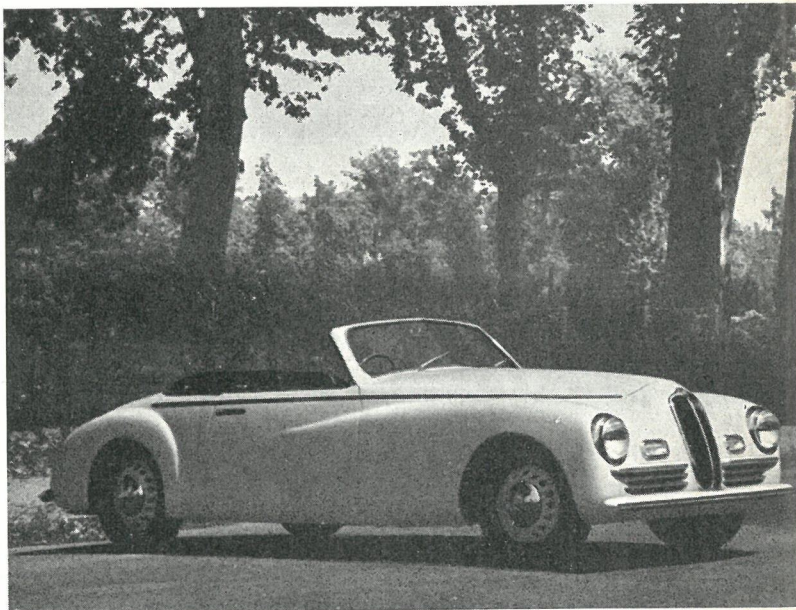
↗ Lancia Flaminia er en 4-sædet coupé og hører til blandt det smukkeste Farina har formgivet.



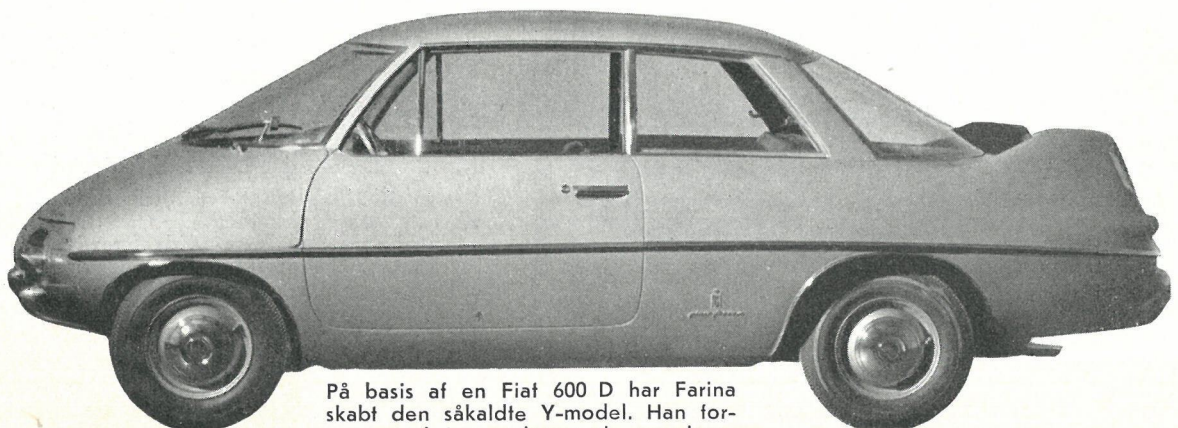
Cisitalia Coupe 1100 1946



Farina har en forbavsende evne til stadig at kunne finde nye linjer frem i det gamle tema. Vognen er en Chevrolet Corvair og kun fremstillet i ét eksemplar.



↗ Den engelske Bristol ses her som en 2-personers cabriolet bygget i 1947. Trods de 15 år er den stadig lige smuk.



På basis af en Fiat 600 D har Farina skabt den såkaldte Y-model. Han forsøger at bringe udprægede aerodynamiske linjer under kontrol.

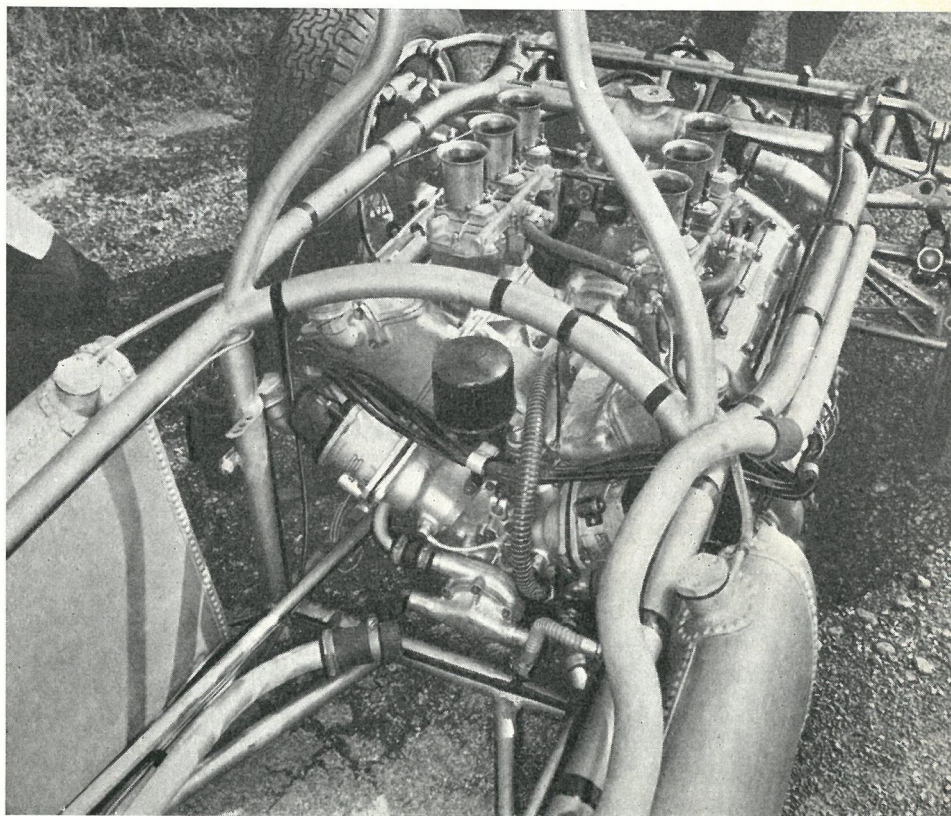
VIL MOTOREFFEKTEN ?

DOMINERE FORMEL I

Som indledning til en oversigt over den motormæssige status ved Grand-Prix-sæsonens begyndelse betaler det sig at se på de muligheder $1\frac{1}{2}$ liters formelen indebærer for rationel konstruktion af en højtydende racermotor.

Modstanden mod den nye formel koncentrerede sig om dens ringe slagvolumen, og det var først og fremmest englænderne, der ville bevare den gamle $2\frac{1}{2}$ liters formel, under hvis æra Cooper og Coventry Climax erobrede verdensmesterskabet både i 1959 og 1960.

Ferrari-motorens typebetegnelse er Ferrari Dino 156. Den udvikler nu angiveligt 214 hk ved mere end 9.500 omdr./min. og har et kompressionsforhold på 9,8:1. Hver cylinder har to tændrør. Tandhjulet forrest i billedet overfører motorkraften til transmissionen.

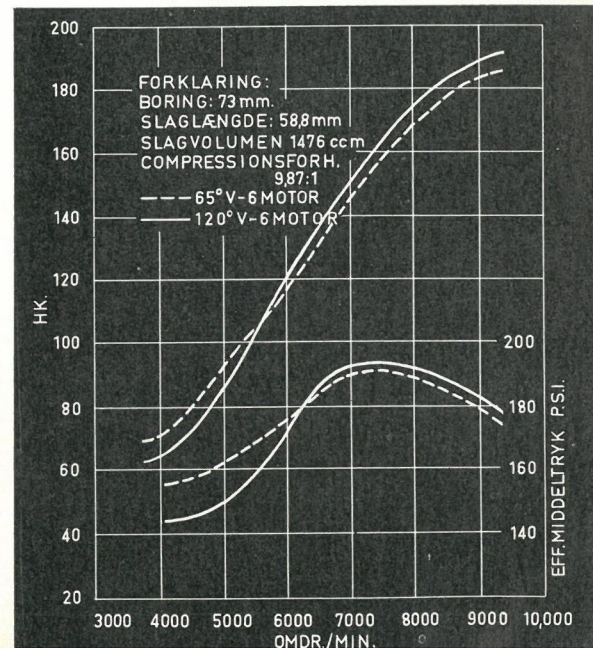
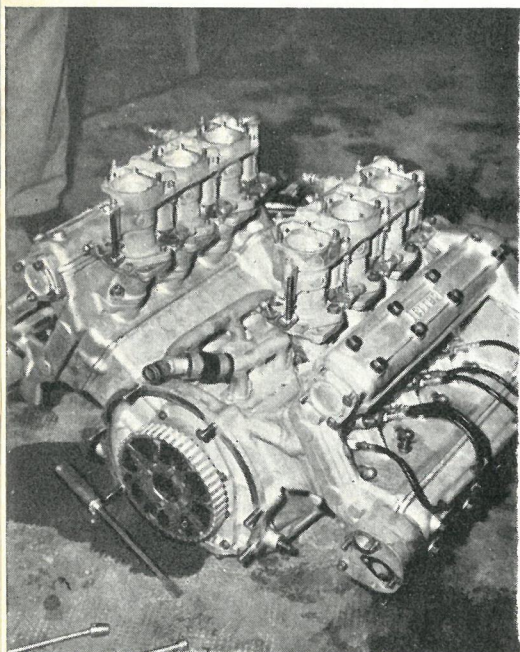


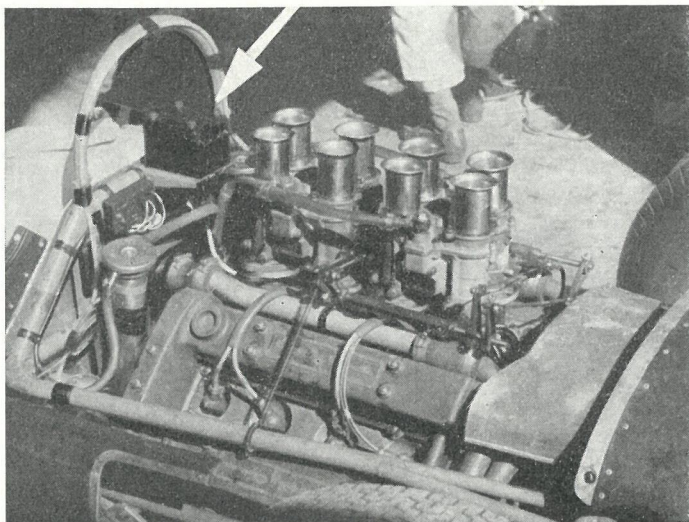
Cooperen var den mest pålidelige af de mere avancerede chassiskonstruktioner, men den var på ingen måde den mest avancerede. Den $2\frac{1}{2}$ liters Climax motor var samtlige konkurrerende motorer overlegen, hvad drejningsmomentet angår, men langfra at være den motor der ydede flest hestkræfter. Alt i alt må det vel være berettiget i dag at fastslå, at Cooper Climax'en i de sidste 2 år under den gamle formel var den rigtige konstruktion, altså den mest effektive Grand Prix vogn, det lykkedes at konstruere efter denne formel.

Med den nye $1\frac{1}{2}$ liters formel stilles der helt ændrede krav til den konstruktion, der skal have mulighed for at vinde et verdensmesterskab. Efter de seneste års voldsomme fremskridt på chassiskonstruktionernes område, tør man ikke vente sig yderligere revolutionerende nyheder på dette område i de førstkomende sæsoner. Englænderne har hovedparten af æren for disse fremskridt, men de må i fremtiden være klar over, at de kommer til at dele resultaterne med den kontinentale europæiske opposition koncentreret i vogne som Ferrari og Porsche og med muligheder som Maserati og Alfa Romeo.

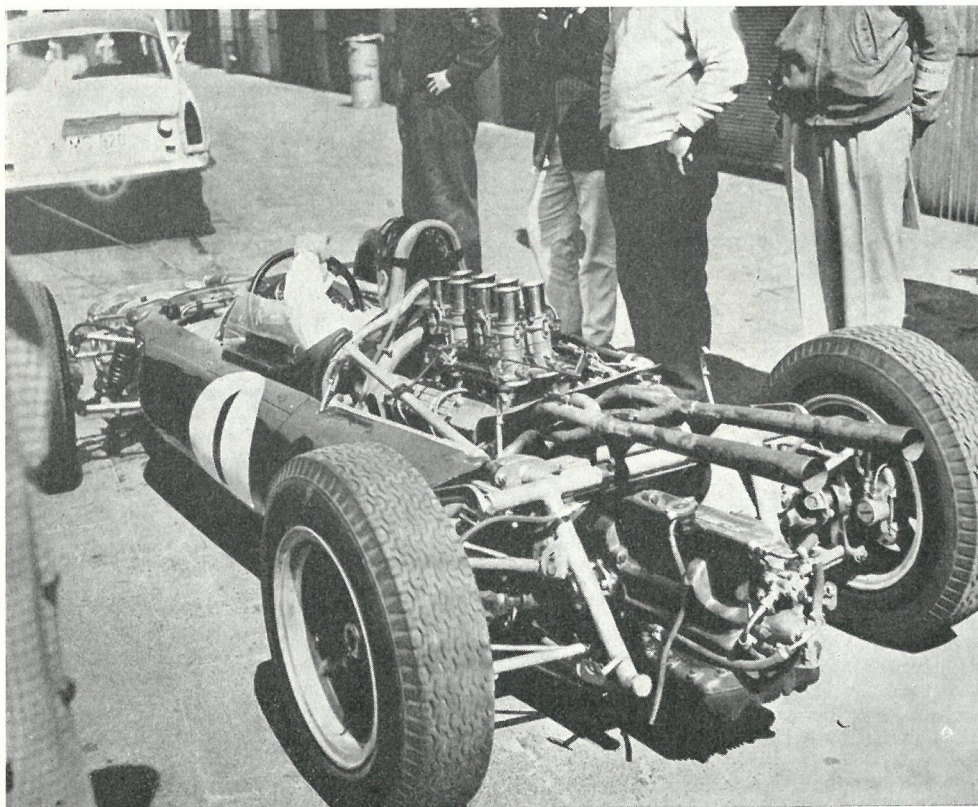
► Ferrari vil benytte en videreudvikling af F 1-motoren fra sidste år. Benzinindsprøjtning har været forsøgt, men foreløbig uden højere effekt.

► Accelerationskurven er en gengivelse af en originaltegning af Chiti, indtil fornylig cheffingenør hos Ferrari. Den viser en sammenligning mellem de to V-6 cylindrede motorer med en V-vinkel på henholdsvis 65 og 120°. Teksten på skitsen bekræfter, at den første V-6 motor havde en V-vinkel på 65° og ikke som tidligere antaget 60°.





Den engelske V-8 Coventry motor (herover) benytter den nye Lucas transistor-tænding (se den lille sorte kasse med langsgående ribber under pilen). Tændingssystemet er konstrueret af hensyn til de meget høje omdrejninger, de nye formel 1-motorer vil opnå. De to cylinderrækker står i en vinkel på 90°, og motoren vejer kun 115 kg. Prototypen på Cooper's V-8 Climax med den store 6-trins gearkasse, der tydelig ses på billedet (herunder) prøvekørtes første gang på Nürburgring i 1961.



Stort set vil Grand Prix vognene i den kommende sæson sandsynligvis vise sig ganske jævnbrydige hvad køreegenskaber angår. Porsche er måske nok den, der står svagest i dette kapitel, fordi man i 1961 blev nødsaget til at koncentrere alle kræfter om den nye

8-cylindrede luftkølede boxermotor, der er af yderst kompliceret konstruktion.

Ventilmekanismen er en labyrint, hvor der er nærliggende muligheder for at fare vild, og man mindes med bange anelser den 16-cylindrede 1½ liters BRM motor. Porsche har måttet opgive

benzinindsprøjtningen i indsugningsportene og forsøger sig nu med det af Bosch udviklede direkte indsprøjtningssaggregat, som Mercedes Benz og Vanwall i sin tid fik så stort udbytte af. Det er utvivlsomt en avant garde konstruktion Porsche er gået i gang med, og problemerne sikkert derefter – hvormed ikke være sagt, at projektet vil mislykkes; tværtimod går de seneste meddelelser ud på, at et intenst udviklingsarbejde nu er blevet belønnet med betydelige fremskridt. Porsche nåede derfor ikke i 1961 at indhøste de samme praktiske erfaringer som de øvrige fabrikker. Porsche kunne i 1961 tegne sig for ganske pæne resultater, men kun på de baner, der favoriserer den absolutte motorydelse, og på dette felt var det dog klart og tydeligt for enhver, at Ferrari lå i spidsen. Det er også en almindelig accepteret kendsgerning, at englænderne, kun takket være Stirling Moss' overlegne køreteknik, kunne notere sig for to sejre i sidste sæsons verdensmesterskabsløb: Monaco og det tyske Grand Prix på Nürburgring. Uden Moss ville Ferrari have vundet samtlige europæiske *grandes epreuves*.

Ferraris Grand Prix motor har som bekendt 6 V-stillede cylindre og er fremstillet i to versioner. I den ældste står cylindrene forskudt i en vinkel på 65°, og denne motor ydede ved sæsonens slutning 185 heste ved 9.500 omdr. mens den nyere 120°'s motor ydede 192 heste ved samme omdrejningstal. Disse angivelser stammer naturligvis fra Ferrari selv og kan vel læses med det forbehold, at de i hvert fald ikke er angivet for lavt. Ved sæsonens slutning nåede den nye V-8 Coventry Climax motor frem til de første praktiske afprøvninger, og den maksimale effekt blev opgivet til 176 hk ved 8.600 omdr.

Hermed ligger situationen fremover for så vidt ganske klar. Alle kræfter vil i de kommende sæsoner blive koncentreret om motorernes maksimale effekt. Formlens beskedne slagvolumen giver ingen mulighed for at opnå det overskud af hestekræfter, der kan tillade den enkelte konstruktør at ofre lidt af topydelsen på en forøgelse af drejningsmomentet i det lavere omdrejningsområde, og som var det våben, hvormed den gamle Coventry Climax motor fejede oppositionen til side. I det rene spil om hestekræfter har italienerne altid været svære at slå og tyskerne for den sags skyld også. Dette hænger ikke blot sammen med traditionelle forskelligheder i de lande, der deltager i konkurrencen om verdensmesterskabet, men også i den omstændighed, at den engelske deltagelse er fordelt på flere fabrikker, der kun tilsam-

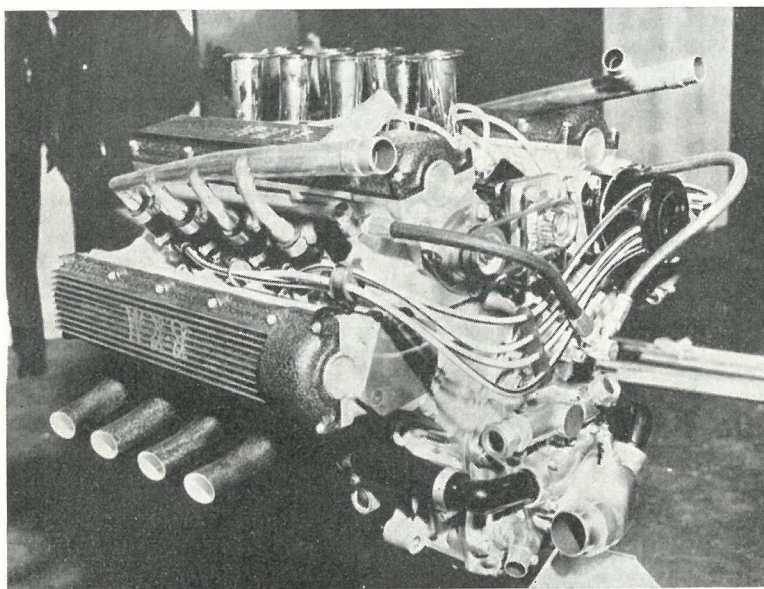
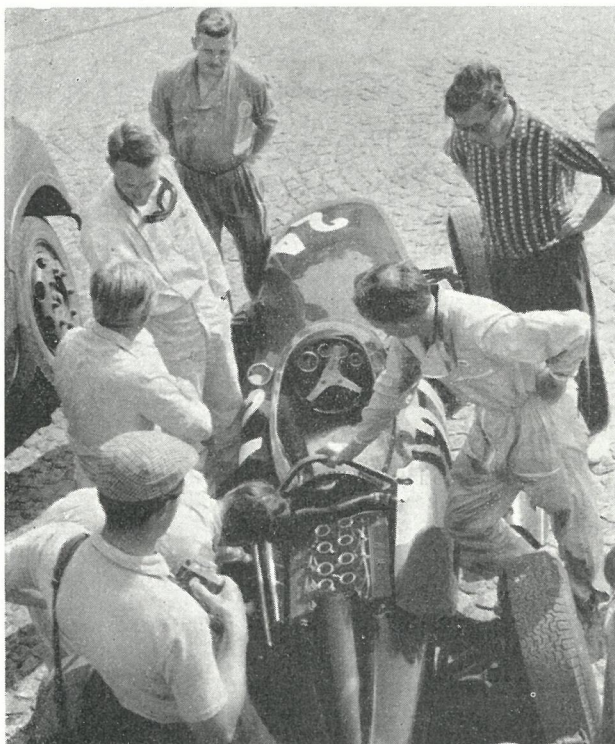
men, men ikke hver for sig er i stand til at investere den enorme pengesum, der er en nødvendig rekvisit, hvis man skal vinde i konkurrencen om at konstruere den bedste motor efter en given formel. Den rene kamp om hestekræfter vil uvægerligt føre til mange cylindrede motorer, men samtidig stiger omkostninger og antallet af intrikate problemer.

Vurderes de enkelte fabrikkers chancer umiddelbart før sæsonens begyndelse, bliver resultatet følgende:

Ferrari-motoren er i vinterens løb angiveligt kommet op på 214 hk, og en ny V-12 motor er på prøvebænken uden hidtil at være kommet op på samme ydelse som V-6 motoren. Det er sand-

Den letteste og mest kompakte af samtlige de nye mange cylindrede motorer er BRM. Man anvender Lucas benzinindsprøjtning i indsugningsporten — altså indirekte indsprøjtning. En tandem trækker brændstoffordeleren, som er placeret mellem de to cylinderblokke. Denne placering har vist sig uheldig, idet kølingen bliver utilstrækkelig. Der anvendes transistor-assisteret tænding — en ny Lucas-konstruktion, som antagelig også benyttes af Coventry Climax.

Smuk forarbejdning og rene linjer præger den nye BRM (til højre).



synligt, at Ferrari i den kommende sæson vil benytte en 6-trins gearkasse af den type Phil Hill brugte sidste år til det italienske Grand Prix på Monza. Dette understreger betydningen af den maksimale motoreffekt, idet man ved at reducere trinene mellem de forskellige gear giver køreren mulighed for konstant at holde motoren inden for det smalle omdrejningsområde, hvor maksimal-effekten udvikles.

Endelig er der forlydende fremme om, at vognenes baghjulsophæng er blevet modificeret.

Den nye Coventry Climax motor har i alt fald teoretisk mulighed for at komme på linje med Ferraris, og der var allerede i forrige sæson klare indici for, at dens drejningsmoment ligger højere. I det tyske Grand Prix var den nye motor monteret i Jack Brabhams Cooper. Efter et spinn i syd-

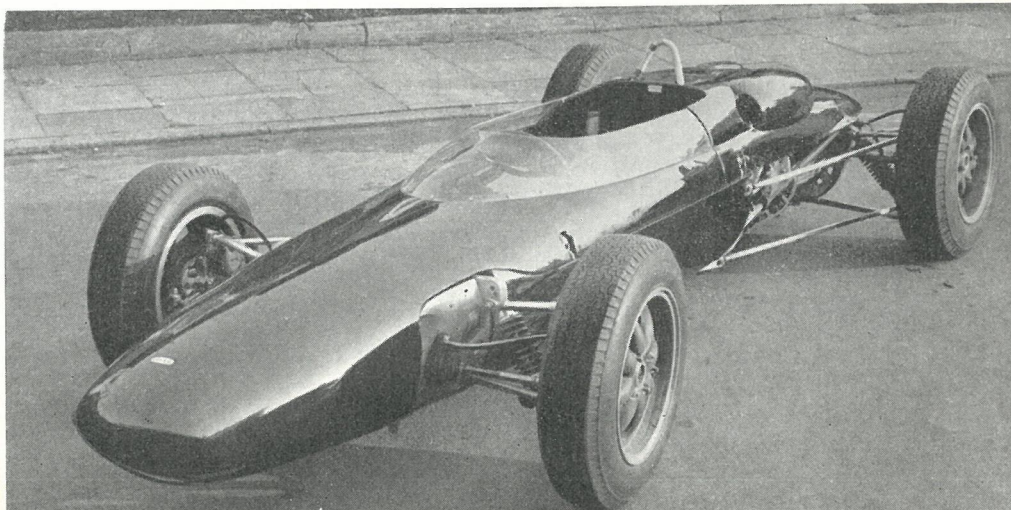
kurven mistede han føringen, men var i stand til kort efter at indhente og overhale de to førende Ferrarier på den 650 meter lange strækning bag depoterne før nordkurven. Dette tyder jo på, at Climax'en har overlegne accelerations-

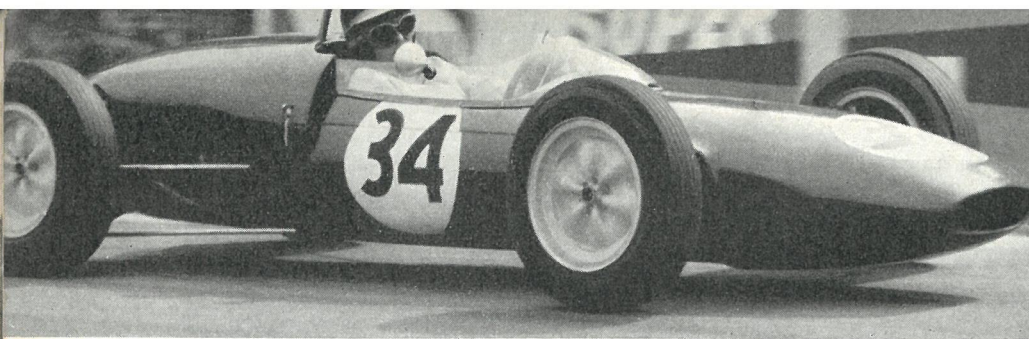
egenskaber. I det hurtige løb på Monza var Brabham i stand til at følge de hurtigste italienske vogne, og i betragtning af, at V-8 Cooperen i 1961 viste sig at veje ca. 25 kg mere end Ferrarien, kan der måske være grund til et spørgsmålstegn efter den af Ferrari angivne maximeffekt.

Der er næppe tvivl om, at den nye Climax motor vil kunne nå over 200 hk på bekostning af et momenttab i de lavere omdrejninger. Går man denne vej, vil det samtidig betyde et mindre kompliceret udblæsningssystem. Climax motoren vil også kunne bringes frem til højere effekt ved at gøre forholdet mellem boring og slaglængde mere overkvadratisk. I øjeblikket er slaglængden 60 mm og boringen 63 mm. Med en forøget boring og en forkortet slaglængde vil der ikke blot blive mulighed for forøgelse af ventilernes diameter, men for at gå op i nærheden af de 10.000 o. p. m., der skal til for at udvikle det antal hestekræfter, der er fornødent. Motoren har naturligvis været behæftet med børnesygdomme, og ret omfattende modifikationer har været nødvendige.

Mens den nye Climax motor stort set er konventionel i sit elementære layout, har BRM på ny vist sig som en or-

Den nye Lola med Coventry Climax V-8 motor.





Lotus formel 1 med Jimmy Clark under det belgiske GP i fjor. Vognen havde det mindste frontareal af alle konstruktioner i 1961. Clark har i øvrigt haft en helt fantastisk vintersæson på den sydlige halvkugle med flere sejre over bl. a. Stirling Moss.

organisation, der arbejder ud fra princippet: alt eller intet. Den nye BRM motor er en særdeles interessant konstruktion med benzinindsprøjtning til indsugningsportene, og – som man kunne vente – et kraftigt overkvadratisk forhold mellem boring og slaglængde: boring 68,6 og slaglængde 50,8. Det er ganske klart, at denne motor er i stand til at arbejde med 10.000 o. p. m. uden at den gennemsnitlige stempelhastighed eller stempelaccelerationen bliver for stor. Også ventilarrangementet er konstrueret med så lav egenvægt, at det vil kunne stå for de enorme accelerationsbelastninger ventilmekanismen udsættes for i en mangecylindret motor, der roterer med 10.000 omdrejninger pr. minut. Det er karakteristisk, at der ikke i BRM motoren er gjort nær så meget ud af tuningen af udblæsnings-systemet som på Climax motoren. BRM har straks været klar over, at 1½ liters formen hurtigt ville koncentrere sig i et kapløb om absolut motoreffekt. En detaljeret tuning af udblæsnings-systemet forudsætter, at drejningsmomentets størrelse kan tillægges en større værdi end den nuværende formel tillader.

