

4. ÅRG. NR. 6 JUNI 1962 PRIS KR. 4,00

Fart & Form

ALT OM BILEN

Prøvekørsel af
Ford Zodiac Mk. III

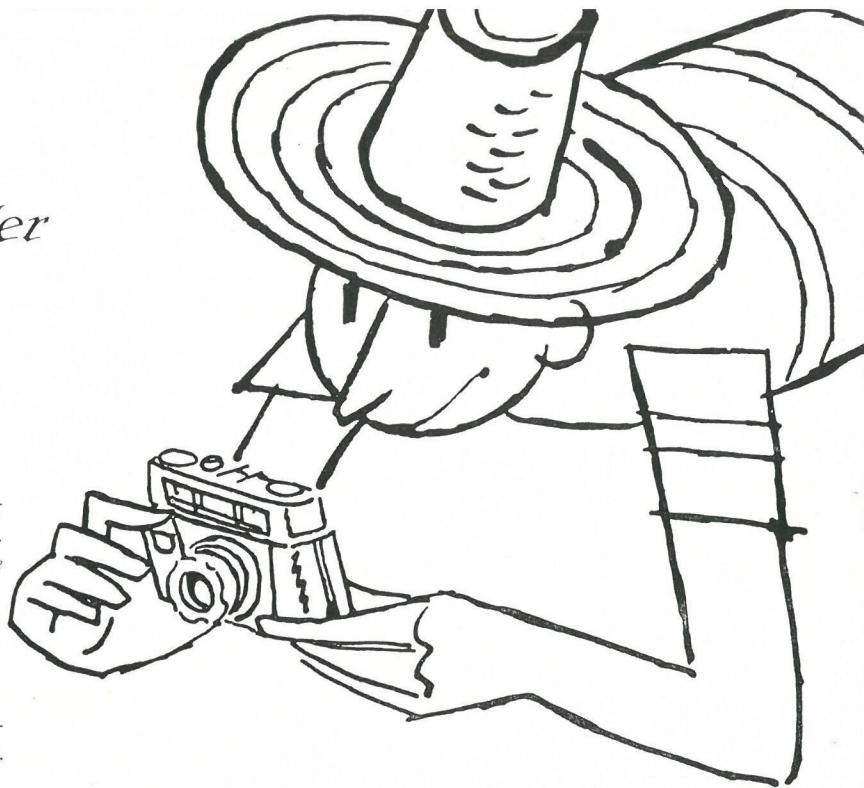
Åbningsløb på Roskilde Ring

Daimler-Benz Museum



De husker... men kameraet fastholder de lyse minder

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Bil-make-up !!! (Foto: Erik Gleie)

Indholdsfortegnelse:

J. Voigt-Nielsen og Franz Giersing prøvekører	
FORD ZODIAC Mk. III	4
Tøjet til bilen	9
Sådan forulykkede BLUE-BIRD	10
Feriers belastninger	13
Nye bilmodeller	14
Daimler-Benz Museum	16
Sæsonpremiere på Roskilde Ring	20
Raymond Loewy: Geni eller charlatan?	22
Ulla Boyander og onkel Victor	24
Nye bøger	25
Danske bilimportører I	27
Forhandlerlister	28-38

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.

Fart & Form

ALT OM BILEN

Af dæk afhænger alt

Hvis der er noget en bilist forsømmer, er det hans bils dæk. Så længe vognen er ny, er ejeren flink til at kigge efter vand, olie og passe smøring og luft i ringene, men efterhånden som tiden går og lakken slides, ofrer han kun det nødvendigeste sin opmærksomhed. Indenfor det nødvendigeste hører dækkene sjældent.

Hvem ser for eksempel efter småsten og eventuelle søm i dækket? Hvem kikker efter slid i dækmønstret?

Hvis en bilist vidste hvor megen omhu dækfabrikanter lægger i dækfremstillingen, og hvis han vidste hvor meget lufttrykket betyder for en bils køreegenskaber, ville han mindst én gang om ugen kontrollere sine dæk.

Et bildæk er konstrueret til et ganske bestemt tryk. Et dæk er ikke bare et dæk. Der er stor forskel på de forskellige mærker og typer. Der er så stor forskel, at man helt og fuldstændigt kan forandre en bils køreegenskaber ved at montere andre dæk end dem, fabrikken har påsat. Det gælder for eksempel de berømte Michelin X dæk og de nye franske Kléber Colombes V-10 dæk. Nye lavtryksdæk med meget stor bideevne, stor evne for at absorbere ujævnheder, stor bremse- og akcelerationsevne og enestående evne til at klare vanskelige manøvrer i fedtet føre.

Disse dæk har tyndere og mere bøjelige sider end normale dæk. Dækkenes egenskaber er så fremtrædende, at de gør bilens opførsel væsentlig forskellig. Man skal vænne sig til dem, og man skal ikke fra første sekund udnytte de gode egenskaber til den yderste grænse. Frem for alt skal man passe lufttrykket i dækkene, for holder man sig ikke indenfor de opgivne trykmål, går de gode egenskaber fløjten og dækket vil blive slidt unormalt hurtigt.



FORD ZODIAC MARK III

Europæisk spring-
bræt til
"The american way
of life"

Den oprindelige prognose for personvognssalget på det danske marked i 1962 spåede, at der i år ville blive solgt i alt ca. 80.000 nye vogne. OMS-forhandlingerne i marts satte imidlertid ekstra skub i afsætningen, og mand og mand imellem var man bilbranchen enige om, at regeringen takket være afsætningen i marts måned nu sad inde med rekorden som landets bedste bilsælger. Der er i dag folk, der regner med, at den opstillede 1962-prognose vil blive overskredet med næsten 10.000 vogne, selv om OMS'en skulle vise sig at blive vedtaget.

Prøvekørsel af J. Voigt-Nielsen og Franz Giersing

Mange vil i år for første gang få råd til at anskaffe sig en vogn, og andre vil for første gang blive i stand til at skifte den gamle ud med en større og hurtigere. Den sidstnævnte kategori må have vogne som de nye Zephyr- og Zodiac-modeller i kikkerten, biler der i størrelse og komfort ligger tæt på de amerikanske.

Med Zodiac mark III rykker en ny europæisk Ford ind mellem de vogne, der let går op på over 150 km/t., som accelererer den onde et øre af, men som i kurver og tæt trafik må finde sig i at blive kørt agterud.

Zodiac-karosseriet er i hovedtræk identisk med de nye Zephyr-model-

ler, hvoraf Zephyr 4 afløser den gamle Consul, mens den 6-cylindrede nu hedder Zephyr 6. Zodiac'en kan kendes på sine fire frontlygter, der er monteret i en amerikaniseret kølergrill samt den ekstra siderude mellem bagdørene og bagruden. Ford Dagenhams store serie er mod disse vogne kommet en klasse op også rent prismæssigt, og Zephyr 6 og Zodiac vil fremover sikkert vise sig som særdeles kompetente konkurrenter til Opel Kaptajn. Zodiac'en skulle i kraft af prisforskellen endog kunne gøre sig håb om at blive et af de iøvrigt få alternativer til Mercedes Benz 190. Om Zephyr 4 til 24.800 kr. derimod har så forfærdelig stor interesse ved siden af de billigere, men meget attraktive vogne som Consul 315 og Taunus 17M synes mere tvivlsomt.

I sine elementære dele er både de 4- og 6-cylindrede motorer identisk med

de hidtil benyttede, men specielt for Zodiac mark III's vedkommende viser den sig i praksis at være undergået et så vellykket udviklingsarbejde, at den ikke er til at kende igen. Skønt der stadig kun er monteret en enkelt Zenith faldstrømskarburator, er motoreffekten forøget med 28%, opnået ved at ændre tvillinge-indsugningsportenes udformning og diameter og montere større indsugnings- og udstødningsventiler. Kompressionen er forøget fra 7,8 til 8,3:1, men ligger altså fortsat relativt lavt. Hoved- og plejlstangslejer er nu forsynet med blybronzeskåle, og selve plejlstangshovederne og boltene er kraftigere dimensioneret.

Det er ganske interessant at se, hvor meget der er opnået ved at ændre det hidtidige udblæsningssystem, hvor Ford opgiver en gevinst på ikke mindre end 5,5 hk. Med dette in mente var det måske alligevel klogt at ofre en Abarth



udblæsning på sin egen vogn, hvis det gamle udblæsningssystem har set sine bedste dage. I Zodiac'en er udblæsningen delt op i to helt separate systemer, der hver betjener 3 cylindre. De to udblæsningsrør føres bagud side om side gennem venstre side af kardantunnelen, og selve kardanakslen ligger et par centimeter forskudt til højre, således at forbindelsen mellem differentialhusets spidshjul og gearkasse/motor – der er monteret med samme forskydning – beskriver en ret linje parallelt med vognens længdeakse. Det ville være helt forkert at betegne den nye motor som en tunet version af den gamle, der nok er blevet »taget under behandling« så den maksimale ydelse er steget kraftigt, men tillige er blevet langt mere elastisk. Stik mod sædvane er forøgelsen af effekten blevet ledsaget af en betydelig fladere momentkurve, og mens den gamle motor kun nåede op over 18.0 kg/m i området fra 1400-2600 omdrejninger, ligger den nye motor over 18.0 kg/m i hele området fra 800-4100 omdrejninger. Det maksimale drejningsmoment andrager 19.3 kg/m ved 2400 omdrejninger. Hvis de foretagne forandringer i motoren overhovedet tør betegnes som tuning, er det i alt fald tuning uden fårer.

De to udblæsningsrør fører bagud til to sammenbyggede lydpotter, der er placeret på tværs i vognen bag bagsakslen, og med udblæsning i hver sin side af bagvognen under kofangeren. Den gamle 3-trinsgearkasse er nu afløst af en nykonstrueret, fuldsynkroniseret 4-trins. Den betjenes med ratgear, og sædebredden taget i betragtning er et ratgear vel på sin plads. Der er i alt fald *endnu* ingen mulighed for at få vognen leveret med guldgear.

KØRESTILLINGEN IKKE TILSTRÆKKELIGT GENNEMTÆNKT

Bevægelserne i gearstangen er lovlige store, navnlig i betragtning af det meget lave, stærkt hældende og for blødt polstrede forsæde. En passager befinder sig godt i forsædet, men føreren giver det altfor ringe assistance. Vi er ikke alene om denne opfattelse, for et anset engelsk motorblad mente endog, at det hårdere polstrede forsæde i Zephyr 4 burde være ikke mindre end 5 cm. højere. Der kunne opnås flere andre forbedringer ved en fuldstændig nykonstruktion af dette voluminøse sæde, der optager så megen plads, at der er mindre fodplads til bagsædepassagererne end i flere mini-vogne.

Pedalerne er ikke fuldt tilfredsstillende. For speederpædalens vedkommende fandt vi progressionen i første del af speedertrækket for kraftigt og for svagt i sidste ende. En sådan speeder-karakteristik er glimrende til rekordforsøg, men bestemt ikke velegnede i en luksusvogn, der skal kunne føre sig fornemt frem gennem trafikken. Under langsom kørsel vil ganske minimale ændringer af speedertrykket betyde en kraftig ændring i hastigheden, og det hele ender let med, at der opstår større eller mindre tryk i transmissionen, inden man har fundet den rigtige dosering. Selve speedertrækket er iøvrigt helt nyt og konstrueret med henblik på at undgå ukontrolable vridninger i de



»Klar til optagelse!«

enkelte forbindelsesstænger. Konstruktionen tager sig robust ud og ville sikkert uden vanskelighed virke præcist, selvom der var monteret 2 karburatorer. Denne mulighed er måske den dybere årsag til, at den gamle konstruktion er blevet ændret.

Pedalerne på kobling og fodbremse var heller ikke særlig heldige, idet selve trædepladerne burde stå mere lodret, således at man ikke risikerer, at foden, specielt hvis skosålen er våd, glider hen over pedalen. Risikoen herfor hænger sammen med den lave og tilbagelænedede kørestilling, der ikke lader sig afhjælpe, idet ryglænet ikke kan justeres. Af styringsmæssige grunde havde det været rart at have rattet på større afstand, men det lader sig ikke gøre af hensyn til ratgearet.

Hvad hjulophængningen angår er der naturligvis fortil stadig anvendt »fjederben« af McPherson-strut-typen, men selve strutten er nu monteret med større hældning ind mod vognmidten, således at de sidekræfter, der ved ekstrem hård kørsel i kurver kan fastlåse den frie teleskopiske føring og dermed fjederene, bliver reduceret. De to fjederben er kombineret med enkelte, lavt monterede tværarme, der igen er forbundet med en krængningsstabilisator. Baghjulene er ophængt i en stiv bagaksel med langsgående halvelliptiske bladfjedere, og mellem hvert fjeder-

blad ligger en tyk lamel af butylgummi. Der er ligeledes anvendt butylgummi i fjedrenes forreste ophæng i det selvbærende karrosseri. Her som på utallige andre punkter er der ofret stor opmærksomhed på at forhindre forplantning af vejstøj til vognens indre, og sammenligner man støjniveauet i de første selvbærende karrosserier med Zodiac'en er det virkelig imponerende, hvad der er opnået.

KØREEGENSKABER SOM EN AMERIKANER

Den gamle velkendte trommen mellem undervogn og vejbanen er i Zodiac'en totalt fjernet.

På forhjulene er naturligvis monteret servoassisterede skivebremses, der blokerer næsten samtidigt med baghjulsbremserne. Styretøjet er af den letløbende kugleomløbstype og af den såkaldte progressive type, hvor udvekslingsforholdet øges, jo mere rattet drejes. Der skal dog fire ratomdrejninger til at udføre den fulde styrebevægelse, og i betragtning af vognens tophastighed, må udvekslingsforholdet siges at være mere amerikansk end egentlig hensigtsmæssigt. En servoassisteret mere direkte udveksling havde været at foretrække. Vendediameteren ligger på



Cheese!

godt 11 meter, og i betragtning af vognens størrelse, må dette betegnes som et fint resultat.

Affjedringen ligger absolut på den bløde side – fjederfrekvensen er for fjedrenes vedkommende reduceret fra 69 egensvingninger/min. på den tidligere model til nu 65, og for bagfjedrenes vedkommende fra tidligere 75.5 til nu 70. Med så blød en affjedring er krængningen udpræget under friskere kørsel trods krængningsstabilisatoren, men indenfor sin type og ikke mindst i betragtning af den konventionelle konstruktion, er vognen særdeles godt affjedret, i den forstand, at den er komfortabel også på dårlig belægning, selv for folk der er tilbøjelige til at få køresyge i blødt affjedrede vogne. På nogle elendige storhullede rester af en gammel tysk startbane var Zodiac'ens præstationer helt i topklasse. På grund af den bløde affjedring er det ved kørsel gennem kurver krængningen der bestemmer tempoet og lukker af for mere detaljerede indtryk af køreegenskaberne.

Accelerationsegenskaberne får man derimod eftertrykkelig beviser på. 2. gearet kunne nok have tålt at være en smule højere, men 3. gearet er formidabelt takket være den flade momentkurve. Først ved en effektiv hastighed på 130 km/t. er dette gear opbrugt, og det egner sig altså fortrinligt som overhalingsgear selv under hurtig kørsel.

De forbedrede accelerationstider skyldes naturligvis også den nye 4-trins gearkasse, og f.eks. er accelerationstiden fra 0–120 km/t. forbedret med 15 sekunder, og dette til trods for den nye vogns større vægt.

Kørerstillingen er ikke helt vellykket – ratgearet gør det vanskeligt at komme i den rigtige afstand fra rattet – polstringen giver ikke føreren tilstrækkelig assistance – speederens progression ikke afstemt med vogntypen og pedalerne burde stå mere lodret.



Vindstøjen ligger nok lidt højere end normalt, men sammenligningsgrundlaget vakler, da der er få moderne vogne med 4 døre og 6 sideruder, hvortil kommer ventilationsruderne i de forreste sideruder. For- og bagruden har dobbelt krumning, og sideruderne har enkelt-krumning.

INTERIØR OG UDSKYR

I Zephyr-modellerne virker interiøret noget amerikaniseret, medmindre man flottes sig med den lækre helulndne Bedford Cord, som er standardudstyr på Zodiac, men koster ekstra i Zephyrerne. Såvidt som til baklygte, ratlås, sovebeslag og demister på bagruden strækker Zodiac'ens udstyr sig ikke, men det bør til gengæld fremhæves, at der er indbygget midterarmlede både på for- og bagsæde samt kontakter til trinløst variabel betjening både af instrumentbelysningens styrke og viskernes hastighed. Også klimaanlægget bør fremhæves både på grund af den gennemtænkte funktion og den lette betjening. Under instrumentbordet er monteret to store drejelige rosetter med »klik« for hver position, således at det også er let at finde de ønskede positioner i mørke. Den venstre roset sørger for klimaet til benene, mens den højre regulerer lufttilførslen til forruden. Temperaturen kan reguleres individuelt, og systemet virker godt selv uden blæser, der iøvrigt arbejder så lydløst, at man selv under langsom kørsel ikke kan høre den. En advarselsslampe minder føreren om, at den er igang.

Formgivningen virker særlig vellykket for bagpartiets vedkommende, der kan minde stærkt om den store Lancia, navnlig Zephyr-modellerne. Ved formgivningen af forpartiet har det naturligvis været et handicap, at traditionen kræver forskellige kølerpartier på de 3 modeller, uden at man har ment at kunne ofre specielle karosseridele til hver enkelt. Formgivningen må her blive et kompromis, der for Zephyr 4's vedkommende virker meget robust og

Fortsættes side 31.

Tekniske specifikationer og prøveresultater for

Ford Zodiac



Motor: 6-cylindret, vandkølet rækkemotor med topventiler og tvillinge-porte. Boring: 82,6 mm, slaglængde: 79,5 mm, slagvolumen: 2.553 ccm. Krumtap monteret i 4 hoved-lejer. Kompressionsforhold 8,3 : 1, tændingsfølge: 1, 5, 3, 6, 2, 4. Maksimale ydelser: 115 hk brutto - 109 hk netto ved 4.900 o.p.m. Drejningsmoment 19,3 kg/m ved 2.400 o.p.m., begge SAE normer. Enkelt Zenith faldstrømskarburator type 42 WIA-2. Mekanisk benzinpumpe, udvendig monteret. Full-flow-oliefilter. Tændrør: Champion N 8 B 14 mm eller tilsvarende. Kapaciteter: benzintank 57 liter, oliesump: 4 liter, gearkasse: 2,3 liter, køler: 11,9 liter.

