

# Teknikens Värld

BILNUMMER



med **Elyg**  
N:R 8-9 1951  
I Danmark och Norge 1,35.  
**85** öre

mfj



FRÅGA OSS OM

## TEKNIK

Teknikens Värld besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Eftersom antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja flera månader innan frågorna blir besvarade. De som endast frågar efter priser och viktigare data på bilar och motorcyklar hänvisar vi till de uttömmande tabellerna i nr 15 respektive 23 av TV år 1950. Så ett par saker till: Skriv en-

dast frågor inom samma område på samma papper. Kombinerar alltså inte exempelvis bil- och motorcykelfrågor. De, liksom radio-, flyg- och allmänna tekniska frågor besvaras av olika experter. Skiljer ni på frågorna får ni svar snabbare.

Fråga: 1) I Citroën-artikeln i TV nr 3/51 har Citroën-märket speatsarna uppåt på bilen, medan de på vinjettmärket är vända nedåt, det senare är väl fel? 2) I vilket land tillverkas lastbilen International? Frågviss 12-åring.

Svar: 1) Ni har rätt. Vinjettmärket hade genom ett tekniskt missöde blivit vänt. 2) Den tillverkas i Chicago i USA och har egentligen det fullständiga namnet International Harvester.

Fråga: 1) Jag vore tacksam att få reda på reglerna för racerbilsklasserna F 3 och nordiska specialvagnsklassen. 2) Skall en racerbil ha hård eller mjuk fjädring? Lösnummerköpare.

Svar: 1) Något uttömmande svar kan vi inte ge i denna spalt, för mer detaljerade upplysningar vänd er direkt till Sveriges Motorfederation, Brahegatan 24, Stockholm Ö. Mer allmänt kan vi dock säga att F 3-klassen, alltså midgetklassen, har cylindervolymen begränsad till 500 cm<sup>3</sup>, att motorerna kan vara av tvåtakts eller fyrtakts-typ, att kompressor inte är tillåten samt att bränslet är valfritt. Vagnen skall vara försedd med avstängningskran för bränslet, urkopplings- och kortslutningsanordning. Axelavståndet får inte överstiga 2.150 mm och längden inte 2.800 mm. Fram- eller bakhjulsdrift är valfri medan fyrhjulsdrift inte är tillåten. Mellan förarplatsen och motorrummet skall finnas en brandsäker vägg av plåt, beklädd med asbest. Vidare skall finnas stål-rörskydd i form av två bågar, av vilka den bakre skall tjänstgöra som nackskydd och den främre skall skydda ratten. Fotbromsen skall verka på samtliga hjul. Dessutom skall parkeringsbroms finnas. Vagnens totala vikt i körklart skick, utan bränsle får inte underskrida 200 kg. Användning av fastspänningsanordning med snabb utlösning är obligatorisk.

I bestämmelserna för nordiska specialvagnsklassen heter det bl. a. Vagn skall vara sammansatt inom Skandinavien, varvid emellertid användandet av originaldelar från ett eller flera bilmärken är tillåtna. Klassindelning: Klass CD över 2 och upp till 4½-liters cylindervolym. Klass EJ upp till 2-liters cylindervolym. Motorn skall vara av två- eller fyrtaktsystem. Kompressor är inte tillåten. Det skall finnas urkopplingsanordning och växellåda med backväxel. Axelavståndet för klass CD är 2.300 mm och för klass EJ 2.100 mm minimum. Mellan förarplatsen och motorrummet skall finnas en brandsäker vägg av plåt, klädd med asbest. Vagnen skall vara försedd med fotbroms verkan på samtliga hjul och dessutom med parkeringsbroms oberoende av det övriga bromssystemet. Vikten för klass EJ varierar från 350 kg till 450 kg beroende på cylindervolymen och för klass CD från 510 kg till 750 kg även här beroende på cylindervolym och i bägge fallen utgörande minsta vikt. 2) En racerbil bör vara försedd med hård fjädring.

## Motorcykelfrågor

Fråga: Finns det någon motorcykel som heter Swallow? I så fall i vilket land tillverkas den? Mc-Swallow.

Svar: Ja, det gör det. Det är en scooter som heter Swallow Gadabout. Den tillverkas i England och har en 125 cm<sup>3</sup> Villiers tvåtaktsmotor.

Fråga: Vilka data har DKW 250 cm<sup>3</sup> och 500 cm<sup>3</sup> samt Svevia Speed Master 350 cm<sup>3</sup>? Hur mycket kostar respektive maskin och vilken firma är generalagent? R. Larsson.

Svar: DKW NZ 250 har en 1-cyl. 2-taktsmotor med en cylinderdiameter på 68 mm, en slaglängd på 68 mm. Cylindervolymen är 245 cm<sup>3</sup>, effekten 9 hk vid 4.000 varv/min. Växellådan är fyr-växlad. Maxhastighet 95 km/t. Tjänstevikt 135 kg. DKW NZ 350 har likaledes en 1-cyl. motor. Cylinderdiameter och slaglängd 72×85 mm. Cylindervolym 343 cm<sup>3</sup>. Effekt 11,5 hk vid 4.000 varv/min. Fyr-växlad växellåda. Maxhastighet 105 km/t. Tjänstevikt 145 kg. DKW NZ 500 har en 2-cyl. två-taktsmotor. Cylinderdiameter och slaglängd 64×76 mm. Cylindervolym 489 cm<sup>3</sup>. Effekt 18 hk vid 4.200 varv/min. Fyr-växlad växellåda. Maxhastighet 115 km/t. Tjänstevikt 195 kg. Generalagent för DKW är Philipsons Automobil AB, Stockholm 21. Något pris för dessa maskiner finns inte, då de inte tillverkas efter kriget. Svevia Speed Master 350 cm<sup>3</sup> hade en 1-cyl. två-taktsmotor av DKW-typ. Cylinderdiameter och slaglängd 72×85 mm. Motorn hade s. k. vändspolning. Fyr-växlad växellåda och vikt komplett med utrustning 140 kg. Priset var mellan 2.600 à 2.700 kr. Generalagent Svevia Bil och Motorcykel AB, Sveavägen 129, Stockholm.

Fråga: 1) Hur skall man göra för att få bästa trim på sin motorcykel? 2) Hur många modeller finns av Puch och vad kostar dessa? Vad är priset på Triumph 500 cm<sup>3</sup>? Ej vetande.

Svar: 1) Skulle man svara uttömmande på en sådan fråga skulle TV säkerligen behöva öka på sitt format. I korthet skulle man kunna säga att det gäller att hålla motorn väl sotad med rätt spänning i kolvringar o. d. Tändstiftsgapet skall vara det rätta. Kontrollera att tändningen är rätt inställd, att avståndet mellan brytarspetsarna är det korrekta. Och gå sedan till den verkliga effektjuven: transmissionssystemet. Håll kedjorna rätt spända och väloljade. Se till att hjulen är i linje och löper med minsta möjliga motstånd. Glöm inte heller förgåsaren, men gå först som sist till närmaste bokhandel och fråga efter en mc-handbok eller om den inte för sådana, skriv till Kungsbokhandeln i Stockholm. 2-3) Se TV nr 23/1950.

Sign. »Ajs» kan få svar på sina frågor i TV nr 21 och 23/1950.

Fråga: 1) Toppastigheten, max-varvtal, kompression och effekt à Jawa 350? 2) Vilken typ av teleskopgaffel anses bäst, den med eller den utan »gummidadmasker»? 3) Hur trimmar man en tvåtaktare till högre effekt? Finns det någon särskild bränsleblandning, som inte skadar motorn? Motorbiten!

Svar: 1) 110 km/t, 4.000 varv/min., 6,25 —1, 14,5 hk. 2) Dessa teleskoptyper är i princip av exakt samma slag. 3) Rådgör med erfaret motorfolk eller försök att genom bokhandeln få tag i lämplig litteratur. Att här ge trimningstips är omöjligt av utrymmesskäl. Något specialbränsle finnes inte.

Fråga: Är det skadligt för motorn att köra med tratt på avgasröret? A. A.

Svar: Nej, men det är knappast troligt att effekten ökar. I fråga om tvåtaktare är fallet snarare tvärtom. Och så är det i lag förbjudet att köra utan ljuddämpare.

## BREVVÄXLING!

Hobbyklubben har fått en massa anmälningar från ungdomar i England, som gärna vill ha i gång brevväxling med jämnåriga i Sverige. Aldern varierar mellan 14 och 19 år. Är Ni intresserad av kontakt med England, skicka då in anmälan till Internationella Hobbyklubben, Tegnérsgatan 35, Stockholm och uppge namn, ålder, intressen och bifoga avgiften 50 öre i frimärken. Skriv dessutom »Kontakt med England» i anmälan. Obs. att de engelska ungdomarna skriver endast på engelska!

## Teknikens Värld

med FLYG

Nr 8—9 • Årg. 29 • 26 april—9 maj 1951

TIDSKRIFT FÖR FLYGVÄPNET

Organ för

Svenska Pilotföreningen



## REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, Stockholm Va.  
Expedition Tel. 20 33 95

Redaktör och ansvarig utgivare:

SVEN BROMAN Tel. 21 03 91  
Redaktör C.-E. Ravander > 10 74 45  
> Sven Salonius > 21 02 38

Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript eller bilder.

Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

## ANNONSAVDDELNING:

Tegnérsgatan 35, Stockholm Va.  
Expedition Tel. 20 33 95  
J.-E. Svensson > 21 06 27  
P. O. Sundelin > 21 03 92

## PRENUMERATIONSÄVDDELNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3  
Telefon: Växel 23 46 40  
Postgirokonton: 55575

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonton eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlén & Akerlund i telefonkatalogen.) Dylig prenumeration kan ta sin början när som helst under året. Expediering av prenumererad tidning tar sin början 3 veckor efter det att avgiften erlagts. Betalning för förnyad prenumera-tionsperiod bör erläggas senast 2 veckor innan tidigare period utgår, om avbrott i leveransen skall kunna undvikas.

## Prenumerationspris:

Sverige: helår kr 12:50, halvår 7:25.  
I Danmark endast helårsprenumeration dsk. kr 20:—, Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhust-pladsen 59, Köpenhamn V.

## Adressändring:

Meddela adressändring till förlaget minst 2 veckor före adressändringens ikraftträdande. Ange alltid såväl den gamla som den nya adressen.

Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning,  
Tegnérsgatan 35, StockholmAhlén & Akerlunds Fotogravyranstalt  
Stockholm 1951

# Teknikens Värld

I DETTA SPECIALNUMMER:

BILAR:	Sid.
Nyhet under huven .....	6
Motorfolket protesterar .....	11
Med bilen hos doktorn .....	12
Önskebilen .....	15
Av gammal fin årgång .....	16
Baka läckra bilar .....	18
Vart bär det hän? .....	19
Styrka och skönhet i flott förening .....	20
Vad kostar bilen i Sverige? .....	22
Trotjänare i ny gestalt .....	24
Fruset dollargrin .....	26
Spansk tur på Guds försyn .....	28
Piller i tankarna .....	30
Till er tjänst i väster .....	32

## I ÖVRIGT:

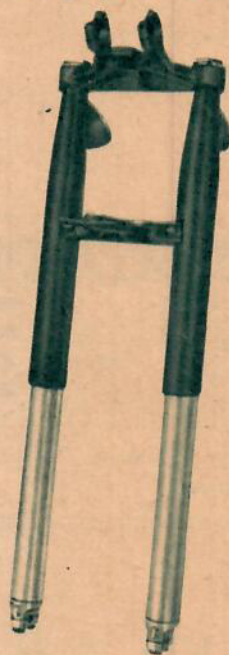
Fråga oss om teknik .....	2
Motorcykelfrågor .....	2, 50
Varg-Olle .....	4
Teknisk revy .....	8
Rekordet rök .....	14
Däck slagnummer på matt mäsas .....	29
Radioklubben .....	34
Grabbarnas egen sida .....	36
113 Bom .....	46
Leo Falk .....	46
Vardagsteknik .....	48, 49, 50
Flygfrågor .....	51
Radiofrågor .....	51
Typspalten, KZ VIII .....	51

## PÅ OMSLAGET

har en Ford Mercury Convertible kört ut på picknick i det gröna. Betydligt hårdare turer får de Fordar göra som genomgår prov på sid. 26. Bland nyheterna på Mercury märks den massiva kylargrillen, nya navkapslar samt hydrauliskt manövrerade sidorutor, sufflett och framsäte.



## OPIO TELESKOPGAFFLAR



Svensk Kvalitetsprodukt.

Expertisen anser OPIO stå i särklass.

Perfekt arbetande oljesystem.

Bärande och styrande inre gaffelrör, lätt att montera. Passar till de flesta i marknaden förekommande fabrikat av mc.

OBS! Ej att förväxla med konkurrens-gafflar med bärande och styrande YTTRE rör.

1 års garanti för fel på material och tillverkning.

Efterfråga OPIO hos de ledande grossisterna inom branschen.

**AB. OSBY PUMPINDUSTRI**

Osby. Tel. 900.

# Bästa vägen till billig försäkring ...



RÄTT  
TILL  
VINST



## TRAFIK

Sveriges största ömsesidiga  
automobilförsäkringsbolag

BIRGER JARLSG. 58, STHLM, TEL. 23 22 30

# R-A-D-I-O

Fascinerande som hobby  
Intressant och lönande som yrke

**Gratis** och utan någon som helst vidare förbindelse erhåller Ni första brevet i vår instruktiva o. populära

## AMATÖRKURS I RADIOTEKNIK OCH PRAKTISKT RADIOBYGGE

Provbrevet innehåller bl. a. en instruktionskurs i telegrafi jämte schemor och byggnadsanvisningar för övningsapparater etc.

Medsänd 40 öre i frimärken till porto- och exp.-kostn.

### AB BEVA-TEKNIK, LINKÖPING

Till AB BEVA-TEKNIK • Linköping

Sänd omgående och utan någon förbindelse från min sida första brevet i »Amatörkurs i Radioteknik och Radiobygge» samt prospekt och vidare upplysningar. 40 öre i frim. till porto och expeditiionskostnader bifogas.

Namn .....

Adress .....

Adresspostanstalt .....

### HÄSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

Kommunal läroanstalt under statens inspektion!

Nya kurser börja den 10 aug. Statsstipendier upp till 115:— kr pr mån. Fackavd. för maskinteknik, elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- och vattenbyggnad. Vägmästarekurs. Yrkeskurs för el. installatörer. stats-kurs (B-kurs) börja den 10 jan. A-behörighet under vissa förutsätt. från elfackavdeln. högre kurs. Moderna laboratorier. Platsförmedling. Anmälan senast den 15 juni. Aberopa denna tidning.

Vill Ni sälja, köpa eller byta något, försök med en annons under  
TEKNIKENS VÄRLDS Varumarknad.

Vid behov av tillbehör för

## MOTORCYKLAR

VÄND EDER MED FÖRTROENDE TILL OSS, DÄR  
FINNER NI ALLT.

SKINNSTÄLL, HUVOR OCH HANDSKAR.  
RESERVDELAR TILL SPEEDWAYMOTORER

SPECIALITÉ:

*Tillverkning av speedwayramar*

MOTORFIRMA ARNE BERGSTRÖM, NORRKÖPING.

Varg-Olle:



## NYA "STJÄRNACERS"

Teknikens Världs »Stjärnacer» som jag vann för snart två år sedan har varit en verklig lyckomaskin som hjälpt mig till många framgångar på speedwaybanor både här hemma och i England. Jag trivdes med den från första stund och när jag i slutet på förra säsongen var tvungen att börja se mig om efter en ny maskin var det som att ta avsked av en gammal trogen vän. »Stjärnacer» hade tjänat ut och att finna en ny lika bra maskin skulle inte bli lätt. Då kom emellertid motorcykelfabriken M. Berlin & Co i Varberg, som tillverkar Apollo lättviktaren, med ett strålande initiativ som inte bara hjälpte mig att få en ny »Stjärnacer» utan som också kommer att ge alla chansen att skaffa sig en lika bra maskin. Fabriken har nämligen i dagarna satt i gång serietillverkningen av en svensk speedwayracer som är en exakt kopia av Teknikens Världs »Stjärnacer» fast den nu döpts till Apollo. De två första exemplaren av maskinen har redan debuterat på tävlingsbanan, den ena kördes av Bertil Carlsson och den andra av mig under Englandsturnén och jag kan redan nu försäkra att en bättre speedwaymaskin finns inte. Körställningen och balansen är perfekt och sedan kommer det bara an på motorn och trimningen om hela ekipaget skall bli riktigt 100-procentigt.

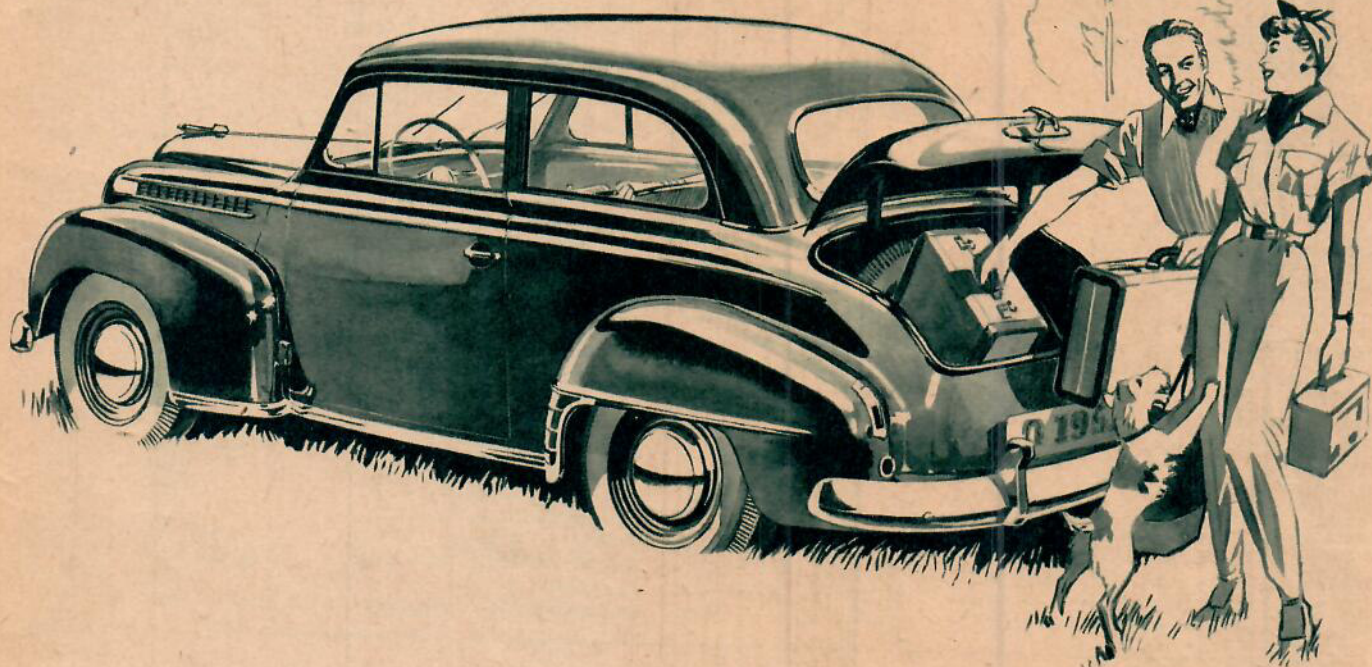
Det förvånar mig att ingen motorcykelfabrik tidigare tänkt på tillverkning av speedwaymaskiner. Man kan visserligen ifrågasätta den direkta nyttan i fråga om nya tekniska rön som dessa maskiner kan ge när det gäller att förbättra vanliga motorcyklar, men man får i detta sammanhang inte bortse från reklamvärdet. Jag tror att speedwaymaskinerna kommer att ge god valuta i längden samtidigt som de möjliggör för förare som inte är i stånd att själva bygga sina ramar att för ett relativt billigt pris skaffa sig en fullgod speedwayracer.

På tal om racers kan jag inte låta bli att ta av mig hjälmen för två sensationella vrållåk som nyligen härjat i rekordtabellerna. Jag ville knappast tro mina ögon när jag fick se att en liten Vespa med endast 125 cm<sup>3</sup> tvåtaktsmotor kört flygande kilometern med över 170 km/t. Detta om något bör visa att man inte skall underskatta tvåtaktaren vare sig det gäller världrekordfarter eller vanlig brukskörning. Lättviktscykellarna är f. ö. fullt användbara även för tävling och blir allt populärare som ungdomens tävlingsåk. Det andra rekordet, absoluta hastighetsrekordet för motorcyklar, har varit en svår nöt att knäcka för världens främsta motorcykelfabriker. Sedan Ernst Henne 1938 satte sitt rekord på 280 km/t har otroliga summor offrats för att bräcka BMW:s farthegemoni, men utan resultat. Meddelandet om att det blev värsta konkurrenten NSU som till sist lyckades med bedriften kom emellertid inte som en överraskning. Under de två senaste åren har NSU gått från seger till seger och har med sina tvåcylindriga kompressormatade maskiner under vanliga tävlingsförhållanden nått farter som låtit ana att det absoluta rekordet sitter löst. Det nya rekordet lyder som bekant på 290 km/t, men jag tror trots allt inte att det kommer att stå lika länge som det förra.

*Olle Varg*

# Opel Olympia

— En General Motors produkt —



## Familjevagnen med långfärdsbilens komfort

### OPEL OLYMPIA HAR bl. a.

- Liten vändradie
- 15" Super-Ballon-ringar
- Lyxratt
- Rattväxel
- Fingertoppsmanövrerade körriktningsvisare
- Snabb accelerationsförmåga
- Etttrig, bensinsnål 4-cyl. toppventil-motor på 47 hkr
- Stor bakruta
- Dragfri ventilation

Finns även i

Cabriocoachmodell



En GENERAL MOTORS-bil ger  
Er alltid bästa valutan för pengarna

På långfärden — semesterresan — vill var och en i familjen ha med sig sina speciella tillhörigheter. Där skall beredas plats för väskor, sportgrejor och ungarnas käraste leksaker. Campingutrustningen får ej heller saknas. Det finns tusenden och åter tusenden fagra skogsbackar och härliga stränder som inbjuder till rast och rekreation. Då är Opel Olympia 1951 den idealiska semester- och familjevagnen tack vare det rymliga bagagerummet baktill. Att den dessutom är lättkörd, ytterligt bensinsnål och billig i skatt är fördelar som familjeöverhuvudet uppskattar. Begär provtur redan i dag så att Ni och familjen kan resa våren och sommaren till mötes i Er nya Opel Olympia 1951.

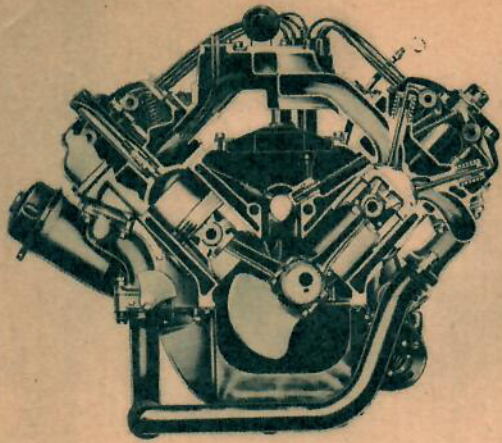
★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Se årets Opel Olympia hos någon av  
våra auktoriserade återförsäljare.

Begär provtur!

GENERAL MOTORS NORDISKA A.B. STOCKHOLM

# NYHET UNDER HUVEN



I denna tvärsnitt av Chryslers nya V-8 motor lägger man särskilt märke till kamaxeln mellan cylinderraderna. Observera även de i 60 grader lutande, toppventilerna och vidare det halvsfäriska förbränningsrummet.

Det enda amerikanska bilmärke som vid slutet av 1950 fortfarande tillverkade bilar av i stort sett förkrigskonstruktion var Chrysler. På Brüssel-utställningen i mitten på januari i år presenterade man dock en nyhet, som får anses vara minst en lika stor sensation som då Walter P. Chrysler år 1924 presenterade en bil, som för första gången bar hans namn. Av största tekniska intresse är kombinationen av en kortslagit V-8 motor med halvsfäriska förbränningsrum och i 60 grader lutande toppventiler, vilket allt återfinns hos Chryslers nya Fire Power motor.

Motorn följer enligt vidstående tabell amerikansk praxis med V-8, toppventiler och större diameter men kortare slaglängd. Vad gäller utformningen av de halvsfä-

riska förbränningsrummen, tändstiftens centrala placering och de i 60 grader lutande ventilerna är det snarare frågan om europeiska idéer.

Förbränningskammaren är motorns hjärta, det är där som energin i bränslet förvandlas till användbar kraft. Systemet med halvsfäriska förbränningsrum är väl känt och mycket använt i Europa, t. ex. för motorn i Jaguar XK 120 och Lea-Francis. Chrysler har emellertid undvikit användningen av dubbel eller enkel överliggande kamaxel. Tack vare den jämförelsevis snäva vinkeln mellan ventilerna har det varit möjligt att följa det enkla stötstångsarrangemanget med olika långa vipparmar, ett system som användes på 1939 års Lago Talbot och senare av Peugeot i motorn i modell 203. Med denna utformning är tändstiften nedsänkta i långa rör mellan vipparmekanismen, ett rätt komplicerat förfarande vilket Chrysler dock inte dragit sig för att genomföra på en masstillverkad motor.

Kraftförlusterna på grund av friktionsmotstånd har man sökt att i största möjliga utsträckning eliminera. Normalt utgörs det största friktionsmotståndet av glidmotståndet mellan kolven och cylinderväggen. Detta

glidmotstånd står i förhållande till kolvens hastighet. En minskning av slaglängden reducerar glidmotståndet, och det är just vad man gjort i Chryslers nya V-8 motor genom att ge större cylinderdiameter men kortare slaglängd. Det är ju något som dessutom fördelaktigt inverkar på motorns livslängd.

En intressant jämförelse mellan den nya V-8 motorn, där cylindrarna är placerade i 90 graders V-form, och den gamla raka 8 är, att effekten vid 3.200 varv/min. för den förra är 172 hk mot den senares 135 hk. Bränsleförbrukningen hos den nya motorn är minskad med 10 procent i förhållande till den raka 8, trots att V-motorn har 33 procent större effekt.

Enligt utsago skall den nya Chryslermotorn ha en utan motstycke tyst och jämn gång, något som helt får tillskrivas dels den lyckade utformningen av förbrän-

(Forts. på sid. 38.)

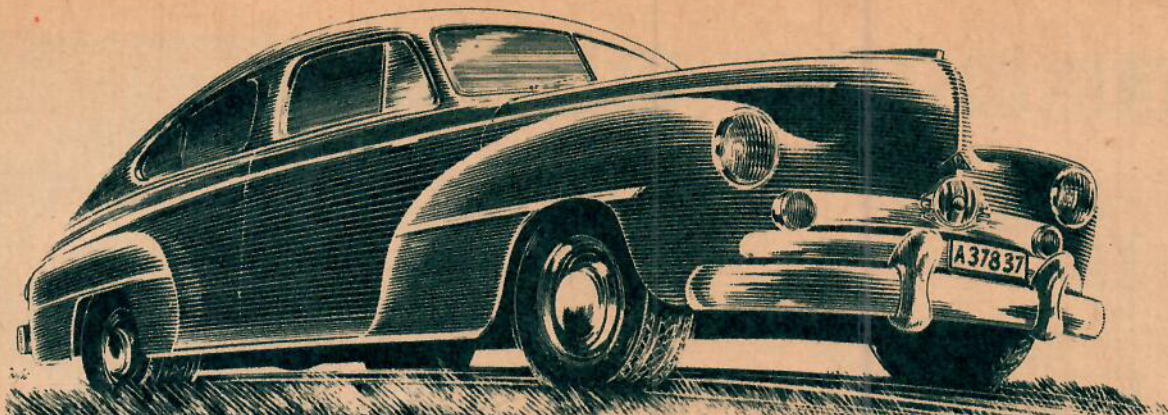
Av nedanstående tabell framgår viktigaste tekniska data för gamla och nya Chrysler-motorn:

	Raka 8:an	V-8:an
Ventiltyp	Sida	Topp
Cylinderdiameter i mm	82,5	96,8
Slaglängd i mm	123,8	92,1
Cylindervolym i cm <sup>3</sup>	5.300	5.420
Kompressionsförhållande	7,25	7,5
Effekt vid varv/min.	135—3.200	180—4.000
Medelkolvhastighet max. hk	ca 13,2 m/sek	12,3 m/sek
Literekoeffekt	25,5	33,4
Motorns vikt utan balanshjul o. kåpa i kg	325	315

## MATERIAL FÖR DEN HÄNDIGE

Även för amatörsnickaren är materialet av avgörande betydelse för det färdiga arbetets utseende. Se därför till att plywood- och blocklamellskivan har Ljusne-märket i hörnet — en garantistämpel för högklassigt material som även fackmannen litar på. De många tjocklekarna, formaten och möjligheterna till ytbehandling göra Ljusne Plywood och Blocklamell till ett önskematerial för "hemmasnickaren".





# Vagnen känns som ny med *Super* *cushion*

Också Er vagn kan få de goda köregenskaper, som amerikanarna gläder sig åt i årets nya modeller. Låt montera på Super-Cushion, ringen med STÖRRE och MJUKARE luftkudde. Ni kör mju-

kare, mer flytande. Ni bromsar snabbare och säkrare. Vagnen är mer lättstyrd samtidigt som dragkraften ökats. Ni får färre reparationer på bilen och mindre ringkrängel.

## VANLIG RING

mindre  
luftkudde  
högre tryck



## SUPER-CUSHION

större  
luftkudde  
lägre tryck



## SIDOSTÖTAR

skakar  
vagnen



bäddas in  
i ringen



## KONTAKTYTA

normalt  
väggrepp



bättre  
väggrepp



Stötarna  
ger  
"RÄTTFROSSA"



Super-  
Cushion  
botar  
"RÄTTFROSSA"



**STÖRRE och MJUKARE luftkudde**

passar  
de flesta  
personbils-  
fälgar

ALLA MIL BLIR MJUKA MILMED

# *Super* *cushion*

FRÅN

**GOODYEAR**

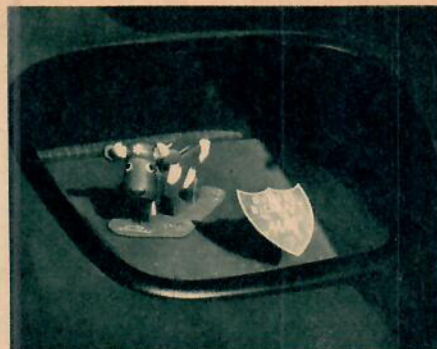
TEKNIKENS VÄRLD 8-9/51

Skylden visar vägen till Goodyear-försäljaren. Han ger Er ringråd och service.



## Flyttbar jättetransformator

Hudiksvall har fått en s. k. mobiltransformator som är den första i sitt slag i Europa. Dessutom är det en riktig jätte. Den väger 28 ton och har en effekt av 13.000 kva vilket med all säkerhet skulle klara hela Hudiksvalls strömförbrukning. Transformatorn är byggd på sex hjulpar med tolv däck och kan på så vis transporteras på landsväg efter lastbil. Den skall nu stå i reserv för Hammarforsens hela ledningssystem och i första hand placeras utanför Hudiksvall. Transformatorn är byggd vid Asea i Ludvika.



## Bilen och mjölkkossan

Nog är jag en mjölkkossa alltid, men aldrig hade jag drömt om att bilen skulle bli det också. Det är visserligen en rätt stor skillnad på mjölkkossa och mjölk-kossa. Medan jag är till för att som sparbössa rädda undan några korvören åt min ägare så skall i stället bilen mjölka från sin ägare och ge åt staten. Jag säger nej till dubbel bilskatt!

## Rekordartad militärbro

En av de största militärbroar som slagits i landet har byggts över Kolbäckån i Kolbäck av ett förband ur Ing. 1. Den provisoriska bron skall stå kvar under ett par månader medan man reparerar den gamla landsvägsbron. Huvudspannet som omges av mindre sidospänn är 52 m långt.



## Den skyttelösa vävstolen

Textilingenjör Max Pääbo har uppfunnit den skyttelösa vävstolen som enligt expertisen kommer att revolutionera hela textilindustrin. Den nya vävstolens stora fördel är hastigheten. En skyttel har på grund av sin tyngd en viss maximihastighet som inte går att överskrida. I Pääbos vävstol transporteras i stället tråden med en luftström.



## För trafikflyget alltid Bristol...

"Bristols" tillverkningsprogram för flygplan och flygmotorer tillfredsställer trafikflygets behov över hela världen... flygplan för långa sträckor och trans-oceana linjer... flygplan för kortare sträckor och inomlandslinjer... fraktplan och helikoptrar... "Bristols" slid- och turbinmotorer behåller alltid sin ställning som de mest använda motorutrustningarna inom flygplanindustrin.



