

OFFICIELT
ORGAN FOR
KONGELIG
DANSK
AUTOMOBIL
KLUB



Auto

NR. 7 · JULI 1959 · 65. ÅRGANG

PIRELLI

CINTURATO



- en helt ny
dæktype





STOP

TIL SLID OG SLAM

● Beskyt Deres motor mod ødelæggende slid og slam. Under vekslende varme- og kuldegrader har De ekstra brug for den beskyttelse af motoren, som kun **ESSO EXTRA MOTOR OIL** — gennem additiverne anti-slid og anti-slam — giver Dem i fuldt

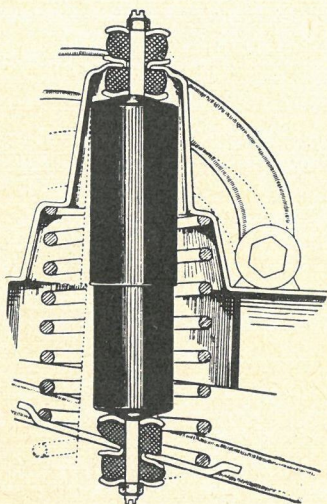
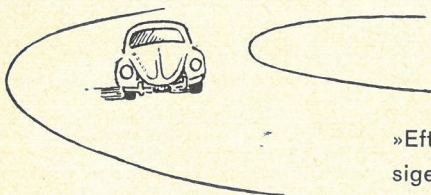
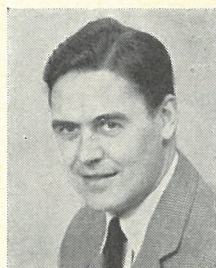
mål. — Gennem isotop-prøver og ved 3 millioner kilometers forsøgs-kørsel i alle biltyper har videnskaben ført beviset for, at motorsliddet under alle forhold er mindre med **ESSO EXTRA MOTOR OIL**.

Skift til 

EXTRA MOTOR OIL

„Navnlig i sving og på dårlige veje mærker man en uvant stabilitet”,

udtaler tandlæge Knud Erik Jensen, der
er aktiv kører på Roskilde Ring, og har
fået KONI støddæmpere på sin nye VW.



»Efter ca. 9000 km kan jeg kun
sige godt om KONI støddæm-
pere, navnlig i sving og på dår-
lige veje mærker man en uvant
stabilitet. Ligeledes er det min
erfaring, at udskridninger på våd
vej sker jævner end før og let-
tere lader sig korrigere.«

Også De vil opnå en behage-
ligere og mere sikker kørsel
med KONI støddæmpere.

KONI giver forbedret vejsta-
bilitet og krængningsfri kørsel
i kurver og de skåner karosseri
og styretøj.

KONI hydrauliske
STØDDÆMPERE

GENERALREPRÆSENTANT A/S MAGNETO - JAGTVEJ 155 - KØBENHAVN N - ÆG. 4601

Den pålidelige helårsolie **BP VISCO-STATIC** opfylder Deres krav om driftssikkerhed...



Vinter og sommer — i kulde og varme — starter motoren legende let. Danmarks første — og bedste multigrade olie give titusinder af danske bilister mindre chokerørsel, mindre benzinforgbrug og en effektiv smøring, som mere end fordobler perioden mellem hovedreparationerne. Tynd som den tyndeste vinterolie i kulden, svær nok til fuldt effektiv smøring i varmen er Visco-Static en multigrade olie, som anvendes hvor SAE 10W — 20W — 30 og 40 er foreskrevet. Skift til BP Visco-Static!



12E18

- en verdensindustri
i Deres tjeneste



Ventilatorremmen er det kraftoverførende led mellem motor og ventilator, dynamo, blæser, vandpumpe m.m.

*-var helt
sikker*

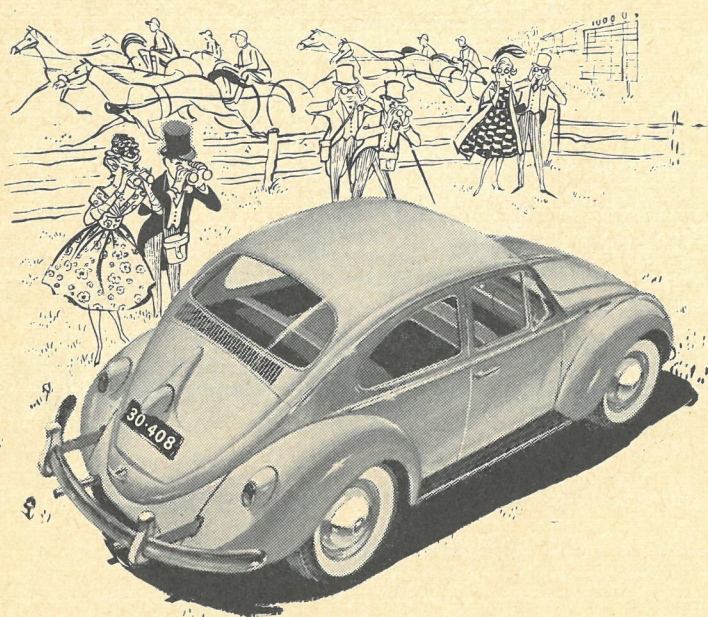
hav altid en reserverem
med i bagagerummet

AKTIESELSKABET
ROULUNDS
FABRIKER

-en **ROFAN**
VENTILATORREM



Generalrepræsentation:
SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S
København Odense



VW stjæler billedet.

Den er helt igennem suveræn, helt igennem rigtig.
Motor, linier, udstyr, køreegenskaber, økonomi, service —
den er et hestehoved foran på hvert et punkt.

Jo mere forstand man har på biler,
jo mere værdsætter man VW ...



- der bliver stadig flere



Hold Dem til
VOLVO
- den holder
til Dem! 17



fabriksdirektør J. Bach og underdirektør H. C. Hertz i samtale foran D.F.J.s kontor

„Amazon tåler uden mindste besvær alle strabadser”

Det er fabriksdirektør J. BACH, De Forende Jernstøberier, Frederiksværk, der udtaler dette og tilføjer:

„Da jeg i fjor skulle udskifte min vogn, erindrede jeg en Volvo PV 444, hvis køreegenskaber havde overrasket mig ikke så lidt.

Jeg prøvede derfor en AMAZON og købte den. Den har fuldtud opfyldt mine forventninger. Den er virkelig let at manøvrere, behagelig at køre, og den tåler uden besvær alle strabadser, selv under hårdeste kørselsforhold på lange stræk.

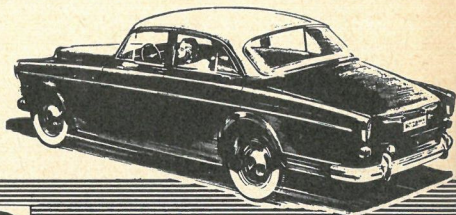
Det er min opfattelse, at Amazon opfylder alle de krav, der kan stilles til en moderne vogn, idet den er økonomisk i drift, robust, og ejer glimrende køreegenskaber.

Da virksomheden skulle anskaffe en ny vogn, var det derfor rimeligt, at også denne blev en VOLVO AMAZON.”

J. BACH
fabriksdirektør

Amazon
Standard 60 HK

Amazon
Sport 85 HK



VOLVO

Amazon

Tal med Volvo forhandleren han er specialuddannet
til at løse også DERES kørselsproblem.

**NØDVENDIGT
OG
NYTTIGT**

til bil-ferien i udlandet:

*Detaljerede rute-kort
Kort- og rejsehåndbøger
SOS-International
abonnement
Specialbrochurer
DK-plade
FIA-klub fortegnelse
KDAKs vimpel
Bagageforsikring
Ulykkesforsikring
Toldpapirer
Evt. kørecertifikat
Fritagelsesbevis for
toldkrav
KDAKs sikkerhedssele
KDAKs introduktionskort
KDAKs vognemblemer
Hotelreservationer
Færgereservationer
Autotogreservationer
Camping-fortegnelse
KDAKs danske
camping-fortegnelse
Benzinkuponer
Evt. visum*

Alt dette m.m. får
De hos KDAK -
Lad altid Deres klub
hjælpe Dem med
tilrettelæggelse af rejsen.

DAGENS PROBLEM

ER BILISTER FREDLØSE?

De motorkørendes retsstilling er efterhånden blevet så dårlig herhjemme, at »Auto«s redaktion har følt sig kaldet til gennem en række artikler i dette og kommende numre af bladet at påpege, hvor svagt bilister og andre motorkørende står overfor både den udøvende og den dømmende myndighed.

Vi ønsker opmærksomheden rettet mod de altfor mange politibetjente, der øjensynligt betragter sig som repræsentanter for en politistat og betragter enhver indvending mod påtale som en anledning til at slå så hårdt som muligt ned på synderen, der måske ret beset ikke har forsyndet sig mod andet end betjentens selvfølelse. Denne type betjente udgør rent konkret heldigvis kun et fåtal indenfor styrken, men den dominerer desværre i mange bilisters opfattelse af danske betjente og skaber skræk for politiet i stedet for respekt, harme i stedet for agtelse – og modvilje i stedet for samarbejdsvilje. Vi kan berette om et autentisk eksempel, på, at en bilist har fået 180 kr. i bøde for at køre for hurtigt på en strækning, på hvilken han overhovedet ikke havde færdedes den pågældende dag – blot fordi han var lidt rapmundet overfor en betjent, der selv gennem ukorrekt og udfordrende optræden havde provokeret vedkommende bilist. Vi har indtryk af, at man i for mange tilfælde har givet underkvalificeret mandskab for store beføjelser, og mener, at motorfolket betaler så mange og så store ekstraskatter, som *ikke* bruges til de berammede formål (nemlig vejene), at der af statens an-

Udgiver: Kongelig Dansk Automobil Klub, Nyropsgade 47, København V., telefon Minerva 6606 . Ansvarshavende redaktør Tage Schmidt . Annoncer: Forretningsfører S. Svane, træffes bedst Central 4 eller Central 5757 (Giro 73550). Ekspedition: telefon Minerva 6606, lokal 18. Gengivelse af tekst og billeder fra »Auto« er kun tilladt med kildeangivelse.

dre midler burde være råd til at ansætte velkvalificeret mandskab til at overvåge de motorkørendes færden, hvor dette skønnes nødvendigt. Har man overhovedet kendskab til noget så vigtigt som betjentenes etiske habitus og psykiske holdning, når man ansætter dem?

De uheldige elementer i politiets rækker vækker særlig stor betænkelighed på baggrund af, at domstolene simpelthen synes at føle det som deres opgave i videst muligt omfang at bakke politiet op uden smålig skelen til, hvad almindelig retsbevidsthed siger. I Københavns og vel også i de store provinsbyers byretter behandles bødeforlæg på op til flere hundrede kroner på samleband i løbet af minutter med suveræn arrogance af dommere, hos hvem der overhovedet ikke kræves nogen kvalifikationer som bedømmere af trafikale situationer. Og bevisbyrden ligger i praksis altid hos den motorkørende – altså anklagede – hvilket er i modstrid med normal dansk retspleje.

I artiklen »Politibetjentes vidneudsagn« i dette nummer af »Auto« fortæller KDAKs juridiske konsulent, højesterets-sagfører *Ove Rasmussen*, hvorledes landsretten i en sag mod et medlem fra Odense ser ganske bort fra, at to politibetjentes vidneudsagn er *usikre* og *uoverensstemmende* – et forhold, som normalt kommer anklagede til gode. Auditor, oberstløjtnant *Sven Wahlstrøm* foreslår i en anden artikel i dette nummer, at der oprettes specielle færdselsdomstole med særlig sagkyndige dommere i lighed med søretterne – et forslag, som er sikker på at vinde genklang hos alle motorkørende, men som vel desværre aldrig vil blive fulgt op herhjemme, selvom der andre steder i verden gøres forsøg i den retning.

Politiet og domstolene synes at være enige om at nære den overbevisning, at diciplinen blandt de motorkørende i grunden kun lader sig opretholde gennem et rigeligt antal bøder af antagelig størrelse. Vi vil slet ikke påstå, at bøder ikke i mange tilfælde er velfortjente og på deres plads, men vi tror ikke på, at bødeuddeling løser problemerne på langt sigt. Det er endog i vore øjne tvivlsomt,

om de retfærdigt tildelte bøders præventive virkning kan opveje virkningerne af den upopularitet, som politiet pådrager sig ved nogle politibetjentes for store nidkærhed. Vi støtter os til Londons politichef, der går aktivt ind for en venligere kurs mod de motorkørende for gennem pædagogik at gøre dem til bedre trafikanter. Han erkender, at misforholdet mellem stigningen i antallet af motorkøretøjer og vej- og gadenettets udbygning er medvirkende årsag til, at de motorkørende kommer på kant med loven, og han påpeger, at man må fjerne alle faktorer, som kan skabe fjendtlighed mod politiet, før dette kan opnå det nødvendige samarbejde med trafikanterne. Han har givet sine betjente instruks om at intensivere arbejdet med at forbedre trafikanternes opførsel gennem venlige, men bestemte råd til motorkørende, der forekommer uerfarne, uforsigtige eller tankeløse.

Ovenstående er ikke skrevet for at støtte den i forvejen udbredte aversion mod politiet eller for at stemme til despekt for domstolene, men som en henstilling til rette vedkommende om at reflektere lidt over den aktuelle situation mellem myndighederne og de motorkørende og måske finde anledning til at revidere lidt i den almindelige politik og stække vingerne noget på nogle af de mest overivrige. Vi erkender, at det er en utaknemlig og vanskelig balancekunst at føre tilsyn med de motorkørendes færd, og KDAK betragter selv et passende stort og velfungerende færdselspolitiet som et af de bedste og mest effektive våben i kampen mod ulykkerne (vi har iøvrigt indtryk af, at netop rigspolitiets færdselspatruljer viser forbilledlig god forståelse for de motorkørendes problemer). Men vi ved også, at ledende politifolk selv klager over manglen på velkvalificeret mandskab – og klagerne synes velberettigede, så længe forbavsende mange betjente tilsyneladende knapt aner, hvorledes man som repræsentant for politimyndigheden tiltaler voksne medborgere høfligt. At domstolene forlængst har spillet fallit overfor behandlingen af

(fortsættes side 10)

Bedre betingelser hos DSB

Statsbanerne har nu, efter henstilling fra FDM og KDAK, indført en nyordning, hvorefter der fremtidig ved overførsel af biler med påhængsvogne, *herunder campingvogne*, også ydes fribefordring for en passager på 2. klasse foruden føre- ren.

Vi kan endvidere meddele, at gyldig- heds tiden for rabathefterne på 10 over- farter på Storebælt og Faaborg-Mom- mark-overfarten af Statsbanerne er ble- vet udvidet fra 3 til 4 måneder, efter at KDAK har fremsat ønske om at få den udvidet til et år, idet en del bilister hid- til har været tilbage fra at benytte dette rabatsystem, fordi de ikke følte sig sikre på at få det udnyttet inden for gyldig- hedsperioden. Rabatbilletterne gælder iøvrigt ikke i månederne juni-august.

Statsbanerne meddeler endelig med hensyn til færgeoverfarterne, at man fra 1. juli i år forsøgsvis vil fragtberegne lukkede varebiler med sorte eller gul/sorte nummerplader som personbiler, fordi de gældende beskatningsregler har medført, at der i stor udstrækning anskaffes luk- kede varebiler som erstatning for person- biler. Lukkede varebiler med gule num- merplader vil som hidtil blive fragtbereg- net som lastbiler, og åbne varebiler vil i alle tilfælde blive fragtberegnet som last- biler.

KDAKs Eksport-Information

KDAK's eksportinformationstjeneste, som blev introduceret i sidste nummer af »Auto«, er blevet vel modtaget af er- hvervslivet, og der indkommer daglig anmodninger til klubben fra industri- virksomheder og forskellige andre fir- maer om at blive repræsenteret.

KDAK's eksportinformationstjeneste er som meddelt oprettet for at give danske virksomheder mulighed for at blive re-

præsenteret ved landets sydlige indfalds- port således, at udenlandske importører af danske varer, og udenlandske turister, som ønsker at gøre indkøb i Danmark, allerede ved grænsen kan orientere sig om de foreliggende muligheder.

Informationstjenesten, der naturligvis er gratis for KDAK's medlemmer og fir- mamedlemmer, fungerer således, at de tilsluttede virksomheder opføres branche- vis i et adressekartotek og fremlægger brochurer og prospekter og lignende ma- teriale i det af klubbens to grænsekontor- rer ved Krusaa, som ligger på vejens østlige side.

Medlemmer, som ønsker deres virk- somhed repræsenteret, bedes sende ud- førlige oplysninger om virksomheden til KDAK's hovedkontor.