Cooper og Lotus vil benytte Coventry Climax motorer, medens BRM motoren muligvis vil blive benyttet af Lola foruden af BRM selv, naturligvis. Cooper vil koncentrere sig om at bringe vognens vægt ned på linje med konkurrenternes. Jack Brabham har som bekendt i al venskabelighed afbrudt sin forbindelse med Cooper, og den officielle meddelelse om, at han vil påbegynde sæsonen i Lotus' nyeste konstruktion er sensationel af flere grunde. Den viser, med hvilken beslutsomhed Brabham går den nye sæson i møde, og at han sikkert har brug for at kende Lotus' nyeste konstruktion til bunds, inden der lægges sidste hånd på det selvstændige formel 1 projekt, han officielt har bekræftet at være i gang med. Når han i modsætning til Stirling Moss har kunnet få en Lotus stillet til disposition, må det erindres, at både Brabham og Lotus har kontrakter med Esso, mens Stirling Moss har kontrakt med BP.

Der er næppe tvivl om, at Eric Broadley i samarbejde med Bowmaker Yeoman og dermed Reg. Parnell og John Surtees betyder en ny alvorlig udfordrer i Grand Prix sporten. Efter de seneste oplysninger er Lola indstillet på først at forsøge sig med Coventry Climax motoren i forbindelse med

en ny Colotti-Francis 5-trins transmission. Hvis Cooper og Lotus stadig ikke ser mulighed for at forsyne Rob. Walkers stald med disse fabrikkers nyeste konstruktioner, vil Rob. Walker og Stirling Moss blive betjent med en vogn fra Lola. Stirling Moss har efter det sydafrikanske Grand Prix udtalt: »Jimmy Clark er nu alt for god en kører til, at han kan slås med en 1½ år gammel Lotus«. Om Moss derfor vil benytte en Lotus i den kommende sæson vil sikkert afhænge af, om man finder udvej for at stille fabrikken nyeste 1962 konstruktion til Rob. Walkers disposition.

Colin Chapman har haft en yderst sejrrig vintersæson på den sydlige halvkugle, hvor Jimmy Clark har kørt fra sejr til sejr i Sydafrika, New Zealand og Australien. Lotus'en var i 1961 den slankeste og laveste af samtlige modeller, og det er troligt, at vognene til den kommende sæson på ny vil have et mindre frontareal end nogen af konkurrenterne.

Systemet med at benytte selve chasisrammens rør til at lede olie og vand fra de frontmonterede kølere til mo-

toren, vil uden tvivl blive bevaret. Den nye ZF gearkasse vil sikkert også fortsat blive benyttet. Når Colin Chapman nu både i formel 1 og formel J har oplevet en sæson uden større vanskeligheder med vognenes pålidelighed og styrke samt i Jimmy Clark disponerer over en kører af virkeligt format, må Lotus' chancer i den kommende sæson ikke undervurderes.

Mens Maserati fortsætter udviklingen af den nye V-12 motor med luftkølede topstykker og olieledede cylindre, bygger Scuderia Serenissima en formelvogn, der er beregnet for denne motor, som man påtænker at montere på tværs bag førersædet.

I tyske og schweiziske kredse er man i gang med et to-takts projekt, der dog endnu kun er på et teoretisk stadium.

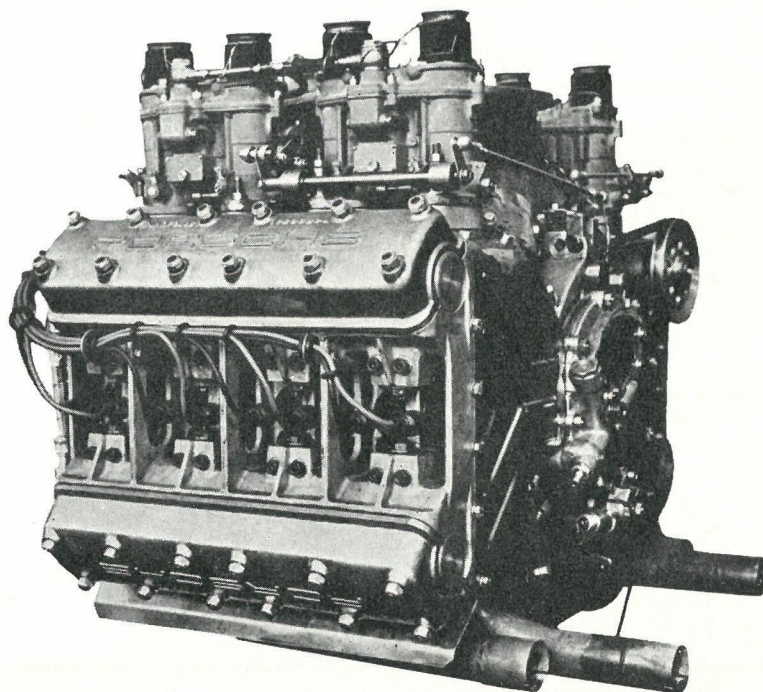
Hvad Wankel-motoren angår, tror vi ikke, det varer længe, inden sensationen er på markedet, men dog næppe som bilmotorer, og naturligvis slet ikke i form af en Grand Prix motor.

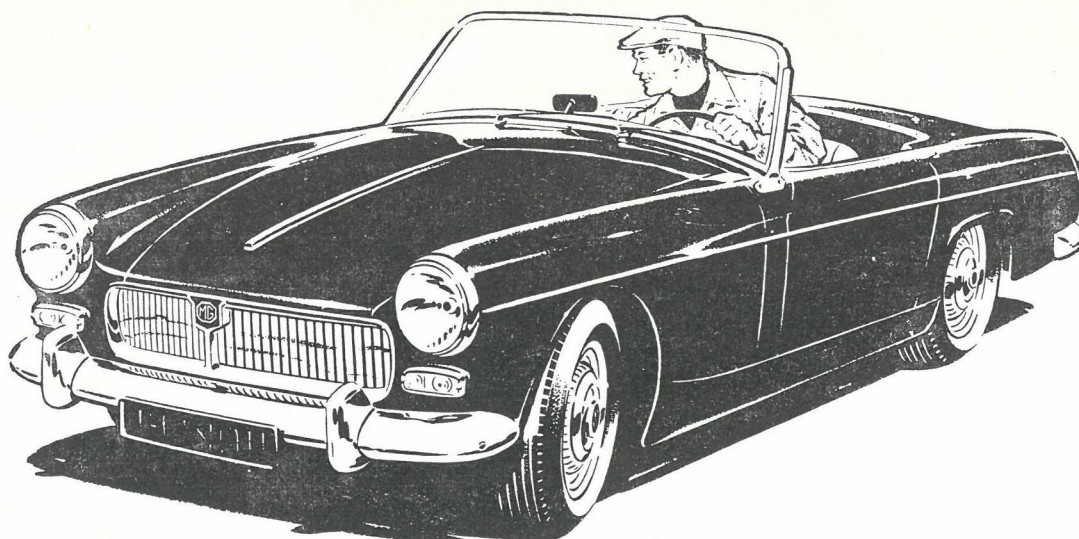
Japanerne har i Honda en fabrik, der både har de nødvendige resourcer og tekniske viden til at gennemføre et formel 1 projekt, og som tidligere meddelt har Honda besluttet sig til at lade den nye japanske Grand Prix bane udlægge i en sådan bredde, at den vil egne sig for et løb tællende til verdensmesterskabet.

Russernes anmodning om at blive repræsenteret i FIA's sportskommission er blevet accepteret, og den russiske repræsentant har deltaget i kommissionens to sidste møder.

Grand Prix sporten har hidtil været et eksklusivt europæisk fænomen, men udviklingen i de sidste år tyder på, at de videnskabeligt indstillede teknikere uden for Europa er blevet interesseret. Om nogle år taler vi måske ikke om, hvilken europæisk nation der vil vinde verdensmesterskabet, men om hvilket kontinent der vil gå af med sejren. Til den tid vil vi vide, om Phil Hills sejr i 1961 skal ses som det første stadium i en sådan udvikling.

Porsche's 8-cylindrede, luftkølede boxermotor var allerede en kendsgerning før den nye formel 1 trådte i kraft den 1. januar 1961. Udviklingsarbejdet har imidlertid været fyldt med problemer, men i den seneste tid er der gået rygte om betydelige fremskridt. Her er motoren forsynet med Weber-karburetorer, men benzinindsprøjtning vil sikkert blive anvendt i stedet.





Sensationel ny model fra verdens største sportsvognsfabrik...

I 30 år har MG bygget sportsvogne, der har sat mange verdensrekorder og vundet utallige væddeløb. Erfaringerne herfra er koncentreret i den helt nye MG Midget. - Kort, lynhurtigt gearskift. 95 hk. Tophastighed ca. 140 km/t. Omdrejningstæller. Olietryksmåler. Vindspejlvasker. Friskluftsvarmeapparat. Stort bagagerum. Beslag til sikkerhedsseler. Børnesæde bag forsæderne. Hjulplade. 12 måneders garanti. Exclusive leveringsomkostninger **kr. 21.100.**



MIDGET

Safety Fast!

også en ny MGA 1600 Mark II

Nu 1622 cm³. 95 hk. Tophastighed 170 km/t. Ny smukke baglygter. Skivebremses på forhjulene. Indstillelig ratstamme. 12 mdr.s garanti. - Åben - Coupé - Hard top. Priser fra kr. 27.245 excl. leveringsomkostninger



STOP! Nu kommer

bogen, som alle bilister har savnet. STOP hedder den, og klart og overskueligt fortæller den om alle Danmarks kroer, om deres komfort, deres priser, deres madspecialiteter og meget andet.

STOP giver desuden oplysninger om alle Danmarks seværdigheder, STOP er let at slå op i, STOP har overskuelige kort, hvor alle kroer er anført, STOP er uundværlig. Slå bare op - det står i STOP!

Har De venner i udlandet, er bogen en fremragende gaveidé, idet den er trykt på tysk, engelsk, fransk og dansk.

Send denne kupon til Deres boghandler eller direkte til Skandinavisk Bogforlag, Kongensgade 37, Odense.

JA, send mig eksemplar(er) af STOP (pris ikke over kr. 15), når bogen udkommer foråret 1962.

Navn og adresse:

.....

Hvor skal vi tage hen på søndag?

De kan se det i STOP!

Hvad skal vi se, og hvor skal vi spise?

De kan se det i STOP!

Hvor langt er der til næste kro?

De kan se det i STOP!

Hvor højt er Aalborgtårnet?

De kan se det i STOP!

Mon de har værelser med eget bad på den kro?

De kan se det i STOP!

Hvad står der på Jellingestenene?

De kan se det i STOP!

Er det ikke her, man altid kan få stegt ål?

De kan se det i STOP!

Hvor stor er Samsø?

De kan se det i STOP!

Hvad koster fuld pension på den kro?

De kan se det i STOP!

Er det en førsteklases kro?

De kan se det i STOP!

Hvornår er den kirke bygget?

De kan se det i STOP!

Hvem bor på den herregård?

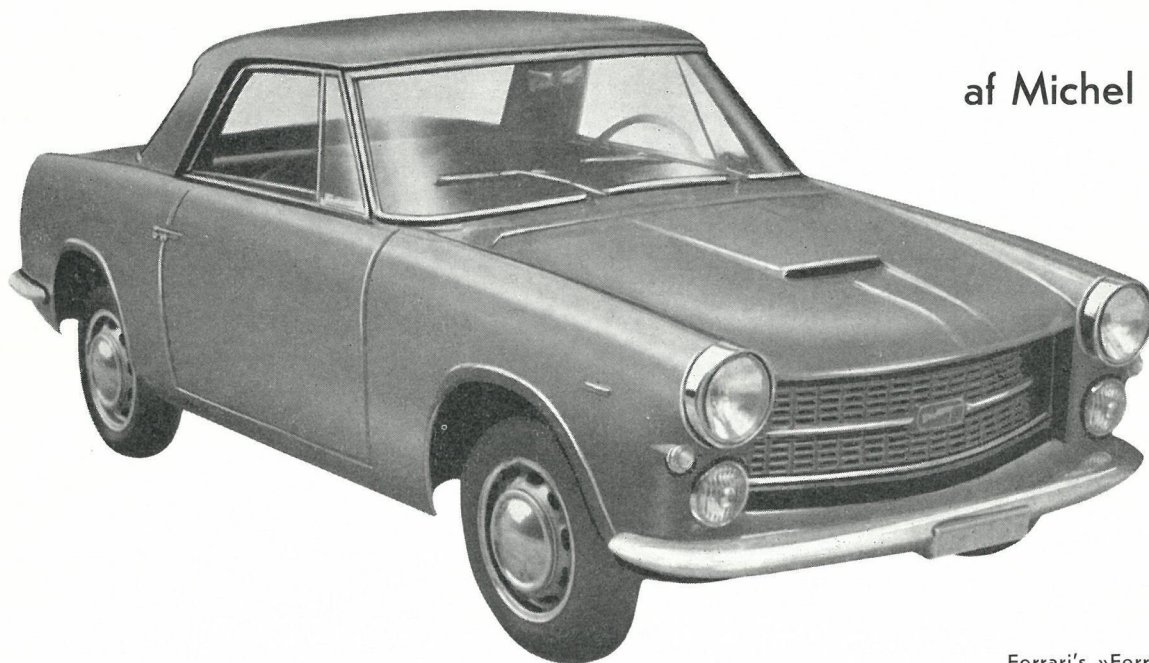
De kan se det i STOP!

STOP

— det bedste, man kan ha' i et handskerum

Mysteriet fra Modena

af Michel Renard



Ferrari's »Ferrarina« bærer en del af skylden for bal-laden i Modena.

Selv erobringen af et nyt verdensmesterskab har ikke kunnet sætte en stopper for den uro, der længe har hersket inden for murene på Enzo Ferraris fabrik i Modena eller rettere sagt i Maranello, en lille by lige syd for Modena.

Da jeg fornylig besøgte il'commandatore, som Enzo Ferrari kaldes af sine medarbejdere, kom han med denne udtalelse: »Det at bygge racervogne er ikke alene mit arbejde, det er min hobby og hele mit liv.« Dermed ville han understrege, at han ikke kunne følge sine medarbejders ønsker om at sætte den lille Ferrarina i massefabrikation. Han kunne heller ikke følge sine medarbejdere, når de forlangte, at han skulle sætte »Mysteriet fra Modena« på plads.

Jeg skal fortælle lidt nærmere både om sportsvognen »Ferrarina« og Laura Ferrari, troldmandens hustru med tilnavnet »Mysteriet fra Modena«.

Kort tid efter at Ferrari havde tilkæmpet sig sit seneste verdensmesterskab, kom han ud i en ny kamp. Det var ikke en kamp om at holde fabrikken gående, selvom den kun producerede 2 vogne om dagen; nej, det var en kamp om prestige og en kamp med hans 400 medarbejdere, som han iøvrigt alle ken-

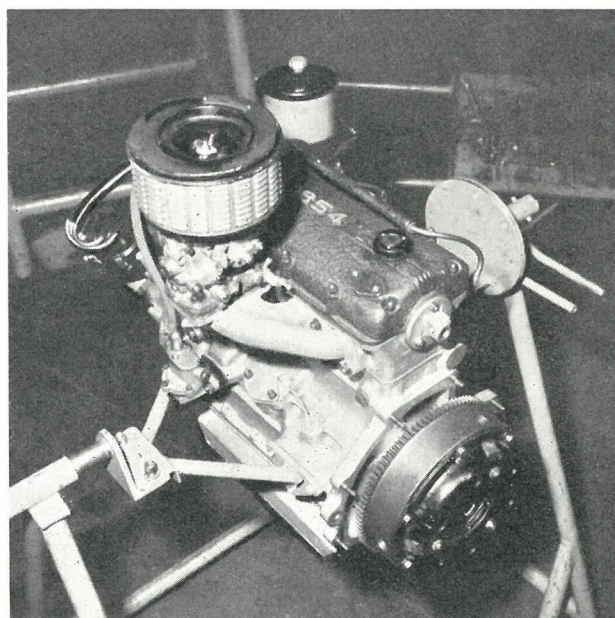
der ved fornavn, og »ikke bare på deres overall«, som han siger.

Det var signora Laura Ferrari, der blev den første anledning til gemytternes uoverensstemmelse. Til stor irritation for mekanikere og køreere, har hun i de senere år gjort sig til vane at følge de store Grand Prix's fra køreernes depot, og ustandselig har hun blandet sig i alles gøren og laden. Når man kender atmosfæren i et Grand Prix-depot under et løb, der tæller til verdensmesterskabet, forstår man udmærket den irritation, hun har vakt. Diskrete henvendelser til il'commandatore for at få ham til at gøre noget, har ikke givet noget

resultat, og på indiskrete spørgsmål svarer Ferrari blot, at han ikke ønsker at udtale sig om sit privatliv.

Lauras optræden på arenaen begyndte kort tid efter sønnen Dino Ferraris død efter en trist, men ganske banal bilulykke. Hun hører ikke til den type kvinder, man venter at møde på en motorbane. Af ydre er hun en ganske almindelig italiensk husmor, og sidst af alt en kvinde man vil tiltro interesse for motorløb. Ikke desto mindre har hun opelsket en enorm entusiasme, ja liden-skab for denne sport. Man har givet hende øgenavnet: »Mysteriet fra Modena«, og det er kun beklageligt for al-

»Ferrarina« har en lille kompakt 4-cyl. motor på 850 ccm og udvikler 75 hk ved 6800 omdr./min. Motoren har en enkelt overliggende knastaksel. Ferrari har fornylig øget motorens slagvolumen til 1000 ccm.



le parter, at hun ikke er blevet nogen populær figur.

Mens Laura har skabt misstemning lykkedes det den lille Ferrarina at skabe direkte uro.

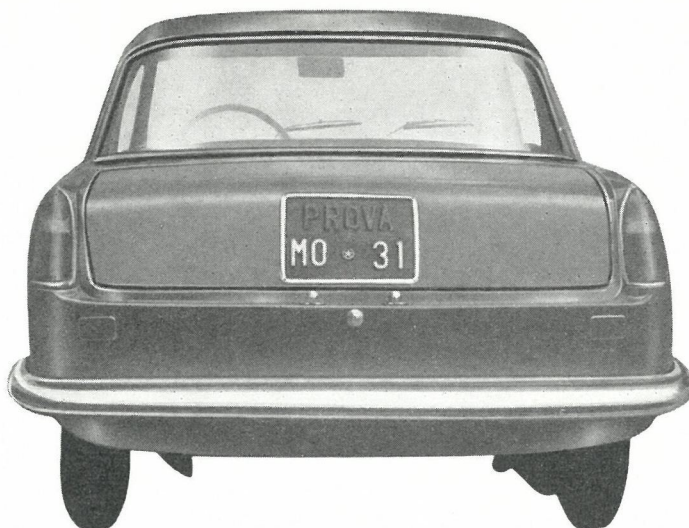
Ferrarina er en lille Folke-Ferrari, som troldmanden har moret sig med at konstruere, men som nu har skabt ham ærgrelser på halsen. Hans medarbejdere mener, at navnet Ferrari skal kendes og ejes af langt flere mennesker end hidtil, og de har forlangt, at Ferrari skal gøre et alvorligt forsøg på at sætte vognen i masseproduktion. Men troldmanden vil ikke være industrimand. »Jeg producerer to vogne om dagen, og det er jeg tilfreds med,« siger han. »Jeg har ikke den fjerneste lyst til at blive masseproducent. Jeg ønsker ikke store bygninger propfulde af mennesker, jeg intet kender til, end ikke deres navn. Jeg vil kun have folk, jeg kan slå en sludder af med, og som lever for det, der også er blevet mit liv«. Det er altså ikke Enzo Ferrari, der kæmper for mere prestige, han syntes at have nok. For den, der står udenfor, synes det ikke at være svært at dømme i denne strid.

Otte ledere forlader Ferrari

Resultatet er blevet, at otte af fabrikkens ledende og mest uundværlige mænd har trukket sig tilbage. Situationen har vakt stor harme i Italien, hvor man er meget stolt af Enzo Ferrari. Det beklageligste ved denne udvandring er, at der er tale om unge dygtige medarbejdere, hvis uddannelse mesteren personligt har taget sig af.

Deres navne? Tegnerne Chiti, Cavaliere Selmi, Cavaliere Della Casa, ingeniørerne Gallasai og Bixarini, salgschefen Girolamo, reklamechefen Giberti og den vigtigste af dem alle, holdlederen Romolo Tavoni, som gennem årene har skaffet Enzo Ferrari, der i de senere år aldrig selv har vist sig på en væddeløbsbane under et løb, manganen sejr i hus. Man kan fastslå, at Ferrari hermed har mistet en stor del af sin elite.

En Folke-Ferrari til en fremstillingspris på 20.000 kr. af fabrik, men der er bare ingen, som vil sætte vognen i produktion



»Ferrari Ferrarina« 850 ccm = 75 hk = 160 km/t

Under mit ophold i Modena og Maranello tog jeg den lille Ferrarina nærmere i øjesyn. Den hører hjemme i Grand Tourisme-klassen, naturligvis. Dens smukke Coupé er tegnet af den berømte italienske formgiver Pinin Farina. Ferrarinaens motor har én overliggende knastaksel og er boret til 65 mm og har en slaglængde på 64 mm, hvilket giver et slagvolumen på 849 cc. Med en Solex faldstrømskarburator udvikler den 75 hk ved 6.800 o/m. Kompressionsforholdet er 9:1. På hver side af bagakslen er der to halveliptiske bladfedre, og alle hjul er forsynet med teleskopstøddæmpere. Styringen er nærmest neutral, måske med en ganske svag tendens til overstyring. Førersædets position i forhold til rattet og gearstangen – som er anbragt på selve gearkassetunnelen – giver en virkelig god kørestilling selv ved store hastigheder. Alle fire gear er selvfølgelig synkroniserede,

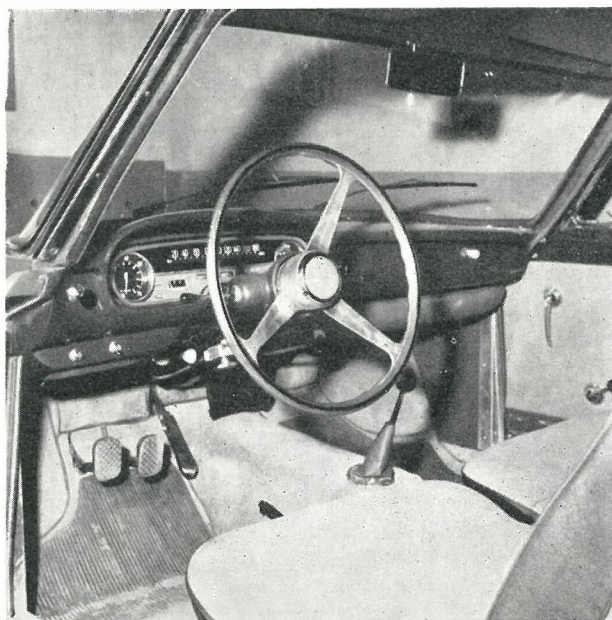
og på tredje og fjerde gear er der tillige over-drive. Vognen accelerer fra 0–140 km på sec., men fra 140 til tophastigheden på lige ved 160 km/t, må man være lidt tålmodig anlagt. I tredje gear føler man sig fuldstændig bjergetaget; man kan sætte i tredje gear allerede ved 30 og i et sug accelerere til 110 km/t.

En af de behageligste overraskelser ved denne »bambino« er skivebremserne. De tillader virkelig hurtig kørsel selv på våde veje; ja endog midt i den italienske trafik tør man holde tempoet.

Jeg tog ud på prøvebanen i Modena og kørte rundt et stykke tid for at blive vænnet til vognen. Med 140 km/t løsnede jeg grebet om rattet og bremsede hårdt; det rørte den ikke. Der var overhovedet ikke tale om rystelser eller instabilitet trods en fænomenal deceleration.

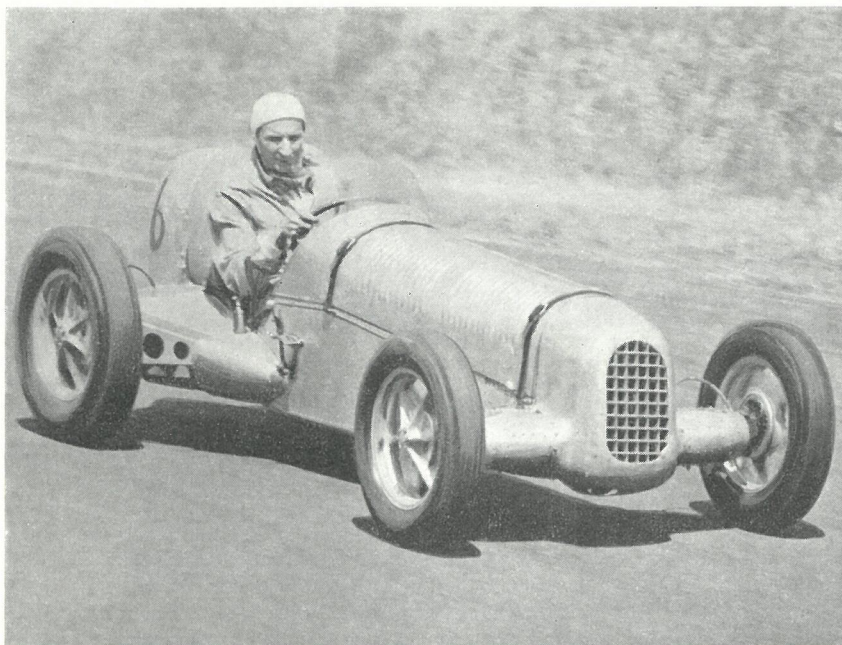
Når man sidder i det luksuriøse cockpit opdager man noget, der er meget usædvanligt for en sportsvogn: der er god plads! Bag sæderne er endda plads til bagage. Den afskedshilsen disse vogne plejer at gi': et lille slag i baghovedet, når man stiger ud, mærkede jeg ikke noget til. Mærkværdigt, tænkte jeg, og begyndte at kigge nærmere på dørene. Minsandten om man ikke havde lavet dem så store, at det sædvanlige artisteri for at komme ind og ud var helt overflødig.

Efter turen kunne man have solgt mig en Ferrari på stedet. Prisen ville indenfor rimelighedens grænse have været underordnet, men der er desværre ingen muligheder, for Enzo Ferrari vil ikke være masseproducent. Prisen var ellers kalkuleret til 19.000 kr. af fabrik. Som Enzo Ferrari siger: »Her er et godt tilbud til en italiensk bilfabrik, der kan klare en masseproduktion i den kvalitet jeg må forlange.«



»Ferrarina« er knap så overdådig i sit udstyr som de store Ferrari, men der mangler hverken trærat, omdrejningstæller eller handy gearstang.





J. Voigt-Nielsen og
Franz Giersing
prøvekører

MORRIS COOPER

ALEC ISSIGONIS — MANDEN BAG **MINI MINOR**

Vi mindes ingen vogn, hvis køreegenskaber er blevet modtaget med så énstemmig begejstring som den engelske Mini Minors. For to år siden fik vognen en særdeles fin anmeldelse i dette blad. Slutbemærkningerne dengang lød:

»Som en ny vogn blandt mini-vognene – hvor den jo trods alt må placeres – er den et afgjort og konsekvent brud med den opfattelse, at de små vogne skal bygges som fotografisk formindskede udgaver af de store. Bruddet er måske lige i øjeblikket for konsekvent, men Mini Minoren vil være i storproduktion mange år fremover.«

om tiden er gået, er dette indtryk kun blevet forstærket. Den gang kunne vi fastslå, at vognens køreegenskaber var langt udover, hvad dens – iøvrigt velforsynede – motorkraft kunne sætte på prøve.

Med Cooper-versionen har vi fået den Mini-bombe, der var oplagte muligheder for at skabe. Det er en velfortjent hæder der ved denne navngivning er vist Charles og John Cooper.

