

Fart & Form

ALT OM BILEN

Speciel reportage
fra GP Zandvoort
Vor OR-medarbejder
til Tulipan Rally



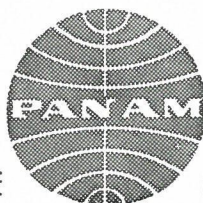
Franz Giersing prøvekører Lotus Super Seven



Nu har Pan American daglig afgang fra 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

Ny engelsk stationcar

Rootes Group i England har introduceret en af de smukkeste stationcar, der længe er set på markedet. Det er en *Hillman Super Minx* forsynet med den velkendte 1,6 liter motor, der udvikler 66 hk. Tophastigheden er omkring 125 km i timen.

Bortset fra det harmoniske ydre er det dog især de indre mål, som vil interessere publikum: Der er plads til fem voksne personer. Både for- og bagsæde er af sofatypen. Bagsædet kan lægges ned, således at man får en platform fra forsædet og ud til bageste dør. Man opnår da et varerum på 1,5 x 1,3 x 0,8 meter eller over 1,5 kubikmeter.

Instrumenteringen er som i *Hillman Super Minx Saloon* og omfatter: Spedometer med kilometertæller og triptæller, kølevandstermometer, benzinmåler, advarselslys for tænding, olietryk, langt lys og afvisere, tændingskontakt til nøgle med stilling for parkeringslys, vejbelysning og start, fodkontakt til langt

lys, to selvparkerende el-drevne viskere og på rattet kontakt for horn og afviserkontakt med automatisk tilbageslag.

Den nye Station Waggon leveres med rat- eller bundgear og med ekstrabetaling med Easy-Drive, automatisk transmission.

De vigtigste tekniske data er følgende:

Akselafstand 2565 mm, længde 4191 mm, bredde 1619 mm, højde 1480 mm, frihøjde over vejbanen 165 mm, hovedhøjde ved forsæde 1030 mm, forsædets bredde 1194 mm, hovedhøjde ved bagsæde 950 mm, bagsædets bredde 1321 mm, sporvidde for 1308 mm, sporvidde bag 1232 mm, vendediameter 10,9 meter, vægt (ubelastet) 1132 kg.

Motor: 4-cyl., topventilet, boring og slaglængde 81,5 x 76,2 mm, cylindervolumen 1592, kompressionsforhold 8,3:1, 66 hk ved 4800 omdr/min.

Pris: Ca. 25.800 kr. excl. leveringsomkostninger.



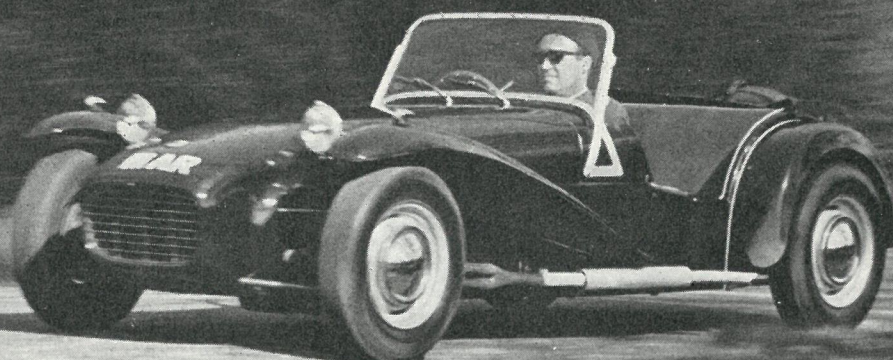
Forsidebilledet viser den nye
Fiat 2300 coupé

Indholdsfortegnelse:

Franz Giersing prøver	
LOTUS SUPER SEVEN	4
Tuning af fire-taktsmotoren..	7
Brorrasmus: Mindre fri dressur	9
Ole Boe Olsen til Tulipan	
Rally	10
Ulla Boyander og Wartburg..	13
Hvilken nytte gør sikkerheds-	
seler?	14
Vintage-meeting i Roskilde..	16
Copenhagen Cup	17
Britisk triumf på ZANDVOORT	18
Nürburgring 1000 km	22
Med teltet på slæb eller på	
taget	23
Det spanske MC-Grand Prix	24
Luftkølet Ferrari	26
Danske bilimportører II	27
MC-nyt	30
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.



Sådan skal en rigtig sportsvogn se ud. Fra 0 til 80 km/t på 5,6 sekunder og store muligheder for tuning i reserve.

**Franz Giersing
prøver**

Lotus Super

Mens Voigt-Nielsen camperer i det skotske højland, har jeg haft fornøjelsen at suse rundt i Hertfordshire i en Lotus Super Seven – byggesæts-bilen, der accellererer som en Ferrari og er komfortabel som en robåd. Jeg har aldrig lagt skjul på min svagthed for de vogne, Colin Chapman bygger, og bortset fra formel 1 vognene, har jeg haft lejlighed til at styre lidt i dem alle. Chapmans styrke er hans mageløse fantasi og totale mangel på fordomme. Han begyndte med nogle vogne, der bedst kan placeres som forgængere til den vogn, der i dag hedder »Seven«. Så kom racersportsvognene, med højdepunktet i Le Mans mark II modellen med de Dion bagaksel og dobbelte triangle foran. Dernæst Eliten med selv bærende plastickarosseri og nogenlunde samtidig hermed de første spæde begyndelser til rigtige formelvogne. Foreløbige højdepunkter i denne den sværeste af alle bilkonstruktioner er formel J modellen, »Lotus 22«, der måske er det mest perfekt konstruerede køretøj Chapman endnu har bygget, og den nye formel 1 vogn uden chassis »Lotus 25« – begge fra i år.

»Lotus Seven« må nødvendigvis blive Askepot i denne serie af berømte vædeløbere, men i modsætning til de andre har den mulighed for at køre hjem fra løbene for egen kraft. Som regel aftager sportsvognenes sportslige værdi jo nærmere de kommer en bane, men for Lotus Seven er det omvendte tilfældet. Den har givet ikke de almindelige sportsvognes brugsværdi – den er snarere en racersportsvogn med et stænk af brugsværdi og netop så meget, at den kan gøre nytte alle ugens dage, hvis man ellers er indstillet på at tage vejr og vind, som det falder.

Skal »Lotus Seven« tjene begge formål – og det må være meningen med en sportsvogn – er sandheden dog mere kompliceret end blot at køre direkte fra arbejdet og ud til løbstræningen, skrue nummerpladerne af og så af sted. Skal vognen være i orden om hverdagen og kunne placere sig i løb om søndagen, er der brug for to motorer – en ren standardmotor til hverdagsbrug og en højtunet ditto til de sportslige dytter. Her får man altså brug for garagen igen, men vognen er bygget til hurtig udskiftning af motoren, og har man

først prøvet det nogle gange, tager det kun et par timer, og mange kan gøre det meget hurtigere.

I den almindelige »Lotus Seven« er motoren ikke tunet, og udvekslingsforholdene i gearkassen er ren standard. Til gengæld er prisen 100 pund sterling lavere end for Superen, der har en Cosworth tunet Consul 315 motor på 1340 cc og som yder 85 hk v. 6.000 o.p.m. – en motor Keith Duckworth på speciel anmodning er i stand til at få 135 heste ud af. Som altid når det gælder motorsport, er den tekniske side af sagen uden ende – man kan blive ved i det uendelige, og det er dybest set charmen ved det hele, selv om det for den enkelte til tider kan tage sig håbløst ud. Det er netop ud fra denne erkendelse, at »Lotus Seven« er bygget. Meningen med den er at skabe en vogn, der dels kan bruges til daglig, dels kan give sin ejer det billigst muligt udgangspunkt for sportslig aktivitet med dueligt materiel.

Alt taget i betragtning må det vist erkendes, at Superen på sin specielle måde er enestående valuta for pengene

...for en englænder der ikke skal betale omsætningsafgift vel at mærke!

Det smalle karrosseri er formgivet ud fra økonomiske, aerodynamiske og i mindre grad æstetiske hensyn. Den forrige udgave havde et mere fladtrykt kølerparti, og den nye plasticsnude tager sig betydeligt bedre ud end forgængeren. Resten af karrosseriet er i aluminiumsplade, så al den regn, der uvægerligt må komme indenbords, gør altså ingen fortræd. Der følger både kaleche og løse sidestykker med – hvilket dog ikke skal forlede nogen til at tro, man kan tage regnfrakken af og hygge sig lunt inden døre, som i andre moderne sportsvogne. Når kalechen er oppe, får trækken først rigtig bid; støjen fra motoren bliver nærgående, og regnen... ja, som sagt man beholder regnfrakken på. Men motorbrillerne – eller i nødsfald solbrillerne, kan man dog tillade sig at tage af.

Ligesom på visse af Chapmans deciderede racerkonstruktioner er forhjulene ophængt uafhængigt i »dobbelte, ulige lange, ikke parallelle triangler«. – Ja, det er en lang svada, men hvert ord dækker over en særlig indsats fra konstruktørens side for at få hjulene til at hænge fast i vejbanen. Forreste del af øverste triangel fortsætter tværs over rørrammechassiset til det andet forhjulsophæng og fungerer altså samtidig som krængningsstabilisator.

Motoren er et smukt aggregat med 2

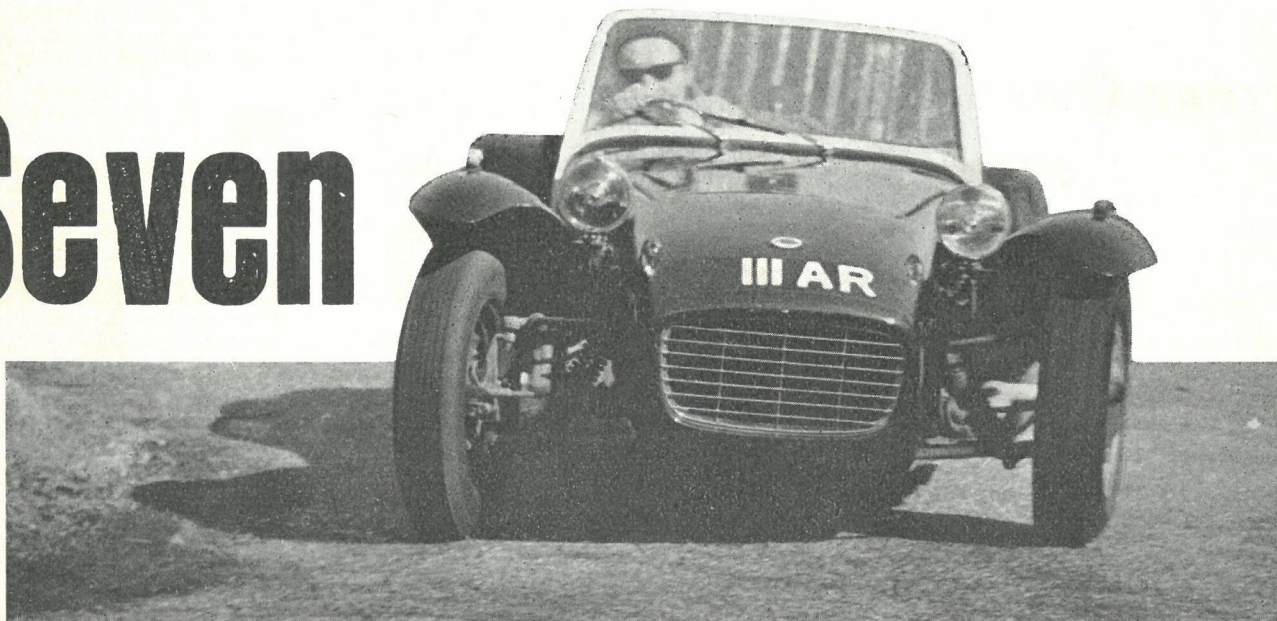
Med rumpen klempt fast mellem karrosseri og kardantunnel og armene i godt stræk er køerstillingen eminent.



dobbelte Weber karburatorer. Topdækslet er støbt i letmetal og har langsgående køleribber som på Cosworth's formel J motorer. De elegante forskærme er ligeledes af nyere dato og er som forpartiet fremstillet i glasfiber-armeret plastic. Forruden er indfattet i en aluminiumsramme, der er lige til at afmontere. Instrumentbrættet har omdrejningstælleren anbragt lige over rattet, mens speedometeret sidder foran passagersædet –, hvilket ikke forekom videre praktisk. Desuden var der monteret olietrykmanometer, termometer og am-

péremeter samt 5 kontakter af god kvalitet. Rattet sidder lige præcist i den rigtige stejle stilling, og der er kun et par centimeter ned til gearstangen, der er på længde med en cigaret. Døre er der ikke nogen af, og man savner dem heller ikke. Når kalechen er oppe, ville sidestykkerne normalt gøre ind- og udstigning besværlig, men problemet er løst ved at hængsle sidestykkerne på forrudens stolpe, hvorom de svinger ganske som en dør. Samtidig holder vindtrykket dem på plads, når vognen kører.

Seven



Svag understyring og hurtigt reagerende styretøj gør vognen lige velegnet på bane og vej.

SPECIFIKATIONER

Motor: Ford Consul 315 tunet af Cosworth Engineering Ltd. Boring 80,96 mm, slaglængde 65,07 mm, slagvolumen 1340 ccm, topventilet rækkemotor med stødstænger, kompressionsforhold 9,5 : 1, separate indsugningsporte fra hver cylinder til separat karburering via 2 dobbelte Weber karburatorer. Maksimal ydelse 85 hk (netto) ved 6000 o.p.m.

Transmission: tør enkeltplade-kobling og firetrins gearkasse og close ratio udvekslingsforhold udlagt i følgende trin (over all): 1. gear 11,99 : 1, 2. gear 6,97 : 1, 3. gear

5,26 : 1 og 4. gear 4,11 : 1. 1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til ca. 28 km/t.

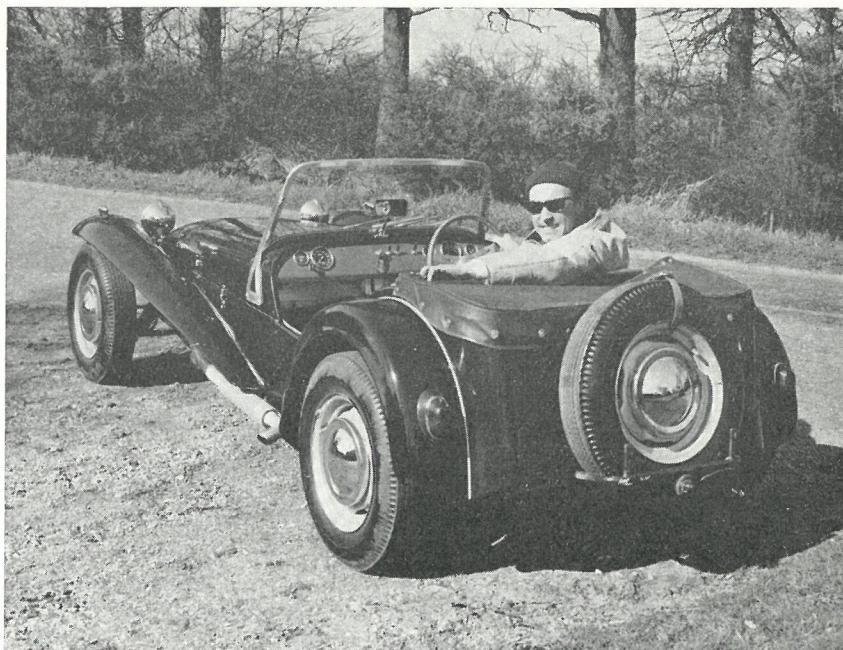
Chassis: rørramme med uafhængig forhjulsophængning i dobbelte triangler med krængningsstabilisator, stiv bagaksel med fremadrettede sporstænger og A-formet beslag til styring af bagakslen i tværetningen, teleskopstøddæmpere og spiralfjedre for og bag, tandstangsstyretøj, tromlebremser, vægt 431 kg uden benzin. Dæktryk for hurtig kørsel 24 lbs. foran, 28 lbs. bag. Normalt tryk 18/22 lbs. Benzintank rummer ca. 20 liter. 12 volts anlæg, 38 ampere-timer, vendediameter 8,54 m. Dækdimension 5,20 x 12.

Lotus Super Seven

Kørestillingen og udsynet er eminent – blot kunne der være bedre plads til venstre for koblingspedalen. Sæderne er primitive, men gode, og takket være den høje kardantunnel er kroppen klemmt fast til vognen, selv om man ikke har nogen støtte for venstre fod. Bag sædet ligger tanken og et diminutivt rum til kaleche og sidestykker eller lidt nødtørftig bagage. En kuffert er der ikke plads til, medmindre man monterer en løs bagagebærer bag reservehjulet. Tandstangsstyretøj er meget direkte. Med $2\frac{1}{2}$ omdrejning for fuld bevægelse af hjulene svarer det til udvekslingen i racervognene, og det fungerer netop så hurtigt og præcist, som vognens potentiel gør det nødvendigt.

Under 3000 omdrejninger er motorstøjen og trækraften ikke direkte opsigtsvækkende, men fra 3- til 6000 omdrejninger er både mekanikken og udblæsningen særdeles påfaldende og takket være det lynhurtige gearskifte, den store maskinkraft og lave vægt (431 kg) kræver det en næsten umenneskelig selvbeherskelse at køre vognen i den salonstil, der hører sig til i bebyggede områder. I en rundkørsel gik det galt – tilkoblingen efter en nedgearing var for pludselig, og mens kalorius baskede med rumpen, hørte jeg en høj, gennemtrængende klirren bag mig. Det viste sig at være nummerpladen, der var faldet af – folkene på fabrikken havde klemmt den fast mellem reservehjulet og den læderrem, der holder det fast til karrossen. Inden jeg nåede at springe ud af vognen, havde en betjent samlet pladen op. Tak spids, tænkte jeg, hvad mon han kan finde på at spørge om? Der blev dog ikke brug for større »forklaringer«, for betjenten var åbenbart kendt med en »Lotus Seven«

De to dobbelte Weber-karburatorer tager sig gevaldigt godt ud – og selv om motoren tunes yderligere, vil de ikke skulle udskiftes.



Man mindes den gamle MG/TC – selv om der ikke er blevet råd til trådhjul og fløjmøtrikker.

– i alt fald satte han nummerpladen tilbage på dens plads i spænd mellem dæk og læderrem, og hans øjne fortalte alt om, hvor han tilbragte sine fridage – Brands Hatch, naturligvis. Han gav mig et par gode fiduser om, hvordan man hurtigst kom frem til et mindre bebygget og mere velegnet terræn for en Lotus. Om jeg har ret i det med Brands Hatch, ved jeg ikke, men at han var en god psykolog står fast. Lotus Seven er en vogn, der understyrer let og er hårdt affjedret efter standardvognbegreber, men ikke hårdt i forhold til de klassiske begreber om affjedring af en vogn med et kraft/vægt-

forhold på 1 hk for hver 5 kg totalvægt. Kun Aston Martin, Ferrari og Jaguar E type når ned på et lignende eller bedre forhold, og hermed er Lotus Super Seven's enorme accelerations-evne måske allerbedst illustreret. Udtrykt i tal tager det 5,6 sekunder at accelerere fra 0 til 80 km/t og fra 0 til 140 km/t på mindre end 20 sekunder! Begge angivelser stammer fra »The Autocars« road-test, der opgiver de effektive tophastigheder i gearene til: 1. gear 64 km/t, 2. gear 100 km/t, 3. gear 135 km/t og 4. gear 165,3 km/t.

Alt dette for mindre end 11.600 kr. på engelske nummerplader.

Nye bøger

VETERAN AND EDWARDIAN MOTOR CARS — THE VINTAGE MOTOR CAR

Pocket-Book-udgave, pris kr. 6,-

Knud Rasmussens Boghandel,
Vesterbrogade 60, København V.

Det gode forlag B. T. Batsford Ltd. i London har specialiseret sig i bøger om bilens historie. Alverdens entusiaster kan takke Batsford for de tre grundbøger om emnet, »The Sports Car«, »The Vintage Motor Car« og »Veteran and Edwardian Motor Cars«.

De to sidstnævnte værker er nu udkommet som Pocket-Books til 6 kr. stykket. Det er virkelig storartet af forlaget at gøre disse to glimrende bøger tilgængelige for et bredt publikum.

Til trods for den lave pris er de meget veludstyrede, sprængfyldte med fine illustrationer i foto og streg. Ingen bilinteresserede, som før har kviet sig ved at investere 2 x 26 kroner i de store udgaver, kan længere undskylde sig for at indlemme de to bøger i sit bibliotek.