THE *Bristol* AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND  
 Representant Sverige: Mr. A. Reichel, Synälsvägen 14, Riksby, Stockholm 932 A



Vagnen som kan

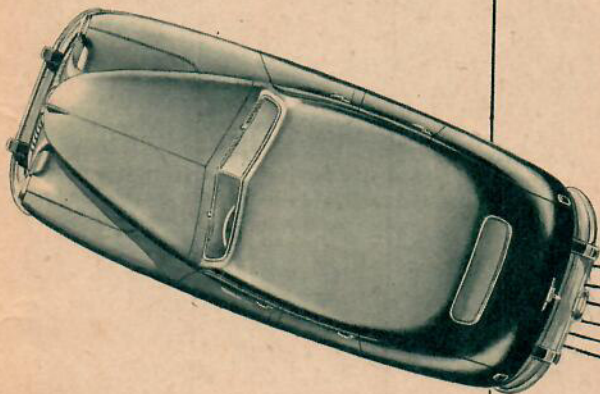
*göra sig bred*

**när  
det  
behövs!**



STANDARD  
**VANGUARD**

När Ni sett hur liten Standard Vanguard kan göra sig i stadstrafiken, så blir Ni förvånad över hur bred den gör sig i framsäte, baksäte och bagagerum när det behövs. Och när Ni märkt hur lekande lätt vagnen accelererar, så blir Ni förbluffad över den kraftiga toppventilmotorns bensinsnålhet.



Standard Vanguard säljes under ansvar av ANA:s organisation. Reservdelar och specialutbildad service över hela landet.



**ANA**

NYKÖPING

Standard Vanguard säljes av ANA:s återförsäljare över hela landet.



# DET ÄR HÄR SOM FLYGPLAN BETALAR SIG!

En berömd general i den amerikanska krigsmakten sade nyligen: »När ett flygplan står på marken är det värdelöst.»

Detta gäller såväl för det kommersiella som för det militära flyget. Och idag när flyget är ett vitalt intresse, skyr Douglas inga ansträngningar för att hålla fler plan, fler timmar i luften.

En viktig del i Douglas mångsidiga verksamhet är att varje månad leverera tonvis med reservdelar till flygplan i alla delar av världen. Förutom det stora antal flygplanstyper, som i jämn ström lämnar det löpande bandet, har Douglas' ingenjörer och forskningsexperter mera avancerade typer av flygplan, fjärrstyrda projektiler och elektronisk utrustning under utformning.

## LITA PÅ DOUGLAS



VÄRLDENS STÖRSTA TILLVERKARE AV FLYGPLAN UNDER 30 ÅR · MILITÄRA OCH KOMMERSIELLA TRANSPORTPLAN  
JAKTPLAN · ATTACKPLAN · BOMBPLAN · FJÄRRSTYRDA PROJEKTILER · ELEKTRONISK UTRUSTNING · FORSKNING

# MOTORFOLKET PROTESTERAR



Det var i en känsla av att verklig fara är å färde som vi representanter för såväl de yrkesmässiga som ideella motororganisationerna råkade samman och med anledning av propositionen om en tillfällig fördubbling av bilskatten beslöt oss för att gemensamt uppvakta statsminister Erlander med vår protest. Inledningsvis är jag angelägen framhålla att det inte är eller varit vår strävan att söka väcka opinion mot en ekonomisk börda som bilismen rimligtvis bör ta på sig, utan mot ett skatteuttag som enligt min uppfattning saknar all moralisk grund. Det är ju alldeles tydligt att hr Sköld här i rent fiskaliskt nit söker introducera en hos oss hittills i detta sammanhang dess bättre okänd skatteform, en användnings- eller förbrukningsskatt, som näppeligen kan finna stöd i det allmänna rätts- och rimlighetsmedvetandet och som kan komma att få högst oanade och kanske i detta nu aldrig heller avsedda konsekvenser.

Jag är också angelägen understryka att motorismen väl är beredd att skattemässigt täcka sin skäliga andel av de utgifter statsverket i realiteten har för vårt vägväsende, men under de senaste åren har betydande belopp eller i runt tal 500 miljoner kronor, som motorismen erlagt i extra bensinskatt eller vanlig fordonsskatt, formligen lagrats i statskassan, medan de i själva verket enligt bestämmelserna för dessa skatters uttagande skulle ha använts till det vällovliga syftet att rusta upp våra i vissa delar av landet minst sagt miserabla vägar.

Det är mot denna bakgrund finansministerns eget erkännande att han med den nya bilskatten endast önskar täppa till hål i budgeten som motorfolket, oavsett partifärg och egentligt brukningsområde för sina bilar, slutit sig samman för att energiskt kämpa emot denna nya skatteform. Detta är också helt naturligt eftersom det av en undersökning rörande privatbilarnas ägandeförhållanden, som företas av Svenska vägföreningen, framgår att denna skatt sannoligen inte skulle drabba enbart välsituerade utan också en stor grupp arbetare, jordbrukare och lägre tjänstemän som är bilägare. Undersökningen visar nämligen att ungefär 25 procent av privatbilisterna i landet har en årlig nettoinkomst som understiger 6.000 kronor och att medianvärdet för samtliga bilägare rör sig om ca 9.000 kronor i årlig nettoinkomst. Det är siffror som talar, och av dem torde man kunna dra den slutsatsen att det stora flertalet bilister i landet trots de höga omkostnaderna har sin bil helt enkelt därför att de behöver den för sitt arbete. Härmed blir också klarlagt att bilen ingalunda är en lyxartikel. I all sin ofullkomlighet lär denna statistik också kunna tas som belägg för att det för många bilägare skulle bli verkligt kännbart att punga ut med ett lika stort belopp i skatt som de redan erlagt för att få köra sin bil under kalenderåret.

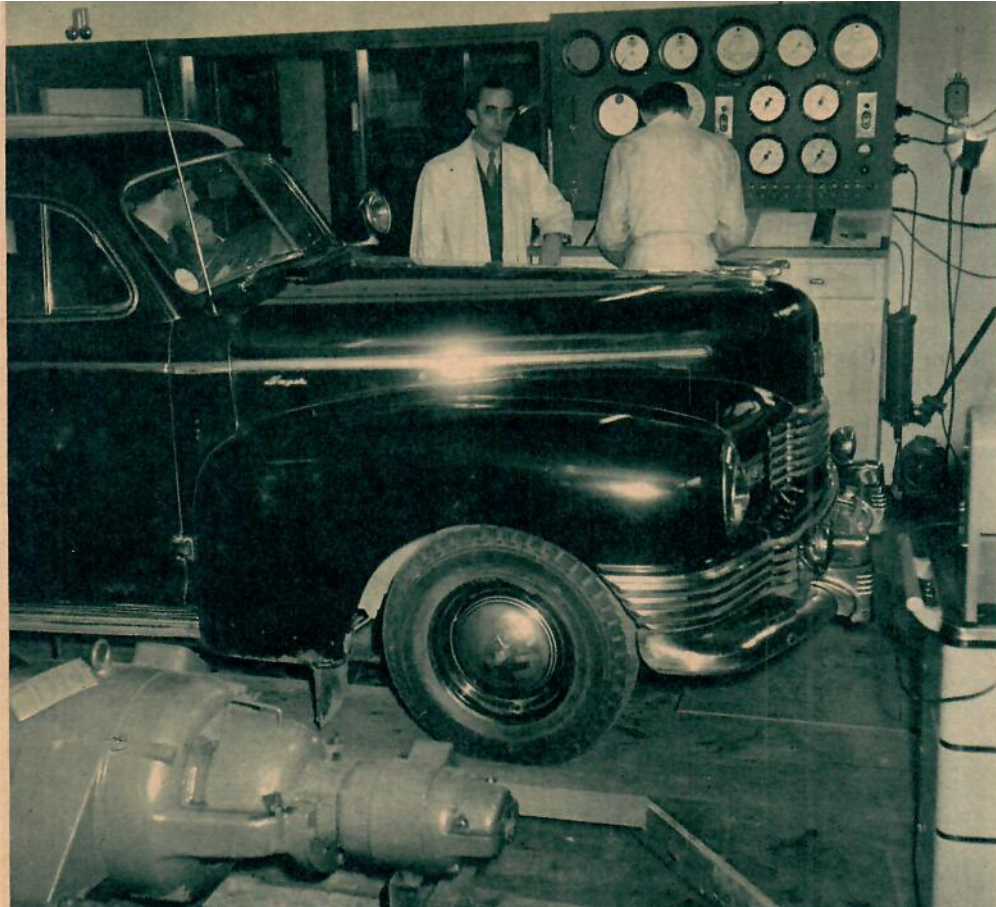
Den nya skatten skulle emellertid inte bli kännbar endast för bilägarna, utan indirekt för hela folket ty den skulle självfallet få andra verkningar, bl. a. i

form av fördyrade transportkostnader och därmed också ånyo stegrade priser på konsumtionsvaruområdet. I vår inläga pekade vi också på den orättvisa det innebär att t. ex. de invånare på landsbygden, som helt är hänvisade till vägkommunikationerna, genom skatten skulle bli särskilt hårt ekonomiskt ansträngda, och att det ju här dock är fråga om att med de nya skattemedlen betala allmänna statsutgifter. I stället för att verka inflationshämmande skulle skatten sålunda bli direkt inflationsdrivande.

En annan faktor i sammanhanget som statsmakterna borde observera är följande: den nuvarande tendensen mot ett allt hårdare skattetryck på tyngre vagnar — jag tänker här på både person- och lastbilar — leder, som vi mycket väl kan konstatera på våra gator och vägar, till en allt allmännare övergång till mindre bilar som dels är billigare i skatt, dels drar mindre bensin och alltså blir billigare i drift. Utan tvekan har detta sina positiva sidor ur såväl national-ekonomisk som, med tanke på de aktuella parkerings-svårigheterna i t. ex. Stockholm, utrymmessynpunkt, men å andra sidan är utvecklingen avgjort till förfång ur militär beredskapssynpunkt. Försvaret har under fredstid varken lokal eller ekonomisk möjlighet att hålla den vagnpark som behövs i händelse av ett krig, utan måste om ofreden skulle komma, genom frivillig överenskommelse eller rekvisionsvägen, i mycket stor utsträckning fylla sitt fordonsbehov genom inköp från privata bilägare. För militära ändamål fordras dock relativt stora och tunga vagnar — i fråga om personvagnar helst med fyra dörrar — men skulle utvecklingen fortsätta i samma spår som under de senaste åren, så torde Kronan komma att få mycket stora svårigheter att på ovan skisserade sätt skaffa sig sin vagnpark vid ett krigsutbrott. Hur detta problem skall lösas ligger i vida fältet.

Förslagsställarens motivering — att skatten skulle dämpa den nuvarande starka efterfrågan på bilar — är en ren skenmotivering. Regeringen har ju redan i handels- och industrikommissionen ett instrument med vars hjälp den kan reglera införseln. Ty det kan väl knappast vara avsikten att låta importen fortgå och genom en avskräckande hög fordonsskatt driva situationen därefter att de importerade bilarna blir stående i hamnarna eller hos bilhandlarna utan köpare?

Opinionen mot skatteförslaget är stark och går över partilinjerna. Signifikativt är att även en socialdemokratisk riksdagsman motionerat om avslag och att åtskilliga insändare bl. a. också i A-pressen reagerat synnerligen häftigt. Det skall bli ytterst intressant att se hur riksdagen kommer att reagera, om den skall ge efter för en så sällsynt svagt motiverad proposition eller genom sitt avslag låta förstå att det dock finns gränser som inte bör överskridas.



Biltekniska provningsanstalten förfogar över ett större antal testningsaggregat än kanske någon annan liknande anstalt i världen. Assistent Björn Dovrell (t. h.) kontrollerar här TV-droskans ganska goda hastighetsmätare. T. v. anstaltens upphovsman tekn. dr Nils Gustafson.



Strålkastarnas inställning i höjd- och sidled samt ljusstyrkan mäts här av Björn Dovrell. På 30 m kastades »värt» ljus 60 cm för högt.



Genom avgasanalys med denna lilla apparat kopplad till ett s. k. Allen-aggregat kontrolleras om bränsleblandningen är lagom fet.

# MED BILEN HOS DOKTORN

*Hur är det egentligen ställt med våra bilar? Tål de att synas lite närmare? Teknikens Värld passade på när Stockholm nyligen fick en bilteknisk provningsanstalt, plockade upp en drosk-bil ur trafikvimlet och körde raka vägen direkt till "bildoktorn".*

Har Ni, ärade läsare någon gång haft det stora nöjet att få köra en bil, som varit fullständigt felfri? Vi vågar faktiskt sätta en liten slant på att Ni inte gjort det. Själva har vi i varje fall inte haft den turen, trots att vi varje vecka blir i tillfälle att provköra åtskilliga bilar. Både splitter nya och mer eller mindre begagnade. Alltid är det någon detalj som inte fungerar som den ska. För det mesta är visserligen felet av bagatellartad natur, men det finns där i alla fall. Och om man, vi vill nästan säga mot förmodan, skulle komma i en vagn, i vilken man inte kan känna, se eller höra att det är något som klickar, så kan man ändå vara tämligen säker på att det någonstans i den finns något, som är i behov av justering.

Ät den åsikten lutar man i varje fall på den nyligen invigda Biltekniska Provningsanstalten i Stockholm. Visserligen har landets förmodligen allra skickligaste »motordoktor» tekn. dr Nils Gustafson och hans assistenter på »bilpolikliniken» hittills inte hunnit med att undersöka mer än ett 50-tal bilar, men trots att ett par

av dessa varit precis nya, har ingen av dem undgått en bock i testningsprotokollens reparationskolumn. På de nya vagnarna har det dock räckt med mindre justeringar, men om dessa inte gjorts i tid, hade felet snart kunnat få tråkiga följder.

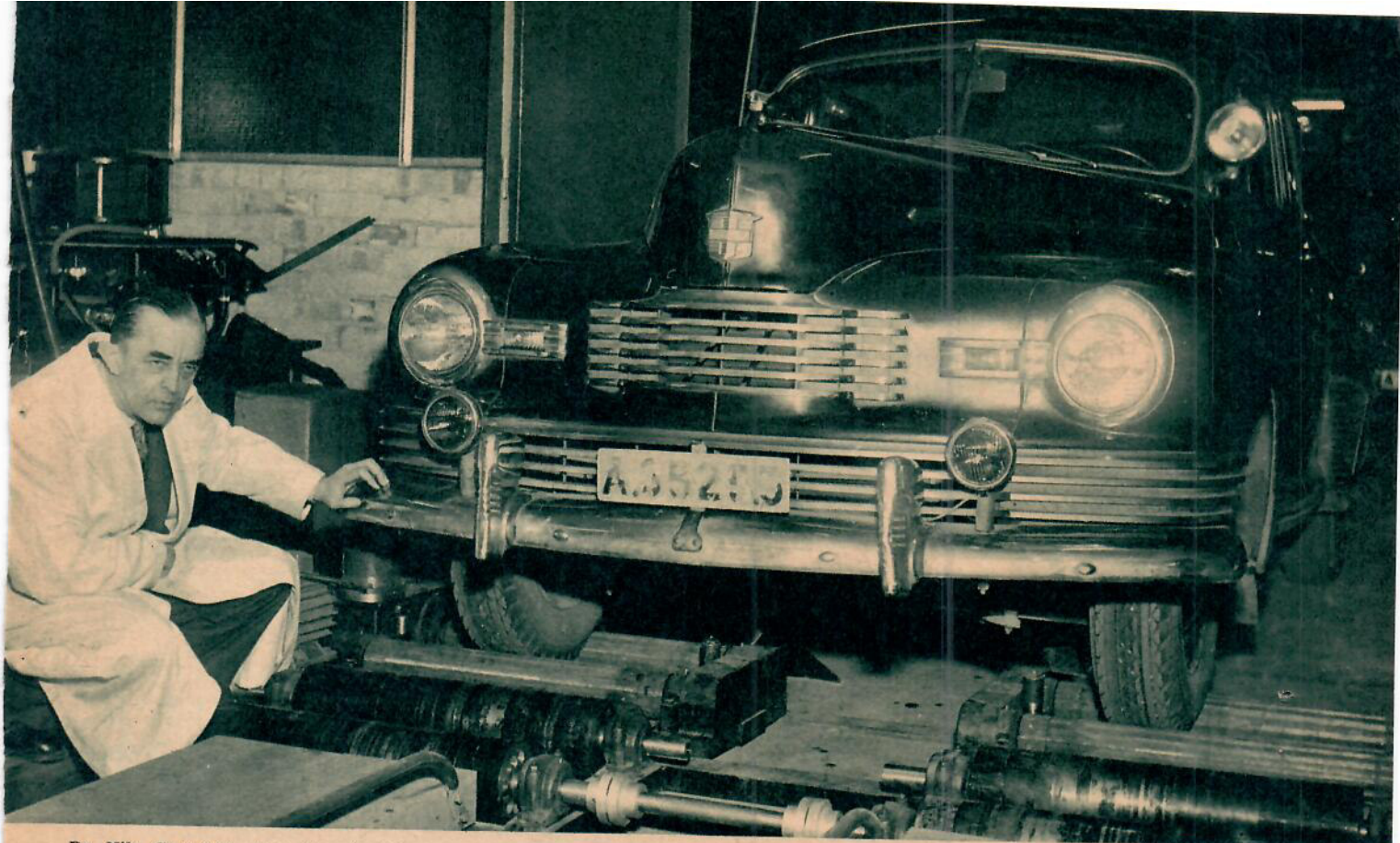
Naturligtvis är det livsviktigt att alla bilar fyller de stränga fordringar man måste ställa på dem ur trafiksäkerhetssynpunkt, men kanske allra viktigast är det dock att droskbilarna, som var och en i Stockholm transporterar 100-tals människor pr dag, är perfekta. Och för att undersöka hur det är beställt med dessa, hejdade TV:s medarbetare en morgon första bästa taxi i huvudstadsvimlet och fick chauffören att ställa den till förfogande för testning på världens bäst utrustade bilprovingsanstalt.

Vagnen var en Nash »Ambassador» av 1947 års modell, och den hade hunnit med sina modiga 27.000 mil. Föraren var ganska säker på att hans vagn skulle klara trafiksäkerhetskontrollen ganska bra, eftersom han aldrig lagt märke till några

felaktigheter att tala om på den. Det enda han var litet orolig för var handbromsen — och det visade sig sedan att det fanns all anledning att oroas för denna. Men vi ska ta testningarna i tur och ordning.

Droskans framhjul kördes först upp på fyra roterande något refflade rullar med vilka bromskraften undersöks. Det visade sig att bromsförmågan på vänster framhjul pendlade mellan 430 och 440 kg, vilket för en vagn med Nashens vikt är fullt tillräckligt, men av pendlarna framgick att bromsstrumman var ojämn eller att backarna högg. I halt väglag kan detta åstadkomma kast. På höger fram blev resultatet 420 kg. Jämnt fördelat tryck alltså. Likaså på vänster bakhjul där bromskraften uppgick till 400 kg. På det andra bakhjulet var däremot bromsen i behov av reparation, eftersom kontrolltavlan visare slog mellan 350 och 370 kg.

Så kom då turen till handbromsen, som absolut inte kunde hålla vagnen i en bac-



Dr Nils Gustafson övervakar testningen av framhjulsbromsarna. Medan de refflade rullarna roterar bromsas vagnen, och vid kontrollbordet kan man då direkt avläsa bromskraften i kilogram. De

närmast belägna rullarna används för hastighetsproven. Vagnen körs därvid med 30, 50 och 70 km/tim. På de flesta bilarna slår hastighetsmätarna ganska ordentligt fel, men TV:s Nash klarade det fint.

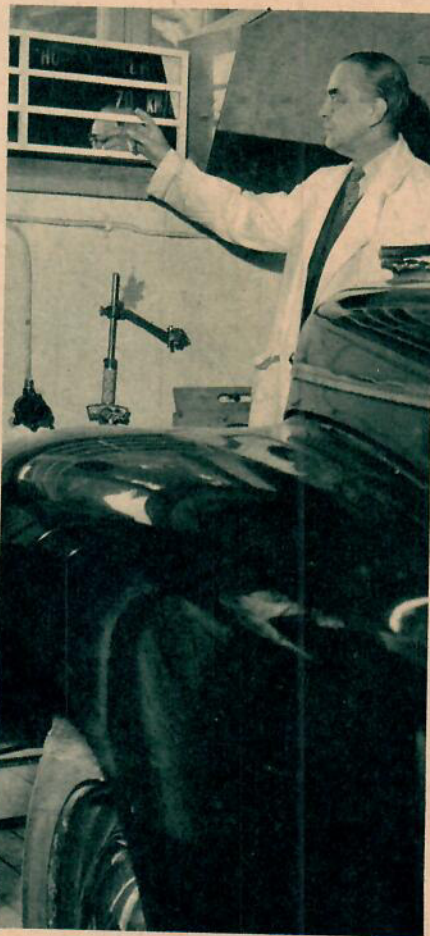
ke. Det vänstra bakhjulet orkade inte med mer än 60 kg och det högra 170—180 kg. Skulle föraren bli tvungen att dra till handbromsen i exempelvis Götgatsbacken i Stockholm, där man alltid har bilar såväl framför som bakom sig, rullade vagnen ofelbart på den bakomvarande! Följaktligen satte dr Gustafson en bock i handbromsens kassationskolumn.

När det sedan var dags att köra upp droskan på de rullar med vilka man kontrollerar hastighets- och vägmätare genom att låta vagnen »stå och gå» blev man riktigt förvånad över de fina resultaten. På de flesta amerikanska vagnar brukar ju mätarna slå ganska fel, i allmänhet går de för fort, men Nashens gick i stället för sakta. Ja, inte vid 30 km/tim för där slog den exakt, men i stället för 50 km visade den 47, och när mätaren visade 70 var den verkliga farten 65 km/tim. Vägmätaren gick endast 3 meter »för fort» på 1 kilometer. Bättre kan man inte begära av en seriebyggd bil.

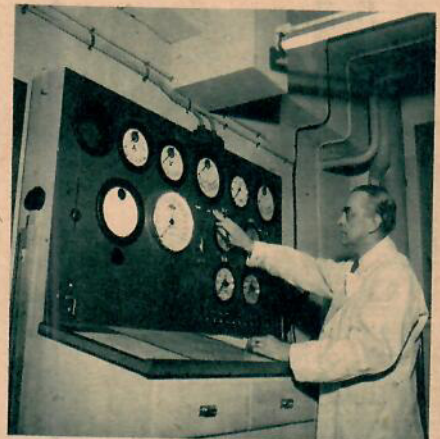
Betydligt sämre ställt var det dock med hjulbalansen, som man kontrollerar genom att göra en remskiva mot hjulen och låta dessa rotera med en hastighet motsvarande 100 km/t. Högre bakhjul slängde därvid så pass kraftigt att hela bilen vibrerade. Skulle den någon gång behöva pressas upp i mer än 100 km, ansåg dr Gustafson att det förelåg stor risk för axelbrott. Då det här var frågan om en stockholmstaxi, som kanske aldrig behöver köra så fort, räckte det med en tillsägelse om snar reparation, men om en landsortsdroska skulle vara behäftad med samma fel, måste den omedelbart tas ur trafik.

(Forts. på sid. 38.)

TEKNIKENS VÄRLD 8-9/51



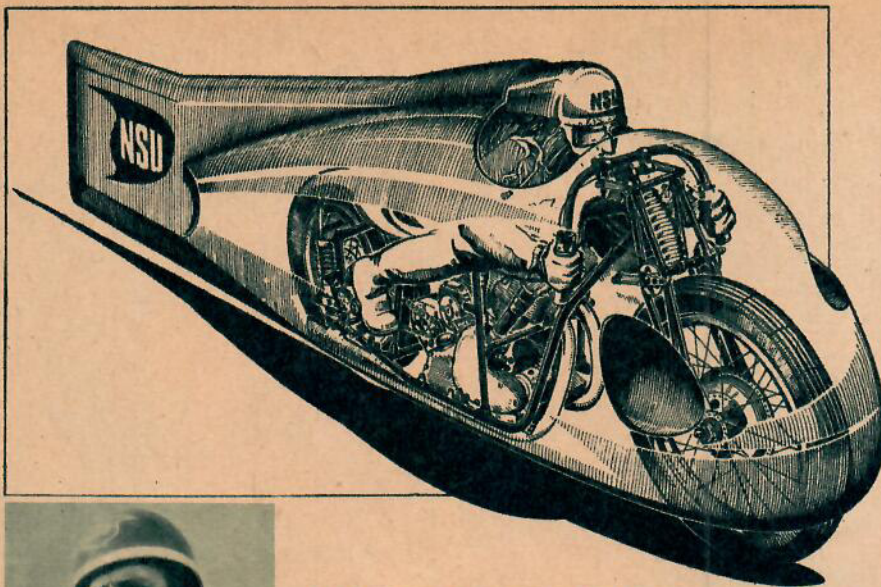
Under broms- och hastighetsproven »dirigeras» vagnens förare via en signaltavla.



Dr Nils Gustafson vid provningsanstaltens hjärta — det innehållsrika kontrollbordet.



Hjulbalanseringen sker med hjälp av en remskiva. Övervakare är ing. Nils Hedman.



Rekordföraren och hans maskin. Aluminiumkarossen på NSU vägde 50 kg och var en av de främsta anledningarna till att Wilhelm Herz lyckades i sitt försök. Herz ligger på tanken, och styrcången är därför mycket kraftigt nedböjd.

# REKORDET RÖK

Äntligen! Äntligen ett nytt världsrekord för motorcyklar efter nära femton år av intensiva försök. BMW kan inte längre i reklamen använda sig av hederstiteln »världens snabbaste motorcykel». Konkurrentmärket NSU rycker i stället in i rekordtabellerna och kommer väl att stanna där i åtskilliga år framåt.

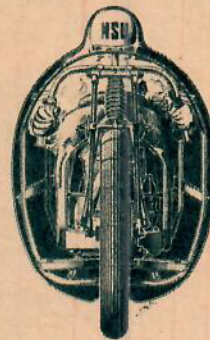
Direkt oväntat var väl inte det nya världsrekordet på 289,96 km/t som sattes av Wilhelm Herz den 12 april. Alltsedan arbetet på NSU:s hypersnabba tvåcylindriga racermaskin påbörjades 1939 har de initiativrika och framåtsträvande herrarna i Neckarsulm sneglat åt Hennes ganska fantastiska BMW-rekord. När den pressormatade halvlitersmaskinen blev fix och färdig något år efter kriget började man på NSU så smått förstå att tiden var mogen för en speciell världsrekordmaskin. Den motor man fått fram var nämligen betydligt snabbare än BMW:s

och bromsade större effekt än någon av konkurrenternas. Litereffekten var då uppe i hela 180 hk. Efter ytterligare något års intensivt forsknings- och konstruktionsarbete lyckades man komma upp i den för en motorcykelmotor helt fantastiska effekten av 110 hk, dvs. en litereffekt av inte mindre än 220 hk. Varvtalet var då inte värre än 8.400, vilket inte var mer än vad det elektriska systemet och smörjningen kunde klara av.

Men bara hög effekt är inte tillräckligt för ett världsrekord. Man räknar med att det behövs 170 hk för att få upp en racermaskin med en på tanken platt ligande förare i 280 km/t. Vad man behöv-

de var alltså ett strömlinjeformat karoseri, som kunde minska luftmotståndet i tillräckligt hög grad för att göra en attack mot världsrekordet fruktbar. Att öka på motorn för att därigenom komma upp i en högre effekt lönade sig självfallet inte eftersom motor och maskin i så fall bara skulle bli ännu klumpigare och tyngre. Genom en kaross av aluminium lyckades man emellertid minska luftmotståndet med en tredjedel jämfört med en oklädd maskins. Höljet vägde 50 kg, och därmed kom hela ekipaget upp i den inte ringa vikten av 270 kg.

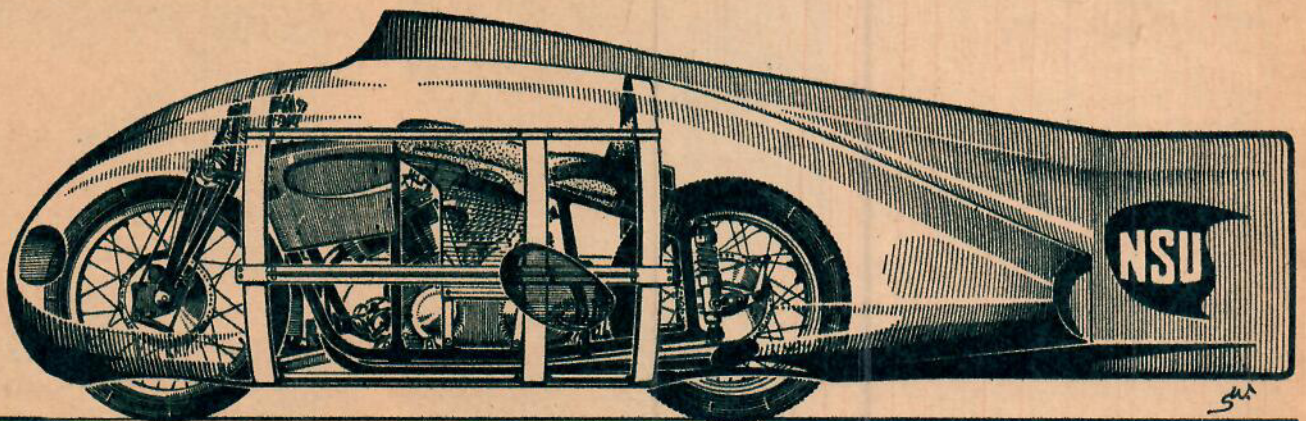
NSU:s världsrekordmotor bygger som tidigare nämnts på firmans fabriksracer. Denna har en tvåcylindrig radmotor med vevaxeln på tvären i ramen. Ventilstyrningen sker med hjälp av dubbla överliggande kamaxlar. Motorn är självfallet tvångsmatad med en jättelik kompressor som sitter bakom cylindrarna. Lättmetall har kommit flitigt till användning och kylflänsningen är synnerligen riklig även på kompressor och vevhus. Denna motor är sedan några år tillbaka världens snabb-



Framifrån liknar rekordmaskinen ett ägg. Luftmotståndet är anmärkningsvärt litet.

baste 500 cm<sup>3</sup> racer med en toppfart på 230 km/t. På de verkligt snabba landsvägsloppen som exempelvis Grenzlandring har inte ens BMW kunnat hänga med. Vad som redan före kriget höll NSU tillbaka på tävlingsbanorna var de ganska dåliga vägegenskaperna — en svaghet som numera torde vara helt övervunnen. Det kan förtjäna påpekas att NSU liksom Gilera fortfarande lutar till parallelogramgaffel fram, eftersom en sådan gaffel lär ge bättre styrning och väghållning vid mycket höga hastigheter.

Sedan kriget har tre engelska försök gjorts att slå det tyska rekordet som varit en nagel i ögat på engelsmännen.



EN STRÖMLINJEFORMAD PROFIL. UTAN DENNA KAROSS HADE HERZ BEHÖVT 170 HK I MOTORN FÖR ATT SLÅ REKORDET.

# DE ÖNSKAR SIG EN BIL...

Bilfabrikanterna i all ära, men nog kan man väl tänka sig ännu bättre skapelser än vad de bjuder på. Absolut. Hur skulle er önskebil se ut? Ni får bestämma alldeles själva. Lennart Öjesten frågar och kända personer svarar.



## Aina Erlander: SKAPLIGT MED ATOMKRAFT

Statsministerns fru, Aina Erlander, är väldigt nöjd med sin nuvarande bil — familjen har sedan ett knappt år tillbaka en Volvo PV 444 Special — och den är både trevlig, lättkörd och lagom stor, tycker hon. Men skall man nu önska, så är det ju lika bra att göra det med besked. Efter samarbete med 17-åriga sonen Sven kommer hon fram till något ännu »skapligare». Helst skall önske bilen vara driven med atomkraft, men om det skulle dröja innan det kan ordnas (fast den dagen är kanske inte så avlägsen) får vagnen gärna vara av 444:ans storlek men med betydligt större fönster. Någoting till la Kaiser 1951.



Karossen bör helst se ut ungefär som Studebaker av senaste årgång och motorn är av toppventiltyp. Sedan måste den vara billig i drift men ändå ettrig och kapabel för hög toppfart. Automatisk växellåda accepteras inte. Och så är mor och son överens om att önske bilen skall vara framhjulsdreven.



## Ragnar Gullberg: STOR, STARK AMERIKANARE

Sveriges Motorfederations generalsekreterare, Ragnar Gullberg, var sig inte riktigt lik när vi träffade honom senast, och det berodde på att han för första gången sedan 1932 var billös. Det var då visserligen endast på andra dagen men han saknade mycket sin 46:ans Chevrolet, och dessutom var han inte säker på, när han kunde få en ny »amerikanare». För en sådan ska det bli. Under de senaste 19 åren har han inte ägt någon europeisk vagn. Rymliga och starka bilar är Gullbergs melodi. Det finns inga bilar som har så förnämliga egenskaper som de amerikanska, säger han, och det enda man kan ha emot dem är att de är väl dyra i drift.

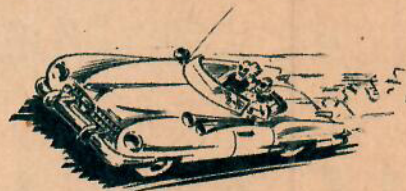


TEKNIKENS VARLD 8-9/51

## Stig Hemming-Sjöberg: UTSIKTEN FRAMFÖR ALLT

— Visserligen är jag nybliven och belåten ägare till en Simca, säger reklammannen Stig Hemming-Sjöberg, men säga vad man vill om dagens bilar — inte går de upp mot en hederlig gammal T-Ford. Jag hade två sådana, och i mitt tycke kan man aldrig få en bättre bil. Man satt högt i dom och fick på så sätt fin utsikt över både körbanan och landskapet och det allra bästa med de där gamla Fordarna var, att man slapp växelspaken.

