

OFFICIELT
ORGAN FOR
KONGELIG
DANSK
AUTOMOBIL
KLUB



Auto

NR. 10 - OKTOBER 1958 - 64. ÅRGANG

ROVER

One of Britain's Fine Cars -



Generalrepræsentation
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
København · Odense

**ESSO EXTRA
MOTOR OIL**



*holder
øje
med
Deres
motor*



**siger
stop
til slid...**

Esso

med nye **BOSCH** tændrør

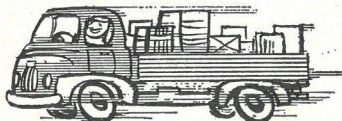
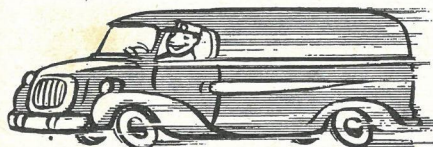


i motoren er De



med

GARANTI



godt kørende

**Det er gnisten,
der gi'r køreglæden -**

BOSCH tændrørs kraftige gnist giver motoren topydelse.

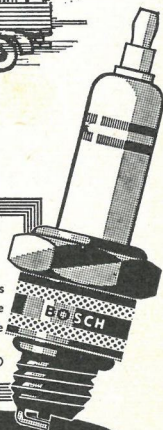
De får den herlige fornemmelse af hestekræfterne under speederen - De får et overskud af kraft til hurtig overhaling - De tager bakkerne overlegent.

Kort sagt: BOSCH tændrør med den diamant-hårde PYRANIT-isolator og nye slidstærke elektroder giver Dem topydelse af Deres motor.

GARANTI-BEVIS for BOSCH tændrør

På nye BOSCH tændrør ydes 2 måneders skriftlig garanti. Arbejder tændrørene ikke tilfredsstillende i Deres motor, ombyttes de inden for dette tidsrum.

A/S MAGNETO



BOSCH

TÆNDRØR

med

GARANTI

Det betaler sig at skifte tændrør efter 15.000 kilometers kørsel



Ja, det er, hvad jeg kort kan udtale om VOLVO,
siger læge C. F. Øllgaard, København.

og det er kun en enkelt anbefaling blandt mange, jeg har hørt.

Som karantænelæge må jeg være rede på alle tider af døgnet og i al slags vejr,
ofte med kort varsel til et hvilket som helst punkt i det store havneområde.

Derfor er det nødvendigt for mig fuldt ud at kunne stole på min vogn, og det
kan jeg på VOLVO - den er kvik og robust, lun og tæt og altid klar. - Lad mig
desuden tilføje: jeg får en fortræffelig service.



Tal med Volvo forhandleren
- han er specialuddannet til at løse også
Deres kørselsproblem

VOLVO

Siden sidst...

Af generalsekretær V. Loft

Principiell parkeringssag optaget

Klubbens juridiske afdeling har besluttet at føre en interessant principiell sag for et medlem, som har fået et bødeforelæg på 30 kr., for at have parkeret på en efter politiets mening lovstridig, men efter vor opfattelse fuldt korrekt måde.

Vort medlem parkerede et sted, hvor det ifølge skiltning er tilladt at holde i 15 minutter for af- og pålæsning, og var borte fra vognen i ca. 4 minutter for at hente nogle pakker. Så vidt var alt i orden. Hvad der faldt politiet for brystet var, at vort medlem hentede de pågældende pakker på den modsatte side af gaden – altså ikke på den side, hvor han havde parkeret (det kan her tilføjes, at parkering ikke er mulig på den anden side).

Bødeforelægget stadfæstedes i byretten, men da vi naturligvis mener, at det er ganske fornuftstridigt, har vi ansøgt justitsministeriet om anketilladelse (så forholdsvis små bødesager kan normalt ikke føres videre end til byretten), og den har vi nu fået, hvorefter juridisk afdeling har indanket sagen for landsretten.

Trafikteknik og færdselssikkerhed

K.D.A.K. havde i september sammen med F.D.M. og Rådet for Større Færdselssikkerhed æren af at være vært for

den 4. internationale studieuge i trafikteknik og den internationale færdselssikkerhedskongres, som holdtes i København med ialt 570 deltagere fra 35 lande.

De impulser, som deltagerne i de to store internationale færdselsmøder modtog, vil i de kommende måneder og år afspejle sig i den trafikale udvikling verden over, og det er ikke uden stolthed, at vi som landets ældste bilklub kan konstatere, at initiativet til disse møder er udgået fra den internationale sammenslutning af motororganisationer *World Touring and Automobile Organisation* (OTA) i samarbejde med *Permanent Association of Road Congresses* (PIARC), *International Road Federation* (IRF) og, for færdselssikkerhedskongressens vedkommende, *International Federation of Senior Police Officers* (IFSPO). De er således udtryk for bilklubbernes stadige aktivitet for forbedring af de motorkørendes kår og herunder ikke mindst trafiksikkerheden, som ligger bilklubberne meget stærkt på sinde.

Vi har i dette nummer af »Auto« ganske kort refereret møderne, men håber i kommende numre at få plads til at bringe uddrag af de mange rapporter og referater, som foreligger både fra studieugen og sikkerhedskongressen, da mange af de fremkomne oplysninger og betragtninger er af almen interesse.



**VINTEREN
STÅR FOR
DØREN...**

**KØR DEN SIKKERT I MØDE
MONTÉR HJULENE MED -**

Winter Service

Vinterdækket med det bedste træk i sne
og det sikreste greb på glatte og våde veje

GOOD  **YEAR**



Meddelelser fra TURISTAFDELING og REJSEBUREAU



Afrika-safari

Da den store safari-rejse i februar under dr. *Bøje Benzons* ledelse blev en stor succes både salgsmæssigt og arrangementsmæssigt, er der tilrettelagt to nye safari-rejser med afgang i februar 1959. Den første rejse har været omtalt i sidste nummer af »Auto«, hvorfor vi her kun nævner den anden rejse, som vi arrangerer i samarbejde med SABENA og SAS. Rejsen vil omfatte alle de interessanteste egne i Belgisk Congo og Kenya og vil blive ledet af SABENA's betroede medarbejder, hr. *Hartvig*, som også med stor succes gennemførte det praktiske arrangement på turen i år. Afrejsen finder sted den 13. februar — varighed 26 dage — pris ca. kr. 10.500,00 alt inclusive.

Julerejser

Da der allerede er meget optaget på hotellerne i bl. a. Norge, Sverige, Østrig og Schweiz, er det på høje tid, hvis De ønsker at tilbringe julen på et vintersportssted eller i Sydens varme. Der er endnu nogle få pladser på flyvejsen til Tunis den 21. december, og vi minder om, at prisen kun er d. kr. 1350,00 incl. 3 ugers godt hotelophold med fuld forplejning.

Italien

Fra 15. oktober ophæves kravet om tolddokument ved kørsel i Italien med personmotorkøretøjer. Fra samme dato ophører også salget af benzinkuponer ved den italienske grænse.

Tyskland

Autobahnen Hannover-Hamburg er nu åbnet indtil ca. 20 km nord for Hamburg.

Øst-Tyskland

Klubben har fået meddelelse om at ind- og udkørsel via Horst/Lauenburg er sløffet, der kan således kun benyttes følgende kontrolsteder: Warnemünde, Sassnitz, Helmsdorf/Marienborn, Töpen/Juchhöh, Schmilka a. d. Elbe, Frankfurt/Oder.

Jersey

En af rejsebureauets medarbejdere er netop vendt hjem fra den herlige, lille ø i den engelske kanal, hvor man kan være sikker på et mildt og behageligt klima det meste af vinteren. Man kan nu uden for sæsonen bo og spise aldeles fortræffeligt for ca. d. kr. 20,00 pr. dag. Tilbud om fattende rejse pr. fly eller skib tilsendes gerne.

ANDESPIL

for K.D.A.K.s medlemmer

Klubbens senior-medlemmer og ungdomsafdelingens medlemmer inviteres hermed til det store andespil, som arrangeres af K.D.A.K.s ungdomsafdeling i København hvert efterår, og som har tradition for at give en særdeles fornøjelig aften. K.D.A.K./U.s andespil finder i år sted *torsdag den 13. november*, som sædvanlig i Officersforeningens bygning på H. C. Andersens Boulevard, og der startes kl. 20.30.

Der vil blive spillet om 8 gennemgående serier, som hver indeholder følgende præmier: 1 gås, 1 and, 1 flaske sherry og 1 flaske rødvin. Efter de 8 serier følger 2 luksusserier, der indeholder 2 store frugtkurve som præmie foruden de ovennævnte præmier. Billetter à 1 kr. fås på K.D.A.K.s kontor.

Vi tilråder hurtig tilmelding, da erfaringen viser, at der er meget stor interesse for arrangementet, og de tidligere års deltagere ganske givet vil melde sig i år igen. Allerede sidste år var der så stor tilslutning, at ikke alle kunne komme med.



opnå en mere økonomisk og sikker færdsel. Bag studieugerne står først og fremmest den internationale sammenslutning af motororganisationer, OTA, af hvilken K.D.A.K. naturligvis er medlem.

De store internationale færdselsmøder åbnedes af K.D.A.K.s høje protektor, Hans Majestæt, *Kong Frederik*, som også havde påtaget sig protektoratet for studieugen og kongressen, ved en festlig højtidelighed i Københavns Raadhus. Ved denne lejlighed talte også trafikminister *Kaj Lindberg*, formanden for De nordiske motororganisationers Permanente Komite (PK), stadsdirektør *Erik von Frenckell*, og *M. Eric Legrand*, som er formand for OTA/PIARC/IRF's fælleskomite.

Det er naturligvis vanskeligt inden for »Auto«s rammer at give et fyldestgørende referat af de interessante drøftelser, som fandt sted i Glassalen i Tivoli, men vi skal her forsøge ganske kort at resumere resultatet af debatterne. Under debatten om den to-hjulede trafiks udvikling var der almindelig enighed om nødvendigheden af, at udskille de to-hjulede køretøjer fra den øvrige trafik, og spørgsmå-

De internationale trafikmøder

Den fjerde internationale studieuge i færdselsteknik og den internationale færdselssikkerhedskongres, som holdtes i København i dagene den 16.-23. september, fik et vellykket forløb og gav de mange deltagere et godt udbytte. Der deltog i alt 570 repræsentanter for automobilklubber, vejmyndigheder, politi og andre interesserede institutioner og organisationer fra 35 lande verden over i de to store arrangementer, som forestodes af Forenede Danske Motorejere, Kongelig Dansk Automobil Klub og Rådet for større Færdselssikkerhed i samarbejde med de skandinaviske søsterorganisationer. Hovedformålet med de internationale studieuger, som holdes i færdselsteknik hvert andet år, er at give motororganisationer, trafikteknikere og myndigheder i de forskellige lande mulighed for at udveksle erfaringer og koordinere deres bestræbelser for at

let var derefter, hvorledes man f. eks. i de store byers centre kunne opnå denne opdeling af trafikken på fornuftig økonomisk vis. Det blev bl. a. foreslået, at man skulle undersøge mulighederne for at lave separate ruter i byerne for den to-hjulede og den fire-hjulede trafik. Et andet forslag gik ud på, at man skulle indføre hastighedsbegrænsninger for knallerter for at reducere hastighedsforskellene mellem knallerter og cykler til et minimum, når de færdes på samme bane (man har i de fleste lande en 40 km-grænse, og der var blandt mange udenlandske eksperter en vis misundelse at spore over den danske 30 km-grænse for knallerter).

Af særlig interesse i diskussionen om

På modstående side:
Hans Majestæt Kong
Frederik IX,
som var protektor for
færdselskongressen,
ses her på vej til
åbningshøjtideligheden i
Rådhusballen i
samtale med Kongelig
Dansk Automobil Klubs
formand,
højesteretsadvokat
Poul Jacobsen,
der stod i spidsen for
modtagelseskomiteen.

Glassalen i Tivoli
dannede en festlig og
værdig ramme
om det store arrange-
ment og rummede
rigeligt de 570 deltagere.
De deltagende
politifolk, ingeniører,
videnskabsmænd, pæda-
goger og propaganda-
specialister repræsente-
rede i alt 35 lande,
og der var derfor indrettet
et stort oversættelses-
anlæg med hovedtelefo-
ner til deltagerne.



Indlæggene i alle
diskussionerne oversattes
til de tre hovedsprog
engelsk, tysk og fransk.
På dette billede
ses i baggrunden båsene
i hvilke tolkene
arbejdede.

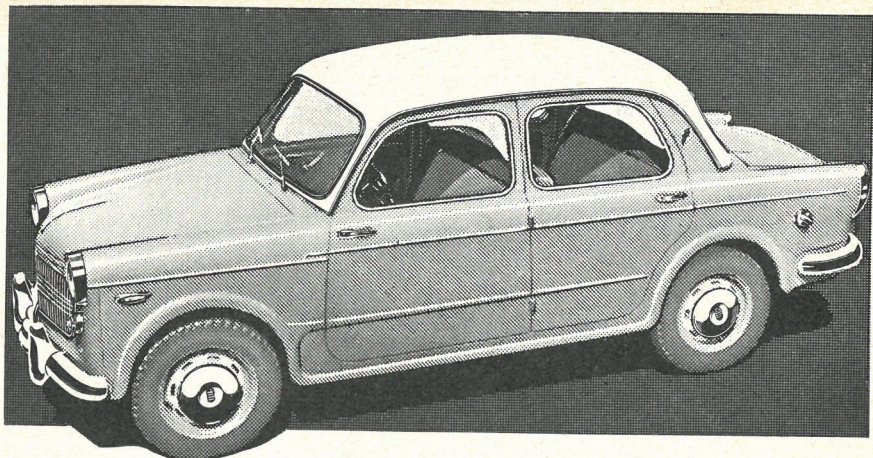
motorveje var et punkt i en tysk rapport, som påpegede, at motorveje gennem by-ernt udmærket kan bruges med fordel i forholdsvis små byer (f. eks. Saarbrücken, som har 125.000 indbyggere), mens de ikke nødvendigvis altid giver den bedste løsning på trafikproblemerne i større byer.

Fridagens ulykker i søgelyset

Diskussionen om bytrafik resulterede bl. a. i almindelig enighed om følgende:

At politiregulering af trafikken i kryds gav større sikkerhed, men også forårsagede større forsinkelser end andre reguleringsmetoder som f. eks. trafiklys og rundkørsler. At Fuldt-Stop-skiltene og trekanttavler uden Fuldt-Stop synes at have næsten nøjagtig samme virkning, og at man derfor bør undersøge muligheden for at sløjfe et af disse to tegn.

Ønsket om en mere udførlig ulykkesstatistik findes levende hos alle landes tra-



2-farvet karrosseri er standard

Sund fornuft på fire hjul

Hører De til de få, der køber vogn for at køre vogn, skulle De prøve en Fiat Millecento (1100), før De træffer Deres valg. Prøv blot så mange andre, De har lyst til, før De sætter Dem bag Millecento's rat. Jo flere forskellige vogne, De har kørt, desto bedre vil De kunne vurdere, hvor meget mere De i Fiat Millecento får i køreglæde, vejstabilitet og teknisk suverænitet. Og så vil De for resten også opdage, at Millecento er mindst lige så rummelig og byder på lige så megen reel

komfort som modeller, der ser meget større ud.

Millecento er en klassiker. Teknisk, æstetisk og økonomisk. *Mønstervognen* er sit tilnavn værdig. Først, når De har kørt en Fiat Millecento, er De klar over, hvad De i dag kan forlange af teknisk kvalitet og rationel komfort for Deres bilkroner.

kr. 17.800,-

med varme, aircondition og defroster, excl. lev.

Import: NORDISK FIAT A/S, Griffenfeldsgade 32
København N, telefon LU *5800



fikteknikere, og man var under debatten om færdselsulykkesanalyser enige om, at der bør foretages undersøgelser for at finde frem til de virkelige grunde til de høje ulykkestal på weekender og helligdage. Dersom ulykkestallet på disse dage kunne reduceres til ulykkestallet for hverdage, ville talrige liv kunne spares hvert år. I dag står følgende spørgsmål åbne: Er det søndagskørerne, der har skylden for de mange ulykker, trafikanterne på to-hjulede køretøjer, fodgængerne, eller er det andre faktorer, som er fremherskende?

Parkeringsure og parking-meters

Også parkeringsspørgsmålene er fælles for alle lande, og hoveddiskussionen om dette emne drejede sig hovedsagelig om fordelene og ulemperne ved parking-meters i forhold til det parkeringsystem, som bruges i den såkaldte »Blå zone« i Paris. Der var enighed om, at den ene eller den anden af disse to metoder til kontrol med parkeringen bliver nødvendig. Hovedfordelen ved parkeringssystemet er, at det ikke medfører ekstra udgifter for de motorkørende. På den anden side kræver parkeringsursystemet større politimandskab end parking-meters systemet, hvis der skal føres kontrol med det, og kontrolomkostningerne vil blive båret af det offentlige i stedet for af de parkerende, som direkte har fordel af det. Alle var enige om, at dersom parking-meters skulle bruges, måtte taksterne holdes så lavt nede som muligt, og ethvert overskud skulle bruges til at forbedre parkeringsmulighederne med. Parkeringsursystemet er blevet meget populært hos de fleste parisiere.

På trafikikkerhedskongressen diskuteredes bl. a. chokpropagandaen eller skrækpropagandaen, som den hedder på dansk, ved en rundbordskonference og de fleste af deltagerne i debatten mente, at denne form for propaganda bør bruges, men med varsomhed. De anså det for at være et positivt middel til at få folk til at forstå problemernes alvor og lære trafikanterne at opføre sig korrekt i trafikken. To af deltagerne i rundbordsdiskussionen var imod skrækpropaganda under henvisning til, at chockbehandling i andre forbindelser normalt kun anvendes i håbløse tilfælde og

sjældent kan give varige resultater. De sammenlignede skrækpropagandaens virkning med virkningen af narkotika og mente, at de, som havde brug for propaganda, ikke ville reagere overfor skrækpropaganda, mens denne propaganda til gengæld ville kunne skabe færdsels-angst hos andre trafikanter.

Danmark var naturligvis vel repræsenteret både under studieugen og på færdselssikkerhedskongressen. — Ingeniørerne *Arne Huld* og *A. O. Malvig* fra Vejdirektoratet vakte interesse med deres rapport om vejteallinger ved hjælp af elektromagnetiske tælleapparater, professor *P. H. Bendtsen* fra Teknologisk Institut var generalrapportør for debatten om veje og gader for blandet trafik, og afdelingsleder *Bernth Andersson* fra Vejdirektoratet aflagde rapport over undersøgelser vedrørende den foreslåede omkørselsvej ved Varde.

