

OFFICIELT  
ORGAN FOR  
KONGELIG  
DANSK  
AUTOMOBIL  
KLUB

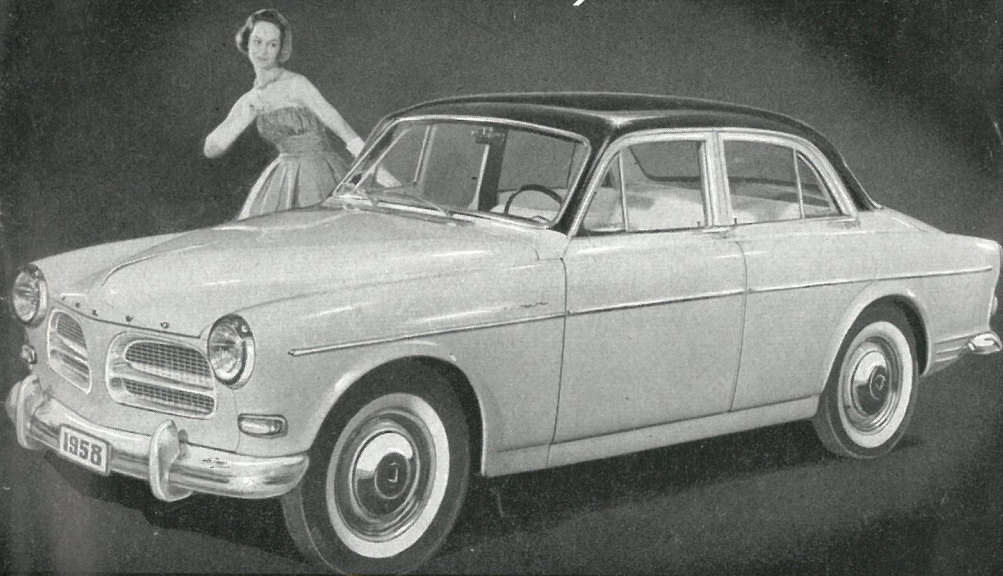


# Auto

NR. 2 - 1958 - 64. ÅRGANG

Se **VOLVO** i Forum  
28. FEBRUAR - 9. MARTS

*Gratie  
Race  
Temperament...*



**VOLVO** *Amazon*

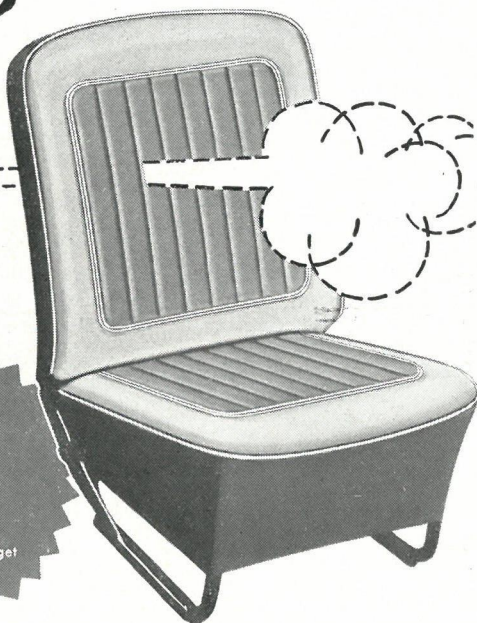
**NYHED**

# Lynbetræk, der kan ånde



Uigennemtrængeligt  
for pletter  
af enhver art!  
Let at holde rent –  
kan vaskes.

Fås i forskellige  
smukke farver  
til alle nye vogne.  
**BILLIGERE** end noget  
andet overtræk!



Nu kan De få et revolutionerende nyt overtræk i Deres vogn: Lillesø Lynbetræk, som med sine tusinder af bittesmå ventilationshuller ustandseligt gennemluftes og derfor giver Dem og Deres passagerer et helt nyt sidde-velvære under kørslen. Lillesø LYNBETRÆK fremstilles enten med perforeret plastic eller perlon-velour, som i kanaler er foret indvendig med det fineste, fjedrende nylonskum. Det er køligt og luftigt om

sommeren, klæber aldrig — og føles ikke koldt på kolde dage.

*Lillesø*

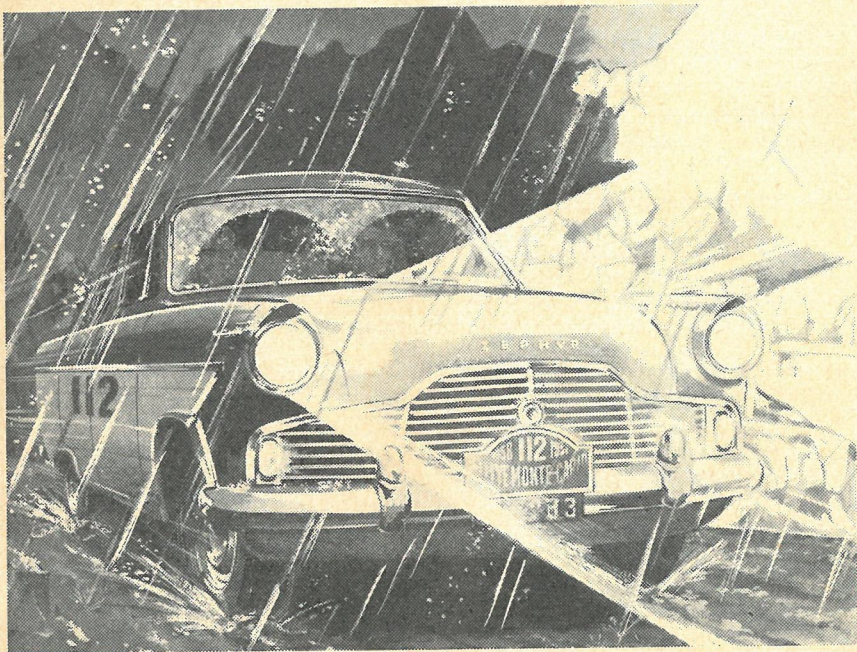
**VALDEMARSgade 17 — KØBENHAVN — HILDA 1241**

— eller henvend Dem hos Deres forhandler





## Vognen, der sejrede i Monte Carlo-løbet er udstillet på Fords stand i Forum



„Flotteste præstation i dansk bilsports historie“, skrev den begejstrede presse om Robert Nellemanns og Mogens Skar-rings strålende indsats i det hidtil hårdeste Monte Carlo-løb, hvis største klasse de to danskere vandt i den Zodiac. De kan se på Forumudstillingen. — Det var en mandfolketur, der krævede nerver af stål og en af verdens bedste vogne.

**ZEPHYR/ZODIAC fra**

# FORD



# AUTOMOBIL-FORSIKRING

Tegn Deres Forsikringer i et af nedennævnte Selskaber og Firmaer:

## **Forsikrings-A/S Absalon**

Raadhuspladsen 45 — Telefon 9930

## **Forsikringsaktieselskabet Auto-Lloyd**

Holmens Kanal 42 - Telefoner 5161-5162-5163

## **Assurance-Compagniet Baltica A/S**

Bredgade 42 — Telefon 4058

## **De Baltiske Assurandører A/S**

Bredgade 51 — Telefon 7978

## **A/S Forsikringselskabet Codan**

St. Kongensgade 68 — Telefon 6999

## **Forsikrings-Aktieselskabet Dannevirke**

Fredericia — Telefoner Fredericia 428-429-2128

## **Dansk**

## **Brandforsikringsanstalt A/S**

Otto Mønstedts Plads 11, V — Telefon 2436

## **Forsikrings-A/S Danske Lloyd**

Holmens Kanal 42 — Telefon 1160

## **Forsikrings-A/S Danske Phoenix**

Holbergsgade 3 — Telefon 1890

## **Forsikrings Compagniet for Kongeriget Danmark A/S**

Amaliegade 31, K — Telefon C. 10093

## **Forsikrings-Aktieselskabet Frejr**

Reventlowsgade 14, V — Telefon Eva 9710

## **Forsikringsaktieselskabet Gorm**

Vestergade 98, Odense — Telefon 7115

## **Forsikringsaktieselskabet Haand i Haand**

Nygade 4 — Telefon 1973

## **Den Kjøbenhavnske Sø- Assurance-Forening Lmt.**

Havnegade 21 — Telefon 1820

## **Det kgl. octr. alm. Brand- assurance-Compagni A/S**

Højbroplads 10 — Telefon 447

## **Forsikringsaktieselskabet National**

Nørrevaldsgade 5 — Telefon 7565

## **Forsikringsaktieselskabet Nordeuropa**

Amagertorv 11 — Telefon 1051

## **Nord og Syd, Forsikrings A/S**

Frederiksgade 17, K — Telefon 6023

## **North British & Mercantile Ins. Co., Ltd.**

(Aktieselskabet Julius Heckscher)

Østergade 35 — Telefon 1527

## **Forsikringsaktieselskabet Nye Danske af 1864**

Stormgade 2 — Telefon 642

## **Forsikrings-A/S Palnatoke**

Hammerensgade 2 — Telefon 1914

## **De Private Assurandører, A/S**

Palægade 2 — Telefon 746

## **Provincia, Dansk Forsikrings-A/S**

Kirkegade 2, Randers — Telefon R. 545

Afdelingskont. i Kbhvn.:

Raadhuspladsen 45 — Telefon 9930

## **Provincial Insurance Company, Ltd.**

(P. D. Jochimsen & Co.)

Fiolstræde 36 — Telefon 1124

## **Royal Exchange Assurance**

(DITZ SCHWEITZER) — Raadhuspladsen 4

Telefon 12488

## **Forsikrings-A/S Skandinavia**

Kongens Nytorv 6 — Telefoner 12393 - 9316

## **Forsikrings-A/S Skjold**

Amaliegade 27 — Telefon 799

## **Forsikringsaktieselskabet Svea-Nornan**

(ERIK WILLER)

Kongens Nytorv 22 — Telefoner 10515-10516

## **Forsikringsaktieselskabet Terra**

Tordenskjoldsgade 23 — Telefon 1706

## **Forsikrings-A/S Vidar**

Chr. d. IX.s Gade 1 — Telefon 164

## **Zürich, Alm. Ulykkes- og Ansvars-Forsikrings-A/S**

(A. ALBERTSEN) — Vesterbrogade 6 D<sup>4</sup>,

»Buen«, V — Telefon Mi. 4770

## **Forsikringsaktieselskabet »Østifterne«**

MARIBO — Telefon 269



*Hier er det nye*

# **BOSCH**

## **COMBI-SÆT**

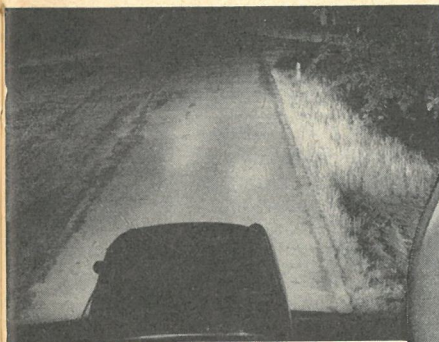
**fjernprojektør  
og tågelygte med  
ASYMMETRISK  
LYSFORDELING**

Den nye BOSCH tågelygte er uovertruffen effektiv i tåge og usigtbart vejr og har den store fordel, at den giver 100% mere lys i højre vejbane end i venstre.

Fjernprojektøren udmærker sig ved en kraftig, langtrækkende, tilpas koncentreret lyskegle.

BOSCH combi-sæt vil gøre kørslen lettere og mere sikker, og De vil i tide være opmærksom på cyklister og anden trafik i den farlige højre vejkant.

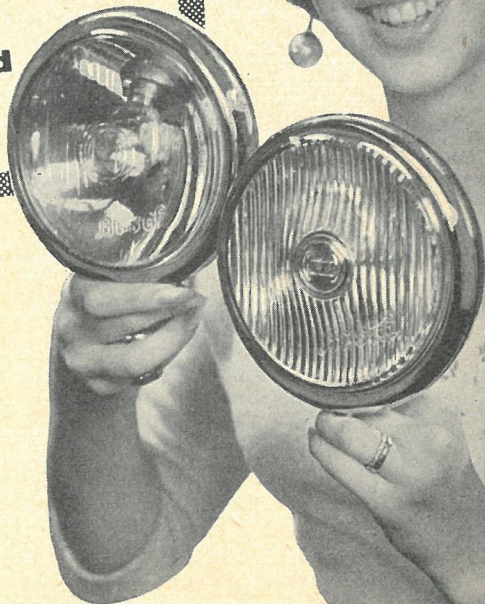
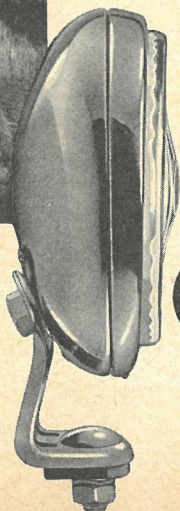
Lev. i udf. med gult eller klart glas og for monter. på vandret eller lodret flade. Pris kr. 64,- pr. stk.



*De ser her fordelene ved tågelygtens asymmetriske lysfordeling. Højre vejbane, hvor man af hensyn til færdselsikkerheden har brug for et kraftigt lys, belyses særlig klart.*

Generalrepræsentant

A/S MAGNETO, Jagtvej 155, Kbh. N., Å-gir 4601



De nykonstruerede BOSCH lygters smukke, forchromede udførelse og moderne, elegante form vil tiltale Dem, og de vil være en pryd på Deres vogn.

Den praktiske flade form muliggør monter. selv hvor pladsforholdene er minimale. Leveres også med beslag for hængende monter.

# **BOSCH**

## **COMBI-SÆT**

- TEKNIKENS NYESTE



# AUTOMOBIL-FORSIKRING

Tegn Deres Forsikringer i et af nedennævnte Selskaber og Firmaer:

## **Forsikrings-A/S Absalon**

Raadhushuspladsen 45 — Telefon 9930

## **Forsikringsaktieselskabet Auto-Lloyd**

Holmens Kanal 42 - Telefoner 5161-5162-5163

## **Assurance-Compagniet Baltica A/S**

Bredgade 42 — Telefon 4058

## **De Baltiske Assurandører A/S**

Bredgade 51 — Telefon 7978

## **A/S Forsikringselskabet Codan**

St. Kongensgade 68 — Telefon 6999

## **Forsikrings-Aktieselskabet Dannevirke**

Fredericia — Telefoner Fredericia 428-429-2128

## **Dansk**

## **Brandforsikringsanstalt A/S**

Otto Mønsteds Plads 11, V — Telefon 2436

## **Forsikrings-A/S Danske Lloyd**

Holmens Kanal 42 — Telefon 1160

## **Forsikrings-A/S Danske Phoenix**

Holbergsgade 3 — Telefon 1890

## **Forsikrings Compagniet for Kongeriget Danmark A/S**

Amaliegade 31, K — Telefon C. 10093

## **Forsikrings-Aktieselskabet Frejr**

Reventlowsgade 14, V — Telefon Eva 9710

## **Forsikringsaktieselskabet Gorm**

Vestergade 98, Odense — Telefon 7115

## **Forsikringsaktieselskabet Haand i Haand**

Nygade 4 — Telefon 1973

## **Den Kjøbenhavnske Sø- Assurance-Forening Lmt.**

Havnegade 21 — Telefon 1820

## **Det kgl. octr. alm. Brand- assurance-Compagni A/S**

Højbroplads 10 — Telefon 447

## **Forsikringsaktieselskabet National**

Nørrevoldgade 5 — Telefon 7565

## **Forsikringsaktieselskabet Nordeuropa**

Amagertorv 11 — Telefon 1051

## **Nord og Syd, Forsikrings A/S**

Frederiksgade 17, K — Telefon 6023

## **North British & Mercantile Ins. Co., Ltd.**

(Aktieselskabet Julius Heckscher)

Østergade 35 — Telefon 1527

## **Forsikringsaktieselskabet Nye Danske af 1864**

Stormgade 2 — Telefon 642

## **Forsikrings-A/S Palnatoke**

Hammerensgade 2 — Telefon 1914

## **De Private Assurandører, A/S**

Palægade 2 — Telefon 746

## **Provincia, Dansk Forsikrings-A/S**

Kirkegade 2, Randers — Telefon R. 545

Afdelingskont. i Kbhvn.:

Raadhushuspladsen 45 — Telefon 9930

## **Provincial Insurance Company, Ltd.**

(P. D. Jochimsen & Co.)

Fiolstræde 36 — Telefon 1124

## **Royal Exchange Assurance**

(DITZ SCHWEITZER) — Raadhushuspladsen 4

Telefon 12488

## **Forsikrings-A/S Skandinavia**

Kongens Nytorv 6 — Telefoner 12393 - 9316

## **Forsikrings-A/S Skjold**

Amaliegade 27 — Telefon 799

## **Forsikringsaktieselskabet Svea-Nornan**

(ERIK WILLER)

Kongens Nytorv 22 — Telefoner 10515-10516

## **Forsikringsaktieselskabet Terra**

Tordenskjoldsgade 23 — Telefon 1706

## **Forsikrings-A/S Vidar**

Chr. d. IX.s Gade 1 — Telefon 164

## **Zürich, Alm. Ulykkes- og Ansvars-Forsikrings-A/S**

(A. ALBERTSEN) — Vesterbrogade 6 D<sup>4</sup>,

»Buen«, V — Telefon Mi. 4770

## **Forsikringsaktieselskabet »Østifterne«**

MARIBO — Telefon 269



# *Her er det nye* **BOSCH** **COMBI-SÆT**

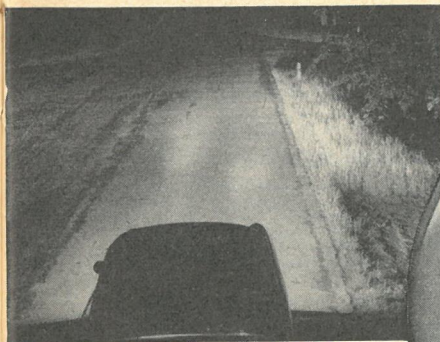
**fjernprojektor  
og tågelygte med  
ASYMMETRISK  
LYSFORDELING**

Den nye BOSCH tågelygte er uovertruffen effektiv i tåge og usigtbart vejr og har den store fordel, at den giver 100% mere lys i højre vejbane end i venstre.

Fjernprojektøren udmærker sig ved en kraftig, langtrækkende, tilpas koncentreret lyskegle.

BOSCH combi-sæt vil gøre kørslen lettere og mere sikker, og De vil i tide være opmærksom på cyklister og anden trafik i den farlige højre vejkant.

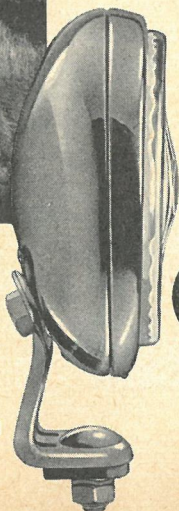
Lev. i udf. med gult eller klart glas og for monter. på vandret eller lodret flade. Pris kr. 64,- pr. stk.



*De ser her fordelene ved tågelygtens asymmetriske lysfordeling. Højre vejbane, hvor man af hensyn til færdselsikkerheden har brug for et kraftigt lys, belyses særlig klart.*

Generalrepræsentant

A/S MAGNETO, Jagtvej 155, Kbh. N., Årgir 4601



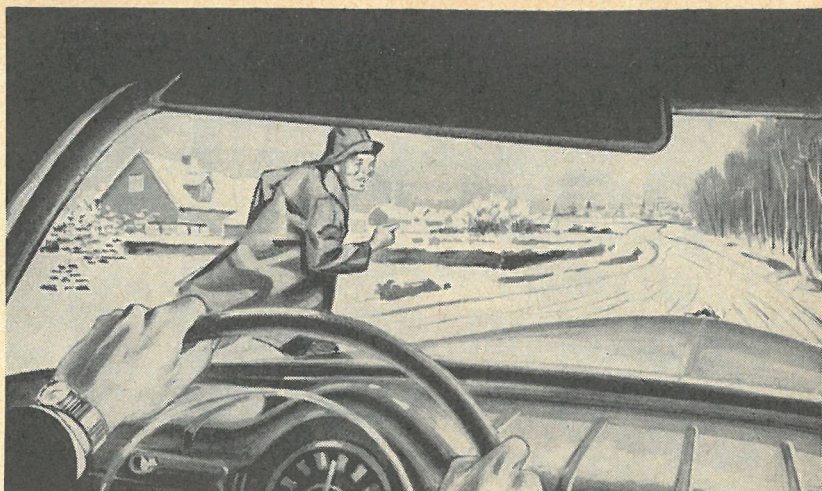
De nykonstruerede BOSCH lygters smukke, forchromede udførelse og moderne, elegante form vil tiltale Dem, og de vil være en pryd på Deres vogn.

Den praktiske flade form muliggør monter. selv hvor pladsforholdene er minimale. Leveres også med beslag for hængende monter.

**BOSCH**  
**COMBI-SÆT**

- TEKNIKENS NYESTE





*»Jeg kunne ikke tænke mig at undvære en Bendix Power Brake i min bil«*

Således udtaler direktør *Viggo Jensen* fra J. D. Koopmann's Svineslagterier A/S:

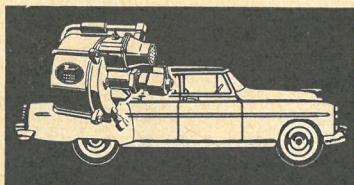
»For et års tid siden fik jeg installeret en Bendix Power Brake bremseforstærker i min Opel Kaptajn. Det var en helt ny fornemmelse, og det har givet mig en meget større tryghed under kørslen, som jeg ikke nu ville undvære. Da jeg for nogen tid siden skiftede til den nyeste model Opel Kaptajn, fik jeg flyttet bremseforstærkeren over fra den gamle vogn. Det var ingen større udgift, og jeg glæder mig daglig over dens behagelige bremsevirkning.

Med ganske let fod på bremsepedalen bremser jeg mere behersket og behøver ikke at »sparke« i pedalen ved uventede situationer. Selv i fedtet føre bremser vognen hurtigt og blødt uden at skride ud.

I disse dage har vi fået en Bendix Power Brake sat på en anden af firmaets vogne, en ny Opel Rekord«.

Lad os henvise Dem til nærmeste  
Bendix specialværksted

**DANAVIA A/S**  
Jens Kofods Gade 1, København K  
Telf. Minerva 5380



**Bendix\***

Trade Mark of the Bendix Aviation Corp.