Ny filial i Holbæk

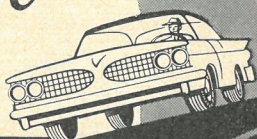
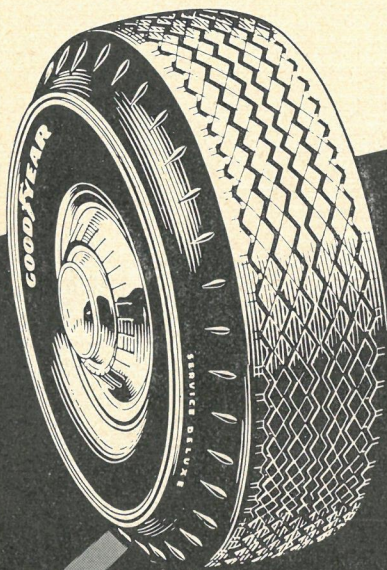


Filialbestyrer
Vilstrup-Larsen

KDAK har nu atter oprettet et filialkontor i Holbæk efter, at filialen der i no- gen tid har været nedlagt. Filialkontoret er indrettet i Statsanstalten for Livsforsikrings kontorer med assurandør U. Vil- strup-Larsen som filialbestyrer. U. Vil- strup-Larsen har siden 1946 været an- sat i Statsanstalten for Livsforsikring, først 5 år som inspektør for landdistrik- terne i Nordvestsjælland, siden som le- der af hovedagenturet i Holbæk, hvor han samtidig har assurancefirmaet Aug. Borgens Holbæk-afdeling. Han er født i

DET BEDSTE PERSONVOGNSDÆK

Service de Luxe



De fineste vejegenskaber
og den højeste komfort
er forenet i Service de Luxe.

GOOD  **YEAR**

1915 og har været inspektørassistent i Hånd i Hånd under Holbæk amt fra 1943 til 1945, da han gik over til Forsikringsaktieselskabet National som leder af distriktet Lolland-Falster.

Filialkontoret i Holbæk (og Statsanstalten for Livsforsikring) har midlertidigt haft til huse i Labæk 8, men flyttede den 15. juli til Smedelundsgade 9.

Veteranbil-rally på Sjælland 30. juli

Dagbladet Politiken og KDAK arrangerer i dagene 30. juli-2. august et skandinavisk Veteranbil-rally i samarbejde med Malmø Automobil Klub og Kvälls-posten i Malmø. Rallyet er inddelt i to etaper, af hvilke den første køres i Danmark og den anden i Sverige. Ruten er på sam-

menlagt ca. 200 km, og der er adgang for deltagelse af 80 veteran- og vintagebiler op til 1925, hvortil kommer, at vintagebiler fra perioden 1926-30 kan deltage udenfor konkurrencen i det danske arrangement. Der uddeles ikke blot præmier for de bedste samlede præstationer i begge afdelinger tilsammen, men også præmier til vinderne af de enkelte afdelinger.

Den danske afdeling køres som orienteringsløb med indlagte specialprøver, og starten sker nord for byen. Deltagerne vil bl. a. passere Fredensborg og Frederiksborg, og opløbet finder sted på Charlottenlund Traverbane, hvor der er manøvreprøver og forskellig underholdning. Der er adgang for publikum mod entre.

(fortsættes side 27)

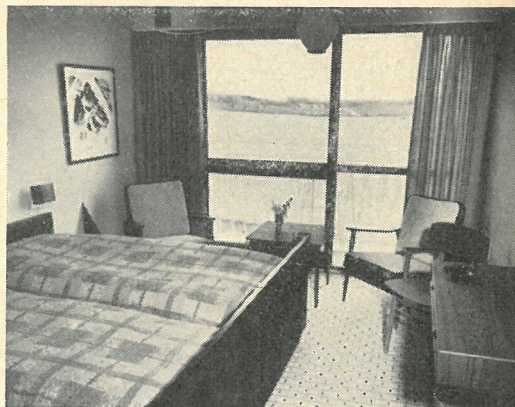
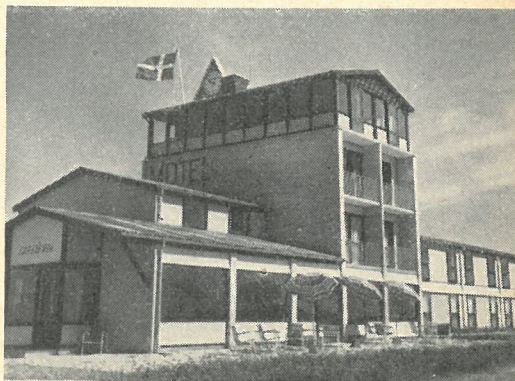
KDAK Motel HALSSKOV

Gæstebogen i det nyåbnede *KDAK Motel Halsskov* rummer allerede mange synlige beviser for, at gæsterne er glade for det praktisk beliggende, smukt indrettede og veldrevne motel. Moderate priser er med til at sikre succes'en, idet prisen for dobbeltværelse er fra 22 til 31 kr., og der iøvrigt er indrettet 5 kabiner (rummende 2 køjer), som lejes ud for 17,50 kr. Der er ialt 30 værelser foruden kabinerne, og de dyreste af værelserne har karbad og altan. Værelser med brusebad og eget toilet koster 26 kr. For de øvrige værelser og kabinernes vedkommende er der selvfølgelig adgang til brusebad.

Værelserne lejes naturligvis også ud som enkeltværelser, og der fradrages i så fald 40 pct. Til værelseprisen kommer iøvrigt de sædvanlige 15 pct., men klubbens medlemmer får på regningen fratrasket 10 pct. af bruttobeløbet.

KDAK Motel Halsskov ligger umiddelbart op til den grund, på hvilken KDAK er i færd med at indrette en stor

(fortsættes side 27)



Dagens problem

(fortsat fra side 6)

færdssager fremgår alene med al ønskelig tydelighed af den overfladiske måde, på hvilken retten fungerer.

T. S.

EN NY BENZIN-1-ØRE?

Danmarks olieforbrug under kriser skal sikres. Statens udgifter på anslåede 8 mill. kr. om året til dette nødvendige beredskab foreslås af et handelsministerielt udvalg dækket gennem en forhøjelse af benzinafgiften på 1 øre.

Olieberedskabsudvalget har DSB's handelschef *J. Alb. Lorentzen* som formand. De øvrige medlemmer repræsenterer handelsministeriet, finansministeriet, varedirektoratet, forsvarret, det civile beredskab og olieselskaberne. Motororganisationerne er ikke blevet orienteret om – endsige indbudt til at deltage i – udvalgets arbejde.

KDAK vil gerne så kraftigt som muligt understrege, at det må være en samfunds-opgave og ikke en opgave for de motorkørende at opretholde beredskabslagre. De motorkørende vil blive blandt de første, der sættes på ration i en krisesituation – så skal de i hvert fald ikke være blandt de første til at betale, blot fordi det er let og sikkert for staten at samle pengene ind fra dem. Fordelen ved beredskabslagre af olie og benzin vil komme helt andre kategorier til gode, og det må være naturligt at financiere byggeriet over de almindelige skattemidler.

En ekstra 1 øre på benzinafgiften ville iøvrigt allerede i 1958–1959 have indbragt 7,6 millioner kr. og det kræver ikke megen fantasi at se, hvorledes den foreslåede ekstraafgift i løbet af få år med det stadig stigende benzinformbrug vil indbringe staten langt flere penge end påkrævet til det påståede formål. Men det er måske også meningen – en sådan udvikling vil ikke være ny indenfor motorafgiftens område. Forslaget kan ganske kort karakteriseres som uanstændigt.

V. L.

Hastighedsbegrænsninger

Justitsministeriet udsendte den 29. juni et cirkulære om hastighedsbegrænsning til politidirektøren i København og politimestrene, underskrevet af *Hans Hækkerup* og *Mogens Grau*. Alle trafikeksperter bange anelser om konsekvenserne af folketingets kompromis med justitsministeren viser sig at dømme efter ordlyden af dette cirkulære at slå til.

Færdsslovens § 77, stk. 4, er, som bekendt, blevet ændret således, at hastighedsbegrænsning herefter skal indføres for strækninger, hvor omstændighederne, herunder tæt bebyggelse, tilsiger det, eller hvor der erfaringsmæssigt køres med en efter forholdene for stor hastighed, og der er samtidig tillagt politimestrene (politidirektøren) beføjelse til at træffe bestemmelse om hastighedsbegrænsning på alle andre landeveje end hovedveje, for hvilke vedkommende afgørelsen træffes at justitsministeriet.

Cirkulæret fastslår, at det følger af lovændringen, at der navnlig i tæt bebyggelse må indføres hastighedsbegrænsning i væsentlig videre omfang end hidtil, og at der som regel bør fastsættes hastighedsbegrænsning for veje, der fører gennem tæt bebyggelse, og som er præget af gennemgående trafik eller må karakteriseres som udfaldsveje med stærkere, ikke lokalpræget trafik. Tæt bebyggelse, siger cirkulæret, antages at foreligge i alle byer, d.v.s. købstæder, stationsbyer og landsbyer med sammenhængende bebyggelse. Det kræves ikke, at husene er sammenbygget. På den anden side kan tæt bebyggelse ikke antages at foreligge, hvor der kun findes et mindre antal huse, uanset om disse er sammenbyggede.

Om grænsernes størrelse siger cirkulæret, at en grænse på 50 km ofte vil være passende, men ligesom hastighedsbegrænsning kan undlades på gennemfartsveje, hvor forholdene er særlig gunstige, bør der efter omstændighederne fastsættes en højere grænse end 50 km, normalt dog ikke højere end 70 km. Hvor forholdene er særlig vanskelige, kan hastigheden fastsættes lavere end 50 km.

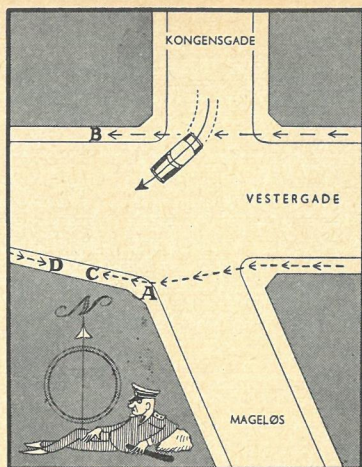
Vi håber, at justitsministeren opnår

(fortsættes side 36)

- A. Her stod betjentene iflg. bilistens forklaring.
 B. Således gik betjentene iflg. 1. overbetjents første forklaring.
 C. Således gik betjentene iflg. 1. overbetjents anden forklaring.
 D. Således gik betjentene efter 2. overbetjents forklaring.

For nogen tid siden skulle jeg i landsretten møde som forsvarer for en bilist, der ved underretten i Odense var blevet dømt bl. a. for at have kørt med for stor fart og med for stort højresving, hvorom der var skrevet rapport af 2 overbetjente.

Bilisten bestred, at han, der var kommet nord fra ad Kongensgade for at svinge mod vest ad Vestergade, havde gjort sig skyldig i nogen overtrædelse, og der var også disput om, hvorfra betjentene



BETJENTES VIDNESUDSAGN

Af KDAKs juridiske konsulent,
 højesteretssagfører Ove Rasmussen.

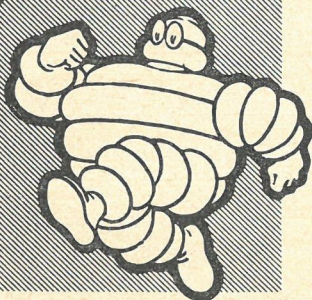
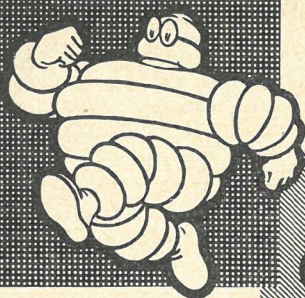
havde iagttaget hans kørsel. Bilisten hævdede bestemt, at de havde stået på det sydvestlige gadehjørne Vestergade/Mageløse og havde givet tegn til ham, da han kom kørende imod dem.

Kun den ene overbetjent var blevet afhørt i underretten og havde her forklaret, at han med sin kollega var kommet øst fra på Vestergades nordlige fortovej, havde passeret Kongensgade og var kommet et lille stykke længere mod vest, da de hørte en hård opbremsning og ved at vende sig om så, at vognen under stærk fart svingede hen imod dem. Denne fremstilling fastholdt han efter at have fået foreholdt den tiltaltes forklaring, men dog med den modifikation, at *det godt kunne være, at han og hans kollega havde gået på Vestergades sydlige fortovej*, hvad der forekom mig påfaldende. Selvfølgelig kan det ofte være vanskeligt efter nogen tids forløb at huske, på hvilken side af gaden man har gået, men hvis en person ikke har et klart billede af, fra hvilken side han har iagttaget en bestemt begivenhed, som han nu vil skildre, forekommer det mig noget tvivl-

somt, om han overhovedet har et erindringsbillede, der kan lægges vægt på, og jeg forberedte mig på en indgående krydseksamination af dette vidne.

Ved retsmødet begyndelse oplyste statsadvokaten, at den tidligere afhørte overbetjent var blevet syg, men tilføjede, at han i stedet havde indkaldt den anden, som havde været med til at optage rapporten. Bilisten gentog sin meget bestemte forklaring om, at han havde set begge betjente stå på hjørnet af Mageløse/Vestergade allerede, da han kom kørende ad Kongensgade, hvorefter overbetjent nr. 2 kom i vidneskranken og gav akkurat den samme forklaring som hans kollega for så vidt, som han hævdede, at de fra Vestergade havde hørt og set bilen komme med stor fart og i stort sving fra Kongensgade, men da han derefter skulle forklare om sin egen og kollegaens færden, kom overraskelsen, idet han sagde, at *de begge var kommet fra vest ad Vestergades sydlige fortovej*, og da de var i nogen afstand fra gadekrydset havde set bilen komme om hjørnet.

(fortsættes side 34)



**Hvis De
kører stærkt
Hvis De
kører meget**



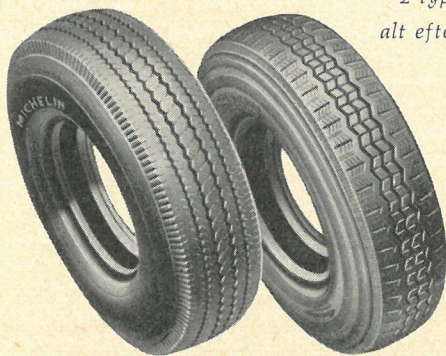
MICHELIN



med stabiliseret slidbane.

- ▶ **Dobbelt så mange kilometer.**
- ▶ **Største vejhæftningsevne.**
- ▶ **Fremragende evne til at holde vejen.**
- ▶ **Forøget smidighed.**

*2 typer mønster
alt efter størrelse.*



59-182-D

MICHELIN GUMMI COMPAGNI A/S
Indertoften 7 - KØBENHAVN - Vanløse

FORHANDLERE OVERALT I DANMARK

Den moderne automobilfærdsel indeholder efterhånden problemer, som ikke står tilbage for de problemer, der opstår under færdsel på søen, men mens søfolk i mange år har haft deres sagkyndige domstole til behandling af deres »færdselssager«, bliver bilisternes sager behandlet på en nærmest skandaløs måde som politisager, ganske jævnsides med sager om forsømt gadefejning og grusning af fortøve, værtsbusuorden, gadeuorden og andre sager, der ikke indeholder noget som helst problem, påpeger oberstløjtnant, auditor Sven Wahlstrøm. De mange beklagelser, der kommer til orde i dagspressens motorsider, vidner om, at i hvert fald Københavns byret trænger til en modernisering, hvad behandlingen af færdselssager angår, og her følger nogle interessante betragtninger om problemet og et nærliggende forslag til dets løsning.



Sven Wahlstrøm

BILISTENS ÆRESFØLELSE OG RETSPLEJEN

AF OBERSTLØJTNANT, AUDITOR SVEN WAHLSTRØM

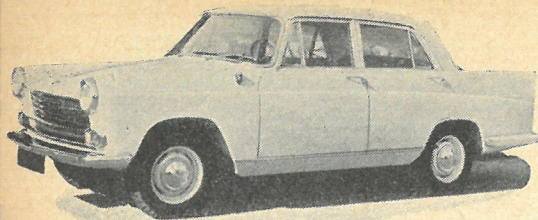
Når to skibe støder sammen i havneindløbet, foreskriver søloven, at der skal afholdes søforhør. Det er mange interesser, der skal varetages: skade på skib og lading, fare for menneskeliv og eventuelt straffesag mod den skibsfører, der har været skyld i »færdselsuheldet«. Og det er mange spørgsmål, der skal belyses: kursen, vind og vejr, strøm, sigtbarhed, lanterneføring, signalgivning og – ansvaret. Søforklaringer afgives der for en særlig søret (i København: Sø- og Handelsretten), der består af dommeren og tvende søkyndige medlemmer. Ved et uheld på søen er det i meget høj grad et spørgsmål om den ansvarlige skibsførers æresfølelse. At blive stemplet for »slet sømandskab« er en plet, som ingen sømand ønsker at få sat på sin ære. Derfor bliver hans sag behandlet af en ret, hvis sammensætning skaber den største sikkerhed for sagkundskab.