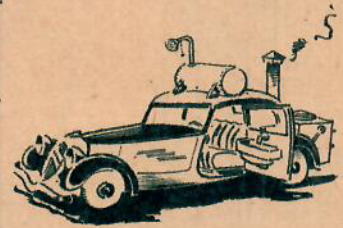
— Så att om jag fick önska mig min drömbil, så skulle den vara försedd med en sådan där automatisk växellåda som det numera finns i de amerikanska vagnarna och sedan skulle den se ut som en riktig glasveranda, så att man kunde njuta av naturen i fulla drag. Om det inte blev så förtvivlat varmt på sommaren såge jag helst att taket vore av glas.



## Leif "Skruwen" Nordin: KURVORNA SKALL DRÄPAS

Leif Nordin är visserligen inte mer än 17 år, men trots detta vet han redan mer om bilar än de flesta av sina jämnåriga. Han är tillbehörsmonter hos Volvo-representanten i Sthlm, Ernst Nilsson.

Hans önskebil skulle vara otroligt låg och otroligt bred, så att den går att »dräpa» genom kurvorna. Naturligtvis ska jag ha en kabriolett, säger han, och karossen måste vara av lättmetall. Hela frampartiet ska kunna lyftas upp, så att motorn och andra vitala delar är lätt åtkomliga. Vagnen ska ligga som klistrad vid vägbanan. Som motor har han tänkt sig något alldeles extra. Den ska utveckla minst 250 hkr och dessutom vara försedd med kompressor, så att den inte »backar» för sig så där 200—225 km/tim.



## Raymond Sjöqvist: TVÄTTSTUGA OCH KOKVRÅ

Att Raymond Sjöqvist är en första klassens bilist är väl allom bekant liksom att han både i vardagslag och på tävlingsbanorna kör Citroën.

— Ja, visst är önske bilen en »Cittra», säger herr rattekvilbristen. Men den ska vara försedd med vatten och avlopp och rostfritt tvättställ! Dessutom skulle jag väldigt gärna vilja ha den utrustad med en kokplatta. Den sistnämnda apparaten ska väl inte vara så svår att installera — det finns ju redan nu elektriska kaffekokare för bilar och t. o. m. matvärmare, som man kopplar till kylvattensystemet. Men en liten »spis» är nog bäst i alla fall.

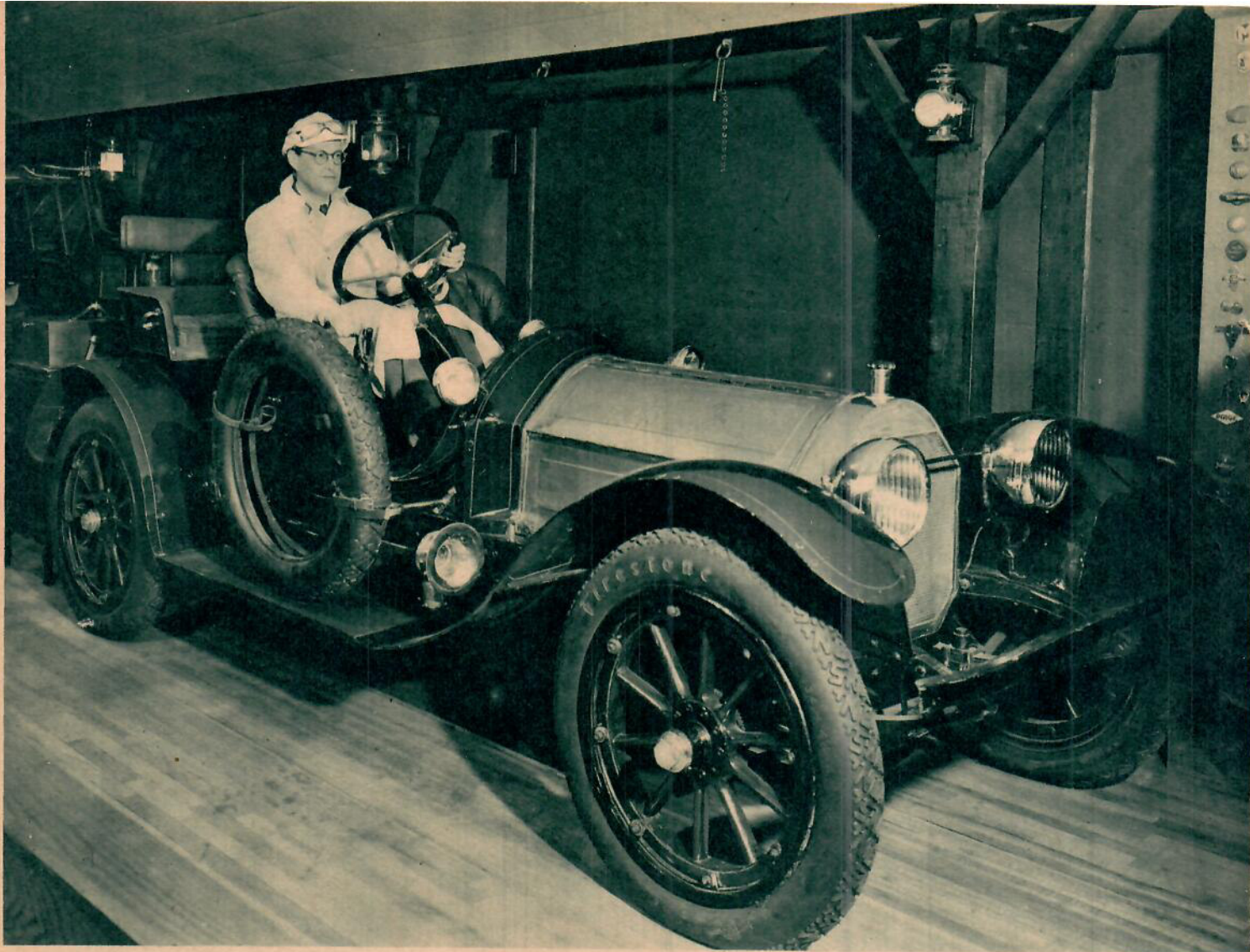
— Värre är det med min första önskan, eftersom en vattenta och ett tvättställ tar ganska stor plats och när man är ute på långfärder — det är ju då som det skulle vara skönt att få tvätta av resdammet då och då utan att vara tvungen uppsöka hotell — har man ju så mycket annat med sig, så att det blir inget utrymme över.



## Per Edvin Sköld: DEN VÄGER TUNGT...

Detaljerna är det inte så noga med, men en sak är mycket väsentlig i sammanhanget, anser finansministern. Han sa det visserligen inte direkt och rent ut, men ibland får man ju lov att läsa mellan raderna. Och då är det ju ganska tydligt hur statsrådets önskebil skall vara beskatt... förlåt beskaffad. Den kom sist i paraden men är utan tvekan den mest tungt vägande.





Det här är annat det än att prova våra dagars vråläk. TV:s bilexpert, civilingenjör Bertil Björkman, har tagit plats vid ratten i en Pierce-Arrow av årgång 1909. Vagnen har en 6-cylindrig sidventil-

motor på 36 hk. Körställningen var utmärkt, och förarens utrustning sedan! Ingenjör Björkman funderar alivartigt på att ta på sig den klädsamma dammrocken och bilglasögonen även vid TV:s bilprov.

## AV GAMMAL FIN ÅRGÅNG...

Den gamla klassiska T-Forden är rena nymodigheten i förhållande till de ångdrivna vidunder och andra bilveteraner som en känd amerikansk operasångare har lyckats samla under årens lopp. TV:s till USA utsände bilmedarbetare, civilingenjör **BERTIL BJÖRKMAN**, har besökt det originella museet.

New York i april 1951.

Den amerikanske operasångaren James Melton, välkänt namn på Metropolitan-operans tiljor och vid den amerikanska radions mikrofoner, började en gång att samla på gamla bilar. I dag har han ett halvt hundratal och han har byggt ett helt museum åt dem i Norwalk, Connecticut, en timmes bilresa norrut från New York. Som praktisk karl och amerikan tar han entré och har byggt en restaurang i museet.

För någon tid sedan åkte jag ditut från New York med en god vän och blev mottagen av museivaktmästaren och heders-

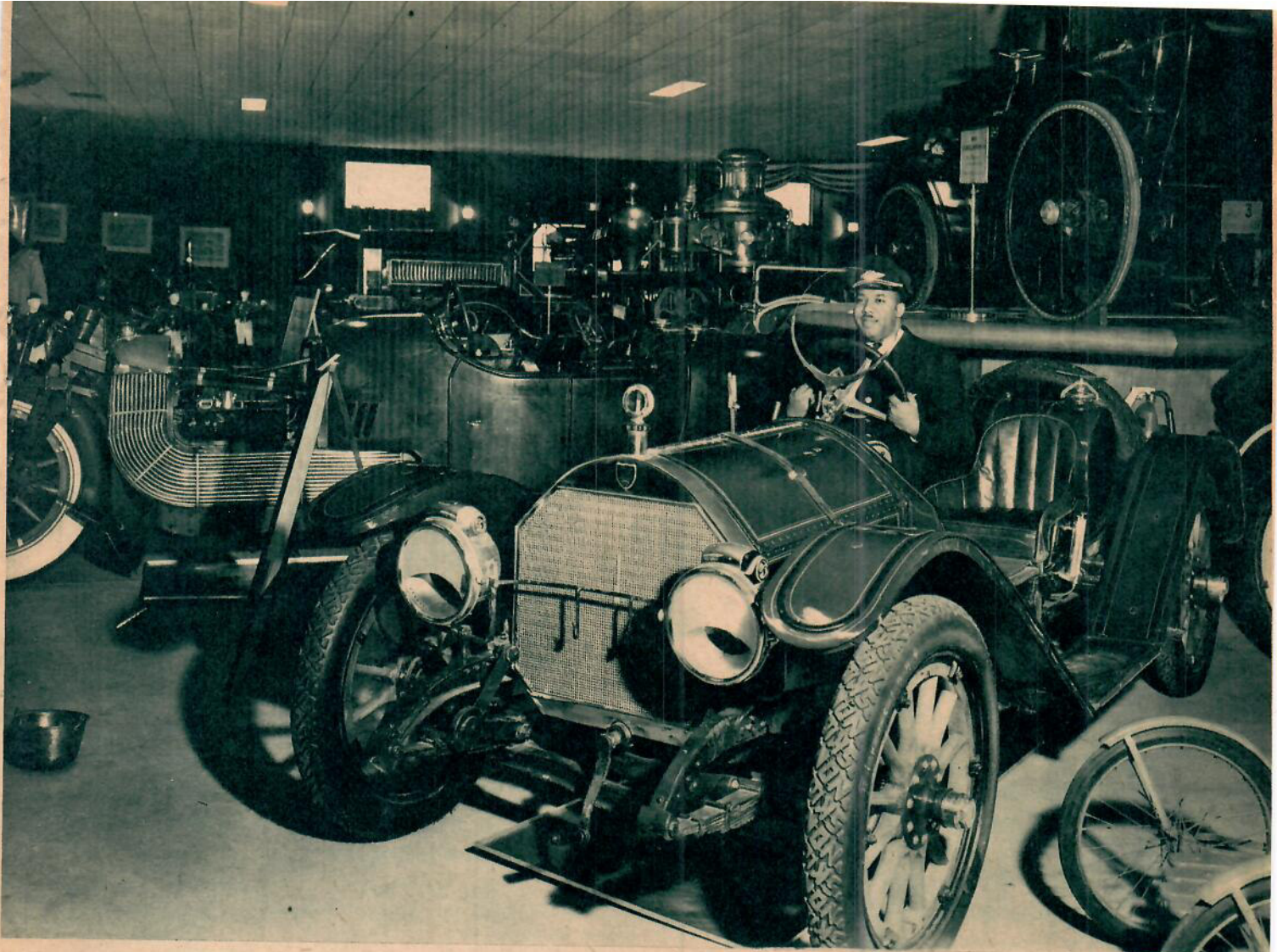
mannen Philip J. O. Grady. Fotografen, vår mörkhyade chaufför Clarence och jag själv hade turen att få härja fritt i timtal, ty just den dagen var museet stängt för allmänheten.

Vi blev förvånade över att alla bilarnas ringar såg ut att vara i perfekt skick. De slankiga, spruckna däcken på vagnarna i Tekniska Museet i Stockholm hade sin motsvarighet här också, men de var avmonterade och utgjorde särskilda utställningsföremål. O'Grady gav oss gätans lösning. Bilringsfabriken Firestone, som numera ägs av den veteranbilintresserade sonen till »gamla Firestone», letade för åtskilliga år sedan fram verktygen till de

gamla ringtyperna ur sina förråd. Där så behövdes gjorde man nya formar. Som ett slags donation till alla veteranbilhobbyister och tekniska museer ordnades det sedan så att man kan få beställa ringar av alla de gamla typerna till ett pris som ligger obetydligt över vad ett modernt bildäck kostar.

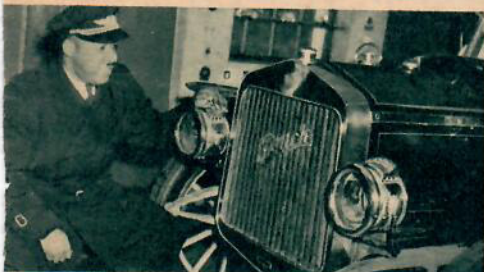
På det sättet kom man ifrån frestelsen att bygga om de gamla vagnarnas hjul till modern ringutrustning, och då blev det lättare att avstå från att sätta på moderna förgasare och tändsystem, när man ville köra dem. »Exakt som på den tiden» blev valspråket, och det håller Melton själv  
(Forts. på sid. 38.)





Den mörkhyade chauffören Clarence försöker att få fart på en Mercer »raceabout» från 1914. Mercer är ett numera utdött bilmärke men den här sportvagnen var en av sin tids stora favoriter bland ameri-

kansk ungdom. Den kostade ca 3.000 dollars och tillverkades i Trenton, New Jersey. Vissa delar importerades från Tyskland. Den kunde nå 115 km/t, vilket bör ha gjort det dragigt bakom den cirkelrunda vindrutan.



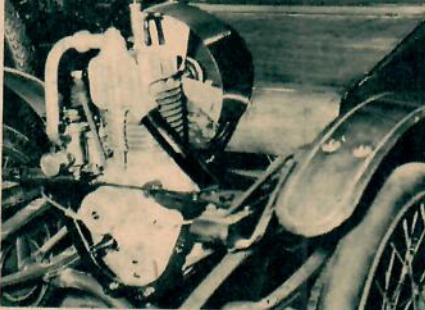
Clarence är yrkeschaufför och kör i vardagslag en Buick av 1949 års modell. Inte så underligt att han tyckte att det var en rätt stor skillnad mellan den och 1905 års Buick.



Gamlingarnas parad. Främst en 1910 års Maxwell runabout, därefter en Cadillac 1907, en Buickmodell 1905 och längst bort en Ford från 1903 med solskyddstak med fransar.



Tror ni att svansmotorer i bilar är en ny idé så tror ni alldeles fel. Den här lilla bilen är nämligen från 1900-talets första år — Orient heter den. En fläktkyld encylindrig motor driver direkt på bakhjulen via kedjor.

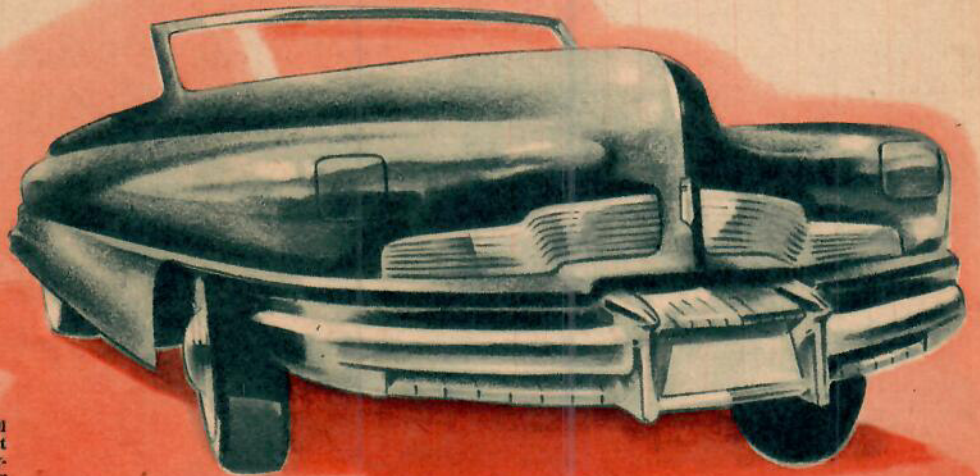


Brush är en vacker »småvagn» från sekelskiftet. Ramen och axlarna är av kvistfritt trä. Motorn är encylindrig med sidventiler och spiralfjädrarna kunde lika väl höras hemma på en modern bil av allra senaste modell.



En Stanley ångbil från 1923. Ångpannan består av spirallindade rör som upphettas av en brännare. I dessa rör sprutas vatten in och förångas. Som sig bör är luftfartsinspektör Tord Angström (t. h.) synnerligen intresserad.

# BAKA LÄCKRA BILAR



Sedan »framtidsvagnen» ritats skall fullständiga underlag arbetas fram åt konstruktörerna. Det betyder teckningar ur många vinklar, genomskärningar i åtskilliga och bakade lermodeller.



Detaljarbete på en lermodell till en stötfångare i naturlig skala. Motoringenjörerna hör till de hårdaste kritikerna av en ny stötfångarmodell, då de är ansvariga för att den inte hindrar tillförseln av kylluft till motorn.



När teckningarna till en ny karosserimodell blivit färdiga övergår man till en lermodell i skala 1:8, som sedan får utgöra ledningens diskussionsunderlag till formgivarens förslag.



Formgivningen är klar och karosserimodeller-na godkända. På miniatyrer av 1952 års modeller får man så fram de trevligaste färgerna.

Formgivarna har en av de viktigaste uppgifterna vid skapandet av nya bilmodeller. Inför deras ritstift och modellerverktyg växer morgondagens bilmodeller fram på papperet och ur bakade lerklumpar.

Mycket få människor har reda på hur det går till i en stor bilfabriks formgivningsavdelning. De nya vagnarnas form och stil, skall hållas hemliga — de måste hållas hemliga av konkurrensskäl — och eftersom hundratals bilder och modeller överallt inom avdelningens domäner skulle förråda hemligheterna för den sakkunnige besökaren, så måste denne vackert stanna utanför.

Det gör också att »bilstilisterna» själva — the stylists — kringstrålas av en hemlighetsfull air. Det hör så att säga till yrket, och det attraherar en massa ungdomar som tror sig kallade att rita bilar som livsuppgift. Yrket kräver emellertid en hel del. Hör här!

Det är nödvändigt att ha en djup och varaktig passion för allt vad bilar heter, annars står de en i halsen efter några få år och man börjar hata sitt arbete — med katastrofala följder för ens egen trevnad och för arbetsresultatet.

Man måste också tåla kritik. Det betyder inte bara att kunna bita ihop tänderna och se glad ut ändå, det betyder att på allvar kunna börja skapa något nytt och värdefullt strax efter det att resultatet av veckors, kanske månaders inspiration och kärleksfulla arbete kallt och koncist fått betyget: duger inte.

Bilen är ett av de svåraste områdena för den industrielle formgivaren — den är svår att rita och den innebär enorma verktygskostnader när formen en gång blivit fastställd. Felgrepp kan bli katastrofalt dyrbara. Konkurrensen i branschen är hård och det räcker inte med att bilen får en tjugusid exteriör — den måste också vara

billig i tillverkning och praktisk i användning.

Sanningen att säga anlitat bilfabrikanterna nästan utslutande stjärnor bland de industriella formgivarna. De stora amerikanska bilkoncernerna har ju sina egna »styling departements», de mindre företagen anlitat ofta enskilda konsulterande formgivare. Antalet formgivare som på allvar sysslar med bilar i hela USA anses emellertid inte gå upp till ens 300. Det blir inte många platser lediga per år.

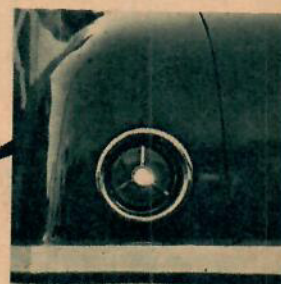
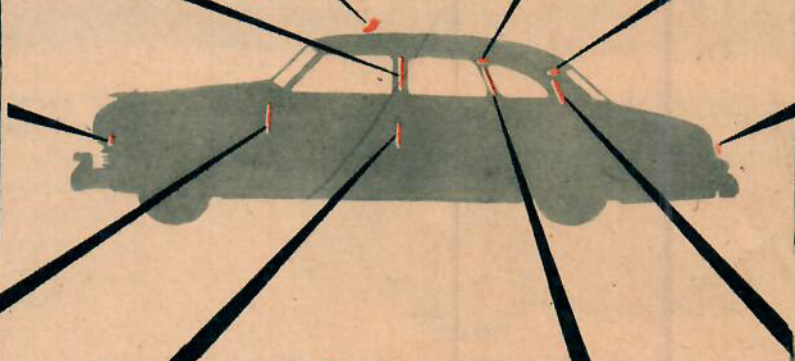
Naturligtvis är det bra med teoretisk bakgrund. Det finns amerikanska universitet, där man kan avlägga »fil. kand. i industriell formgivning». Svagheten med sådana kurser är att själva tecknandet och modellerandet kommer i bakgrunden. Endast den som nått mästargrad på de områdena och *därtill* lärt sig de industriella arbetsmaskinernas och materialens goda och svaga sidor samt känner kostnadsbildningen för den tillverkning det är tal om, endast den har chans att bli antagen när det någon gång blir en plats ledig inom bilstilisternas skrå.

Antag att chansen kommit och formgivaren hamnat hos ett storföretag. Själv tror han ofta att »nu skall dom få se på gnistor...» I själva verket betraktas han som lärling och hans jobb blir först att rita »framtidsvagnar» — nästa årsmodell får endast de gamla rävarna syssla med. Och när teckningarna till framtidsversionen börjar likna något helgjutet, då får nykomlingen sätta igång att göra lermodeller och traska hela den mödosamma vägen fram till det stadium, där företagsledningen skulle kunna tänkas börja diskutera möjligheten av att...

# VRT BÄR DET HÄN?

Text:  
OLLE NORELL

Foto:  
SIXTEN CHUDI



Det kom en man gående på Sveavägen i Stockholm. Innan han passerade Tegnérsgatan, stannade han och såg sig omkring, först åt höger, sedan åt vänster. I samma ögonblick han lämnade trottoaren och gick ut i körbanan, kom en stor amerikansk vagn ljudlöst glidande och svängde in på samma körbana. En kollision syntes oundviklig, men som tur var hade vagnen goda bromsar och mannen flinka ben.

Men hade inte bilen angett körriktning-förändring? Jovisst! Föraren hade mycket riktigt tänt blinkfyren som sitter inmonterad i framflygeln, men eftersom solen sken hade fotgängaren inte den minsta möjlighet att ta del av detta förhållande.

Det är uppenbart att något måste göras för att förmå biltillverkarna att utrusta sina fordon med något så när enhetliga körriktningvisare. Det ovan anförda exemplet visar hur riskabelt det är med

bristfällig körriktningshänvisning. Det vitgula skenet i bilarnas blinkers är omöjligt att se en solig dag, ja vad värre är, när en släckt blinker kommer i motljus kan det ofta se ut som om den vore tänd, ett förhållande som förmått många fotgängare att dra de mest förhastade slutsatser. Här är det särskilt blinkers med rött och orangefärgat glas det gäller.

Något som bidrar till att göra körriktningproblemet ännu värre är att man sällan eller aldrig vet *var någonstans* en röd, gul eller vit lampa blinkar eller en pil fälls ut. Somliga bilar har sina fyra placerade på taket, andra i fram- och bakstänkskärmar (där de ofta förväxlas med stoppljuset), andra åter placeras dem ovanför eller nedanför något fönster, och ytterligare några föredrar att sätta dem mellan dörrarna nära fotsteget.

På Statens Bilinspektion är man medveten om de stora missförhållanden som

råder, men man kan ingenting göra så länge lagen inte föreskriver obligatoriska körriktningvisare. I den nya författningen som skall läggas fram för riksdagen i år, finns emellertid förslag om ändring på den här punkten.

Hos Bergengrens Bil AB är man sedan någon tid sysselsatt med att prova ut en mekanisk körriktningvisare, som ska skjutas ut ur en slida under instrumentbrädan. Man hoppas därigenom komma ifrå om det stora problem som åtminstone vintertid är förknippat med den nu vanliga formen av utfällbara visare — de vill gärna frysa fast.

Bästa lösningen, det är alla som grunat på problemet överens om, är en kombinerad mekanisk-optisk körriktningvisare som placeras på samma ställe på alla bilar, förslagsvis vid övre främre hörnet på främsta sidrutnan.



Allard är en extrem engelsk sportvagn. K 2-modellen är försedd med en special-trimrad Ford V-8 motor med cylindrarna i 90 grader, en volym på 3,62 liter och en effekt på 95 hk vid 3.800 varv/min. Tomvikten är 915 kg och toppfarten 160 km/t.

Den purfärskaste nyheten som just i dagarna introduceras på den svenska marknaden, är vad det gäller årets bilar de bägge nya modellerna av Opel. Olympia-modellen var den föregående mest sålda bilen i Sverige, en popularitet som den väl bevarat. På 1951 års Olympia lägger man först märke till det eleganta avrundade bakpartiet med dess rymliga bagagerum, nu åtkomligt utifrån. Den 4-cylindriga 1,48 liters toppventilmotorn har blivit 4 hk starkare tack vare höjd kompression 6,6:1 och ger nu 47 hk. Tillverkningsprogrammet har utökats med en Cabrio Coach-modell. Opel Kapitän kommer i helt ny gestalt. Företrädesvis är det fronten och bakpartiet som skiljer sig från förra modellen. Det sluttande bakpartiet har så att säga byggts ut och ger därigenom större bagageutrymme. Kompressionen har höjts till 6,75:1 vilket ger ca 10 hk starkare motor, vilken nu utvecklar 67 hk vid 3.900 varv/min. Totallängden är även den ökad, med 10 cm, till 4.715 mm.

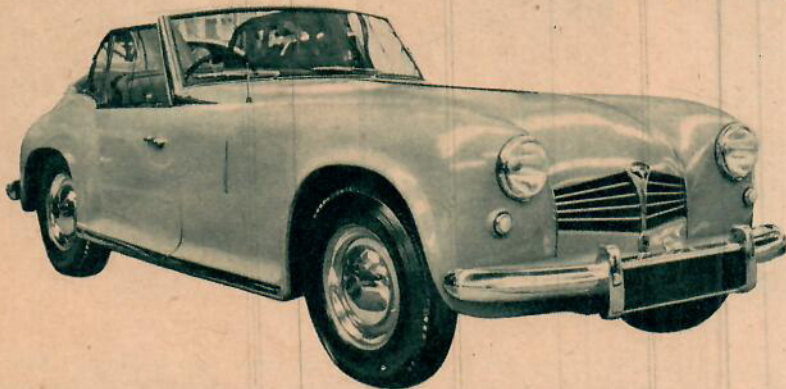
Medan vi talar om tyska bilar tar vi en titt

## Styrka och skönhet i flott



Långfärdsbilistens önskedröm, Jaguar Mark VII, är försedd med den välkända Super Sport-motorn. För att få bagageutrymmet så stort som möjligt har bensintanken delats med en halva på vardera sidan i kofferten. Varje tank har separat ledning.

Från England och det övriga Europa kommer en hel del nya bilmodeller som vi snart får stifta bekantskap med. Den genomgående tendensen är ändamålsenlighet och måttfullhet vare sig det gäller nytto- eller sportbilar.



Marauder heter en ny engelsk sportvagn huvudsakligen byggd av Roverdelar. Motorn är en 6-cylindrig halvtopp med en cylindervolym på 2,1 liter. Effekten är 80 hk vid 4.200 varv/min. Tomvikten är 1.170 kg och maxhastigheten 140-145 km/t.

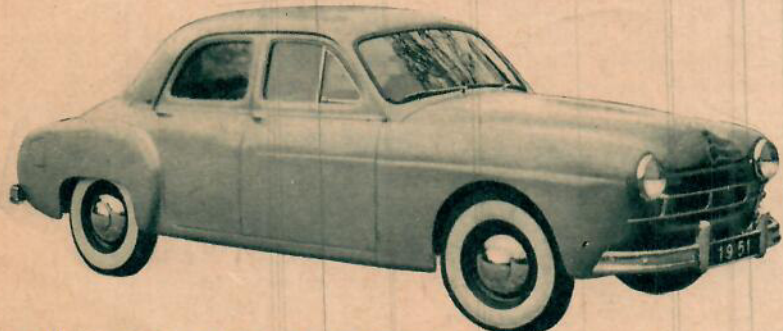
på en helt ny tysk folkvagn, Trippel SK 10. Det är en tvåsitsig strömlinjeformad vagn med en luftkyld 2-cylindrig Zündapp-motor bak. Motorn har en cylindervolym på 498 cm<sup>3</sup> och en effekt av 18 bromsande hk vid 4.000 varv/min.

Trippel bjuder på så moderna konstruktionsprinciper, som fribärande kaross samt torsionsfjädring. Hjulen mäter endast 13 tum i diameter. Bromsarna är hydrauliska. Motorn är en nedbantad version av Zündapps välkända KS 600. Växellådan har tre hastigheter framåt samt back. Tomvikten är 450 kg och marschhastigheten beräknas till 80 km/t. Det invändiga utrymmet är mycket litet, det finns knappast plats för mer än två personer, bagageutrymme finns inget. Bränsleförbrukningen anges till 3-4 liter per 10 mil.

Från Frankrike och Renault-verken kommer två nya modeller, Colorale som beräknas komma hit frampå vårsidan med en herrgårdsvagnsmodell samt den redan livligt uppmärksammade Fregatte. Colorale har en 4-cylindrig sidventilad motor på 2,38 liter och en effekt av 50 hk vid 2.800 varv/min. Motorn är monterad fram och växellådan har fyra hastigheter fram samt back. Fjädringen består av långsgående, halv-elliptiska bladfjädrar både fram och bak. Tjänstevikten är ca 1.700 kg. Renault Fregatte är utrustad med en 4-cylindrig toppventilmotor med en cylindervolym på 2 liter och en effekt av ca 60 hk. Denna nya Renault modell har fribärande kaross, helt i stål, motorn fram och bakhjulsdrift medelst svängaxlar. Kardanaxeln är tvådelad. Bakväxelhuset är monterat i karossen med fyra gummiklossar. Svängaxlarna har vardera två kardanknutar och fjädringen utgörs runt om av spiralfjädrar. Tjänstevikten är ca 1.100 kg och topphastigheten 130 km/t.

(Forts. på sid. 38.)

TEKNIKENS VÄRLD 8-9/51



Renault Fregatte, en fransk nykomling som redan väckt beundran. Vagnen har motorn fram och är bakhjulsdriven. Kylargrillen har minsta möjliga krom. Både främre- och bakrutan är välvda. Tyvärr börjar inte serieproduktionen förrän i höst.

Helt nya karosser, ny motor och flera andra tekniska nyheter är vad Chrysler bjuder på i år. De bägge större modellerna, New Yorker och Imperial, är nu försedda med lamellbromsar som har större bromsytta, fordrar mindre pedaltryck än tidigare typer och dessutom är självjusterande. Nya växellådan är automatisk och liknar de som används på t. ex. Buick, alltså med ett flertal i turbinen verksamma element i kombination med planetväxlar för backning eller körning med låg fart. De bägge modellerna kan även fås med en hydraulisk styrapparat, som får sin kraft från ett servo-system och är 1/5 lättare att använda än en vanlig styrmekanism. Samtliga Chrysler-modeller, även den mindre Windsor, har försetts med elektriska vindrutetorkare i stället för de tidigare vakuumdrevna.

Chrysler-koncernens övriga märken, De Soto, Dodge och Plymouth har på ett undantag när fått exakt samma nyheter. Undantaget utgörs av De Soto som utrustats med en ny, starkare motor på 4,11 liter och en effekt av 116 hk. Den är



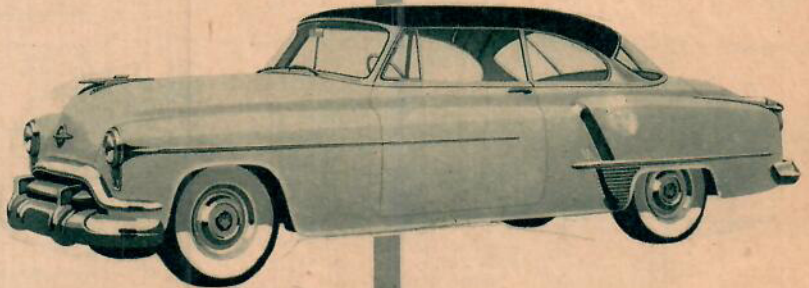
Plymouth Cranbrook 4-dörrars sedan har fått kompressionen på sin starka motor höjd till 7:1. Vindrutetorkarna är elektriska och självparkerande, kombinerat tändningslås och startknapp är andra nyheter. Det är gott om utrymme inne i vagnen.



Den största och exklusivaste Chrysler-modellen är Imperial, som har kylargrill och stötfångare i en enhet, en tendens som alltmer gjort sig märkbar i USA. Med sin nya 180 hästars V-8 motor har vagnen en topphastighet på 170 km/t. Vikt ca 2.000 kg.



