

Fart & Form

ALT OM BILEN

Vi prøvekører
Triumph TR 4
Erik Carlsson og
den sejrriige SAAB



**Tredobbelt triumf for
Ferrari i LE MANS**

**Grand Prix reportager
fra Frankrig og England**



Gulfpride Single-G
får motoren til at spinde
som en kat



Gulfpride Single-G holder Deres motor ren ... og en ren motor betyder flere hestekræfter og mindre vedligeholdelsesudgifter. Gulfpride Single-G er en multi-grade olie, og derfor den eneste rigtige

til Deres motor *hele* året rundt – under alle kørselsforhold. De behøver ikke spekulere på viskositet, næste gang De skal skifte olie – sig blot Gulfpride Single-G, så får De verdens fineste motorolie.

GULF HOLDER DERES MOTOR SÅ REN SOM NY

Fart & Form

ALT OM BILEN

Bilnyhed:

Alec Issigonis' Morris Marina

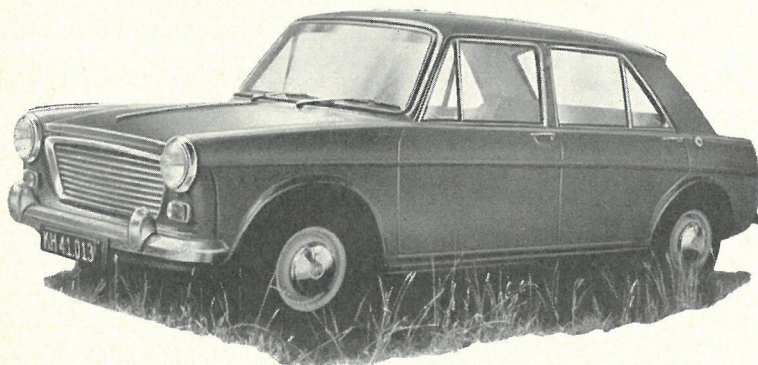
Vi er glade for, at vi forlængst har udnævnt BMC's affjedringsekspert og nuværende cheffingeniør Alec Issigonis som denne epokes dr. Porsche. Med den nye Morris Marina foreligger der en revolutionerende vogn fra denne mesterkonstruktør, der hårdnakket har holdt fast ved sine ideer og gennemført dem med en konsekvens, der i starten tog vejret fra det store publikum, men som nok skal vise sig at give udbytte i en målestok man kun meget sjældent oplever magen til.

Marinaen er en videreførelse af ideerne i Mini Minoren – ikke blot en stor kopi. Affjedringssystemet er udbygget med et hydraulisk pumpe-system der forbinder hver vognsides hjulpar og eliminerer de såkaldte niksvingninger, sam-

tidig med at systemet assisterer i bestræbelserne på at gøre affjedringen yderligere progressiv og selvdæmpende, således at separate støddæmpere kan undværes.

Vognen har en tværstillet 50 hk's frontmotor, skivebremser og enorme pladsforhold i forhold til de ydre mål; udvendig er den kortere end Morris 1000, men indvendig lige så rummelig som den store Morris Oxford. Vognen er meget lav, med fire døre og stor bagageplads. Udseendet skyldes Pinin Farina og aldrig er en firedørs fornufts-vogn kommet så tæt på den kostbare grand-turisme vogns exclusive linjer.

Morris Marina prøvekøres for tiden af Voigt-Nielsen og Franz Giersing, og deres rapport bringer vi i næste nummer.



Peugeot 404 cabriolet - sidste franske bilnyhed på det danske marked.

Indholdsfortegnelse:

J. Voigt-Nielsen og F. Giersing prøvekører TRIUMPH TR 4	4
Grand Prix Frankrig	8
Grand Prix England	10
Tuning af 4-faktsmotoren	12
MC-nyt	13
Studebaker Avanti.....	14
En spansk TT-racer	15
Sejrrig svensk SAAB	16
Le Mans 1962	18
Bli'r radiobiler det næste? ..	22
Danske bilimportører IV	23
Forhandlerlister	24-34

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



Triumph

TR
4

En „vintage“ årgang 1962

J. Voigt-Nielsen
og
Franz Giersing
prøvekører



Nogle vogne er rigtige straks fra starten, og Triumphs recept på en sportsvogn har altid været tillidsvækkende: en stor robust 2 liters motor i et lille ortodokst chassis og et robust sportsvognskarrosseri, der hverken var opsigtsvækkende, kønt eller grimt, men ubetinget formålstjenligt. TR2 blev hurtigt en vogn, de amerikanske sportsvognskøbere forstod at goutere, og med de senere, men næsten uændrede modeller TR3 og TR3A nåede Triumph frem til førstepladsen på dollar-markedet.

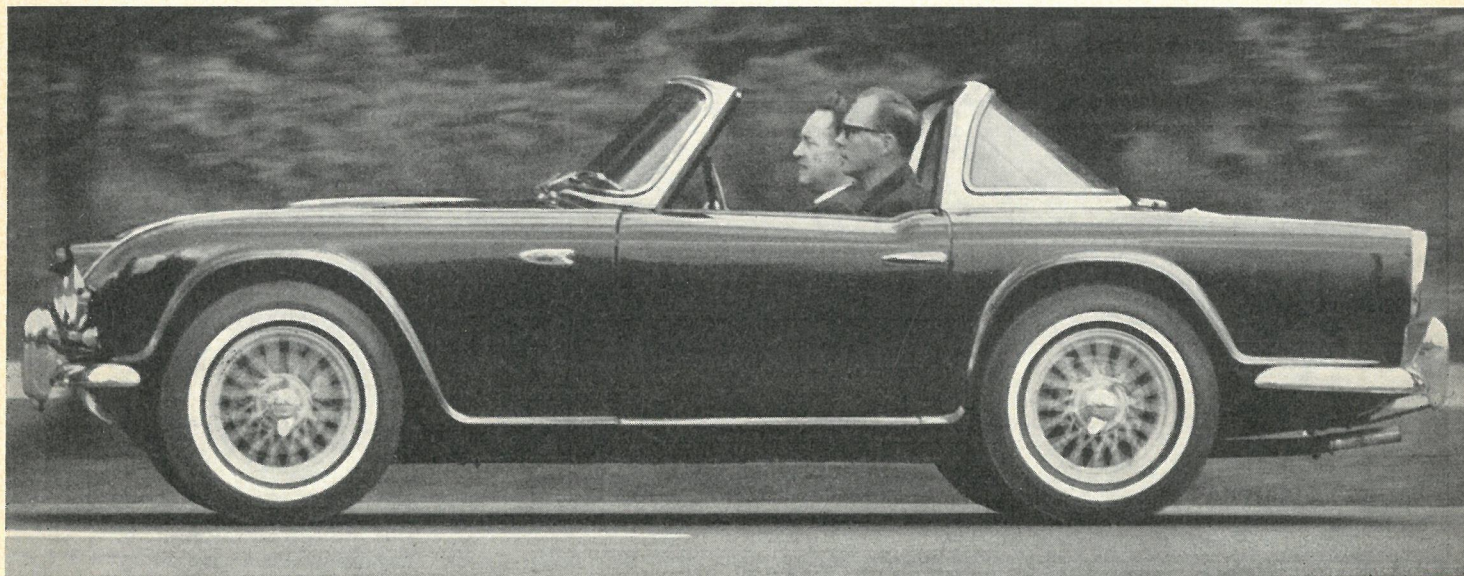
En vogn, der er rigtig, skal man være forsigtig med at pille ved, og skønt den nye TR4 af ydre gør det ud for en helt ny model, er de ædlere dele som chas-

det gamle bagagerum; hvad der her er ofret i dybden er taget ind i højden, således at det nye bagagerum praktisk talt har samme størrelse som de tidligere modeller. Til trods for det højere bagparti er det nye karrosseri som helhed både lavere og bredere end forgængerne. Sporvidden er samtidig øget med 10 cm foran og 7,5 cm bag, hvilket nævnes her, fordi ændringen naturligvis ikke blot berører køreegenskaberne, men også sætter sit præg på vognens ydre, der efter vor mening er blevet oplagt forbedret, hvad forpartiet angår – mens vi for partierne omkring døre, forrude og bagparti synes, Michelotti er gået lidt uinspireret til værks.

Motorens slagvolumen er i TR4 ble-

mesh. I hele accelerationsområdet er der et sjældent godt samarbejde mellem motor og gearkasse.

Som ekstraudstyr leveres et Laycock de Normanville overgear på 2., 3. og 4. gear. Testvognen havde ikke denne montering, der her i landet bliver temmelig kostbar og kun ved sjældne lejligheder under længere tids kørsel med meget høj hastighed byder på reelle fordele. Allerede ved et så beskeden omdrejningstal som 3.000 opm. er den effektive hastighed oppe på 100 kmt. i fjerde gear, så nogen direkte trang til overgear føler man ikke under normal kørsel. Kommer hastigheden derimod op omkring 150 kmt., kan et overgear være på sin plads, fordi det ved denne



Taget er let at afmontere, og med oprullede sideruder er komforten nærmest som i en lukket vogn med soltag. Skønt bagruden ikke er beregnet til at afmontere, og Michelotti derfor har haft ret frie hænder, er formgivningen ikke i trit med resten af vognen. Det flade tag er monteret så snildt, at det i monteret tilstand ikke er til at opdage, at det kan **afmonteres** – endda på et par minutter.

sisramme, motor, gearkasse og hjulophæng kun blevet underkastet ganske få ændringer.

Det nye karrosseri har Michelotti været behjælpelig med, og opgaven har ikke været let. Englænderne har på sportsvognenes område en indgroet flair for at få noget appellerende frem; de kan lave sportsvogne af en type, italienerne ikke forstår sig på. Den klassiske engelske sportsvogn giver enten folk kulderyster eller søvnløse nætter, og hvad den brave TR angår, er den i Michelottis udgave blevet underkastet en frisering, der for visse partiers vedkommende vist må siges at være vellykket, men for andres virker stærkt præget af opgavens bundethed.

Fabrikken har ment, at det nu var på tide at få de løse sidestykker med skyderuder af plexiglas afløst af rigtige glasruder til at rulle op og ned, og med den recept i lommen har Michelotti ikke haft store muligheder for at finde på andet end et ortodokst dørparti. Hermed er en af de sidste rigtige sportsvognsdøre med dyb udskæring blevet ofret på komfortens alter. Også det ændrede bagparti med højere skærme er et resultat af fabrikkens ønsker om at forøge om ikke komforten så ialtfald det man kalder brugsværdien. For at få tilstrækkelig plads til et diminutivt, men dog i en snæver vending brugbart nødsæde, har man måttet tage plads ind fra

vet forøget til 2.138 cc og de nye 150 cc er hentet over cylinderboringen, der er øget fra 83 til 86 mm. Da eksplosionskammeret er uændret, har det større slagvolumen automatisk forøget kompressionsforholdet fra 8.5:1 til 9.0:1. Dette har resulteret i en forbedring i drejningsmomentet på ca. 8 % og en forøgelse af den maksimale ydelse på ca. 5 %. TR3 modellerne havde nok 100 hk, men der var her tale om en bruttoberegning efter SAE normer. TR4 motoren yder 100 hk efter SAE's nettoberegning. Topydelsen afgives nu ved 4.600 opm mod tidligere 5.000 opm.

Triumph motoren har altid haft et godt ry; den er spartansk, så længe den ikke presses, og afleverer sine heste med en betagende brummen; levetiden er sikkert ganske parallel med en standardmotor, for selv når den afgiver alt, hvad den har i sig, når omdrejningerne ikke højere op end i mange af nutidens almindelige brugsmotorer. Heller ikke hvad justering angår er den særlig sensibel, og det er i det hele taget den af sportsvognene i 100 hk-klassen, hvor der både i anskaffelsesøjeblikket og den søde ejertid er udsigt til at få mest pep for pengene.

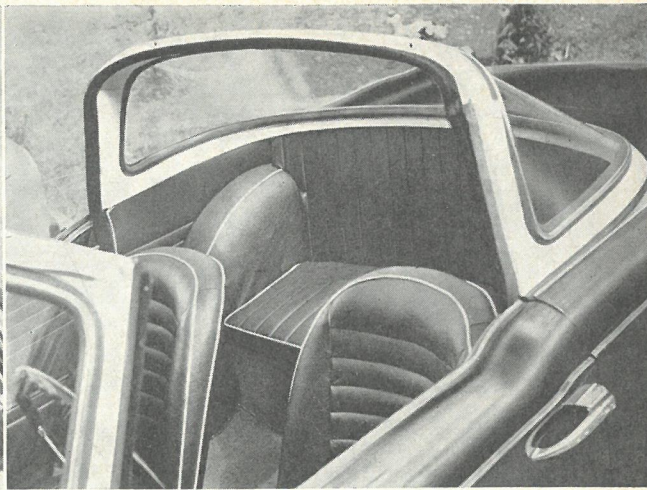
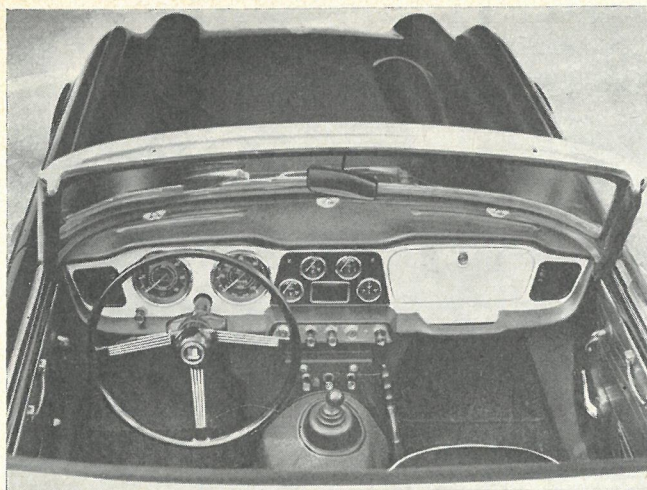
Ligesom motoren er gearkassen en robust krabat, man ikke får noget vrøvl med. Udvekslingsforholdene ligger tæt ved hinanden (close ratio), og også 1. gear er nu blevet forsynet med synchro-

hastighed viser sig, at fjerde gearet er en anelse for lavt, idet vognen faktisk er i stand til at køre ikke så lidt hurtigere end sin teoretiske tophastighed, selv når man tager den forøgelse af gearingen, der skyldes dækkenes udvidelse ved større hastigheder, med i betragtning. Da det røde felt på omdrejningstælleren først begynder ved 5.000 opm., og vognen uden vanskelighed når op på dette omdrejningstal – skønt den maksimale ydelse som allerede nævnt afgives ved 4.600 opm. – må man være opmærksom på, at fabrikken foreskriver 4.500 omp. som maksimum, når der er tale om store konstante hastigheder over lange stræk. Her vil et 4. gear med o/drive derfor være på sin plads.

Til brug under specielle forhold, hvor yderligere accelerationskraft er påkrævet, findes et kron- og spidshjul i udvekslingsforholdet 4.1:1, mens den normale montering er 3.7:1.

De tidligere modeller havde styretøj med snekkehjul, og det var bedst, så længe det var nyt. Efterhånden, som slitage satte ind, blev ratbevægelsen temmelig tung og upræcis. I TR4 er monteret et tandstangs-styretøj af samme konstruktion som i Triumph Herald, hvis teleskopjustering af ratstammens længde og automatiske kollisionssikring naturligvis også findes på sportsvognen.

Forhjulophængningen er naturligvis Triumphs patenterede triangelophæng-



God plads, bekvem kørestilling, rigtig placering af pedaler, gearstang og instrumenter har længe været et af TR modellernes sikre aktiver. - De skålformede forsæder forudsætter naturligvis, at ens statur passer nogenlunde, men så er de til gengæld glimrende.

ning, der genfindes på Heralden i let modificeret udgave, og er en fin konstruktion. Praktisk talt alle de førende formel J vogne er forsynet med dette forhjulsophæng i den version, der findes på Herald'en. Selve triangleerne er naturligvis i disse vogne blevet erstattet med en let rørkonstruktion, men selve ophænget er som regel ikke ændret, og i betragtning af deres overdådige køreegenskaber må anvendelsen siges at være en prima anbefaling for konstruktionen. Fortil er monteret teleskopstøddæmpere med omsluttende spiralfjedre, og den kontante affjedring behøver ingen krævningsstabilisator under normal kørsel. Til konkurrencebrug findes særlige fjedre, støddæmpere og krævningsstabilisator.

Baghjulene er ophængt i en stiv bagaksel med langsgående halvelliptiske bladfjedre og støddæmpere med momentarm. Denne opskrift er ligeså udbredt som dens fortrin er begrænsede - specielt i sportsvogne, der gerne skulle have bedre køreegenskaber end gennemsnittet. Det havde de også for 10 år siden, men idag ligger de konstruktions-

mæssigt en postgang bagefter, omend der findes undtagelser som E-typen.

Det er en kendsgerning, at det vil være yderst vanskeligt at finde en serieproduceret sportsvogn under 50.000 kr., der er i stand til at byde de mest moderne standardvogne i klassen omkring 1000 cc nogen alvorlig konkurrence, så længe det kommer an på køreegenskaber.

På side 3 kan De finde en ny standardvogn, hvis ind- og udvendige kvaliteter gør sit til, at vi mener, det er på tide, at de serieproducerede sportsvogne får indhentet det forsømte.

I hard top modellen - som vi fik stillet til disposition for denne prøvekørsel - har Triumph introduceret en ny form for soltag. Selve midterstykket er til at af- og påmontere ved hjælp af 4 bolte, og i sommerhalvåret erstattes det af et stykke kalechestof, der hurtigt kan knappes af og på efter vejrforholdene.

På hver side af instrumentbordet udmunder justerbare friskluft-kanaler; mange vil sikkert undre sig over, at der er brug for den slags i en sportsvogn, men sandheden er, at det navnlig før i tiden med de løse sidestykker uden skyderuder let kunne knibe med at få tilpas ventilation. Tog man hele sidestykket af, blev det for koldt, og lod man det sidde, blev der hurtigt for varmt; resultatet blev, at man ustandseligt måtte åbne og lukke for varmeapparatet. Med de nuværende sideruder er luftkanalerne knap så nødvendige, men varierede ventilationsmuligheder er nu altid godt.

Benpladsen er fremragende både i længden og bredden. Forsæderne kan føres længere tilbage end selv meget høje personer får brug for og takket være den særlige ratstamme kan afstanden til rattet justeres nogenlunde efter ønske.

Der er fin plads til venstre for koblingspedalen, men dip-kontakten burde flyttes så venstre fod ikke konstant hviler på den. Med den nuværende placering kan man ufrivilligt komme til at dippe projektørerne, når vognen skal gennem en kurve, og føreren stemmer venstre fod i bund for at få forøget kontakt med vognens bevægelser.

Retningsstabiliteten er fin, og på brede veje med god belægning er vognen

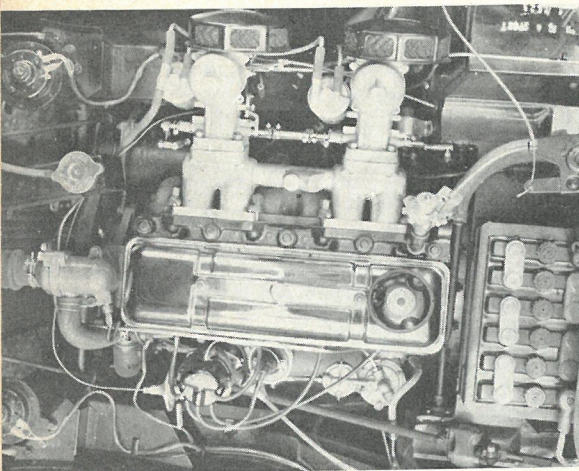
i sit es. Skivebremserne på forhjulene tager blidt, men alligevel særdeles effektivt, og de er utrættelige som motoren. På snoede veje med halvgod belægning, har den tunge bagaksel og hårde affejdring ikke så lidt sværere ved at leve op til de opgaver resten af vognen higer efter at løse. Understyringstendensen kan her ret pludseligt skifte til overstyring, formentlig på grund af baghjulenes momentvise slip fra vejbanen.