Når to automobiler støder sammen i færdslen, bliver der optaget en politirapport, som altid er særdeles grundig, men så går der ofte meget lang tid, inden bilisten (bilisterne) bliver tilsagt til møde i retten. I retten er der kun een dommer, der måske selv er bilist, men ingenlunde behøver at være det. Behandlingen af så-

danne sager er (hvis der ikke er tale om spirituskørsel eller lignende grundlag for fratagelse af førerbeviset) politisager, og som politisag behandles sagen med den hurtige ekspedition, som er nødvendig i de fleste politisager, fordi de – udenfor færdselssagerne – er meget enkle.

Imidlertid er det akkurat som for sømanden en æressag for en bilist at føre sit køretøj korrekt, ansvarsbevidst og hensynsfuldt, og efterhånden som færdselsproblemerne bliver mere og mere komplicerede, skulle man synes, at bilisten måtte have samme krav på en sagkyndig behandling som sømanden. Bortset fra de ganske enkle sager, der nærmest er overtrædelse af politivedtægten (ulovlig parkering, kørsel mod ensrettet færdsel, forkert placering i færdslen o.s.v.), og som ikke kræver nogen sagkundskab, er en del færdselsuheld, f. eks. sammenstød, af en sådan art, at der ligesom ved skibssammenstød må ske en sagkyndig vurdering af alle omstændigheder, der kan have haft indflydelse på uheldet: Føret, sigtbarheden, belysningen, færdselsintensiteten i det pågældende øjeblik, muligheden for at have undgået uheldet o.s.v., og her rører man særdeles ofte ved bilistens æresfølelse.

(fortsættes side 26)



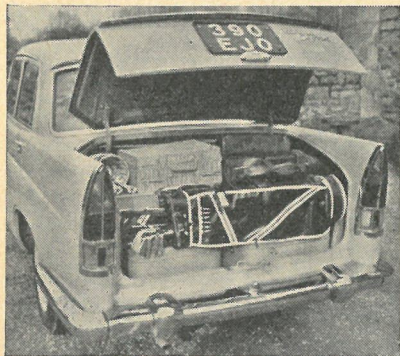
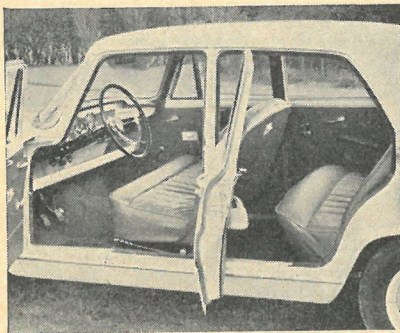
MORRIS OXFORD V

PRIVATE

British Motor Corporation venter sig meget af sit samarbejde med den italienske biltegners *Pinin Farina*, som har påtaget sig at give BMC-vognene et udseende, der appellerer mere til kunderne på eksportmarkederne end de hidtidige modeller. Der er allerede bragt en hel række af 1,5 liter modeller med Pinin Farina karrosseri på markedet, og den nye Morris Oxford er den første, vi har haft lejlighed til at prøvekøre. De øvrige 1,5 liter BMC modeller har i hovedtrækkene kar-

rosseri fælles med Oxford, og vi vil derfor bruge lidt flere linjer end sædvanlig til beskrivelse af selve udformningen.

Den gennemgående ide bag dimensioneringen af karrosseriet synes klart at være den, at en personvogn skal være *nem og bekvem at bruge*. Der er i dag en tendens til at lade modekrav gå forud for hensynet til bekvemmeligheden, men BMC og Farina har givet komforten førstehedsrang og lavet funktionelt betonet formgivning. Det mærkes allerede ved indstigningen, der foregår ualmindelig let til både for- og bagsæde gennem brede, høje døre, som åbner vidt op. Man glider nemt og ubesværet på plads i sæderne, der er så tilpas høje, at man kan sætte sig ind på dem uden at skulle lade sig falde ned i dem – vognen er altså også indrettet med henblik på ældre, måske ikke så adrætte mennesker. Udstigningen foregår naturligvis tilsvarende nemt. Lofthøjden er korrekt afpasset efter sædehøjden både for og bag således, at selv høje mennesker kan sidde fuldt oprejst og tilbagelænet uden at røre taget (dette burde være en selvfølge i alle biler, men er det langt fra altid for bagvognens vedkommende). Begge bænkesæderne er meget brede og rummer let tre personer af normal drøjde, men gearkassen fylder dog så meget foran forsædets midterplads, at denne ikke vil være ganske bekvem på længere ture for en voksen. Kardantunnellen er til gengæld så smal og lav, at den ikke er til gene bag. Benplad-



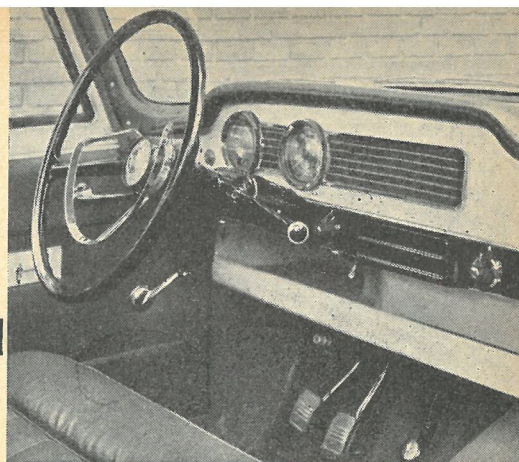
Den nye Oxford er som sine forgængere en særdeles rummelig bil. Man bemærker på det øverste billede bl. a. døråbningernes størrelse.

NOTATER

AF TAGE SCHMIDT

sen er god, men de fleste langbenede biler vil sikkert foretrække at få forsædets skinner flyttet lidt bagud, idet forsædet ellers ikke kan skubbes tilstrækkelig langt tilbage.

Der er lagt stor vægt på at skabe et virkelig godt udsyn. Alle ruderne er store og høje, og de blinde vinkler små. Det er bemærkelsesværdigt, at man i bagspejlet kan se begge finnespidser på bagskærmene på een gang (det er første gang, vi har konstateret, at noget sådant kan lade sig gøre). Frontruden er stærkt krummet i siderne, men sidestolperne står i normal vinkel og kan derfor ikke genere ved ind- og udstigning. Vindspejlsviskerne når godt ud i siderne samtidig med, at de overlapper hinanden, og skaber et stort sammenhængende synsfelt. Motorhjelmene er foran forsænket under forsærmenes niveau og giver fint udsyn til vejen umiddelbart foran vognen. Ventilationsruderne forstyrrer ikke



udsynet så meget som normalt. Vindspejlsviskerne er standardudstyr.

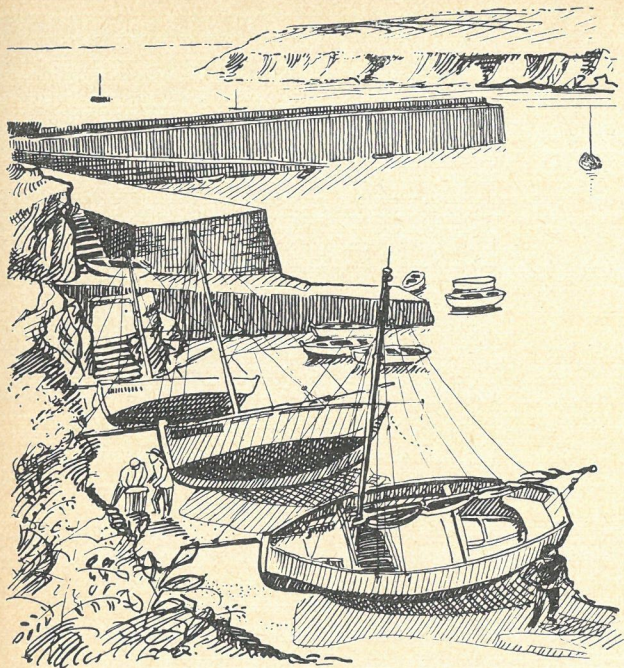
Instrumenterne er anbragt i to cirkelrunde skiver foran rattet under en bred afskærmning, og instrumentudstyret omfatter speedometer med kilometertæller, triptæller, benzinstandsmåler, olietrykmåler og kølevandtermometer. Der er endvidere plads til indbygning af elektrisk ur.

Blandt de mange tiltalende detaljer i indretningen kan nævnes følgende: Torpedoen bag vindspejlet er beklædt med sort, lyssugende plastic, som forebygger reflekser, og vindspejlsindfatningen er indvendig malet med sort refleksfri krympemaling. Kontakterne til lys, vindspejlsviskere, ventilator m.m. er af italiensk
(fortsættes side 35)

TEKNISKE DATA

Motor: 4 cylindre i række, boring 73 mm, slaglængde 88,9 mm, slagvolumen 1489 cc, maksimal effekt 55 hk ved 4400 o/m, maksimalt drejningsmoment 10,8 kgm ved 2400 o/m, kompressionsforhold 8,3:1, topventiler med stødstangsaktivering, SU halv-faldstrøms karburatorer. 12 volt elektrisk anlæg. Vækøling. **Transmission:** Tør enkeltpladekobling (hydraulisk aktiveret), 4-trins gearkasse med synkronisering af 2., 3. og 4. gear. **Karosseri, ophængning m.m.:** Selvbærende karosseri, uafhængig forhjulsophængning i skruefjedre, triangellarm og hydrauliske stempelstøddæmpere, stiv bagaksel med halvællipstiske bagfjedre og hydrauliske stempelstøddæmpere. Bremsereale 678 cm². Styretøj med snekke og tap. **Dimensioner og vægt:** Akselafstand 2,52 m, sporvidde 1241 mm foran, 1267 mm bag, længde 4,52 m, bredde 1,61 m, højde 1,52 m, fri højde 15,9 cm. Dækdimension 5,90×14. Vendediameter 11,4 m. Benzintank-rumfang 45,4 liter. Vægt ubelastet ca. 1117 kg. Ydeevne: Vægteffektforhold 20,3 kg pr. hk. Tophastighed 127 km/t iflg. »The Autocar«. Pris: 23.190 kr.

Sådanne småbåne findes talrige steder langs Bretagnes kyster.



Bretagne-halvøen på grænsen mellem Kanalen og Atlanterhavet byder på ualmindelig mange ferie-oplevelser — uberørt landskabelig idyl, badesteder, storslået natur, gammel fin arkitektur, gode spisesteder, veje, som med deres utallige sving og bugter er endnu morsommere at køre på end bjergveje. Dette blev indtrykkene, som stod tilbage efter små tusinde kilometers prøvekørsel med Renault Floride i Bretagne.

I BRETAGNE MED FLORIDE

Bretagne hører sikkert i de færreste danske bilturisters bevidsthed hjemme blandt de steder, som kan kaldes naturlige feriemål. Men der er al mulig grund til at tage dette lidt oversete hjørne af Europa med i sine ferieovervejelser, hvis en hastig 3 dages tur tør lægges til grund for en almindelig vurdering af Bretagnes muligheder. Turen kørtes i en weekend i begyndelsen af maj udenfor den egentlige sæson, og der var på dette tidspunkt kun ringe trafik på vejene, men man skal ganske givet regne med en tættere færdsel i højsommeren.

Formålet med turen var prøvekørsel med den nye Renault Floride, som omtaltes i sidste nr. af »Auto«, og de turistmæssige indtryk blev naturligvis af en noget overfladisk karakter, men ikke desto mindre uforglemmelige. Der var i hvert fald i forbindelse med prøvekørslen rig lejlighed til at konstatere, at Bretagne

er et paradis for bilister, der holder af at køre, hvor man skal bruge rattet. Vejene bugter sig i tallose sving og kurver og kræver en kørselsmæssig indsats, selv om de har en passende bredde, har en god, jævn belægning og er vel anlagt i svingene. Man får virkelig lejlighed til at lære sin vogn at kende til bunds på disse veje, der næsten er endnu morsommere at køre på end bjergveje. Landskabet minder mange steder om et let overdimensioneret dansk bakkelandskab, og stigningerne er ikke meget anderledes end dem, man kommer ud for herhjemme.

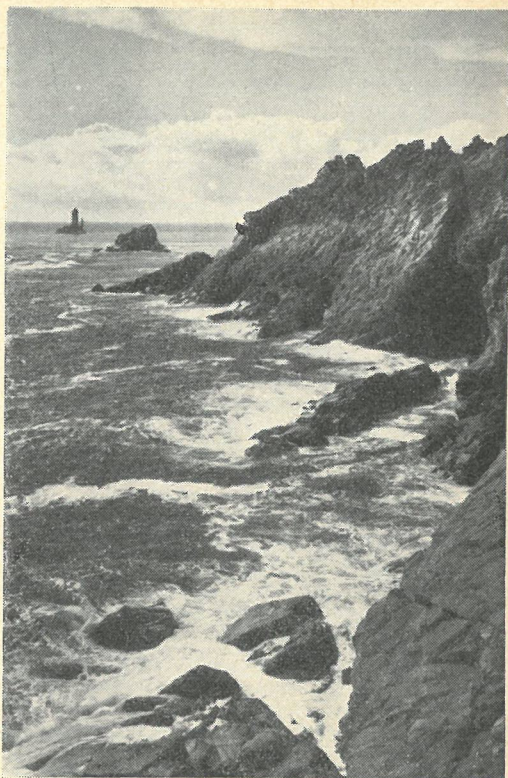
Udgangspunktet for rundturen i Bretagne var St.-Brieuc omtrent midt på halvøens nordkyst. Vi kørte ad en ret direkte vej dertil ad Route Nationale nr. 12 over Alençon til Pré-en-Pail og der fra over Domfront, St. Hilaire-du-Harcouët og Pontaubault ad nr. 176 til stedet hvor den støder ud i nr. 12, som vi igen

fulgte til St. Brieuc. Den første strækning fra Paris består af lange lige stræk, afbrudt af bløde sving, men den sidste strækning er mere rig på kurver og giver en antydning af, hvad der venter en på selve halvøen. Vejene tillader et hurtigt tempo, men landskabet indbyder til at køre med moderat fart, da der hele tiden er meget smukt og interessant at se på.

Hjemrejsen et par dage senere gik fra St. Brieuc langs kysten over *Dinard* - *St. Malo* og *Mont Saint Michel* ned til *Pontorson*. Denne nordlige vej er endnu smukkere og mere afvekslende og i høj grad anbefalelsesværdig fremfor den mere direkte vej til St. Brieuc.

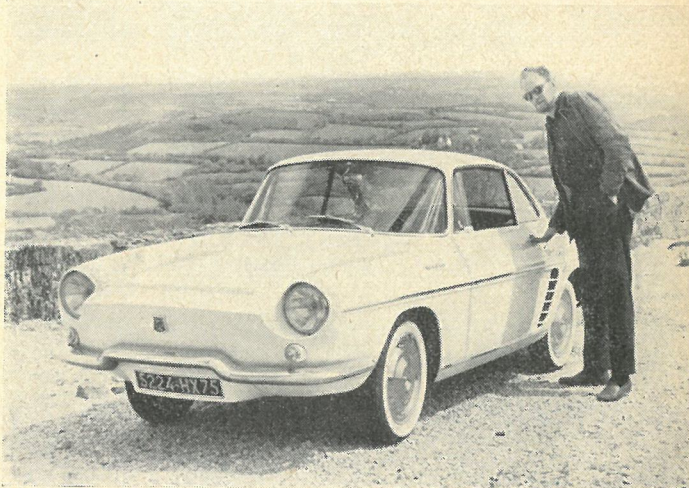
Mont Saint Michel på grænsen mellem Bretagne og Normandiet er Frankrigs mest ejendommelige by og kaldes ofte for verdens ottende vidunder. Den er kun på ca. 150 indbyggere og grupper sig omkring klosteret Saint Michel, der ligger på toppen af en klippeø, som er forbundet med land ved en 2 km lang vejdamning. Vandet trækker sig ved ebbe kilometerlangt tilbage på den flade havbund således, at Mont Saint Michel står som på en sandslette, og synet af flodbølgen, som kommer fossende efter ebbe, skal være eventyrligt. Jeg så det desværre ikke selv.

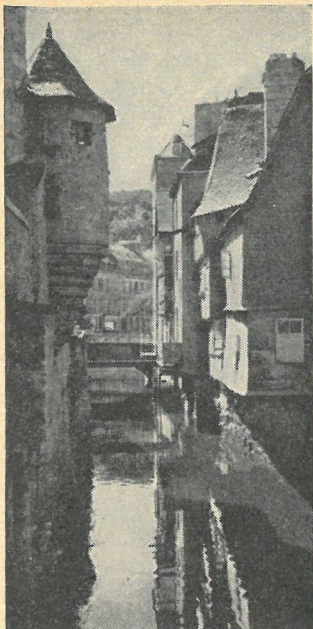
Den første gade på klippeøen er højst



Øverst:
Forbjerget *Pointe du Raz*,
hvor man kan komme
næsten ud til spidsen i bil.