Buick Serie 40 Special har fått en mer sansad kylargrill än tidigare. De öppna, ovala hälen på sidorna har nu blivit runda igen och försetts med en liten grill. Samtliga Buickvagnar har i år försetts med en mot bakskärm svagt nedsvängd kromlist.



Oldsmobiles tillverkningsprogram för 1951 har utökats med en ny serie Super 88, som bland nyheterna har långsgående halvelliptiska bladfjädrar bak i stället för tidigare spiralfjädrar. Rocketmotorn på 135 hk har fått kompressionen höjd till 7,5.

## förening

**Större och starkare motorer är tendenserna i år på de amerikanska bilarna, av vilka en del letar sig hit. Flera olika märken lanserar helt nya motormodeller. Mera sansad exteriör hör också till, även om kromen envist hänger kvar.**

inte alls av samma revolutionerande konstruktion som modernmärket Chryslers utan följer den för koncernens märken gängse typen med sidventiler.

Övriga nyheter är ändrad handbromsspak, effektivare 45 amp. generator, under alla körförhållanden effektivare kylning samt framför allt en nykonstruktion av stötdämparna. Dessa påstås ge en hittills oanad bekväm åkning och vägens ojämnheter utjämnas nästan fullständigt. Är detta sant skulle det vara något för oss här i Sverige med våra erkänt urusla vägar. För att övertyga spekulanterna om den nya behagligare åkningen låter man dem provköra såväl en 50:a som en 51:a. Genomgående för samtliga tre märken är sänkta, framåtlutande motorhuvar samt större glasytor både fram och bak.

Buick har ännu en gång lanserat en ny karosseristil för sin lilla serie 40 Special, en stil som är avgjort elegantare än föregående års modell. 40 Special har även fått större och starkare motor eller samma som Super 50, alltså en Fireball rak åtta med toppventiler och en effekt av 128 hk med Dynaflo automatiska växellåda och kompressionsförhållandet 7,2:1. Med vanlig växellåda är kompressionen 6,6 och effekten 120 hk. Motorn har 4,3 liter cylindervolym. Specialserien har under de senaste åren blivit vad man kan kalla för stilledaren för Buick, ty samma karosseristil som denna har, kommer de övriga modellerna att få. Hos Roadmaster noterar man nya bromsar, som har bromsbanden cementerade segmentsvis vid bromsbackarna. Segmenten är av olika längd, längre på den sekundära bromsbacken då det är den som har det hårdaste jobbet. Systemet utexperimenterades under det andra världskriget och användes på de av Buick byggda stridsvagnarna.

(Forts. på sid. 40.)

# VAD KOSTAR BILEN I SVERIGE?

Märke och modell	Motor	Chassi och kaross	Pris i kr
Alfa-Romeo 1900	4-cyl. toppv. med dubbla överliggande kamaxlar. 1.884 cm <sup>3</sup> . 80 hk — 4.800 v/min.	4 växlar, fribärande kaross, spiralfjädrar fram och bak, tj.-vikt 1.092 kg. 4-dörr. Sedan.	
5 C 2500 Sport	6-cyl. toppv. med dubbla överliggande kamaxlar. 2.443 cm <sup>3</sup> . 93 hk — 4.600 v/min.	4 växlar, spiralfjädrar fram och torsionsfjädring bak, tj.-vikt ca 1.600 kg. 2-dörr. sport.	
5 C 2500 Gran-Turismo	Samma som ovan men 3 Weber-för gasare och 105 hk — 4.800 v/min.	D:o.	
Tillverkare: S. A. Alfa-Romeo, via M.U. Traiano 33, Milano, Italien. Generalagent: Fallai A.-B., Stockholm.			
Alvis 3-lit.	6-cyl. toppv. 2.993 cm <sup>3</sup> . 83 hk — 4.000 v/min.	4 växlar, spiralfjädrar fram, halvelliptiska bak, tj.-vikt ca 1.545 kg. 4-dörr. Sedan.	19.000
Sport	Samma som ovan men med 95 hk — 4.000 v/min.	Tj.-vikt ca 1.310 kg.	
Tillverkare: Alvis Ltd., Holyhead Road, Coventry, England. Generalagent: Gjestvang & Co., A.-B., Stockholm.			
Armstrong-Siddeley 18	6-cyl. toppv. 2.309 cm <sup>3</sup> . 75 hk — 4.200 v/min.	Torsionsfjädrar fram, halvelliptiska bak. 4 växlar vanlig växellåda eller Wilson planetväxellåda m. aut. centrifugalkoppling o. förväljare. Tj.-vikt ca 1.545 kg. 4-dörr. Sedan.	Kabriolett 18.700 Sedan 18.900
Tillverkare: Armstrong-Siddeley Motors, Ltd., Parkside, Coventry, England. Generalagent: Lindblads Motor A.-B., Stockholm.			
Austin A 40	4-cyl. toppv. 1.200 cm <sup>3</sup> . 40 hk — 4.300 v/min.	4 växlar, spiralfjädrar fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt 1.100 kg. 4-dörr. Eedan.	8.350
A 40 Sport	Samma som ovan men med 46 hk vid 4.400 v/min. och 2 S.U.-förgasare.	Samma som ovan men 2-dörr. kabriolett.	
A 70 Hereford	4-cyl. toppv. 2.199 cm <sup>3</sup> . 68 hk — 3.800 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1.360 kg. 4-dörr. Sedan.	
A 90 Atlantic Sport Saloon	4-cyl. toppv. 2.660 cm <sup>3</sup> . 88 hk — 4.000 v/min. 2 S.U.-förgasare.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1.440 kg.	16.000
A 125 Sheerline	6-cyl. toppv. 3.993 cm <sup>3</sup> . 125 hk — 3.700 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 2.040 kg.	23.900
Tillverkare: Austin Motor Co. Ltd., Longbridge, Birmingham, England. Generalagent: A.-B. Hans Osterman, Stockholm.			
Bentley Mark VI	6-cyl. toppv.-sidv. 4.257 cm <sup>3</sup> . 2 S.U.-förgasare.	4 växlar, spiralfjädrar fram, halvelliptiska bak. Tj.-vikt 2.000 kg. 4-dörr. Sedan.	ca 45.000
Tillverkare: Bentley Motors Ltd., Crewe, Cheshire, England. Generalagent: A.-B. A. Wiklund, Stockholm.			
BMW 340	6-cyl. toppv. 1.971 cm <sup>3</sup> . 55 hk — 3.750 v/min. 2 st Solex-förgasare.	4 växlar, individuell fjäd-ring fram, torsionsdito bak. Tj.-vikt 1.350 kg. 4-dörr. Sedan.	14.800
Tillverkare: Staatliche Aktiengesellschaft »Awtowelo« Werk B.M.W. Eisenach, (Thüringen), Tyskland. Ryska zonen. Generalagent: A.-B. B.M.W.-Agenturen, Stockholm.			
Borgward-Hansa 1500 2-dörr.	4-cyl. toppv. 1.498 cm <sup>3</sup> . 48 hk — 4.000 v/min.	4 växlar, individuell fjäd-ring runt om med tvärfjäder fram, svängaxlar och tvärfjäder bak. Tj.-vikt 1.185 kg. 2-dörr. Sedan.	10.750
4-dörr.			11.350
Sportkabriolett	Samma som ovan men med 2 förgasare och 66 hk — 4.400 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1.200 kg.	17.650
Sportkabriolett Hepmüller kaross	Samma som Sedan-mod.	Samma som Sedan-modellerna.	16.500
Tillverkare: Carl F. W. Borgward GmbH., Automobil u. Motorenwerke, Bremen 11, Tyskland. Generalagent: Wulff & Co., Vänersborg.			
Bristol 401	6-cyl. toppv. 1.971 cm <sup>3</sup> . 85 hk — 4.500 v/min. 3 st Solex-förgasare.	4 växlar, tvärfjäder fram, torsionsfjädrar bak. Tj.-vikt ca 1.310 kg. 2-dörr. Sport Coupe.	31.500
Tillverkare: Bristol Aeroplane Co., Ltd., Car Division, Filton House, Bristol, England. Generalagent: A.-B. Hans Osterman, Stockholm.			

Märke och modell	Motor	Chassi och kaross	Pris i kr
Buick 40 Special	8-cyl. toppv. 4.315 cm <sup>3</sup> . 120 hk — 3.600 v/min. med vanlig växellåda.	Vanlig 3-växlad växellåda eller Dynaflow automatiska växellåda med vätskekoppling och plan-128 hk — 3.600 v/min. med Dynaflow.	
50 Super	Samma som ovan. med vanlig växellåda dock 124 hk — 3.600 v/min.	Samma som ovan.	
70 Roadmaster	8-cyl. toppv. 5.249 cm <sup>3</sup> . 152 hk — 3.600 v/min.	Dynaflow standardutrustning, i övrigt samma som ovan Tj.-vikt 2.050 kg.	
Tillverkare: Buick Motor Division, General Motor Corp, Detroit 32, Michigan, U.S.A. Generalagent: General Motors Nordiska A.-B., Stockholm.			
Cadillac Serie 62	V-8 toppv. 5.422 cm <sup>3</sup> . 160 hk — 3.800 v/min.	Hydra-Matic: vätskekoppling av turbintyp m. helt automatisk växellåda. Spiralfjädrar fram o. halvelliptiska bak. Tj.-vikt 1.964 kg. 4-dörr. Sedan.	
Tillverkare: Cadillac Motor Division, General Motors Corp. Detroit 32, Michigan, U.S.A. Generalagent: General Motors Nordiska A.-B., Stockholm.			
Checker Taxi	6-cyl. sidv. 3.703 cm <sup>3</sup> . 80 hk — 3.200 v/min.	3 växlar, halvelliptiska fjädrar runt om, tj.-vikt ca 1.820 kg. 4-dörr. Limousine.	
Tillverkare: Checker Cab Mfg. Corp., Kalamazo, Michigan, U.S.A. Generalagent: Bilägarnas Inköpscentral, Stockholm.			
Chevrolet Styleline	6-cyl. toppv. 3.549 cm <sup>3</sup> . 92 hk — 3.400 v/min.	3 växlar, spiralfjädrar för de individuellt fjädrande framhjul, halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.500 kg. 4-dörr. Sedan.	13.100
Tillverkare: Chevrolet Motor Div. General Motors Corp. Detroit 2, Michigan, U.S.A. Generalagent: General Motors Nordiska A.-B., Stockholm.			
Chrysler Windsor	6-cyl. sidv. 4.106 cm <sup>3</sup> . 116 hk — 3.600 v/min.	Fluid-Matic halvautomatisk växellåda. Fjädrar: spiral fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.810 kg. 4-dörr. Sedan.	
New Yorker	V-8, 90 grader, toppv. 5.425 cm <sup>3</sup> . 180 hk — 4.000 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 2.100 kg.	
Tillverkare: Chrysler Division, Chrysler Corp. Detroit 31, Michigan, U.S.A. Generalagent: A.-B. Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping.			
Citroën Berline 11 Sport	4-cyl. toppv. 1.911 cm <sup>3</sup> . 56 hk — 4.000 v/min.	Framhjulsdriven. 3 växlar, självbärande kaross. Torsionsfjädring runt om. Tj.-vikt 1.050 kg. 4-dörr. Sedan.	f. 9.500 s. 9.750
Berline 11	Samma som ovan.	Samma som ovan. Tj.-vikt 1.150 kg.	f. 10.450 s. 10.700
Berline 15	6-cyl. toppv. 2.866 cm <sup>3</sup> . 75 hk — 3.800 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt 1.450 kg.	f. 13.900 s. 14.100
f = fransk lackering, s = sv. lackering. Tillverkare: S. A. André Citroën, Paris XV, Frankrike. Generalagent: Automobiles Citroën, Stockholm.			
Daimler 2½-lit. Consort.	6-cyl. toppv. 2.522 cm <sup>3</sup> . 70 hk — 4.200 v/min.	4-växlad Wilson-låda m. förväljare. Fjädring: Spiraler fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.700 kg. 4-dörr. Sedan.	22.500
2½-lit. Special Sport	6-cyl. toppv. 2.522 cm <sup>3</sup> . 85 hk — 4.200 v/min. 2 st S.U.-förgasare.	Samma som ovan. Tj.-vikt 1.750 kg. 2-dörr. Kabriolett.	26.600
Tillverkare: Daimler Comp. Ltd., Radford Works, Coventry, England. Generalagent: A.-B. A. Wiklund, Stockholm.			
De Soto Diplomat Custom	6-cyl. sidv. 3.567 cm <sup>3</sup> . 98 hk — 3.600 v/min.	3 växlar. Fjädring: spiralfjädrar fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.570 kg. 4-dörr. Sedan.	14.975
Tillverkare: De Soto Division, Chrysler Corp. Detroit 31, Michigan 31, U.S.A. Generalagent: Motorindustri AB, Stockholm			
DKW — Auto-Union Meisterklasse	2-cyl. 2-takts, 690 cm <sup>3</sup> . 23 hk — 4.500 v/min.	3 växlar. Framhjulsdrift, 3 växlar fjädring: tvärliggande bladfjäder fram och bak. Tj.-vikt ca 870 kg. 2-dörr. Limousine.	7.850 inkl. värme
Lyxkabriolett	Samma som ovan.	Samma som ovan.	9.750
Tillverkare: Auto-Union GmbH., Ingolstadt und Düsseldorf, Tyskland. (Västzonen). Generalagent: Philipsons Automobil A.-B., Stockholm.			

Läget på bilfronten är minst sagt oroligt för närvarande men intresset för nya modeller håller ändå i sig. Teknikens Värld har därför gjort denna sammanställning av de viktigaste uppgifterna om de bilmärken och olika modeller som finns att köpa i Sverige.

Märke och modell	Motor	Chassi och kaross	Pris i kr
DKW — IFA F 8	2-cyl. 2-takts, 690 cm <sup>3</sup> , 20 hk.	Framhjulsdrift, 3 växlar, tvärliggande bladfjädrar fram och bak. Tj.-vikt ca 750 kg.	5.900
F 9	3-cyl. 2-takts, 900 cm <sup>3</sup> , 30 hk — 3.600 v/min.	Framhjulsdrift, 4 växlar, tvärliggande bladfjädrar fram och bak. Tj.-vikt ca 870 kg.	
Tillverkare: IFA, Vereinigung volkseigener Fahrzeugwerke, Scheffelstr. 110, Chemnitz, Tyskland. Generalagent: Bilägarnas Inköpscentral, Stockholm.			
Dodge Kingsway Custom Coronet	6-cyl. sidv. 3.567 cm <sup>3</sup> , 97 hk — 3.600 v/min. 6-cyl. sidv. 3.770 cm <sup>3</sup> , 103 hk — 3.600 v/min.	3 växlar, fjädring: spiral-tiska bak. Tj.-vikt 1.580 kg. 4-dörr. Sedan. Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1.670 kg.	13.975 15.650
Tillverkare: Dodge Division, Chrysler Corp. Detroit 31, Michigan, U.S.A. Generalagent: Philipsons Automobil A.-B., Stockholm.			
Fiat 500 C	4-cyl. toppv. 570 cm <sup>3</sup> , 16,5 hk — 4.400 v/min.	4 växlar, fjädring: fram tvärgående halvelliptiska bak långsgående dito. Tj.-vikt 700 kg.	5.580 Standard 5.880 Convert- 7.160 8.300
Herrgårdsvagn Fiat 1100 E	Samma som ovan. 4-cyl. toppv. 1.089 cm <sup>3</sup> , 35 hk — 4.400 v/min.	4 växlar. Fjädring: individuell fram med spiral-fjädrar, bak halvelliptiska, långsgående. Tj.-vikt ca 985 kg.	
1400	4-cyl. toppv. 1.395 cm <sup>3</sup> , 44 hk — 4.400 v/min.	4 växlar. Fjädring: fram spiralfjädrar, bak dels spiralfjädrar dels kvarts-elliptiska bladfjädrar. Tj.-vikt 1.210 kg. 4-dörr. Sedan.	11.080 Standard 16.000 Convert- table
Tillverkare: Fiat S. A. Corso IV Novembre 300, Torino, Italien. Generalagent: A.-B. Svenska Fiat, Stockholm.			
Ford Anglia	4-cyl. sidv. 1.172 cm <sup>3</sup> , 34 hk — 4.000 v/min.	3 växlar. Fjädring: Fords transversalfjädrar fram o. bak. Tj.-vikt 860 kg. 2-dörr. Sedan.	5.800
Prefect	Samma som ovan.	Samma som ovan. Tj.-vikt 930 kg. 4-dörr. Sedan.	6.500
Consul	4-cyl. toppv. 1.508 cm <sup>3</sup> , 47 hk — 4.400 v/min.	3 växlar. Fjädring: fram individuell med spiral-fjädrar, bak långsgående halvelliptiska. Självbärande kaross. Tj.-vikt 1.104 kg.	
Zephyr Six	6-cyl. toppv. 2.262 cm <sup>3</sup> , 68 hk — 4.000 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt 1.175 kg.	
Taurus	4-cyl. sidv. 1.172 cm <sup>3</sup> , 34 hk — 4.250 v/min.	3 växlar. Fjädring: Fords transversalfjädrar fram o. bak. Tj.-vikt 1.000 kg. 2-dörr. Sedan.	7.550
Vedette	V-8 sidv. 2.158 cm <sup>3</sup> , 66 hk — 4.800 v/min.	3 växlar, fjädring: spiralfjädrar fram o. långsgående halvelliptiska bak. Tj.-vikt 1.320 kg. 4-dörr. Sedan.	11.950
V-8 Amer.	V-8 sidv. 3.926 cm <sup>3</sup> , 100 hk — 3.600 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1445 kg. 4-dörr. Sedan.	14.400
Tillverkare: Ford Motor Comp. Ltd. Degenham, Essex, England. Ford-Werke AG. Henry-Ford Strasse 1, Köln-Niehl, Tyskland. Ford S.A. F. 45, Route d'Achéres, Poissy, Frankrike. Ford Motor Comp. Dearborn, Michigan, U.S.A. Generalagent: Ford Motor Comp., Stockholm.			
Frazer-Nash Le Mans Replica	6-cyl. toppv. 1.971 cm <sup>3</sup> , 110 hk — 5.250 v/min. 3 st fjädrar, bak torsionsfjädrar. Solex-förgasare.	4 växlar. Fjädring: fram med tvärliggande blad-fjädrar, bak torsionsfjädrar. Tj.-vikt ca 750 kg.	
Tillverkare: Frazer-Nash A.F.N. Ltd. Falcon Works, London Road, Isleworth, Middlesex, England. Generalagent: A.-B. Hans Osterman, Stockholm.			
Goliath	2-cyl. 2-takts. 688 cm <sup>3</sup> , 25 hk — 4.000 v/min.	Framhjulsdriven, 4 växlar. Fjädring: fram med tvärliggande bladfjädrar och bak med långsgående dito. Tj.-vikt 780 kg. 2-dörr. Sedan.	
Tillverkare: Goliath-Werk GmbH, Bremen 11, Tyskland. Generalagent: A.-B. Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping.			
Hillman Minx 4-dörr. sed.	4-cyl. sidv. 1.265 cm <sup>3</sup> , 37,5 hk — 4.200 v/min.	4 växlar, självbärande kaross. Fjädring: fram spiralfjädrar, bak långsgående halvelliptiska. Tj.-vikt ca 1.020 kg.	8.250
Kabriolett Estate Car	Samma som ovan. Samma som ovan.	Samma som ovan. Samma som ovan.	9.750 9.565
Tillverkare: Hillman Motor Car Co. Ltd. Ryton-on-Dunsmore, Coventry, England. Generalagent: A.-B. Ernst Grauers, Stockholm.			

Märke och modell	Motor	Chassi och kaross	Pris i kr
Hotchkiss Anjou	4-cyl. toppv. 2.312 cm <sup>3</sup> , 70 hk — 4.000 v/min.	4 växlar. Fjädring: fram individuell med spiral-fjädrar, bak halvelliptiska. Tj.-vikt 1.590 kg. 4-dörr. Sedan.	18.950
Hotchkiss Anjou	6-cyl. toppv. 3.485 cm <sup>3</sup> , 95 hk — 4.000 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt 1.750 kg. 4-dörr. Sedan.	19.600
Tillverkare: S.A. des Anciens Etablissements Hotchkiss, 168, Boulevard Ornano, St-Denis-sur-Seine, Frankrike. Generalagent: Motorindustri A.-B., Stockholm.			
Hudson Pacemaker	6-cyl. sidv. 3.802 cm <sup>3</sup> , 112 hk — 4.000 v/min.	3 växlar, självbärande kaross. Fjädring: spiralfjädrar fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.600 kg. 4-dörr. Sedan.	16.300
Super Six	6-cyl. sidv. 4.286 cm <sup>3</sup> , 121 hk — 4.000 v/min.	Samma som ovan.	16.950
Hornet Six	6-cyl. sidv. 4.930 cm <sup>3</sup> , 145 hk — 3.800 v/min.	Samma som ovan.	
Tillverkare: Hudson Car Comp. Detroit 14, Michigan, U.S.A. Generalagent: A.-B. Hans Osterman, Stockholm.			
Humber Hawk	4-cyl. sidv. 2.267 cm <sup>3</sup> , 58 hk — 3.400 v/min.	4 växlar. Fjädring: spiralfjädrar fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt 1.370 kg. 4-dörr. Sedan.	13.000
Super Snipe	6-cyl. sidv. 4.086 cm <sup>3</sup> , 100 hk — 3.400 v/min.	Samma som ovan. Tj.-vikt 1.825 kg.	17.150
Tillverkare: Humber Ltd, Ryton-on-Dunsmore, Coventry, England. Generalagent: A.-B. Ernst Grauers, Stockholm.			
Jaguar Mark V	6-cyl. toppv. 3.485 cm <sup>3</sup> , 125 hk — 4.250 v/min. 2 st S.U.-förgasare.	4 växlar. Fjädring: torsion fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt 1.790 kg. 4-dörr. Sedan.	18.200
Mark VII	6-cyl. toppv. 3.442 cm <sup>3</sup> , 160 hk — 5200 v/min. 2 st S.U.-förgasare.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1.800 kg.	
XK 120	Samma som ovan.	Samma som ovan. Tj.-vikt ca 1.100 kg.	20.000
Tillverkare: Jaguar Cars Ltd, Holbrook Lane, Coventry, England. Generalagent: Fredlunds Automobil A.-B., Stockholm.			
Jowett Javelin Standard	4-cyl. toppv. horisontalmotor (mot-liggande cyl.). 1.486 cm <sup>3</sup> , 50 hk — 4.100 v/min. 2 förgasare.	4 växlar. Fjädring: vridstavar runt om. Tj.-vikt 1.140 kg.	10.800
De Luxe Jupiter	Samma som ovan. Samma som ovan. Tj.-men 62,5 hk — 4.500 v/min. Oljekylare.	Samma som ovan. Samma som ovan. Tj.-vikt ca 850—1.050 kg.	12.200
Tillverkare: Jowett Cars, Ltd., Idle, Bradford, England. Generalagenter: A.-B. Motortillbehör, Stockholm. Alpen Gundersen A.-B., Göteborg.			
Kaiser Special	6-cyl. sidv. 3.700 cm <sup>3</sup> , 115 hk — 3.650 v/min.	4 växlar. Fjädring: spiralfjädrar fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt 1.590 kg. 4-dörr. Sedan.	17.860
Tillverkare: Kaiser-Frazer Corp. Willow Run, Michigan, U.S.A. Generalagent: Ostermans Motor A.-B., Stockholm.			
Lancia Aurelia	V-6 toppv. 60 grader. 1.754 cm <sup>3</sup> , 56 hk — 4.000 v/min.	Koppling och växellåda monterade tillsammans med bakaxeln, 4 växlar, självbärande kaross. Fjädring: spiralfjädrar runt om. Tj.-vikt ca 1.155 kg. 4-dörr. Sedan.	21.800
Tillverkare: Lancia & Co. Torino, Italien. Generalagent: Fallai A.-B., Stockholm.			
Lincoln V-8 och Cosmopolitan	V-8 sidv. 5.517 cm <sup>3</sup> , 154 hk — 3.600 v/min.	Hydra-Matic automatiska växellåda. Fjädring: Spiralfjädrar fram och halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.870 kg.	
Tillverkare: Lincoln-Mercury Div. Ford Motor Comp. Detroit 32, Michigan, U.S.A. Generalagent: Ford Motor Comp., Stockholm.			
Mercury	V-8 sidv. 4.185 cm <sup>3</sup> , 112 hk — 3.600 v/min.	3 växlar. Fjädring: spiralfjädrar fram, halvelliptiska bak. Tj.-vikt ca 1.655 kg.	
Tillverkare: Lincoln-Mercury, Div., Ford Motor Comp. Detroit 32, Michigan, U.S.A. Generalagent: Ford Motor Comp., Stockholm.			

(Forts. i nästa nr.)



Sikten från förarsitsen är utmärkt. Med sina många reglage och knappar ser instrumentpanelen ut som på en italiensk lyxvagn. Ratten kunde vara en aning större i diameter.



Den gamla trogna DKW-motorn har flyttats längre fram och fått en del nya finesser, bl. a. fallförgasare och en stor luftrenare.

Den nya DKW:n erbjuder god komfort åt fyra personer. Tack vare den breda dörren kliver även bakpassagerarna bekvämt ut och in. Gott om svängrum för benen både bak och fram. Takhöjden är emellertid i minsta laget i bakvagnen. Lämplig huvudbonad: baskermössa.

# TROTJÄNARE I NY GESTALT

Om man blundar när man trycker ned startpedalen i nya DKW, så verkar allting välbekant. Samma svagt flämtande igångsättning som i förkrigstypen, tills motorn stammande förkunnar: klart föröver! Samma vibrationer i tomgång. Motorn är i själva verket densamma, fast den nu ger ett par hästkrafter mer än förut efter några smärre förändringar; den har bl. a. fått fallförgasare.

Ramen är sig tämligen lik sedan sista förkrigsmodellen, likaså fjädningen. Motorn har emellertid flyttats framåt och sit-

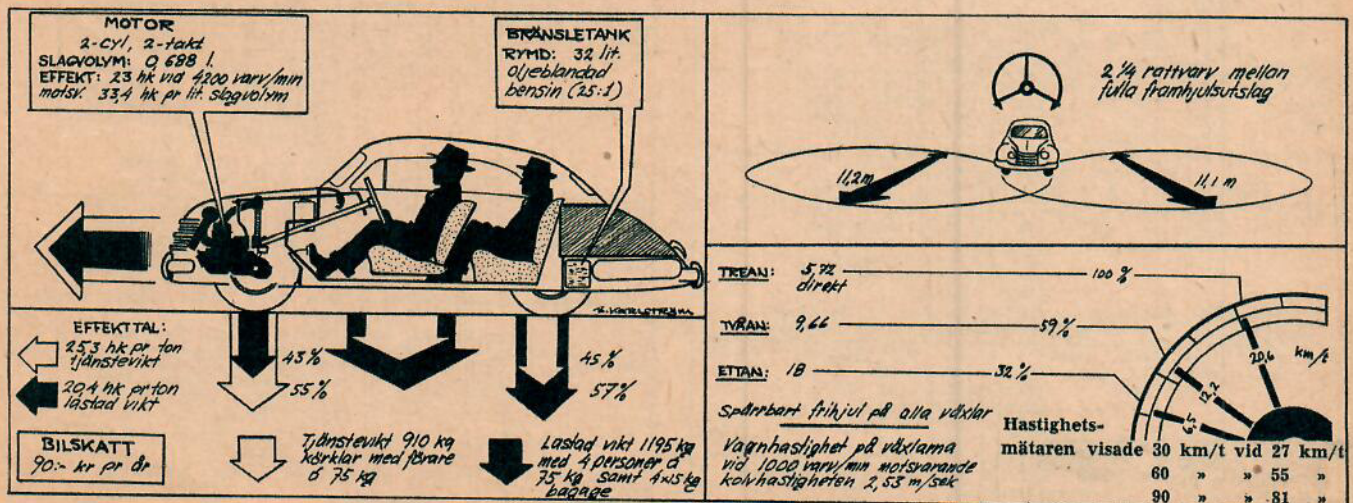
**Teknikens Värld återkommer nu efter en tids uppehåll med bilprovningarna och presenterar här den nya DKW:n från Auto Union i Västtyskland.**

*Vid ratten:*

*Civilingenjör Bertil Björkman*

ter nu framför framhjulsnaven. Hjulbasen är kortare, men utrymmet i längdled för passagerarna har inte blivit mindre för det, snarare tvärtom.

Karosseriet är i sin helhet en nyskapelse, och en lyckad sådan. Linjerna är moderna utan att ge utpräglad torped- eller lädform åt vagnen, interiören är rymlig i sidled, fönstren stora och utsikten från alla sittplatser ovanligt bra. T. o. m. en fem-åring kan »titta över kanten», något som besparar föräldrar mycket småbarnskrav-  
(Forts. på sid. 40.)







Vattnet sprutar i höga kaskader när DKW:n forcerar världiga vattenpussar på slingrande byvägar under TV:s landsvägsprov. Krängningen är minimal, och vagnen visade aldrig tendenser till ofrivillig sladdning trots hög hastighet.

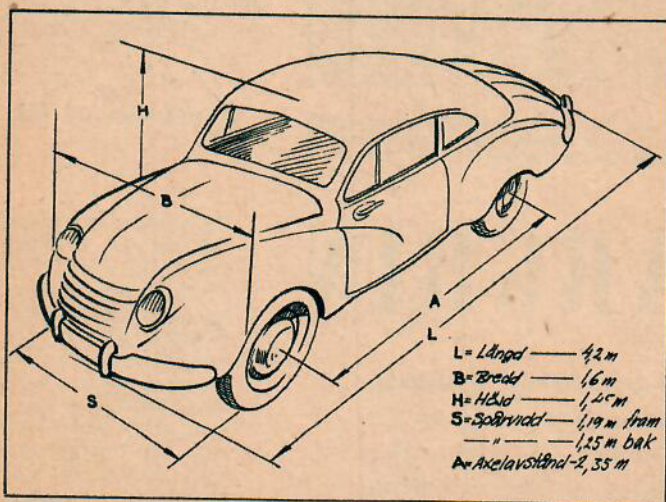
**TV-BETYG PÅ DKW:**  
 Särskilt bra:  
 • Utmärkt överblick över både instrument-tavla och vägbana.  
 • Stor körsäkerhet och hög medelfart på slingrande vägar.  
 • Väl utformad sittställning.  
 • Fin sikt från baksätet.  
 Inte så bra:  
 • Fjädringen i hårdaste laget för en ensam baksitspassagerare.  
 • Accelerationen i underkant för omkörningar under ogynnsamma sikt- och trafikförhållanden.  
 • Nyckellåset i högra dörren — på körbanans sida.



Bagageutrymmet är brett och djupt. Tack vare den styva bakhjulsfjädringen behöver man inte riskera att fjädrarna slår i botten eller att vagnen blir svajig om lastkapaciteten utnyttjas för fullt.



Den nya DKW:n har en sober exteriör med god strömlinjeform. Här förekommer inget slöseri med kromglitter, vilket i dessa metallbristens tider innebär en märkbar besparing i fråga om underhållskostnader.



**Data för DKW (Auto-Union)**

- Typbeteckning:** DKW Meisterklasse Limousine.  
**Tillverkare:** Auto-Union G. m. b. H., Ingolstadt, Tyskland.  
**Generalagent:** Philipsons Automobil AB, Stockholm.  
**Pris:** 7 850 kr (leveranstrimming oräknad), inklusive värmesystem med friskluftstillförsel.  
**Ram:** Balkram med lådektion.  
**Karosseri:** Helt av stål med svetsade fogar. Fyra sittplatser, de två främre på separata stolar, de två bakre på hel soffa. Bagagerum i bakändan, åtkomligt utifrån genom låsbar lucka. Två dörrar med sänkbara fönster, två bakre sidfönster med fasta rutor.  
**Motor:** Tvåtakts radmotor, vattenkyld med själv-cirkulation och termostat, batteritändning med varvtalsreglerad tändförställning.  
**Kraftöverföring:** Framhjuldrift, flerskivig vätlamellkoppling, tre växlar framåt samt frihjul, växelspaken på instrument-tavlans.  
**Bromsar:** Hydrauliska fyrhjulsbromsar, handbromsspaken verkar mekaniskt på bakhjulsbromsarna.  
**Styrning:** Utväxling med kugghjul och kuggstång, ratten på vänster sida.  
**Fjädring:** Fram separatfjädring med tvärliggande bladfydrar och tvärlänkar, baktill stel axel med tvärliggande bladfydrer och längsgående stödlänkar, hydrauliska stötdämpare runt om.  
**Elanläggning:** 6 volt, kombinerad startmotor och generator.

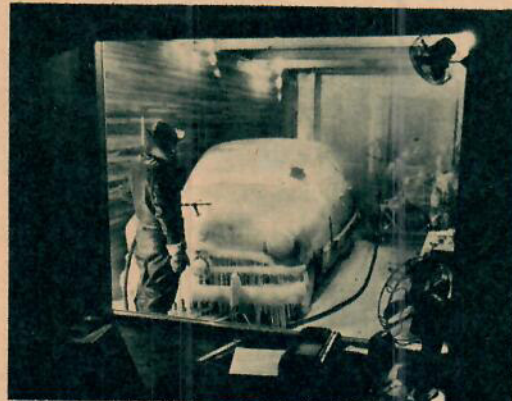


Sandbanan kräver rattkonstnärer för att proven inte oväntat skall behöva avbrytas på grund av vurpor —

sådana ingår inte i de normala provningsprogrammen. Den här föraren kan onekligen styra sin vagn.