Under prøverne benyttedes det af fabrikken foreskrevne dæktryk for hurtig kørsel, og med det normale tryk, der er ca. 5 lbs. lavere, havde bagvognens bevægelser sikkert været mere behersket. Det var svært at spore nogen næneværdige ændringer i køreegenskaberne som følge af den større sporvidde, og det siger sig selv, at speederen skal behandles med gefühl i vådt føre.

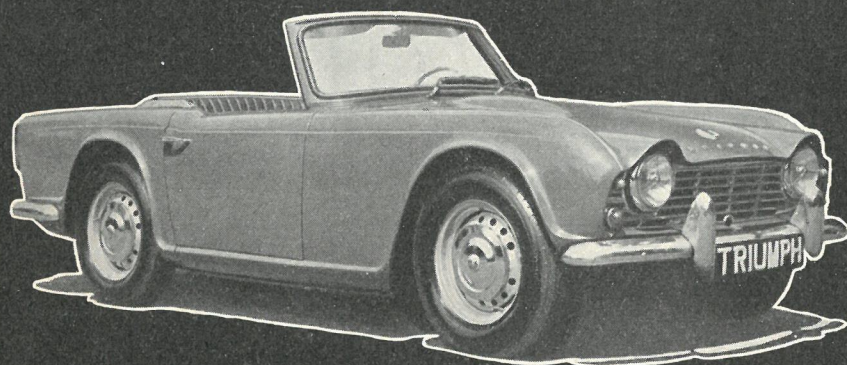
Trods den nye iklædning er TR4 ikke på afgørende punkter forskellig fra de tidligere TR modeller, og andet eller mere kunne heller ikke ventes efter specifikationerne. Det er en vogn, der i sin oprindelse stammer fra den tid, hvor stor motorkraft, en god gearkasse og et smart karrosseri endnu var en sportsvogns vigtigste aktiver. Ser vi ud over nutidens udbud af serieproducerede sportsvogne er der ikke sket store ændringer i denne opskrift, mens de billige standardvogne i samme periode har fået et stærkt forbedret kraft/vægtforhold, firetrins gearkasser, præcist styretøj, lavt tyngdepunkt og - takket være italienerne - smarte karrosserier. Hermed er sportsvognenes klassiske enmærker blevet invaderet, og nu stormer standardvognene endog videre og introducerer uafhængig baghjulsophængning med affjedringssystemer, der i løbet af få år vil gøre de gamle systemer oldnordiske.

Vi har begge siddet længere bag rattet i sportsvogne end i nogen anden vogntype og konstaterer derfor med sorg, at lige meget om vi vender blikket til England, Italien eller Tyskland er man for sportsvognenes vedkommende ikke kommet ret meget videre i de sidste syv-otte år. Af nyheder finder vi kun de gamle, og imens er de lede standardvogne stormet frem og for fleres vedkommende blevet rene... sportsvogne!

Her ses den kraftige motor med to SU karburatorer i fugleperspektiv. Til venstre for batteriet ses ratstammen med den anordning, der muliggør justering af ratstammens længde og sikrer, at den »krymper« i tilfælde af en kollision.



Tekniske specifikationer og prøveresultater for



TRIUMPH TR4

Motor: firecylindret, topventilet, vandkølet rækkemotor med boring 86 mm, slaglængde 92 mm, slagvolumen 2,138 cc. Kan leveres med 83 mm boring og slagvolumen 1991 cc. (2 liters grand-turismeklasse) på bestilling. Kompressionsforhold 9,0:1. Hobourn-Eaton oliepumpe og full flow oliefilter, to S. U. karburatorer, type H. 6. Kapaciteter: benzintank 53,5 liter, oliesump incl. filter 6,25 liter, gearkasse 0,8 liter, med overgear 2,0 liter, differentialhus 0,8 liter, kølevand 7,4 liter, med varmeapparat 8,0 liter, 12 volts batteri, 51 ampéretimer. Maksimale ydelse 100 hk netto ved 4,600 omdr./min. Maksimale drejningsmoment 1,520 lb/in ved 3,350 omdr./min., svarende til et effektivt middeltryk på 147 lb/in²; gennemsnitlige stempelhastighed ved 160 km/t i fjerde gear andrager ca. 2,850 ft/min. svarende til et omdrejningstal på 4.800.

Transmission: Firetrins gearkasse med gulvgear med remote control, synchromesh på alle fire gear, elektrisk manøvreret overgear på 2., 3. og 4. gear som ekstra udstyr. Udvekslingsforholdene er:

	Gearkasse:	Kron- og spidshjul	Overall:
1. gear	3,14	×	3,7:1 = 11,61:1
2. gear	2,01	×	" = 7,43:1
2. gear o/drive	1,65	×	" = 6,10:1
3. gear	1,33	×	" = 4,90:1
3. gear o/drive	1,09	×	" = 4,02:1
4. gear	1,00	×	" = 3,70:1
4. gear o/drive	0,82	×	" = 3,03:1

Vognen leveres valgfrit med kron- og spidshjulsudveksling i forholdet 4,1:1 og med denne lavere gearing bliver de totale udvekslingsforhold følgende: 1. gear 12,87:1, 2. gear 8,24:1, 2. gear o/drive 6,76:1, 3. gear 5,44:1, 3. gear o/drive 4,46:1, 4. gear 4,10:1 og 4. gear o/drive 3,36:1. Bakgearet har udvekslingsforholdet 3,223:1. 1000 motoromdrejninger i 4. gear svarer til ca. 32 km/t, og i 4. gear o/drive til ca. 37 km/t. Den noterede tophastighed svarer til ca. 5000 omdr./min., idet gearingen øges ved større hastigheder som følge af dækkenes forøgede diameter.

Chassis m.m.: Separat chassisramme med uafhængig forhjulsophængning i dobbelte triangler, spiralfjedre og teleskopstøddæmpere; baghjul monteret i stiv bagaksel med langsgående halvelliptiske bladfedre og støddæmpere aktiveret via momentarm; karrosseri opbygget i separate sektioner af stålplade; tandstangsstyretøj med teleskopisk justeringsmulighed af ratstammens længde og med indbygget kollisionssikring af samme type som i Triumph Herald; Girling skivebrems fortil, bagtil tromlebrems; trådhjul leveres som ekstra udstyr. Dækdimension 5,90 x 15, dæktryk foran 20 lbs., bag 24 lbs. Under prøverne anvendtes 26 og 30 lbs.

Udstyr: Speedometer med miles-skala, triptæller, omdrejningstæller, ampéremeter, benziner, olietryksmanometer, kølevandstermometer, advarselslys for afvisere, dynamo og højt lys. Dørlåse og lommer i begge døre, aflåseligt handskerum, askebæger i instrumentbord, varmeapparat og separat friskluftindtag på hver side af instrumentbord, indtræk i vynide eller læder som ekstraudstyr, gummimåtter foran, tæppe bag og på transmissionstunnel. Leveres i 5 forskellige farver.

Mål og vægt: Længde 396 cm, bredde 146 cm, højde 127 cm. Vægt iflg. vor autoriserede vejning 1021 kilo incl. ca. 40 liter benzin. Vægtfordeling 53,5% på forhjul, 46,5% på baghjul.

Tolerancer m.m.: Ventildiagram: ind sugning åbner 17° før top, lukker 57° efter bund; udstødning åbner 57° før bund, lukker 17° efter top. Ventilspil med kold motor 0.010 in. for både ind sugning og udstødningsventil. Forhjulsspidsning 1/8 in., camber vinkel 2°, castor vinkel 3°, styrebolts-hældning 7°. Tændrør ved almindelig kørsel Lodge CNY, elektrodeafstand 0,025 in., tændingsindstilling 4° før top, platinaafstand 0,015 in.

Accelerationstider til effektive hastigheder:

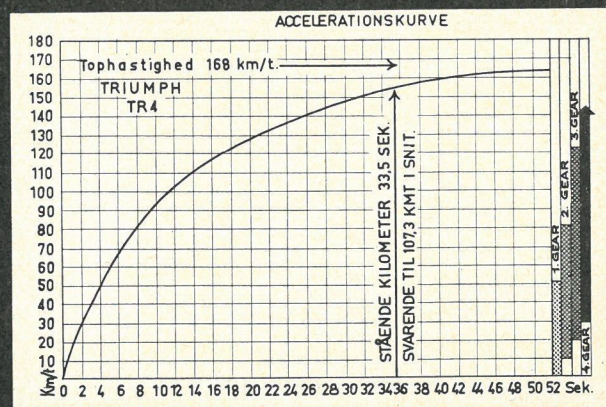
0- 40 km/t.	2,7 sek.
0- 60 "	4,9 "
0- 80 "	7,9 "
0-100 "	11,8 "
0-120 "	17,4 "
0-140 "	25,8 "
0-160 "	41,1 "

På grund af speedometerets miles-skala har misvisningen ved de anførte kilometer-hastigheder ikke kunnet bestemmes med den fornødne nøjagtighed, hvorimod selve miles-accelerationsskurven giver mulighed for en præcis aflæsning af de effektive accelerationstider til de anførte hastigheder i kilometer.

Stående kilometer - gennemsnit af flere forsøg - 33,5 sek., svarende til en gennemsnitshastighed på 107,3 km/t. Top-hastighed som gennemsnit af flere forsøg 168 km/t.

Benzinøkonomi:

Jævn landevejskørsel 10,5-11,0 km pr. liter
Hurtig landevejskørsel 8,5- 9,0 km pr. liter
Bykørsel 8,0- 8,5 km pr. liter
Det samlede testforbrug svarede til 8,6 km pr. liter.
Pris: fra kr. 32.000 forinden tillæg af oms. - Importør: Dansk Standard-Triumph A/S, Glostrup.



Porsche i det franske GP

Den hidtidige række af britiske triumfer blev endelig brudt i det franske Grand Prix ved Rouen-les-Essarts. – Amerikaneren Dan Gurney vandt det 353,3 km lange løb i den nye 8-cyl. Porsche foran Tony Maggs (Cooper) og Richie Ginther (BRM). – Gurney's samlede tid for de 54 omgange var 2 timer 7 minutter 35,5 sekunder og hans gennemsnitshastighed 163,982 km i timen.

Der er nu sket det mærkværdige, at fire *grande epreuve* er vundet af fire forskellige køre i fire forskellige vognmærker: Graham Hill med BRM i Holland, Bruce McLaren med Cooper i Monaco, Jim Clark med Lotus 25 i Belgien og sidst Dan Gurney med Porsche i Frankrig.

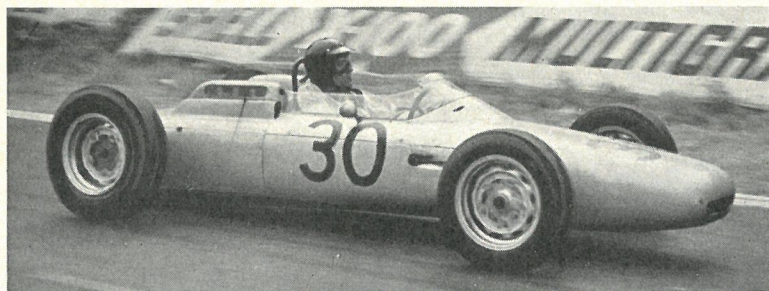
Den tyske vogn tog føringen 12 omgange fra mål, da Graham Hill (BRM), John Surtees (Lola) og Jim Clark (Lotus 25), som var den førende trio, en efter en fik motorvanskeligheder og faldt tilbage.

Men forinden havde Clark og Hill sat to banerekorder. Først Lotus med 2 min. 18,4 sek. (170,168 km/t) og dernæst BRM med 2 min. 16,9 sek. (172,032 km/t), hvilket er 5,5 sekunder hurtigere end italieneren Luigi Musso med en 2,5 liters Maserati i 1957.

Rouen-les-Essarts var en ny bane for størstedelen af deltagerne. Kun Trintignant, Salvadori, Ireland og Maggs har tidligere kørt her, men alligevel blev træningstiderne imponerende. 14 af 17 vogne kørte under Luigi Musso's banerekord på 2 min. 22,4 sek. Bedst var Jim Clark med 2 min. 14,8 sek. (174,712



Dan Gurney i Porsche Eight.



km/t); derefter kom Graham Hill med 2 min. 15 sek., McLaren med 2 min. 15,4 sek., Brabham med 2 min. 16,1 sek., Surtees 2 min. 16,3 sek. og Dan Gurney 2 min. 16,5 sek.

Feltet i det 48. franske Grand Prix var følgende:

McLaren (Cooper)	G. Hill (BRM)	Clark (Lotus)
2.15,4	2.15,0	2.14,8
Surtees (Lola)	Brabham (Lotus)	
2.16,3	2.16,1	
Ireland (Lotus)	Gregory (Lotus)	Gurney (Porsche)
2.17,5	2.17,3	2.16,5
Ginther (BRM)	Bonnier (Porsche)	
2.18,2	2.17,6	
Trintignant (Lotus)	Taylor (Lotus)	Maggs (Cooper)
2.20,8	2.20,5	2.18,6

de Beaufort
(Porsche)

2.26,5

Salvadori
(Lola)

2.21,3

Lewis
(Cooper)

2.26,5

Siffert
(Lotus)

2.23,4

Starteren lod flaget falde, og feltet brusede fremad – undtagen Ginther, der var gået i stå og selv måtte skubbe sin vogn over linien og hen til depotet. Et par mekanikere, der kom til hjælp, blev med magt ført bort af håndfaste gendarmere.

Graham Hill tog straks føringen fulgt af Clark, McLaren, Brabham og Surtees, men allerede ved Virage du Gresil for sidstnævnte forbi Brabham og McLaren, og i højrekurven ved de la Scierie overhalede han tillige Jim Clark. 2 minutter og 27,5 sekunder efter starten passerede Graham Hill tilskuerpladserne med Surtees i sin slipstrøm og så Clark, McLaren, Brabham, Gurney og Gregory. Næ-

Fire forskellige køre og vogne har nu vundet et Grande Epreuve

ste gruppe bestod af Maggs, Bonnier, Trintignant, Lewis, Salvadori og Taylor. Næsten en omgang tilbage lå Richie Ginther.

Hill og Surtees passerede efter 2. omgang hjul-mod-hjul, og omgangstiden var nu 2 min. 21,0 sek. Ireland opgav med en punktering på baghjulet, og Siffert havde vrøvl med sin kobling.

Efter 10 omgange førte Hill stadig, fulgt af Surtees, som bød sin Lola det yderste for at komme forbi. Brabham måtte i samme omgang udgå med en defekt i motoren, McLaren kørte også i depot for en tid. Han kunne ikke skifte til 4. gear, men John Coopers mekanikere fandt hurtigt fejlen.

I 13. omgang havde Surtees pitstop, og han dumpede helt ned på ottendepladsen. Graham kørte strålende, og han førte med 19 sek. ned til Clark. Gregory's motor satte ud i hårnålen og kunne ikke startes igen.

I mellemtiden havde Surtees indhentet og passeret et par konkurrenter, og efter 20 omgange var stillingen således:

1. Hill 46 m. 52,3 s. (167,487 km/t), 2. Clark 47 m. 12,5 s., 3. Gurney 47 m. 29,1 s., 4. Bonnier 48 m. 11,7 s., 5. Surtees 48 m. 24,2 s., 6. Trintignant 48 m. 31,6 s., 7. Maggs 48 m. 42,9 s., 8. Taylor 19 omg., 9. Lewis 19. omg., 10. de Beaufort 19. omg.

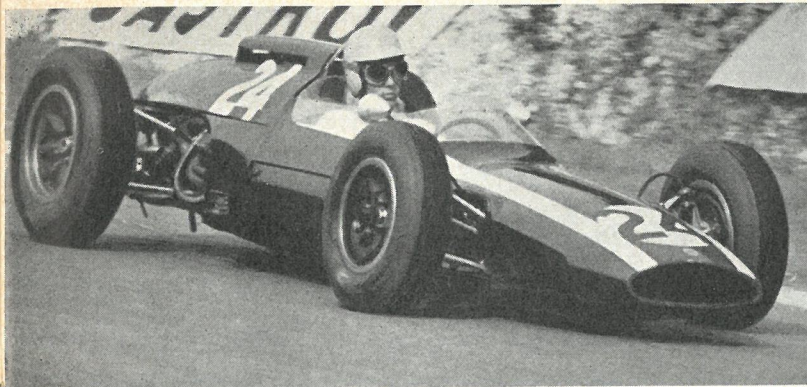
Clark jagtede fortsat Hill's BRM og kom ned på 2 min. 18,4 sek. i 22. omgang. Bonnier havde et mindre stop, da kun seks af otte cylindre var i funktion. Mekanikeren kunne intet gøre, og svenskeren fortsatte løbet med en ildyldende motor. På samme tid trak Salvadori sig tilbage, hans Lola var brændt sammen.

Næste vogn i depotet var Trintignant, det var galt med gearskiftet. Efter at være kommet fire omgange efter de førende køre råbte publikum bravo, da Trintignant endelig startede.

Til trods for Jim Clark's imponerende kørsel kunne han ikke indhente Graham Hill, og Surtees på fjerdepladsen havde samtidig mistet føling med Dan Gurney's Porsche.

Imidlertid kom Hill ud for et spinn i de la Scierie kurven, og Clark kom i spidsen med få sekunder. Men på næste omgang måtte han køre i depot med en defekt i forhjulsaffjedringen, og Lotus 25 kunne ikke fuldføre løbet. Graham Hill var igen på førstepladsen over 20 sekunder foran Gurney's Porsche. Surtees på tredjepladsen, der nu havde vrøvl med gearkassen, blev overlappet af BRM'en. Maggs, der kørte et godt og hurtigt løb, holdt fjerdepladsen foran Ginther.

I 41. omgang så man pludselig Graham Hill standse sin BRM i et sving for at finde ud af, hvorfor motoren gik dårligt. Det viste sig at være en fejl i



Tony Maggs i Cooper var eneste kører - foruden vinderen Gurney - der ikke havde pit-stop.

indsprøjtningssystemet, som værkstedet ikke kunne reparere mere end nødtørfigt. Hill fortsatte dog for at redde et point til verdensmesterskabet.

Dan Gurney var herefter i spidsen - en omgang foran alle andre.

På andenpladsen kom Surtees, men han måtte snart i depot, da 4. gear gik i baglås. Cooper-køreren Tony Maggs overtog hans placering og var sammen med Gurney de eneste kørere, som ikke havde ét pitstop under hele løbet. Richie Ginther's BRM havde efterhånden kæmpet sig op som nr. 3 efterfulgt af McLaren og den langsomtkørende Surtees.

Porsche's første Grand Prix-sejr var i hus. Mekanikerne dansede af glæde, og Dan Gurney blev hyldet af de mange tusinde tilskuere samt - selvfølgelig - af den tyske holdleder von Hanstein.

Løbet sluttede i øvrigt meget dramatisk. Da Gurney var i mål, marcherede et stort antal gendarmere frem på den gule linie ved depoterne. De efterfølgende vogne søgte at komme igennem, men måtte standse, fordi gendarmene blev stående. Surtees og Trintignant kom derved til at blokere vejen for Trevor Taylor, der kom bagved. De to Lotus'er tørnede sammen med voldsom kraft og blev slemt molesteret, men ingen af kørerne kom noget til.

Englænderen Peter Arundell (Lotus) vandt begge afdelinger af formel Junior løbet. - Gennemsnitshastigheden var 156,893 km/t. På de næste pladser kom Alan Rees (Lotus), Bob Anderson (Lotus), David Hitches (Lola), Henri Grandsire (Lotus) og Roland Boddi (Cooper). Den hurtigste omgang kørte Arundell på 2 min. 27,2 sek. (159,994 km/t).

Richie Ginther (10) og Maurice Trintignant (28) sluttede på tredje- og syvendepladsen i det franske Grand Prix.