Transmission: Tør enpladekobling, der aktiveres hydraulisk, fuldsynchroniseret, 4-trins gearkasse med ratgear. Udvekslingsforhold:

	Gearkasse:	Kron- og spidshjul:	Overall:
1. gear	3,16 : 1	x 3,545 : 1	= 11,23 : 1
2. gear	2,21 : 1	x 3,545 : 1	= 7,86 : 1
3. gear	1,41 : 1	x 3,545 : 1	= 5,01 : 1
4. gear	1,00 : 1	x 3,545 : 1	= 3,55 : 1

1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til 32,5 km/t.

Chassis og karrosseri: Selvbærende, helsvejet stålkarrosseri. Forhjul uafhængig ophængt i McPherson fjederben og enkelt tværm, krængningsstabilisator monteret. Baghjul ophængt i stiv bagaksel monteret i langsgående, halvelliptiske bladfjedre med gummi-mellemlæg. Fortil er teleskopstøddæmpere hovedbestanddelen af selve fjederbenet, bagtil er monteret svingarms-støddæmpere. Forhjulsbremserne er Girling skivebremser med servo, bagtil tromlebremser. Mekanisk håndbremse til baghjul aktiveres fra instrumentbrættet. Dækdimension: 640 x 13, Firestone nylon-spørt. Dæktryk ved normal kørsel 24 lbs. for og bag. Under accelerationsprøverne er anvendt 4-5 lbs. overtryk. Vendediameter: 11,1 meter.

Mål og vægt: Hjulafstand 2,718 m, længde 4,58 m, bredde 1,75 m, højde ubelastet 1,46 m, sporvidde foran 1,35 m, sporvidde bag 1,32 m, vægtfordeling: ca. 53,5 % på forhjulene. Egenvægt incl. fuld tank og sædvanligt udstyr iflg. vor autoriserede vejer: 1288 kg.

Tolerancer m. v.: Ventilolerance ved normal driftstemperatur 0,356 mm. Tændrørs-elektrodeafstand: 0,6 til 0,7 mm. Platinafstand: 0,356 til 0,406 mm. Fortænding: 8°. Forhjuljustering: spidsning 1,5 til 4,8 mm, camber 1° 37' til 2° 37', castor ÷ 0° 19' til + 0° 41'.

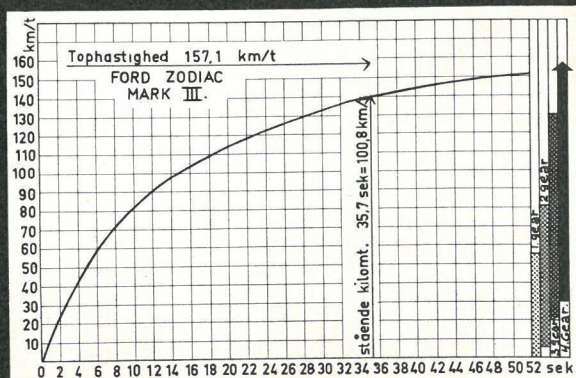
Udstyr: Helulden Bedford Cord på sæder og ryglæn, øvrigt kunstlæder. Gulvtæpper med filtunderlag, selvudlødende alvisere på ratstammens venstre side, nedblændingskontakt tv. for kobling, speedometer med triptæller, benzinur og kølevandstermometer, sædvanlige advarselslys samt advarselslys for olietryk, fjernlys og klimaanlæggets blæser, pushpull kontakt til parkeringslys og projektorer med indbygget rheostat til dæmpning af instrumentbelysning, variabel viskerhastighed via kontakt med indbygget sprinklerpumpe, elektrisk ur samt cigarettænder med indirekte belysning, stort forsænkeligt handskerum med automatisk belysning og lås, askebæger i instrumentbord og midt på bagsædet, dobbelte solskærme med spejl, bakspejl med afblænding, automatisk indv. belysning fortil, manuelt betjent bagtil, fuld udbygget klimaanlæg, beslag for sikkerhedsseler er monteret, udvendige dørlåse i begge fordøre, alle døre med børnesikring.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

0- 40 km/t (speedometer ca. 41 km/t)	3,6 sek.
0- 60 " (" " " 65 ")	6,1 " "
0- 80 " (" " " 85 ")	9,7 " "
0-100 " (" " " 103 ")	14,6 " "
0-120 " (" " " 127 ")	22,5 " "
0-140 " (" " " 150 ")	35,6 " "
Tophastighed gennemsnit af flere forsøg	157,1 km/t
Stående kilometer 35,7 sekund, svarende til	100,8 " "

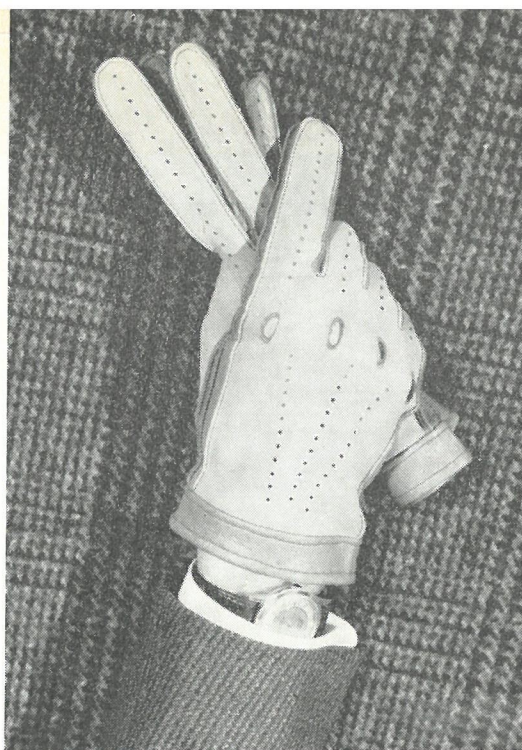
Pris:

Ford Zodiac mark III kr. 30.676 excl. levering.
(Zephyr 4 kr. 24.800 og Zephyr 6 kr. 27.200)
Importør: Ford Motor Company A/S, København SV.



BIL

TØJ

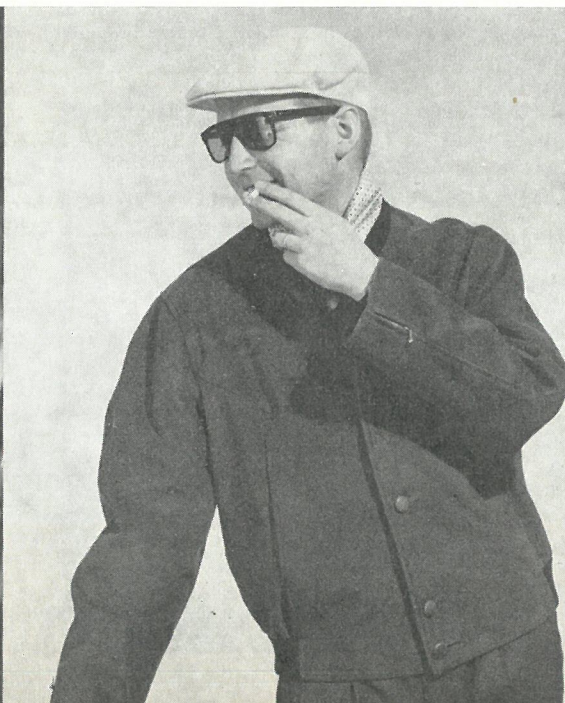
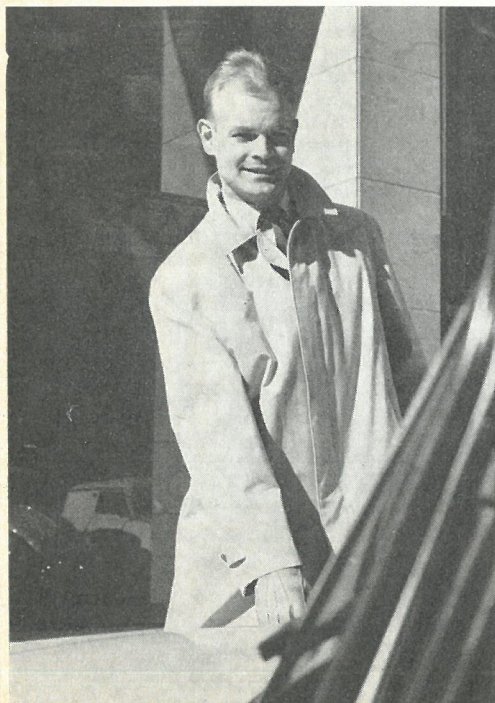


Nye handsker med indbyggede huller. Man har her især tænkt på bilisten, for overvældende varme er de meget perforerede handsker jo ikke. Til gengæld holder nappaskindet godt på rattet.

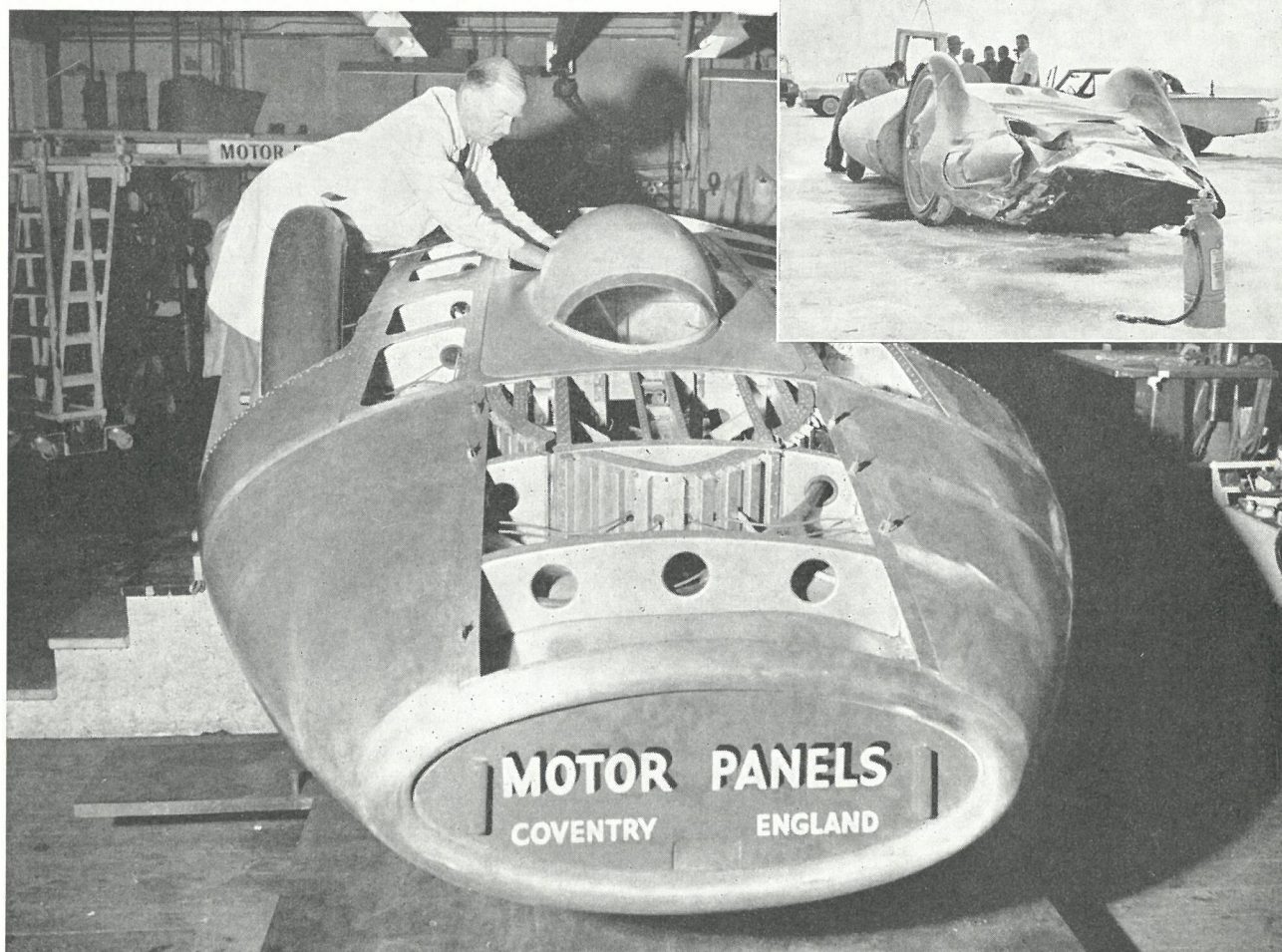
Moden i biler og tøj har faktisk fulgt en fælles udvikling siden bilernes barndom. De gamle Bugatti og Daimler-Benz var jo udpræget håndskrædderi, som tillige dominerede i beklædningsbranchen. Men da Henry Ford fik den geniale idé at fremstille konfektionerede biler på samlebånd, begyndte også tøjet at erobre massemarkedet med stormskridt.

I begyndelsen var hverken bil eller tøj fra samlebåndene særlig modepræget, men i dag spiller stilen en alt afgørende rolle. Designere som Balmain og Pininfarina præger dagliglivet for millioner af mennesker — og det skal man ikke være kede af. Man føler sig godt tilpas, når man er godt klædt. Enten i bil eller i tøj! — Fotos på denne side er fra Dansk Herremoderåds forårs-opvisning.

Herunder til venstre: De nye frakker følger ligesom habiternes letvægtsparolen, og en off white cotton coat som denne vejer frisk udpakket fra kassen 700 gram. Stoffet er bomuld med polyester i poplinvævning. Den tåler nænsom vask, krøller meget lidt og er slidstærk. — Billedet i midten viser en kort duvetinejakke til billbrug. Façon'en er a la tyrol med sin grønne strikkrave og sporty læderknapper. I halsen et let tørklæde og på hovedet en kasket af porøst sommerstof. — Til højre sportsjakken med store tern af oliven og grå tweed. Den er enradet med højt, smalt revers og vaffri naturlige skuldre og har en tilpas løs og rummelig façon. Chaufføren er endvidere iført tyrolerhat, skjortepullover og ascot-tørklæde.



Bluebird var på det nærmeste et vrug efter ulykken, men nu har Motor Panels i Coventry genopbygget vognen til nye verdensrekordforsøg.



Sådan forulykkede BLUEBIRD

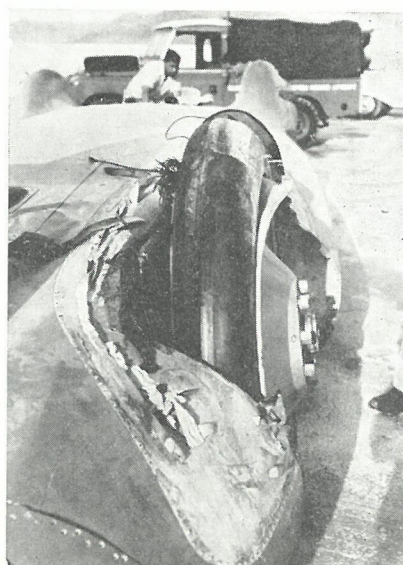
Rapport om Donald Campbells uheld på Bonneville saltsletten i 1960, hvor rekordvognen blev slået til vrug med næsten 500 kms fart - Bluebird er genopbygget, og man har planer om nye verdensrekordforsøg - i Australien.

Det var fredag den 16. september 1960 kl. 6.22. Den verdensberømte engelske racerkører *Donald Campbell* startede på sin femte prøvetur i Bluebird for verdensrekordforsøget til lands.

Vognen kørte bort mod nord - til depotet i den anden ende af banen, hvortil den ankom efter at have været oppe på ca. 480 km/t. Donald Campbell udtrykte tilfredshed med Bluebird's opførsel, og på tilbageturen blev man enige om at prøve en rekordstart for første gang. Men tophastigheden var begrænset til 490 km/t, idet dækkene kun var til prøvebrug og ikke til rekordhastigheder, ligeledes var den aerodynamiske bremse heller ikke statisk prøvebelastet.

Bremserne var bestemt til at holde Bluebird stationær, indtil kompressoren nåede 9.000 omdr/min. for derefter at blive løsnet. Vognen accelererede meget

Bluebirds vognside blev revet op under kolbøtterne hen over Bonneville saltsletten.



hurtigt og var snart ude af syne. Den »trak« en smule til højre, som om den blev presset af den stille brise, der kom fra venstre med ca. 13 sekundmeter.

Intet usædvanligt var ventet, men pludselig blev støvskyen, som Bluebird havde efter sig, større og et blåt lysskær viste sig ovenover.

Konstruktørerne Ken Norris og Leo Villa var de første, der nåede frem til ulykkesstedet. Bluebird var slået til vrug, og i cockpittet sad Donald Campbell og rystede forvirret på hovedet. Han blev ført til det nærmeste hospital, hvor lægerne kunne konstatere, at han var sluppet med en lettere hjernerystelse og et forskåret øre.

Da teknikerne - nogle timer senere - var kommet sig efter choket, kørte de ud langs prøvestrækningen for at måle op og fotografere alt, der kunne bruges til opklaring af uheldet.

Som vist på tegningen førte sporene efter Bluebird's dæk gradvis til højre, således at hjulene i venstre side krydse oliemarkeringslinien (for midten af banen) ved 0,3 mile mærket og fortsatte ud over den planerede bane til sletten ved siden af, der ikke var brugbar til store hastigheder. Sporene førte videre til 1,3 mile mærket – her pegede venstrehjulssporene mod markeringslinien, som normalt er dækket af et fint lag salt. Dette var imidlertid væk på samme måde som efter hjulspin.

Nu drejede sporene lidt mod venstre og blev så kraftigere op til 1,7 mile, hvor fire individuelle spor dukkede op. Højrehjulssporene blev tydeligere og venstresiden tilsvarende svagere op til 2 miles, da alle spor ophørte. Vragdele lå spredt over et meget stort område. Nøjagtig 88 yards (ca. 80 meter) fra hjulsporene lå fire aftagelige dækplader fra hjulene og et stykke derfra nogle $\frac{1}{4}$ " bolte.

Næsten 200 meter væk fandt teknikerne to huller med blå maling og gummi-stykker, som bekræftede, at Bluebird havde ramt jorden både med for- og bagenden. 20 yards længere fremme var der yderligere tre huller, og man kunne heraf fastslå, at vognen også har haft den ene side mod jorden og derefter bevæget sig i en lang S-formet bane for tilsidst at standse ca. 411 meter fra det sted, hvor rekordvognen kom ud af kurs.