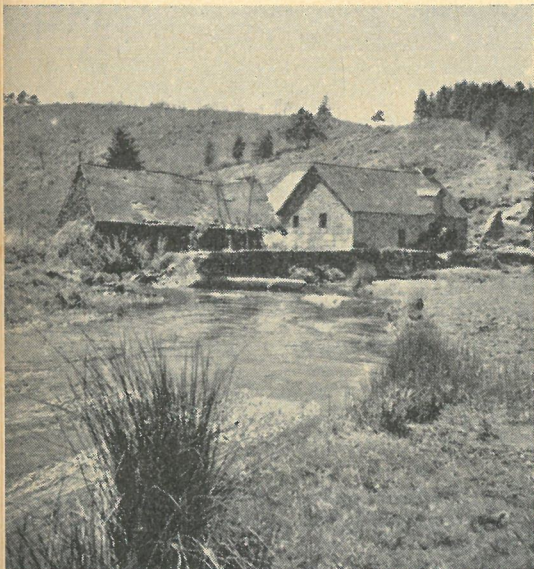
Tb.:
Renault Floride i
karakteristisk
Bretagne-landskab —
fotograferet under
prøvekørsel til »Autos».





Fæstningsanlæg i Quimper.
Man finder over alt sådanne maleriske
by-partier i Bretagne.

Gammel mølle i nærheden af Carhaix.



kommercielt præget, idet den vrimler med turistboder og restauranter. Vi spiste på Hotel-Restaurant *Le Mere Poulard*, hvis specialitet er æggeomelet. Gæster, som bestiller denne virkelig fine omelet, bliver inviteret ud i køkkenet for at overvære tilberedningen. Manden, som pisker æggene, er specialist på sit felt og slår sit ris mod en stor kobberskåls kanter og bund, så der opstår en inciterende rytme – et helt variténnummer. En middag på denne restaurant, der er et godt gennemsnitssted, koster 5–17 kr.

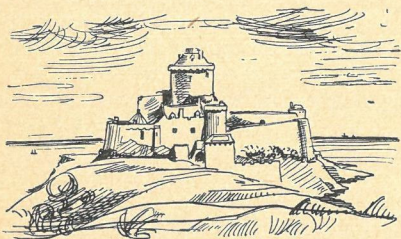
Det er naturligt at følge kysten vestpå fra Mont Saint Michel. Man kommer derved til turistbyen St. Malo, hvorfra der går en morsom lille færge med en kapacitet på 5–6 personbiler over til Dinard. Billetten for en enkelttur med bilen kostede nogle få hundrede frs.

Turen fra Dinard ad småvejene langs kysten over *St. Briac* til *Ploubalay* med udsigt over Kanalen er pragtfuld. Fra *Martignon* betaler det sig at køre mod nord ud til *Cap Frehel* og på vejen lave en afstikker til *Fort Lalatte*, hvor væsentlige dele af *Kirk Douglas*-filmen »Vikingen« blev indspillet. Der står endnu fint efterlavede stormstiger, blider og en kæmpe stor rambuk tilbage fra indspilningen. Denne borg er i sin nuværende form 750 år gammel, men klippen har været befæstet siden 937. Den ser iøvrigt ud netop som Hollywood må forestille sig en spændende gammel europæisk borg. Vejen videre mod vest langs kysten over *Sables d'Or les Pins* er meget smuk, og det er i det hele taget sikkert i alle måder fordelagtigt at holde sig til kysterne under en ferie i Bretagne. Der er flere steder – i hvert fald på de hidtil nævnte kyststrækninger – meget store sandstrande, fra hvilke der bades. Man bør dog nok iagttage nogen forsigtighed ved badning med hensyn til tidevandet.

Proveruten førte os igennem halvøen fra *St. Brieuc* over *Quingamp*, *Carhaix*, *Chateauneuf du Faou*, *Pleyben*, *Chateaulin*, *Crozon*, *Camaret*, tilbage ned mod *Locronan*, videre til *Douarnenez*, ud til *Pointe du Raz*, tilbage ned over *Quimper* og derfra ad den lige vej hjem til *St. Brieuc* over *Rostrenen*.

Camaret er en dejlig, malerisk lille havneby af den slags, som der findes talrige af langs Bretagnes kyster, og derfra fører en kort vej ud til forbjergtet *Pointe de Pen-Hir*, der med sine lodrette klippekyster ikke kan undgå at gøre indtryk på en dansker. Udsigten over havet og kystens bugter er vidunderlig. *Pointe du Raz*, som stikker endnu længere ud i havet og er forlænget i små klippeøer, virker barskere og mere forblæst, men hører også til de syn, som gør et stærkt indtryk.

Vi fik en karakteristisk frokost i Douarnenez i en restaurant ved navn »*Caravelle*«. Den var måske først og fremmest valgt af hensyn til navnet, idet Renault Floride i Amerika vil blive forhandlet

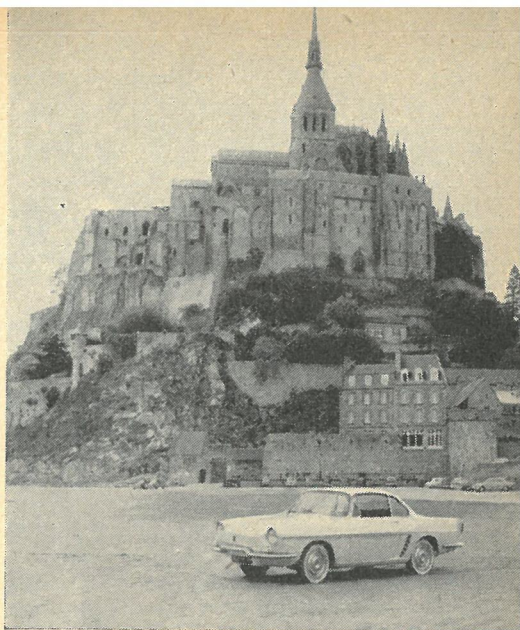


Middelalderborgen Fort Lalatte.

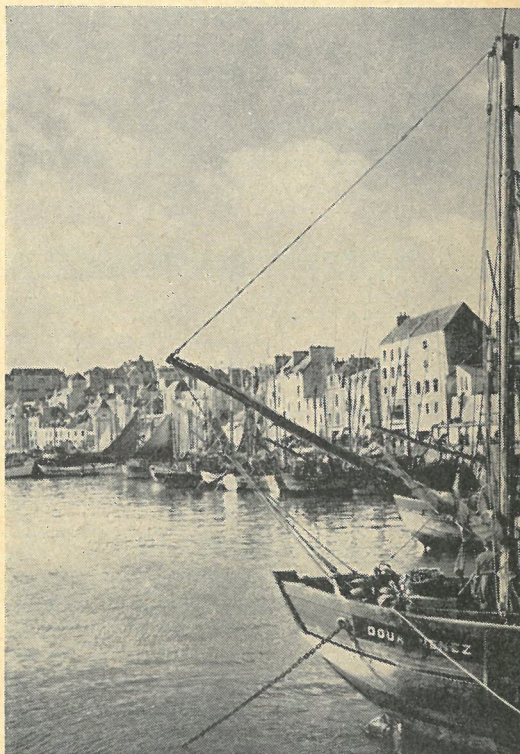
under navnet Caravelle, men ganske givet også efter køkkenet, som var fortrinligt. Vi fik store rejer, østers, hummer og ost med bl. a. dejlig let hvidvin til, og et sådant måltid er på disse kanter langt fra så eksklusivt som herhjemme. »*La Caravelle*« har en stjerne i Guide Michelin, og en menu med hors d'œuvre, hovedret og dessert koster 13 kr., mens hors d'œuvre, to hovedretter, ost og dessert koster 21 kr.

Vejen førte flere steder op over bakke- drag med skønne vide udsigter, og landskabet inde på halvøen er ofte helt fyndsk af karakter med høje hegn om markerne, men langt mere storladent. Vejen fra Chateaulin mod Camaret gav en stor- slået udsigt over Douarnenez bugten på en mange kilometer lang strækning. Hele den nævnte tur var på ca. 500 kilometer og bød på bestandig afveksling og nye

(fortsættes side 33)



Øverst: Renault Floride på havbunden foran Mont St. Michel under ebbe. Nederst: Rosmeur havn i Douarnenez.



Pas på, det ikke går Dem som »Ka' selv-Hansen« overfor.

Henvend Dem til KDAK's Rejsebureau

og lad os sikre Dem plads på en af efterårets sørejser:

REJSELIVET

Rejser med fly og bil

Adskillige bilister, der tager afsted på ferie eller forretning, vil gerne slippe for den lange autorejse til bestemmelsesstedet, medens de nok kunne ønske at have et automobil til disposition, når de først er nået frem.

Vi gør derfor opmærksom på, at vi i forbindelse med udstedelse af flyvebilletter kan arrangere et lejemål i næsten alle større vesteuropæiske byer således, at der til en fornuftig pris stilles en vogn til Deres rådighed under opholdet. KDAK's rejsebureau meddeler Dem gerne priser og yderligere oplysninger.

»Kør-selv« i USA

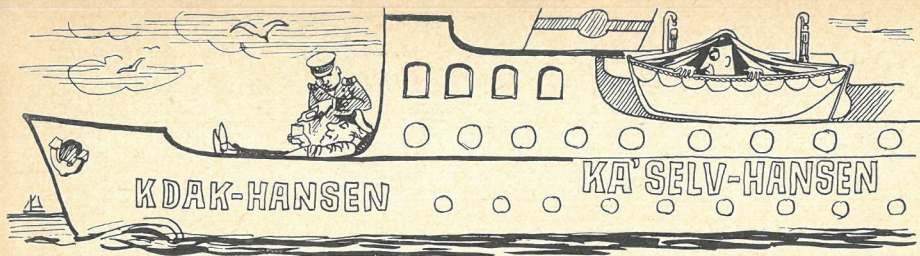
Det belgiske luftfartsselskab SABENA har arrangeret en rejse med fly til U.S.A.,

hvor der efter ankomsten til New York stilles Chevrolet-vogne af sidste model til deltagerens disposition. Der foretages først en rundrejse med bil i den østlige del af Amerika, hvorefter man flyver fra Washington, D. C. til Salt Lake City. Herfra fortsættes rejsen – atter i nye Chevrolet vogne – i de vestlige stater, og hjemrejsen foregår med fly fra Californien via Chicago og New York. Der er lagt en strålende rejseplan i U.S.A., hvor de smukkeste og interessanteste steder bliver besøgt. Afrejsen finder sted den 10. august med hjemkomst 9. september. Prisen afhænger af antallet af personer i hver vogn, jo flere jo billigere. Med to personer i en vogn er prisen ca. kr. 8.000 pro persona. Eventuelt interesserede kan indhente nærmere oplysninger i vort bureau.

SENSOMMERREJSER

Vi kan tilbyde plads på en række dejlige rejser til det sydlige udland på en tid af året, hvor vejrforholdene erfaringsmæssigt er de bedste og behageligste. For alle rejserne gælder det, at nedturen finder sted med fly, medens hjemrejsen foregår med tog. På flere af rejserne er der forskellige hotelkategorier at vælge imellem. Rekvirer venligst programmet, der omfatter følgende rejser:

Mallorca	afr. 29. sept.	17 dage	kr. 895 – kr. 1395
Tyrol	afr. 7. sept.	9 dage	kr. 520
Rom-Sorrento	afr. 25. sept.	16 dage	kr. 1295
Rom-Sorrento-Firenze	{ afr. 13. sept.	16 dage	kr. 1295
	{ afr. 20. sept.	16 dage	kr. 1295
St. Gilgen (Salzkammergut)	afr. 31. aug.	16 dage	kr. 850
Alassio (Ital. Riviera)	afr. 13. sept.	16 dage	kr. 995
Rom	afr. 25. sept.	16 dage	kr. 995
Rom og Firenze	{ afr. 13. sept.	16 dage	kr. 995 – kr. 1675
	{ afr. 20. sept.	16 dage	kr. 995 – kr. 1675
Rimini (Adriaterhavet)	afr. 20. sept.	9 dage	kr. 695 – kr. 745
Gardasøen	afr. 20. sept.	16 dage	kr. 995



KRYDS TOGTER

m/s »Oslofjord« til Middelhavet

Vi har tidligere omtalt dette cruise, for hvilket der har vist sig meget stor interesse blandt vore medlemmer. Norske Amerika-Liniens dejlige Amerika-liner afgår fra København den 25. september på et enestående 4-ugers krydstogt til England, Portugal, Malta, Israel, Grækenland og Marokko. I hver havn er der tilrettelagt et varierende program for både dagture og længere udflugter. Priserne ligger fra ca. kr. 3.300, og vi sender Dem gerne programmet.

Populær sørejse med m/s »Hammershus«

Den smukke Bornholmerbåd sejler fra København den 14. september på en 14-dages tur, der går gennem Kielerkanalen til Antwerpen, Jersey, Rouen (lejlighed til besøg i Paris) og Amsterdam. Der vil blive arrangeret interessante landture i anløbshavnene, og vi beder Dem rekvirere programmet for denne rejse, hvor der er priser fra kr. 745.

»Auto«s sommerfærgehefte 1959

Vort sommerfærgehefte har fået en god modtagelse og er i stort omfang blevet rekvireret af medlemmerne. Vi har dog endnu et lille oplag tilbage og sender Dem gerne et eksemplar – gratis. Som meddelt i sidste nummer af »Auto«, indeholder heftet fartplaner og billetpriser for praktisk taget alle de indenlandske færgeforbindelser, der medtager biler, samt for forbindelserne mellem Danmark og udlandet. Endvidere findes en oversigt over de mest benyttede ruter mellem England og Kontinentet. Desværre har sætternissen været på spil, idet det for Storbæltsfarten og for ruten Kalundborg–

Aarhus er anført, at billetter bl. a. kan bestilles hos KDAK i Krusaa, hvilket imidlertid ikke er tilfældet.

Kør i tryghed

Mere end 10 pct. af de mange KDAK-medlemmer og andre danske og udenlandske bilturister, som kører på ferie i udlandet med et SOS International abonnement blandt rejsepapirerne, får brug for denne moderne, internationale hjælpeorganisations assistance under en eller anden form. Mange spares af SOS International for udgifter på flere hundrede kroner, og adskillige har fået gratis hjælp for tusinder af kroner. Oplysning om SOS International fås på alle KDAKs kontorer.

TRELLEBORG

indfører

**et nyt fremstød
for fuldkommen
sikkerhed**

på alle

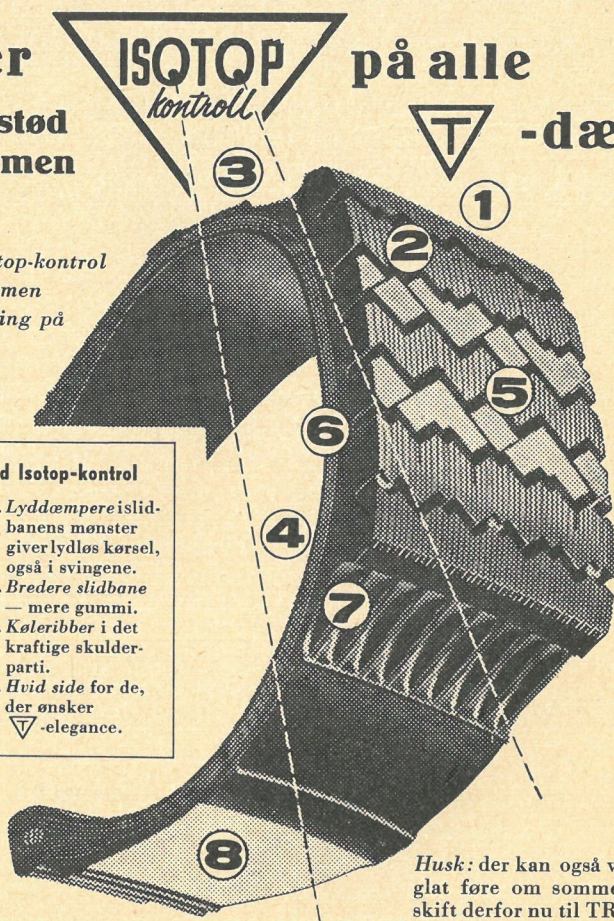


-dæk

*Den radioaktive Isotop-kontrol
garanterer fuldkommen
jævn gummibelægning på
enhver tråd i cord-
lærredet og derved
større stabilitet*

Saipingdækket med Isotop-kontrol

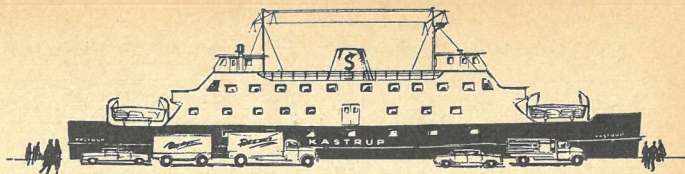
1. ▽ -prøvet for
Deres sikkerhed.
2. Nyt saipingmøn-
ster giver bedre
vevgreb og større
holdbarhed.
3. Isotop-kontrol —
en ekstra garanti
for høj kvalitet.
4. Fås både med
slange og som
slangeløst.
5. Lyddæmpere islid-
banens mønster
giver lydøs kørsel,
også i svingene.
6. Bredere slidbane
— mere gummi.
7. Kæleribber i det
kraftige skulder-
parti.
8. Hvid side for de,
der ønsker
▽ -elegance.