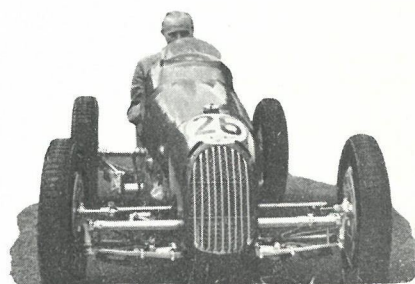
Alec Issigonis er imidlertid det rigtige navn bag Mini Minoren, og skade at hans navn ser så svært ud på papiret. Bilerne burde som i gamle dage have navn efter deres konstruktør, og specielt burde en vogn, der så utvetydigt skyldes en enkelt ingeniør sin tilblivelse, også bære denne mands navn.



LIGHTWEIGHT SPECIAL

i er gået lidt på jagt i bilsportens annaler – et tidsfordriv, der næsten altid lønner sig, hvis man vil finde frem til, hvem der fik ideerne, og hvordan de blev afprøvet.

Vi fandt frem til en lille sportsvogn med navnet »Lightweight Special«. Denne vogns forhjulsophæng bestod af to tværarme ganske som på Mini Minoren. Den øverste tværarm var fjederbelastet, og fjedermediet var en række små massive gummiringe anbragt side om side i et rør monteret på tværs i chassiset. En stålstang var stukket gennem ringene og forbundet til den øverste tværarm. Når tværarmen bevægedes op eller ned, medførte det en sammenpresning af gummiringene. Vognen blev bygget i perioden fra 1935 til 1937 og var også interessant på flere andre punkter. Karosseriet var således en selv-bærende konstruktion konstrueret efter de samme principper, som der anvendtes i flyvemaskiner. Karosserisiderne bestod af kraftigt krydsfinér beklædt med aluminiumsplade; motor og gearkasse



Øverst ses Alec Issigonis bag rattet i Lightweight Special Mark II fra 1937 med gummi affjedring. Førsteudgaven, der ses herover, har gummi affjedring kombineret med en tværliggende bladfjeder. Alec Issigonis er i dag medlem af direktionen for BMC, Englands største bilkoncern, og han er mester for både Morris 1000 og den nye Mini Minor.

indgik som bærende elementer i konstruktionen, der var meget let. Vognen havde hjul støbt i elektron(!) og var forsynet med en fabrikstunet Austin Seven motor med kompressor. Dens køreegenskaber var forrygende. Den var konstrueret af en entusiast, der selvfølgelig brugte den til at køre motorløb med. Konstruktøren hed Alec Issigonis.

Der er mange andre end Issigonis, der har eksperimenteret med gummi affjedring (Alta, Kieft og Mantzel bl. a.), men det der har interesseret os at undersøge var, hvilken »fortid« den mand, der fandt frem til den rigtige løsning, havde ... og det havde han altså.

ALEC ISSIGONIS GIVER POKKER I TRADITIONERNE

De krav Alec Issigoni stillede til sin Mini Minor tvang ham ind i en fuldstændig fordomsfri vurdering af mulighederne. Selve ideen med at tværstille en frontmotor er naturligvis noget fundamentalt, men det er først ved at sammenbygge motor og gearkasse og flytte

køleren om på siden, at der virkelig spares plads.

Var Issigonis imidlertid ikke gået længere, havde han kun kunnet fremvise en frontmonteret løsning, der pladsmæssigt bød på ligeså store, men næppe større fordele end den hækmotorede.

Konstruktionens vægtfordeling ville opfylde de teoretiske betingelser for at opnå gode køreegenskaber, men Issigonis stillede sig langt større mål.

des – udtalte selvdæmpende egenskaber (høj *hysteres* værdi). Denne egenskab er af indlysende værdi ved affjedring af et bilhjul, hvor det jo gælder om at få hjulet i hurtigst mulig ro efter en affjedringsbevægelse. Det er indlysende, at det er på dette punkt kræfterne skal koncentreres for at nå frem til den maksimale og konstante klæbning til vejbanen, der igen er grundbetingelsen for det vi kalder køreegenskaber.

pens forlængelse. I denne forbindelse er det også aktuelt at minde om det nye Avon dæk, der ved at anvende gummi med særlig høj *hysteres* værdi til selve slidbanen – men ikke til resten af dækket, da dette i så fald ville blive for varmt – har medført en sensationel forøgelse af skridsikkerheden specielt på regnglatte veje.

Som bekendt kan en vis selvdæmpning også opnås i en stålfjeder, f. eks.

„THE FLYING DOGHOUSE“

Jagten efter *plads* var stadig det primære, og den eneste tilbageblevne mulighed viste sig at være hjulkasserne. Gennem en drastisk reduktion af hjulenes diameter ville der kunne opnås sensationelle pladsbesparelser, således at vognens indre mål kunne konkurrere med tilsyneladende langt større vogne. Hermed var han nået frem til det punkt, hvor problemerne stiller konstruktørens evner overfor en virkelig udfordring.

Af de kendte affjedringssystemer ville et luftaffjedringssystem med højde-regulering teoretisk kunne løse opgaven, men det ville blive altfor dyrt og kompliceret. Issigonis fandt som bekendt løsningen i de konisk formede gummi-fjedre, der har flere yderst interessante egenskaber. For det første er gummi i besiddelse af en progressivt tiltagende fjedermodstand i modsætning til stålfjederens konstante fjederstivhed. Dernæst har gummi i større eller mindre grad alt efter hvilken gummitype der anvendes

Denne særlige egenskab hos gummi beror på dets evne til at »absorbere« en del af den bevægelsesenergi, det udsættes for. Energien forsvinder naturligvis kun tilsyneladende, idet den faktisk bliver omdannet til varme. En gummisort, der omdanner en relativ stor del af bevægelsesenergien til varme, har en »høj *hysteres* værdi«.

Den del af bevægelsesenergien, der ikke omdannes, udløser de svingninger, hvorpå selve affjedringen af køretøjet nu engang må bero, men det fine er altså, at disse svingninger er betydeligt mindre, end de ville være, dersom affjedringsmediet »svarede igen« med fuld energi. En lignende anvendelse af gummi finder man i de vridningsdæmpere, der ofte monteres på krumtap-

i form af en bladfjeder, hvor de enkelte fjederlags gnidning mod hinanden medfører en dæmpning, men gummi-fjederens egendæmpning er dels mere udpræget, mere stabil og lettere at kalkulere, dels er den ukompliceret og mere konstant. En stålfjeder i en ny vogn forandrer under de første måneders kørsel sin karakteristisk temmelig voldsomt. Også på dette punkt – som hvad levetiden i det hele taget angår – har BMC haft de allerbedste erfaringer med gummi-fjedrene. Disse i sig selv udmærkede egenskaber medfører endvidere en velkommen mulighed for at give støddæmperne en mere hensigtsmæssig karakteristisk.

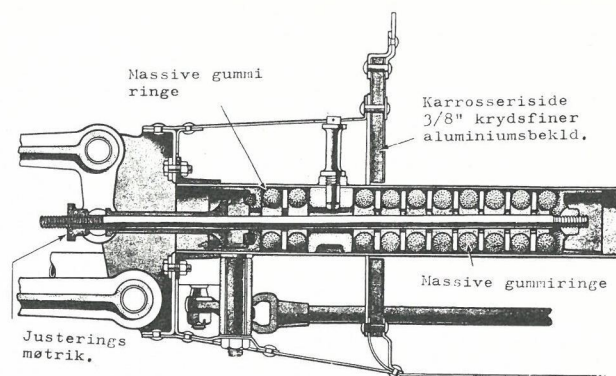
Det næste punkt i Issigonis genvej til den rigtige minibil var anvendelse af mikro-fælg (dækdimensionen er 5,20×10). Det er ikke umiddelbart indlysende, at en vogn med så små dæk kan hævde sig hvad køreegenskaber angår. Men for det første betyder disse

Når det gælder acceleration, er Cooperen den almindelige Mascot langt overlegen. Cooperen ses nærmest fotografen.





Bakke op og bakke ned... vognene klarer det fortrinligt med kraftig dæmpning af bevægelserne i karrosseriet. Til højre ses Alec Issigonis' konstruktion af gummi-afjedringen til Lightweight Special Mark II.



serieproducerede karrosseri var forsynet med forskellige småhuller, der bruges, når karrosseriet skal passere gennem rota-dip anlægget for at blive rustbeskyttet, gennem lakeriet og sluttelig hænges op i kroge for at blive transporteret til samlebandene. Disse huller forsynes bagefter med gummipropper, men propperne viste sig utætte.

Den tværmonterede motor har tændingshuset anbragt på forsiden, og da køleren står på langs i vognen, er der nærliggende mulighed for, at regnvand kan trænge ind i fordeleeren. Fabrikken mente at sikre sig herimod ved at indfedte fordeleeren med silicone, men det officielle fabrikshold til Monte Carlo løbet i 1960 måtte foretage en afskærmning af fordeleeren, og dette er siden indført på samtlige produktionsmodeller.

En anden skavank var pludselige udsættere i motoren under kørsel gennem et venstresving. Dette kunne spores tilbage til ganske små mængder vand, der

perlen op i selve karburatordysen, hvorved de karakteristiske udsættere opstod. Alle de hidtil nævnte besværligheder var på den ene eller anden måde forårsaget af vand.

Der viste sig imidlertid andre fejl. – På grund af den usædvanlige motorplacering, kunne udblæsningssystemet ikke slavisk følge de gængse principper. Der viste sig frakturer i udblæsningsrøret, og årsagen spordees tilbage til en af de bolte, der blev anvendt ved monteringen af røret. Straks denne bolt blev udskiftet med en ny af anden type, var fejlen kureret.

Det var i øvrigt ikke blot vand, men tilsyneladende alt flydende, der havde svoret sig sammen mod Mini Minoren. Årsagen til en række motorstop sporede tilbage til en kompakt blokering af benzinfilteret i svømmerhuset. Analyserede man filteret, viste det sig, at blokeringen var forårsaget af mikroskopiske uldtråde – og disse kunne igen føres tilbage til en ny slags twist, der

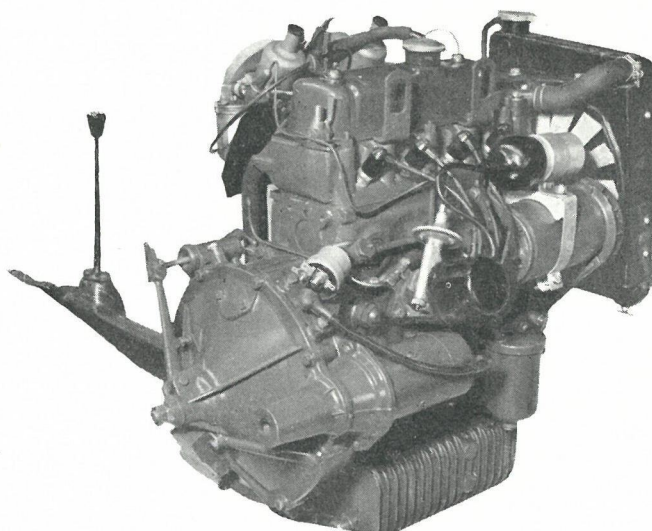
ganske små hjul en kraftig reduktion i vognens uaffjedrede masse, og for det andet giver de mulighed for en sænkning af tyngdepunktet. På baggrund af de praktiske erfaringer med Mini Minorens køreegenskaber må man slutte, at disse fordele mere end opvejer de ulemper, der kan være forbundet med så små hjul.

BØRNESYGDOMMENE MELDER SIG

Prototypen var naturligvis grundigt gennemprøvet, men ved tilrettelæggelsen af seriefabrikationen ville skæbnen at der blev begået et par småfejl, der fik forbigående konsekvenser. Produktionsvognene viste sig at tage vand ind. BMC måtte flukse sende teknikere ud over hele England og til samtlige de lande, hvortil eksporten allerede var kommet i gang. Som det så ofte er tilfældet, viste skavanken sig at have flere forskellige årsager, og nogen fuldstændig afhjælpning har næppe straks kunnet gennemføres.

Konsistensen af den tætningsmasse, der benyttedes ved samlingen af de forskellige karrosseridele, viste sig at have undergået små forandringer i den periode, der var forløbet mellem bygningen af prototypen og igangsætningen af produktionen. Ved serieproduktionens begyndelse var konsistensen blevet ændret en bagatel, men tilstrækkeligt til at massen krakelerede. Herved opstod der et svagt vacuum i passagerrummet, og dette var nok til, at fugten ligefrem sugedes ind i vognen. Da der ikke var monteret noget friskluftindtag, måtte forruden stilles på klem for at undgå dugdannelser og ved et tilfælde medførte dette en forøgelse af det omtalte vacuum.

Men vandet havde flere andre muligheder for at trænge ind i vognen. Det



Dette må antagelig være den mest kompakte 4-cyl. motor med transmission og alle hjælpeaggregater, der endnu er konstrueret. Bemærk kølerens usædvanlige placering. Cooper-motoren har to SU-karburatorer og udvikler 57 hk ved 6000 omdr./min.

havde fundet vej til karburatorens svømmerhus. Vandet stod som en lille perle i rørforbindelsen mellem svømmerhus og karburatordyse. Under lige ud kørsel og i højre sving kunne benzinen passere forbi denne vandperle, der i kraft af sin vægtfylde, hvilede på bunden af røret. I en venstrekurve sendte centrifugalkraften derimod vand-

blev anvendt på den afdeling, hvor benzintankene blev fremstillet.

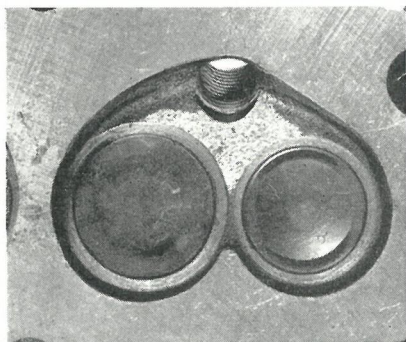
På et afgørende punkt i konstruktionen viset der sig derimod ingen ubehagelige overraskelser. Det kombinerede krumtap- og gearkassehus med anvendelse af almindelig motorolie som smørelolie også i gearkassen, opfyldte fuldstændig forventningerne, og man ophæ-

vede ret tidligt forbudet mod anvendelse af multi-grade olier. Dermød viste olieseglet til koblingshuset sig utilstrækkeligt, og hvis først koblingen fedter, kommer det let til at medføre for stort slid på gearkassens synchromesh. Selve problemet med indtrængen af olie i koblingshuset er forlængst afhjulpet, men det er stadig af vigtighed, at koblingen er rigtigt justeret og gearskiftet foretages behersket, hvis synchromeshen skal opnå en rimelig levetid.

Ved nedgearing – navnlig fra 3. til 2. gear – bør synchromeshen assisteres med en dobbelt udkobling: gå fra det højere gear til frigear, slip koblingen og trød kort og »bestemt« på speederen, trød koblingen ud og gå ind i det lavere gear endnu mens motoren er oppe i omdrejninger.

Oprindeligt var der monteret en to-bladet ventilator, og den støjede af en eller anden grund ganske kolossalt. Man forsøgte sig med 6 og 8 bladede ventilatorer, men måtte helt op på 16 blade, før resultatet på dette punkt var tilfredsstillende.

Sideløbende med rettelsen af disse fejl, er vognens finish underkastet en tiltrængt forbedring. Til forbedringerne må også henregnes en lille ændring i bremsesystemet. For at undgå blokering af baghjulene under hårde opbremsninger med ringe nyttebelastning, er det hydrauliske system forsynet med en ventil, der forhindrer, at bremstrykket til baghjulsbremserne bliver så stort, at baghjulene blokerer for tidligt. I praksis har det imidlertid



vist sig, at dette tryk ikke var tilstrækkeligt til at give en rimelig arbejdsfordeling mellem for- og baghjulsbremser. Grænsen for det maksimale tryk til baghjulsbremserne er nu hævet, og hermed er forhjulsbremsernes fadingsstensdens reduceret, samtidig med at retardationen under fuld nyttebelastning er forøget. Også støjsolationen er blevet forbedret.

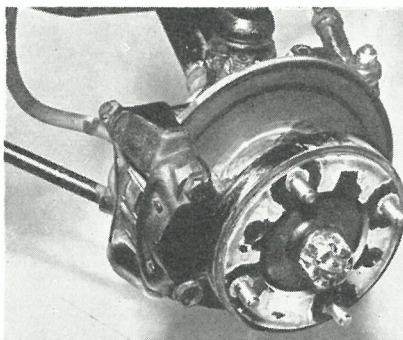
Dæksliddet viste sig at være stærkt afhængigt af, hvem Mini Minoren faldt i hænderne på. Vognens fantastiske køreegenskaber må – hvis de bruges – nødvendigvis give sig udslag i relativt hurtigt slid på de små dæk, der til gengæld er særdeles billige (58 kr. pr. stk.), iflg. BMC varierer dækkenes levetid fra 5000 til 30.000 kilometer. Med den lille diameter er det naturligvis yderst vigtigt at dæktrykkene justeres jævnlige. De skal ved delvis belastning ligge på 24 lbs/22 lbs, og for fuld belastning på 24 lbs/26 lbs. Under kørsel på bane anven-

des tryk helt op til 36 lbs i alle fire dæk.

Hvad Mini Minoren har måttet igennem er næppe væsentligt mere eller anderledes, end det enhver pionerkonstruktion kommer ud for. Med et produktionsstal på ca. 300.000 indtil nu, er den stadig kun i sin barndom, og mon ikke Mini Minoren er den af samtlige øjeblikkets biler, der har den længste fremtid for sig?

DET FLYVENDE HUNDEHUS

På Cooperen betyder 6000 motoromdrejninger i 4. gear en hastighed på godt 140 km/t. Hjulene roterer da med en hastighed på ca. 1600 omdr/min, og med dækkenes beskedne omkreds på ca. 1,5 m bliver resultatet, at man allerede ved hastigheder omkring 120 km/t overskrider den belastningsgrænse, der er tilladelig med traditionelle dæk af den billigste type. BMC leverer imidlertid Cooperen med den nylonforstærkede type af Dunlop Gold Seal (kr. 64,50 pr. stk.), mens standardvognen er forsynet med rayonforstærkede Dunlop dæk med samme navn, så pas på, at De får det rigtige dæk.

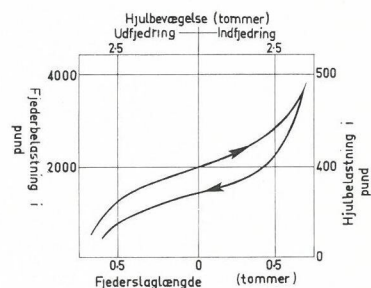


Til venstre ses en detalje fra topstykket med den store indsugningsventil og det hjerteformede eksplosionskammer, som den kendte luftstrømningseksper, Harry Weslake, har udformet. Herover ses skivebremsen på Cooperens forhjul. Tegningen til højre viser et diagram over gummi fjederens karakteristik. Man ser, hvordan fjederstivheden vokser progressivt. Også gummi fjederens høje hysteresse egenskab fremgår af tegningen. Nederst på siden prøver Voigt-Nielsen og Franz Giersing i hver sin Morris et skarpt sving i Nordsjælland. Vognenes krængning virker tilpas, skønt vi faktisk kører meget hårdt gennem svinget.

Cooperens 57 hk SAE (54,5 DIN) er bl. a. opnået ved at forøge motorens slagvolumen fra 848 til 997 ccm, og hele forøgelsen er opnået over slaglængden. BMC har beregnet den gennemsnitlige stempelhastighed ved fulde omdrejninger til 21,1 m/sek. – Det er prisen for at benytte et underkvadratisk forhold mellem boring og slaglængde. Boringen er faktisk en smule mindre end i standardudgaven. Der ligger ingen dybsindigheder bag dette. Slaglængden er fastlagt ud fra rationaliseringsbestrebelse, og den mindre boring blev derefter nødvendig for at holde slagvolumen under de 1000 ccm, der er maximum for den klasse, hvor Cooperen sportsligt hører hjemme.

Der var den 16. januar i år fremstillet 1000 eksemplarer af denne model og på samme dato forelå FIA's homologering af Cooperen som *standardvogn*. Betingelsen for homologation er, at fabrikken har fremstillet mindst 1000 vogne af typen inden for 12 måneder. Der eksisterer mange lignende eksemplarer på, at særligt tunede udgaver har opfyldt betingelserne for at blive homologeret som standardvogne, og det bedst kendte eksempel er vel Volvo Sport.

Foruden det forøgede slagvolumen er motoren blevet forsynet med samme top-



stykke som MG Midget og Austin Healey Sprite Mark II (948 ccm). Den større ydelse er ledsaget af en række modifikationer, hvoraf vi skal nævne den kraftigere motorblok, plejlstangssøler af større diameter, blybroze-lejer i stedet for hvidmetal, kraftigere svinghjulssæksel og torsionsdæmper på krumtapakslen. Der er ikke foretaget modifikationer i kobling og gearkasse, men selve udvekslingsforholdene er naturligvis ændrede.

Der er altså mulighed for at mikse den helt rigtige gearing – og det bliver spændende at se, hvem der først finder ud af den bedste kombination til Roskilde Ring. Måske ligger løsningen ikke



i en kombination, men i en gearing, der går banen rundt uden gearskifte.

Cooperen er forsynet med en tilbage-trukket, kort gearstang (remote control), og på forhjulene er naturligvis monteret skivebremser.

Der er ofret lidt mere på udstyret, og det er ikke mindst af denne grund, at prisen er kommet lovlig højt op - navnlig på danske nummerplader naturligvis. Cooperens tag er lakeret i en anden farve end resten af vognen, og det klæder den absolut. Det indvendige

tisk så store, at man for den sags skyld udmærket kunne bruge 20 heste mere.

På forhjulene er Cooperen forsynet med skivebremser, hvilket er ganske naturligt, da godt 60 procent af totalvægten hviler på disse hjul. Der skal et kraftigere pedaltryk til end sædvanligt for at få fuld retardation, men så er denne til gengæld også større og mere konstant end i standardvognen. Selv under hårde opbremsninger er vognen fri for vibrationer, og der er heller ikke noget næsedyk eller tendens til instabi-

fast, når de skal lukkes. Af rationaliseringshensyn er instrumenterne placeret midt på den store hylde under forruden. Instrumentknapperne er svære at nå, og hornet ville være utilstrækkeligt selv på en scooter.

På et enkelt punkt synes funktionalismen at svigte, nemlig hvad bagagepladsen angår. Rummet kunne få normale mål ved en ganske normal udformning af bagpartiet, som det nu er gjort i Riley Elf og Wolseley Hornet.

Der er stadig mange småting, der kan forbedres, og dette gælder såvel Cooperen som standardmodellen, men hvad alt det fundamentale angår, placerer de sig i forreste række, og det gælder ikke mindst

KØREEGENSKABERNE

Nu har man jo snakket om forhjul- og baghjulstræk i mere end en menneskealder, og vi vil ikke indlade os på en ørkesløs diskussion, men bare fastslå at der stadig bliver flere vogne med forhjulstræk, og at de gennemgående har mindst lige så gode køreegenskaber. Det er også en kendsgerning, at det er dyrere at konstruere et forhjulstræk end et baghjulstræk, fordi man nu engang under alle omstændigheder er tvunget til at lade forhjulene være det styrende hjulpar.

Vægtfordelingen spiller en afgørende rolle for køreegenskaberne, og dette i forbindelse med det lave tyngdepunkt, den fantastiske affjedring, forhjulsgeometriens høje krævningscenter (næsten 5 tommer over vejbanen), den uafhængige ophængning af baghjulene uden camberændring under affjedringsbevægelsen, den præcise tandstangsstyring, de fadingsfri og vibrationsfri bremses med samtidig blokering på alle 4 hjul, progressiv tiltagende krævningsmodstand uden anvendelse af krævningsstabilisatorer (der forringer affjedringen under krævnings), alt dette er kærnepunkterne i hemmeligheden bag denne vogns forrygende køreegenskaber, der er så udtalte, at man nok tør sige, at næsten ligegyldigt hvem der sidder bag rattet, giver vognen ham



Op ad bakke er Cooperen igen overlegen, men den umiddelbare køreglæde er lige så stor i Mascot'en.

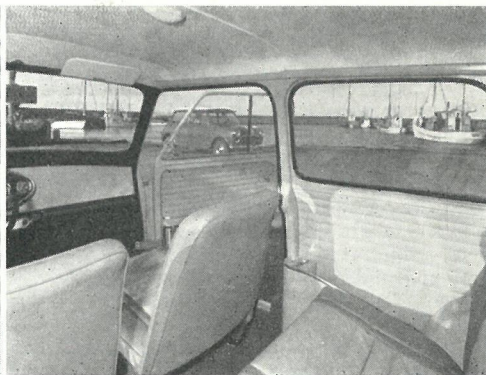
udstyr er af god kvalitet og svarer til det funktionelle ydre, men finishen kunne være bedre.

Med øgenavn som »The Flying Doghouse« (Det flyvende hundehus) og »Die Britische Einkaufstasche« (Den britiske indkøbstaske) går den i folk med træsko. At dens ydre imidlertid også kan virke afskrækkende, er der nok ingen tvivl om, og med risiko for at blive misforstået vil vi kritisere formgivningen. Det svage ved formgivningen er, at den praktisk talt kun tager funktionelle hensyn. Vi kender udmærket teorien om, at en virkelig funktionel formgivning automatisk rammer det fuldenbte, men er Pinin Farinas koncentrerede arbejde med formen egentlig ikke et kraftigt dementi på denne påstands rigtighed? BMC har i hovedparten af sit øvrige program konsuleret denne erfarne formgiver - hvorfor ikke yde Mini Minoren samme opmærksomhed?

Nok om dette - Mini minoren er øjeblikkets mest funktionalistiske bil. I spørgsmålet om luftmodstand må det erindres, at frontarealets størrelse er langt den vigtigste faktor - og Mini Minorens frontareal er minimalt.

Skønt motorydelsen er forøget med mere end 50 procent, har det ikke været nødvendigt at foretage nogensomhelst forandring i hjulophæng eller affjedring, og køreegenskaberne er fak-

litet. Den forøgede motorkraft burde vel også nok have resulteret i en omdrejningstæller, men man er på den anden side ikke tvivl om, hvornår de 6000 omdrejninger er nået, da der samtidigt



Først og sidst er denne vogn fantastisk i forholdet mellem ydre og indre mål. Udstyret i Cooperen er af fin kvalitet med kraftigt polstrede sæder. Bemærk de store sidelommer både i fordøre og på bagsædet.

indtræder et mærkbart fald i motorydelsen som følge af begyndende ventilsvømmen. Til løb er en omdrejningstæller selvsagt at foretrække.

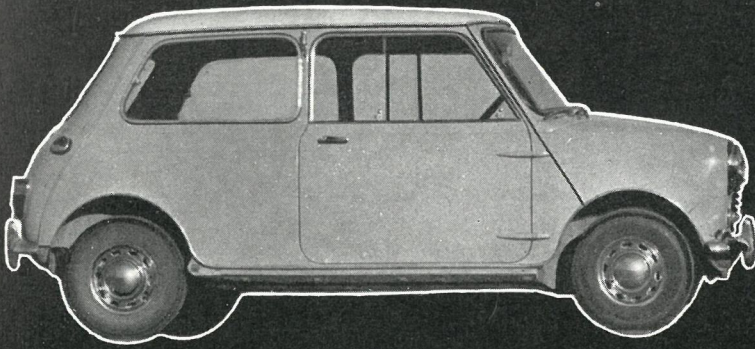
Skydevinduerne kunne fungere bedre, specielt er de tilbøjelige til at sætte sig

fornemmelse af, at hans evner som kører er vokset en snes grader.

Affjedringens to typiske egenskaber er dels dens progressivitet, dels dens lynhurtige dæmpning. Ujævnheder i

fortsættes side 38

Tekniske specifikationer og testresultater for



Morris Mascot Cooper

Motor: Firecylindret vandkølet rækkemotor, monteret på tværs i fronten, boring 62,43 mm, slaglængde 81,28 mm, slagvolumen 997 ccm. Topstykke med tvillinge-porte og 3 udstødskanaler. Topventiler aktiveret via stødstænger. Krumtap monteret i tre hovedlejer, torsionsdæmper. Kompressionsforhold 9,0:1. Maksimale ydelser: 57 hk v. 6.000 o.p.m., drejningsmoment 7,3 kg/m v. 3.200 o.p.m. To SU karburatorer type HS 2, tændrør Champion N 5 eller tilsvarende. Pululator oliefilter af full-flow typen. Køler monteret på langs i chassiset, vandpumpe og termostat, 16 bladet ventilator, kølerkapacitet 3 liter. Tankkapacitet 25 liter. Oliekapacitet i motor og gearkasse 4,5 liter ved udskiftning.