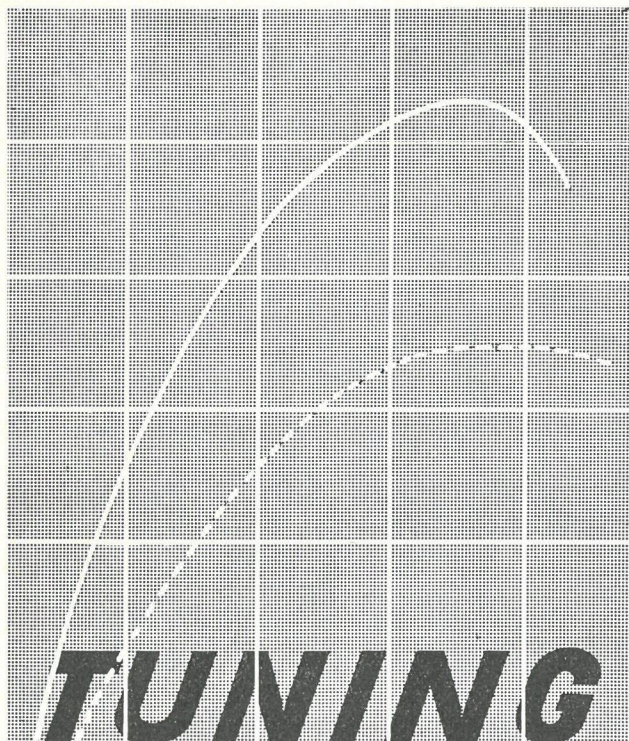
»Veteran and Edwardian Motor

Cars«, der behandler vogne indtil 1917, er forfattet af David Scott-Moncrieff, en af de farverige skikkelser indenfor
fortsættes side 38



Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

Firmaet De kender



Fire-taktsmotoren (8. del)

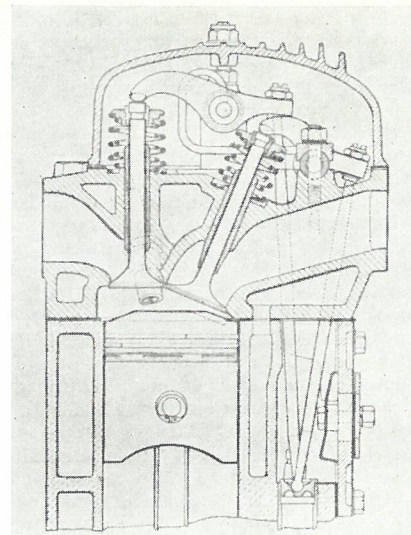
Med vor tuningsbeskrivelse har vi set på ventilerne med tilhørende kanaler og knastakslen, men mellem disse komponenter findes forskellige forbindelsesled, der også skal underkastes et nøjere eftersyn. Alle de små ting giver nemlig store resultater...

Det første problem, vi tog op, var strømningsforholdene og ventilerne. Sidst så vi på knastakslen, hvilket ikke er den naturlige arbejdsgang, da det jo er knastakslen, der via stødstænger etc. aktiverer ventilerne, men når vi nu er begyndt med ventilerne, vil vi i det nedenstående følge denne samme omvendte fremgangsmåde og se, at den ikke er så tosset endda.

Ventilerne sørger for at åbne for den friske gas og lade den afbrændte slippe ud med passende mellemrum. I det mellemliggende tidsrum skal ventilerne sør-

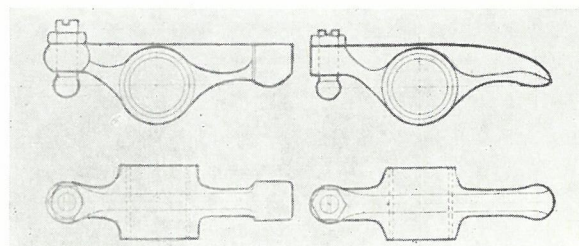
ge for at danne en fuldstændig tætning mellem cylinderkammer og kanaler. For at danne denne tætning må ventilerne presses mod ventil sæderne, og dette sker ved hjælp af ventilfjedre. Disse har også en anden opgave; at sørge for lukningen af ventilerne, mens det er knastakslen, der sørger for åbningen af ventilerne. Knastakslen forhindrer samtidig, at ventilerne lukkes med et brag af ventilfjedrene, idet knasternes form er udført således, at man får en hurtig, men alligevel jævn lukning, så ventiltallerkenerne ikke vil blive slået i stykker på ventil sæderne.

Ventilfjedrene er udført med en given karakteristisk og er med den givne spænding i stand til lukning af ventilerne. Nu tager et sådant arbejde en vis tid, og er denne ikke til rådighed, vil fjedrene blive overbelastet, hvorefter de



En ventilmekanisme med knastfølger, stødstang, vippearms, ventil med fjeder etc.

Her ses to ventilvippearms. Den til højre er imidlertid gjort lettere og tillige poleret. Foruden selve vippearmen er stilleskruen og møtrikken modificeret.



ikke kan nå at lukke fuldstændig, inden de igen tvinges til at åbne af knastakslen. Den korte arbejdstid opstår, når man kører motoren op i højere omdrejningstal, idet fjederkarakteristikken ikke er beregnet til disse præstationer, og der opstår da det fænomen, der kaldes »at ventilerne flyder«. Man kan simpelthen ikke presse sin motor op i højere omdrejningstal!

Nogle fabrikker beregner deres ventilfjedre således, at de vil »flyde« ved bestemte – men ret høje omdrejningstal – hvorved de sikrer sig mod, at motorerne bliver overbelastede; man vil også kun være i stand til at køre den pågældende motor op til et bestemt omdrejningstal i lavere gear, og længere end til dette omdrejningstal kan man ikke nå uden ydre indgreb.

Når man ved tuning ønsker, at motorens omdrejningstal skal sættes i vejret, kan det bl. a. opnås ved, at man monterer strammere ventilfjedre, men tilbage står så det store spørgsmål, om det har nogen virkelig praktisk betydning.

Da ventilerne først begynder at »flyde« ved ret høje omdrejningstal, vil man på en hestekraftkurve næsten altid kunne se, at ved det kritiske omdrejningstal er motorens hestekraftkurve faldet ganske betydeligt; man har altså ikke noget at gøre i dette omdrejningsområde. Ved tuning flytter man ganske vist omdrejningsområdet opad – altså mod højere omdrejningstal – men man kan også uden udskiftning af ventilfjedrene opnå større maksimalomdrejningstal.

Dette at montere strammere ventilfjedre er en overlevering fra »gamle dage«, hvor det var god latin ved en-

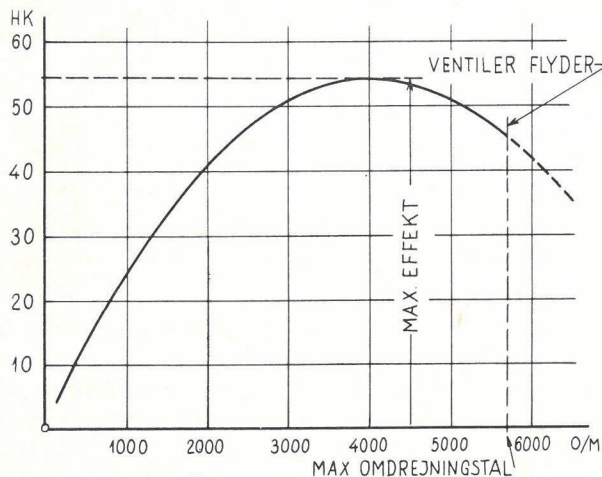


Fig. 1

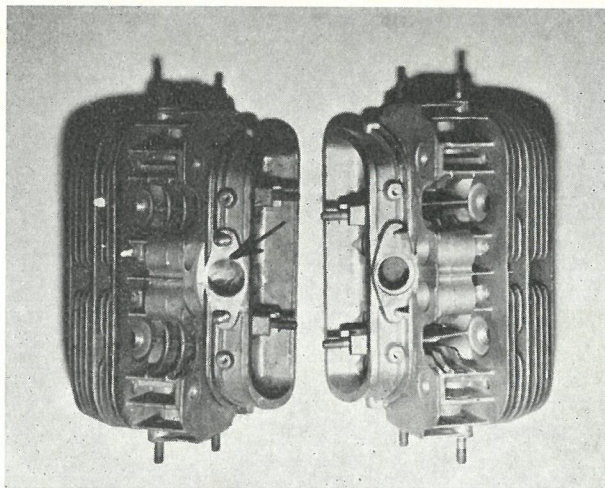
Hestekraftscurven viser en motor, der yder 54 hk ved 4000 o/m. Kører man motoren op i et højere omdrejningstal, falder effekten, og det maksimale omdrejningstal er 5700 o/m, idet ventilerne begynder at »flyde«. Effekten er på dette tidspunkt faldet til ca. 45 hk, så man får altså ikke det fulde udbytte af motoren ved dette omdrejningstal.

hver tuning først og fremmest at montere disse fjedre, men ikke foretage de dybtgående undersøgelser og arbejder, der ville give det samme resultat, men på en bedre måde.

Har man en evne til at køre sin motor op i det omdrejningsområde, hvor ventilerne vil »flyde«, bør man naturligvis montere strammere ventiltfjedre. For »flydende« ventiler kan skade motoren, idet der kan være fare for, at ventilerne vil ramme stempelkronen med et resultat, som man sikkert let kan tænke sig til.

Inden vi går videre, vil det sikkert være bedst at se lidt på, hvilket arbejde ventiltfjedrene skal udføre. Ventiltfjedrene bliver trykket sammen af knastakslens knaster via stødstænger etc., og nu er det fjedrenes opgave at presse alle disse dele tilbage til deres oprindelige stilling igen. Ser vi på de forskellige komponenter, så hviler der en knastfølger mod selve knasten, og i eller på denne knastfølger hviler igen en stødstang, der aktiverer en ventilvippearms.

Denne vippearms trykker på selve ventilen og trykker dermed ventiltfjedrene sammen. Arbejdet er forenklet, hvis



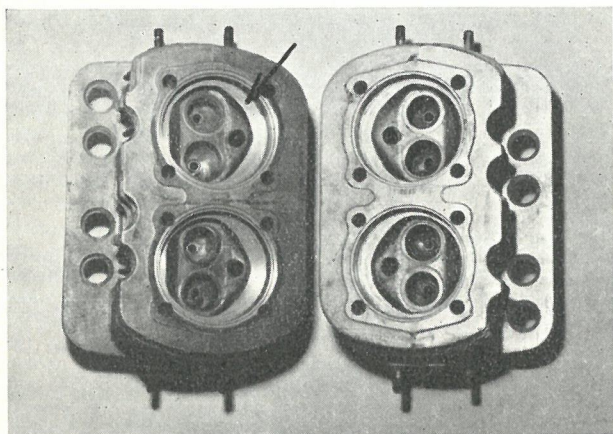
Sammenligner man de to topstykkers indsugningsflanger ser man ved pilen tydeligt, at denne indsugningskanal er boret op.

gen mindre, vil arbejdstiden også blive mindre, og vi kan formindske belastningen ved at gøre de forskellige komponenter lettere. Først er der selve ventilen, men her er det begrænset, hvad man kan foretage sig. Man kunne jo tænke sig at bore den igennem på et

overdimensionerer motorfabrikkerne ikke deres produkter, men det er ofte de produktionstekniske hensyn, der er bestemmende for, hvor kraftig eller hvor let en del kan udføres. Derfor vil man ved vippearmsene altid kunne »tjene« vægt, fordi det er et punkt, som fabrikkerne ikke gør særligt meget ud af.

Nu gælder det om at få fjernet det overflødige gods, men dog ikke mere, end at vippearmsens styrke *ikke* bliver forringet. Dette arbejde udføres med fil og smergelsten, og til sidst skal hver enkelt vippearms poleres, idet man ved polering genvinder en vis styrke. Man får måske ikke direkte en større styrke ved polering, men ved bearbejdning, der giver bløde og jævne overgange med efterfølgende polering, kan man hindre tendens til kærbrud, der er den hyppigste årsag til næsten alle brud.

Stilleskruen kan kortes af, og kontramøtrikkens højde formindskes; begge dele vil yderligere sætte vægten på de



Tilhøjre et normalt VW topstykke, til venstre et TOBU-værk modificeret topstykke. Der er drejet af topstykket, indsugningsventilerne er blevet større, mens ventilstyrene er kortet op. Desuden er kanalerne poleret. Pilen peger på det afdrejede topstykke.

man står overfor en motor med *overliggende knastaksel*, men da et sådant arrangement normalt er forbeholdt de dyrere vogne og sportsvogne, vil vi først og fremmest undersøge de såkaldte »stødstangsmotorer«, der her i landet normalt ikke opdeles i to grupper, som er tilfældet i England, idet man dér skelner mellem motorer med højtliggende knastaksel, og motorer med normalt placeret knastaksel, hvilket vil sige, at knastakslen er placeret tæt ved krumtappen.

Vi vender tilbage til ventiltfjederen og ser, at dens arbejde består i at bringe stødstang etc. tilbage til den stilling, de forskellige komponenter havde inden de blev påvirket af knasten på knastakslen, men arbejdet er ikke alene afhængig af den tid, der er til rådighed, men også af disse komponenters vægt. Dersom man gør de forskellige dele lettere, vil den samme fjeder kunne lukke ventilen ved et højere omdrejningstal, idet fjederens arbejde er ligefrem proportional med dens belastning og omvendt proportional med arbejdstiden og kan udtrykkes således,

$$A = K \times \frac{P}{T}$$

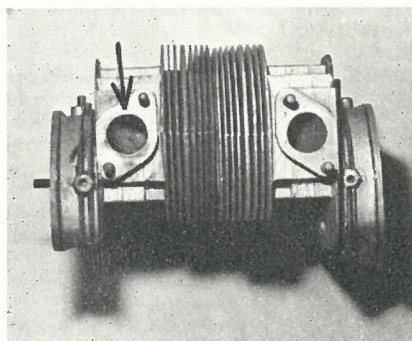
hvor A=fjederens arbejde, K = en konstant, P = belastningen og T = tiden.

Man ser heraf, at gør man belastnin-

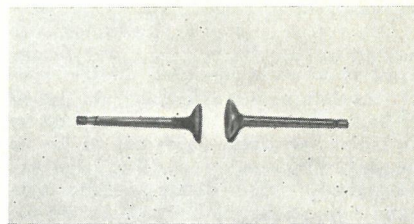
stykke, således at man fik en hul ventil. Et sådant arbejde vil imidlertid være vanskeligt og i de fleste tilfælde medføre ulemper i forbindelse med selve ventilen. Arbejdet kan kun betale sig, såfremt det drejer sig om *rene* konkurrence- og racermotorer.

Derimod kan man ofte spare nogle få gram ved at ændre på ventiltfjederens tallerken og låsering, idet de som regel kan tåle at blive bearbejdet.

Herefter er det ventilvippearmsen, der skal tages under behandling, og der er normalt store muligheder. Ganske vist



Også udblæsningskanalerne er bearbejdet, således at hele motorens vejtrækning er forbedret.



En del af den forøgede effekt opnås ved at montere større indsugningsventiler. Til venstre ses en original VW-indsugningsventil, mens den højre hører til det modificerede topstykke.

bevægelige dele ned. Stødstangen kan man polere og eventuelt gøre lidt tyndere, men man skal passe meget på ikke at gøre den for svag, idet den ved store omdrejningstal kan bøje ud på midten og måske få en varig formforandring.

Man har også den mulighed at udskifte stødstængerne med andre af et bedre materiale, således at man kan få den søgte vægtbesparelse. Det sidste sted, man skal have reduceret vægten i forbindelse med hele ventilmekanismen, er knastfølgeren, og også her gælder det naturligvis om at fjerne så meget gods som forsvarligt og polere det, der er tilbage. Det gælder iøvrigt ved næsten alle dele, der bliver bearbejdet, at disse skal poleres efter bearbejdningen for at undgå brud forårsaget af revnedannelser.

Neco de Mus.

Mindre fri dressur



Mærker man ikke hensigten herhjemme? Den ene lille lund af forbudsskilte og begrænsningsskilte dukker op efter den anden på landevejene – og så går folketinget hen og vedtager forbud mod fremvisning af dresserede vilde dyr i cirkus.

Er der nogen parallel i det? Det er der egentlig. For vi bliver både mere og mere tandløse og føres mere og mere i snor. Det var i øvrigt helt befriende at høre Vagn Bros stemme, da han gik imod forbudet mod vilde dyr i cirkus. At det netop skulle være ham, som har tordnet og lynet mod den vildskab, man ellers mener at kunne studere i trafikken.

Forbudet mod de vilde dyr forekommer lige så lidt gennemtænkt som de mange hastighedsbegrænsninger, der smækkes op. Begge bygger på en slags religion. For dyrenes vedkommende én synd for dyrene, de lider – og det med sentimental undertone: det er uværdigt for civilisationen at spærre

frie dyr inde og få dem til at gå på line.

Hastighedsbegrænsningen er en anden form for religion, der basunerer, at nedsat hastighed (og det er næsten altid 50 km/t) er ensbetydende med færre ulykker.

Det, man ikke kan lide ved begge bestræbelser, er den uigennemtænkte nægtelse, og det man savner, er en differentiering. Man savner for eksempel større smidighed (og mindre dressur) i beslutningerne om selve hastighedsgrænsen. I mange tilfælde kunne grænsen sættes op, eller helt erstattes med forbud rettet mod de på stedet boende, der blev forhindret i at styrte over landevejen, hvor det lyster dem. Eksisterer der for resten forbud mod at bygge nye huse langs vore vigtige færdselsårer? Hvis byggeriet fortsætter, vil man kunne imødesee de 50 km/t gennemført på hele strækningen fra for eksempel København til Korsør.

For cirkus-lovens vedkommende skelnes der mellem vilde dyr og husdyr,

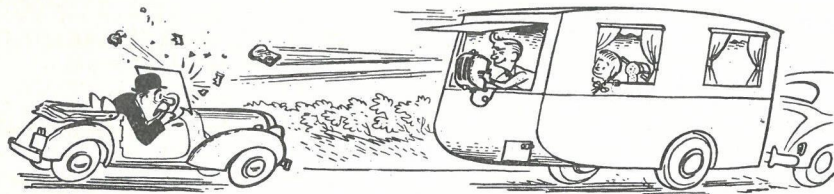
eller dyr, der er vant til menneskers selskab: heste, hunde, køer, gæs, ænder osv. Men tigre og løver er nok »stolte« dyr, som ikke må generes, mens en malkeko godt må hundes rundt med, og en hund må stå i lænke dag og nat uden nogen til at underholde sig og klappe sig for en god præstation...

Mangel på kendskab til kendsgerninger, øllebrødsbarmhjertighed og angel efter folkeyndest (fra de højest jamrende) gør ganske langsomt Danmark til en overreguleret nation af småfede neurotikere, som fjernstyres rundt i en kønsløs hverdag.

Det er på langt sigt en farlig vej at gå, når man ikke overlader det til folks eget ansvar at køre bil, som de anser for godt, og selv bestemme om deres børn skal lægge penge i den cirkus, der reklamerer med vilde dyr i manegen.

En dag vil nationen dybt savne en brølende berberløve til at fortælle, at tilværelsen kan være både farlig og spændende.

brorrasmus



MAJOR UPSETT

I Russell Brockbanks herlige Major Upsett møder vi engelsk humor i renkultur. Boghandler Knud Rasmussen, Vesterbrogade 60, København, har hele bøger med denne dejlige major.





Palle Mogensen og Ole Boe Olsen kører gennem et hårdnålesving i Col de Turini.

Af FART & FORMs udsendte medarbejder Ole Boe Olsen

Til næsten ethvert rally-referat hører en forklaring på, at det også denne gang gik dårligt for de danske deltagere. Derfor er det helt befriende at kunne berette, at i Tulipanløbet var den danske indsats ikke blot tilfredsstillende – den gav placeringer helt i toppen!

Først og fremmest *Jens Nielsen* og *Henning Henriksen* i Alfa Romeo, som de kørte til sejr i klassen til 1300 ccm. Det skete foran hollænderen *Heiden-dahl* i en tunet Alfa og diverse Simca'er, Fiat'er, VW'er Triumph'er. Med denne klassesejr i forbindelse med resultatet i årets Monte Carlo Rally har *Jens Nielsen/Henning Henriksen* placeret sig i international klasse og som et af de allerstærkeste danske hold. Det samme gælder for *Palle Mogensen*, der efter en klassesejr i det svenske mid-

natssolrally sidste år fortsatte med en andenplads i klassen til 2000 ccm i Tulipan Rally. Han blev slået af *Gunnar Andersson* i Volvo 544 Sport – tidl. europamester – og det kan man jo godt være bekendt. I sin nye Taunus 17M TS (som han uheldigvis ikke nåede at få med skivebremsen) lagde han imidlertid en stribe Volvo B18 og to udgæede Citroën'er bag sig. Den ene kørtes endda af *Trautman*, der et par år har ligget meget tæt på europamesterskabet. Inden *Trautman* gik ud på turen mod Monte Carlo, havde *Palle M.* taget sig den frihed at køre fra ham under prøverne på Nürburgring.