*Husk: der kan også være
glad føre om sommeren
skift derfor nu til TREL-
LEBORG det saipede
dæk, der står.*

SAFE STAR

*Den nye færge
»Kastrup« har skruer
og kommandobro
samt port for til- og fra-
kørsel i begge ender.*



Ny bil-færge Kastrup-Malmø

En ny bilfærgerute over Øresund er blevet indviet. Den går mellem Kastrup og Malmø, og overfartstiden er ca. 90 minutter. — Bag ruten står rederiet L. R. Smith og Co., København, som foreløbig har indsat en ny bilfærge under navnet »Kastrup« på overfarten. »Kastrup«, som er 52,60 m lang og 10,18 m bred, har plads til 30—35 biler og kan tage selv de største lastvogne, idet bildækket i midtersporet har en fri højde på 3,92 m. Bildækket er tresporet og gennemgående med porte for til- og frakørsel i begge ender.

Skibet er symmetrisk bygget med skruer og rør i begge ender og to kommandobroer, og der spildes derfor ikke tid med svingning. Skrueerne trækkes af hver sin elektromotor, som drives af tre dieselmotorer på tilsammen 1080 hk, og driftssikkerheden er derved blevet meget høj, idet færgen fortsat kan sejle, selv om to af de tre dieselmotorer skulle få stop. Det diesel-elektriske anlæg muliggør manøvrering direkte fra broen uden maskintelegraf og maskinmester som mellemed, og omstyring af skruerne for fuld kraft til bak varer f. eks. kun ca. 4 sekunder. Færgen har derfor med sine to skruer en ganske enestående manøvrevevne.

»Kastrup« rummer et moderne cafeteria med siddeplads til ca. 75 gæster. Der er desuden et mellemede lige over bildækket med kiosker for tobak og chokolade, vekselskasse, kontor og toi-

letter. På øverste dæk ligger en smukt udstyret stor spisesalon med siddeplads til ca. 175 gæster, og soldæk med siddeplads til yderligere 100 gæster. Begge kommandobroer er udstyret med kompas, radar, ekkolod, radiopejlere og radio-telefon.

Den nye færge har anlægsplads i den sydlige del af Kastrup havn, der ejes af A/S Ny Kalkbrænderi. Færgeklappen betjenes elektrisk, og der er anlagt en tilkørselsvej med parkeringsplads og opmarchareal til ca. 70 biler. Færgelejet i Malmø havn ligger mellem Skeppsbron, hvor alle Øresundsbådene lægger til, og jernbanefærgernes lejer. Malmø by og havnestyrelse har vist stor og velvillig interesse for projektet og bygger bl. a. for egen regning et færgeleje med tilhørende lokaler for toldbehandling, billetsalg, ventesale, toiletter m. v.

Den nye rute har fået sin særlige berettigelse efter indvielsen af den nye Sjællandsbro til Amager og vil give væsentlige lettelser for trafikken til Sverige fra Gedser og Korsør. Den kommende motorvej fra Sjællandsbroen til lufthavnen vil gøre Kastrup-Malmø ruten endnu mere aktuell.

Det er indtil videre meningen at lade færgen udføre 5 dobbeltture pr. døgn. Priserne for overførsel af biler ligger en ubetydelighed over priserne for Helsingør-Helsingborg overfarten.

Grenaa-Hundested udvider

Grenaa-Hundested ruten fyldte den 14. juli 25 år. Jubilæet blev af praktiske grunde markeret den 30. maj ved en reception i selskabets nye administrationsbygning i Hundested, som dermed indviedes. Grenaa-Hundested Færgesart har i anledning af sit jubilæum udsendt et lille hæfte med rutens historie, og det fremgår heraf, at tanken om en fast skibsforbindelse over Kattegat mellem et punkt i det nordlige Sjælland og Grenaa er gammel. Den drøftedes allerede i slutningen af 1860'erne i forbindelse med anlægget af en ny havn i Grenaa, senere ved det jyske ungskeue i Grenaa i 1906, og dernæst i forbindelse med påtænkte udvidelser af Slangerup-

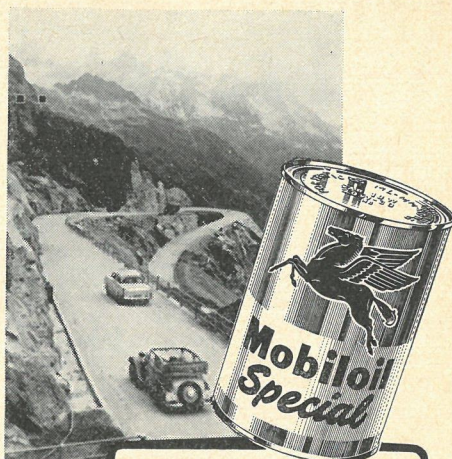
banen. Men det blev først denne overfartsmuligheds gamle hovedmodstander, Statsbanerne, der til syvende og sidst gav indirekte støtte til oprettelsen af Grenaa-Hundested Færgesart, idet stats- og privatbanernes omsiggribende overtagelse af privatdrevne bilruter mildt sagt skabte utilfredshed hos landets efterhånden store kreds af rutebilejere. Formanden for Landsforeningen af Danmarks Bilruter, J. P. Petersen, rejste i al stilhed i 1933 spørgsmålet i Landsforeningens navn og blandt kolleger for at lodde stemningen for et dristigt, men sundt projekt. En underhåndshenvendelse til Grenaa og Hundested hav-

(fortsættes side 33)

Klar til langtur.

med **Mobiloil Special**
på motoren!

En god ferie skal være fri for bekymringer og kun bestå af hvile, glæder og fornøjelser. Skal De på langtur, bør motoren derfor gå som aldrig før med maksimal trækraft og minimalt forbrug. Inden De starter, skal der Mobiloil Special på motoren, så bliver den samtidig for alvor renset på turen, og De vil få en ekstra glæde på grund af den overraskende fine økonomi og de veloplagte hestekræfter — god tur med Mobil.



MOBIL OIL SPECIAL - DEN ØKONOMISKE HELÅRSOLIE

Mobil Oil Danmark A/S

Beskyt Deres motor!



Graubünden



Schweiz

Arosa — den kendte vintersportsplads — er også et

SOMMERPARADIS

STRANDBAD — GOLF — TENNIS — MINIGOLF — FISKERI

TANDHJULSBANEN AROSA — WEISSHORN

Hoteller:	Senge:	Dagspensions- pris, schw. fr.:	Hoteller:	Senge:	Dagspensions- pris, schw. fr.:
Hof Maran Golfhotel	110	21,00—30,00*	Alpina	30	17,00—23,00*
Posthotel	100	21,00—30,00*	Bahnhof	30	17,00—23,00*
Raetia	90	21,00—30,00*	Berghus (Bristol)	40	17,00—23,00*
Seehof	110	21,00—30,00*	Central	40	17,00—23,00*
Valsana	140	21,00—30,00*	Guardaval	20	17,00—23,00*
Anita	45	18,00—26,00*	Hohe Promenade	20	17,00—23,00*
Belvédère-Tanneck	65	18,00—26,00*	Hold	34	17,00—23,00*
Carmena	50	18,00—26,00*	Hof Arosa	75	17,00—23,00*
Furka	35	18,00—26,00*	Quellenhof	40	17,00—23,00*
Isla	54	18,00—26,00*	Gentiana	30	17,00—23,00*
Merkur	40	18,00—26,00*	Obersee	30	17,00—23,00*
Streiff-Juventas	50	18,00—26,00*	Trauffer	25	16,00—21,00*
Suvretta	40	18,00—26,00*	Waldfrieden	16	16,00—21,00*
			Belmont garni	35	10,50—17,00

(værelse med morgenmad).

* I pensionsprisen er indbefattet: Værelse (uden bad), 3 hovedmåltider, drikkepenge, kur-, sport- og bjergophold.

FRA



FÆRDSLSFRONTEN

ved Mr. Spotlight

Hold til højre

Trafikken på vore gader og veje er nu mange steder vokset til det punkt, hvor det er uømgængeligt nødvendigt, at alle trafikanter holder så langt til højre som muligt, for at vej- og gadenettets kapacitet kan udnyttes fuldtud. Der ødsles ofte næsten uhyrligt med pladsen af den kørende trafik, og det gælder både bilister, motorcyklister, knallertkørere og cyklister, men naturligvis til størst gene for bilisternes vedkommende, når man bortser fra cyklist- og knallertstrømmen i myldretidene i København.

Denne ødslen med plads skyldes oftere tankeløshed end ond vilje. Mange glemmer trods Rådet for Større Færdselssikkerheds kampagne stadig at bruge bakspejlet og holde øje med den bagfra kommende hurtige trafik. Andre er »kantstens-sky« i en sådan grad, at de ikke tør køre nærmere en en halv vognbredde eller mere fra rabatten eller kantstenen, selv om de ved, at en medtrafikanter ønsker at komme om og netop mangler en halv bredde i at kunne gennemføre en sikker overhaling. Der er desværre også stadig mange, der simpelthen ikke vil give plads, fordi de af en eller anden mærkelig grund betragter det som en skam at blive overhalet. Disse bilister spærrer med vilje kørebanelen, men er dog trods alt heldigvis i absolut mindretal.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har fornylig ved venlig bistand fra General Motors kunnet sætte skilte op langs vejene med påmindelse om at gøre vejen bred ved at holde til højre, og det synes allerede at have hjulpet lidt, men problemet eksisterer stadig.

Vi ved, at færdselspolitiets utilstrækkelige mandskab har travlt, men det var ønskeligt, om der kunne blive tid til en venlig henstilling med ledsagende forklaring til de trafikanter, som bruger for megen plads. En sådan indsats fra færdselspolitiets side kunne måske med det gode bidrage til at skabe en smidigere trafikafvikling. Politiet skulle i så fald ikke blot holde øje med bilisterne, men også med cyklisterne. Det er

ganske givet kedeligt og uselskabeligt at cykle een og een efter hinanden på landevejen, og det er også de fleste steder muligt at køre to og to uden at genere medtrafikanterne, men man ser desværre alt for hyppigt, at cyklister fortsætter med at køre to og to i sving og på uoverskuelige steder, hvor de ligefrem kan danne en vejspærring og iøvrigt er til så stor fare for sig selv, at man egentlig ikke begriber, at nogen tør køre yderst sådanne steder — endsiges så langt ude på kørebanelen, som det ses.

Brochure om skandinavisk trafik

Den Nordiske Trafiksikkerhedskomiteé har gennem det danske Rådet for Større Færdselssikkerhed fået fremstillet en smuk brochure til alle motorkørende turister, som ankommer til de nordiske lande. Den indeholder oplysninger om, hvilke færdselsregler eller færdselsforhold man særlig bør have opmærksomheden henledt på i Sverige, Norge, Finland og Danmark. Teksten er forfattet på engelsk, fransk og tysk, og der er for hvert af de nordiske lande et kort med de vigtigste byer og vejforbindelser, vejafstande og færgeruter, idet man går ud fra, at tryksagen får en særlig værdi for turisterne gennem ikke blot at indeholde vejledninger og formaninger, men også praktiske anvisninger. Der gøres for Danmarks vedkommende bl. a. opmærksom på, at man med korte mellemrum kan forvente at køre gennem bebyggede områder, hvor man må



Det kalder jeg bremser, hva'?!

Advarselstavlen i overskriften betyder »Farligt vejsving« — men ved De, hvordan svinget er? Betydningen findes nøje defineret på sidste side.

sætte farten ned, der advares mod de mange cyklister, og det fastslås, at politiet ikke heller fra udlændinge tolererer overskridelse af hastighedsbegrænsningerne, som findes enkelte steder, så lidt som det tolererer ignorering af aftribningen på landevejene. Det meddeles til gengæld i brochuren, at politiet, især i København, ofte vil se gennem fingre med overtrædelser af parkeringsreglerne. Brochuren rummer endvidere en ganske kort parlør.

Tryksagen er ualmindelig pænt fremstillet i flere farver og forsynet med fikse tegninger.

Der ses på stoppestederne

Københavns politi har under et møde med kommunen overfor borgmesterudvalget henstillet, at man i fællesskab foretager en gennemgang af busstoppestedernes anbringelse i København, idet det erkendes, at flere er anbragt færdselsmæssigt uheldigt. Vi håber, at denne gennemgang snarest muligt vil give anledning til ændring, da dårligt anbragte busstoppesteder flere steder bidrager til at nedsætte trafikens tempo og iøvrigt direkte kan medvirke til farlige situationers opståen.

Bilistens æresfølelse *(fortsat fra side 13)*

Samlebånds-behandling

Læser man dagspressens motorsiders »læserbreve«, er det påfaldende, så mange bilister der efterhånden giver udtryk for, at deres sag ikke er blevet ordentligt behandlet, og det er det værste, der kan ske i retsplejen. Specielt ved Københavns byret får færdselssager en »samlebånds-behandling«, der vidner om, at retsplejen ikke rigtigt har kunnet følge trit med udviklingen af færdslen i en storby. Der er så mange sager, at retten kun kan overkomme at behandle dem ret summarisk. Dette er ingen kritik af afgørelserne, som måske er rigtige nok, men i det tempo, hvori det foregår, kan den tiltalte ikke få lejlighed til at se sin sag grundigt procederet, og han føler sig krænket – ja, ofte uretfærdigt behandlet, og dette burde undgås.

100 kr. i bøde for dagligdags hændelser

I et af dagbladene forklarede en mand således forleden, at han havde ført bil i 25 år uden anden forseelse end en parkeringsbøde på 15 kr. (det må være længe siden med en bøde af den størrelse!),

og han fortalte, at han en dag kørte ud fra kantstenen, havde slået vingen ud og havde set sig tilbage og kørte langsomt ud. Lang tid efter blev han stævnet for retten, idet der forelå en politirapport, der angav, at en motorcyklist havde måttet bremse op for ham, da han kørte ud. En lille dagligdags hændelse. Han havde ikke selv set motorcyklisten, og der skete intetsomhelst. Hurtig behandling: 100 kr. i bøde! Motorcyklisten var ikke afhørt, således at man end ikke vidste, om han virkelig var generet, eller om hans opbremsning blot var en af de mange, som man jævnligt må foretage i stærk færdsel i en by. Motorcyklisten måtte have været i den »døde vinkel« i bagspejlet – det er jo, hvad der kan ske. Det er muligt, at bøden på de 100 kr. er rigtig, men kan man egentlig ikke godt forstå bilistens misfornøjelse med, at hans sag er blevet »jasket igen«. Vi må til stadighed bremse op for cyklister, der er kommen på tværs af vor kørselsretning, eller for fodgængere, der blindt styrter over gaden for at nå sporvognshellet og nå sporvognen, inden den kører. Vi gør vor pligt og søger at undgå uheld, og det er det, vi har bremserne til. Men bilisterne drømmer ikke om en straffesag mod cyklisterne eller fodgængerne i den anledning. Men bilisterne er altså ude for politirapporter, sådan er det jo (de har jo numre), men så må man ikke glemme, at den ærekære bilist må have krav på sagkyndigt og grundigt (som ved et søforhør) at få klarlagt, om det er en forsyndelse (hensynsløs udkørsel) eller et af de uheld, som faktisk er ret uundgåelige i storbyens færdsel. Er det en forsyndelse, er bøden i sin orden, men for et uheld behøver man ikke at give en mand, der så at sige straffrit har ført bil i 25 år en så stor bøde for at hindre gentagelse.

Færdselsdomstole er løsningen

Der er vist noget om, at retsplejen ikke har kunnet holde trit med den voldsomme udvikling, og selv om dommene er aldeles rigtige, ville det nu være betryggende for de tiltalte bilister at vide, at deres forhold blev bedømt af dommere, der ligesom i søretten er sagkyndige. Vi

bør med andre ord have færdsejlsdomstole i de egentlige færdsejlsager. For de hensynsløse bilisters vedkommende ville sagkyndige medlemmer af retten kunne støtte rettens bestræbelser for at sikre færdsejlsikkerheden ved at få de hensynsløse alvorligt klapset af, men den samvittighedsfulde bilist må man ikke behandle som den hensynsløse; thi for ham er det en æressag, at hans sag bliver grundigt og sagkyndigt behandlet. Han har den samme æresfølelse som skibskaptajnen.