Karosseriet var slemt beskadiget langs højre side. Hjulene var brækket af sammen med de gennemgående aksler, knæled og dele af selve hjulophængningen.

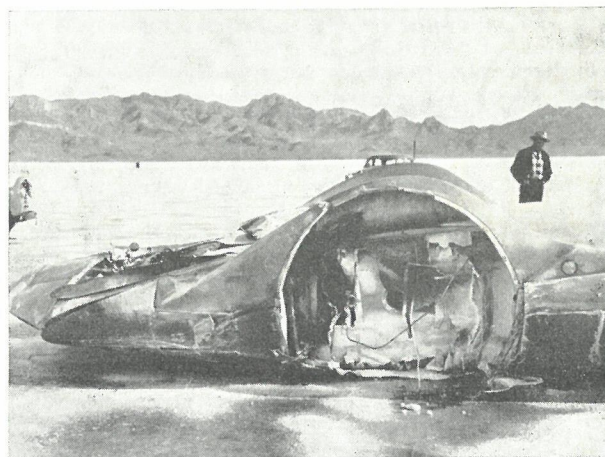
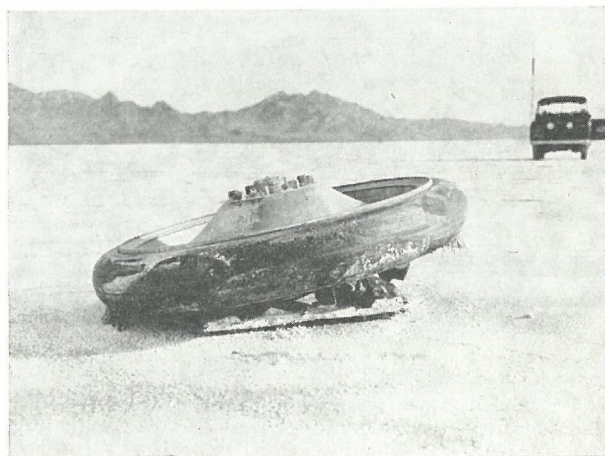
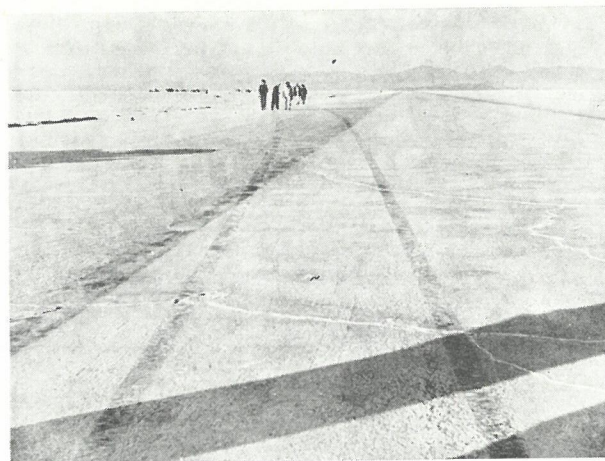
☆

I England prøvede Norris Brothers Ltd. og flere andre, der var med i projekt C. N. 7, at opklare ulykkesårsagen. Donald Campbell kunne ikke huske noget, formentlig på grund af eftervirkninger fra hjernerystelsen, som han pådrog sig ved at slå hovedet mod plexikuplen.

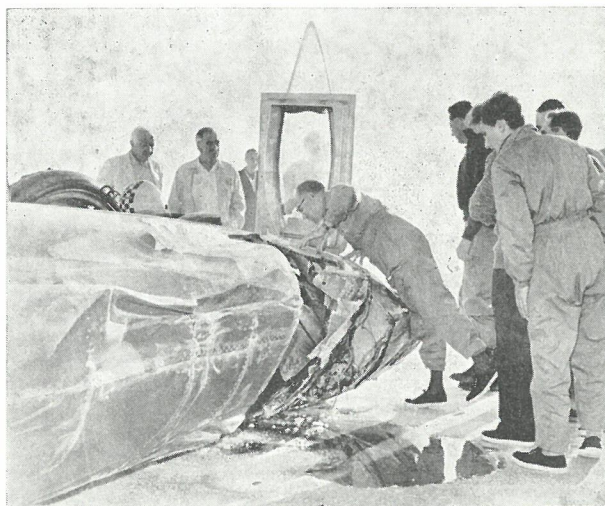
Årsagen til den første afvigelse kan skyldes mange ting. F. eks. har Bluebird ikke kørt parallelt med markeringslinien; vinden stod på tværs kombineret med den store hastighed; mere kraft i det lave gear end ventet, og endnu flere forhold kunne mistænkes for at have spillet ind.

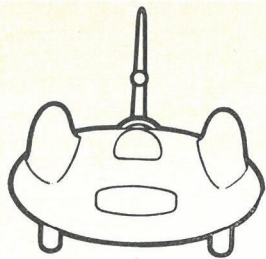
Det næste vigtige punkt var, at 1,3 miles fra start var oliemarkeringslinien fri for salt, muligvis efter hjulspin på de to venstre hjul. Dette ville give højrehjulene evnen til at skubbe vognen mod venstre, hvor den samtidig begyndte et »slide«, som ikke kunne eller i alt fald ikke blev rettet op. »Slidet« fortsatte ind i et spin af tiltagende hastighed, som ødelagde den naturlige aerodynamiske stabilitet. De store hjul havde under normal ligeudkørsel en voldsom gyrovirkning, hvilket var medvirkende til at holde Bluebird i kurs, men samme gyrovirkning pressede også vognens vægt over på det højre hjulpar. Krængningen fortsatte indtil fælgene berørte jordoverfladen, hvorpå Bluebird rullede rundt om sig selv – stadigvæk i 490 kms fart! Ved denne høje hastighed og næsten med bunden i vejret for Donald Campbell sidelæns gennem luften. Vindmodstanden var da

(Fotos udlånt af BP Olie-Kompagniet)

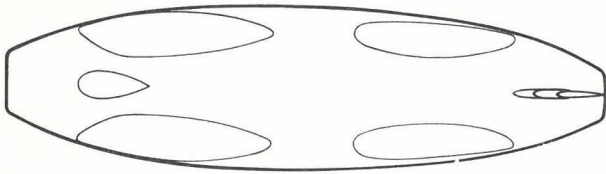
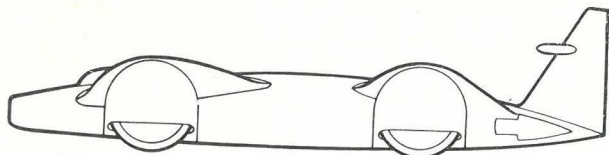


Her er nogle glimt fra haveriet, der blev afslutningen på verdensrekordforsøget i 1960: Øverst de spor, som Bluebird tegnede på saltfladen i ulykkesøjeblikket, derefter et hjul, der blev revet af og slynget langt bort over sletten, billede nr. 3 viser den knuste bagende af rekordvognen og endelig ses det hårdt medtagne forparti, hvor Donald Campbell sad og mirakuløst slap med lettere kvæstelser.





Donald Campbell på Lake Eyre saltsletten i Australien, som han har godkendt til sommerens rekordforsøg. - Til venstre tegninger af den nye Bluebird.



ved at løfte vognen lige i vejret, men den drejede i stedet, og derved blev de fire hjul-dækplader flået af.

Under den første rulning på jorden og gennem luften blev hjulene endnu trukket rundt af motoren, og dette gav kraftige gyrovirkninger i længdeakslen. Hjulene pressedes så langt op mod hjulkasserne, at knæled og nav brækkede fra deres fastgørelsessteder. Nu drejede hjulene frit rundt, og under presset mod karrosseriet »savede« de sig igennem flere steder. Da Bluebird atter ramte jorden, faldt de to højrehjul samt en del af det ødelagte karrosseri af.

☆

Bluebird er blevet genopbygget på ny, og Donald Campbell har lovet de engelske konstruktører, at han i sommer vil slå *John Cobb's* verdensrekord på

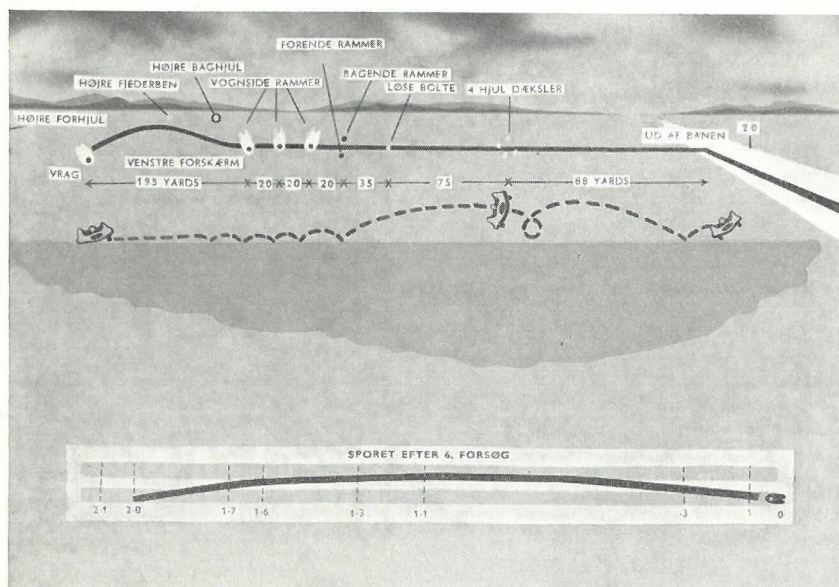
634 km/t. Rekordforsøget skal ikke foregå på Bonneville saltsletten, men på en ny bane i det sydlige Australien ved navn Lake Eyre. Her kan man lægge en bane, der er længere, fastere og mere plan end Bonneville.

Det største problem er banens beliggenhed i et øde og vejløst område. Rekordforsøgene kan kun gennemføres, hvis den australske regering anlægger veje, telefonforbindelser m. v.

Donald Campbell har inspiceret Lake Eyre og haft en samtale med premierminister Menzies, og denne var meget interesseret i planen om at slå verdensrekorden til lands.

Den nye Bluebird er i hovedtrækkene identisk med den, der havarerede i 1960. En af de vigtigste ændringer er en ny halefinne, skabt efter vindtunnelforsøg hos Imperial College of Science. Finnen skal give vognen større retningsstabilitet og er konstrueret således, at den kan afmonteres, hvis den ikke skulle indfri forventningerne.

Benzintankene er omplacerede, så tyngdepunktet rykkes lidt længere frem, differentialerne i gearkassen er selvslæsende, så hjulspin ikke kan bringe vognen ud af styring, og dele som styretøj, hjulophæng o. s. v. er gjort lettere at justere efter de øjeblikkelige behov.



Den øverste tegning viser begivenhedernes rækkefølge, da Bluebird er kommet ud af kurs. - Nederst ses hjulsporene efter 6. forsøg.



Ferietiden betyder på mange måder en belastning for familie bilen ud over det sædvanlige. Lange stræk med topfart, bjergkørsel, fuld last af passagerer og bagage. Det stiller særlige krav til perfekt køling, hvis man ikke vil risikere ubehagelige sammenbrud undervejs, og der er derfor grund til at være særlig opmærksom på køletermostaten.

Dens tilfredsstillende funktion er så afgørende en ting, at periodisk kontrol bør være en selvfølge, men især før sommerens langtur bør værkstedets opmærksomhed henledes på termostaten (eventuelt samtidig med at batteri og tændspole checkes af efter vinterens strabadser).

Ofte vil det ligefrem være en god ide at skifte vognens normale termostat ud med en særlig sommertermostat. Den koster omkring 15 kr., og f.eks. har Smiths og AC-Delco sommertermostater modeller heraf til de fleste gængse europæiske bilmærker.

Feriens belastninger

Flere bilmærker har i de senere år fået en art ganske enkel, progressiv af-fjedring i form af hule eller massive gummiklodser, der først kommer ind i billedet, når vognens blad- eller skrue-fjedre udsættes for kraftige påvirkninger. Det sker jo især i ferietiden, da der oftes køres på sjove, men dårlige veje, og da der med fuld besætning og et par ugers oppakning ofte vil være tale om vægtmæssige belastninger på 3-4 gange det normale.

På ældre vogne kan det knibe for de trætte fjedre at klare arbejdet alene, og derfor har det britiske firma Aeon Products lanceret en serie supplerende, hule gummifjedre, som kan monteres på en lang række vognmærker for 100-200 kr. De boltes fast over bagakslen, så der i ubelastet tilstand er et vist spillerum.

Under normal, daglig kørsel, kommer gummifjedrene kun i arbejde i kurverne, hvor de til gengæld skal have en væsentlig stabiliserende virkning over for sideværts krængning. Under feriebelastningen hjælper de til at give vognen en værdifuld og behagelig sikkerhed og fasthed.

*

Der er ingen grund til her at remse op alle de muligheder for ferie- og campingudstyr, der efterhånden findes. Picnickufferter, flaskegaskomfurer, flaskegaskøleskabe, vandtanke, tagbagagebærere og alt det andet, som enhver kan finde ud af at anskaffe efter behov, lyst og økonomi.

Men lige to ting, som erfaringsmæssigt er gode at have for campingturisterne, fordi de giver en dejlig uafhængighed: Det er en lommelygte og shaver, som er uafhængige af ledninger. Hvad enten man foretrækker batteriudgaverne eller de lidt dyrere lygter og shavere,

der oplades ved byspænding, ofte til flere ugers arbejde ad gangen. Intet er så rart som at kunne finde rundt på en halvmørk campingplads og heller intet som at kunne ankomme dagens mål i nybarberet stand.



Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

Firmaet De kender

*Motoren nynner en kæk melodi
og lyset blinker i lakken,
jeg elsker det danske demokrati
og forårsvinden i nakken –
mit nye tøj er der solstriber i
– læg mærke til snittet i jakken.*



**MØD FORÅRET
MED NYT TØJ...**

DANSK HERREMODERÅD

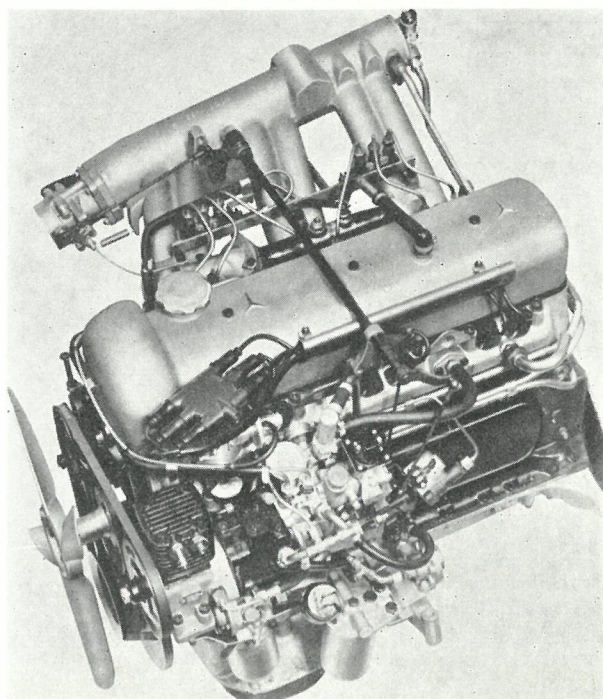
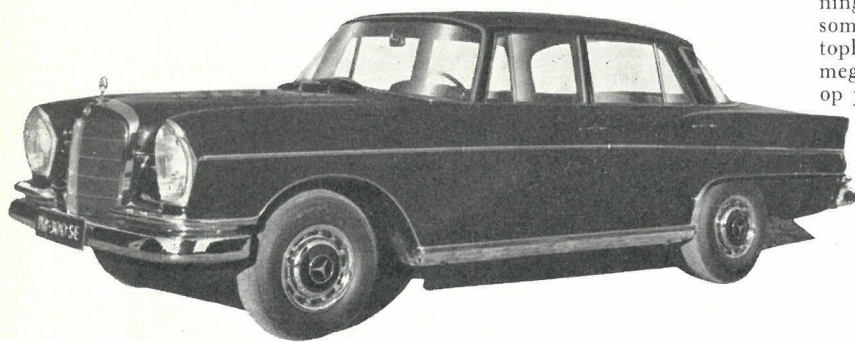
MERCEDES BENZ 300 SE

Vi har haft lejlighed til en kort prøvetur med den nye Mercedes-Benz 300 SE med fuldautomatisk 4-trins transmission, hvor føreren har mulighed for – hvis forholdene gør det opportunt – at underkaste transmissionen en manuel betjening. Accelerationen med det fuldautomatiske gearskifte fuldt tilkoblet var særdeles overbevisende. Den store og ret tunge vogn accelererede fra 0-80 km/t på omkring 9 sek. Med 2 passagerer og fuld tank er den samlede vægt et godt stykke over 1800 kg – egenvægten ligger på knap 1600 kg.

Mercedes 300 SE er forsynet med et nyt luftaffjedrings-system af den såkaldte »halvlukkede« type, hvor hovedparten af affjedringsluften forbliver i kredsløbet, modsat det »åbne« system i den store Borgward. Citroën benytter som bekendt kvælstof i et »lukket« system. Når luft benyttes, er det en fordel at gøre systemet så lukket som muligt, idet risikoen for kondensvand derved formindskes. Mercedes har selvfølgelig truffet særlige sikkerhedsforanstaltninger, der forhindrer systemet i at fryse. Luften tages ind via det opvarmede indsugningsmanifold, og et spritaggregat har direkte til opgave at forhindre frysning i affjedringssystemets rørledninger. Systemet korrigerer automatisk vognens højde over vejbanen, så frihøjden er konstant uanset nyttebelastningen. Højdekorrektionen foregår så hurtigt, at man (i modsætning til de store Citroën-modeller) ikke lægger videre mærke til den.

Mercedes-Benz benytter som bekendt en særlig svingakselophængning bagtil med centralt og lavtliggende drejepunkt. Denne konstruktion tager sigte på at gøre cambervariationerne på baghjulene så små som muligt under affjedringsbevægelserne, og det er klart, at det nye affjedringssystem med konstant højderegulering betyder en yderligere formindskelse af disse variationer.

Mercedes-Benz 300 SE er tyskerens nye flagskib. Prisen nærmer sig 100.000 kr.