Det var *Erling Kristensen's* andet rally overhovedet, og det blev til en tredjeplads i *Jens Nielsen's* klasse efter de to Alfa'er. *Mogens Skarrings* fjer-

deplads i klassen med en Vauxhall VX 4/90 lyder ikke af så meget, som præstationen berettiger. Han pressede sig nemlig foran alle fabriksvogne af samme mærke samt Sunbeam Rapierholdet. Som medkører havde *Skarring* et nyt navn indenfor dansk bilsport, S. A. Holst, der med noget mere rutine bliver en meget fin andenkører. *Knud Erik Jensen/Rottbøl Ørum* havde allerede inden Monte Carlo vanskeligheder med koblingen på deres BMW 700 sport, og placeringen midt i klassen er derfor al ære værd.

*

Reglerne for løbet havde antydnet temmelig kraftigt, at rally-etaperne ville være vanskeligere, end tilfældet var i 1961, da man »cyklede« ruten igennem. Det gjorde man *desværre* også i år, og prøverne blev derfor i praksis helt afgørende. At det ikke er nogen populær idé, afspejledes i deltagerantallet, der i mange år har ligget omkring 200, men som i år var nede på 140. Nu har man jo for tiden andet at bruge det franske politi til end netop at afvikle rally. Og det mærkedes, idet man så færre betjente langs ruten end sædvanligt. Hvad de betjente, som ikke kunne afses, foretog sig, havde man indtryk af, da man ved afgang fra en kontrol blev indskærpet, at der ved politikontroller endeligt skulle gøres øjeblikkeligt stop, idet det franske politi ikke tog nogen chance, men skød! Turen var gjort vanskeligere på en anden måde, idet spisepauserne var strøget. Ville man spise, måtte man altså køre den nødvendige tid ind. Det voldte nu ingen problemer. Men værre var,



Deltagerne har et lille hvil ved en kontrolpost i Ballon d'Alsace.

TULIPAN-RALLY

at afviklingen af prøver beliggende undervejs på en etape helt og holdent skete indenfor køretiden. Det medførte – især mod slutningen af en etape – at man kørte en privat ekstra hastigheds-etape for at komme så tidligt til start på prøven som muligt.

*

Som altid var Noordwijk ann Zee i dagene før starten et sandt eldorado for bilinteresserede. Lad os blandt årets biler nævne TVR Grantura, en engelsk grand tourime vogn i plastic og med forskellige motormuligheder.

Den deltog i 1600 klassen og havde en del besvær med et anseligt antal Porscher af enhver type, inkluderet en Abarth Carrera, som kørte frygtelig stærkt, så længe det kunne lade sig gøre, men som iøvrigt kunne beundres på værksteder undervejs. En række 220 SEB'er, bl. a. to kanariegule belgiske, virkede meget imponerende, og et par helt hysterisk lydende DKW Junior'er lovede Eric Carlsson hård konkurrence, hvilket også slog til. Et par Jaguar E-type sportsvogne virkede ligeledes imponerende, men måtte se sig besejret af BMC's gamle, hæderkronede Austin Healey-hold. Morris- og Austin Coopermodellerne optrådte ikke enkeltvis, men gennemgående i larmende sværme, som også her fik alle til at trække på smilebåndet. Den er dog verdens grimme og mest charmerende vogn!

*

Starten foregik som sædvanligt foran hotel Huis ter Duin – ved midnat. Og så kom der en begivenhedsløs tur til Nürburgring. Her kørtes 8 km i »modsat retning« til mål ved sportshotellet, hvor der var morgenmad. Det kan nok være, at stopurene var igang her! På tredje prøve, Ballon d'Alsace, var der nogen forsinkelse, før starten kunne gå. Resultatet: For sen ankomst for mange hold til den efterfølgende kontrol, Bel-



Mogens Skarring og S. A. Holst i Vauxhall VX 4/90.

fort, råben og skrigen og persisk marked i almindelighed ved kontrollen og senere annullering af etappen.

I løbet af anden nat kørtes prøven på Chamrousse, der er en 12 km halvdårlig vej med en stigning på 840 meter. På toppen var der etapemål i en bar, som dog kun serverede »natmad« i fast form. Her bemærkede vi et herligt engelsk hold i en Amazon Sport. Det var far (engelsk obersttype med skæg), som havde taget sin datter og en af sine gode venner med ud at køre rally. Men det betød skam ikke, at de imens gav afkald på livets øvrige glæder, hvad vi andre forsøgte efter fattig evne.

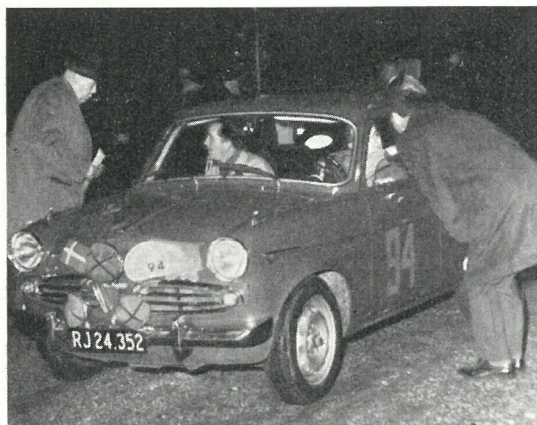
Næh – der blev danset twist og drukket sort kaffe med cognac, så snart lejlighed gaves! Mont Ventoux indgik som så ofte før, men kun med en halv længde (ca. 9 km). Første halvdel sluttede

med tre skrappe dækende prøver og hvil i Monaco. Sidste prøve var Col de Turini, hvor Palle Mogensen på 11,5 km tabte så lidt til Gunnar Andersson som 10 sek.

*

I Monaco blev der skiftet dæk, efterteret bremses og sovet. I den forbindelse må først og fremmest nævnes Ferrodo med bremseservice og Dunlop og Vredestein med dæk. På ruten var det BP, der ydede den største indsats. Ved starten fik man udleveret en liste over åbne BP-tanke langs ruten med detaljeret beskrivelse af placering og afstand til næste og fra foregående

(Fortsættes næste side)



Erling Kristensen (th) og Niels Blumensaadt blev tredjebedste danske hold i Fiat 1300.

De danske klassevindere Jens Nielsen/Henning Henriksen ved startstedet i Noordwijk aan Zee.



tank. Desuden var der markeret langs vejene og endelig pile ind til tanken, hvor mange mennesker kastede sig over vognen. Vi stode på, at det gik sådan, og var i vore bestræbelser for at lette vognen gået så vidt som til at undvære reservedunk. Næste morgen gik starten fra Monte Carlo, og det bedste blev pillet af de nye dæk, inden man var 200 km fremme. En meget stor del af prøverne på tilbagevejen bestod i kørsel op til samme punkt, som man på nedturen havde tilkørt fra en anden side. Men aldrig nedad! Francorchamps kørt i øsende regn, og brødrene *Skogh*, som ellers er kendt for særdeles afbalanceret kørsel, knuste en gruppe III Saab ret grundigt, da det på en bakke-

top ikke kunne lade sig gøre at lægge kursen om med anslået 150 km/t. Begge gik selv fra vognen!

Om aftenen gik turen gennem Holland, og omkring midnat kom de sidste i mål - trætte til det øjeblik, de kørte over målstregen.

Placering uden hensyn til klasse skete på grundlag af deltagernes strafpoints på rally-etaperne (nul for næsten alle) og dernæst antal sekunder brugt på prøverne udtrykt i procent i forhold til vedkommende klasse gennemsnit, idet dog kun de hold, som havde brugt indtil 20 % mere tid end klassevinderen, blev medregnet. *Pat Moss/Ann Riley* (før Wisdom) vandt derefter generelt i en Morris Cooper. Bemærk på

resultatlisten det pudsige, at der helt i toppen kommer tre tyske vogne kørt af to franskmænd og én englænder!

DELTAGENDE BILMÆRKER:

Austin	19	Sunbeam	4
DKW	12	Fiat	4
Morris	11	TVR	3
Mercedes	9	Alfa Romeo	3
Porsche	9	Simca	3
Volvo	9	VW	3
Saab	8	BMW	3
Triumph	8	Citroën	2
Renault	6	Chevrolet	1
Vauxhall	6	Reliant Sabre	1
Ford	5	Panhard	1
MG	5	Borgward	1
Jaguar	4		

TULIPAN RALLY I TAL

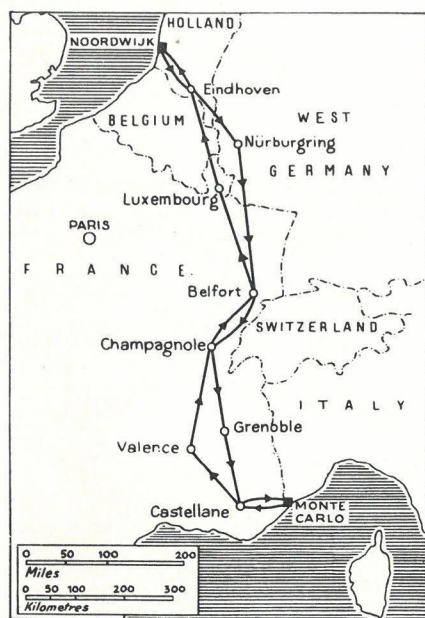
	Kl.	Nat.	Mærke	Prøver sek.	%
1	J	Engl.	Pat Moss - Ann Riley	7357	90,78
2	F	S.	G. Andersson - W. Karlsson	7107	91,08
3	K	S.	E. Carlsson - G. Häggbom	7352	91,70
4	C	F.	J. Meur - P. Rouselle	7393	91,94
5	K	F.	P. Gelé - C. Laurent	7376	92,00
6	C	Engl.	D. F. Gray - S. Actham	7409	92,14
7	D	Tysk.	E. Böhringer - P. Lang	6968	92,90
8	J	Engl.	A. T. Fisher - B. Melia	7543	93,07
9	H	D.	J. Nielsen - H. Hendriksen	7861	93,46
10	E	Tysk.	P. Ruby - G. Raschig	7137	93,57

DANSKE PLACERINGER:

9	Jens Nielsen/Henn. Henriksen	Alfa Romeo Guil.	7861	93,46
22	Palle Mogensen/O. B. Olsen	Taunus 17M TS	7601	97,41
26	Erl. Kristensen/N. Blumensaadt	Fiat 1300	8236	97,91
34	M. Skarring/S. A. Holst	Vauxhall VX 90	8216	98,66
72	K. E. Jensen/Rottbøl Ørum	BMW 700 S	8933	111,42

FORDELING AF DELTAGERE EFTER NATIONALITET:

England	57	Belgien	3
Holland	46	USA	1
Tyskland	13	Schweiz	1
Sverige	8	Finland	1
Danmark	5	Italien	1
Frankrig	4		



Ruten fra Noordwijk til Monte Carlo og retur.

Trumf auto- antennen

RUDOLPH SCHMIDT ^{AS}

NY CARLSBERGVEJ 66 · KØBENHAVN V · CENTRAL 5165



To-takt og tone

Jeg kan godt se, man får en masse bil for pengene, men jeg har svært ved at forlige mig med, at nyrer, hjerte og tænder var ved at blive rystet løse under kørslen.

Wartburg 1000 er en meget rummelig, nærmest stor vogn, og prisen ligger langt under gennemsnittet for mellemklassen. Når motoren starter, er der noget snurrende over lyden, og man har en hel del besvær med at kunne li' bilen. Men det hjælper på forholdet, når man er kommet ud på landevejen, for her hasper den af sted med temmelig stor overlegenhed – på sin egen stude facon.

Jeg kender ikke så forfærdelig meget til østtyske og østlige biler, men Wartburg overrasker ved at have rigeligt udstyr, ret pænt interiør, pænt uldbetræk – og nogle mægtig gode stole, der ikke er for bløde og ikke for hårde, men som først og fremmest er polstrede, så de passer til kroppen og støtter i ryggen og til siderne.

Ratgearskiftet er rart at håndtere, for der er ikke de samme lange bevægelser som på så mange andre biler med ratgear. Det virker mere som et gearskift på en sportsvogn. Pudsigt nok.

Selv om tophastigheden ikke nærmer sig mere end 125 km/t, forekommer Wartburg hurtig, fordi den accelererer som et skud i første og andet gear.

Men det er netop under sådanne kraftpræstationer, at rystelser fra motoren forplantes direkte op gennem sto-

lesædet – og så videre til ens hele krop, og hvis man i denne situation skal svare på spørgsmål fra sin medpassager, lyder det, som man ville forsøge at holde tale på Nordpolen iført bade-drugt.

Det er med Wartburg som med den hedengangne Hansa 1100, at de begge har en stor appeal til mænd med stærke arme og kraftige fødder. – Tandstangsstyringen kræver armkræfter ved parkering og bremserne et stærkt fodtryk. Derfor er vognen ikke ligefrem ideel til en lille spinkel dame....

Men den virker på mange måder overraskende solid og køresikker, og så har den som sagt den tiltalende egen-skab at være usædvanlig rummelig. På bagsædet kan man slange sig og brede sig, selv når forsædet er stillet ind til en langbenet fører.

Man føler sig sikker i Wartburg, og efter min ringe mening er køregenska-

berne vist endda over middel, fordi bilen ligger så godt til vejen. Der er forhjulstræk. Når jeg rigtig gav den gas i svingene, var det ligesom det bageste af bilen kunne give et lille hop – så den leg holdt jeg hurtig op med.

Hvis man kun nøjes med at kikke på og i Wartburg, får man et forkert indtryk af bilen. Den virker en smule modemæssigt bagud. Det er dog ikke så slemt som for eksempel med den russiske mode, hvor man på billeder fra Moskvas gader tror sig hensat til de mere eller mindre glade trediver. Fiks og smart kan man ikke kalde det indre lay out, men tarveligt er det bestemt heller ikke. Det er sobert, lidet ophidsende – men det, der er af knapper og dimser, fungerer godt.

For en enlig pige er vognen for stor, men for en familie med mange medlemmer og ikke alt for mange penge må den simpelt hen være ideel. *Ulla*

Ulla prøvekører Wartburg 1000



Hvilken nytte gør sikkerhedsseler?

Sikkerhedsseler i automobiler er stadig *luksusudstyr* i dette land. Mens myndighederne i Sverige, Tyskland, Schweiz, England m. fl. slår på stortromme for brugen af sikkerhedsseler, har der fra offentlighedens side herhjemme ikke været ført en effektiv propaganda.

Vi kan alle overbevises om selernes gyldighed, for ingen bil kan bygges med så megen sikkerhed, at den overflødiggør seler. Alligevel kører kun ca. 50.000 danske bilister med sikkerhedsseler – et chokerende lille tal, når man tænker på, at den samlede vognpark langt overstiger 500.000 enheder.

I den retning kan vi (også) lære af svenskerne; deres seneste rapport viser, at 7 af 10 bilister anvender sikkerhedsseler.

☆

Erfaringerne fra hverdagens ulykker, hvor den implicerede bilist har haft sele på, er nu så omfattende, at det er muligt at give en virkelig realitetsbegrunder bedømmelse af, hvilken nytte selerne har gjort.

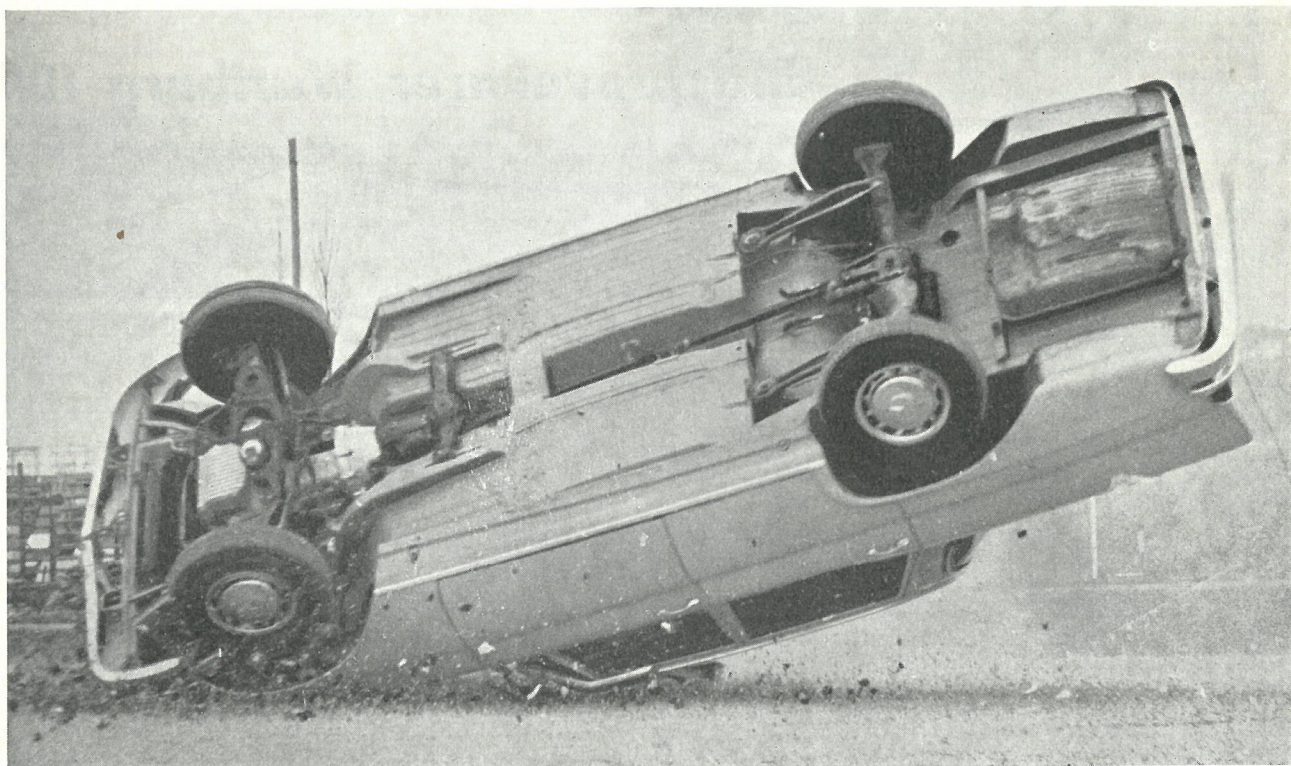
Sikkerhedsseler gavner ved ulykker, hvor vognen vælter eller slår kolbøtter.

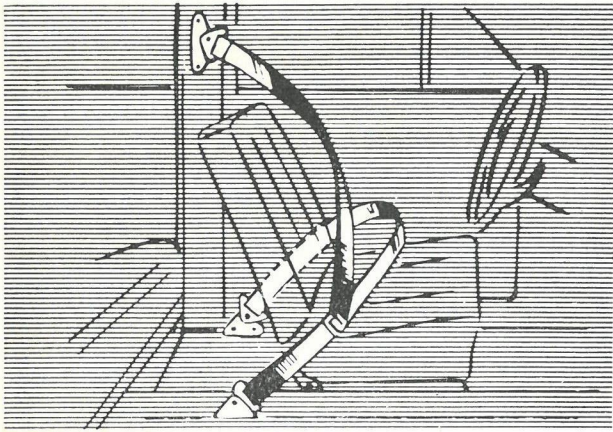
Alt for få danske bilister anvender sikkerhedsseler.



Af en ny statistik fra udlandet, der omfatter 200 ulykker, fremgår det klart, at selerne hverken beskytter mod død eller alvorlig personskade, men det er bemærkelsesværdigt, at ingen dødsfald var forårsaget af køler-mod-køler ulykker. Samtlige dødsfald fandt sted, når vognen blev ramt på siden, således at den seledede bilist kvæstedes direkte af den torpederende bil. Disse ulykker kan man vanskeligt gardere sig mod, og det har propagandaen for selerne iøvrigt aldrig hævdet.

Sikkerhedsselernes vigtigste funktion er beskyttelse over for frontale sammenstød og ulykker, hvor vognen vælter eller slår kolbøtter.





Ikke færre end 120 af de ovennævnte 200 bilister havde overordentlig stor nytte af selerne. 98 slap uden kvæstelser, og dette gjaldt såvel hurtigt- som langsomtkørende vogne. Med andre ord: *Henved halvdelen af bilisterne kunne kravle uskadte ud af vognen efter ulykken.* – Hos yderligere 22 var skaderne minimale. De kan bedst rubriceres under betegnelse snitsår og knubs.

Den nøgterne statistik viser med al tydelighed, at antallet af personskader nedsættes *betydeligt* ved brug af sikkerhedssele, ligesom selve kvæstelsernes omfang nedsættes.