Resultaterne i GP Frankrig

1. Dan Gurney (Porsche Eight)
2 tim. 7. min. 35,5 sek., gennemsnitshastighed 163,982 km/t.
2. Tony Maggs (Cooper-Climax V-8)
÷ 1 omgang
3. Richie Ginther (BRM V-8)
÷ 2 omgange
4. Bruce McLaren (Cooper-Climax V-8)
÷ 3 omgange
5. John Surtees (Lola-Climax V-8)
÷ 3 omgange
6. Godin de Beaufort (Porsche Four)
÷ 3 omgange
7. M. Trintignant (Lotus Climax V-8)
÷ 4 omgange
8. Trevor Taylor (Lotus-Climax V-8)
÷ 10 omgange
9. Graham Hill (BRM V-8)
÷ 10 omgange
10. Joakim Bonnier (Porsche Eight)
÷ 12 omgange

Hurtigste omgang: Graham Hill (BRM) 2 min. 16,9 sek., gennemsnitshastighed 172,032 km/t.

Stillingen i verdensmesterskabet:

1. Graham Hill.....	16	points
2. Phil Hill	14	"
3. Bruce McLaren	12	"
4. J. Clark og D. Gurney ..	9	"
6. Tony Maggs	8	"
7. John Surtees	7	"
8. Trevor Taylor	6	"
9. L. Bandini og R. Ginther	4	"
11. R. Rodriguez og G. Bag-		
hetti	3	"
13. J. Bonnier og de Beaufort	2	"
15. Jack Brabham	1	"

Solitude:

Påny en sejr til Porsche

Der var kun 14 vogne i startfeltet til Grand Prix'et på Solitude (det tæller ikke i verdensmesterskabet). Jim Clark i en splinterny Lotus 25, men uden den bedste V-8 Climax motor, som Colin Chapman havde reserveret til det engelske GP, kørte hurtigste træningsomgang på 3 min. 53,9 sek. - 175,72 km/t i gennemsnit. Holdkammeraten Trevor Taylor deltog i Lotus-Climax 24 V-8.

Porsche havde to 8-cyl. vogne til Dan Gurney (vinderen af GP Frankrig) og Jo Bonnier, mens schweizeren Siffert kørte en Lotus-BRM 24 V-8. Desuden var der Tony Marsh i sin BRM med 4-cyl. Climax, to Porsche Four med henholdsvis de Beaufort og Schiller ved rattet samt T. Settember i en Emeryson. Resten af feltet bestod af ældre Lotus- og Cooper modeller.

Gurney tog føringen fra start i det 25 omganges løb (285 km). Han blev efterfulgt af Clark, Taylor og Bonnier, som overhalede Taylor i de følgende omgange.

Ved 18. omgang begyndte det at regne, og flere vogne kom i vanskeligheder på banen, der var fedtet efter et par motorcykelløb umiddelbart før Grand Prix'et. Således gik Jim Clark i spinn i Schatten-kurven, tørnede mod sikkerhedshegnet og måtte udgå. Gurney's forspring øgedes støt og roligt. Bagude kom Bonnier, Taylor og det øvrige felt anført af Ian Burgess. - Porsche's dobbeltsejr var meget overbevisende.

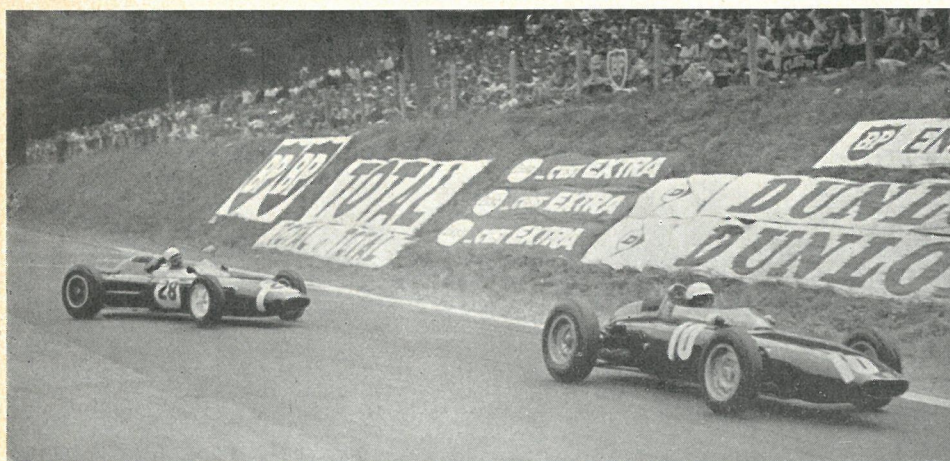
Resultatet:

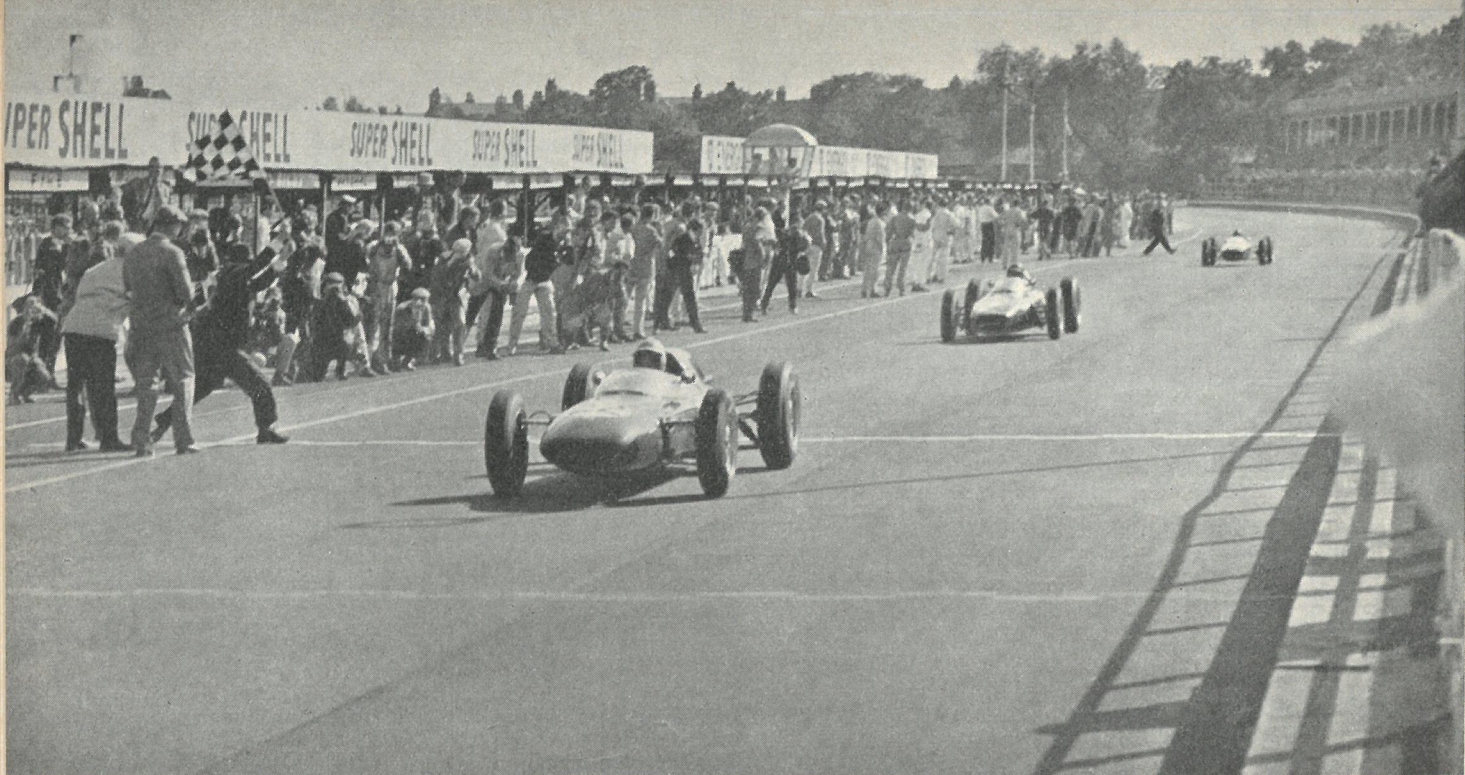
1. Dan Gurney (Porsche Eight) 1 t. 45 m. 37,2 s., gennemsnitshastighed 161,1 km/t.
2. Jo Bonnier (Porsche Eight) 1 t. 47 m. 24,3 s.
3. Trevor Taylor (Lotus-Climax 24 V-8) 1 t. 49 m. 32,3 s.
4. Ian Burgess (Cooper-Climax 4-cyl.) 1 omgang tilbage.
5. de Beaufort (Porsche Four) 1 omgang tilbage.
6. Gerhard Mitter (Lotus-Climax 24 4-cyl.).

Hurtigste omgang: Dan Gurney 3 m. 55,6 s., 174,4 km/t i gennemsnit.

OR-kalender SEPTEMBER:

15. Automobil Sports Klubben, Djurslands Motor Klub, Haderslev Motor Sport, Vejle Motor Sport, Kjellerup og Omegns Motorklub.
18. Midtjysk Auto Sport, Gadstrup og Omegns Orienteringsklub.
19. Nykøbing Falster Motor Sport.
20. Esbjerg Automobil Sports Klub, Lyngby-Taarbæk Automobilklub, Sorø Amts Motorklub.
22. Bilklubben AMKA, Sønderborg Amts Motorklubs Sportsafdeling, Ulfborg og Omegn Motorklub, KDAK-Sport Hjørring, Motorsportsklub 1961, Glostrup og Omegns Motorklub, Kolding Automobil Club.
27. Roskilde og Omegns Motorklub Autosport.
29. Frederiksværk Automobil Klub, Silkeborg Automobil og Motorklub, KDAK-Sport Randers, KDAK-Sport Tønder, Fredericia Motor Sport.





Jim Clark (i 3. position) er på vej i mål. Foran kører Trevor Taylor og Graham Hill.

»The flying scotsman«

Jim Clark i Lotus 25 overlegen vinder af GP England på Aintree



En ingeniør fra de japanske Honda-fabrikker studerer ivrigt løbets eneste deltagende Ferrari.

Et nyt, men ikke ukendt navn er kommet i søgelyset til årets verdensmesterskab for Grand Prix kørere. Det er skotten *Jim Clark* – førstemand hos Lotus – der med en sejr i det britiske GP på Aintree hjemførte sit andet *grande epreuve* i denne sæson.

Clark var aldeles overlegen gennem hele løbet, idet han førte fra start til mål – kun truet af *John Surtees* i Lola. De to kørere overlappede det øvrige felt med undtagelse af *Bruce McLaren* (Cooper), der besatte tredjepladsen, og *Graham Hill* (BRM) på fjerdepladsen.

Løbets nr. 5 blev *Jack Brabham* (Lotus) foran *Tony Maggs* (Cooper) og *Masten Gregory* (UDT/Laystall Lotus). I alt fuldførte 16 af 21 vogne.

Natten til det store race var meget regnfuld, men heldigvis tørrede en kraftig blæst banen inden starten kl. 13. – Feltet stillede op således:

Clark (Lotus) 1.53,6	Surtees (Lola) 1.54,2	Ireland (Lotus) 1.54,4
McLaren (Cooper) 1.54,6	G. Hill (BRM) 1.54,6	
Gurney (Porsche) 1.54,8	Bonnier (Porsche) 1.55,2	Ginther (BRM) 1.55,2
Brabham (Lotus) 1.55,4	T. Taylor (Lotus) 1.56,0	
Salvadori (Lola) 1.56,2	P. Hill (Ferrari) 1.56,2	Maggs (Cooper) 1.57,0
Gregory (Lotus) 1.57,2	Lewis (Cooper) 1.59,4	

Burgess (Cooper) 2.00,6	de Beaufort (Porsche) 2.01,4	Shelly (Lotus) 2.02,4
Settember (Emeryson) 2.02,4	Chamberlain (Lotus) 2.03,4	
	Seidel (Lotus) 2.11,6	

Der blev givet tegn med flaget, og 20 vogne accelererede fremad. Den 21. med Innes Ireland i cockpittet kom ikke fra start; hans gearvælger gik i stykker under opvarmningen. Lotus'en måtte skubbes i depot for at blive repareret.

Imens tog Jim Clark føringen fulgt af Surtees. Gurney og McLaren, og sådan var stillingen, da vognene hylede forbi de tæt pakkede tilskuerpladser efter første omgang. Tæt bag new zealenderen kom Jack Brabham derefter Graham Hill, Gregory, Salvadori, Phil Hill, Bonnier og Tony Maggs i denne orden. Rækkefølgen forblev den samme på 2. omgang, blot var verdensmesteren Phil Hill faldet ned på 12. pladsen bag Richie Ginther og blev nu »forfulgt« af Trevor Taylor.

På 7. omgang overtog Graham Hill femtepladsen fra Brabham og begyndte at rykke nærmere ind på McLaren. Gurney's Porsche lå lige efter Surtees og begge havde føling med Clark. På dette tidspunkt kørte Taylor i depot med en karburatorfejl og tabte derved en omgang, før han atter vendte tilbage i løbet. Tony Shelly måtte også stå af, da hans Lotus var overophedet. Ireland fortsatte tappert kampen med kun tre

virkende gear og mange, mange omgange efter de førende vogne.

Clark, Surtees og Gurney sloges stadig om førstepladsen. Lola-køreren prøvede ivrigt på at tage lysten fra Clark's Lotus 25, men uden held. Gurney blev derimod i 13. omgang overhalet af McLaren og havde stort besvær med at holde Graham Hill og Brabham bag sig.

Pludselig tabte Surtees tre sekunder fra Clark. Sandsynligvis har han haft svært ved at finde fjerde gear. Ikke desto mindre øgede han afstanden til McLaren. I 17. omgang rykkede Graham op på fjerdepladsen foran Gurney, mens Brabham kom tættere og tættere på Porsche'n.

Efter 20 omgange var stillingen følgende:

1. Jim Clark (Lotus) 39 min. 18 sek. (147,42 km/t).
2. John Surtees (Lola) 39 m. 25 s.
3. Bruce McLaren (Cooper) 39 m. 43,4 s.
4. Graham Hill (BRM) 39 m. 45,4 s.
5. Dan Gurney (Porsche) 39 m. 47 s.
6. Jack Brabham (Lotus) 39 m. 47,8 s.
7. Jo Bonnier (Porsche)
8. Tony Maggs (Cooper)
9. Roy Salvadori (Lola)
10. Richie Ginther (BRM)

Clark havde kørt den hurtigste omgang indtil dato, nemlig på 1 min. 56 sek. (149,83 km/t).

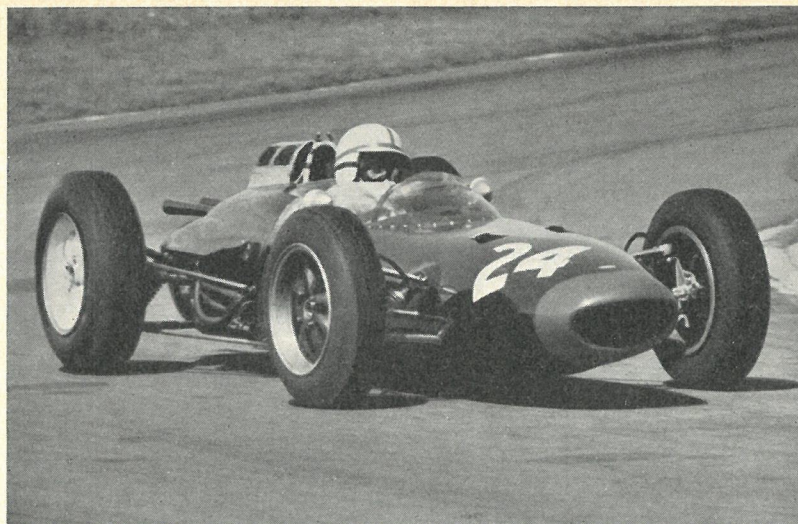
Gurney's kobling syntes at opføre sig ordentlig igen, og det lykkedes ham at holde Brabham fra livet. Kun kampen om tredjepladsen mellem McLaren, Graham Hill, Gurney og Brabham holdt interessen oppe på tilskuerpladserne, for Clark og Surtees kørte deres eget løb. Bonnier havde atter vrøvl med gearkassen, og i 25. omgang standsede han i depotet, men da mekanikeren intet kunne gøre, startede han straks. To omgange senere forlod Bonnier på ny banen og denne gang for resten af løbet. Det var i det hele taget en dårlig dag for Porsche-kørerne. På 28. omgang kørte Brabham uden om Gurney, hvis gearkasse også var helt af lave. Salvadori, der ligger som nr. 8, kører på halvdelen af cylindrene. Han standser og starter igen, men motoren løber alt andet end godt. Det var da ikke nogen overraskelse, at han opgav på et senere tidspunkt. Ireland »tøffede« rundt flere kilometer efter sin konkurrenter og så – ikke uden grund – meget trist ud. Det havde været bedre at trække vognen tilbage end at se en topkører kæmpe en håbløs kamp....

Imens fortsatte Jim Clark sin meteoragtige fremdrift med Surtees som fast følgesvend. Både Lotus og Lola lød strålende, V-8 motorerne mistede aldrig et slag.

Efter 60 omgange var rækkefølgen således: 1. Clark 1 t. 56 m. 43,4 s. (148,92 km/t). 2. Surtees 1 t. 57 m. 21,0 s. 3. McLaren 1 t. 57 m. 58,4 s. 4. G. Hill 1 t. 58 m. 12,6 s. 5. Brabham 1 t. 58 m. 24,2 s. 6. Maggs 1 t. 59 m. 24,0 s.

Mod slutningen overlappede Clark Brabham, og Graham Hill følte sig stærkt truet. Imidlertid kørte denne over målstregen få sekunder før »Den flyvende skotte« fik det ternede flag. John Surtees var 49,2 sekunder bag Lotus'en.

Det var en stor dag for Colin Chapman, der nu har vundet i alt tre *grande epreuves*: Innes Ireland ifjor på Walkins Glen (USA), Jim Clark i år på Spa-Francorchamps (Belgien) og nu på den engelske Aintree.



John Surtees i Lola-Climax V-8.

Resultaterne i GP England

1. Jim Clark (Lotus-Climax 25 V-8)
2 tim. 26. min. 20,8 sek.,
gennemsnitshastighed 146,47 km/t.
2. John Surtees (Lola-Climax V-8)
2 t. 27 m. 10,0 s.
3. Bruce McLaren (Cooper-Climax V-8)
2 t. 28 m. 5,6 s.
4. Graham Hill (BRM V-8)
2 t. 28 m. 17,6 s.
5. Jack Brabham (Lotus-Climax 24 V-8)
2 t. 28 m. 41,4 s.
6. Tony Maggs (Cooper-Climax V-8)
2 t. 27 m. 8,2 s.
7. Masten Gregory (UDT Lotus-Climax 24 V-8)
8. Trevor Taylor (Lotus-Climax 24 V-8)
9. Dan Gurney (Porsche Eight).
10. J. Lewis (Cooper-Climax).
11. T. Settember (Emeryson-Climax).
12. I. Burgess (Cooper-Climax).

13. R. Ginther (BRM V-8).
14. C. G. de Beaufort (Porsche Four).
15. J. Chamberlain (Lotus-Climax).
16. I. Ireland (UDT Lotus-Climax 24 V-8)

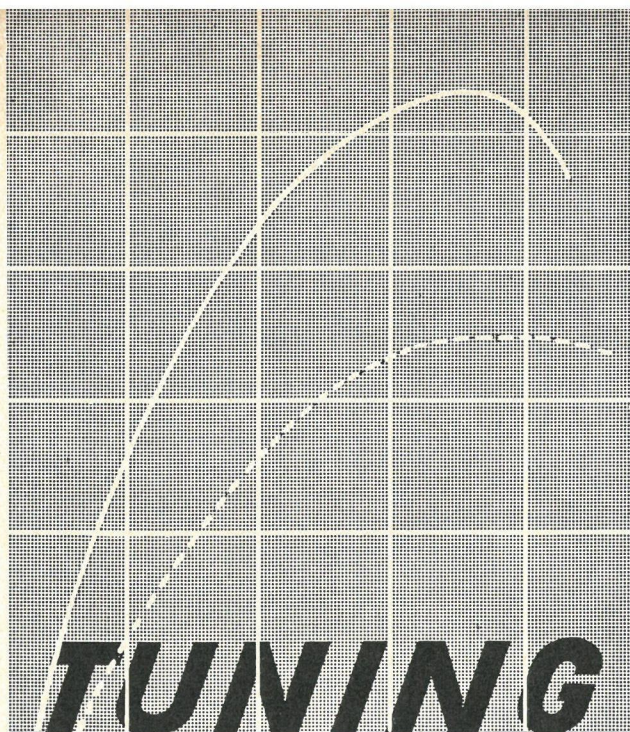
Hurtigste omgang: Jim Clark (Lotus-Climax 25 V-8) 1 min. 55,0 sek., gennemsnitshastighed 151,14 km/t.