**POWER BRAKE**  
**BREMSEFORSTÆRKER**



## Siden sidst...

Af generalsekretær V. Loft

### Kampagne med succes

Kommunernes sneberedskab viste sig sig hurtigt at være alt for småt til de snemasser, som overvældede landet i midten af måneden. De store byer var værst ramt, for snebunkerne tårnede sig op over alt og umuliggjorde næsten vareaflevering og parkering.

Da det blev oplyst overfor K.D.A.K., at Københavns kommune ikke kunne skaffe lastbiler nok til bortkøring af sneen, fik klubben den idé, at man måske kunne appellere til private firmaer om at stille en eller flere lastbiler til rådighed. Vi forelagde den for kommunen, som blev glad for tanken, og opnåede tilladelse af havnevæsenet til at kaste sneen i Nyhavn og Frederiksholms Kanal. Dermed var K.D.A.K.s snerydnings-kampagne klar til at blive startet, og der blev udsendt opfordring gennem radio og presse om at slutte sig til felttoget mod sneen under mottoet: »Fej for Deres egen og Deres kundes dør«. Det blev oplyst, at enhver var velkommen til at starte for sig selv, og som følge deraf har K.D.A.K. langt fra navnene på alle de mange firmaer, som havde biler i sving, men vi kan nævne, at mange kendte virksomheder gjorde et stort stykke arbejde.

I Aarhus stillede en lang række private lastvogne til rådighed for kommunen, og vi håber, at ideen vil blive taget op igen i endnu større målestok, næste gang der bliver brug for den. Vi håber samtidig,



K.D.A.K. rydder sne væk.

at der vil blive anskaffet noget mere snerydningsmateriel af kommunerne, selvom vi forstår, at man viger tilbage for store investeringer i materiel, der kun bruges en brøkdel af året. Det viste sig tydeligt denne gang, at der er behov for det. Man må erindre, at trafikken er blevet mere intens i de sidste år, og at den derfor er blevet så meget mere sårbar.

### Den gyldne færdsløse

Tilslutningen til Rådet for Større Færdssikkerhed, F.D.M.s og K.D.A.K.s aspirantordning for bilister, der ønsker



at erhverve »Den gyldne færdselsnøgle«, har overtruffet forventningerne, og aspirantordningen vil derfor blive gennemført i løbet af foråret.

K.D.A.K.s medlemmer vil i marts eller april få tilsendt en tilmeldingsblanket med »Auto« (de, som allerede har meldt sig, får naturligvis tilmeldingsblanketten tilsendt direkte), og der vil iøvrigt blive redegjort nærmere for hele ordningen og tanken bag »Den gyldne Færdselsnøgle« igen i et af de førstkomende numre af bladet (ordningen blev omtalt i sidste nr. af »Auto«).

### Urimelig fartbegrænsning

F.D.M. har i sit medlemsblad »Motor« rettet en skarp kritik mod, at der er blevet opsat 50-km-skilte for enderne af den meget fine og brede omkørselsvej omkring Køge. Denne omkørselsvej, som har to gange to kørebaner med midterrabat, tillader langt højere hastigheder med fuld sikkerhed, og fastsættelse af en hastighedsgrænse på 50 km/t for denne vej strider både mod tanken bag vejens anlæggelse og mod sund fornuft i det hele taget. Vi formoder, at det ikke er helt tilfældigt, at denne absurde hastighedsbegrænsning er indført i hastighedsgrænsefanatikeren *Vagn Bros* politikreds.

Der er i alle tilfælde tale om en urimelighed, som man snarest bør få fjernet, hvis man ikke vil svække al respekt for de lokale hastighedsbegrænsninger. Vi tilslutter os ganske artiklen i »Motor«. Skilte af den art kan kun tjene eet formål: At give mulighed for at skaffe penge i bødekassen.

Køb BILLETTER til

*Vinterrejsen*

i K. D. A. K.

### Et forsvar

Der er i en del dagblade rettet skarpe angreb mod de ansvarlige for Helsingør-vejens bygning som følge af, at en del biler er kørt ud i dens rabatter i den senere tids meget glatte føre. Det er blevet hævdet, at det er en fejl, når vejen er bygget med kurver, som har fået stærk hældning for, at man kan holde høj fart gennem dem.

Der er allerede blevet svaret på disse angreb, men vi føler trang til også her at fremkomme med en kommentar.

Vi mener, at man ikke kan bebrejde mændene bag Helsingør-vejen noget. Den er en usædvanlig smuk og udmærket motorvej (den eneste fejl ved anlægget er de noget for krumme frakørsler), som fungerer fint hele året med undtagelse af nogle ganske få vinterdage. At den er kurvet, taler kun til dens fordel. Erfaringerne fra udlandet viser, at snorlige motorveje er meget farlige, fordi de virker sløvende, og man har ligefrem ad statistisk vej kunnet regne ud, at en motorvej skal have en ganske bestemt kurveprocent i forhold til sin længde for at virke afvekslende. Det er også naturligt, at man lægger svingene op, når man regner med marchhastigheder på omkring 100 km/t som en rimelig motorvejshastighed.

Det er indiskutabelt, at Helsingør-vejen i alt normalt føre er i fuld overensstemmelse med de krav, man stiller til en motorvej, og dens linjeføring bidrager til sikkerheden. Skulde man da give afkald på nogle af dens bedste kvaliteter — den kurvede linjeføring og de oplagte sving — blot for, at den også kunne være farbar de få virkelige vinterdage, vi har her i landet? Hverken U.S.A.s turnpikes, Italiens autostradaer eller Tysklands autobaner er bygget med henblik på kørsel på sne og is. At Helsingør-vejen heller ikke er det, finder vi naturligt.

Bortset fra ovenstående bør det bemærkes, at man egentlig udmærket kunne køre på Helsingør-vejen, når den er glat, hvis blot alle på vejen beherskede deres køretøjer.

### DSBs påske-pladsreserveringer

Som omtalt andet steds i dette nummer af »Auto« har statsbanerne nu ind-



ført en ny reservationsordning for påske-  
trafikken. Den er indført i samråd med  
K.D.A.K. og F.D.M., men skal kun op-  
fattes som en midlertidig forsøgsmæssig  
løsning af reservationsproblemet for de  
store rejsedage, idet motororganisationer-  
ne stadig ønsker sammen med statsbaner-  
ne at finde frem til en mere tilfredsstil-  
lende ordning til lige fordel for alle im-  
plicerede parter. Den nu trufne ordning  
for påsken medfører udelukkende fordele  
for statsbanerne, mens kravene til de mo-  
torkørende blot er øgede.

### Klar til vejvisning i København

K.D.A.K. har som tidligere omtalt  
sammen med F.D.M. foreslået, at der  
indføres en bedre vejvisning i Køben-  
havn af hensyn til de mange turister fra  
provins og udland. Der nedsattes under  
motororganisationernes forsæde et udvalg  
med repræsentanter for Københavns amts  
vejvæsen og de tekniske forvaltninger  
for Københavns kommune, Frederiksberg  
kommune, Gentofte kommune og Lyngby-  
Taarbæk kommune, og dette udvalg af-

gav for nogen tid siden en plan, som  
var tiltrådt af kommunernes bestyrelser.

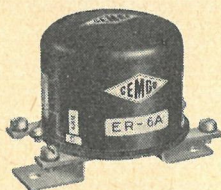
Denne plan er nu i det store og hele  
blevet tiltrådt af Ministeriet for offent-  
lige arbejder og meddelelse herom er  
sendt til amtmanden over Københavns  
amt sammen med forskellige tilføjelser.

Det fremgår af skrivelsen til amtman-  
den, at ministeriet vil kunne afholde de  
med etableringen af vejviserne forbundne  
udgifter, og amtmanden anmodes om at  
fremsende rekvisition på de fornødne  
tavler.

Der skulle herefter intet være til hin-  
der for, at skiltene kan være opsat til tu-  
ristsæsonens begyndelse i år, og vi håber  
derfor, at de hårdt tiltrængte skilte snart  
vil dukke op.

Vi skal i et af de førstkommande num-  
re redegøre nærmere for vejvisningen.

*M. S. J.*



**SPÆNDINGSRELÆ**

### AUTO-ELEKTRISK MATERIEL AUTO-TILBEHØR og Udstyr

*Eneforhandling for Danmark:*

- »Le Carbone« Dynamo- og starterkul
- »Calcar« selvsmørende bøsninger
- »C I« tændingsdele og tændspoler
- »Gemgo« tændingsdele
- »Floquet« det dynamiske tændrør
- »Benada« bendixdrev
- »Mixo« dobbelthorn
- »Brevex« luxusrat
- »Pudenz« sikringer
- »Top Dog« Bremse-koblingsbelægning
- »C.K.« Fælgringe i Turbo og Langloch

*Tilbehør og reservedele til Folkevogne*

**SVEND OLSEN**

**STAND NO. 33**

*Halmtorvet 13, København V, C. 9063-9064*



Endnu engang:

# Katastrofe-bremsning i glat føre

- Den dygtige bilist har flere metoder, som han kan bringe i anvendelse, når han tvinges til at bremse op for en pludselig opduknet forhindring på glat vej — og han vil praktisk taget aldrig finde det fordelagtigt at træde på koblingen under bremsningen.
- Bilisten, som er mindre fortrolig med kørsel i glat føre, vil med fordel kunne holde sig til pumpebremse-metoden (også kaldet stødbremse-metoden). Om den urutinerede bilist kobler ud eller ej under bremsningen vil i de fleste tilfælde være ligegyldigt for bremsedistancen, dersom han kører i højt gear, men det anbefales ham at koble ud, fordi han derved eliminerer risikoen for fejlmanøvrer væsentligt.
- Bremsning med udkobling kan med andre ord regnes for at være en udmærket metode for mindre dygtige bilister, men K.D.A.K. råder sine medlemmer til om nødvendigt at øve sig i viderekommen kørselsteknik og derefter køre i henhold til de erfaringer, som gennem årene er gjort af de mest talentfulde bilister.

Rådet for Større Færdselssikkerhed udsendte i midten af februar en redegørelse for, hvorledes bilisten, der er mindre fortrolig med kørsel i glat føre, forholder sig, når han tvinges til at bremse for en pludselig opduknet forhindring. Udsendelsen fandt sted efter samråd med F.D.M., færdselspolitiet og K.D.A.K., idet rådet ønskede bilagt en strid, som tilsyneladende var opstået i vinter mellem motororganisationerne angående bremsning i glat føre, men som i virkeligheden på ingen måde var dybtgående. De fleste af deltagerne i mødet mente, at en stor del af de danske bilister må regnes for at være mindre fortrolige med kørsel i glat føre og ønskede derfor opstillet nogle enkle klare regler til brug for disse mindre erfarne bilister. Der udsendtes derefter følgende anvisninger, som er tiltrådt af K.D.A.K..

»Selv om alle forsigtighedsregler er iagttaget, kan en pludselig opstået faresituation nødvendigvis gøre, at køretøjet pludselig skal bringes til standstill eller styres uden om en hindring, der uden varsel har vist sig på vejen.

I sådanne situationer vil meget øvede bilister, som ofte har været udsat for at skulle bremse i glat føre, kunne anvende forskellige effektive metoder. Disse skal ikke anføres her, dels fordi beskrivelsen af disse metoder vil være for kompliceret, og dels fordi bilister, som er mindre øvede i kørsel i glat føre, næppe mestrer dem.

Lovrigt vil bremsemetoden i mange tilfælde være afhængig af den pludselighed, hvormed faren opstår, vejbanens beskaffenhed, muligheden for at klare situationen ved at styre uden om forhindringen etc. etc.

Man vil i almindelighed kunne tilråde bilister, der er mindre fortrolige med kørsel i glat føre, at bruge følgende fremgangsmåde:

Ved farens opståen trædes koblingspedalen helt i bund. Samtidig begynder man at »pumpe« med højre fod på bremsepedalen ved at træde hårdt på den med hurtigt efter hinanden følgende stød. Denne »pumpning« skal ske så hurtigt som muligt.

Dette råd gives som nævnt til bilister, som er mindre fortrolige med kørsel i glat føre.

For mere øvede vil følgende fremgangsmåde måske være mere logisk og forståelig:

Man forsøger — efter at have trådt koblingen i bund, hvor den bliver under hele manøvren — med den højre fod at træde på bremsepedalen på en sådan måde, at man mærker, at vognen til stadighed er under kontrol. Såfremt man presser



*bremsepedalen helt i bund, således at hjulene blokeres, vil det ikke være muligt at styre vognen. Parten vil ganske vist blive noget nedsat, men vognen fortsætter i sin bevægelsesretning uden at være under styrekontrol af føreren. Slipper man nu bremsepedalen lidt, således at blokeringen opbæves, og hjulene begynder at løbe rundt, har man mulighed for atter at kunne styre vognen. Når man mærker, at man har fået kontrol over styringen, og køretøjet har den ønskede retning, træder man igen på bremsepedalen, og således fortsætter man med denne afbrudte bremsning, indtil farten er taget tilstrækkelig af vognen, eller det eventuelt er lykkedes at styre uden om den hindring, som var årsagen til manøvreren.»*

Man var på mødet enige om, at det ville føre for vidt i en sådan udsendelse at redegøre for de metoder, som anvendes af viderekomne bilister, bortset fra, at de bilister, som mestrer sådanne metoder, har mindst brug for belæring. Men vi vil gerne på dette sted fastslå, at den dygtige vil kunne bremse mest effektivt ved at lade motoren være koblet til i alle praktiske tilfælde (bortset måske fra situationer, hvor man kører på rent is-slag). Vi har atter diskuteret spørgsmålet med en række af vore fineste rallykørere (bl.a. *Robert Nellemann*, hvis placering i Monte-Carlo rallyet er det bedste bevis for hans kørselstekniske kunnen), og de er alle enige om, at de aldrig vil så meget som drømme om at røre koblingspedalen under bremsning undtagen måske i ganske særligt komplicerede situationer, som næppe nogensinde er aktuelle under normal kørsel. En del af disse kørere har på egen hånd gennemført eksperimenter, som bekræfter, at man ikke skal træde på koblingen, hvis man som erfaren kører ønsker at opnå det bedste resultat.

Vi anser stadig praktiske erfaringer for at tælle mere end beregninger på papiret i dette spørgsmål, da der indgår så mange både kendte og delvis ukendte faktorer i hver enkelt situation, at de kun lader sig behandle i tal med grov tilnærmelse. Der-til kommer, at velgennemtænkte teoretiske betragtninger ingenlunde taler for, at bremselængden skulle blive nedsat gennem en udkobling — tværtimod. Når vi alligevel har skønnet, at det er bedst at anbefale udkobling for mindre øvede bilister, skyldes det udelukkende, at vi er-

kender, at det sandsynligvis i de fleste tilfælde vil give det bedste resultat i praksis for den bilist, som ikke er dus med sin bil.

### **»Auto« forbereder artikler om kørselsteknik**

Da hele diskussionen om bremseteknik i glat føre har vist, at der eksisterer en meget stor interesse for kørselstekniske emner, vil »Auto«s redaktion nu forberede en række artikler om kørselsteknik for K.D.A.K.s medlemmer. Vi benytter iøvrigt denne lejlighed til atter at anbefale læsning af *Mogens Damkiær*s og *O. Ahlmann-Ohlsens* bog »kør bedre«, som hører til de absolut bedste bøger, der nogensinde er udgivet i Danmark om kørselsteknik. Den er i øjeblikket desværre udsolgt fra forlaget, men findes hos en del boghandlere.

---

## **Pladsreservering på påske-færgerne**

DSB har udsendt følgende meddelelse:

»Med henblik på at sikre de motorkørende de bedst mulige overførselsforhold på Storebælt træffes for den kommende påske forsøgsvis følgende foranstaltninger efter samråd med motororganisationerne:

Reservering for overførsel af motorkøretøjer på Storebælt i tidsrummet 2.—8. april 1958 (onsdag før påske til tirsdag efter påske) foretages kun mod samtidig løsning af eller forevisning af allerede løst billet for køretøjet.

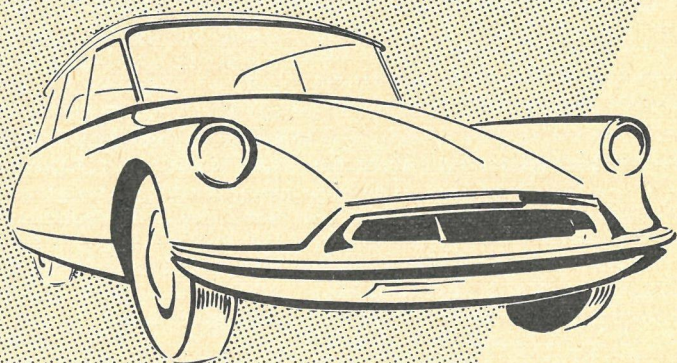
Pladsbestillinger kan som hidtil indgives ubegrænset tid forud.

Af hensyn til den bedst mulige afvikling af trafikken henstilles det til publikum at benytte sig af muligheden for forudreservering samt tidligst muligt at afbestille reserverede pladser, der ikke vil blive benyttet. Sker afbestillingen senest 2 dage før overførselsdagen, tilbagebetales billetprisen med fradrag af 5 kr. pr. reservering. Ved senere afbestilling fortabes et beløb svarende til betalingen for en overførsel af køretøjet.

Der vil på stationerne være adgang til også at købe personbillerter til overførsler i omhandlede tidsrum.

Vi henviser iøvrigt til artiklen om pladsreserveringsordningen under »Siden sidst«.





**CITROËN**



**DS 19**

Dens ejere  
beundrer den for dens  
*sikkerhed - hurtighed og elegance*

**Se den på stand nr. 9 i Forum**

**AUTOMOBILES CITROËN A/S . KØBENHAVN SV**





## Meddelelser fra TURISTAFDELING og REJSEBUREAU



### Biltoget Hamborg-Basel-Chiasso

Vi har allerede modtaget mange billetbestillinger på biltogetstransporten, som har fået en overordentlig stor succes, og vi vil derfor tilråde vore medlemmer, som påtænker at benytte dette transportmiddel i den kommende sæson, snarest at afgive deres bestilling, da erfaringen fra sidste år viste, at togtkapaciteten i højsæsonen ikke på langt nær slog til.

### Hotelreservationer i Bruxelles

Vi gør opmærksom på, at det i den kommende sommer vil blive overordentlig vanskeligt at opnå hotelplads i Bruxelles under Verdensudstillingen, med mindre man reserverer plads snarest muligt. Hele hotelindkvarteringen foregår gennem en nyoprettet hotelcentral, hvortil vi sender alle hotelreservations, idet man gør opmærksom på, hvilken hotelkategori der ønskes. Det vil altså ikke på forhånd være muligt at love indkvartering på bestemte hoteller, men man vil så vidt muligt forsøge at skaffe den kategori, der bliver spurgt om. I denne forbindelse kan vi oplyse, at der i umiddelbar nærhed af udstillingsterænet er bygget flere motels, hvoraf det ene har ca. 2000 værelser, så dette vil formentlig egne sig særdeles godt for vore medlemmer, som kommer i bil til Bruxelles. Vi gør opmærksom på, at dobbeltværelse m/bad incl. morgenmad her vil koste ca. kr. 100,00 for 2 personer, og i det hele taget må man nok indstille sig på, at priserne ligger noget højere end normalt under denne udstilling.

### Klub-flyverejse til Japan

Automobilklubberne, som er tilsluttet den internationale organisation F.I.A., har afholdt forskellige møder for at udbygge deres rejsebureauservice overfor medlemmerne. Det er bl. a. tanken at gennemføre forskellige fællesarrangementer pr. fly

og lign. Første arrangement gælder en flyverejse til Japan med 4 dages ophold i Bangkok, Hongkong, Tokio og Kyoto. Denne rejse tekniske arrangementer er den schweiziske automobilklub, og vi kan oplyse, at rejsen, som varer fra 15. april til 14. maj, allerede har samlet så stor tilslutning, at den er sikret. Prisen fra Zürich på I. kl. vil være ca. d. kr. 13.760,00 og på turistklasse ca. d. kr. 10.900,00, inkluderet 1. klasses hotelarrangement, alle udflugter etc. Det er så vidt vi ved, første gang en sådan klubrejse arrangeres til det fjerne Østen, og vi mener, at det er det helt rigtige tidspunkt for et besøg i Japan, så det skulle glæde os, hvis nogle af vore medlemmer benyttede sig af denne chance. Specialprogrammet tilsendes gerne.

### Hannover-Messen

afholdes i tiden fra den 27. april til 6. maj. Adgangskort kan købes gennem K.D.A.K. ved henvendelse til turistafdelingen og koster kr. 10,00. Vi gør i denne forbindelse opmærksom på, kortene koster 10 DM (kr. 16,50) hvis de købes ved indgangen i Hannover. Turistafdelingen udleverer gerne forhåndskataloger og brochurer til interesserede.

### Flyverejser

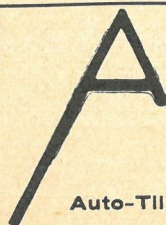
Programmerne for vore fordelagtige flyverejser til Mallorca, Tunis, Teneriffa m.m. foreligger nu og tilsendes gerne.

Det store program for sommersæsonen med alle de individuelle fordelagtige flyverejser med SAS og de øvrige internationale luftfartsselskaber foreligger ca. 15. marts.

Dog minder vi om, at der findes særdeles fordelagtige individuelle tilbud med afrejse inden 1. april — specialtilbud sendes på forlangende.

### Biludstillingen i Geneve

finder i år sted den 13.—23. marts.