Hastighetsbanan medger farter på upp till 150 km/t, varvid ytterhjulena ligger otäckt nära kanten. Förarna är inga våghalsar utan lugna, vältränade och säkra.



I slutna kylrum kontrolleras att motorerna startar lätt i rå, fuktig kyla och att den elektriska utrustningen fyller hårda krav. Päls är absolut nödvändig.



»Femte hjulet» är en noggrann elektrisk fart- och vägmätare. Den fästes bakpå vagnen vid accelerationsprov, bromsningsprov och vid kontroll av toppfarten.



750 turer över den här kullerstensvägen anses motsvara 8.000 svenska miles körning. Koncentrerade prov är en av huvudprinciperna vid provbanorna hos Ford.

# FRUSET DOLLARGRIN

Amerikanarnas metoder när det gäller att prova bilar är minst sagt hårdhänta. Vagnarna pressas till det yttersta, och materialet måste vara prima om det skall stå emot alla framprovocerade attacker av is, lera och vatten. Den avslöjande och unika artikeln har skrivits av vår bilexpert, civilingenjör Bertil Björkman, efter hans omfattande reportageresa i USA för Teknikens Värld.



VATTENGRAVEN GER EN U

Traktens folk kastar knapp den täta granhäck, som fältet vid Fords fabriker i flygfältet som numera är prov att det knappast lönar sig att gluggar här och var mellan provbanan bjuder sällan på så jämn, malande rytmer — nägra med järntackor, löper runt i fart, andra dånar fram på lå vägs upp till hjulnaven. Fem runt, runt på de halvmilslånga del i 120-km-takt, andra i t Vid huvudbyggnaden råder



TMÄRKT KONTROLL PÅ ATT BROMSAR OCH TÄNDNING FORTFARANDE FUNGERAR OKLANDERLIGT ÄVEN EFTER GRUNDLIG DUSCH.

et en förströdd blick mot omger det gamla flyg- Dearborn vid Detroit, vbanana för bilar. De vet titta, även om det finns granarna, ty arbetet på ensationer. Där råder en a truckar, tungt lastade en betongbana i 80-km-gväxel i lervälling halv-sex personvagnar susar ga, ovala betongstråken, mera maklig hastighet. liv och rörelse, förarna

byter skift. En efter en rullar vagnarna fram till bensinpumpen, man gör anteckningar i protokoll och loggböcker, dörrarna smäller igen och Ford efter Ford rullar tillbaka in på banorna eller ut på landsvägarna. Nej, där är en vagn som inte är en Ford — eller är det inte... Det lönar sig inte att fråga och tar man ett steg mot den smutsiga vagnen utan navkapslar och kylarmärke, så känner man ett vänligt men bestämt grepp om armbågen, och någon börjar hastigt att tala om något annat. Nästa års provvagnar är tabu för utomstående!

Där är i alla fall en bil som med säkerhet inte är en Ford, det är en engelsk Morris — och där en

liten tvåcylindrig Citroën. Här provas vagnar från världens alla hörn, konkurrenter från Detroit, europeiska småbilar och magnifika lyxåk som Ferrari Super Sport. Det gäller att följa med i utvecklingen.

— Vad gör ni egentligen här, vad är de stora linjerna i provbanans verksamhet, frågar vi körchefen Esper.

— Vi gör egentligen tre olika saker, blir svaret, det vill säga vi kör omkring här på banorna för tre olika ändamål. Dels provar vi ut egenskaperna hos de olika vagnarna, tar reda på vad de förmår och hur de bär sig åt när de pressas i olika avseenden. Det gör vi med ungefär var tretusende vagn som sätts ihop  
(Forts. på sid. 42.)



Halva vägen hade rasat ner i avrundnen. Hade vi kommit när det var mörkt hade Teknikens Värld haft en medarbetare mindre.

att det ännu var ljus. Någon timmes försening och TV hade haft en medarbetare mindre.

Det var dock inte den första överraskningen vi hade stött på vid färden genom Spanien. Det började redan i Barcelona, dit vi kom just som oroligheterna pågick som värst. Demonstranterna tog oss tydligen för några obehagliga politruker eftersom vi kom i bil, och satte i gång en veritabel stenkastning mot oss. Som tur var hann de inte ställa till några skador förrän en vänlig själ kom framstörtande och tog oss under sina vingars skugga. »Själen» var spanjor och tillhörde demonstranterna, men han visste märkligt nog att vi kom från Sverige eftersom vi hade en S-plåt bakpå bilen. Detta förvånade oss eftersom han var den förste och — som det senare visade sig — den ende spanjor vi kom i kontakt med som visste vad S-märket betydde. Lösningen var enkel men överraskande. Han hade sin fästmö i Nyköping och därför kunde han identifiera oss som svenskar. Sedan han med spretiga bokstäver textat »extran-gero» (främling) på vår vindruta fick vi fortsätta ostörda. Hans framtida förmäl-

ra att forsa ut i vattnet och hoppas att man skulle slippa bli våt om fötterna. Första gången trodde vi det var fråga om översvämning och tvekade en stund innan vi vågade oss på att leka amfibie. Men vi vande oss.

För övrigt var bilen van vid vatten, ty soppan man sålde vid bensinstationerna var det nog inte mycket bensin i. Oktanvärdet uppgavs till 60. Och servicen vid bensinstationerna var ingalunda den man är van vid här hemifrån. Föreståndarna kunde i regel varken skriva eller läsa, och det föreföll som om de enda bilar de kände till var gamla skindor eller möjligen Ford Eifel, som var den bil vi såg mest av i södra Spanien.

Då och då under vår färd blev vi stoppade av poliser. Det kunde hända mitt ute i rena ödebygden, och då hade man inget annat att göra än att riva ut allt bagage och låta dem gå igenom det. Värst var det att förklara förekomsten av bilradion. De flesta poliser gav sig sjutton på att vi var spioner och att radion var en sändare.

Vi blev också en gång stoppade av en officer i spanska marinen. Han ville emellertid endast ha lift, och det fick han.

# SPANSK TUR PÅ GUDS FÖRSYN

En biltur i södra Spanien är rena äventyret. Teknikens Världs medarbetare, Magnus Gerne, har nyligen upplevt det och ger här en livfull skildring av sin färd på raserade bergvägar, över obefintliga broar och längs byarnas husväggar.

Vi hade lämnat Malaga och dess vinstänkta redd bakom oss, dock utan att låta vinet stänka ner i våra torra strupar i någon större mängd — även om det var nog så frestande med en temperatur på nära 40 grader, trots att det bara var i slutet av mars.

Alltnog, vi rullade vidare söderut. Rullade är förresten för mycket sagt. Vi guppade! Tack och lov för den fina fjädringen på vår bil, men inte ens en Austin kan flyta fram när det är decimeterdjupa gropar i vägen lika tätt som hålen i en schweizerost.

Men vi hade så när guppat för sista gången när vi rundade en klippa på en smal bergväg. Bakom kröken slutade nämligen vägen, åtminstone hälften av den. Halva vägbanan hade helt enkelt störtat ner i avrundnen. Och sådana småsaker som varningsmärken hade man inte brytt sig om att sätta upp, inte ens ett par skyddande bockar, trots att raset av allt att döma hade inträffat för en bra tid sedan. Vi tackade vår lyckliga stjärna för



Vägen hade översköljts av sanddynor. Vi var tvungna att gräva i sanden för att se om vi fortfarande var kvar på vägen.

ning med nyköpingsflickan har vår välsignelse.

Färden gick vidare så gott det nu gick. Gick gjorde det förstas men inte alltid på rätt väg. Spanjorerna hade nämligen en otrolig förmåga att placera vägvisarna på ett sådant sätt att man ofta var tveksam om vilken väg skylten egentligen angav — såvida den inte pekade käpprakt ut i geografien. Vi blev därför inte särskilt förvånade när den stora väg vi åkte på plötsligt övergick i präktiga sanddynor utefter Medelhavets strand. Men något sade oss dock att vi var på rätt väg. Och mycket riktigt. Sedan vi grävt ett tag hittade vi vägen. Den hade helt enkelt blivit översköljd av sanden. Och naturligtvis hade man inte orkat ställa i ordning vägen igen.

Apropå översköljd, så blev bilen det då och då. På sina håll hade man nämligen inte brytt sig om att bygga broar över floderna. Man hade i stället ordnat ett vadställe för trafiken och helt enkelt låtit vägen gå rätt ut i floden. Det var ba-

Han satte sig i framsätet, men efter en stund satt han helt plötsligt på golvet. Vi tyckte naturligtvis det var underligt, men han kanske var van från flottan att sitta på durken så vi lät honom sitta. Förklaringen kom dock ganska snart. Vi blev omkörda av militärpolisen och eftersom officerare var förbjudna att lifta gömde han sig på detta sätt. Så snart polisen hade passerat kröp han upp i sätet igen. Han bjöd sedan på en förstklassig middag med vin och konjak av bästa årgång på ett av de många »Albergues», som kantade



Gatorna såg ut som schweizerostar. Man fick köra på trottoarerna och i stället låta gångtrafikanterna hålla till i vägbanan.

vägarna. Dessa värdshus var verkligen förträffliga. Man kunde äta en utmärkt brakmiddag för ca fem svenska kronor per person.

Men åter till bilkörningen.

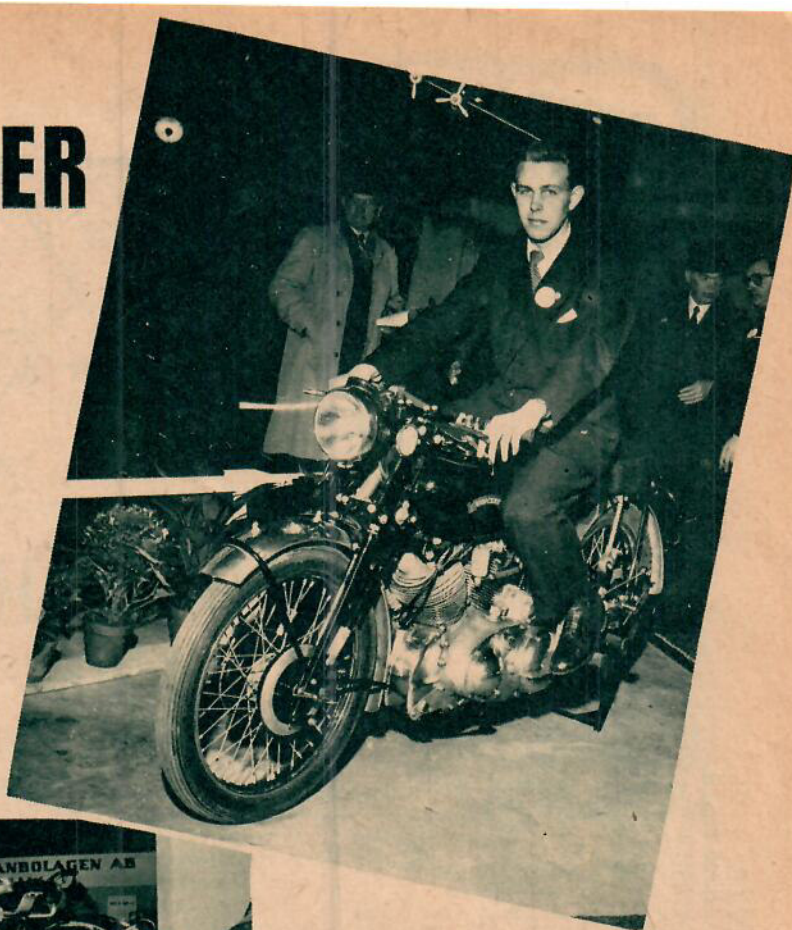
Att köra genom en by var alltid en upplevelse. Genomfartsvägen var i regel ännu sämre än ute på landsbygden. Därför  
(Forts. på sid. 44.)



Mitt ute i ödebygden kunde man bli stoppad av polisen som gick igenom allt bagage.

# DÄCK SLAGNUMMER PÅ MATT MÄSSA

*Teknikens Världs motorcykel-expert Nils Tengberg anser att den stora mc-utställningen i Göteborg kunde ha varit fylligare. Det var för lite utländskt, men de svenska nyheterna gav mersmak.*



Nils Tengberg provsitter en Vincent — utställningens snabbaste. Denna maskin kommer för övrigt inom kort att testas av TV.



Dyrast av alla var schweiziska Universal med sidvagn. Det ekipaget kostar mer än vad många bilar gör eller omkring 6.500 kr.



Apollo Competition — alla grabbars önske-dröm. Speedwayroder och upplagt avgasrör. Mycket lämplig för motocross och trials.



Guzzi Galette, det sista italienska slagnumret i scootervärlden. Stora hjul sätter den i en klass över de vanliga småhjuliga scooterna.



Arets stora svenska nyhet — Monark 175 cm<sup>3</sup>. En tung lättviktare med tysk Ilo-motor. Idealisk »mellanmaskin». Nästa schlaget?



Marknadens flottaste 350:a, Horex, med kapslad bakkedja bl. a. samt den minsta medlemmen i den kardandrivna BMW-familjen.



Tyska Tornax var en maskin som drog till sig många blickar. Säkerligen var den en av mässans mest eleganta i mellanklassen.

Att även Göteborg kan vara värt en mässa tycks vara åsikten hos arrangörerna av motorcykelutställningen i stapelstaden. I vår är det andra året i rad, som en internationell mässa ordnas. Landshövding Per Nyström invigde och sade i sitt öppningsanförande att den göteborgska motormässan tålde en jämförelse med de stora internationella utställningarna ute i världen. Det gör den nu inte. Den stora skillnaden är att på den svenska mc-mässan de olika motorcyklarnas generalagenter ställer ut vad de för ögonblicket har att sälja, medan på de stora utställningarna i Milano, Genève, Paris, Bryssel, Amsterdam, Frankfurt och London det företrädesvis är fabriken själva som står för montrarna. Detta betyder att man där kan få se även de modeller som avses komma i serieproduktion ett å två år efter respektive mässa.

Det var många mc-nyheter som sänkades i Mässhallarna: nya Puch, tvåcylindriga Soralea, 600 Zündapp för att nu bara ta några exempel. Italienska maskiner fanns, om man undantar tre scooter-märken, inte alls, amerikanerna lyste helt med sin frånvaro, och fransmännen var så vitt vi kunde se endast representerade av två märken. Detta beror givetvis på att det f. n. inte finns någon marknad här i landet för maskiner från dessa länder, men om man hade kunnat intressera fabriken i stället för svenska mc-handlare hade man kanske kunnat få några fabriker därifrån med en ren omtanke om sin good-will. Vad sägs för resten om en internationell motorexpo, där världens största mc-koncern med över 20 modeller (och starkt representerad här i landet!)

(Forts. på sid 44.)



**EXTRA!**  
Nya sensationella  
rapporter om  
de flygande  
tefaten!

Frank Scully skingrar mystiken kring de flygande tefaten och bevisar att de verkligen existerar. Intressanta redogörelser av flygare och vetenskapsmän, som sett nödländade tefat.



Läs denna  
fascinerande  
bok!

Till ..... bokhandel  
eller **AB Lindqvists Förlag,**  
Stockholm 5

Sänd mig snarast möjligt ..... ex. **DE FLYGANDE TEFATEN** à kr. häftad 9:50, inbunden 12:50 + porto.

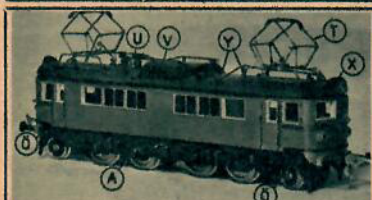
Namn: .....

Adress: .....

Postadress: ..... TV 8-9

## Ett flygplan

köpes, ej över 60 hk. Svar till »Litet flygplan», Teknikens Värld, Tegnér-gatan 35, Stockholm.



## MODELLJÄRNVÄGARE! Byggsats till F-LOKET!

Skala H0 (1:87)

En kvalitetssats med massor av finesser! Lättbyggd och autentisk!

### SPECIFIKATION:

- Chassi med distansbultar i mässing.
- Samtliga kugghjul i mässing (monterade).
- Rambalkar i mässing, rikt detaljerade.
- Pressgjuten vagnskorg där t. o. m. nummerskyltarna finnas med.
- Arbetande strömavtagare i nysilver.
- Ektrade löphjul mont. i vaggor.
- Gängade mässingbufferar.
- Gjutna takdetaljer.
- Standardkoppel.
- Ritning med utförlig anvisning.
- Kraftig 5-polig permanentmagnetmotor.

Pris: Byggsats inkl. ritning och permanentmagnetmotor 68:— + porto.

**WENZELS**

Apelbergsgatan 48 • Stockholm



Decimalvägen slår kanske snart ut bensinmacken.

# PILLER I TANKARNA

- Två hekto bensin!
- Räcker det?
- Ja fint. Jag skall inte köra några längre sträckor i dag...

Replikskiftet äger rum vid en bensinstation så där en femton år framåt i tiden. Bensinpumparna har försvunnit och servicepersonalen har övergett det graderade glaset och i stället övergått till decimalvägen.

Världen lever i en ny tidsålder — bensinpillrens, då både bilar och flygplan »tankas» med dragerade bränslepiller och bensinmackarnas personal väger sin vara på våg som sina vänner där bakom affärernas diskar...

Historien om bensinpillren är historien om den fasta bensinen, vilken upptäcktes av den franske kemisten Jean Pathus-Labour. Denne gav det nya drivmedlet namnet *carburoliithe*.

Sekretessen kring denna uppfinning har varit mycket intensiv, men man känner dock till de viktigaste huvudlinjerna av tillverkningsprocessen.

Två hemlighetsfulla pulver blandas grundligt i en knådtrumma tillsammans med bensin eller dieselolja. På så sätt uppstår en tjockflytande massa, som mycket påminner om choklad. Genom en specialkonstruerad silapparat pressas sedan denna massa ned i ett kemiskt bad, varvid små kulor bildas, till dimensionen ungefär som grova skrotkullor. Varje sådan kula har »överrock», ett gummiliknande överdrag vilket upplöses vid förbränningen av det fasta drivmedlet.

Hur är det nu möjligt att driva en motor med bara piller? Denna önskedröm kan kanske tyckas vara helt omöjlig att genomföra i praktiken. Pathus-Labour har emellertid löst även denna gordiska knut.

Då det fasta drivmedlet skall användas i motorn, överförs de små kulorna till en speciell apparat, vilken snabbt förminskar dem och återförvandlar dem till flytande bensin.

Hur detta exakt tillgår, är dock tillsvivare en hemlighet som den franska kemisten behållit för sig själv. Så mycket vet man emellertid att Pathus-Labour i sitt laboratorium håller på att experimentera fram ett ännu bättre sätt att omvandla bensinpillerna i flytande form.

Den idealiska lösningen av problemet är att genom ultraljudsbombardemang överföra pillren till gasformigt tillstånd. Även denna synnerligen krångliga forskarekvation rapporteras snart ha lösts av den franska vetenskapsaren.

Bensinpillren kommer att revolutionera åtskilligt inom bilvärlden och även utöka världens

vagnpark väsentligt. Det blir nämligen mycket billigare att åka på piller än på flytande bensin. Den pillerdrivna folkbilen blir idealisk ur alla hänseenden.

Framställningen av bensinpillren drar inte heller med sig särskilt höga kostnader, meddelar uppfinnaren. De båda pulvern eller huvudingredienserna består av ämnen, som inte kostar mycket. Och ytterligare en fördel: man behöver bara ungefär 5 procent av drivmedelsvikten i pulverform. De många fördelarna hos det fasta drivmedlet är alltså så stora, att den lilla kostnaden, som omställningen av motorn för med sig, dock blir mycket lönsam.

Det blir emellertid inte någon folkbil, som i första hand kommer i åtnjutande av det nya mirakeldrivmedlet. Först och främst skall den fasta bensinen användas som drivmedel för flygplan. Företagna prov har klart visat att den brandfara, som annars alltid utgör ett överhängande hot mot luftens trafikmedel, betydligt kan reduceras genom användande av bensinpillers. Den röda hanen slukar årligen miljoner och åter miljoner av landets inkomster och dessutom betydande fasta oersättliga värden. Bensinpillren är ett av medlen att göra livet surt för denne masshärjare.

Hur lång tid kommer det då att dröja, innan vi får se de första pillerdrivna bilarna på våra vägar?, undrar läsaren.

Ja, så förskräckligt länge behöver vi inte vänta (såvida nu inte atomkraften kommer med en snarare och billigare lösning). Femton år, räknar de amerikanska experterna med. Då — anser dollarostrimisterna — skall också alla förbränningsmotorer vara inställda för drift med bensinpillers. Vid samma tidpunkt skall också sida vid sida om de stora raffinaderierna stå fabriker för framställning av de små bensinkulorna.

Därifrån är väl inte steget så långt till den dag då man stannar sin ägandes bil framför en automat, lägger in en krona och får en påse piller för påfyllning i tanken.

Sidney.

## VISSTE NI...

att den populäraste färgen på bilar enligt en undersökning av amerikanska bilfabrikanter utgörs av: 1) svart, 2) grönt i olika nyanser, 3) grått i olika nyanser och 4) blått i olika nyanser.



# ACHIEVEMENT

*Historien upprepar sig själv*

## Canberra

utrustat med Rolls-Royce

"Avon" reamotorer och tillverkat av English Electric Company var det första reaplan, som flög över Atlanten direkt utan bränslepåfyllning i luften.

*Trettio två år tidigare gjorde Vickers-Vimy, utrustat med Rolls-Royce*

*"Eagle", den första direktflygningen över Atlanten.*

ROLLS-ROYCE  
*Aero*

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Styrmansgatan 4, Stockholm. Tel. 67 93 40 (växel)

# TILL ER TJÄNST I VÄSTER

»Det är något amerikanskt över det hela» är ett uttryck som begagnas när saker och ting ordnas snabbt och effektivt. Den här artikeln om bilservice i USA är inspirerad av ett besök på en servicestation på Manhattan i New York och — ja, läs själv, det är nåt amerikanskt...



I Amerika sker bilservicen ganska annorlunda mot här hemma. Och både kunderna och reklamen sköts på typiskt amerikanskt maner. Vagnmottagaren är lika mycket försäljare som bilman — han säljer servicearbeten. Här kommer en dam in. Artie, en av de vitklädda vagnmottagarna, öppnar bildörren och kallar henne genast vid namn om hon har låtit Suttons göra arbeten tidigare. Hans ögon snappar upp vägmätarställningen, som skrivs ned på ordersedeln, och blicken glider över hela vagnen. Mrs Jones säger att handbromsen är opålitlig och att halvljuset på höger strålkastare inte fungerar.

Artie övertalar henne omedelbart att låta göra en rundsmörjning och en fullständig strålkastarkontroll, noterar alltihop, lovar ha vagnen klar om tre timmar och säger adjö.

Sen går han in på kontoret och ger en flicka bilens nummer och vägmätarställning samt fortsätter till kassören och ger honom en kopia av ordersedeln. Originalen ligger redan i vagnen, som en vagnrangerare håller på att köra in i verkstaden. Kassören noterar kundens namn, vagnens nummer och de arbeten som skall göras på ett stort kontrollschema, som har en rad för varje inlämnad vagn och 23 kolumner med rubriker som »rundsmörjning», »framhjulinsättning», »kopplingsjustering». Alla dessa arbeten, som inte täcks av de 23 standardrubrikerna, finns en annan typ av kontrollsedel.

Kontorsflickan tar fram kopior av ordersedlarna för de gånger Mrs Jones tidigare haft sin vagn hos Suttons och ser efter vad som gjordes då. Hon finner att sista oljebytet fortfarande skedde med vinterolja samt att vagnen kört över 3.000 mil utan bromsöversyn. En stund senare kuttrar en behaglig röst i telefon till Mrs Jones: — Suttons undrar om det inte vore lämpligt att byta till sommarolja, när vagnen ändå är på verkstaden, och nu efter vinterns påfrestningar vore det nog förstärkt att göra en tryckspolning av kylsystemet. Vidare har vagnen gått så långt att bromsarna behöver ses till. Vi har tagit av ett hjul — det kostar naturligtvis ingenting — och vi ser att det behövs nya bromsband mycket snart. Varför inte låta oss ordna det nu, några få dollars bara, och vagnen behöver inte stanna här mer än en timme längre än Artie angav tidigare i dag. Förresten har vi fått in förtjusande nya nylon-överdrag för sitsarna,

dem måste Mrs Jones se på när ni hämtar vagnen — de gör en bil som ny!

Hon kom in för att få arbeten för 3—4 dollars gjorda på sin vagn, småkrattar Joe Tarallo, och nu har vi sålt jobb för det tredubbla.

Och Mrs Jones blir nöjd. Kontakten med kunderna när de kommer hit av sig själva räcker inte. Vi skickar en hel del reklam till dem med post, påminner om byte till vinterolja och sommarolja vid rätt årstid, offererar gratis undersökning av strålkastarinställning, framhjulinsättning och sådant. Vi försöker hjälpa kunden att hålla vagnen körsäker, det behövs i den här trafiken, och bilägarna uppskattar att vi hjälper dem med den saken.

Vi gör arbeten för ungefär 200.000 dollars arbetslön om året, därtill kommer diverse material, smörjmedel och reservdelar. Montörerna har en garanterad minimilön av 75 dollars i veckan, och de jobbar på ackord. Normalt förtjänar de 100 dollars i veckan eller så, och de som vill får ta brådskande arbeten som går över den normala arbetstiden — flera av våra 20 montörer lyfter under högsäsongen i juli—augusti 125 till 150 dollars i veckan. Det är löner som ligger betydligt över vad timlönsavtalen i branschen ger. Vi har haft fackföreningsrepresentanter här, men pojkarna vill inte vara med i någon fackförening så länge som vi betalar så här bra löner.

Kunderna är nöjda med att få arbetena utförda snabbt och med hög kvalitet, och

(Forts. på sid. 45.)

## MERCEDES-BENZ

*färg och form i harmonisk samklang*

Mercedes-Benz kommer från världens äldsta bilfabrik, de berömda Daimler-Benz-verken. Ledstjärnan för fabrikanterna har alltid varit kvalitet, och man har alltid bemödat sig om en skrupulös noggrannhet i fråga om arbetet och vid valet av råvaror. Och dagens Mercedes-Benz jävar ej detta påstående. Den har utomordentliga vägegenskaper. Dess autostrada-motor är en förnämlig precisions-skapelse med ett minimum av bränsleförbrukning. Separatfjädringen och de skakningshämmande teleskopstötdämparna skänker vagnen en exempellöst mjuk gång. De hydrauliska bromsarna inger en behaglig trygghetskänsla, och den fabriksinbyggda luftkonditioneringen garanterar en dragfri ventilation. Centralsmörjningen bidrar till de utomordentligt låga underhållskostnaderna. Mercedes-Benz ger sannerligen sin ägare full valuta.



### PHILIPSONS

AUTOMOBIL A.-B. STOCKHOLM 21

AUTOMOBILPALATSET

Säljes i Stockholm även av  
**LINDBLADS MOTOR AB**

Birger Jarlsgatan 41  
Tel. 23 0795

S:t Eriksgatan 117. Tel. 34 0000  
Utställning: Strandv. 7A. Tel. 67 0440



# Här klappar ett V-8 hjärta



Vedette är vagnen för den som kräver "mera" av en bil. De vackra linjerna, den förnämliga utrustningen och rymligheten samverka till att göra Vedette till en vagn i den absoluta toppklassen. Och

Vedette är en V-8 — 66 hk — stark, pålitlig, ekonomisk! Vidare har Vedette rattväxel, säkerhetsglas runt om, individuell framhjulsfjädring och hydrauliska bromsar. Begär en demonstration hos närmaste Ford återförsäljare.



**FORD MOTOR COMPANY AB • STOCKHOLMS FRIHAMN**

*Auktoriserade återförsäljare:*



## Jowett JAVELIN

— betecknas av en enig världsexpertis som ingenting mindre än en sensation. Javelin's rymliga komfort, höga medelhastighet, goda körekonomi samt säkra vägegenskaper har tidigare varit förbehållna de stora och dyrare vagnarna — Javelin är den idealiska familje- och bruksvagnen!



## ROVIN

— en häpnadsväckande sparsam liten sportcabriolet... endast 0,4 l/mil. Lägsta skatteklass. 2-cyl. svansmotor om 11 hkr. Toppfart 85 km/tim. Pris endast 4.100:— (reservation för ev. prishöjning).

OBS!  
4.100:—



## EFFYH 500

### Midget Racer

— svensk midgetracer med topphastigheten omkring 200 km/tim. Förarettet Åke Jönsson tog i 60 internationella tävlingar 54 första pris, 4 andra och 2 tredje och slog därmed de främsta utländska märkena.

All service under samma tak

BILAKTIEBOLAGET

**VANADIS**

Hudiksvallgatan 4, Stockholm  
Tel. Växel 33 88 07, 33 84 28 33 38 07  
UTSTÄLLNING DROTTNINGGATAN 106

Vi försäljer

JOWETT JAVELIN och ROVIN personbilar, BRADFORD stations- och skåpvagnar, EFFYH midgetracer samt beg. bilar. — Tillbehör, reservdelar och däck.



I förra numret av Teknikens Värld startade vi en radioklubb (TVRK) som redan från början mottogs med stort intresse. Klubbens uppgift är att i möjligaste mån hjälpa sina medlemmar till rätta med kortvägsslyssningen och ge en inblick i de möjligheter till lärorika och intressanta upplevelser som kortvägen skänker lyssnarna. Klubben tillhandahåller bl. a. speciella formulär för medlemmarnas lyssnarrapporter till kortvägsstationerna och dessa rapporter vidarebefordras till vilken rundradiostation som helst i världen.

Medlemskapet är gratis. Det enda blivande medlemmar behöver göra är att fylla i nedanstående kupong och sända in den till klubben varefter medlemskort, rapportformulär, och PM för formulärens ifyllande kommer per post. Nya formulär tillhandahålls gratis på begäran. Mer om klubben i TV nr 7/51 som kan rekvideras från tidningens expedition. Arne Skoog.

### MIN FAVORITSTATION

Min favoritstation är utsändningarna på svenska från Kanada. De har utsändningar alla kvällar kl. 20.00 på 15.320 och 17.820 kc/s = 19,58 och 16,84 meter.

Jag skulle gärna vilja fara dit och se om det är lika bra som det låter när de talar om Kanada. Många av mina vänner har tänkt emigrera dit. Det påstås ju vara möjligheternas land.

Fru Inga Carlsson, Brandsbol. Ulfsby.

Ni har säkert också någon favoritstation. Skriv till oss och tala om vad den heter, när den sänder och var den sänder. På så sätt ger ni också era klubbkamrater några trevliga lyssnarstunder.

### BREV FRÅN STILLA HAVET

3835. West 20th Avenue, Vancouver, B. C., Canada.  
Dear Friends!

I listen to reception from stations all over the world, with my R.C.A. Victor radio, 12 tubes, and 90 foot high aerial.

I like to exchange stamps with some boys in your Klubb, also magazines and books in Swedish language. I get my friend to help me. Be sure and write me about your country and your Klubb etc., etc.

Thank you very much my good friends of radio in Sweden. With much happiness in my heart.

Harley G. Slough.

### AMONGST PHOTO AMATEURS

Fotointresserade kortvägsslyssnare medlemmar i TVRK inbjuds till medlemskap i en mycket originell fotoklubb, »Amongst Photo Amateurs» (Fotoamatörer emellan). Den har nyligen organiserats av OTC, Leopoldville, och ingår som en »Photo Corner» i stationens »Amongst Friends».

Vem som helst kan vara med. Nybörjare kan få råd och tips samt bildkritik. Klubben kommer även att arrangera tävlingar och skicka ut vandringsalbum.

Det gäller alltså att skicka in sina bilder för bedömning etc. Kopiorna bör vara minst 6x9. På baksidan av kopiorna noteras kamerans märke, negativets storlek, exponeringstid, bländare och ev. filter. Motivvalet är fullkomligt fritt.

Klubben har sina månatliga träffar den tredje tisdagen i varje månad efter nyheterna på engelska kl 2000 sv. t. på 9.767 kc/s = 30,71 meter. En »Fotohörna» förekommer även i samband med stationens program på franska och flamländska.

Adressen är: Box 505, Leopoldville, Belg. Congo.

Till TEKNIKENS VÄRLDS RADIOKLUBB,  
Tegnérsgatan 35, Stockholm Va.

Undertecknad anmäler sig härmed som medlem i  
Teknikens Världs Radioklubb.

Namn .....

Adress .....

..... Alder .....

(Textas!)

TEKNIKENS VÄRLD 8-9/51

# AARETS BILREVVY

Den första på nordiskt språk!

Kungsbokhandeln presenterar här en nyhet av allra största värde för den bilintresserade. AARETS BILREVVY visar de senaste bilmodellerna från hela världen med presentation av tekniska data, prisuppgifter, informativa artiklar om varje märke, bilutvecklingens historia samt resuméer från de senaste bilutställningarna. Omfattar 112 sidor med 110 fotoillustrationer på förnämligt papper som visar eleganta bilmodeller från Amerika, England, Frankrike, Italien, Tyskland m. fl. länder.