Stillingen i verdensmesterskabet:

1. Graham Hill	19 points
2. Jim Clark	18 "
3. Bruce McLaren	16 "
4. Phil Hill	14 "
5. John Surtees	13 "
6. D. Gurney og T. Maggs	9 "
8. Trevor Taylor	6 "
9. L. Bandini og R. Ginther	4 "
11. R. Rodriguez, G. Baghetti og J. Brabham	3 "
14. J. Bonnier og de Beaufort	2 "

Bruce McLaren's Cooper foran Graham Hill (BRM), Jack Brabham (Lotus), Dan Gurney (Porsche) og T. Settember (Emeryson) ved Cottage hårnålen.





Fire-taktsmotoren

10. del

— tidligere afsnit i denne serie har været bragt i *Fart & Form* nr. 10, 11 og 12 1961 samt nr. 2, 3, 4, 5, 7 og 8 1962.

Ved tuning af en motor gælder det ikke blot om at få så mange hestekræfter frem som muligt eller få nedsat forbruget så meget, som man er i stand til eller ønsker. Man skal også se lidt på, hvordan ens arbejde bedst muligt kan give bonus, og, når man nu er gået i gang med en tuning, om der ikke er mange små ting, man skal tage i betragtning.

Ønsker man en større effekt, hvilket opnås ved at få det størst mulige antal kraftigste mulige forbrændinger i cylinderen, vil man også få en større indre friktion, idet de enkelte dele vil få en større belastning. Varmebelastningen bliver større, idet der skal føres mere varme bort fra cylinderen, trykket på stemplet bliver større o.s.v., men på den anden side har man spørgsmålet om nedsat forbrug, hvor man især benytter sig af at formindske den indre friktion, altså må man ved en rigtig tuning også nedsætte friktionen, dersom man skal få det fulde udbytte af sine anstrengelser.

Under vore bestræbelser på at få tunet en motor har vi hidtil bevæget os ved topstykket, så mon det ikke vil være naturligt at gå ned i cylinderen og se lidt nærmere på stemplet. Dets opgave er at overføre forbrændingstrykket i cylinderen til plejlstang og krumtap således, at man får stemplets frem- og tilbagegående bevægelse omsat til en roterende bevægelse, og under hele dette arbejde vil der være en indre friktion mellem de forskellige glideflader. Den første glideflade, vi møder, er stemplets anlægsflade mod cylinderen, og her er altså en vis friktion, som man skulle kunne formindske.

Friktionen vil for en stor del afhænge af, hvordan anlægsfladen er udformet, og jo større anlægsflade, des større vil friktionen blive. Nu kan man ikke uden videre formindske anlægsfladen, idet det vil gå ud over stemplets »levetid»,

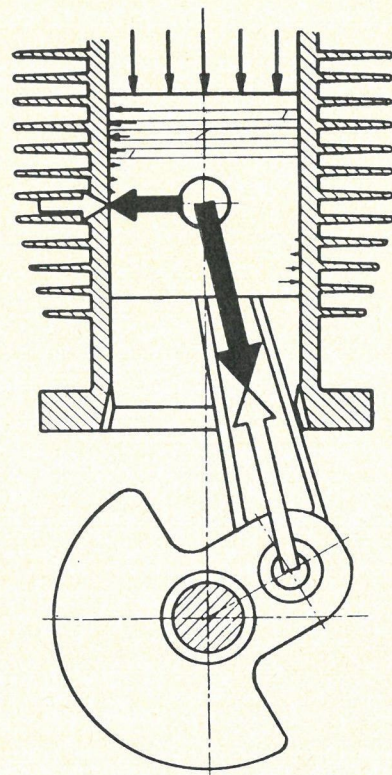


Fig. 1. Man ser, hvorledes forbrændingssens tryk på stemplet opdeles i to kræfter, én der går gennem plejlstangen, og én der trykker mod cylindervæggen. Endvidere ser man, hvordan stemplet vil »kante« og trykke på cylinderen henholdsvis oven for stempelpinden og nedenfor.

idet en formindsket anlægsflade vil betyde større tryk og dermed større slidage. Dette kan man måske tillade i motorer, der hovedsagelig skal anvendes til konkurrencekørsel, men skal motoren have en nogenlunde holdbarhed, er det begrænset, hvor meget man kan modificere stemplet.

Ser vi på et stempel i en cylinder som vist i fig. 1, vil der under forbrændingsslaget være et stort lodret tryk på selve stemplet. Trykket skal overføres til plejlstangen, der imidlertid ikke har en lodret, men en skrå stilling. For at få kraften overført til plejlstangen må stemplet »støtte« sig til cylinderen, og der vil opstå en friktion mellem cylinder og stempel. Dette sidetryk vil oven for stempelpinden rettes mod den ene cylindervæg, medens det nedenfor stempelpinden vil rettes mod den diametralt modsatte cylindervæg. Disse sidetryk vil skifte stilling, når stemplet har passeret bundstillingen i cylinderen, idet det nu er plejlstangen, der presser stemplet mod topstilling i cylinderen.

Dette at sidetrykkene skiftevis er på den ene og den anden side af stemplet, kan man tydeligt høre på en slidt motor, idet der opstår en klaprende lyd, når »stemplet vender« i cylinderen, og belastningen på stemplet skifter karakter.

For at optage sidetryk er stemplet forsynet med et såkaldt »skørt«, der skal styre stemplet, idet sidetrykkene over stempelpinden optages af stempel og stempelringe, medens man nedenfor stempelpinden forsyner stemplet med en styreflade. Denne styreflade, »skørtet«, vil imidlertid kun have interesse vinkleret på stempelpinden, idet det er her de store sidetryk opstår, medens den øvrige del af skørtet ikke optager nogen særlig belastning, og altså kun yder friktion. Man kan derfor tænke sig, at man fjernede siderne af »skørtet« således, at det

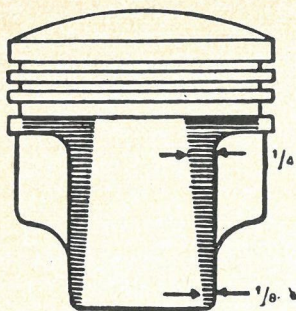


Fig. 2 viser, hvorledes et »racerstempel« kan være udformet. Stempelskørtet er trukket tilbage, hvor der ikke vil være nogen reaktion fra cylinderen, medens anlægsfladen vil blive større og større på den tilbageværende del af skørtet, jo længere man kommer ned mod stemplets bund.

var begrænset til de to flader vinkelret på stempelpinden. Dette viser sig også at være tilfældet for mange stempler beregnet til racermotorer, hvor man som vist i fig. 2 har fjernet »skørtet« ved stempelpindens lejring, og kun bevaret det, hvor sidetrykkene vil opstå. For yderligere at forminske friktionen, har man givet »skørtet« en sådan form, at det ikke har ret stor anlægsflade umiddelbart under stempelringene, men lader denne anlægsflade blive større ned efter således, at man får stemplet styret ganske godt.

Er der imidlertid tale om en motor, hvor man skal tage hensyn til levetiden, er det ikke ikke tilrådeligt at montere stempler af omtalte type, idet disses levetid er ret begrænset. Skulle der i et sådant stempel opstå det mindste slør i stempelpindens lejring i stemplet, har man ikke længere en præcis styring af

stemplet, idet man nu mangler »skørtet« til at optage de tværgående kræfter, der kan påvirke stemplet, og resultatet kan få ganske katastrofale følger for stempelringe og cylinder.

Stempelringe bør man ikke ændre – eller med andre ord; man skal *ikke* prøve at montere et stempel med færre ringe eller med smallere stempelringe med mindre anlægsflade for at forminske friktionen, for det, der herved eventuelt kan vindes, er så forsvindende lidt, at de ikke vil have nogen betydning. Til gengæld kan det måske have ulemper, idet man ikke kan føre tilstrækkelig megen varme bort fra stemplet gennem stempelringene til cylindervæggen således, at der kan opstå fare for, at stempelpakningen vil smelte.

Den større varmebelastning, der opstår ved tuning, vil bevirke, at stempel, stempelringe og cylinder udvider sig mere end oprindeligt, men for at sikre, at motoren ikke sætter sig, vil det være klogt at give ringene lidt større spillerum i ringgabet, men ikke mere end omkring 1/10 mm.

Med hensyn til stempelpindens lejring i såvel stempel som plejlstang er der ikke noget særligt, man skal foretage ud over at kontrollere, at de rigtige tolerancer er til stede, og at plejlstangselejet kan få den nødvendige smøring. Selve plejlstangen skal man også underkaste en bearbejdning, ikke fordi man vil få større effekt ud af motoren, for det er nemlig ikke tilfældet, men en plejlstang i en motor er på hele overfladen ubearbejdet således, at der her findes grater, støbefinner og mange andre ujævnheder.

Disse kan blive årsag til et brud, idet et begyndende brud normalt tager sin begyndelse ved en kærvel eller en ujævnhed, da der her kan være visse indre spændinger i godset. Da motoren jo tu-

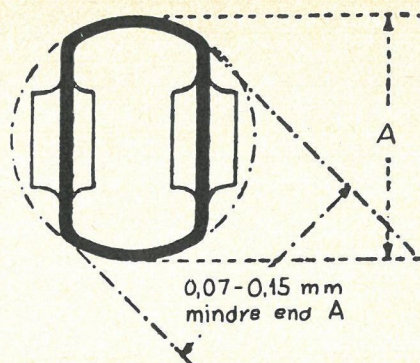


Fig. 3 viser et snit gennem et stempel som vist i fig. 2, og man ser, hvorledes stempelskørtet ikke er rent cirkulært, men svagt ovalt.

nes til en højere ydeevne og dermed følgende højere belastning, som plejlstangen ikke er beregnet for, vil det være klogt at polere hele plejlstangen, da det har vist sig, at en glatpoleret plejlstang kan tåle en væsentlig højere belastning end en ubearbejdet. Ved poleringen må man ikke file eller slibe materiale bort, idet man derved vil svække plejlstangen. Det er kun overfladen, der skal poleres. Naturligvis kan man godt tillade sig at fjerne støbefinner og lignende, men derudover må man kun polere.

Naturligvis skal alle plejlstænger i en motor afvejes således, at de alle vejer lige meget, og her er det grammene, der tæller. Denne afbalancering foretages af hensyn til hele motorens jævne gang, idet en motor i ubalance vil afgive vibrationer, der kan have udmattelsesbrud til følge.

Neco de Mus.



Bob McIntyre (Honda) vandt 250 ccm klassen i Belgiens GP.

MC-nyt:

MV AUGUSTA SLÅET I HOLLANDS GP

Honda har noteret sin første sæsonsejr i 350 ccm klassen i Hollands GP på den 7,7 km lange »Circuit van Drenthe« ved Assen, idet Jim Redman på en 285 ccm fabriksracer kørte et så fantastisk hårdt tempo, at ingen af hans konkurrenter på noget tidspunkt fik rigtig føling med ham. Mike Hailwood på MV Augusta havde hele tiden nok at gøre med italieneren Silvio Grasetti (Bianchi) og tjekken Frantisek Stastny (Jawa). Først på 17. omgang kunne Hailwood presse sig foran italieneren, men Redmans grønne styrtthjelm var over 15 sek. forude, hvilket var umuligt for

Hailwood at køre ind på tre omgange. Under den skarpe duel imellem Hailwood og Grasetti lykkedes det sidstnævnte at sætte ny omgangsrekord med 140.862 km/t.

Resultaterne:

350 ccm: 1. Jim Redman, Honda, 66 m 49,5 s., 138,35 km/t. 2. Mike Hailwood, MV Augusta, 67 m 15,6 s. 3. Silvio Grasetti, Bianchi, 67 m 15,7 s.

50 ccm: 1. Ernst Degner, Suzuki, 32 m 56,2 s., 112,278 km/t. 2. Jan Huberts, Kreidler, 33 m 4,2 s. 3. Hans G. Anschmidt, Kreidler, 33 m 5,1 s.

250 ccm: 1. Jim Redman, Honda, 58 m 52,2 s., 133,489 km/t. 2. B. McIntyre, Honda, 58 m 54,4 s. 3. Tarquinio Provini, Morini, 58 m 54,8 s.

125 ccm: 1. Luigi Taveri, Honda, 50 m 36,6 s., 127,873 km/t. 2. Jim Redman, Honda, 50 m 36,8 s. 3. Tommy Robb, Honda, 50 m 54,6 s.

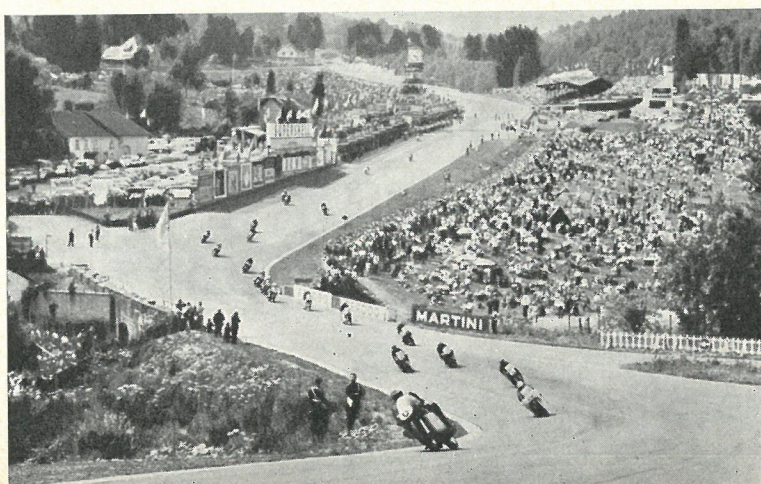
500 ccm: 1. M. Hailwood, MV, 65 m 46,2 s., 140,57 km/t. 2. D. Minter, Norton, 66 m 9,4 s. 3. Phil Read, Norton, 66 m 49,2 s.

Sidevogne: 1. F. Scheidegger/J. Robinson, BMW, 52 m 25,2 s., 123,814 km/t. 2. Max Deubel/E. Hörner, BMW, 52 m 25,2 s. 3. O. Kölle/K. D. Hess, BMW, 52 m 59,2 m.

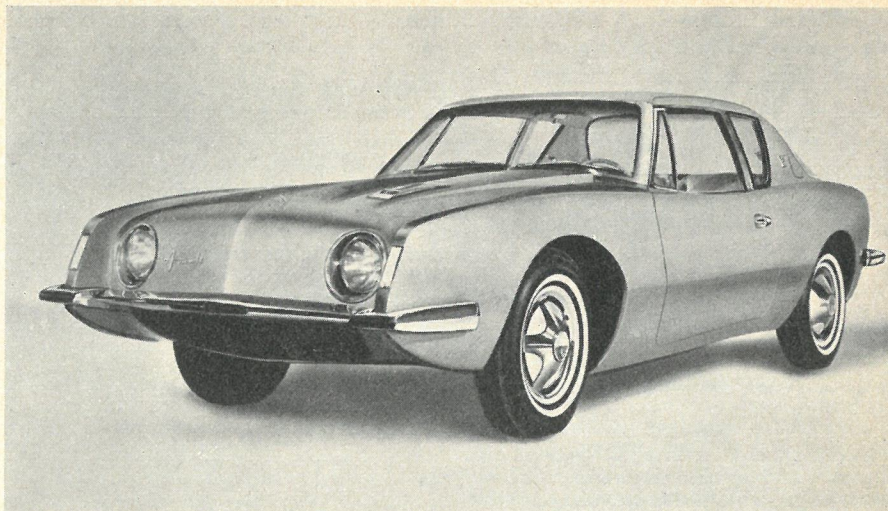
A. T.

(Forts. side 30)

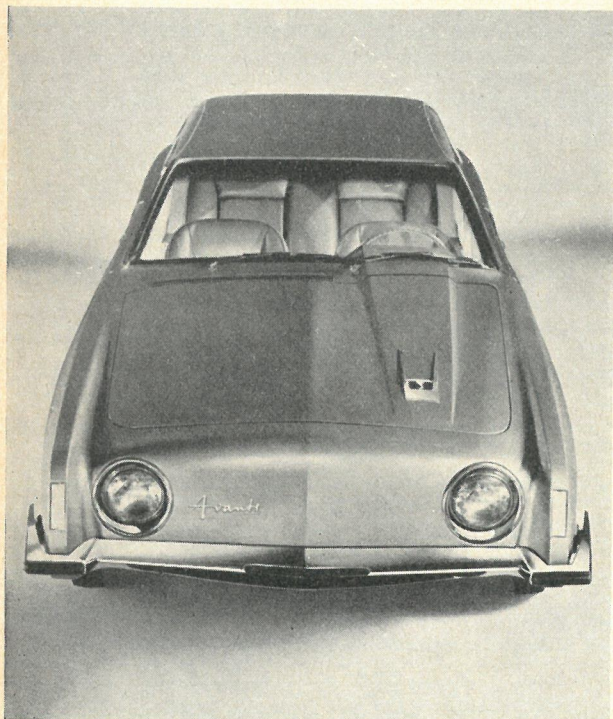
Fra starten i 500 ccm på Francorchamps: Mike Hailwood (MV Augusta) fører feltet an.



Studebaker AVANTI er en model langt forud for sin tid. Dens udseende bryder i høj grad med tilvante forestillinger om amerikanske vogne. Tænk engang ... der er intet kølegitter ... !



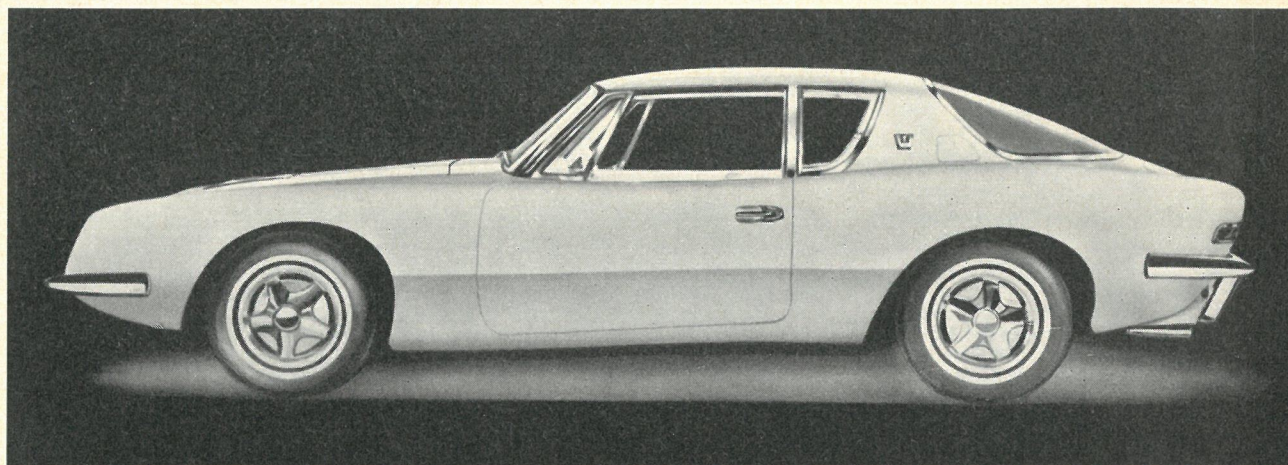
Studebaker AVANTI



Raymond Loewy, hvis evner som formgiver tidligere på overbevisende måde har reddet Studebaker-Packard koncernen ud af vanskelige situationer, har igen skabt en ny model for det amerikanske selskab. Det er blevet en 4-personers Avanti, der næsten til forveksling minder om en Grand Tourisme coupé af italiensk afstamning.