300 SE-motoren med benzinindsprøjtning. Den udvikler 185 hk og har et stort drejningsmoment.

Vognen er forsynet med skivebremser på alle 4 hjul, og styretøjet er servoassisteret. Motoren er den velkendte store 3 liters med 6 cylindre og benzinindsprøjtning. Den udvikler i den foreliggende udgave 185 hk og har et stort drejningsmoment. Tophastigheden ligger i al fald på 175 km/t, som fabrikken garanterer, men vi vil tro, at den effektive tophastighed ligger over 180 km/t. Karrosseri og udstyr er meget lig 220 SE; og prisen kommer med omsætningsafgift op på godt 99.000 kr.

Det tør siges at være lidt af en revolution, når General Motors engelske fabrik Vauxhall nu leverer en vogn med omdrejningstæller, skivebremser, tilbagetrækket guldgear med kort gearstang og 82 hk ved 5.200 omdr/min. fra en motor med et slagvolumen på 1508 ccm.

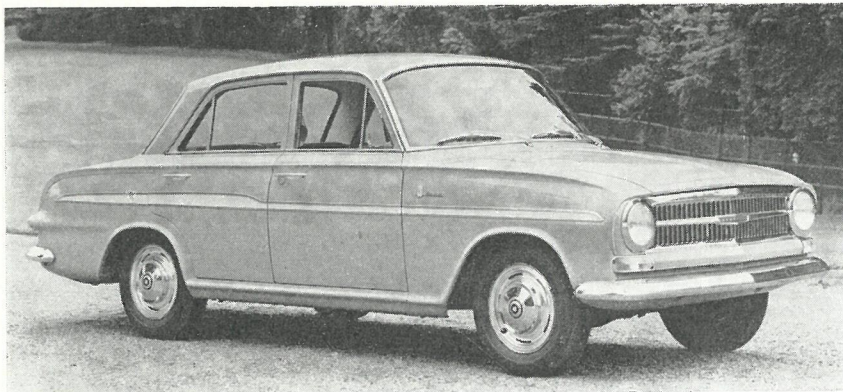
Den nye Vauxhall VX 4/90 har den velkendte 4-cyl. topventilede motor med et svagt overkvadratisk forhold mellem boring og slaglængde og er blevet forsynet med et aluminiumstopstykke, der har muliggjort en forøgelse af kompressionen til 9,3:1. Maksimalydelsen ligger 44 pct. over standardydelsen, og drejningsmomentet lover med 12,6 kgm ved

Vauxhall VX 4/90

2.800 o/m en god acceleration. En så decideret tuning, som der her er tale om, har naturligvis medført ændring af knastakslens profiler, større ventiler og åbnede ventilporte, hvilket er resulteret i forbedret strømning i indsugningen med 30 pct. og i udstødningen med 20 pct. Sportsmotoren er forsynet med to Zenith karburatorer med kølevandstemperede indsugningsrør. Det sidste ser lidt ejendommeligt ud på en sportsmo-

tor, men forbedrer i hvert fald benzinøkonomien.

Vognen har naturligvis helsynkroniseret 4-trins gearkasse, og i modsætning til den almindelige Vauxhall Victor 4 leveres VX 4/90 med 14" hjul (i stedet for 13"). Der er monteret skivebremser med stor diameter på forhjulene. I dag er dette måske knap så sensationelt som det faktum, at hele anlægget er servoassisteret.



VX 4/90 har 82 hk, skivebremser og sportsgear. Pris: 24.595 kr.

Vi håber at kunne bringe en prøvekørsel af den ny kombinerede familie- og sportsbetonede bil, der koster 24.595 kr. Den blev præsenteret på Forum-udstillingen, men leveringerne ventes først at finde sted i slutningen af denne måned.

RENAULT CARAVELLE

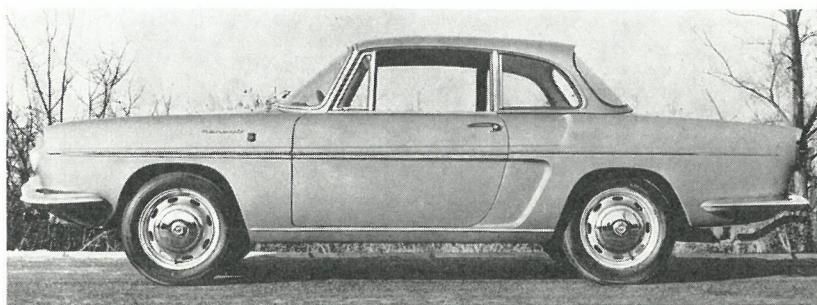
De franske Renault-fabrikker har på automobiludstillingen i Geneve introduceret en ny udgave af sin sportsprægede Floride.

Nyheden er døbt *Caravelle* og er en 4-personers vogn med fast ståltag. Den er forsynet med en nykonstrueret 956 ccm motor, der yder 20 pct. mere end den hidtidige Floride. Boring og slaglængde er 65 x 72 mm og kompressionsforholdet er på ikke mindre end 9,5:1. Maksimaleydelsen er 51 hk (SAE) ved 5.500 o/m og drejningsmomentet 7,5 kgm ved 3.500 o/m. – Tophastigheden opgives til ca. 135 km i timen.

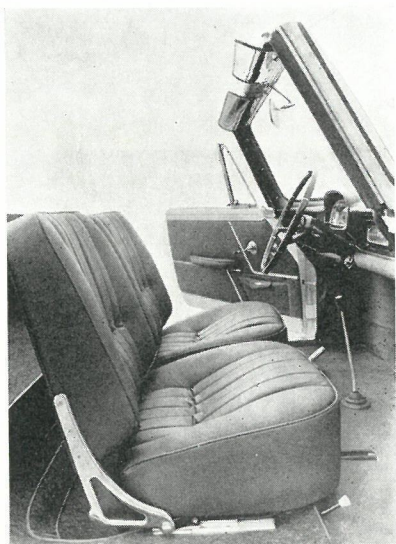
Caravellen har 4-trins gearkasse og skivebremser på alle fire hjul. Hjulophængningen er også ny, og kølesystemet er magen til det, der anvendes i den lille Renault 4.

Floride vil fortsat blive fremstillet som cabriolet – med den ny motor, skivebremser og de øvrige mekaniske nyheder.

Priserne på de to Renault-modeller kendes endnu ikke, men kommer utvivlsomt til at ligge i et noget højere prislæg. De første eksemplarer ventes hertil i løbet af sommeren.



Caravelle med fast ståltag og fire siddepladser.

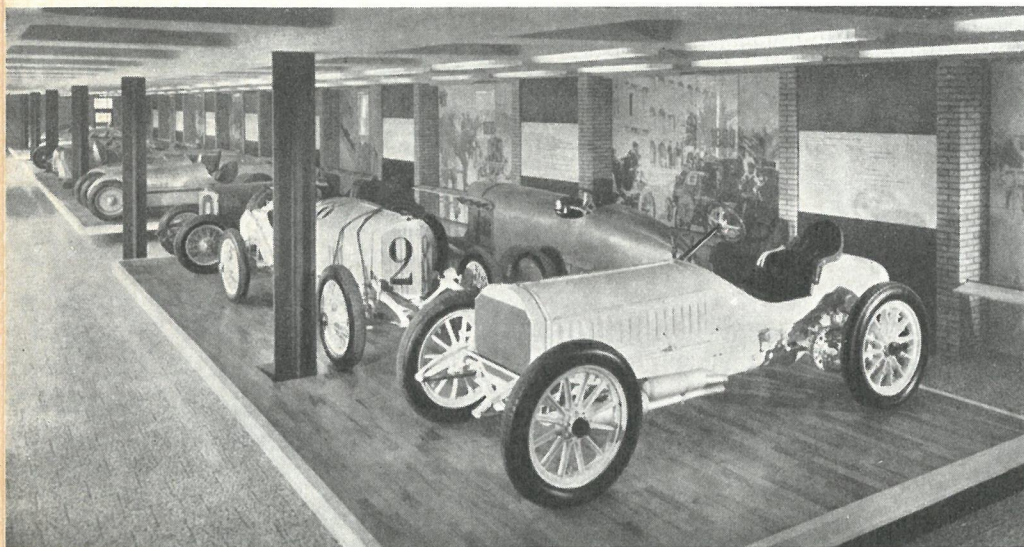


Der er et lækkert interiør i begge Renault-modeller.

Trumf auto- antennen

RUDOLPH SCHMIDT A/S
NY CARLSBERGVEJ 66 • KØBENHAVN V • CENTRAL 5165

DAIMLER-BENZ Museum



Et hjørne af den væddeløbshistoriske afdeling: Forrest en Mercedes racervogn fra 1906, derefter en GP vogn fra 1914 (nr. 28) og til højre Blitz Benz 1911.

I 1926 blev de to tyske selskaber *Daimler A.G.* i Cannstatt og *Benz & Co.* i Mannheim sluttet sammen, men deres historie hver for sig begynder 40 år tidligere.

Firmaerne fejrede sidste år 75 års tilknytning til den motoriserede transport, og i den anledning er åbnet et museum på Mercedes-fabrikken i Untertürkheim, Stuttgart.

Daimler-samlingen går tilbage til 1883 med en kopi af denne store pioners første motor. Originalen er – ligesom den berømte motorcykel med træchassis fra 1895 – gået tabt ved fabriksbranden i Cannstatt 1903.

Benz begyndte at eksperimentere med en 2-taktsmotor allerede i 1878, men der gik fire år, før et heldigt resultat var opnået, og fremstillingen af Benz-vog-

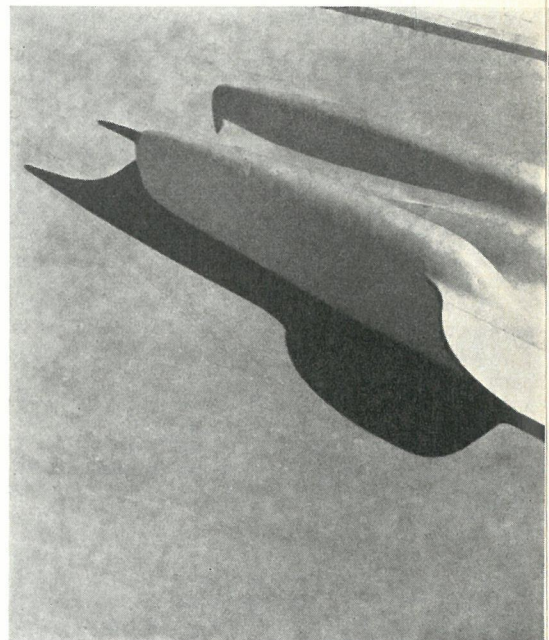
nene kunne forberedes. En motor af denne type ses på museet, udlånt af Klockner-Humboldt-Deutz A.G.

Mange historiske vogne gik tabt under 2. verdenskrig, men heldigvis er samlingen af væddeløbsvogne næsten komplet. Daimler-Benz museet er på tre etager, og det samlede gulvareal er på 4000 kvadratmeter.

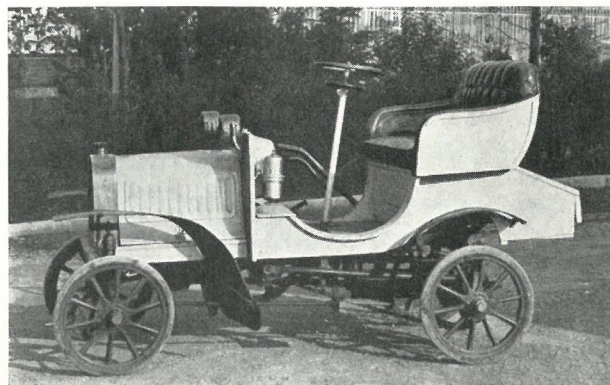
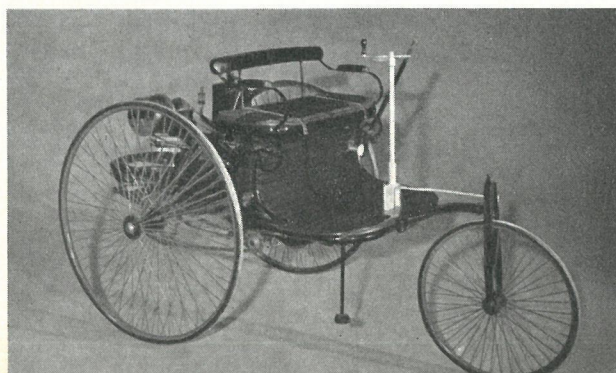
Publikum vil nok mene, at der er lagt lidt for stor vægt på det arkitektoniske på bekostning af de udstillede seværdigheder. For eksempel ser man et chassis malet orangegult og lysegrønt; dette vil utvivlsomt støde en virkelig kender.

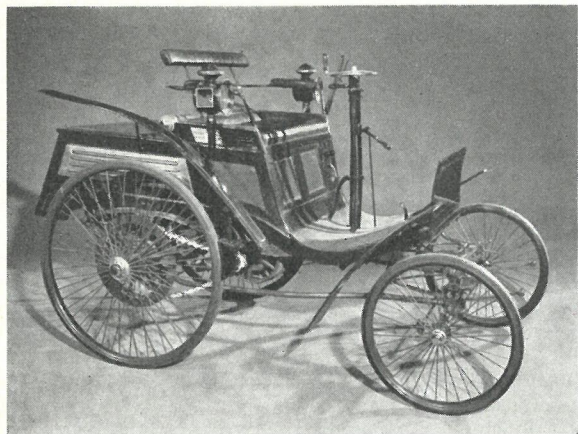
Passerer De Stuttgart, så læg vejen om ad Untertürkheim og gå samlingen igennem. Trekvart århundredes bilkunst samlet under ét tag er et besøg værd.

Under Hitler-perioden fik de tyske bilfabrikker stor økonomisk støtte fra regeringen. Man mente åbenbart, at dette ville være en god reklame for landet og dets produkter. Der blev fremstillet en rekordvogn, T 80, som skulle sætte ny hastighedsrekord til lands. Den mindede en del om englænderen John Cobb's Napier Railton, der i 1939 satte verdensrekord med 594,85 km/t. En interessant detalje ved T 80's konstruktion er de to horisontale finner, som skulle forbedre trækket på baghjulene. De fire tætsiddende baghjul havde uafhængig affjedring. Kørerer sad foran den 44,5 liter store kompressorladede motor, hvis største effekt var 3000 hk, som efter beregningerne skulle give vognen en fart af 645 km/t.



Til højre ses Benz' lilleputbil »Volksautomobil« anno 1905. Vognen er forsynet med en 1,4 liter, 1-cyl. motor, og kraften overføres til baghjulene ved en kæde til den gennemgående bagksel. - Til venstre en kopi af Benz' første automobil, der blev bygget i 1885. Den 1-cyl., 0,98 ccm motor var forud for sin tid med mekanisk virkende indsugningsventil og elektrisk tænding. Effekten var 0,9 hk og farten højest 15 km/t. Den originale model står på Deutsches Museum i München.

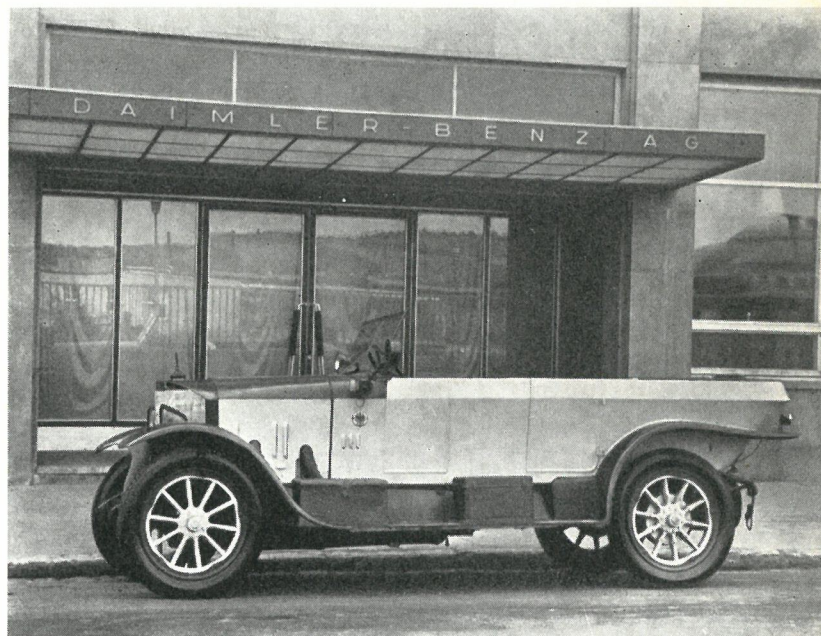
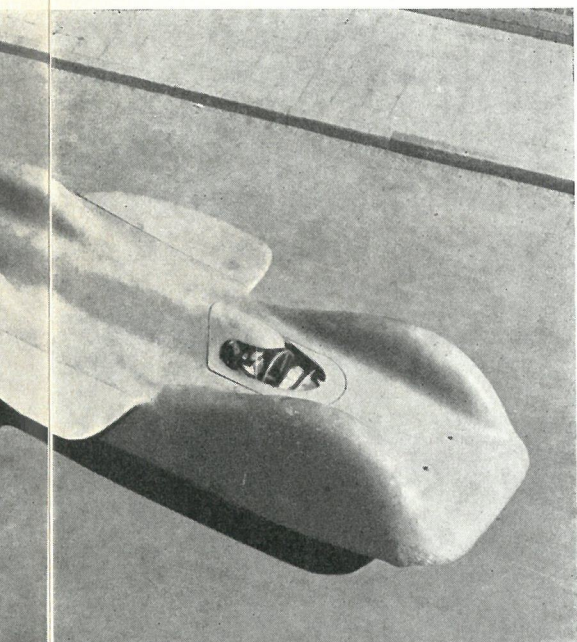




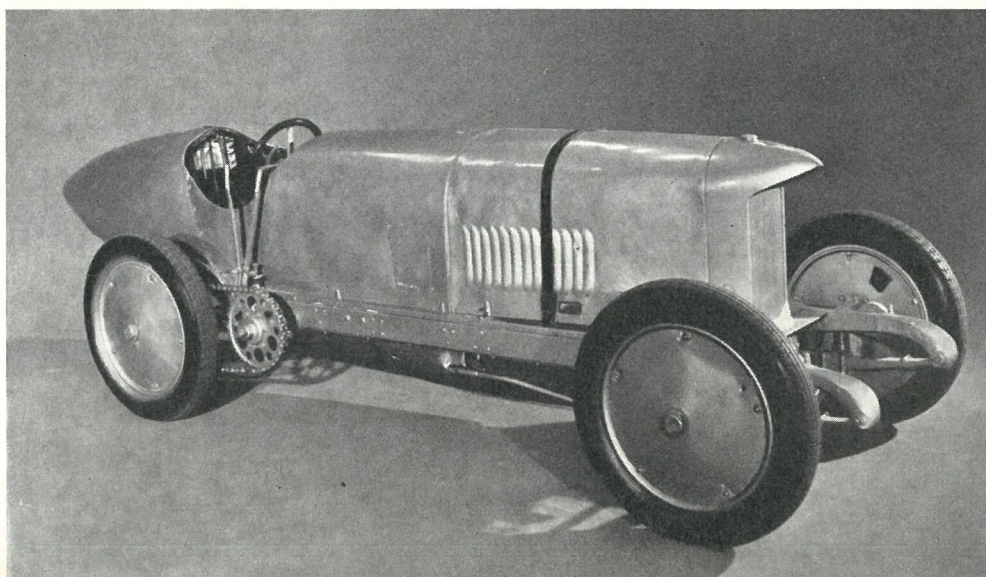
Mange af de første »biler« var en slags hestevogne - bare uden hest! Principperne i opbygningen var taget fra datidens køretøjer. Bemærk forhjulsophængning, fjedre og styretøj på denne Benz Velo fra 1894. Motoren var 1-cylindret og ydede 1,5 hk.