Kronor 5:40 (Nr 1)



## ATT KÖPA BIL

En orientering för köpare av nya och begagnade bilar med värdefulla tips av ingenjör M. Isacson. Ur innehållet: Kontraktsteckning. Hur man bestämmer rätt pris. Hur man finner fel på bilen. Bilens driftkostnader. Något om bilförsäkring. Reparationskostnader m. m. 112 sidor. Hft. 5:75 (Nr 2)



## Värdefulla handböcker från Kungsbokhandelns tekniska avdelning

### DEN MODERNA MOTORCYKELN

Nyutkommen servicehandbok för alla mc-ägare av N. Tengberg. På ett praktiskt sätt ger den verkligen goda tips och anvisningar för rätt skötsel och reparationer, klarlägger alla svårare problem. Boken är en översättning av »Motorcycles and how to manage them», världens mest lästa mc-handbok, och omfattar 185 sidor med ett 60-tal ritningar och fotografier. (Nr 4) Häftad 9:75, (Nr 5) Inb. 12:—

### STORA BILBOKEN 1951 Svensk Nyhet!

Allt som är värt att veta om 1951 års bilar, amerikanska, engelska, franska, italienska, ryska, svenska, tjeckoslovakiska och tyska. Tekniska data, priser, uppgift om generalagenturer etc. Dessutom körtips, kontrollprov, felsökning, reparationer. 95 sidor med ett 70-tal ill. Kr 5:80 (nr 6)

### RACINGARET 1951

med Motorsportkalendern. Speedway, isracing, motorcross, backe, T.T.-lopp, landsvägslopp, bil och midget, snurreport. 3:— (Nr 7)

### BRITISH MOTOR CARS 1950/51

160 fotoillustrationer av alla engelska personbilar, specifikationer och tekniska data. Inb. 6:75 (Nr 8)

### BESSER FAHREN MIT DEM VOLKSWAGEN

A. Westrup. 270 s. med instruktiva ill., tips och finesser beträffande tyska folkvagnen. Inb. 10:55 (Nr 9)

### DEN ELEKTRISKE INSTALLATÖREN

Handbok för elektriska installatörer och entreprenörer av J. von Sydow. Nyutkommen, omarbetad upplaga. Boken lämpar sig utmärkt för självstudium och är även tänkt som uppslags- och referensbok. De många illustrationerna, diagrammen och tabellerna förhöjer verkets äskädighet. Klotband 17:— (Nr 10)



### För alla bilägare!

#### MOTORREPARATIONER

Björn Bergvik. Den 6:e upplagan 1948 av detta standardverk omfattar inte mindre än 717 sidor med verkligt instruktiva illustrationer, varav ett flertal i färg. Moderna bil- och båtmotorer behandlas del för del med en grundlighet och sakkunskap som förut aldrig tidigare torde ha förekommit i en handbok av detta slag. »Den verkliga motorbilen... Ett standardverk inte bara för verkstadsfolk utan för varje bilist, som vill ha reda på vad som rör sig under huven.» Tidningen MOTOR. Klotband 24:50. (Nr 11)

TEKNIKENS VÄRLD 8-9/51

Ny utökad  
upplaga  
1951!



AV  
Carl Skånberg

## KLARA BILEN SJÄLV

En värdefull handbok för alla bilägare som på ett populärt och lättfattligt sätt klarlägger varför ett fel uppkommer och huru det avhjälps. Beskrivningar över konstruktion och verkningssätt tillsammans med instruktiva illustrationer gör boken till en utomordentlig hjälpreda för alla bilister som själva önska klara sin bil vid enklare missöden. 109 sidor i härdigt format. Kr. 2:75 (Nr 3)

### BILEN

Dess konstruktion och verkningssätt  
Stensland/Johnsson

Ett utomordentligt uppslagsverk för var person, som tänker skaffa sig eller redan har en bil. På ett populärt men samtidigt sakligt och vederhäftigt sätt ges en utförlig beskrivning av bilen och de olika bildelarnas verkningssätt. Kraftöverföringen, styrinrättningen, bromsarna och chassiets övriga mekanism ha fått större omfattning än tidigare tillgängliga handböcker i ämnet. Instruktiva och utförliga illustrationer vägleder den sakliga texten. 281 sidor.

En verkligt värdefull handbok för bilmekaniker, tekniska studerande, yrkesskolor och alla motorintresserade. Klotband 19:— (Nr 12)

PÅ TVÅ HJUL. Basse Hveem berättar om sina härjningar på tävlingsbanorna. 205 sidor med 52 fotografier. .... 7:50 (Nr 13)  
D:o på norska språket i klotb. 9:— (Nr 14)

LÄTTVIKTAREN. J. Nerén. Härdigt läro- och uppslagsbok för lätta motorcyklar. 4:— (Nr 15)

DU UND DAS MOTORRAD. A. Westrup. Arsbok för tyska motorcyklar, senaste modeller med specifikationer och tekniska data. Inb. 11:90 (Nr 16)

SHORT CIRCUITS. En ny bok av G. S. Davison om »aerodrome races». C:a 175 sidor med 40 helsidor, fotografier och 15 teckningar. Inb. c:a 8:55 (Nr 17)

1950 INDIANAPOLIS »500» YEARBOOK  
Complete history of 1950 automobile race. Stort format. 300 ill. Inb. 9:— (Nr 18)

TRAFIKFÖRESKRIFTER FÖR STOCKHOLM  
Utfärdade av Polisstyrelsen. 1951 års upplaga med parkeringskarta. 2:— (Nr 19)

### ÖPPNA SPISAR

Utgiven av Hem i Sverige. En rikt illustrerad bok som ger många goda uppslag för den öppna spisens utformning — både inomhus och utomhus. Konstruktionsfrågor med ritningar som visar det rent tekniska utförandet. 96 sidor i stort format med illustr. Häftad 6:50 (Nr 20)

### THE FIRST BOOK OF BRITISH SPEEDWAY

Engelsk nyhet med presentation av kända speedway-förare, Tommy Price, Jack Parker, Vic Duggan m. fl. 96 sid. i stort format med förarporträtt och fartyllada »action photographs» från tävlingsbanorna. Inb. 6:75 (Nr 21)

### MOTORMANNENS A och O

Tekniska uppgifter över 82 bil- och traktormärken omfattande 500 olika modeller åren 1938—1949. 4-språkig parlör, 5-språkig text. Tredje omarbetade upplagan i bekvämt format. 10:— (Nr 22)

### PRICKFRI KÖRNING

Tabell för uträknande av idealtid, lämplig vid tillförlighetstävlingar etc. Omfattar 30 —60 km med tiden angiven även för 100 m. Häftad 7:50 (Nr 23)

MOTOR CYCLE CAVALCADE. Motorcykelns »historia» från 1834 till 1950 års modeller. 237 sidor med över 100 intressanta ill. Inb. 9:45 (Nr 24)

### KÖRTEKNIK OCH TRÄNING

Bertil Carlsson m. o. a.  
Tips och finesser beträffande körteknik för motorcykelägare. Pris 4:75 (Nr 25)

Sänd in  
kupongen  
i dag!

### Kungsbokhandelns Tekniska Avd.

Kungsgatan 26. Tel. 23 28 15. Stockholm C.



Var god sänd mot postförskott följande böcker:

..... ex. nr ..... ex. nr  
..... ex. nr ..... ex. nr

Namn .....

Adress .....

Var god texta!

TV 8-9

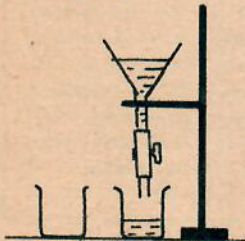


# GRABBARNAS EGEN SIDA

## TERPENTIN SOM HOBBY

Terpentinolja är en viktig råvara vid framställning av lackfärger och fernissor och utvinnes genom ångdestillation av kådrikt furuträ. Proceduren är ganska enkel och jag har tänkt mig att vi själva sätter i gång en liten terpentinfabrik i vårt hobbylaboratorium. Vi ska först sammanställa apparaturen enligt fig. 1. Kolven A rymmer ca 1/2 liter och innehåller vatten.

Fig. 2



Den ställer man lämpligen på en trefot och placerar en spritlampa under. Genom korken går ett långt glasrör från botten och ett från korken. Det långa röret är rakt medan det korta boccas vinkelrätt och förenas med en gummislang med ett annat rör som går till botten på kolven B. Denna rymmer ca 1/4 liter och innehåller vatten samt spån av kådrikt furuträ. Från korken går ett annat vinkelböjt rör till en kylare som man kan göra själv med hjälp av ett glasrör med stor diameter samt två korkar. Först borrar man ett hål i vardera korken för det genomgående glasröret från kolven B. Röret bör vara ca 4 dm mellan böckningarna. I korkarna borrar ytterligare ett hål för små vinkelrör genom vilka man leder kylvattnet. Det är av vikt för experimentets lyckande att korkarna

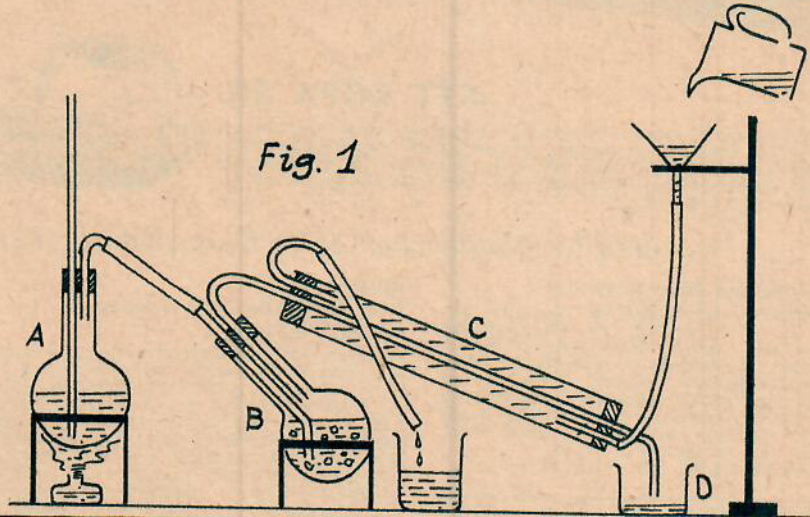
är absolut täta. Från det nedre korta vinkelröret leder man en gummislang till en trätt i vilken man fyller på vatten till kylaren. Av trycket pressas vattnet upp och rinner ut genom det övre vinkelröret.

Experimentet börjar med att man tändar apriltlampan. Vattnet i kolven A börjar då strax att koka men för att det inte skall bli någon explosion i kolven har vi gjort en säkerhetsventil, det långa glasröret som sticker rakt upp. Angan går nu i kolven B

och tar med sig terpentinolja så fort vattnet hunnit bli varmt där. Därefter kondenseras ångan i kylaren och den rena terpentinoljan droppar ner i bägaren D. När bägaren blivit full hålles innehållet i en trätt som försett med en liten gummislang och en klämma (fig. 2). När terpentinoljan flutit upp öppnas klämman och vattnet tappas ur. Kvar blir den rena terpentinoljan som är klar att användas.

Kåre Larsson.

Fig. 1



### FROG

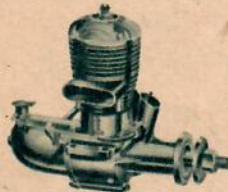
### "250"



Högmodern 2,49 c.c. Dieselmotor. Levereras komplett med tank, plastslang etc. Lämplig prop. 10x8" — 9x6". Varv pr min. 10.000. Vikt 160 gr. Pris Kr 60:00

### FROG

### "500"



Kraftig 5 c.c. motor för dem som önskar sig något extra starkt i motorväg. Levereras komplett med tank, plastslang etc. Lämplig prop. 10x6" — 11x8". V. pr min. 15.000. Vikt 200 gr. Pris Kr 78:00

### MOTOR MED "KRUT" I AMCO 3,5 C.C.



Pris Kronor 78:— till samma pris, uppgiv endast vilket som önskas. Vikt endast 130 gram. Varv pr/min. 13.000.

Konstruerad för modern linkontrollflygning. AMCO 3,5 erbjuder mera kraft än någon annan motor i denna storleksordning. Jämn och vibrationsfri gång.

LÄTTSTARTAD vägar man sällan säga om en modellmotor men AMCO ÄR DET!

LEVERERAS SOM DIESELTYP ELLER GLÖDSTIFTMOTOR

## SÄTT I GÅNG MED LINKONTROLL!

### BYGG "BLIXTEN"

Ny förnämlig stuntmodell, idealisk för dem som redan hunnit skaffa sig en del erfarenheter av linkontroll. Provflugen med följande motorer: Amco, ED IV, Komet och Frog. Spännvidd 860 mm. Levereras i prima balsabyggsats med alla tillbehör, även gummihjul. Pris pr byggsats Kr 11:50

### "Snurren"



Spännvidd 575 mm.

### En billig Linkontrollmodell

Byggsats med alla delar färdigsågade av prima material, ritning i full skala, bygg- och flyginstruktion. Pris pr byggsats ..... Kr 7:50

### Bränsletankar av mässing

Stor stunttank ..... Kr 4:75  
Liten ..... » 4:00  
Teamracing-tank ..... » 4:75  
Stor linkontrolltank ..... » 5:00

### DIESELPROPELLRAR AV TRÄ

Förnämsta utförande, tillverkade av prima virke med perfekt skuren stigning. — Några prisexempel:  
6" diam. Friflykt ..... Kr 1:75  
7" » Linkontroll ..... » 1:90  
8" » Friflykt ..... » 2:—  
9" » Linkontroll ..... » 2:40  
10" » Friflykt ..... » 2:50  
Med flera dim. — Begär prislista!



## 1951 års KATALOG

Katalog nr 9 erhålles mot 65 öre i frimärken. Många fina nyheter, största sortering av populära byggsatser, motorer, byggmaterial m. m. Rekvirera katalogen redan i dag

### SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRIN - MALMÖ

Sänd mot postförskott + porto:  
... st Byggsats »SNURREN» .... Kr 7:50  
... st » »BLIXTEN» ..... » 11:50  
... st Semo Balsalim stor tub .. » 0:75  
... st Propeller .....  
... st Motor .....  
... st KATALOG NR 9.  
Namn .....  
Adress .....  
Postadress .....

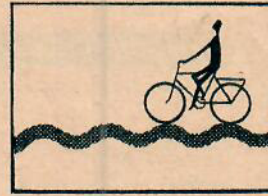
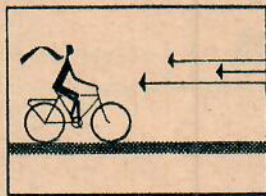
# Husqvarna

# SUCCÉN

# rullar vidare

*Novoväxeln största cykelnyheten sedan frihjulet*

för lättare, snabbare åkning i backar, i motvind, i trafik och dåligt väglag.



Sedan frihjulet kom för 50 år sedan har väl ingen cykelnyhet mottagits med sådan entusiasm som Husqvarnas Novoväxel. Nu kan man äntligen växla när och var som helst medan man trampar som vanligt, även mitt i en uppförbacke. Bromsningen sker som på en cykel utan växel, d. v. s. med pedalerna, handbroms är överflödig. Novoväxeln kan användas av vem som helst utan instruktion och den tål den mest vårdslösa behandling. I sommar kommer vägarna att vimla av lätta, vindsnabba *Husqvarna 2-speed!*

**"Snabb som en Husqvarna" - mer än ett uttryck.**  
Den noggranna bearbetningen av alla lager, lagerytornas precisionsslipning och koncentration gör att nya Husqvarna rullar anmärknings-

värt lätt och fort. Hjulbasen och lutningen på framgaffeln — vetenskapligt och praktiskt utprovade — bidrar också till den lätta gången.

**Även i år Husqvarna-nytt som slår.**

Husqvarna har i år en pakethållare av helt ny typ. Den manövreras med bara en hand och ger plats även för större väskor. Som första cykelfabrik i Sverige lanserar vi på alla ungdomscyklar ett självlysande "radaröga", synligt på 200 meters håll — ett nytt Husqvarna-bidrag till ökad trafiksäkerhet.

Samtliga modeller är utrustade med det världsberömda Novonavet, verktygskassett av gjuten plast med centrallås för cykel, pump och kassett, halkfri ortopedal av lättmetall samt vår specialkonstruerade framhjulsspärr.

**Det går dubbelt  
så lätt på**



**cykeln med Novo-  
växel**

DEN

# första stora HANDBOKEN I TELETEKNIK

## Ingenjörshandboken del 3a

under fackredaktion av professor Stig Ekelöf vid Chalmers tekniska högskola och med en medarbetarstab av högt kvalificerade tekniker — vetenskapsmän.

### Ur innehållet:

Teleteknisk teori • Elektroakustik • Telefoni • Telegrafi  
Bildtelegrafi • Telesignalteknik  
Elektronik • Pulsteknik • Radio • Radar och Television.

Dessutom en avdelning Allmän Elektroteknik, redigerad av överingenjör Enar Eskilsson.

*En handbok som är värd att uppmärksammas inte bara av specialister utan av alla elektrotekniker.*

1 059 sidor. Tabeller, diagram och scheman.

Pris 42:—, klotband 48:—, halvfranskt band 54:—.

 NORDISK ROTOGRAVYR

## P.M. till alla köpare av INGENJÖRSHANDBOKEN

**Nu** finns det ett register till Ingenjörshandboken! Det har ordnats som ett samlingsregister för handbokens fem huvuddelar och vid hänvisningarna har utförligt angivits i vilket sammanhang begreppet ifråga förekommer.

### Register till delarna 1-5

innehåller ca 20 000 hänvisningar och är i samma format som övriga delar av Ingenjörshandboken. Häft. 4:—.

 NORDISK ROTOGRAVYR

**MEDALJER, PLAKETTER**

**FÖRENINGSMÄRKEN**

**KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN**

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

## SPORRONG & CO.

KUNGSATAN 17, STOCKHOLM 7.

Telefon: 22 56 60

38

**NYHET UNDER HUVEN.**

Forts. fr. sid. 6.  
ningsrummet och dels den korta, styva samt femlagrade och med sex motvikter utbalanserade vevaxeln. Bland övriga finesser kan nämnas dubbelförgasaren med inbyggd, automatisk choke, en speciellt konstruerad strömfördelare, hydrauliskt påverkade och självjusterande ventillyftare, dubbla ventilfjädrar samt ett nytt avgasrörsystem som förhindrar baktryck i cylindrarna. Trots den höga kompressionen 7,5 lär man kunna köra den nya V-8 motorn med våra dagars lågoktaniga bensin utan något oljud.

Chryslers ingenjörer, som fick brottas med många svårigheter, började med att utforma förbränningsrummet och när man väl hade lyckats med det fortsatte man att konstruera motorn så att säga omkring detta, ett arbete som tagit fem år. Den högeffektiva motorn kommer att sitta i Chryslers dyrare modeller New Yorker och Imperial.

**MED BILEN HOS DOKTORN.**

Forts. fr. sid. 13.

Även strålkastarna lät vi undersöka, och därvid visade det sig att den vänstras helljus på 30 meters håll kastade kägla 60 cm för högt och den högra var riktad åt höger en aning, 30 cm på 30 meter. Bländningsrisken blev därför ganska stor. Strålkastarnas sammanlagda ljusstyrka uppgick till 23.500 normalljus, vilket var i minsta laget, eftersom det inte räcker till för högre hastighet än 68 km/t på mörk väg. Vårre har man dock varit med om på provningsanstalten. För en tid sedan fick man nämligen i en nyligen levererad amerikansk 51:a, vars strålkastare lyste så dåligt, att ljuset inte förslog till mer än 40 km/t.

På Biltekniska provningsanstalten, som samarbetar med KAK:s vagninspektion, kan man utöver de här exemplifierade proven även ekonomitesta en bil, vilket är av stort värde för bilägarna i dessa tider, då det för nästan varje dag som går blir dyrare att hålla bil. Undersökningen kostar visserligen några tior, men i det långa loppet tjänar man in den utgiften flera gånger om. Vårt lands bilister och framför allt Stockholms bilägare har anledning att vara tacksamma över dr Gustafsons friska initiativ. L. ö.

**AV GAMMAL FIN ARGANG.**

Forts. fr. sid. 16.

stvt på. Många av de gamla vagnarna är körklara, och på sommarsöndagarna brukar man ta ut ett par av dem på museigården och köra omkring med dem under mängdens jubel. Vid en manövertävling helt nyligen vann förresten en elektrodriven bil med bortåt 40 år på nacken över samtliga moderna vagnar.

Det är ingen tillfällighet att Meltons bilmuseum ligger på USA:s östkust strax norr om New York, ty i de trakterna stod den amerikanska bilindustrins vagg. Den första amerikanska bilen lär ha tillverkats av Selden 1877, men den fungerade dåligt. Det dröjde ända till 1903 innan bröderna Duryea gjorde den första bilen som kunde säljas; sin första affär gjorde de året därpå.

Men när Ford strax före första världskriget satte igång masstillverkningen av sin modell T och började betala dubbelt så höga löner som den spirande bilindustrin på östkusten, då drog de bilkunniga arbetarna i massor till Detroit — och där växte så den massproducerande bilindustrin upp.

Godbitar fanns det gott om i museet, bland mycket annat en magnifik Mercedes från 1911, som tillhört den berömda tävlingsföraren Ralph de Palma, en graciös taxi — en av de första i New York — tillverkad av Rockwell år 1900, en tidig Lancia sportvagn, en magnifik Rolls-Royce 1907 och en väldig öppen Oldsmobile med »relingen» mer än en och en halv meter över marken. Men så har den också ringdimensionen 43×5 tum, dvs. fälgdiameteren är över en meter!

Meltons samlarintresse inskränker sig ingalunda till enbart bilar. Det finns också en mängd gamla cyklar, massor av leksakståg och modeller av lokomotiv och bilar och därtill en väldig brandspruta, ursprungligen hästdragen men senare försedd med motor. Noter till visor och kupletter berörande bilismen, vykort och taylor med bilmotiv och mycket annat finns att beskåda i detta originella museum, ett rekordartat resultat av en mans hobby.


**STYRKA OCH SKÖNHET I FLOTT...** Forts. fr. sid. 20.

Att placera världens snabbaste standardmotor, Jaguar XK 120, i en 4-dörrars saloon-modell, med förnämliga vägegenskaper och verkligen tjugig kaross, det måste bli något alldeles extra. Det är också vad Jaguar Mark VII är, en bil för mycket långa, mycket snabba och mycket bekväma körningar.

Jaguars XK 120 motor är som bekant en 6-cylindrig toppventilmotor på 3,5 liter med dubbla överliggande kamaxlar och med en effekt på 160 hk vid 5.200 varv/min. Med en tomvikt på ca 1.675 kg får Mark VII en maxhastighet på 170 km/t. Även den kända modellen XK 120 Super Sport

Forts. på sid. 40.

TEKNIKENS VARLD 8-9/51



stålbroar

från himlen

Fem kilometer från Koto i den frusna ödemarken i Nordkorea höll 20.000 amerikanska marinsoldater och infanterister på att gå sin undergång till mötes. Deras enda reträttväg — en bro över en flod i en djup klyfta — hade sprängts av kommunistiska stöttrupper. Utan denna värdefulla länk syntes de bli tvungna att överlämna sig själva och sin utrustning till fienden.

Då hördes dånet från åtta gigantiska Fairchild C-119 Packets och ut i luften tumlade åtta stora spann till en stålbro, varje spann med en vikt på åtskilliga ton. Brospannen dalade ner mot jorden i böljande lastfallskärmar från Pioneer. Bron var snabbt monterad och de amerikanska trupperna kunde sätta sig i säkerhet med utrustning och allt.

Pioneer Parachute Company är stolta över att deras kraftiga lastskärmar hade sin del i räddningen. Ännu en gång hade Pioneer gjort en insats för fredens återställande i världen.



**PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.**

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A.

Telegramadress: PIPAR, Manchester, Conn., U.S.A.

Representant för Sverige, Norge, Finland: ÅKE FORSMARK, Bromma Flygplats, Stockholm 40. Tel. 28 46 86.



Tunt  
**KÖLD-  
HÄRDAT**  
**Matador**  
gjorde  
**JÄTTE-  
SUCCÉS**

Ett sådant rakblad som köldhårdade Matador det trodde man knappast kunde framställas — det rakar så mildt men ändå så fulländat. På några månader har därför snart 5 miljoner köldhårdade Matador sålts.

PRIS  
**25**  
ÖRE

A.B. MATADORVERKEN • HALMSTAD

Du kan bli  
**FÄLT-  
FLYGARE**

- Är du född 1931—34?
- Har Du gått igenom folkskola?
- Är Du fullt frisk?
- Har Du ansvarskänsla och framåtanda?

Då kan Du söka  
som fältflygare!  
Ansökningstiden utgår den  
31 maj.

Till Flygstabens personal-  
avdelning, Stockholm 80.  
Sänd mig upplysningar om  
fältflygaryrket.

Namn: .....

Adress: .....

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

**STYRKA OCH SKÖNHET I FLOTT...** Forts. fr. sid. 38.  
har presenterats i ny version, en sportkupé. Till den långa raden av segrar och verkligt snabba körningar lade Super Sport-modellen, med Leslie Johnson vid ratten, i mitten av mars i år en ny verkligt förnämlig prestation. På Mountherybanan utanför Paris körde han under en hel timme med en hastighet av 212 km/t. Världsrekordet för en timmes körning innehas av Ab Jenkins och lyder på 293,73 km/t och sattes 1940 med en specialbyggd och specialtrimmad Mormon Meteor. Anmärkningsvärt är, att Jaguar-vagnen var fullt standard och kördes med vanlig mackbensin.

**STYRKA OCH SKÖNHET I FLOTT...** Forts. fr. sid. 21.  
Cadillac, General Motors exklusivaste vagn, har något verkligt fyndigt och praktiskt, ett effektivt luftkonditioneringsystem, vilket inte endast har varmluftsprutor, defroster, för vindrutan utan även för sidrutorna i framdörarna samt för den stora rutan bak. Det är sådana detaljer som i och för sig inte är omskapande, men vilka för bilarna ett steg framåt i utvecklingen mot säkrare körning.

Även Hudson har på sitt tillverkningsprogram för 1951 en ny motor, Hornet, med en effekt av 145 hk vid 3.800 varv/min. I konstruktionen följer den nya motorn fabriken vanliga linje, en rak sexa med sidventiler. Vad man främst lägger märke till är det låga varvtalet 3.800, medan av de övriga Hudson-motorerna Pacemaker går upp till 4.000 och för den 8-cylindriga raka motorn till 4.200. Den genomsnittliga varvtalsiffran i USA är för övriga märken 3.600. Med sina 3.800 varv är Hudson dock fortfarande bland de mera högvarviga motorerna i bilindustrin på andra sidan Atlanten. Den nya motorns cylinderdiameter är 96,8 mm, slaglängd 114,0 mm och cylindervolymen 4,93 liter samt kompressionsförhållandet 7,2:1. Kompressionen är rätt hög medan förhållandet cylinder diameter/slaglängd har följt den traditionella principen.

Årets modell av Studebaker Commander förses med en ny V-8 motor som är fullt up to date, alltså med toppventiler och större cylinderdiameter (85,7 mm) och kortare slaglängd (82,6 mm). Cylindervolymen är 3,81 liter, kompressionsförhållandet är 7:1. Effekten är 120 hk vid 4.000 varv/min. Man noterar särskilt att den nya motorn är två cylindrar kortare än den raka sexan. Mått i vagnens ytermått innebär detta att totallängden nu är 5,01 m mot tidigare 5,26 m. Tack vare V-motorn har bilen lättat med inte mindre än 92,25 kg.

Av motornyheterna på årets modeller att döma, är den raka sidventilade motorn på avskrivning. Den har gett plats för en V-8 med toppventiler och större cylinderdiameter samt kortare slaglängd, vilket avsevärt bidrar till motorns livslängd. Vidare är de nya motortyperna lättare men kraftigare än tidigare, varför effektkurvan blir mer gynnsam. Och sist men inte minst V-motorn är kortare än de raka typerna. Detta ger kortare motorhuvar, bättre sikt och säkrare körning. **Eliel Ahnemark.**

**TROTJÄNARE I NY GESTALT.** Forts. fr. sid. 24.  
lande under längre resor. I bakvagnen finns ett rymligt bagagerum som man kommer åt genom en stor lucka utifrån.

Instrumenttavlan, av trä, är bl. a. försedd med fartmätare, klocka, kylartermometer och en originell bränslemätare med små ljuspunkter, som signalerar den ungefärliga bränslemängden.

När man kör omkring i stadstrafiken känns vagnen handig och pig; utblicken över frampartiet är god. Växelspaken är fortfarande det gamla välkända »paraplyskafatet», och någon synkronisering av växlarerna finns inte. Växelspaken gick trögt så länge oljan var kall. När motoraggregatet hunnit värmas upp kan man växla tyst under utövande av måttlig skicklighet i »dubbeltrampning».

Fjädringen är fortfarande avgjort hård och särskilt i baksätet känns större gropar i vägbanan ganska orörligt. DKW:s fjädring slår inte i botten i första taget, det kunde vi konstatera vid ett landsvägsprov över illa tjäl-skadad väg i 80 km-takt. Vagnen gör intryck av att ta sådana påkänningar med största lugn; vagnskorgen knirkar inte och stabiliteten på vägen är utmärkt. Den nya DKW tycks inte kränga alls, hur hårt man än tar en kurva.

Styrningen har mycket liten utväxling och på dålig väg förnimmer man större ojämnheter som lätta ryck i ratten — den känns därför mindre »död» än på de flesta frontdrivna vagnar och förtjänar ett gott betyg.

Accelerationen är inte anmärkningsvärd, naturenligen nog med den måttliga motoreffekten, och långa »sugande» uppförbackar sänker farten avsevärt. När motorn väl nått ned till det varvtalsområde där den drar bäst, segar den sig emellertid troget uppför på hävdvunnet tvåtaktsmanér. Från stående start behövdes en halv minut för att nå

Forts. på sid. 42.

**CASCO**  
Hobbylim



DEN POPULÄRA  
**MOSKVITSCH**



Vagnen är 4-dörr. Sedan med 4-cyl. 23 hkr. motor vid 3.400 varv, hydrauliska 4-hjulsbromsar m. m.

Pris kr. 5.950  
fritt Stockholm

**AB GRADUR,**

Storgatan 30 • Stockholm • Tel. 67 91 80



**Katalog nr 5**

Innehåller massor av olika modellplan, motorer, verktyg och material. Balsa och äkta Dunlop gummi-snodd ständigt i lager.

**TÖRE HAGLUND & Co**

Modellflygindustri

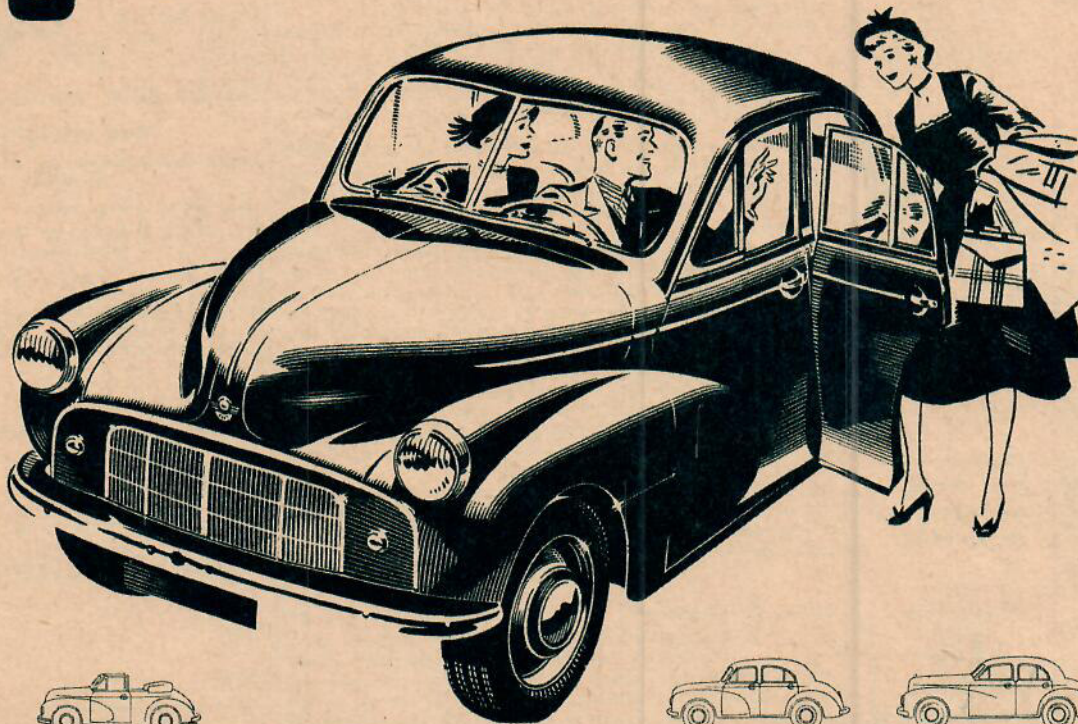
HOFORS • Telefon 820

Sänd mig katalog n:r 5. 40 öre bifogas i frimärken.

Namn .....  
Bostad .....  
Adress ..... TV 8-9



# 3 engelska vagnar med charm



Svepande linjer... smakfull inredning... rymlig komfort... fingerlätt styrning... behaglig fjädring... utomordentliga vägenskaper... bekväm körställning... förnämlig driftsekonomi — se där några av de egenskaper som gjort Morris-serien så omtyckt i vårt land. Men låt vagnarna själva övertyga Er. Begär en demonstration redan i dag — upplev själv tjusningen att köra en Morris.