Karosseriet er glasfiber-armeret polyester, og motoren en V-8 topventilet med slagvolumen på 4,75 liter. Nogen hk-ydelse opgives ikke. Indretningen er »sidste skrig« inden for automobilindustrien, og Avanti er den første serieproducerede amerikanske vogn med skivebremser. Skulle De være interesseret i at købe en Studebaker Avanti, så bliver prisen herhjemme omkring 100.000 kr.

AVANTI har en meget usædvanlig profil med den såkaldte »fastback«, der hidtil kun er anvendt på europæiske vogne.



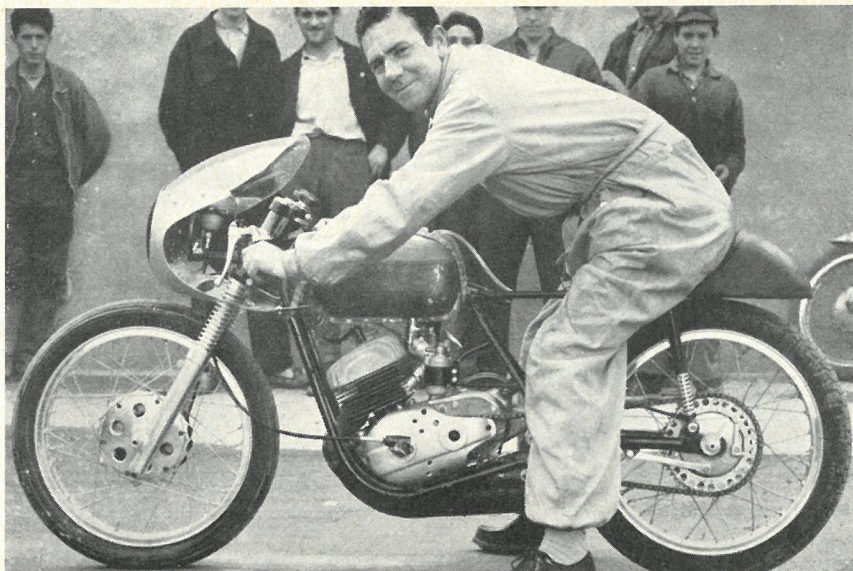
BULTACO

- en spansk
TT-racer

Et nyt spansk motorcykelmærke, BULTACO, er ved at vinde frem på det skandinaviske marked efter en række flotte resultater i internationale TT-løb, trials og moto-cross' verden over.

Bultaco-motoren er tegnet og konstrueret af signor *Xavier Bulto*, engang medejer af Montesa MC-fabrikken, som han forlod for at hellige sig en tekstilfabrik i Barcelona. Men en dag kom han på Montesa, og de to herrer blev enige om at bygge en 125 ccm 2-takter, som skulle udvikles til en touring- og racer-maskine.

I oktober 1958 var det første eksempel færdigt, og i februar 1959 var den første produktion på 25 stk. touring-modeller i fuld gang. Under travlhed havde man helt glemt at give maskinen navn. Problemet blev dog hurtigt løst - man tog simpelthen tekstilfabrikkens telegramsadresse.



Fabrikskøreren John Grace i sadlen på en 125 ccm Bultaco landevejsracer.

Standardmodellen bærer typebetegnelsen Tralla 101 og er 1-cylindret med et kubikindhold på 124,98 ccm. Boring og slaglængde er 51,2 x 60 mm. Ved et kompressionsforhold på 10,5:1 afgiver motoren 12,5 hk ved 6.500 omdr/min.

Umiddelbart før det spanske Grand Prix i 1959 blev motoren tunet til 18 hk ved 8.000 omdr/min og lagt i et let stel. Signor Bulto ventede ikke sejr over de hurtige italienske fabriksracere Ducati og MV, men da både *Spaggiari* (Ducati)

og *Ubbiali* (MV) styrtede, kørte englænderen *John Grace* af med sejren.

Den trimmede 125 ccm motor udvikler i dag ikke mindre end 22 hk ved 10.300 omdr/min, og den bruges i TSS-modellen, som udelukkende er beregnet til landevejsløb.

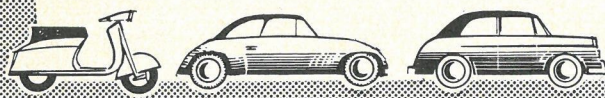
Sidste år placerede englænderen Ralph Rensen sig med en gennemsnitshastighed af 134 km/t på sjettepladsen i det krævende Isle of Man, Muligvis vil vi (forts. side 24)

Forsikret rigtigt -
er meget vigtigt...



- der er De altid sikker
på en god dækning

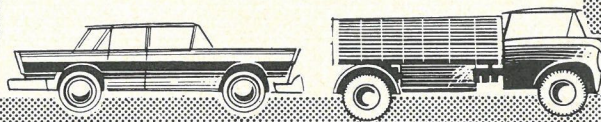
Hovedkontor: Vestergade 98 . Odense . Tlf. 11 47 15



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

forsikrer også
Deres køretøj

Hovedkontor: Kystvej 23 . Århus . Tlf. 27 02 7





Erik Carlsson – populært kaldet »Carlsson på taget«, fordi han efterhånden er væltet med en halv snes vogne – ses her i de franske alper på vej til Monte Carlo. Han og SAAB er øjeblikkets bedste europæisk rally-team...

SEJRRIG SVENSK SAAB

SAAB i Trollhättan bygger også flyvemaskiner, og det må være noget af denne »flying spirit«, der ligger den succesrige bil i blodet. Med svenskeren *Erik Carlsson* og andre topkørere ved rattet har SAAB'en fløjet fra sejr til sejr.

To år i træk har Carlsson vundet det store engelske R. A. C. Rally, og foruden at have vundet flere andre store løb kørte han sig som bekendt til en sejr i dette års Monte Carlo Rally.

Også i formel J er fabrikken repræsenteret. Med de specielt byggede junior-vogne har man opnået adskillige interessante og lovende resultater i kamp med de næsten uovervindelige engelske vogne.

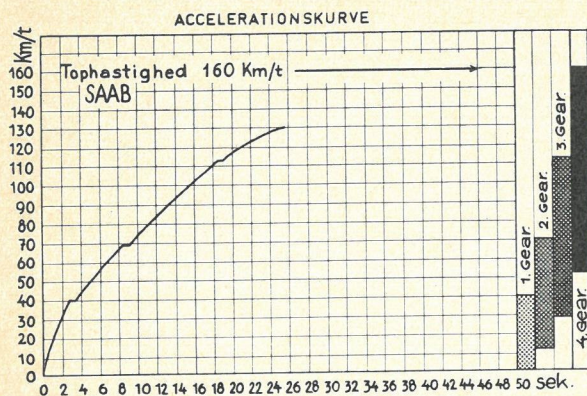
Vi skal ikke give os i kast med en større teknisk gennemgang af SAAB'en. Vi har jo allerede tidligere bragt prøveførsler af vognen her i FART & FORM.

Derimod skal vi se lidt nærmere på, hvad det er, der gemmer sig bag dette lille, svenske vidunder, der har formået at bringe kontinentets og englændernes suverænitet inden for rally-sporten i fare.

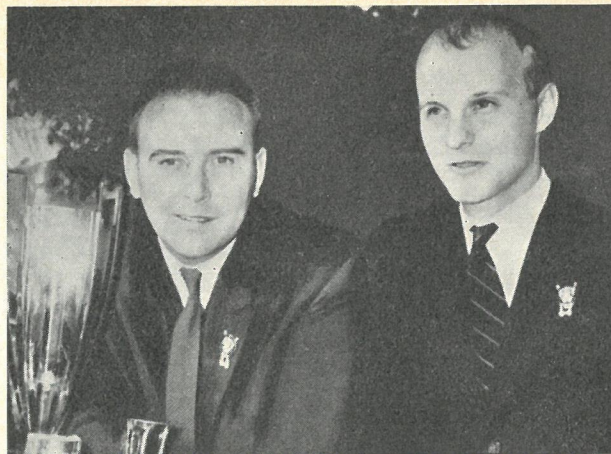
Vognens grundbasis er den samme som den almindelige SAAB, nemlig: det kendte selvbærende aerodynamiske stålkarrosseri med en 3-cyl. to-taktsmotor på 841 ccm, der trækker på forhjulene. Disse er uafhængig ophængt, hvorimod baghjulene er centralt ophængt i en stiv bagaksel, der udmærker sig ved en lav vægt.

Den vogn, som Carlsson har høstet sine laurbær i, er en decideret fabriksvogn; en vogn trimmet og tunet udelukkende med rally-kørsel for øje.

Motoren er tunet kraftigt og forsynet med en dobbelt Solex-karburator. Som følge af den kraftige tuning er motoren meget følsom. Under 3000 omdrej-



Vognen er trimmet og tunet specielt til rallies. Det fremgår tydeligt af tophastigheden på accelerationskurven. Fra 0-100 km/t på knap 16 sekunder!!!



Erik Carlsson (til venstre) sammen med sin observatør Gunnar Hägg efter præmieuddelingen i årets Monte Carlo Rally.

ninger skal den således køres med halv speeder! Kommer man derimod først op over 4000 omdrejninger, har motoren en merydelse på omkring 50% i forhold til standardmotoren.

Den almindelige 3-trins gearkasse er udskiftet med en 4-trins gearkasse, der er synkroniseret i alle fire gear. Ud-stødningen foregår med en sådan larm, at man straks føler sig hensat til Roskilde Ring – en lyd, der får hjertet til at banke hos enhver entusiast.

Indvendig er vognen skrabet for alt unødvendigt; der er ingen gulvmåtter, og ruderne er af let plastik. På passagerens forstol er monteret en pude til

understøtning af nakken. På instrumentbrættet findes de specielle instrumenter, som rally-kørsel kræver (speedpilot o.s.v.), små lamper og blyanter sidder i clips på centrale steder. På gulvet bag forsæderne er monteret en forbindingskasse.

På kofangeren sidder tre ekstralamper, der er både tagelampe og søgelys. Omtrent midt i vognen, en smule forskudt over mod observatørens plads, er der i taget anbragt et søgelys, der kan betjenes inde fra vognen. På den bageste kofanger findes en kraftig baklygte.

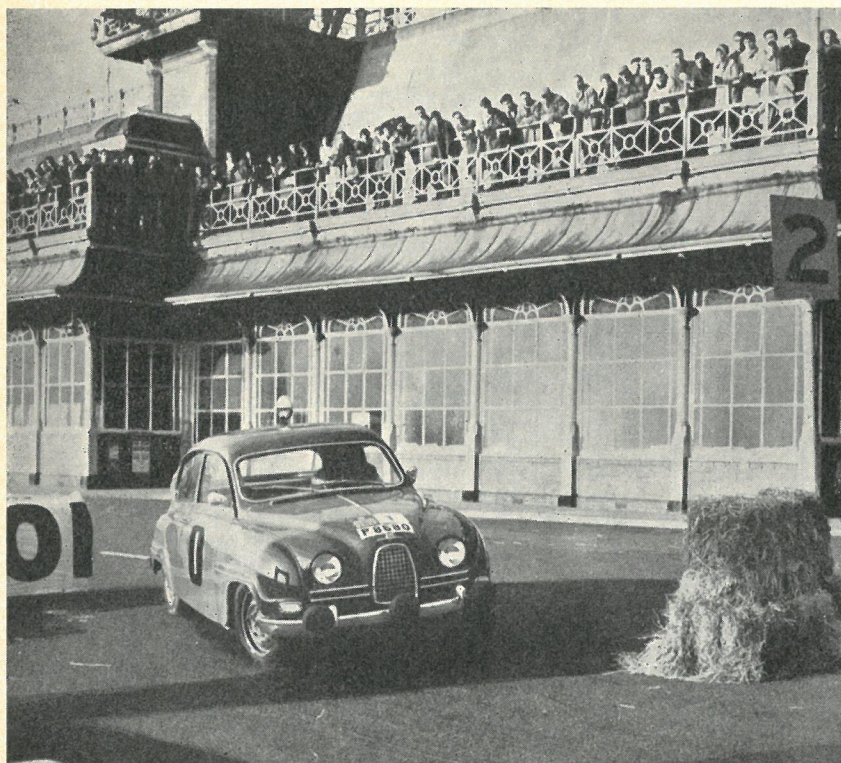
Fortil under motoren er der en dæklade til beskyttelse af motorens bund-

kar. Denne dæklade leveres i øvrigt »skræddersyet« fra fabrikken og kan købes af privat-kørere.

I motorrummet er anbragt en træklods, hvori der er skruet to sæt ekstra tændrør, alle med forskellige glødetal, og inde i vognen (i dørlokkerne) ligger endnu flere tændrør – et tydeligt bevis på motorens følsomhed.

Hvis man spørger, hvilke resultater Erik Carlsson ville have opnået uden SAAB og omvendt, kan svaret jo kun blive et tankeeksperiment. Men én ting er sikker. Den nuværende kombination er fantastisk, næsten fabelagtig. Resultaterne har utvivlsomt haft en væsentlig indflydelse på den opadgående tendens i fabrikkens salgsstatistik. Og som fabrikkør for SAAB har Carlsson nået rally-sportens top. For øjeblikket må han anses for at være Europas bedste rally-kører.

Den sejrige SAAB i R. A. C. Rally.



★ Statseksam.
ejendomsmægler

**Wittrup
Willumsen
sælger
huset**

Wittrup Willumsen
AStA ★ 787 & 121

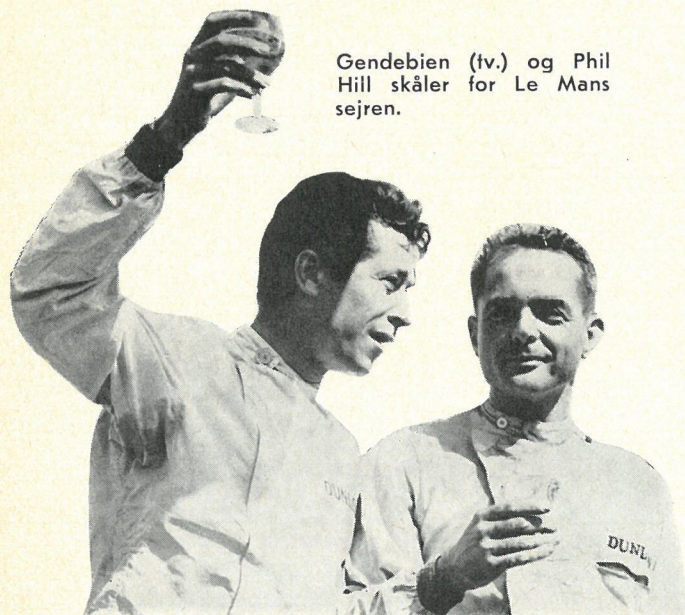
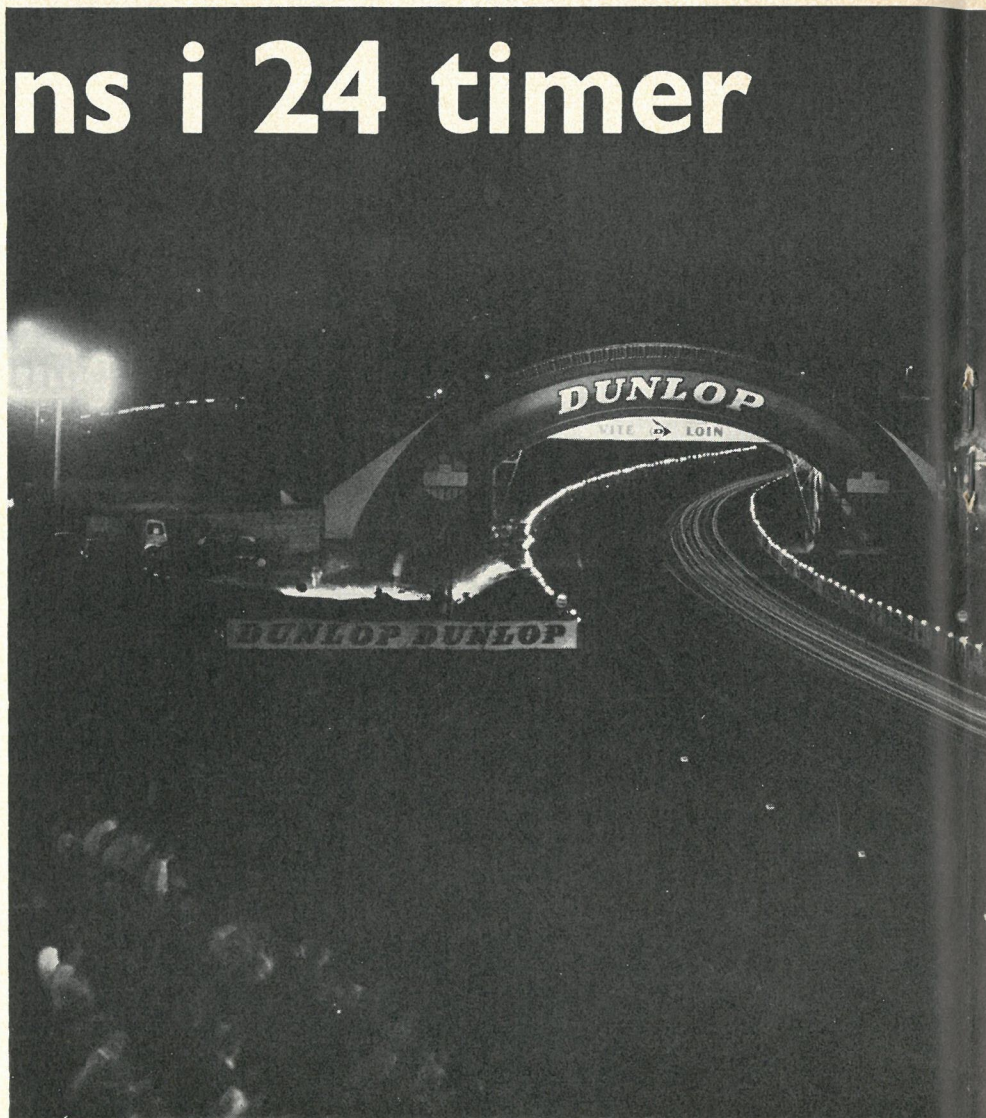
Firmaet De kender

Le Mans i 24 timer

FERRARI
for
sjette gang



**Kun 18
af 55 vogne
fuldførte**



Gendebien (fv.) og Phil Hill skåler for Le Mans sejren.

Det blev atter amerikaneren Phil Hill og belgieren Olivier Gendebien i Ferrari, der hjemførte laurbærene i verdens mest krævende sportsvognsløb, 24-timers Le Mans.