Herover en Benz Myllord coupé 1897. Den 2-cyl., 2,5 liter hæk-motor ydede 9 hk, hvilket gav motoren en marchhastighed på 40 km/t. - Det næste billede viser en fire-sædet tourer fra 1910, udstyret med en 4-cyl., 4,1 liters motor med dobbelte glideventiler fremstillet efter Knight's patent, som også anvendtes af Daimler i England.

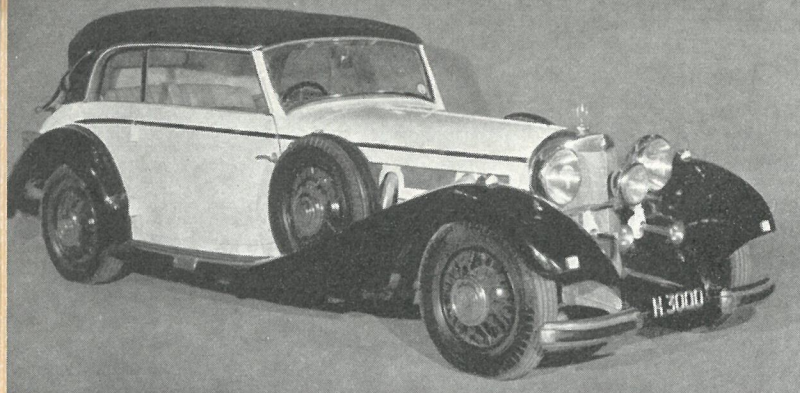


Blitzen Benz, der blev konstrueret før sammenslutningen med Daimler, var en berømt baneracer. Vognen satte verdensrekord i 1911 med 228,04 km/t på Brighton Beach, Brooklyn. Den var forsynet med en 4 cyl., 21,5 liter motor med dobbelttænding og ydede 200 hk.

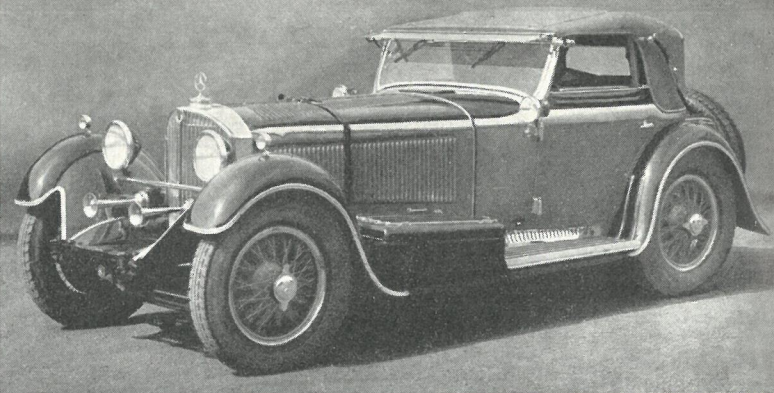


fortsættes
næste side

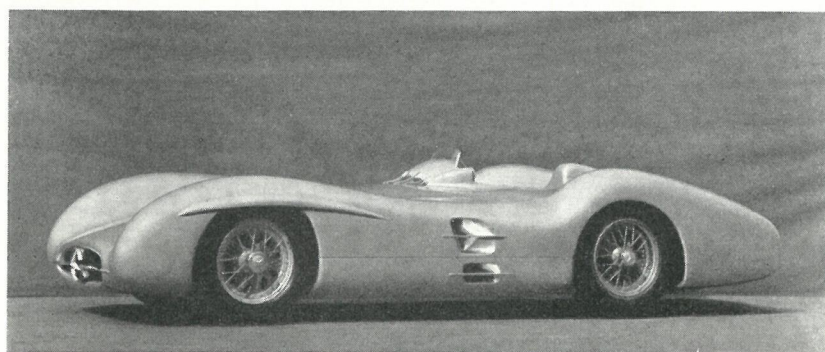




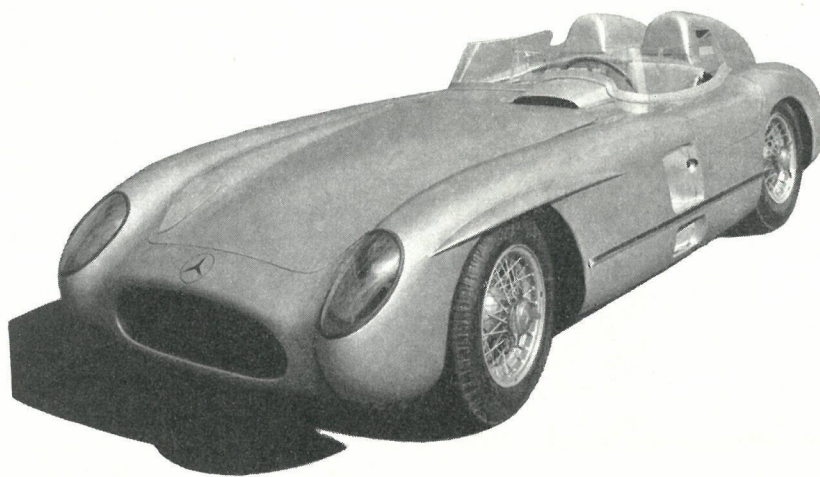
Mercedes-Benz 540 K stammer fra 1936. Den 8-cyl. motor var på 5,4 liter og leveredes med kompressor. Ydelsen lå på 180 hk ved 3600 o/m. Tophastigheden garanteredes til mindst 170 km/t, og det var en sensation dengang. Vægten var ikke helt almindelig; godt 2,5 tons!



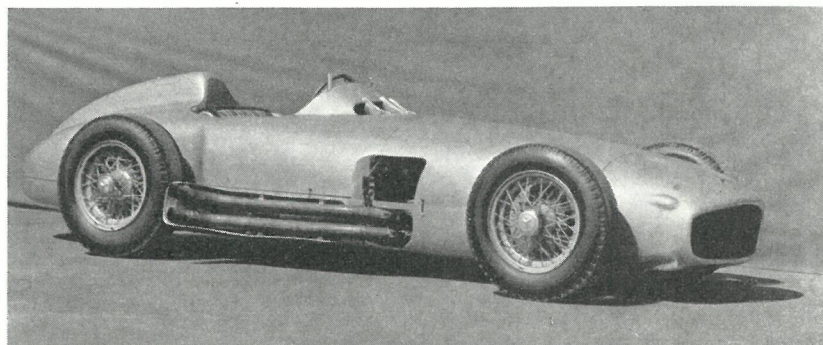
En af de berømteste vogne fra Untertürkheim: Mercedes-Benz »SSK« 1928.

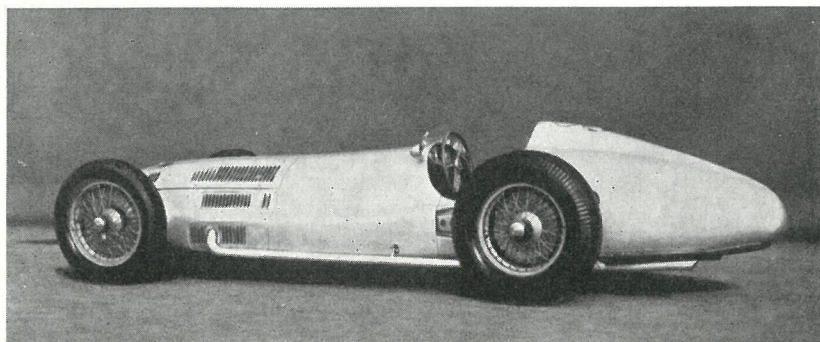
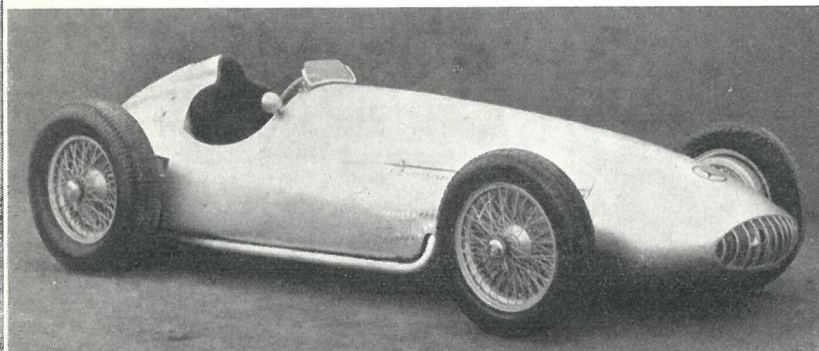
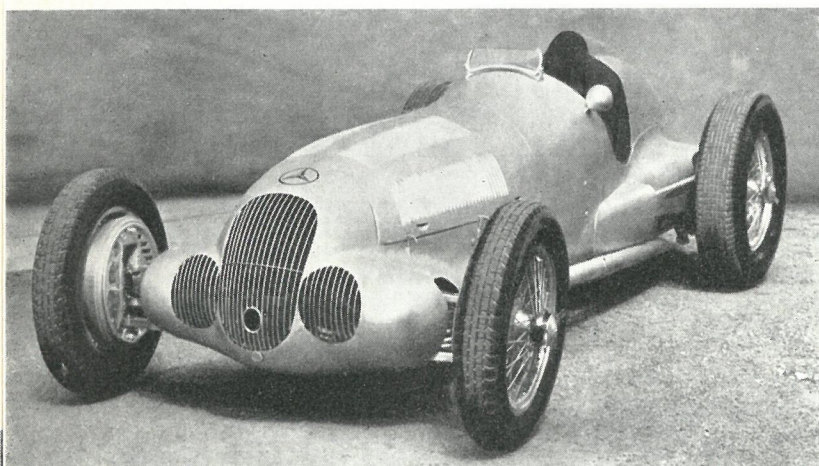
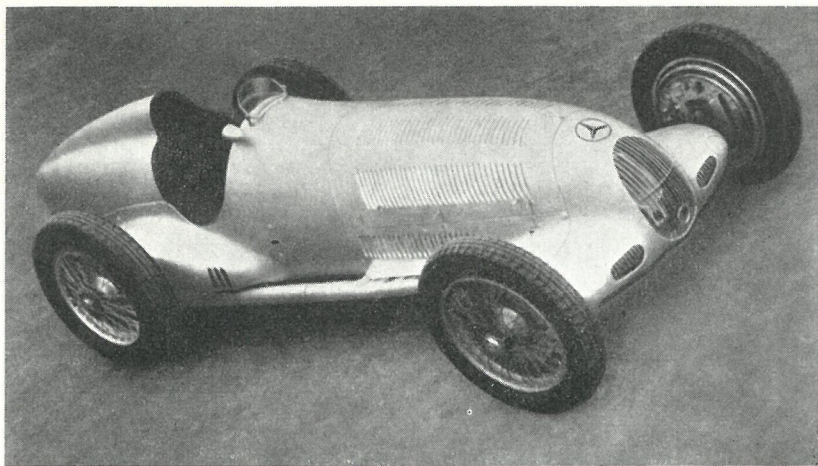


Til venstre den indkapslede udgave af Formel 1 Grand Prix-vognen »W 196« fra 1954. Den må ikke forveksles med den to-sædede racersportsvogn 300 SLR, som ses herunder. Nederst er »W 196« i sin »normale« iklædning. Tre ædle gangere tiden endnu ikke har gjort gammeldags. Mens de »levede«, var de suveræne, og dette gælder for øvrigt det fleste modeller på museet i Untertürkheim.

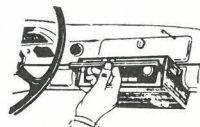
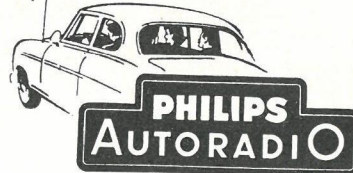


*Daimler-Benz
Museum...*

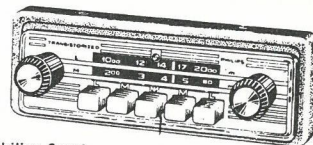
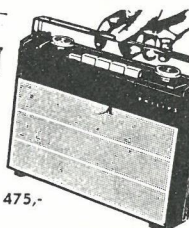




op med antennen
— op med humøret!



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



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

leveres gerne på en rentefri KONTOK eller
med en passende KONTANTRABAT

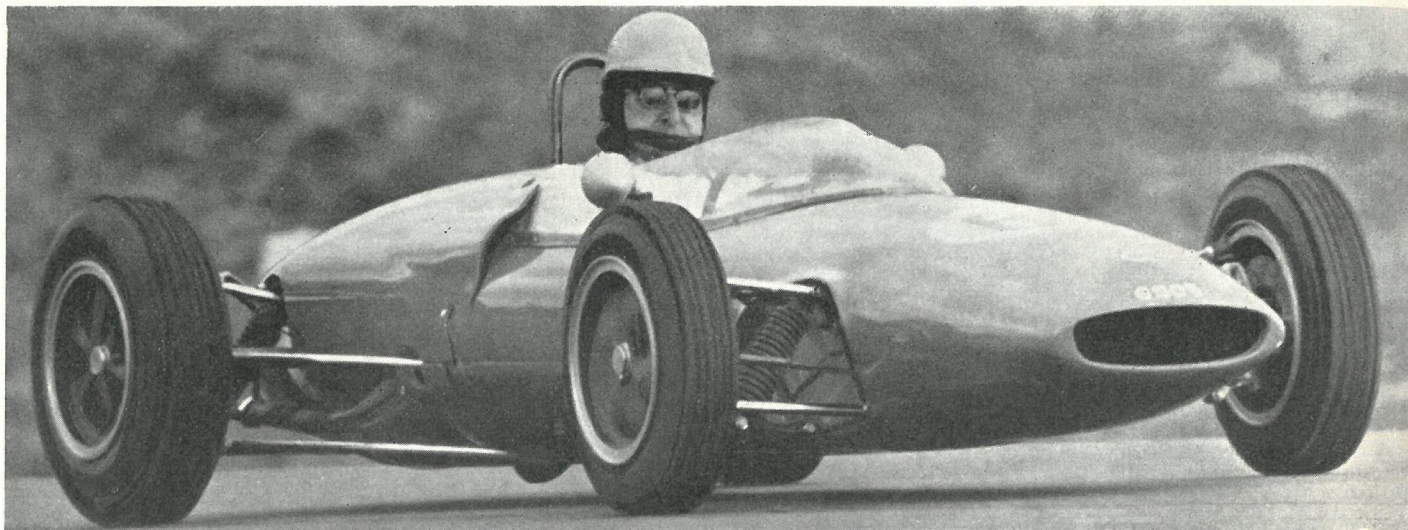
BAGGER

NØRREPORT

Hj. af Frederiksborggade MI *8245

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

Perioden 1937-39 var gyldne år for Mercedes Benz' sølvpile. Øverst på denne side ses Grand Prix-vognen 1936, som var bygget til »750 kilograms formelen« (1934-37) — en maksimumsvægt i modsætning til de nugældende vægtbegrænsninger. Motoren var på 4,7 liter og ydede 494 hk. Men endnu i 1936 var Auto Union en hård konkurrent. — Derunder 1937-modellen — den første Mercedes, hvor Uhlenhaut var medbestemmende. Vognen betød et stort skridt fremad for alle GP-konstruktioner; De Dion-akslen fik sin renæssance med denne vogn. Motorydelsen var nu oppe på over 600 hk. — I 1938 begrænsede den nye formel slagvolumet til 4,5 liter uden kompressor eller 3 liter med kompressor. 850 kilogram var mindstevægten. Med GP-vognen her (billede nr. 3) kom begrebet køreegenskaber for alvor ind i bilsproget. — Nederst Grand Prix-deltageren fra 1939, hvor den 3 liter motor var underkastet en trykladning på 24 lbs. p.s.i. og ydede 485 hk ved 7000 o/m. Verdenskrigen satte en stopper for den videre udvikling, men i midten af 50'erne var Mercedes klar til en ny dyst.



Gunnar Henriksen ses her i sin splinternye Lotus 22 Ford.

Åbningsløb på Roskilde Ring

Roskilde Ring indledte sæsonen den 29. april i overværelse af 12.000 tilskuere og med en startliste på 120 køreere fordelt i følgende klasser: Go-Karts, solo-motorcykler u. 250 ccm, formel J racervogne, racersportsvogne, Grand Tou-

risme-vogne, standardvogne og midgets.

Dagen var fyldt med både god racing og dramatiske uheld; ingen af de implicerede køreere kom til skade. Til gengæld blev en formel J vogn, en Volvo og en Austin Cooper slemt molesteret.

I formel J, der var hovedløbet, veltede Ole Jørgensen i Evertonsvinget. Han kørte sidste års danmarksmester *Joerges Baggers* tidligere Lola-Ford. Om årsagen til uheldet forklarede Ole Jørgensen, at englænderen *Russel Cowles'* motorhjul, som kort efter start i finalen sprang op og slæbtes efter vognen, havde slynget sten mod Lola'en.