Transmission: Tør enkeltplade kobling, der aktiveres hydraulisk. Fire-trins gearkasse monteret under krumtap, synchromesh på 2.-3. og 4. gear. Gulvgear med remote control, close ratio udvekslingsforhold:

	Gearkasse:	Udveksl. i different.	Overall:
1. gear	3,200 : 1	x 3,765 : 1	= 12,048 : 1
2. gear	1,916 : 1	x "	= 7,213 : 1
3. gear	1,357 : 1	x "	= 5,109 : 1
4. gear	1,000 : 1	x "	= 3,765 : 1

Der foreligger følgende alternative muligheder:

2. gear	2,172 : 1	x 3,765 : 1	= 8,177 : 1
3. gear	1,412 : 1	x "	= 5,316 : 1
eller 3. gear	1,246 : 1	x "	= 4,691 : 1

Alternativ differentialudveksling leveres ikke. 1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til 24 km/t. Hastigheden ved 6.000 omdrejninger i 3. gear: 4,691/116 km/t, 5,109/111 km/t, 5,316/102 km/t.

Chassis og karrosseri: Selvbærende helsvejset stålkarrosseri, forhjul uafhængig ophængt i dobbelte, uligelange tværarme, forhjulstræk, baghjul uafhængig ophængt i bagudrettellet langsgående svingarm, alle fire hjul afjedret ved patenterede, konisk formede gummljedre, teleskopstøddæmpere. Tandstangstyring, 2 1/3 ratomdrejning fra stop til stop, skivebremser på forhjul, tromlebremser på baghjul, hydraulisk fodbremse med indbygget spærreventil for tryk til baghjulsbremser, mekanisk håndbremse til baghjul, dækdimension 5,20-10 med nylonkarkasse, dæktryk ved delvis belastning 24/22 lbs., ved fuld belastning 24/26 lbs., vendediameter 8.85 m.

Mål og vægt: Hjulafstand 2,03 m, længde 3,03 m, bredde 1,39 m, højde (ubelastet) 1,35 m, frontareal 1,43 m, sporvidde foran 1,21 m, bagtil 1,14 m. Vægtfordeling (tom) ca. 61 % på forhjul. Egenvægt incl. fuld tank og sædvanligt udstyr ifølge vor autoriserede vejning 657 kg.

Tolerancer m. v.: Ventildiagram: indsugning åbner 16° før top, lukker 56° efter bund, udstødning åbner 51° før bund, lukker 21° efter top. Ventildiameter: indsugning 29,37 mm, udstødning 25,4 mm. Ventiltolerance, kold el. varm: 0,012", elektrodeafstand 0,024—0,026", fortænding: 0°. Forhjuljustering: spidsning 1/8", camber 1°, castor 1 1/2°, styrebolts-hældning 9 1/2°.

Udstyr: Læderbetræk på sæder og ryglæn, uldne gulvtæpper med filtunderlag, selvudløsende afviser-kontaktarm på ratstammes venstre side, omskifterkontakt til lys på instrumenthylde, dipper som fodkontakt, speedometer, benzinsur, olietryksmanometer og termometer, sædvanlige advarselslys iøvrigt, viskere ikke selvparkerende, sprinkleranlæg med manuel betjening, beslag for sikkerhedsseler, store lommer i døre og på hver side af bagsædet, tre askebægre, indvendig loftsbelysning tænder ikke automatisk, dobbelte solskærme, blændingsfrit bakspejl, intet sidespejl, friskluftvarmeanlæg, ingen separate koldluftindtag. Hylde under frontrude, bageste sideruder kan åbnes trækfrit, foran skyderuder. Kun udvendig dørås i venstre side. Højre dør med børnesikring.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

0- 40 km/t (speedometer ca. 41 km/t)	3,8 sek.
0- 60 " (" " 62 ")	7,4 "
0- 80 " (" " 82 ")	12,5 "
0-100 " (" " 103 ")	19,9 "
0-120 " (" " 123 ")	34,5 "
Tophastighed (gennemsnit af flere forsøg)	138,5 km/t
Stående kilometer 38,2 sek. svarende til	94,2 "

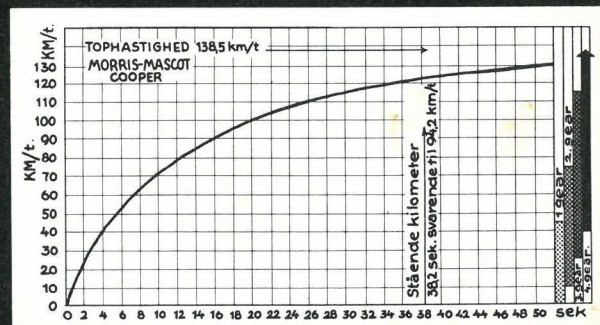
Benzinøkonomi:

Bykørsel	10—10,5 km pr. liter
Jævn landevejskørsel	13—14 " " "
Hurtig landevejskørsel	9—11 " " "

Pris: Morris Mascot Cooper 17.781 kr. excl. levering. Morris Mascot Standard 11.979 kr., de luxe 12.954 og Super de luxe 14.310 kr., alle excl. levering.

Importør:

Dansk Oversøisk Motor Industri (DOMI) A/S, Glostrup.



PENGE OG PROPAGANDA

»Fart & Form« har stillet direktør Ulrik Duurloo, Rådet for Større Færdselssikkerhed, spørgsmålet:

»Hvis penge ikke spillede nogen rolle, hvordan ville man så tilrettelægge færdselspropagandaen?«

Da det drejer sig om et tankeeksperiment, er der ikke grund til at være tilbageholdende, og jeg vil derfor straks være ubeskedent og sige, at tanken ikke er storslået nok.

Vel ville det være dejligt at kunne bruge så meget, man ønskede til færdselspropagandaen, men jeg kunne ikke gøre det med god samvittighed, med mindre de ædle givere var klar over, at oplysning og propaganda alene ikke kan nedsætte ulykkernes antal, så det virkeligt batter. For at dette skal lykkes, må pengesækken også stå åben for vejingeniørerne og politiet. Penge ad libitum alene til færdselspropagandaen ville kun være lapperier.

Til gengæld er dét, der skal ofres på færdselspropagandaen, kun småskillinger i forhold til de beløb, der burde stå til rådighed for vejingeniørerne og politiet.

Det tankeeksperiment, der kunne komme noget virkelig godt ud af, er derfor: »Hvad kan vejingeniører, politi og Rådet for Større Færdselssikkerhed udrette, hvis dette treklover, der må arbejde hånd i hånd, havde de nødvendige penge til rådighed?«

Hvorfor er dette i øvrigt stadig kun et tankeeksperiment? Lad os – selv om det er svært – se bort fra de lidelser og den sorg, der følger færdselsulykkerne og kun tænke på udgifterne, så ved vi, at samfundet må betale henved en milliard kroner årligt til dette

alter. Er det ikke en uansvarlig administration, der tillader denne udgift, når man kender de midler, der kan forhindre det? Den investering, der efterlyses, vil jo ikke alene nedsætte ulykkesudgiftskontoen, men den ville også forbedre transportmulighederne til gavn for landets trivsel – altså en investering der kun kan give bonus.

Endnu en grund til, at jeg nævner vejingeniørernes og politiets penge-trang er, at hvis de bevilgende myndigheder bønhørte justitsministerens ønske om en forøgelse af politistyrken, så ville færdselspropagandaen være godt hjulpet samtidig, fordi politiet i så fald kunne fortsætte med at give færdselsundervisning i skolerne – et velsignelsesrigt arbejde de i øjeblikket trækkes mere og mere bort fra på grund af personalemangel. Desuden er mange politifolk, åbenlyst placeret i trafikken, no-

get af den bedste færdselspropaganda man har.

Disse eksempler bringer mig ind på noget andet, nemlig dette, at nok ville det være rart at kunne planlægge færdselspropagandaen uden den bekymring, at næsten alle ideers gennemførelse koster penge, som først skal fremskaffes gennem frivillige tilskud fra private firmaer og institutioner, men meget godt arbejde kunne blive gjort ganske gratis, hvis man i større udstrækning kunne anvende forskellige fremgangsmåder, der ikke koster penge.

Her tænker jeg først og fremmest på færdselspropagandaen i skolerne. Ganske vist har vi nu en ny skolelov, der gør færdselsundervisning obligatorisk til og med det 7. aldersklassetrin. Men omfanget af denne undervisning kan slet ikke måle sig med færdselsundervisningen i skolerne i Norge, Sverige eller f. eks. Holland, hvor der i de forskellige aldersklassetrin skal gives færdselsundervisning i et nærmere bestemt antal timer. Her i landet har man kun angivet et vist pensum, der skal gennemgås i løbet af skoleåret, når lærerne har tid og lejlighed dertil. Der er slet ingen tvivl om, at færdselssikkerheden ville forbedres væsentligt i de kommende år, hvis vi havde undervisning som i de nævnte lande. Dertil kommer så yderligere, at færdselspropagandaen i væsentlig grad i fremtiden ville blive fritaget for også at skulle lære befolkningen selv de elementæreste færdselsregler.

I forbindelse med arbejdet i skolerne ville det også være en stor fordel, hvis alle skoleelever på et tidspunkt skulle bestå en cyklistprøve. Ifølge de gældende regler må politiet godt assistere skolerne under afholdelsen af sådanne prøver, men vi ved, at den føromtalte personalemangel vil forhindre det mange steder.

Man kunne så foreslå, at de første penge af den åbne kasse skulle anvendes til honorarer til de mennesker, det er



Udsendt til skolerne i anledning af Større Færdselssikkerheds 25 års jubilæum 1960

nødvendigt at have som kontrollanter for at gennemføre cyklistprøver, men det ville dreje sig om mange hundrede personer.

TU og radio er endnu en mulighed for gratis færdselspropaganda, som ikke kan vurderes højt nok. Jeg skal ikke her give forslag til udsendelser, men havde man blot 2-3 korte udsendelser om ugen både i TV og radio, så kunne man undvære mange tryksager, som man ikke selv med den bedste distribution kan få befolkningen til at tage ved lære af så effektivt som gennem færdselsudsendelser i Danmarks Radio.

Der er god grund til at fremhæve den indsats, som kan gøres af pressen og i tidsskrifter, men her er heldigvis et område, hvor vi er langt bedre stillet end i noget andet land. Mine kolleger i udlandet ser altid med misundelse på den omtale, færdselssikkerhedsproblemerne bliver gjort til genstand for. Ikke alene kan Rådet for Større Færdselssikkerhed næsten 100 % regne med, at vore meddelelser bliver anvendt af redaktionerne, men derudover er der mange andre, f. eks. politiet og motorklubberne, som har lige så fri adgang til pressens spalter, og hertil kommer så yderligere, at der er kyndige medarbejdere på så godt som alle blade, der har færdsel og færdselssikkerhed som hovedstof.

Langt om længe kommer jeg så til spørgsmålet om, hvordan STØRRE FÆRDELSSIKKERHED kunne udnytte et tilbud om ubegrænsede pengemidler.

Rent praktisk må der vel først siges lidt om, hvad færdselspropagandaen koster i øjeblikket. I år modtog Større Færdselssikkerhed et tilskud fra det offentlige på kr. 600.000,-.

Heraf anvendes ca. kr. 360.000 til faste udgifter, som gager (10 ansatte på rådets kontor), til rejser og kørsel, til rådets udstillingsværksted, til kontorholdsudgifter (herunder husleje, telefon og porto), og til et årligt repræsentantskabsmøde etc.

Det må ikke overses, at en stor del af disse udgifter er et led i selve propagandaarbejdet. F. eks. er det ret store beløb, der må anvendes på rejser, nødvendigt for at kunne gennemføre en udstrakt foredragsvirksomhed, og for at rådets skolekonsulent kan komme i kontakt med skolerne landet over, samt til transport af vandrestillinger. På rådets værksted fremstilles udstillinger, og vi har som regel 3 eller 4 på turné.

Restbeløbet er i budgettet opført som udgifter til driftsmaterialer, og her drejer det sig først og fremmest om arbejdet i skolerne. Næsten kr. 200.000,- bruges til forskellige undervisningsmaterialer, der kan gratis rekvireres af skolerne.

Dette beløb burde dog være tre gange så stort, i hvert fald indtil den obligatoriske færdselsundervisning har fundet sin form, og skolerne derfor selv indkøber de nødvendige undervisningsmaterialer på linie med, hvad skolerne køber til brug for undervisningen i andre fag.

går De galt

går det galt





De kendte skolepatruljer koster årligt ca. kr. 70-80.000,-, bl. a. til trykningen af bladet »Trafikanten«, der er skolepatruljemedlemmernes eget blad. Dette blad burde imidlertid et par gange om året trykkes i så mange eksemplarer, at det kunne fordeles til f. eks. alle elever i skolernes 7. klasser. For at få dette ønske opfyldt regner jeg med en udgift på yderligere kr. 80.000.

De tryksager, der bliver fordelt på skolerne, må ikke forsynes med firmabomærker eller anden form for reklame, og skal derfor betales af rådets faste indtægter. Det samme gælder forskellige tryksager, som uddeles gennem politiet (bl. a. via motorkontorerne). Endelig kan det nævnes, at de film, rådet fremstiller til forevisning i biograferne, heller ikke må fremtræde som reklame for et privat firma, og de skal derfor også betales af Større Færdselssikkerhed selv.

Det vil sikkert være almindeligt kendt, at de store færdselssikkerhedskampanjer, der bliver gennemført af Rådet for Større Færdselssikkerhed et par gange om året, bekostes af private.

Dette fremgår af, at plakater og andre tryksager er forsynet med de pågældende tilskudsgiveres bomærker. Kampagnen for de ældre, som blev gennemført i efteråret 1961, kostede f. eks. kr. 94.311,67. Et andet godt eksempel er, at det koster henvend kr. 250.000 at udsende en pjece til samtlige husstande. En sådan pjece betales ved hjælp af annoncer, og det er hidtil lykkedes 3 gange.

Nu kunne det være fristende at foreslå, at midlerne til rådets kampanjer for fremtiden skulle tages af den åbne pengesæk, men det vil jeg dog fraråde. For det første fordi der fra privat side er stor vilje til at give tilskud til færdselssikkerhedsarbejdet, og dernæst fordi befolkningen utvivlsomt ser med sympati på, at rådets plakater og tryksager er betalt af firmaer og institutioner og ikke af skatterne.

På den anden side burde der desuden være midler, der ikke først skal indsamles, til rådighed til gennemførelsen af disse kampanjer. Vi kunne så give dem langt større slagkraft ved bl. a. for egen

fortsættes side 39



FUTURA med FREMTID

Nå, sagde vennerne, har du nu igen fået dig en ny lille potte!

Allerede inden kilometertælleren havde markeret 10 mere på regnskabet, syntes jeg udtalelsen var dum og respektløs. Austin Futura er ikke nogen »lille potte«. Det er en god, lille bil. Det er en ualmindelig god, lille bil, og nu bagefter, hvor importøren har fået den tilbage for at rense askebæger og støvsuge gulvet, begriber jeg ikke, hvorfor man ikke ser mange, mange flere af dem på vejene.

Mon det rigtigt er gået op for danskerne, at de her har en rummelig og sporty lille familievogn?

Jeg ville så gerne kunne give den et rent ug. Sådan et stort et med sving i blyanten, men jeg kan ikke, for jeg sad skidt i den. Sæderne var altså gode nok på en måde, men ryglænet hældede alt for meget bagud.

Jeg skal altid have et bilsæde helt op til rattet, fordi jeg er af den slags, man ikke kan stille hen ved siden af pygmæerne i Congo og sige: så små er de små urskovsmænd!

Men jeg kom hver gang til at sidde tilbagelænet, som var jeg anbragt i en rumkapsel, klar til den kolde tomhed. Der måtte en sofapude til for at gøre det bekvemt. Det med sofapuder er noget rigtigt skidt, når man vil lege Pat Moss i Nordsjælland.

Hver gang jeg styrede for fuldt knald ned mod et sving – for nu, mine venner, skal I se firehjulsdrift – (og jeg så bremsede skrækslagen op før svinget) men bed tænderne sammen og drejede frygtløst på rattet, mens Futuraen FRÆSEDE sig igennem med 35-40 km/t (kunne ikke konstateres nøjagtigt i farten) – så faldt sofapuden ned og var der slet ikke, når jeg lykkeligt havde passeret svinget og kunne læne mig tilfreds tilbage.

Men jeg har luret dem, fyrene derovre i England, hvor bilen er skruet sammen. De ønsker selvfølgelig, at der også skal være plads til en tyk mandemave bag rattet, og så har de snydt ved at hælde ryglænet tilbage.

Det er altså en fejl, at det ikke kan indstilles, og når jeg har sagt det, ved jeg ærlig talt ikke, hvad jeg så skal sige. Det er nemlig sådan, at hvis man bare roser og roser en bil, tror folk, at man enten ikke tør fortælle sandheden eller at man ikke har et kuk begreb om biler.

Austin Futura ligger godt på vejen, styrer let og kører hurtigt. Man sidder sådan at alt kan nås, og for en pige er der ikke noget at spekulere på. Det falder så naturligt.

Indtrækket er nydeligt – jeg kan faktisk blive så gal over det der med »pot-

Ulla Boyander

og

Austin A 40

ten«. Futura kan til nød kaldes, hvis man endelig skal benytte sig af den slags ord, så kan den kaldes en »fin lille æske«, fordi den er station-agtig og nysseligt indrettet.

For piger er det en behagelighed, at man kan komme til sin bagage let og nemt gennem bagdøren. Og jeg ved tilfældigvis, at børn er henrykte ved at have deres egen indgang. De elsker at sidde bag i en bil, uanset de ikke sidder på rigtige stole, bare de har deres eget. Som en families anden vogn er Futura ideel. Byærinder, børn til stranden, en dyngvåd og i jord indsmurt vovsehund – det generer intet som helst – man læser det hele op bagi.

Og så er der det ved Futura, at det ikke er en bil, der bare egner sig for en kone derhjemme. Det er en fuldt færdig bil... Det ville være en dejlig rejse-vogn for to. – Uh, jeg kan næsten høre pagodernes pjask i Venezias kanaler.

Og tænk, her er en engelsk bil i den mindre klasse, hvor instrumenterne sidder lige ud for føreren! Englænderne plejer ellers at spare ved at have instrumenter placeret på midten, så behøver de nemlig ikke flytte om, hvis vognen skal leveres højre- eller venstrestyret.

Der er et dejligt stort askebæger i den, og vinduerne rulles så let ned, at hvis man kommer til at hoste, mens man er ved det, farer de helt i bund.

Der er både et handskerum og en stor pakkehylde, men selv om bilen er indrettet for borgerne, altså flertallet, har den sine særpræg, for den er rap. Det er lige ordet. Den er rap som et piskesmæld. Har man ikke klemte brillerne fast på næsen, skal man passe på i sving, for den lille motor har så meget i sig, at den helt af egen vilje kan slå nogle kåde spjæt med bagbenene i grus og den slags.

Der ligger tæpper i hele vognbunden, en gummiplade for at tage mod vand og dejlige tæpper, og på dem ligger igen snavs. God ide. – Men nu venter jeg bare at se en Futura, hvor ejeren har indkøbt særlige ekstramåtter for at beskytte de gummimåtter – der skal beskytte tæppet.

Mange gange begriber jeg ikke danskerne. De køber biler, hvor indtræk er lavet i plastic og materialer der tåler rengøring og vask, hvorefter de vælter flere tons plaider og jeg ved ikke hvilke former for beskyttelse ind i bilen.

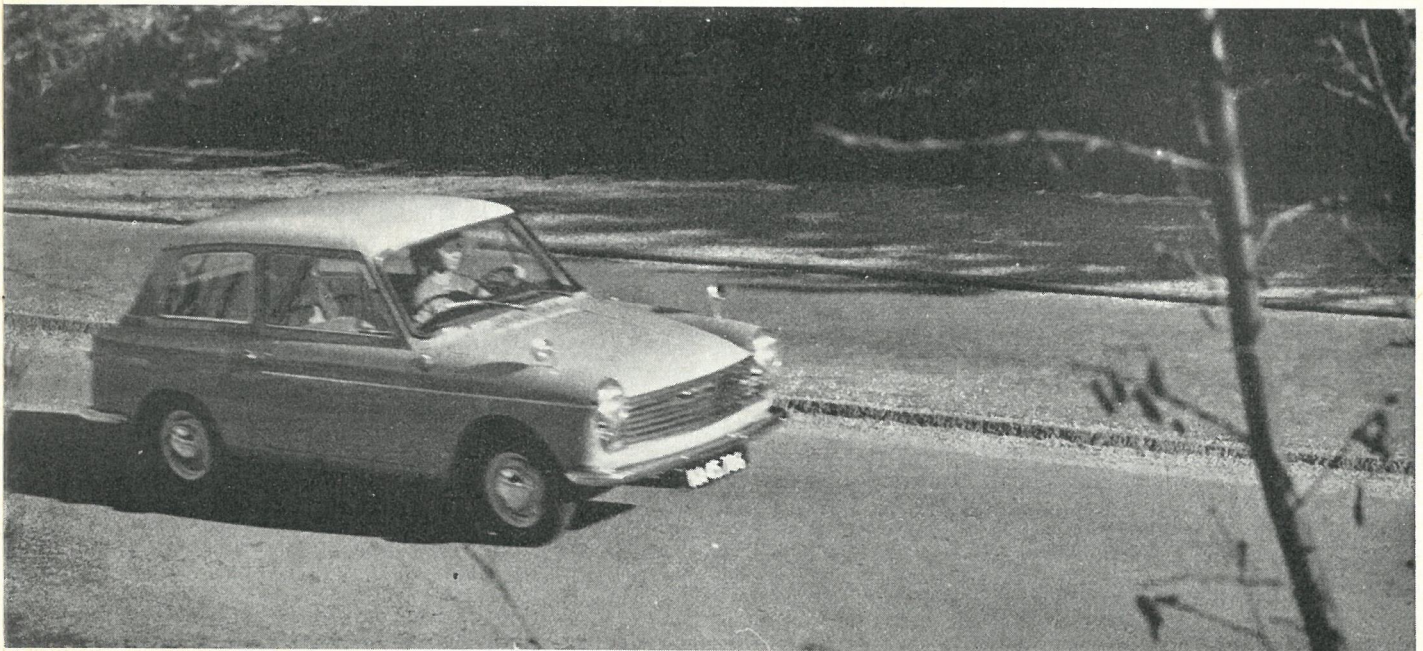
Austin kan faktisk bruges som den er, slet og ret. Og jeg skulle personlig ikke have noget imod at vælte rundt i den til hverdag.

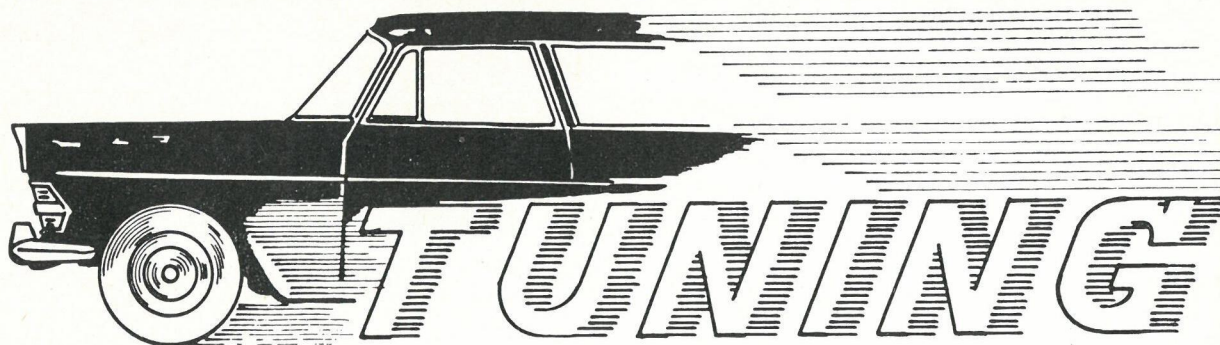
Ulla

PS: To dage efter jeg havde fået vognen, begyndte den at sige så underligt. Når jeg startede gav det et dunk, en frygtelig lyd, hvis nu noget var gået itu. Jeg bremsede straks op, og så kom der en lyd, som fra metal mod metal. Det blev ved, men det forsvandt ude på landevejen. – Næste dag besluttede jeg at køre på værksted, og der tog mekanikeren en dåse Nescafé op fra gulvet bag i vognen og spurgte om jeg ikke savnede min kaffe. Det gjorde jeg faktisk, og siden var lyden forsvundet.

Jeg mener, historien er god at få forstand af, hvis der nu er andre, som kører rundt med mærkelige lyde i deres bil.







FIRE-TAKTS MOTOREN (sjette del)

- tidligere afsnit i denne serie har været bragt i *Fart & Form* nr. 10, 11 og 12 1961 samt nr. 2 og 3 1962.

Det vil måske være på sin plads at repetere, hvad ordet *tuning* egentlig betyder. *Tuning* kommer af det engelske ord *tune*, der kan oversættes som tone, afstemme eller bringe i overensstemmelse med, hvilket i *motorsproget* vil sige, at man søger at afstemme de enkelte elementer med hinanden. Foretager man indgreb for at fremkalde forbedringer, så må man sørge for at bringe de forskellige elementer i overensstemmelse med hinanden igen således, at man stadig har den rigtige afstemning.

Gennemgår man forskellige motorers specifikationer, vil man hurtigt opdage, at ventilerne åbne- og lukketider varierer meget. Dette afhænger af konstruktøren, idet denne har udformet knastakslen efter ganske bestemte retningslinier. Han har beregnet sig frem til gunstige åbne- og lukketider, men også andre forhold spiller ind, f. eks. knasternes udformning, knastfølgernes form og facon, hvor stort ventilsplillerum der skal køres med etc. Det er altså ikke muligt at give eksakte oplysninger for den gunstigste knastakselindstilling. Ved al tuning er det jo sådan, at hver motor skal behandles individuelt - man kan tænke sig til meget, beregne sig til endnu mere, og derpå må man lade eksperimenterne give det sidste udslag.

Skal man have et virkeligt udbytte af sin tuning, slipper man ikke for at se nærmere på knastakslen, der bestemmer ventilerne løftehøjder, og dermed er en væsentlig årsag til begrænsningen af det frie gennemstrømningsareal gennem disse. Inden man begynder at skille sin motor ad for at begynde at bearbejde en knastaksel, skal man være sikker på,

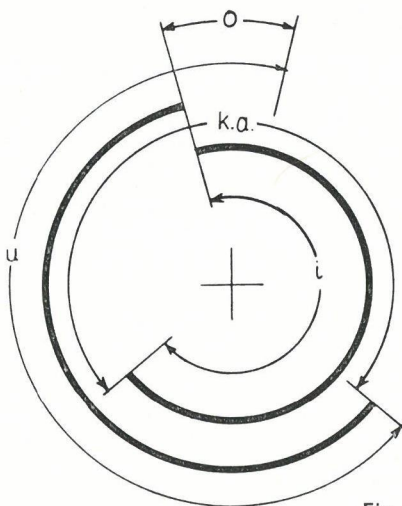


Fig. 1

Fig. 1 viser et diagram over ventilerne åbningstider. *i* er indsugningsventilens åbningstid i forhold til krumtappen, medens *u* er den tilsvarende tid for udblæsningsventilen. *k.a.* svarer til kompressionstid/arbejdstid, medens *o* svarer til ventilerne overlap.

at det firma eller den person man vil overlade knastakslen til modificering, virkelig har det nødvendige udstyr og værktøj til en sådan operation. Det er særdeles let at file eller slibe noget af en knastaksel, men ikke alene skal knasterne have de rigtige dimensioner indbyrdes, men deres indbyrdes vinkler skal også være ganske eksakte.

Før end man adskiller sin motor for at modificere den yderligere, enten det er knastaksel eller kun knastfølgene, man vil bearbejde, så skal man have

tegnet sig et ventildiagram. Til dette formål skal anvendes et måleuret og en gradskive, idet måleuret spændes fast på topstykket; man kan på relativ kort tid fremstille sig en spændebojle, der monteres på en af topstykkets bolte således at måleuret kan fastspændes her, og målekuglen skal hvile mod ventilen eller mod ventilfjedertallerkenen. Gradskiven skal være inddelt i 360° og fastspændes på krumtapakslen og *ikke* på knastakslen. Ganske vist er det knastakslen, der styrer ventilerne, men da ventilerne åbne- og lukketider er angivet i forhold til krumtappens vinkel-drejning, skal gradskiven altså monteres på krumtapakslen således, at 0° (360°) går parallelt med det første krumtapslag, hvilket vil sige, at man får 0° vinkel-drejning på gradskiven, når det første stempel er i topstilling. Derpå bevæbner man sig med et stykke papir og en blyant og kan nu notere sammenhørende værdier af krumtappedrejning og ventils løftehøjde. Disse værdier tages for såvel indsugnings- som udblæsningsventilen, men man må dog være opmærksom på en ting, ved opmåling til et ventildiagram; man må *kun* have den ventil monteret, som man ønsker at måle, idet man ved opmåling af f. eks. en indsugningsventil med en udblæsningsventil monteret, vil få forkerte mål, idet fjedertrykket fra udblæsningsventilen vil udligne knastaksel-drevets tolerancer og spillerum til den forkerte side.