Københavns færdselschef, politiinspektør *E. Groes-Petersen*, fik megen ros for sin meget udførlige generalrapport om færdselsundervisning af børn. Den var simpelthen så grundig, at den ikke lod noget spørgsmål ubesvaret, og der fulgte som følge deraf kun en kortvarig diskussion efter rapporten, som alle tilsluttede sig. Denne rapport blev aflagt på færdselssikkerhedskongressen, hvor direktør *Ulrik Duurloo* fra Rådet for større Færdselssikkerhed optrådte som generalrapportør med hensyn til samarbejdet mellem færdselssikkerhedsorganisationerne i en række europæiske lande. *Ulrik Duurloo* var endvidere leder af rundbordsdiskussionen om skrækpropagandaens værdi.

Veteran-beretning

Dansk Veteranbil Klub har udsendt sin årsberetning for 1957-58. Det fremgår af den interessante publikation, at klubben i øjeblikket er indehaver af følgende vogne: 1 Swift fra 1912, 1 Szawe fra 1922, 1 Dürkopp fra 1922 og 1 Bentley (chassis) fra 1928, men klubben kan naturligvis mønstre et langt større antal biler, som ejes af medlemmerne.

Årsberetningen indeholder et resume over arbejdet med den nu færdigrestaurede bil fra Dansk Automobil- & Cyclefabrik (St. Kongensgadebilen), samt beskrivelser af forskellige biler i medlemmernes eje, bl. a. en 2-personers Peugeot Quadrillette fra 1923 og M.G. 2 L. type SA. fra 1938.



Den ene af de tre kæmpeplakater, som var blikfang for plakatudstillingen. Teksten er vanskelig oversættelig, men frit oversat står der: »Lad være med tage Deres bekymringer med Dem, når De kører. En plakat, der både illustrativt og tekstmæssig er bemærkelsesværdig effektivt.

FÆRDSSELSPLAKATER *fra* 35 LANDE



I forbindelse med den internationale færdselssikkerhedskongres i København i september arrangerede Rådet for større Færdselssikkerhed i dagene 16.-23. september en meget interessant udstilling i Københavns Rådhus, hvor færdselsplakater fra 35 lande vist. Plakatudstillingen var et udmærket udtryk for det internationale samarbejde på færdselssikkerhedens område, som det var kongressens formål at fremme. Mange ideer gik igen i de forskellige landes propagandafremstød, men det var interessant at se, hvorledes de forskellige landes mentalitet afspejlede sig i plakaterne, blandt hvilke man kunne finde udtryk for helt diametralt modsatte opfattelser af, hvorledes man bedst påvirker publikum. (fortsættes side 39)

Overst: Et australsk eksempel på, hvor umiddelbart talende den rigtige illustration virker i en plakat. Billedvirkningen er det primære i denne plakat, mens den enkle tekst, der blot opfordrer til at blænde ned, er en næsten unødvendig forklaring til fotografiet.

Nederst: På denne plakat er teksten til gengæld så afgørende den primære, mens illustrationen næsten er banal. Hovedteksten »Lad vær med at blande kørslen op med spiritus« er på engelsk meget veldrejet, men underteksten »Dead is so permanent« er så sproglig raffineret, at den er uoversættelig. På dansk ville den nærmest hedde: »Døden varer så længe«, men det lyder lidt fladt.

Samme tema

To interessante eksempler på, hvor forskelligt et emne kan behandles — en svensk og en engelsk plakat, der hver på deres måde svarer nøje til den danske plakat »Se smart ud — kør med styrthjelm«. Den svenske version er naturligvis meget manende, men vil den ikke i sin makaberhed vække en vis trodsig indstilling hos mange, som ser den? Den engelske version minder stærkere om den danske, men er illustrativt langt fikser og er på en elegant måde humoristisk.



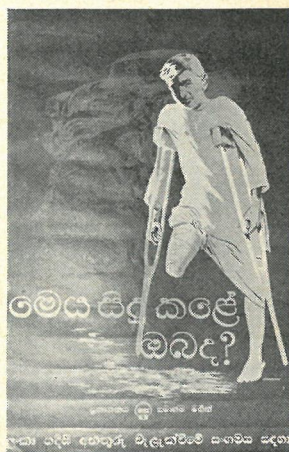
USSR — USA

De to stater, som i dag dominerer verden, var kunstnerisk set svagt repræsenteret på udstillingen. Den her viste russiske plakat er karakteristisk for en vis naivisme hos de russiske plakatkunstnere, mens den amerikanske plakat ikke netop er et typisk eksempel på de øvrige amerikanske trafikplakater, men til gengæld en af de bedste af dem, som vises på udstillingen. Teksten til den russiske plakat lyder: »Børn — at lege på kørebanen er farligt«, mens U.S.A. plakaten galgenhumoristisk siger: »Nu kan han give tegn til svingning«.



Pas på-propaganda — og skrækpropaganda!

To forskellige eksempler på kraftig illustrativ effekt. Den schweisiske automobilklubs plakat »Beskyt barnene« er stærk, men langt mere tiltalende i sin dramatik end plakaten fra Ceylon, som spørger »Var du skyld i dette?« — et karakteristisk eksempel på skrækpropaganda.





*Et interessant kapitel
i den europæiske samfærdselshistorie
synes nu omsider
at skulle finde en lykkelig
slutning. Her fortælles om, hvad
der er sket til nu –
fra Christian I's åbne brev
til Rødbys borgere
om frihed til handel på Tyskland
til loven af 1958 om
etableringen af Fugleflugtslinien.*

FUGLEFLUGTSLINIEN HAR ÅRHUNDREDER BAG SIG

Der er adskillige hundrede års traditioner at videreføre for den fugleflugtslinie, hvis fuldførelse nu er i gang. På et så tidligt tidspunkt som i midten af det 15. århundrede var forbindelsen mellem Lolland og Femern af væsentlig betydning for samhandelen mellem Danmark og Tyskland. Christian I gav 1454 ved et åbent brev Rødbys borgere frihed til at handle på Tyskland, og 100 år senere blev byen autoriseret som udførselssted for heste, øksne og kvæg.

Den lov, folketinget vedtog i juni i år, forudsætter, at fugleflugtslinien er færdig til indvielse i løbet af finansåret 1962-63, men på tysk side vil man næppe kunne melde helt klar før i løbet af 1964. Det vil sige, at anlæggene kan tages i brug i hundredåret for fremlæggelsen af den første konkrete plan om en hurtigforbindelse fra København over Lolland til det europæiske kontinent. Planen blev udarbejdet af ingeniør og landmåler H. Krøhnke i Glückstadt, og dels mang-

lende forståelse for perspektivet, dels manglende kapital forhindrede den i at blive ført ud i livet.

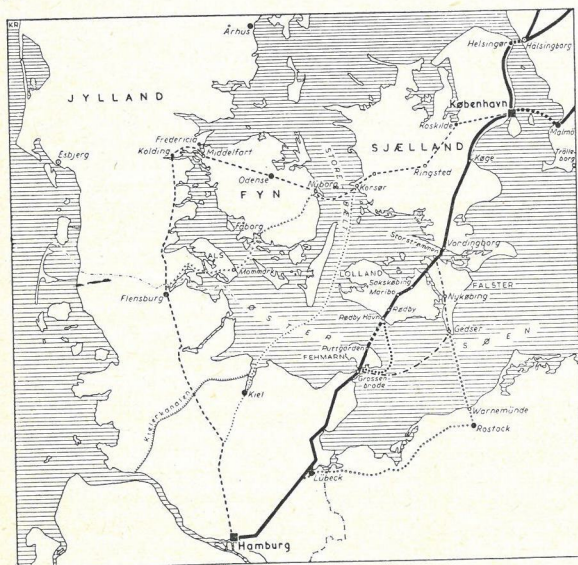
Hvad det vil koste

Loven af juni i år er en videreførelse af den lov, der vedtoges i januar 1941 om etableringen af fugleflugtslinien. Det behøver ikke nærmere definition, hvorfor anlæggene ikke blev gjort færdige under krigen og besættelsen. Allerede det, at trafikminister Gunnar Larsen knækkede spaden, da han tog det første spadestik til anlægget, var et dårligt varsel for projektet.

Nu er det imidlertid meningen at gøre

den nye kontinent-forbindelse færdig. I årevis har påbegyndte vejstrækninger, broer og viadukter ligget ubenyttede hen. Indtil genoptagelsen af arbejdet var der anvendt 7,7 mill. kr. på anlæg til jernbanen og ca. 20 mill. til motorvejsanlægene. Den nye lov forudsætter en udgift på 71 mill. kr. til jernbaneanlæg, færge-

lem de takster, der normalt ville gælde for overfart mellem Rødbyhavn og Puttgarden, og de nugældende takster for Gedser-Grossenbrode. De kan parallelliseres med de ekstragebyrer, der gælder for overfarten mellem Halsskov og Knudshoved til afvikling af anlægsudgifterne for denne rute.



Modstående side:
I så dårlig forfatning har en
en del af bolværket
i Rødby havn ligget i
adskillige år.
Nu bliver det bedre.

Tv: Kort over fugleflugtslinien. Det ses tydeligt
at sejladsen mellem Danmark
og Tyskland
forkortes betydeligt i forhold
til Gedser-Grossenbrode
ruten.

Nederst: Fra indvielsen
af Storstrømsbroen,
som først vil få sin oprindelige
tiltænkte betydning,
når Fugleflugtslinien i begyndelsen
af 60'erne
kan åbnes.

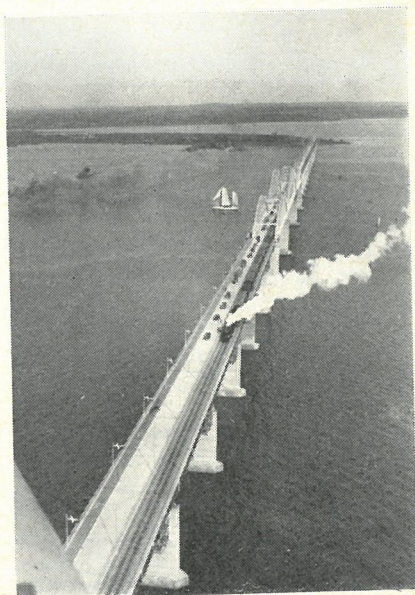
leje i Rødbyhavn og ny jernbanebro over Guldborgsund ved Nykøbing F. samt 25,5 mill. kr. til de resterende vejanlæg.

På tysk side skal der investeres væsentligt mere end her i landet. Tyskerne må til jernbaneanlæg regne med en udgift på 84 mill. DM (ca. 140 mill. kr.) og 39 mill. DM til vej- og broanlæg (ca. 65 mill. kr.). Alene den højbro, der skal forbinde Femern med fastlandet over Femernsund, vil koste et halvt hundrede millioner DM.

20-årige sæргеbyrer

Det er ud fra den betragtning, at der fra tysk side skal ofres omkring dobbelt så meget som fra dansk side, der er truffet aftale om, at man i forholdet 2:1 skal dele de sæргеbyrer, som skal opkræves i 20 år til afvikling af anlægsomkostningerne.

Sæргеbyret skal udgøre forskellen mel-



Det er meningen, at Deutsche Bundesbahn og Danske Statsbaner skal dele særgebyrerne i det nævnte forhold for automobiloverfartens og den lokale trafikks vedkommende, mens hver jernbanestyrelse selv kan indregne særgebyrerne i deres indtægtandele for jernbanetrafikkens vedkommende. Når anlægsomkostningerne er afskrevet, kan hver af banerne kræve særgebyrerne ophævet, ligesom der til enhver tid kan optages forhandlinger imellem dem om ændringer i gebyrernes størrelse eller fordeling.

København-Hamburg 6½ time

Fugleflugtslinien vil komme til at betyde nedsættelse af rejsetiden pr. automobil mellem København og Hamburg til 6½ time, mens der nu regnes med godt 8 timer over Gedser-Grossenbrode og 8½ time over Storebælt.

De prognoser, der er opstillet for trafikken på fugleflugtslinien, viser, at den vil kunne ventes at aflaste Storebælts-overfarten med maksimalt 10-15 pct. eller 80.000 køretøjer om året, når man lægger totaltrafikken i 1956-57 til grund. Skønnet hviler på, at kun 20 pct. af den nuværende trafik over Sjælland til det sydlige udland fortsat vil lægge vejen over Storebælt. Bygning af en fast forbindelse over dette farvand vil dog utvivlsomt rokke ved denne prognose.

Kongerne rejste frit

Den nye fugleflugtslinies forhistorie viser, at der adskillige gange i de forløbne århundreder har været etableret en færgeforbindelse over Østersøen mellem Rødby eller småbyer i dens omegn og Femern. Vi springer igen tilbage til den autoriserede transportrute for heste, okse og kvæg i midten af det 16. århundrede. Henimod 1600-tallet aftog betydningen af denne forbindelse, fordi andre danske havne fik tilsvarende rettigheder som Rødby, men i denne by søgte man stadig at vække interesse for overfarten ud fra den betragtning, at det var den korteste vej for rejsende fra de øst-danske provinser, hvortil jo en periode hørte ikke blot Sjælland og Lolland-Falster, men også Skåne, Halland og Bleking.

De danske konger gjorde ofte brug af søvejen mellem Rødby og Femern. Det gav ikke bonus til færgemændene, for kongerne skulle sejles gratis, men det gav omsætning i Rødby, både fordi kongerne kom med et stort følge, og fordi folk strømmede til for at få et glimt af herlighederne. Af optegnelser i Lolland-Falsters historiske samfunds årbog for 1943 fremgår det således, at Christian III's datter i 1557 havde 70 heste med, da hun skulle rejse til Holsten.

Postruten gik udenom

Op og ned gik det i årene fremover med trafikken. Til tider tjentes der store penge, til andre tider sygnede færgefarten hen, blandt andet fordi der meldte sig tilsandingsvanskeligheder med det resultat, at udgangspunktet måtte flyttes snart til den ene anløbsbro, snart til den anden.

Da Christian IV i 1624 oprettede det danske postvæsen, forbigik han fuldstændig Rødby-Femern-forbindelsen og lod posten til det sydlige udland gå over Korsør-Nyborg og videre til Kolding og Hamburg. Man skulle helt frem til 1779, før Rødby fik oprejsning, idet der i dette år udstedtes en kgl. resolution om, at der skulle føres ridende post over Vordingborg til Falster og Lolland og ad færgeruten fra Rødby til Femern med destination i »vor stad Hamburg«. Alle rede 12 år senere måtte forbindelsen imidlertid inddrages.

Man forstår, at det ikke altid har været helt farefrit at færdes over Østersøen. Stormene kunne være hårde, og i isvinde var der også vanskeligheder. En beretning fra slutningen af det 18. århundrede fortæller, at de rejsende beklagede sig over, at de under overfarten udsattes for livsfare.

Krøhnkes baner og broer

Megen tilfældighed har præget overfarten ad fugleflugtslinien gennem tiderne. Det var først i 1864, at der kom en virkelig gennemarbejdet plan på bordet. Den var udkastet af ingeniør og landmåler H. Krøhnke, byggede på bane- og broforbindelser og var tilrettelagt med et efter

datidens forhold vidtrækkende perspektiv.

Men det var måske dens fare. For planen mødte både modstand hos den sagskundskab, der blev spurgt til råds, og i finansiell henseende, så den blev aldrig realiseret.

Krøhnke var i februar 1865 kommet så langt med sin plan, at han kunne indsende denne til regeringen med anmodning om godkendelse af en koncession. Han ønskede at anlægge en jernbane fra København til Køge – langs kysten – og videre mod Næstved og forbi Vordingborg til Bakkebølle. Herfra skulle der bygges en bro til Farø, og fra denne ø en dæmning til Bogø, hvorfra en ny bro skulle bygges til Falster. Videre skulle banen føres til Nykøbing, ad en bro over Guldborgsund til Syltholm på Lolland. Syltholm er senere omdøbt til Rødbyhavn.

Ved Syltholm ville Krøhnke bygge en færgehavn, hvorfra der kunne udgå en færgeforbindelse til Femern.

Det er vist ikke for meget sagt, at Krøhnkes plan vakte furor. Indenrigsministeriet anmodede bestyrelsen for Det sjællandske Jernbaneselskab om at overveje den, og i løbet af en måned forelå en udtalelse om, at den var »i højeste grad u hensigtsmæssig for de danske provinser og ikke frembød nogen fordel for forbindelsen mellem hovedstaden og Sydsjælland frem for en bane over Ringsted og Borup til den sjællandske vestbane«. Videre hed det, at nytten af faste broer mellem Sydsjælland og Lolland-Falster skønnede man var tvivlsom. For persontrafikkens vedkommende kunne velindrettede dampfærger, der stod i passende forbindelse med jernbanetogene, uden tvivl gøre bedre fyldest, og godstrafikken tillagde man ikke nogen betydning, selv om øerne var forbundet med en jernbane. Om trafikken på de sydlige øer hed det, at afstandene var så ringe, at der ikke var trang til en »fuldstændig locomotivbane«.

Fire år efter blev den første jernbanestrækning på Lolland anlagt – mellem Maribo og Bandholm.

Krøhnkes andragende var også til be-

handling i krigsministeriet. Det frarådede af militære grunde at anlægge en jernbane langs kysten fra København til Køge.

Der forhandlede imidlertid videre gennem nogen tid, og i februar 1866 vedtog rigsdagen at give Krøhnke koncession til en forbindelse fra København til Syltholm med visse ændringer i det oprindelige projekt. Det lykkedes ikke at skaffe kapital nok til projektets gennemførelse, og planen strandede. End ikke Tietgen kunne klare sagen. Tietgen gik senere ind i det Lolland-Falsterske jernbaneselskab, ligesom han var med i etableringen af jernbanenettet på Sjælland.

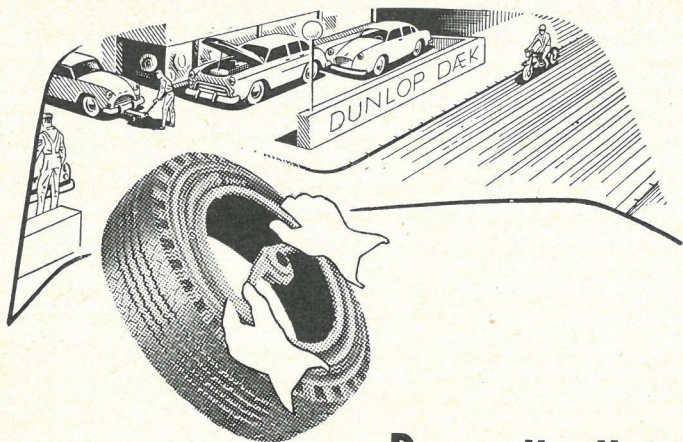
Neergaards cigar

Planen om en fugleflugtslinie spøjte imidlertid stadig. I rigsdagssamlingen 1908-09 fremsatte indenrigsminister Jensen-Sønderup forslag om bygning af en bro over Storstrømmen. Da forslaget i 1910 kom til afstemning i folketinget, faldt det med 49 stemmer mod 49. Der ligger en historie gemt bag dette. Niels Neergaard var af finansielle grunde betænkelig ved planen, og da han ikke ville gå imod sin partifælle, forsvandt han fra salen, da afstemningen skulle finde sted, for at gå udenfor og ryge en cigar.