## MORRIS

### MINOR

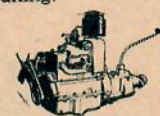
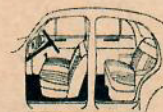
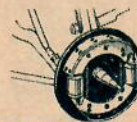
finns i tre olika modeller: 4-dörrars och 2-dörrars saloon samt 2-dörrars cabriolet. Det förnäma utförandet i förening med det låga priset gör den till den ledande bilen i sin storleksklass. 30 hk motor — synkroniserad växellåda med 4 framåtlägen — separat framhjulsfjädring med torsionsstavar — Lockheeds hydrauliska bromsar.

### OXFORD

är den idealiska familjevagnen, som ger storsvagnskomfort med småvagnsekonomi. 42 hk motor — separat framhjulsfjädring med torsionsstavar — rattväxel — Lockheeds hydrauliska bromsar.

### SIX

står i särklass med sina eleganta, stilrena linjer och utomordentliga köregenskaper. 72 hk motor — rattväxel — separat framhjulsfjädring med torsionsstavar — Lockheeds hydrauliska bromsar.



Generalagenter:

**FÖRENADE BIL**

MALMÖ · GÖTEBORG · STOCKHOLM · NORRKÖPING · JÖNKÖPING

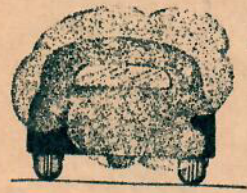
Återförsäljare över hela landet.

# Modellbyggaren



Lättarbetad, värtäckande lackfärg för målning av trä, papp, plåt, järn m. m.

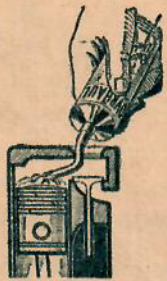
**28** kulörer  
**Torktid 45** minuter  
KLINT, BERNHARDT & Co AB



Den motorn behöver  
**PISTON SEAL**  
(Ovrhaul)

Dricker motorn olja och detta beror på slitna kolvar, då är en behandling med Ovrhaul påkallad. Ovrhaul återställer kompressionen och minskar oljeåtgången utan att skada ens den finaste precisionsmotor.

Miljoner bil- och mc-ägare och hela den engelska motorpressen vittnar om Piston Seal's effektivitet. Behandlingen tar ca 30 minuter och räcker för en medelstor vagn för körning 800-1000 mil.



Begär specialprospekt från

**AB BILTILLBEHÖR**  
Birger Jarlsgatan 106 • Stockholm  
Telefon 23 38 80 (växel)

**TROTJANARE I NY GESTALT** Forts. från sid. 40  
70 km/t verklig fart och accelerationen från 35 till 55 km/t på trean tog 13 sekunder.

Vagnens naturliga fartområde för marsch föreföll ligga mellan 60 och 85 km/t verklig fart — hastighetsmätaren på den vagn vi provade var inte särskilt sanningsenlig. Vill man köra under löper vagnen villigt upp mot de magiska hundra kilometerna per timme, vilket är dess uppgivna toppfart — motorn gör då 4.700 varv per minut och kolvastigheten är mätlig, under 12 m per sek.

Motorsurret vid landsvägsfarter förefaller mera dämpat än i de äldre vagnarna av samma fabrikat och över 30 km fart märks föga av motorvibrationerna. Några störande vägljud förekommer inte och luftvirvlar kring en öppnad ventilationsruta håller ingen högljudd visselkoncert.

Hydrauliska bromsar hör till nyheterna på denna DKW-modell, och det är bra bromsar som tar jämnt under alla förhållanden och har ordentligt bett om man trycker till på pedalen. Handbromsen är idealiskt placerad mellan framstolarna.

Det fast inbyggda värmesystemet med friskluftstillförel utnyttjar motorns kylarblock för uppvärmning av luften. Systemet är därför enkelt och rejält och bör fylla mätliga anspråk på uppvärmning under högvinterförhållanden. Insprutorna fungerar ypperligt. Utrustningen är relativt fullständig för en vagn i denna prisklass. Det finns inbyggda askkoppar för fram- och baksäte, slutet i handskfack, dörrfickor samt kombinerat ratt- och tändningslås.

Ratt, pedaler och spakar arbetar inte lika »fingertoppslätt» som på en del andra moderna små vagnar. Det fordras dock inte så hårda tag att damerna kan tänkas få svårigheter.

DKW:n är en enkel, robust vagn som verkar tilltalande solid och pålitlig. Den har kvar den särprägel som vunnit åt dess föregångare så många vänner och beundrare — och en del belackare. En vagn med karaktär!

**FRUSET DOLLARGRIN.** Forts. fr. sid. 27.

här vid River Rouge-fabriken — det blir ungefär en i veckan — och det gör vi med alla de amerikanska och utländska vagnar av andra fabrikat som den tekniska ledningen tar hem för studieändamål. Detta är för att se till att fabriken håller vagnarnas standard på den fastställda nivån och för att se vilken kvalitet konkurrenterna håller.

— Nästa huvuduppgift är att prova slitstyrkan hos våra egna vagnar — ett ganska enformigt göra, men nödvändigt! Den där lastvagnen till exempel, nickar mr Esper, den tillbringar dagar och veckor på tvåans växel med full last, plöjande fram i fotsdjup modd. Vi vill veta hur länge växellådan och bakaxeln håller under de förhållandena.

— Till sist samarbetar vi också med konstruktionskontoret för att verifiera att nykonstruktionerna håller måttet, att kylningen är tillräcklig, att styrningen går tillräckligt lätt, att bromsarna tål tvärstopp från 100 km fart med tre minuters mellanrum dag efter dag och annat i den stilen.

Vi kliver in i en V-8 och mr Esper kör ut på den doserade betongslan. Efter ett halvt varv runt banan pekar fartmätaren stadigt på 85 miles, det vill säga 135 km/t. Vi susar fram uppe på doserade kurvor, som påminner om de uppblöjda kanterna på en tallrik.

— Är det inte risk att en förare slöar till under ett långtidsprov? Med hjulen ett par decimeter från »tallrikskanten» i den här farten behövs det ju inte många tiodels sekunder av uppmärksamhet förrän det händer både ett och annat, eller hur?

— Jovisst, två timmar är längsta körpass med sådana här farter.

Efter den från all annan verksamhet isolerade hastighetsbanan provar vi på litet av varje. Kullerstensvägen är ett bra prov på fjädring och stötdämpning och tagen ideligen i hög fart ger den ett koncentrerat prov på slitstyrkan hos vagnens underrede. Provvacken, som är rätt kort men har 30 procents lutning — en hisnande sluttning för övrigt, som gör det svårt att gå upp för i lädersulade skor — utnyttjar vi till ett extra litet prov med V-8-ans hydrauliska växellåda.

Vattengraven nöjde vi oss med att titta på, likaså gyttejagren. Bilderna ger en uppfattning om hur de används! Provbanan för styrningen är ett stort asfaltsjok med underliga ormlinjer målade här och var. Det hela ser inte mycket ut, men är med under ett prov! Föraren låter vagnens nos följa linjernas bågar, ringarna skriker och vagnen kränger än åt höger, än åt vänster, alltmedan inmonterade specialinstrument mäter den kraft som föraren behöver använda på rattkransen, krängningen, accelerationerna osv. Nyktra protokoll överlämnas till konstruktionskontoret, förbättringar funderas ut och snart sicksackar vagnarna åter över asfalten i envis strävan att få fram bättre och bättre bilar.

Efter körturen tar vi en promenad genom provrummen. Bakom en stor glasruta, i ett kylrum står en bil och går. Ja, det gör den faktiskt, ty dess bakhjul vilar på rullar

Forts. på sid. 44.

**Modellplansmotorn**  
**THORING III**  
en ettrig dieselmotor!

Ni får den omgående, trimmad och färdig, exkl. propeller.  
**Sänkt pris, endast 39:—!**  
**Med svänghjul 46:—!**

Ingen annan motor ger så mycket för så lite!

Sänd in kup. redan i dag till  
**ANDERSSON & BRUN**  
Hälsingborg

Var god sänd omg. mot postförsk.:  
.... st Thoring III ..... Kr 39:—  
.... st Thoring III med  
svänghjul ..... » 46:—  
Portokostnader tillkommer.

Namn .....

Adr. ....

Facklitteratur Ny katalog  
**WESTLINGS BOKAVD. • ÖREBRO**  
Sänd mig Eder katalog över  
**Teknisk Litteratur**

Namn .....

Adress .....

**Flygplan säljes**  
1 st. Caudron Simoun i mycket gott skick. Stor sortering av reservdelar medföljer.  
1 st. V.E.F. J-12, lågvingat kabinplan, nyöversett. Vidare upplysningar.

**FERROMONTAN**  
**AKTIEBOLAG**  
Sveav. 77 • Stockholm • Tel. 30 82 52

**BYGG och FLYG...**  
Världsmästartvåans S-int. modell

»VIKING», spv. 160 cm  
Sveriges säkraste segelmodell i den internationella klassen som utmärker sig genom en enkel konstruktion förenad med utomordentliga flyg- och startegenskaper. Levereras i komplett byggsats med färdiga delar.  
Kostar endast 10:50

**KATALOG NR 5**  
erhålls mot 40 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, material, balsa m. m. till låga priser.

**NORRLANDS MODELFLYGINDUSTRIN**  
S. Sandberg - Vasagatan 4, Umeå

Sänd omg. mot postförskott + porto  
.... st Viking ..... 10:50  
.... st Balsalim ..... 0:95  
.... st Hobbyboken 1951, bättre än någonsin ..... 3:75  
.... st katalog.

Namn .....

Adress .....

# Borgward HANSA 1500 har gjort succé



**Hansa 1500 sportcabriolet**  
är en lækker vagn försedd med en 60 hk:s sportmotor — motorn som slog 12 världsrekord på en vecka.



## därför att...

**HANSA 1500** är den verkliga familjevagnen. Den är rymlig och bekväm och har stora bagageutrymmen.

**HANSA 1500** är snabb och ekonomisk. Den effektiva 52 hk toppventilmotorn ger hög marschfart och drar endast 0,85 l pr mil.

**HANSA 1500** passar utmärkt för svenska förhållanden. Lång hjulbas, separat fjädring på alla fyra hjulen och delad bakaxel ger överlägsna vägegenskaper.

**HANSA 1500** har eleganta, svepande linjer och är gediget inredd. Den är förnämligt utrustad, bl. a. med luftkonditionering, värme och defroster.

**HANSA 1500** är idealvagnen — den förenar på ett lyckligt sätt den stora vagnens köregenskaper och komfort med den mindre bilens goda driftsekonomi och låga pris.

**HANSA 1500** är en kvalitetsvagn in i minsta detalj och ger därför god valuta för pengarna — den är "en vagn med mervärde".

## Borgward HANSA 1500

Generalagent för Sverige: Wulf & Co. AB., Vänersborg

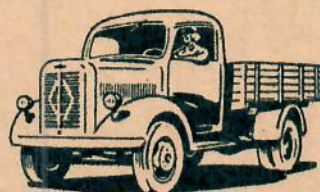
Återförsäljare över hela landet



**Hansa 1500 typ Gw.**  
— en representativ skåpvagn med en lastförmåga av 500 kg. Den har personbilens alla finesser och goda utrustning.



**Borgward 4500 D**  
— en förstklassig dieselvagn för stads- och fjärrtrafik, försedd med en 6-cyl., 85 hk motor, ekonomisk, tillförlitlig och driftsäker.



**Borgward B 1250**  
— den lätta, snabba och ekonomiska lastbilen har en lastförmåga av 1250 kg och levereras med tre hjulbaser (2.80, 3.20 och 3.60 m). 52 hk toppventilmotor och en bensinförbrukning av ca 1 ltr pr mil. Luftkonditionering med värme ingår i utrustningen. Idealisk för varudistribution.

# CLIFF Lim

## — håller vad det limmar

Cliff-lim limmar glas, porslin, keramik, trä, metaller, läder, papp, papper, fotografier m. m. 1.25 per tub.

Läs intyget från Chalmers provningsanstalt, som medföljer varje förpackning.

En kvalitetsprodukt från  
**AB BOFORS NOBELKRUT**

Elis Pihlkvist & Co AB.  
Stockholm.

# DUNLOP

original  
cykeldäck



# Rheco

Elektrisk  
rakapparat

rakar rhecordsnabbt

ger hittills ouppnådd  
skärning av skägget  
utan att lugga eller  
irritera.

Svensk tillv. **AB RHECO**

INSÄNDES TILL AB RHECO,  
BROMSTEN, STOCKHOLM

Sänd mot efterkrav .. st Rheco  
el. rakapparat med världspatenterad  
kniv. Omställbar för 110—  
220 volt växelström. Lev. i elegant  
etui.

Jag betalar 19:— vid lev. och  
10:— per mån. (tills 99:— erl.)  
jag betalar 90:—  
kontant. 1 års  
garanti.

Vid rek. av större antal till  
firmor och sammanslutningar  
lämnas specialpris. Begär offert.

**AB RHECO • Bromsten • Sthlm**

Namn .....

Bostad .....

Postadr. .... TV 8-9

### FRUSET DOLLARGRIN

Forts. från sid. 42  
som driver en elektrisk dynamometer. Den här vagnen »simulerar» att den körs uppför ett mycket brant berg på full gas i minus 10 grader Celsius. Farten är 35 km/t. Rummet är samtidigt en vindtunnel, ty en väldig propeller blåser luft runt i kretslopp med 35 km/t. På det sättet efterbildas fartvinden, och den kan drivas upp till 150 km/t. Just nu håller man på att prova kylsystemet under olika körförhållanden. Här kan vagnarna provas under förutsättningar som är nästan desamma som ute på vägarna. Skillnaden är bara den att här råder sommarheta eller vinterkyla efter önskan, och uppførsbacken kan fortsätta i veckor, om teknikerna behöver det.

— Vi spar in en massa tid här, säger ingenjören vid instrumenttavlan, och vi vet numera precis hur proven skiljer sig från verkligheten. Det tar vi hänsyn till och på det sättet blir landsvägsproven för det mesta bara en bekräftelse på vad vi funnit ut med vindtunnels hjälp. Och det är ovärderligt att bilen står stilla medan den går — det är så mycket lättare att göra exakta mätningar här än ute på vägarna!

I ett annat kylrum får vi se en bilmotor, kopplad till en generator. Den får kallna en timme, startas och körs i tio minuter, kallnar igen och fortsätter så dygn efter dygn i en konstant temperatur av 30 grader C under fryspunkten.

— Det här är flera prov på en gång, berättar ingenjören utanför kylrummets glasruta. Vi ser om den automatiska choken håller sina egenskaper konstanta, vi provar olika oljor, vi mäter cylindrlitningen per tusen kallstarter och en hel del annat.

Efter besöket i den konstgjorda väderlekens avdelning styrde vi kosan till mätteknikernas byggnad. Där finns all den specialutrustning att beskåda, som används för att komma underfund med bilarnas egenskaper under verklig körning. Mätanordningar för rattkrafter och pedaltryck, tidtagningsanordningar och elektriska hastighetsmätare fanns parkerade i prydliga rader. Vi hade mycket att diskutera med teknikerna, ty även TV sysslar ju med bilprovning, om än i mycket blygsammare omfattning än en stor bilfabrik.

Här fick vi också se en »slutning på fyra hjul», en vanlig jeep med en stor elektrisk broms monterad i bakvagnen och driven från krafttaget.

— Den här jeepen bogseras av exempelvis en lastbil, berättar en av ingenjörerna. Jeepens elektriska broms fungerar ungefär som den elektriska bromsen på en spårvagn, den alstrar ström som får passera stora luftkylda motstånd. Jeepens fyrhjuldrivning är inkopplad och den är lastad med blytackor så att dess hjul inte slirar. Den verkar på den bogserande lastbilen som om denna körde i uppførsbacke, vars lutning vi kan variera genom att ändra den elektriska bromsens magnetisering. På det sättet kan vi imitera oändligt långa sluttningar härinne på betongbanorna.

### SPANSK TUR PÅ GUDS FÖRSYN.

Forts. fr. sid. 28.

var det heller inga bilar som körde på den. Där gick gångtrafikanterna, medan bilarna klängde längs husväggarna, och på trottoarerna.

Var det en upplevelse att köra bil i södra Spanien i dagsljus så var det rena äventyret på natten. Eller vad sägs exempelvis om sydspanjorernas sätt att blända av? Samtliga bilar var försedda med tre strålkastare. När man mötte en bil släcktes först de två yttersta strålkastarna medan den mellersta brann med oförändrad styrka. Rätt vad det var släcktes också den. Men då och då blinkade man till med den tredje strålkastaren för att se var den mötande höll huv. Vi försökte det spanska tricket några gånger men övergav det rätt snart och återgick till den normala, mindre riskabla avbländningen. Det möttes med allra största ogillande och häftiga tutningar på signalhornet som i frenesi endast överglänstes av den signalkaskad som uppstod om det blev trafikstopp i någon stad.

### DÄCK, SLAGNUMMER PÅ...

Forts. fr. sid. 29.

underlåter att ställa ut? Det var säkert mer än en motorcykelentusiast som saknade BSA, Sunbeam och Triumph på Göteborgs-mässan.

Även om således de utländska nyheterna var sparsamt förekommande, så noterade man med desto större tillfredsställelse att arrangörerna gjort ett mycket gott arbete och lyckats få med sig inte mindre än 15 svenska mc-tillverkare. Till största delen rörde det sig ju om lättviktare i mellanklasserna 98—200 (i ett fall t.o.m. 250) cm<sup>3</sup> till vilka landets livaktiga cykelfabriker gör de rena cykeldelarna och sedan köper motorn utifrån. Större delen hade 120 cm<sup>3</sup> Husqvarna-motorer, men man lade även märke till 125 cm<sup>3</sup> BSA, Jap, Villiers, DKW och JB-motorer, 150-kubiks CZ, Maico och Sachs, 175-Ilo, samt 200 cm<sup>3</sup> Zündapp och Villiers i ramen på de svenska cyklarna. Tendensen är klar: med utländska motorer kan den svenska cykelindustrin snart tillgodose en stor del av det inhemska



## SAJO torr- batterier för lyktan o. radion



### JUNGNERBOLAGET

SVENSKA AKKUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGER

Stockholm

Göteborg Karlstad Malmö

Norrköping Skellefteå Sundsvall



### LÄTTBYGGD CAMPINGVAGN

2, 3 el. 4 bädd. 250 kg. Karosritning på A2 8:—, underrede A3 3:—, fjäderanordning A3 3:—, axel A4 2:—, utf. arb.-beskrivning 4:—, exp. pr postf. 8 internationella campingvagnstyper presenteras i arb.-beskr. m. illustr. o. data.

Ing. B. Hjelmquist • BOXHOLM

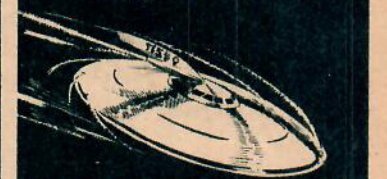
### Tekn. Fackskolan, Sundsvall

DAG- OCH AFTONSKOLA

Elektroteknik • Maskinteknik • Väg-, Vatten- och Byggnadsteknik  
Ingenjör- och Verkmästareutbildning från real- och folkskola. Inspektion: Sekreteraren vid Tekn. Högskolan. Låga terminsavgifter. Prospekt och upplysningar:

V. Esplanadg. 4. Tel. 580 08. Sundsvall

### Alla grabbar bygger »flygande tefat»



### Är DU rymdpilot?

Det »rymdskepp» som i fjol störtade i USA, har nu rekonstruerats i en lättbyggd flygande modell, som Du får med alla delar färdiga och avslöjande häfte för bara 3:90. Läs mera i TFA:s Örknklubbspalt!

Obs! I maj kommer Sigurd Isaacsons högintressanta **MODELLFLYGBOK**

Till **ING. SIGURD ISACSON**, Lidingsö

Sänd mot postförskott + porto:

.. FLYGANDE TEFAT, byggsats 3:90

.. STOR tub ÖRNCEMENT ... 0:90

.. MODELLFLYGBOK med katalog mot 40 öre i frimärken.

Namn: .....

Adress: ..... TV 8-9

mc-behovet. Man kan även räkna med större maskiner efter samma riktlinjer: 250 Panther i Svalan — och 350 Royal Enfield i NV-ram är en tydlig fingervisning härom. Bland småmaskinerna var annars den stora nyheten 175-kubiks Monark med Ilo-motor — en ovanligt behändig maskin som bör kunna bli en stor schlag. En maskin, som kommer att tilltala alla motorbitna grabbar är Apollo Competition med speedwayroder, upplagt avgasrör och HVA-motor. Snyggast bland småmotorerna var f.ö. tjeckiska CZ med inbyggd förgasare (på Monark) och 150-kubiks Sachs med linjeskönt vevhus (på NV). Bland mellanviktarna tar Tornax och DMF otvivelaktigt skönhetspriset. Originell i lackeringen var Rex Roadmaster i röd-brunt och smutsvitt. Inte fult men ovanligt.

Bland påhängsmotorerna fanns den lilla strömlinjeformade Cymota, som sitter på framhjulet. Slagvolymen är 45 cm<sup>3</sup> och priset överkomligt — 345 kr. Den redan för något år sedan presenterade Kuli-motorn på 0,5 hk var tillbaka och visades av AB All-Motor, Örebro.

En förändring till det sämre skulle man kunna säga om Ariels nya lackering. Kromet har så gott som helt försvunnit och den tidigare ovanligt tilltalande Ariel-finisen har bytts ut mot en trist rödbrun färg. Fult. Men fabriken kanske inte rår över omständigheterna och det kan ju tänkas att flera fabriker så småningom tvingas knappa in på kromet: Vi har redan sett flera exempel på det.

Bland scooterna fanns den svenska Getingen och de välkända italienska Lambretta och Vespa. Den stora nyheten på området är Guzzi Galetto, som visades i Malte Blohms monter. Den har större hjul än sina föregångare på scooterområdet och påminner alltså närmast om Velocette LE (som nu har 200-kubiksmotor). Att dessa två modeller representerar en framtidslinje inom tvåhjulsvärlden kan man redan nu fastslå.

Göteborgs-mässans största tekniska nyhet och stora slagnummer var ingen motorcykel utan ett däck. Från USA hade Firestone nämligen låtit flyga över det nya explosionsfria och punkteringssäkra däckets slang. Detta däck består i princip av två kamrar förbundna genom en s.k. backventil och åtskilda genom ett säkerhetsmembran. Under normalt tryck står backventilen öppen och lufttrycket är detsamma i båda kamrarna. Om en ringexplosion inträffar stängs backventilen på grund av högre tryck i den inre kammaren, och luften i däckets kan således inte rusa ut. Om en spik tränger in i däckets omsluts den omedelbart av ett slags självtätande gummi och hindrar luften från att tränga ut. Säkerhetsmembranet förs då åt sidan utan att skadas. När spiken sedermera dras ut sluter det självtätande gummit till hålet och reparation av däck blir alltså onödig. Enkelt som Columbi ägg, och om däckets håller vad det lovar bör det vara en av årtiondets största motornyheter.

Vi hoppas att Göteborgs-utställarna kommer igen även nästa år med en större och representativare utställning. Att de kan göra en regelmässig fullträff visade årets expo, där allting fanns utom några verkliga mc-nyheter, som kom det att vattnas i munnen på entusiasterna. När kommer Stockholm med en mc-utställning? Ingen behöver vara rädd för att arrangera en sådan, ty kassasuccéen är given på förhand!

#### TILL ER TJÄNST I VÄSTER.

Forts. fr. sid. 32.

därigenom får vi så stor omsättning att vi kan betala höga löner. Och på den vägen har vi blivit en av de största verkstäderna i distriktet.

Suttons verkstadsbyggnad är prydlig efter amerikanska begrepp, men mycket mindre påkostad än en motsvarande svensk verkstad. Men den tekniska utrustningen är i toppklass — det finns en mängd specialmaskiner, som ser imponerande och färggranna ut.

Kunden lutar inte alltid på vagnmottagarens omdöme, säger mr Tarallo. Men om vi kör upp vagnen på den här bryggan och visar honom hur mätinstrumenten fungerar så får han omedelbart klart för sig att han verkligen behöver låta justera framhjulinställningen eller tändningen eller vad det nu kan vara.

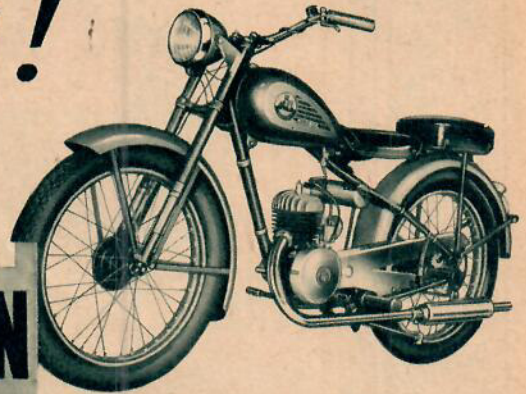
När jag säger tack och farväl på gångbanan utanför tillägger Joe Tarallo:

— Plats för bilarna är väldigt viktigt för att vi skall kunna få det att gå undan i verkstaden. Vagnrangerarna måste kunna konsten att placera bilarna på minsta möjliga utrymme och att hålla körgångarna fria. Skulle vagnarna stocka sig i verkstaden kunde vi inte få tillräcklig omsättning, kunderna skulle bli missnöjda med den långa väntetiden, och det hela skulle bli en dålig affär.

När jag vandrar i väg tyckte jag mig inte ha sett något som var direkt nytt för en svensk, men ändå var Suttons rätt olik ett motsvarande svenskt företag. Olika förhållanden på bilmarknaden och arbetsmarknaden tycks vara de viktigaste orsakerna. »Kavla upp skjortärmarna och gå på. ta friska, fräna grepp och strunta i småsaker och formaliteter. Sätter vi kunden främst i alla väder så förtjänar vi allihop stora pengar.» Ungefär så tycks man resonera inom bilbranschen i USA, och i de flesta andra branscher.

TEKNIKENS VÄRLD 8-9/51

# Stark - ekonomisk - snabb!



Kr. 1.385:—

Kärnans nya modell 51/2 i 125 cc-lassen är den mest idealiska Ni kan tänka Er för både nytto- och nöjesåkning. Högrvarvig 4,5 hkr. motor med vändspolning, bekväm körställning, perfekt fjädring med hydraulisk teleskopgaffel. 30 watt belysning. Ramar av specialstålrör med förstärkningar. Extra breda skärmar. Sadel av swingtyp. 4-lagrade Trelleborgs-däck 3,00" X 19".

Rekvirera vår nya broschyr gratis och portofritt!

A.-B. ERNST O. JÖNSSON

Cykelfabrik, Hälsingborg

Partinederlag i Stockholm: Bondegat. 2

Sänd gratis Eder nya cykelbroschyr.

Namn .....

Adress .....

Postadr. .... TV 8-9

## KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT



Dag- och aftonskola. Ingenjör-, verkställare- och förmansexamen. Maskinteknik m. verkstadstekn. Teleteknik m. radio- o. radartekn. Låga levnadskostnader, c:a 100 kr lägre pr mån. än i Stockholm och Göteborg. Höstterminen börjar 1 sept. Begär vår studiehandbok! Uppgiv facklinje, ålder, praktik m. m. Aberopa denna tidning!

Murmästaregatan 9 A • KÖPING • Telefon 113 16

INGVAR LILLIEROTH, Civilingenjör, Rektor

DEN 1 OKTOBER börjar nya kurser i Byggnadsteknik, Elektroteknik, Mekaniska och Handelsavdelning vid

**KARLSKOGA PRAKTISKA LÄROVERK**

Begär prospekt och säkra plats. Skolan för mogen och framåtsträvande ungdom!

Adress: KARLSKOGA



## TEKNISKA SKOLAN

KATRINEHOLM

Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare. Statsstipendier (115 kr pr mån.) för mindre bemedlade. Nya kurser börja 10 januari.

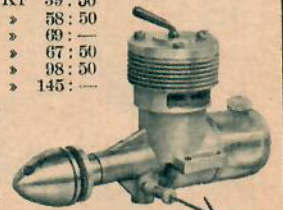
## De snabbaste DIESELMOTORERNA för FLYGPLAN, BÅT- o. BILMODELLER

MILLS I	0,75 cc	0,05 hkr	8—10.000 v/min	....	Kr 39:50
MILLS II	1,3 cc	0,11 »	8—11.000 »	....	» 58:50
MILLS III	2,4 cc	0,17 »	8—12.000 »	....	» 69:—
WILDCAT	5 cc	0,50 »	7—20.000 »	....	» 67:50
JAGUAR	2,5 cc	0,20 »	8—14.000 »	....	» 98:50
JAGUAR	2,5 cc	biln. kpl. mont. m. gummiinj.			» 145:—
ELFIN	1,49 cc	0,15 hkr	8—13.500 v/min		Kr 55:—
ELFIN	2,49 cc	0,24 hkr	12.000 v/min		Kr 67:—
»DC 350»	3,5 cc	0,27 hkr	14.000 v/min.		Kr. 67:50

Dessutom föra vi:

E. D. Comp. Spec. 2 cc 8.500 v/min .. Kr 60:—

E. D. Bee 1 cc 7.000 v/min ..... » 39:50



**F:a ESKADER** Gumshornsgatan 8 STOCKHOLM, Tel. 62 18 53

DC 350, 3,5 cc.

**FLYGSOLDAT**  
**113**  
**BOM**  
 AV 2418 BJARRE.



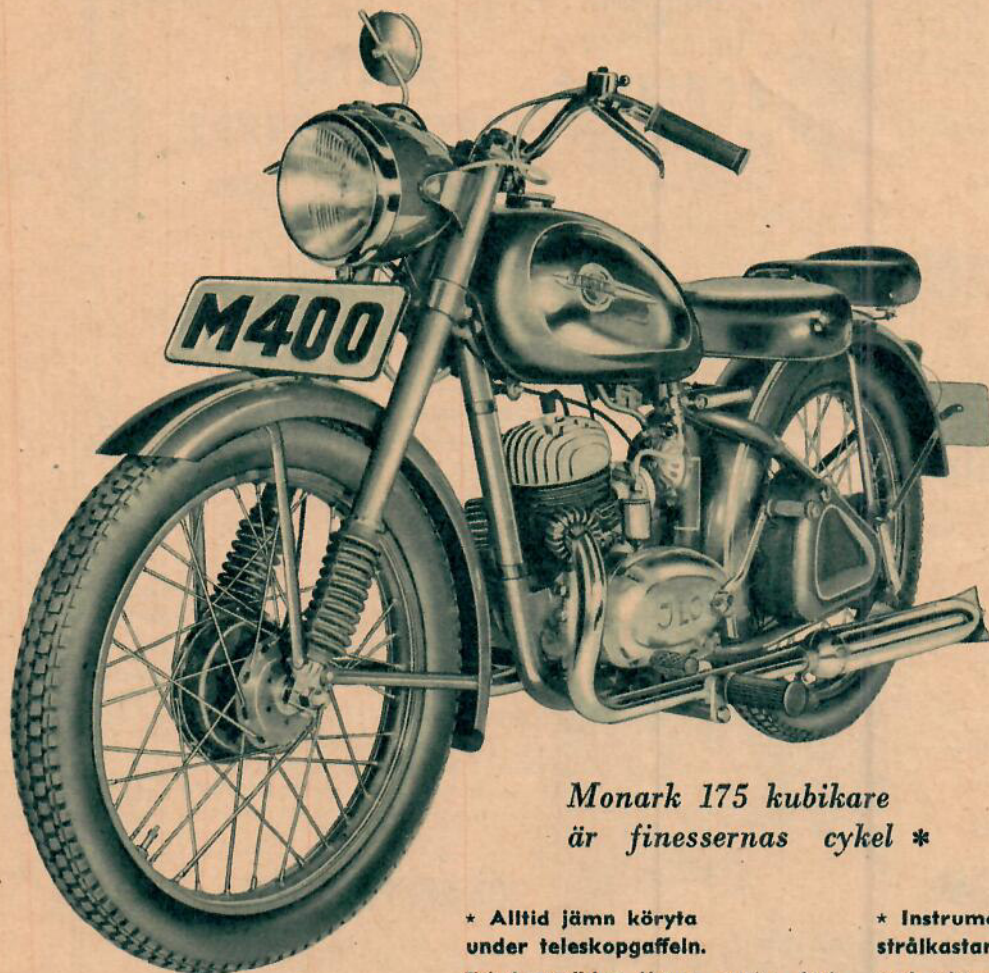
**LEO FALK**

LEO FALK OCH HANS FÖLIESLAGARE KOMMER TILL MEDVETANDE I ETT FÄNGELSELIKNADE RUM.....



# Monarks 175 kubikare — årets STORA mc-sensation!

Stor i dubbel bemärkelse ty 175-kubikaren har de stora motorcyklarnas tekniska finesser men mellanviktarnas pris och goda driftsekonomi.



*Monark 175 kubikare  
är finessernas cykel \**

*Ni som vill åka mycket,  
mycket bekvämt  
och mycket billigt —  
åk*

## Monark

### Övriga MC-modeller

M 300	— 150 cc CZ-motor
M 71	} — 125 cc BSA-motor
M 271	
M 272	
M 75	} — 128 cc JB-motor
M 275	
M 276	

\* Alltid jämn köryta under teleskopgaffeln.

Teleskopgaffelns långa, mjuka fjäderingsrörelser jämnar ut vägbanans alla ojämnheter. Dammskyddad av en gummimuff.

\* Det finns många mil i bensintanken

som är modellerad särskilt för denna modell och rymmer inte mindre än 12 liter.

\* Mil efter mil utan trötthet på swingsadeln.