På et stykke papir kan man nu tegne sig et ventildiagram, idet man på en vandret linie afsætter krumtapgrader, medens man lodret afsætter ventils

Fig. 2 viser et ventildiagram optegnet på basis af opmålinger foretaget på en motor. Diagrammet viser ikke alene løftehøjden, men kan også betragtes som en kurve, der fortæller ventils gennemstrømningsstørrelse i hvert enkelt øjeblik. Kurve 1 viser de opmålte løftehøjder på en knast som vist i fig. 3, medens kurve 2 viser den gevinst, man vil få, dersom man ændrer sin knastfølger, således som det er vist i fig. 4. Den opnåede gevinst er skraveret og viser, at man hurtigere får en større ventilløftehøjde, hvilket altså vil sige, at man får et større gennemstrømningsareal gennem ventilen.

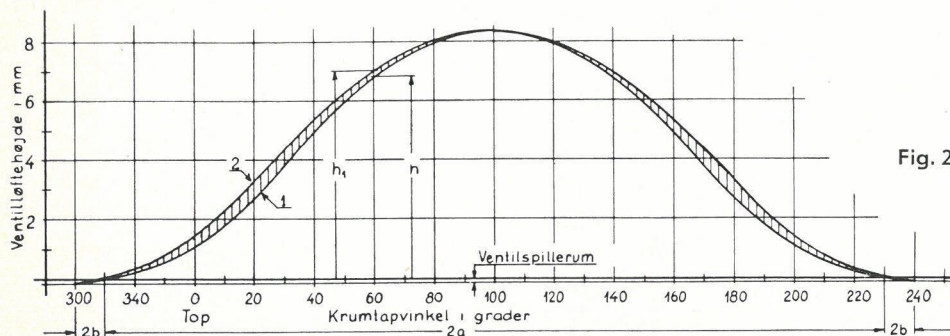


Fig. 2

løftehøjde. Har man målt løftehøjderne for hver 10 krumtapgrader, afsætter man de tilsvarende løftehøjder, og der vil da fremkomme et komplet ventildia-gram, som ikke alene fortæller, hvor stort et overlap er, man har i motoren, men også hvor stort ventilspillerummet er.

Er motoren forsynet med en hængslet knastfølger, kan man opnå enkelte forbedringer ved bearbejdning af den-

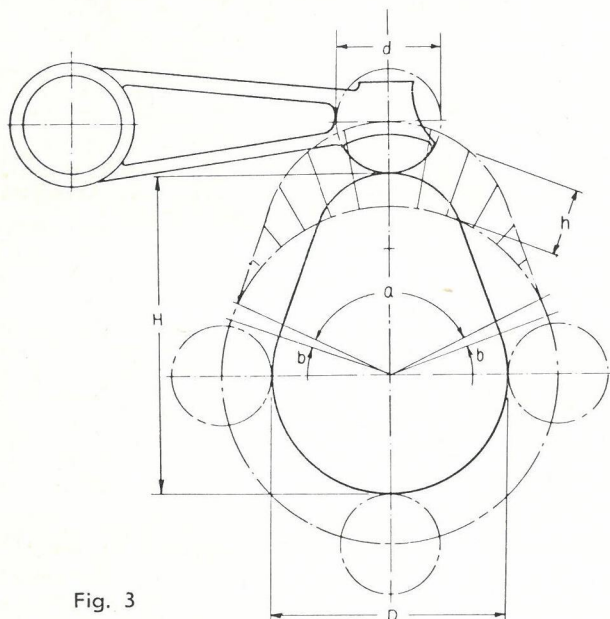


Fig. 3

Fig. 3 viser, hvordan man kan tegne en knast, når man har foretaget en opmåling som omtalt i teksten. D er knastens diameter, H er dens højde, d er knastfølgerens tænkte diameter, den der skal ændres, h er ventilens løftehøjde det pågældende sted, og svarer til h i fig. 2, a er ventilens åbningsvinkel, medens b er de vinkler, der opstår på grund af ventilspillerum.

ne. En sådan knastfølgers berøringsflade er som regel udformet som en del af en cirkel, der kaldes *grundcirklen*, og forøger man dennes diameter, vil man få ventilen til at åbne hurtigere og lukke langsommere. Herved vil der opstå ændrede accelerations- og decelerationskræfter i stødstang og ventilvippearm således, at disse også skal underkastes et nøjere eftersyn.

Ligesom man kan tegne et ventildia-gram op efter en given knast, kan man også tegne en knast op efter det givne eller opmålte diagram. Man kan direkte på knasten med mikrometerskrue måle sig til et par mål, men selve knastens form kan kun optegnes efter ventildia-grammet. Ved optegning af en sådan knast bør denne optegnes i stor målestok, f. eks. 10 gange normal størrelse, så er man i stand til at måle direkte på tegningen med en tilstrækkelig stor nøjagtighed.

En knast består af en cirkel med tilhørende knast, og cirklen kaldes ligesom ved knastfølgeren for en *grundcirkel*, og denne kan direkte måles. Hele knastens højde – altså grundcirkel og

Fig. 4 viser, hvorledes man kan ændre knastfølgeren. Den oprindelige diameter ændres fra d til d_1 ved at fjerne det skraverede materiale. Efter denne operation skal man påny indsatshærde knastfølgeren.

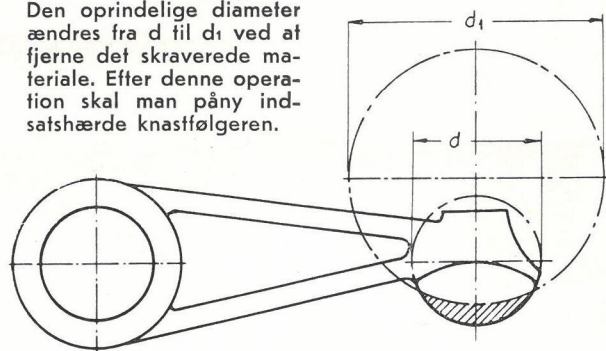


Fig. 4

knast – kan også måles, og ud fra disse to mål samt opmålingen til ventildia-grammet kan man nu tegne sig en knast.

Når knasten er tegnet, kan man indtegne selve løftebevægelsen, der vil påvirke knastfølgeren, og har man opmålt knastfølgerens grundcirkel nøjagtigt, vil man se, at løftebevægelsen, der vil fremkomme, vil være den samme, hvis man erstattede knastfølgeren med en rulle. Man kan lettest beregne løftebevægelsen, når man tænker sig, at denne »rulle« bevæger sig rundt om knasten.

Vil man ændre knastfølgerens grundcirkel, så vil det være let at tegne sig frem til den nye løftebevægelse og derpå overføre den til ventildia-grammet. Samtidig med ændring af grundcirkelns diameter kan man også flytte dens centrum, man vil derved opnå, at ventilens åbne- og lukketidspunkt vil forrykkes, hvilket også kan have vor interesse. Har motoren et stort overlap, hvilket vil sige, det tidsrum, hvor både indsnagnings-

fortsættes side 39

Fig. 5 viser, hvordan man kan optegne den nye løftehøjde på basis af en ændret knastfølger. d_1 svarer til den nye diameter vist i fig. 4, og h_1 svarer til den tilsvarende højde i fig. 2. Vinklerne a og b er uændrede.

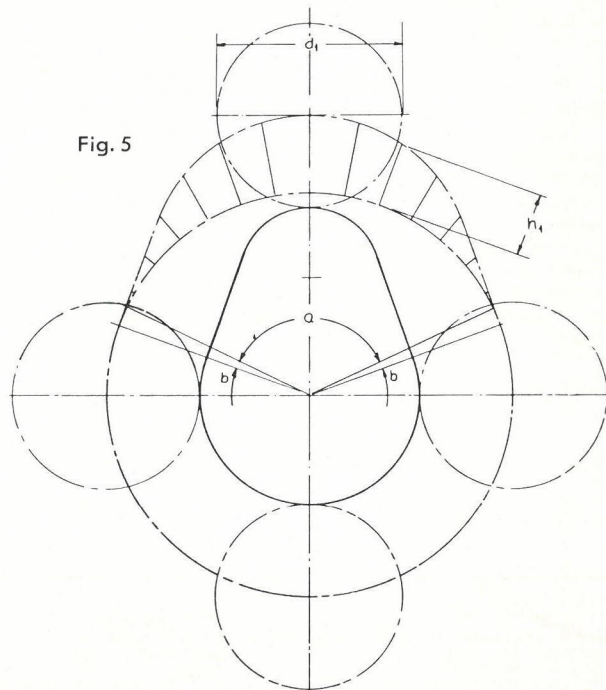
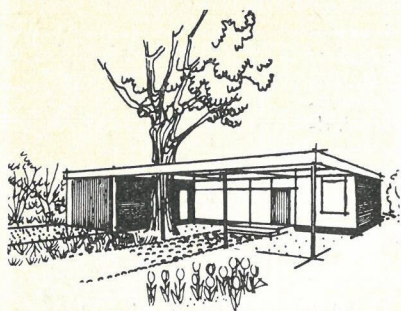
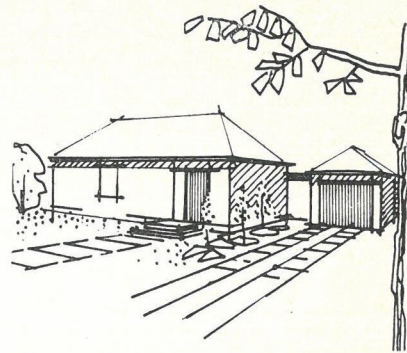


Fig. 5



Her er et eksempel på en car-port foran en lukket garage. Tremmeskærmen harmonerer fint med huset facade.

Hvor skal bilen bo?



Garagen ligger tilbagetrukket med holdeplads foran. Der er pergolagang til huset.

Det er et spørgsmål, der ofte volder hovedbrud. Vi kan jo godt være enige om, at bilen ikke har godt af at stå ude i al slags vejr, for så smuldrer lak, krom og undervogn bort på nogle år.

Tænk De på at bygge hus, da bliver De også nødt til at gennemtænke, hvor garagen skal placeres – enten den af pladshensyn opføres sammen med huset eller som en separat bygning.

Her fortælles lidt om, hvad man bør have i tankerne, når der skal bygges garage.

Er grunden smal, må man placere garagen i kælderetagen og bygge en rampe, der fører ned til den. Arealet i stueetagen er for værdifuldt at anvende til garage, selv om en kældergarage sjældent er nogen god løsning. Set med arkitektens øjne er den et problem, fordi husets horisontale linier bliver brudt af garagens port og ikke kan genoprettes.

Vi kender de uundgåelige jordvolde på siderne af indkørslen, mere eller mindre kunstnerisk camoufleret som

klipper, og den obligatoriske trappe ved siden, som gør det muligt for føreren at komme til sin fordør ad den kortest mulige vej. Hvis kældergaragen er placeret ved gavlen eller på bagsiden af huset, vil indkørslen sandsynligvis bryde husets linier på facaden, men i så fald må der være tilstrækkelig stor plads at vende vognen på. Er grunden bred nok, kan man opføre garagen i forbindelse med stueetagen. Den kan endvidere bygges separat og så forbindes med huset ved en pergola. Separate garager er anvendelige som vindskræmme på nordøstsiden, og bliver de rigtigt opført, kan de sammen med villaen danne en dejlig beskyttet gård.

En garage bør i øvrigt være så stor, at den foruden bilen kan rumme have-redskaber, havemøbler, cykler m. m. Det er imidlertid ikke enhver, der bygger hus og samtidig er bilejer, men en dag står vognen for døren, og da må en garage bygges. Der er ingen universalregel for den bedste placering af garagen. Mange faktorer spiller ind – såsom byggegrundens bredde, husets udseende og dets placering.

Garager kan stort set opdeles i tre hovedgrupper: pergolagarager, car-porte og lukkede garager.

Pergolagaragen er den mest enkle og sædvanligvis den billigste, idet konstruktionen i princippet blot er et halvtag på fire ben. Den byder ikke megen beskyttelse, medmindre der er tæt beplantning og stor tagflade.

Heller ikke halvåbne garager (de såkaldte car-porte) yder fuldstændig beskyttelse mod sol, sne, frost o. s. v. Men til gengæld har man den store fordel, at garagen kan anvendes som overdækket terrasse om sommeren.

En lukket garage, der er ventileret, opvarmet og isoleret, er uden sammenligning bedst for familiens bil, selv om investeringen er større.

Inden man bestemmer sig, gør man dog klog i at studere forskellige garagetyper. Der er både økonomiske, praktiske og æstetiske hensyn at tage.

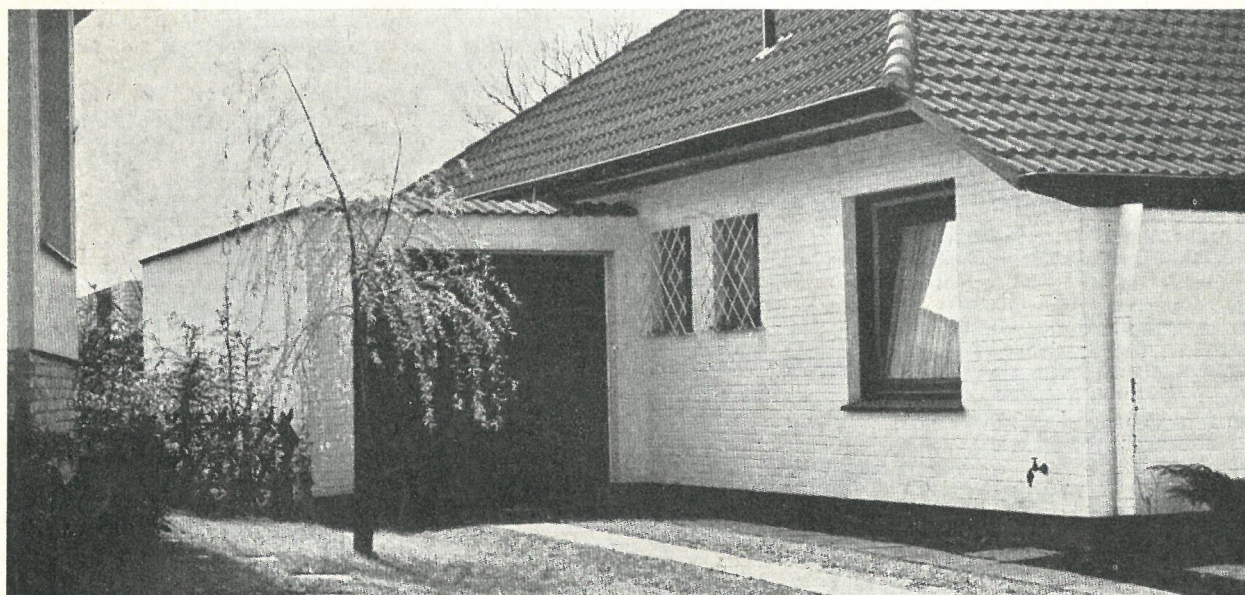
Skal der være indkørsel, eller kan man bygge helt ud til vejen? Dette spørgsmål afgør kommunen, og svaret kan variere meget.

Det mest fornuftige er at anlægge en lang indkørsel, så man har holdeplads foran garagen, hvor man også kan vaskes og polere sin bil, foretage olieskift eller lade en gæst parkere.

Vi har tre løsninger:

1. Den komplette vending! Man kører

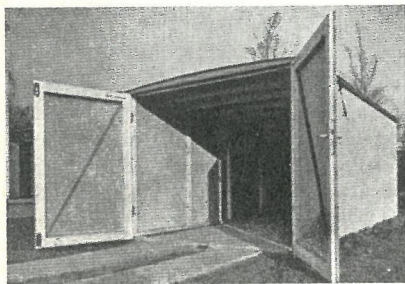
En god kombination af hus og garage, der ses mange steder herhjemme.



forlæns ind i garagen, drejer når man kører ud, og fortsætter kørslen fremefter fra garagen. Her er en indkørsel på 12-13 meter i bredden nødvendig. Man kan nøjes med 8-9 meter, men så bliver man nødt til at køre lidt frem og tilbage i vendingen.

2. Sidevending! Man kører ind i garagen i en ret vinkel fra indkørslen. Skal man ud, bakkes vognen i en ret vinkel til modsat side, og derpå kører man ud på vejen. Da skal indkørslen være ca. 4½ meter bred og ca. 7½ meter lang.

3. Smal indkørsel! Denne løsning kræver kun lidt plads, hvis man kan få myndighedernes tilladelse til at bakke vognen ud over fortov og kantsten, der selvfølgelig skal være forskriftsmæssigt i orden. Indkørslen behøver ikke være



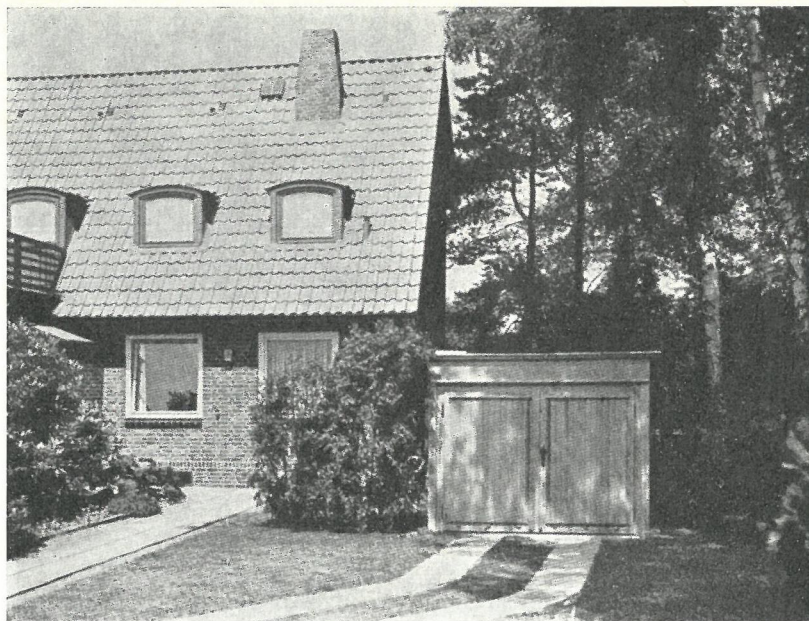
Standardgaragen her kan opstilles på få timer. Der er to størrelser: én for minivogne på 250x365 cm og én for mellemklassen på 250x485 cm. Begge typer har en loftshøjde på 185 cm.

længere og bredere, end bilen kan parkeres på privat grund foran garagen.

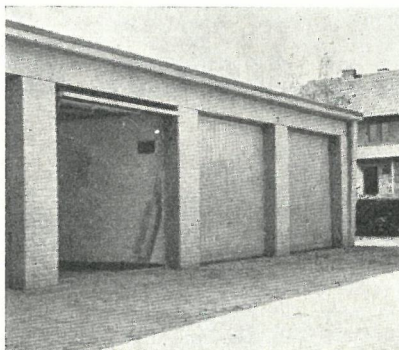
Vippeporte er det bedste system, da de optager mindst plads og er lette at åbne og lukke. De findes i adskillige prislæg...

Enhver port kan erhverves med elektrisk betjening. Sådanne installationer er især bekvemme for kvindelige »chauffører«. Portens åbning effektueres af en fotocelle i indkørslen, som sætter mekanismen i gang, når fotostrålen brydes. Det kan ligeledes gøres med et ultra-lyds-horn monteret på selve vognen.

Alle garager bør forsynes med et vindue, så man fra tid til anden kan lufte ud. En lukket og kold garage hindrer fordampning og kan skade køretøjet. Om opvarmning er nødvendig eller ej, overlader vi til Dem. Men det er ikke



Huset byggedes for en del år siden, men nu har ejeren fået bil. Da han ikke ønskede at investere et større beløb i garage, købte han denne »færdigbyggede kasse«. De udvendige vægge er 1/4" eternit-plader.

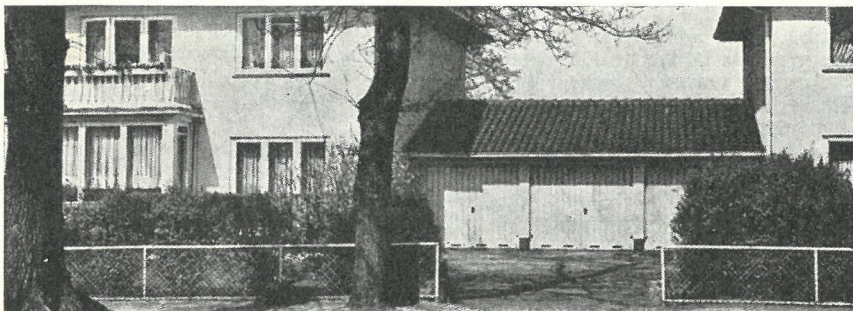


Da husene i baggrunden optørtes, tænkte bygherren ikke på garager. Nu er en række »kasser« muret op side om side, så en del bilejere kan få køretøjet under tag.

særlig behageligt at skulle starte en iskold vogn en vintermorgen! Endelig skal garagen være så rummelig, at der er god plads til ind- og udstigning for vognens fører og passagerer.



Billedet viser en kælder garage, og denne form er utvivlsomt den mest økonomiske.



Ved sund udnyttelse af det store rum mellem de to rækkehuse har man løst garageproblemet.

ORIENTERING



Tekst: Ole Boe Olsen - Foto: H. Møller Nielsen

Tidsberegning uden hjælpemidler

Hver lørdag hentes der i løb over hel landet en bunke prikker, fordi deltagerne beregner tiden forkert eller – især, fordi de ikke regner så hurtigt og sikkert, at de kan kontrollere tiden ofte nok. Teorien må være helt i orden, for selv med de bedste hjælpemidler er man gang på gang (og tak for det!) henvist til sin egen regnekunst.

Grundlaget for alle beregninger er en lille formel, som i sine tre udgaver ser således ud:

- (1) $\text{hastighed} = \frac{\text{afstand}}{\text{køretid}}$
- (2) $\text{afstand} = \text{hastighed} \times \text{køretid}$
- (3) $\text{køretid} = \frac{\text{afstand}}{\text{hastighed}}$

Det, man som regel er på jagt efter, er køretiden. Eksempel: De kører på en etape med hastighed 40 km/t og triptælleren viser afstand total 14 km. (3) giver køretiden 14/40 time (da de andre opgivelser er km/t og km), hvilket i dette tilfælde meget let kan omregnes til 21 minutter. I andre tilfælde kan der komme nok så vanskelige tal ud af det, og derfor laver man sig en lille praktisk tabel, der giver det antal minutter, som ved forskellige hastigheder skal bruges pr. kørt km, 40 km/t – eller 40 km på 60 minutter – giver 60/40 minutter pr. km eller udregnet 1,5. Ved at gå alle hastigheder igennem får man sig en lille tabel, hvoraf en del ser således ud:

km/t	min/km
20	3
21	2,85
22	2,75
	osv.

Er De ferm til hovedregning, slår den fuldt til. Særligt er det heldigt, om køreren kan foretage grove tidsberegninger på dette grundlag.

Den fornemme Halda Speed Pilot er naturligvis en stor hjælp. For mange Halda-brugere er det imidlertid ikke en rutinesag at korrigere en Halda ved fejlkørsel – og mest muligt bør for en dygtig observatør være en rutinesag! Kører man forkert, opgiver man ofte at bruge Halda'en mere på den etape. Eksempel: Hastighed 30 km/t. Er kørt forkert og vender! Afstand tilbage til det sted, hvor man forlod ruten, måles til 900 meter. 2 gange 900 meter er De altså kørt forkert, hvortil kommer en mindre tur ud ad en eller anden markvej, hvad De anslår til 500 meter. Ialt 2,3 km, der svarer til køretid 4,6 min., som Halda'en har godskrevet Dem uden at afstanden er kørt. Stil da den røde viser 4,6 min. tilbage, og De er igen korrekt informeret om den tidsmæssige placering. Korrektionen er ganske grov, men en Halda benyttes på rette måde også kun til at give et groft indtryk.

En regnestok er i øvrigt meget anvendelig, og da den ikke er et specielt OR-værktøj, medtages den her. Den

indstilles til at vise faktoren min/km, hvorefter tiden i minutter står til aflæsning. En gummibeklædt lille papirklemme kan på samme tid bruges til at låse tungsens indstilling og til at holde regnestokken på plads.

I følgende numre om hjælpemidler for tidsberegning og om anmeldelse til tidskontroller under forskellige forhold.

Orienteringsløb:

DAU -- DMU

7. april Løgstør OMO-KDAK Sp/Haderslev – KDAK Sp/Randers (Thorløbet) – Holstebro AS – KDAK Sp/København – Midtsjællands MS.

14. april Midtjysk AS (JM II) – Roskilde OMA (SM II).

21. april Ballerup OMK.

28. april Nordjysk AS – Silkeborg AMK – Ulfborg OMK – KDAK Sp/Tønder – MK Frederikssund – Fakse OMK – Nykøbing F. MS.

5. maj JAS, Holstebro – Kolding AC Aarhus MKA – Dronninglund OMK – ASK, København (Mini Miglia).

JMO

7. april Bramminge MK.

12. april Morsø MS.

14. april Grindsted MK – Ringkøbing OMK – Skive OMK.

25. april Morsø MS (JM II).

5. maj Ringkøbing OMK – Vestjysk MK, Varde.

6. maj Ikast OMK.



Nationalt fik Monte Carlo Rally et kedeligt efterspil, idet Kjeld Jørgensen/Palle Jacobsen, der efter henstilling fra DAU diskvalificeredes umiddelbart efter løbets afslutning, samtidig blev udelukket »fra deltagelse i alle andre end rent nationale løb i Danmark de første seks måneder af 1962«.

Forseelsen kan ikke diskuteres. Der gives ingen acceptabel undskyldning for holdets overtrædelse af lokale hastighedsbegrænsninger og dermed af den i Danmark for løbet gældende generelle hastighedsbegrænsning. Heller ikke kan der være tvivl om, at holdet udover myndighedernes straf må straffes rent disciplinært af sportens myndigheder. For sportens skyld, simpelthen.

Men man må undre sig over, at DAU ikke var tilfreds med i første omgang at lade Ralliets ledelse afgøre sagen efter reglerne, der tydeligt sagde, at en færdselsforseelse medførte 300 strafpoints og automatisk diskvalifikation. Nu fandt unionen det åbenbart nødvendigt både at gennemføre en diskvalifikation og idømme karantæne. Man må da undre sig over, at karantænen også gælder Palle Jacobsen, der opgiver at have sovet, da forseelsen blev begået. Man kan ikke »diske« et halvt hold – her bøder man for makkerens synder. Men når yderligere ansvar skal gøres gældende, må man vist have lov at gå ud fra udtrykket »den, der sover, syndet ikke«. Der er nemlig ingen grund

til at tro, at Palle J. fremover vil overskride alle hastighedsgrænser, blot fordi han har sovet i en vogn, hvis fører gjorde det.

★

Det norske Vinter Rally – første afdeling tællende til det skandinaviske rallymesterskab, – gik over 800 km, hvor ankomst ved åbne og hemmelige tidskontroller skete med henholdsvis 1 og 2 minutters margin. Start og mål var Oslo. Blandt de kun 49 startende var Eric Carlsson, Saab – Carl M. Skogh, Saab – Hans Ingier, Volvo – Arne Ingier, Saab, og Toivonen, Finland, Citroën. Endvidere i tiltrængte nye vogne efter Monte Carlo, Aaltonen i Austin-Cooper og John Unnerud i Citroën. Knud Erik Jensen kørte den eneste dansk-anmeldte vogn, en BMW 700 S.

★

Årets første større danske orienteringsløb var ASK's Monte Karlebo, hvor Kjeld Jørgensen/Leif Carlsen som de første i løbets historie vandt uden strafpoints.

Klassevindere: Sen.: Kjeld Jørgensen/Leif Carlsen ASK/AMKA Volvo Sp. 0 strp. Junior: Poul Larsen/Finn Thisted KOA/ASK Hillman 34 strp. Beg.: Leif G. Andresen/Jørgen Holbro RASK Vauxhall V. 64 strp.