☆

En dansk ekspert i sikkerhedssele-spørgsmål er direktør Edmund Schmidt, Nordisk Redningskorps, der siger:

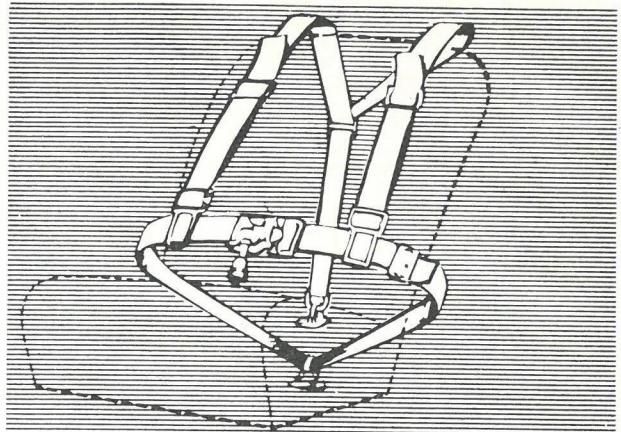
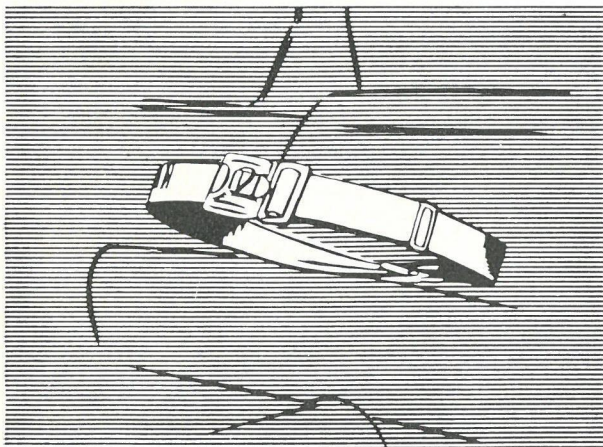
– Ved køb af sikkerhedssele skal man altid kigge efter Kungl. Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen's mærke, ellers er selen ikke typegodkendt i Danmark.

– *Hvor mange slags seles findes der på markedet?*

– Jeg kender fire typer og så en speciel barnesele. Da sikkerhedssele blev indført i automobilet, overtog man ideen fra flyvemaskinerne. De første seles kaldte man *sikkerhedsbælter*, fordi de ligesom i flyene havde karakter af en kraftig livrem, som spændte personen fast til sædet. Bæltet fastgøres imidlertid kun med et beslag i gulvet og kan ikke anbefales til forsædepassagerer og føreren selv.

En anden sele er 2-punktselen. Den fastgøres i dørstolpen samt med et beslag i gulvet.

3-punktselen er standardudstyr i en svenskebygget bil og har to bundbeslag og et beslag i vognens midterstolpe.



Rygsækselen består af en hoftesele kombineret med seler over begge skuldre. Disse er fastgjort i bøjler i vognens gulv.

Barnesele med to beslag anvendes kun, hvis barnet sidder på bagsædet.

– *Den mest solgte sikkerhedssele?*

– Det er 2-punktselen, svarer direktør Schmidt. Den er bekvemmelig, let at tage af og på, men fabrikkerne er gået på akkord med sikkerheden. Mange påkørsler foregår i vognens side, hvorved stolpen udsættes for et voldsomt pres, som forringer selens værdi.

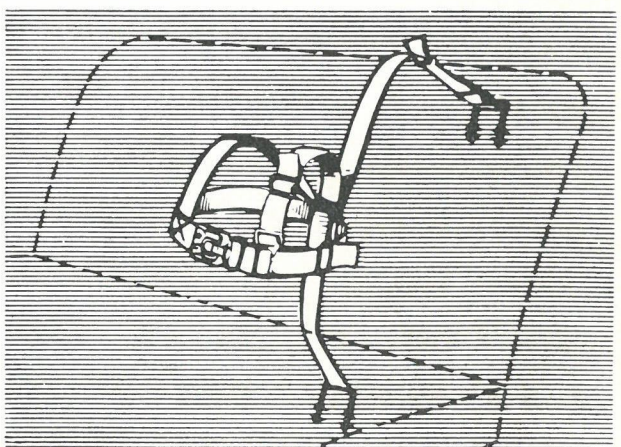
Den mest sikre er rygsækselen, den holder altid under- og overkrop på plads i ulykkesøjeblikket. Der er ikke store chancer for at selen ødelægges, idet denne er fastgjort i bilens bund.

– *Man hører ofte, at selerne i stedet for at virke beskyttende giver øget risiko...*

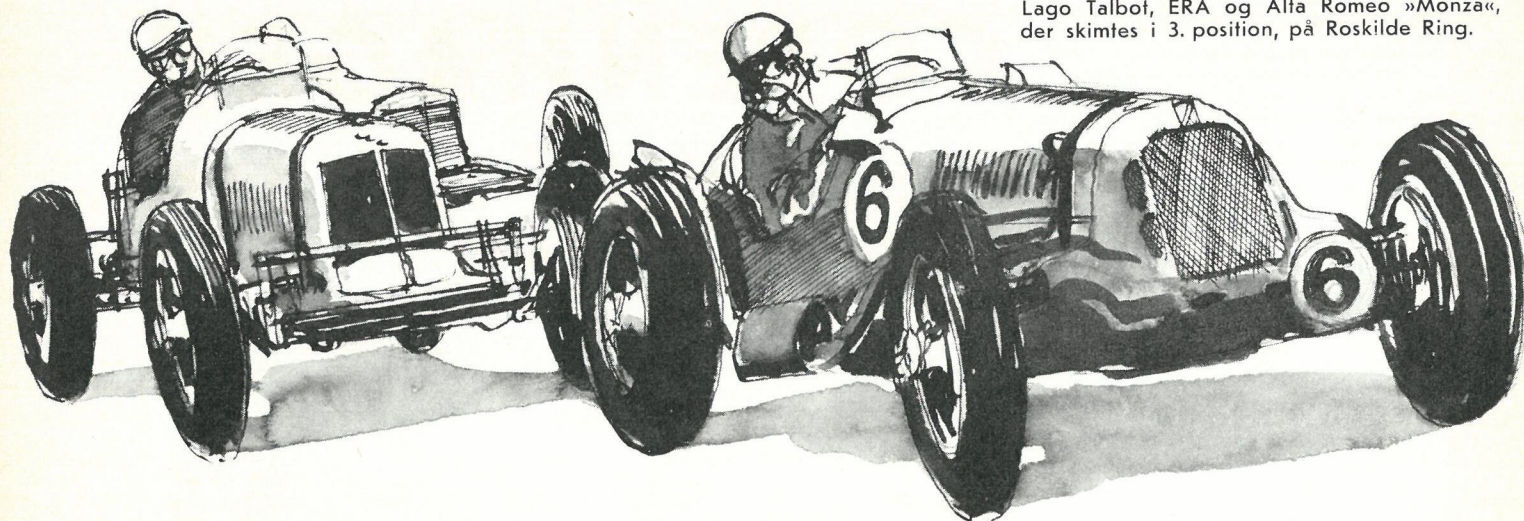
– Jeg har hørt, at en bilist er blevet kvalt i selen, men det er senere blevet efterforsket, at disse hverken har været korrekt anbragt eller korrekt spændt. Derimod kan en bilist i sikkerhedssele, der kører mod en anden bil i frontalkollision med ca. 80 km/t, godt få trykket et ribben eller brækket et kraveben, men dette er en ubetydelig skade i forhold til, hvad der kunne være sket, hvis man kører *uden* seler.

Den besværlighed, som bilisten mener er forbundet med at tage seler på, er for den såkaldte sikreste og mest besværlige bare 7 sekunder. Så meget burde man kunne ofre på sin sikkerhed i trafikken, siger Edmund Schmidt til slut.

F. L.



DET GÆLDER DERES SIKKERHED



Lago Talbot, ERA og Alfa Romeo »Monza«, der skimtes i 3. position, på Roskilde Ring.

VINTAGE-MEETING I ROSKILDE

I England ser man gerne tingene i et historisk perspektiv. Der har det længe været en god skik at holde væddeløb for gamle racervogne – gerne i forbindelse med store »moderne« løb. Det er både underholdende og inspirerende på denne måde at stifte bekendtskab med historien.

Det var et godt initiativ at indføre englændernes idé ved løbet om Copenhagen Cup. Arrangørerne havde fremskaffet seks gamle Grand Prix racere af de mest navnkundige mærker, heraf hele to Bugatti.

Egentlig egner Roskilde Ring sig ikke for sådanne vogne, der er bygget til landevejen. Men det var prægtigt at se og høre de gamle biler. Om nogen lige kamp kunne der knap blive tale; vognene repræsenterede jo vidt forskellige former og epoker.

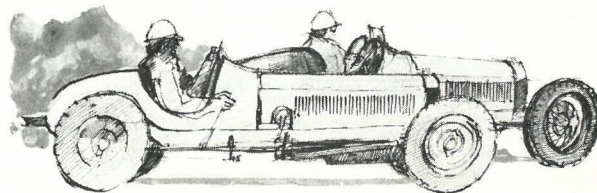
Hurtigst var den 4,5 liters *Lago Talbot*. Dens motor siges at være udviklet af en lastvognsmaskine. Den har skråstillede topventiler og krydsede stødstænger ligesom de nyeste Peugeot- og Citroën-modeller.

Nr. 2 blev den bizzarre *Derby Maserati*, en lang, smal monoposto-bil med forhjulstræk. På forhånd ville man have forsvoret, at en sådan konstruktion kunne anvendes til noget som helst, men jeg har ejerens udsagn for, at vognen med den rette mand bag rattet kan vise de fleste konkurrenter vintervejen. Mr. Ellis var et år om at finde ud af fidusen. Set med tilskuerojne var hans kørsel på Ringen hårrejsende, men selv siger han: »Pyt med bagenden – jeg kører med forenden«.

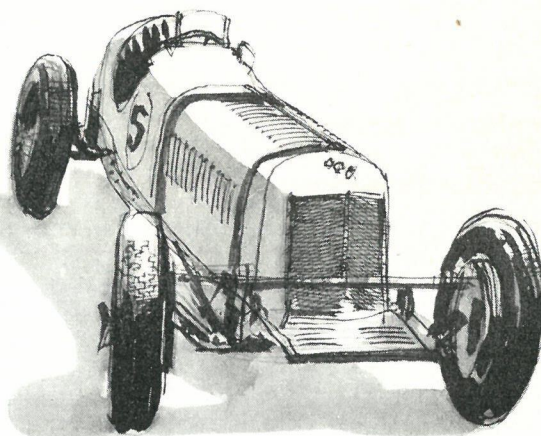
En *ERA*, ligeledes på 1,5 liter og med kompressor, besatte tredjepladsen. ERA var et af Englands mest berømte racervogsmærker. Motoren er udviklet på basis af Riley's 6-cyl. 1,5 liters maskine, og vognen har som Talbot'en en preselectiv Wilson gearkasse.

De to smukke *Bugatti*-vogne, Type 35T og 37, og *Alfa Romeo »Monza«* kom sidst over målstregen. Alfaen var hentet i Skaane, og det var vognens re-premiere for verden. Ejeren har restaureret på den i seks år, så det er forståeligt, at han kørte forsigtigt. De tre fine køretøjer tilhører den epoke i tyverne, da det æstetiske spillede en lige så stor rolle for konstruktørerne som det tekniske.

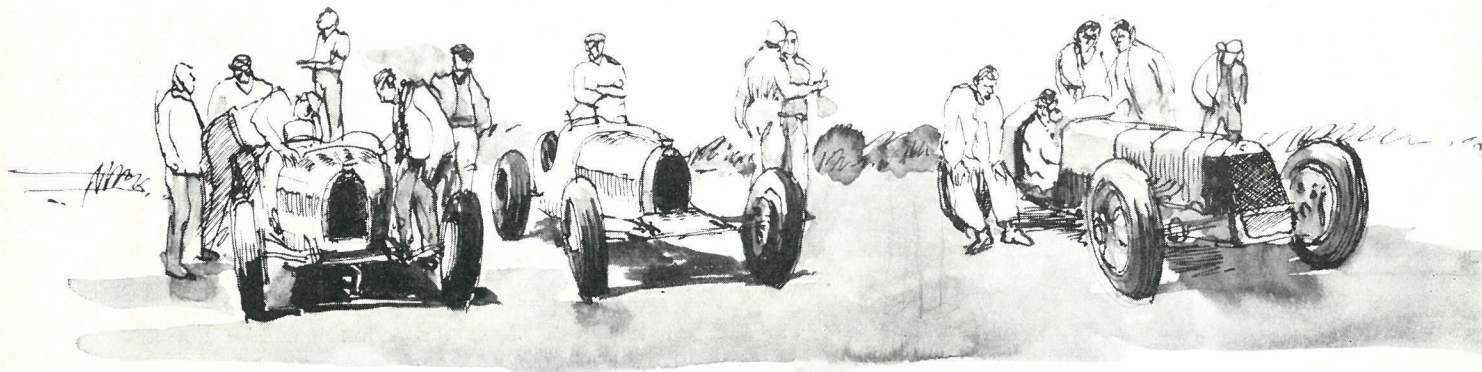
J. N.



Den svensk-ejede Alfa »Monza« og danskeren Erik Koux' Bugatti 1,5 liter.



ERA 1,5 liter, 6-cyl. m. kompressor — engang Englands mest berømte racervogn. Herunder: Bugatti 1925 (1,5 l), Bugatti 1926 (2,3 l) og Derby Maserati (1,5 l) »varmer op« til den store dyst.



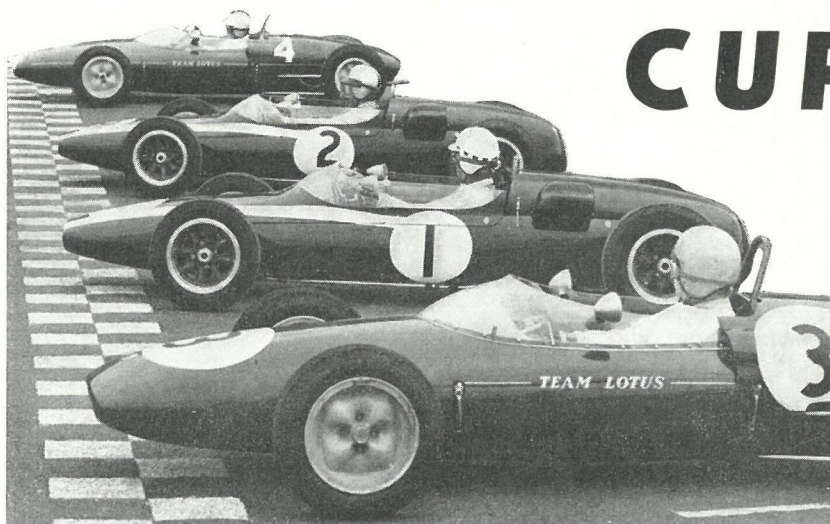
Roskilde Ring havde sammensat et flot program på løbsdagen den 27. maj. Først og fremmest var der Copenhagen Cup i formel junior klassen og i klassen for racersportsvogne, men et festligt indslag var en opvisningsmatch mellem gamle hæderkronede Grand Prix vogne som Bugatti, Alfa Romeo, Maserati m. fl.

De historiske racere kunne dog ikke stjæle billedet fra de moderne Lotus- og Cooper-racere, der havde blomsten af britisk talent bag rattet. Peter Arundell, John Love, Dennis Hulme og Alan Rees er alle aspiranter til den »store racerklasse«.

Peter Arundell satte ny banerekord med 43.7 sek. (tidligere har Trevor Taylor kørt på 45.1 sek.), men sejren gik alligevel til sydafrikaneren John Love, der placerede sig på andenpladsen i 1. heat efter Arundell, og denne måtte udgå i finalen på grund af en punktering. Nr. 2 blev Dennis Hulme, New Zealand, der kæmpede hårdt med Cooper-holdkammeraten.

Kun syv vogne af et felt på 14 fuldførte. Heriblandt danskerne Søren Nøhr, der debuterede i Gunnar Henriksens nye Lotus-Ford, og H. Conradsen, der kører Lotus 20. Søren Nøhr besatte

COPENHAGEN CUP



De fire hurtige briter Peter Arundell (3), John Love (1), Dennis Hulme (2) og Alan Rees (4) venter på starterens flag.

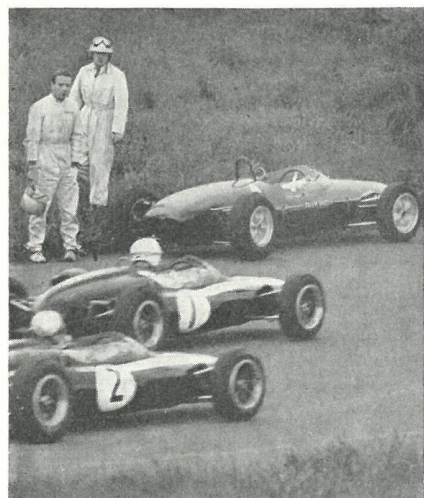
Startposition i formel J:

Peter Arundell (Lotus Ford) 44:0	John Love (Cooper Morris) 44:1	Dennis Hulme (Cooper Austin) 44:6	Allan Rees (Lotus Ford) 44:6
Jo Schlessen (Brabham Ford) 45:7	Søren Nøhr (Lotus Ford) 46:0	Svend Andersson (Lola Ford) 46:3	Michael Anthony (Gemini Ford) 47:0
J. C. Legarth (Lotus Ford) 47:5	David Hitches (Lola Ford) 47:7	Kurt Ahrens (Lotus Ford) 47:8	H. Conradsen (Lotus Ford) 47:2
T. S. Sepherd (Lotus Ford) ingen tid		Egert Haglund (Lotus Ford) 49:4	

derspræsidenten, *Andreas Geil*, kom ind som nr. 2. Englænderen *Lord Angus Clydesdale* tilkæmpede sig tredjepladsen i Lola Climax.

I standardvogne op til 1.000 ccm fik Morris Mascot atter succes. Tre »flyvende hundehuse« tog hurtigt afstand fra feltet – og de svenske SAAB'er. John Love gav en fantastisk opvisning i

Mascot-kørsel. Danskeren *Fritz Møller* forsøgte at indhente sydafrikaneren med det resultat, at han satte en imponerende banerekord. 52.7 sekunder for een omgang! Ingen standardvogn har tidligere kørt så hurtigt på Ringen. Uheldigvis medførte en fejljustering af koblingen, at Fritz Møller ikke gennemførte løbet. *fortsættes side 33*

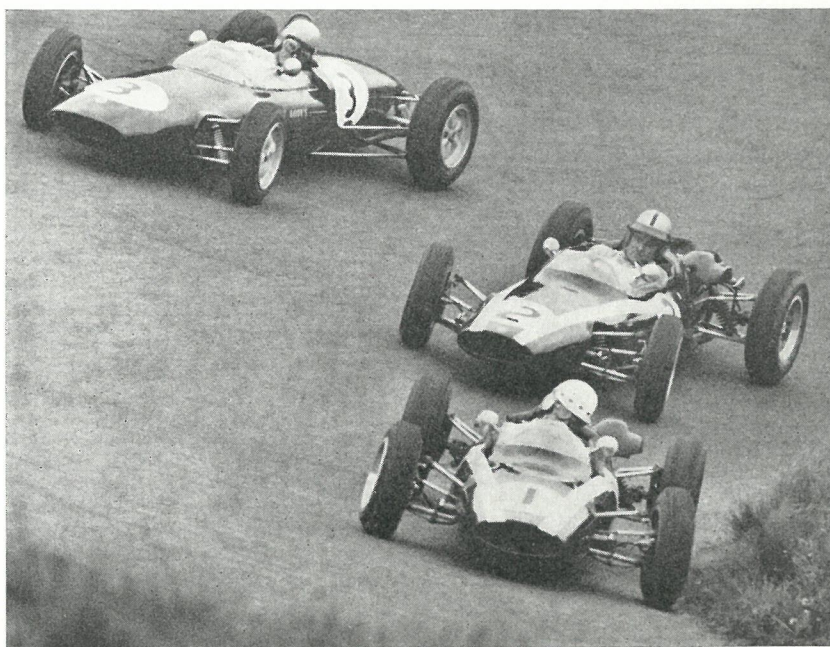


Herover kigger Arundell og Alan Rees, der udgik i finalen, langt efter Cooper-kørerne John Love og Dennis Hulme. – Til højre ses Love (forrest), Hulme og Arundell i Pirelli-svinget.

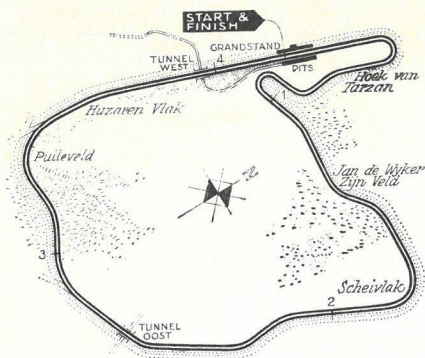
overraskende fjerdepladsen efter franskmændene *Jo Schlessen* i Brabham-Ford. Danskeren lå en overgang som nr. 3, men blev passeret på de sidste omgange. *J. C. Legarth* havde en uheldig dag. Efter en god start fik han motorvanskeligheder og måtte køre i depot, han var ikke i stand til at starte igen.