Forhandling af nye og brugte Automobiler

**AUTO-GAARDEN** Niels Nielsen

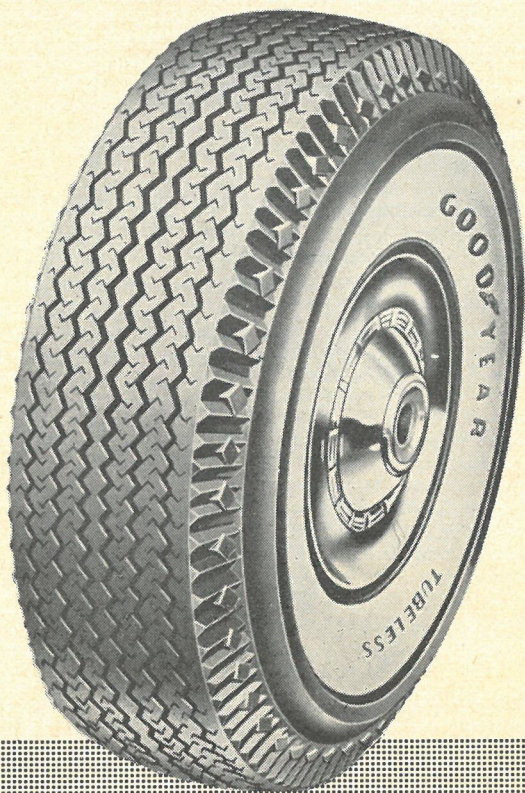
Halmtorvet 9 — Telf. Hilda 1530

Reparationer af enhver Art (alle Mærker)

Auto-Tilbehør - Vask - Smøring - Olie - Autogummi - Benzin



Atter i 1958...  
som hvert eneste år de sidste 43 år:  
**DER ER FLERE, DER KØRER PÅ GOODYEAR  
END PÅ NOGET ANDET MÆRKE**



**GOODYEAR**





## Lad tobakken være, når De kører i mørke

*Den nedsætter*

*Deres synsevne*

En svensk ingeniør, *Einar Bohr*, påpeger i en artikel i *Volvo-bladet »Ratten«*, at synsevnen nedsættes i mørke under rygning. Vi gengiver her den interessante artikel i uddrag.

Det at se i mørket kræver en helt anden teknik end at se dagslys, hvilket skyldes, at øjet har to slags synsceller. Den ene type synsceller sidder lige bag pupillen og består af koniske tappe, som man anvender til at se med i dagslys eller nogenlunde god belysning, idet man med dem kan udskille finere detaljer, skarpe konturer, former og farver. De andre celler er cylindriske stave, som sidder periferisk om de koniske celler, og som er mere følsomme over for lave lysintensiteter og således muliggør orientering i mørke.

Man ser bedst med de periferiske stave, så snart lysstyrken er under den, der svarer til normalt måneskin, og man må rette blikket 4—12 grader forbi de genstande, man vil se, for at udnytte de stavformede celler. Man bør derfor lade øjnene vandre over genstandene og undlade at koncentrere sig om de finere detaljer, og man må heller ikke vente at kunne udskille skarpe konturer eller farver. Øjnene skal bestandig feje over genstandene i små, korte spring. Det er derfor væsentlig mere trættende for øjnene at køre i mørke end i dagslys, men teknikken kan med held opbæres.

De lysfølsomme stavformede celler, som således er af den største betydning ved kørsel i mørke, er temmelig stærkt ud-

satte for forstyrrelser gennem påvirkning af bl.a. kulilte og alkohol, ligesom alderen spiller en rolle. Virkningen af iltmangel har størst interesse i forbindelse med bilkørsel. Man har i de senere år konstateret, at

*der gennem almindelig tobaksrygning kan opstå en iltmangel på 4—10 %, som har en betydelig indflydelse på evnen til at se i mørke ved at nedsætte stavcellernes lysfølsomhed. Blot tre cigaretter, som ryges efter hinanden i løbet af ca. 100 minutter, giver mere end 4 % iltunderskud i blodet, og dette iltunderskud kræver over 125 % mere lys for, at rygeren kan bevare sin normale synsevne under bilkørsel i mørke.*

En storryger kan have op til 10 % iltunderskud i blodet. Et så stort underskud har en meget stærk indvirkning på mørke-synsevnen og kræver flere gange større lysstyrke end normalt for, at bilisten kan se ligeså godt, som hvis han ikke røg. En fører, som ikke selv ryger, kan iøvrigt få synsevnen nedsat af røg fra andre rygere i bilen.

Tobaksrygningens indvirkning afhænger naturligvis i nogen grad af, hvorledes man ryger. Lange dybe inhaleringer og hurtige, nervøse inhaleringer medfører særlig stor iltmangel, og den sidste nikotinfyldte del af en cigaret er den værste. Iltmangelen i blodet opstår dels gennem

*(fortsættes side 48)*



# Brug sikkerhedsbælter



Opfordring fra formanden for  
Rådet for Større Færdselssikkerhed



*En meget hård opbremsning, som standser en vogn med 70 km fart i timen på 2 sekunder, udløser lige så stor kraft som tyngdekraften. Ved en frontalkollision køler mod køler eller mod et træ vil størstedelen af vognen blive standset på ca.  $\frac{1}{10}$  sekund. Det er den tid, det tager køleren at blive trykket ind. Her bliver kræfterne 20 gange så voldsomme som ved den hårde opbremsning, og et menneske, der vejer 75 kg, yder et tryk på 1500 kg ved denne standsning på  $\frac{1}{10}$  sekund. Et menneskehoved vejer 5 kg, og får hovedet lov at falde frem med vognens hastighed i kollisionøjeblikket, vil det ramme vindspejlet med næsten 70 km i timen og blive standset på meget mindre end  $\frac{1}{10}$  sekund, og resultatet er naturligvis øjeblikkelig død.*

Disse oplysninger blev forleden givet af formanden for Rådet for Større Færdselssikkerhed, fabrikant *Svend Bergsøe*, i et radioforedrag om sikkerhedsselens betydning. Fabrikant *Svend Bergsøe* indledte sit foredrag med at påpege, at bilfabrikerne kun tager ringe hensyn til sikkerhedssynspunktet og er tilbøjelige til at bagatellisere risikoen ved at køre bil, fordi de først og fremmest tager hensyn til deres salgsstatistik, der er afhængig af pynt og lak.

»Auto« var et af de første tidsskrifter herhjemme, som fremførte kritik af bilfabrikkernes forsømmelighed på sikkerhedsområdet, og fabrikant *Bergsøe* fremkom med et interessant talmateriale, som yderligere belyste, at det er galt fat med bilernes sikkerhedsmæssige indretning, og som tydeligt viser, at anvendelse af sikkerhedsseler kan hindre de værste følger af kollision.

Vi gengiver i det følgende hovedindholdet af foredraget.

## Udslyngning fordobler risikoen

I USA har man analyseret 2000 bilulykker, som omfatter 5000 personer, og man har bl.a. fundet ud af, at fordørene springer op i 72 % af ulykkerne. Ved frontalkollisioner med stor hastighed springer begge fordøre op, og ved sidekollisioner har den modsatte dør tendens til at gå op. I alt blev mere end halvdelen af passagererne slynget helt eller delvis ud gennem døre og vinduer, og det viser sig, at en udslyngning fordobler risikoen for kvæstelse eller død. 60 % af de passagerer, som slyngedes ud af vognene, fik alvorlige eller dødelige kvæstelser, mens kun 26 % af dem, som blev i vognene, blev kvæstet og dræbt. Det er altså betydeligt farligere at blive slynget ud end at blive i vognen.

Man har endvidere fået bekræftet, at vognenes indvendige udstyr ofte er skyld i alvorlige personskader. Instrumentbrættet forårsagede således kvæstelser i 16 % af tilfældene, rattet i 14 %, vindspejlet i 13,5 % og dørenes håndtag i 12 %. Der skete alvorlige kvæstelser af denne art, selv om sammenstødsfarten var meget lav.

Antallet af kvæstelser og dødsfald som følge af kollisionssulykker og lignende vil kunne nedbringes ad tre veje, konkluderede fabrikant *Bergsøe*. Dels gennem mere hensigtsmæssig indretning af bilen, dels gennem sikrere døråbning og dels gennem anvendelse af hensigtsmæssige sikkerhedsseler. De sidste kan bilisterne selv lade montere mod en beskedent udgift.

Omfanget af personskader hænger nøje sammen med, hvor hurtigt personen bliver standset ved kollisionen. Det kan meget vel ved en kollision være et par tiendedele af et sekund, før vognen holder helt stille, og sikkerhedsselen skal sørge



for, at personen ikke farer frem mod vindspejlet, men bliver standset i løbet af denne korte tid.

Fabrikant Bergsøe gjorde opmærksom på, at en sele om hofterne ikke er tilstrækkelig. Overkroppen skal også fastholdes af seler. Han påpegede iøvrigt, at det er vigtigt, at sikkerhedsselerne er so-

lidt forankret i bilens sidevægge eller bund, da sæderne ellers rykkes løse ved en kollision.

Vi benytter lejligheden til at erindre vore medlemmer om, at de til en meget fordelagtig pris kan købe en meget fin sikkerhedssele med skulderremme gennem K.D.A.K.

## Politi og færdselspropaganda

*Vejrguderne var i hver fald ikke impliceret i denorststilet anlagte »samarbejds-kampagne«, der skulle begynde den 7. februar, og som man havde kaldt: »Kend Deres plads i trafikken«. Det store snefald skabte kaos i trafikken over hele landet, og denne landsomfattende foreteelse havde bl. a. til følge, at den person, som skulle stå som generalnævneren for »samarbejds-kampagnen« selv havnede i grøften med sin bil på Fyn. »Kend Deres plads i trafikken« var vel ikke netop det, den højtærede justitsminister tænkte på ved den lejlighed.*

*Andet sted i »Auto« omtales selve den store kampagne mellem politi, færdselspropaganda og justitsministerium m. fl.*

*Tanken er jo den, at man blandt færdselsreglerne udvælger et kompleks ad gangen, hvorefter arbejdet koncentrerer sig om netop disse regler på den måde, at der en vis tid gives vejledning af politiet, suppleret med uddeling af brochurer fra Rådet for Større Færdselssikkerhed. Når 14 dage er gået, kan politiet med »god samvittighed« notere og give bøder for forseelser, som trafikanterne altså burde undgå på grund af erfaringerne i »fredningstiden«.*

*Mon det ikke havde været klogere at vente med at sætte dette propagandaapparat i sving til tiden omkring 1. april?*

*Der er vist ikke mange trafikanter, der kunne undgå det, som kørte lige netop i dagene 7.—21. februar. Der vil i almindelighed (bortset fra snefald og islag) kun være en relativ lille procent af kø-*

*rende trafikanter på denne tid. Og da der sandsynligvis ikke gælder nogen undskyldning for den trafikant, som ikke kender sin plads i trafikken i april/maj eller senere, så kan man dog — bortset fra meget godt — sige, at kampagnen ikke får den betydning, man ganske afgjort vil lægge i den fra forskellig side.*

*Mon justitsminister Hækkerup tænkte på det i de ca. 3 timer, han ventede på assistance — da hans plads i trafikken var i grøften?*

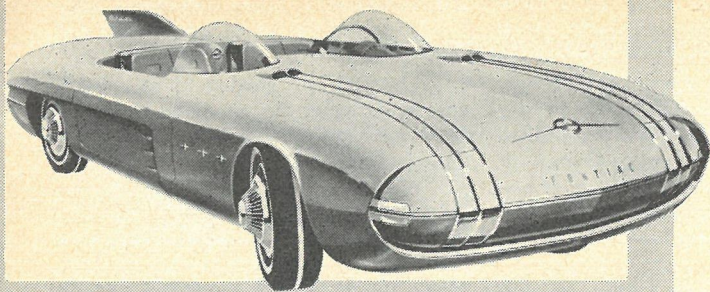
*Jeg spørger bare ...*

Gnisten.

## SAMLEBIND til »Auto«

Vi vil gerne erindre de mange medlemmer, som samler på »Auto«, om, at man på hovedkontoret eller filialerne kan rekvirere praktiske samlebind til indstikning af en årgang på 12 numre. Samlebindene er af meget svært, stift karton og leveres i blåt eller rødt efter ønske. Prisen pr. samlebind er kr. 3,00.



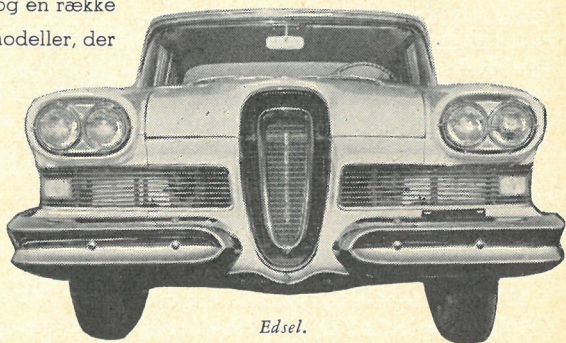


— Pontiac Club de Mer.  
Amerikansk drømmevogn

## PÅ RUNDTUR I FORUM

Redaktør Tage Schmidt gennemgår her nyhederne på biludstillingen i Forum stand for stand og vil i næste nummer kommentere bilens udvikling, som den afspejler sig på en sådan udstilling. Forum-udstillingen omfatter både alle de nyeste modeller af de vogne, som ses overalt i vore gader, og en række af de mere eksotiske og dyre modeller, der normalt ikke er lejlighed til at se herhjemme.

Vi gør opmærksom på, at artiklen er skrevet før åbningen, og at der derfor kan være sket enkelte ændringer i sammensætningen af standene.



Edsel.

### STAND 1

**Sunbeam Rapier Cabriolet og Saloon, Humber Hawk, Hillman Minx de Luxe, Hillman Husky.**

En helt ny *Sunbeam Rapier* cabriolet er hovedattraktionen på Britmos stand. Der vises samtidig en let ændret udgave af den lukkede *Sunbeam Rapier*. Motoren er i begge vogne på 1494 cc og yder nu 72 hk ved 5.200 o/m. Kompressionsforholdet er 8,5:1. *Rapier* har fået et nyt kølgitter, som er inspireret af det gamle fra *Sunbeam Talbot*, men ikke udmærker sig ved samme enkelhed som det første *Rapier*-gitter. Den har endvidere fået store kasketter over lygterne samt

halefinner. Gearstangen er flyttet fra ratet ned på gulvet.

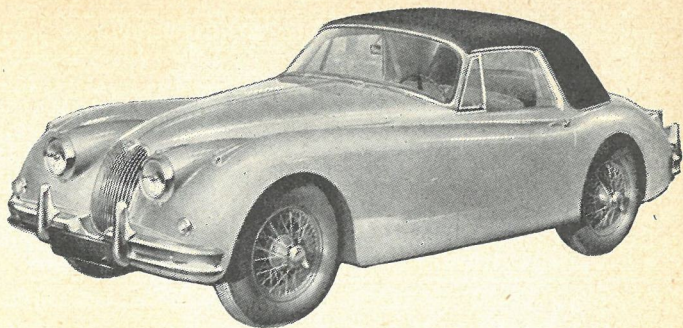
En anden nyhed på standen er en stærkt forbedret *Hillman Husky*. Den lille, praktiske station-car leveres nu fremover med en lavkomprimeret udgave af den topventilede motor, der sidder i *Hillman Minx de Luxe*. Huskys nye motor har kompressionsforhold 7,0:1 og yder maksimalt 43 hk ved 4000 o/m mod de *Luxe* motorens 52 hk ved 4400 o/m. *Hillman Husky* har desuden fået mere personvognspræg gennem et noget ændret udstyr, der bl.a. omfatter det kølgitter, som kendes fra personvognen.

Den nye store *Humber Hawk*, som kom til landet i sommer, vil være ny for



Jaguar XK 150.

Nederst på siden: Røntgen-  
tegning af Renaults stjernesku-  
d — den første turbinedrevne  
bil, der nogensinde er  
vist herhjemme.



en stor del af publikum, da der endnu kun findes få eksemplarer af denne ret dyre vogn på gaden. Den er i sin nye skikkelse endnu mere luksøs end tidligere og tiltrækker sig opmærksomhed ved sine enkle, rolige linjer og smukke finish.

Hillman Minx de Luxe's lange, lave linjer er velkendte og populære. Den nye Hillman henvender sig iøvrigt gennem stærkt forbedrede køreegenskaber også til de bilister, for hvilke en bil ikke blot er et transportapparat.

## STAND 2

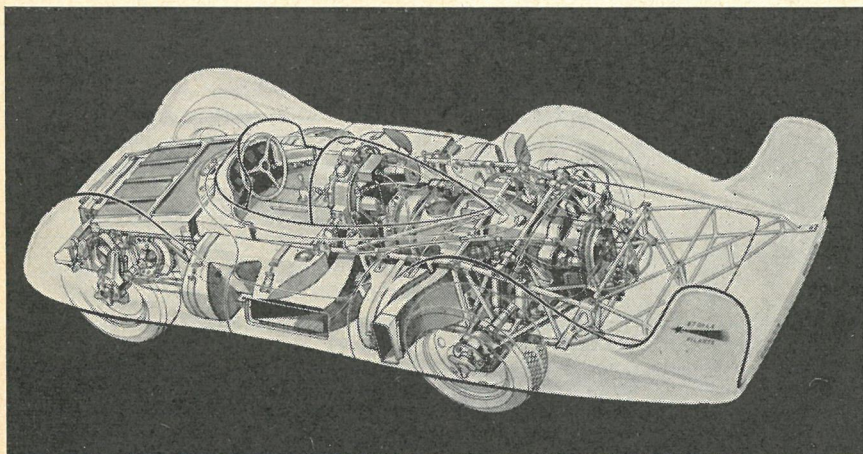
Morris 1000, Oxford, Cowley og Isis, MG series A og Magnette, Wolseley 1500, 15/50 og 6/90, Riley 1,5 liter, Borgward, BMW 600, Plymouth og Chrysler.

De to mest interessante nyheder på DOMIs stand er Rileys kompakte 1.5 li-

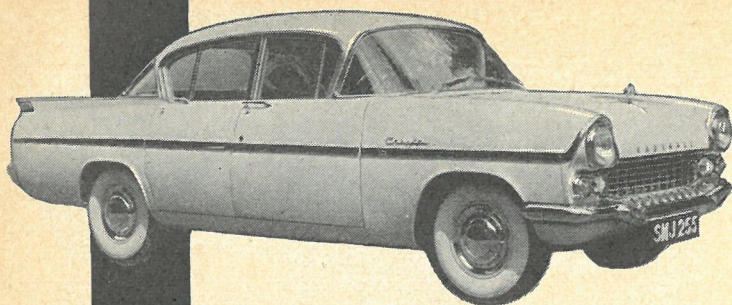
ter-model og BMWs firehulede kabinescooter.

Riley 1,5 liter er allerede blevet omtalt i »Auto«, da den lanceredes i England i slutningen af det gamle år, og vi skal her indskrænke os til at repetere, at den med sine små ydre dimensioner og kraftige MG Magnette motor på 68 hk først og fremmest vil appellere til bilister, der foretrækker en lille 4-personers bil og samtidig ønsker luksus og høj ydeevne (og som har et forholdsvis stort bilbudget, for prisen for den lille hurtige luksusbil er kr. 26.790). Blandt dens særligt bemærkelsesværdige detaljer er en stor omdrejningstæller, der går op til 5200 o/m (tophastighed 145 km/t) og et nøddetræ-instrumentbræt efter bedste engelske tradition.

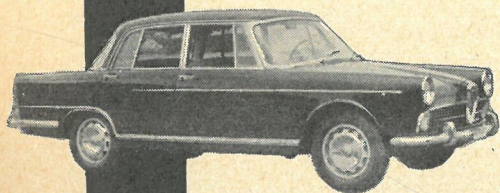
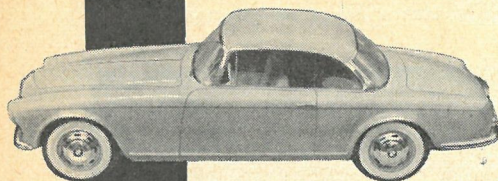
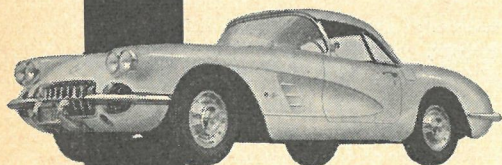
BMW 600 hører til de mest interessante blandt de uortodokse lukkede småkøretøjer, som er dukket op i stort tal gennem







Fra oven og nedefter  
ses her Vauxhall  
Cresta, Chevrolet Cor-  
vette 58, Vanguard  
Ensign, BMW 503 og  
Alfa Romeo 2000 —  
alle nye vogne for det  
danske publikum.



På modstående side ses  
øverst BMW 600 og  
nederst Skoda 450 —  
begge helt nye berhjem-  
me. Nr. 2 fra oven er den  
praktiske Hillmann  
Husky i nyt udstyr og  
derunder ses Sunbeam  
Rapier i ny skikkelse.

det sidste par år. Den er bl.a. karakteristisk ved døråbningen, idet fordøren danner køretøjets front, og døren til bagsædet sidder assymetrisk i den ene side. Motoren er 4-takts og yder 19,5 hk ved 4000 o/m, har to cylindre, boring 74 mm, slaglængde 68 mm (overkvadratisk), slagvolumen 585 cc, kompressionsforhold 6,5:1, maksimalt drejningsmoment på 4 kgm ved 2500 o/m og er luftkølet med blæser. Gearkassen er firetrins og fuldt synkroniseret. BMW 600 har plads til fire, er bygget op over et stålørsschassis og har uafhængig ophængning af alle fire hjul med skruefjedre. Akselafstanden er 1700 mm, totallængden 2900 mm, og vægten 515 kg.

De øvrige vogne vil være velkendt af publikum med undtagelse af de amerikanske biler og *Wolseley 1500*, som kun har været på markedet i forholdsvis kort tid. Standens hovedattraktion for den ungdommelige del af publikum er som altid MGs åbne sportsvogn, *Series MGA*, der vel nok er den sportsvogn, som giver sin ejer størst fornøjelse for pengene. Der høres iøvrigt rygter om, at man i løbet af året vil kunne få et særligt topstykke med to overliggende knastaksler samt skivebremser til alle fire hjul som ekstraudstyr til MGA'en. Et sådant udstyr vil bringe denne vogn op i 185—200 km/t klassen og gøre den om muligt endnu mere attraktiv.

Der vises en *Plymouth hardtop 1958* og en *Chrysler Windsor 1958*. Den sidstnævnte V8-motor er på 5800 cc og udvikler 290 hk.



DOMIs stand rummer iøvrigt et par meget interessante udstillingsmodeller, blandt hvilke især et BMW 600 chassis på drejeskive og en gennemskåret *Manumatic*-kobling vil tiltrække tilskuere med sans for teknik.