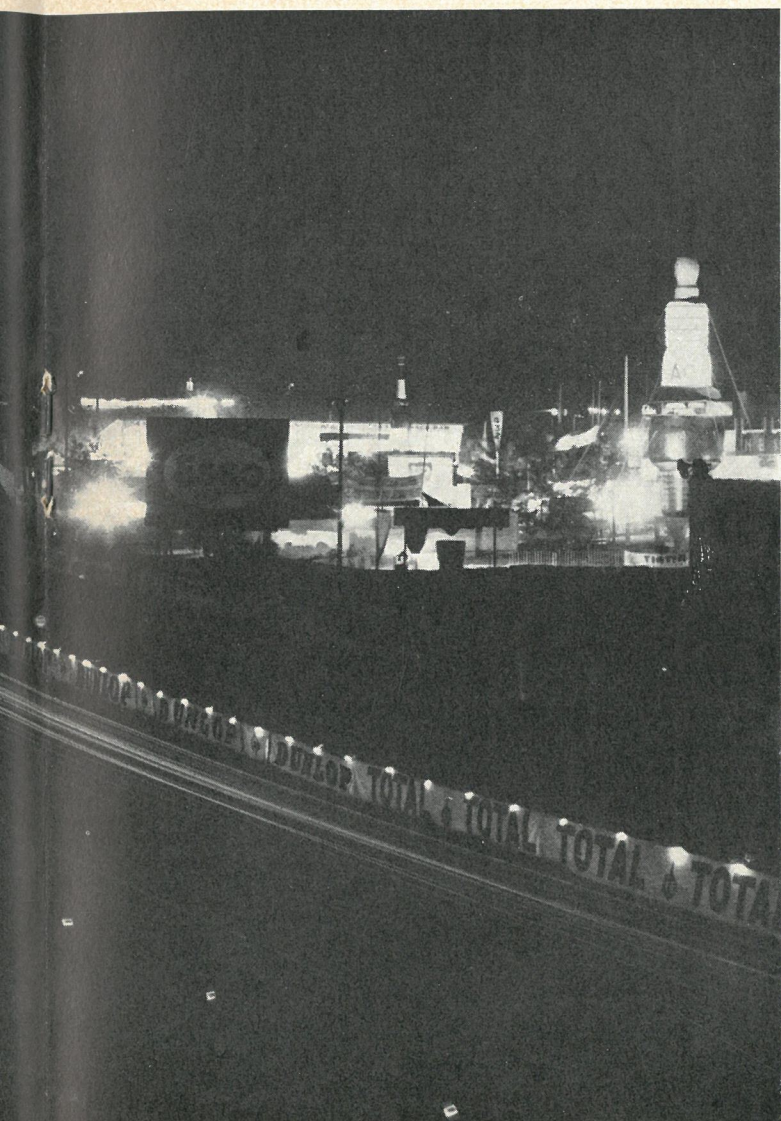
Ferrari besatte også anden- og tredjepladserne ved Noblet/Guichet og Elde/Beurlys, mens to Jaguar E-type, kørt af Cunningham/Salvadori og Sargent/Lumsden, kom ind som henholdsvis nr. 4 og 5. – Index of Performance vandtes af Panhard (Guilhaudin/Bertaut) og Index of Thermal Efficiency af Lotus Elite (Hobbs/Gardner).

Ferrari-feltet var det største med i alt 15 anmeldte vogne, heraf fire fabriksvogne, hvis var følgende: P. Hill/Gendebien i en åben frontmonteret 3.968 ccm V-12, Parkes/Bandini i en vogn magen til, blot med lukket karrosseri, Baghetti/Scarfiotti i en hækmotoret V-8 på 2.645 ccm og Rodriguez-brødrene i en åben hækmotoret 2.418 ccm V-6 65°.

Af 55 startende vogne var de 30 i eksperimental-prototype klassen, og langt den overvejende del (49) var lukkede modeller.

Løbet blev afviklet uden alvorlige uheld, men med adskillige smadrede eller nedkørte vogne. Kun 18 gennemførte det store race, deriblandt en 1.991 ccm Morgan på 13. pladsen. Det må betegnes som et meget flot resultat i et felt af langt dyrere, større og hurtigere vogne.

Da starten gik kl. 16,00, var vejret strålende. Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel, og de mange tusinde tilskuere omkring banen var i luftigt sommertøj. Der er ellers tradition for, at Le Mans afvikles i regn og blæst...



Feltets største vogn, en Chevrolet Corvette på 5.359 ccm, kørt af Settember/Turner, kom bedst fra start, men allerede før Dunlop-broen blev den overhalet af Graham Hill i Aston Martin. I førergruppen skiftede vognene ustandselig position, og banerekorden fra sidste år på 185,672 km/t forbedredes i den tredje time af Phil Hill. Han kørte en baneomgang med 203,378 km/t i snit og slog dermed også Mike Hawthorn's gamle rekord fra 1957 med ca. 1 km/t.

Lotus nægtet deltagelse

Selv om årets Le Mans var en succes på alle måder, undgår arrangørerne – *Club de l'Ouest* – ikke et kedeligt efter spil, idet man på tværs af de internationale reglementer udelukkede to Lotus-vogne fra deltagelse i løbet.

Lotus Engineering og U.D.T. Laystall har protesteret til F.I.A. (Federation Internationale l'Automobile) over franskmændene, der ud fra »hjemmelavede« love diskvalificerede to Lotus 23, den ene med en 997 ccm motor, den anden med en 747 ccm motor, begge havde to overliggende knastaksler.

Motiveringen for udelukkelsen var følgende: For stor vendediameter, større benzintanke end tilladt, forkert åbende døre, utilstrækkelig frihøjde over jorden samt, at for- og baghjul ikke kunne byttes om, fordi de var fastspændt henholdsvis med fire og fem bolte.

Der var ingen undskyldning for de første ting, men det var dog muligt at rette fejlene på stedet. Samtidig blev der fløjet nye hjulnav med fireboltsfæstning over fra England.

Næste dag præsenterede anmelderne påny vognene for komiteen, men nu ville franskmændene ikke se på dem. Man sagde, at vognene ikke var sikre nok og heller ikke i banens ånd efter regulativerne.

Træningstilladelsen blev også trukket tilbage, og selv Colin Chapman's tilstedeværelse sammen med Dean Dela-

mont, der er chef for R.A.C.'s løbskomité, kunne ikke ændre arrangørernes standpunkt.

Det var imidlertid klart for enhver, at den egentlige årsag til startforbudet var, at englænderne ville blive en alt for farlig konkurrent for de nye Panhard GT eksperimentale vogne...

(forts. næste side)

STARTLISTEN

Mærker:	Cylindervolumen:	Kørere:
Chevrolet Corvette	5.359 ccm	Settember/Turner
Maserati 151	3.982 ccm	Hansgen/McLaren
Maserati 151	3.982 ccm	Thompson/Kimberley
Maserati 151	3.982 ccm	Trintignant/Bianchi
Ferrari 330 TR/LM	3.968 ccm	P. Hill/Gendebien
Ferrari 330/LM	3.968 ccm	Parke/Bandini
Jaguar E	3.781 ccm	Charles/Coundley
Jaguar E	3.781 ccm	Sargent/Lumsden
Jaguar E	3.781 ccm	Cunningham/Salvadori
Aston Martin 212	3.996 ccm	G. Hill/Ginther
Aston Martin Zagalo	3.670 ccm	Kerguen/Franc
Aston Martin Zagalo	3.670 ccm	Baillie/Salmon
Ferrari 250 GT	2.953 ccm	Bonnier/Gurney
Ferrari	2.953 ccm	Abate/Davis
Ferrari	2.953 ccm	Grossmann/Roberts
Ferrari	2.953 ccm	Fulp/Ryan
Ferrari 250 GTO	2.953 ccm	Noblet/Guichet
Ferrari 250 GTO	2.953 ccm	Ireland/Gregory
Ferrari 250 GT	2.953 ccm	Hugus/Reed
Ferrari 250 GT	2.953 ccm	Elde/Beurlys
Ferrari 250 GT	2.953 ccm	Tavano/Simon
Austin-Healey 3000	2.912 ccm	Ollhoff/Whitmore
Tojeiro	2.495 ccm	Dickson/Fairman
Ferrari 268/SP	2.645 ccm	Baghetti/Scarlotti
Ferrari 246/SP	2.418 ccm	R. Rodriguez/P. Rodriguez
Morgan Plus 4	1.991 ccm	Barron/Lawrence
Porsche	1.588 ccm	Pon/de Beaufort
T.V.R. Grantura	1.622 ccm	Bolton/Sanderson
Sunbeam Alpine	1.590 ccm	Harper/Procter
Sunbeam Alpine	1.590 ccm	Hopkirk/Jopp
Porsche GT	1.588 ccm	Barth/Herrmann
Porsche GT	1.588 ccm	Buchet/Schiller
OSCA	1.568 ccm	Bentley/Gordon
OSCA	1.568 ccm	Behra/Arents
Marcos	1.498 ccm	Hine/Prior
Alfa Romeo GT	1.290 ccm	Sala/de Luca
Alfa Romeo GT	1.290 ccm	Foitek/Ricci
Abarth-Simca	1.288 ccm	de Lagenesle/Rolland
Abarth-Simca	1.288 ccm	Oreiller/Spychiger
Abarth-Simca	1.288 ccm	M. Bianchi/Harris
Lotus Elite	1.216 ccm	Hobbs/Gardner
Lotus Elite	1.216 ccm	Hunt/Wyllie
R. Bonnet	996 ccm	Consten/Rosinski
R. Bonnet	706 ccm	Armagnac/Laureau
Fiat-Abarth	701 ccm	Fraissinet/Condriillier
Fiat-Abarth	701 ccm	Demetz/Sigala
Panhard	702 ccm	Guilhaudin/Bertaut
Panhard	702 ccm	Lelong/Henriaud
Panhard	702 ccm	Boyer/Verrier
Fiat-Abarth	701 ccm	Masson/Zeccoli
Ferrari	2.953 ccm	Vaccarella/Scarlatti
Ferrari	2.953 ccm	Berger/Darville
A. C. Bristol	1.971 ccm	Magne/Marlin
R. Bonnet	706 ccm	Vinalier/Vidilles
Abarth-Simca	1.288 ccm	Balzarini/Albert



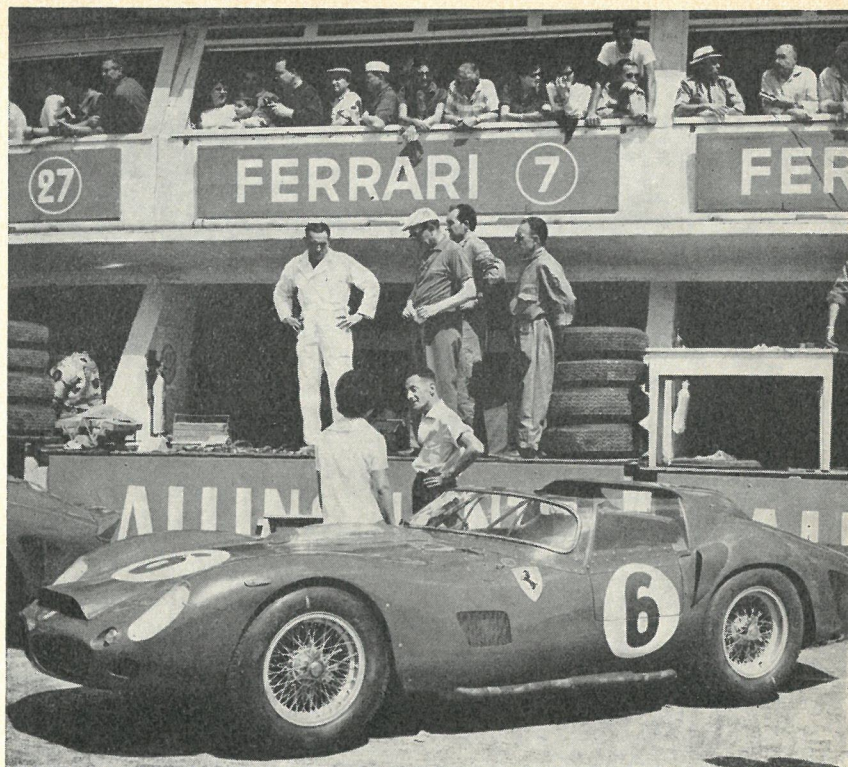
Le Mans

TIME FOR TIME

1. TIME: I de første 60 minutter sker der normalt flest ændringer i feltet, og sådan var det også denne gang. Efter første omgang fører Graham Hill med Aston Martin 212; herefter Phil Hill/Olivier Gendebien i Ferrari fulgt af tre andre Ferrari'er og på sjettepladsen Hansgen/McLaren i en af de tre deltagende Maserati'er. Kl. 17,00 er stillingen følgende:

1. Ferrari (P. Hill/Gendebien), 2. Aston Martin (G. Hill/Richie Ginther), 3. Maserati (Kimberley/Thompson), 4. Maserati (Trintignant/Bianchi), 5. Maserati (Hansgen/McLaren), 6. Ferrari (Bonnier/Gurney). I denne første time lykkedes det Trintignant at køre fra en ottendeplads op til tredjepladsen.

2. TIME: Graham Hill mister sin andenplads og kører nu som nr. 4. Trintignant falder helt tilbage på ottendepladsen. Ferrari har sat sig på førstepladsen (Hill/Gendebien), tredjepladsen (Rodriguez-brødrene), sjettepladsen (Baghetti/Scarfiotti) og syvendepladsen (Abate/Davis). Som nr. 2 ligger Maserati-kørerne Kimber-



Den vindende Ferrari 330 TR/LM på 3.968 ccm.

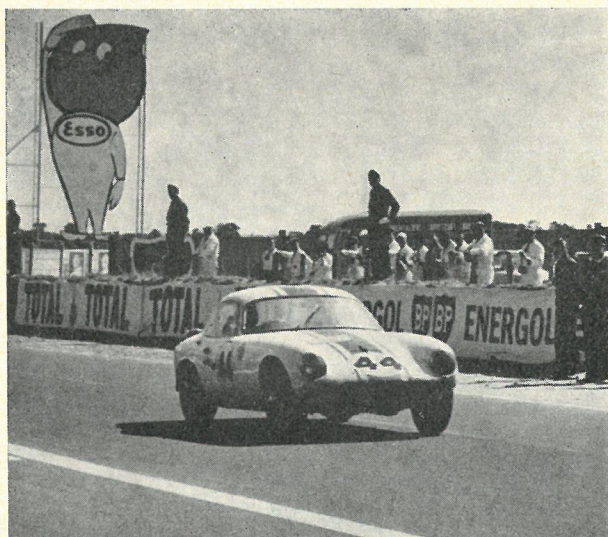
ley og Thompson, nr. 4 Graham Hill/Ginther og nr. 5 Hansgen/McLaren. Bonnier og Gurney har karburatorbesværigheder og derfor ingen chancer for en god placering.

3. TIME: Det hollandske hold Ben Pon/Carel Godin de Beaufort udgår af løbet. Thompson/Kimberley i Maserati fører nogle omgange, men standser for kontrol, hvorpå brødrene Rodriguez overtager føringen med 35 sekunder foran Hansgen/McLaren's Maserati. Phil Hill/Gendebien indtager tredjepladsen fulgt af Graham Hill/Ginther. Syv vogne er allerede faldet fra.

4. TIME: G. Hill/Ginther kører i depot med deres Aston Martin. Der er vanskeligheder med dynamoen. Efter reparationen holder de en 14. plads. Hansgen/McLaren kommer også i depot og rykker ned på niendepladsen efter at have ligget på andenpladsen. - Ferrari tager gradvis føringen:

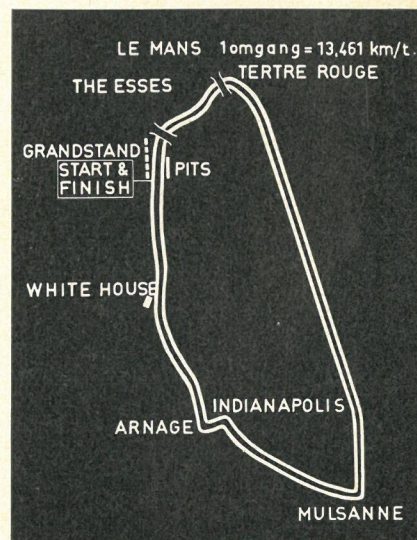
1. Ferrari (P. Hill/Gendebien), 2. Ferrari (Rodriguez), 3. Maserati (Thompson/Kimberley), 4. Ferrari (Baghetti/Scarfiotti), 5. Maserati (Trintignant/Bianchi). - Førergruppen sluttet af endnu tre Ferrari'er.

5. TIME: Fire Ferrari'er på de



Skitse af den over 13 km lange bane i Le Mans.

Lotus Elite (Hobbs/Gardner) vandt Index of Thermal Efficiency.



fire første pladser, og fra sjette-til tiendepladsen resten af det italienske mærkehold. Trintignant i Maserati har det hedt på femtepladsen...

6. TIME: Forrest er stillingen uændret, men Trintignant har fire Ferrari'er i bakspejlet.

7. TIME: Graham Hill/Ginther er stadig forfulgt af mekaniske fejl, og til sidst må holdet udgå. Ikke mindre end syv Ferrari'er ligger i spidsen i Le Mans 1962. Trintignant falder tilbage på ottendepladsen. Rodriguez overhaler igen Hill/Gendebien.

8. TIME: **Kun 40 vogne (af 55 startende) er med i løbet. De første otte er alle Ferrari'er.**

9. TIME: Der foregår en knaldhård kamp mellem de førende Ferrari'er. De mexicanske brødre bider godt fra sig. Efter otte timers kørsel fører Hill/Gendebien, men efter ni timer tager brødrene spidsen og kommer hele to minutter foran deres rivaler.

10. TIME: I denne periode falder mexicanerne tilbage på andenpladsen. Men der er fortsat »krig på kniven«. Bag de to førende hold kommer fem andre Ferrari-vogne, uangribelige for de øvrige deltagere. Ottendepladsen er faldet i hænderne på Hansgen/McLaren's Maserati. Trintignant/Bianchi er udgået...

11. TIME: Hill/Gendebien har mere end et minuts forspring. Hansgen-McLaren er rykket op på syvendepladsen foran Elde/



To Ferrari'er, en Corvette og en Panhard i Arnage hårnålen.

Beurlys i en 3-liters Ferrari. Der er 35 vogne tilbage i løbet.

12. TIME: Halvdelen af det »store race« er kørt. Hansgen/McLaren fortsætter fremrykningen. Nu er de nr. 6 med Tavano/Simon lige i hælene.

13. TIME: *Her sker der noget meget skuffende for Rodriguez-*

En væltet Panhard passerer af Hansgen/McLaren (Maserati) og M. Bianchi/Harris (Abarth-Simca).

brødrene. En ødelagt gearkasse gør en ende på deres illusioner om at vinde dette store løb. To nedtrykte og skuffede unge mænd forlader banen...

14. TIME: Hill/Gendebien er klart i spidsen. Fem omgange tilbage følger Baghetti/Scarfiotti's Ferrari (forskellen er over tre minutter) og endnu en Ferrari kørt af Noblet/Guichet. Der er 28 vogne på banen.

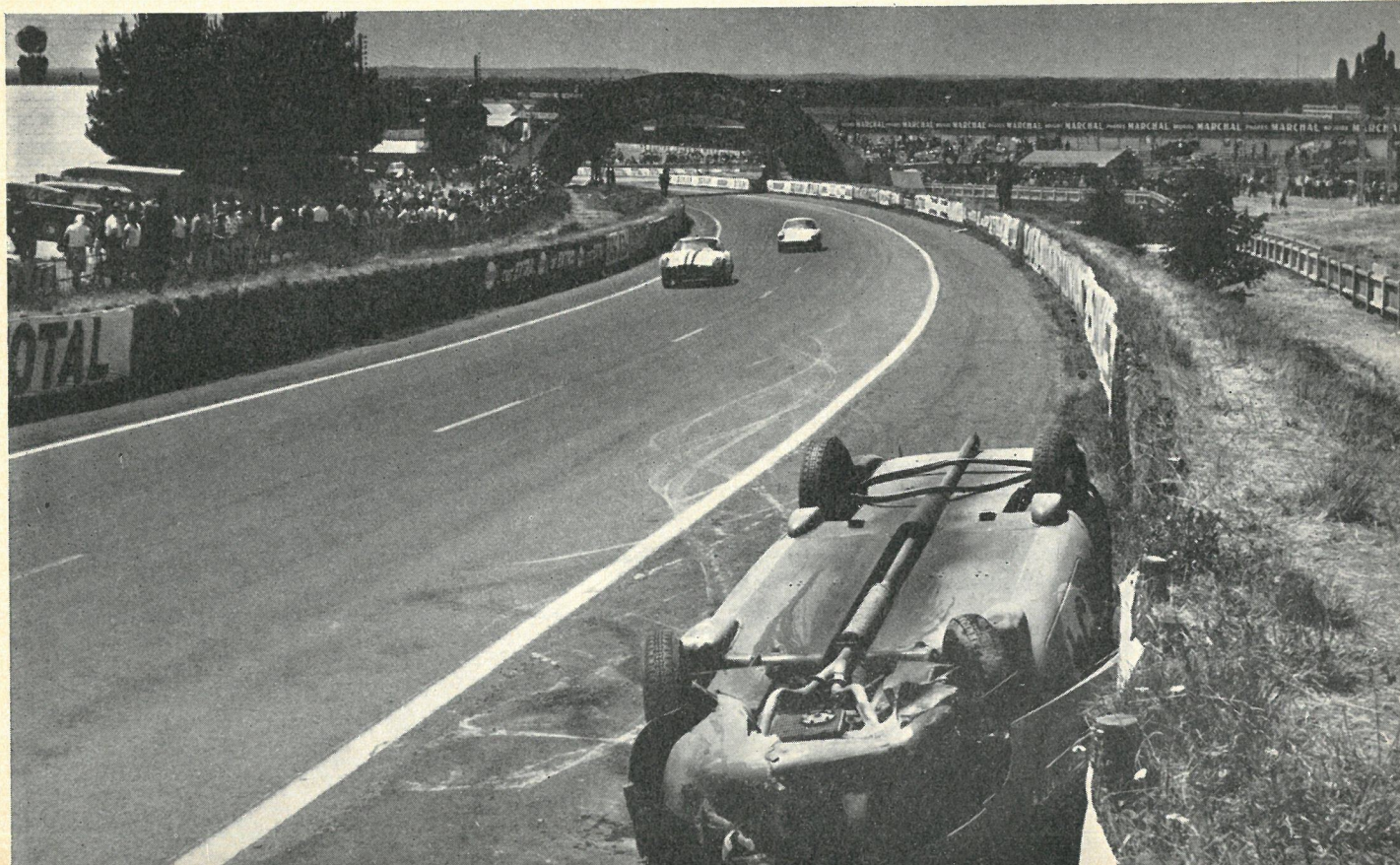
15. TIME: Seks Ferrari'er danner førergruppen. På syvendepladsen ligger englænderne Lumsden/Sargent's Jaguar E. Ottendepladsen er ligeledes besat af en Jaguar, Cunningham/Salvadori, - men dette hold er mere end to omgange bagefter.