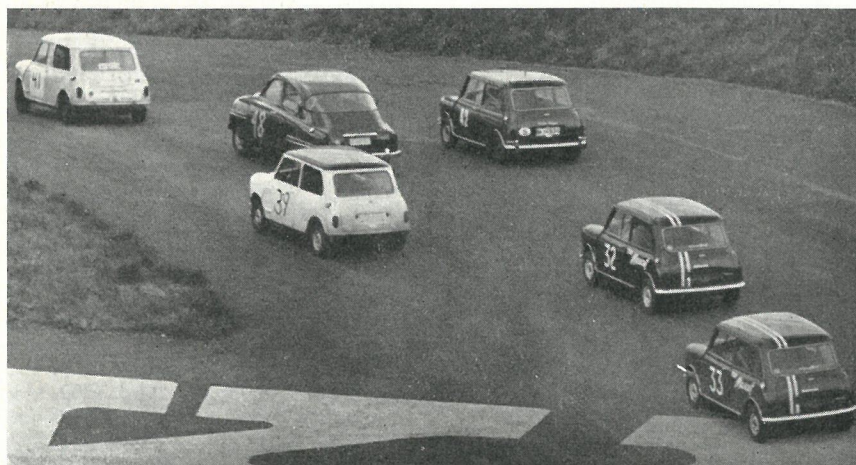
Den engelske kører sluttede på andenpladsen, men blev korrekt diskvalificeret, da han ikke adlød dommerens sorte flag om at køre til depot efter uheldet.

Svenskeren *Yngve Rosqvist* – og god bekendt af Ringen – viste blændende kørsel i sin nye Cooper-BMC og sejrede overlegent foran landsmændene *Olle Nygren*, der har slået sig på bilsporten efter i flere år at have været en af verdens bedste speedway-kørere, og *Picko Troberg*.

Gunnar Henriksen og *J. C. Legarth* prøvede deres nye Lotus 22 Ford, men debut'en blev ingen succes. *Gunnar Henriksen* gik i stå allerede i første afdeling, mens *Legarth* skred ud i Pirelli-vinget og sluttede bagest i feltet.

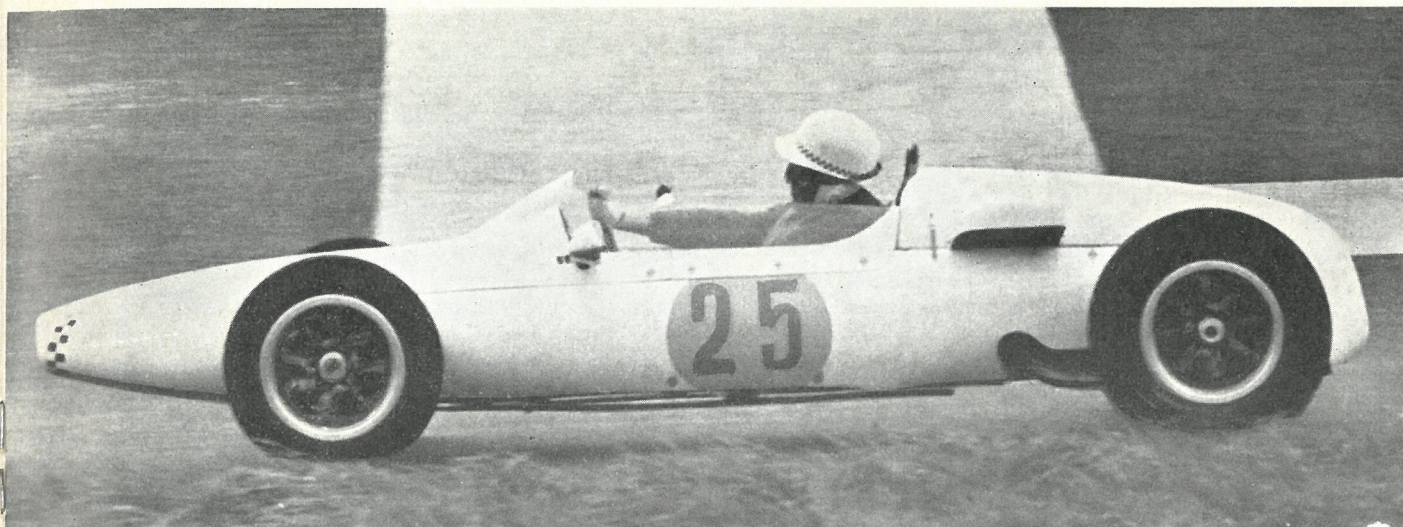
Det andet uheld indtraf i standardvogne 1300–1600 ccm. *Henry Ibsen* – den hurtigste kører under lørdagens

fortsættes side 36



Starten i den mindste standardklasse, hvor de svenske SAAB'er blev besejret af de engelske Mini Coopere. Læg mærke til – på billedet nr. 2 – at der kun er én SAAB i førerfeltet sammen med Austin og Morris.

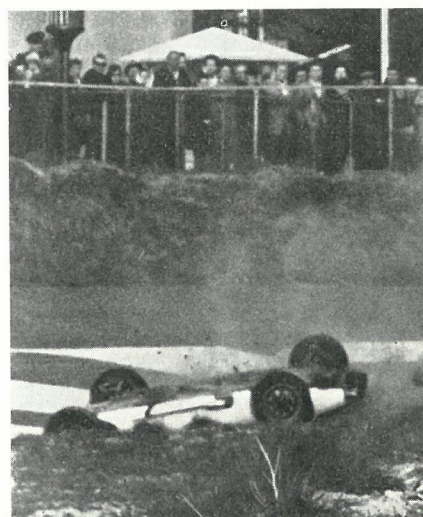
Fart & Forms fotograf stod i Evertonsvinget, da den tidligere Spritkører Ole Jørgensen veltede med sin Lola-Ford. Billedet øverst viser vognens lufttur ind over jordvolden og nederst kravler køreren uskadt ud af cockpittet på den stærkt beskadigede racervogn.



Vinderen af formel J, svenskeren Yngve Rosqvist, i Pirelli-svinget.

Startposition i formel J:

Yngve Rosqvist (Cooper-BMC) 45:8	Olle Nygren (Cooper-BMC) 46:4	J. C. Legarth (Lotus 22) 46:5	G. Henriksen (Lotus 22) 46:9
Russel Cowles (Cooper-BMC) 47:0	S. Andersson (Lola Ford) 47:1	Ole Jørgensen (Lola Ford) 47:7	Picko Troberg (Lotus 20) 49:0
Bille Andersen (Alfa-Dana) 52:8	Peter Meyer (Elva-BMC) 54:0	Fritz Møller (Elva-A. Union) ingen tid	S. Carrhage (Lola Ford) ingen tid



Der har været diskussion om Raymond Loewy's person lige siden han præsenterede sin første karrosseri-konstruktion.

Geni eller charlatan, spørger man hinanden inden for automobilverdenen. Vi er tilbøjelige at kalde ham et geni. For det er en kendsgerning, at den amerikanske formgiver havde stor succes med en model for Studebaker, der var langt forud for sin tid og endnu flere år efter sin introduktion i 1947 var tidssvarende.

Studebaker nåede helt op i toppen af salgsbarometret med denne Raymond Loewy-model, og samme vogn blev placeret på 4. pladsen af »The Illinois

Institute of Technology«, der hvert år laver en liste over hundrede forskellige produkter, som i deres bedømmelse nærmer sig den moderne stil på bedste måde.

Endvidere valgtes konstruktionen af »The Society of Industrial Designers« som den mest prominente, mens »The Museum of Modern Art« i New York placerede vognen blandt de 10 modeller – amerikanske eller udenlandske – der har været med til at skrive historie på automobiludviklingens område.

Hvorfor Raymond Loewy ikke fik den hyldest, han ærlig havde fortjent, skyldes bl. a., at han ikke alene var en stor kunstner på sit felt, men tillige en hård forretningsmand.

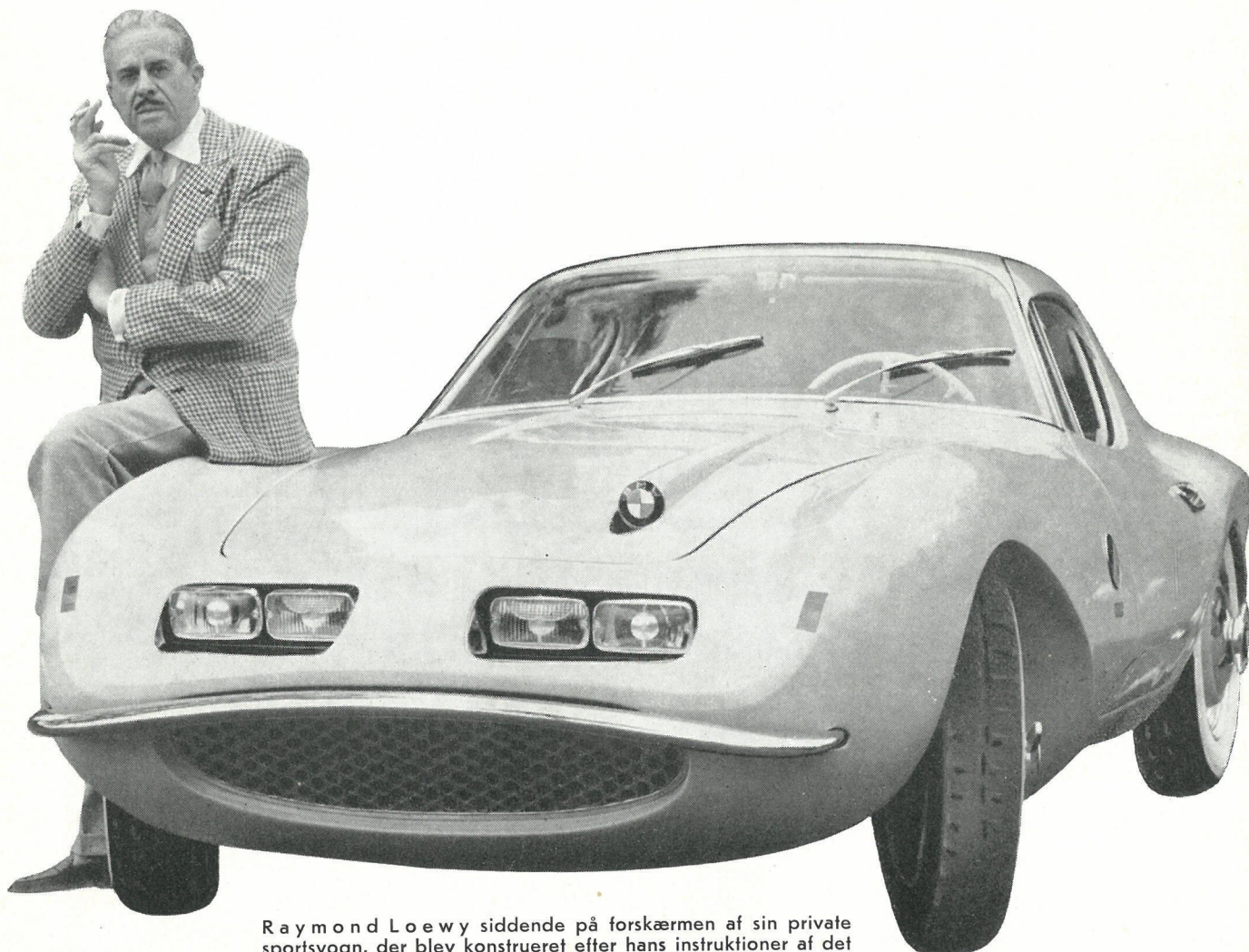
Gennem 15 år – fra 1940 til 1955 –

havde han kontrakt med Studebaker om at tage sig af formgivningen, og dette betød naturligvis, at han ikke måtte arbejde for andre private automobilfabrikanter. Alligevel grundlagde han »Raymond Loewy Associates«, som gennem atelier i New York, Chicago, London, Paris og South Bend, hvor Studebaker-fabrikken ligger, tog sig af formgivningsinteresser for ca. 200 klienter. 140 virksomheder i Amerika benyttede hans talenter, og i Europa gjorde omkring 60 det samme.

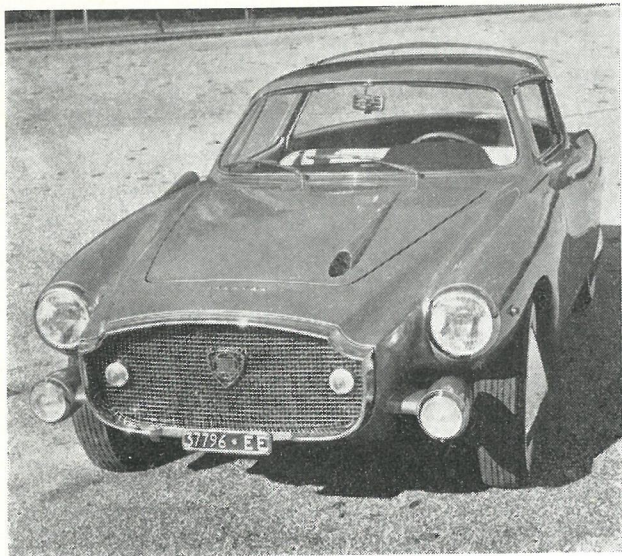
Raymond Loewy formgav emballage, motorer, læbestifter samt udstyrede luksus-passagerskibe og Greyhound-busser.

Hans markedsanalyser gav gode anvisninger på den mest økonomiske og væsentlige indretning af stormagasiner

RAYMOND LOEWY

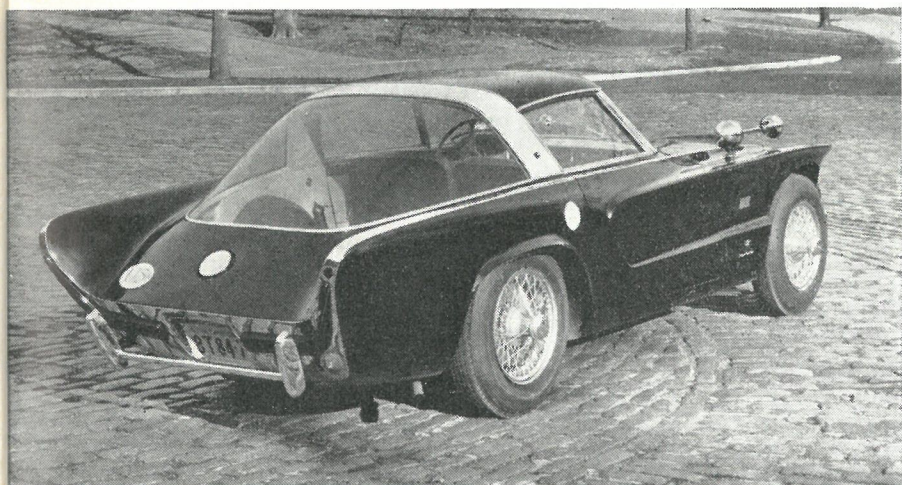


Raymond Loewy siddende på forskærmen af sin private sportsvogn, der blev konstrueret efter hans instruktioner af det franske karrosseriteam Bernard Pichon og André Parat. Chassis'et, der anvendtes, var fra en BMW 507.



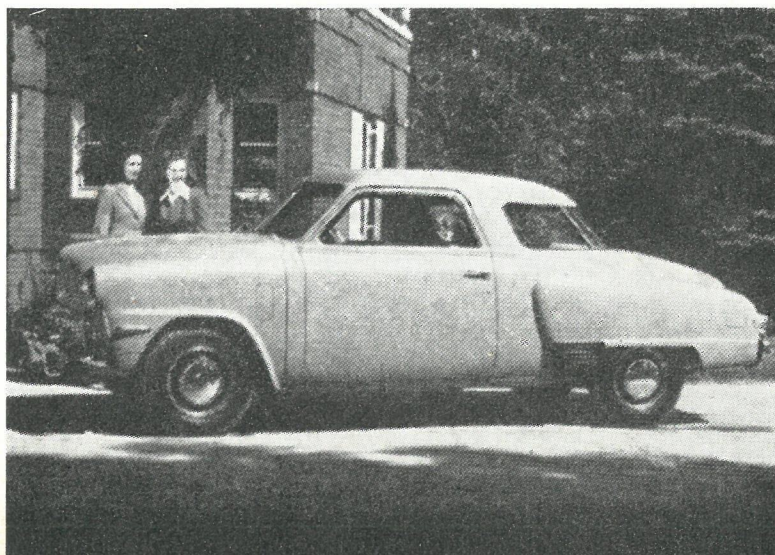
Loewy's seneste værk er denne Lancia. Bemærk de lavt placerede forlygter, som i øvrigt har en ekstra mission, nemlig at lede en luftstrøm direkte over bremsefremmerne. Vognen har gode aerodynamiske egenskaber.

- geni eller charlatan?



Dette er Jaguar'en fra 1957, som Loewy præsenterede på bilsalonen i Paris. - Vognen vakte opsigt - især på grund af den megen chrom.

Her ses den i automobilverdenen så omtalte Studebaker Champion 1947, der var en stor salgssucces.



og selvbetjeningsforretninger. Loewy blev endog engageret i byplansudvidelser i Sao Paulo. Man kan ikke gå mange skridt i USA uden at opdage noget, der stammer fra Raymond Loewy's atelier.

I 1955 fik Studebaker ny ledelse, og »geniets« kontrakt blev ikke fornyet. Nu kunne han legalt arbejde for andre automobilkoncerner, og han påbegyndte straks formgivningen af en Jaguar, der netop nåede at blive færdig til den internationale automobilsalon i Paris, hvor den i sandhed vakte opsigt. I 1959 byggede Pichon og Parat på Loewy's bestilling en coupé-model på et BMW 507 chassis, men denne vogn havde en mere enkel og afdæmpet udformning end Jaguar'en.

Alle Raymond Loewy-konstruktioner er overdådigt udstyret, og mange mennesker bedømmer hans arbejder således:

»Åh, det er jo et Loewy-karosseri; så skal man jo beundre det ...«

Den dygtige amerikanske designer er atter blevet ansat hos Studebaker, men »Raymond Loewy Associates« vil næppe bygge eget atelier ved siden af fabrikken igen. Han vil dirigere arbejdet fra sin smukke ejendom i Palm Springs, - når han vel at mærke er hjemme. Loewy er en rastløs person, der rejser jorden rundt et par gange om året. Men det er ikke utænkeligt, at han nu er ved at lægge sidste hånd på det ny karosseri, som han skal lave for Studebaker. Et karosseri, der utvivlsomt er langt forud for sin tid.