### STAND 3

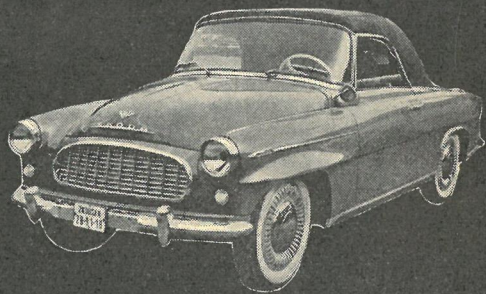
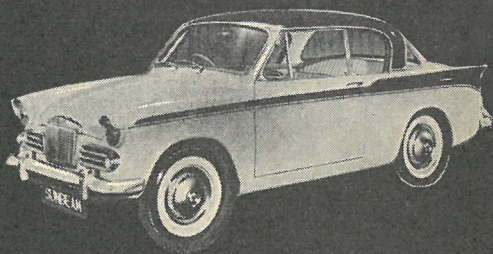
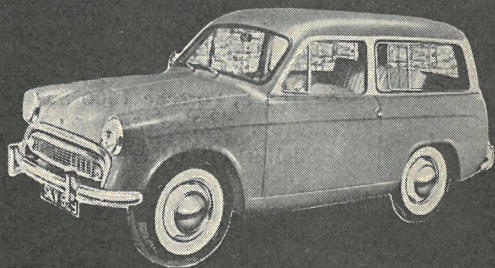
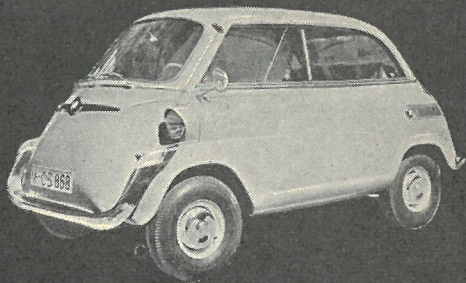
Vanguard III, Vanguard Ensign, Vanguard Junior og Junior Super, Triumph TR 3, Studebaker Golden Hawk, Goggomobil 300.

Alle vognene på Nordisk Diesels stand synes ved første øjekast velkendte, men standen rummer ved nærmere eftersyn et par seværdige nyheder, idet det ene af de store Vanguard-karosserier er udstyret med en motor med stærkt formindsket boring (Standard Ensign), og Triumph TR3 sportsvognen vises med moderne skivebremser på forhjulene. Begge vogne lader sig iøvrigt identificere som nye modeller bl.a. gennem deres kølgeritre.

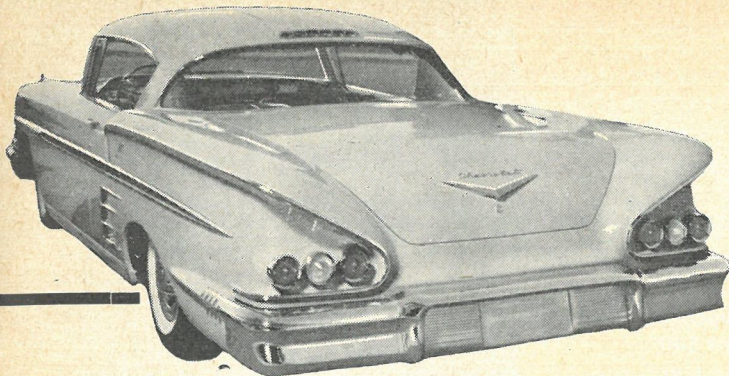
*Vanguard Ensigns* udstyr er meget spartansk, og der sigtes med den nye model mod det store publikum, som har brug for en rummelig vogn, men ikke vil ofre mere end højst nødvendigt på anskaffelse og drift. Motoren er i grundtrækkene identisk med Vanguards kendte 2-liter motor, men har mindre boring og følgelig et mindre slagvolumen på 1670 cc samt en mere beskedne maksimal effekt på 60 hk ved 4000 o/m mod den normale motors 68 hk ved 4200 o/m. Den mindre effekt opvejes af, at Ensign er udstyret med en firetrins Triumph TR3-gearkasse og centralt placeret gearstang.

*Triumph TR3* har fået et helt nyt kølgeritter, og køleråbningen strækker sig nu over hele vognens bredde. Ændringen har ingen praktisk betydning, da den oprindelige åbning var rigelig stor, og den er sandsynligvis indført for at tækkes det amerikanske publikum.

*Vanguard Junior Super* er en ny betegnelse for Junior-modellen uden koblingspedal, der fornylig har været omtalt under »Private notater«. De øvrige vogne på standen er velkendte. Dette gælder også de små *Goggomobil* modeller, selv om de først i de sidste måneder er bragt på markedet for alvor.







## STAND 4 og 28

Rolls-Royce Silver Cloud, BMW 503, BMW 501/8 og 502, Rover 75 og 105 S, Porsche 1600 Super m. hardtop, Dodge (flere forskellige modeller), VW Karmann-Ghia cabriolet og coupe, VW (flere forskellige udgaver), Rover Universal.

Få stande kan opvise en så rig variation af biltyper som Skandinavisk Motor Co.s. Her finder man bl.a. udstillingens dyreste og mest luksuøse vogn — en elegant, moderne *Rolls-Royce Silver Cloud* med helt tidssvarende linjer, hvis eneste tilknytning til den gamle Rolls-Royce-tradition er den imponerende tempel-køler. Motoren er 6-cylindret, har et slagvolumen på 4887 cc og et kompressionsforhold på 6,6:1. Effekten og drejningsmomentet kender kun fabriken. Transmissionen er automatisk og omfatter en firetrins gearkasse og en vædskekobling (torque-converter). Hele det pragtfulde køretojs *finish* er præget af fremragende håndværk ned til de mindste detaljer.

En sportspræget *BMW 503* coupe er en anden usædvanlig lækker bil på standen. Dens formgivning røber tydeligt, at karrosseriet er tegnet i Italien, og den adskiller sig med sin lette elegance fra de normale tysktegnede BMW-modeller, hvis linjer nok er fartbetonede, men også germansk ucharmerende. *BMW 503* har en 3,2 liter V8-motor, som udvikler 140 hk ved 4800 o/m, og den kan køre op til 190 km/t. Der findes indregistreret eet eksemplar af denne luksuøse coupe i Danmark.

Den nye *VW Ghia-Karmann* cabriolet og *Porsches* cabriolet med aftagelig hardtop vises for første gang for det danske publikum på denne stand, og man vil desuden kunne studere en række 1958 *Dodge*-modeller, af hvilke de kraftigste har en V8-motor med kompressionsforhold 10:1 og en maksimaleffekt på 295 hk ved 4400 o/m. *Dodge*-vognene er udstillet for sig selv i stand 28 på balkonen.

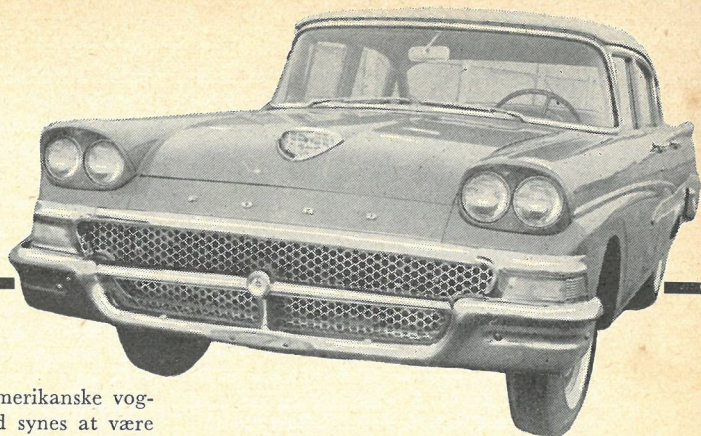
De øvrige vogne på SMCs stand er velkendte af alle, måske med undtagelse af *Rover 105 S*, som er en særlig hurtig udgave af den fine engelske kvalitetsbil. 105 S modellens motor har to karburatorer og et kompressionsforhold på 8,5:1 og yder 108 hk ved 4250 o/m. Overgear er standardudstyr, og tophastigheden er 160 km/t.

## STAND 5

Mercury, Edsel Corsair, Ford Custom 300, Vedette Beaulieu, Ford Zodiac, Zephyr Consul, Taunus 12 M og 17 M samt Anglia Mark II, Prefect Mark II.

Ford Motor Companys stand er først og fremmest præget af de amerikanske nyheder. Blandt disse har to særlig interesse. Den ene er *Edsel Corsair*, som er en helt ny vogn indenfor den amerikanske serie fra Ford-gruppen, og hvis linjer i nogen grad bryder med den amerikanske tradition. Den udstillede *Corsair* models V8-motor er på 5440 cc og yder maksimalt 345 hk ved 4800 o/m. Den anden er *Ford Custom 300*, som især er interessant, fordi den afgjort vil få en vis udbredelse herhjemme, selvom sal-





get af selv de billigste amerikanske vogne på det danske marked synes at være dalende. Den udstillede vogn har en seks-cylindret motor på 3654 cc og 145 hk, men samme type leveres også med V8-motor på op til 240 hk. Der vises endvidere en af de mange nye *Mercury* modeller, en *Montclair* 1958 med 360 hk-motor. *Mercury* leveres iøvrigt i flere modeller med forskellige motorer, af hvilke den kraftigste er på 400 hk.

De øvrige vogne på Fords stand er velkendte, selvom enkelte af dem har gennemgået detailændringer. *Anglia* har bl.a. fået nyt kølergitter, og forsæderne i *Consul* og *Zephyr* er gjort højere, hvilket skal give bedre siddestilling. *Consul* og *Zephyr* har iøvrigt også fået styretøj af kuglekredsløb-type. *Vedette* vises i sin nye form med halefinner.

Der findes iøvrigt på Fords stand en vogn, som i særlig grad vil tiltrække det sportsinteresserede publikum, idet *Robert Nellemanns Ford Zodiac* er udstillet med hele det udstyr, den var monteret med til Monte-Carlo rallyet. *Robert Nellemann* vandt som bekendt i år Klassen for seriefremstillede vogne på over 2000 cc med denne vogn. (Vi henviser iøvrigt til omtalen af *Robert Nellemanns* og *Mogens Skarrings* fine præstationer under »Sporten«.

## STAND 6

**Renault 4 CV, Dauphine, Fregate og Fregate Transfluide, »Stjerneskuddet«.**

Forum-Udstillings eneste tekniske sensation findes på Brdr. Friis-Hansens

stand, hvor der for første gang vises en turbinedreven bil i Danmark. Publikum har her lejlighed til at se det blåakerede »Stjerneskudd« fra Renault fabrikerne, »*L'Etoile Filante*«, som på Bonneville saltflats har opnået hastigheder på over 300 km/t (der ikke i sig selv er nogen opsigtsvækkende fart, men viser, at man allerede er nået et stykke vej med hensyn til udviklingen af turbinedrevne biler). Vognen adskiller sig i udseendet kun væsentligt fra andre moderne en-personers forsøgs- og rekord-vogne ved sine meget lange stabiliseringsfinner, men dens instrumentbræt røber tydeligt, at trækraften er helt forskellig fra den gængse.

»Stjerneskuddet«s turbine-motor omfatter en gasgenerator af lignende type som i jetfly og en centrifugalkompressor, og turbinen drejer ved maksimalydelsen på 270 hk 28.000 o/m, mens gasgeneratoren går op til 35.000 o/m. Brændstoffet er petroleum.

De øvrige vogne på Brdr. Friis-Hansens stand er til gengæld alle velkendte hos publikum. Den ene *Fregate* rummer dog en bemærkelsesværdig nyhed, idet den er monteret med Renault fabrikerens nye automatiske *Transfluide* transmission med væskekobling. *Fregate* leveres nu med denne transmission under modelbetegnelsen *Fregate Transfluide*, og Renault er dermed den første europæiske bilfabrik, som tilbyder en vogn i denne forholdsvis lave prisklasse med helautomatisk kraftoverføring.

*Dauphine's* interiør er blevet noget



ændret, siden vognen lanceredes, og der vises en tofarvet specialudgave af den fikse lille vogn. Det specielle udstyr indskrænker sig dog til lakering og indretning. Den meget omtalte Dauphine-Gordini med Gordini-tuned motor og væsentlig forhøjet tophastighed leveres desværre endnu ikke til eksport, og den findes derfor heller ikke på standen.

Ved redaktionens slutning blev det oplyst, at Dauphinen, som vandt Monte-Carlo rallyet muligvis vil blive udstillet.

## STAND 7

### Volvo PV 444, 445 og Amazon.

Vognene på Volvos stand er gennem talrige beskrivelser så kendte for publikum, at nærmere præsentation her skulle være overflødig. Der findes ganske vist kun få eksemplarer af den nye *Volvo Amazon* her i landet endnu som følge af, at Volvo-fabrikerne først fornylig er begyndt at eksportere denne model, men Volvo PV 444's popularitet har medført stor interesse for Amazon'en, og den har derfor allerede været udførligt beskrevet i fagblade og aviser ved flere lejligheder. Volvo-fabrikerne er iøvrigt netop nu ved at udvide eksporten af Amazon.

»Auto« vil i et af de førstkommande numre bringe en prøvekørselsrapport om Amazon'en under »Private notater«.

## STAND 8

### Cadillac de Ville, Buick, Oldsmobile, Pontiac, Chevrolet, Corvette, Vauxhall Velox, Cresta og Victor, Opel Kaptajn og Rekord m. fl.

General Motors udstilling er i højere grad end nogen anden de store vognes parade, idet de mindste biler på standen er Opel Rekord og Vauxhall Victor, som begge efter danske begreber hører til den mellemstore klasse. Standens flagskib er en *Cadillac de Ville* 1958, som har et imponerende format, uden at den dog hører til de største Cadillac'er. Motoreffekten oplyses ikke i kataloget, men V8 motoren er på 5980 cc og har et kompressionsforhold på 8,56:1. Automatisk Hydramatic transmission er stan-

dardudstyr i Cadillac, og den udstillede model har tillige servostyring og servo-bremses (på amerikansk Powersteering og Powerbrakes) samt trykknappbetjening af vinduesruder og sædeindstilling.

Chassisrammen på Cadillac og de øvrige amerikanske General Motors-vogne er en krydsramme af ny type, som groft beskrevet har form som et X (kaldes på amerikansk X-Frame). En lignende type er tidligere anvendt i europæiske konstruktioner. Cadillac de Ville er 5,72 m lang, 2,03 m bred og 1,55 m høj og vejer 2190 kg.

Den mest interessante af de amerikanske vogne er iøvrigt den nye *Chevrolet* 1958, i hvert fald hvad udseendet angår. Chevroletens linjer er helt nye for bagpartiets vedkommende, og forpartiet har også undergået ændringer. Helhedsindtrykket er, at linjerne er blevet strammet væsentligt op. De udstillede Chevrolet'er er forsynet med en 6-cylindret motor på 3860 cc og 145 hk (som ydes ved 4200 o/m), men Chevrolet leveres som bekendt nu også med kraftigere V8-motorer med forskellig effekt op til 250 hk for den kraftigste, der har indirekte benzinindsprøjtning.

Den udstillede *Oldsmobile Super 88* har udstillingens største motor, idet den er på 6077 cc. Denne vogns udseende er iøvrigt ligesom *Buick's* kun er ændret i detaljer, i det væsentlige gennem en overflødighed af chrom.

Stor interesse vil sikkert samle sig om *Chevrolet Corvette*, der er udstillet i en lyserød lakering. Corvetten er nu den eneste sportslige vogn, som fremstilles i USA, efter at Ford Thunderbird er blevet ændret radikalt til en særlig hurtig firepersoners udgave af den normale Ford. Den er forandret noget, siden den sidst vistes i Forum. Køreegenskaberne skal være blevet udviklet til at nærme sig den europæiske sportsvogns, mens dens oprindeligt meget rene former samtidig har fjernet sig fra det europæiske sportsvognsideal. Sportsvognsentusiaster vil opdage en del karosseriændringer, som ikke er funktionsbestemte f.eks. falske (d.v.s. lukkede) »køleluftåbninger« på motorhjelmen og karosserisiderne samt nav-



kapsler med falske vingemøtriker. Indretningen er heller ikke ganske konsekvent, idet vognen nok er blevet udstyret med et rigtigt sportsvognsrat med læderbetrakket ratkrans, men på den anden side har et ganske almindeligt, ikke særlig funktionelt instrumentbræt. Helhedsindtrykket er iøvrigt udmærket, når man ser bort fra de nævnte detaljer. Vognen er blevet en stor succes i USA, hvor den sælges i store tal, og det er ganske interessant, at en så udpræget merkantilt indstillet corporation som GM også tilbyder sine kunder en vogn uden for det egentlige program. Den udstillede Corvette har en V8 motor med 4-ports karburator, kompressionsforhold 10,5:1 og en maksimaleffekt på 230 hk ved 4800 o/m. Corvette leveres med både tre- og firetrins gearkasse samt automatisk Powerglide transmission efter ønske. Top-hastigheden for den udstillede udgave må anslås til 180—190 km/t. Karosseriet er som bekendt af plastic, og vognen vejer ca. 1240 kg.

De nye, store engelske *Vauxhall Velox*

og *Cresta* er de GM-nyheder, der har størst reel interesse for det danske publikum, idet Vauxhall Velox og Cresta hører til de mest solgte større europæiske biler herhjemme. De er meget enklere og langt mere vellykket i linjerne end de tidligere store Vauxhall-vogne, der altid har virket lidt klodsede, når sandt skal siges. Det kan uden overdrivelse hævdes, at disse nye Vauxhall-modeller (Cresta er en luksusudgave af Velox og har præcis samme specifikationer og karosseri) hører til de smukkeste og enkleste vogne, der er kommet på markedet i mange år. Motoren er 6-cylindret, har et slagvolumen på 2262 cc og kompressionsforhold 7,8:1. Maksimaleffekten er 82,5 hk ved 4400 o/m, og det største drejningsmoment 17,1 kgm ved 1800 o/m. Gearkassen er tretrins og har synchronisering af alle tre gear. Koblingen har hydraulisk udløsermekanisme, som sikrer blød betjening. Karosseriet er selvbærende, forhjulene er uafhængigt ophængt i skruefjedre, og den stive bagaksel er ophængt i langsgående

(fortsættes side 43)

## PHILIPS AUTORADIO

*Sport*

kr. 445,—

*Strada*

kr. 675,—

*Fiesta*

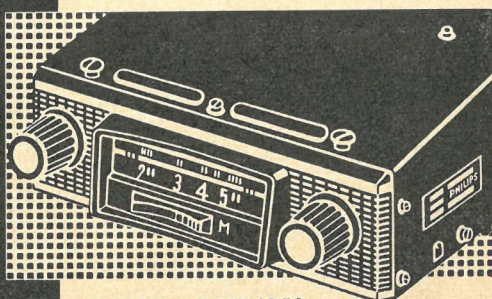
med FM

kr. 795,—

(alle priser er excl. højttalere  
og installation)

Spørg Deres forhandler

— kan monteres  
i alle vogntyper



PHILIPS AUTORADIO  
demonstreres i Forum





»Auto« markerer et vigtigt bilist-jubilæum i tekst og tegninger — den 9. marts er det 10 år siden, at den hensynsløse udplyndring af motorfolket for alvor begyndte. De motorkørende er udset til samfundets aldrig svigtende støtte, når arbejdsløsheden skal bekæmpes, importen liberaliseres, forsvaret udbygges, følgerne af forkert tilrettelagt landbrugsproduktion afbødes, og statskassen skal fyldes.

— Intet har bidraget mere til at udbrede socialistiske sympatier i dette land end automobilet.

Den, der gav udtryk for denne opfattelse, tilføjede, at »bilen var en billede på rigdommens arrogance«.

Omtrent på samme tidspunkt faldt der en anden interessant udtalelse:

— Det er jo ikke nu således med motorvognene, at man kan henregne dem alene til luksuskøretøjer. Når vi ser på udviklingen, vil vi se, at de nu er blevet til noget, som i høj grad bruges i erhvervslivets tjeneste, og vi finder ikke, at der er nogen grund til at lægge en særlig skat på udviklingen og fremskridtet indenfor erhvervslivets område.

Det sidste er som talt ud af motorfolkets hjerte, ikke sandt? Men at det var den socialdemokratiske ordfører i Folketinget i 1910, der så rigtigt vendte sig mod motorbeskatningen, havde vist de færreste forestillet sig, når man betænker hans partifællers nuværende syn på spørgsmålene.

Helt paradoksalt bliver det, at det var den senere amerikanske præsident Woodrow Wilson, der satte bilen i forbindelse med arrogance.

### Fra den beskedne begyndelse

Selv om det hævdes, at historien gentager sig, er det utopisk at håbe på, at vort største regeringsparti vil vende tilbage til det oprindelige standpunkt — ikke at hindre fremskridtet. Især socialdemokratiet har haft motorbeskatningen i søgelyset, når det kneb, men også de andre partier må mere eller mindre på anklagebænken for at have svigtet tidligere standpunkter, og netop for 10 år siden begyndte den fælles hensynsløse skatteplyndring af bilismen.

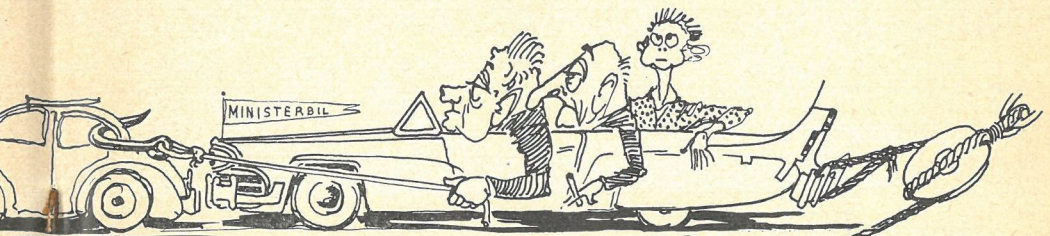
Indtil da havde motorafgifterne været holdt indenfor rimelighedernes grænse, (der ganske vist er vid, når det gælder det offentliges anliggender). I forhold til nu var principbruddene også forholdsvis beskedne.

Så tidligt som i 1910, da vægtafgiften indførtes, blev motorkøretøjerne et skatteobjekt. Motiveringen, som ingen vil protestere imod i dag, var, at der gennem afgiften skulle betales for vedligeholdelse og udbygning af vejnettet.

Anderledes problematisk er betimeligheden af omsætningsafgiften, der lovfæstedes i begyndelsen af 1924. Venstres stats- og finansminister, Niels Neergaard,



## BIL-SKATTERNE ER STEGET 400 PCT. SIDEN 1948



udtalte ved forelæggelsen som motive-  
ring »den uforholdsmæssige tiltagen af  
personbilforbruget her i landet, (som er)  
til skade for vor handelsbalance, for vo-  
valuta, (og som) ganske sikkert rummer  
et stort element af luksusforbrug.«

Der er åbenbart intet nyt under solen,  
når det gælder finansministre! De penge,  
omsætningsafgiften indbragte, skulle ikke  
anvendes til vejformål, men bruges til af-  
drag på statsgælden. Fra 1927 førtes pro-  
venuet dog over til vejformål.