De engelske fabrikshold var meget overlegne i begge afdelinger. Den indledende førte Peter Arundell fra start til mål, mens John Love tog sig af det afgørende heat.

Løbet for racersportsvogne blev en triumf for *Frede Andersen* i Lotus le Mans. Han sejrede i første afdeling med *Jørgen Ellekær* (Lotus 17) på andenpladsen. I 2. heat fik Ellekær den bedste start, men han holdt kun det hårde tempo i 5-6 omgange. Så gik hans vogn i spinn i Bosch-svinget, og veteranen *Frede Andersen* havde let spil. Al-



ZANDVOORT



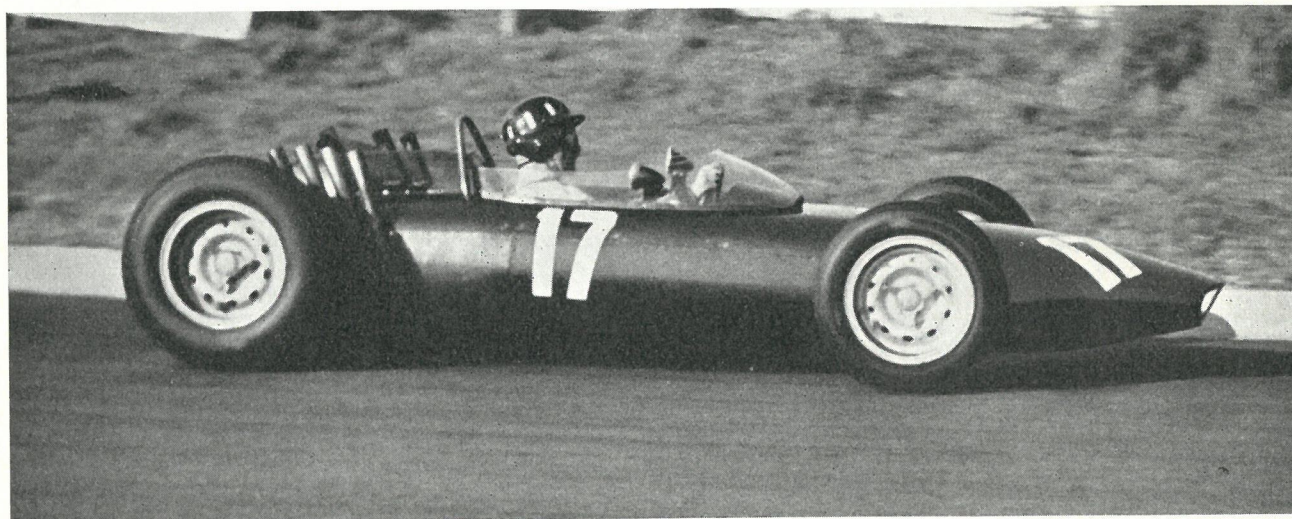
BRITISK TRIUMF PÅ



Graham Hill i fuldt feltmæssigt udstyr...

ZANDVOORT

BRM (Graham Hill) har vundet tre betydelige løb i denne sæson: Silverstone, Goodwood og nu GP Zandvoort.

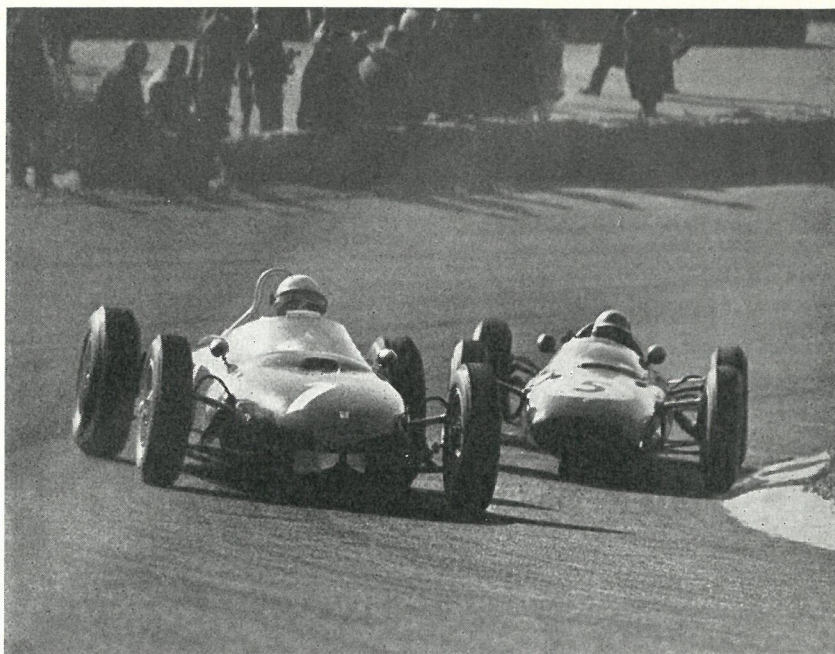


Første afdeling i verdensmeesterskabet 1962 var det hollandske Grand Prix, der kørtes som Europa Grand Prix den 20. maj på Zandvoort.

Løbet var en stor triumf for britisk racersport, idet Graham Hill i BRM og Trevor Taylor (Lotus Climax) besatte henholdsvis 1. og 2. pladsen foran det sejrsvante Ferrari-team Phil Hill - Giancarlo Baghetti.

Karakteristisk for løbet var en række uheld ved høje hastigheder (blandt andet forårsaget af olie på banen), men heldigvis kom ingen kørevere alvorligt til skade. De slap med drøje knubs...

Der var 20 startende vogne; heraf syv udstyret med Coventry Climax V-8 motorer (Clarks Lotus 25, Surtees Lola, McLarens Cooper, Brabhams Lotus, Taylors Lotus 24, Irelands Lotus 24 og Salvadoris Lola), fire anvendte den tidligere 4-cyl. Mark II Climax-motor (Maggs Cooper, Lewis Cooper, Gregorys Lotus og Seidels Emeryson). Porsche mødte med to splinternye V-8 motorede vogne (Bonnier og Gurney), Ferrari stillede op med tre 120° V-6 motorer (Phil Hill, Rodriguez og Baghetti), og endelig kørte Graham Hill og Richie Ginther BRM's V-8.



Phil Hill (Ferrari) og Trevor Taylor (Lotus 24) i Tarzan-hårnålen.

Graham Hills imponerende rekord holdt kun een dag, idet John Surtees om lørdagen - under dårlige forhold med kastevinde, der blæste sand ind på banen - forbedrede tiden med 1/10 sekund og dermed sikrede sig en god startposition.

Søndag kl. 15.20 gav løbslederen J. H. van Haaren startsignalet. Jimmy

Clarks nykonstruerede Lotus 25 skød frem i spidsen fulgt af Graham Hill, Surtees og Dan Gurney. Richie Ginther fik en meget dårlig start på grund af en urent gående motor og kom et godt stykke efter feltet.

Clarks føring blev ved begyndelsen af 3. omgang øget til 2,5 sekunder, stadig foran Hill og Gurney, bag dem kom en gruppe bestående af Surtees, Ireland, McLaren (med 4. gear ude af funktion), Phil Hill og Rodriguez. Afstanden vognene imellem var ikke mere end nogle få meter.

Den unge Rodriguez kom pludseligt i spinn med sin Ferrari foran Brabhams Lotus, der ramte den italienske vogn,



Amerikaneren Dan Gurney i den nye 8-cyl. Porsche, der ikke fik succes i årets første GP.

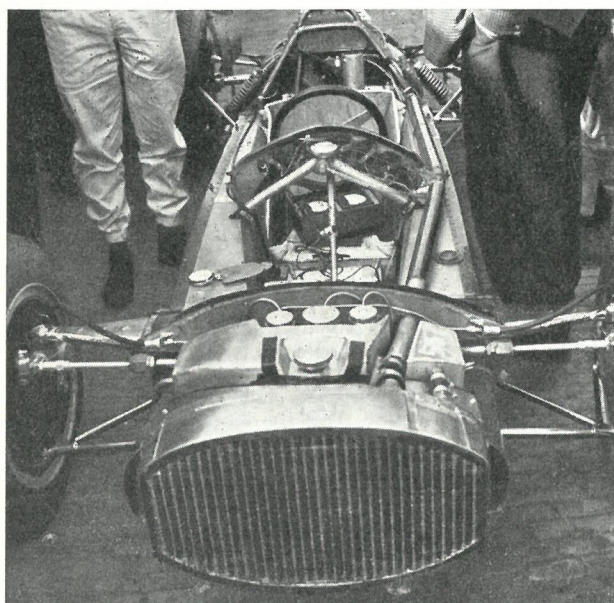
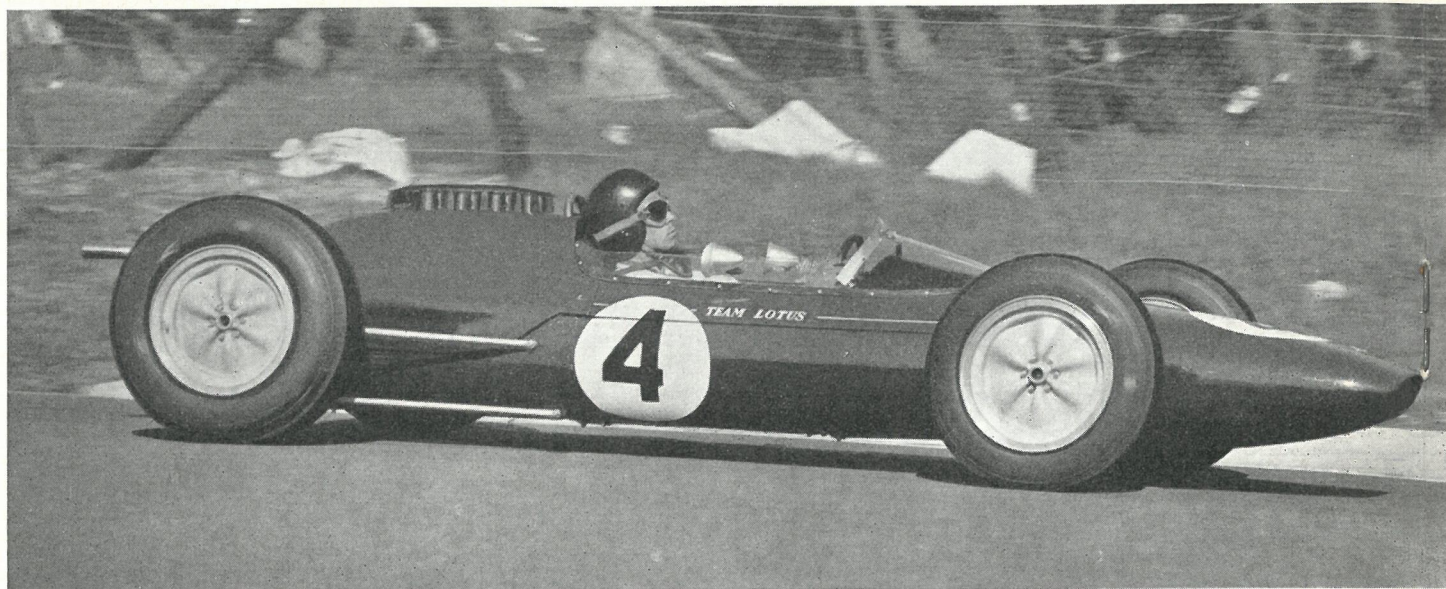
De to resterende vogne var begge Porcher, den ene med en ny 4-cyl. boxer-motor med direkte benzinindsprøjtning (kørt af Ben Pon), den anden en 61-model 4-cyl. boxer med Weber-karburatorer (de Beaufort).

☆

Da omgangstiderne under uofficiel træning et par uger inden Grand Prix'et var bragt ned på 1 min. 31,4 sek., måtte arrangørerne i hast udvide løbet fra 75 til 80 omgange (reglementet foreskriver to timers kørsel som minimum). - Graham Hill opnåede under fredagens træning en tid på 1 min. 32,6 sek., hvilket viste sig at være en uofficiel forbedring af den eksisterende formel 1 rekord (1 min. 35,5 sek.), der tilhørte Jimmy Clark i Lotus 24, samt den hurtigste omgang nogen sinde på Zandvoort. Banerekorden havde Stirling Moss i en 2,5 liters Cooper Climax fra 1960.

STARTPOSITION:

4 Jim Clark (Lotus-Climax) 1.33.2	17 Graham Hill (B.R.M.) 1.32.6	19 John Surtees (Lola-Climax) 1.32.5
6 Bruce McLaren (Cooper-Climax) 1.33.9	8 Jack Brabham (Lotus-Climax) 1.33.3	
12 Dan Gurney (Porsche) 1.34.7	18 Richie Ginther (B.R.M.) 1.34.5	9 Innes Ireland (Lotus-Climax) 1.34.1
5 Trevor Taylor (Lotus-Climax) 1.35.4	1 Phil Hill, (Ferrari) 1.35.0	
11 Joakim Bonnier (Porsche) 1.37.0	2 Giancarlo Baghetti (Ferrari) 1.36.3	3 Ricardo Rodriguez (Ferrari) 1.36.1
7 Tony Maggs (Cooper-Climax) 1.37.5	14 Carel Godin de Beaufort (Porsche) 1.37.4	
15 Ben Pon (Porsche) 1.40.9	20 Roy Salvadori (Lola-Climax) 1.38.8	10 Masten Gregory (Lotus-Climax) 1.38.0
16 Wolfgang Seidel (Emeryson) 1.46.0	21 Jack Lewis (Cooper-Climax) 1.43.2	



Herover Jimmy Clark i Colin Chapmans sensationelle nyhed, Lotus 25, der er konstrueret uden chassissramme. - Benzintankene (billedet tv.) fungerer som henholdsvis karrosseri og chassis. - Hjulophænget foran er monteret på en tværramme, der igen er monteret på tre benzintanke og en olietank.

samme slags blev hans holdkammerat, Roy Salvadori, taget ud af løbet et par omgange senere.

Efter et meget lovende løb stoppede Dan Gurney's Porsche ved udgangen af Tarzan-kurven med en brækket gearstang. Gurney fik vognen kørt til depotet for at montere en »nød-gearstang«.

Nu havde Graham Hill indvundet Clarks forspring, sidstnævnte var handicappet af en defekt koblingspedal, og de to vogne kørte samtidig ned over den hurtige lige strækning. Næste omgang førte Hill, mens Clark faldt tilbage og kørte langsomt i depot efter 12. omgang, hvorved han blev sat fem pladser og fem omgange tilbage.

Det store mandefald stod i skarp kontrast til sidste år, hvor der overhovedet

GRAND PRIX ZANDVOORT

DUNLOP

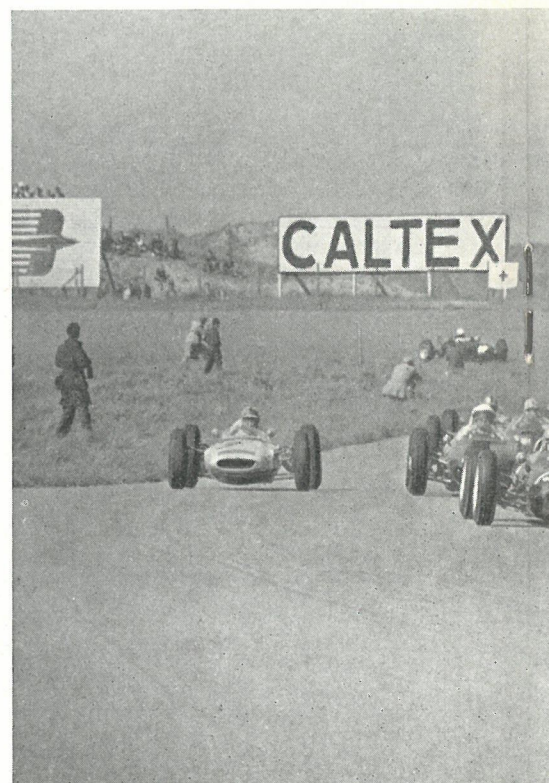
*vandt
igen!*

**GRAND PRIX
ZANDVOORT
1., 2. OG 3. PLADS**

hvorved fronthjelmene på Brabhams vogn blev knust, og han måtte »liste« i depotet og udgå i 4. omgang.

På dette tidspunkt var det nye navn i formel 1 klassen, Ben Pon, også udgået; han var kommet i spinn og havde forladt banen under 3. omgang.

Rodriguez fik Ferrari'en i gang og passerede depotet som nr. 18 på sin 4. omgang, mens førerfeltet allerede var begyndt på 7. omgang. Jimmy Clark lå stadig i bedste position, nu 3 sek. foran G. Hill. Den nye Lotus var klart hurtigere end BRM'en. Bag Hill kom Surtees, Gurney, Ireland, Phil Hill, Trevor Taylor og Baghetti. Surtees var næste kører, der udgik. Efter at være faldet tilbage på ottendepladsen i slutningen af 8. omgang, havde han et dramatisk uheld i ca. 200 km's fart. Umiddelbart før kurven til den lige strækning mod depotet brækkede den øverste triangel i forhjulsoophænget, men Surtees slap uskadt og kunne selv stige ud af cockpittet og den næsten knuste vogn. For at sikre sig mod endnu en ulykke af



ingen depot-besøg var, ej heller udgik der nogen vogne. Brabham, Surtees, Salvadori og Ben Pon var ude, og Clark, Gurney og Rodriguez var dårligt kørende.

Graham Hill førte med 9 sekunder foran McLaren, som imidlertid også fik vrøvl med 3. gear. Phil Hill lå på 3. pladsen, derefter Ireland, Taylor og Baghetti, der lå flere sekunder bedre end Gregory og Tony Maggs, som kørte sit første Grand Prix på Cooper-holdet.

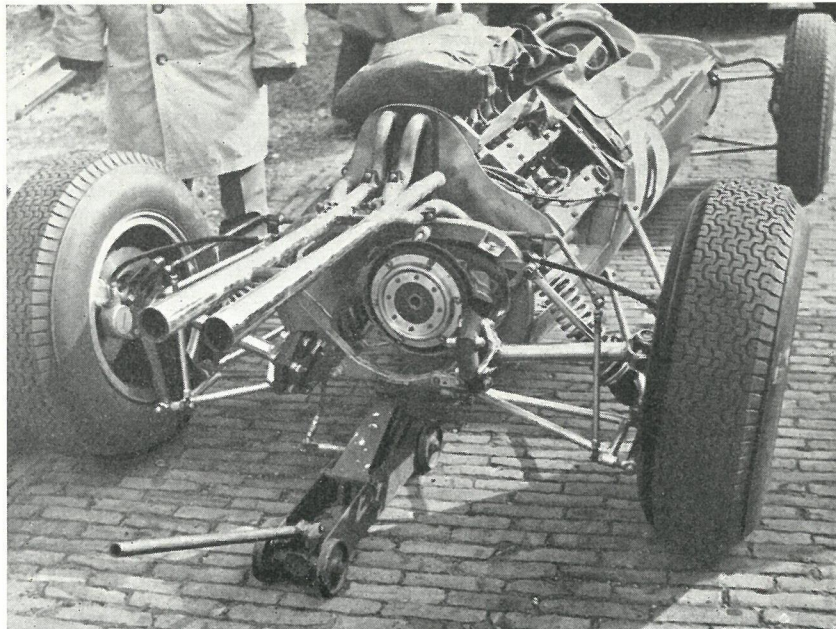
Bonnier's Porsche, der af en eller anden mærkelig grund pludselig skiftede fra over- til understyring, lå på 9. pladsen.

I de næste 7-8 omgange kørte feltet noget roligere; Graham Hill havde dog øget afstanden ned til McLaren.

Bonnier søgte at få nogle tips om, hvad han skulle gøre for at gå vognen til at ligge bedre. Han kom herved bagved de Beaufort's privatanmeldte Porsche, og Seidel kørte i depot efter hver omgang.

Men Graham Hills BRM fortsatte sit ensomme race; motoren gik vidunderligt, og omgangstiden lå hele tiden omkring 1 min. 37-38 sek. Afstanden til McLaren var nu over 11 sek. Phil Hill holdt sin 3. plads bag Cooper'en, der lidt senere (under 22. omgang) gik i stå. Transmissionen var fuldstændig uvirksom – akslen mellem kobling og gearkasse var knækket.

BRM'en var stadig »flyvende«, og Graham Hill kørte mod sin tredje vigtige sejr i denne sæson. Efter navnebroderen Hill's Ferrari (med et interval på 8 sek.) kom Irelands U.D.T.-Laystall Lotus Climax foran Team Lotus vognen kørt af Trevor Taylor. Denne kørte i ren opvisningsstil, velovervejet, lidt tilbageholdende, men alligevel blev afstanden til Ireland mindsket gradvis. Baghetti, der kørte den anden Ferrari, lå som nr. 5 med Gregorys Lotus, der



Fra en tværgående ramme mellem ryglænet og motoren og til bageste hjulophæng udgør selve motorblokken den bærende konstruktion på Lotus 25.

spildte olie på banen, på 6. pladsen. Olien har sandsynligvis været skyld i at flere vogne kom i spinn...