Debatten om Storstrømsbroen satte fart i interessen for at genoplive fugleflugtslinien. Både på dansk og tysk side dannedes komiteer med dette formål for øje, den danske under ledelse af etatsråd C. A. Olesen, hvis søn, direktør Chr. H. Olesen, i en årrække var komiteens sekretær, senere næstformand.

Munch-Petersens plan

Blandt komiteens medlemmer var professor J. Munch-Petersen, som i de følgende år blev den, der med størst vægt førte kravet om en fugleflugtslinie frem. Professoren holdt en række foredrag, blandt andet i Ingeniørforeningen i København, hvor han slog til lyd for at bygge broen over Storstrømmen og etablere færgefarten over Østersøen med Rødby som udgangspunkt. Han fremhævede perspektivet i en forbindelse af denne karakter, pegede på den hurtigere vej fra de skandinaviske lande til kon-



**De er situationens
herre,
når De har ny**

DUNLOP

på hjulene!

Selv den dygtigste bilist kan komme
i en situation, hvor det udelukkende afhænger af
bilens bremseevne og dækkenes
skridtsikkerhed, om udfaldet bliver lykkeligt
— tag derfor ingen risiko —
udskift allerede i dag til nye DUNLOP.
DUNLOP giver Dem
absolut tryghed ved rattet og i tilgift fart,
komfort og enestående kørselsøkonomi.

inentet og opstillede beregninger over såvel rejsetid som billetpriser.

Rigsdagen behandlede flere gange forslag om bygning af en Storstrømsbro. Det afgørende skridt blev taget i 1932, da det besluttedes at gå i gang med arbejdet. Folketingsmand Povl Drachmann satte planen i det rette perspektiv, da han pegede på broen som et overordentlig vigtigt bindeled mellem landsdelene, »når automobilfærger mellem Rødby og Femern bliver til virkelighed«, og selv Neergaard var slået om og erklærede, at broen måtte bygges med det formål at imødekomme en betydelig større trafik fra Norden til kontinentet end nogen- sinde tidligere.

KDAK's kampagne

I disse år førte Kongelig Dansk Automobil Klub kravet om en færgeforbindelse mellem Rødby og Femern frem med betydelig styrke. Der fremkom en række artikler i »Auto« om sagen, og detaljerede planer blev udarbejdet i samarbejde med tyske interesserede.

Storstrømsbroen blev åbnet i 1937. Krigen og besættelsen fulgte. Da Danmark igen var blevet frit, og de første

efterkrigsår var passeret, kunne der på ny arbejdes aktivt for fugleflugtslinien. Der blev talt og skrevet meget herom, ikke mindst på den baggrund, at Rødby-Femern-ruten blev inddraget i de europæiske planer om gennemgående trafikforbindelser. Der var ingen anden mulighed end at fuldføre, hvad der var påbegyndt i 1941 under noget andre omstændigheder, end forkæmperne for fugleflugtslinien i mellemkrigsårene havde forestillet sig.

I 1953 tilkendegav KDAK offentligt sine synspunkter om Rødby-Femern-ruten, og i en artikel i »Auto« skitserede generalsekretær K. J. Ibsen fordelene ved denne forbindelse med henblik på den stigende motorisering og den stadige ophobning af trafikken ved Storebælt. Der pegedes på, at to automobilfærger til hver 70 biler med fire dobbeltture for hver dag om ugen ville kunne befordre 200.000 motorkøretøjer i begge retninger om året.

Inden fugleflugtslinien bliver færdig til indvielse, vil motorparken være vokset betydeligt i forhold til i dag. Man kan allerede nu spå den nye forbindelse en betydelig succes.

K.

Stor tilslutning til KDAK motorkursus

Nyt hold dannes

Der har allerede meldt sig så mange deltagere til K.D.A.K.s motorkursus, som omtaltes i sidste nummer af »Auto«, at der har måttet dannes to hold, og der vil nu, såfremt yderligere tilslutning finder sted, blive dannet et tredje hold. Det nye hold, som søges dannet, vil komme til at begynde den 11. november kl. 19.30 og derefter hver tirsdag i fire uger. Tilmeldelse sker på MINerva 6606, lokal 44, og tilmeldingsgebyret er kr. 10,00.

Kurset strækker sig over 10 timer (5×2 timer) og omfatter grundig gennemgang af forskellige bilmotorer. Deltagerne får bl. a. lejlighed til selv at skille

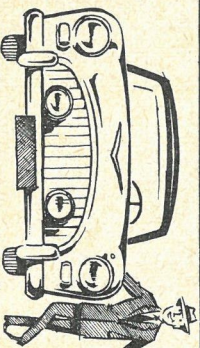
en motor ad og samle den igen. Også diesel- og 2-takts motorer bliver gennemgået. S.U. karburatoren bliver specielt demonstreret, og der arrangeres forskellige fejlfindingsøvelser. Den sidste aften er helliget forevisninger af film fra British Motor Corporation.

Kurset finder sted på Dansk Oversøisk Motor Industri's store samlefabrik i Glostrup og ledes af DOMI's serviceingeniører, K. Anthon og K. Hammelev. Det er arrangeret af K.D.A.K.s ungdomsafdeling, men interesserede senior-medlemmer er naturligvis i højeste grad velkomne til at deltage.

Sæt SIKKERHED og TRYGHED forrest

De får bedre udsyn og kører mere stabilt når

SPARK-FOG OG SPARK-SPOT lyser for Dem...



SPARK-FOG
tågelysten-
populært kaldet Jågekniven,
skærer gennem tågen med en
hidtil ukendt effektivitet og ly-
kraft, der er resultatet af en helt
ny fremstillingsmåte...
Pris **Kr. 85.-**

Det er derfor indlysende, at det skal være SPARK-FOG og SPARK-SPOT

- nærmeste
forhandler
oplyses...

- **VILH. NELLEMANN A/S**
AARHUS · Tlf. 34100

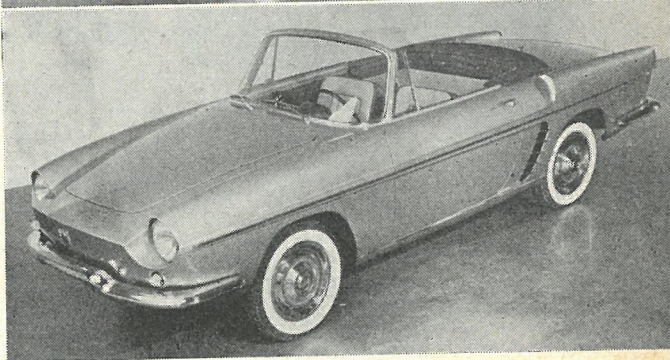
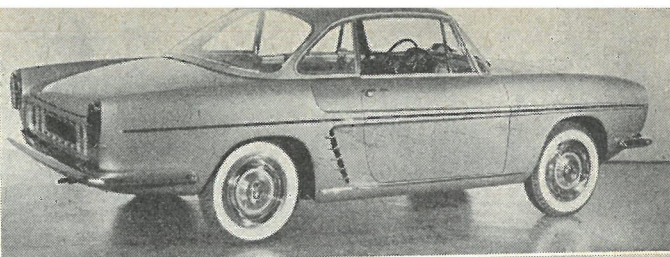
NELLEMANN & DREWSEN A/S
KØBENHAVN · AGIR 6111



SPARK-SPOT
projektor
med de 140.000 lysterkyndeheder
har en kegleformet 'light beam',
som oplyser vejbånen klart op imod
en halv kilometer frem under nat-
teret...
Pris **Kr. 85.-**

...i tvillinge-lygreter, som supplerer hinanden

Renault Dauphine Florida er endnu ikke sat i serieproduktion, men vist på biludstillingen i Paris for at lodde publikums reaktion. Det kan ikke undre, at de smukke, italiensk prægede linier vakte begejstring, og det må forventes, at vognen til sin tid vil fremstå seriefremstillet i uændret skikkelse. Det bemærkes specielt, at linieføringen for bagvognens vedkommende er særdeles heldig, idet karosseritegnere ellers hyppigt har besvær med at gøre bagenden på bæk-motorede vogne tilpas lav og slank. Dersom Florida modellen er bygget efter Renaults tradition for fremragende køreegenskaber, vil den med en tuned motor blive en særdeles respektabel sportsvogn.



Nye biler

Austin A 40

De små vogne bliver stadig mere populære på de størres bekostning, og samtidig stiger efterspørgslen på den moderne station-car type. British Motor Corporation har taget disse kendsgerninger til efterretning og skabt en hel ny vogntype, der fremstår som en elegant kombination af den mindre personvogn og stationvognen, og som vil dække de fleste bilisters transportbehov. Den nye vogn, der ganske enkelt har fået navnet Austin A 40, er formgivet af den verdensberømte italienske biltegners *Pinin Farina*, og er udstyret med den kendte topventilede 4-cyl. 948 cc BMC-motor, der kendes fra Austin A 35 og Morris 1000. Motoren udvikler 38 hk og giver Austin A 40 en tophastighed på ca. 115 km/t og et benzinforbrug på 1 liter pr. 17-19 km.

A 40 er iøvrigt i udstrakt grad bygget op af standard-komponenter svarende til de mekaniske elementer i A 35 modellen. Den rummer 4 personer plus meget stor bagage.

Austin A 40 er, hvad udformningen angår, en af de mest interessante biler, der er bragt på markedet i efterkrigstiden, og det er sandsynligt, at den vil danne forbillede for andre fabrikers nye konstruktioner af små og mindre biltyper. Vi håber snart at få lejlighed til at prøvekøre den nye vogn og omtale den nøjere i »Auto« på dette grundlag.

Renault Dauphine »La Floride«

De franske Renault fabriker har på den franske automobilsalon vist en speciel Dauphine-model, som agtes sat i serieproduktion, og som vil blive en meget



Den interessante nye Austin A 40 er præget af praktisk og sober form. Taglinien er forlænget ud over bagruden på lignende måde, som kendes fra Citroën DS 19 — en linieføring, som i tiden er ret populær blandt italienske karosseritegnere. Vognen hører til de mest logisk udformede, der er set længe på personvognsområdet.

Til vinterbrug

MICHELIN
X

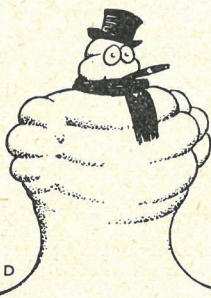


Spørg efter
disse dæk
hos Deres
forhandler

MICHELIN
N



nyt mønster



57-81 D

MICHELIN GUMMI COMPAGNI A/S Indertofte 7 - København - Vanløse

K.D.A.K.s Vinterfærgehæfte

(De 8 midtersider med vinterfærgehefte og annoncer kan udtages af bladet uden at det berører det øvrige indhold).

1 Gedser—Grossenbrode (D.S.B.)

K.D.A.K.s Rejsebureau, MI 6606 — D.S.B. pladsreservering, C. 8880
Gyldig fra 28/9—30/5

Fra Gedser	0.55	5.00 ¹⁾	6.50 ²⁾	9.10 ²⁾	9.55	11.10 ³⁾
	12.20*	13.50 ²⁾	17.50	19.10 ²⁾	20.55	
i Grossenbrode Kai	3.50	7.55 ¹⁾	9.45 ²⁾	12.40 ²⁾	12.50	14.40 ³⁾
	15.15	16.45 ²⁾	20.45	22.05 ²⁾	23.50	
Fra Grossenbrode Kai	1.50	5.50	8.40	10.25 ²⁾	13.25 ²⁾	14.30*
	15.15 ³⁾	15.50 ⁴⁾	17.25	21.15		
i Gedser	4.35	8.35	11.20	13.10 ²⁾	16.45 ²⁾	17.15
	18.35 ³⁾	18.35 ⁴⁾	20.10	24.00		

Bem.: Evt. uregelmæssigheder i sejladsen vil blive bekendtgjort for de fra Sjælland kommende vejfarende på en tavle umiddelbart nord for Masnedsundbroen (km 95 på hovedvej 2).

* Færgeren medtager *fortrinsvis* rejsende, der ankommer til Gedser hhv. Grossenbrode Kai med tog, andre rejsende medtages *kun* i det omfang, pladsforholdene tillader.

1) Kun 28/9—20/3 og 6/4—14/5.

2) Kun 21/3—5/4 samt daglig fra 15/5.

3) Kun 3/5 og 10/5.

4) Kun 28/9, 21/3—5/4 samt daglig fra 15/5.

Det tillædes de motorkørende at reservere plads forud.

Motorkøretøjer må — uanset om plads er reserveret — være til stede ved overfarten senest 30 minutter og lastbiler senest 1 time før planmæssig afgangstid, bl. a. af hensyn til toldbehandlingen. Ankommer et motorkøretøj med pladsreservering til overfartstationen efter disse frister, betragtes det som uanmeldt og overføres i rækkefølge med andre uanmeldte køretøjer. Færgerne afventer ikke køretøjer, hvis toldbehandling ikke er tilendebragt før den planmæssige afgangstid.

Billetter skal løses før ombordkørslen, henholdsvis ombordstigningen.

TAKSTER:1)

	Enk. kr.	Dob. kr.		Enk. kr.	Dob. kr.
Personer: 1. klasse	26.40	46.00	4,25 m — 5,00 m	40.00	60.00
		34.90 ²⁾	over 5,00 m	50.00	75.00
— 2. klasse	17.50	30.60	Busser ³⁾ af længde indtil 6 m	65.00	94.50
		23.40 ²⁾	Busser ³⁾ eller påhængsvogne til		
Cykler med hjælpemotor	6.20	—	personbiler eller til busser af		
Motorcykler, solo	18.00	27.00	længde		
Motorcykler med sidevogn	25.00	37.50	6,00 m — 7,00 m	84.00	126.00
Mindre personbiler (Messerschmitt, Heinkel, Fulda o. lign. under 2,85 m længde	29.00	43.50	7,00 m — 8,00 m	105.00	157.50
Personbiler eller varevogne uden last eller påhængsvogne til personbiler eller til busser (dog kun indtil 6 m længde, for påhængsvogne af større længde, se overfor) af			8,00 m — 9,00 m	126.00	189.00
længde indtil 4,25 m	33.00	50.00	9,00 m — 10,00 m	147.00	220.50
			10,00 m — 11,00 m	168.00	252.00
			11,00 m — 12,00 m	189.00	283.50
			12,00 m — 13,00 m	210.00	315.00
			13,00 m — 14,00 m	231.00	346.50
			14,00 m — 15,00 m	252.00	378.00
			15,00 m — 16,00 m	273.00	409.50
			16,00 m — 17,00 m	294.00	441.00

1) Ved køb af billet i Grossenbrode Kai skal betales i tysk mønt.

2) Billetterne er kun gyldige i 3 dage.

3) Med mindst 10 siddepladser.

NB.: Der skal også løses billet til føreren af biler og motorcykler.

Autorejsende

- bo i

Hamburgs Motell

33 værelser ialt 80 senge



Værelser med 1-2-3 eller 4 senge, eget WC, brusebad og ekstra lange senge. Enkelt garager i alle størrelser. Tankstation-service. Restaurant med udsøgt køkken. Hyggelig bar

MOTEL-HAMBURG . HOHELUFTHAUSSEE 119

Kør ad Bundesstrasse 4 og drej af til venstre ved Burgwedel . Telefon: 47 36 60

- som
skabt
til det
danske
klima



Firestone TOWN & COUNTRY

Forretningsfolk, læger, dyrlæger, landbrugskonsulenter og mange andre, der bruger bilen til helårskørsel i by og på land, har forlængst fundet ud af, at Firestone Town & Country er det ideelle helårsdæk i al slags føre og på enhver vej. Det forener komfortabel kørsel med enestående gribe- og bremseevne samtidig med, at det byder på en fremragende økonomi — og så er det lydløst!

*Flest kilometer
pr. krone*

2 Korsør—Nyborg (D.S.B.)

Pladsbestilling: København, D.S.B., C. 8880.

Gyldig 28/9—16/2 og 21/3—30/5. (Ingen sejlads fra 17/2—20/3).

Sejltid ca. 1 time og 25 minutter. Bilfærgerne »Heimdals«.

Fra Korsør (bilfærgelejet)	8.001)	13.00	16.35	20.052)	23.453)
Fra Nyborg (bilfærgelejet)	1.354)	10.001)	14.50	18.25	22.002)

1) Kun hverdage 15/11—20/12 samt endv. 25/3, 26/3, 30/3 og 31/3.

2) Kun sø., ma., ti., on., to., og fr. og kun 15/11—20/12 samt endv. 24/3, 25/3, 30/3, 31/3 og 18/5.

3) Kun sø., ma., ti., on., to. og fr. og kun 16/11—19/12 samt endv. 25/3, 30/3 og 18/5.

4) Kun hverdage 17/11—20/12 samt endv. 26/3, 31/3 og 19/5.

Bem.: Der serveres ikke varme retter i færgens restaurant.

TAKSTER:

(Halsskov—Knudshoved og Korsør—Nyborg).

	Enk.	Dobb.		Enk.	Dobb.
1. kl.	7.40	12.60	knallerter	3.00	
2. kl.	4.90	8.40	motorcykler (solo)	12.00	18.00
cykler	1.50		motorcykler med sidevogn ...	17.00	25.50
biler af					
vægt indtil kg	1100	1500 2200 2600	3000 3400 3800 4200	4600 5000 6000	
enkt. kr.	23.—	27.— 33.— 39.—	43.— 47.— 51.— 56.—	61.— 66.— 76.—	
dobb. kr.	34.—	40.— 49.— 58.—	64.— 70.— 76.— 84.—	91.50 99.— 113.—	
vægt indtil kg	7000	80001)			
enkt. kr.	88.—	102.—			
dobb. kr.	132.—	152.—			

1) For overførsel af biler af større vægt end 8000 kg opkræves fragt efter en fortsat stigende takstskala.

Rabatbilletter til bilfærgerne på Storebælt.

Til overførsel med bilfærgerne mellem Halsskov og Knudshoved og Korsør og Nyborg sælges til personbiler og lukkede varevogne i de tre laveste vægtklasser rabattilbæfter indeholdende 10 billetter til enkeltrejse for en betaling svarende til prisen for 5 dobbeltbilletter ÷ 10 pct. Billetterne kan købes på overfartsstationerne samt på større jernbanestationer og er gyldige i 3 måneder.

Rabatbilletterne er ikke gyldige i følgende tidsrum:

onsdag for til tirsdag efter påske — fredag før til tirsdag efter pinse — de nævnte dage inklusive.

Rabatbilletter må kun udtages af hæftet og klippes af det billetterende personale; løse, klippede billetter er kun gyldige, når de forevises sammen med det tilhørende rabattilbæfte.

3 Halsskov—Knudshoved (D.S.B.)

Pladsbestilling: København, D.S.B., C. 8880.

Sejltid ca. 1 time.

Gyldig 28/9—17/10 og 28/10—14/11 (Efterårsferien 18/10—27/10, se nedenfor).