KDAK nyt (fortsat fra side 9)

KDAK arrangerer motorkursus

KDAK's motorkursus har de foregående år været en så stor succes blandt medlemmerne, at klubben til efteråret agter at udvide antallet således, at kursus bliver holdt i *Aalborg, Aarhus, Odense og Randers* foruden i *København*. Kurserne vil komme til at strække sig over 5-6 dobbelttimer, som fordeles over nogle uger i oktober-november, og undervisningen skal naturligvis finde sted om aftenen.

Der vil i et senere nummer af »Auto« blive bragt detaljerede oplysninger om tidspunkterne og stederne for kurserne, men vi kan allerede nu meddele, at det med henblik på tilknytningen af dygtige lærerkræfter vil blive nødvendigt at kræve et mindre gebyr på 20,00 kr. Ikke-medlemmer vil kunne deltage for et gebyr på 35,00 kr.

KDAK modtager gerne allerede nu indmeldelser til kurserne, og eventuelle indmeldelser bedes sendt til KDAK's tekniske afdeling, Nyropsgade 47, København V., også for provinsmedlemmernes vedkommende.

KDAK-motel Halsskov (fortsat fra side 9)

campingplads med tilhørende campingcenter, og klubbens medlemmer er velkomne til at benytte motellets toiletter og brusebade under besøg på campingpladsen, indtil camping-centret er færdigindrettet.

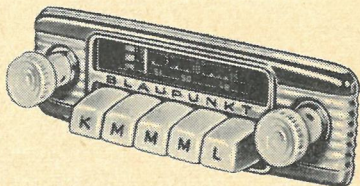
KDAK Motel Halsskovs telefonnummer er Korsør 1616, idet man dog bedes ringe på Korsør 1618, dersom man ønsker tilkaldt gæster.

Herlige toner i bilen

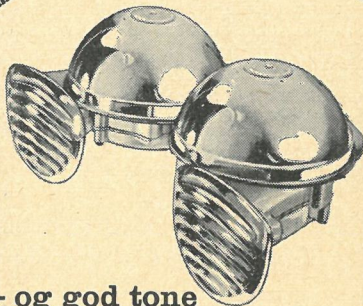
de kommer fra

BLAUPUNKT autoradio

- hør den - gengivelsen er pragtfuld - De vil blive begejstret. Blaupunkt fås med speciel forplade til de allerfleste vognmærker. - Leveres også med transistorer.



BLAUPUNKT autoradio



og god tone i trafikken.

er netop det, De får med **BOSCH fanfarehorn** en harmonisk, men kraftig dobbelttone, der advarer uden at skræmme, og så er det et smukt tilbehør, monteret udvendigt.

sig

BOSCH

- en kvalitet man kender

'TERYLENE' TAK
også til sikkerhedsseler...



Sikkerhedsselerne effektivitet afhænger af de materialer, der er anvendt. Gjødene skal være brudsikre, også under meget høje belastninger, de må ikke nedbrydes af solens lys, og de skal kunne give sig lidt - men ikke for meget - hvis de skal yde den maksimale beskyttelse. Disse vigtige krav opfyldes kun af 'Terylene'.

'TERYLENE'



Se derfor efter
'Terylene' mærket
når De køber sikkerhedsseler

Motorkørere på langfart:

Husk KDAK-SHELL telefon service

Ligeegyldigt hvor i landet De befinder Dem, kan man altid komme i forbindelse med Dem gennem en af de 39 telefon service stationer, som KDAK i samarbejde med SHELL har oprettet på en række centralt beliggende Shell Service Stationer over hele landet. Deres bilnummer bliver slået op på en tavle ved vej-kanten, så De straks kan se, at der ligger en besked til Dem.

På alle SHELL stationer og KDAK's kontorer kan De få en brochure med fortegnelse over telefon service stationernes beliggenhed og telefonnumre samt anvisning på, hvordan denne service udnyttes.



KDAK-SHELL



TELEFON:

KA 58930

MB 52419

XH 61728

Plaketter for 25 års medlemsskab

Vi bringer her navnene på de mange medlemmer, som i år har fået tildelt KDAKs plakette for 25 års medlemsskab

Grosserer, konsul Erik Albeck, Holbæk.
Revisor Johs. Andreassen, Strandvejen 37, Roskilde.

Fabrikant Andreas Bertelsen, Holbækvej, Kalundborg.

Direktør Elith Bloch, Strandvej 181, Espergærde.

Mejeriejer Marius Boel, Albanigade 5, Odense.

Metalvarefabrikant N. O. A. Børresen, Vespervej 8, Hellerup.

Møbelfabrikant A. H. P. Christensen, Slagelse.

Fabrikant Erik Christensen, Slotsalleen, Slagelse.

Statsaut. revisor Chr. N. M. Christiansen, Hartmannsvej 13, Hellerup.

Fru C. O. Christensen, C. F. Richsvej 52, Frederiksberg.

Direktør Poul Drewes, Vestersøgade 48, København.

Bogtrykker Aage Dreyer, Langelinie 16^a, Odense.

Grosserer Christian Friis, Dr. Tværgade 41, København.

Arkitekt E. Glahn, Duebrødrevej 6, Alborg.

Grosserer H. A. Hansen, Enesøgaard pr. Thyregod.

Købmand P. Chr. Hansen, Frisegade 44, Nykøbing F.

Chefredaktør Niels Hasager, Bregnegårdsvej 9, Charlottenlund.

Grosserer H. V. M. Heilmann, Soldalen 8, København.

Direktør Hugo Henius, Bloksbjerg 22, Klampenborg.

Højesteretssagfører Poul Jacobsen, Amagertorv 33, København.

Professor, dr. juris O. A. Borum, Ehlersvej 17, Hellerup.

Bankdirektør A. Chr. Christiansen, Torvet 1, Fåborg.

Direktør Jørgen Palsbøll, Vitus Berings alle 11, Klampenborg.

Læge, dr. med. Matth. Jacobsen, Storegade 24, Åbenrå.

Grosserer Einar Jahn, Vindegade 14-18, Odense.

Grosserer S. Jepsen, Østre kirkegade 18, Herning.

Direktør H. Kargård-Thomsen, Bjergbygade 17, Slagelse.

Direktør J. A. Kørbing, Vestagervej 17, Hellerup.

Sagfører V. O. Larsen, Torvet 2, Nykøbing F.

Direktør, filminstruktør Lau Lauritzen, Kgs. Lyngby.

Grosserer Holger Lyhne, Gl. Kongevej 31, København.

Civilingeniør Karl Löffler, Furesøvej 161, Virum.

Godsejer Carl G. Mark, Isgård, Knebel.

Grosserer Knud Munck, Bergensgade 3, København.

Grosserer L. C. Nielsen, Ribe.

Bogtrykker N. K. Nielsen, Randers.

Bagermester Åge Olsen, Helgolandsgade 15, København.

Sagfører, cand. jur. Harald Pedersen, Dronningemarken 8, Gentofte.

Direktør James Polack, Falkoneralle 80, Frederiksberg.

Direktør Einar Scheibel, Ryttergade 12, Odense.

Grosserer Axel Simonsen, Amaliegade 11, København.

Grosserer Stilling Andersen, Christiansborggade 2, København.

Fru kammerherreinde Wanda Stjernsward, Amicisvej 1, København.

Fru Ingeborg Unna, Havnevej 1, Åbenrå.

Fabrikant Sven F. Weihe, Øverødvej 29, Holte.

Aut. revisor Th. H. Wilhelmsen, Geelsvej 28, Holte.

DEXTRO-ENERGI

- de kendte druesukkertabletter

er uundværlige på bilture til udlandet, hvor ensformigheden sløver og gør trætt. 3 tabletter ca. hver 3. time, når trætheden begynder at melde sig, fornyer straks Deres kørselsenergi. De får det overskud, som skærper dømmekraft og reaktionsevne,

DEXTRO-ENERGI

er ren druesukker, som optages direkte i organismen — og straks gives videre som energi.

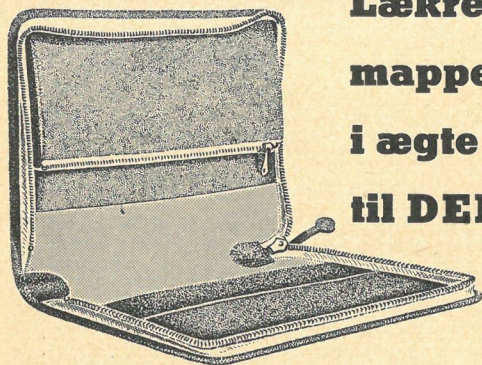
DEXTRO-ENERGI

fås på apoteker, i håndkøbsudsalg, hos materialister og i København desuden hos: HAVEMANN's magasin, ILLUM og MAGASIN



18 tabletter i en handy pakning koster ca. 1 kr.

Akt. CORN PRODUCTS Co. HOLMENS KANAL 9 — KØBENHAVN K



**Lækre
mapper og tegnebøger
i ægte gedeskind -
til DEM** — *Gratis, blot De tegner*

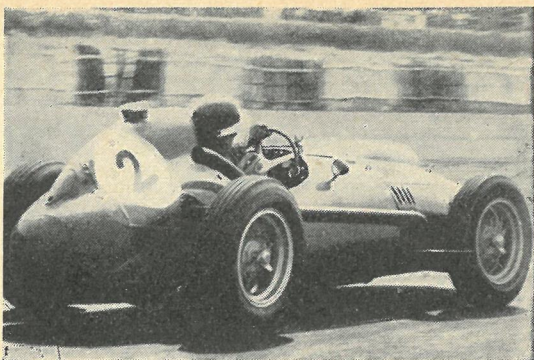
*eet eller flere
medlemmer til KDAK*

For 1 seniormedlem eller 3 ungdomsmedlemmer får De frit valg mellem en bilmappe og en tegnebog. 3 seniormedlemmer eller 6 ungdomsmedlemmer giver ret til den store dokumentmappe. Vi beder Dem anføre Deres eget medlemsnummer på indmeldelseskortet for det nye medlem, De tegner til klubben (nederst i venstre hjørne). Indmeldelseskort kan rekvireres på hovedkontoret og hos alle filialerne.

EN PERSONLIG TING FOR EN PERSONLIG INDSATS

Nye engelske bilbøger

*Mike Hawthorn i
Ferrari under det
engelske Grand Prix 1958
(ill. fra bogen).*



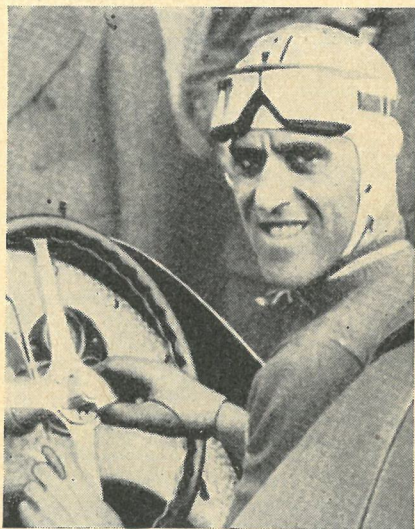
Biografi over verdens største racerkører

Racerkøreren, som blev en legende, *Tazio Nuvolari*, har nu omsider fået sin biografi, idet hans landsmand, den italienske motorjournalist, grev *Lurani*, har skrevet en interessant og spændende beretning om Nuvolaris bedrifter på Europas og Amerikas racerbaner — med glimt fra hans privatliv, hvis tragedie stod i skærende kontrast til hans succes som kører. Ingen nulevende eller død racerkører har nogensinde opnået en tilsvarende berømmelse som den, der blev Tazio Nuvolari til del. Fangio er efter krigen den, som kommer nærmest, men Fangio kørte kun i en halv snes år, mens Nuvolari deltog i løb fra sin tidlige ungdom, til et par år før han døde i 1953, 61 år gammel. Nuvolari vandt gennem 30 år 30 motorcykelløb og 70 billøb og overlevede en halv snes alvorlige ulykker på banerne. Han deltog i alt i mere end 300 løb og præsterede ofte det utrolige og umulige, som da han i 1935 med en forældet Alfa Romeo snappede en sikker sejr fra nazist-Tysklands fantastiske Mercedes Benz og Auto-Union racere på Tysklands egen Grand Prix-bane, Nürburgring — udelukkende i kraft af sin næsten overnaturlige dygtighed bag rattet.

Grev Luranis bog giver en spændende og farverig kronologisk skildring af hele Nuvolaris begivenhedsrige liv som racerkører og tegner samtidig et interessant billede af mellemkrigstidens og de første efterkrigsårs bilsport. Man træffer i bogen bl. a. gloriose navne på mellemkrigstidens store racerkørere — *Varzi, Chiron, Rosemeyer, Caracciola og Fagioli* — og den er gennemillustreret med fotografier, af hvilke mange ikke har været vist tidligere. Sidst i bogen er et register over Tazio Nuvolaris bedrifter og et navneindex for personnavne, bilnavne og baner m. m. En højst læseværdig bog, som er båret af stolthed og begejstring over, at netop en sådan kører fødtes i det motorsportsglade Italien. 223 sider. Indbunden i shirting. Pris kr. 22.05.

Hawthorns verdensmesterskabs-år

Mike Hawthorn hører også til de meget få mesterkørere, som ikke mødte døden på racerbanerne. Han omkom ved skæbnens ironi ved en automobilulykke på en engelsk hovedvej få uger efter, at han havde trukket sig ud af racersporten, netop fordi han fandt den for risikabel. Men han nåede forinden, umiddelbart før sin død, at aflevere manuskriptet til en bog om sin kamp for verdensmestertitlen i 1958, »Champion Year«, og den er nu udkommet og nået til Danmark. »Champion Year« er ualmindelig interessant læsning, fordi Mike Hawthorn giver et ganske uretoucheret billede af, hvorledes de store Grand Prix løb afgøres. Den bærer præg af at være dikteret og er



*Nuvolari i Alfa Romeo i Masaryk
Grand Prix i 1937 (ill. fra bogen).*

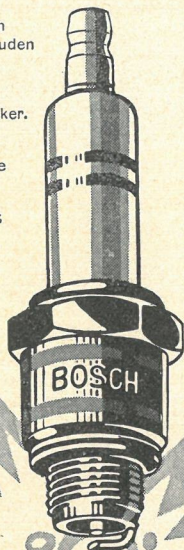
De sparer benzin

ved at udskifte Deres tændrør efter 15.000 km kørsel, og De opnår desuden

bedre acceleration og større trækraft og det er jo det, De ønsker.

Forlang udtrykkelig BOSCH, når tændrørene trænger til udskiftning.

BOSCH tændrør er det førende, og det forbedres stadig i takt med den tekniske udvikling.



Det betaler sig at skifte tændrør for hver 15.000 km - ved to-takts motorer ved halvt afbrændte elektroder.

sig

BOSCH

en kvalitet man kender

måske netop derigennem blevet så levende og umiddelbar. Han beskriver spændingen og den ydre glans, de uundgåelige tragedier, og fortæller om køerne og mekanikerne, konstruktørerne og organisatorerne, hele dette vældige galleri af personer, som udgør bilsportsverdenen. Han beretter om sin egen indsats uden at lægge skjul på sit eget vanskelige temperament og sine fejl, og giver åbenlyst udtryk for sine tanker og meninger, der ofte er afvigende.

Tråden i bogen er den hårde duel mellem Mike Hawthorn og *Stirling Moss* om verdensmesterskabstitlen, der ved et lidt andet spil af tilfældighederne lige så vel kunne være kommet *Stirling Moss* i hænde. Det er strålende læsning for enhver, der interesserer sig for international motorsport, og for alle, der ønsker at stifte bekendtskab med to af den mest særprægede personligheder i efterkrigstiden — to, fordi væsentlige dele af bogen er helliget mindet om Hawthorns gode ven og holdkammerat, *Peter Collins*, der dræbtes i sin Ferrari i det franske Grand Prix i champion-året. 239 sider. Gennemillustreret. Shirting indbinding. Kr. 22.05.

Vintage biler

Der er fornylig under titlen »The Vintage Motor Car Pocketbook« udkommet en smukt udstyret lille engelsk bog, som vil være af interesse for alle, der holder af vintage-biler — biler fra 1920 — 1930, da håndværk af høj kvalitet endnu var billigt nok til at kunne præge bilerne.

I denne pocketbook om vintage-biler behandles praktisk taget alle betydende mærker med omtale og beskrivelse, klart reproducerede fotografier og data — omfattende fremstillingsår, antal hestekræfter ifølge fabrikantens oplysninger og Royal Automobile Club's beregninger, antal cylindre, boring, slaglængde, slagvolumen, ventiler, køling, akselafstand, antal gear, udvekslingsforhold i bagtøj og dækdimensioner m. m., efter, hvormange oplysninger, der har været tilgængelige for de tre forfattere, *Cecil Clutton*, *Paul Bird* og *Anthony Harding*. Bogen giver ialt oplysninger om ca. 400 modeller på 256 sider. Der er intet index, men modellerne er opstillet alfabetisk. Sidestørrelse ca. 11½ × 13½ cm, glittet papir, stiv indbinding, pris 9,80 kr.