Gunnar Henriksen og Jens Chr. Le-garth har begge afgivet ordrer på nye Lotus racervogne, formel J, med 1100 cc Ford Anglia motorer. Vognene er lo-vet leveret medio april og starter i årets første løb på Roskilde Ring den 29. ds.

Det påstås med sikkerhed, at Ewy Rosquist i resten af indeværende år vil køre Mercedes i rallies. Ewy Rosquist vandt i 1961 damernes Europamesterskab i Rallykørsel i Volvo.

Jydsk Motor Orienteringsunion havde i februar 15 klubber, der i 1962 tilsammen er tildelt 85 løb til afholdelse.

LØBSKALENDER

Baneløb: 29. april Roskilde Ring (Coupé de Roskilde).

Rallies: 13. april Hansa-Rally (V.Tyskl.) 19.-23. april Østafrikansk safari

**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. 27 02 7





Men husk
far, det skal
være den
med vac-
cumreguleret
tænding!!!

**AT DE
DOG KAN FÅ
SIG TIL DET..**

Tekst: KIRSTEN BUNDGAARD - Montage: BO BONFILS

Bilannoncer giver mig mindreværds-komplekser. Bevares, det er derfor de bliver lavet. Folk skal føle sig som kedelige usselrygge, der ikke kan forvente andet, end at blive kanøflet her i tilværelsen, lige til de ser sandheden i øjnene: kun *den* bil kan give *den* selvrespekt og ranke en ydmygt krummet ryg. Det er sikkert godt, at det er sådan. Ganske vist viser det sig gang på gang, at bilen ikke løser alle vanskeligheder, men det er ligesom det er lidt lettere at transportere sine problemer rundt i en bil, fremfor at sidde med dem i en sporvogn. Jo, det er dejligt at kunne køre.

Det er heller ikke reklamernes saglige oplysninger, jeg vil gøre vrøvl over. Jeg har en meget stærk fornemmelse af, at slagvolumen og de opgivne antal ventiler og omdrejninger altid stemmer så nogenlunde.

Man får opfyldt alle de konkrete løfter, som annoncerne giver, men til gengæld – og det er det ubehagelige: ingen af de forhåbninger, som annoncebille-

derne indirekte vækker, kommer til at stemme overens med virkeligheden.

Selvfølgelig er der vel ingen der tror, at de for alvor vil komme til at ligne de personer, der er tegnet eller fotograferet sammen med drømmebilen – men sådan lidt derhen ad – det havde man nu ikke noget imod.

Det er umuligt. Det tør jeg sige, selv om jeg kun har efterprøvet sagen for mit eget bilmærkes vedkommende, for alle personer på samtlige bilreklamer ligner hinanden i så høj grad, at man har svært ved at holde dem ude fra hinanden. I virkeligheden optræder kun 8 personer, fordelt på tre grupper: den enlige mand – den enlige kvinde og en familie bestående af annoncefær, annoncemor og to børn, altid en dreng og en pige.

Jeg skal gå let henover den enlige mand – jeg har ikke forudsætninger for at vide bestemt, om annoncerne giver ham et sandfærdigt billede af sig selv, men jeg tror det ikke. Han er nemlig aldrig på billederne. Der befinder sig

næsten altid et kvindeligt væsen som statist et sted i baggrunden. Hun giver meget tydeligt sin begejstring for manden til kende. Det lyser ud af hende – og af ham – at hun hverken er gift eller forlovet – endnu – men selv om hendes udseende og emballage nok kan nærme sig det dristige, så er hun skam en ung dame af det bedre selskab.

Det er forståeligt, at enlige, mandlige bilkøbere nok kunne tænke sig at gå ind til en tilværelse, hvor de selv og deres bil flere gange dagligt blev kærttegnet og en sådan piges imødekommende øjne. Men jeg *tror* ikke, det går sådan. Tænk på, hvor mange enlige mænd, der har bil, og hvor få af de unge damer fra det bedre selskab, der *ikke* har det. I øvrigt kan jeg heller ikke tænke mig, at en pige, som er så velklædt, vil risikere oliepletter på tøjet ved at slange sig ind over kølerhjelmene for at smile til bilisten. Men jeg ved som sagt ikke så meget om det.

Derimod kan jeg helt sikkert sige, at det ikke er muligt for en kvindelig bil-

køber at komme til at ligne de annoncer, hvor den enlige pige er hovedpersonen. Hun er, om muligt, endnu mere lækker end statisten på den enlige mands billede. Der er intet sparet. Pels, smykker, italienske sko og et smil, der lader ane, at hun ikke ejer en eneste bekymring i dette liv og at hun ikke skænker det næste en tanke.

Når man har konstateret, at en bil ikke på noget væsentligt punkt har ændret ens eget udseende hen i retning af hendes, så er det nærliggende at komme i tanke om, at hun vist nok ser en lille smule dum ud med sit evige smil, og at ens egne ambitioner jo da også går i en hel anden retning. Men mindreværdskompleksets sæd er sået. Man stiller sig aldrig mere op og dvæler med handskefingrene let hvilende på bildøren. Tværtimod, man skynder sig endnu mere med at komme i ly bag metallet, så ingen skal se de slidte pletter på dragten fra i forfjor.

Hun er en rigtig skidt kammerat, den annoncepige, væmmelig og intrigant. Man bør ikke beskæftige sig med hende, men det er ligesom lidt svært at lade være.

Lad hende hvile i fred. Hun er kun én. Annoncefamilien er mange og derfor sværere at overse, og det er en uhyggelig flok.

Man møder dem oftest i det øjeblik, hvor den nye bil holder sit indtog i kredsen.

Det er manden, der kommer hjem med den og har parkeret den foran villaen (Familien bor *altid* i villa). Nu står han, tilsyneladende en smule genert, men med et ganske let triumferende glimt i øjnene og glæder sig over sin kones reaktion.

Sagde jeg kone? Det er meget forkert af mig. Det væsen, der viser sig ved havelågen er ikke en kone, men *en ung frue*. Slank, velklædt, velfriseret, og hun adskiller sig fra den enlige pige ved at være i besiddelse af perfekt værdighed. Skønt bilen tydeligt nok er hjembragt som en overraskelse (et lille indfald hos hendes betænksomme mand, som så gerne vil glæde hende), så er hendes lykke og stolthed over både mand og bil under beundringsværdig kontrol.

Hun nøjes med at sende ham et lille, kært smil.

Men måske er hun lidt træt af alt det arbejde, hun må have haft med de to børn, som også er med på billedet.

De har lige fået rent, nyt tøj på efter et forudgående bad. Pigens hår er nykrøllet og ofte forsynet med ulastelige sløjfer. Drengen har pressefolder og ikke antydning af plaster på knæet.

Der er det menneskelige ved dem, at de som regel *løber* hen mod deres far og bilen, men ellers ser de ud, som børn kun meget sjældent gør på en almindelig hverdag.

Hvis en mand kommer uventet hjem med en bil, så vil fruens ansigtsudtryk være præget af panderynker og dyb alvor ved tanken om, hvor han har fået penge fra til udbetaling, og hendes mund vil snerpe sig lidt sammen, fordi hun straks får mistanke om, at de månedlige afdrag skal betales af husholdningspengene. Moderne børn vil heller ikke vise synderlig overraskelse i første øjeblik. De tror naturligvis bare, at far

har lejet en vogn for at køre en aftenur, som han så tit gør.

Det skal dog siges, at jeg har set en annonce, hvor konen opfører sig normalt. Her drejer det sig om et ægtepar uden børn, og hun bruger den ene arm til at holde om sin mand med, mens hun med den anden og det ene ben henrykt slår ud mod bilen. Hun er en slags menneske, men det er han desværre ikke. Ved De, hvad han gør? Han står med begge sine arme lagt fast om sin kone. Vis mig den mand, som lige har fået en ny vogn og som har tanke for noget som helst andet.

Men for at vende tilbage til den første familie, så er der et andet billede, der går igen. Det handler om den unge frue, der er på indkøb med den nye vogn. Hun har begge sine søde børn med sig, og de har igen lige fået bad og rent tøj på. Jeg er banke for, at hun driver de børn til vandvid med al sin renlighed, og jeg er også bange for, at hun al sin elskelige værdighed til trods er en meget håndfast opdrager.

Børnene sidder nemlig i vognen og mor kommer ud af en butik. Hun har altså været borte et stykke tid, men ungerne har *ikke* været oppe at slås. De har *ikke* smurt gnask på betrækket, og de har *ikke* hængt ud ud af vinduet og hvilet op for at få kontakt med børn på det modsatte fortover.

Nå, nu skal man ikke være uretfærdig. Det er muligt, at de har haft mæslinger for nylig og er rekonvalescenter endnu. Det ville egentlig forklare meget.

Fruen derimod kan ikke bortforklares, og hun optræder her i sin mest nederdrægtigt mindreværdskompleksskabende rolle. Hun har været inde i en fødevarerbutik, men hvad kommer hun ud med? Bestemt ikke med en bulet pose kartofler, et dårligt indpakket franskbrød, en indkøbstaske med tre øl og fem vand og en bærepose, der er stoppet, så hanken er ved at gå af.

Hun kommer med fine, flade æsker – med bærepind og sløjfe. Jeg har tænkt meget over det, men der *kan* ikke være andet i de pakker end en lille modelkjole, som hun tilfældigt faldt over, 1/2 kg fin konfekt og måske en enkelt orkidé i plasticåske til at lyse lidt op i stuen derhjemme.

Ingen kan hamle op med hende. Man må bøje sig for sin skæbne og erkende, at man sikkert selv er mislykket fra fødslen. Selv en bil har ikke formået at bringe én det mindste skridt frem mod den fuldkommenhed, som man inderst inde higede efter.

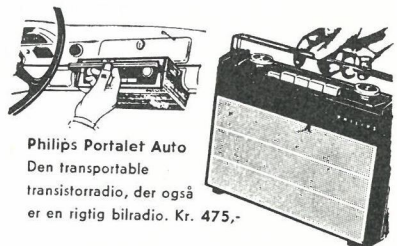
Her på det sidste er der dog et enkelt bilfirma, der ligesom har rettet lidt op på det hele.

Ja, ikke ved første blik, for da ser man et lille barn. – her er idealfamiliens mindste yngre end det plejer at være – som udtaler, at det naturligvis er ham, der bestemmer hvilken bil, der skal købes.

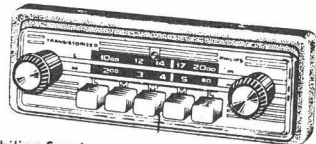
Kuet, som man er, tænker man med det samme, at det da kun er så selvfølgelig, at annoncefamiliens barn er betydeligt mere fremmeligt end ens eget.

Men så blader man og opdager, at dette barn er i stand til både at tænke og udtale ord som økonomi, ydeevne, service og driftssikkerhed. Så ser man på barnet igen – han er der i syv udga-

op med antennen
– op med humøret!



Philips Portalet Auto
Den transportable
transistorradio, der også
er en rigtig bilradio. Kr. 475,-



Philips Sport
Mellem- og langbølger. Trykknappbetjent
bølgelængdeomsifter. Kr. 495,-
Med højttaler, antenne og mont. ca. kr. 600,-

leveres gerne på en rentefri KONTO eller
med en passende KONTRANBAT

BAGGER

NØRREPORT

Hj. af Frederiksborggade MI *8245

Rosenørns allé 2 NOra 7590
Valby Laggade 203 .. VALby 323
Brøndbyøster Torv 22 75 05 99
Stjernegade 12, Helsingør .. 21 19 93
Saltværksvej 65, Kastrup .. 50 19 38

ver – og opdager, at han ikke kan være stort mere end 8 måneder gammel.

Da faldt en sten fra mit hjerte, for hvis et sådant barn eksisterede, ville man have læst om det i avisen også uden for annoncerne.

Det er altså rene påfund altsammen. Det havde jeg længe haft mistanke om, men det var rart at få den bekræftet.

Jeg kan ikke få ind i hovedet, at bilforhandlerne vil sætte sådan nogle annoncer i bladene – men jeg tror jeg kender grunden.

De virker jo – sjovt nok.



Du med dit »første bil i Danmark med fjernsyn« ...



TILBEHØR



Når vi nu skal i gang med forårsrengøringen – af vognen – behøver vi ikke ærgre os over ustandselig at få snavset hænderne til på en måde, så de næsten ikke er til at få rene igen. Vi tager arbejdshandsker på, vel at mærke handsker, som ikke gemmer snavset til næste rengøringsdag for da at sætte det af igen hist og her på vognen. De kastes nemlig bort efter brugen.

Handskerne er af tyndt plastfolie, så tynde, at de ikke hæmmer hænderne i arbejdet, men stærke nok til at holde til et par timers arbejde. Bilister, hvis koner har for vane at hjælpe dem med opvasken, kender måske allerede plastichandskerne, for de er oprindelig sendt på markedet som skånehandsker til opvaskebrug. Det er så rart ikke at have røde, opsvulmede hænder, når afgæsterne kommer.

Lige så rart er det forresten at slippe fra et pludselig nødvendigt hjulskift eller anden småreparation på landevejen med rene hænder. Derfor er det vældigt snildt at have et par liggende klar i handskerummet.



Apropos hænder! Der findes vist ingen situation, hvor man i den grad har for få af dem, som når man skal justere eller ordne et eller anden på en mørk landevej. Man prøver at reparere med den ene hånd og holde lommelyg-

ten med den anden – hvis man da overhovedet har den med, lygten. Det er også umådeligt trættende at holde lygten i munden under et reparationsarbejde eller hjulskift.

En magnet er løsningen. Der findes nu i handelen ganske billige lommelygter, stavlygter, som på siden er forsynet med en magnet, kraftig nok til at bære lygten på vognsiden, også i let skrå stilling, men selvfølgelig allerbedst helt lodret.

Ellers kan man ofre noget mere på sagen og få en virkelig fin arbejdslygte som Eisemanns nye »fyrtårn« af slagfast plastic. Den er indrettet, så den kan hænges og stå på adskillige forskellige måder alt efter arbejdsbehovet. Og den tjener samtidig som advarselslys, der kan stilles ud på kørebanen, hvis vognen er havareret.

Kontakten har tre indstillinger: én for det hvide arbejdslys, én for det orangefarvede blinklys i toppen og én for kapacitetskontrol. I denne stilling konstaterer man, om der er strøm nok på tørelementet til 15 timers lys. Det er jo betryggende at vide, inden man forlader køretøjet på den mørke landevej. Og mere end 15 timers blink vil der næppe nogen sinde blive brug for.



For nogle måneder siden sendte et firma i Vesttyskland ventilationsvinduer på markedet, beregnet til Folkevog-

nens sideruder bagi. En god idé til bedre ventilation af VW'en. En salgssucces blev det også, selv om prisen pr. vindue var mere end et par hundrede kroner monteret.

VW-kørerne var så glade for fremskridtet, at Wolfsburg blev klar over, at her var et forsømt område. VW-fabrikken har selv taget ventilationsruderne på produktionsprogrammet, så ikke kun VW 1500, men også den almindelige, lille Folkevogn kan leveres fra fabrikken med dette beskedne raffinement – og mod en merpris, som er mindre end ekstraudstyrets.

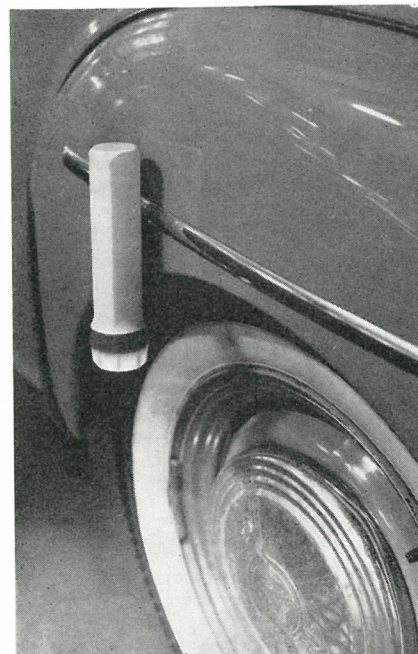
Den oprindelige initiativtager har hermed delt skæbne med mange andre producenter, i tilbehørsbranchen. En virkelig god idé får de sjældent lov at have for sig selv. Han må trøste sig med, at der kører omkring 5 millioner VW'er, som mangler ventilationsruderne bagi. Der er nok en betragtelig procentdel af dem, der vil blive udrustet med dem i kommende år.



Selv om vinteren er godt på hæld, skal lige nævnes muligheden for at holde motoren lun og garagen tør i det klamme danske klima. H. Bødtcher-Hansen i Købmagergade i København har fået godkendt en elektrisk garagevarmer, som enten kan stilles på garagegulvet under motoren eller hænges på garagevæggen.

Den ligner en af de gammelkendte fabriksradiatorer med et langt, ribbeforsynet rør, som rummer varmelementet. Ribberne gør overfladen 200 gange større end i den tilsvarende el-strålevarmer. Det betyder, at overfladetemperaturen kan holdes nede på omkring 240 grader, så eksplosionsfaren undgås.

HBH Easy Start kan arbejde både på 300, 600 og 1200 watt, og den leveres med 2 meter gummikabel og stikprop for knap to hundrede kroner. Der til kommer montering af stikkontakt, hvis garagen ikke i forvejen er udrustet med elektricitet. Og det kan blive en ret bekostelig affære, som man nok gør klogt i at indhente tilbud på, inden man erhverver sig en garagevarmer.





SORT UNIFORM MED BLANKE KNAPPER

Sidste fastelavn så jeg det, nogle gange om ugen ser jeg det samme: ungerne leger og klæder sig ud, og ham, der vælger sig noget i retning af en uniform, taler med dyb stemme, påtager sig værdighed og vil regere over de andre.

Som lille husker jeg så tydeligt hvor forbavset jeg blev, da jeg skulle aflevere en madpakke til min morfar, som sad som leder af Frederikssundsvejens politistation i København. Alene de grønne lamper udenfor virkede uhyggelige. Cyklerne i stativerne stod utilnærmelige med sorte frakkeskånere og sort celluloidbeklædt styr.

En politimand ved et bord så henover min hårtop og brummede:

– Hvad ønsker sådan en herre?

– Ja, jeg skulle aflevere min morfars madpakke, sagde jeg spagt og rakte den hen over disken.

– Hvem er din morfar!!

I befi ppelse hævde jeg klemte hans rigtige navn, men fik sagt, at han var chefen på politistationen.

Da jeg så kom ind til ham, kunne jeg slet ikke kende ham, for han havde uniform på. Blanke knapper fra skuldrene og skråt ned over maven. På en knage ulmede hans kasket med guld og messingskilt, og jeg vidste, for det havde han fortalt, at der lå håndjern i hans skrivebordsskuffe.

Morfar var glad for maden, vi snakkede sammen og jeg fik et af de bolcher, man har i en dase til børn, der bringes ind og flæber, fordi de er bange.

Jeg blev aldeles forfjamsket, da morfar vendte sin runde, vejrbidte kind med de stikkende skægstubbe til for at få sit farvelkys.

Nogle gange forstår jeg lige så lidt at en mand vil være politibetjent, som jeg begriber, at man kan vælge sig en livsstilling inden for begravelsesvæsenet. – Da jeg var lille, syntes jeg ganske vist, at morfars gule handsker, hans stav og hans hjelm med den romerske »kam« ovenpå var grumme gode og fine sager, og jeg mente nok jeg ville kunne finde fryd ved – som voksen – at lægge gårdmanden derhjemme i håndjern,

fordi vi fik øretæver, når vi spillede fodbold i porten.

Men jeg gik dog aldrig den vej, som man siger, og det er faktisk sådan, at når jeg møder en politibetjent, som har et lunende smil i ansigtet og en kvik replik, er jeg ved at gå bagover af forundring. Men så siger jeg til mig selv: Han bliver nok heller ikke længe i sit job.

— — —

De mange mænd i uniform er statens hjælpere. De sørger for lovens overholdelse til det fælles bedste. De har magten bag sig til at udøve deres hverv, og sådan skal det være, for der skal stå respekt om en politimand, nemlig den respekt man skylder sine medmennesker. Da enhver voksen ved, at manden bag det sorte tøj og de blanke knapper er en ganske almindelig mand, hvis myndighed og magt står på papiret, vil det fra tid til anden give anledning til megen trætte. Især i dag, hvor trafikens regulering er blevet så stor en del af politiets arbejde.

Det kunne være interessant engang at høre, hvor mange gange en færdselsbetjent har modtaget en blank indrømmelse af en færdselsforseelse, han har påtalt. Det går vist mere efter recepten: Gu-ud cykellygte! Skal den tændes nu? Det anede jeg ikke. Er det virkelig så mørkt? – Jamen så må pæren være brændt over . . . Eller sådan noget.

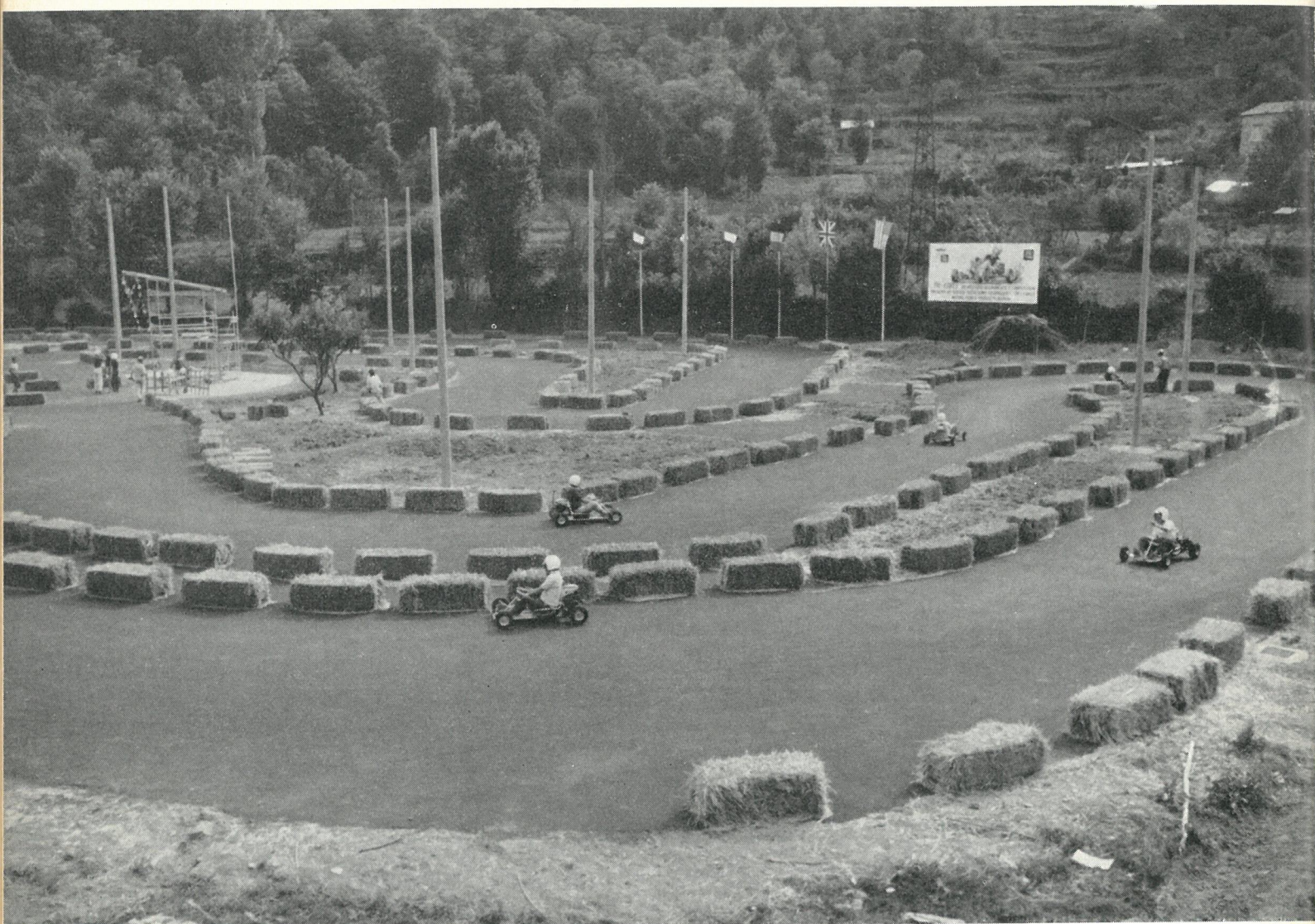
Morfar havde det forøvrigt i den henseende nemmere, for på hans tid brugte man cykellygter med stearinlys, og så sagde folk: Det forstår jeg ikke, hr. betjent, er der ikke lys i? Så må det lige være gået ud. De kan selv føle efter, lygten er helt varm endnu.

— — —

Det med cykellygter er ikke det store problem i dag. Nu er det noget med at køre for stærkt, at overskride en dobbeltstribe, at placere sig forkert i opmarchfelter, at foretage uforsvarlige overhalinger og den slags.

At folk hverken er engle eller voldsomt kløgtige til at køre bil, kan vi alle

fortsættes side 40



I efteråret blev Italiens 40. Go-Kart-bane indviet i Rapallo med afholdelse af store internationale konkurrencer. Banen blev højtideligt døbt »Jolly Karts«.

Hans Nöbl, den 55-årige internationalt kendte Alpe-skikonge synes, K-sporten er lige så fin som skisporten.

GO-KARTS

Folkesport i Italien

Go-Kart-sporten, som i begyndelsen var en ungdomsflue, ser nu ud til at blive en folkesport af de helt store dimensioner. I løbet af ét år er der blevet anlagt 40 baner og 40 nye baner beregnes at blive færdige inden slutningen af dette år. Den største bane ligger i bildistriktet Turin og hedder »Cerrina City Karts«. Det er en asfalteret rotunda på 8 meters bredde og på en kilometers længde. Nærmest følger Milano med »La Pista Rassa« på 750 meters længde.

En del af æren til denne Go-Kart-lavine kan tilskrives et stort importfirma i Milano, der repræsenterer det amerikanske firma Aspera Motor. Dette firma er specialist i motoriserede have-redskaber. Egne fabrikker forekommer naturligvis også og nogle firmaer – foruden en masse amatører – er begyndt at fremstille de små vogne med navne som Italy Karts og Marelli, men indtil nu leder det amerikanske mærke Tri Karts.

Go-Kart-sporten for almindelige mennesker er lagt op efter følgende linjer. Hvis man er fyldt 15 år behøver man kun at gå til billetkassen og løse billet, der koster 10 danske kroner og berettiger til 10-12 minutters kørsel. Man får samtidig udleveret en hvid styrthjelm og beskyttelsesbriller af plastic. Vognen leveres med fuld tank og en servicemand sørger for at man kommer ordentlig i gang.

Alle, fra den 15-årige til manden med sølvstænk i håret, virker glade og humørfyldte og til og med en eller anden signora er det lykkedes at få klemt sig ned i miniaturebilen. Hvis man bliver ked af at leje en Tri-Karts vogn, kan man købe en 98 cc for ca. 1350 kroner og en 200 cc for ca. 2500 kroner. Det, som begyndte som leg, har i dag ført til dannelsen af klubber og afholdelse af konkurrencer. I øjeblikket findes der 200 klubber med over 4000 aktive medlemmer og antallet af racerførere med licens er allerede over 1800.

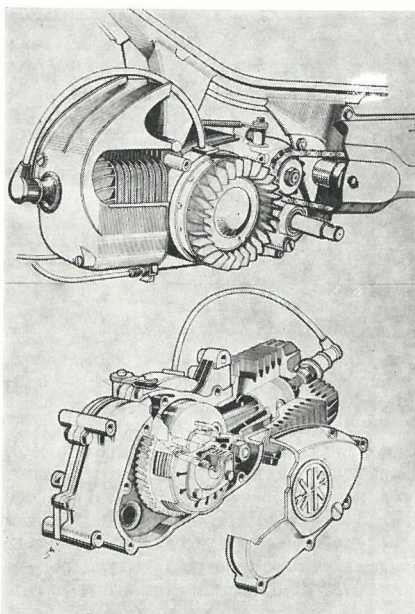
Den nye Florett

Vægtige grunde til, at en hurtig motorcykel på under 50 cc. har en mulighed for at blive populær i Tyskland, er dette lands regler vedrørende kørekort, skat og kørsel på motorvej.

Kørekort i »klasse 4« gældende for indtil 50 cc. udstedes straks, når køren har bevist sit kendskab til færdselsreglerne. Skat betales efter motorens størrelse og bortfalder under 50 cc. Kørsel på motorvej er tilladt motorkøretøjer med en mindstehastighed på 40 km/t. Både i 1960 og -61 opnåede Florett bedste resultater i det int. 6-dages trial af samtlige tyske fabrikshold. Ligeså gik det i de int. 3-dages trials, og desuden har Florett-kørere både i Tyskland og andre lande især i trials vundet mange sejre og mesterskaber.