Efter halvdelen af løbet var stillingen således:

1. Graham Hill (BRM) 65 min. 47,4 sek.
2. Phil Hill (Ferrari). – 3. Trevor Taylor (Lotus Climax). – 4. Innes Ireland (Lotus Climax). – 5. G. Baghetti (Ferrari). – 6. M. Gregory (Lotus Climax). – 7. Tony Maggs (Cooper Climax). – 8. Richie Ginther (BRM).

Endnu en gang kom der ro over feltet – for en tid. Graham Hill tog Baghetti med en omgang i den 49. runde, så kun Phil Hill, Taylor og Ireland lå på om-

gangshøjde. BRM førte med 33 sek., men Taylor var dog kommet et stykke foran Ireland op efter Ferrari'en, og man afventede et spændende race mellem verdensmesteren Phil Hill og »opkomlingen« Trevor Taylor. Efter at have fuldført 54. omgang gik Gregorys vogn i stå med en gearkasseskade og han måtte trække sig ud af løbet, hvor han lå som nr. 6.

I 62. omgang fik Taylor lige et glimt at se af bagenden på Phil Hills Ferrari og næste omgang lå englænderen på 2. pladsen.

Han havde da kørt en omgang på 1 min. 34,7 sek. – næsthurtigste tid i løbet.

Bag de tre førende vogne lå Ireland, Baghetti, Maggs, Ginther, Rodriguez, de Beaufort, Bonnier, Lewis, Clark og start-stop-start Seidel.

På 62. omgang skete løbets andet høj-dramatiske uheld. Ireland kørte ned mod Tarzan-hårnålen med ca. 220 km i timen. Da han bremsede, blokerede hjulene, og Lotus'en fo'r ud af banen til højre, gennem et trådhegn, hvor vognen blev slynget op i luften, mens Ireland blev kastet ud og landede på det bløde græs. Han slap med chok'et og nogle småskrammer. Fra tilskuerpladserne kunne man nu se to U.D.T. Laystall Lotus'er ligge ved siden af banen; Irelands vogn ved Tarzan-hårnålen og Gregorys ved Hunze Rug ventende på kranvognen.

Taylor halede lidt ind på Graham Hill, hvis forspring var på 30 sek., men den unge Lotus-kører tabte de indkørte sekunder i den 66. omgang, da han blev sinket af Lewis' Cooper.



Graham Hill i spidsen for hovedfeltet. Jimmy Clark, der ikke ses på billedet, fører løbet med nogle sekunder.

GRAND PRIX ZANDVOORT

I kampens hede var der ingen, som bemærkede, at både Gintners BRM og Rodriguez Ferrari manglede. I et par omgange havde Ginther med en »hak-kende« motor fulgt Maggs i håb om at slippe forbi. Taylor kom op for at overhale de to vogne, og på vej gennem skoven mod mål, rørte Taylors Lotus BRM'en, der snurrede rundt og kørte ud af banen. Rodriguez' spinn (hans andet) skete samtidigt, og han kørte af banen næsten samme sted som Surtees i sin Lola.

Graham Hill fortsatte uanfægtet disse uheld, sikker på en populær og særdeles velfortjent sejr og med Trevor Taylor på andenpladsen efter et udmærket løb. Han og Phil Hill, der sluttede som nr. 3, var på omgangshøjde med vinderen. Baghetti på 4. pladsen var en omgang tilbage. Seidels dårligt kørende vogn var ikke mindre end 28 omgange bagud ved afslutningen. Han blev ikke klassificeret som havende fuldført løbet.

Sensationen på Zandvoort blev ikke den nye 8 cylindrede Porsche, der skuffede voldsomt, men derimod Chapmans geniale »Lotus 25« – bilen der straks fik navnet: »den benfri Lotus«, fordi den populært sagt ikke har nogen chassisramme. Den fantasifulde Colin Chapman har ladet benzintankene fungere både som karrosseri og chassis. Forrest er hjulophængene monteret på en tværgående ramme, der igen er mont. på tre benzintanke og en olietank, der strækker sig helt tilbage til en ny tværgående ramme monteret mellem ryglænet og motoren. Fra denne ramme og til de bagste hjulophæng udgør selve motorblokken den bærende konstruktion! Voila. Hvorfor gør man nu sådan noget... kan det holde... hvad sker der føreren i tilfælde af en kollision?

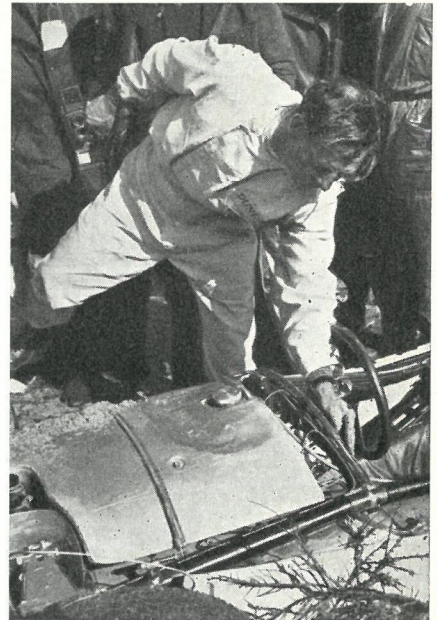
Målet var at skabe en vogn, der er endnu smallere, lavere og lettere end »Lotus 24«, og det er lykkedes. Konstruktionen er endnu mere vridningsstabil. Tankene er indvendigt opbygget efter samme principper som benyttes ved konstruktionen af fly-vinger. Hvad der sker føreren er nok det mest prekære spørgsmål, men brændstoffet ligger ikke

frit i »aluminiumstankene/karrosseriet/chassiset«, for alle fire tanke er forsynet med indvendige sække i kunststof, der lapper sig selv i tilfælde af en beskadigelse. Disse tanke anvendes også i jet-passagerfly, hvor brændstoffet ligger frit i vingerne – om end beskyttet af en lignende sæk.

Colin Chapmans fantasi har meget sjældent taget dømmekraften fra ham og såvel Jimmy Clarks indledende præstationer på Zandvoort som alle vognens detaljer tyder på, at Lotus endnu engang har skabt en vogn, der vil få de øvrige fabrikker til officielt at ryste på hovedet – og derefter gå hjem til tegnebrættet og kopiere ideerne.

Resultater fra GP Holland 1962:

1. *Graham Hill*, England (BRM) 2 tim. 11 min. 2,1 sek., gennemsnitshastighed 153,595 km/t.
2. *Trevor Taylor*, England (Lotus) 2 tim. 11 min. 29,3 sek., gen. 153,066 km/t.
3. *Phil Hill*, USA (Ferrari) 2 tim. 12 min. 23,2 sek., gen. 152,026 km/t.
4. *Giancarlo Baghetti*, Italien (Ferrari) ÷ 1 omgang.
5. *Tony Maggs*, Sydafrika (Cooper) ÷ 2 omgange.
6. *Carel Godin de Beaufort*, Holland (Porsche) ÷ 4 omgange.



Innes Ireland undersøger sin vogn efter det dramatiske uheld.

7. *Joakim Bonnier*, Sverige (Porsche) ÷ 5 omgange.
 8. *Jack Lewis*, England (Cooper) ÷ 10 omgange.
 9. *Jimmy Clark*, England (Lotus) ÷ 10 omgange.
- Hurtigste omgang: *Bruce McLaren* (Cooper) 1 min. 34,4 sek., gen. 159,902 km/t.

Nürburgring i regn...

Silende regn var optakten til Allgemeine Deutsche Automobil Clubs 1000 km løb på Nürburgring (d. 27. maj), der tæller i verdensmesterskabet for bilkonstruktører.

Ferrari dominerede over hele linien ved at vinde klasse-sejre såvel i racersportsvogne gruppe II og III som i Grand Tourisme. I det samlede resultat besatte italienerne 1., 2. og 6. pladserne.

Jimmy Clark i Lotus fik den bedste start og førte efter 1. omgang med 25 sek., et forspring han øgede til 1 min. 46 sek. De nye 2 liters Porsche-vogne var med fremme, men da solen brød igennem de mørke skyer og tørrede banen, halede *Phil Hill* ind på tyskerne.

Ved første køerskifte var *Jimmy Clark* stadig foran, men umiddelbart herefter måtte han udgå med motorvanskeligheder, hvorpå det senere vinderpar *Phil Hill/Oliver Gendebien* overtog føringen fulgt af *Mairesse/Parkes* (Ferrari), *Bonnier/Gurney* (Porsche), *Herrmann/Graham Hill* (Porsche) og *McLaren/Maggs* (Aston Martin).

fortsættes side 28

Fås hos autocforhandlere og autotilbehørforhandlere
Vejl. udsalgspris: kr. 75,00

NRK

SIKKERHEDSSELEN MED UDLØSERSNOR

for fremtiden i Europa
under navnet R-SELEN

'R' = Redning, Rådning,
Rettung, Rescue o. s. v.

Kun ægte med dette mærke

'TERYLENE'
Polyester ICI Fibre

NORDISK REDNINGS KORPS A/S

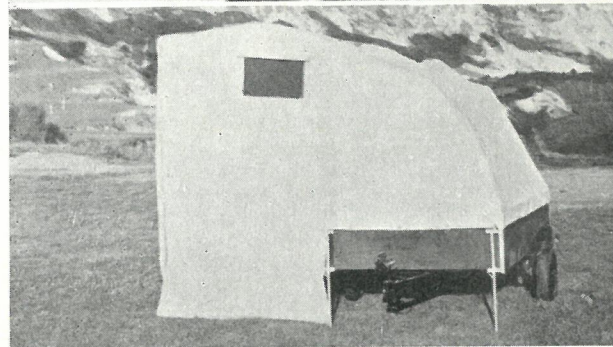
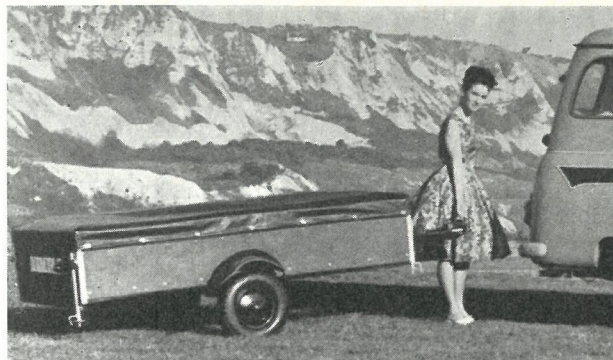
Vesterbrogade 6 D København V Minerva 6119

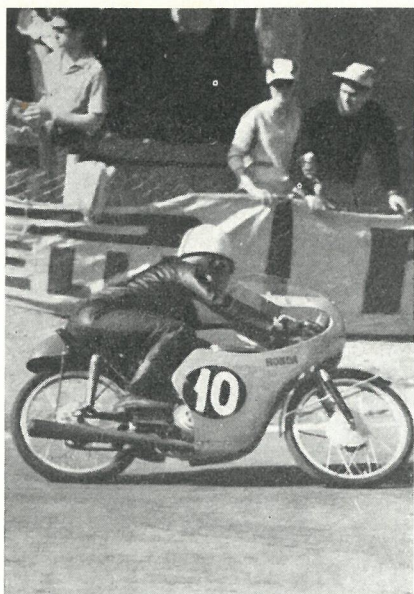


Med **TELTET** på slæb eller på taget...

Her er et par kvikke løsninger på camping-problemet. Begge britiske – englænderne har altid haft en særlig, ofte kuriøs, sans for den slags ting. Trotent hedder patentet herunder, »for Hi-Dri sleeping in 60 seconds«. Ud af vognen, fat i stogens nederste trin, træk til og kravl op. På mindre end eet minut er natlogiet klar, og man skal være meget uheldig, om der trænger vand op gennem den teltbund...

Billedserien til højre viser en Trailer Dormobile, en lille påhængsvogn på 100 kilo og med 150 kilos lasteevne. Den rummer telt med bundmadrasser, stole, borde, køkkengrej og den lette bagage. Nem at håndtere, nem at slå op til udendørs eller indendørs ophold, bekvem og sikker overnatning. – De to britiske telttyper er på vej til det danske marked og skulle kunne sælges for henholdsvis ca. 1000 kr. og ca. 2000 kr.





Honda-fabrikskøreren Takahashi

Nye sejre til Honda...

Japanerne vandt både 125 ccm og 250 ccm klassen i det spanske Grand Prix, der var første VM-afdeling på landevej - Fantastisk kørsel af de små 50 ccm maskiner

Schweizeren Florian Camathias (nr. 2) fik den bedste start og fører foran Arsenius Butscher (nr. 1) og August Ropsiepe (nr. 12). Næsten skjult bag Camathias ses verdensmesteren Max Deubel, Tyskland.



Motorcyklernes VM-sæson indledtes med det spanske Grand Prix den 6. maj på den kun 3,79 km lange Montjuich Park i Barcelona, hvor den populære 50 ccm klasse for første gang stod på programmet.

De små motorcykler var en stor oplevelse, og den tyske europamester Hans Georg Anscheidt (Kreidler) fik noteret den hurtigste omgang med en gennemsnitsfart på 100,5 km i timen. Anscheidts fabriksmaskine har en max. hastighed på 140 km/t.

Italieneren Francesco Villa (Mondial) lagde sig i spidsen straks efter starten fulgt af Takahashi, Japan, på Honda, men den første kører på anden omgang var dog tyskeren Gedlich (Kreidler) med spanieren Busquet (Derbi) på andenpladsen. Denne position holdt ikke længe, idet europamesteren angreb og overtog føringen. På syvende omgang skød Busquet frem, men Anscheidt holdt stillingen løbet ud.

Resultatet blev følgende: 1) *Hans Georg Anscheidt*, Tyskland (Kreidler)

28.00.41, 2) *Jose Busquet*, Spanien (Derbi) 28.01.09, 3) *Luigi Taveri*, Schweiz (Honda) 28.15.86, 4) *Wolfgang Gedlich*, Tyskland (Kreidler) 28.26.23, 5) *Tommy Robb*, Irland (Honda) 28.36.86, 6) *Kunimitsu Takahashi*, Japan (Honda) 28.36.87.

Mike Hailwood kom bedst fra start i 125 ccm klassen, men som ventet var hans EMC ikke hurtig nok til at modstå Honda'erne. Taveri førte det meste af første omgang foran holdkammeraten Takahashi. Jim Redman - endnu en

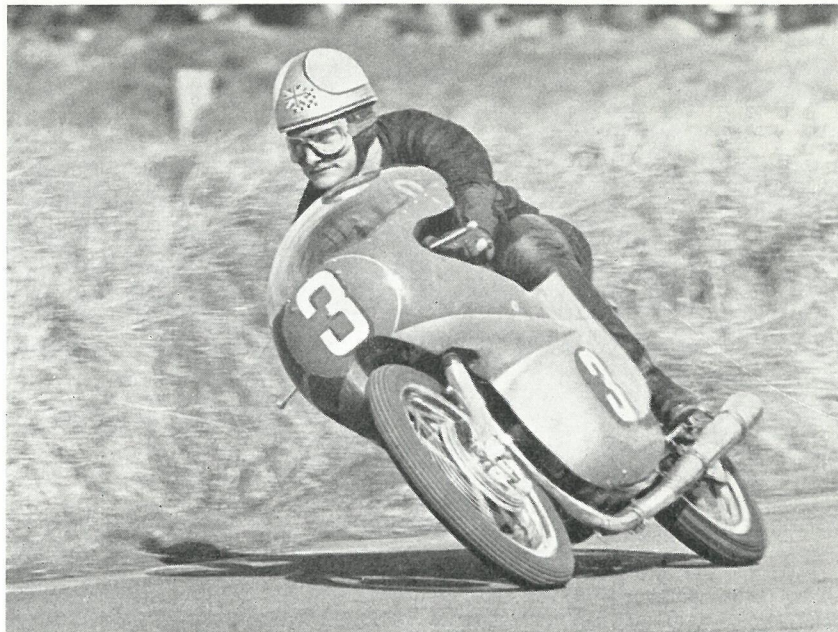
Honda – rykkede op på tredjepladsen i næste omgang og i de efterfølgende skiftedes de tre fabrikskørere indbyrdes placering og distancerede det øvrige felt. På fjerde- og femtepladsen kom englænderne Mike Hailwood og Rex Avery (begge EMC).

I midten af feltet var der hård kamp mellem Farne, Italien (Ducati), John Grace (Bultaco) og Villa (Mondial), indtil Grace måtte udgå med en koblingsskade under 18. omgang. Henimod slutningen overtog Takahashi føringen og kørte over mållinien som sikker vinder. Resultatet af 125 ccm over 27 omgange:

1) *Kunimitsu Takahashi*, Japan (Honda) 56.06.08 – 109,46 km/t, 2) *Jim Redman*, Rhodesia (Honda) 56.06.36 – 109,45 km/t, 3) *Luigi Taveri*, Schweiz (Honda) 56.06.45 – 109,44 km/t, 4) *Mike Hailwood*, England (EMC) 56.48.72 – 108,09 km/t, 5) *Rex Avery*, England (EMC) 57.29.15 – 106,82 km/t, 6) *Francesco Villa*, Italien (Mondial) ÷ 1 omgang.

I første starttrække i 250 ccm stod Tom Phillis, Jim Redman og Bob McIntyre, alle Honda-kørere, sammen med italieneren Silvio Grassetti, der kører den nye 4-cyl. Benelli. Grassetti havde tidligere besejret Phillis og Redman i Cesenatico, så der var lagt op til en spændende dyst.

De tre Honda'er tog føringen skarp forfulgt af Benelli. På niende omgang øgede Phillis og Redman afstanden til holdkammeraten McIntyre, og nu var italieneren kun 1,3 sekunder efter dem. Grassetti fik presset sig foran McIntyre til stor jubel for de mange tilskuere, men umiddelbart derefter måtte han køre i depot med tændingsvanskelighed.



Slutresultatet: 1) *Jim Redman*, Rhodesia (Honda) 1.05.28.16 – 114,62 km/t, 2) *Bob McIntyre*, Skotland (Honda) 1.05.39.25, 3) *Tom Phillis*, Australien (Honda) 1.05.39.81; to omgange tilbage: 4) *Dan Shorey*, England (Bultaco), 5) *Alberto Paganì*, Italien (Aer Macchi), 6) *Marcel Toussaint*, Belgien (Benelli).

I ovennævnte løb satte Tom Phillis ny banerekord med en gennemsnitshastighed på 116,55 km/t. Den gamle rekord tilhørte Gary Hocking og var på 115,09 km/t.

Som sædvanlig var hovedparten af de deltagende sidevognsmaskiner af BMWs Renn Sport type, men visse forhåbninger knyttede sig til englænderen Chris Vincents hurtige BSA Twin. Schweizeren Florian Camathias lagde bedst ud, men kom snart til kort over for verdensmesteren Max Deubel. I midten af

løbet begyndte Camathias' bremses at fadde, og han måtte nedsætte tempoet, men hans andenplads blev aldrig truet af de efterfølgende kørere. På tredjepladsen kom Otto Kölle ca. 58 sekunder langsommere. Chris Vincents maskine var ikke hurtig nok i det skrappe selskab, og han måtte nøjes med en sjetteplads.

Sidevognsløbet over 27 omgange gav følgende udfald: 1) *Max Deubel/Emil Hörner*, Tyskland (BMW) 56.47.92 – 108,11 km/t, 2) *Florian Camathias/Peter Nacht*, Schweiz (BMW) 57.58.18, 3) *Otto Kölle/Klaus D. Hess*, Tyskland (BMW) 58.54.49; 1 omgang tilbage: 4) *Arsenius Butscher/H. Vester*, Tyskland (BMW), 5) *Harold Scholes/K. Scott*, England (BMW), 6) *Chris Vincent/Eric Bliss*, England (BSA).

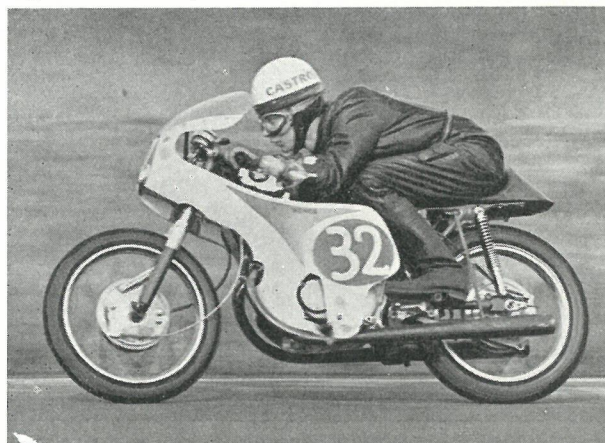
Allan Terndrup.