Den breda bekväma swingsadeln tar bort vibrationerna från motorn, vilket i förening med den idealiska körställningen ger en vilsam flytande körning.

\* Instrumentbräda i strålkastaren

med inbyggd, belyst hastighetsmätare och vägmätare samt kontroll-lampor för tändning och tomgång. Kopplingsvredet tjänstgör som tändningsnyckel och tas bort som en vanlig bilnyckel. Förkromat skjutlås döljer tändningslåset.

\* Inget smatter men ett behagligt spinnande.

Den effektiva ljuddämparen kyler gaserna i en spiral, vilket minskar gasvolymen och ger större motoreffekt.

\* 175 cc motor av det världsberömda ILO-märket.

2-takts i hypermodern nykonstruktion. Toppeffekt vid 5000 varv/min. 8,2 hk.

**AB CYKELFABRIKEN MONARK, VARBERG**

# TV:S VARUMARKNAD

## EN ELEGANT KAMERA



för endast Kr 39:—, kompl. med beredskapsväska i buffelhud. Populärt bildformat 6x6 cm. Tecknar skarpt och ger 12 bilder på vanlig 6x9 cm film. Kamerans storlek är behändig, 7½ x 8x9½ cm. Rekvirera redan idag denna utm. kamera!

HANDELSFIRMAN K. SVENSSON  
Fotoavd. - VEDUM 6

Sänd omg. .... st MEFAG kamera  
å kr 39:—, samt .... st filmrullar  
å kr 1:80 pr postförskott.

Namn .....

Bostad .....

Postadr. ....



## Självljysande färg

Lyser i mörker. Lätt att måla med. Pris pr flaska Kr. 3:25.

DAHLSTRÖMS  
Postfack 20 - Stockholm 29

## Nya Motorcyklar

Royal Enfield, 500 twin och 350 Bullet. Jawa 2-cyl. 350. TWN 250, dubbelkolv med inkapslad kedja. Zündapp 200 cc.

Motorfirma M. Nilsson

Tel. 89 Hamnehög

God kundservice  
Förstklassig reparationsverkstad

Här är *Er* kamera!



En bättre kamera till så lågt pris får Ni leta efter!

MEFAG-kameran tar skarpa bilder på tid och ögonblick i formatet 6x6 cm (12 bilder på en 6x9-rulle). Helt av metall med överdrag av svart konstläder. Stativmutter. Storlek endast 7,5x8x9,5 cm.

**Kr. 27:50**

Skicka in  
kup. i dag!

BEREDSKAPSVÄSKA för MEFAG av buffelhud m. hand- o. axelrem. Kameran behöver icke tagas ur väskan vid fotografering. Kr 11:50.

Till Handelsfirman METRO  
Tidaholm  
Sänd mig .... st MEFAG å 27:50  
.... st väska å 11:50  
.... st film å 1:80

Namn .....

Adress .....

Postadr. .... TV



## Årets stora SCHLAGER

som blev en knallsuccé handtryckta slipsar i guldtryck. Sändes i presentkartong.

...tillverkade av fint rayonsatin. Finns med tre motiv: fjärilar, päfågel och spindelnät på grön, blå, ljusgrå, brun eller vinröd botten. Edra egna initialer påtryckes gratis om så önskas. Pris pr st endast kr 7:50 - 3 st portofritt. 8 dagars returrätt. Skriv i dag till

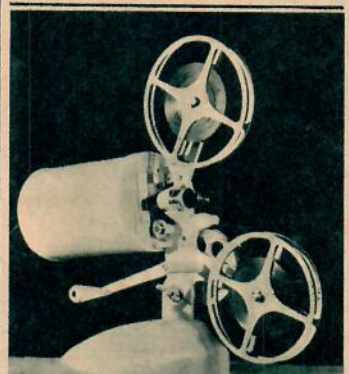
SJUHARADSBYGDENS  
FÖRSÄLJNINGSCENTRAL, Borås 2

## RAKBLAD bortslumpas!

Ett parti rakblad avsedda för export, slumpas till kr 2:80 pr 100 st. Dito 25-öres rostfria märkesblad endast 5:— pr 100 st. 500 st. fraktfritt.

Firma CESAR, Kumla 8 • Tel. 711 86

Rid-Finnstövlar högl. brunt läder, välsul. 58:—. Dam 45:—. Specialbest. lyxutf. 20%. Cowboyskjorta Texas 17:—. Texaskragshandskar 12:—. M. pf. Nordlandia, Jarhois. TV



## HEMMABIO

med BRANDSÄKER film.

En trevlig leksak för hela familjen.

Härmed rekvireras att sändas mot postförskott: .... st projektorer för 8 mm film å kr 39:50 samt de filmer för vilka rutan ifyllts m. kors.

- Hacke Hackspett: På cirkus ..... Kr 14:—
- Stålmusen: Möter Dr Jekyll & Mr Hyde ..... » 14:—
- Stålmusen: Morgondagens Mus ..... » 14:—
- Kossan Rosa och indianerna. Del I ..... » 9:—
- Katten Felix äventyr på havsbotten. Del I ..... » 9:—

Namn .....

Adress .....

Postadr. ....

LJUD OCH BILD AB,  
Untravägen 13 • HJORTHAGEN

## HOREX-COLUMBUS MOTORCYKLAR

Typ Regina 350 cc topp.  
För omgående leverans

COLUMBUS-MOTOR

Fridhemsgatan 38 • Stockholm  
Tel. 52 97 03

## MALMÖ SPRUTINDUSTRI

MOTOR- och CYKELLACKERING

Reellt utförande. Facila priser.

SANDBLÄSTRING

Industrigatan 14-18, Malmö. Tel.  
verkstad: 75030. Bostad: 35785.



## KATALOG

innehållande ca 5000 experimentartiklar, radiodelar, grammofoonlar, elektr. materiel, verktyg, leksaker, artistmateriel, fotoartiklar, ritningar och handböcker m.m. Katalogen sändes gratis mot insändande av ett 20-öres frimärke, som återbetalas vid första order

Clas Ohlson & Co, Insjön

HÖGKLASSIGT 2-SITSIGT FLYGPLAN obetydlig gångtid, flygklart, säljes billigt. Närmare upplysningar lämnas om svar sändes märkt »Dubbelkommando». S. Gumælius Annonsbyrå, Malmö.

## SÖKARLYKTOR 75:—

30 st Jungnerbolagets nya sökarlyktor till halva priset. För bil och båt. Takmontage. Kromade.

FIRMA TURBANO  
S:t Eriksgat. 68, Sthlm. Tel. 31 00 70

## Myntkatalog 1951

12.000 mynt med priser. Alla varianter av Skandinavians 18- och 1900-tals. Många rara. 96 sidor. 2 kr i frimärken. 3 kr p. f.

PEDERSEN, Skolgat. 24, Borås. TV

LÅN alla slag, vissa utan borgen. Begär uppl. Värdeförmedling Södra Sverige Hälsingborg

## VEVSTAKSLAGER

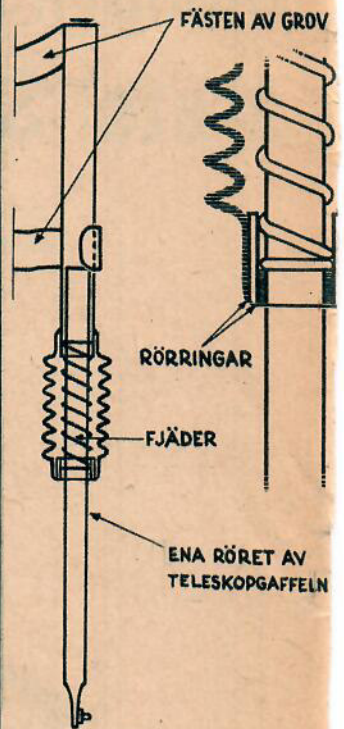
för alla motorcyklar, lättviktare samt MINOR och DKW-bilar.

Telefon 174 76  
Motorcykelcentralen • Örebro S



Armbandskamera tid, ögonblick, största precision Kr 19:90 ELPRODUKTER Box 101, Sollentuna

## VARDAGS



## SÄTT TELESKOPGAFFEL

På en vanlig trampcykel är det som bekant endast luftningarna och sadeln som absorberar de värsta stötarna. I många fall är det emellertid bra att ha framhjulsfjädring, t.ex. vid terrängkörning. Därför konstruerade jag en teleskopgaffel som gör att cykeln flyter fram även under svåra vägförhållanden. Så här går det till: Köp några rör, helst av flygstål och med en godstjocklek på ca 1 mm och en innerdiameter på ca 35 mm, samt några liknande rör med 34 mm innerdiameter. Se till att rören passar ihop



## REDA PÅ REDSKAPEN

Vårbruket i trädgården stundar. Det är bara att ta fram skottkärran och verktygen ur redskapsskjulet och sätta i gång arbetet. Det går enklare om man kan ha spadar, räfsor, grepar och allt vad det är, väl samlade under arbetets gång och det har man med detta lilla knep. På sidorna av skottkärran spikar man fast läderremmar precis som på teckningen ovan så får man de mest ypperliga hållare för de olika redskapen. Stig Bergström.

TEKNIKENS VÄRLD 3-9/51



ÄRNPLÅT

GUMMIHYLSA



NORDBERG 51

**PÅ TRAMPCYKELN!**

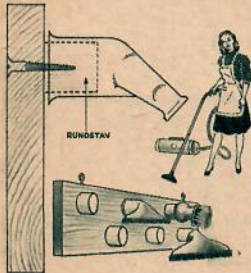
precis. Mät sedan avståndet mellan lykthållaren och framhjulaxeln och lägg till ca 50 mm så att hjulet kan fjädra fritt. Såga därefter till rören efter måtten och montera ihop dem med en kraftig fjäder mellan som i sina fästen omgärdas av rörringar och omsluts med ett gummiskydd. Därefter sågas framgaffeln på cykeln av intill gaffelbaljan och så monteras teleskopet fast genom svetsning dels vid gaffelbaljan och dels vid lykthållaren. Allt är klart för en första provtur.

Jan-Olov Olsson.

**MUNSTYCKSHALLARE**

En bra anordning för att hålla reda på dammsugarmunstyckena gör man enklast av en brädstump och en halv meter rundstav med ca 3 cm diameter. Av staven sågar man bitar med ungefär 3 cm längd. Stavbitarna skruvas fast på en hyvlad brädbit. I denna sätter man ett par skruvöglor så att hela anordningen kan fästas på väggen i städskrubben.

R. Forss.



**TV:S VARUMARKNAD**



*Vi ha allt*  
i förstklassiga musikinstrument och tillbehör. Goda bytest- och betalningsvillkor. Skriv i dag!

Sänd katalog över .....  
Namn .....  
Adress ..... TV  
**PHILIPSONS MUSIKVARUHUS,**  
Malmö

**BEGAGNADE INDIAN-DELAR**

Såsom hjul och tillhörande däck, samt nya motorer, magneter, generatorer, bensintankar, oljetankar m. m. Även andra motorcykeldelar varav märken: BSA, Ariel, Matchless, Norton finnes i lager.

**FIRMA FOLKE LJUNGGREN**  
Skogsgat. 1, Hålsingborg. Tel. 255 42

174 intyg bekräfta att  
**GROOS EKSEMSALVA**  
lindrar, lenar, läker. Verksamt även mot klåda och mjölkskorv. Pris 5: 10 + porto.  
Intyg och brev finnes i original till påseende hos  
**FIRMA A. HANSSON**  
Stockviksverken - Telefon 693 31



(s. k. rock- eller mössmärken) finnes till följande mc-fabrikat: JAP, AJS, Ariel, BSA, BMW, Douglas, Harley-Davidson, HVA, DKW, FN, Indian, Norton, NSU, Royal-Enfield, Jawa, Terrot, Rex, Matchless, Zündapp, Sarolea, TWN, Velocette, Monark, NV, SRM, Gillet, Rudge, Suecia, Triumph, Kärrnan, Svalan, Apollo, Sparta, Puch, Calthorpe, OK, Ambassador, Panther, Typhoon. Pris kr 2: 50 per st + porto. Sändes mot postförskott.  
**CHR. LARSEN, Box 62, LJUNGBY**



**Dragspel av världsklass**

**NYA & BEG.**  
knapp- o. piano- spel i stort urval, för såväl nybörjare som virtuoso. Begär förteckn.  
**DRAGSPELSFÖRMEDLINGEN**  
Asögatan 130 T - Stockholm S4

**SKALL NI KÖPA NY MC?**  
Då bör Ni besöka oss. Vi representerar olika MC-fabrikat med motorer av märkena: JB, HVA, BSA, DKW, RE, SACHS, JLO, CZ, Zündapp i storlek från 98—350 cc.  
Alla slag av MC-reparationer och renoveringar utföres å egen verkstad under garanti. — Reservdelar, utrustning och tillbehör.  
**SÖDRA CYKEL- & MOTORVERKSTADEN**  
Parkgatan 19 • Malmö • Tel. 183 49



**Radiointresserade**

Vi utförsälja en mängd nytt och begagnat radiomaterial så länge lagret räcker i slumpsatser från 5—50:—.  
Allt material garanteras användbart och värt 5—10 gånger mer. Även speciella order av aktuellt material som t. ex. högtalare, rör, chassi, antenner, kabel och allt som har med radio att göra till otroligt låga priser. Även byggsatser och kopplingschemor finnes till såväl sändare som mottagare. Utnyttja vår realisation och beställ i dag.

**AMATÖR-RADIO, Box 47, Sluvsta**

*Nyhet från alperna*

**VÄDERLEKSHUS MED KLOCKA OCH TERMOMETER**

En synnerligen trevlig och verkligt praktisk sak, med absolut tillförlitliga instrument av bästa fabrikat.

Levereras omgående och **FRAKTFRITT** från:

**FIRMA TUNEX**  
Svaribäcksgatan 2, UPPSALA

Var god sänd omg. fraktfritt ..... st väderlekshus med klocka och term.

Namn .....  
Adress .....  
Postadr. .... TV 8-9

Tre i ett för **ENDAST 19:75 FRAKTFRITT**

**OTROLIGT**

men sant. Om Ni skyndar på och insänder nedanstående kupong kan Ni erhålla vidstående äkta schweizer-herrarmbandsur för endast kr 52:—.  
Prima rubinverk i elegant boett med s. k. hornösfäste och manglad armlänk av svenskt rostfritt ädelstål, nattlysande siffror och visare, tvåfärgad urtavla, splitterfritt glas. Centrumsekundvisare. Ett års garanti och 8 dagars returrätt. Egen urmakeriverkstad.



Från **IMPORTMAGASINET** • Malmö 12, revk.: 1 st herrur nr 900 till kr 52:— att betalas med kr 5:— per månad, eller kontant minus 10%. Äganderättsförbehåll. Texta tydligt!

Namn .....  
Bostad .....  
Postadress ..... TV8-9

Per mån. kr 5:—  
10 % rabatt vid kontant betalning.  
**SKRIV I DAG!**



## Flygfrågor

Fråga: Var kan man få köpa en ritning av J 28 Vampire i skala 1:15 eller 1:10?  
»Swing-line».

Svar: Det är föga troligt att någon modellfirma saluför så stora ritningar av planet. Eftersom Ni bor i Stockholm kan förfrågan lämpligen göras hos Sven Wentzel, Apelbergsgatan 48.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda har Saab:s J 29? 2) Är J 26 utrustad med katapultstol? 3) Hur stark är beväpningen på Saab J 21A?

Rolf T-son, Borås.

Svar: 1) Några utförliga data och prestandauppgifter har inte offentliggjorts för J 29, men följande siffror är dock tillgängliga: spännvidd 11,0 m, längd 10,13 m, höjd 3,75 m, vingyta 24 m<sup>2</sup> samt beräknad toppfart 1050 km/t. Motorn är som bekant en i Sverige riktigt byggd DH Ghost med 2,27 ton statisk dragkraft. 2) Nej. 3) En 20 mm och fyra 13,2 mm automatkanoner.

Fråga: 1) I vilka av flygvapnets typer av flygplan används rätstyrning? 2) Vilka av flygvapnets plan är försedda med dubbelkommando? 3) Vilka typer av fallskärmar använder flygvapnet? 4) Hur hög är J 29:s marschfart? 5) Vilket av svenska flygvapnets krigsflygplan har den största topphöjden?  
»S 31 Spitfire».

Svar: 1) Bland krigsflygplan endast i B 18, T 18 och S 18. Även transportflygplanen har givetvis dylika styrorgan. 2) Bl. a. i skolflygplanen Sk 25 (Bestmann) och Sk 16 (Harvard). Några krigsflygplan med dubbelkommando använder inte flygvapnet f. n. 3) Irvin (huvudsakligen), men även Pioneer och

Switlik. 4) Uppgiften är hemlig. 5) Av de flygplan vars topphöjder offentliggjorts, har J 28 Vampire det högsta värdet, nämligen 13.750 meter.

Fråga: 1) Hur många plan består en amerikansk a) dagjakt-, b) nattjakt-, c) attack-, d) bomb-, e) spaningsflottillj i allmänhet av? 2) Vilka flottiljer kommer att tilldelas de 80 Vampire-plan som enligt dagspressen skulle stå klara för leverans till Sverige? 3) Vilken är längden på startbanorna vid flottiljerna F 1—F 21? 4) Hur stor är flygvapnets flygande personal?  
»J 28 B».

Svar: 1) a) 75—80, b) 36, c) 32—36, d) 30—45 och e) 36. Dessa siffror härstammar från tiden före Koreakrigets utbrott, men har troligen inte nämnvärt ändrats. 2) De flottiljer som har och skall tilldelas J 28 är enligt senaste uppgifter, F 8, F 9, F 10, F 13 och F 18. 3) Givetvis hemligt. 4) Även dessa uppgifter hör till de väl bevarade hemligheterna.

Fråga: 1) Skall F 1 få nya nattjaktplan och i så fall av vilken typ? 2) Kommer F 8 att tilldelas flera flygplan av typ J 28 B? 3) Vilken hastighet kan detta flygplan uppnå vid dykning? 4) Får studenter som exercerar vid flygvapnet flyga?  
»Tunnan».

Svar: 1) Enligt obekräftade uppgifter planeras anskaffning av det nya engelska nattjaktplanet D. H. Venom NF Mk 2. 2) F 8 har J 28 B sam standardflygplan och skall således ha hela flottiljen utrustad med dylika plan. Antalet är hemligt. 3) Ej offentliggjort. Enligt engelska uppgifter är horisontalhastigheten ca 885 km/t, vilken fart troligen inte får överskridas i dykning. 4) Någon flygutbildning äger inte rum.

# KZ-VIII

## Danskt övningsflygplan

Tillverkare: Skandinavisk Aero Industri A/S, Kastrup, Köpenhamn, Danmark.

KZ-VIII är ett avancerat övningsplan helt byggt för konstflygningsändamål och på order från Sylvest-Jensens flygcirkus. Det är beräknat för en hållfasthetsmarginal på 12 G.

### BESKRIVNING:

Vingar: Fribärande, plywoodklädd träkonstruktion. En huvudbalk, två hjälpbalkar. Två aluminiumbränsletankar i vingarna med sammanlagd rymd 80 liter. Dessutom kan två gummitankar (80 l sammanlagt) installeras.

Stjärtplan: Träkonstruktion. Fena och stabilisator plywoodklädda, höjdroder och sidroder dukklädda.

Kropp: Skalbärande i träkonstruktion. Framre delen i ett stycke med vingarna. Bakre delen löstagbar med fem infästningsbeslag.

Landställ: Sporrhjulstyp, ej infällbart. Sporrhjulet vridbart 360 grader, låsbart.

Motor: En 145 hk De Havilland Gipsy Major 10, 4-cyl., inverterad luftkyld radmotor med Walter ryggförgasare. Tvåbladig, ej ställbar propeller.

Dimensioner: Spännvidd 7,20 m, längd 5,70 m, höjd 1,80 m, vingyta 8,64 m<sup>2</sup>.

Vikter: Tomvikt 407 kg, normal flygvikt 575 kg, max. flygvikt 650 kg, vingbelastning 66,5 kg/m<sup>2</sup>, motorbelastning 4 kg/hk.

Prestanda: Max. hastighet 290 km/t, marschhastighet 260 km/t, landningshastighet 75—80 km/t, stighastighet (initial) 480 m/min (8 m/sek), flygsträcka (80 lit.) 585 km, flygsträcka (160 lit.) 1.170 km.

## Radiofrågor

Fråga: 1) Vilken är skillnaden mellan megacykler och kilocykler? 2) Hur »översätter» man megacykler och kilocykler till meter och vice versa? 3) Hur hör en korrekt DX-rapport formuleras?

Styrbjörn Lindberg, Hangö, Finland.

Svar: 1) Megacykler = 1.000.000 svängningar/sek. Kilocykler = 1.000 svängningar/sek. 2) L = 300, där L är våglängden i meter och f frekvensen i megacykler/sek. L = 300.000, där L är våglängden i meter och f frekvensen i kilocykler/sek. Omvänt f = 300 respektive = 300.000. 3) En DX-rapport, alltså en radiolyssnarens rapport om avlyssnade stationer, bör innehålla datum, klockslag, ifrågavarande stations signal, frekvens, meddelandets styrka och läslighet, utdrag ur meddelandet samt ev. lyssnarstationens signal.

Fråga: Finns det ritningar till radiostyrda 1) flygplan, 2) modellracerbilar.  
»Intresserad» m. fl.

Svar: I den amerikanska tidskriften »Model airplane news» som finns hos välförsedda tidningsförsäljare förekommer ibland utförliga beskrivningar av radiostyrda modellflygplan. TV kommer sannolikt att under vårens lopp lämna en utförlig konstruktionsbeskrivning på en radiostyrd modellbåt, som vi för närvarande håller på och utexperimenterar.

Fråga: Jag undrar om Spånga radiostation utsänder flera program på olika språk samtidigt enär jag genom att ställa in den variabla kondensator jag har på min kristallmottagare kan höra flera program.  
Peter Wolff.

Svar: Nej, det är utländska stationer Ni hör. Mottagning av utländska stationer är möjligt även med en kristall-

mottagare om man har bra antenn och bl. a. de lokala mottagningsförhållandena är gynnsamma. Dessutom är kristallmottagaren så oselektiv att ett flertal olika stationer kan höras samtidigt.

Fråga: Finns prisuppgifter över materiaelförteckningen till »Lokalradlo med miniatyrrör» i nr 3/51, och var kan man köpa delarna? Vilka data har transformatorerna och drosseln?  
Lars-Olof Alenius.

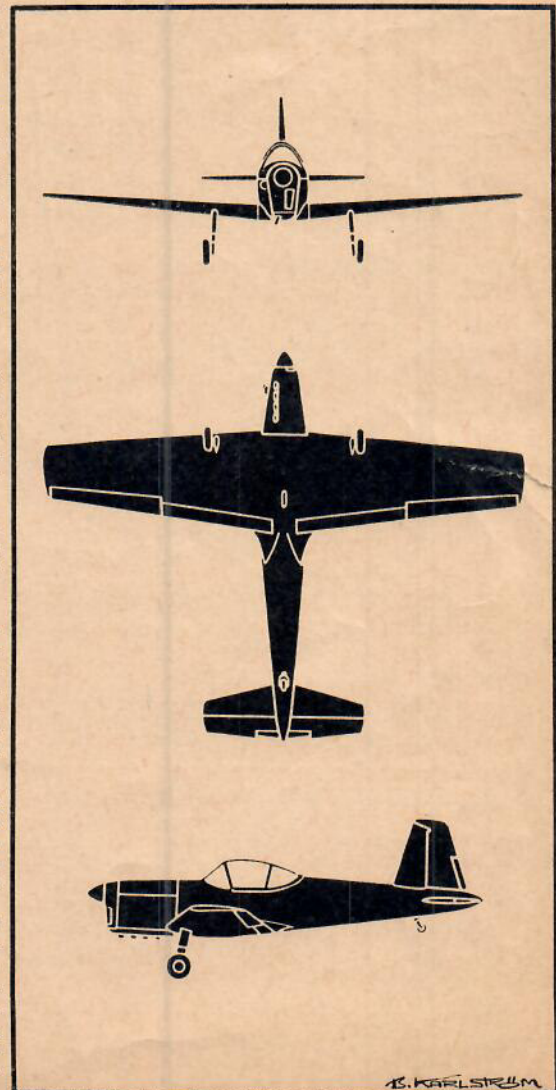
Svar: Prisuppgift liksom försäljning av materiel hos Bejtings Radio & Mek. Verkstad, Markvardsgatan 13, Stockholm. Data för nättransformatorn: Primären: 10 H, 60 mA, och som utgångstransformator används en av standardtyp avsedd för slutröret EL41.

Fråga: 1) Kan man i den i 12/49 beskrivna flickradion använda diodlikrikretaren 1N48? 2) Kan man använda 0,2 mm silkesomspunnen koppartråd?  
Karl-Olov Berglund.

Svar: 1) Ja, 1N48 eller vilken annan kristalldetektor som helst. 2) Ja, tråddiametern spelar ingen större roll annat än för att få ned spolens dimensioner. T. ex. 0,1 mm tråd går även bra. Inte heller spelar valet av isolation — bomull, silke eller lack — någon större roll i detta fall.

Fråga: Kommer TV inom en snar framtid med en utförlig beskrivning på en lättbyggd superregenerativ detektormottagare för ukv, helst med aperiodiskt hf-steg, som kan anslutas till rundradiomottag. grammofonuttag?  
Bengt Davidsson

Svar: Knappast en sådan form av ultrakortvägsmottagare, då den är ganska kinkig att trimma. Däremot kommer vi möjligen att beskriva en ukv-tillsats, en »converter», för att koppla före en radiomottagare för att möjliggöra ukv-mottagning genom frekvenstransponering.



B. KARLSTRÖM



# NYHET!

## Arbetsmetoder och finesser vid reparation av bilmotorer

Genom samarbete med de bästa specialister, genom kontakten med de amerikanska samt engelska, tyska och övriga större europeiska automobilfabriker, som meddelar sina sista tekniska nyheter, har det lyckats civilingenjör B. Sandelius och ingenjör B. Lagerberg att utarbeta en allsidig och grundlig fackbok, som presenteras i en praktisk, överskådlig form och är så populärt skriven, att även de, som saknar speciell teoretisk underbyggnad, kan förvärva ingående kunskaper inom detta område.

Bokens text stödes av ett instruktivt bildmaterial, och ett utförligt sakregister sätter Eder i stånd att snabbt slå upp en detalj och där finna det, som just Ni för tillfället har användning för.

### Utdrag ur innehållet:

#### UNDERHÅLLS- OCH REPARATIONSARBETEN

Provkörning och undersökning. Kompressionsprov. Vakuummeterprov.

#### FÖRBEREDANDE ARBETEN

Motorns urluftning, rengöring, isärtagning, märkning, tvättning.

#### SOTNING OCH VENTILSLIPNING

Urmontering av ventiler med tillhörande detaljer. Sotning. Gas-sotning. Sotning av tvåtaktsmotorer. Ventilslipning. Maskinslipning av ventiler. Bearbetning av ventilsåten. Inpressning av nya ventilsåten. Inslipning av ventiler. Ventiljustering.

#### CYLINDRAR OCH CYLINDERARBETEN

Förslitning av cylinderlopp och orsakerna därtill. Cylindermätning. Sliputrustning. Slipningens utförande. Cylinderavgradare. Cylinderborrning. Borrningsutrustning. Cylinderfoder. Utbyte av cylinderfoder.

#### VEVMEKANISMEN

Kolvar. Huvudtyper. Inpassning av kolvar. Kolvringar. Kompressionsringar. Oljeringar. Inpassning av kolvringar. Avtagning och påsättning av kolvringar. Kolvtappar. Kolvtappars upplagring och läsnig. Kolvtappars inpassning. Brotschning. Vevstakar. Olika lagermetaller. Inskavning och ansättning av vevstaklager. Vevaxlar. Svängningsdämpare. Uppmätning och riktning. Omsvarvning och omslipning. Transmissionsdrevet. Svänghjul och kuggkrans. Kopplingsaxelns stödlager. Vevaxelns oljekanal. Ramlagren. Uppmätning av spelrum. Ansättning av ramlager. Omgjutning och bearbetning av lager. Borrning. Trycklagerfräsning. Dimensionerade lager för utbyte. Vevaxelns oljetätning.

#### VENTILMEKANISMEN

Kamaxeln. Kamaxelns lagring. Ventillyftare. Ventilstången. Vippmekanismen. Ventilfjädrar. Ventiler. Inspektion och reparation av ventilsystemet.

#### CYLINDERBLOCK OCH CYLINDERLOCK

Olika typer. Reparationsarbeten på cylinderblock och cylinderlock. Motorupphängning och motorfästen.

#### INLOPPS- OCH AVGASRÖR

Förvärmning. Inloppsrör. Avgasrör. Förvärmningskammare. Förvärmningsspjäll. Termostatreglerade förvärmningsspjäll. Ljuddämpare och avgasrör. Avgasrörets upphängning.

(Beställningssedeln kan insändas i öppet kuvert för 10 öre.)

#### TEKNOGRAFISKA - MALMÖ

Undertecknad beställer härmed handboken FÖRGASAR-MOTORER FÖR BILAR. Handboken önskas mot

- Kr 46:— pr kontant vid leveransen.
  - Kr 23:— vid mottagandet och Kr 23:— pr 30 dagar.
  - Kr 10:— vid leveransen o. Kr 5:— pr mån. under 8 mån.
- Egendomsrätten förbehålles tills hela summan är betald.  
Sätt X vid det önskade.

Namn ..... Titel .....

Adress .....  
(Skriv tydligt med blyerts.)

#### BRÄNSLESYSTEMET

Principschema. Bränsletanken. Bränslemätare, pneumatiska och elektriska. Bränslepumpen. Allmänna principer, mekaniska. Elektriska bränslepumpar. Reparationer och justeringar på bränslepumpar. Olika fel på bränslepumpar, som i allmänhet kunna avhjälpas utan att pumpen behöver avmonteras. Fel som i allmänhet fordra pumpens avmontering och isärtagning. Den kombinerade bränsle- och vakuumpumpen. Övriga fel, som ha samband med pumpen. Provnig av vakuumpump. Systemet med vakuumentank. Bränslefilter. Förgasaren, allmänna principer. Olika typer för förgasare. Reparations- och justeringsanvisningar. Carter enkla fallförgasare på Chevrolet. Carter stiftförgasare. Carter fallförgasare Ball & Ball. Carter fallförgasare på Opel. Zenith förgasaren, allmänna principer. Zenith stiftförgasare på Volvo. Zenith fallförgasare typ 28BVII. Stromberg, allmänna principer. Dubbla förgasare. Marvel fallförgasare. Solexförgasaren, allmänna principer. Solexförgasare, typ BFLH (för DKW). Solex fallförgasare typ 32ALC. Justeringar och reparationer på flottörer. Luftrenare, allmänna principer. Olika typer av luftrenare. Luftrenarens rengöring och underhåll. Regulatorer, allmänna principer. Olika typer. Centrifugalregulatorn. Pneumatiska regulatorn. Justeringar och skötsel. Automatiska startspjäll och andra överrinningsanordningar, allmänna principer. Olika typer. Delco-Remy. Automatisk överrinningsanordning med bromskolv. Automatisk överrinningsanordning med accelerationskolv. Carters automatiska överrinningsanordning. Strombergs automatiska överrinningsanordning. Automatisk tomgångsreglering.

#### SMÖRJSYSTEMET

Olika smörjsystem. Blandningssmörjning. Stänksmörjning. Tryckoljesmörjning. Oljepumpar. Olika typer. Kugghjulspumpar. Excenterpumpar. Kolvpumpar. Oljesilar. Oljetrycksreglering. Tryckutjämnare. Oljetrycksmätare. Inspektion och rengöring av oljesystemet i samband med fel på oljetrycksmätaren. Oljefilter, allmänna principer. Direktfilter. Shuntade filter. Oljetemperaturregulatorer.

#### KYLSYSTEMET

Allmänna principer. Vätskekylling. Luftkylling. Kylarsystemet. Kylsystem med övertryck. Vattenpumpen, olika typer. Inspektion och reparation av vattenpumpen. Termostater, allmänna principer. Vattenreglerande termostater. Luftreglerande termostater. Provnig av termostater. Kylarjalusier. Fläkten. Kylvätsketermometrar. Olika typer. Vätsketermometrar. Elektriska termometrar. Gastryckstermometrar.

#### ELEKTRISKA SYSTEMET

Startmotor, olika system. Bendix startanordning. Elektromagnetisk inkoppling. Inspektion och reparationer på startmotor. Generatorn, allmänna principer. Laddningsregulatorer. Startreglerande reläer. Spänningsreglerande reläer. Strömreglerande reläer. Kombinerade reläer. Tändningssystemet. Induktionsspoler. Kondensatorn. Strömfordelaren. Vakuumreglerad tändning. Tändningsslås. Tändstift. Magnettändning, allmänna principer. Olika typer. Lucas magnetapparat. Bosch magnetapparat. Scintilla magnetapparat.

#### MONTERING OCH JUSTERING

#### FELSÖKNINGSMETODER OCH HJÄLPMEDEL VERKTYG OCH MASKINER FÖR MOTOR- REPARATIONER

#### TABELLER OCH SPECIFIKATIONER

Handboken är inbunden i prima konstläder och innehåller c:a 600 sidor med 450 instruktiva bilder och 100 sidor tabeller.

Leverans om c:a 4 månader.

Beställ verkst nu!

Direkt eller genom Eder bokhandel.

Upplagan är begränsad på grund av pappersbrist.