Alle tre bøger er tilsendt fra Knud Rasmussens boghandel, Vesterbrogade 60, København.

Et af vore medlemmer, *Per Wiking*, Annasvej 12 i Hellerup, beder os ad denne vej være sig behjælpelig med at efterlyse en instruktionsbog for Citroën 11, model 1939. Instruktionsbogen fås ikke mere hos Citroën.

Grenaa-Hundested

(fortsat fra side 23)

ne blev gunstigt modtaget, og gennem forskellige forhandlinger stiftedes færgeruten af en række rutebilejere, som valgte J. P. Petersen til formand og direktør. Det skete den 20. februar 1934, og en færge blev straks bestilt fra Nakskov skibsværft. Den søsattes den 7. juni 1934 og indviedes den 14. juli samme år.

Grenaa Hundested ruten bliver stedse mere populær, og udvidelser er i de seneste år blevet nødvendige. I begyndelsen af 1958 indsattes en ny stor færge ved navn »Djursland«, 80,5 m lang og 14 m bred med plads til ca. 95 personbiler eller 35—40 lastvogne og 1100 passagerer, og bygningen af endnu en stor færge vil ikke lade vente længe på sig. Aktiekapitalen er netop med dette formål for øje blevet vedtaget udvidet til 9 mill. kr.

Direktør J. P. Petersen var med sin utrættelige energi stærkt medvirkende til oprettelsen af ruten, og han vil altid blive mindet for sin store indsats for selskabet. Han døde den 2. august 1955, og som ny formand for bestyrelsen valgtes landsretssagfører A. Sidenius, medens landsretssagfører Henning Arup, der lige fra starten har haft nær tilknytning til selskabet som juridisk rådgiver, valgtes til direktør.

Tre tal er nok til at give indtryk af, hvor stærkt trafikken over Grenaa Hundested ruten vokser. Der overførtes i 1952 på ruten 22.000 biler, i 1954 69.000 og sidste år 117.500.

Det fremgår iøvrigt af den lille tryksag, at Grenaa Hundested overfarten kunne være et

kræfter kortere i sejltid, idet utallige henvendelser til rette vedkommende om minestrykning af den direkte sejlroute hidtil har været forgæves.

Privat Storebæltsrute til næste sommer

Vi ved fra pålidelig kilde, at en privat Storebæltsrute med to færger fra og med påsken næste år vil gå i konkurrence med Statsbanerne om overførsel af biler, i første række lastvogne, men også personbiler, dersom alt går planmæssigt. Et konsortium har i Holland og Tyskland indhentet tilbud på skibe, som kan bygges på syv måneder, og søger i denne tid kontakt med store vognmandsforretninger og fragtfretninger med henblik på udbydning af aktier og tegning af kontrakter, idet forudsætningen for planens realisation er, at der kan skaffes endnu ca. 1 mill. kr. foruden den betydelige kapital, som allerede står til disposition igennem konsortiet.

Den planlagte private rute vil komme til at gå mellem Korsør og Nyborg, hvis kommunalbestyrelser er blevet kontaktet af konsortiet. Bådene skal kunne tage 50 personbiler plus et antal passagerer hver og kommer til at sejle ca. 14 knob i timen.

Konsortiet er iøvrigt det samme, der for et halvt års tid siden havde planer om en færgerute mellem Mullerup og Kerteminde. Men denne plan er opgivet til fordel for Korsør-Nyborg ruten. Konsortiet har advokat Alice Bryld som juridisk medarbejder.

I Bretagne med Floride

(fortsat fra side 19)

indtryk. Illustrationerne til artiklen giver kun en vag antydning af, hvor meget man kan se og opleve i Bretagne. Der er gamle, interessante byer med fæstningsanlæg og skønne bygninger, dejlige gamle stenhuse i landskabet, og en befolkning, hvis dagligdag endnu ikke er præget af moderne standard-civilisation. Man ser vasketøj bredt ud over frugtbuske til

tørring og kan møde en æselkærre på vejen og man kan gang på gang opleve det uforglemmelige syn af både, der ligger tørlagt på siden i fjorde og bugter under ebben.

Det var efter danske forhold meget varmt allerede i begyndelsen af maj, og vi måtte køre med alle vinduer vidt åbne hele tiden for at holde varmen ud. Solen skinnede ind imellem, men himlen var overskyet en væsentlig del af tiden, og det regnede voldsomt en formiddag. Det-



Inde. varomærke

AUTOMOBILFJEDRE - KOFANGERE
OPRETNING AF CHASSISER
SØBORG VOGNFJEDERFABRIK

Indeh. 8rdr. Christensen

Vangedevej 235

Tlf. Søborg *7601

te vejr hævdedes af stedkendte at være karakteristisk, men vi fik iøvrigt oplyst, at man normalt regner med, at kun hver tredje dag er helt regnfri i Bretagne. Landskabets frodighed gav også indtryk af, at klimaet normalt er ret fugtigt, og soltilbederne skal måske tænke sig om to gange, før de vælger Bretagne som feriemål. Men Bretagnes klima skulle iøvrigt i det store og hele tiltale danskere.

Jac.

Betjentes vidnesudsagn

(fortsat fra side 11)

Jeg lod ham gentage den sidste del af forklaringen og spurgte ham, om han var aldeles sikker på, at dette var den fulde sandhed, hvad han bekræftede, hvorefter jeg oplæste den første overbetjents forklaring og fastslog, at en af dem måtte være positivt urigtig, hvorpå jeg henvendte til dommerne sagde:

»Min klient har for en time siden bit-

tert sagt til mig, at han var klar over, at der forelå 2 forskellige fremstillinger af den samme begivenhed, men at det ikke skulle undre ham, at det ville blive til 3 forskellige beskrivelser, hvis man også afhørte overbetjent nr. 2, hvad han var misfornøjet med, at man ikke havde gjort; jeg kunne på det tidspunkt kun trække på skulderen, men nu ser vi hans forudsigelse bekræftet.«

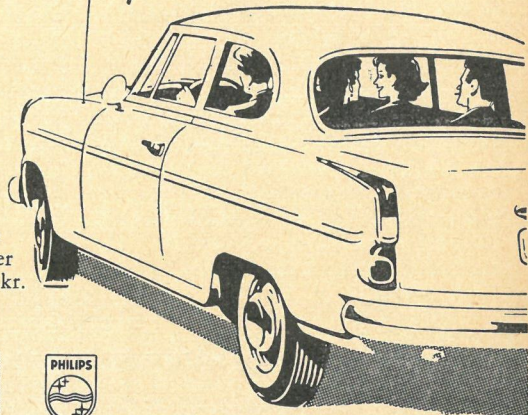
Det passede syntes at være en ren forøring til en forsvarer, og jeg gik ud fra, at denne eklatante demonstration af vidneudsagnets usikkerhed måtte få betydning i udfaldet af sagen, men landsretten kom ikke destomindre til det resultat, at tiltalte »også efter bevisførelsen for landsretten må anses for skyldig for det forhold, for hvilket han er tiltalt, hvorefter underrettsdommen vil være at stadfæste.«

...aldrig mere sur retur fra Gilleleje!

Så længe vi kan huske i vores familie, har vi hver lørdag fra påske til oktober kørt op til huset i Gilleleje — og søndag aften hjem igen. Altid samme vej, forbi 9 kirker og 5 møller — 67 sving og 32 bakker. Mellem os sagt har vi tit været lidt sure og køretrætte, især på hjemvejen — lige til den dag, vi forærede hinanden en *autoradio*! Nu er der ikke mere noget, der hedder »øv, skal vi allerede køre hjem« — nu er der stemning om bord i køretøjet, og vi vender hjem i højt humør!

PHILIPS autoradio er en rigtig autoradio — bygget med bilkørsel for øje. Den er robust og solidt konstrueret og kan derfor tåle kørselsens strabadser. En PHILIPS autoradio kan let og hurtigt monteres i enhver vogn, uanset mærke og årgang. Se og hør PHILIPS elegante modeller, der med antenne, højttaler og montering kan fås fra ca. 600 kr.

- op med antennen
- op med humøret..



Private notater

(fortsat fra side 15)

vippetype og meget præcist virkende. Rullemekanismen til sideruderne er meget højt gearet således, at ruderne drejes ned og op med blot et par omdrejninger. Håndbremsen er af trækstangstype og praktisk anbragt ved siden af førersædet, hvor man kan få kraftigt tag i den til nødbremsning. En lille raffineret detalje er, at blinkerkontrollen i spidsen af vippearmskontakten automatisk dæmpes, når sidelygterne tændes. Bagdørene kan låses således, at børn ikke kan åbne dem indefra, og fordørene kan låses udefra uden brug af nøgle.

Udstyret omfatter tykke tæpper på gulvet, nedfældeligt midterarmræn i begge sæder, askebæger i forsædets ryglæn og begge fordøre, handskerum med låg, stor hylde under forpanelet i begge sider foran samt forsænket hylde under bagruden, ventilationsruder i alle døre. Hylde under forpanelet er lavet af et materiale, som krøller sammen for benenes tryk ved sammenstød. Varme- og friskluftsystemet har stor kapacitet og betjenes med et nyt praktisk drejeknapsystem, som gør det usædvanlig nemt at opnå præcis den tilsigtede virkning.

Finish'en er god både ind- og udvendig, og man kan derfor undre sig lidt over, at fabriken har valgt at spare på et par punkter af ringe betydning for prisen, men af vigtighed for kunderne: Handskerummet er uforet (så man kan høre hårde ting rasle omkring), metalbøjlen, som holder handskerumslåget åbent, er udført i trist ståltråd, og værktøjsposen ligger løs i bagagerummet (reservehjulet er til gengæld hængt op i en fiks elevator under bagagerummet og sænkes med hjulnøglen).

Rattet sidder i en god, stejl position, men måske lidt højt for en kører under middelhøjde. Denne placering er iøvrigt med til at lette ind- og udstigning. Styretøjet er temmelig højt gearet med knap 3 hele omdrejninger af rattet for fuldt udslag fra side til side. Der er kun meget ringe fjedring i styretøjet, skønt Morris har forladt tandstangssystemet til fordel for snække og tap. Styretøjet virker præ-

cist, positivt og let, dog lidt tungt i skarpe, langsomme sving. Lille overhæng for og bag giver høj styrefølsomhed, og retningss stabiliteten er samtidig god således, at selv svær sidevind kun påvirker vognen i ubetydelig grad. Vognen er passende understyrende, og understyringen bliver gradvis mindre, jo hårdere man kører i rundt i kurverne, hvilket er med til at gøre styringen behagelig under alle forhold. Rattet er iøvrigt glimrende isoleret mod stød fra vejbanen, og end ikke slaghuller mærkes generende gennem rattet.

Morris Oxford vil normalt blive importeret med ratgear, men leveres iøvrigt også på bestilling med en kort, tilbagetrukket gearstang i gulvet. Prøveeksemplaret havde ratgear, og dette er stærkt forbedret i forhold til de foregående modeller, idet det virker mere præcist og muliggør hurtigere skiftebevægelser. Det kan dog ved skiftning fra bak- til 1. gear volde lidt besvær at finde ind i den rigtige kanal. Synchroniseringskoblingerne er dimensioneret således, at et øjeblikks dvælen i frigear fordres til lydløse skift både op og ned ved højere hastigheder. Lynhurtige skift overbelaster synchromeshen.

Oxford'en kræver iøvrigt normalt ikke megen brug af gearerne. Det er netop et af de mange tiltalende træk ved denne vogn, at motoren har en meget blød karakteristisk med fine sejgtrækegenskaber, endda på trods af det forholdsvis høje kompressionsforhold på 8,3:1. Man kan i 4. gear trække den op fra 20 km/t på plan vej og i 3. gear fra 10 km/t, og man kan nemt starte i 2. gear, selvom motoren naturligvis har bedst af, at man starter i 1., ligesom man skal udvise en vis forsigtighed med gaspedalen ved kørsel under 30 km/t i højt gear (motoren bør ikke presses). Motorstøjen er iøvrigt svag ved alle hastigheder, hvilket bidrager til indtrykket af komfortabel kørsel. Top-hastighederne er ca. 110 og 65 i henholdsvis 3. og 2. gear, og man vil normalt senest skifte til 4. og 3. gear ved henholdsvis 95 og 45 km/t.

Tophastigheden målt til 124 km/t, ved hvilken fart speedometeret viste ca. 130 km/t. Motoren tåler at blive kørt så

hurtigt time efter time, og vognens køreegenskaber giver glimrende forudsætning for at bruge denne fart som normal rejsefart. Bremserne yder god retardation ved lavt pedaltryk fra topfart. Det kneb til gengæld noget med retningsstabiliteten under katastrofe-bremssning, sandsynligvis fordi baghjulene blokeres lidt før forhjulene.

Affjedringen er harmonisk afstemt, temmelig blød, men fast. Kørslen føles komfortabel over alle vejtyper, inklusive grusveje med slaghuller, og vognen opfører sig eksemplarisk i kurverne. Den

krænger noget mere og støjer lidt mere fra dækkene i svingene end de tidligere Oxford modeller, men står iøvrigt godt fast selv ved ganske anseelige hastigheder. Overdreven hastighed i svingene medfører en blød, meget let kontrollabel skridning, først på baghjulene og senere – ved meget brutal kørsel – også på forhjulene. En vogn af denne type appellerer naturligvis ikke til sportslig kørsel, men det kan være betryggende for fremtidige ejere at vide, at ophængningen er af en sådan karakter, at vognen let lader sig køre i krævende, hurtig sportsstil. Vognen er iøvrigt trods sit udprægede familiebil-præg med en ret høj egenvægt og en lidet temperamentfuld motor langt fra nogen sinke, idet den accelererer gennem gearerne fra 0-80 km/t på ca. 16 sekunder. Kørsel i tæt trafik i pinsedagene viste også, at motorkraften i praksis giver mulighed for at komme hurtigt frem gennem sikre, velberegnedede overhalinger.



- RENSER
- POLERER
- BESKYTTER



Giv Deres vogn en »SUPER« BEHANDLING med nutidens mest effektive AUTOVOKS, der giver en enestående højglans.



Fås på servicestationer, hos autoforhandlere og farvehandlere.

NORDISK BLACKING CO. A/S, KBHVN. NV

Hastighedsbegrænsninger

(fortsat fra side 10)

den tilsigtede virkning med de talrige nye skilte, som nu skal sættes op, men vi tror det ikke. Vi ved kun, at opstillingen af skiltene vil komme til at koste samfundet beløb, som skal tælles i millioner, og at alle trafikeksperter har frarådet hastighedsbegrænsning i det omfang, der nu må formodes at blive aktuelt.

Husk at montere

KDAK's sikkerhedssele

inden De kører på ferie – den giver tryghed og sikkerhed.

Pris kr. 55,00 (+ kr. 7,50 for evt. ekstrabeslag)



Tak for hjælpen

Jeg vil gerne bringe klubben en hilsen og tak for SOS-tjenesten, som efter min erfaring fungerer overmåde godt.

På en tur fra Gedser til København satte motoren i min DKW pludselig ud, og den ville hverken for gode ord eller grov tiltale igang igen. En meget venlig mand fra en tankstation prøvede at trække os igang, men den var stadig ikke i humør til at køre alene. Efter flere forgæves forsøg ringede jeg til Zone-Redningskorpset — opgav sted, navn og vognens nummer. På mindre end et kvarter var hjælpen fremme, og ZR-chaufføren sagde meget fornuftigt, at en Dyna-start skulle en amatør ikke pille ved, men han ville skyndsomst trække mig til nærmeste SOS-værksted. Det var i Nr. Alslev, og ved ankomsten hertil meddelte Zone-chaufføren, hvordan jeg skulle forholde mig, hvis værkstedet ikke omgående kunne udbedre skaden. Den usædvanlig flinke og dygtige mekaniker fandt hurtigt fejlen, som lå ved batteriet, og en time efter vognens standsning rullede jeg glad og taknemmelig mod København.

SOS-tjenesten er en *virkelig* hjælp på landets veje, og jeg vil gerne pointere, at uheldet fandt sted en *sondag* aften.

*Det tilfredse medlem.
17289.*

Af skade bliver man klog

Det gik strygende ned ad den nyåbnede Autobane fra Hamburg mod Hannover da jeg kom i tanker om, at jeg havde glemt at tegne mit S.O.S.-International-abonnement. Nå, jeg har en relativt ny vogn med omkring 60.000 på speedometeret og perfekt i orden, så jeg spekulerede ikke mere herpå.

Nogle dage senere passerede jeg en tunnel nede i Mont-Blanc-området — det var den syvende eller ottende på denne strækning, og den var som

de andre uoplyst, og når man kommer fra det blændende sollys, varer det noget, inden øjnene vænnede sig til det buldrende mørke. Jeg bemærkede ikke en dyb revne i den tykke is, som dækkede vejbanen, og resultatet var, at lydporten blev revet løs, og at begge støddæmpere på bagfjedrene gik sig en tur.