Ung dansker kører TT-løb i udlandet

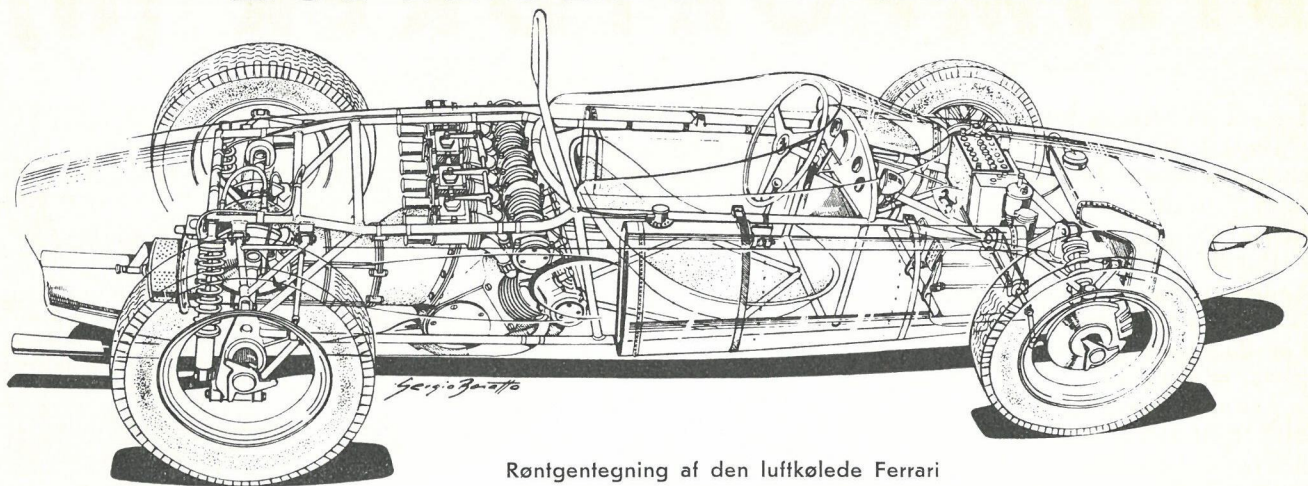
Vagn Stevnhoved på sin Honda 250 ccm

Helt for egen regning er den unge jyske motorcykelkører *Vagn Stevnhoved*, Grenaa, rejst til udlandet for at prøve kræfter i internationale TT-løb. Foreløbig har han kørt på Nürburgring, Oulton Park og senest ved Mouscron i Belgien, hvor han opnåede en femteplads i 250 ccm klassen.

Stevnhoved fortæller i et brev til *Fart & Form's* MC-medarbejder, at han kører løb hver søndag og vil fortsætte dermed hele sommeren. Eller så længe økonomien strækker...



LUFTKØLET FERRARI



Røntgentegning af den luftkølede Ferrari

I samarbejde med den berømte italienske motorcykelfabrik Gilera eksperimenterer Ferrari med en ny luftkølet formel 1 motor. Ferrari og Gilera er enige om at forsøge at anvende de luftkølede 4-cylindrede Gilera motorcykelmotorer som udgangspunktet for en ny 8-cylindret 1,5 liters motor med to overliggende knastaksler – altså ikke V-motor, men en almindelig rækkemotor – og tvangsstyrede ventiler. Motoren er forsynet med 4 dobbelte Weber-karburatorer, og krumtappen såvel som plejlstængerne løber i rulle – eller nålelejer. Motoren er monteret på tværs i chassiset umiddelbart bag førersædet.

Motorkraften udtages fra midten af krumtappen i lighed med Mercedes Benz konstruktion fra 1954-55, som var udførligt omtalt i *Fart & Form* dec. 61-jan. 62. Motor, kobling, seks-trins-gearkasse og selvspærrende differentiale er samlet i én kompakt enhed. Motoren er luftkølet og forsynet med tørsumpsmøring.

★

Også andre MC-fabrikker er interesseret i formel 1. Honda i Japan har fornylig fået leveret to komplette racervogne – uden motorer naturligvis – fra Lotus og Cooper. Japanerne er så

langt fremme med en ny 1,5 liters motor, at man vil foretage de egentlige banepreøver. I den forbindelse kan det nævnes, at eks-verdensmesteren *Jack Brabham* tidligt på foråret besøgte Honda-fabrikkerne!

★

I Bologna er den italienske ingeniør Taglioni i færd med at konstruere en formel 1 motor af yderst original karakter og baseret på sin berømte Ducati motorcykelmotor med tvangsstyrede ventiler. For at afrunde rygterne forlyder det endeligt, at MV skal være i gang med et formel 1 projekt.

**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. 270 27



BILIMPORTØRER (II)

General Motors International i Danmark blev grundlagt i 1923 som den første GM-samlefabrik uden for det amerikanske fastland. I starten havde man til huse i lejede lokaler i Københavns Sydhavn, men forholdene var så trange, at dagsproduktionen kun var 25 biler. Udviklingen medførte imidlertid, at GMI måtte bygge sin egen fabrik, og i slutningen af 1930 indviedes det nuværende kompleks i Aldersrogade på Nørrebro. Allerede tre år senere blev fabriken udvidet og fik et gulvareal på 65.000 kvadratmeter.

Her samles Opel person-, vare- og lastvogne, Vauxhall personvogne, Bedford lastbiler, Chevrolet person- og lastvogne samt canadisk Pontiac. De tre største personvogne i GM-familien – Cadillac, Oldsmobile og Buick – importeres færdige.

GM International samlede og klar gjorde sidste år ca. 28.000 vogne. Mere end 19.000 solgtes på det danske marked, resten blev eksporteret til de øvrige nordiske lande.

I dag ruller 125 nye biler af samlebåndet på en ni timers arbejdsdag, men produktionen øges i år med 20 pct., siger den administrerende direktør Max E. Wilson, der 1. december 1960 afløste John M. Lawrence, da denne overtog chefposten på General Motors Continental i Antwerpen.



Samlefabrikken på Nørrebro i København blev indviet i 1930.

– Jeg venter et totalsalg på omkring 110.000 enheder. I 1961 solgte GMI 93.000 biler, deraf 80.000 personvogne. Vore lastvogne tegner sig for ca. 41 pct. af indregistrerede kommercielle køretøjer. Den mest solgte er Bedford-modellerne i »K«-serien, som omfatter vogne fra 4000 kg til 8000 kg.

GMI fører i alt ca. 40 forskellige person-, vare- og lastvogntyper og må betegnes som værende Skandinaviens største billeverandør.

Direktør Max Wilson omtaler i den forbindelse, at man mere og mere fremstiller vogne efter dansk smag. I efteråret præsenterede man en ny udgave af Opel Combi, som kun produceres herhjemme.

Den danske samlefabrik har i øvrigt gennemført, at samtlige GM-vogne undervognsbehandles med rustbeskyttende og vandfortrængende olie, inden de sendes ud på markedet.

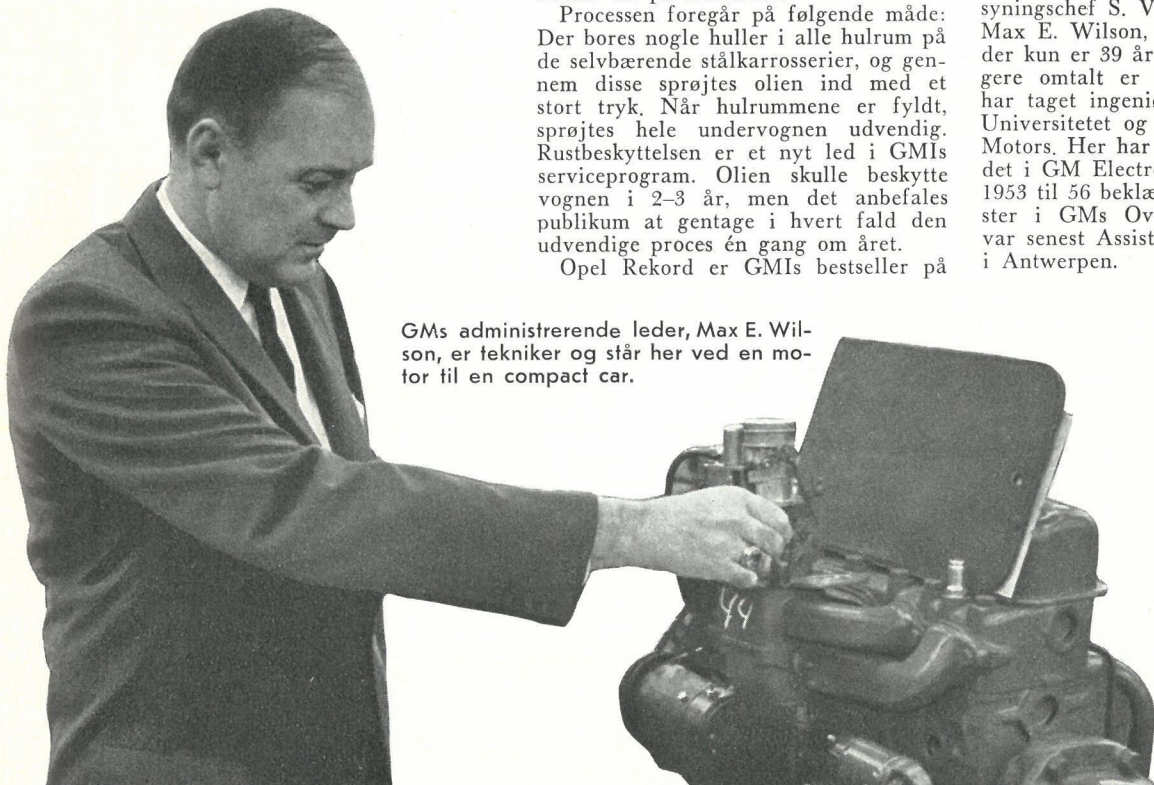
Processen foregår på følgende måde: Der bores nogle huller i alle hulrum på de selv bærende stålkarrosserier, og gennem disse sprøjtes olien ind med et stort tryk. Når hulrummene er fyldt, sprøjtes hele undervognen udvendig. Rustbeskyttelsen er et nyt led i GMIs serviceprogram. Oliens skulle beskytte vognen i 2–3 år, men det anbefales publikum at gentage i hvert fald den udvendige proces én gang om året.

Opel Rekord er GMIs bestseller på

personvogns-fronten. Forrige år fik den en ansigtsløftning efter italienske linjer, og da køreegenskaberne samtidig blev forbedrede, tilfredsstiller Rekord'en det store publikums drøm af en vogn, fordi den er repræsentativ, rummelig og nem at passe.

1600 arbejdere og funktionærer er beskæftiget hos General Motors International i Aldersrogade og Sydhavnen, hvor man i 1955 opførte en afdeling til 18 mill. kr. Den rummer lagerplads for 500 køretøjer, diesel- og Frigidaire-afdeling samt 35.000 reservedele, som køres direkte ind på lageret i jernbanevogne.

Omsætningen i fjor var ca. 300 mill. kr., aktiekapitalen er på 30 mill. kr., og selskabets bestyrelse består af H. A. Quade, der er chef for de europæiske GM-fabrikker, direktørerne E. Andersen og W. T. McEvan, kontorchef Carl Marx, afdelingschef S. A. Nielsen, forsyningschef S. V. Pedersen og direktør Max E. Wilson, alle GM. Sidstnævnte, der kun er 39 år gammel, og som tidligere omtalt er administrerende leder, har taget ingeniørgraden fra Nebraska Universitetet og kom i 1946 i General Motors. Her har han indtil 1953 arbejdet i GM Electro Motive Division. Fra 1953 til 56 beklædte han forskellige poster i GMs Overseas Corporation og var senest Assistant Managing Director i Antwerpen.



GMs administrerende leder, Max E. Wilson, er tekniker og står her ved en motor til en compact car.



**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

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 . Hjallesø . tlf. 131190

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. 22028
Haderslev - *21750

American Auto

Eckersbergsgade 1 tlf. 29799
Aarhus

Automobilhuset

Nørrebrogade 108 tlf. 29588 - 29837
Esbjerg

R. H. Rasmussen A/S

Skanderborg tlf. 745

Auto-Centralen

v. **Hans Frahm**
Skjern tlf. 135

Motor-Centralen

v. **Martin Iversen**
Sønderborg tlf. 23640

Forhandlerlisten er ikke komplet

Nürburgring ...

fortsat fra side 22

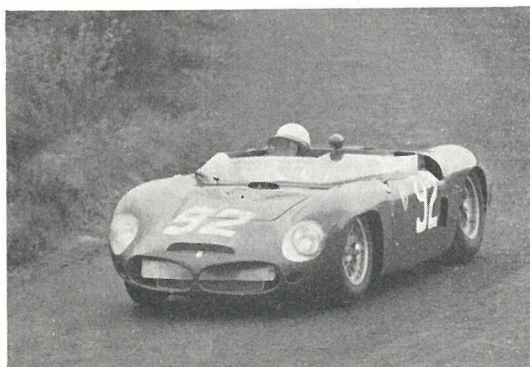
Denne rækkefølge holdt stort set resten af løbet, kun under Gendebien-Hill's depotbesøg kom Mairesse/Parkes på førstepladsen en tid. På de sidste omgange kørte Bonniers Porsche stærkt ind på Parkes Ferrari - ca. 10 sek. pr. omgang.

Slutresultatet blev følgende:

1. Ferrari 246SP (2,5 l), Phil Hill/Gendebien 7 tim. 33 min. 27,7 sek. 2. Ferrari 250 Berlinetta (4 l), Mairesse/Parkes 7:35:49,2. 3. Porsche (2 l), Hermann/Graham Hill 7:42:24,6. 4. Porsche (2 l), Bonnier/Gurney 2 omgange

tilbage. 5. Aston Martin, McLaren/Maggs 2 omgange tilbage. 6. Ferrari GT, Seidel/Nöcker 2 omgange tilbage. 7. Porsche 1600 GT, Linge/Barth 3 omgange tilbage.

Af ialt 90 anmeldte vogne tegnede Porsche sig for 16, deriblandt to nye 8-cyl. Chassis'et er næsten identisk med sidste års model, men der anvendes nu skivebremser af eget fabrikat på alle fire hjul. Vognen er udstyret med en 8-cyl., firetakts boermotor, luftkølet med en vandretliggende blæser. Boring og slaglængde er 76 x 54,6 mm, hvilket giver et kubikindhold på 1987 ccm. Kar-



Phil Hill i den vindende Ferrari 2,5 ltr. type 246SP.

bureringen er fire dobbelte Weber-karburatorer. Motorens konstruktør er Hans Hönick fra Stuttgart-Gerlingen. Ydelsen opgives til 210-220 hk ved 8.300 omdr./min., totalvægten er 685 kg.

Foruden alle kendte mærker deltog en amerikansk Chaparral, en Chevrolet-prototype videreudviklet af Lance Reventlow, der er søn af mangesmillionæren Barbara Hutten.



**Morris
MG
Wolseley
Riley**

KØBENHAVN

Bjørn Caning

Sølvgade 15-17 tlf. MI *3268

Arne Fog

Enghavevej 76 . V . Eva 3701 - 3709

Københavns Automobil-Central Aktieselskab

Gl. Kongevej 13 tlf. HI 1313

Vilh. Nellesmann A/S

Vodroffsvej 55-57 tlf. *35 33 33

P. Nielsen & Søn

Hovedvejen 152 tlf. 960050
Glostrup

SJÆLLAND

Farum Auto Service Evald Rasmussen

Hovedgaden 38 tlf. 95 03 33

Emil Olsen

Hillerød tlf. 96

Auto Shop

Roskilde tlf. 1072

LOLLAND-FALSTER MØN

Kai Hansen's Autoværksted

Neergårdsvej 7 tlf. 851862
Nykøbing Falster

J. Nordbo - Lendemark

Stege tlf. 4262

Forhandlerlisten er ikke komplet

FYN

Gunnar Stribolt

Nyborg tlf. 425

E. M. Jensen

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

JYLLAND

Lars Rold

Aars tlf. 314 - 414

Herning Auto Handel

Østergade 45 tlf. *2100

Carl Edelholt

Blumersgade 4 . Horsens . tlf. 22766



KØBENHAVN

Auto Centrum

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

O. Traulsen

Ålholmvej 31 Hvidovrevej 22
tlf. 715203 tlf. 702409
Valby

SJÆLLAND

Birkerød Auto

Kongevejen 122 tlf. 811649

Ingemann Automobiler

Jernbanegade 11 . Haslev . tlf. 1032

Thorsbo Auto Service

Ringstedgade 62 tlf. 542 - 2388
Roskilde

LOLLAND-FALSTER MØN

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

Forhandlerlisten er ikke komplet



500
600
1100
1300
1500
1800
2300
1200 Sport
1500 Sport

KØBENHAVN

Autoforum

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

BORCH Christensen

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

Friis-Hansen, jun.

Godthaabsvej 85 tlf. Fasan 6570

Garabil A/S

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

International Trading & Motor Co. A/S

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

Fiat på Amager

»Motorgaarden«
Holmbladsgade 32 tlf. AM 9004

Strandvejens Motor Co.

Strandvejen 213 tlf. HE 8891 - 2791
Hellerup

Lyngby afdeling

Lyngby Hovedgade 84 tlf. 877091

SJÆLLAND

Bengt Behrendt

Hillerødvej 1 tlf. 1013
Frederiksværk

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

MC-nyt:

Det franske Grand Prix

Det franske Grand Prix på Clermont Ferrand den 13. maj blev stort set en gentagelse af det spanske G.P. søndagen før. En overraskelse var det imidlertid, at hollænderen Jan Hubert (på Kreidler Florett) efter en dårlig start var i stand til at køre sig op gennem det stærke felt af Honda-, Suzuki- og Derbi-maskiner.

Resultaterne:

50 ccm:

1) Jan Hubert, Kreidler, Holland, 39 m 56.8 sek. 97.3 km/t. 2) Kunimitsu Takahashi, Honda, Japan, 39 m 59.0 sek. 3) Luigi Taveri, Honda, Schweiz, 39 m, 59.4 sek.

Hurtigste omg.: Jan Hubert, 101,14 km/t.

125 ccm:

1) Kunimitsu Takahashi, Honda, Japan, 58 m, 01.6 sek. 108,9 km/t. 2) Jim

Redman, Honda, Rhodesia, 58 m, 36,5 sek. 3) Tommy Robb, Honda, Irland, 58 m, 42.6 sek.

Hurtigste omg.: Takahashi 115,4 km/t.

250 ccm:

1) Jim Redman, Honda, Rhodesia, 1 t, 6 m, 51.5 sek. 116.3 km/t. 2) Bob McIntyre, Honda, Skotland, 1 t, 6 m, 51.8 sek. 3) Tom Phillis, Honda, Australien, 1 t, 6 m, 52.0 sek.

Hurtigste omg.: Phillis 121,7 km/t.

500 ccm sidevogne:

1) Max Deubel/E. Hörner, BMW, Tyskland, 57 m, 57.5 sek. 109 km/t. 2) Florian Camathias/P. Nacht, BMW, Schweiz, 58 m, 36.0 sek. 3) Chris Vincent/E. Bliss, BSA, England, 1 t, 0 m, 57,5 sek.

Hurtigste omg.: Camathias 112,6 km/t.



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
Jernbanegl. 21 . Lyngby . tlf. 877766

SJÆLLAND

N. Johannessen A/S

Jernbanegade 59 . Haslev . tlf. 24

A/S S. K. Grøndahl

Kongevejen 33 tlf. 210006
Helsingør

Chr. Johannessen

Præstø tlf. 260

Vordingborg Motor Compagni

tlf. *1140

Ringsted Motor Compagni A/S

Nørregade 13-19 . Ringsted . tlf. 8

John Hansen

Københavnsvej 26 tlf. 2535
Roskilde

FORD Slagelse

tlf. 524200

LOLLAND-FALSTER MØN

AAGE HANSEN A/S

Nykøbing Falster tlf. 850600
Stubbekøbing - 841200

Møns Auto Depot

v. Erland Christensen tlf. 5021
Stegø

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

A/S Fehr & Co.

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

Chr. Bukkehave & Søn

Svendborg tlf. 1457

JYLLAND

I/S Elitz W. Kruse

Boulevarden 28 . Aalborg . tlf. 20600

Aarhus Motor Compagni A/S

Havnen . Aarhus . tlf. 33833

C. Simonsen

Fjerritslev tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

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

HERNING MOTORCOMPAGNI

Telefon 642 - 643 - 649

M. Olesen

Holstebro tlf. 1700

K. F. Nilsson

Lemvig tlf. 552

Løgstør Motor Compagni A/S

Løgstør tlf. 286 - 416

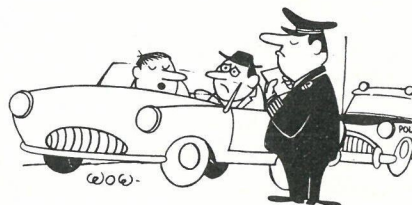
SOFUS Nellemann's eftf.

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

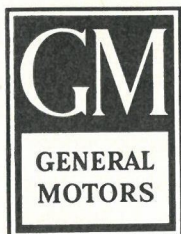
Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*



— Denne vogn er den hurtigste på vejen...
— Næsthurtigste...