Fra Halsskov	0.051)	7.00	8.20	9.50	11.10	12.40	14.00	15.30
	16.50	18.20	19.40	21.10	22.30			
Fra Knudshoved	1.351)	7.00	8.30	9.50	11.20	12.40	14.10	15.30
	17.00	18.20	19.50	21.10	22.50			

1) Kun hverdage.

Gyldig 18/10—27/10 (Efterårsferien).

Fra Halsskov	0.051)	6.30	7.002)	7.40	9.00	9.302)	10.10	11.30
	12.002)	12.40	14.00	14.303)	15.10	16.30	17.003)	17.40
	19.00	19.303)	20.10	21.30	22.003)	22.40		
Fra Knudshoved	1.301)	6.30	7.50	8.202)	9.00	10.20	10.502)	11.30
	12.50	13.202)	14.00	15.20	15.503)	16.30	17.50	
	18.203)	19.00	20.20	20.503)	21.30	22.50	23.203)	

1) Kun hverdage. 2) Kun fr., lø., sø., man. 3) Kun 18/10, 20/10, 24/10, 25/10 og 26/10.

Gyldig 15/11—20/12.

Fra Halsskov	0.051)	1.101)	3.351)	6.30	7.40	9.00	10.10	11.30
	12.40	14.00	15.10	16.30	17.40	19.00	20.10	21.30
	22.40							
Fra Knudshoved	0.051)	1.301)	2.301)	6.30	7.50	9.00	10.20	11.30
	12.50	14.00	15.20	16.30	17.50	19.00	20.20	21.30
	22.50							

1) Kun hverdage.

Gyldig 21/12—5/1 (Jule- og nytårsferien).

Fra Halsskov	0.051)	7.00	8.20	9.50	11.10	12.40	14.00	15.30
	16.50	18.204)	19.404)	21.104)	22.304)			
Fra Knudshoved	1.351)	7.00	8.30	9.50	11.20	12.40	14.10	15.30
	17.00	18.204)	19.504)	21.104)	22.504)			

1) Kun hverdage. 4) Ikke 24/12 og 31/12.

Gyldig 6/1—28/2.

Fra Halsskov	0.051)	7.00	9.50	12.40	15.30	18.20	21.10
Fra Knudshoved	1.351)	8.10	11.20	14.10	17.00	19.50	22.50

1) Kun hverdage.

Gyldig 1/3—24/3.								
Fra Halsskov	0.05 ¹⁾	7.00	8.20	9.50	11.10	12.40	14.00	15.30
	16.50	18.20	19.40	21.10	22.30			
Fra Knudshoved	1.35 ¹⁾	7.00	8.30	9.50	11.20	12.40	14.10	15.30
	17.00	18.20	19.50	21.10	22.50			

1) Kun hverdage.

Gyldig 25/3—31/3 (Påskeferien).

Pladsreservationsbeviser for overførsel af køretøjer i påskeferien udleveres kun mod løsnings eller forevisning af billet for køretøjet.

Fra Halsskov	0.05 ⁵⁾	6.30	7.00	7.40	8.15 ⁶⁾	9.00	9.30	10.10
	10.45 ⁷⁾	11.00 ⁸⁾	11.30	12.00	12.40	13.15 ⁹⁾	14.00	14.30
	15.10	15.45 ⁹⁾	16.30	17.00	17.40	18.15 ⁹⁾	19.00	19.30
	20.10	20.45 ¹⁰⁾	21.00 ¹¹⁾	21.30	22.00	22.40	23.15 ¹¹⁾	
Fra Knudshoved	0.05 ¹²⁾	0.30 ¹²⁾	1.30 ⁵⁾	6.30	7.50	8.20	9.00	
	9.35 ⁶⁾	10.20	10.50	11.30	12.05	12.30 ⁸⁾	12.50	13.20
	14.00	14.35 ⁹⁾	15.20	15.50	16.30	17.05 ⁹⁾	17.50	18.20
	19.00	19.35 ⁹⁾ *	20.20	20.50	21.30	22.05 ¹⁰⁾	22.30 ¹¹⁾	22.50
	23.20							

* 26/3 og 31/3 ankommer færgen ikke til Halsskov, men til Korsør.

5) Kun hverdage samt 26/3. 6) Kun 28/3, 30/3 og 31/3. 7) Ikke 26/3. 8) Kun 25/3, 26/3, 30/3 og 31/3. 9) Ikke 27/3. 10) Kun 25/3, 28/3, 29/3 og 30/3. 11) Kun 25/3 og 30/3. 12) Kun 26/3 og 31/3.

Gyldig 1/4—30/4.								
Fra Halsskov	0.05 ¹⁾	7.00	8.20	9.50	11.10	12.40	14.00	15.30
	16.50	18.20	19.40	21.10	22.30			
Fra Knudshoved	1.35 ¹⁾	7.00	8.30	9.50	11.20	12.40	14.10	15.30
	17.00	18.20	19.50	21.10	22.50			

1) Kun hverdage.

Gyldig 1/5—14/5 og 20/5—30/5 (Pinseferien 15/5—19/5, se nedenfor).								
Fra Halsskov	0.05 ¹⁾	6.30	7.00 ²⁾	7.40	9.00	9.30 ²⁾	10.10	11.30
	12.00 ²⁾	12.40	14.00	14.30 ²⁾	15.10	16.30	17.00 ²⁾	17.40
	19.00	19.30 ²⁾	20.10	21.30	22.00 ²⁾	22.40		
Fra Knudshoved	1.30 ¹⁾	6.30	7.50	8.20 ²⁾	9.00	10.20	10.50 ²⁾	11.30
	12.50	13.20 ²⁾	14.00	15.20	15.50 ²⁾	16.30	17.50	
	18.20 ²⁾	19.00	20.20	20.50 ²⁾	21.30	22.50	23.20 ²⁾	

1) Kun hverdage. 2) Kun fr., lø., sø., ma.

Gyldig 15/5—19/5 (Pinseferien)								
Fra Halsskov	0.05 ³⁾	6.30	7.00	7.40	8.15 ⁴⁾	9.00	9.30	10.10
	10.45	11.30	12.00	12.40	13.15	14.00	14.30	15.10
	15.45	16.30	17.00	17.40	18.15	19.00	19.30	20.10
	20.45 ⁴⁾	21.00 ⁵⁾	21.30	22.00	22.40			
Fra Knudshoved	1.30 ³⁾	6.30	7.50	8.20	9.00	9.35 ⁴⁾	10.20	10.50
	11.30	12.05	12.50	13.20	14.00	14.35	15.20	15.50
	16.30	17.05	17.50	18.20	19.00	19.35 ⁶⁾	20.20	20.50
	21.30	22.05 ⁴⁾	22.30 ⁵⁾	22.50	23.20			

3) Kun hverdage samt 17/5. 4) Kun 16/5—18/5. 5) Kun 18/5. 6) 15/5 og 19/5 ankommer færgen ikke til Halsskov, men til Korsør.

(Kursiverede tal angiver, at turen normalt udføres af to-dækkerfærgen »Halsskov«).

Bem.: Der er servering på alle færgeture, men fra kl. 21.30—11.00 serveres dog ikke varme retter.

TAKSTER:

se: 2. Korsør—Nyborg.

4 Helsingør—Hälsingborg (D.S.B.)

D.S.B., Helsingør station, 21 07 52 — Hälsingborg 119 67.

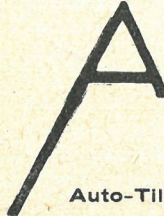
Betula Helsingør, 21 25 58. — Hälsingborg 201 85.

Sejltid ca. 25 minutter.

Plads for motorkøretøjer kan ikke forudbestilles (busser dog undtaget).

Bem.: For at sikre færgernes planmæssige afsejling lukkes dørene til toldlokalerne 2 minutter før afgangstiden.

Gyldig fra 28/9—30/5.



Forhandling af nye og brugte Automobileer

AUTO-GAARDEN

Niels Nielsen

Halmtorvet 9 — Telf. Hilda 1530

Reparationer af enhver Art (alle Mærker)

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

Fra Helsingør	6.10	6.25	7.00	7.45 ²⁾	8.00	8.20	8.35
	9.15 ²⁾	9.35	9.55	10.20	10.45 ²⁾	11.10	11.35
	12.00	12.45	13.15	13.40	14.25	14.45	
	15.15 ²⁾	15.20	16.00	16.25	16.45 ²⁾	17.00	17.35
	17.55	18.15 ²⁾	18.35	19.15	19.35	19.45 ²⁾	20.05
	20.45	21.05	21.45	22.30	22.35	23.15	23.55
	0.50 ¹⁾	1.25 ¹⁾³⁾					
Fra Helsingborg	4.05 ¹⁾⁴⁾	5.25	6.15	7.00	7.00 ²⁾	7.15	7.45
	8.30 ²⁾	8.50	9.10	9.30	10.00 ²⁾	10.20	10.45
	11.10	11.55	12.25	12.50	13.35	14.00	14.25
	14.30 ²⁾	15.10	15.35	16.00 ²⁾	16.15	16.50	17.10
	17.30 ²⁾	17.45	18.20	18.40	19.00 ²⁾	19.20	20.00
	20.20	20.50	21.40	21.50	22.30	23.15	0.05
	0.40 ¹⁾						

1) Restaurationen lukket.

2) Kun 28/9—22/12 og 1/2—31/3; denne tur udføres af bilfærgen »Betula«, der i Helsingør benytter LB-færgelejet (ved Kronborg slot).

3) Først fra 1/5.

4) Kun 28/9 samt daglig fra 2/5.

Motorkøretøjerne må være til stede ved overfarten senest 15 minutter før planmæssig afgangstid og overføres i den rækkefølge, i hvilken de ankommer.

Busser, for hvilke der er reserveret plads, må dog være til stede senest 30 minutter før planmæssig afgangstid; ankommer en bus til overfartsstationen efter denne frist, betragtes den som uanmeldt og overføres i rækkefølge med andre køretøjer.

Personbiler kan i det omfang, overfarten i øvrigt besejles om natten, også overføres i natterne.

Billetter skal, bortset fra enkelte nature, løses før ombordkørslen, henholdsvis ombordstigningen.

TAKSTER:

	Enk. kr.	Dob. kr.		Enk. kr.	Dob. kr.
Personer	1.95	2.95	Motorcykler med sidevogn	7.00	11.00
Motorcykler, solo	4.00	6.50	Mindre personbiler o. lign. af vægt indtil 400 kg	8.00	13.00
biler og busser af vægt indtil					
kg	1100	1500	2200	2600	3000
enk.	12.—	15.—	19.—	24.—	28.—
dob.	20.—	24.—	30.—	39.—	45.—
kg	5000	6000	7000	for hver yderligere påbegyndt 1000 kg	
enk.	47.—	58.—	69.—	11.—	
dob.	75.—	93.—	110.—	17.—	
lastbiler*					
kg	1100	1500	2200	2600	3000
enk.	15.—	17.50	23.—	28.—	32.—
dob.	24.—	28.—	36.—	45.—	52.—
kg	5000	6000	7000	for hver yderligere påbegyndt 1000 kg	
enk.	56.—	68.—	81.—	13.—	
dob.	90.—	109.—	130.—	21.—	

* Gods pr. påbegyndt 100 kg af godsets vægt 1,20 kr.

Ved køb af billet i Helsingborg skal betales i svensk mønt. — Dobbeltbilletter er gyldige i 2 måneder.

— Der skal løses billet til føreren af biler og motorcykler. — I de tidsrum »Betula« sejler, er lokale billetter til overfarten — undtagen billetter til lastbiler — valgfrit gyldige til statsbanefærgerne og »Betula«.

5 København—Malmø (D.S.B.)

Dampskibsselskabet »Øresund« A/S, udfor Havnegade 49. —

Pladsreservering: København, Havnegade, Palæ 9810. Malmø hamn (Skeppsbron), Malmø 129 73.

Bem.: For at sikre skibenes planmæssige afsejling lukkes dørene til toldlokalerne 2 minutter før afgangstiden.

Sejltid 1 time og 35 minutter.

Gyldig fra 28/9—30/5.

Fra København Havnegade (ud for nr. 49)	
8.00 daglig	
10.00 kun hverdage og kun til 23/12 og fra 25/4	
11.00 daglig	
13.00 daglig	
16.00 daglig	
20.00 daglig undtagen 24/12	
23.00 kun lø. og sø. samt 26/12 og 31/12	

Fra Malmø havn (Skeppsbron)	
8.30 daglig	
10.30 daglig	
13.30 daglig	
15.30 kun hverdage og kun til 23/12 og fra 25/4	
17.00 daglig	
19.00 daglig undtagen 24/12	
22.30 kun lø. og sø. samt 26/12 og 31/12	

Motorkøretøjer må — uanset om plads er reserveret bl. a. af hensyn til toldbehandlingen — være til stede ved overfarten senest 30 minutter før planmæssig afgangstid. Ankommer et motorkøretøj med pladsreservering til overfartsstationen efter denne frist, betragtes det som uanmeldt og overføres i rækkefølge med andre uanmeldte køretøjer. Skibene afventer ikke køretøjer, hvis toldbehandling ikke er tilendebragt før den planmæssige afgangstid.

Billetter skal løses før ombordkørslen, henholdsvis ombordstigningen.



Det er farligt at køre med defekte viskerblade... udskift derfor så snart den første svaghed spores. Men **køb ikke i blinde**, forlang

TRICO

viskerblade og vingspejlsviskere



en Trico vindspejls-
vasker, der - med
et tryk - sprøjter
vand på ruden i 6-20
sekunder, og øjeblikke-
lig giver Dem et helt
klart udsyn.

85% af alverdens vogne kører med
Trico viskerudstyr

SIMONSEN & NIELSEN A/S

Fr. Holms Kanal 4, K - Ml. 4182

F. BÜLOW & CO.

Polititorvet, V - C. 1722

TAKSTER:

	Enk. kr.	Dob. kr.		Enk. kr.	Dob. kr.
1. kl.	7.25	11.50	Motorcykler, solo	8.00	15.00
2. kl.	4.85	7.65	Motorcykler med sidevogn	12.00	18.00
Knallerter	4.00	7.00	Mindre personbiler o. lign. af		
			vægt indtil 400 kg	12.00	18.00
vægt indtil kg	900	1300	2500		
biler, enk.	14.—	18.—	over 2500		
biler, dob.	21.—	28.—	41.—		
lastbiler, enk.	14.—	18.—	61.—		
			27.—		

Busser henvises til overførsel med færgen fra Københavns Frihavn.

Lastbiler af større egenvægt samt lastbiler med last af større bruttovægt end 4000 kg, henvises til overførsel med færgen fra Københavns Frihavn.

Gods pr. påbegyndt 100 kg af godsets vægt 3,00 kr.

Ved køb af billet i Malmø skal betales i svensk mønt. — Dobbeltbilletter er gyldige i 2 måneder. — Der skal løses billet til føreren af biler og motorcykler.

6 København—Malmö (D.S.B.)

(Frihavnen)

Pladsreservering: Københavns Frihavn station: Cent. 8345. — Malmö F. station: Malmö 202 19.

Gyldig fra 28/9—30/5.

Sejltid 1 time og 25 minutter.

Fra Københavns Frihavn	8.55	14.00	17.55	21.55*
i Malmö F.	10.20	15.25	19.20	23.20
Fra Malmö F.	6.20*	11.50	15.50	19.45
i Københavns Frihavn	7.45	13.15	17.15	21.10

* Medfører kun biler i begrænset omfang.

Motorkøretøjer må — uanset om plads er reserveret bl. a. af hensyn til toldbehandlingen — være tilstede ved overfarten senest 30 minutter før planmæssig afgangstid. Ankommer et motorkøretøj med pladsreservering til overfartstationen efter denne frist, betragtes det som uanmeldt og overføres i rækkefølge med andre uanmeldte køretøjer. Færgerne afventer ikke køretøjer, hvis toldbehandling ikke er tilendebragt før den planmæssige afgangstid.

Billetter skal løses før ombordkørslen, henholdsvis ombordstigningen.

TAKSTER:

	Enk. kr.	Dob. kr.		Enk. kr.	Dob. kr.
1. kl.	7.25	11.50	Motorcykler med sidevogn	16.00	26.00
2. kl.	4.85	7.65	Mindre personbiler o. lign. af		
Motorcykler, solo	11.00	17.50	vægt indtil 400 kg	20.00	32.00
af vægt indtil kg	1100	1500	2200	2600	3000
biler og busser, enk.	24.—	31.—	40.—	54.—	67.—
biler og busser, dob.	39.—	50.—	64.—	86.—	107.—
af vægt indtil kg	4600	5000	6000	7000	for hver yderligere påbegyndt 1000 kg
biler og busser, enk.	116.—	128.—	156.—	184.—	28.—
biler og busser, dob.	186.—	204.—	250.—	294.—	45.—
lastbiler, enk.	30.—	38.—	47.—	56.—	66.—
lastbiler, enk.	103.—	113.—	138.—	161.—	75.—
					85.—
					94.—

Gods pr. påbegyndt 100 kg af godsets vægt 3,00 kr.

Ved køb af billet i Malmø skal betales i svensk mønt. — Dobbeltbilletter er gyldige i 2 måneder. — Der skal løses billet til føreren af biler og motorcykler.

7 Kalundborg—Aarhus (D.S.B.)

Pladsbestilling: København, D.S.B., C. 8880.

Gyldig fra 28/9—30/5.

Fra Kalundborg	11.35	17.42 ¹⁾	fra Aarhus	11.40	18.00 ¹⁾
fra Kolby Kås	13.36	19.40 ¹⁾	fra Kolby Kås	13.57	20.13 ¹⁾
i Aarhus	16.00	21.59 ¹⁾	i Kalundborg	16.07	22.18 ¹⁾

1) Kun 28/9, 18/10 og 26/10.

Af hensyn til overfartens begrænsede kapacitet tilrådes det de motorkørende at reservere plads forud. Selv om plads er reserveret, må motorkøretøjer i månederne juni—august være til stede ved skibene senest 25 minutter — i den øvrige tid af året senest 15 minutter — før planmæssig afgangstid. Ankommer et motorkøretøj til overfartstationen efter denne frist, betragtes det som uanmeldt og overføres i rækkefølge med andre uanmeldte køretøjer.

TAKSTER:

	Enk. kr.	Dob. kr.		Enk. kr.	Dob. kr.
1. kl.	17.80	30.40	Knallerter	5.50	
2. kl.	11.80	20.20	Motorcykler, solo	22.00	33.00
Cykler	2.75		Motorcykler med sidevogn	26.00	39.00
vægt indtil kg	1100	1500	2200	2600	3000
enk. kr.	33.—	41.—	50.—	58.—	64.—
dob. kr.	49.—	61.—	75.—	70.—	76.—
vægt indtil kg	6000	7000	8000	84.—	91.50
enk. kr.	113.—	132.—	152.—	87.—	96.—
dob. kr.	169.50	198.—	228.—	105.—	114.—
				126.—	137.50
					148.50

8 Grenaa—Hundested

A/S Grenaa—Hundested færgefart.

Hovedkontor: Lyshøjallé 4, Valby, C. 1360, Hundested 190, Grenaa 255.

Gyldig fra 1/9—19/12.