For ikke at hule for meget i rejsekassen, nøjedes jeg med at få lydporten repareret.

Da jeg på hjemvejen nærmede mig Geneve, blev jeg stoppet af en gadebetjent — min venstre lygtes lave lys fungerede ikke. Jeg kørte ind på den nærmeste tank og fik den defekte ind i højre side, så det venstre lys var i orden — at køre uden venstre lys er jo livsfarligt — og så satte jeg vognen på værksted i Geneve. Det var et specialværksted for mit mærke, så jeg tænkte ikke på at give instruktioner. Alligevel puttede de en 6 volts Sealbeam i, og jeg betalte de 21 frs.

Da jeg næste aften nærmede mig Lausanne og tændte de store lys, så jeg et hvidt blink, og så var den lampe gået, og så røg der 21 frs. igen.

Da jeg næste aften nåede Basel for at overnatte dér, havde jeg høj feber og måtte blive et par dage på hotellet, til influenzaen havde lagt sig lidt.

Der blev ikke brug for læge — heldigvis — men jeg gjorde mig mine egne tanker, da jeg opdagede, at temperaturen var over 39, og jeg lovede mig selv, at jeg ikke ville glemme S.O.S. International næste gang.

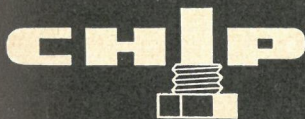
Livsvarigt medlem.

SPEEDOMETER-reparationer

gennem **GENERATIONER**

AUTO-MATERIEL A/S

Fælledvej 21 - København N



magnetiske bundpropper.

Det er ganske naturligt og bevisligt, at **CHIP** forlænger bilens levetid og sparer ærgrelser og unødige reparationsudgifter. **Alle biler trænger til CHIP.** Forlang dem isat hos Deres servicemand i motor, gearkasse og differentiale.

EN GROS: A/S NIPLEX — TELF. SØBORG 8900

Nye

CAMPING-PLADSER

Efter afslutningen af redaktionen af KDAK's campingfortegnelse for 1959 er der blevet åbnet 8 nye samarbejds-pladser, hvor KDAK's medlemmer er velkomne. De nye pladser er:

»Nybøl Camping«, Nybøl, telf. Broager 197x. Ligger på hovedvej 8 på strækningen Sønderborg — Flensborg, ca. 7 km fra Sønderborg og umiddelbart op til vejen. En fast og plan indhegnet plads, som kan rumme 30—40 telte. Udsigt til Nybøl Nor og Flensborg. 500 m til en dejlig badestrand ved Nybøl Nor i fredelige omgivelser. Også bademulighed ved Vemmingbund. Nybøl kro ligger lige ved, og der er provianteringsmuligheder i en salgskiosk på pladsen. Elektrisk belysning, gode toiletforhold, håndvaske og skyllekummer.

»Dueholm Camping«, Ølsted pr. Løsning, telf. Ølsted 2. En hyggelig plads i smuk natur med læ, provianteringsmuligheder og kogeplads, ligger på hovedvej 10, 6,8 km syd for Horsens.

»Nørvang Camping«, Venø pr. Struer. Et fredfyldt feriested på Limfjordsøen Venø. Man kører fra færgelejet på sydsiden af Venø til kirken og herfra mod nord ca. 600 m. Ligger i læ af granbeplantning, har fine sanitære indretninger og provianteringsmuligheder. 200 m til badestrand.

»Nørre Lyngvig Camping« ved Hvide Sande. Nordeuropas største campingplads. Ligger i stort og skønt klitområde på 68 tønder land med gode læpladser. Helt ny og moderne indrettet sanitetsbygning med 10 toiletter, 10 håndvaske, 2 brusebaderum og 2 barberingspladser. Der er delvis proviantering på pladsen, som iøvrigt besøges af handlende. Mange muligheder for interessante

og smukke hedeudflugter og ture langs Vesterhavet. Der er anlagt vej helt ned til badestranden.

»Blokhus Camping«, telf. 96. Denne plads, som har eksisteret i mange år og er kendt af mange, ligger kun 500 m fra den berømte Blokhus badestrand ved Vesterhavet. Der blev sidste år bygget flere toiletter og vaskepladser, og man vil søge at bringe de sanitære installationer i bedst mulig orden. Gode læmuligheder. Provantering kan foretages på pladsen.

Campingpladsen ved det hvide vandtårn i den nordlige ende af omkørselsvejen ved Haderslev. En moderne indrettet campingplads, der bl. a. vil være fortrinlig egnet til overnatning i forbindelse med ferierejsen sydpå.

Desuden to idylliske små campingpladser ved Bogense på Fyn og Gram i Sønderjylland.

Danmarks totale olieforbrug nåede i 1958 op på 3.972.000 tons mod 3.471.000 tons i 1957 oplyser Dansk Esso A/S i sin nyligt udsendte årsberetning for 1958. Det er en stigning på 14 pct. Det samlede forbrug svarer iøvrigt til, at hver dansker i 1958 i gennemsnit forbrugte 1.115 liter olieprodukter, og Danmark har dermed det næststørste forbrug af olieprodukter pr. indbygger i Europa, og er nr. 6 i rækken af verdens olieforbrugende lande efter USA, Kanada, Sverige, Venezuela og Australien. Stigningen i forbruget af benzin var noget mindre end den samlede stigning i forbruget af olieprodukter, idet der forbrugtes ialt 964 mill. liter mod 889 mill. i 1957 eller 8 pct. mere. Ca. 27 pct. af benzinsalget faldt på højoktan benzin mod kun 22 pct. det foregående år. Da antallet af motorkøretøjer steg 11 pct., er benzinforbruget vokset forholdsvis mindre, hvilket har sin forklaring i den stadig større anvendelse af mindre vogne med bedre benzinøkonomi samt den fortsatte overgang til dieseldrift for de tungere lastbilers vedkommende.

Det er ikke for sent at rekvirere
Danmarks største campingkatalog
med et væld af oplysninger om CAMPING

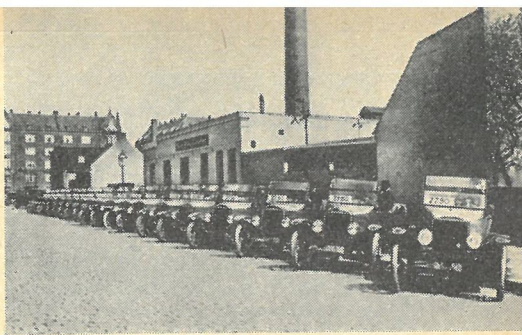
TILSENDES GRATIS OG UDEN FORBINDENDE

FORST- OG JAGTHUSET

Gl. Kongevej 119 . København V . Hilda *3030

FORD FYLDER FYRRE

Det danske Ford Motor Company fyldte som bekendt den 25. juni 40 år. Jubilæet fejredes med et storstilet festfyrværkeri fra Ford i Sydhavnen. Vi viser her en række Ford T'er fotograferet foran Fords første fabrik i Danmark i 1919. Tallet på vindskærmen angiver priserne. Den første fabrik lå i Heimdalsgade og havde en medarbejderstab på 148 arbejdere og 12 funktionærer. Dette tal er i dag vokset til 400 arbejdere og 250 funktionærer på selskabets moderne virksomhed i København. Fra starten til jubilæumsdagen er 275.000 personvogne, lastbiler og traktorer samlet på den danske fabrik. Virksomheden har ialt herhjemme i den samme tid leveret 406.000 enbe-



der. Der omsattes i selskabets hidtil største år, 1958, for næsten 200 mill. kr., og der udbetaltes samme år her i landet til lønninger, lokale køb, told, skatter etc. 38 mill. kr.

Dansk Caravan Klub startet

Der er i foråret blevet startet en Dansk Caravan Klub på et møde i Ebeltoft, og der var allerede ved stiftelsen tilmeldt et halvt hundrede caravanejere. Det vedtoges på den stiftende generalforsamling at tilmelde klubben Lejrklubben for Danmark og Dansk Camping Union, hvorefter Dansk Caravan Klub automatisk er tilsluttet den internationale caravan-organisation.

Til bestyrelsen for klubben valgte:

som formand, konsul *A. E. Dujardin*, Esbjerg,
som næstformand, fabrikant, *A. Brunso*, København,
som kasserer, fabrikant *F. H. Nielsen*, Randers,
som sekretær, salgsinspektør *Henri Helvang*, Odense.
samt tandlæge *M. Thau*, Kolding.

Der nedsattes et lejrudvalg, et teknisk udvalg og et stævneudvalg på hvert 3 medlemmer.

Klubbens medlemmer får tilsendt det internationale tidsskrift »Caravanning« med indsat dansk tekst samt det danske blad »Camping«. Det er tanken at arrangere en fællestur til Rhinen og Mosel i september.

Ædrumeter

Man kan nu hos boghandlere og i kiosker få et såkaldt Ædrumeter, bestående af et dobbeltkort i lommeformat med drejeskive. Man kan ved hjælp af dette Ædrumeter direkte aflæse, dels hvor stor promillen er efter indtagelse af et bestemt kvantum spiritus, og dels det tidsrum, der bør forløbe, før man sætter sig bag rattet eller styret. Ædrumetret er udarbejdet af en københavnsk reklamemand i samarbejde med en læge.

Ædrumetret har vel først og fremmest pædagogisk værdi ved at vise, hvor lidt der skal til for, at promillen bliver højere, end politiet og domstolene vil synes om, men kan sikkert også have en rent praktisk værdi for bilister og andre motorkørende, som f.eks. hyppigt må deltage i forretningsfrokoster og -middage.

BENYT

HURTIGRUTEN

over

GRENAA-HUNDESTED

FARTPLAN TIL 31. OKTOBER 1959

Afg. Hundested:

8.15 10.20 12.45 17.35 19.35 21.40

Afg. Grenaa:

8.40 12.40 14.55 17.40 22.00 23.30

Husk at forudbestille plads til
motorkøretøjer.

Kontor: København: Lyshøj Allé 4,
Telf. 30 13 60

Hundested: 660 . Grenaa: 256

Biler må møde en halv time før afgang.

NYE BILER

De nye, opsigtsvækkende Fiat modeller 1800 og 2100, som blev lanceret på G n ve udstillingen i vinter, er nået til Danmark. De to vogne er stort set identiske, bortset fra motoren, og g r indtryk af at være usædvanlige gennemførte i teknik og indretning. »Auto« regner med snart at få lejlighed til at prøvekøre en af vognene, hvorfor vi vil vente med at bringe en nærmere beskrivelse til »Private Notater« om bilerne foreligger.

De engelske Standard fabrikker har med deres nye Triumph Herald på afgørende punkter indført forfriskende nye ideer i engelsk bilkonstruktion. Den er bygget efter principper, der ligger fjernt fra de engelske traditioner, men er i den henseende kun en forløber for lignende overraskelser fra andre fabrikker.

Triumph Herald er først og fremmest epokegørende indenfor al personvognskonstruktion ved, at den kun skal passes med smøring for 15.000 km bortset fra olieskiftning i motor, gearkasse og differentiale, idet sm replanerne er erstattet af nylon-styret jsforbindelser, forseglede oliefyldte kard nled osv. Det er desuden bem rkel sesv rdigt, at vognen er bygget op over en regulær centralchassisramme, og at karrosseriet er boltet sammen af ti hovedenheder, der er let udskiftelige hver for sig efter skader. Karrosseriet er iøvrigt lavet i samarbejde med den italienske formgiver *Michelotti* og karrosserimagerfirmaet *Vignale*. Triumph Herald er også usædvanlig ved at have uafh en-

gig affjedring af alle fire hj l. Baghjulene er op-hængt i en tv rrliggende halvelliptisk fjeder, svingaksler, styrearme og teleskopst dd mpere. Forhjulene hænger i triangler og skr uefjedre med indbyggede teleskopst dd mpere.

Den nye Triumph leveres dels som fire-personers sedan dels som to-personers coup . Sedan'en drives af en 948 cc Standard Ten motor med en effekt på 38,5 hk, som ydes ved 4500 o/m, og coup en har en tunet udgave af samme motor med kompressionsforhold 8,5:1, 2 SU karburatorer og en maximal effekt på 50,5 hk ved 6000 o/m.

Prisen på den nye Triumph Herald er desværre s  høj, at den danske Standard og Triumph import r, Nordisk Diesel, næppe ønsker at tage eksemplarer af den interessante bil hjem.

Jaguar fabrikernes hurtigste model i fri handel, Jaguar XK 150 S med 250 hk motor (tredobbelte karburator) og Dunlop skivebremser samt Laycock de Normanville overgear, leveres nu ikke blot som åben to-personers sportsvogn, men også som to-personers cabriolet og coup .

København-kort

Politikens forlag har udsendt sin fyldige kortbog over København og omegn i 6. reviderede udgave. Kortbogen omfatter en trafikn gle over Storkøbenhavn med angivelse af S-tog-, sporvogns- og buslinier, hovedgennemk rselsveje (planlagte såvel som eksisterende) m.m., et  versigtskort, og detailkort over Storkøbenhavn, delt op i 77 dobbeltkort. I bogen findes desuden bl.a. registre over seværdigheder og vigtige institutioner samt en g defortegnelse. Detailkortene er meget detaljerede med angivelse af høj bebyggelse, lav bebyggelse, postdistriktgr nsere, kajnumre, trafikmestervagter, blokbebyggelser, fabrikker m.m. foruden naturligvis de sædvanlige særlige afmærkninger for seværdigheder, offentlige bygninger m.m. F rdselsretningen i gader med ensrettet trafik er angivet med pile, og en særlig parkeringspladssignatur viser, hvor man har mulighed for at slippe af med sin bil.

F rdselsskiltet på side 25

Dette advarselsskilt om »farligt vejsving« anvendes f r overraskende eller uoverskuelige sving med en radius på 60-120 m, hvor kurvens centervinkel er mindre en 45 , samt sving med en radius på 120-450 m (farve: R dt, hvidt, sort).

INDHOLD

Dagens problem	5
KDAK nyt	7
KDAK Motel Halskov	9
Hastighedsbegr�nsningerne	10
B�tjentes vidneudsagn	11
Bilistens �resf�lelse	13
Private Notater	14
I Bretagne med Floride	16
Rejselivet	20
Ny bilf�rge Kastrup-Malmø	23

Grenaa-Hundested udvider	23
Fra f�rdselsfronten	25
Plaketter for 25 års medlemsskab	29
Nye engelske bilb�ger	31
Privat Storebæltsrute	33
Brevkassen	37
Nye Camping-pladser	38
Ford fylder fyrrer	39
Dansk Caravan Klub startet	39
Nye biler	40



Større ansvarssum for alle motor- kørende

Folketinget har ved lov nr. 206 af 11/6 1959 vedtaget, at alle motorkøretøjer: automobiler, motorcykler, scooters, knallerter, traktorer samt selvtransporterende arbejdsmaskiner fra 1. juli 1959 skal have en ansvarssum på:

kr. 150.000 for hver tilskadekommen eller
dræbt person,
kr. 60.000 ved tingskade.

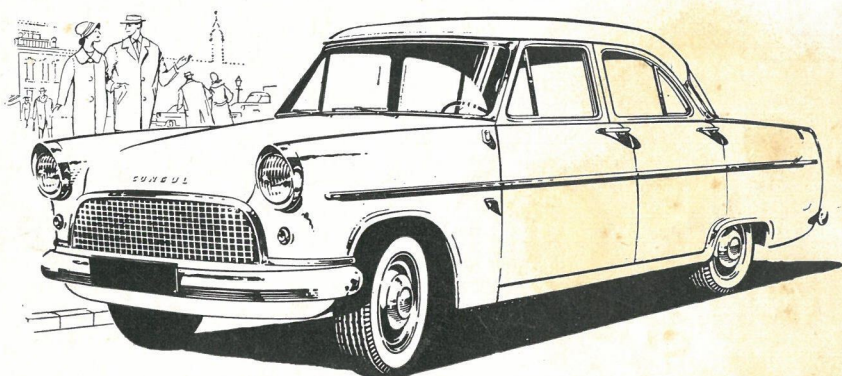
Alle bestående motorkøretøjsforsikringer bringes fra 1. juli 1959 i overensstemmelse med loven, uden at de enkelte motorkørende behøver at sætte sig i forbindelse med deres forsikringsselskab. Præmieregulering vil finde sted senere.

AUTOMOBILFORSIKRINGSSKABERNE



P. J. ...
... 1959

Det er den helt store succes



- den nye FORD CONSUL:

Den nye Ford Consul 1959 ser dejligere ud end nogensinde... lavere og elegantere med nyt, lækkert og raffineret instrumentbord... og så har vi endda slet ikke talt om alle de kendte, prægtige køreegenskaber - de er simpelthen uovertrufne.

Tal med Deres Ford-forhandler om levering nu!

FORD MOTOR COMPANY A/S