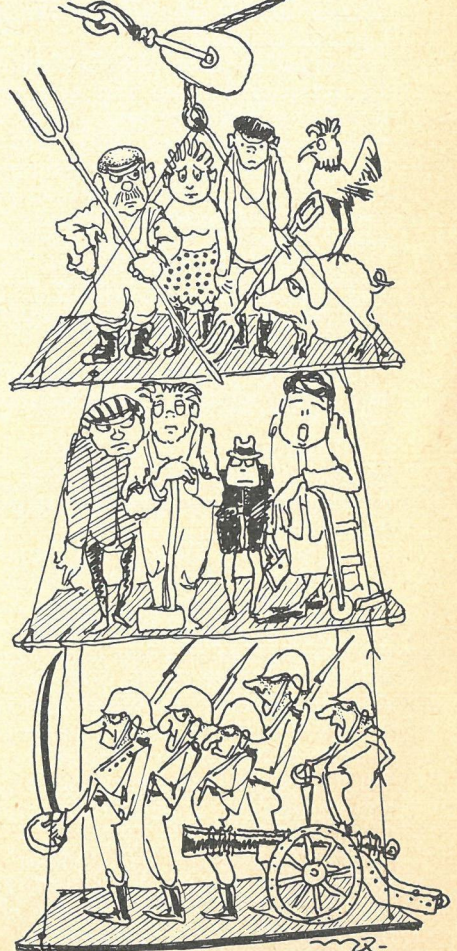
Samme år indførtes benzinafgiften, der  
oprindelig fastsattes til 7 øre pr. liter, og  
indtil 1931 gik alle motorafgifterne til  
vejformål. I finansåret 1929/30 indbrag-  
te de den beskedne sum af 48 mill. kr.

### Svigter aldrig — svigtes altid

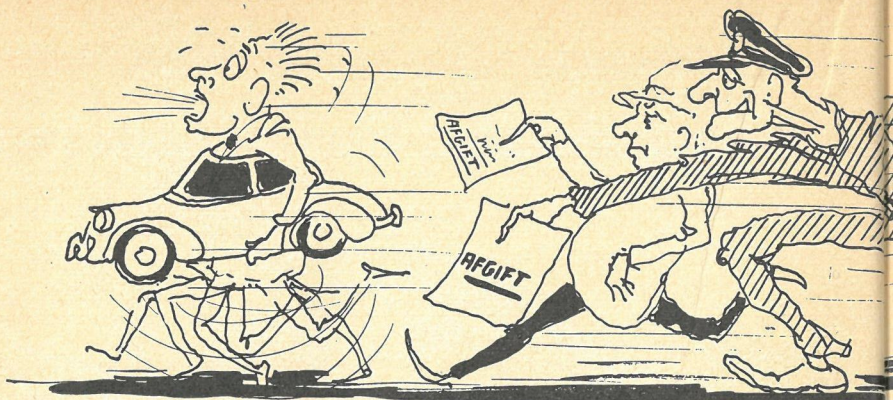
Siden da har de motorkørende i vid  
udstrækning været samfundets uglesete,  
men aldrig svigtende støtte, når landet  
stedtes i våde. Det har været tilfældet,  
hvadenten England forlod guldret, land-  
bruget tilrettelagde en forkert produk-  
tion og skulle hjælpes, arbejdsløsheden  
bekæmpes, importen liberaliseres, fors-  
varet udbygges, statskassen fyldes, eller når  
landet simpelthen misregeredes.

Finansministrene behøvede ikke at sæt-  
te fantasien i sving: motorfolket betaler  
sin store del af gildet.

Det må fryde enhver bilists hjerte, når  
han på sin færd gennem velfærdsstaten  
kan vide sig sikker på, at hvad han ser  
af velholdte gårde, varerigelighe-  
d i bu-







tikkerne, susende jetjagere, har han del i gennem sin kørsel.

At vejene så mange steder er i en elendig forfatning, må han bære over med. Han skal også helst glemme, at omkostningerne ved kørsel på dårligt vedligeholdte veje i henseende til benzinforbrug og slid på materiellet er indtil 50 pct. større end ved kørsel på gode veje ... hvortil kommer en forøget fare for færdselsuheld og de dermed forbundne store såvel individuelle som samfundsmæssige omkostninger (jfr. Motorkommissionens betænkning, 1. del, side 19).

Indtil 1948 var der i korte træk foregået denne udvikling i motorbeskatningen:

*Vægtafgiften* var i 1927 ændret fra kombineret egenvægt- og hk-afgift til udelukkende vægtafgift og ellers så godt som uændret.

*Benzinafgiften* forhøjedes i oktober 1931 og juni 1932 med 5 øre. Provenuet tilfaldt landmændene og senere statskassen. Til bro- og specielle vejformål var der kommet 2 gange 1 øres afgift i henholdsvis april 1932 og juli 1941, ligesom den ordinære afgift var forøget med ialt 20 øre. Den første 10-øre i december 1939 skulle kompensere nedgangen i forbruget, der var forårsaget af rationeringen, og den sidste, at vejene skulle istandsættes efter krigtidens slitage.

*Omsætningsafgiften* var forøjet 2 gange, dels i 1924 og dels i 1943. Fra 1943 til 1947 var der endvidere omsætningsafgift for brugte køretøjer.

Ved de ovennævnte forhøjelser afgav

politikerne løfter om, at nu var grænsen nået, og at midlertidige love ikke skulle blive permanente, men der svigtedes altid.

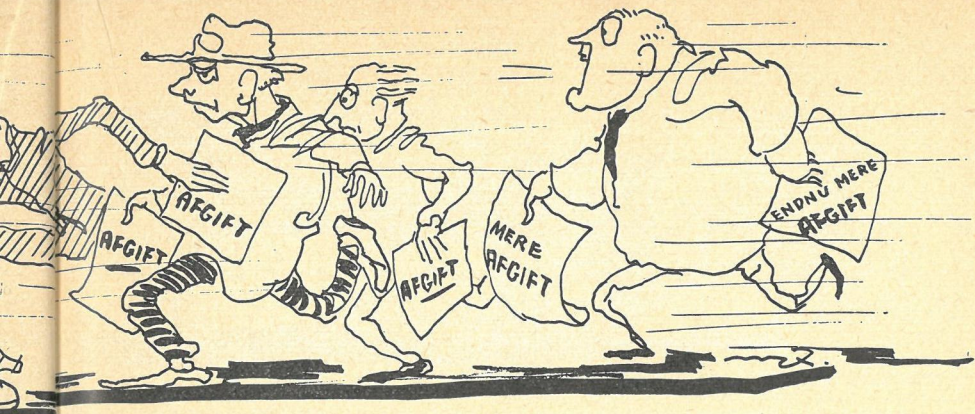
### Nogle attentater blev afværget

Den 9. marts 1948 er blevet en skelsættende dato til det værre i den danske motorbeskatnings historie. Hvor der tidligere var ført vejformål i marken, når der skulle argumenteres for afgiftsforhøjelser, blev alle principielle hensyn skubbet til side. Nu gjaldt det statskassen. Og finansministrene var umættelige. Gang på gang forsøgte der attentater mod bilismens trivsel. Nogle blev afværget, andre udsat, men mens de samlede motorafgifter i finansåret 1947/48 beløb sig til 169,2 mill. kr., vil de i finansåret 1957/58 indbringe 662,5 mill. kr. — ja måske mere end det. Der er altså tale om næsten en firedobling.

For 10 år siden blev det nødvendigt for den socialdemokratiske regering at forsøge at stabilisere pengeforholdene. Også til dette kunne motorbeskatningen anvendes, og daværende finansminister H. C. Hansen foreslog *tillægsafgiften* på benzin forhøjet med 10 øre til 15 øre. Provenuet skulle anvendes til afskrivning af statens gæld i Nationalbanken. Samtidig skulle vægtafgiften fordobles.

Der var allerede under Venstre-regeringen i 1947 gjort et forgæves forsøg på at få benzinafgiften forhøjet. Også dengang var der tale om 10 øre. Som led i kriseforliget i foråret 1948 ændredes regeringsforslaget fuldstændig. De 10 øre,





der var foreslået, blev forhøjet til 13 øres ordinær benzinafgift. Pengene skulle overføres til vejfonden, og vægtafgiften gik fri for fordoblingen.

Benzinafgiften var nu på 47 øre, heraf 40 øre til vejformål, 2 til broer m.v. og fortsat »kun« 5 øre til statskassen.

Pengeforholdene blev ikke stabiliserede, og i september 1949 blev den danske krone sammen med en række vest-europæiske valutaer devalueret i forhold til dollar. Som følge heraf steg benzinenprisen med 6 øre pr. liter, og da Venstre og Det konservative Folkeparti ikke fandt det rimeligt, at landets omkostningsniveau belastedes yderligere, foreslog de to partier den ordinære afgift reduceret med 6 øre. Stillet overfor et folketingsflertal, måtte H. C. Hansen, hvor nødigt han end ville, gå med til, at afgiften nedsattes med 6 øre.

Den 9. september 1950 var der atter fare på færde. Finansminister *Kampmann* prøvede at få *tillægsafgiften* sat op med 5 øre, så der kunne komme penge i statskassen, men forsøget glippede.

Selv om det i første omgang var lykkedes at forhindre den dobbelte vægtafgift, havde H. C. Hansen ikke glemt sit forslag, der blev genfremsat både i februar og august 1950. Første gang som et 1-årigt tillæg, anden gang skulle tillæget strække sig over 2 finansår, men de borgerlige partier sagde nej.

Efter regeringsskiftet overtog fhv. finansminister *Thorvil Kristensen* tanken om den dobbelte vægtafgift, der gennemførtes som et led i et forlig om optagelse

af forsvarslån m.v. Det var i november 1950.

Fordoblingen af vægtafgiften stod ved magt til udgangen af marts 1954, hvor finansminister *Kampmann*, der helst havde set vægtafgiften indbringe uforandret beløb, måtte gå med til, at den ordinære vægtafgift derefter kun blev pålignet 50 pct.

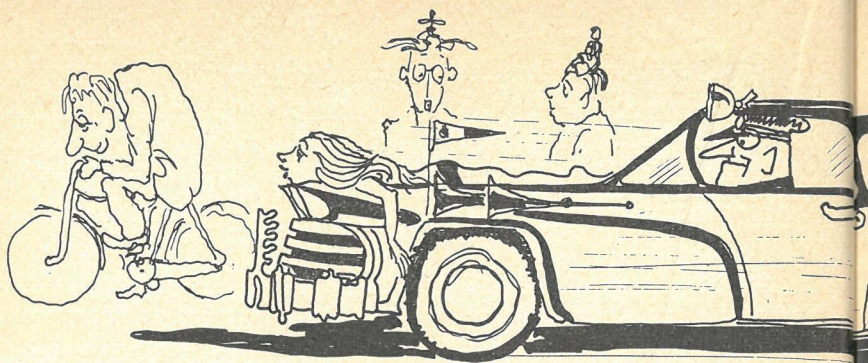
Samtidig med valutaforliget i 1950 under den borgerlige regering gennemførtes der en væsentlig forhøjelse af omsætningsafgiften, jfr. skemaet. Også på dette punkt havde H. C. Hansen forsøgt sig, men uden held.

Foruden disse diskrete motorskatter, måtte bilfolkene aflevere andre store summer i statskassen i forbindelse med deres kørsel. Dollarpræmieringen, der gennemførtes i august 1952, åbnede mulighed for større bilimport, men til stærkt forhøjet pris. Hvad bilkøbene har indbragt, er mærkeligt nok ikke gjort op, men tallet skønnes at ligge på en ca. 400 mill. kr. Dertil kommer loven om salg af brugte biler. For at få indkøbstilladelse forpligtede man sig til at sælge sin gamle vogn. En del af det indkomne beløb tilfaldt vejfonden og har i alt indbragt en snes mill. kr.

### Syv fede år og syv magre

Allerede i 1933 blev man klar over, at udviklingen nødvendiggjorde nye lovegler på motorbeskatningens område, men nogen radikal ændring gennemførtes ikke. Efter den anden verdenskrig var problemerne blevet endnu mere påtræn-





gende, og den 24. marts 1947 nedsatte finansministeren en kommission, hvis opgave det blev at forberede en revision af lovgivningen om motorafgifterne og finansieringen af vejudgifterne. Først den 21. maj 1954 kunne kommissionen afgive sine to meget vægtige betænkninger.

I de mellemliggende 7 år havde de forskellige finansministre øget motorafgifterne meget væsentligt. Det havde været fede år for statskassen og vejfonden.

Nu foreslog motorkommissionen, at hele lovgivningen skulle lægges om. Det bærende princip måtte efter kommissionens opfattelse være, *at motorfærdslen skal betale de udgifter, den medfører, men heller ikke mere.*

Der var endvidere flertal for, at *motorafgifterne i deres helhed bør komme landets vejvæsen til gode.*

Dette flertal bestod bl.a. af de politiske repræsentanter for Venstre, Det konservative Folkeparti, Det radikale Venstre og Retsforbundet — altså en klar majoritet i Folketinget. At de socialdemokratiske kommissionsmedlemmer mente, at vejpengene skulle gå over statskassen, burde ingen politisk betydning have.

Kommissionen foreslog videre, at da det måtte forudses, at den fremtidige nødvendige, årlige tilgang til vejfonden måtte sættes til mellem 350 og 400 mill. kr., skulle motorafgifterne afpasses efter disse beløb.

I konsekvens heraf foreslog kommissionen, at benzinafgiften fastsattes til 21 øre pr. liter, at omsætningsafgiften skulle gøres proportional, og at vægtafgiften

skulle opkræves af køretøjets bruttovægt samt være progressiv med stigende vægt. Vægtafgift og benzinafgift skulle indbringe nogenlunde lige store beløb.

Der var naturligvis ikke udelte tilfredshed med kommissionsforslaget, men der var dog enighed om, at i forhold til det eksisterende system var der tale om en væsentlig forbedring. Der var således begrundet håb om, at de tyngende afgifter kunne lettes.

Men finansminister Kampmann var ikke tilfreds med at skulle have magre år.

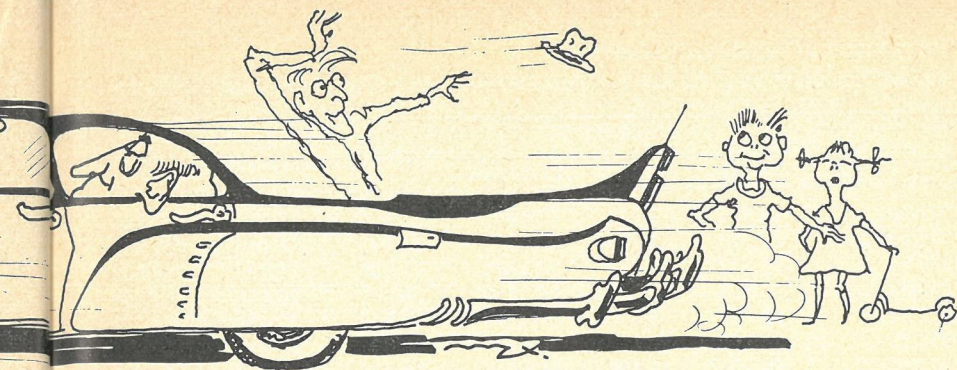
### Afvisning fra alle sider

Det plejer at være sædvane, at en så næsten enstemmig kommissionsindstilling, som der her var tale om, bliver til lov — eller, hvis regeringen møder modstand i et forslag, da at henvise til kommissionsbetænkningerne, men det agtede finansminister Kampmann ikke.

Selv efter, at kommissionen havde afsluttet sit arbejde, fremsatte finansministeren i Folketinget forslag om en *til-lægsafgift* (der altså skulle tilfalde statskassen) på benzin på 15 øre, og ved forliget mellem Socialdemokratiet, Det radikale Venstre og Thorkil Kristensen den 15. marts 1955, blev dette forslag lov. I stedet for de foreslåede 21 øre, var benzinafgiften nu oppe på 56 øre — *og er det stadig.*

Op den 7. februar 1956 fremsatte finansministeren så sit motorlovskompleks, som burde være bygget på kommissionsbetænkningen, men afveg på afgørende punkter herfra.





*Er det luksus, hvis en minister bruger ministerbilen, når der er glimrende togforbindelse?*

Ikke alene var benzinafgiften kun foreslået nedsat til 51 øre, men vægtafgiften var forhøjet, ligesom der ikke var tale om en begyndende afvikling af omsætningsafgiften. Det værste brud mod kommissionen var dog, at afgiftsprovenuet ikke skulle tilfalde vejfonden, men statskassen. Tanken var, at regeringen kunne administrere pengene efter eget skøn.

Reelt byggede regeringsforslaget på den forudsætning, at et motorkøretøj er et ganske almindelige skatteobjekt, og at en bil er et luksuskøretøj.

Venstre og Det konservative Folkeparti afviste, og den nuværende radikale landbrugsminister Skytte udtalte: *Mit partis principielle stilling til motorafgifterne er, at de beløb, der kommer ind, skal bruges til vejnet. Knud Tholstrup fra regeringspartiet Retsforbundet sagde, at under alle omstændigheder må omsætningsafgiften bort. Det kunne bl.a. ske gennem en gradvis afvikling.*

Men hvad skete?

Finansministeren fik komplekset tilbage, bogstavelig talt i hovedet, og alligevel lykkedes det ham ved loven af 6. juli 1957 at få både de Radikale og Retsforbundet med til at lade dollarpræmieringen gå ind som en fast omsætningsafgift, jfr. skemaet. Endvidere har han fået den halve vægtafgift gjort permanent, og får sikkert den særskilte benzinafgift til broer gjort permanent. *Det er jo tendensen for midlertidige love.*

Det blev ikke magre år for finansministeren, men for bilisterne, der ikke i de 7 år fra 1954 skal vente sig væsentlige lem-

pelser. Den nuværende regering kan sidde til 1961.

### Vejmilliarderne

En så hårdhændet beskatning er utænkelig overfor et erhverv, og bilkørsel regnes ikke for et sådant af politikerne, selv om det i motorkommissionen slås fast, at en persons vogns årlige benzinafgift andrager 20 kr. for hver øres afgift på benzinen. Der fables stadig om luksuskørsel, selv om det endnu ikke er defineret, hvad der forstås ved begrebet.

*Er det f.eks. luksus, hvis en minister bruger ministerbilen til at komme til et møde i en by, hvortil der er glimrende togforbindelse?*

Hvor meget den øgede beskatning har betydet, fremgår af denne udregning:

En lille bil (ca. 30 hk) kunne i 1949 køre 10.000 km for en årlig udgift på 3296 kr. og 20.000 km for 4900 kr. I 1957 var de tilsvarende tal for samme kørsel 4664 kr. og 6394 kr.

Det er en stigning på henholdsvis 1368 kr. og 1494 kr. — penge, der i det væsentlige er en ekstra beskatning.

Og hvad er disse penge så gået til?

Pr. 31. marts 1948 var der 54,3 millioner i vejfonden. Når vi går ind i det nye finansår, vil der være omkring 2 milliarder i denne fiktive fond. Det er endda kun en del af overskuddet for staten på bilismens bekostning.

Et citat fra motorkommissionen:

Den almindelige opfattelse i kommissionen har været, at afgifterne til vejformål bør opkræves med et beløb,



## Provenuet af motorafgifterne

Siden finansåret 1947/48 har motorafgifterne indbragt følgende beløb i 1000 kr.

|               | Benzinafgift |           |               | Vægtafgift | Omsætningsafgift | I alt     |
|---------------|--------------|-----------|---------------|------------|------------------|-----------|
|               | til staten   | til broer | til vejformål |            |                  |           |
| 1947/48 ..... | 18.309       | 7.324     | 98.863        | 33.560     | 11.132           | 169.188   |
| 1948/49 ..... | 20.750       | 8.300     | 150.273       | 36.375     | 8.913            | 224.611   |
| 1949/50 ..... | 21.322       | 8.530     | 170.318       | 41.069     | 14.795           | 256.034   |
| 1950/51 ..... | 24.582       | 9.832     | 167.158       | 59.361     | 26.460           | 287.393   |
| 1951/52 ..... | 24.499       | 9.800     | 166.596       | 65.806     | 30.451           | 297.152   |
| 1952/53 ..... | 25.767       | 10.307    | 175.217       | 67.588     | 64.018           | 342.897   |
| 1953/54 ..... | 28.520       | 11.408    | 193.936       | 78.777     | 139.314          | 451.955   |
| 1954/55 ..... | 31.845       | 12.738    | 216.547       | 80.454     | 170.177          | 511.761   |
| 1955/56 ..... | 112.156      | 13.120    | 223.057       | 103.327    | 117.821          | 569.481   |
| 1956/57 ..... | 148.255      | 14.826    | 252.033       | 114.176    | 131.275          | 660.565   |
| 1957/58 ..... | 140.000      | 14.000    | 238.000       | 110.500    | 120.000          | 622.500   |
| 1958/59 ..... | 140.000      | 14.000    | 238.000       | 126.500    | 285.000          | 803.500   |
|               | 736.005      | 134.185   | 2.289.998     | 917.493    | 1.119.356        | 5.197.037 |

Tallene for 1957/58 er de budgetterede og for 1958/59 de foreslåede.

## Udviklingen i omsætningsafgiften for personkøretøjer<sup>1</sup>

| Afgifts-<br>pligtig værdi | 1/2—24  | 20/12—24 | 3/7—43   | 19/11—50 | 13/6—56   | 6/7—57 <sup>2</sup> |
|---------------------------|---------|----------|----------|----------|-----------|---------------------|
| under 2.000 kr.           | 15%     | 15%      | 20%      | 25%      | 70%       |                     |
| 2.000 —                   | 300 kr. | 300 kr.  | 400 kr.  | 500 kr.  | 1400 kr.  |                     |
| 5.000 kr.                 | + 20%   | + 20%    | + 30%    | + 40%    | + 85%     |                     |
| 5.000 —                   | 900 kr. | 900 kr.  | 1300 kr. | 1700 kr. | 3950 kr.  |                     |
| 10.000 kr.                | + 25%   | + 25%    | + 40%    | + 50%    | + 95%     |                     |
| 10.000 —                  | }       | 2150 kr. | 3300 kr. | 4200 kr. | 8700 kr.  |                     |
| 15.000 kr.                |         | + 30%    | + 50%    | + 60%    | + 105%    |                     |
| over                      |         | 2150 kr. | 3300 kr. | 4200 kr. | 8700 kr.  |                     |
| 15.000 kr.                | + 30%   | 3650 kr. | 5800 kr. | 7200 kr. | 13950 kr. |                     |
|                           |         | + 40%    | + 60%    | + 75%    | + 130%    |                     |

At afgiften f.eks. for intervallet 2000—5000 kr. er angivet til 300 kr. + 20 %, skal forstås således, at afgiften udgør 300 kr. af 2000 kr. og 20 % af resten.