ULLA OG ONKEL VICTOR



Alså når jeg tænker på gamle onkel Victor Vauxhall, og så ser ham i dag! Hvor kan nutidens modelæger dog hitte på, og hvor dygtige er de ikke blevet.

Før i tiden skulle der ikke så meget til, når onkel Victor og jeg var i byen sammen. Bare nogle liter brændt hurtigt op, så blev han slatten i koderne den gamle, usikker ved hushjørnerne, og han ville ikke helt makke rat.

Ru og rusten blev han nemt i surt vintervejr, og så kom hosten. Hverken han selv eller vi andre havde råd til at lade ham indlægge i den tid, der i virkeligheden skulle til for at få ham rigtig på benene. Men hvad sker så?

I hans barndomshjem gamle England, beslutter man at gøre noget alvorligt for onkel Victor. Han får den store tur med røntgen og mavesonder, ansigtsløftning sågar og en gang sygegymnastik, så hans karrosseri om man så kan sige, nu har forøget styrke og ungdommens spændstighed.

De vitale dele er gode nok, sagde lægerne. Selv om Victor sjældent har sparet sig selv, er der ikke noget i vejen med hjertet, så nu skal han bare holde sig til sund og nærende kost for at få et langt og lykkeligt liv.

Rust i mælet er nu også udelukket. Det har doktor G.M. sørget for. Victor er sikret langt, langt bedre end de fleste. Han har olie om sutterne mod fugtighed, hver en krog og hver en sårbar plet er sovset ind i olie for at hindre rustbakteriernes angreb.

Som onkel nu går på gaden i dag er han blevet stateligere og ungdommeligere at skue. Der er ligesom også kommet mere liv over ham, vilje, beslutsomhed. Siger man for eksempel pludselig: – Du onkel, sku vi ta' den i løb op ad bakken? Ja, så er han straks klar til spøgen og skifter tempo ganske uanstrengt, selvom man uden dikkedarer går fra almindelig promenadefart over i skarpt trav.

Råber man så forpustet: – Holdt onkel! og vil vise ham noget i en modeforretning, kan han standse som en hund, der tror den er løbet forbi en kat ved en havelåge.

*

Onkel Victor er ikke til at kende igen i sit nye tøj og med sin vitalitet. Men ingen skal få mig til at tro, at det ikke er min egen onkel, der findes dér, hvor hjertet sidder. – Og alligevel har hans

indre forandret sig på en måde. Der er ligesom mere plads for andre, denne bredt favnende gestus, og han bærer med lethed mine store uhåndterlige pakker, når vi er på indkøb sammen.

Jeg har en følelse af, at han står meget på sin rat. Det er ikke nok at rykke lidt i ham for at få ham til at skifte retning. Man skal virkelig gøre sig umage for at vende ham til at følge sig – og det kan nu have sine gener inde midt i bymylderet.

Hvis onkel er sammen med mange mennesker, går der ikke lang tid, før han bliver noget bedugget. Det er synd. Så står emmen på glassene, men det er dette med åndedrættet eller ventilationen. Får han så for megen frisk luft, brummer han vredt, og fløjter ildevarslede, og det går jo ud over os andre.

Det kniber derimod ikke for ham med at få varmen, selvom det tager tid, før vi andre mærker det. Onkel hylder det princip, at fødderne skal være kolde og hovedet varmt, stik imod god latin; men ældre herrer har jo deres særheder. Jeg tror, at om man kunne omstille ham til at have hovedet koldt og fødderne varme, ville både

fortsættes side 26

AUTOMOBIL REVUE

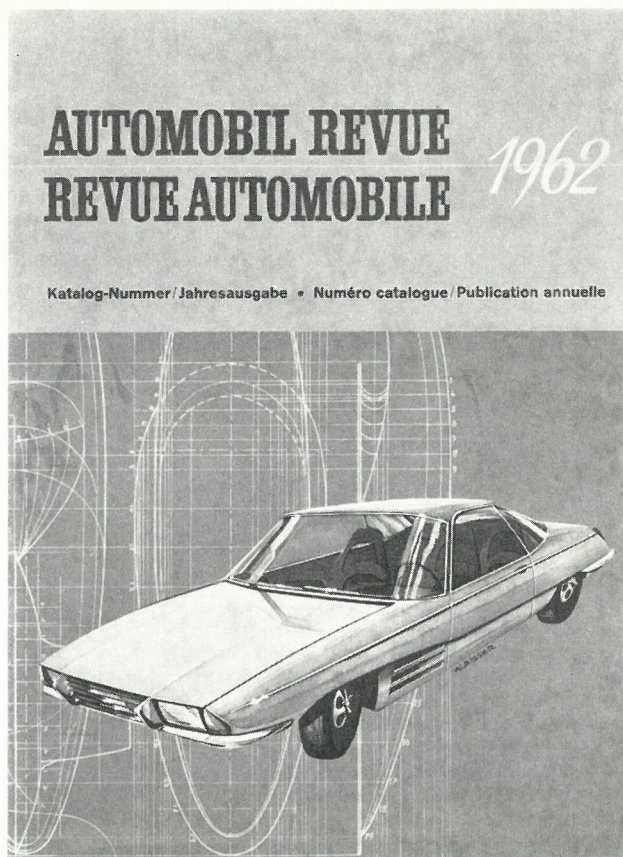
Der findes næppe et bilkatalog i hele verden, som er mere efterspurgt end det schweiziske *Automobil Revue*. Nu er dette flotte værk for 1962 kommet her til lands, og for bare 17,10 kr. får De udførlige tekniske data om samtlige personbiler på markedet samt en række fornemt illustrerede artikler – f. eks. et portræt af *Enzo Ferrari*, et leksikon over alle »nulevende« bilmærker, automobilteknikkens tendenser i dag og de fremtidige autobaner i Europa.

Det er alsidigt bilstof skrevet af folk med fingeren på pulsen, og *Automobil Revue* er til stadighed uovertruffen, hvad angår farvebilleder. Berømte karrosseri-designere som *Pininfarina*, *Michelotti*, *Ghia* m. fl. har leveret nye ideer, og endvidere er der Bugatti, Duesenberg og Isotta-Fraschini i lækre farver.

Automobil Revue er affattet på tysk og fransk (Kataloget er tilsendt fra Knud Rasmussens Boghandel, Vesterbrogade 60, København V.).

For bilturister

BP Olie-Kompagniet har udsendt bilisternes rejsemappe 1962. Den indeholder ligesom tidligere år parlør på 12 sprog, europakort, rejseshåndbog og andre nyttige oplysninger.



Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt...



- der er De altid sikker
på en god dækning

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



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

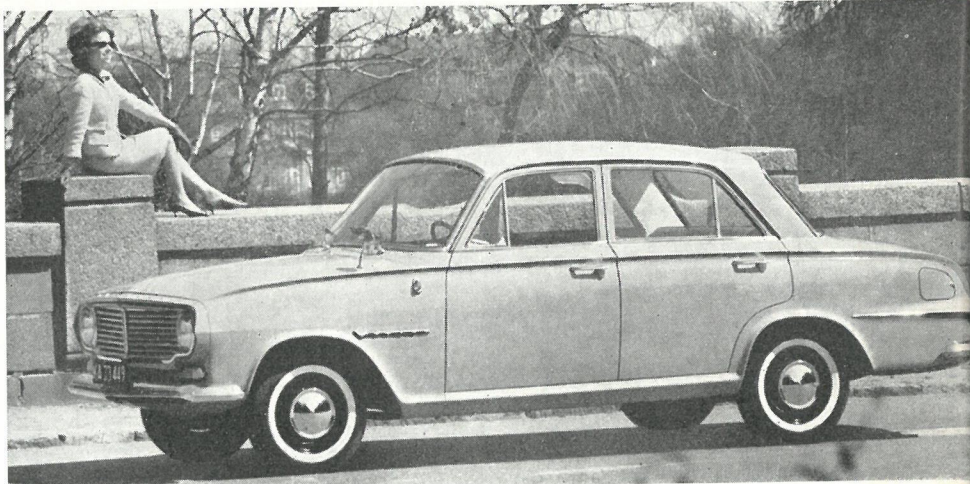
forsikrer også
Deres køretøj

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



Ulla og onkel Victor...

fortsat fra side 24



han selv og vi andre have det meget bedre.

Victors nye tøj er pænt. Snittet er moderne, foringen nydelig, men lidt for blød til en mand i hans alder. Alligevel er man ganske godt tilfreds med at skulle følges med ham. Man skal bare ikke stole på, at han tager sig skærmende af én, når han pludselig vil ned ad et gadehjørne. Da får man skotte sig selv og eventuelt holde fast i hans jakkekærme eller hvad der nu er nærmest.

Victors ryg er den samme som den hele tiden har været. Vi har prøvet at få ham til at forandre lidt på sin holdning, blandt andet ved at overtale ham til lidt svaj i lænden, men han vrisser og siger, at *det* er noget pjat ... Sand-

heden er desværre den, at han *ikke kan*, og mon ikke lægerne derovre i England helt har overset denne skavank?

*

Jeg var glad over at se onkel Victor stadset op og i vigør, men overdriver han ikke sin beskedenhed, når han nu med militær knaphed vil kaldes »4« slet og ret i stedet for Victor? Han er jo onkel Victor, hyggelig og rar – men ganske vist ungdommeligt fornyet. Vi, der kender ham, har luret ham, samtidig med at vi i høj grad værdsætter hans energiske forsøg på at genvinde sin tabte ungdom. Den slags skal man aldrig drille folk med, tværtimod.

Ulla.

DUNLOP

*vandt
igen!*

MONTE CARLO
RALLY
1., 2. OG 3. PLADS

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

BILIMPORTØRER (I)



Der er snart ikke til at træde for biler...

De drøner i tætte strømme på landevejene, de overfylder byernes snævre gader, de står som sardiner i dåse på parkeringspladserne, og de erobrer fortovene – i hvert fald med det halve hjulsæt.

Ifølge Statistisk Departement blev der i 1961 solgt ca. 73.000 personbiler herhjemme, hvilket er næsten 10.000 flere end i 1960 og 67.926 flere end i 1950.

Fart & Form vil i en række artikler fortælle om firmaerne, som forsyner markedet med alle disse køretøjer, og den største personbilimportør, *Skandinavisk Motor Co.*, indleder serien.

Selskabet stiftedes i 1917 efter en sammenslutning af Semler & Mathiasen, København, og Smith & Co., Odense. De første biler, man importerede, var amerikanerne Dodge og Hudson, men SMC fik desuden agenturet for automobil dækket Firestone.

Depressionen og valutacentralen bragte i 30'erne selskabet i en yderst vanskelig situation. Det var nødvendigt at

omlægge forretningen fra import til detail, og man solgte bl. a. biler for andre firmaer, som havde europæiske agenturer.

Så kom anden verdenskrig. Igen blev der sat en stopper for importvirksomheden, men SMC »overlevede« ved at sælge generatorer og brændsel til disse. I 1948 lykkedes det direktør Axel Semler og ingeniør Chr. Mourier at få VW-agenturet i Danmark. Forhandlingerne stod på over et år, og først efter 12 rejser til Wolfsburg kunne Axel Semler og den vesttyske bilkoncern – Europas største i dag – underskrive kontrakten.

Folkevognen blev en bestseller og det helt store eventyr for Skandinavisk Motor Co. Ved årsskiftet leverede man VW nr. 100.000 herhjemme – et fantastisk tal, når man tænker på, at importøren havde besvær med at sælge ca. 800 biler fra 1948 til 51.

Der er mange forklaringer på Folkevognens succes, men et par af de væsentligste ligger i, at vognen er godt bygget, og at der er mange af dem. Man har aldrig vrøvl med bilen, og man får sin pris for den, når man skifter ud. Den slags ser flertallet altid mest på...

VW sælger sig selv, siger man. Hvad mener importøren?

– Jeg vil næsten give Dem ret, men ikke helt, siger direktør Axel Semler. VW's fremgang er underbygget af et

verdensomspændende net af servicestationer, hvor man kan få alle reservedele og til faste priser. Det er betryggende at vide for en bilist og i høj grad medvirkende til populariteten.

Skandinavisk Motor Co. har de senere år udvidet for mange millioner kroner. I Glostrup, Kolding, Odense og København er opført reservedelslagre, værksteder, modtagning-klargøringshaller m. m.

Fornylig indviedes et nyt lastvognscentrum i Kolding, og i løbet af 1962 begynder nye udvidelser i Glostrup og på Østerbrogade i København, hvor der skal opføres en administrationsbygning side om side med den nuværende detailforretning.

VW-salget er delt op i to sektioner, idet alle vogne vest for Storebælt klargøres i Odense og øst for Bæltet i Glostrup.

SMC solgte alene i fjor 14.320 VW-personbiler samt 5319 vare- og lastvogne. Dertil kommer Dodge, Henschel, Rover, Porsche, Bentley og Rolls-Royce, som firmaet også repræsenterer.

Selskabet har en aktiekapital på én million kroner, og direktionen består i dag af civilingeniør Axel Semler, grosserer Johs. Semler, direktør Vilhelm Nielsen, civilingeniør Chr. Mourier. I bestyrelsen sidder endvidere advokat Poul Christiansen, fru Lis Rødsgaard, fru Elly Svarrer og direktør Olaf Jacobsen.

Direktør Axel Semler, Skandinavisk Motor Co., sammen med sin »kæledægge«.





**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 Skjern tlf. 135
Motor-Centralen v. Martin Iversen Sønderborg tlf. 23640

Forhandlerlisten er ikke komplet

Ferrari besejret i Pau Grand Prix

Europa-sæsonen for formel 1 vogne er indledt med Pau Grand Prix, der for tredje gang vandtes af franskmænd *Maurice Trintignant* efter at hans værste konkurrenter, *Jim Clark* (Lotus) og *Joe Bonnier* (Porsche), måtte udgå med maskinskader.

Trintignant, der kørte en ny Lotus, tilbagelagde de 276 km på 2 timer, 39 minutter og 35,5 sekunder med en gennemsnitshastighed på 103.764 km/t. Han slog således den tidligere rekord på 103.607 km/t, sat i 1957 af franskmænd *Jean Behra* i Maserati.

Nr. 2 blev *Ricardo Rodriguez* i Ferrari, mens englænderen *Jack Lewis* i BRM besatte tredjepladsen.

De officielle resultater af Pau GP blev:

1. Maurice Trintignant, Frankrig (Lotus)
2. Ricardo Rodriguez, Mexico (Ferrari) 2:40:09

3. Jack Lewis, England (BRM) 2:40:10
4. Tony Marsh, England (BRM), en omgang tilbage
5. Lorenzo Bandini, Italien (Ferrari), en omgang tilbage
6. Nino Vaccarella, Italien (Lotus), to omgange tilbage
7. Joseph Siffert, Schweiz (Lotus), tre omgange tilbage
8. Ian Burgess, England (Cooper), fem omgange tilbage
9. Heinz Schiller, Schweiz (Porsche), fem omgange tilbage
10. Jo Schleser, Frankrig (Cooper), seks omgange tilbage.

Inden *Jim Clark* trak sig ud af løbet satte han ny banerekord på 1:33:4 med en gennemsnitsfart på 106.381 km/t.

Fart & Form's tunings-ekspert, *Neco de Mus*, er taget på ferie, men vender tilbage i næste nummer med artikel nr. 8 om tuning af 4-taktsmotoren.



**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 Støge tlf. 4262
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>

FYN

Gunnar Stribolt Nyborg tlf. 425
E. M. Jensen Kochsgade 79 . Odense . tlf. 118810 Odensevej 101 - 115810

JYLLAND

Lars Rold Aars tlf. 314 - 414
Herning Auto Handel Østergade 45 tlf. *2100
Carl Edelholt Blumersgade 4 . Horsens . tlf. 22766
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>



KØBENHAVN

Auto Centrum Dr. Tværgade 19 tlf. PA 4627 - 4677 Uden for forretningst. 879558
Holger 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 & Kalsoff Søndergade 26 . Vejle . tlf. 3065
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>



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	
Stege	tlf. 4338 - 4838

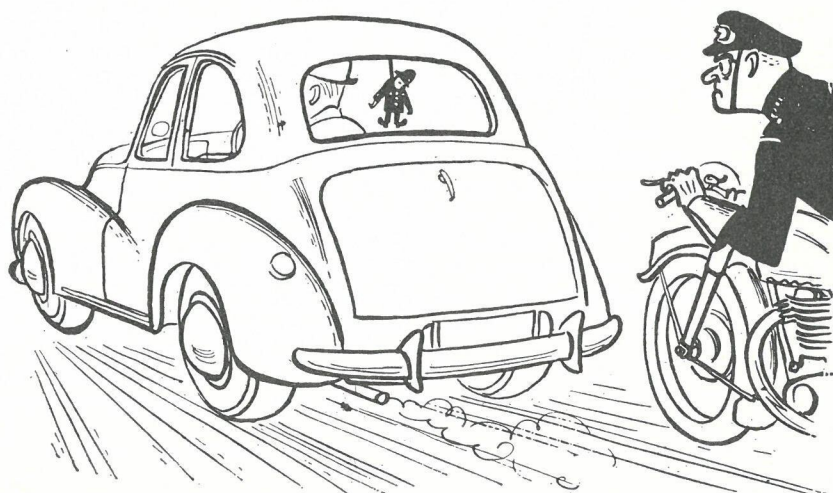
FYN

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





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 19 - MI 3070



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

Tuborgv. 50-52 Hellerup tlf. HE 3106
Jernbanep. 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
Stege tlf. 5021

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

Fjerritslev tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

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

A/S 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

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

Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*

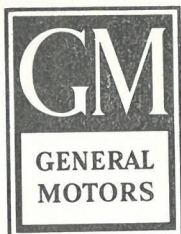
Ford Zodiac...

fortsat fra side 7

for Zodiac'ens meget amerikansk. Skønt sporvidde og hjulafstand svarer til de tidligere modeller virker de nye betydeligt større, og ingen vil kunne rokke ved deres adkomst til »6-personers klassen«. Reservehjulet er monteret i venstre bagskærm, og samtidig med at benzintanken danner guld i bagagerummet udgør den en bærende forbindelse tværs gennem bagvognen. Tankstutsen ligger skjult bag nummerpladen.