Fra Hundested	8.15	12.45	17.35	21.45
i Grenaa	11.20	16.15	20.40	1.20
Fra Grenaa	8.15	12.40	17.20	23.30 ¹⁾
i Hundested	11.55	15.55	21.00	2.50 ¹⁾

1) søndag kl. 22.00.

Gyldig fra 20/12—4/1 (Julen).

Fra Hundested	8.15	10.20 ¹⁾	12.45	17.35 ²⁾	19.40 ³⁾	21.45 ⁴⁾
fra Grenaa	8.15 ⁵⁾	12.40	15.00 ¹⁾	17.20	22.00 ⁶⁾	23.30 ⁷⁾

1) Sejler ikke den 25., 29., 30/12 samt 1., 2., 3/1. 2) Sejler ikke 24., 31/12. 3) Sejler kun 23., 26/12. 4) Sejler ikke 24., 31/12. 5) Sejler ikke 25/12 og 1/1. 6) Sejler ikke 20., 22., 24., 25., 27., 29., 30., 31/12 samt 2., 3., 4/1. 7) Sejler ikke 21., 24., 25., 28., 31/12 samt 1/1.

Gyldig fra 24/3—1/4 (Påsken) samt fra 15/5—20/5 (Pinsen).

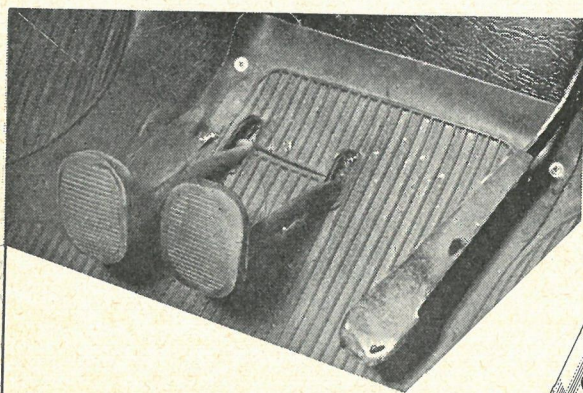
Fra Hundested	8.15	10.20 ¹⁾	12.45	17.35	19.40 ¹⁾	21.45
Fra Grenaa	8.15	12.40 ¹⁾	15.00	17.20	22.00 ¹⁾	23.30

1) Sejler ikke 27., 28., 29/3.

TAKSTER:

	Enk. kr.	Dob. kr.		Enk. kr.	Dob. kr.
personer	10.00	17.00	soveplads, 1. kl., ekstra	4.00	
sovekøje, ekstra	5.00		cykler	2.00	3.00
soveplads, ekstra	2.50		knallerter	16.00	27.00
sovekøje, 1. kl., ekstra	8.00		motorcykler, solo	19.00	32.00
biler			motorcykler med sidevogn	23.00	38.00
vægt indtil kg	700	900 1100 1300			
enk. kr.	27.—	30.— 33.— 36.—			
dob. kr.	45.—	50.— 55.— 60.—			
vægt indtil kg	3800	4200 4600 5000			
enk. kr.	75.—	81.— 87.— 93.—			
dob. kr.	125.—	135.— 145.— 155.—			
derudover for hver påbegyndt 400 kg	6.00	enkelt og 10.00 retur.			

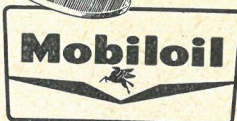
NB. Pladsbestilling for motorkøretøjer er nødvendig, mødetid senest 30 minutter før afgang.



**EN SLIDT SPEEDER
TEGNET PÅ LANG TIDS
TRO TJENESTE...**

Men - stadig fuld styrke i motoren, takket være...

Olien med
**sikkerheds-
reserve!**



Mobil Oil Danmark A/S

alvorlig konkurrent til den tyske eksport-succes VW Ghia Karmann. Den har fået navnet »La Floride« (på dansk »Florida«), og vil til sin tid kunne leveres enten som cabriolet, cabriolet med aftagelig hard-top eller som coupé. Det usædvanlig elegante karrosseri er tegnet af Renault fabrikernes egne karrosserispecialister i samarbejde med en gruppe italienske karrosseritegnere, og det fremstilles på en speciel karrosserimagervirksomhed, Brissonneau & Lotz i Creil.

Modellen ventes at kunne være i serieproduktion i juni måned, og prisen vil efter alt at dømme blive omkring 25.000 kr. på det danske marked.

Renault Florida er af Gran Turismo-type med 2 sæder og 2 reservesæder (der kan bruges som ekstra bagageplads). Motor og mekaniske dele fremstilles på motorfabrikken. Meddelelserne fra fabrikken indeholder ingen oplysninger om vognens tekniske formåen, men det kan med ret stor sikkerhed forventes, at vognen vil blive leveret med tre motorer efter ønske, en standardmotor som i den almindelige Dauphine, en tunet sportsmotor og en

særlig racingmotor, ligesom den sandsynligvis vil blive leveret med 3-, 4- eller 5-trins gearkasse efter ønske og pengepung.

Jaguar Mark IX

På Earls Court udstillingen i London viser de engelske Jaguar fabriker en ny udgave af den store Jaguar, Jaguar Mark IX, der af ydre ganske nøje svarer til Jaguar Mark VIII, men som har en større og kraftigere motor, skivebremses og power-steering.

Inspirationen til den nye model kommer fra den amerikanske multimillionær *Briggs Cunningham*, der tidligere har fremstillet racer-sportsvogne og nu er repræsentant for Jaguar i U.S.A. Cunningham lod for et års tid siden en Mark VIII motor udbore fra 83 til 87 mm og fik derved et slagvolumen på 3,8 liter i stedet for de normale 3,5 liter. Jaguar fabrikkerne i Coventry fandt ideen og resultatet så tiltalende, at man nu har givet den ny model samme motor og derved opnået en maksimal effekt på 220 hk.

Produktionen af Jaguar Mark VIII fortsætter naturligvis uændret.

**FORLANG
ALTID**

original Opel

OPEL
RESERVEDELE TIL
DERES VOGN

En af de ting, De selv kan gøre, er - konsekvent - at forlange originale Opel reservedele, når en eller anden slidt del skal udskiftes. Originale Opel reservedele er fremstillet med samme præcision og i samme kvalitet som Deres Opel. Forlang derfor altid originale Opel reservedele.

GM
GENERAL
MOTORS
CORPORATION

BEDRE ØKONOMI - STØRRE DRIFTSSIKKERHED - LÆNGERE LEVETID



Med

REDeX

kan De »kæle« for motoren indvendig

REDeX er en specialraffineret mineralolie, der opløser beg, renser oliegangene for slam, hindrer kuldannelser, frigør hængende ventiler, begede stempelringe m.v. (De bør ikke bruge REDeX i en motor, der står overfor en hovedreparation). REDeX nedsætter motorens friktion og forlænger motorens levetid. På skemaet ser De resultaterne af en REDeX-kur på en tilfældigt udvalgt Opel Rekord 1956.



Her er beviset!

A85360	FØR				EFTER			
	1	2	3	4	1	2	3	4
KOMPRESION LBS PR INCH	128	121	136	138	140	141	141	142
ACCELERATION FRA 20-60 KM/T	78 sek.				73,2 sek.			
BENZINFORBRUG 70 KM/T MED 2 PASS	12,1 km/l.				14,2 km/l.			

Vil De have flere beviser og mere viden om REDeX, så tal med Deres mekaniker el. ring (skriv) eller brochure hos:
F. BÜLOW & CO.,
Polititorvet
Central 1722 - lokal 900
der også anviser Dem nærmeste REDeX forhandler

REDeX LIMITED

Øverst: Hillman 1959.
I midten: Simca Aronde 1959.
Nederst: NSU Sport.

Simca Aronde P 60

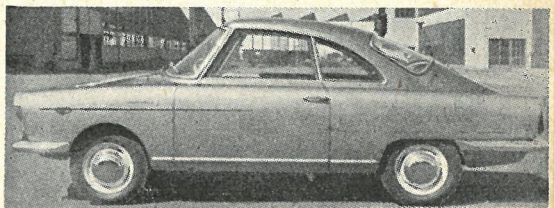
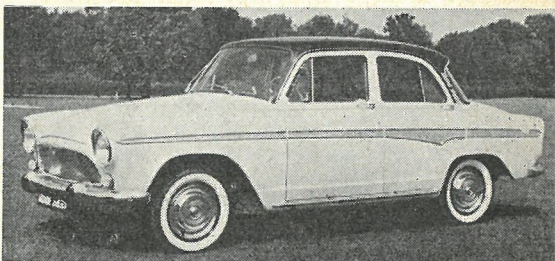
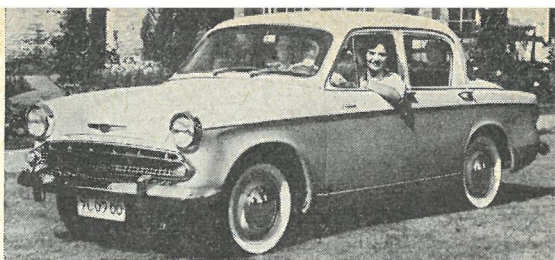
Simca-fabrikerne har på bil-salonen i Paris præsenteret publikum for en ny Aronde-serie med let ændrede karrosseriliner, nyt kølgitter, høj forrude og panoramabagrude. Gulvet er sænket, og sæderne gjort lavere i den nye serie, og som har fået typebetegnelsen P 60, og som leveres i Montlhery- og Elysee-udgave. Mekaniken er den samme som i de seneste modeller. Det vil sige, motoren er på 48 hk i Elysee modellen og 57 hk i Montlhery modellen. Den nuværende Simca Elysee vil fortsat blive produceret både til det franske marked og til eksportmarkederne.

Hillman Minx de luxe

vises på automobiludstillingen i London i en ny 1959 udgave med adskillige tekniske forbedringer. Motoren har fået større boring, så den nu er på 1494 cc mod hidtil 1390 cc. Den har kompressionsforhold 8,5:1 og en maksimum-ydelse på 52,5 hk ved 4400 o/m. Det største drejningsmoment er på 10,8 kgm ved 2100 o/m, og tophastigheden skal ifølge fabrikens oplysninger være ca. 135 km/t. Bagtøjet har fået et mere fordelagtigt udviklingsforhold på 4,55:1 (giver formindskede motoromdrejninger i forhold til farten), isolationen er blevet forbedret, lyd-potten gjort større, og motorophænget ændret for at give en roligere og mere jævn motorgang. Interiøret er blevet ændret noget, og udseendet ligeledes. Den nye Hillman har bl. a. fået nyt kølgitter. Det eneste, der er uforandret ved vognen, er prisen på det danske marked, kr. 19.785.

Lloyd Alexander TS

Lloyd fabrikkerne har startet en serieproduktion af en kraftigere udgave af Alexander modellen med typebetegnelsen TS. Denne kraftigere vogn er udstyret med en 29 hk 4-takts motor, som ifølge fabrikens oplysninger giver vognen en



marchhastighed på 110 km/t og en acceleration fra 0-80 km/t på 19 sekunder. Baghjulsophængningen er ændret noget, har kraftigere støddæmpere, skruefjedre, lang-svingarme med parallelgående hjul og krængnings-stabilisator.

N.S.U. Sport Prinz

N.S.U. Prinz er blevet lanceret i en speciel sportsudgave ved navn N.S.U. Sport Prinz. Sportsversionen har et lavt to-personers Grand Turismo karrosseri med plads til to voksne og to børn. Motoren (2 cylindre, 4-takts, slagvolumen 583 cc) yder 30 hk (mod 20 for den normale N.S.U. Prinz' vedkommende) ved 5500 o/m. Vognen vejer 517 kg, og fabrikken opgiver tophastigheden til at være 135 km/t. Motoren er iøvrigt naturligvis anbragt bag i vognen som på den normale Prinz, baghjulsophængningen er af pendulaksel-type og styringen af tandstangs-type.

De autoriserede turist-veje har deres store fordele – man er sikker på at finde skønne naturpanoramer og interessante byer, når man følger dem. Man må til gengæld også acceptere at møde den halve menneskehed presset sammen på ethvert seværdigt sted på ruten.

Det kræver lidt moralsk mod at søge udenfor turistvejene – for så har man ikke længer nogen garanti for at kunne tale med om noget, når man kommer hjem. Men man har til gengæld en chance for at kunne hygge sig i fred på de smukke og interessante steder, som man måske finder.

Linz am Donau er af flere årsager et naturligt udgangspunkt for en fordybelse i det øvre Oberösterreich. Den er Østrigs næststørste by med 186.000 indbyggere og faktisk hovedstad for Oberösterreich. Den ligger centralt for udflugter, og der er kun 124 km fra Linz til *Salzburg*, hvilket kan være praktisk, hvis man alligevel ikke finder Linz's omegn overensstemmende med sit gemyt. Og den har selv mange seværdigheder.

Linz er en udpræget industristad, som domineres af de store jernværker, der i Hitler-regimets tid hed Hermann Göring-Werke, men nu kaldes VÖEST (Ver-

Et glemt hjørne af Østrig

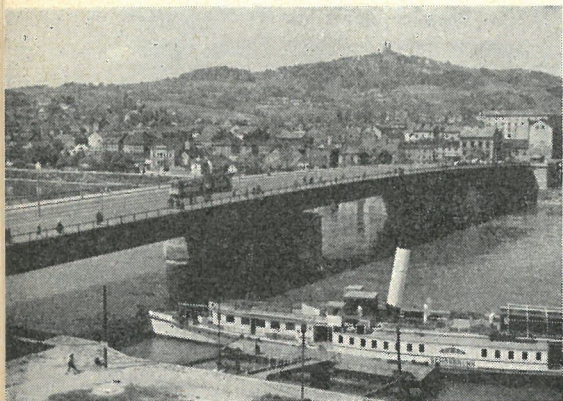
Den øverste del af Oberösterreich hører til de få europæiske kroge, som ikke er gennemtrekvet af skønhedssøgende turister. Der er smukkere end de fleste steder, men ikke imponerende smukt som så mange andre steder i Østrig – derfor ligger denne del af Oberösterreich ganske upåagtet hen.

Forfatteren til denne artikel har haft lejlighed til at færdes en del i det nævnte område og mener, at det må have attraktioner for mange danske bil-turister – ikke mindst måske for lidt ældre mennesker, på hvem bjergene kan virke trættende.

eignigte Österreichische Eisen und Stahl Werke). Jernværkerne dækker et meget stort areal, og deres skorstene spyer døgnnet rundt sort og mod himlen. Om aftenen hviler et dramatisk rødt lys over dem. Linz' jernværker kan dog hverken skæmme byen eller omegnen, der er smilende og venlig.

En aftentur ned langs *Donau* på Linz-siden mod det gamle cistercienserkloster i *Wilhering* kan være fyldt med poesi, hvis man er i den rigtige stemning – med høje bakker til begge sider, spejlinger i floden, en pramslæber på møjsommelig stampetur op mod strømmen og en lille kirke med et fint, slankt tyrolerspir i silhouet mod aftenhimlen på den anden side.

Selve klostret Wilhering er et besøg i dagslys værd for den, som interesserer sig for arkitektur eller kirker. Klosterkirken er et af de prægtigste og rigest udstyrede rokokoværker, man kan se – med skønne loftsmalerier og det væld af udsmykningsdetaljer, som hører de mest velhavende katolske klostर्सamfunds kirker til. Klosterhaven er tilgængelig for



Udsigt fra Linz am Donau over Donau-broen mod Pöstlingberg, hvis kirkespir er vartegn for »Donau-byen ved Alperanden«, som Linz kaldes i turist-brochurerne. Husene på den anden side af Donau hører til byen Urfahr.



publikum og rummer en vidunderlig farverig og enstående smukt anlagt flora – og et lysthus med en så næsten verdslig udsmykning med kvindefigurer, at man kun kan vente at finde det i haven til et kloster fra den muntre, livsglade rokokotid.

Wilhering ligger en halv snes kilometer fra Linz. En halv snes kilometer i modsat retning finder man et andet rigt kloster i *St. Florian* fra baroktiden. Komponisten *Anton Bruckner* var en tid organist i *St. Florian*, hvis orgel det er en oplevelse at høre. *St. Florian* er meget stort og ligger på en måde, som gør det til et uforglemmeligt syn for den, der er heldig at træde ind gennem dets port på en solskinsdag.

Øverst: Et meget karakteristisk Mühlviertel panorama — den romantiske borgruin Waxenberg, som er let tilgængelig for publikum. Der er kun mursokkelrester tilbage af de ydre borganlæg, men selve tårnet står i det store og hele intakt og fungerer som udsigtspunkt. Der findes mange sådanne borge i hele Oberösterreich, nogle henligger i endnu højere grad i ruiner, mens andre stadig i nogen grad egner sig for beboelse.

Nederst: Udsigt til Ottensheim, som ligger overfor klostret Wilhering.

Endnu længere borte, ca. 30 km mod syd, ligger et tredje seværdigt kloster i *Kremsmünster*. Dette kloster var Gestapohovedkvarter under krigen, men den dystre fortid spores næppe mere. Alle tre klostre har klosterkældre, hvor man kan få klostrets egen vin eller andre vine serveret efter ønske – til små penge og eventuelt med nogle af de pølser til, som østrigerne er mestre i at lave.

Blandt seværdighederne i Linz skal

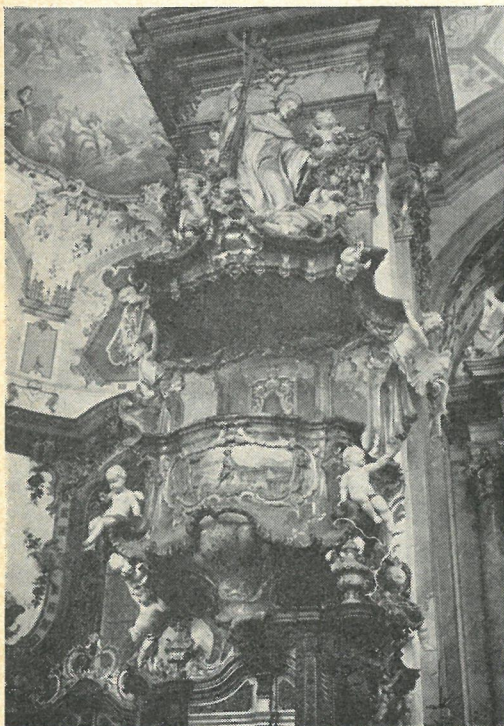




Øverst: Stiegenhaus i St. Florian. Se teksten til billedet på modstående side.

Modstående side: Den ene af de to store indre klostergårde i St. Florian. Til højre ses hovedindgangens bagside med Stiegenhaus (trappehus), fra hvilket et interiørbillede er vist her på denne side. Tveillingstårnene hører til klosterkirken, hvis udsmykning er præget af vældige stukarbejder i stil med dem, man ser på billedet af trappehuset. Klostret i St. Florian er ganske velholdt, mens klostret i Wilhering desværre synes at mangle penge til istandsættelsesarbejder.