<sup>1</sup>) Eksklusive droscher, hyrevogne og turistbiler, for hvilke der gælder andre regler.

<sup>2</sup>) Den gældende afgiftsskala for almindelige personkøretøjer *finder kun anvendelse indtil udgangen af 1957*. I 1958 reduceres afgiften med 5 % af den del af den afgiftspligtige værdi, der ikke overstiger 2000 kr. I de følgende 4 år reduceres afgiften tilsvarende med 10 % årlig.

**der svarer til de vejudgifter, motor-  
kørlsen giver anledning til.**

Behøver der siges mere?

## Kun en trediedel til vejformål

Til de 660.565.000 kr., motorafgifter-  
ne indbragte i finansåret 1956/57, skal

lægges told m.v. i forbindelse med biler  
o. lign., således at de samlede motoraf-  
gifter indbragte ca. 800 mill. kr. Heraf er  
anvendt til faktiske vejarbejder (bl.a.  
med hakke og skovl) ca. 257 mill. kr.  
Det er ikke engang en trediedel af mo-  
torafgifterne. Resten er derfor en direkte



skat på kørsel. Beløbet har samme størrelsesorden som samtlige afgifter i forbindelse med statens folkeforsikring, der dækker sygekasser, invalide- og folkepension.

Skulle man tænke sig, at motorkommissionens forslag om vejjudgifter på omkring 350-400 mill. kr. blev fulgt, kunne man med det samme afvikle både omsætningsafgiften og benzinafgiften til stat og broer og en del af den almindelige benzinafgift\*).

Der er derfor ingen saglig begrundelse for ikke at følge motorkommissionens forslag fuldt ud.

\*) Det ville vel heller ikke være et urimeligt krav, om de 2 milliarder i vejfonden forrentedes, f. eks. med 5 pct. Det ville give 100 mill. kr. Regnestykket bliver da:

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| Forretning .....   | 100 mill. kr. |
| Vægtafgift .....   | 114 mill. kr. |
| Benzinafgift ..... | 147 mill. kr. |

Ialt ... 361 mill. kr.

Benzinafgiften er her beregnet til 21 øre pr. liter.

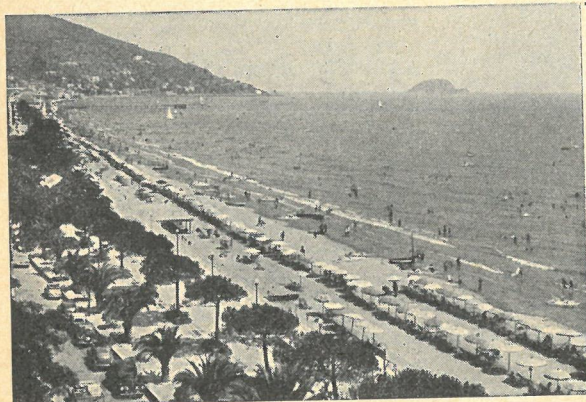
Jo, staten har ikke råd til at undvære motorafgifterne. Forbruget vil stige, og valutaen belastes. Jamen, fire partier, der har 99 af Folketingets 179 mandater, giver i betænkningen tilsagn om at medvirke til kommissionsforslaget.

Det må de jo have glemt, selv om det kun er 4 år siden.

## Tilføjelse til

### »Private notater« om Fiat 500

Siden vi foretog vore prøvekørsler med Fiat 500, er der indført forskellige ændringer af motor og udstyr, som vi ikke nåede at bemærke under omtalen i sidste nummer. Den prøvekørte vogn var af den oprindelige type og havde en motor på 13 hk. Motoreffekten er nu øget til 15 hk, og der er desuden indført en særlig luksusmodel med rullevinduer, vippearmskontakter på ratstammen til lys- og blinklysbetjening, hynde til siddepladser i bagvognen m.m.



#### Idealklima

Fremragende badestrana

Bademuligheder:

marts til oktober

Sand- og solbade

Smukke spadsereture

Talrige udflugter

Fiske- og rosport

Tennisklub med 8 baner

Moderne hoteller, pensioner,

villaer og lejligheder

alle prislæg

# ALASSIO

RIVIERA DEI FIORI

Blomsternes by

Oplysninger:

Azienda Soggiorno

Alassio



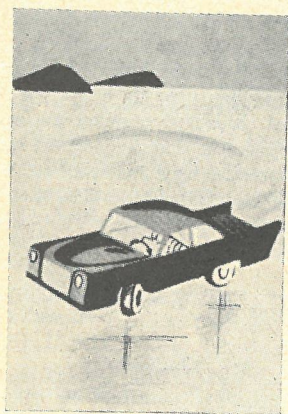


# FRA FÆRDSSELS FRONTEN

VED MR. SPOTLIGHT

## Svensk vinterkørsel

Den svenske søsterorganisation til vort eget færdselssikkerhedsråd har udsendt en lille folder med 12 råd om vinterkørsel for bilister. Der opfordres bl.a. til at sætte sikkerhedssele i bilen, og der gøres opmærksom på, at sne og is skal skrubes af ruderne, før kørslen begynder, og at kikhuller ikke er tilstrækkelige.



Det anbefales at starte i andet gear, hvis underlaget er glat, og der gøres opmærksom på, at man skal træde på koblingspedalen så kort som muligt ved manøvrer under kørslen.

Man skal i tilfælde af udskridning holde sig væk fra bremse og koblingspedal og blot styre vognen til samme side, som vognens bagende skrider til mod.

## Blænd også ned for ham foran

Et af vore medlemmer beder os gøre opmærksom på, at det hører med til *gentlemanlike* opførsel på landevejen at blænde ned for de langsommere biler, man når op bag ved, så snart man kommer så tæt på dem, at det lange lys kan ramme deres bagspejl. Det er en høflighed, som det kan være fristende at glemme, når man har travlt, men man bør ikke glemme den, for det kan være lige så generende at blive blændet bagfra gennem spejlet som at få en modkørende vogns lange lys lige i øjnene.

## Hævnerrig

hedder overskriften på et causeri om overhaling af *Per A.* i »Berlingske Aftenavis«. Der står i causeriet, at det er deprimerende at iagttage den mærkelige hævn, der skal tages over manden, som har overhalet og måske har været nødt til at bruge hornet eller blinke med lygterne for at skaffe sig plads til overhalingen: — »Masset af mennesker føler noget nedværdigende i at blive overhalet!

*De sidder dér og kører, som de har lyst til — og lov til — men så kommer en anden bagfra og vil udenom. Og en mærkelig forandring sker pludseligt, og helt umotiveret, med den ellers så fredelige bilist. Han vil ikke flytte sig. Hvilket allerede er forkert — for han skulle for længe siden være kørt ind i højre side af vejen. Men han kører altså midt på den, og manden bagved blinker en gang med sit lange lys eller giver et trut for at fortælle, at nu kommer han, og han vil gerne udenom. Fordi han har lidt mere travlt, eller fordi hans temperament nu byder ham at køre lidt hurtigere end ham foran. Det er i hvert fald en privatsag.*

Men pokker om manden foran betragter det som en privatsag. Når han endelig får flyttet sig efter mere trutten og blinken fra ham bagved — så er han ikke færdig med det. Næ, så skal han selv demonstrere med sit horn og sine lygter, gebærder og alt, hvad der tørvigt for nogle danske er uløseligt forbundet med at køre bil. Af en eller anden mærkelig grund — her er noget psykisk — føler han sig overvundet, og han tøster efter hævn.

*Jamen, er det ikke forfærdeligt?»*

Vi har gjort samme triste erfaringer, men kan på grundlag af vore prøvekørsler med mange forskellige vogne føje yderligere et par interessante iagttagelser til. Det er nemlig åbenbart af afgørende betydning, hvilken vogn, den overhalende part sidder i. Vi har aldrig nogen sinde besværet med at overhale nogen, når vi kører hurtigt i en lille vogn, der er kendt for at have en lav top-hastighed — f.eks. en Citroën 2CV eller Fiat 500. Alle flytter sig gerne, når først de har opdaget, at der kun ligger en pusling bag — både folk, som kun kører ubetydeligt langsommere end én selv, og dem, der kører promenadekørsel. Det går ingens ære for nær at blive overhalet af en lille vogn, som man let kan smutte fra. Vanskelighederne dukker op, når vi kører alminde-



lige mindre vogne på 800—1200 cc. Så er det åbenbart specielt ejere af lignende eller lidt større vogne i halvanden liter klassen, som er sårbare.

Værst er det, når man kører i en meget hurtig, sportslig vogn. Da breder ulysten til at flytte sig som en epidemi foran ens køler. Da møder man den fornærmede mand i alle slags biler undtagen de allermindste, der er vant til at lade sig passere med naturlig venlighed.

## Byernes gadebelysning for uensartet

I et af de sidstudkomne numre af Lysteknisk Selskabs medlemsblad »Lampetten« skriver selskabets daglige leder, civilingeniør Ib Ovesen, på grundlag af erfaringerne fra en rundtur i en række danske byer med gadebelysningsstudier for øje, at det af hensyn til sikkerheden er absolut nødvendigt, at vi her i landet tager belysningen af vejene op til behandling og får skabt nye forskrifter for, hvorledes belysningsanlæggene udføres, samt at der af offentlige midler afsættes penge til formålet.

Der gøres opmærksom på, at det er urationelt, at hver enkelt kommunes teknikere skal gøre deres egne erfaringer på dette område, og at det mange steder er ret tilfældigt, hvorledes vej-belysningen indrettes. De bevilgende myndigheder kan tilmed stille sig i vejen for gennemførelsen af gode forslag. Forholdene er i dag således, at hver kommune selv bestemmer, hvor lidt eller hvor meget der skal ofres på gadebelysningen, og hvordan den skal være. Resultatet er, at den motorkørende, der på sin vej skal passere flere byer, stadig må vænne øjet til nye belysningsformer og måske endog på en enkelt gade- eller vejstrækning kommer ud for skiftende belysningsformer.

Artiklen sigter på forholdene i provinsbyerne, men kunne meget vel inkludere København, der flere steder kan opvise en meget utilfredsstillende dårlig gadebelysning.

## Vis hensyn — sprøjt ikke

Det er sjap- og søletid — i hvert fald, da dette skrives — og vi erindrer om, at det ikke alene er forbudt, men også hensynsløst at køre forbi cyklister og fodgængere på en sådan måde, at man senere en sø af grumset vand over deres ben. Det

er måske ikke nødvendigt at sige det her, men alligevel ...

## »Kend Deres plads i trafikken« — nu koster det penge ikke at kende den

Rådet for Større Færdselssikkerhed har som bekendt indledt et helt nyt samarbejde med politiet, hvorefter politiet skal følge rådets kampagner op med at gribe ind overfor de forseelser, som kampagnerne rettes imod. Den første kampagne af denne art er allerede i fuld sving, og politiet skal allerede efter den 21. februar være begyndt at dele bøder ud til trafikanter, der placerer sig forkert. De mange snefald har forsinket den første venlige del af kampagnens program-mæssige gennemførelse, og der vil måske endnu nogle dage blive taget lempeligt på fejlplaceringer i trafikken. Men det er i hvert fald i sidste øjeblik at orientere sig om placeringsreglerne *nu*, hvis man ikke allerede kender dem — og ingen bør være i tvivl om, at de *skal* overholdes.

Rådets brochure om korrekt placering findes vedlagt i dette nummer af »Auto«.

## Engelsk plakater i Danmark

Rådet for Større Færdselssikkerhed samarbejder som bekendt med lignende institutioner i andre lande, og rådet udsender nu som et af de praktiske resultater af dette samarbejde en engelsk plakater, som skal illustrere faren ved at køre i beruset tilstand. Plakaten er tekstløs og virker udelukkende illustrativ.

Der agtes i fremtiden udvekslet plakater og film mellem de forskellige landes færdselssikkerheds-organisationer, når sprog vanskeligheder ikke forhindrer det.

## Rettelse

Der blev beklageligvis i sidste nummer af »Auto« opgivet forkert pris på ekstrabeslag til K.D.A.K.s sikkerhedssele (anvendes ved montering i vogne, hvis sæder ikke muliggør normal fastgøring). Den rigtige pris er kr. 7,50.



Indr. varemærke

AUTOMOBILFJEDRE - KOFANGERE  
OPRETNING AF CHASSIS'ER  
SØBORG VOGNFJEDERFABRIK

Indeh. Brdr. Christensen

Vangedevej 235

Tlf. Søborg \*7601



# Pladsreservering STOREBÆLT



## **- til overførsel i påsken 1958**

Reservering for overførsel af motorkøretøjer i tidsrummet 2.-8. april 1958 (onsdag før påske til tirsdag efter påske) kan kun foretages mod samtidig løsning eller forevisning af allerede løst billet for køretøjet.

Sker afbestilling senest 2 dage før overfartsdagen, tilbagebetales billetprisen med fradrag af 5 kr pr. reservering. Ved senere afbestilling fortabes et beløb svarende til betalingen for en overførsel af køretøjet.

## **- til overførsel fra og med den 1. juni 1958**

For reserveringer til overførsel fra og med den 1. juni forhøjes det hidtidige depositum på 5 kr til 10 kr samtidig med, at der indføres bestemmelser om tilbagebetaling af 5 kr ved afbestilling inden en vis frist.

Denne forhøjelse af depositum omfatter også reserveringer til overførsel på Kalundborg-Århus og Fåborg-Mommark overfarterne.

**Generaldirektoratet for Danske Statsbaner**  
**februar 1958**



Foroven: Dauphinen, som vandt Monte-Carlo rallyet, på islagt vej i Frankrig.

For neden: Ruten for den meget omtalte specialprøve på 1055 km.

# Sporten

## Fin dansk Monte-Carlo præstation

Monte-Carlo rallyet er det eneste internationale storløb, som passerer Danmark, og det indtager derfor en ganske særlig stilling i bilsport-intereserede danskeres bevidsthed. Det har også altid været populært hos de danske sportskørere, af hvilke mange har deltaget år efter år. Hidtil har de danske køreere kun været nær ved at placere sig, men i år lykkedes det endelig en af vore mest ivrige Monte-Carlo-kørere at komme med på vinderlisten. Robert Nellemann har ofte udtalt ønsket om at måtte få rigtig dårligt føre, fordi det er hans speciale at køre på glatte veje. I år fik han de glatte veje, og i år vandt han sammen med sin andenkører, Mogens Skarring, den store klasse for serieproducerede personvogne på over 2000 cc i sin Ford Zodiac. De to dygtige danske køreere blev nr. 10 i det samlede resultat og nr. 16 i den 1055 km lange specialprøve i de franske alper. Kun 38 køreere fuldførte rallyet inklusive specialprøven. Resten af de over 300 startende blev elimineret af sne, is og tåge, som netop i de dage hærgede hele Europa.

Det er anden gang indenfor et år, at danske køreere har vist, at de kan klare sig i konkurrencen med de internationale elitekørere, idet Rud. Rottbøl Ørum (alias Peter Ørum) blev nr. 3 i sin klasse i det sidste meget krævende og anstrengende Liege-Rom-Liege rally i sin Mercedes Benz 300 SL med Robert Nellemann som andenkører. Denne placering var særlig fin, fordi Rottbøl Ørum klarede vognen igennem uden buler, mens næsten alle andre deltagere kom i mål med havarerede biler. Rottbøl Ørum deltog også i Monte-Carlo rallyet, men hans store Mercedes var for kraftig til kørsel under disse vilkår, og han måtte opgive.

Robert Nellemann og Mogens Skarring har af sportskammeraterne i Dansk Automobilsports

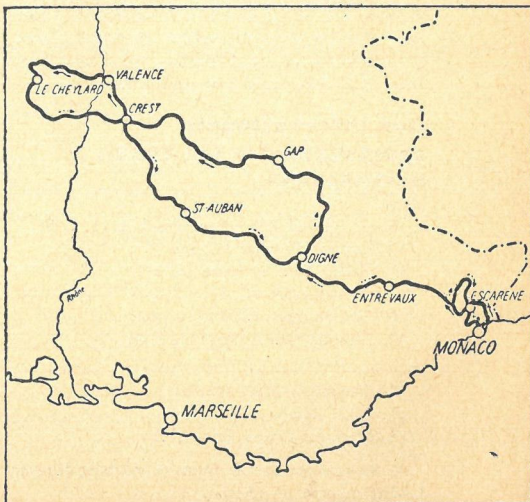


Union fået overrakt hver en smuk erindringsgave i sølv som en påskønnelse af deres smukke indsats i det rally, der kan betegnes som det hårdeste efter krigen.

Rallyet vandtes iøvrigt med en *tuned* Renault Dauphine af to franskmænd, og resultatlisten viser, at de små lette vogne gennemgående klarer sig meget fint under vanskelige forhold.

## Bremserne var helt i orden

Det er fejlagtigt blevet oplyst i en lang række dagblade, at Robert Nellemann skulle have kørt specialprøvens sidste 800 km med bremses, som var ude af funktion. Det er klart, at noget sådant overhovedet ikke ville kunne lade sig gøre, især ikke i forbindelse med krav om bestemte mini-





nimums- og maksimumshastigheders overholdelse og stop ved kontrolstederne. Der har i realiteten blot været det ganske ubetydelige i vejen med bremserne på Nellemanns vogn, at bremsevædsken var blevet overophedet, og at der som følge deraf var sluppet lidt luft ind i det hydrauliske system.

## Vinderliste fra Monte-Carlo rallyet

- De bedste placeringer i general-klassementet var:
1. Renault, 845 cc (G. Monraisse, J. Feret).
  2. Alfa Romeo, 1290 cc (A. Gacon, L. Borsa).
  3. D.K.W., 896 cc (L. Vold-Johansen, F. Kop-perud).
  4. Volvo, 1580 cc (W. Löffler, C. Johannson).
  5. Sunbeam, 1390 cc (P. Harper, R. Philips, P. Elbra).
  6. Triumph, 1991 cc (M. Gatsonides, M. Becquart).
  7. Alfa Romeo, 1290 cc (C. Spjuth, G. Anzil).
  8. Sunbeam, 1390 cc (H. Ziegler, J. Cots).
  9. Alfa Romeo, 1290 cc (J. Maurin, R. Nicol).
  10. Ford, 2553 cc (R. Nellemann, M. Skarring).

## K.D.A.K.s orienteringsløb i Aarhus

K.D.A.K.s filial i Aarhus arrangerede den 2. februar et åbent orienteringsløb for medlemmer af K.D.A.K. og automobilklubber under D.A.U. Der deltog 35 biler, og løbet blev en succes. Juniorklassen vandtes af *Aage Møller Nielsen*/H. Møller Nielsen fra K.D.A.K. med 7 strafpoints, mens anden og tredjepladserne besattes af medlemmer af Horsens Automobil og Motor Klub *K. Aase Jensen*/Vagn Frandsen og Chr. Olesen/*Erik Skov* med henholdsvis 18 og 19 strafpoints. Begynderklassen vandtes af *Palle Mogensen*/Kaj Werner, K.D.A.K., med 15 strafpoints, nr. 2 blev *Tage Petersen*/H. A. Mortensen, H.A.M.K., med 17 strafpoints og nr. 3 *Preben Lyhr*/Knud Randerup, K.D.A.K., med 106 strafpoints.

## Den internationale sportskalender for 1958<sup>1)</sup> Hastighedsløb

April.

- 5.—7. Grand Prix i Pau, Frankrig (1, 2, S).
7. Goodwood-løbet (C, S).
13. Grand Prix Syracuse (1, 2).
19. Aintree-løbet (C, S).
20. Sicilien-løbet (S, T).
27. Napolis Grand Prix (1, 2, S).

Maj.

4. Silverstone-løbet (C., S).
11. Mille Miglia (S).\*
18. Monacos Grand Prix (1).\*

<sup>1)</sup> Kalenderen for de første 3 måneder bragtes i sidste nummer af »Auto«.

26. Malborough-løbet.

30. Indianapolis-løbet (C).\*

Juni.

1. 1000 km løbet på Nürburgring (S, T).\*
8. Det nederlandske Grand Prix (1, S).\*
15. Le Mans 24-timers løb (S).\*
22. Belgiens Grand Prix (1).\*
29. eller 6. juli. Den franske automobilkubs Grand Prix.\*

Juli.

6. eller 29. juni. Portugals Grand Prix (1).\*
6. eller 29. juni. Mont Ventoux-løbet.
13. Suse-Mont-Cenis-løbet (S, T).
19. Royal Automobile Clubs engelske Grand Prix (1).\*
27. Montagnes Grand Prix i Freiburg i Tyskland.

August.

3. Tysklands Grand Prix (1, 2).
15. Gaisberg-løbet.
31. Ollon-Villars-løbet.

September.

7. Italiens Grand Prix (1).\*
13. Tourist Trophy (S).\*
20. Oulton Park-løbet (C, S).
21. Berlin-Avus Grand Prix (2, S, T).
28. Modenas Grand Prix (1, 2, S).
28. Mont-Parnas løbet i Grækenland.

Oktober.

5. Det australske Tourist Trophy.
6. Australiens Grand Prix.
26. Marokkos Grand Prix (1, 2).

November.

9. Venezuelas Grand Prix (S).\*
30. eller 7. december. Melbournes Grand Prix.
30. Bahama-løbet.

Tallene og bogstaverne i parentes efter løbsnavnene angiver, hvilke vogne løbet er åbent for. 1. står for store 2,5-liter ensædede formula 1 grand prix racere, 2. for de mindre 1,5-liter ensædede formula 2 grand prix racere, S for sportsvogne, C for alle racervogne uanset slagvolumen og T for standardvogne. Hvor der er anført to tal eller bogstaver, betyder det, at løbsarrangementet omfatter to afdelinger. De med \* betegnede løb tæller til verdensmesterskabet for kørere, og de med \*\* betegnede tæller til verdensmesterskabet for bilmærker.