Som ekstra udstyr leveres Borg Warner fuldautomatisk 3-trins transmission, og skal det være amerikansk - så lad det være amerikansk. Vi ville foretrække vognen med dette udstyr, ikke mindst på grund af det nuværende forsæde, der bestemt ikke gør betjeningen af ratgearet lettere. Samme firmas overgear-enhed kan også leveres, og hermed kommer man op på det imponerende antal af 7 fremadgående gear, hvilket dog i praksis turde være en tvivlsom fordel.

Vort bekendtskab med Zodiac mark III kom ialt til at strække sig over 1100 km., og skal vi kort sammenfatte indtrykkene bliver det følgende: Hvis man som europæer går rundt med tilbøjeligheder for »the american way of life«, synes den europæiske bilproduktions mest præcise udgangspunkt at være Ford Zodiac mark III.



**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
Gladsaxe 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

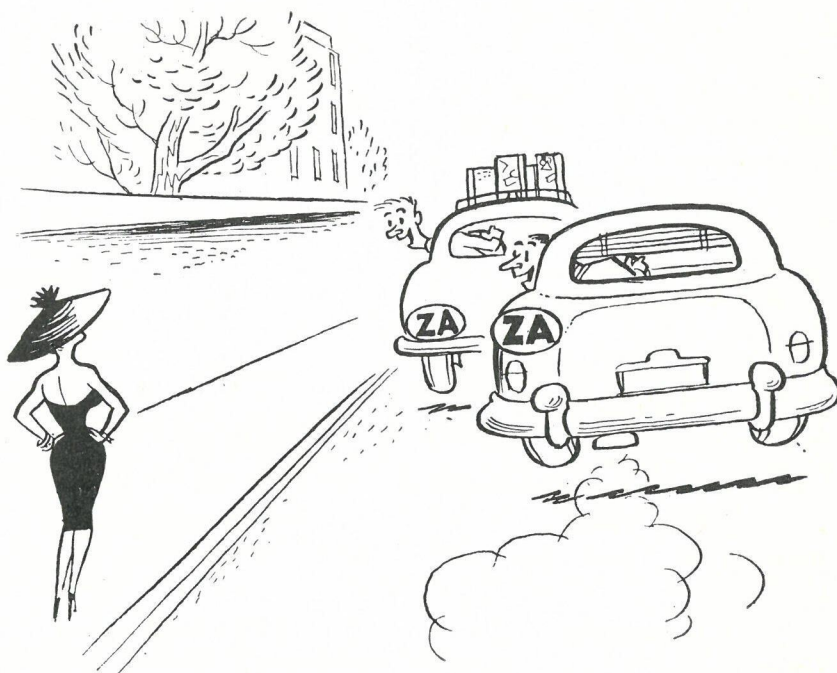
Møllers Automobilforretning
Ringkøbing tlf. *911

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





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



Triumph Herald
Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

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

Jørgen Fischer
 Tagensvej 116 . Kbh. N . Taga 6514

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

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

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

SJÆLLAND

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

Vilh. O. Petersen
 Frederikssund tlf. *700

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
 Saksøbing 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

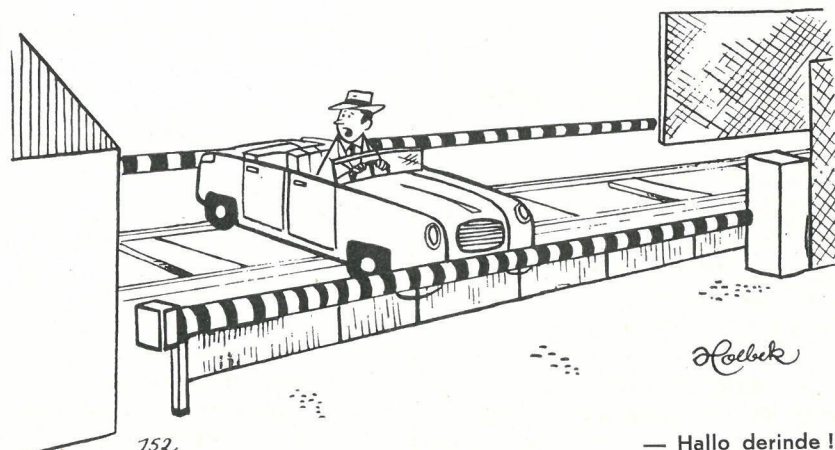
Morsø Motor Komp. A/S
 Nykøbing Mors tlf. 866

G. Tandrup
 Borgergade 59 tlf. 2090 - 2091
 Silkeborg

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

Kjeld Høj A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*



752

— Hallo derinde !!!



R 4
Dauphine
Ondine
Floride
Gordini

KØBENHAVN

Poul Andersen & Søn A/S

Gl. Kongevej 7 tlf. VE 6021

Automobilhuset

Søborg Hovedg. 146-148 tlf. SØ 8200

Stadion Auto

Østerbrogade 106 tlf. ØB 9285

Gladsaxe Auto

Gladsaxe Møllevej 20 tlf. 691188

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 tlf. 667
Sorø

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*



— Hør, hvem tog egentlig mod betaling?



— Rasmussen er en meget forsigtig bilist...



— De må omgående sælge Deres kabinescooter...



KØBENHAVN

Hans Busch
Alhambravej 14 . Kbh.V . tlf. HI 3165

Sv. Aa. Molbech
Jagtvej 23 tlf. Æsir 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
Helsingør

Frederiksborg Autoservice
Frederiksværsgade 43 tlf. 1581
Hillerød

T. Dreyer
Ringstedgade 33 tlf. 723205
Næstved

Carl Jensen
»ORA-Service«
Slagelse tlf. 521203 - 524503

LOLLAND-FALSTER MØN

Eskildstrup Auto-Service
Eskildstrup tlf. 9

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

Brdr. Breitenstein
Nykøbing Falster tlf. 852266

FYN

Marlin Kristensen
Automobiler A/S
Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

S. Drud-Jensen
Nr. Broby tlf. Brobyværk 332

JYLLAND

Johannes Sørensen
Kollektivhuset tlf. 21231
Vesterbro 125 - Aalborg

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

Chr. Jensen
Skanderborgvej 106 tlf. 41345
Aarhus

Aalborgvejs Autohandel
Hjørring tlf. 816

E. Kjærhus
Haderslevvej 12 A tlf. 2602 - 644
Kolding

Evald Kristiansen
Vils - Mors tlf. Vils 10

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

Henning Nielsen
Odgaardsvej 2 . Skive . tlf. 1610

Vilner Poulsen
Skivevej 4 . Viborg . tlf. 2292

ALS

H. W. Petersen & Søn
Nordborg tlf. 51515

Forhandlerlisten er ikke komplet

Åbningsløb på Roskilde Ring

fortsat fra side 21

træning - slog en saltomortale med sin Volvo under et forsøg på at overhale *Wittrup Willumsen* ud for dommertårnet. Vognen havnede på alle fire hjul igen og kunne fortsætte »hjem« ved egen kraft.

Løbet sluttede med svensk sejr til *Rolf Olofsson* - selvfølgelig i Volvo. På andenpladsen kom *Wittrup Willumsen*.

I den mindste standardklasse (under 1000 ccm) har englænderen *John Whitmores* fantastiske opvisning med en lille Morris Mascot ved Grand Prix'et i fjor medført, at den danske importør stillede med to vogne, mens der var tre svensk-anmeldte, deraf to Austin. De sejrsvante SAAB'er fik for en gangs skyld »tæv« - af svenskeren *Sam Brådhe* i Austin. Forinden havde den hurtigste svensker *Hans Radefalk* taget en lufttur med en anden Austin. Han slap med et blåt øje, hvorimod vognen havde fået ændret lidt ved »formgivningen«.

Formel 3 (midgets) bød på en spændende dyst mellem *Jens Winther* (tidligere motorcykelkører), veteranen *Robert Nellemann* og nordmanden *Roger Florin*. Placeringen blev i den nævnte rækkefølge.

Frede Andersen vandt klassen for racersportsvogne foran *Jørgen Ellekær*, mens *Andreas Geil* og *Elo Sørensen* kæmpede bravt om 3. og 4. pladsen. Denne private duel, der foregik længere nede på banen, blev vundet af 58-årige *Andreas Geil*.

I motorcykelløbet styrtede *Billy Kraul* (Puch), men nåede dog at komme ind som andenbedst, idet han havde en førsteplads i 1. afdeling. *Torben Dahl* på Husqvarna løb af med førstepræmien. *Erhard Fisker* skulle være startet med en fabriksny MZ-maskine, men denne var »strandet« i Østberlin. I stedet kørte han sin gamle DKW 175 ccm, og det var nok til en tredjeplads.

30 Go-Karts udgjorde et imponerende felt, der gennemkørte den lille bane 20 gange. *Oluf Petersen* kom først over målstregen, men blev diskvalificeret. *Kasper Gaugler* (Progress) udråbtes derefter som vinder.

fortsættes side 38



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
 Aarhus

J. Østergaard Vejvad

Samsøgade 2 . Esbjerg . tlf. *25555

Jensen & Karlborg A/S

Skagensvej 81-87 tlf. 22223 - 22404
 Frederikshavn

Edvard Bendtsen

Herning tlf. 260 - 1960

Sørensen & Ofte

Aalborgvej 2 . Hobro . tlf. 21668

Vagn Jacobsen

Kolding tlf. 2157

A. 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
 Birkerød

Aage Christiansen

»Trianglen« . 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

Hassersvej 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

*fortegnelse over samtlige
 Forhandlerlisten er ikke en komplet
 forhandlere*



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

KØBENHAVN

Auto-Jyden Hovedvejen 67-71 tlf. 960650 - 961905 Glostrup
Svend Christensen Valby A/S Valby Langgade 54 tlf. 302622
Ludolph & Christiansen Hovedgaden 53 . Lyngby . tlf. 871391
Sv. Aage Engstrøm Vermlandsgade 34 . S . tlf. SU 4900
C. V. Hansen Solbjergvej 5 . F . tlf. Fasan *7525
Kai Petersen Automobiles Strandvej 211 . Hellerup . tlf. HE 8870
A. Silberg I/S Ndr. Fasanvej 210 tlf. Ægir 860 - 7205 København N
Brdr. Skovgaard-Mortensen Ringvej B 3 . Brønshøj . tlf. 946505 Aalekistevej 150 Vanløse tlf. 712150
E. ROED-SØRENSEN A/S Rantzausgade 68 . N . LU *3800 Filial Hvidovrevej 90 A ved S-stationen tlf. *754040 - der hvor De får mest for Deres brugte vogn

SJÆLLAND

Ib Larsen Birkerød Auto-Compagni tlf. 811358
Ove Busk Faxe tlf. 294 Haslev - 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 853155

Verner Johansen
Sakskøbing tlf. 894082

FYN

S. A. Kjær Knudsen
Nyborg tlf. 1788

Arvid Larsen
Vestre Stationsvej 6 tlf. 120010
Odense

Skandinavisk Motor Co. A/S
Filosofgangen 19 tlf. 118500
Odense

Midtfyns Motor-Service
Vestergade 4-6 . Ringe . tlf. 477

JYLLAND

Laurids Hansen
Esbjerg tlf. 23022

Autogaarden A/S
Fredericia tlf. 2030

Carlo Elrum
Vestergade 69 . Grindsted . tlf. 566

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*

fortsat fra side 36

RESULTATERNE

Formel J, racervogne: 1. Yngve Rosqvist, Sverige (Cooper-BMC) sammenlagt tid 17.48.2. 2. Olle Nygren, Sverige (Cooper-BMC) 17.55.5. 3. Picko Troberg, Sverige (Lotus 20) 18.06.5.

Formel 3, midgets: 1. Jens Winther, Danmark (Cooper-Norton) 9.08.5. 2. Robert Nellemann, Danmark (Cooper Mk. XII) 9.15.2. 3. Roger Florin, Norge (Cooper-Norton) 9.17.3.

Standardvogne 1300-1600 ccm: 1. Rolf Olofsson, Sverige (Volvo) 10.44.3. 2. Wittrup Willumsen, Danmark (Volvo) 10.48.6. 3. Hans Nielsen, Danmark (Volvo) 10.55.3.

Standardvogne under 1000 ccm: 1. Sam Brådhe, Sverige (Austin Cooper) 10.56.1. 2. Björn Rothstein, Sverige (SAAB) 10.58.7. 3. Børge Nielsen, Danmark (Morris Mascot) 11.08.9.

Racersport under 1600 ccm: 1. Frede Andersen, Danmark (Lotus le Mans) 16.29.1. 2. Jørgen Ellekær, Danmark (Lotus 17) 16.42.4. 3. Andreas Geil, Danmark (Lotus le Mans) 17.02.5.

Grand Tourisme under 1600 ccm: 1. Anders Josephson, Sverige (Porsche 1600 GT) 17.29.6. 2. Harald Kronegaard, Sverige (Porsche 1600 GT) 18.15.9. 3. S. A. Cronwall, Sverige (Alfa Romeo Zagato) 18.24.0.

Blandet heat: 1. Rolf Olofsson, Sverige (Volvo) 7.13.9. 2. Sam Brådhe, Sverige (Austin Cooper) 7.18.8.

Formel K, Go-Karts: 1. Kasper Gaugler, Danmark (Progress) 11.58.7. 2. Svend Erik Petersen, Danmark (McCulloch) 11.59.2. 3. Jan Erik Dahl, Sverige (Hako) 12.01.4.

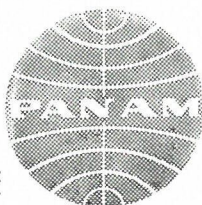
Solo-motorcykler under 250 ccm: 1. Torben Dahl, Danmark (Husqvarna) 14.35.2. 2. Billy Kraul, Danmark (Puch) 14.44.6. 3. Erhard Fisker, Danmark (DKW) 14.50.2.



Nu har Pan American daglig afgang til London med ankomst allerede kl. 09.50.

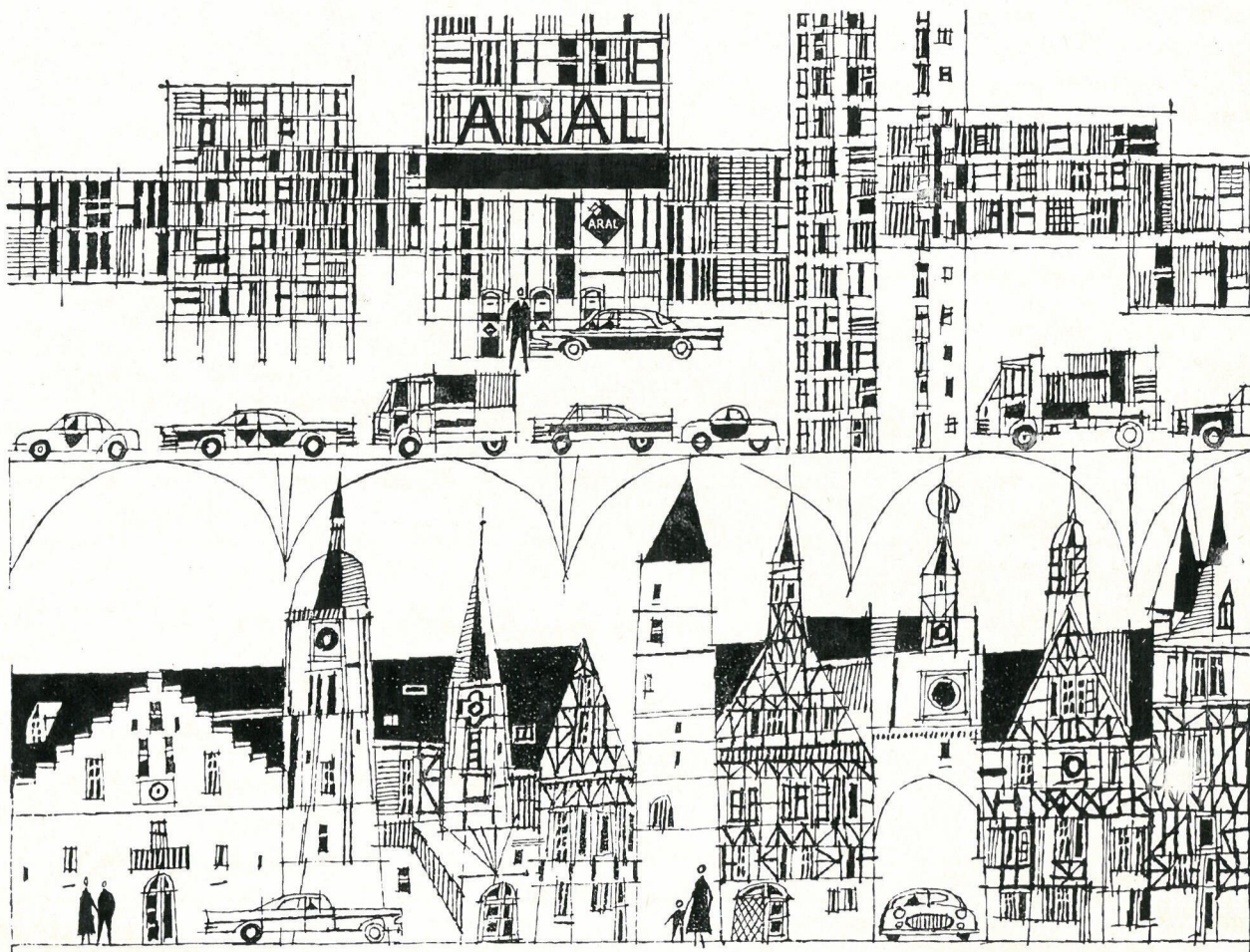
Det giver Dem en hel dag i London til forretningsmøder, sightseeing og indkøb, og det er en ekstra oplevelse at flyve med den store, komfortable Boeing »Intercontinental« Jet Clipper.

De sparer ikke blot en overnatning men også kr. 141.- ved at flyve hjem med Pan American's natrute. Afg. fra London hver tirsdag, torsdag og søndag kl. 22.30.



VERDENS MEST ERFARNE

LUFTFARTSSELSKAB



Overalt i Tyskland . . .

. . . i Belgien, Luxemburg, Østrig, Schweiz
og Norditalien glæder de blå-hvide
ARAL-service-stationer sig til Deres besøg.
Her kan De vælge mellem to slags kvalitetsbenzin:

ARAL og ARAL SUPER



Altid et godt valg:

