

Teknikens TV värld



HÄR ÄR MODELL 1957

Det nya årets nyheter presenteras

MED *Flyg* • NR **26** 1956 • 27/12 • PRIS 75 ÖRE • I NORGE 1:50, I DANMARK 1:50

jan

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter 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 innan frågorna blir behandlade.



Fråga oss om bilar

Fråga: 1) Kan man till Sverige från utlandet införa en bil tullfritt, om man: a. har valuta tillgodo i det land man köper bilen, så att ingen valuta utförs från Sverige? b. varit bosatt i utlandet och där förvärvat pengarna som man köpt bilen för? 2) Om man måste betala tull, hur många procent av bilens värde skall då erläggas i tullavgift.

Dollarn

Svar: 1) a. och b. För att kunna införa en bil tullfritt till Sverige fordras det, att man stadigvarande varit bosatt i ett annat land, och där under minst ett år stått som ägare för bilen och att densamma enligt bestämmelserna är gammal och brukad, dvs. den bör vara körd åtminstone ca 1.000 mil. Om bilen sedan vid flyttning till Sverige medföres som flyttgodis, skall tullbeloppet deponeras vid inresan. Efter minst sex och högst åtta månader kan ägaren återfå det deponerade beloppet, om han bevisar att han fortfarande äger fordonet. 2) Om bilen är ny måste man för att få införa bilen till Sverige inneha importlicens. Om sådan licens kan ansökan ställas till Statens Handels- och Industrikommission, Linnégatan 87, Stockholm Ö. Oftast fordras dessutom exportlicens från utförsellandet. Om fordonet är begagnat erfordras dock ingen importlicens. Bilägaren måste emellertid lämna ett intyg på tro och heder att bilen införes uteslutande för eget bruk. Tull skall dock erläggas i vanlig ordning vare sig bilen är ny eller begagnad. Tullen utgör 15 procent för personbilar (även begagnade). Tullen beräknas på det s. k. cif-värdet, dvs. bilens värde vid gränsen varvid frakt och fraktsäkring skall inberäknas i detta värde.

Fråga: 1) Är Austin Healey försedd med skivbromsar? 2) Vilket fjädersystem har den? Sportbilsfantast

Svar: 1) Både ja och nej. Austin Healey finns i tre utföranden med beteckningarna: 100, 100 M och 100 S. Därav har 100 S skivbromsar medan 100 och 100 M har vanliga trumbromsar. 2) Framhjulsupphängningen är av vanlig parallelogramtyp med spiralfjädrar, bakaxeln är hel med långsgående halvelliptiska bladfjädrar. Alla hjul har dubbelverkande hydrauliska stötdämpare. Krängningshämmare finns både fram och bak.

Fråga: 1) Kan man i Ford Taunus 12 M installera en 15 M motor utan att byta växellåda? 2) Behövs nya motorfästet eller någon annan förstärkning på chassiet göras i så fall? 3) Hur mycket skulle en sådan ändring kosta när bilen är fullt körklar? 12 M-ägare

Svar: 1, 2 och 3. För att byta till 15 M-motor måste man även byta växellåda, ändra förstärkningarna för motorupphängningen samt montera nya motorfästet. Någon prisuppgift på en sådan ändring har vi ej kunnat skaffa. Det ställer sig dock med största säkerhet billigast att helt byta ut bilen mot en 15 M, då ju Ford Taunus anses ha ett relativt gott andrahandsvärde.

Fråga: Betr. Fiat 600: 1) Kan TV rekommendera rödspritsförvärmare för undvikande av kallstart? Vem säljer i så fall sådana? 2) Finns det någon annan möjlighet att motverka kallstarter, en elektrisk förvärmare går tyvärr ej att ansluta. 3) Bilens termostat skall vid låg temperatur strypa lufttillförseln — är därmed kylargardin onödigt? Omöjligt att sätta in? 4) Väger man i det tomma utrymmet till vänster om motorn placera antingen en rödspritsförvärmare eller annan anordning mot kallstarter, eller en metallbox för att ha bagage i? Vinterförare

Svar: En rödspritsmotorvärmare är ett mycket gott skydd mot kallstarter. Speciellt på Fiat 600 går det ju lätt att isolera motorrummet så att värmeförlusterna blir små, varav följer att bränsleåtgången hos motorvärmaren kommer att bli relativt liten. AB Enterprise, Riddarg. 12, Sthlm, säljer motorvärmare av olika fabrikat och storlekar. 2) Förutom elektriska motorvärmare finns det en anordning, som bl. a. består av ett relä, som då motortemperaturen sjunker till ett visst inställt värde (t. ex. 70°) startar motorn och låter densamma gå på tomgång. När motortemperaturen härvid stiger till ett annat inställt värde (t. ex. 90°) stoppas motorn automatiskt, för att ånyo startas vid den lägre temperaturen. En sådan anläggning ställer sig dock relativt dyr i inköp, och kommer dessutom säkerligen att höja bilens underhållskostnader väsentligt om bilen skall hållas varm hela vintern. En billig lösning däremot är att ni gör en effektiv värmeisolerering av motorrummet och där ställer in ett värmelement med katalytisk förbränning. Dessa element är godkända av Sprängämneskommissionen för att användas såväl inuti bilen som i motorrummet. Det minsta av dessa element uppges brinna 18—24 timmar på 0,5 liter ren bensin, och förmår uppvärma ca 3—5 m³. Elementen säljes hos de flesta bil-tillbehörsfirmer och kostar ca 45.—. 3) Det finns ingen större anledning att montera en kylargardin då termostaten automatiskt reglerar kylarens avskärmning. 4) En rödspritsvärmare får som brandförsäkringsvillkor ej placeras i motorrummet. Däremot möter det inga hinder att ni där ställer ett element med katalytisk förbränning eller installerar en plåtbox att användas som extra bagageutrymme. Reservbränsledunkar o. dyl. bör dock ej förvaras där.

Fråga: Vad beror det på att en bil vill styra åt sidan trots att ratten hålles i läge för körning rakt fram? Tendensen är densamma åt såväl höger som vänster. Framvagnen är fri från glapp och bilen rundmörjes regelbundet varje 200 mil. K. A.—son

Svar: Om man konstaterat att ringtrycket är det rätta i såväl fram- som bakhjul och att inte styrinrättningen av någon anledning är trög, bör man låta en verkstad kontrollera hjulinställningen. Felet kan bero på någon av följande orsaker: Felaktig skränkning. För liten eller olika stor axellutning vid båda sidorna. Skärningspunkten mellan hjulens mittlinje och spindelappens centrallinje ligger över eller under vägbanan. Styrväxeln kan vara glapp eller sitta lös i ramen.

Om hjulinställningen visar sig vara korrekt, kan man göra ett enkelt prov som visar om felet ligger i styrväxeln eller den övriga delen av styrinrättningen. Härvid fränkopplas styrväxeln från den övriga styrinrättningen genom att lossa styrinrättningen i endera änden. Om man herefter vrider hjulen helt åt ena sidan och därpå rullar bilen framåt så skall hjulen ställa sig rakt framåt av sig själva. Sker detta lätt även om hjulen vrides åt andra hållet, så finns felet med största säkerhet i styrväxeln. Om hjulen däremot med tröghet eller inte alls återgår till neutraläge vid en sådan manöver, undersöks om spindelapparna och/eller kuller är för hårt ansatta eller om smörjmedlet av någon anledning inte tränger igenom desamma. En sista utväg är att öka axellutningen till maximalt angivet mått, eller i extrema fall någon grad över detta.

Fråga: Kan man med fördel använda en Volkswagenmotor för att framdriva en båt? Om så är fallet, hur många hästkrafter skulle man då kunna ta ut av motorn, utan att den tar skada vid längre körningar (kontinuerlig drift), och vad blir bensinförbrukningen vid maxeffekt? Knop

Svar: Detta faller strängt taget inte inom ramen för denna frågespalt. Men då såväl VW- som Porsche-motorer tillverkas i en version av industrimotorer, förtjänar det att nämnas. Att döma av det studiematerial vi erhållit från AB Scania-Vabis, kan man praktiskt taget överallt där man behöver en kraftkälla med effekter på upp till 25 eller 43 hk använda sig av en VW- resp. Porsche industrimotor. Dessa kan nämligen kompletteras med en mängd olika utrustningsdetaljer, t. ex. elastiska kopplingar, lamellkopplingar, reduktionsväxlar m. m. så att de passar de flesta ändamål, inom ramen för sina kraftresurser. Man kan montera på ett enkelt kraftuttag direkt på motoraxeln, eller förse motorn med en tillsats så att man erhåller en komplett båtmotor med kraftöverföring och ställbar propeller eller också ett aggregat så man får en komplett flygmaskinsmotor. VW-motorn tål att gå kontinuerligt med 3.000 varv/min. Effekten är då 25 hk och bränsleförbrukningen 8,7 l/tim. Porschemotorn kan erhållas med en max. effekt på 47 hk vid 4.000 v/min. eller för kontinuerlig drift på 43 hk vid 3.600 v/min. För närmare upplysningar kan ni vända er till AB Scania-Vabis, Södertälje.

Fråga: Betr. Rover 90 55 års modell: 1) Finns utbytesmotor till denna bil? 2) Kan en medelförbrukning av 1,5—1,6 l/mil anses normalt för denna bil? 3) Vad bör accelerationstiderna för 0—80 och 0—100 km/tim vara? Rover-ägare

Svar: 1) Nej. 2) För enbart landsvägskörning förefaller bränsleförbrukningen väl hög. Gäller det däremot blandad körning med mycket stadskörning är siffran ganska normal. 3) Accelerationen genom växlar är enl. TV:s testrapport på denna bil 0—80 km/t 15 sek och 0—100 km/t 26,0 sek.

Teknikens Värld

NR 26 ■ ARGANG 34 ■ 27 DEC. 1956

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm.

PRENUMERATIONSÄVDELNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon: Växel 34 00 80. Postgirokonton 55575.

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonton eller via våra lokala ombud. (Se under

Ahlén & Åkerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid hel- och halvårsskifte.

PRENUMERATIONSPRIS 1957:

Sverige: Helår 17:50, halvår 9:—, I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 30:—. Insänd betalingen till Rudolf Fardal, Raadhushuset 59, Köbenhavn V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning.

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm. Tel. 34 90 00

Annonschef: Olle Lindkvist

Ingemar Engelbrektsson

TV:s VARUMARKNAD och TV:s RADANNONSER

Lars Sandin

Ahlén & Åkerlunds Fotograferanstalt Stockholm 1956.

Sveavägen 53, Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER (Äv. direkt 32 82 86)

Redaktionssekreterare: Stig Sandelin

Redaktionen ansvarar icke för insända icke beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter.

För åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Högaktuellt:

| | |
|--|----|
| Modell 57: Vingen krymper, farten ökar | 4 |
| Genombrott för TV 1957? | 7 |
| Modell 57: Med TV överallt | 8 |
| Modell 57: Bra början på nytt bilår | 10 |
| Modell 57: Med taket i bagaget | 14 |
| Modell 57: Storstad i molnen | 18 |
| Modell 57: Påklädda bagar | 20 |
| Teknikens Värld är din | 22 |
| Modell 57: Elektrisk bygglåda | 24 |
| Teknisk revy | 26 |

Teknik:

| | |
|---------------------------|-------|
| Fråga oss om teknik | 2, 35 |
|---------------------------|-------|

Motor:

| | |
|---|----|
| Teknikens Värld provkör Mercedes Benz 190 | 16 |
| Ratta rätt och säkrare | 32 |

Flyg:

| | |
|----------------|---|
| Flygnytt | 5 |
|----------------|---|

Hobby:

| | |
|----------------------|----|
| Lyssna med oss | 28 |
|----------------------|----|

Serier:

| | |
|---|----|
| Buzz Cooper | 30 |
| Flygsoldat 113 Bom | 31 |
| Samlarserien: Manfred von Brauchitsch | 32 |
| Uran, de enorma krafternas metall | 32 |

Nästa nummer (nr 1)

av Teknikens Värld utkommer omkring torsdagen den 10 januari.

Omslagsbilden

visar Renault Etolle Filante (Stjärnskottet). Denna världens snabbaste turbinbil kan göra över 300 km/t. Karosseriet är av plast och chassit är byggt av svetsade rör. Turbinmotorn har byggts av den franska firman Turbomeca, som även bygger reaktionsaggregat för flygplan.

Slå igenom...



som tekniker!

Du har tekniskt intresse och praktik — varför inte utnyttja dessa förmåner till att skapa Dig en tryggad framtid. Brevskolan, som är studiefolkets egen skola, ger Dig chansen. Du kan börja med en kortare kurs — yrkeskurs eller förmånskurs — och känna Dig för, innan Du ger Dig i kast med större uppgifter. Första steget är att rekvidera vår tekniska studiehandbok, som innehåller många värdefulla upplysningar. Men gör det i dag. — Klipp till nu!

Några utbildningsvägar:

- Ingenjörskurser
- Verkmästarkurser
- Förmånskurser
- Yrkeskurser
- Industriell administration

Om Du har intresse för:

- Verkstadsteknik
- Värme och sanitet
- Ritteknik
- Elektroteknik
- Teleteknik
- Järnhantering
- Motorteknik
- Byggnadsteknik
- Träförädling
- Vägbyggnad
- Sjöfart

Ämneskurser i bl. a.:

- Maskinritning
- Maskinlära
- Körkortsprövet
- Mopeden
- Förgasarmotorer
- Radio
- Television och radar
- Installationsteknik
- Anläggningsteknik
- Den elektriska faran
- Snickerimaskiner
- Träsammansättning
- Bilen
- Motorcykeln
- Belysningsteknik
- Avvägning
- Massberäkningar
- Cellulosakursen
- Papperskursen
- Arbetsstudier
- Sågverkskursen
- Virkestarkning
- Industriell organisation
- Elementär matematik
- Algebra
- Geometri
- Trigonometri
- Analytisk geometri
- Grafostatik
- Fysik
- Kemi
- Arbetspsykologi
- Företagsekonomi
- Arbetslagstiftning
- Arbetskydd



klipp till nu

Sänd mig gratis Brevskolans studiehandbok. Jag är intresserad av följande ämnen:

Lösen

Frankeras ej
Brevskolan
betalar
portot

Brevskolan
STOCKHOLM 15

namn

adress

postadress TV 26-56

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 33
Stockholm 15



Arbetslampan

**LUXO
1001**

LUXO 1001 är den bästa tänkbara arbetslampan. Den är ställbar i vilken vinkel Ni önskar, väl avbalanserad och stabil.

**LUXO
1001**

säljes hos
alla välsor-
terade el-
handlare.

JAC. JACOBSEN AB. GÖTEBORG

Prova
RIAM
och
Ni
köper
den!



RIAM — allström — den helsvenska el-rakapparaten vinner allt fler vänner Sverige runt! Framgången visar att RIAM är effektiv och att priset är överkomligt!

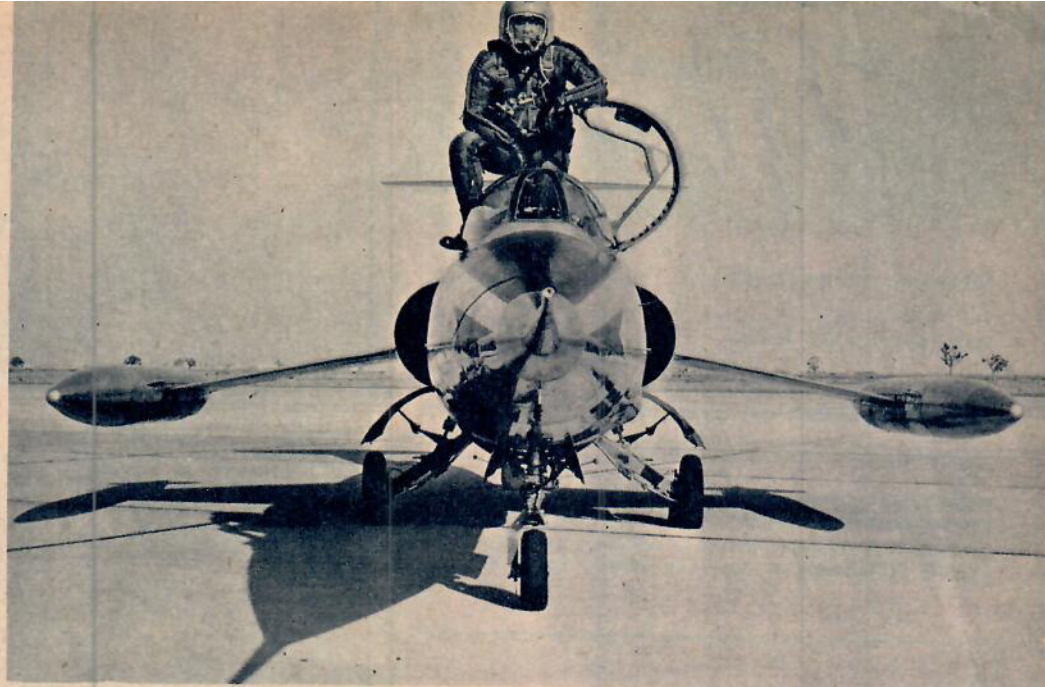
Både herrar och damer lovordar RIAM! Herrarna är kräsna vill bli perfekt finrakade lekande lätt, damerna värdesätter särskilt den extra härtrimningssaxen, som RIAM är utrustad med.

Det runda skärhuvudet med propellerkniven sköter rakningen — till härklippning etc. tar Ni den högeffektiva direktkniven. RIAM är dubbelt så bra! Fråga efter RIAM — allström — för drömrakning till önskepris!

**End.
75:-**

1 års skriftlig
GARANTI!

Säljes i alla branschaffärer.



Tony LeVier var ansvarig för provflygningarna av F-104 Starfighter. Här står han i prototyp-planets sittbrunn. Det dalkliknande, oerhört snabba planet mäter 16,69 m från nos till stjärt medan spännvidden är blygsamma 6,68 m.

VINGEN KRYMPER, FARTEN ÖKAR

Här berättar Lockheed-fabrikens flygprovchef Tony LeVier i en specialartikel för Teknikens Värld om världens snabbaste jaktplan, den stiletformade, kortvingade F-104 Starfighter. Det är ett flygplan helt och hållet modell 57, byggt enligt nya, avancerade konstruktionsprinciper.

Hur känns det att flyga Starfighter? Först och främst skall jag säga ifrån på skarpen att Lockheed F-104 inte är något slags »bemannad projektil», som en del flygentusiaster påstått. Världens snabbaste plan är inte någon robot, utan i hög grad en flygares plan.

Enligt min uppfattning är Starfighter lika lätt att flyga som ett skolplan. Vårt nya jaktplan planerades som ett lättmanövrerat och lättskött plan, som en jaktflygare skulle kunna trivas med. Vi ville inte ha ett svårflugt plan med massor av instrument och reglage, som endast kunde manövreras av specialister.

Tro inte därför att Starfighter är ett nedbantat plan, som inte kan lyfta med ett allvädersjaktplans tunga utrustning. Lockheeds chefkonstruktör Kelly Johnson kan tala om, att det ligger ett oerhört utvecklingsarbete bakom Starfighter. Utvecklingsavdelningens tekniker har gjort otaliga vindtunnelförsök, bl. a. med raketdrivna vingmodeller. Bakom konstruktionen ligger också erfarenheterna från experimentplan som t. ex. Lockheed XF-90, och Starfighter representerar utan tvekan den bästa syntesen av allt det kunnande, som Lockheed-fabriken samlat under de senaste åren.

Ni vet kanske hur det känns att köra en sportvagn. Ni känner det som om ni var en del av vagnen. Allt är kompakt, och vagnen känns som om den var skraddarsydd just för er. Samma känsla har man i Starfighters sittbrunn. Sikten är förstklassig och alla reglage är lätta att nå. Där finns inte heller det där mardrömsbatteriet av knappar och instrumenttavlor, som man måste vara något av en mekanisk trollkarl för att

klara ut. Vid första påseendet verkar instrumenteringen nästan spartanskt enkel, men man inser snabbt nog att instrumenten talar om allt det, som man måste veta.

Enligt min uppfattning är just denna långt drivna förenkling den bästa garantin för säkerhet. Ju färre instrument att hålla ögonen på, ju mindre reglage och knappar, ju mindre risk att göra ett ödesdigert misstag!