Nederst: Klosterkirken i Wilhering rummer en så virkelig overrådig rigdom på udsmykningsdetaljer, at et fotografi af hele kirkens indre ikke vil formå at give indtryk af det. Vi har derfor valgt at vise en enkelt karakteristisk del af kirken, den engle-omsværmede prædikestol. Mere udpræget rokokoudsmykning ser man sjældent.



kort nævnes treenigheds søjlen på torvet – et eksempel på barokkunst, når den er værst, mange fine gamle huse omkring torvet, rester af et gammelt fæstningsanlæg fra kejser Friedrich III's tid, kunstmuseet i det store kunstakademi i øvre fløj af en stor germansk udseende pragtbygning, som Hitler lod opføre, vistnok for at gøre noget for byen, i hvis nærhed hans fødsel fandt sted, men overfor hvilken hans sentimentalitet dog ikke var tilstrækkelig til, at den jødiske befolkning i Linz blev skånet (hvor nødig man end vil, må man i den sammenhæng desværre erkende, at østrigerne ikke var ringere medløbere til Hitlers afsindige planer end tyskerne selv. Der gemmer sig mangan gammel inkarneret nazist bag en hyggelig jovial overflade, og man finder en ganske almindelig udbredt antisemitisme af den mest frastødende art blandt østrigerne. Det er bedst, hvis man kan glemme det, når man rejser i landet).

Linz har på den anden side af Donau en søsterby ved navn *Uhrfar*, hvis geografiske og tilhørmæssige forhold til Linz nøje svarer til Nr. Sundbys forhold til Alborg. *Uhrfar* er ganske uinteressant bortset fra det faktum, at man skal gennem den for at komme til den nordlige omegn fra Linz, *Mühlviertel*, og til *Pöstlingberg*, der vel er Linz' mest populære udflugtssted. *Pöstlingberg* er det højeste punkt i Linz' umiddelbare omegn (ca. 500 m) og kronet af en pæn lille kirke med to tårne, som er et slags vartegn for



Linz. Fra Pöstlingberg er der en smuk udsigt ned over Linz og Donau, og man kan i klart vejr se helt ned til Alperne. En ganske usædvanlig attraktion for både voksne og børn findes i form af en eventyrjernbane inde i en stor grotte. Toget har form som en lang drage og kører sindigt rundt i en stor cirkelbane med nicher med små eventyrtableauer til begge sider. Der lyder sprød musik fra en orgelautomat under køreturen, og det hele er så ægte naivt, at man ikke kan undgå at føle banen som en oplevelse. Banen er vistnok ældgammel.

Fra Uhrfar fører der flere veje ind i det såkaldte Mühlviertel. En af dem går over Pöstlingberg, men det er nogenlunde ligegyldigt, hvilken vej man vælger.

En smuk og karakteristisk rute går fra Pöstlingberg forbi *Lichtenberg* op til *Zwettl*, videre til *Waxenberg* ned over *S. Veit*, videre til *Gramastetten* og ned til *Walding*, der ligger lige ved vejen, som fører tilbage til Linz på Uhrfar-siden langs Donau. Mange af vejene er smalle og ujævne grusveje, som man kun kan køre på med 20–30 km/t, hvis man ikke ønsker at udsætte sin vogn for al

for mange strabadser, men de er iøvrigt udmærket farbare og kan ikke skade vognen, når man tager lidt hensyn. Man kommer igennem smukke, uberørte skove og vidtstrakte marklandskaber. Mühlviertel-landskabet er venligt og rundt og minder i karakter om stærkt kuperede danske landskaber, men højdeforskellene og skovbevoksningerne i terrænet er langt større. Vort eget Himmelbjerg ville tage sig ret uanseligt ud i sammenligning med de bakke drag, man finder i Mühlviertel.

Beboerne i Mühlviertel er udprægede hjemmefødinge, og livet henrinder roligt og stille på de spredte, ret fattige gårde og deres vanskeligt tilgængelige marker. Der arbejdes med ældgamle landbrugs-metoder, dels fordi der ikke er råd til at anskaffe maskiner, dels fordi maskiner overhovedet næppe lader sig anvende. Mühlviertel er et ægte stykke bondeland med primitive mennesker og klokkekøer, og det er yderst charmerende at færdes i, fordi man føler sig hensat til en anden tidsalder – befriende langt bort fra civilisationens mindre tiltalende sider. Udenlandske turister et et praktisk taget ukendt begreb på disse kanter, mens

østrigere fra andre dele af landet søger dertil, hvis de ønsker en fredelig ferie. Fuld pension på Gasthöfer og bondegårde fås for ingen penge, selv efter østrigske forhold. Forlystelseslivet i Linz og omegn er ret beskedent. Der findes kun et par danserestaurationer og barer i byen, men til gengæld er der mange hyggelige kaffehuse i alle størrelser og af alle typer fra de jævne til de mere borgeraristokratiske.

Reserve dele FORD

Til salg: lager af nye reserve dele til FORD person- og lastvogne, årgangene 1932-1950. Skriv efter nærmere oplysninger til Garage du Closelet SA., 11 Av. d'Ouchy, Lausanne, Schweiz.

21 km mod øst fra Linz ligger en gammel romersk garnisonsby, *Enns*, hvor der endnu findes rester fra romertiden - bl. a. et højt udsigtstårn på byens torv. Enns er fyldt med interessante gamle huse og har et par meget karakteristiske gamle gader.

Som allerede nævnt ligger Linz kun 124 km fra Salzburg. Man behøver endda kun at køre 70 km for at komme til et af Østrigs populære turiststeder - *Gmunden* ved den smukke *Traunsee*, der hører til det højt besungne *Salzkammergut*. Det er muligt ad god vej at komme over til *Attersee* derfra og videre over *St. Gilgen* til *St. Wolfgang's* kulisseeagtige idyl. Hvis man vil undgå turistvirvaret i *Weisses Rössl's* by, kan man standse i *Strobl*, hvor der er nogenlunde fred - og langt billigere at bo. Og så er man iøvrigt ved at nærme sig de egne, som denne artikel ikke skulle handle om.

jac-

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S



*Super-smøring med
helårsolie*

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**



FRA FÆRDSLS FRONTEN

VED MR. SPOTLIGHT

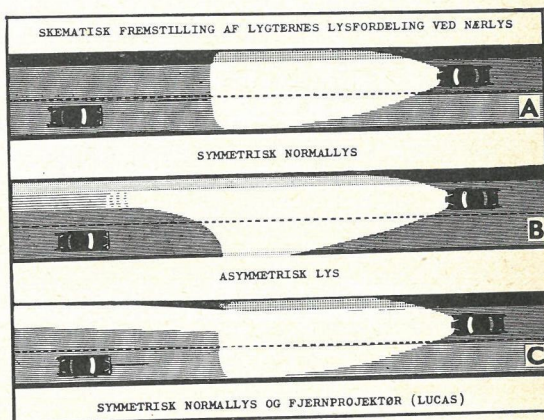
Asymmetrisk lys nu tilladt

Myndighederne har nu godkendt anvendelse af asymmetriske lygteindsatse i Danmark. Asymmetriske lygteindsatse fremstilles af flere fabrikker, og de er udviklede gennem nogle års eksperimenter med henblik på at give bedre kørselsbetingelser i mørke. De asymmetriske lygteindsatse virker kort fortalt således, at man ved nedblænding bevarer det lange lys i højre side af sin kørebane, mens lyset i venstre side nedblændes. Man skulle dermed opnå at bevare godt overblik til højre vejside langt frem uden at genere modgående trafikanten.

Axel Ketner, som er repræsentant for det engelske elektriske tilbehørsfirma Lucas her i landet, har udsendt en brochure og et ledsagebrev om de nye indsatse til sine forhandlere. Både brochure og forhandlerbrevet giver tilsammen en udmærket vejledning for det køvende publikum. Det påpeges eksempelvis overfor forhandlerne, at asymmetriske indsatse fortrinsvis kun bør monteres, når de gamle indsatse er tjenlige til udskiftning, og at kunden, såfremt normalt lysindsatsene er fuldt intakte, er bedre tjent med at få disse suppleret med en fjernprojektor, der under forudsejning af korrekt indstilling giver et endnu mere effektivt asymmetrisk lys. Årsagen til, at Ketner giver dette råd, er, som det fremgår af brochuren, at de asymmetriske lygteindsatse kan virke blændende i højregående kurver. Det er faktisk nødvendigt i højregående kurver at køre på positionslys, dersom man ikke vil genere modgående trafik med asymmetriske lygter, og det er derfor under alle omstændigheder næsten nødvendigt at supplere de egentlige forlygter med en ekstra lygte, som kan »rense« højre vejkant. En åbenbar ulempe ved de asymmetriske lygteindsatse er naturligvis, at de er uanvendelige til kørsel i Sverige eller i England, med mindre man på speciel vis klæber sine lytteglas over, således at den asymmetriske virkning ophører, og man får normal nedblænding.

De farlige kartoffeltransporter

Landmændenes transport af kogte kartofler giver hvert efterår anledning til alvorlige påkørselsulykker, fordi de varme kartofler i fugtigt eller køligt vejr udvikler en så tæt damp, at udsigten over vejen kan nedsættes betydeligt. Landboorganisationernes Maskinudvalg og Rådet for større Færdselssikkerhed har derfor på foranledning af justitsministeriet udarbejdet en vejledende



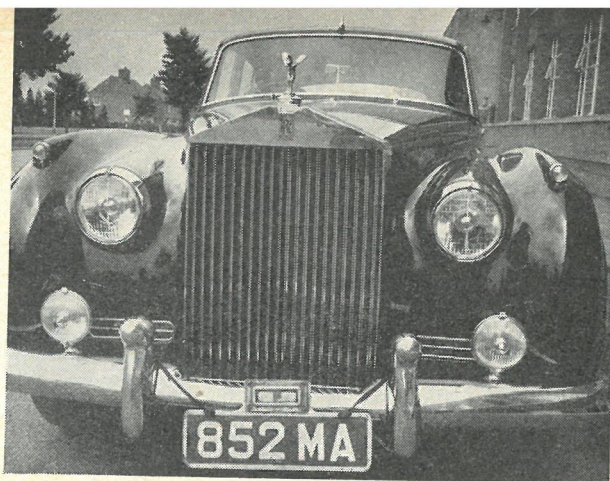
brochure, som er udsendt til landmændene gennem De danske Mejeriforeningers Fællesorganisation. Det anbefales i brochuren som middel mod den farlige damp at overdække kartoffellæsser med presenninger. Forsøg udført af statens færdselspoliti viser ganske vist, at en presenning ikke helt kan forhindre dampen i at sive ud, men presenningen eliminerer i hvert fald risikoen for trafikken.

K.D.A.K.s færdselsprøve i Århus

K.D.A.K. arrangerede i Århus i forbindelse med færdselsdagen i den jyske hovedstad den 22. september en færdselsprøve for bilister. Deltagerantallet var begrænset til 30, for at holde arrangementet indenfor de afstukne rammer og af hensyn til tiden. 11 af disse 30 deltagere opnåede diplom, mens 19 dumpede som følge af at undlade at give tegn til sving (14), ukorrekt placering i trafikken (6), forsømmelse af vigepligten (3), uforsigtig kørsel (4), eller ialt 27 dagligt forekommende forseelser, som i givet fald kan have alvorlige følger. Arrangementet var lagt i hænderne på K.D.A.K.s sportsafdeling i Århus og afvikledes med præcision. K.D.A.K. vil naturligvis også medvirke ved at arrangere disse færdselsprøver, dersom der i fremtiden vil blive indført en årlig færdselsdag i Århus.

Af redaktør
Tage Schmidt

Rolls-Royce *Silver Cloud*,
som leveres fuldt
færdig med karosseri
fra fabrikken er den mind-
ste af de to hoved-
typer, Rolls-Royce i dag
laver. Den større
endnu mere repræsentative model
hedder *Silver Wraith*.



Den bedste bil i verden -

- Er De forberedt?

- Jaja ...

- Ja. Men er De virkelig forberedt?

- Ja! (mon manden tror, at man aldrig
har prøvet en hård opbremsning før?)

Der lyder et skingert hyl fra dækkene,
som bider sig ned i asfalten - og jeg er
trods advarslen på vej vandret ud gen-
nem forruden hen over forsædet - sådan
føles det i hvert fald. Efter at jeg igen
er landet på sædet, ser jeg ud gennem
vindspejlet på en fed blå sky, der rejser
sig foran vognen - og stanken af brændt
gummi sejler ind gennem et åbent vindue.

Nej - det er ikke verdens sikreste
sportsvogn, der her fortælles om. Det er
verdens bedste bil - »The Best Car in the
World« - Rolls-Royce. Demonstrationen
skete i forbindelse med et besøg på Rolls-
Royce bilfabriken i Crewe, Aston Mar-
tin fabriken i Newport Pagnell og Ley-
land fabrikerne i Leyland, Lanchester i
eftersommeren efter indbydelse fra The
Society of Motor Manufacturers and Tra-
ders, sammenslutningen af engelske bilfa-
brikanter.

Kun Rolls-Royce folkene selv ved, hvor
mange Rolls'er der bliver bygget i dag.
Ledelsen ønsker ikke at oplyse tallet, som
ikke er stort - formentlig ca. 20 Rolls'er

og Bentley'er tilsammen om ugen. Bil-
fremstillingen er kun en biforretning for
Rolls-Royce, som i dag først og fremmest
fabrikerer stempel- og jetmotorer til flyve-
maskiner og motorer til arbejdskøretøjer
og militærkøretøjer. Men på fabriken i
Crewe er bilerne stadig den vigtigste side
af produktionen, og Rolls-Royce traditio-
nerne lever videre trods den om sig gri-
bende standardisering og automatisering.
Man opfylder f. eks. stadig selv de mest
ekscentriske ønsker fra kunderne. Et af de
sidste nye eksempler på, hvad Rolls-Roy-
ce købere kan finde på at forlange, er, at
en åbenbart stenrig amerikaner bestilte
et grønt chassis med forchromede skruer
og tilbehør. Alle bolte, møtrikker og be-
slag på chassiset blev vitterligt forchro-
mede, og chassiset, der naturligvis måtte
fremstilles helt uden for den øvrige pro-
duktion, kom til at koste ca. det dobbelte
af et normalt chassis.

Lydløs komfort

Rolls-Royce er luksus bilen par excellen-
ce. Luksus er for bilers vedkommende
enstyvende med blød kørsel, komfortabel
indretning og lydløshed. Fabriken i Cre-
we arbejder hver eneste dag på at gøre

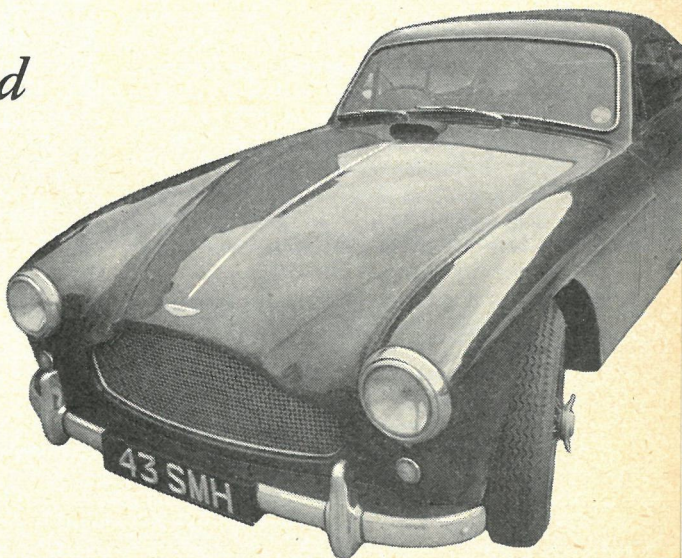
vognene endnu bedre affjedrede, endnu mere komfortable og endnu mere lydløse. Det er ikke en fantasifuld spøg, at urets tikken overdøver motoren, når man kører 130 km/t i en Rolls. Jeg har selv hørt den rolige tikken fra uret i instrumentbrættet over motorens åndeagtige dæmpede surren, mens mere end to kilometer vej forsvandt under Silver Cloud'ens hjul i minuttet.

Det er bemærkelsesværdigt, at Rolls-Royce'ns enestående fine affjedring og eminent tyste motorgang simpelthen er opnået gennem fuldkommengørelse af gamle, velkendte konstruktioner. Baghjulene sidder f. eks. på en stiv bagaksel

men har endnu ikke opnået overbevisen. Tromlebremserne er også udviklet til det fuldkomne af Rolls-Royce. De er konstrueret således, at bremsebakkerne altid ligger an med hele fladen mod tromlen under bremsning og derved opnås maksimal retardation. De virker samtidig blødt og behageligt og kræver kun ganske ringe tryk, og svære køleribber leder bremsevarmen væk således, at bremserne praktisk taget ikke kan fade. Det bedste ved Rolls-Royces bremser er dog næsten, at bremsesystemet har to af hinanden uafhængige hydrauliske kredsløb således, at man stadig råder over fuld effekt, selv om det ene kredsløb skulle lække. Disse

og den sikreste sportsvogn bygges *i England*

Aston Martin DB III
hører til verden
mest fremragende sports-
vogne — og til de
sjældneste. Der fremstil-
les kun 10 Astons
om ugen, og den lukkede
model som ses her,
koster fra fabrikken 2.050
£ (det vil i Dan-
mark med omsætningsaf-
gift give ca. 90.000 kr.).



er ophængt i halveelliptiske bladfjedre, der i grundtrækkene er magen til de fjedre, som kendes fra hestevogne. Rolls-Royce folkene tror på, at det er muligt at opnå de ønskede resultater efter de kendte opskrifter — det gælder blot om at lave tingene rigtig. Eksperimentafdelingen arbejder ganske vist med luftaffjedring,

bremser er i stand til at standse Silver de meget bedre resultater ad den vej. Cloud'ens 2 tons vægt med en forbløffende kraft. Bremsningen, som nævntes i indledningen, skete ved ca. 60 km/t, og den føltes, som om vognen blev standset af en mur. Man regner slet ikke med, at to tons kan standses så effektivt.



Skabt også til fart

Men det er symptomatisk, at R-R har sådanne bremses. For R-R folkene går ikke blot ind for komfort. De går også ind for størst mulig sikkerhed. Rolls-Royce er f. eks. nok mere behageligt affjedret end nogen anden vogn – men den føles ikke af den grund som géle på vejen. Tværtimod. En Rolls-Royce Silver Cloud ligger på vejen på en måde, som minder om en førsteklases sportsvogns eksemplariske vejbeliggenhed. Den har en top-hastighed på 170 km/t, og man kører med stor selvfølgelighed 120-130 km/t med den på almindelig god landevej i trafik. Den kan føres hurtigere gennem kurverne end de fleste biler – og den krænger ikke.

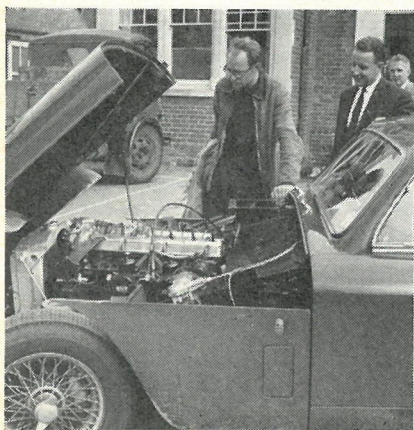
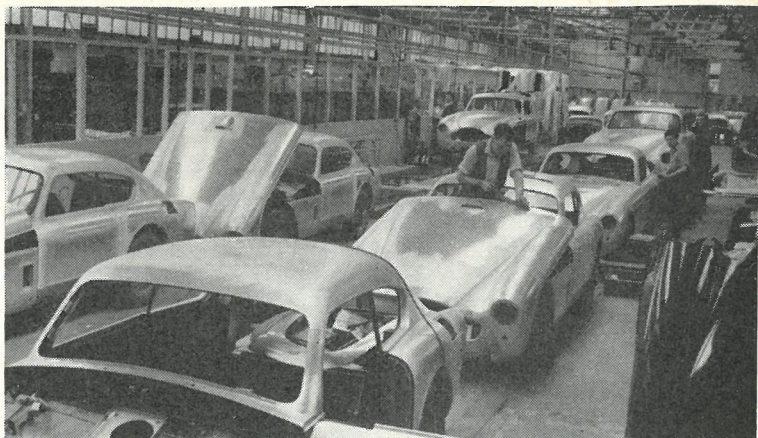
Styretøjet i demonstrationsvognen havde hydraulisk servoanordning (ekstraudstyr) og virkede fuldstændig præcist og meget let. Rolls-Royce folkene er i det hele taget ikke mere bundne af traditionen end at de kan tage nye ideer op. De udnytter blot ideerne på deres egen måde.

Gearskiftet kombinerer f. eks. fordelene ved den almindelige synchromeshgearkasse med den fuldautomatiske gearkas-

ses fortrin. Gearkassen er firetrins og betjenes med en lille skiftetang på ratstammen. Skiftetangen kan stilles i fem positioner. Den øverste (position 4) giver helautomatisk funktion, og i positionerne 2 og 3 låser man gearkassen i henholdsvis andet og tredje gear. Dette indebærer, at man kan bruge R-R gearkassen som helautomatisk gearkasse eller som en ganske almindelig gearkasse efter ønske (udkobling sker dog naturligvis i alle tilfælde automatisk). Den helautomatiske funktion er afhængig af den øjeblikkelige belastning og hastighed, men automaten skifter til andet gear senest ved 35,4 km/t, til tredje senest ved 54,7 km/t og til fjerde senest ved 101,4 km/t. Man kan ved kørsel med automaten i funktion sætte vognen i tredje gear til overhaling eller lignende ved at trykke gaspedalen i bund når man under 100 km/t. Når gearvælgeren står i position 3, låses tredje gear således, at vognen under ingen omstændigheder skifter op til fjerde under 100 km/t. (men der skifter den. Man kan ikke gå over det af fabriken fastsatte maksimale omdrejningstal i tredje gear). Andet gear låses i position 2 således, at man kan køre motoren op over de maksimale om-

Modstående side:
Aston Martin DB III har
et typisk *gran turismo*
karosseri. I baggrunden
ses de bygninger,
som huser motor- og
chassis-afdelingerne.
Fabriken minder mindst
af alt om en bilfabrik,
men fremstiller ikke desto
mindre en af de fineste
sportsvogne, som over-
hovedet laves i dag.

Th.: Aston Martin-
Lagonda fabriken be-
skæftiger nogle af
Englands dygtigste karos-
serimagere. Aston-
karosserierne frem-
stilles helt i aluminium,
og der er kun ca. 30 ka-
rosserier under produktion
ad gangen. Chassiset
er af rumgittertype.



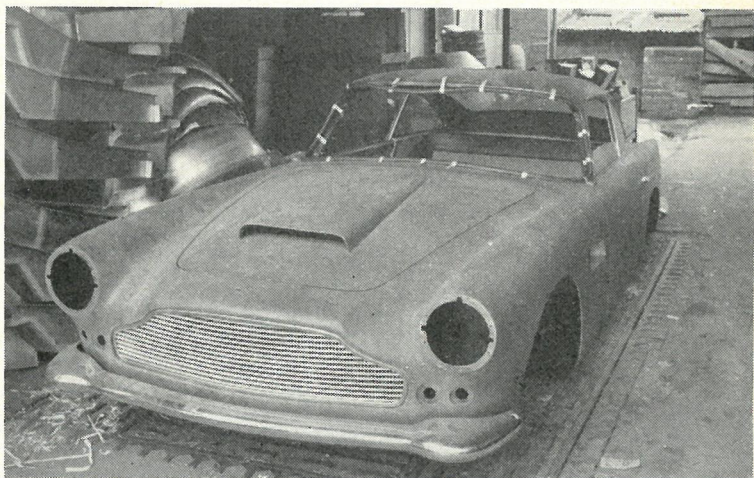
drejninger. De to øvrige positioner er
frige gear og baggear. Den automatiske ge-
arskiftning sker ved normal betjening
af gaspedalen fløjlsblødt og næsten umær-
keligt, mens man ved brutal brug a:
speederen får en ret voldsom virkning,
som ikke er ulig den, man kender fra
gearskiftning i hurtige sportsvogne under
acceleration.

Bag rattet

Servostyringen er ualmindelig let, og
man skal vænne sig til den, da man let
kommer til at give for voldsomt styreud-
slag. Jeg skal indrømme, at jeg selv mang-

Den store 3-liters
motor fylder motorrum-
met godt ud i
Aston'en. Adgangen til
maskineriet lettes ved,
at hele forpartiet
kan løftes.

Under rundgangen
hos Aston-Martin sås
dette smukke karosseri i
en afkrog —
tilsyneladende noget skø-
deløst anbragt.
Det oplystes, at det dre-
jede sig om en
prototype, og det viste sig
på automobiludstil-
lingen i London at have
været karosseriet
til en ny, særlig hurtig
italiensktegnet udgave.



lede den fornemmelse af præcision, som man kender fra gode, normale styretøjer, men det fremgik af demonstratorens behandling af vognen, at præcisionen absolut var til stede. Man skal blot have tid til at indleve sig i den lette virkning. Vi kørte ialt ca. 350 km i vognen, og jeg havde selv den oplevelse at køre den en times tid. Jeg havde egentlig ikke forestillet mig, at en sådan vogn kunne give nogen køreglæde ud over bevidstheden om at sidde bag rattet i en af verdens dyreste biler (altid en smigrende tanke, selvom vognen ikke er ens egen), men der kan ganske afgjort køres virkelig inspireret med denne vogn. Demonstratoren kørte den med en fart og elegance, som man ikke ville drømme om i forbindelse med en Rolls.

Dens ganske artige præstationsevne kræver absolut ansvarsbevidsthed hos føreren, for man mærker overhovedet ikke hastighed i denne vogn, og man kan derfor let forglemme sig og køre 120-130 km/t på steder, som ikke egner sig dertil, hvis man ikke en gang imellem holder øje med speedometeret, der naturligvis som vognens øvrige instrumenter har en stor sort, ærlig skive med hvide tal og hvide visere. Man har iøvrigt slet ikke følelsen af at køre i en stor vogn, når man sidder bag rattet. Udsynet er fint til alle sider, og køleren virker kortere, end den i virkeligheden er. Pladsforholdene lader dog ikke en i tvivl om, at man sidder i en rummelig luksurvogn. Der er strækplads til benene både på for- og bagsæde, og lofthøjden er god overalt. Interiøret præges af kultiveret smag, udsøgte materialer og den bedst mulige håndværksmæssige forarbejdning. Fabrikken har naturligvis eget sadelmageri, hvor der til hver vogn tilskæres otte af de bedste engelske huder til sæder og arm-læn, og eget snedkeri, hvor de næsten utroligt fint polerede valnøddetræspaneler laves i papirtynd finér.

Normal fart – 140 km/t

Rolls-Royce kaldes i annoncerne verdens bedste bil. Og den er det uimodsigeligt. Ingen har forsøgt at gøre den rangen stridig – bortset fra Bugatti, som

byggede nogle ganske få eksemplarer af en vogn, der vel nok må siges at være det mest fornemme luksuskøretøj, som er fremstillet i benzinalderen – Bugatti La Royale. Den anden usædvanlige vogn, som blev demonstreret for os, Aston Martin, nedstammer til gengæld i lige linie fra en bil, der i 1913 blev bygget for at konkurrere med Bugattis sportvogne.

Aston Martin fabriken følger sig lige så vel som Rolls-Royce overbevidst om sine produkters værd. Den bygger en af verden fineste sportvogne. Det er ikke bevist, at Aston Martins racersportvogne er de hurtigste i verden, for de har haft uheld i de fleste løb (de er det måske). Men det er heller ikke farten, Aston Martin folkene lægger mest vægt på, men sikkerheden. De siger selv »We do not claim to build the fastest sportcar in the world – but we certainly do built the safest!« (Vi vil ikke påstå, at vi bygger den hurtigste sportvogn i verden – men vi laver hel bestemt den sikreste) – og der er sikkert ikke mange sportvognsfabrikker, som vil modsige dem. Bremserne regnes som hos Rolls-Royce for at være den vigtigste sikkerhedsfaktor. Når en bil kan køre så stærkt som en Aston Martin, er det af overvældende betydning, at den også kan bringes til standsning igen – hurtigt. Aston Martin har netop optaget fabrikationen af en særlig hurtig model med italiensk specialkarosseri. Denne vogn som ikke var færdig, da vi besøgte fabriken, er forsynet med skivebremser på alle fire hjul, og den accelerer fra nul til 100 miles i timen (160 km/t) og bringes til standsning igen – indenfor 30 sekunder.

Den normale model, type DB III, som jeg var ude at køre i, har skivebremser på forhjulene og aluminiumstrømlerbremses med køleribber på baghjulene, og den kan ganske vist ikke præstere helt det samme som den nye specialmodel, men den klarer sig pænt. *Sales manager assistent M. Harting*, som demonstrerede vognen mesterligt, kørte mig hen ad en smal, asfalteret vej med 140 km/t og fik næsten hårene til at rejse sig på mit hoved, da han med denne ret pæne fart skød ned mod den tværvej, som dannede

afslutning på den vi selv kørte på. For enden af vor vej stod nogle solidt udseende huse, og det føltes noget sensationelt da mr. Harting uden så meget at lette foden fra speederen med uformindsket fart jog forbi det sted, hvor jeg med en almindelig vogn ville have foretrukket at bremse ganske godt og kraftigt, hvis jeg var kommet med blot 110 km/t. Først på et tidspunkt, da mine ellers ret forhærdede nerver var ved at svigte i en sådan grad, at jeg begyndte at stemme højre fod mod en imaginær bremsepedal, begyndte mr. Harting en opbremsning, som forløb ganske uddramatisk. Vi havde endnu nogle meter at løbe på, da vi nåede frem til tværvejen.

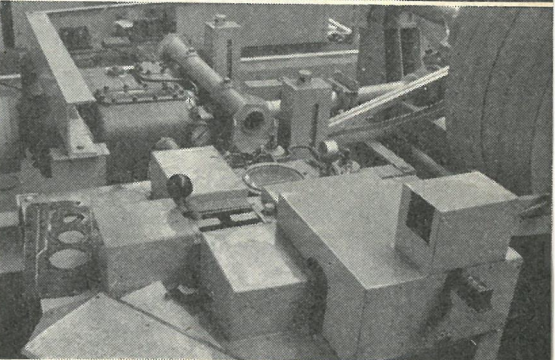
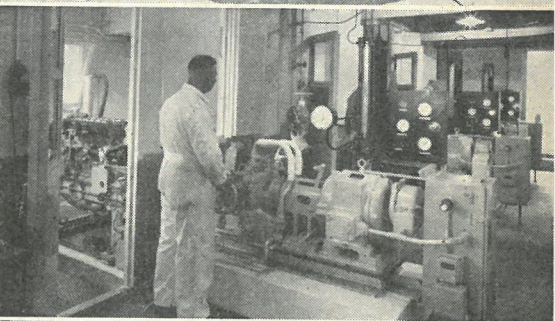
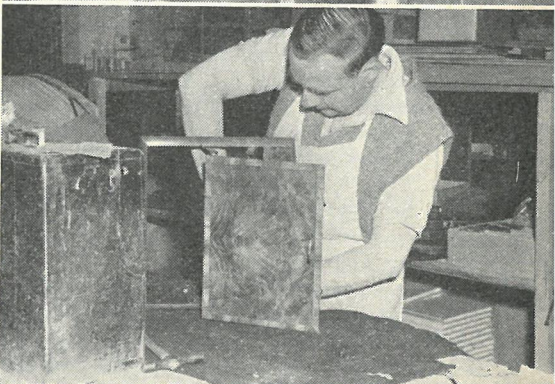
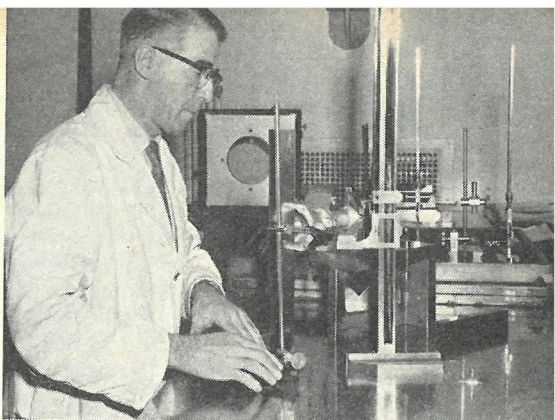
På den selvsamme smalle og ujævne vej havde mr. Harting kort forinden demonstreret DB III'ens eventyrlige vejbeli-genhed i kurverne ved med 130-140 km/t at drifte vognen gennem en kurve, så der stod en 40-50 m lang sort streg af gummi i asfalten fra de yderste hjul, der havde været kraftigst belastede. Vognen krængede under dette sving praktisk taget ikke, og hjulene bed sig fuldstændigt fast i vejen på trods af, at denne ikke var ganske jævn. Jeg fandt det under denne kurvekørsel beroligende at tænke på, at Harting er en erfaren racerkører og talrige gange har jaget kontinentet rundt på sine inspektionsrejser i sin DB III, som han altså måtte formodes at kende ud og ind.

Fra oven og nedefter: Rolls-Royce fabrikkens kontrol-afdeling råder over det bedste måleapparat, der kan fås, og arbejder bl. a. med elektroniske apparater, der afslører de mest mikroskopiske fejl. Her ses en af kontrollanterne i færd med at undersøge en detalje.

Rolls-Royce har sit eget store snedkeri, hvor valnøddetræspanelerne til vognen fremstilles af papirtyndt finér. Her ses en snedker i færd at samle det lille udtræksbord, som findes i ryggen på hvert forsæde.

En af de prøvebænke, i hvilke Aston-Martin motorene køres til. Omdrejningstællere, olie-tryksmålere og amperemetre, vandtermometre og olietermometre fortæller om hvorledes motoren arbejder.

Dette billede er taget i Leyland bus- og lastvognsfabriks forsøgsafdeling og viser et sindrigt apparat, som uafbrudt time efter time, dag efter dag skifter gear op og ned på en arbejdende gearkasse. Gearstangen ses midt i billedet.



Vognen eminente bremseevne gør det muligt at holde helt usædvanlige hastigheder med den på almindelig vej. Vi kørte et par hundrede kilometer med Aston'en ad trafikerede hovedlandeveje med hastigheder på 120-160 km/t og lå over lange stræk på næsten konstant 140 km/t som den naturligste sag af verden, fordi det lader sig gøre forbløffende hurtigt at trække vognen ned i fart for opstående hindringer.

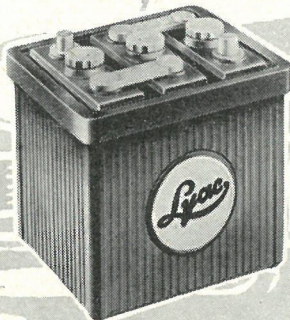
Accelerationsevnen var lige så imponerende som bremseevnen. Den store 3-liters motor går ubesværet op til 5500 omdrejninger i minuttet og klarer 6000 o/m i højt gear uden at tage skade, og den yder maksimalt 162 hk svarende til en vognvægt på kun 1270 kg, d.v.s., at vognen kun vejer 7-8 kg pr. hk. 1. gear kan bruges op til ca. 65 km/t, 2. gear til ca. 93 og 3. gear til ca. 142 km/t. Tophastigheden garanteres fra fabrikken til 160 mph eller 192 km/t men veltilkørte eksemplarer klarer langt over 200 km/t. Det er klart, at accelerationen er ud over det almindelige med en sådan motoreffekt, og DB III går fra 0 til 80 km/t på 7,3 sekunder, fra 0 til 96 på 9,4, fra 0 til 130

på 16,6, fra 0 til 160 på 27,1 og fra 0 til 176 på 36,1 sek. En kraftigere tuned motor giver en maksimumeffekt på 180 hk.

3 arbejdsdage pr. topstykke

Man får et føleligt skub i ryggen for hver gearskiftning i tilkoblingsøjeblikket, og udblæsningsbrølet under acceleration er en oplevelse for enhver, der holder af den dybe sunde lyd fra en perfekt tuned og blødt arbejdende, stor sportvognsmotor. Motoren arbejder ved alle hastigheder fuldstændig vibrationsfri, som kun de fineste forædlede motorer gør det, og en sådan motor kan man kun fremstille på en fabrik, hvor håndarbejdet er dominerende. Hvor fint et stykke arbejde en Aston-motor er, vil man forstå, når man hører, at der ofres tre arbejdsdage alene på samlingen af topstykket med de to overliggende knastaksler, at en tilfældig ud af hver fem motorer efter monteringen bliver splittet totalt ad og kontrolleret i alle detaljer for at holde montørernes ildhu ved lige (noget som iøvrigt ikke skulle være nødvendigt, for hver eneste af de højt lønnede specialarbejdere

Start med



Til enhver vogntype - også til Deres - fremstilles et LYAC batteri. Navnet garanterer for kvaliteten og det er billigt i drift, for det holder i årevis.

på Aston Martin fabrikkerne betragter næsten sit job som en hobby, fordi arbejdet med de dejlige vogne giver virkelig arbejdsglæde. Der hersker en ganske sjælden stemning af godt arbejdsrumør på denne virksomhed). Hver eneste motor tilkøres på prøvebænk under gradvis stigende belastning og voksende fart i seks timer, og bundstykke og bundkar afmonteres efter tilkørslen for, at man kan kontrollere, at alt fungerer, som det skal. Motoren prøvekøres til slut i prøvebænken for fuld belastning og fuld kraft.

Der ofres lige så stor omhu på alle de øvrige komponenter. Eksempelvis kan anføres, at man hos Aston Martin selv forsyner hjulakselender og hjulnav med noter (hjulene holdes fast af centralmøtrikker) mens næsten alle andre sportsvognsfabriker køber disse dele færdige med noter. Begrundelsen er, at de standardfremstillede dele har for store tolerancer til, at Aston Martin kan acceptere dem. Aston Martin folkene ønsker, at Aston-ejerne skal være fri for selv de mindste ærgrelser.