**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

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. 21500

J. Ørum-Petersen A/S

Herning tlf. 3000
Ikast - 51855

Hjørring Autohandel A/S

Springvandspladsen 1 tlf. 2600

A/S Automobilhuset

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

A/S Motor Company

Laasbygade 73-77 tlf. 3680
Kolding

A/S Bjerregaard, Noe & Co.

Randers tlf. 1903
Hobro tlf. 411

A/S Himmer & Madsen

Randers tlf. 7800

Automobilforretningen Vulkan

Skive tlf. *1301

Martin Kjær A/S

Vejle tlf. 559 - 560

Peter Henriksen

Viborg tlf. *3480

ALS

Als Motor A/S

Danfoss pr. Nordborg tlf. 51818

Forhandlerlisten er ikke komplet



Mercedes-Benz



AUTO UNION
DKW

KØBENHAVN

Poul Andersen Automobiler
Gyldenløvsgade 17 tlf. BY 3545



Kr. 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. Industrikarveret
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

Copenhagen Cup

(fortsat fra side 17)

I den temperamentsfulde Volvo-klasse blev de 13.000 tilskuere vidne til en hård, men fair kørsel mellem Ellemann Jacobsen, danmarksmesteren Wittrup Willumsen og Peter Justesen. Wittrup Willumsen kørte halvvejs ud af banen i Pirelli-svinget, da han kom for tæt på Peter Justesen. Ellemann Jacobsen vandt sikkert.

Klassen for standardvogne under 1300 ccm var meget livlig. Tre mærker kæmpede bravt om førstepladsen, og Peter Justesen - denne gang i VW - var bedst. Tyskeren Helmuth Zick (Fiat Abarth) og Niels Andersen (Simca) kom på de følgende pladser.

Go-Karts indledte som sædvanlig bilkarrusellen med et 20 omganges løb, der vandtes af Oluf Pedersen (McGulloch) én omgang foran nærmeste konkurrent. Der var over 30 deltagere, ca. halvdelen gennemførte.

RESULTATERNE

Formel J: 1) John Love, Sydafrika (Cooper-Morris) sammenlagt tid 31.06.7. 2) Dennis Hulme, New Zealand (Cooper-Austin) 31.11.0. 3) Jo Schlessen, Frankrig (Brabham-Ford) 32.12.4. 4) Søren Nøhr, Danmark (Lotus-Ford) 32.23.2. - **Peter Arundell**, England, der udgik i 2. heat, satte ny banerekord med 43:7 sek.

Racersportvogne: 1) Frede Andersen, Danmark (Lotus le Mans) sammenlagt

tid 19.41.4. 2) Andreas Geil, Danmark (Lotus le Mans) 19.53.6. 3) Lord Angus Clydesdale, England (Lola Climax) 20.31.2. - Bedste omgangstid **Frede Andersen** 48:2 sek.

Standardvogne 1301-1600 ccm: 1) Ellemann Jacobsen, Danmark (Volvo) 11.06.0. 2) Peter Justesen, Danmark (Volvo) 10.51.7. 3) Hans Nielsen, Danmark (Volvo) 10.55.7. - Bedste omgangstid Hans Nielsen 53:2 sek.

Standardvogne under 1300 ccm: 1) Peter Justesen, Danmark (VW) 11.21.0. 2) Helmuth Zick, Tyskland (Fiat Abarth) 11.21.6. 3) Niels Andersen (Simca) 11.23.9. - Bedste omgangstid **Peter Justesen** 54:1 sek.

Standardvogne under 1000 ccm: 1) John Love, Sydafrika (Morris Cooper) 10.45.2. 2) Børge Nielsen, Danmark (Morris Mascot Cooper) 10.57.7. 3) Robert Fischer, Danmark (SAAB) 11.10.1. - Ny banerekord **Fritz Møller** 52:7 sek.

Go-Karts: 1) Oluf Pedersen, Danmark (McGulloch). 2) Kasper Gaugler, Danmark (Progress). 3. Carlo Madsen, Danmark (ILO).

Historiske Grand Prix Vogne: 1) Basil Bowman, England (Lago Talbot). 2) Anthony O. Ellis, England (Derby Maserati). 3. Peter Waller, England (E.R.A.). 4) Richard Bergel, England (Bugatti 35 T). Erik Koux, Danmark (Bugatti 37). 6) Karl E. Frøjd, Sverige (Alfa Romeo P3 Monza).

Formel J - opsamlingsmatch: 1) Börje Björkquist, Sverige (Elva-BMC) 8.40.4. 2) Rolf Marke, Østrig (Cooper-Ford) 8.40.7. 3) Ole Jørgensen, Danmark (Lola-Ford) 8.52.9.



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

Niels Petersen
 Ringstedgade 100 tlf. 720702
 Næstved

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

Laur. Nielsen
 Sorøvej 65 tlf. 52080 - 522079
 Slagelse

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

LOLLAND-FALSTER MØN

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

FYN

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

Haarby Traktor og Motorkomp.
 Haarby tlf. 270 - 370

JYLLAND

Peter Petersen I/S
 Aabenraa tlf. *21212

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

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

S. Møller

Brønderslev tlf. 704

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

Fredericia Motorkompagni
 Aktieselskab tlf. 76
 Fredericia

Haderslev Motorcompagni
 Haderslev tlf. *23341 - 23342

Automobilhuset
 O. F. Andersen tlf. 401
 Hjørring

A/S Magnus Christiansen
 Hobro tlf. *20522

Henning Clausen
 Herningvej 48-52 tlf. *2555
 Holstebro

Ingemann Madsen
 Kolding tlf. 408 - 1408

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

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

Kjeld Høj A/S
 Thisted tlf. 813 - 833

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
 fortegnelse over samtlige forhandlere*





R 4
Dauphine
On dine
Floride
Gordini

KØBENHAVN

Poul Andersen & Søn A/S
 Gl. Kongevej 7 tlf. VE 6021

Automobilhuset
 Søborg Hovedg. 146-148 tlf. SØ 8200
Stadion Auto
 Østerbrogade 106 tlf. ØB 9285
Gladsaxe Auto
 Gladsaxe Møllevej 20 tlf. 691188

Hellerup Motor Co.
 Strandvejen 70 tlf. HE 3555 - 3530
 Hellerup

ISIDOR MEYER
 St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

SJÆLLAND

O. Daniel Jensen
 Nygade 3 . Frederikssund . tlf. 324

Helge Jensen
 Præstøvej 106-108 tlf. 723035
 Næstved

Aage Christiansen
 »Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen
 Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
 Roskilde

Gunnar Jensen
 Autohuset
 Sorø tlf. 667

Knud Sørensens
Auto- og Motorcykelforretning
 Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan
»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*

OR-kalender

Juli:

5. KDAK-Sport, Aabenraa, Motorklubben for Borup og Omegn.
7. Fakse og Omegns Motorklub.
17. Sports Motor Klubben Roskilde.
26. Sorø Amts Motorklub.
29. Sydsjællands Automobil Klub.

August:

2. Aabenraa Motor Sport, Motorklubben for Borup og Omegn.
4. Jydsk Automobil Klub, Holstebro Motor Sport, Vejle Motor Sport. Sportsafdeling.
5. Sønderborg Amts Motorklubs Sportsafdeling.
9. Motorsportsklub 1961, Sjællands Automobil Sport.
11. Aabenraa og Sønderborg Amters Motorklub, Viborg Motor Klub, SaaB Klubbens Sportsafdeling, Djurslands Motor Klub, KDAK-Sport, Hjørring.
12. Løgstør og Omegns Motororienteringsklub.
15. Sydsjællands Automobil Klub.
16. Århus Automobil Klub.
18. Kjellerup og Omegns Motorklub, Dronninglund og Omegns Motorklub, Stevns Motorklub, KDAK-Sport, Haderslev, KDAK-Sport, Odense.
21. Midtjysk Auto Sport, Køge og Omegns Automobilklub.
22. Lyngby-Tårnbæk Automobilklub, Sports Motor Klubben København.
23. Roskilde og Omegns Motorklub Autosport.
25. Kolding Automobil Club, Randers Motor Sport, Sorø Amts Motorklub, Korsør-Slagelse Motorklub.
30. KDAK-Sport, Aalborg, Bilklubben AMKA, Gladsaxe og Omegns Automobilklub.



KØBENHAVN

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

Sv. Aa. Molbech
Jagtvej 23 tlf. Æmir 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

Frederiksborg Autoservice
Frederiksværksgade 43 tlf. 1581
Hillerød

T. Dreyer
Ringstedgade 33 tlf. 723205
Næstved

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

LOLLAND-FALSTER MØN

Eskildstrup Auto-Service
Eskildstrup tlf. 9

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

Brdr. Breitenstein
Nykøbing Falster tlf. 852266

FYN

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

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

JYLLAND

Johannes Sørensen
Kollektivhuset tlf. 21231
Vesterbro 125 - Aalborg

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

Chr. Jensen

Skanderborgvej 106 tlf. 41345
Aarhus

Aalborgvejs Autohandel

Hjørring tlf. 816

E. Kjærhus

Haderslevvej 12 A tlf. 2602 - 644
Kolding

Evald Kristiansen

Vils - Mors tlf. Vils 10

Svend Melsen - Silkeborg

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

Henning Nielsen

Odgaardsvej 2 . Skive . tlf. 1610

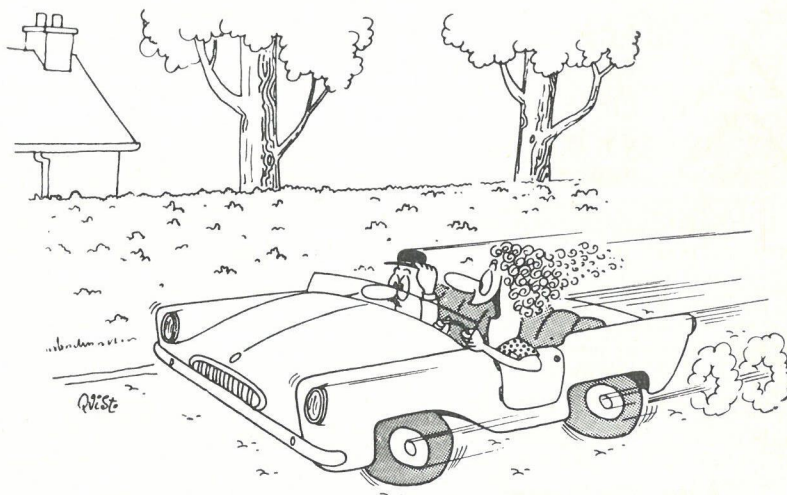
Vilner Poulsen

Skivevej 4 . Viborg . tlf. 2292

ALS

H. W. Petersen & Søn
Nordborg tlf. 51515

Forhandlerlisten er ikke komplet



— Du skal ikke være nervøs; vi er sikrere end nogen anden i nærheden....!



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 8501

O. Sommer

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

Ordrup Autohandel

Ordrup Jagtvej 60 tlf. OR 2700 - 931
 Charlottenlund

SJÆLLAND

Søren Hansen

Næstved tlf. 720658

Hermann Heggov

Ringsted tlf. *77

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 & Otte

Aalborgvej 2 . Hobro . tlf. 21668

Vagn Jacobsen

Kolding tlf. 2157

A. Thorhauge A/S

Markedspladsen tlf. 315 - 318
 Løgstør

Henning Dahl Pedersen

Vesterbro 70 tlf. 1095
 Nykøbing Mors

A/S Kjeldsen & Larsen

Odinsgade 6 . Randers . tlf. 2262

Finn Paaske A/S

Snedsted tlf. 180

A/S Autogaarden

Vejle tlf. 4444

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
 fortegnelse over samtlige
 forhandlere*



2 CV
Ami 6
ID 19
DS 19
Panhard

SJÆLLAND

Autohuset

Kongevejen 85 tlf. 811202
 Birkerød

Aage Christiansen

»Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvejen tlf. 1328
 Vordingborg

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

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

FYN

Martin Kristensen

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. *22028
 Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S

Hasserisvej 102 . Aalborg . tlf. 27055

Rob. Pedersen

Esbjerg tlf. 836

J. Svendsen - Låsby

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

Afdeling i Herning

Fyensgade 11 tlf. 3066

Afdeling i Silkeborg

Torvet 10 tlf. 3132

Sydjysk Motorteknik A/S

Søndergade 27 . Kolding . tlf. 4001

*Forhandlerlisten er ikke en komplet
 fortegnelse over samtlige
 forhandlere*



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

KØBENHAVN

Auto-Jyden
Hovedvejen 67-71 tlf. 960650 - 961905
Glostrup

Svend Christensen Valby A/S
Valby Langgade 54 tlf. 302622

Ludolph & Christiansen
Hovedgaden 53 . Lyngby . tlf. 871391

Sv. Aage Engstrøm
Vermlandsgade 34 . S . tlf. SU 4900

C. V. Hansen
Solbjergvej 5 . F . tlf. Fasan *7525

Kai Petersen Automobiler
Strandvej 211 . Hellerup . tlf. HE 8870

A. Silberg I/S
Ndr. Fasanvej 210 tlf. Ægir 860 - 7205
København N

Brdr. Skovgaard-Mortensen
Ringvej B 3 . Brønshøj . tlf. 946505
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
Birkørød Auto-Compagni
tlf. 811358

Ove Busk
Faxø
Haslev tlf. 294
- 1260

Boesen-Nielsen & Eriksen
Frederikssund tlf. 1001

Børge Jensen
Mads Holmsvej 4-6 tlf. 212144
Helsingør

Poulsen & Hansen
Slangerupgade 37 tlf. *1115 - 2415
Hillerød

LOLLAND-FALSTER MØN

AUTO-COMPAGNIET A/S
NYKØBING F. - TLF 853155

Verner Johansen
Sakskøbing tlf. 894082

FYN

S. A. Kjær Knudsen
Nyborg tlf. 1788

Arvid Larsen
Vestre Stationsvej 6 tlf. 120010
Odense

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

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

JYLLAND

Laurids Hansen
Esbjerg tlf. 23022

Autogaarden A/S
Fredericia tlf. 2030

Carlo Elrum
Vestergade 69 . Grindsted . tlf. 566

P. Nygaard & Sønner
Herningvej 38 tlf. 1110
Holstebro

Auto-Centralen
Kolding tlf. *3790

Jydsk Automobil Centrum
Randers tlf. 2828

A. V. Vejgaard
Ringkøbing tlf. 495 - 621

Auto-Hallen A/S
Vestergade 18 . Skive . tlf. 97 - 1281

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*

NYE BØGER

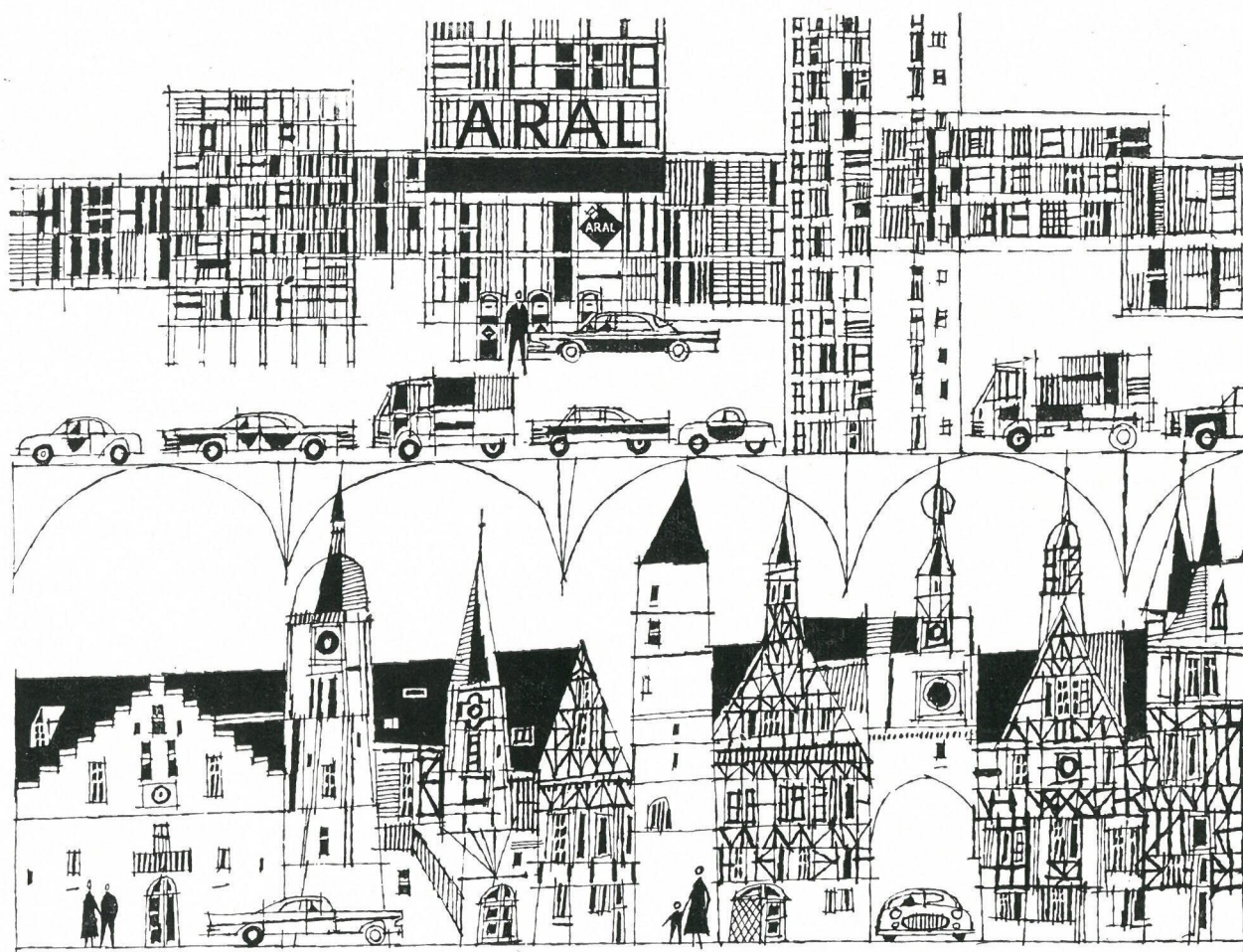
fortsat fra side 6

den engelske motorverden. I en vittig og underholdende form redegør han for automobilets udvikling fra Cugnots dampvogn i 1769 til verdenskrigen. Bogen er kronologisk opbygget, men det fyldige register gør den tillige anvendelig som håndbog. Udvalget af illustrationer er enestående fyldigt.

»The Vintage Motor Car« er en fortsættelse af ovennævnte. Forfatterne, Messrs. Cecil Clutton og John Stanford, hører til forgrundsfigurerne i den engelske veteranbil-bevægelse. De har behandlet deres emne, bilerne mellem 1918 og 1930, i en lidt anden form end Scott-Moncrieff, idet de har inddelt periodens biler i fem kategorier: Sportsvogne, Racervogne, Økonomibiler, Turvogne og Luksusvogne. Indenfor de forskellige afsnit er de vigtigste mærker overalt i leksikalsk rækkefølge, men sammenholdt, så værket kan læses fra perm til perm som en ren underholdningsbog. Thi underholdende er bogen - vittigt og kultiveret skrevet, uden at forfatterne noget sted lægger skjul på deres personlige mening om tingene.

The Vintage Motor Car og Veteran and Edwardian Motor Cars er blevet klassikere indenfor motorlitteraturen på mindre end otte år. Forfatterne har i en sjælden grad formået at binde stoffet sammen til en helhed og at sætte det i et kulturhistorisk sammenhæng. Jeg tror, at enhver vil have meget stort udbytte af at læse disse to værker, der udover de teknisk-historiske oplysninger belærer een om de menneskelige og verdenshistoriske faktorer, der formede udviklingen henimod den moderne bil. Trods alt er bilen jo også en kultursag...

Jens Nielsen



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:«



EUROPA

PAA KRYDS
OG TVÆRS



Denne bog er mere end en almindelig rejsebog. Den er en uundværlig håndbog for alle de danske, som hvert år rejser ud i Europa, og den er også uundværlig for alle de, som har været ude på langfart.



*Hvor skal vi rejse hen?
Hvad skal vi se?*



Disse spørgsmål stiller tusinder af danske sig selv, når ferien nærmer sig, og forfatteren giver i denne bog - den første af sin art i Danmark - udtømmende og levende svar på alt, hvad turister bør se og hvorfor. Bogen åbner vejen ud til Europa, og forfatteren har inddelt sin bog i geografiske områder og indenfor disse igen i ture, som dækker de europæiske lande, som fortrinsvis berejses af danske turister.

Bogen kan også med stort udbytte læses af alle, som virkelig ønsker at vide noget, ikke alene om rejseruter, men også om Europas seværdigheder.



Kr. 24,50 - SKANDINAVISK BOGFORLAG A/S