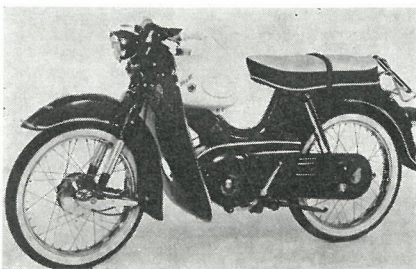
Florett fremstilles på en stor fabrik i Kornwestheim ved Stuttgart hørende under Kreidler's Metal- og Trådværker. Virksomheden har koncentreret sig om fabrikationen af denne lille motorcykelstørrelse, og sat så meget ind på dens fuldkommengørelse, at det er resulteret i en forbavsende effektiv maskine, der siden 1959 er blevet solgt i et antal som svarer til over 30 % af samtlige tyske maskiner. Den længst fremstillede udgave, man kan næsten sige standardudgaven, kaldes Florett og har en totakts motor på 3,6 hk ved 6000 o/m svarende til en marchhastighed på 65-70 km/t.

Motor og gearkasse er som et samlet vel indkapslet aggregat monteret på konsoller svejset på stellet underkant, således at cylinderen ligger vandret fremefter. Motoren er næsten kvadratisk med en boring på 40 mm og en slaglængde på 39,7 mm. Krumtaplejet er nåleleje og plejlstangslejet bøsleje. Cylinderen er af letmetal med hårdforkromet cylindervæg. Kølingen besørges af en veldimensioneret blæser på krumtapakslens ene ende. Fra akslens anden ende overføres kraften gennem et skråskåret cylindrisk tandhjul til en stor tandkrans på pladekoblingen. Fra koblingen føres kraften videre gennem



Øverst ses den kraftige, men enkle op-hængning og samling af motoren og drivaggregatets robuste konstruktion. Th. ses Florett Super med Hans Georg Anscheidt (1961 Zandvoort). Nederst ses den ny Florett Super, der har 25 watt lysanlæg. Benbeskytteren er ekstraudstyr.

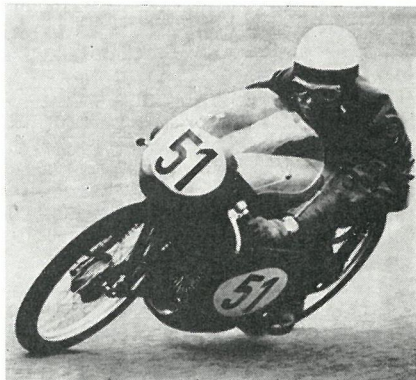
gearkassen, hvis afgivende aksel overfører kraften via kædetræk til baghjulet. Der er 3 gear, som aktiveres fra drejehåndtag på styret. 17 watts lysanlæg og svinghjulsmagnet. Indstillelig teleskopforgaffel med svingarme og



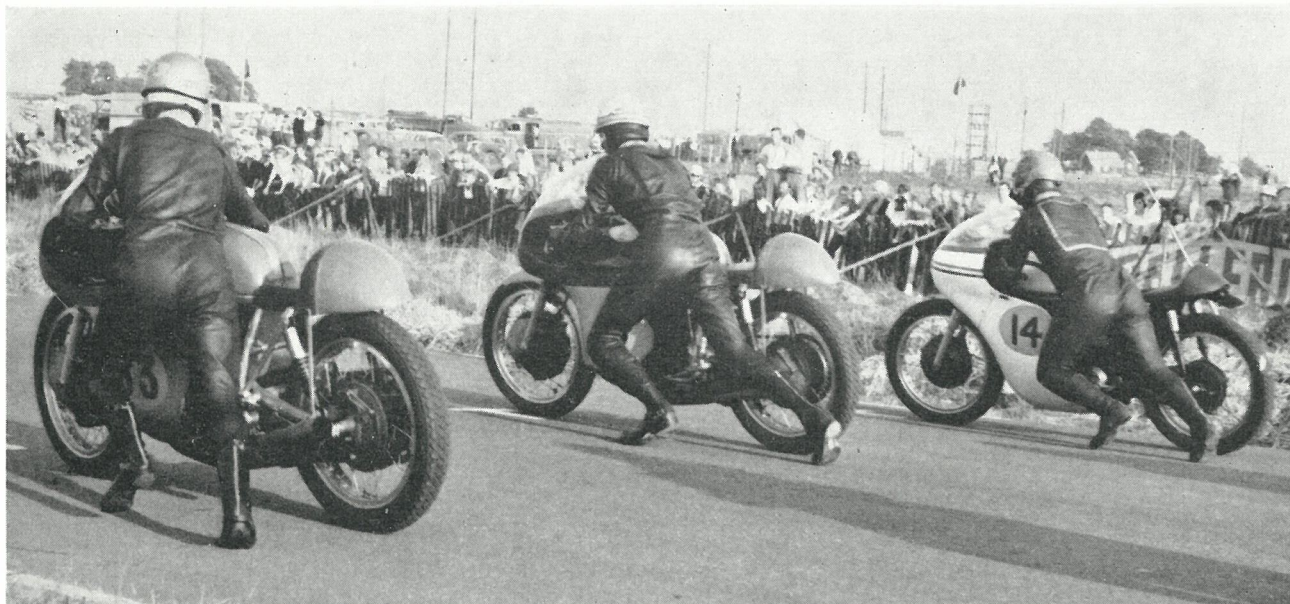
bagtil ophæng af baghjul i svinggaffel med affjedring via teleskopben med hydraulisk dæmpning. Kæden helt indkapslet. Letmetalsfuldnav med 116 mm bremsediameter. Tank til 9,2 liter brændstof. 2,50" x 23" dæk. Maskinen er monteret med dobbeltsæde, og den kan med 1 person klare stigninger på 34 % og med 2 indtil 22 %.

Selve stellet er en presset profilstålramme med isvejse tværforstærkninger, hvilket giver maksimal styrke. De store fuldnavsbremser rækker faktisk til en 100 cc. motorcykel, og sådan er hele konstruktionen robust og rigelig dimensioneret. Senere er maskinen forædlet i en model Florett-Super, hvis motor udvikler 4,2 hk ved 6500 o/m, og den er forsynet med 4-trins fodgear. Denne maskines egenvegt er 74 kg, og gennemsnitsforbruget er 2,2 liter/100 kilometer.

Tilfældigt blev der lejlighed til at lade den italienske mester Campanelli prøve nogle runder på Nürburgring med denne maskine. Han kørte runder med



75 km/t i gennemsnit og var på den længste faldstrækning oppe på 105 km/t svarende til 10.500 o/m, uden at det generede den lille motor. Udviklingen af små motorer med store ydelser fortsætter, og til sammenligning kan nævnes, at en endnu i fabrikation værende 100 cc. totakter behøver 30 sekunder for at accelerere fra 0 til 70 km/t, hvilket Florett-Super klarer på 25 sekunder, og den samme 100 cc. motorcykel har kun præsteret 68 km/t på Nürburgring.



VM i Kristianstad sidste år: Fra venstre Gary Hocking (33), Mike Hailwood (1) og Bert Schneider (14).

Historien om Gary Hocking

(fortsættelse fra Fart og Form nr. 3. 1962)

Hockings andet løb i Europa var i Piastany (Czekoslovakiet), hvor han vandt begge klasser. I Tysklands GP på den 22,81 km lange Nürburgring kørte han Jack Bretts Norton fabriksmaskine; Bretts deltog ikke efter et styrt under træningen. Gary Hocking gjorde en god figur og sluttede tæt bagved MV-kørerne Surtees og Hartle. En hurtigere karriere kunne en ung væddeløbskører ikke ønske sig...

Fra dette tidspunkt topplacerede Hocking sig på Deardens hurtige Norton maskiner, som han også kørte i sommeren 1959, inden han fik kontrakt med MZ for 125 ccm og 250 ccm klasserne. Debut'en fandt sted i Sveriges GP i Kristianstad, og det blev til en strålende sejr over letvægtsstjernen, italieneren Carlo Ubbiali. Igen i Ulsters Grand Prix ved Belfast triumferede Gary Hocking ved at besætte førstepladsen i 250 ccm.

Grev Agusta, direktøren for MV-fabrikken, havde et godt øje til den »nye stjerne«, men ville ikke skrive nogen kontrakt med ham. Først da hans egne topkørere blev besejret den ene gang efter den anden, kom Hocking i MV-stalden, og han kørte samtlige VM-afdelinger for MV. Først 125 ccm og 250 ccm, men senere også 350 ccm. Grev Agusta havde dog forbeholdt den store 500 ccm til John Surtees, idet han ikke ønskede, at de to kørere skulle slå hinanden ud på motorbanen. Hocking blev derfor en slags anden kører på MV Agusta fabriksholdet, men da Surtees opgav motorcykelsporten og i stedet satte sig bag rattet i en racervogn, blev Hocking MV's eneste fabrikskører.

I sadlen på verdens hurtigste racer-maskiner blev 1961 Gary Hockings store gennembrudsår – bortset fra hans maskinuheld ved løbene på Isle of Man. Men verdensmesterskabet var dog hjemme i 350 ccm og 500 ccm klasserne efter mange førstepladser i de efterfølgende europæiske Grand Prix'er.

Til den sydafrikanske TT-sæson, der sluttede for et par måneder siden, lykkedes det ikke Gary Hocking at få stillet en MV-fabriksmaskine til rådighed, og han startede på en AJS 7R 350 ccm, som han har kørt mesterligt. Gary har således besejret konkurrenter på 500 ccm maskiner. Det mest betydningsfulde

løb var Sydafrikas GP i East London 2. juledag, hvor verdensmesteren kørte sin AJS med en gennemsnitshastighed på 80,25 miles p.h. eller ca. 130 km i timen.

I den forestående sæson vil MV Agusta utvivlsomt sætte alle sejl til i kvartlitters klassen for at genvinde det tabte terræn, som de hurtige japanske Honda-maskiner erobrede i fjor. Det bliver et krævende program for Gary Hocking i år, idet han foruden at skulle forsvare sine to VM-titler skal forsøge sammen med den nye holdkammerat, Mike Hailwood, at erobre verdensmesterskabet i 250 ccm for MV Agusta.

Allan Terndrup.

Kort om MC-sport

USA's Grand Prix for motorcykler søndag den 4. februar på Daytona Beach banen blev en kæmpesucces for Honda med sejre i 50 ccm, 125 ccm og 500 ccm klasserne. Kunimitsu Takahashi deltog i alle klasser med sine fabriksmaskiner, og var han ikke styrtet i 250 ccm løbet, havde han sandsynligvis også vundet dette.

I hovedløbet – 500 ccm – stillede Takahashi og Suzuki op med 250 ccm Hondaer. Straks fra starten lagde de tre Norton-kørere Mike Hailwood, Tony Godfrey og Ron Grant sig i spidsen, men hen mod slutningen (efter næsten 190 kms kørsel) måtte alle tre give op overfor maskinskader. Takahashi rykkede derefter frem på førstepladsen og sejrede med en gennemsnitshastighed på godt 145 km/t. På de næste pladser fulg-

te Jim Hayes (Norton), Dave Hetzler (Norton), Buddy Parriott (Norton), Fred Gailey (Matchless) og Klaus Baier (BMW). – Mike Hailwood satte ny omgangsrekord med 152 km/t.

Feltet i 250 ccm klassen var på ikke mindre end 42 kørere – eller det dobbelte antal af seniorklassen. Takahashi kom bedst fra start i det 125 km lange løb, på andenpladsen lå den uofficielle indehaver af verdensrekorden på motorcykel (214 m. p. h.), Jess Thomas, der kørte en 200 ccm Motobi. Takahashis holdkammerat Suzuki holdt sig foreløbig på fjerdepladsen. Tre omgange senere rykkede han imidlertid op som nr. 2 efter landsmanden, men på 10. runde styrtede Takahashi og ligeledes Suzuki. Nu var Thomas og Jim Hayes i spidsen

forts. side 45

Tekniske data om

Honda's VM-racer

Det er bemærkelsesværdigt, at de japanske Honda-fabrikker allerede har offentliggjort tekniske detaljer om deres 4-cylindrede landevejsracer, hvorved de erobrede verdensmesterskabet sidste år.

Honda udviklingslederen, Yoshito Kudo, forudså efter 1960-sæsonen, hvor fabrikkerne deltog for første gang i kvartliterklassen ved VM med udmærket held, at man til Grand Prix løbene i 1961 blev nødt til at udvikle en ny maskine, som måtte have en tophastighed på mindst 250 km/t, hvis der skulle kunne regnes med chancer for et VM. Det indebar efter beregningerne en liter-effekt på mindst 180 hk.

Et blik på nedenstående tabel viser, at af alle opnåede resultater må successen på Isle of Man i 1961 fremhæves mest, eftersom Honda-maskinerne besatte de fem første pladser i både ultralightweight (125 ccm) og lightweight (250 ccm). Aldrig i historien har et »fremmed« mærke i et »fremmed« land opnået et så fornemt resultat. Kun i første VM-afdeling, Spaniens Grand Prix, indskrænkede placeringerne sig til en 2. og 4. plads, men da 1961-modellerne endnu ikke stod til rådighed for dette løb, blev der kun indsat forrige års type RC-161, som havde en ca. 8 hk ringere effekt.

Resultater ved VM 1961:

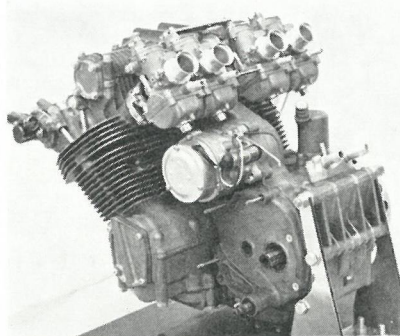
- 23. 4. Montjuich Park 2. 4. pl.
- 14. 5. Hockenheim Ring 1. 2. 8. pl.
- 21. 5. Clermont Ferrand 1. 2. 3. 6. pl.
- 12. 6. Isle of Man 1. 2. 3. 4. 5. pl.
- 24. 6. Circuit van Drenthe 1. 2. 3. pl.
- 2. 7. Franchorchamps 1. 2. 3. 4. pl.
- 30. 7. Sachsenring 1. 2. 3. 4. 8. pl.
- 12. 8. Dundrod 1. 2. 3. 4. 6. pl.
- 13. 9. Monza 1. 2. 3. pl.
- 15. 10. Buenos Aires 1. 2. 3. pl.

Honda type RC-162 er opbygget efter FIMs reglement for VM-løb på landevej.

Den luftkølede, 4-cylindrede motor er sammenbygget med en 6-trins gearkasse. Cylinderblok, topstykke og krumtaphus er støbt i en speciel letmetallegering. I hvert forbrændingsrum, som er

dannet tagformet, sidder 2 indsugnings- og 2 udstødningsventiler, og i midten et 10 mm tændrør. Kompressionsforholdet ligger for anvendelse af benzin med oktant 100 på 10,5:1.

Ventilerne er specielt blevet udviklet med henblik på de høje omdrejningstal og for at opnå en fin gaspassage. Ved anvendelse af 4 ventiler gav det tillige en ønskelig vægtreduktion. Grundige forskninger ligger til grund for indsugnings- og udstødningskanalernes udformning, der skal forebygge hvirvler, således at motoren står til fuld rådighed

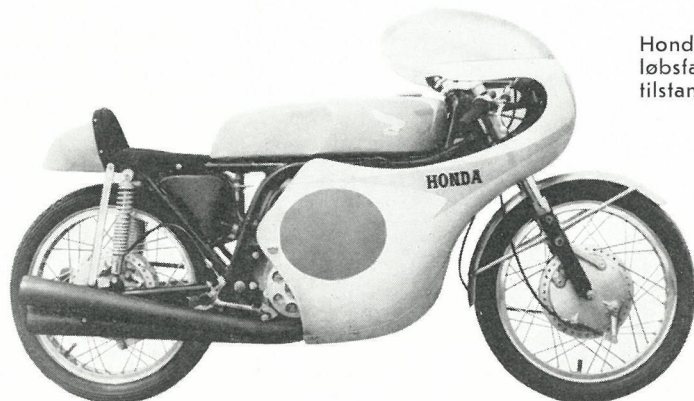


Hver af de fire Keihin karburatorer har eget svømmerhus og er ophængt i gummi.

inden for hele omdrejningsområdet. Trækket for de to overliggende knastaksler sker fra midten af krumtappen pr. tandhjul, hvorimod omdrejningstælleren drives af udstødningsknastakslen.

Motoren trækker en stangmagnet med 2 tændspoler. Systemet blev udført i samarbejde med elektrofirmaet Kokusan Denki. Tændingsrækkefølgen lyder 1-2-4-3. Tændrørene er også af japansk fabrikat.

Karbureringen består af 4 Keihin Seiki karburatorer med en gennemgang på 20 mm.



Honda RC 162 i løbsfærdig tilstand.



Tegningen viser de væsentligste konstruktionsdetaljer af en 4-cyl. Honda racermotor. Bemærk krumtaphusets deling, idet den øverste del er sammenbygget med cylinderblokken. Endvidere ser man den ene knastaksel der er lejret fire steder.

Stemplerne består af letmetal. Stempelringene er fremstillet af særligt varmebehandlet støbegods – den øverste stempelring er hårdforkromet.

Plejlstængerne er smedet af stål, som er bearbejdet på fabrikkens laboratorium. Krumtappen er bygget op af mange sammenpressede dele. Kraftaftagningen imellem de to krumtaphalvdele tjener til at nedsætte vibrationer og vrider. Hvert krumtappleje smøres igen med krumtappen.

Smøresystemet er tørsumpsmøring med særskilt olietank under sadlen (type RC-161 havde olietanken i bunden af krumtaphuset). Oliepumpen trækkes fra den primære kraftoverføring til gearkassen.

Over en tør, flerpladet kobling leveres kraften til en 6-trins gearkasse. Gearhjulene med specielle tandformer giver mulighed for en let omgearing ved alle hastigheder – ved acceleration ligeså ved nedgearing, når motoren virker som bremse.

Stellet er sammensvejet af krommolybdænrør, hvorved stellet vægt formindskes betydeligt. Opbygningen af stellet er udført således, at tanken hviler oven på 2 svære parallelle rør. For at formindskes vægten udgør motoren en del af stellet. Baghjulet er ophængt i en lang svinggaffel. Affjedringen sker ved en kombination af skruefjedre og hydrauliske støddæmpere.

Forgafflen er af teleskoptypen. Type RC-161 var forsynet med svinggaffel, men ligesom mange andre mærker har Honda nu også forladt denne. En hydraulisk støddæmper sidder fra forgafflen til stellet, for at nedsætte rusk og stød, som på lange lige strækninger trætter køreren meget.

Bremserne er meget overdimensionerede, fremstillet af aluminium med indpressede støbejernsforinger. Til ekstra køling er der i øvrigt luftindtag. Mens baghjulsbremsen er af duplex-typen, er forhjulsbremsen kun enkeltvirkende.

forts. næste side

MORRIS COOPER

(fortsat fra side 18)

vejen spores forsåvidt ret tydeligt i i vognen, men hjulet er i ro i samme øjeblik hullet, eller hvad det nu er, er passeret. Her kan man tale om en vejklæbning, som selv væddeløbsvogne kan misunde. I Cooperen medfører det store kraftmoment en forøgelse af slipvinklerne på forhjulene, og vognens understyringstendens er derfor mere udtalt end i standardvognen. For begge vogne gælder det, at understyringstendensen er reduceret ved, at baghjulene er monteret med en svag udadhældning (positiv camber), men cambervinklen er konstant i forhold til vognen. At det ville være endnu bedre hvis cambervinklen var konstant i forhold til vejbanen siger sig selv, men det er først opnået på de allernyeste racervogne, og det forudsætter en hjulophængning, der optager så meget plads, at de eksisterende racerkonstruktioner slet ikke vil kunne få plads i en mini-compact. Men gode køreegenskaber skal ligesom stor motorkraft behandles med fornuft, og i virkeligheden kan de være lige svære at beherske.

Cooperens køreegenskaber kan forlede til den tro, at vognen kan præstere om ikke det umulige, så dog i alt fald det utrolige. Kører man Cooperen som enhver anden vogn, bevæger man sig med en meget stor sikkerhedsmargin, men man *kører* ikke Cooperen som andre vogne, man kører den hårdere. Man bruger køreegenskaberne og må være klar over, at området mellem det mulige og det umulige bliver snævrere, jo

mere en vogn kan præstere, simpelthen fordi den tid, der bliver til at reagere, bliver kortere, jo hurtigere man kører. Vi har ikke en eneste gang været i vanskeligheder, skønt vi har kørt hårdt, men vi tror alligevel, det er på sin plads at gøre opmærksom på, at hvis vognen først går i udskridning, skal man ikke vente sig lang tids forvarsel. Og ikke nok med at reaktionstiden bliver kort, det er også svært at opnå en instinktiv erfaring for, hvad man egentlig skal foretage sig, for det er ikke umiddelbart let at forestille sig, hvordan denne vogn reagerer, når først den går løbsk.

Visse vogne har ikke motorkraft nok til at de kan bringe en i alvorlige vanskeligheder, og andre har så begrænsede køreegenskaber, at man advars længe før motorkraften er opbrugt. I en formel-vogn, og specielt i den gamle 2½ liters formel, der havde et overskud af motorkraft, består kunsten i ikke at forspise sig i heste. I Cooperen skal kunsten nok vise sig at bestå i ikke at forspise sig i køreegenskaber. Hvad enten man går hurtigere igennem en kurve i kraft af større acceleration eller i kraft af større køreegenskaber, må man være klar over, at man i begge tilfælde har nærmet sig mere til de absolutte grænser for, hvad de fysiske love tillader, end i vogne der på grund af manglende motorkraft eller dårlige køreegenskaber simpelthen ikke formår at køre så hurtigt igennem en kurve.

Men Cooperen er fantastisk og gør langt større vogne til skamme. Man forsøger i kurver at sætte den på prøve, men der er ikke den mindste antydning af nedsat stabilitet. Tophastighed på motorvej eller landevej passer den som smør til brød, og den har en sporsikkerhed, der er fremragende. Den er en »køremaskine« af rang. Hvis den ikke var så fornøjelig og underholdende i den forstand at den ligefrem opfordrer til præstationer, ville man risikere at finde den kedelig, fordi den ordner det hele selv. Her får man et fuldt og flatterende bevis for, hvad 25 års koncentreret arbejde med begrebet køreegenskaber har resulteret i. På dette område sætter Issigonis Mini-Minor store, nye mål for bedømmelsen.

Coopere vil i den kommende sæson deltage i løb, og selv om de kun vil blive tunet efter reglementets gruppe 2 (»tage af, men ikke lægge til«), vil kørerne i disse vogne komme ud for situationer, hvor det kan være klogt at erindre sig »the old man« Fangios valg-sprog: »Det gælder om at vinde i det lavest mulige tempo«.

At køre en Cooper er den letteste sag af verden – men at køre den på grænsen kræver sin mand, netop fordi den kan så utroligt meget. Større køreegenskaber giver kun forøget sikkerhed, hvis de ikke bruges – men selvfølgelig er de der for at blive brugt – bare ikke misbrugt.

TUNING (fortsat fra side 25)

og udblæsningsventil samtidig er åbne, så vil man ved en tunet motor ofte se, at motoren ved lave omdrejningstal ligefrem »puster« ud gennem karburatoren. Det skyldes bl. a. forbedrede indsugningsforhold og eventuel større kompressionstryk. For at bedre motorens trækraft i det lavere omdrejningsområde – den gasmængde, der pustes ud gennem karburatoren, får motoren jo ikke særlig megen glæde af – kan man med fordel foretage en ændring således, at indsugningsventilen lukker lidt tidligere, og dette kan man opnå ved at flytte centrum for knastfølgerens grundcirkel. Centrum skal i dette tilfælde flyttes *modsat* knastakslens omdrejningsretning.

Neco de Mus.

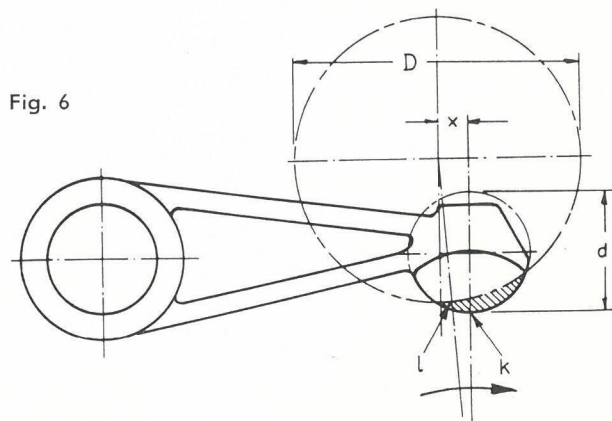


Fig. 6 viser, hvordan man kan flytte berøringspunktet mellem knastfølger og knast og derved opnår, at ventilen åbner og lukker tidligere. Det oprindelige berøringspunkt var i k, men vil i den modificerede udgave blive l.

HERRENHAUSEN verdensberømt gennem 300 år



Fra maj til september afholdes koncerter, ballet-, opera- og teaterforestillinger næsten dagligt med afsluttende illumination i den historiske have. Herrenhausen er kun én af de mange seværdigheder med mangfoldige harmoniske bygninger, byen Hannover byder på.

- Tidligere kongelig residens.
- - I dag verdenskendt messeby.
- Herlige gamle parker og haver.
- - Moderne, livlig by.
- Kunstschatte, teatre, koncerter.
- - Varieté, dansebarer, natklubber.

Der er noget for enhver i

HANNOVER

Oplysninger og brochurer:
Deres rejsebureau eller
Tysk Turist-Central, »Buen«,
Vesterbrogade 6 D - København V.

Penge og Propaganda

(fortsat fra side 21)

regning at lave flere film, både til biografen og fjernsyn. Vi kunne også sikre en tiltrængt kontinuitet i arbejdet. Sagen er den, at vi i øjeblikket lidt hovedløst springer fra det ene emne til det andet, fordi det kan være vanskeligt at få de private firmaer til at give tilskud til noget, der ikke er nyt. Der bør med andre ord kunne finde en bedre planlægning sted, så hver enkelt kampagne blev et led i et langtidsprogram, til hvis gennemførelse der i hvert fald burde være mindst kr. 200.000 årligt til rådighed.

Vi er nu oppe på ca. kr. 680.000 mere om året, og med disse penge ville Større Færdselssikkerhed efter min mening på forsvarlig måde kunne give skolerne den håndsrekning, de skal have i de næste 3-4 år, og man kunne planlægge og gennemføre den propaganda, der retter sig til befolkningen i al almindelighed.

Men inden for murene er der også pengemangel. Det er, som om de bevilgende myndigheder ikke vil indse, at man på Større Færdselssikkerheds kontor bør kunne udbetale lønninger, der svarer til, hvad der betales for kvalificeret arbejdskraft på det frie arbejdsmarked. Vi har f. eks. brug for en dygtig tegner, en all round tryksagsmand og en talentfuld udstillingsmand, samt, og det er meget vigtigt, en skolekonsulent. Vi har hidtil haft held til at finde virkelige talenter til disse jobs. Så sker der imidlertid efter nogen tids forløb det, at de pågældendes arbejdsindsats bliver kendt i videre kredse, hvorfor de ganske naturligt får fristende tilbud, som de selvsagt modtager, fordi rådet ikke kan få finansministeriets tilladelse til at betale dem en anstændig gage.

I denne forbindelse er det ikke store beløb, det drejer sig om, måske tilsammen kr. 50.000 årligt, men det er penge, rådet ikke måtte anvende, selv om vi havde ubegrænsede midler, idet reglen er den, at det er finansministeriet, der bestemmer, hvilke gager der må udbetales i institutioner, som modtager tilskud på finansloven. (Nævnte kr. 50.000 vil derfor ikke blive medtaget i den fortsatte sammentælling af merudgifter).

Det næste, der skal foreslås, er en udgift til tiltrængte videnskabelige undersøgelser. Det vil være for omfattende i denne artikel at beskrive, hvilke undersøgelser det drejer sig om, men de skulle skabe et bedre grundlag for færdselspropagandaens tilrettelæggelse, bl. a. ved at klargøre hvorfor færdselsulykkerne sker – både psykologisk og teknisk.