DB III'en er nok en fuldblods sportvogn, men den har dog ingen mangler med hensyn til komforten. Den har god plads til to voksne og to børn plus rigelig bagage, og den er velisoleret mod motorstøj og yderst lækker indrettet samtidig med, at den er sportslig saglig i hele interiøret. Vognen ligger rolig og stille på vejen ved 160 km/t, og affjedringen føles langt fra hård.

Jeg fik desværre ikke selv mulighed for at køre denne vogn, da jeg pludselig var kommet i tanker om, at jeg havde glemt at få internationalt førerbevis med til England (havde under kørslen med Rolls'en ikke skænket dette en tanke). Det bedrøvede mig dog ikke særlig meget, da vognen var højrestyret og derfor i forbindelse med den heller ikke helt tilvante venstretrafik nok kunne forekomme lidt akavet at køre, især med høj fart.

Det er meget karakteristisk, at fremstillingen af både Rolls-Royce og Aston Martin bilerne kun er en biforretning for de virksomheder, der bygger dem. Ingen fabrik kan i dag leve af alene at

fremstille sådanne biler, for efterspørgslen er for ringe til at kunne betinge en tilstrækkelig stor omsætning. De er derved langt fra typiske for det, man i dag forstår ved engelsk bilindustri, men de udgør alligevel et betydningsfuldt led i helhedsbilledet, fordi fabrikker som disse sætter en standard for de virksomheder, som fremstiller de mere almindelige biler. De erfaringer, som Rolls-Royce og Aston Martin fabrikkerne gør, kan næppe heller undgå at komme den øvrige industri til gode.

FACTS OM ROLLS-ROYCE

Rolls-Royce Silver Cloud har en 6-cyl. motor på 4.887 cc med slaglængde 114,3 mm og boring 95,2. Indsugningsventilerne sidder i toppen og udstødningsventilerne i siden. Kompressionsforholdet er 8,1:1. Rolls-Royce fabrikkerne opgiver aldrig hk-effekt eller drejningsmoment, men benzinforbruget er 16—18 liter pr. 100 km og tophastigheden ca. 170 km/t. Vognen har en egenvægt på 1855 kg. Akselafstanden er 3,124 m, sporvidde foran 1,473 m og bag 1,524 m, længden 5,38 m, bredden 1,90 m, højden 1,63 m og den fri højde 17,8 cm. Vendediametere er 12,6 m. Blandt vognens tekniske raffineringer kan nævnes: Et centralsmøringssystem, som gør det muligt at smøre hele vognen ved hjælp af et tryk på en pedal under instrumentbrættet. De bageste støddæmpere kan indstilles indefra ved hjælp af en kontakt.

Den eneste forskel på Rolls-Royce Silver Cloud og »Bentley Series »S« er kølgitteret og navnetrækket på kølgitteret, motoren og hjulkapslerne. Teknikken er fuldstændig identisk i de to vogne og ligeledes karosseriet.

Rolls-Royce Silver Cloud med normalt chassis koster £ 3.795.000 fra fabriken eller ca. 80.000 kr. Det vil sige, at den herhjemme med omsætningsafgift vil komme op på godt 170.000 kr. Der betales ekstra for servo-styring, nemlig ca. 2.000 kr.

Der fremstilles i dag 4 typer chassis til biler i Crewe, *Rolls-Royce Silver Wraith* og *Silver Cloud* samt *Bentley Series »S«* og *Bentley Continental*. Silver Cloud og Bentley »S« chassiserne forsynes med karosseri på fabriken, mens Silver Wraith og Continental chassiserne sendes til specielle karosseribyggere, som forsyner dem med forskellige karosserier efter individuel bestilling. En stor del af fabriken beskæftiger sig udelukkende med forsknings- og udviklingsarbejde, undersøgelse og kontrol af materialer og komponenter både før og efter monteringen. En bil kan tilbringe en uge eller mere i afprøvningsafdelingen, inden den sendes ud til kunden.

Der har i tidens løb verseret mange mærkelige rygter om de fordele, der følger med at købe en Rolls-Royce. Et af dem går ud på, at den første ejer får livsvarigt garanti på vognen. De fleste af disse rygter er overdrivelser, skabt af en livlig fantasi. Rolls-Royce yder i dag en udstrakt 3 års garanti på hver ny motor og chassis, og i England findes der inspektører, som regelmæssigt tilser bilerne på ejerens bopæl i garantiperioden, mens alle forhandlere andre steder i verden råder over Rolls-Royce uddannede ingeniører til servicearbejdet. Rolls-Royce arrangerer iøvrigt special-kurser med instruktion i vedligeholdelse og kørsel af Rolls-Royce vogne for ejere og chauffører.

FACTS OM ASTON MARTIN

Aston Martin har aldrig været repræsenteret her i landet, og kun de færreste kender overhovedet mærkets eksistens. Bilsportsinteresserede ved imidlertid, at Aston Martin både før og efter den anden verdenskrig i højeste grad har gjort sig bemærket på alverdens racerbaner. Fra efterkrigstiden kan opstilles følgende liste over Aston Martins mest betydelige bedrifter:

1948 2-liter Aston Martin DB 1 vinder det belgiske 24 timers løb i Spa med en gennemsnitshastighed af 71,84 m.p.h.

1950 Aston Martin DB 2 bliver nummer 1 i 3-liter klassen, sætter ny distancerekord for 3-liter vogne med 93,15 m.p.h. i Le Mans.

1951 nr. 1, 2 og 3 i 3-liter klassen på Le Mans. Ny distancerekord. Alle 5 startende Aston Martin DB 2 fuldfører og bliver nr. 3, 5, 7, 10 og 13 i generalklassementet.

1951 og 1952 nr. 1 i Grand Turismo klassen over 2000 cc i Mille Miglia.

1953 nr. 5 i generalklassementet Mille Miglia. Den hidtil bedste britiske præstation.

1955 nr. 2 i generalklassementet i Le Mans. Nr. 1 i 3-liter klassen. Ny distancerekord og gennemsnitshastighedsrekord.

1957 nr. 1 i det belgiske Grand Prix og ny rekord for gennemsnitsfart.

1957 nr. 1 og 2 i Grand Prix i Spa.

1957 nr. 1 i 1000 km løbet på Nürburgring og ny gennemsnitshastighedsrekord.

1958 nr. 1 i 1000 km løbet på Nürburgring. Ny gennemsnitshastighedsrekord og ny banerekord.

Aston Martin har siden 1950 ført den politik at deltage i aktiv racer kørsel for derigennem at vinde erfaringer, som kan komme fremstillingen af de serieproducerede vogne til gode. Man mener hos Aston Martin, at der endnu ikke er opfundet prøver, der afslører en vogns fejl så hurtigt som racer kørsel.

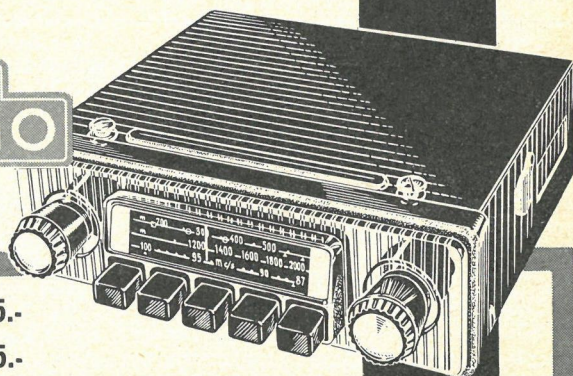
- kan monteres i alle vogntyper

**PHILIPS
AUTORADIO**

SPORT Kr. 445.-
STRADA Kr. 675.-
FIESTA (med FM) kr. 795.-

(Alle priser er excl. højttalere og installation)

Sælges også på konto - Spørg Deres forhandler



Fabriken ligger siden 1954 i Newport Pagnell, hvor den har til huse i det berømte karetmager-værksted »Tickford Ltd.«. Newport Pagnell ligger i Buckinghamshire i nærheden af Luton og den kendte Duke of Bedford's gods Woburn.

Tickfords historie går helt tilbage til 1820, da *Joseph Salmons* grundlagde et værksted til fremstilling af heste trukne køretøjer. Joseph Salmons boede i den nuværende administrationsbygning. I begyndelsen af dette århundrede begyndte firmaet fremstilling af karosserier til biler, og Alvis og M.G. hørte til hovedkunderne til udbruddet af anden verdenskrig. Fabriken ligner mindst af alt en bilfabrik og består af mange temmelig små bygninger, som ligger ret planløst spredt over et større areal, men Aston Martin forbereder store udvidelser.

Der hersker i Tickford fabriken en stemning vidt forskellig fra den, man finder på almindelige bilfabriker. Støj og jag er her et ukendt begreb. Arbejdet foregår roligt og stille, næsten uden brug af maskinværktøjer. Det gælder for Aston Martin folkene først og fremmest at holde kvaliteten oppe, og man har f. eks. gjort een mand ansvarlig for samlingen af plejstænger. De udvælges omhyggeligt efter vægt og balance, og afbalanceres evt. yderligere. Krumtapakslerne bliver omhyggeligt dynamisk afbalanceret på en helt moderne maskine og forsynes med balancevægte, hvis det er nødvendigt.

FÆRDELSPLAKATER

(Fortsat fra side 10)

Udstillingen omfattede også udvalgte »Børnenes sikkerhed i trafikken«. Disse plakater var i kunstnerisk henseende gennemsnitlig af en langt højere standard end de øvrige plakater på udstillingen, selv om der også blandt disse var mange glimrende eksempler på god plakatkunst.

Plakaterne gav tilsammen så mange råd og advarsler, at den trafikant, som virkelig ville efterleve dem alle, skulle have de bedste muligheder for at kunne færdes ulykkesfri.



Orienteringsløbet på Sjælland i september

Der deltog 15 vogne i orienteringsløbet den 27. september med start fra Fiskebæk Hotel. Løbet var på ca. 90 km og gennemførtes af 11 vogne. Begynderklassen vandtes af *John Struve/John Burgwaldt*, som fik 89 straffepoints, og junior-klassen vandtes af *H. C. Andersen/Knud B. Holmgaard*, som fik 129 straffepoints.

Orienteringsløb på Sjælland den 29. november

Ungdomsafdelingen i København arrangerer (såfremt justitsministeriets tilladelse gives) et orienteringsløb lørdag den 29. november med start fra Marianelund Kro kl. 19. Løbet køres som lukket konkurrence, og der køres i klasserne Begyndere, Junior og Senior. Tillægsreglerne fås ved henvendelse til K.D.A.K., og startgebyret er 20 kr. pr. vogn. Sidste frist for tilmeldelse er mandag den 24. november kl. 16.

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING i Ungdomsafdelingen

Ungdomsafdelingens medlemmer indkaldes herved til *ekstraordinær generalforsamling torsdag den 20. november kl. 19½ pr. i Officersforeningen*, H. C. Andersens Boulevard 20.

Dagsorden:

- 1) Valg af dirigent.
- 2) Behandling af forslag til vedtægtsændringer.



Indr. varemærke

AUTOMOBILFJEDRE - KOFANGERE
OPRETNING AF CHASSIS'ER
SØBORG VOGNFJEDERFABRIK

Indeh. 8dr. Christensen

Vangedevej 235

Tlf. Søborg *7601



- RENSER
- POLERER
- BESKYTTER



Giv Deres vogn en »SUPER« BEHANDLING med nutidens mest effektive AUTOVOKS, der bevarer lakken mod vinterens angreb.



Fås på servicestationer, hos autoforhandlere og farvehandlere.

NORDISK BLACKING CO. A/S, KBHVN. NV

I forbifarten ...

Forlaget »Vejviser for Automobil-, Motorcykle- og Traktorindustrien« har udgivet en AUTO-ABC på 328 sider med specifikationer for personbiler, varevogne, lastvogne og dieselvogne af årgang 1955, 56 og 57. Bogen omfatter et firma-register med alfabetisk angivelse af firmanavne, adresser og telefonnumre for automobil-, motorcykle- og traktorindustriens leverandører inddelt i vare- og branchegrupper, samt et par interessante artikler om brændstoffer til automobilmotorer og om kugle- og rullelejer. Specifikationerne omfatter motorspecifikation, fortøjsmål og dækmål. Prisen for bogen er 15 kr.

Teknologisk Institut i København arrangerer i tiden den 3. november til 6. december et dagkursus i automobilreparation for faglærte smede og maskinarbejdere samt mekanikere, der er begyndere indenfor automobilreparation. Kurset omfatter foredrag om automobilens opbygning, materiallære, motorlære samt 200 timer øvelser i reparation og justering af motorer, opretning af aksler, smedning, hærkning, pladearbejde, elektriske installationer m. m. Det varer 220 timer og prisen er 550 kr.

Rettelse

I omtalen af Citroen ID 19 under »Private notater« i sidste nummer af »Auto« stod der, at man ved hjulskiftning hæver vognen ved hjælp af luft kompressoren. Det sker naturligvis ved hjælp af det hydrauliske trykanlæg. Vi beklager, at den anden beskrivelse er løbet os i pennen ved en tankekortslutning.

INDHOLD

Siden sidst	3	Et glemt hjørne af Østrig	24
Meddelelser fra turistafdeling og rejsebureau	5	Fra færdselsfronten	29
De internationale trafikmøder	6	Den bedste bil i verden — og den sikreste	
Færdselsplakater fra 35 lande	10	sportsvogn bygges i England	30
Fugleflugtslinien har århundreder bag sig	12	Facts om Rolls-Royce	37
Stor tilslutning til K.D.A.K.s motorkursus	17	Facts om Aston Martin	38
Nye biler	19	Ungdomsafdelingen	39
K.D.A.K.s vinterfærehæfte			

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., Nyropsgade 47, København V., Minerva 6606, Lokal 33. - Annoncer: Forretningsfører S. Svane, K.D.A.K., Nyropsgade 47, København V., træffes bedst C. 4 eller C. 5757, Giro 73550. - Ekspedition: K.D.A.K., Nyropsgade 47, Minerva 6606, Lokal 18. - Gengivelse af tekst og billeder fra »Auto« er kun tilladt med kildeangivelse.

AUTOMOBIL-

Tegn Deres forsikringer i et af
de efternævnte
selskaber og firmaer:

Forsikrings-A/S Absalon
Rådhusplads 45 — Telefon 99 30

Forsikringsaktieselskabet Auto-Lloyd
Holmens Kanal 42 — Telefon 51 61

Assurance Compagniet Baltica A/S
Bredgade 42 — Telefon 4058

De Baltiske Assurandører A/S
Bredgade 51 — Telefon 79 78

A/S Forsikringsselskabet Codan
St. Kongensgade 68 — Telefon 69 99

Forsikrings-A/S Dannevirke
Fredericia — Telefon Fr. 428 - Fr. 429

Forsikrings-A/S Danske Lloyd
Holmens Kanal 42 — Telefon 11 60

Forsikrings-A/S Danske Phønix
Holbergsgade 3 — Telefon 18 90

**Forsikrings Compagniet
for Kongeriget Danmark A/S**
Amaliegade 31, K — Telefon 10.093

Forsikrings-Aktieselskabet Frejr
Reventlowsgade 14, V — Telefon Eva 97 10

Forsikringsaktieselskabet Gorm
Vestergade 98, Odense — Telefon Odense 7115

**Forsikringsaktieselskabet
Haand i Haand**
Nygade 4 — Telefon 19 73

**Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-
Forening, Lmt. (Afd. B)**
Havnegade 21 Telefon 18 20

**Det kgl. octr. alm. Brand-
assurance-Compagni A/S**
Højbroplads 10 — Telefon 447

Forsikringsaktieselskabet National
Nørrevoldgade 5 — Telefon 75 65

Forsikringsaktieselskabet Nordeuropa
Amagertorv 11 — Telefon 10 51

forsikring

Nord og Syd, Forsikrings-Aktieselskab
Frederiksgade 17 — Telefon 60 23

**North British & Mercantile Ins. Co.,
Ltd.**
(Akts. Jul. Heckscher) Østergade 35—Tlf. 1527

**Forsikringsaktieselskabet
Nye Danske af 1864**
Stormgade 2 — Telefon 642

Forsikrings-A/S Palnatoke
Hammerensgade 2 — Telefon 19 14

De Private Assurandører, A/S
Palægade 2 — Telefon 746

Provincia, Dansk Forsikrings-A/S
Kirkegade 2, Randers — Telefon R. 545
Afdelingskontoret i København: Rådhus-
plads 45 — Telefon 99 30

Provincial Insurance Company Ltd.
(P. D. Jochimsen & Co.)
Fiolstræde 36 — Telefon 11 25

Royal Exchange Assurance
(Assurancefirmaet Ditz Schweitzer),
Rådhusplads 4 — Telefon 12.488j

Forsikring-A/S Skandinavia
Kongens Nytorv 6 — Telefon 93 16

Forsikring-A/S Skjold
Amaliegade 27 — Telefon 799

Forsikrings-A/S Svea-Nornan
(ERIK WILLER) Kongens Nytorv 22 —
Telefoner 10.515 - 10.516

Forsikringsaktieselskabet Terra
Tordenskjoldsgade 23 — Telefon 17 06

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, »Buen«
Telefon Mi. 47 70

**Forsikrings-Aktieselskabet
»Østifterne«**
Maribo — Telefon Maribo 269

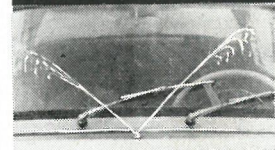
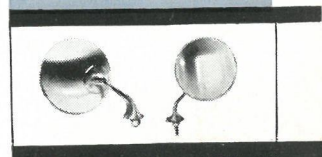


DE SIDDER HVOR DE SKAL

Når Lucas tvillingsæt sidder, hvor de skal, er de ikke alene en pryd for enhver vogn – men først og fremmest et uundværligt hjælpeudstyr for den ansvarsbevidste bilist. Lucas fjernprojektor fanger i god tid den farlige trafik i højre vejbane uden at blænde den modgående færdsel – og Lucas tågelygens flade „radar“ lys kryber under tåge og dis og advarer føreren om kurver og forhindringer på vejbanen.

Lucas tvillingsæt leveres i 3 størrelser, udført i svært forchromet messing, incl. pære, pr. stk. „Junior“ 67,50 – „Senior“ 87,50 (som ill.) – „Grand“ 115,00. Fås enkelt eller parvis med klart eller gult glas.

Fås hos alle velassorterede forhandlere og værksteder



LUCAS

TVILLING SÆT

- og de to!

De uundværlige Lucas skærm-spejle er bilens øje i nakken, der klart afslører alt i den blinde vinkel mellem bag- og sideruder. Pr. stk. Normalspejl 26,75 Konveksspejl 29,75.

- og de to!

Det er det eneste synlige af Lucas el-automatiske Screenjet rudevasker, som med to kraftige stråler på et øjeblik renser forruden fuldstændig for snæv og klarer udsynet. Model HC 2 komplet kr. 96,-.