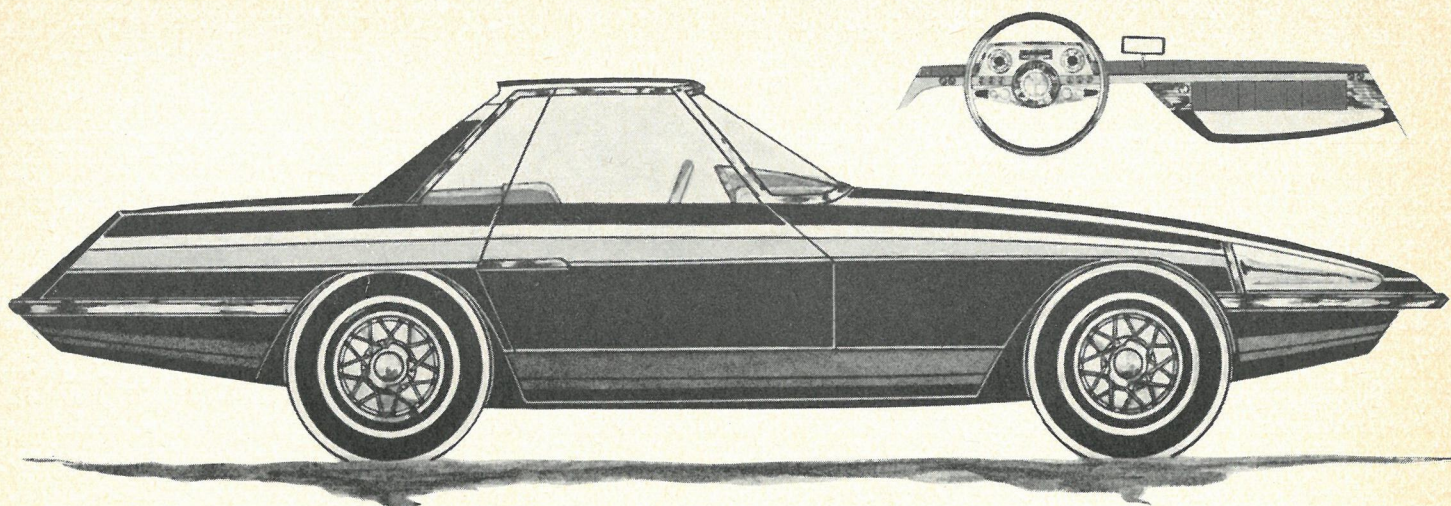
16. TIME: Tavano/Simon (Ferrari), der var mellem de førende, udgår med overophedet motor, og Sargent/Lumsden kommer på sjettepladsen.

17. TIME: Holdet Noblet/Guichet i Ferrari henviser mærkekammeraterne Baghetti/Scarfiotti til trediepladsen. Der er stadig 23 deltagende vogne.

18. TIME: Baghetti/Scarfiotti's vogn udstøder nogle mærkelige lyde og udgår med bl. a. defekter i smøresystemet. Der er en Jaguar E på femtepladsen, en omgang og to minutter efter Elde/Beurlys' Ferrari. På trediepladsen ligger Grossman/Roberts' Ferrari. Antallet af vogne er reduceret til 21.

(forts. side 26)





Wankelmotoren er ikke det eneste, forskerne koncentrerer sig om for tiden.

Amerikanerne har nylig offentliggjort nogle fremtidsprognoser, der synes at basere på andet og mere end »drømmebils-projekter«. Disse prognoser viser, hvilke problemer det er, man i første omgang vil løse.

Af opgaver der ligger for i den nærmeste fremtid er der navnlig tre: Den første går ud på at konstruere et kølesystem, der er »forseglet for livet«. Altså: »vædskekøling«, men sikkert ikke med vand og i al fald helt uden pasning. De folk, der har stillet prognosen, har åbenbart gjort endeligt op med den anden mulighed: luftkøling, der som bekendt passer sig selv.

Det andet af de aktuelle mål er konstruktionen af et oliefilter, der reducerer hyppigheden mellem olieskift til 20.000 kilometers kørsel. Det tredje går ud på helt at overflødiggøre chassismøring. Endnu eksisterer der ingen enkelt vogn med disse tre egenskaber – men den første kommer måske inden årets udgang. Renault R4 ligger foreløbig nærmest ved målet.

På det motormæssige område er der eksperimenter igang med en »lagdelt eksplosion«. De konventionelle bilmotorer kan ikke forbrænde en meget mager benzin/luft-blanding – således som diesel-motoren er i stand til med dieselolie. Ved imidlertid at dele cylinderfyldningen i en fed blanding – der let antændes – og en meget mager blanding, der antændes af energien i den fede blanding, er man under laboratorieforhold nået frem til en besparelse i det normale benzin-forbrug på mellem 30 og 40 % målt i kilometer pr. liter.

Man arbejder også med at finde frem til et »brændstof« der kan afløse benzin, og som i stedet for at udløse varmeenergi kan producere elektrisk energi i så store mængder at en elektromotor kan overtage benzinmotorens hidtidige opgaver. Dette projekt optager vor tids brændstof-alkymister levende. Overgang til elektrisk energi vil betyde farvel til både gearkasser, motorstøj og motor-dunst. Det sidste er ved at blive et alvorligt problem.

På det sikkerhedsmæssige område synes anstrengelserne i fremtiden at blive koncentreret om det primære: at *afværge* ulykker fremfor det subsidiære: at reducere følgerne af indtrufne ulykker. Området er for vigtigt til fortsat at skulle nøjes med stene for brød. Selvfølgelig må sikkerheden i trafikken i sidste instans baseres på de menneskelige sanser, men vi bør ikke fortsat lade hånt om tekniske hjælpemidler på dette område. Vi er forskelligt udrustet hvad anteciperings-, koncentrations- og reaktionsevne angår, og trafikken kan komme til at stille så store krav, at selv de bedst udrustede får brug for tekniske hjælpemidler til at udvide sansorganernes operationsområde. Det klassiske eksempel på anteciperingssevne er »bolden der triller tværs over vejen – sandsynligvis efterfulgt af et barn.« Koncentrationssevne er sværere at definere. Evnen til at »slappe af« – spænde sig fra – er en forudsætning for, at man er i stand til at mobilisere en høj koncentration om et emne, der ikke tør formodes umiddelbart at interessere *alle* de, der nødvendigvis må beskæftige sig med det: kørsel i stærk trafik.

Reaktionsevnen er ikke blot et spørgsmål om *tid*, men i ligeså høj grad et spørgsmål om at reagere *rigtigt*.

Fordybelse i disse problemer fører mange til den slutning, at det gælder om at give trafikken en vis »ideel sværhedsgrad«, der kan anspore flertallet til at mobilisere al sin årvågenhed og køredygtighed. En kunstig forsigtiggørelse af trafikken vil ikke medføre de ønskede resultater, fordi den som et kunstprodukt vil savne mulighed for at appellere til det store flertal af bilisterne – de vil simpelthen kede sig og dermed sløves. Omvendt vil en lidet reguleret trafik overstige gennemsnitsbilistens evner, selvom han gør sig de hæderligste anstrengelser.

Man vil heraf se, at det i sidste instans vil vise sig uhyre vanskeligt at bekæmpe trafikulykkerne effektivt gennem restriktioner. Hvis man nemlig sætter »niveauet« efter de dårligst egnede, vil flertallets koncentration svækkes. Sættes niveauet efter gennemsnittets ønsker, vil der være to yderfløje, der enten synes, det er »for svært« eller »for simpelt«. De bilister, der ligger væsentligt under gennemsnittet, udgør talmæssigt langt flere, end de der ligger væsentligt over, fordi årsagen til deres underlegenhed som regel vil skyldes »ungt kørekort« (kort tids praktisk erfaring) eller relativt høj alder, mens de særligt dygtige bilister kan takke medfødte anlæg og usædvanlig stor køre-interesse for deres overlegenhed.

Det er navnlig den første af disse to ydergrupper man vil prøve at komme til hjælp gennem en radikal udvidelse af de eksisterende bilinstrumenter, som på dette område hidtil har indskrænket sig til et speedometer. Forslagene til nye instrumenter går i korthed ud på følgende:

(forts. næste side)

BLI'R RADIOBILER DET NÆSTE?

BILIMPORTØRER (IV)



A/S Bohnstedt-Petersens historie begyndte i den periode, hvor velocipeden eller »væltepeteren« endnu hørte med i gadebilledet.

Virksomhedens grundlægger, Christian Bohnstedt-Petersen, startede i 1911, da han var knap 18 år gammel, sin egen cykelforretning i Nørre Allé i København.

Bohnstedt-Petersen fulgte motoriseringsudvikling med et vågent blik, og cyklerne blev snart til motorcykler. Han importerede mærkerne Wanderer og Phänomen, Matchless og AJS samt den belgiske FN. Men under en Amerikarejse i 1916 erhvervede han agenturet

for Metz-automobiler, og dermed havde Bohnstedt-Petersen gjort springet fra motorcykler til biler.

I 1930 oprandt en ny epoke for firmaet, idet man sikrede sig generalagenturet for Chrysler-automobilerne, og nu flyttede fabrikken til Sundkrogsgade, hvor »Dansk Chrysler Samlefabrik« til tider beskæftigede 250 mand, samlede 30 biler om dagen og solgte dem for 3985 kr. stykket.

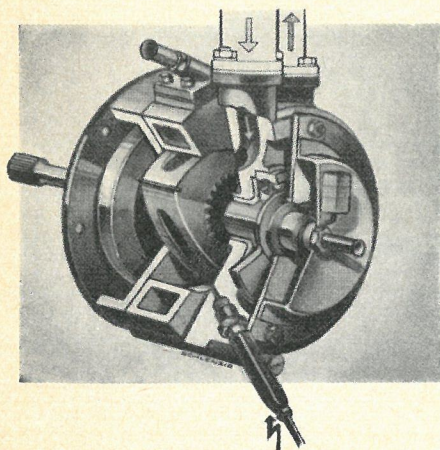
Valutacentralens indførelse i begyndelsen af trediverne medførte en kraftig nedskæring af USA-importen, og Bohnstedt-Petersen blev derefter Mercedes-Benz' og DKW's repræsentant i Danmark. De tyske bilmærker blev meget velanskrevne blandt publikum, og den rivende udvikling i efterkrigsårene har nødvendiggjort en betydelig ekspansion af virksomheden. I 1954 købtes et 31.000

kvadratmeter stort areal i Hillerød, hvor man byggede samlefabrik for Mercedes-biler m. v. Lokalerne i Sundkrogsgade huser stadig reservedelslager, men dette overføres inden for en overskuelig fremtid til nye bygninger på Københavnsvej i Hillerød.

Firmaet leverede sidste år 2316 personvogne, 367 varebiler, 519 lastvogne og 46 busser. Der er beskæftiget herved 350 arbejdere og funktionærer; direktionen består af den administrerende direktør Nic. Christiansen og regnskabsdirektør E. Christensen, mens bestyrelsen er sammensat af hrs. Egill Michelsen, dir. Nic. Christiansen, fruene Alice Borgfelt og Edith Søeborg, dir. Rud. Oeser, lrs. Jørgen Linde og grundlæggerens søn, Peter Bohnstedt, der er hovedaktionær.



Dir. Nic. Christiansen



1. Et »vogn forude« instrument, der i tide advarer føreren om, at vejbanen forude ikke er fri. Instrumentets funktion skal afstemmes med den øjeblikkelige kørehastighed og bremselængden under de givne forhold.
2. Et »overhaling sikker« instrument, der reagerer med »ja« eller »nej« på grundlag af de aktuelle betingelser foran og bag køretøjet; den indbyrdes hastighed af de to vogne; zoner hvor overhaling er forbudt og nærhed af tværgående trafik.
3. Et »giv agt« signal, der advarer føreren om kommende veikryds, jernbane-overskæringer, fabriks-udkørsler, kreatur-overgange og lignende.
4. Et »sikker hastighed« instrument, der reagerer efter trafikintensiteten, vejforholdene, lys- og sigtbarheds-

forhold og vejbanens karakter, således at føreren altid har oplysning om den hastighed, der skulle være sikker under de aktuelle omstændigheder.

Der er naturligvis flere muligheder – automatisk afblænding f. eks. Vi har blot nævnt nogle af de instrumenter, der sandsynligvis ville have imponeret Jules Verne mest.

Teknisk volder det ingen uovervindelige problemer at udstyre bilerne med sådanne instrumenter – flyvemaskinerne er allerede ladet med dem. Men de praktiske problemer er naturligvis store. Et fremtidsperspektiv, hvor vi alle kører i radiobiler er dog ikke mere fantastisk, end at det allerede nu beskæftiger de ingeniører, der er blevet født for sent til at opfinde elektronregnemaskinen.



**Nordisk Karrosserifabrik
Svendborg**



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

BULTACO - en spansk TT-racer

(fortsat fra side 15)

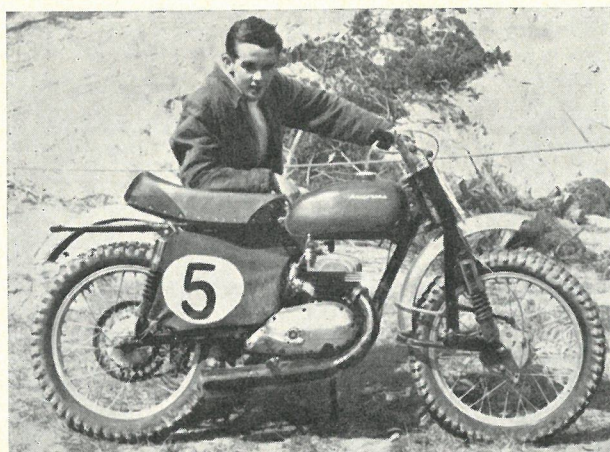
herhjemme stifte nærmere bekendtskab med Bultaco på Roskilde Ring, idet tre svenske TT-kørere fra Karlskoga, *Stig Holmblad*, *Jan Brening* og *Lennart Högsberg*, har fået sådanne maskiner leveret med 4-trins gearkasser. En 6-trins gearkasse er under forberedelse...

Foruden TSS-modellen fremstilles flere standard-udgaver på 125 ccm og 155 ccm, men de vil næppe vinde indpas på det danske motorcykelmarked. Derimod

har moto-cross raceren, der bl. a. leveres med en 175 ccm motor, større chancer. En 200 ccm motor kan købes løst til indbygning i Go-Karts. Den vil kunne sælges i Danmark for et par tusinde kroner.

Resultaterne med Bultaco-motorerne er ret fantastiske, idet den tunede standardmotor med almindelig karburering udvikler en litereffekt på over 160 hk.

Allan Terndrup



Bultaco motoren kan indbygges i mange forskellige stel, som bl. a. her i en Husqvarna. Motoren kan endvidere anvendes i Go-Karts.

Forhandlerlisten er ikke komplet



**Morris
MG
Wolseley
Riley**

KØBENHAVN

Bjørn Caning Sølvgade 15-17 tlf. MI *3268
Arne Fog Enghavevej 76 . V . Eva 3701 - 3709
Københavns Automobil-Central Aktieselskab Gl. Kongevej 13 tlf. HI 1313
Vilh. Nellesmann A/S Vodroffsvej 55-57 tlf. *35 33 33
P. Nielsen & Søn Hovedvejen 152 tlf. 960050 Glostrup

SJÆLLAND

Farum Auto Service Evald Rasmussen Hovedgaden 38 tlf. 95 03 33
Emil Olsen Hillerød tlf. 96
Auto Shop Roskilde tlf. 1072

LOLLAND-FALSTER MØN

Kai Hansen's Autoværksted Neergårdsvej 7 tlf. 851862 Nykøbing Falster
J. Nordbo - Lendemark Stege tlf. 4262
<i>Forhandlerlisten er ikke komplet</i>

FYN

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

JYLLAND

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



KØBENHAVN

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



500
600
1100
1300
1500
1800
2300
1200 Sport
1500 Sport

KØBENHAVN

Autoforum

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

BORCH Christensen

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

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
Århus

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

Århusvej 21 . Viborg . tlf. 424

LE MANS i 24 timer

(fortsat fra side 21)

19. TIME: Ingen forandringer - ingen spænding!!!

20. TIME: Englænderne skuffer. Jaguar's ildhu synes at ebbe ud. Den holder endnu femtepladsen, men afstanden til vognene foran øges. Olthoff/Whitmore's Austin-Healey trækker sig ud af løbet sammen med Hopkirk/Jopp i Sunbeam Alpine.

Stillingen er: 1. Ferrari (P. Hill/Gendebien), 2. Ferrari (Noblet/Guichet), 3. Ferrari (Grossman/Roberts), 4. Ferrari (Elde/Beurly), 5. Jaguar (Sargent/Lumsden) og 6. Jaguar (Cunningham/Salvadori). Hill og Gendebien's forspring er fem omgange. Hold nr. 2 er igen 10 omgange foran hold nr. 3.

21. TIME: Elde/Beurlys overhaler Grossman/Roberts, der efter et depotbesøg har svært ved at starte. Det ser ud til, at Jaguar vil overtage fjerdepladsen.

22. TIME: Grossman/Roberts arbejder stadig med at få deres

vogn i gang. Jaguar er nr. 4, en omgang og 1½ minut efter den tredje Ferrari (Elde/Beurlys). - Holdet Foitek/Ricci i Alfa Romeo på 10. pladsen forlader banen med en ødelagt gearkasse. Der er kun 18 vogne tilbage - og deriblandt en Morgan!

23. TIME: Tempoet stiger, og det er bemærkelsesværdigt, at ingen vogne udgår i denne time. De to Jaguar E køres længere bagud af førergruppen.

24. TIME: Phil Hill og Olivier Gendebien vinder igen for Ferrari. Det er Hill's tredje, og Gendebien's fjerde og Ferrari's sjette sejr i Le Mans. Noblet/Guichet (Ferrari) bliver nr. 2, Elde/Beurlys (Ferrari) nr. 3. Sargent og Lumsdens E-type fuldfører løbet, men slås på målstregen af det amerikansk-engelske team Cunningham/Salvadori, der således bliver nr. 4, mens det rent engelske par besætter femtepladsen foran Grossmann/Roberts (Ferrari), Barth/Herrmann (Porsche), Hobbs/Gardner (Lotus Elite), Hugus/Reed (Ferrari), Sala/ (forts. side 29)



Anglia
Consul
Zephyr
Zodiac

Taunus
Falcon
Fairline
Galaxie
Comet
Mercury
Thunderbird
Lincoln Continental

KØBENHAVN

C. H. Christiansen

Markmandsgade 17 . S . tlf. C 2701

Dana Ford Forhandling A/S

Nygaardsvej 32-40 . Ø . tlf. 29 22 22

Schibbye Automobiler

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



Finsensvej 50 . F
tlf. C 2604

Grue & Co.