Starfighter är ett jaktplan med »new look». Det är lika bra att ni vänjer er vid Starfighters utseende. I fortsättningen kommer det att bli gott om långa, smala och kortvingade fartvidunder. Aerodynamiska och termodynamiska krav dikterar nämligen denna »new look».

Flygteknikens svindlande utveckling har lett till att människan har blivit ett centralt problem för flygkonstruktörerna. Konstruktörerna måste allt mera ta hänsyn till förarens möjligheter och begränsningar vid konstruktionen av ett nytt plan. De oerhört snabba planen kräver i vissa situationer så blixtnabba reaktioner, att den mänskliga hjärnan ohjälpligt blir på efterkälken. Därför har de moderna jaktplanen utrustats med en förnämlig elektronik, som griper in där människans resurser inte längre räcker till.

Starfighter har elektronisk utrustning i toppklass. En förklaring till planet osedvanligt goda flygegenskaper är planet hydrauliskt manövrerade roderkontroller. Lockheedbolaget har många års erfarenhet av sådana hydrauliska kontroller och Starfighter har fått det bästa tänkbara i den vägen.

F-104 är ett lättflugt plan, och de goda egenskaperna märks inte minst vid start och landning.

Starfighter tar mark med 220—250 km/t hastighet, beroende på lasten. Som en jämförelse kan nämnas, att USA-flygets andra överljudsplan tar mark med bortåt 320 km/t hastighet! Starfighter kan tack vare bromsklaffar av ny modell landa och starta på 2 km-banor, vilket även det är ett framsteg jämfört med andra amerikanska toppmoderna plan.

Än så länge vilar hemligstämpeln över Starfighters toppfart, och det kan bara sägas att den ligger långt över vad man hittills varit van vid. De fantastiska fartresurserna uppnåddes genom att bygga ett plan, som var både lätt och samtidigt enastående stabilt. En av förklaringarna till Starfighters uppseendeväckande prestanda är den korta och styva vingen. Då planet är lätt, behöver det inte en stor vinge.

Flygplanet är oerhört robust. Det krävs stadiga dor för att tåla de väldiga påfrestningarna vid den oerhörda toppfarten. Lockheedingenjörerna har lyckats med den skenbart otroliga prestationen att bygga planet både robust och lätt på samma gång. Man har uppnått detta bl. a. genom att utnyttja de tunga konstruktionsdetaljerna för flera uppgifter samtidigt. Tag t. ex. det stabila fästet för bromsklaffarna. Det används även som fäste för reamotorn, och på detta sätt har man alltså lyckats slå samman två tunga detaljer till en enda.

Starfighter har en katapultstol, som skjuts ut nedåt genom en lucka i flygplanskroppen. En sådan katapultstol ger större säkerhet än de konventionella, som skjuts ut uppåt. Utom den ökade säkerheten vinner man också andra fördelar. Först och främst spar man en massa onödig vikt. En konventionell katapultstol

kräver nämligen en mycket komplicerad kabinhuv, som måste manövreras med servomotor.

Starfighter har i stället en lätt och enkel huv som manövreras manuellt av piloten. Enligt min uppfattning drar komplicerade apparater gärna med sig andra lika invecklade apparater, då man aldrig vågar lita på att en sådan apparat fungerar, utan därför måste gardera sig med ytterligare besvärliga manicker.

En del jaktflygare har skakat på huvudet när de upptäckt hur liten Starfighter är. Flygarna har blivit vana vid att jaktflygplanen tenderar till att bli allt större, och de har därför undrat om vårt »lilla plan» kan klara sina uppgifter lika bra som de större planen. Här är en liten tankställare. En pistol är ett litet vapen, men med en sådan kan man i alla fall skjuta rakt igenom motorblocket på en bil. Med den lilla pistolen kan man döda en människa lika effektivt som med en elefantbössa. Samma sak gäller Starfighter. Trots att den är liten har den tillräckligt med slagkraft för att fullgöra sina uppgifter.

Vid en provflygning skulle piloten testa planets stabilitet. Han lade planet i dykning på 13.500 m höjd och släppte sedan alla roderkontroller. Planet gick då genom ljudvallen och nådde höga Mach-nummer utan att han behövde röra ett finger!

I en jaktstrid gäller det att döda eller dödas. Planet måste ha bästa möjliga prestanda för att piloten skall vinna duellen och överleva. Starfighters överlägsna fart och beväpning ger

(Forts. på sid. 6)



Av Mach 2



DUBBLA ROTORER

som rör sig i motsatta riktningar, har denna Kaman-helikopter, som tillverkas för den amerikanska flottan. Genom denna konstruktion är den kursstabiliserande rotorn i stjärten överflödig.



DUBBELLÅNG

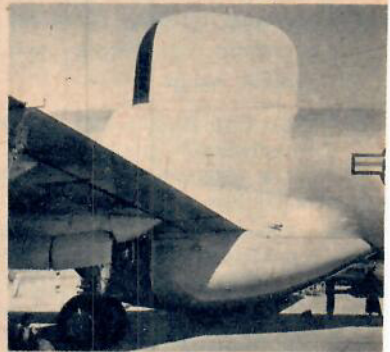
är denna McDonnell RF-101A, spaningsversion av den bekanta Voodoo. Nosen är ovanligt långt utdragen för att ge plats för radar och kamerautrustning. Flygsträcken betecknas som »extremt lång».



FLYGANDE LUFTBEVAKNING

Bilderna visar den Lockheed Constellation, som fungerar som amerikanska luftbevakningens flygande radarstation. Bilderna visar »radomarna» i närbild.

VÄND!



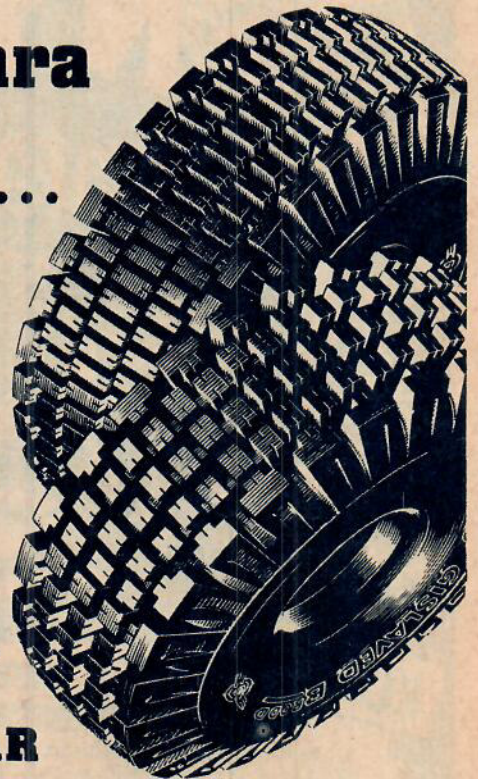
En perfekt vinterring måste vid alla tillfällen liksom klistra sig fast vid vägbanan. GISLAVED BRODD är en sådan ring. Den har ett mönster som styr vagnen och förhindrar sladdning och ger bästa möjliga gripkraft — även på isgata. Med GISLAVED BRODD förkortas dessutom bromssträcken högst avsevärt.

50 km kan vara för hög fart

Efter några snabba mil på landsbygden tycker man det går rätt sakt genom det hastighetsbegränsade samhället. Men om vägbanan är hal och det händer någonting! Då finner Ni att även 50 km kan vara en respektingivande hastighet. Och då önskar Ni, att Ni hade Gislaved BRODD på alla fyra hjulen. Skaffa Er Gislaved BRODD innan det händer någonting.

DIMENSIONER

| | | | |
|-----------|------------|-------------|-----------|
| 5.60-13/4 | 5.90-14/4 | 6.40-15/4 | 5.90-16/4 |
| 5.90-13/4 | 5.60-15/4 | 6.70-15/6 | 6.70-16/6 |
| 6.40-13/4 | 5.90-15/4 | 7.60-15/6 | 7.60-16/6 |
| | 9.00-20/12 | 10.00-20/12 | |



GISLAVED BRODD VINTERRINGAR



Använd
istället

Wolf Cub

Wolf Cub BILPOLERSATS Nr 104

Ni tjänar in kostnaden på ett fåtal poleringar. Dessutom kan Ni med extra tillbehör använda den elektriska bormaskinen för borrar, slipning, sågning, svarvning, fräsning, hyvling, putsning, borstning, gravering och mycket annat.



Riktpris komplett kr. 166:—

Wolf Cub Bilpolersats nr 104 består av elektrisk bormaskin, vinkelväxel,* gummironde, lammullshätta, slippapper samt extra stödhandtag. Allt förpackat i lackerad plåtlåda av behändigt format.

* Vinkelväxeln reducerar bormaskinens hastighet till hälften. Varvtalet blir härigenom lämpligt för polering.

Försäljning genom järn- och maskinaffärer.

Lindahl & Nermark AB Aktiebolaget Enterprise AB V Löwener
Alingsås Stockholm Göteborg Stockholm
Malmö



REKORDFLYG TILL BROMMA

SAS och Douglas gjorde flyghistoria 16 och 17 november med ett point to point-hastighetsrekord Los Angeles—Stockholm. Piloterna Jackson Armstrong och Anders Helgstrand flög 9,650 km på 21 timmar och 41 minuter. Planet var en DC-7C.



ATOMBOMBARE

Boeing B-52C skiljer sig från de tidigare versionerna genom större utvändiga bränsletankar. Planet's undersida är vitmålad för att reflektera värmen från atombombexplosioner.

piloten en extra säkerhetsmarginal och planet's överlägsna prestanda blir därför hans bästa livförsäkring.

Starfighterns hydraulsystem ger tredubbel säkerhet. Planet har två separata hydrauliska system. Klickar det ena kan piloten förlita sig på det andra. Skulle båda systemen sättas ur spel genom att t. ex. strömmen bryts på grund av ett motorstopp, finns det ett reservaggregat. Det är en hydraulisk pump och generator, kopplad till en luftturbין, som inte är beroende av att motorn är i gång.

En gång fick jag fel på motorn när jag provflög ett av prototypplanen. Lyckligtvis var jag på så stor höjd, att jag klarade mig genom att glidflyga till basen. Efter 70 km glidflykt landade jag välbehållen på flygplatsen! Jag vet att det låter fantastiskt, men Starfightern är faktiskt trots de korta vingarna ett utmärkt glidplan. Glidtalet är 1 till 10!

Starfightern är inte världens snabbaste flygplan, men det är världens snabbaste jaktplan. Det finns avancerade experimentplan, som har nått högre hastigheter än Starfightern. Men dessa plan har varit raketdrivna försöksplan, byggda för flygande specialister. De tar månaders specialträning, innan en pilot kan spaka något av dessa otroligt svårflugna plan. De där planen kan inte heller hålla sin höga fart under någon lång tid. Raketmotorn ger dem en kort, svindlande rush, som bara varar några få minuter. Starfightern däremot har inte dessa plans begränsning. Det är ett stridsplan, konstruerat för att flygas av piloter med vanlig reautbildning.

Starfightern är helvass, ny och olik andra plan. Men utvecklingen står aldrig stilla. Morgondagen kommer alltid med något nytt. Vad vi på Lockheed har gjort, är att i dag förverkliga morgondagens flygplan i och med F-104 Starfighter.

modell flyg

NY katalog

BILAR

MOTORER

FLYG

BÅTAR

KLIPP TILL SVEN E. TRUEDSSONS MODELLFLYGINDUSTRI, MALMÖ 9

NR 12 VAR HITTILLS STÖRSTA OCH MEST VÄLSÖRTERADE KATALOG sändes mot 1:— i frimärken. Utkommer omkring 20 oktober. Undertecknad beställer st. KATALOG nr 12.

Namn:
Adress:
Postadr.: TV 26-56

TEKNIKENS VÄRLDS NYÅRSKRYS

Meningarna lyder:

.....

.....

.....

.....

.....

Namn:

Bostad:

Postadress:

Kupongen skall skickas till Teknikens Värld, Tävlingsredaktionen, Postbox 3268, Stockholm 3, före den 15 januari 1957. Märk kuvertet »Nyårskryss».

GENOMBROTT FÖR TV 1957



Redaktör Per A. Laurén är sedan ett dussintal år tillbaka chef för den av Industrieförbundet och Arbetsgivareföreningen gemensamt tillsatta Industriens presstjänst. I den egenskapen har han lett många av näringslivets och framförallt industrins kampanjer på det näringspolitiska planet. Han har också ägnat stort intresse åt televisionens utveckling.

År 1957 kommer att bli ett betydelsefullt år för den svenska televisionens utveckling. Det har framlagts en teknisk utredning som drar upp riktlinjerna för utbyggnaden av nätet här i landet och man väntar att kommunikationsministern på hösten framlägger en proposition om hur dessa planer i praktiken skall förverkligas. Från näringslivet sida har med kraft framförts krav på att vi bör få en kommersiell television som med reklaminkomster kan hjälpa oss att snabbt finansiera utbyggnaden av nätet och ge oss goda och underhållande program. Dessa krav har även framförts av Teknikens Värld i olika sammanhang. Det är glädjande att konstatera att den senast framlagda utredningen också rekommenderar kommersiell television. Utredningen förordar emellertid att även den kommersiella TV skall skötas av Radiotjänst.

Inom näringslivet konstaterar man med tillfredsställelse att utredningen varit positivt inställd till tanken att en del av finansieringen skall klaras genom kommersiella program. Men man vill helst se Radiotjänsts etermonopol brutet och den kommersiella delen uppdelad på flera olika bolag som näringslivet i sitt uppmärksammade förslag skisserade.

Det skulle otvivelaktigt ur TV-tittarnas synpunkt bli en stor fördel om man hade konkurrens även på detta område. Detta bekräftas av utvecklingen i England där man under ett par år vid sidan av det statliga radiobolagets televisionsutsändningar haft en enskild och fri kommersiell television. Denna har stimulerat även den statliga till krafttag för att höja nivån på sina program. Inte minst viktigt i sammanhanget är att representanter för flera minoritetsgrupper, som inte släpptes fram i den statliga televisionen, numera även får uppträda i denna efter att den kommersiella televisionen berett dem tillfälle att föra fram sitt budskap till apparatinnehavarna. Vad kvaliteten beträffar har gallupundersökningar visat att långt över hälften, enligt senaste siffror ända

upp till 80 procent av de apparatinnehavare, som har möjlighet att ta in båda programmen, föredrar den fria kommersiella televisionens utsändningar.

Hur är situationen på den svenska TV-fronten för närvarande? Ja, som vi alla är mer eller mindre smärtsamt medvetna om, så är det i stort sett bara stockholmarna och göteborgarna som genom gemensamma skattepengar från landet hittills har möjlighet att se television — förutom malmöborna, som kan ta in de danska TV-sändningarna. Med staten som ensam finansör kan detta förhållande tänkas bli bestående för åtskilliga år. Varför inte då acceptera kommersiell television för att få medel till en effektivare TV, som når större delen av landets befolkning?

Television-entusiasternas stora nyårsönskan är att under 1957 få länka samman Stockholm och Göteborg med en »stamlinje» och på våren 1958 få bygga vidare på denna ner till Malmö. Med denna stamlinje som grund skulle man sedan på några år kunna bygga ut TV-nätet, så att det täcker närmare 63 procent av befolkningen för att sedan fortsätta påbyggnaden, så att nätet efter ytterligare några år ger de flesta av oss möjlighet att se television. När man väl hunnit få fram stamlinjen till Malmö, så har man också fått kontakt med eurovisionen och kan direkt överföra kontinental program till de svenska tittarna.

En sådan utbyggnad är nödvändig om det verkligen skall bli något av vår svenska TV och till den ändan behövs betydligt mer pengar än vad statsmakterna hittills kunnat ställa till förfogande för utbyggnaden och driften. Det förslag till lösning av finansieringsfrågan genom kommersiella program som framlagts av näringslivet kan ge en snabb lösning av dessa problem. Låt oss hoppas att statsmakterna på denna punkt omprövar sin inställning så att ett slutgiltigt genombrott blir modell 1957 för den svenska televisionen.

Per Laurén

MED TV ÖVERALLT

Skall man i framtiden räkna 1957 som televisionens genombrottsår i Sverige? Om TV-nätet snabbt byggs enligt det förslag som TV-utredningen nyligen lagt fram är det inte omöjligt. Sedan är färg- och tredimensionell TV inte långt borta.

Av PER A. LAURÉN

Det är ingen orimlighet att säga, att ni kanske om några tiotal år bekvämt sitter i en fätölj och genom en TV-projektor följer sändningarna på en duk på väggen — naturligtvis tredimensionellt och i färg. Med en liten behändig manöverplatta på stolskarmen kopplar ni också in ett flertal stationer och kan på så sätt som den bästa fantomreporter vara allestädes närvarande där världshistoriska händelser inträffar eller överträffa det mest flyfotade premiärlejon genom att ta in alla urupträdanden ifråga om film, teater m. m. i hela världen.

Så långt har man dock ännu inte hunnit ens i USA, men där finns det ändå mycket av verklighet på TV-fronten, som ännu bär ett fantasins skimmer över sig, som TV-projektorer, portabla TV-mottagare, bil-TV, telefon-TV m. m.

TV-mottagaren med på badstranden

Tio procent av alla sålda TV-apparater i USA är numer portabla. Man kan således ta dem med sig precis som en vanlig reseradio ut till sportstugan, till badstranden m. m. Att koppla in televisionsantennerna på telefonnätet erbjuder inte heller några svårigheter. Telefon-TV, som således gör det möjligt att inte bara höra utan även se den man pratar med, finns redan i bruk.

Fördelen med telefon-TV ligger väl nu inte så mycket i att man kan se varandra utan fastmer i att man har möjlighet att demonstrera saker och ting, som man inte i ord kan förklara. Låt oss t. ex. säga att ni ringer ner till radiohandlaren och säger: nu har den där runda grejen mitt i min radioapparat gått sönder. Har ni någon sådan så att ni kan komma hit och byta ut den. Det kan inte vara lätt för radioreparatören att på er beskrivning förstå vilken av de hundratals runda grejerna i apparaten, som gått sönder. Har ni däremot en telefon-TV, och givetvis reparatören också, så kan ni direkt per telefon visa vad som gått sönder.

De flesta av oss har säkerligen inte någon större användning för telefon-TV, men vissa företag m. fl. kan säkerligen

vara betjänta av den. Tänk er t. ex. att »fröken i luckan» i en bank före en utbetalning vill kontrollera en checkunderskrift el. dyl. Hon ringer då upp checkavdelningen och där kan man i TV-telefonen visa fram originalnamnteckningen. Snabb expedition utan tidsödande budskickning!

Daimler med TV

TV-installationer i bilar är inte längre så ovanliga i de televisionsutvecklade länderna. Daimlerfabrikerna i England t. ex. förser sina bilar med TV-mottagare. De sitter monterade i framsätets ryggstöd, så att passagerarna i baksätet i lugn och ro kan njuta av sändningarna. Ur trafik-säkerhetssynpunkt får man väl tacksamt notera att mottagaren inte sitter i chaufförens blickfång.

Mot bakgrund av det relaterade kan man nog säga, att televisionens slutliga tekniska utformning börjar skönjas, men att användningsområdena kommer att utsträckas långt utöver de nu aktuella. I televisionsindustrin är tillverkningen i stor utsträckning hantverksmässig, men man kan redan nu — även i Sverige — se en början till en mer mekaniserad produktion.

Färgtelevisionen har ännu inte riktigt trampat ur barnskorna och inte ens i USA har den hittills skördat några lagrar bland den stora allmänheten. Det ställer sig nämligen väsentligt mycket dyrare att skaffa en TV-mottagare för färg och den allmänna uppfattningen är nog att det kostar mer än det smakar. Färgsändningar förekommer visserligen, men är då så beskaftade, att man även kan ta emot dem i de vanliga mottagarna. För vissa begränsade ändamål som t. ex. för undervisning genom television använder man färg för åskådighetens skull. Tredimensionell television har man också experimenterat med och man har lyckats få fram goda bilder men den ställer sig givetvis ännu dyrare än färg. Ändå är det inte omöjligt att vi inom något tiotal år har tredimensionell färgtelevision som standard i våra hem.

50 mottagare att välja på

Den svenska allmänheten kommer nästa år att ha närmare femtio olika inhemska och utländska TV-apparater att välja mellan. Glädjande är att i detta sammanhang ett par svenska mottagare tilldrar sig särskilt intresse. Det mest frapperande kanske är att dessa mottagare till omfånget är mindre än de flesta andra — knappt större än en ordinär radioapparat. Detta har möjliggjorts genom en 90 graders bildavböjning i apparaten, vilket medfört att bakstycket populärt sagt har bantats ned. Vidare förekommer i dessa mottagare s. k. tryckt ledningsdragning, vilket innebär att man i stället för att separat dra en mängd ledningar etsat ut kopplingsystemet på en kopparplatta och vidare förenklat fastlödningen av alla komponenter. Denna mekanisering av tillverkningen har också tagit sig uttryck i priserna. Det är också värt att notera att man på en tysk apparattyp monterat in filterglas, vilket gör att man kan se TV-bilden mycket bra utan att behöva släcka belysningen i rummet.

I Sverige finns redan nu TV-projiceringsapparater fastän man ännu inte börjat sälja dem. Rent generellt kan man säga att dessa apparater består av en vanlig mottagare plus en tillsats, som gör det möjligt att projicera TV-bilden på en filmduk. Närmast är dessa modeller avsedda för undervisningsändamål och överhuvudtaget visning av TV för större grupper. För gemene man ställer det sig ännu ganska dyrt att skaffa dessa projiceringsapparater.

TV för bevakning

De flesta av oss tänker väl vid tal om television endast på sändningar till allmänheten, men televisionen används och kommer i framtiden i än högre grad att användas på ett flertal olika områden inom industrier och det övriga näringslivet i samband med automationens införande och för olika bevakningsuppgifter.

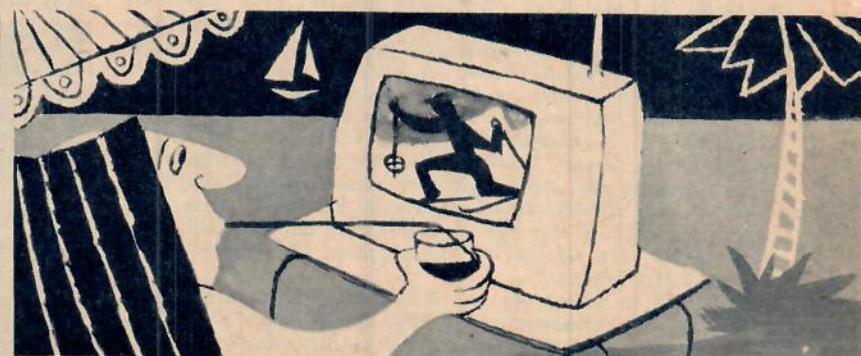
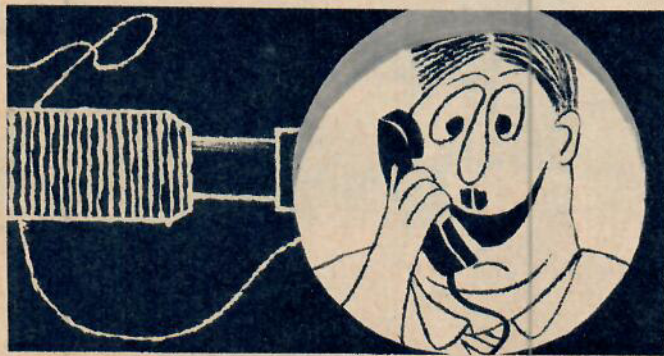


Den tid då man kunde stiga direkt ur badkaret och svara i telefonen är snart förbi. Så här ser bildtelefonen ut i sin nuvarande utformning. I det svarta röret bakom telefonen syns bilden av den man talar med och kameran till vänster sänder en likadan bild till den andra apparaten.



modell 57

När Chicago White Sox har en viktig uppgörelse i basebollserien behöver chikagobon numera inte missa matchen ens om han sitter i en taxi. Television i taxibilarnas baksäte har redan introducerats i staden. Apparaten drivs av bilbatteriet och en omformare. Antennen sitter på biltaket.



BRA BÖRJAN PÅ NYTT BILÅR

AV NILS TENGBERG

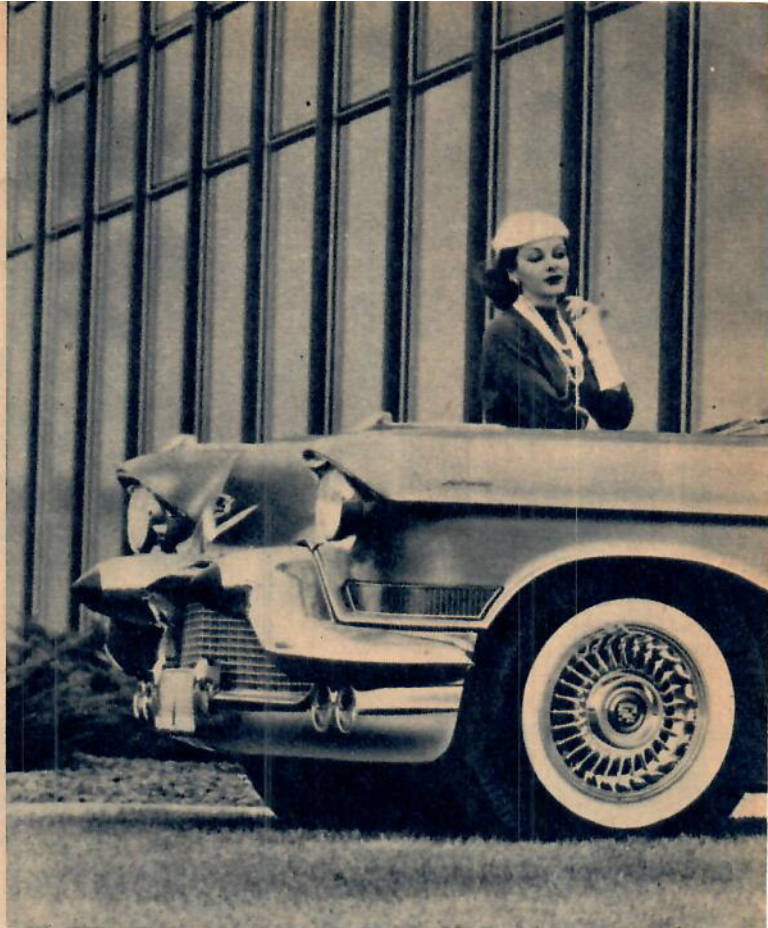
Vad händer i Detroit? På staden i Michigan är bilvärldens blickar riktade en gång om året — när de nya modellerna släpps ut. Trots att amerikanska bilar inte leder bilexporten möts de nya amerikanerna med större intresse än nyheterna från Europa. Det beror på att USA trots allt har ett fantastiskt inflytande på biltekniken och bilsmaken i världen. Här presenterar Teknikens Värld ett urval amerikanska bilnyheter modell 1957

modell 57

Varje år, redan innan de amerikanska bilfabrikanterna har tillkännagett sina nya modeller för det kommande året, vet man vad nyheterna i stort sett kommer att bestå av: högre motoreffekt, längre och lägre karosser, större glasytor o. s. v. Historien upprepades även när täckelset föll för modell 57, men en skillnad fanns dock: för första gången på länge ser man redan vid en hastig titt på de nya modellerna att de verkligen är nya. Att de på flera avgjorda punkter skiljer sig från förra årsmodellen. Biltillverkarna i USA har tagit krafttag för att göra 1957-till ett stort bilår!

Till årets största tekniska nyheter hör Chevrolet's direktinsprutning, Chryslervagnarnas torsionsfjädring och en allmän övergång till 14 tums hjul. Karosserna ser avsevärt längre ut, men har i flera fall inte förlängts en centimeter. Det är den minskade höjden som är ansvarig för det intrycket av längd. En vagn är inte mer än 139 cm hög! Att sitta med hatten på i amerikanska bilar är nu en omöjlighet. Bland de billiga bilarna Chevrolet, Ford och Plymouth har den sistnämnda den mest avancerade karossen, men överträffas tekniskt i de flesta fall av konkurrenterna. Både Chevrolet och Ford har högre effekt. Chevrolet kramar ut flest hästkrafter per kubikcentimeter slagvolym och har den lägsta vikten i förhållande till effekten. Ford har högsta kompressionen och högsta vridmomentet. Både Chevrolet's och Fords kompression ligger över 9,5 medan Plymouth's stannar vid 8,5. I gengäld är »Plyman» ensam om att kunna köras på vanlig bensin. Ford har den kortaste vändradien, den längsta hjulbasen, den största längden, men är lägst. Trots detta har Ford bättre sitthöjd inne i vagnen än konkurrenterna. Plymouth leder bara på ett par punkter: den har de kraftigaste bromsarna och den största fria markhöjden. Men Plymouth är dessvärre också bredast.

Kapplöpningen mellan de tre billigaste amerikanerna kommer 1957 att bli intressantare att följa än någonsin. Skall Plymouth kunna knappa in på medtävlarnas försprång?



»Skarpaste» fenorna 1957 kan Cadillacs Eldoradorserie skryta med.

Till de mest förändrade USA-modellerna 1957 hör Chryslerkoncernens





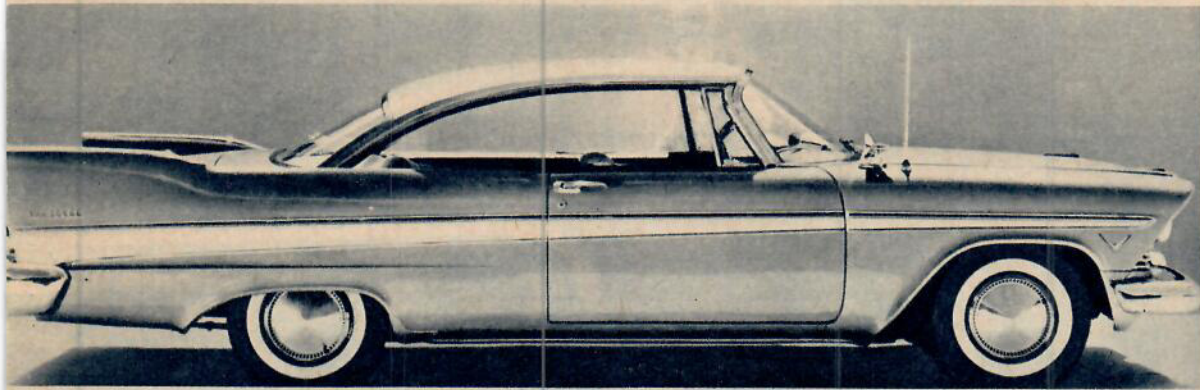
Vagnen på TV:s bild är en Cadillac Eldorado Seville Coupe. Hela bakpartiet är byggt i ett stycke bestående av bakflygel, fena och bakre stötfångare.

VÄND!

vagnar. Här ser vi en De Soto Fire-dome med helt ny grill, ny karossform och nytt bakparti med kraftigare fenor. Vagnen har Chryslers torsionsfjädring.

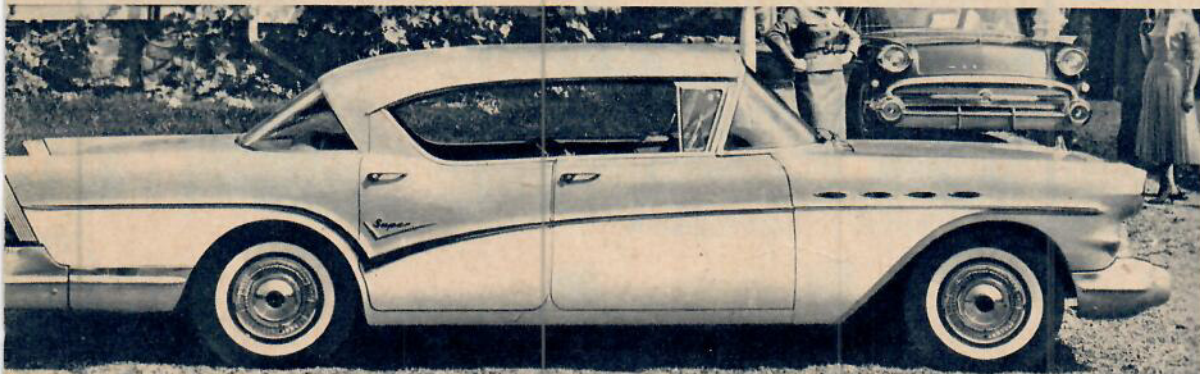
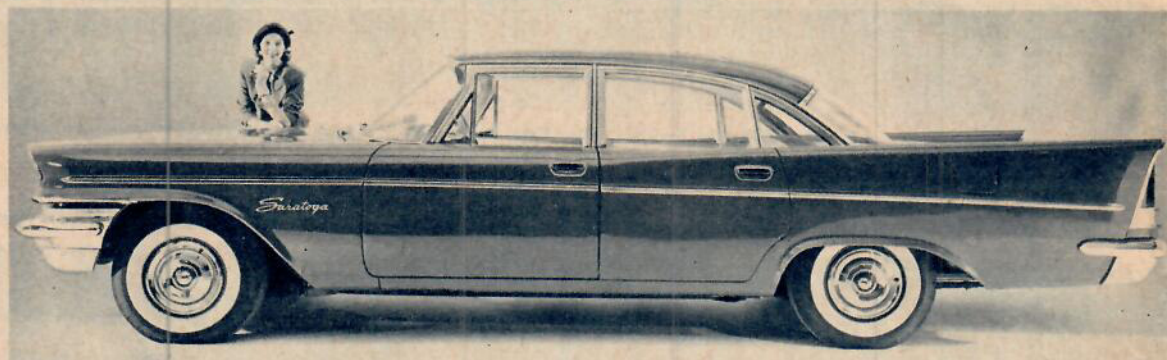


»Den största modellförändringen på 20 år», säger Oldsmobile om sin Starfire 98. Midjebandet har fått ny sträckning och bakpartiet modellerats om. De långa flyglarna bak ger vagnen ett utdraget utseende och modell 57 är också 10 cm längre och 5 cm lägre än förra året. Nu är det komplett omöjligt att sitta med hatt i amerikanska bilar. Märkligt nog är bakrutan utförd i tre ytor.



Plymouth är ett gott exempel på den nya formgiven hos Chrysler; vindrutan lutar och har blivit betydligt större och bakfenorna dragits ut uppseendeväckande. Trots den avancerade stilen ligger Plymouth emellertid under konkurrenterna Chevrolet och Ford när det gäller effekt. Plymouth har bara 8,5 i kompression mot Fords 9,7 till 1.

En helt ny Chryslerserie är Saratoga, som ligger mellan Windsor och New Yorker. Saratoga har bl. a. 14 tumshjul och dubbla strålkastare. Med 9,25 i kompression ger Saratogamotorn 295 hk. Mycket aluminium har kommit till användning, bl. a. i fönsterlister o. dyl. Dörrhandtagen är insänkta i dörrarna. Vagnen har Chryslers nya fjädring.



Buick, som de senaste åren lyckats slå ut Plymouth från tredjeplatsen på USA-marknaden, har inte mindre än 10 i kompression, varigenom motorn i denna fyrdörrars hardtopmodell bromsar 300 hk. Buick har 1957 ett nytt chassi och betydligt större panoramaruta än förra året. Bakpartiet har dragits ut åtskilligt och fått en ny silhuett.

Ett nytt bakparti har Ford Thunderbird 1957. Vagnen har fått en mjukare avslutning bakåt och samtidigt har man vunnit ett 15 procent större bagageutrymme. Längden på vagnen har ökats med ett par centimeter. Det bästa av allt: vägegenskaperna har förbättrats genom lägre tyngdpunkt, nya fjädrar, större bromsar samt en omdisponering av viktfordelningen.



Fantastiska fenor i vilka bromsljus, backljus, »kattögon» byggts in har 1957 års Pontiac. Avgasrören mynnar i bakre stötfångaren. (f. h.).

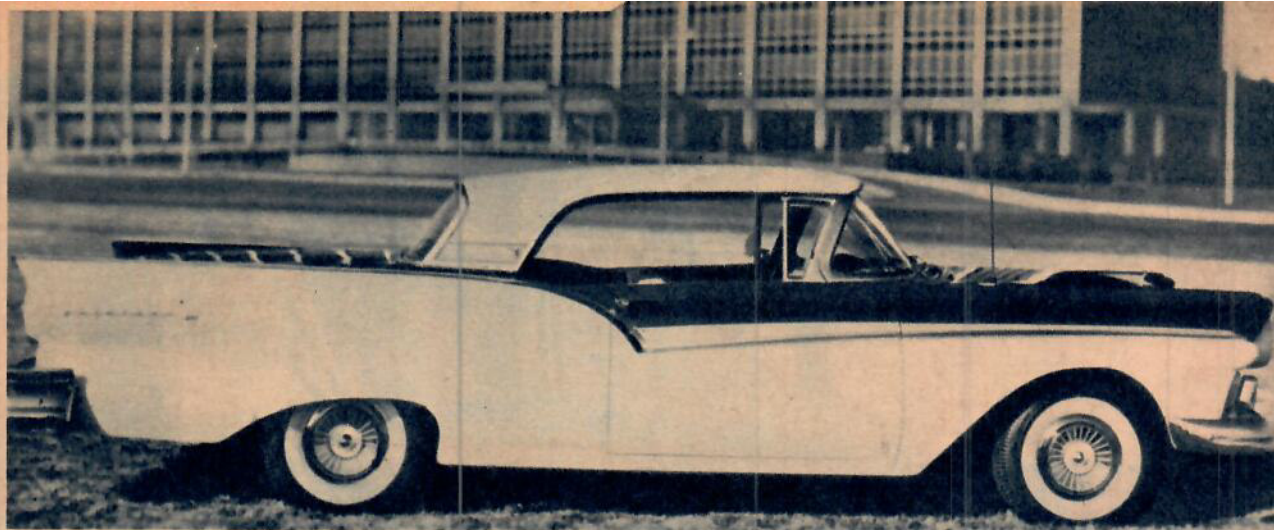


modell 57

VÄND!

Imperial 1957 har nästan blivit en vagn i Continental-klass. Vindrutan har växt enormt, men bagageutrymmet krympts för att ge ett vackrare bakparti.





MED TAKET I BAGAGET

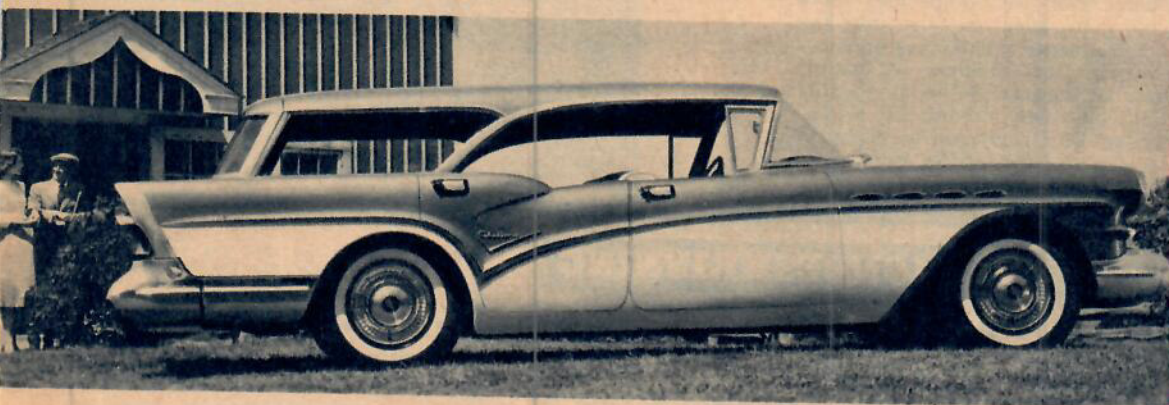
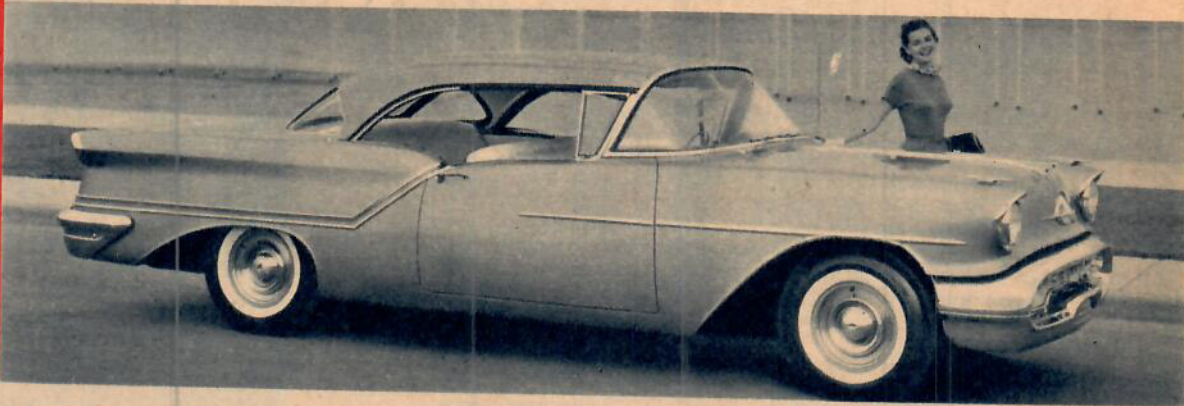
Äntligen! Den har kommit: cabrioleten som är töckt. Cabrioleten som passar för svenskt klimat. Cabrioleten som inte har ett tygtak som ramlar sönder efter kyliga nordiska vintrar. Det är amerikanska Ford som är först med en cabriolet med ståltak. Föraren trycker på en knapp och taket försvinner i

bagageluckan på 40 sekunder. Eller vice versa: på 40 sekunder får man ett starkt ståltak över huvudet i sin cabriolet. Vågar man hoppas på ett liknande praktiskt arrangemang även på cabrioletter med för svenska förhållanden litet rimligare yttermått? Sådana vagnar skulle säkert uppskattas!



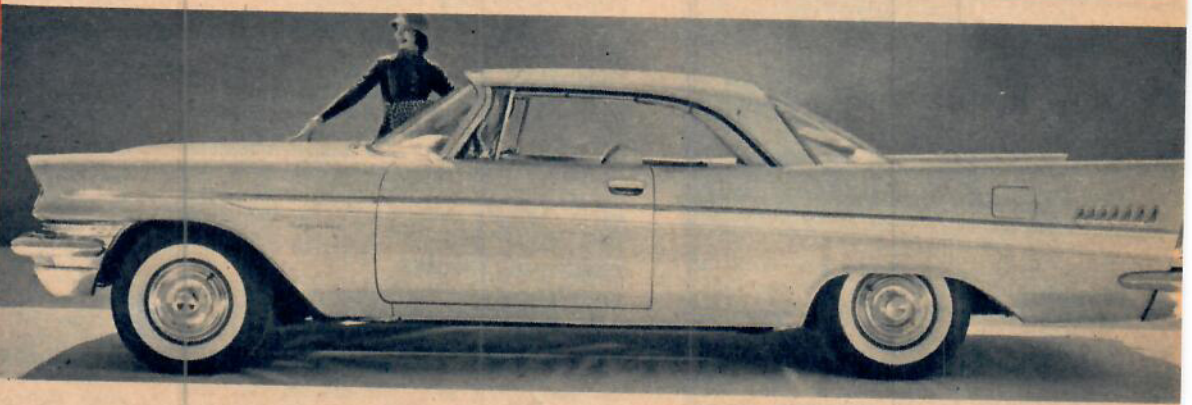
Bilden t. v.: Bara 1,4 m hög är De Soto Fireflite, den elegantaste vagnen i De Soto-serien. Längden har ökat med 25 cm. Färgdelningen är ny liksom den enorma bakrutan. Under huven ligger en 295 hk V-8 på vilken automatlåda är standard. Baklyktorna ser ut som munstycken i fenorna.

Oldsmobile Golden Rocket 88 är 5 cm lägre och 12 cm längre än förra året. Vagnen ser inte så revolutionerande ny ut som Chryslermodellerna eller Ford och har märkligt nog en tämligen liten tredelad bakruta. Kraftkälla är den för sin accelerationsnabbhet berömda 227 hk Rocket. T. h.



En originell stationsvagnslösning är Buicks nya Caballero (Varifrån får man egentligen alla nya typnamn?). Den har fyra dörrar men är ändå av hard toptyp. Lastutrymmet lär räcka till för en 10 personers familj på långresa. Och motoreffekten är tillräcklig för ett verkligt jättelass, 300 hk.

Chrysler New Yorker har en ny kraftöverföring, 40 procent större vindruta, torsionsfjädring, dubbla strålkastare, 14 tumshjul m. fl. av de nya Chryslerfinesserna. Tvådörrars hard topmodellen på bilden är 10 cm lägre än förra årets motsvarande modell. Längden är väl tilltagen. T. h.



En helt ny De Soto-serie är Firesweep, som är en bil i den lägsta amerikanska prisklassen. Effekten är »bara» 245 hk. Förmodligen är Firesweep avsedd att komplettera Plymouth och ersätter därmed i viss mån Diplomatomdellerna.

MERCEDES BENZ

190

PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLD:s TESTAVDELNING
ÅV INGENJÖR OLLE LINDAHL

Foto: Ove Wallin

Att öppna och stänga en dörr, att sätta sig tillrätta bakom ratten i denna bil och känna hur stabilt gedigna alla detaljer är kan utan överdrift beskrivas som mycket angenämt. Intrycket kan sammanfattas i namnet Mercedes, som inte endast är ett namn utan även ett begrepp.

Karossens formgivning är praktisk, aristokratiskt måttfull och sber i sin linjeföring. Den välkända kylarmasken smälter väl in i de moderna karossformerna. Karossens passning och finish är av högsta klass och tyder på stor omsorg vid sammansättningen. Den måttliga kromdekoren förefaller att vara av högsta kvalitet.

In- och urstigningen i framsätet går mycket lätt. Det är gott om utrymme och inga hinder i vägen. Avståndet mellan ratt och säte verkar att vara tilltaget även för förare med stora magar. I baksätet är det gott om plats, även om bilen inte kan konkurrera med exempelvis amerikanarna i detta avseende.

Sätena är nästan pompöst bekväma och skänker sittkomfort av allra högsta klass. Framstolarnas separata fällbara ryggstöd höjer komforten ytterligare. Samtidigt som inredningen är gedigen är den även sedesamt dyster. Dörrhandtagen är praktiskt

(Forts. på sid. 28)



In- och urstigning i framsätet går mycket lätt då det finns gott om utrymme och inga hinder. Sätena ger sittkomfort av allra högsta klass.

Mercedes 190:s bagageutrymme är stort och välplanerat. Bilden ger en uppfattning om den mängd reseffekter, som ryms bakom luckan.



VAGNBESKRIVNING

Typ: Mercedes Benz 190.
Tillverkare: Daimler-Benz AG, Stuttgart.
Generalagent: Philipsons Automobil AB, Stockholm 21.
Pris: 13.450 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem.
Skatt: 222 kr per år, investeringsavgift 1.140 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris. Imstrutor för varmluft/kallluft finns. Ventilation för kalluft finns. Ventilationsfläkt för låg fart finns. Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris. Komplet installation kostar 70 kr extra. Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inklusive montering 500 kr. Backlampa finns inte. Rattlös finns.

RESERVDPRISER

Utbytesmotor finns. Sats kolvar (av första överdim.) jämte kolvrings och kolvbultar 376 kr. Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar 92 kr. Cylinderlockpackningar 14 kr. Termostat för kylsystem 30 kr. Oljerenarinsats (skall bytas var 800:e mil) 9:25 kr. Strömfördelarlock utan kablar 7 kr. Kopplingslamell 150 kr. Sats bromsbackar med nya belägg 254 kr. Ett däck kostar 109 kr. Vindruta 125 kr. Höger framflygel eller motsv. komplett inkl. montering och lackering i bilens färg, men utan strålkastare 328 kr. Bakre stötfångare 260:— kr komplett med alla detaljer.

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas. Ventiljustering 10 kr. Montering av bytesmotor 120 kr. Byte av kopplingslamell 65 kr. Byte av cylinderlockpackn. 45 kr. Byte av styvspindelbultar 46 kr. Byte av samtliga bromsbackar 56 kr. Ventilslipning med sotning 90 kr.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektal vid tjänstevikt 66,2 hk/ton.
Effektal vid lastad vikt 51,7 hk/ton.

Spec. bromsarea 838 cm² per ton tjänstevikt.
Antal rattvarv 3¼ mellan fulla framhjulslutslag.
Vändcirkeldiameter: 10,6 m.

MOTÖRNS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 84 hk vid 4.800 varv/min.
Vridmoment: Max. 14,8 kpm vid 2.800 varv/min.
Medelkolvhastighet: 2,79 m/s vid 1000 varv/min.
Effektivt medeltryck: 8,3 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 44,3 hk/liter.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande stålkaross. Fyra dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme bak, åtkomligt utifrån. Motorn placerad fram. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 5 sittplatser. Framtill separata stolar, bak helt säte av sofftyp.

Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler.

Cyl.-diam.: 85 mm, slaglängd 83,6 mm, slagvolym 1897 cm³.

Kompr.-förh.: 7,5. Max.-effekt 84 hk SAE vid 4.800 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. 4-växlad växellåda med synkronisering även på ettan. Rattväxel. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram: Individuell fjädring med svängarmar, teleskopstötdämpare och spiral-fjädrar. Krängningshämmare. Bak: Individuell fjädring med tvådelad pendelaxel, spiral-fjädrar och teleskopstötdämpare. Däckdimension 6,40 × 13.

Bromsar: Fotbromsen verkar hydrauliskt. Total friktionsarea 1064 cm². Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

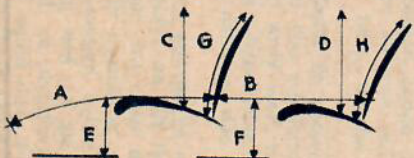
Styrinrättning: Styrväxel av kulmuttertyp.

Elsystem: 12 V, generator effekt 160 W, batterikapacitet 56 Ah.

Bränsletanken rymmer 56 liter.

MÅTT OCH VIKT

Ytermått: Längd 448,5 cm, bredd 174 cm, höjd 156 cm, hjulbas 265 cm, spårvidd fram 143 cm, bak 147 cm, markfrigång 20,5 cm.