Vi har et Transportforskningsudvalg, hvorunder undersøgelser af denne art formentlig må sortere, og det vil sikkert være interessant at få oplyst hos dette udvalg, hvor mange penge man bør disponere over for at kunne give Større Færdselssikkerhed dette arbejds-

grundlag. (Den svenske færdselssikkerhedsorganisation der svarer til Rådet for Større Færdselssikkerhed hedder Nationalforeningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). Denne samarbejder med en anden organisation, Statens Trafiksäkerhetsråd, som videnskabeligt dels løser opgaver stillet den af NTF og dels giver NTF opgaver).

For at blive på jorden skal jeg kun omtale endnu et par ting, som Større Færdselssikkerhed burde kunne gennemføre.

Jeg mener, at Større Færdselssikkerhed i en årrække burde afholde forskellige kurser. Det vigtigste er fælleskurser for politifolk, skolefolk og børnehaverlærere. Sådanne kurser afholdes både i Sverige, Norge og Finland og har til formål at lære de pågældende dels at undervise børn og dels, hvor frugtbringende et samarbejde er mellem de 3 parter. Lad mig afsætte kr. 100.000 om året til dette formål.

Der er også brug for kurser for de lærere, der nu skal overtage færdselsundervisningen i skolerne, og det vil i hvert fald ikke være ubeskedent at betragte andre kr. 100.000 til formålet. (Denne sidste opgave burde muligvis løses af kommunerne, men Større Færdselssikkerhed ville under alle omstændigheder gerne have en finger med i spillet og burde derfor have midler til kvalificerede foredragsholdere.)

Tidligere i denne artikel er det omtalt, at rådet hvert år afholder et repræsentantskabsmøde. Rådet har fordelt over landet i alt 88 repræsentanter, som alle er politifolk. De pågældende har til opgave i politikredsene at formidle den af Større Færdselssikkerhed tilrettelagte propaganda, så denne kan blive landsomfattende – men de får intet honorar herfor. Fristende ville det være at give dem et honorar. Det vil jeg dog afstå fra og i stedet foreslå, at hver enkelt repræsentant fik et årligt tilskud til gennemførelsen af lokal færdselspropaganda. Der skulle ikke til dette formål anvendes det samme beløb i alle politikredsene, men jeg vil regne med, at en hensigtsmæssig fordeling af ca. kr. 250.000 kunne skabe et lokalt initiativ, der i høj grad ville nedsætte færdselsulykernes antal.

Det er allerede nævnt, at man ved tilskud også fra det offentlige til rådets landskampagner ville kunne få fremstillet flere film, men film til andet brug burde desuden være en fast udgiftspost. Der er brug for film til foredragsvirksomhed, og der er brug for en uendelig række film til TV, som man ikke kan hverken forvente eller forlange, at fjernsynet selv skal optage. Det er ikke ubeskedent at mene, at kr. 150.000 årligt til dette formål var særdeles godt anvendte penge.

Lad mig til slut nævne en engangsudgift. Vi har her i landet som bekendt meget dårlige plakateringsmuligheder. Større Færdselssikkerhed burde på ca.



1000 større virksomheder og offentlige kontorer kunne opsætte permanente opslagstavler, og lad mig få lov til at anvende kr. 70.000 hertil, fordi vi så ved at lægge de forskellige udgifter sammen får det nogenlunde runde beløb kr. 1.350.000.

Havde vi disse penge, plus de kr. 600.000, vi i øjeblikket kan regne med, så ville Større Færdselssikkerhed kunne disponere over omtrent det samme beløb, som det offentlige og forsikrings-selskaberne tilsammen yder til færdselspropagandaen i Sverige. Til gengæld ville vi være noget bedre stillet, fordi Sverige er et større land.

For kort at rekapitulere: Det, der er brug for, er i virkeligheden kun to ting – midler til en forsvarlig intensiv færdselsundervisning i skolerne og til gennemførelsen af færdselspropaganda rettet mod befolkningen på længere sigt. Hertil kommer så et ønske om, at de bevilgende myndigheder vil indse, at Rådet for Større Færdselssikkerhed ikke kan løse disse opgaver uden kvalificeret arbejdskraft.

ULRIK DUURLOO.



Wittrup Willumsen
AStA * 787 & 121

Firmaet De kender



**Nordisk Karrosserifabrik
Svendborg**



**Peugeot
403
404**

KØBENHAVN

Harry Brinks Omøgade 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. Ørstedsvvej 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
E. Petersen Helsingør tlf. 250
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
Ib Schreiner Hansen Svendborg tlf. 698

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 tlf. 135 Skjern
Motor-Centralen v. Martin Iversen tlf. 23640 Sønderborg
Engvejens Autohandel Engvej 1-5 . Vejle . tlf. (0421) 5055

SORT UNIFORM...

(fortsat fra side 33)

overbevise os om ved at studere trafikken. Jeg tænker så ofte med fryd, at jeg ikke er færdselsbetjent og skal holde orden på den kogende, frådende weekend-strøm. Der sker så meget og det sker hurtigt, at en politibetjent på et gadehjørne har al mulig grund til at blive konfus.

Hvis der er en synder i denne malstrøm, og syndere er der altid, skal han slå ned på ham, og han skal ikke det alene. Han skal notere sig omstændighederne, situationen. Og på få sekunder er hele gadebilledet ændret til et helt andet, for trafikken bliver ved og ved som et rivende vandløb. Han må notere mandens nummer først og fremmest - og så er der bagefter det evindelige kævl om, at bilisten siger sådan og sådan, og betjenten sådan og sådan.

En vanskelig opgave. Og yderligere vanskeliggjort ved flertallets dårligt skjulte uvilje mod at indrømme en fejl. - Det er heller ikke gjort bedre ved folks bevidsthed om, at en tur i underretten som oftest er ensbetydende med bøder, uanset hvad man kan møde op med af forklaringer og vidner. En politimand vejer meget, meget tungere end en menig borger. Det viser praksis.

I København dekreterer politiinspektøren med jævne mellemrum, at *nu* skal rapportblyanten spidises, for *nu* vil man de mange store og små syndere til livs.

Hvis politimanden er uvenlig i tonen og tiltaler sit offer, som om dette gik i

fjerde underskoleklasse, bør man sige til sig selv, at den arme mand sikkert hele dagen har haft trafikken flimrende for sig, og dette her er et af de få tilfælde, hvor han har kunnet slå ned og slå til. - Selvfølgelig er det kedeligt, at *man* er blevet offeret, når der er så mange andre, men det er dumt at give udtryk for sin ærgrelse ved at svare igen, være tvær eller drilsk.

Hvis en politimand optræder som en streng skolelærer og slet ikke er til at slå et forsonende smil af, skal man bare sige ja og amen og tænke på, at han, som nævnt, har haft en anstrengende dag. Men denne formodning skal man selvfølgelig ikke lade ham vide. Man skal hale sit kørekort frem på kommando og svare på de stillede spørgsmål, samt forsøge at forklare årsagerne til, at man har gjort som man gjorde.

Hvis dette overhovedet ikke hjælper på politimandens humør - jeg mener ikke dermed, at han behøver at rive rapporten itu og lade vinden sprede papirstumperne, mens tårer træder frem i hans øjne af anger. Jeg mener bare, at der måske kan ske det, at han standser blyanten, lytter til forklaringen og ser det fornuftige i sagen, *hvis* der altså er fornuft i den usammenhængende ordstrøm, man hasper af sig.

Skulle der nu videre ske dette, at politimanden efter at have hørt Deres forklaring, nikker og siger: »Det er ok, jeg har faktisk taget fejl«, og De så skvatter om bag rattet, bør Deres medpassagerer straks slæbe Dem ud i fri luft, løse alt stramt og vifte Dem hen over ansigtet til De kommer Dem af besvismelsen...

brorrasmus.

Forhandlerlisten er ikke komplet



**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

Ove Givskud
Hobrovej 76 . Hobro . tlf. 2 72 11

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

Jyde & Larsen Autohandel
Tomsgårdsvej 32 tlf. Ægir 9403

Holg. Nielsen Automobiler A/S
Jernbaneplassen 15 tlf. 880708
Lyngby

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

Conrad's Motor-Service
Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354

JYLLAND

E. Christensen
Brønderslev tlf. 668

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 92

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

ORA-Service

Roskildevej 21 tlf. 1318
Frederikssund

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

Stiege 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

Forhandlerlisten er ikke komplet



OVERDRIVE - OVERGEAR

På vogne med motoren foran og baghjulene som trækjul roterer motorens krumtapaksel og kardanaxlen med samme hastighed, når man kører i øverste gear (3. el. 4. gear). Den eneste nedgearinger finder sted i kron- og spidshjul på bagakslen.

Et overgear (overdrive) er et separat gear monteret bag gearkassen, eller mere sjældent et sæt gearhjul i selve gearkassen, som reducerer kardanaxlens omdrejningshastighed i forhold til krumtapsakslen.

Hvis f. eks. »overdrivets« udvekslingsforhold er 0.7 til 1 og udvekslingen i kron- og spidshjul er 4,5 til 1, så vil det samlede udvekslingsforhold, når man kører i topgear være $0.7 \times 4.5 = 3.15$ til 1. Dette høje udvekslingsforhold er værdifuldt, når der holdes en konstant marchhastighed, idet den valgte hastighed kan holdes med et meget lavere motoromdrejningstal og dermed lavere benzinforsøg og mindre slitage. Men da baghjulenes drejningsmoment er reduceret, når man bruger »overdrive« vil hastigheden hurtigt synke, når man kører op ad en bakke. Ligeledes kan vognen heller ikke accelerere så kraftigt som uden »overdrive«.

Går vi ud fra de før nævnte udvekslingsforhold for henholdsvis »overdrive« og kron- og spidshjul og tænker os en vogn, der kører med en hastighed af 95 km/t og at dennes motor uden brug af »overdrive« roterede 3000 o/m, så ville den med brug af »overdrive« kun rotere 2100 o/m.



Anglia
Consul
Zephyr
Zodiac

Taurus
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 - MI 3070



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

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

Holte Automobil Central A/S

Kongevejen 38-42 . Holte . tlf. *545

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
Stegø

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

Auto Centralen

Aut. Ford.-forh. Nyborg Telefon 666

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

Krog Jensen A/S

Brønderslev tlf. 222
Nørresundby - 23226
Aalborg - 35460

C. Simonsen

Fjerrikslev 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 eftf.

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

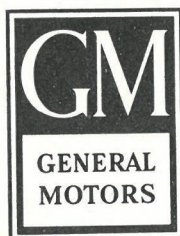
Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere



I Russell Brockbanks herlige Major Upsett møder vi engelsk humor i renkultur. Boghandler Knud Rasmussen, Vesterbrorogade 60, København, har hele bøger med denne dejlige major, der mener det så godt og som regel kommer så grusomt galt af sted.



**Opel
Vauxhall
Chevrolet
Pontiac
Oldsmobile
Buick
Cadillac**

KØBENHAVN

F. Bülow & Co.

Esplanaden 6 tlf. MI 4525
Bryggervangen 7 - 291133
Ballerup Byvej 115 - 971577
Finsensvej 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
Gldsaxe Møllevej 25 - 691411
Slotsherrensvej 152 - 714151
Ordrupvej 57-59 - OR 566

SJÆLLAND

Skandinavisk Auto Import A/S

Birkerød tlf. 810080

Auto Shop

Marienlystallé 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
Nykøbing Falster

Th. Østergaards Eff. A/S

Nykøbing 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

Mikkel Andersen

Vesterbro 40-44 . Aalborg . tlf. 23500

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

Jernbanegade 50 . Esbjerg . tlf. 2401

Th. Hansen A/S

Søndergade 15 tlf. 20311
Frederikshavn

Andreas Jakobsen A/S

Grenaa tlf. 500

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. Bernikowsk. 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

KORT OM MC-SPORT

(fortsat fra side 36)

resten af løbet, og førstnævnte hjemførte på sin italienske Motobi en flot sejr foran Hayes (Ducati) og Hamilton (Honda).

Derimod sejrede Takahashi med over en omgang i 50 ccm og 125 ccm klasserne. Den dygtige englænder Tony Godfrey (Bultaco) blev henvist til sjettepladsen efter tændingsvanskeligheder under hele løbet.

☆

Der er sket få ændringer i den internationale MC-kalender, idet speedway VM afvikles den 8. september på Wembley stadion i London, mens Six Day's Trial

i Garmisch-Partenkirchen (Vesttyskland) køres den 17.-22. september og Trophy des Nations den 30. september i Shrubland Park ved Ipswich (England).

☆

Skotten Bob Mc Intyre er vendt hjem fra en rejse til Tokyo, hvor han besøgte Honda-fabrikkerne, men det er endnu uvist om han igen starter for japanerne. Bob har store chancer på en Honda »four« for at blive den første, der opnår at køre Isle of Man rundt med over 100 m. p. h. (160 km/t) med en 250 ccm maskine. I 1957 var skotten den første, der kørte over 100 m. p. h. på en 500 ccm maskine. Senere er både Mc Intyre og Alistair King rejst til Italien for at forhandle med Bianchi.

HONDA'S VM-RACER

(fortsat fra side 37)

Dækdimensionerne er både for og bag 2,75" x 18". Dækkene er fremstillet med nylon-indlæg specielt for høje hastigheder. Fælgene består af letmetal, og varmebehandlede eger af stål.

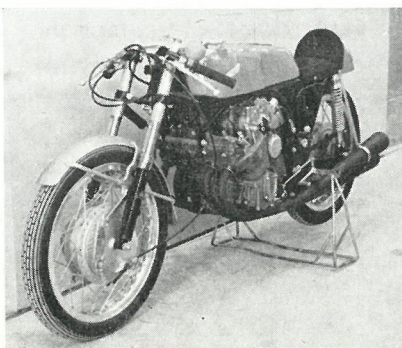
Ofte bygges strømlinebeklædninger af glasfiber, men Honda holder stadig fast ved letmetalfremstillede. Luftind-

taget, igennem hvilket køleluften bliver ført ind i motoren, er regulerbar, hvorved der i forskellig slags vejr kan holdes den samme motortemperatur.

De vigtigste data:

Motor: 4 cyl. - 4-takt. Slagvolumen: 249,2 ccm. Boring: 44 mm. Slaglængde: 41 mm. Max. effekt: 45 hk ved 14.000 o. p. m. Højest tilladelige omdrejningstal: 18.000 o. p. m. Kompressionsforholdet: 10,5:1. Ventilordning: 2 overliggende knastaksler. Tænding: Standmag-net. Karburatorer: 4 Keihin Seiki. Smøring: Tørsump. Gearkasse: 6 udvekslingsforhold med fodaktivering på venstre side. Netvægt: (Kun) 105 kg. Max. hastigheder: Over 220 km/t i 5., over 250 km/t i 6. gear.

Allan Terndrup.





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



Triumph Herald
Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

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

Torben Strand
 Dr. Tværgade 30 tlf. MI 3696
 Virumgaardsvej 5 - 850609

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

Brødrene Degn
 Holbæk tlf. 2700

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

G. Tandrup
 Borgergade 59 tlf. 2090 - 2091
 Silkeborg

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*

Nye bøger



AUTO JAHR 1961-62
 Årbogen indledes med en interessant artikel fra »The Economist«. Bilbranchens udvikling i det sidste tiår er fantastisk, når man som her får serveret hele udviklingen på et fad. Ikke mindre fantastisk er prognosen for det kommende tiår. Hvordan der skal blive plads til alle de biler på vejene - for slet ikke at tale om parkeringspladserne - er ikke
forts. næste side



PV 544
PV 544 Sport
Amazon Sport
Amazon
P 1800

KØBENHAVN

Hans Lehrmann

Jagtvej 16 tlf. LU 1483

Svend Petersen Automobiler

Aktieselskab
Jagtvej 155 tlf. Ægir 8510

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

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
Århus

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 & Otte

Aalborgvej 2 . Hobro . tlf. 21668

Vagn Jacobsen

Kolding tlf. 2157

A. Thorhauge 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*



2 CV
Ami 6
ID 19
DS 19
Panhard

SJÆLLAND

Autohuset

Kongevejen 85 tlf. 811202
Birkørød

Aage Christiansen

»Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvejen tlf. 1328
Vordingborg

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*



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, Strandvejen tlf. RY 7740

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

SAAB
Frederiksborgvej 30 tlf. 122
Helsinge

Frederiksborg Autoservice
Frederiksværksgade 43 tlf. 1581
Hillerød

T. Dreyer
Ringstedgade 33 tlf. 723205
Næstved

Carl Jensen
»ORA-Service«
Slagelse tlf. 521 203 - 524503

LOLLAND-FALSTER MØN

Eskildstrup Auto-Service
Eskildstrup tlf. 9

Conrad's Motor-Service
Vejlegade 44 . Nakskov . tlf. 1354

Brdr. Breitenstein
Nykøbing Falster tlf. 852266

FYN

Martin 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

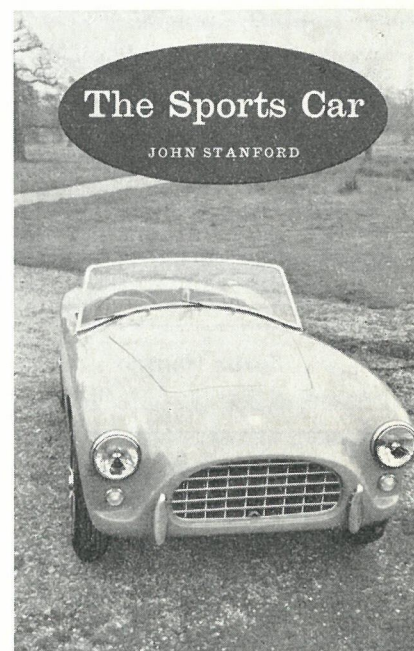
Svend Melsen - Silkeborg
Randersvej tlf. 2445 - 2455
Spec.forr. for nye og br. SAAB

Henning Nielsen
Odgaardsvej 2 . Skive . tlf. 1610

Vilner Poulsen
Skivevej 4 . Viborg . tlf. 2292

ALS

H. W. Petersen & Søn
Nordborg tlf. 51515



The Sports Car

(John Stanford)

er blevet genoptrykt i en billigudgave til kr. 6,00 (tidligere kr. 26,25). Bogen giver en glimrende beskrivelse af sportsvogne gennem tiderne - fra de første Beue, Vauxhall og Austro-Daimler modeller op til nutidens Jaguar E-type, Aston Martin, Ferrari m. fl.

The Sports Car er ligeledes rigt illustreret, og der er tekniske data om samtlige modeller. Også en del vogne, der altid vil indgyde respekt hos sportsentusiaster, navne som Bugatti, Hispano-Suiza og Bentley, omtales i bogen. Til hvert mærke er knyttet en mindre historie om første start, sejre i væddeløb, fabrikens storhedstid o. s. v. Er man interesseret i biler, og i særdeleshed sportsvogne, er John Stanford's lille værk værd at læse, selv om bogen kun findes med engelsk tekst.

forts. side 50



R 4
Dauphine
Ondine
Florie
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

Frisia

Vognmagergade 2 tlf. MI 2233

Hellerup Motor Co.

Strandvejen 70 tlf. HE 3555 - 3530
Hellerup

ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

Lund Nielsen

Tingvej 8 . S . tlf. SU 5610 - 6041

SJÆLLAND

O. Daniel Jensen

Nygade 3 . Frederikssund . tlf. 324

Helge Jensen

Præstøvej 106-108 tlf. 723035
Næstved

Aage Christiansen

»Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen

Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
Roskilde

Gunnar Jensen

Autohuset

Sorø tlf. 667

Knud Sørensen

Auto- og Motorcykelforretning
Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan

»Maribo« A/S

tlf. 179 - 458

Axel Reiths

Nykøbing Falster tlf. 851137

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

Holmberg & Christensen

Vesterbrogade 2 A tlf. 27124 - 36751
Nørresundby

A. P. Rasmussen

Skjern tlf. 262

*Forhandlerlisten er ikke en fortegnelse
over samtlige forhandlere*

let at overskue idag. Måske bliver branchens vigtigste opgave i nær fremtid af politisk art. Hvad der vil ske, hvis vejnettet ikke udvikles hurtigt nok, er ikke svært at se. Europa er hurtigt på vej til at blive lige så følsomt overfor konjunkturerne indenfor bilindustrien, som USA har været det i mange år.

Årbogen tager imidlertid alle sider af denne verdens største branche op til behandling, og ikke mindst sporten får hvad den kan tilkomme. De store Grand Prix's er fuldt dækket, og Michel May har skrevet en interessant og tankevækkende artikel om Formel Junior klassens udvikling.

Auto Jahr er hvad udstyr angår en bog i topklasse - udsøgte billeder i fremragende gengivelse. Som sagt ved en tidligere lejlighed: køber man kun een bilbog om året, kan der ikke være meget tvivl om, at valget må falde på Auto Jahr, der som »Automobile Year« også findes med engelsk tekst. (Kr. 42,-).

ALFRED NEUBAUER: Herr über
1000 PS.

Rennleiteren fra Mercedes behøver ingen nærmere præsentation. Med 300 punds egenvægt kan man ligefrem se på Neubauer, at han må have samlet sig stof til mindst et par bøger, (den første hed »Männer, Frauen und Motoren«). I opus 2 får vi tiden fra 1945 til 59 samt en hel masse spredte erindringer fra tiden før 1939. Med intimt kendskab til mange af de skiftende tiders kørere tegner han en række levende og præcise portrætter, der ikke alle er lige elskværdige. Le Mans katastrofen i 1955 sker bogstavelig talt lige for øjnene af ham. Det gamle problem: Kunne Mike Hawthornes kørsel kritiseres, spøger mellem linjerne, men der nævnes ingen navne. På dette punkt forfalder Neubauer som flere andre før ham til at foretrække det sensationelle for det saglige. Årsagssammenhængen mellem uheld og katastrofe var i Le Mans så utopisk, at det altid må få alvorlig slagside med den slags efterfølgende placeringer af årsager og ansvar. (Kr. 32,-).

forts. næste side



**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 Vermlandsgade 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 Alekestevvej 150 Vanløse tlf. DA 150
E. ROED-SØRENSEN A/S Rantzaustræde 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 Faxev Haslev tlf. 294 - 1260
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 8531 55
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
Auto-Centralen Hobro tlf. 21444
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

A. Andersen
Skjernvej 7-9 . Tarm . tlf. 123
Østergade 77 . Skjern . tlf. 721

Auto-huset
Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*

VERDENS SPORTSVOGNE

(Richard Hough)

Bortset fra at forfatteren som alle sine forgængere i emnet må opgive at definere, hvad man forstår ved en sportsvogn, er han særdeles godt orienteret om, hvad der i praksis falder ind under begrebet.

Bogen er delt i 3 hovedafsnit: først en gennemgang af de mere bemærkelsesværdige sportsvogne, derefter et halvt hundrede sider med korte specifikationer af nogenlunde alt, hvad der kan falde ind under begrebet sportsvogn - isprængt gamle bilannoncer, der til tider er højst grinagtige. Det vil være helt galt at anse moderne salgsmetoder for mere beregnende, end man tillod sig i gamle dage. Bugatti og konsorter har så sandelig ikke nægtet sig noget, når det gjaldt om at tage psykologien i reklamens tjeneste.

En annonce for »Marmon Straight Eight« på side 124 er en cocktail bestående af lige dele sex, acceleration og de ti bud. Bogens sidste afsnit er helliget en gennemgang af de klassiske løb. Man skal nok være »bidt« i så høj grad, at ens omgivelser vil betegne det som skambidt for at begejstres over samtlige afsnit i denne bog. (Kr. 44,10).

Bøgerne er tilsendt fra Knud Rasmussen boghandel, Vesterbrogade 60, København V, der også har sendt os en ny bog om moderne chassiskonstruktion og den er så fortrinlig at vi vender tilbage til den med fuldt honnør i en rigtig artikel.

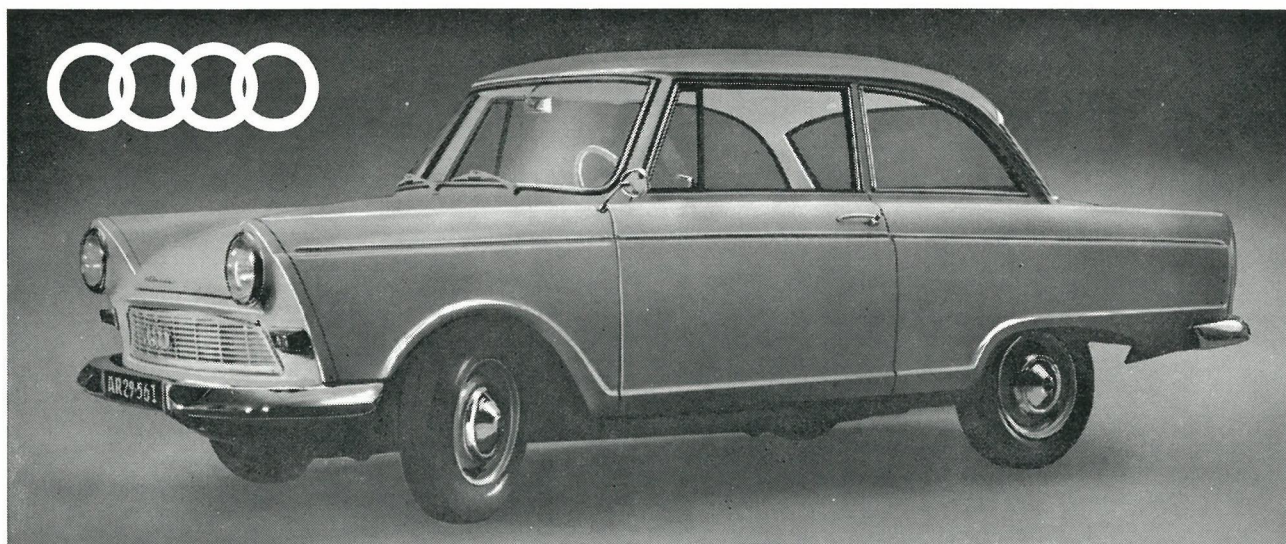


- Er det noget alvorligt, Svend Aage..?

mere plads for pengene

og egenskaber
som

en sportsvogn



5 personer - kæmpe bagagerum - forhjulstræk - chassisramme - 39 HK - tophastighed ca. 120 km/t - fra 0-80 km/t på 15 sek. - LUBRIMAT: sensationelt, nyt smøresystem - fuldsynkroniseret gearkasse - tandstangsstyring og alt, hvad der hører til en rigtig bil.
for kun (excl. lev.omkostn.) **kr. 14.795**

DKW

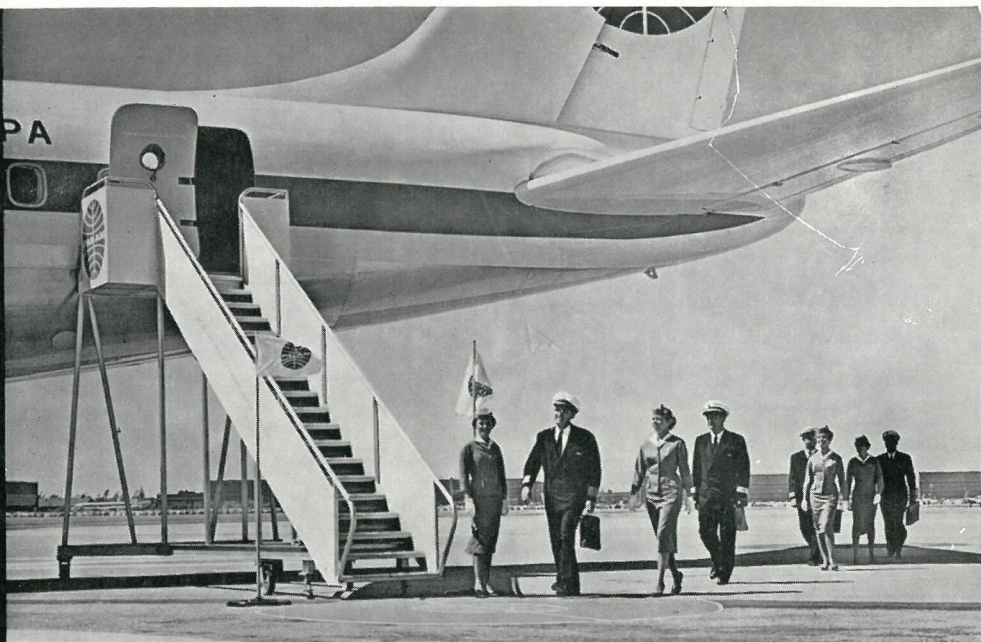
JUNIOR

vidste De: at DKW Junior fremstilles i Vest-Tyskland på verdens mest moderne bilfabrik og er nr. 2 i sin klasse på den vest-tyske salgsliste.



BOHNSTEDT - PETERSEN A/S · HILLERØD

PAN
AMERICAN
byder Dem
en uvurderlig
fordel
den største
erfaring...



og
serverer
den mest
himmelske
mad!