## Pålidelighedsprøver

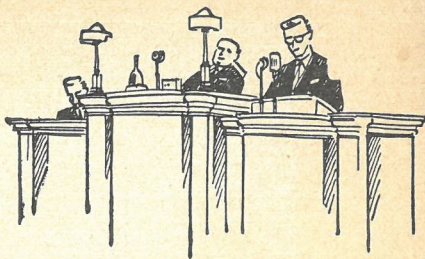
- 26.—30. april: Tulipan rally.
- 7.—11. maj: Akropolis rally.
- 15.—18. maj: Tyskland rally.
- Mellem 23. maj og 4. juni: Geneve rally.
- 9.—14. juni: Midnatssol-rally.
- 4.—12. juli: Alpeløb.
- 23.—27. juli: Adriater rally.
- 27.—31. august: Liège-Rome-Liège.
- 19.—22. september: Rally Viking.
- 23.—26. oktober: Rally Ibérique.



— på Tinge

## Den skarpe skillelinie på motorbeskatningens område

**Finansministeren erklærer, at vejfonden skal have sin del, men statskassen sin — Bortkørsel af sne og belysningsudgifter dækket af vejfonds-midler**



Finansminister *Kampmann* (s) har i folketinget fremsat en særdeles klar udtalelse om sine hensigter med motorbeskatningens provenu. Ministeren mener, at det ikke alene skal anvendes til fordel for motorkørselen, men også til udgifter, der er denne uvedkommende.

På foranledning af venstres og konserveratives ordførere erklærede finansministeren under debatten om det forslag, der går ud på at inkludere de to enøres-afgifter i den ordinære benzinskatt: »Disse partier mener, at alle motorafgifter skal gå til vejudgifter, mens jeg mener, at bare den del, der er nødvendig til dækning af vejudgifterne, skal gå dertil. Jeg har ikke noget imod, at en del går til til vejfonden, og at resten indgår i statskassen.«

### Den samlede revision

Ved tidligere lejligheder har oppositionen efterlyst forslag til en samlet revision af motorbeskatningen i lighed med, hvad folketinget fik forelagt de to foregående år. Spørgsmålet blev rejst påny under enøres-debatten, både af *Holmberg* (v) og *Ninn-Hansen* (k.f.). Venstres ordfører bemærkede, at det står for ham sådan, at finansministeren vil undgå en debat om en samlet revision, og den konserverative ordfører pegede på den utilfredshed, der råder over, at den ene afgift efter den anden gøres permanent, idet han stillede det direkte spørgsmål til *Kampmann*: »Vil ministeren give tilsagn om, at vi i det udvalg, der nedsættes, kan forhandle om alle spørgsmål vedrørende motorafgifterne, således at man kan behandle omsætningsafgift, vægtafgift og benzinafgift, og vil ministeren være indstillet på at revidere disse love?«

Finansministerens svar lød: »For det

første kan udvalget selvfølgelig forhandle herom, selv om jeg skulle sige nej, men dernæst kan jeg meddele, at jeg meget gerne deltager i en sådan forhandling.« — Udtalelsen blev dog modereret noget ved den tilføjelse, *Kampmann* gjorde, idet han sagde: »Jeg mener, at målet må være at få et skøn over, hvor meget der skal bruges til vejudgifter i årene fremover, og når vi er nået derhen, håber jeg, man kan blive enig om denne lovgivning og om, hvad der må ændres i dette lovforslag.«

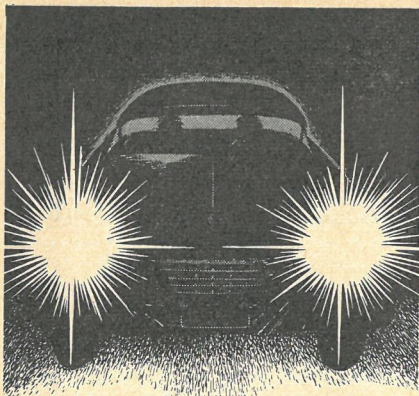
Den radikale ordfører *J. Kirkegaard* anbefalede enøres-forslaget, men gav udtryk for, at man ikke kan nedsætte motorafgifterne i den nuværende økonomiske situation. Retsforbundet, der plejer at være stærkt imod den form, motorbeskatningen har, deltog slet ikke i drøftelsen.

### Flere penge til veje ude i landet, færre til København

Alle partier er gået ind for en revision af loven om tilskud til de offentlige veje. Trafikminister *Kai Lindberg* (s) har med sit forslag tilsigtet at opnå en forenkling af den hidtil gældende lovgivning og har prøvet at gennemføre en bedre fordeling af vejmillionerne under hensyn til de opgaver, der skal løses. Fordelingsspørgsmålet blev dog ret stærkt debatteret, da forslaget var til første behandling i tinget.

Efter forslaget skal refusionsordningen ændres således, at det bliver kommunernes antal vejkilometer og indbyggerantal samt vejudgifter, der bliver afgørende for størrelsen af refusionsprocenten, og ikke som nu antallet af indregistrerede biler i området. Amtskommunerne får refusionsprocenten for anerkendte vejudgifter sat





# 16. INTERNATIONALE AUTOMOBIL UDSTILLING FORUM

KØBENHAVN 1958  
28.FEBR.-9.MARTS

Åbnes 28. februar kl. 16<sup>00</sup>

Øvrige dage kl. 10-22



## DEN KGL. LIVGARDES MUSIKKORPS

hver dag fra kl. 1530-1730  
og fra 1900-2200



ENTRÉ:

Voksne 3 kr. — børn 1,50 kr.



op fra 65 til 75 pct. under hensyn til den forøgede belastning af amtsvejene.

Der var nogen diskussion om, hvor meget der bør komme ind under refusionen, som ifølge forslaget også skal omfatte snerydning, grusning af veje, skilte og meget mere. Holmberg (v) mente, at det nok er for meget at medregne bortkørsel af sne næsten uden begrænsning, idet han bemærkede, at det måske er naturligt at nøjes med at refundere udgifter, som har virkelig *færdselsmæssig* betydning.

Den konservative *Asger Jensen* ønskede overvejet, om udgifter til belysningsanlæg bør medtages under refusionen, idet han henviste til, at belysning hører med til enhver vej inden for bebyggede områder.

*Heising* (s) og *Poul Claussen* (k. f.) ankede over, at refusionsordningen vil stille færre penge til rådighed for hovedstaden, selv om det er ubestrideligt, som *Heising* sagde, at den stigende motorisering skaber vældige færdselsproblemer her. Han tilføjede, at det ingenlunde alene er københavnske motorkøretøjer, der kører i hovedstaden, men også mange udenbys.

### Værre og værre vestpå

Fordelingen af tilskuddene til de offentlige veje gav den radikale *J. Kirkegaard* anledning til et hjertesuk over vejenes tilstand i de fattige vestjyske egne sammenlignet med andre landsdele. Han erklærede, at danske veje i almindelighed tåler sammenligning med andre landes, men sagde, at kommunevejene synes at være bedst i landets østlige egne, på øerne og i Østjylland, altså i den mere velhavende del af landet, men de bliver dårligere, jo længere vi kommer mod vest.

### Toldfrihed for dæk

Blandt de øvrige forslag, der har været til behandling, er et om toldlettelser for ialt 5 mill. kr. Det indeholder en bestemmelse om, at der indføres toldfrihed bl. a. for dæk til traktorer og lastbiler samt for visse smøreløser.

Forslaget har fået tilslutning fra alle partier.

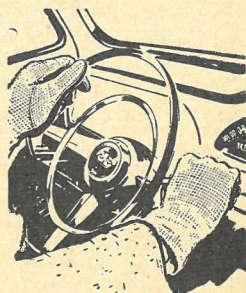


# ER DE EN *stabil* kører?

Det franske blad »Constellation« har bragt et skema, hvis besvarelse vil kunne give automobilkørere en ide om, hvorvidt de selv bør sidde bag et rat eller hellere lade konen køre. Vi aftrykker skemaet, som i hvert fald kan give anledning til en ganske fornøjelig selvransagelse, og som vel også virkelig giver sine fingerpeg med hensyn til, hvor egnet man er til at føre vogn — omend vi dog ikke vil anbefale vore læsere at stole altfor meget på et fint resultat eller blive altfor mistrøstige over et mindre pænt facit. Sådanne prøver har trods alt deres begrænsninger.

Bag hvert spørgsmål skriver man det tal, som svarer til et af fire mulige svar, således forstået, at:

- 1 = altid,
- 2 = ofte,
- 3 = undertiden, og
- 4 = aldrig.



Og her er spørgsmålene:

1. Har De det indtryk, at De ikke kan stole på Deres hukommelse? .....
2. Er der visse små erindringer, der irriterer Dem mere end de burde gøre? .....
3. Er De en af de naturer, der altid ønsker at skifte profession eller i almindelighed at »foretage en forandring«? .....
4. Har De tendens til at komme i karambolage med Deres omgivelser eller at råbe op, når De er »ude af flippen«? .....
5. Har De lagt mærke til, om De går og snakker højt med Dem selv? .....
6. Føler De ulyst ved at arbejde på hold med andre (det, man på engelsk kalder *team work*)? .....
7. Siger De sommetider i et øjebliks ophidselse noget, som De senere fortryder? .....
8. Bliver De utålmodig, hvis man lader Dem vente? .....
9. Har De svært ved at falde i søvn? .....
10. Har De forsøgt at bluffe og at omgå et forbud — f.eks. ved en eller anden offentlig foranstaltning, en vejspærring el.lign.? .....

Læg de tal sammen, som De har skrevet i rubrikken bag hvert af de ti spørgsmål.

Så har De svaret:

- |                             |                                                                                                                |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fra 32 til 40: <i>ug.</i>   | Der er ingen grund til, at De nogen sinde skulle blive indblandet i et færdselsuheld eller en ulykke.          |
| Fra 24 til 31: <i>mg.</i>   | Pas i hvert fald på.                                                                                           |
| Fra 18 til 23: <i>tg.</i>   | Forsigtig! Deres psykiske tilstand vil kunne sætte Deres sunde fornuft ud af spillet.                          |
| Fra 10 til 17: <i>Fare.</i> | Den yderste agtpågivenhed er <i>absolut</i> nødvendig. De er af den type, der ofte tager altfor store chancer. |





## BREVE fra medlemmerne

Indlæg under denne rubrik udtrykker ikke nødvendigvis  
redaktionens mening

### A propos kørsel i glat føre

Den senere tids diskussion om dette emne får mig til at fremkomme med nogle bemærkninger, idet jeg ikke kan forstå grundlaget for den af F.D.M. publicerede bremsemåde, at koble ud ved stødbremssning i glat føre.

Prøv nu at tage den rolige fornuft og dømmekraft i brug — den, der er så god brug for under kørsel i glat føre — og lad være med at anbefale komplicerede bevægelser, når een er det eneste, der i en vanskelig situation er nødvendig og giver det rigtige resultat.

»Man« anbefaler at træde koblingen ud under bremssning med stødbremse i glat føre. Fortæl mig så venligst, hvilket tryk der skal på fodspeerderen (gaspædalen), når koblingen atter lægges til. Jeg vil så gerne lære. Efter min erfaring vil en ubetydelighed for meget eller for lidt gas i koblingsøjeblikket kunne resultere i indledning af en skridning, der kan udvikle sig katastrofalt.

Nu har jeg kørt bil i 49 år, heraf de sidste 30 år med 40—50.000 km/år, sommer og vinter i al slags føre, i ind- og udland, — dog ikke Monte-Carlo-løb som Robert Nellemann m.fl. — og så tænke sig, at først nu er denne epokegørende opfindelse, »rigtig« bremssning i glat føre, gjort. Puh, ha.

Vi lever jo i en rationaliseringens tidsalder, men hvorfor så gå hen og lære os en metode, der 1) kræver 2 bevægelser i stedet for een — den forlængst kendte og benyttede, stødbremssning *uden* udkobling, 2) nedsætter styresikkerheden, hvilket ikke kan bortforklares, 3) skaber utryghed med hensyn til trykket på fodspeerderen i forhold til vognens hastighed, når koblingen atter lægges til og 4) er en bremsemåde, som ingen »har i blodet«, når forholdene kræver det.

Lær de motorkørende at bremse op, og ved kørsel at anvende fodspeerderen på rigtig måde som bremse, ved at slippe speederen og give den øvrige nødvendige bremssning ved afbrudte stød med bremsepædalen, men absolut uden at koble motoren ud, forinden farten, når der skal standses, er nede på en hastighed som almindelig gangart.

Den »nye« bremsemåde har jeg for mange år siden forsøgt, men er for lige så mange år siden ophørt med at anvende den, ligeså kender og benytter jeg stadig at give gas for at rette vognen op, og mange andre rutinemæssige manøvrer, men i disse dicipliner skal jeg vel vogte mig for at

holde kursus, idet faren for fejltagelser er for stor og let kan blive katastrofal for udøveren — og andre vejfarende. Til slut blot følgende: *Motoren bør aldrig kobles ud undtagen ved start, gearskiftning og standsning.*

Skab ikke forvirring på dette, for færdselssikkerheden så betydningsfulde område.

Emil Hansen, motorsagkyndig,  
Hadsund.

Svar: K.D.A.K. har allerede i sidste nummer af »Auto« givet udtryk for sin umiddelbare indstilling til den nye bremsemåde med udkobling. Klubben har siden på et møde i Rådet for større Færdselssikkerhed accepteret den som en god hovedregel for bilister, der er mindre fortrolige med kørsel i glat føre, men mener naturligvis iøvrigt, at man bør stræbe efter at opnå en mere fuldkommen beherskelse af sin vogn ved at lære sig bremssning efter de metoder, som de dygtigste bilister har erfarer er mest effektive. Vi henviser iøvrigt til artiklen om Katastrofe-bremssning i dette nummer af »Auto«.

Red.

### Middel mod dårlige sæder efterlyses

De har forbindelse med mange mennesker, der kører lange strækninger, bl.a. en del Rallykører.

Tror De ikke, der på grundlag af disse menneskers erfaringer kunne skrives en artikel, der kunne indeholde vejledning i at undgå fuldstændig invalidering af højre ben (og hos nogen tillige ryggen)? Desværre oftes der jo ikke på moderne biler noget på at finde frem til anatomisk korrekte sæder, og jeg ved, at jeg ikke er den eneste, der lider under det.

Jeg kører for tiden i en Chevrolet V8 1955, og denne bil er den 11., jeg har haft i løbet af knapt 10 år, alle udskiftninger på grund af siddestillingen. Chevroletten er den hidtil bedste, men altså ikke helt god.

Med venlig hilsen  
Chr. Hoffmann,  
Næstved.

Svar: »Autos« redaktion har i det sidste år eksperimenteret en del med forskellige løse ryglæn og puder, som skulle kunne afhjælpe manglerne ved de mange anatomisk forkerte bilsæder, som fabrikanterne byder os. Resultaterne af vore undersøgelser vil blive bragt i et af de forestående numre af »Auto«, og der vil desuden blive bragt en artikel om emnet i medicinsk belysning.



Disse artikler vil dog først og fremmest beskæftige sig med rygregionen, da rygsmerterne for de fleste bilister er det primære problem. Smerterne i højre ben hidrører hyppigt fra forkert valgt afstand til speederpedalen eller eventuelt en stram speederpedal, som kræver for stort tryk. Fysiurgen dr. med. K. Jespersen, overlæge på Militærhospitalet, udtalte sig i et interview i »Auto« nr. 1, 1957, om disse problemer i forbindelse med de kendte kuldesmerter, som ifølge overlæge Jespersens udsagn direkte skyldes muskelgigt, erhvervet ved forkert siddestilling eller anspændt holdning under kørslen. (Red.).

## I forbifarten...

Med det nye år har et nyt motorblad startet sin tilværelse under titlen »Scooter«. Det er beregnet som månedsblad for ejere af scootere, trehjule og minibiler og koster 75 øre pr. eksemplar. Det nye blad er nydeligt udstyret, og de første numre indeholder mange interessante artikler.



De franske Renault fabriker er bemærkelsesværdigt aktive, hvilket bl. a. fremgår af, at deres eksport udenfor de franske områder steg med 68,5 pct. i 1957 til ialt 91.058 vogne. Produktionen steg 22,7 pct. i samme år. Af Renaults

årsberetning fremgår endvidere, at 4CV nr. 900.000 og Dauphine nr. 200.000 forlod samlelinjerne i 1957. Fabrikationen af 4CV er iøvrigt faldet til fordel for den nye Dauphine, idet der fremstilledes 187.926 Dauphiner mod kun 71.068 4CV'er. Herhjemme er salget af 4CV dog stadig større end salget af Dauphinen, fordi den danske stats glubske afgifter skaber en forholdsvis stor prisdiffERENCE mellem de to vogne, mens differencen i andre lande er temmelig ubetydelig.

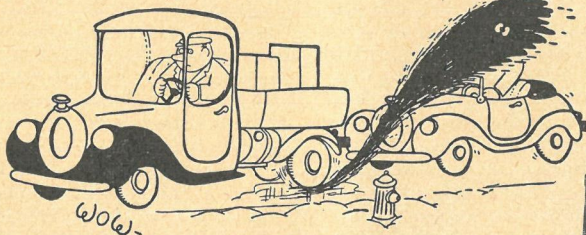


Ford i U.S.A. har taget en ny slags automobilfarver i brug, nemlig vandige emulsionsfarver uden opløsningsmidler af brandfarlig eller bedøvende art. Farvepartiklerne er opslemmet i vand og ikke i flygtige fortyndere som f.eks. nafta. Forbedringen anses af Ford for at være et betydeligt sikkerhedsmæssigt fremskridt indenfor denne industrigren.



Esso har ladet fremstille en fiks lille plasticting, som gør det let at huske, hvornår der næste gang skal skiftes olie eller smøres vogn. Der er anbragt 5 talruller i et hylster med gennemsnitlig rude, og talrullerne kan drejes hen til den ønskede kombination ved hjælp af en lille metalpind.

## Lige i synsfeltet



— men Rallye elektr. rudevasker klarer sagen. Et tryk på en knap, og den sender 2 kraftige vandstråler mod vindspejlet og skaber i forbindelse med viskeren straks fri udsigt.

**Rallye** er elektrisk drevet

**Rallye** har plasticus — derfor ingen frostsprængninger

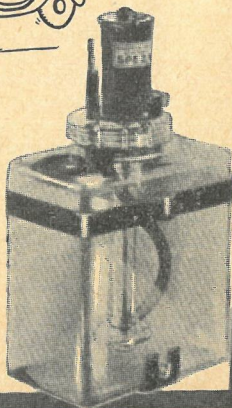
**Rallye**-beholderen rummer 1,3 l vand svarende til 50 afvaskninger

**Rallye** bruger kun 36 Watt

**Rallye** koster kr. 86,60 med 6 mm dyser

## RALLYE rudevasker

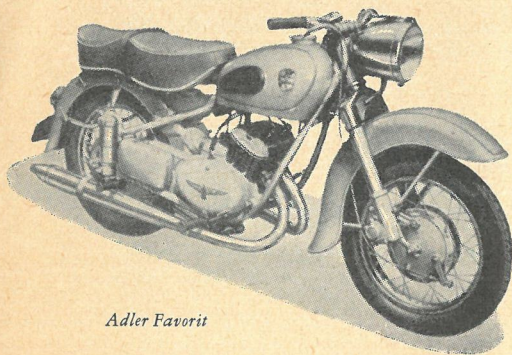
A/S MAGNETO, JAGTVEJ 155, KØBENHAVN N, ÆGIR 4601







# UNGDOMS afdelingen



Adler Favorit

## PRØVE-KOMMENTAR

af Objector

Jeg kørte ikke ud på en kvart-liters Adler motorcykle »Favorit«, fordi der her var tale om et splinternyt produkt, lige bragt på markedet efter præsentationen i moderlandet, men fordi Adleren er en maskine, der stadig spøger i interesseredes diskussioner — ind imellem talen om markedsfavouritterne NSU, BMW, BSA og hvad de nu hedder. Og Adleren spøger, fordi de forholdsvis få Adler-kørere i Danmark har ladet deres erfaringer gå videre, positive erfaringer. Sagt på en anden måde: Adler motorcyklen har ikke endnu nået at blive populær i Danmark, men den har dog skabt respekt om sig. Tales der endelig ondt om Adler, er argumentet den relativt store pris (efter sidste regulering koster MB 250 5.065 kr. foruden lev.).

Maskinen er sammen med sin søster med tunet og derfor lidt kraftigere motor et køretøj for den kræsne og fordringsfulde motorcyklist. Pladsforholdene tillader ikke nogen grundig teknisk gennemgang, fremhæves må dog plus i form af krumtaphus og gearkasse støbt ud i eet, koblingen er monteret direkte til krumtapsakslen, og karburatoren er indkapslet i selve motorblokken. På samtlige Adler modeller bemærker man i øvrigt fabrikens fremsynethed i form af en række elementer, der går igen, ikke alene synlige, men også i motor og transmissioner.

Køreegenskaberne domineredes af acceleration og god vejbeligenhed på vanskelige veje. Med en to-takts motor som drivkraft ryger denne stadig kun 250 cc-maskine med en tophastighed på små 120 km/t op på 100 km/t fra stående start på

bare 19 sekunder! Dette indebærer trafiksikkerhed (hurtige overhalinge m. v.) og høj gennemsnitsfart. På snoede veje kan Adleren tumles sikkert og med legende lethed under alle fornuftige hastigheder. Balancen er således uforlignelig, og styringen let. Under ganske enkelte forhold kunne svinggafflen bagtil være en fordel — den kommer på den næste importerede model. Bremserne er effektive, og cyklen kan tåle en knaldhård opbremsning såvel med een som to uden at tabe retningen eller reagere ubehageligt i affjedringen.

Start foregik ubesværet, trækvejen fra start (koldstart) ikke fuldkommen før efter ca. 1 minuts motorgang. Koblingens virke foregik fint, gearet gik udmærket ind, når først man har tilvænnet sig fodpedalen til gearskiftet.

Gav kørslen ikke anledning til væsentlig kritik, er der kun bagateller at sige udstyret på. Det forekommer i enhver henseende *færdigt* (hvilket desværre ikke er en selvfølge i dag) — lidt mindre chrom ville mindske solstrålernes refleks i kørens øjne, vinkelventiler ville gøre luftkontrollen af dækkene lettere, et støtteben foruden stativet kunne i visse situationer lette parkering.

Dog: Kritik i negativ retning af Adleren vedrører kun små ting. For det er virkelig en god maskine, den er sund, robust og så har man både udvendig og indvendig givet sig tid og anvendt nøjagtighed til at gøre den færdig.