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

FYN

Brødr. N. & K. Petersen A/S

Bogense tlf. 34
Otterup - 177

Middelfart Auto Central A/S

tlf. 550

A/S Fehr & Co.

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

Chr. Bukkehave & Søn

Svendborg tlf. 1457

JYLLAND

I/S Elitz W. Kruse

Boulevarden 28 . Aalborg . tlf. 20600

Aarhus Motor Compagni A/S

Havnen . Aarhus . tlf. 33833

C. Simonsen

Fjerritslev tlf. 119

A/S Grindsted Motor Compagni

Grindsted tlf. 622

Hadsund Motor Compagni

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

HERNING MOTORCOMPAGNI

Telefon 642 - 643 - 649

M. Olesen

Holstebro tlf. 1700

K. F. Nilsson

Lemvig tlf. 552

Løgstør Motor Compagni A/S

Løgstør tlf. 286 - 416

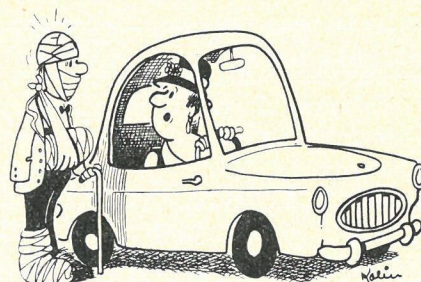
SOFUS Nellemann's eff.

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

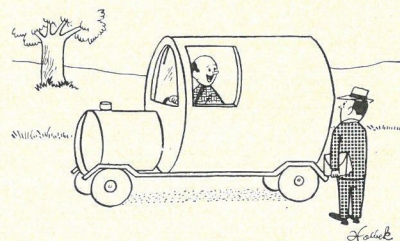
Niels Hansens Motorkompagni

Ringkøbing tlf. *171

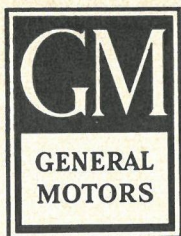
*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*



— Sig mig engang, har jeg ikke truffet
Dem før?



— Du tror det ikke, når jeg fortæller,
at dette engang var et par gamle olie-
tønder!!!



**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
Birkørød tlf. 810080

Auto Shop

Marientystallé 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

Autogården . 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

Jernbaneg. 50 . Esbjerg . tlf. 2 24 11

Th. Hansen A/S

Søndergade 15 tlf. 20311
Frederikshavn

Andreas Jakobsen A/S

Grenaa tlf. 21500

J. Ørum-Petersen A/S

Herning tlf. 3000
Ikast - 51855

Hjørring Autohandel A/S

Springvandspladsen 1 tlf. 2600

A/S Automobilhuset

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

A/S Motor Company

Laasbygade 73-77 tlf. 3680
Kolding

A/S Bjerregaard, Noe & Co.

Randers tlf. 1903
Hobro tlf. 411

A/S Himmer & Madsen

Randers tlf. 7800

Automobilforretningen Vulkan

Skive tlf. *1301

Martin Kjær A/S

Vejle tlf. 559 - 560

Peter Henriksen

Viborg tlf. *3480

ALS

Als Motor A/S

Danfoss pr. Nordborg tlf. 51818

Forhandlerlisten er ikke komplet



Mercedes-Benz



**AUTO UNION
DKW**

KØBENHAVN

Poul Andersen Automobiler
Gyldenløvsgade 17 tlf. BY 3545



Kr. 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. Industrivarteret
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

LE MANS i 24 timer

(fortsat fra side 26)

de Luca (Alfa Romeo), Hunt/
Wyllie (Lotus Elite), Buchet/
Schiller (Porsche), Lawrence/
Barron (Morgan), Dubois/Harris

(Abarth-Simca), Harper/Procter
(Sunbeam Alpine) Guilhaudin/
Bertaut (Panhard), Consten/Ro-
sinski (R. Bonnet) og endelig Ar-
magnac/Laureau (R. Bonnet).

Kun en trediedel af de 55 star-
tende vogne fuldførte dette ver-
dens mest krævende sportsvogns-
løb. *(forts. side 31)*





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



Moskvitch
Volga

KØBENHAVN

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

Jørgen Fischer
 Tagensvej 116 . Kbh. N . Taga 6514

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

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

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

SJÆLLAND

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

Vilh. O. Petersen
 Frederikssund tlf. *700

Niels Petersen
 Ringstedgade 100 tlf. 720702
 Næstved

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

Laur. Nielsen
 Sorøvej 65 tlf. 52080 - 522079
 Slagelse

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

LOLLAND-FALSTER MØN

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

FYN

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

Haarby Traktor og Motorkomp.
 Haarby tlf. 270 - 370

JYLLAND

Peter Petersen I/S
 Aabenraa tlf. *21212

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

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

S. Møller
 Brønderslev tlf. 704

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

Fredericia Motorkompagni
 Aktieselskab
 Fredericia tlf. 76

Haderslev Motorcompagni
 Haderslev tlf. *23341 - 23342

Automobilhuset
 O. F. Andersen
 Hjørring tlf. 401

A/S Magnus Christensen
 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*

MC-nyt: (Forts. fra side 13)

SUZUKI 50 ccm VANDT BELGIENS GP

Det belgiske MC-Grand Prix var som sædvanlig henlagt til den hurtige 14,1 km lange Francorchamps bane i Ardennerne. Både i 125 ccm og 250 ccm klasserne kom kampen til at stå indbyrdes mellem Honda's fabrikskørere. Schweizeren Luigi Taveri (125 ccm) gennemførte i ny rekord - 164,531 km/t og aflivede dermed Provinis rekord fra 1957 på 164,525 km/t, men omgangsrekorden på 166,590 km/t tilhører stadig den italeske kører. Kun 1/10 sek. efter Taveri kom Jim Redman på andenpladsen. Sydafrikaneren Paddy Driver blev nr. 3, Hailwood nr. 4 og Avery nr. 5. Disse tre kører den britiskbyggede EMC.

Hovedbegivenheden var 250 ccm løbet, hvor McIntyre og Jim Redman udkæmpede en fantastisk dyst, som McIntyre vandt med et snit på 182,560 km/t. De efterfølgende kørere var alle distanceret med en omgang. *Vagn Stevnhoved*, Grenå, der var eneste skandinaviske deltager, placerede sig på en niendeplads. Et pænt resultat i det flotte felt. Ernst Degner kørte sin Suzuki til sejr i 50 ccm klassen med den imponerende gennemsnitshastighed af 137,330 km/t. Den anden tysker H. G. Anscheidt (Kreidler) besatte andenpladsen 20 sek. efter vinderen.

500 ccm domineredes fra start til mål af Mike Hailwood. Det var en fryd for øjet at se ham mestre MV'ens 68 hk, og

(Forts. side 32)



R 4
Dauphine
Ondine
Florie
Gordini

KØBENHAVN

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

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

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

ISIDOR MEYER
 St. Kongensgade 67 tlf. C 11956

SJÆLLAND

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

Helge Jensen
 Præstøvej 106-108 tlf. 723035
 Næstved

Aage Christensen
 »Triangelen« . Ringsted . tlf. 855

A. Eskildsen
 Søndre Ringvej 32 tlf. Rosa 6840
 Roskilde

Gunnar Jensen
 Autohuset tlf. 667
 Sorø

Knud Sørensen
Auto- og Motorcykelforretning
 Stensved tlf. Stensby 27

LOLLAND-FALSTER MØN

Maskinfabriken Vulcan
 »Maribo« A/S
 tlf. 179 - 458

Axel Reiths
 Nykøbing Falster tlf. 851137

Gerner Nielsen
 Sandby pr. Harpelunde st.
 tlf. Sandby 61

FYN

Svend Hansen
 Autocentralen tlf. 283 - 383
 Bogense

JYLLAND

Svend Møller
 Vesterbro 80 . Aalborg . tlf. 30033

A. Precht-Jensen
 Hjørringvej 12 tlf. 22525
 Frederikshavn

Anton Jørgensen
 Bethaniagade 23 A tlf. 1676
 Herning

Knud Sørensen
 Aalborgvej 2 tlf. 1960 - 2588
 Hjørring

Auto-Sørensen A/S
 Helgolandsgade 29 tlf. 2395
 Holstebro

Harry Jensen
 Langemarksvej 29 tlf. 21356
 Horsens

Hans Knudsen
 Tøndervej 16 . Kolding . tlf. 1604

A. P. Rasmussen
 Skjern tlf. 262

*Forhandlerlisten er ikke en fortegnelse
 over samtlige forhandlere*

Resultaterne i LE MANS

Generalklassementet:

1. Phil Hill/Olivier Gendebien (Ferrari)
4.451,255 km, 185,469 km/t i gennemsnit.
2. Noblet/Guichet (Ferrari)
4.384,133 km, 182,673 km/t.
3. Elde/Beurlys (Ferrari)
4.213,875 km, 175,578 km/t.
4. Cunningham/Salvadori (Jaguar)
4.166,617 km, 173,609 km/t.
5. Sargent/Lumsden (Jaguar)
4.163,417 km, 173,476 km/t.
6. Grossmann/Roberts (Ferrari)
3.997,810 km, 166,575 km/t.
7. Barth/Herrmann (Porsche)
3.858,532 km, 160,772 km/t.
8. Hobbs/Gardner (Lotus Elite)
3.847,066 km, 160,295 km/t.
9. Hugus/Reed (Ferrari)
3.779,317 km, 157,472 km/t.
10. Sala/de Luca (Alfa Romeo)
3.774,655 km, 157,278 km/t.
11. Hunt/Wyllie (Lotus Elite)
3.733,458 km, 155,561 km/t.
12. Buchet/Schiller (Porsche)
3.655,696 km, 152,321 km/t.
13. Lawrence/Barron (Morgan)
3.629,288 km, 151,220 km/t.
14. M. Bianchi/Harris (Abarth-Simca)
3.603,165 km, 150,132 km/t.
15. Harper/Procter (Sunbeam Alpine)
3.601,467 km, 150,061 km/t.
16. Guilhaudin/Bertaut (Panhard)
3.427,026 km, 142,793 km/t.
17. Consten/Rosinski (R. Bonnet)
3.421,551 km, 142,565 km/t.
18. Armagnac/Laureau (R. Bonnet)
3.396,906 km, 141,538 km/t.

Klassevindere:

- Indtil -
 4.000 ccm: Hill/Gendebien (Ferrari)
 3.000 „ Noblet/Guichet (Ferrari)
 2.000 „ Lawrence/Barron (Morgan)
 1.600 „ Barth/Herrmann (Porsche)
 1.300 „ Hobbs/Gardner (Lotus Elite)
 1.000 „ Consten/Rosinski (R. Bonnet)
 850 „ Guilhaudin/Bertaut (Panhard)



KØBENHAVN

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

Sv. Aa. Molbech
Jagtvej 23 tlf. Ætir 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 Thune
Sct. Jacobsvej 8 tlf. 970704
Ballerup

Automobilforretningen Union A/S
Sjæleboderne 2 v. Vognmagergade
tlf. C 13010

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

SJÆLLAND

Birkerød Auto
Kongevejen 122 tlf. 811649

Fromberg
Faxø 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. Breltensfeldt
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

MC-nyt: (Forts. fra side 30)

løbets 211 km lange distance blev kørt på 1 tim. 6 min. 4 sek. d.v.s. 192,073 km/t i snit. Alan Shephard (Matchless), T. Godfrey (Norton), P. Driver (Norton), J. Findlay (Norton) og F. Stevens (Norton) lagde beslag på de næste fem pladser.

For en gangs skyld havde Camathias heldet med sig i sidevognsklassen og sejrede i ny rekordtid - 169,454 km/t foran landsmanden Schneidegger og tyskeren Deubel. De 11 første maskiner i løbet var BMW'er.

A. T.

DEUBEL/HÖRNER VANDT VM I SIDEVOGNE

Det vesttyske Grand Prix på Solitude overværedes af over 300.000 tilskuere, men overraskelser udeblev. Tværtimod blev det kun en gentagelse af VM løbene i Holland og Belgien. For sidevognsklassens vedkommende var Vesttysklands GP det sidste i VM. Ved sejren på Solitude genvandt Deubel/Hörner (BMW) verdensmesterskabet med 34 points foran Camathias med 26 points.

Resultaterne:

50 ccm:

1. Ernst Degner, Vesttyskland, Suzuki, 120 km/t.
2. Hans G. Anscheidt, Vesttyskland, Kreidler, 118,6 km/t.
3. Mitsuo Itoh, Japan, Suzuki, 118,1 km/t.

125 ccm:

1. Luigi Taveri, Schweiz, Honda, 136 km/t.
2. Tommy Robb, Irland, Honda, 134,8 km/t.
3. Mike Hailwood, England, EMC, 134,2 km/t.

250 ccm:

1. Jim Redman, Rhodesia, Honda, 145,7 km/t.
2. Bob McIntyre, Skotland, Honda, 145,7 km/t.
3. Tesuo Tanaka, Japan, Honda, 141,7 km/t.

Sidevogne:

1. M. Deubel/E. Hörner, Vesttyskland, BMW, 141,7 km/t.
2. F. Camathias/ ? , Schweiz, BMW, 139,2 km/t.
3. F. Schneidegger/J. Robinson, BMW, 137,3 km/t.

A. T.



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

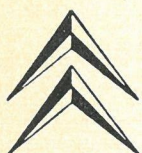
Finn Paaske A/S

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

»Trianglen« . Ringsted . tlf. 855

Ove Widding

Næstvedvejen tlf. 1328
 Vordingborg

LOLLAND-FALSTER MØN

Martin Olsen

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

FYN

Martin Kristensen

Skibhusvej 53 . Odense . tlf. *117075

JYLLAND

E. Grodt

Aabenraa tlf. *22028
 Haderslev - *21750

K. E. Kirkegaard A/S

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

Birkerød Auto-Compagni
tlf. 811358

Ove Busk

Faxe tlf. 294
Haslev - 1260

Boesen-Nielsen & Eriksen

Frederikssund tlf. 1001

Børge Jensen

Mads Holmsvej 4-6 tlf. 212144
Helsingør

Poulsen & Hansen

Slangerupgade 37 tlf. *1115 - 2415
Hillerød

LOLLAND-FALSTER MØN

AUTO-COMPAGNIET^A

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

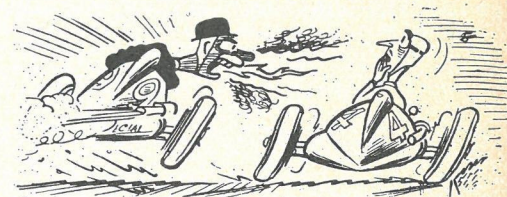
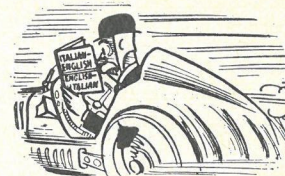
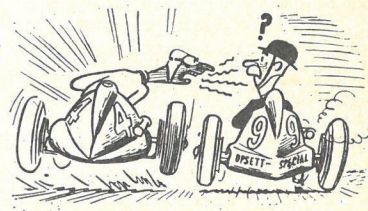
A. Andersen

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

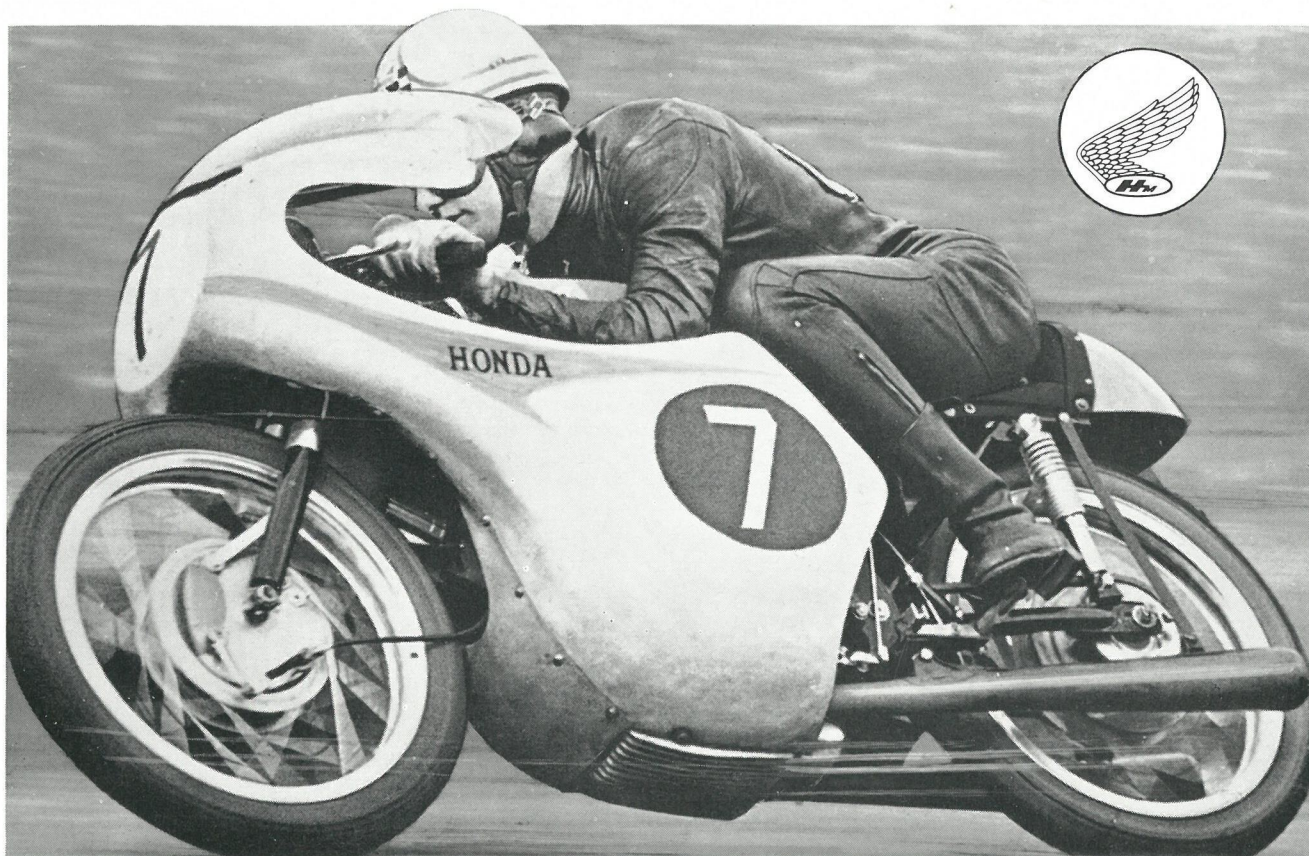
Auto-huset

Thisted tlf. 325

*Forhandlerlisten er ikke en fuldstændig
fortegnelse over samtlige forhandlere*



1000 000 M. C. om året



HONDA

**HONDA
HONDA's
HONDA**

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

produkter er nu også repræsenteret i Danmark

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

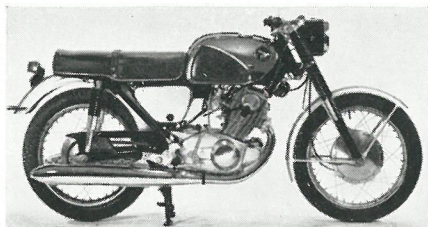
HONDA

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

**HONDA
HONDA**

Reservedele omgående levering

den uovertrufne M. C.



250 ccm »Dream SUPER SPORT« Typ CB 72 · d kr. 5440, —

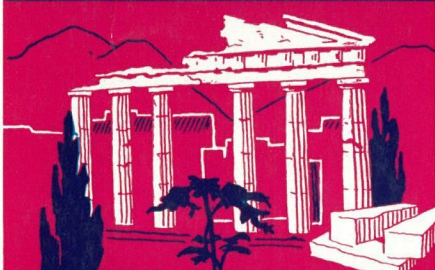
Forlang HONDA katalog tilsendt.

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

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 turé, 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.