**Hovedspecifikationer:** Luftkolet to-cylindret Adler to-takt motor. Slagvolumen 247 cc. Kompressionsforhold 5,7:1. Topeffekt 16 hk. Flerpladekobling i oliebad, 4-trins gearkasse i motorblok, adskillelig uden udtagelse af motoren. Frigearindikator. Bagskærmsende til at klappe op for hjulskift, midterstativ, stilbart styr, styrlås, speedometerhus i forlygten. Dækstørrelse 325 x 16". Vægt, køreklar 150 kg. Pris, kr. 5.065 excl. lev.

## Københavnsafdelingens orienteringsløb

den 25. januar havde samlet 19 deltagende vogne, der alle startede i begynderklassen. De tilmeldte køretøjer startede på trods af »London«-tåge og isglatte veje. Løbet udgik fra Jægerkroen på Køgevejen og blev kørt i området mellem Køge—Ringsted og Roskilde. Det var 120 km langt og blev vundet af hr. Per Thomsen, der havde sin forlovede, frk. Neel Bacher Nielsen som observatør, med 45 strafpoints. Nr. 2 blev Ole Gran Ja-

(fortsættes side 48)



## På rundtur i Forum

(fortsat fra side 23)

halvellijske bladfjedre. Styretojet er af kuglekredsløb-type. Vognene vejer ca. 1200 kg og har en venderadius på ca. 5,5 meter. Hjulene er 13 tommers.

General Motors viser som en kuriositet eksperimentvognen *Pontiac Club de Mer*, der også udstilledes i Paris sidste år, men som iøvrigt efterhånden er et par år gammel. De øvrige vogne på GMs udstilling er velkendte af enhver.

## STAND 9

Citroën DS 19, ID 19 og 2 CV, Panhard Dyna Z 12.

Der er ikke noget nyt på Citroëns stand ud fra en overfladisk betragtning for så vidt, som alle de udstillede vogne har været på markedet i længere tid fra et halvt til fire år. Men set i relation til automobillets konstruktive udvikling er det på den anden side ikke desto mindre på denne stand, man ser de fleste avancerede konstruktive ideer ført ud i seriefremstilling på een gang. *Citroën DS 19* og *Citroën 2 CV* er stadig de mest genialt

konstruerede biler på markedet indenfor deres respektive prisklasser, *ID 19* har mange af DS 19s kvaliteter kombineret med mere traditionelle Citroën-konstruktioner, og *Panhard Dyna* er verdens mest rummelige og ydedygtige 5—6 personers vogn i forhold til motorstørrelsen.

Det bør iøvrigt bemærkes, at Citroën fornylig har overtaget generalrepræsentationen af Dyna Panhard herhjemme og dermed fået udfyldt et prismæssigt stort gab mellem den lille 2CV og de store Citroën'er uden at svigte den konstruktive linje i programmet (Panhard'ens motor kan kort karakteriseres som en større udgave af Citroën 2CVs, og kraftoverføringen til vejbanen foregår via forhjulene).

## STAND 10

Austin Healey 100 Six, Austin A 35, A 55, A 95, A 105 og Austin Metropolitan 1500.

Alle Austins mellemstore og store personvogne har vundet påfaldende i elegance efter, at karosserierne er gjort lavere. Mange har sikkert allerede bemær-

*Olien med sikkerheds-reserve!*

NÅR  
MOTOREN SKAL PRÆSTERE  
DET HELT USÆDVANLIGE  
BRUGER MAN:

**Mobiloil  
Special**

- DEN HAR "DETTE EKSTRA  
NØDVENDIGE" DER SKAL TIL  
OG SÅ ER DEN ØKONOMISK!



**Mobil Oil Danmark A/s**



ket det, men det falder især i øjnene, når man ser vognene samlet på De forenede Automobilfabrikers stand. *Austin A 105* kan vist eksempelvis uden overdrivelse siges at være en af de smukkeste vogne indenfor sin klasse, og vi har selv haft lejlighed til at erfare, at den også er både meget hurtig og særdeles velkørende.

*Healey'en* er den eneste af Austin-vognene, der er ændret ved fornylig, idet den for kort tid siden har fået nogle ekstra hestekræfter, hvorefter den nu udvikler 117 hk. *Healey 100 Six* (som har en 6-cylindret motor, mens den oprindelige model var 4-cylindret) vil iøvrigt være ny for de fleste tilskuere. Den har to små ekstra sæder til børn bag de egentlige sæder, og kølgitteret er blevet amerikaniseret, hvilket desværre kun kan siges at skæmme vognen.

*Metropolitan* har indtil for få måneder siden været forbeholdt det amerikanske marked, men leveres nu også i Europa. Den er udstyret med en 1,5 liter BCM motor og er i udseende og indret-

ning beregnet på at appellere til amerikansk smag. Dens køreegenskaber kommer langt fra på højde med de øvrige Austin-vognes, da affjedringen først og fremmest er indrettet til at give blød kørsel.

## STAND 11

Alfa Romeo Giulietta Sprint, Giulietta Sprint Veloce, Giulietta Spider, Alfa Romeo 2000 og 1900 Super Sprint, Skoda 450 og 440, Go-liath 1100 coupe og 1100, Lloyd, Tatra 603.

Blandt de mange forskellige vogne på Erlas stand vil de smukke italienske Alfa Romeo modeller og den nye, meget særprægede czekiske Tatra 603 tildrage sig hovedparten af opmærksomheden. (Erla har fornylig overtaget generalrepræsentationen for Tatra.)

De fleste af Alfa Romeo-modellerne har tidligere været præsenteret for publikum herhjemme, men to er helt nye i

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S



*Super-Smpring med  
hel års olie*

**VISCO-STATIC**  
ENERGOL MOTOR OIL

Danmarks første multigrade olie er gennemprøvet af danske bilister. Enkel og effektiv — tynd selv ved den koldeste start — svær nok ved den højeste motortemperatur. Een kvalitet året rundt. Forbløffende let start uden chokermisbrug. Mere end fordobler perioden mellem hovedreparationerne. Formindsker Deres benzinforgbrug.

**Skift til  
VISCO-STATIC,  
så er de langt bedre kørende**



Danmark. Den ene er den nye *Alfa Romeo 2000*, som nu har afløst den hidtidige model 1900. Alfa 2000 har et ret kantet karossiri, som er tegnet af *Pinin Farina*, og er således karakterforskellig fra de øvrige Alfa-modeller, hvis linjer gennemgående er bløde. Motoren i Alfa 2000 er på 1975 cc, yder 105 hk og giver vognen en tophastighed på ca. 170 km/t. Den anden er en særlig hurtig udgave af Alfa Giulietta Sprint med betegnelsen *Veloce*. Denne vogn er fuldstændig suveræn i sin klasse og har ved flere lejligheder kunnet klare sig overfor væsentligt større vogne i løb. Motoren er på 1290 cc som i de andre Giulietta modeller, men har et kompressionsforhold på 9,5:1 og yder 90—100 hk ved 6000 o/m. *Veloce*'n har en garanteret tophastighed på 180 km/t, men veltilkørte og veltunede eksemplarer vides at kunne præstere omkring 200 km/t. *Veloce*'n adskiller sig i udseendet kun i ubetydelige detaljer fra den normale Sprint model.

*Tatra 603* er en af de mest interessante vogne på hele udstillingen, idet den i konstruktion og udseende adskiller sig meget kraftigt fra de sædvanlige store vogne, og det er første gang, der er lejlighed til at se den herhjemme. Tatraen er den største vogn på markedet med luftkølet hækmotor. Motoren har et slagvolumen på 2545 cc fordelt på 8 cylindre, der er anbragt i V-form. Boring og slaglængde er henholdsvis 75 og 72 mm (overkvadratisk), kompressionforholdet er 6,5:1, den maksimale effekt 100 hk ved 5000 o/m og det største drejningsmoment 16 kgm ved 3000 o/m. Gearkassen er firetrins. Alle fire hjul er uafhængigt affjedrede ved hjælp af skruefjedre.

Tatra'en er udpræget strømliniet at se til, og blandt dens mange karakteristiske træk kan nævnes, at de tre forlygter sidder bag et meget bredt fælles lytglas, der strækker sig over næsten hele forpartiets bredde. Akselafstanden er 2750 mm, sporvidden 1400 mm, længden 5065 mm, bredden 1910 mm, højden 1530 mm og egenvægten 1470 kg, og der er således tale om en temmelig stor vogn. Den frie højde er bemærkelsesværdig stor (20 cm),

hvilket kan hænge sammen med, at vognen i sit hjemland må kunne forcere ret dårlige veje. Tophastigheden opgives fra fabriken til at være ca. 170 km/t.

Erla har fornylig overtaget den danske generalrepræsentation for Skoda. Til nyhederne på Erlas stand hører derfor også den åbte to-sædede *Skoda 450*, som fabriken har givet sportsvognslinjer, men hvis krav på betegnelsen sportsvogn dog må anses for at være tvivlsom, da Skoda fabriken ganske savner de traditioner, der er betingelsen for at kunne skabe en ægte sportsvogn. Ydeevnen er også ret behersket, idt motoren kun er på 50 hk og skal trække en egenvægt på 900 kg, hvilket giver en vægt på 18 kg pr. hk (samme forhold som for almindelig 1,5 liter personvogn).

Der er også grund til på denne stand at bemærke *Goliath 1100 Coupe*, der ligeledes i Forum præsenteres for publikum for første gang. Der gælder for denne vogn lignende som for skoda 450's vedkommende, omend *Goliath*'ens maksimaleffekt på 63 hk ved 5000 o/m står i et bedre forhold til egenvægten, der i dette tilfælde er 860 kg.

## STAND 12

**Fiat 500, 600, 1100, 1200 Gran luce og Spider samt Venezia, Simca Aronde 1300 Elysee og Monthlery.**

Nordisk Fiats Stand er en smuk, harmonisk samling af små og mellemstore biler, der alle henvender sig til et bredt køber-publikum. *Fiat 500* ses her udstillet i sin nyeste udgave (se side 31), og det samme gælder *Fiat 1100* og *Simca Aronde*, der som bekendt begge fornylig er undergået mindre ændringer. De rigtige nyheder på standen indskrænker sig til *Fiat 1100 TV's* og *1100 TV spider's* afløser — modellerne *1200 Gran Luce* og *1200 Spider*, som begge for første gang præsenteres for det danske publikum ved denne lejlighed. *1200* modellernes motor har større boring end *1100 TV*'erne, slagvolumen 1221 cc, kompressionsforhold 8,5:1, og en maksimal effekt på 55 hk, som udvikles ved 5300 o/m. *Gran Luce* modellen adskiller sig i udseendet fra den normale *1100*



bl.a. ved en meget stor bagrude og en skarpere linjeføring. Nye detaljer hos Spideren er en mere sportslig, centralt placeret gearstang og drejelige sæder, som letter ind- og udstigning.

## STAND 14

Jaguar XK 150, Jaguar 3,4 liter, 2,4 liter og Mark VIII.

E. Sommers stand med de hurtige og lækre Jaguarer vil tiltrække alle med sans for kombineret fart og luksus. Den mest imponerende vogn på standen er på en måde 3,4 liter modellen, der med sin topfart på 200—210 km/t og glimrende køreegenskaber er verdens hurtigste fire-dørs personvogn. Det udstillede eksemplar er på alle fire hjul udstyret med skivebremser, der nu leveres som ekstra-udstyr til denne vogn, og som gør det muligt med fuld sikkerhed at udnytte 3,4 liter Jaguarens vældige kraft. Trådhjul leveres også som ekstraudstyr og er med til at understrege bilens sportslige karakter.

Også den nye XK 150 sportsvogn er udstillet med skivebremser. XK 150 er direkte efterfølger til XK 140, der igen var en videreudvikling af den oprindelige XK 120 model. XK 150 adskiller sig fra de tidligere modeller ved et rummeligere karosseri og lidt andre skærmlinjer, mens frontpartiet stort set er uændret. Den rummer fire mennesker, idet den er udstyret med to forholdsvis rummelige reservesæder, og den er i sin nuværende skikkelse mere en meget hurtig og luksuøs rejsevogn for to end en egentlig sportsvogn. Dette fremgår bl.a. af den forholdsvis høje egenvægt på 1360 kg. Motoren i XK 150 er identisk med 3,4 liter modellens og udvikler maksimalt 210 hk ved 5500 o/m. Der er næppe tvivl om, at XK 150 er den på eengang mest

luksuøse og hurtige bil på markedet i forhold til sin pris, som i virkeligheden er forbavsende lav.

De to andre vogne på E. Sommers stand er velkendte. Det bemærkes, at den store Jaguar nu kun leveres i luksusudgaven *Mark VIII*, idet fabriken ikke ser nogen grund til at fortsætte fremstillingen af den mindre luksuøse *Mark VII* model med samme tekniske specifikationer nu, da der eksisterer et større udvalg i grundmodeller.

Publikum har på E. Sommers stand lejlighed til at kikke nærmere på et af de nye skivebremsesystemer, som englænderne regner med som afløser af de hidtil kendte tromlebremse-systemer på alle kvalitetsbiler i løbet af få år. Der vises en Dunlop skivebremse monteret med trådhjul i en særlig montre. Den store fordel ved skivebremserne er, at de bevarer eller endog forøger deres effekt ved opvarmning gennem kraftig bremsning, mens tromlebremsernes effekt kan falde ganske betydeligt gennem opvarmning. Jaguar indførte allerede for seks år siden skivebremser på sine racervogne.

## STAND 17

Peugeot 403 Cabriolet og Berline, Peugeot 203.

Den nye *Peugeot 403 Cabriolet* på Ejnar Nielsens Eftf.'s stand hører til de mest raffinerede vogne på udstillingen, idet den vises med orangerød lakering og æggegul indtræk. Det er første gang, denne model ses i Danmark, hvor den på grund af omsætningsafgift og en forholdsvis høj grundpris er en udpræget entusiast-vogn. Dens tekniske specifikationer svarer nøje til den normale lukkede models. Peugeot har i år større interesse for det danske publikum end tidligere, da den franske fabrik har åbnet for en større eksport, hvorefter den danske importvirksomhed er virkelig leveringsdygtig, hvad den ellers ikke har været gennem nogle år. De bedre import-muligheder har iøvrigt medført en kraftig udbygning af forhandler- og service-organisationen herhjemme. Peugeot 403 har fornylig været omtalt under »Private notater« i »Auto«.





## STAND 18

### SAAB 93 B.

SAAB 93 B har som tidligere nævnt fået en ny dansk generalrepræsentant, ICI Motors, som hermed for første gang deltager i en personvognsudstilling i Forum. Prisen på det interessante produkt fra den svenske flyvemaskinefabrik ved Trollhättan, Svenska Aeroplan Aktiebolaget (der bl.a. er kendt for fremstilling af jetjagere til det svenske forsvar) er blevet sænket væsentlig fornylig, og SAAB 93 B har dermed fået betydeligt forbedrede muligheder på det danske marked. Vognen vil i næstkommende nummer af »Auto« blive omtalt under »Private Notater«.

## STAND 19

Mercedes-Benz 180, 180D, 219, 220S og 220S Cabriolet samt 190SL, DKW 1000 Coupe, F93 og F 94, Singer Gazelle, Hudson Rambler.

De fleste af vognene på Bohnsted-Petersens stand er velkendte af publikum. Den eneste helt nye vogn er en særlig udgave af DKW med coupe-karosseri. Motoren i denne vogn, DKW 1000 Coupe, er en videreudvikling af den normale trecylindrede totakts personvognsmotor og har gennem øget boring fået et slagvolumen på 980 cc. Den yder 50 hk

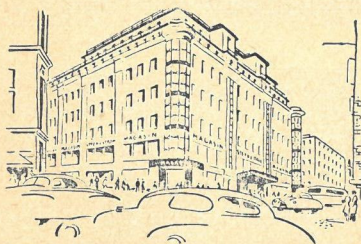
ved 4500 o/m. Ophængning, styretøj og den øvrige grundkonstruktion er i store træk identisk med personvognens.

Den engelske *Singer Gazelle Cabriolet* fra Rootes koncernen vil være ny for en stor del af publikum, da den på grund af sin forholdsvis høje pris kun har fået en meget begrænset udbredelse. Motoren er en fint forædlet Singer-konstruktion med overliggende knastaksel, mens resten af vognen i hovedtrækkene er identisk med Hillman, med hvilken den bl.a. har karosseri fælles.

*Hudson Rambler* er en 1958-model og følgerig ny herhjemme.

Blandt Mercedes-vognene bemærker man især en *Cabriolet 220S*, der ganske vist har været på markedet nogen tid, men er kun solgt i yderst få eksemplarer herhjemme, hvor den er meget dyr og åbenbart udkonkurreres af sin slægtning *190 SL*, der i højere grad appellerer til det publikum, som er interesseret i denne type vogne. *Mercedes 180's* motor har siden efteråret fået overliggende knastaksel og yder 74 SAE hk ved 4700 o/m. 220S leveres nu som tidligere nævnt med automatisk kobling som ekstraudstyr, og den udstillede cabriolet vises med dette udstyr.

Ved redaktionens slutning forelå oplysning om, at man kunne vente den nye 300SL Roadster, som har afløst 300SL coupeen, samt den nye 300 sedan hertil.



STEEN & STRØM

ALT PÅ EET STED ...

Besøg

**Oslo's eneste stormagasin**

43 velassorterede afdelinger

1ste klasses tesalon

Ligger midt i centrum

**KONGENSGATE 23 - OSLO**



## Lad tobakken være...

(fortsat fra side 28)

påvirkning af kulilte fra tobakkens og papirets ufuldstændige forbrænding og dels gennem nikotinen i tobakken. Cigarrygning er endnu farligere end cigaretrygning, idet der inhaleres større mængder kulilte og nikotin ved cigarrygning. Nikotinen indvirker på mørkesynsevnen ved at øge kroppens iltbehov og derved indirekte forstærke virkningen af kulilten.

## Ungdomsafdelingen

(fortsat fra side 42)

cobsen/H. Rasmussen med 72 strafpoints og nr. 3 Ole Bunk-Jensen/Geert Forum Petersen, der fik 75 strafpoints. Vinderne fik deres præmier overrakt ved klubaften den 20. februar.

## Orienteringsløb i marts

Såfremt justitsministeriet giver sin tilladelse, holder ungdomsafdelingen i København sit næste orienteringsløb lørdag den 29. marts. Løbet er en lukket konkurrence, og der køres kun i begynderklasse for biler og motorcykler. Nærmere meddelelse om startstedet og tidspunktet vil tilgå medlemmerne. Som meddelt i januar-nummeret af »Auto« har D.A.U. lempet reglerne om licens, således at medlemmer af en klub under D.A.U. kan deltage i indtil 2 orienteringsløb (lukkede konkurrencer) uden at være i besiddelse af licens. Det er vort håb, at så mange som muligt af vore medlemmer vil gøre brug af denne lempelse.

## I forbifarten...

Vi har til gennemsyn modtaget en svensk bog, som på halvandet hundrede sider under titlen »Hur jag får ut mest av min Opel« fortæller om Opel Rekords og Opel Kaptajns tekniske opbygning og indretning, hvordan man kører dem og passer dem, om tilbehør til vognene, hvad det koster at have en Opel, hvordan man køber en brugt Opel og lidt om Opel fabrikerne. Bogen omhandler 1957-modellerne og indeholder 64 illustrationer, som er udført af bl.a. General Motors Nordiske AB. Den er skrevet af Iva Maasing.



De fuldautomatiske transmissioner er blevet så populære i U.S.A., at den normale synchrone-gearkasse efterhånden er på retur. General Motors oplyser, at Cadillac nu udelukkende leveres med fuldautomatisk Hydramatic transmission, og at halvdelen af alle Chevrolet vogne, der ligger lavest i prisklasse, leveres med Powerglide. For Pontiacs, Oldsmobiles og Buicks vedkommende ligger procenten for helautomatiske transmissioner helt oppe på henholdsvis 92,3, 99 og 96 pct.



Salget af nye personbiler i Danmark var ifølge Erhvervenes Oplysningsråd ca. 121½ pct. større i 1957 end i 1956, idet det ialt androg 32.891 vogne mod 29.211 året i forvejen. Bilbranchen regner naturligvis med, at de pengesanerende foranstaltninger også vil ramme bilsalget, man forventer dog, at bilsalget i 1958 vil blive af omtrent samme størrelse som sidste år — evt. med et udsving indenfor 5—10 pct.

## INDHOLD

|                                                  |    |                                                  |        |
|--------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------|--------|
| Siden sidst .....                                | 5  | Tilføjelse til »Private notater« om Fiat 500 ... | 31     |
| Katastrofe-bremsning i glat føre .....           | 8  | Fra færdsels fronten .....                       | 32     |
| Pladsreservering på påske-færgerne .....         | 9  | Rettelse .....                                   | 33     |
| Meddelelser fra turistafdeling og rejsebureau .. | 11 | Sporten .....                                    | 35     |
| Lad tobakken være, når De kører i mørke ...      | 13 | — på Tinge .....                                 | 37     |
| Brug sikkerhedsbælter .....                      | 14 | Er De en stabil kører? .....                     | 39     |
| Politi og færdselspropaganda .....               | 15 | Breve fra medlemmerne .....                      | 40     |
| På rundtur i Forum .....                         | 16 | Ungdomsafdelingen .....                          | 42     |
| Utroligt men sandt: Bil-skatterne er steget ..   | 1  | I forbifarten .....                              | 41, 48 |
| 400 pct. siden 1948 .....                        | 24 |                                                  |        |

## AUTO

### OFFICIELT MEDLEMSBLAD FOR KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB

MEDLEM AF

FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

MEDLEM AF DANSK OPLAGSTÆLLING



Udgiver: Kongelig Dansk Automobil Klub. - Redaktør: Tage Schmidt, K.D.A.K., Nørre Farimagsgade 3-5, København K., Min. 6606, Lokal 19. - Annoncer: Forretningsfører S. Svane, K.D.A.K., Nørre Farimagsgade 3-5, København K., træffes bedst C. 4 el. C. 5757, Giro 73550. - Ekspedition: K.D.A.K., Nørre Farimagsgade 3-5, Min. 6606, Lokal 11. - Gengivelse af tekst og billeder fra »Auto« er kun tilladt med kildeangivelse.



---

***- kendt og  
anerkendt  
verden over***



- \* EXTRA  
BESKYTTELSE
- \* EXTRA  
ØKONOMI
- \* EXTRA  
KRAFT



# LUCAS

## KVALITETSUDSTYR



Se Lucas tvillingsæt og meget andet  
Lucas kvalitetsudstyr i FORUM stand nr. **35**

*For sikkerhed og sikker smag — Lucas for og Lucas bag*