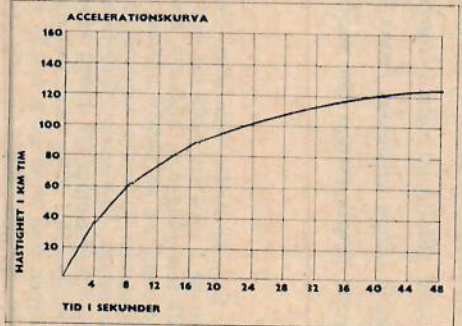


Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 127 cm, baksätets d:o 127 cm. Bredd i axelhöjd fram 133 cm, bak 133 cm. Framsätet går att skjuta 11 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 44 cm, a 92 cm, b 73 cm, c 98 cm, d 92 cm, e 31 cm, f 40 cm, g 58 cm, h 58 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 95 cm, höjd 45 cm, bredd 89 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1270 kg (körklar med förare), lastad vikt 1625 kg (körklar med 5 vuxna + 75 kg bagage).

PROVRESULTAT

| De olika växlar | 1 | 2 | 3 | 4 |
|--|------|------|------|------|
| Synkroniserad | Ja | Ja | Ja | Ja |
| Tystgående | Ja | Ja | Ja | Ja |
| Växellådans utväxlingsförh. | 4,05 | 2,38 | 1,53 | 1,0 |
| Slutväxels utväxlingsförh. | 4,10 | 4,10 | 4,10 | 4,10 |
| Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling | 16,6 | 9,76 | 6,27 | 4,10 |
| Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t | 6,9 | 11,7 | 18,3 | 27,9 |
| Antal motorvarv per körkilometer | 8700 | 5120 | 3280 | 2150 |
| Kolvväg, m/körkm. | 1450 | 855 | 548 | 359 |
| Max. effekt och medelcolvh. 13,4 m/s uppnås vid km/t | 33,1 | 56,2 | 87,8 | 134 |
| Teor. fart vid maxdragkraft, km/t | 19,3 | 32,7 | 51,2 | 78,0 |
| Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt | 638 | 375 | 241 | 158 |



ACCELERATIONSTIDER

Acceleration genom växlar: 0-50 km/t 6,8 s, 0-80 km/t 13,8 s, 0-100 km/t 22,0 s, 0-120 km/t 43,5 s. 1 km stående start: 41,0 s. Acceleration genom enstaka växlar: Tvåan: 30-50 km/t 2,8 s. Trean: 30-50 km/t 4,3 s, 50-80 km/t 7,2 s. Fyran: 30-50 km/t 8,5 s, 50-80 km/t 13,2 s, 80-100 km/t 10,0 s.

BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av 17 31 42 55 68 75 procent av vagnvikten vid ett pedaltryck av 15 20 25 30 35 40 kp. Bromssträcka i meter vid en hastighet av 100 km/t. 20 max. inbromsningar utförda i en följd. 1:a bromsningen 52 m, 5:e 53 m, 10:e 51 m, 15:e och 20:e 52 m.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 81 km/t, upp till 120 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 1,3 l/mil. Samma sträcka, lugn körning (medelfart ca 58 km/t, upp till 80 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 1,0 l/mil. Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 1,35 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade vid en verklig fart av 30 50 80 100 120 km/t 28,0 46,0 75,5 94,5 113 km/t Vägmätaren visade 6,5 procent för lång vägsträcka. Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 4,0 lux. Halvljus 25 m 0,8 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överstrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÅTKOMLIGHETSBETYG

(Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.) Inställning av förarsäte 3. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 2. Oljefilter 1. Tändstift 2. Strömfördelare 3. Förgasare 2. Bromsvätskebehållare 3.

TV-BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Utmärkt åkkomfort, alla detaljer i bilen känns ovanligt gedigna.
- Snabb acceleration, perfekta bromsar.
- Den moderna konstruktionen präglas av sällsynt god finish.
- Defrostersprutor även för främre sidorutorna.

MINDRE BRA:

- Körvisarreglaget är svårskött.
- Batteri och oljerenare är svåråtkomligt placerade.

Vänd på tidningen får ni se världens högsta byggnad

STORSTAD I MOLNEN

»Femhundraåttaåttio våningen, tack. Det var en hopplös hiss att gå sakt! Kan ni verkligen inte köra fortare än åttio? Jag skall vara på jobbet om en minut.» En sådan monolog av en morgonsur herre kan ske ni får tillfälle att höra i framtiden om den internationellt kände arkitekten Frank Lloyd Wright's projekterade jätteskyskrapa blir verklighet.

Sky City är staden som skall byggas i 528 våningar och nå 1 mil (= 1.609 m) upp bland molnen. Den blir då fem gånger så hög som Empire State Building och kommer att ge 130.000 personer, dubbelt så många som Uppsalas invånare, kontorslokaler högt över Chicagos tränga affärsgator. Självfallet får jätteskyskrapan parkeringsplats för 15.000 bilar och 100 helikoptrar. Fantastiskt! Eller bara fantasier?

Mannen som skall göra det är Frank Lloyd Wright. Bakom namnet döljer sig en av Amerikas främsta arkitekter. Han slog igenom redan 1915 med The Imperial Hotel i Tokio, vilket vid jordbävningen 1922 visade sig besitta en oanad hållfasthet. Wright är nu 87 år gammal och har som en värdig avslutning på sin framgångsrika karriär ritat denna fantastiska byggnad.

Tio sådana skyskrapor på Manhattan skulle räcka för alla dess kontorslokaler och frigöra stora utrymmen i andra delar av New York till grönområden och villabyggelse. Den salomoniska lösningen på problemet »arbete i staden och bostaden på landet» är Molnkontoret!

Att konstruera en skyskrapa av dessa proportioner är ingen lätt uppgift för en arkitekt. Konstruktionen skall göras bärande utan att den blir för dyr och klumpig. Man måste ta hänsyn till att den kraft vinden utövar på en sådan byggnad är utomordentligt stor. Wright anser sig ha löst problemet genom att sammansätta sin skyskrapa av fyra trekantiga segment. Dessa segment skall bäras av en kärna av stål och lättbetong, och huset skall mot alla gängse normer byggas inifrån och utåt. Byggnadens ytterhölje

Projekt "Illinois"
1.600 m

Kärna av stål
och lättbetong

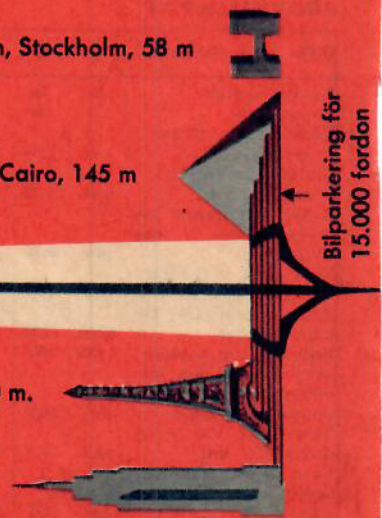
Kungstornen, Stockholm, 58 m

Cheops pyramid, Cairo, 145 m

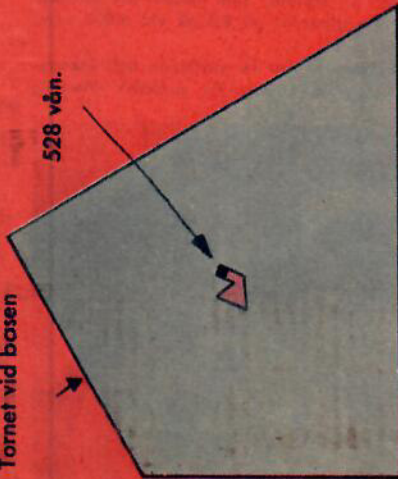
Eiffeltornet, Paris, 300 m.

Empire State Building, New York, 381 m

Bilparkering för
15.000 fordon

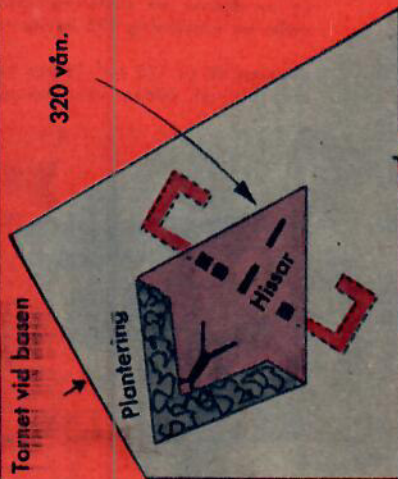


Tornet vid basen



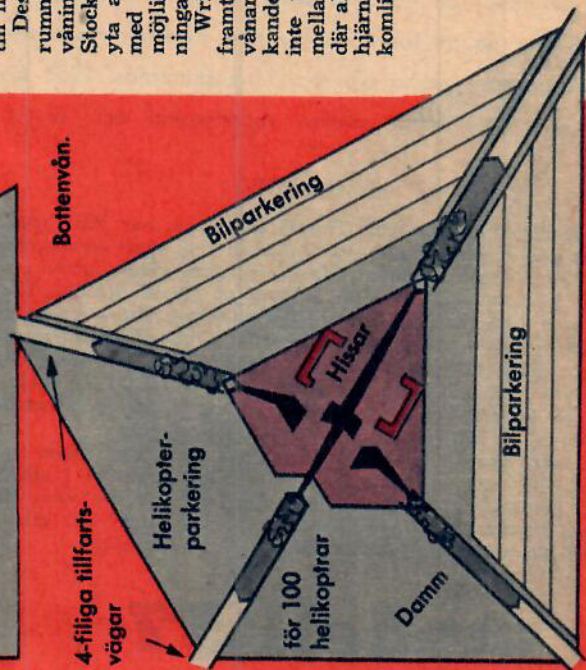
528 vån.

Tornet vid basen



320 vån.

4-fliiga tillfarts-
vägar



Bottenvån.

Bilparkering

Helikopter-
parkering

fö 100
helikoptrar

Damm

Bilparkering

Bottenvån. i hälften så stor skala
som 528:e o. 320:e vån.

skall bestå av aluminium, och mr Wright, som tycks vara en stor estet, har tänkt sig allt listverk m. m. utfört i guldfärgad metall.

Det är väl överflödigt att påpeka att alla lokaler skall få inbyggd luftkonditionering. Kommunikationsnerna skall ske genom 56 tandemhissar, som via de fyra olika huvudentréerna svarar för direkttrafiken på fem etappinjer om 100 våningar vardera och med en hastighet av ca 100 km/t kan fylla eller tömma molnstadens på en timme.

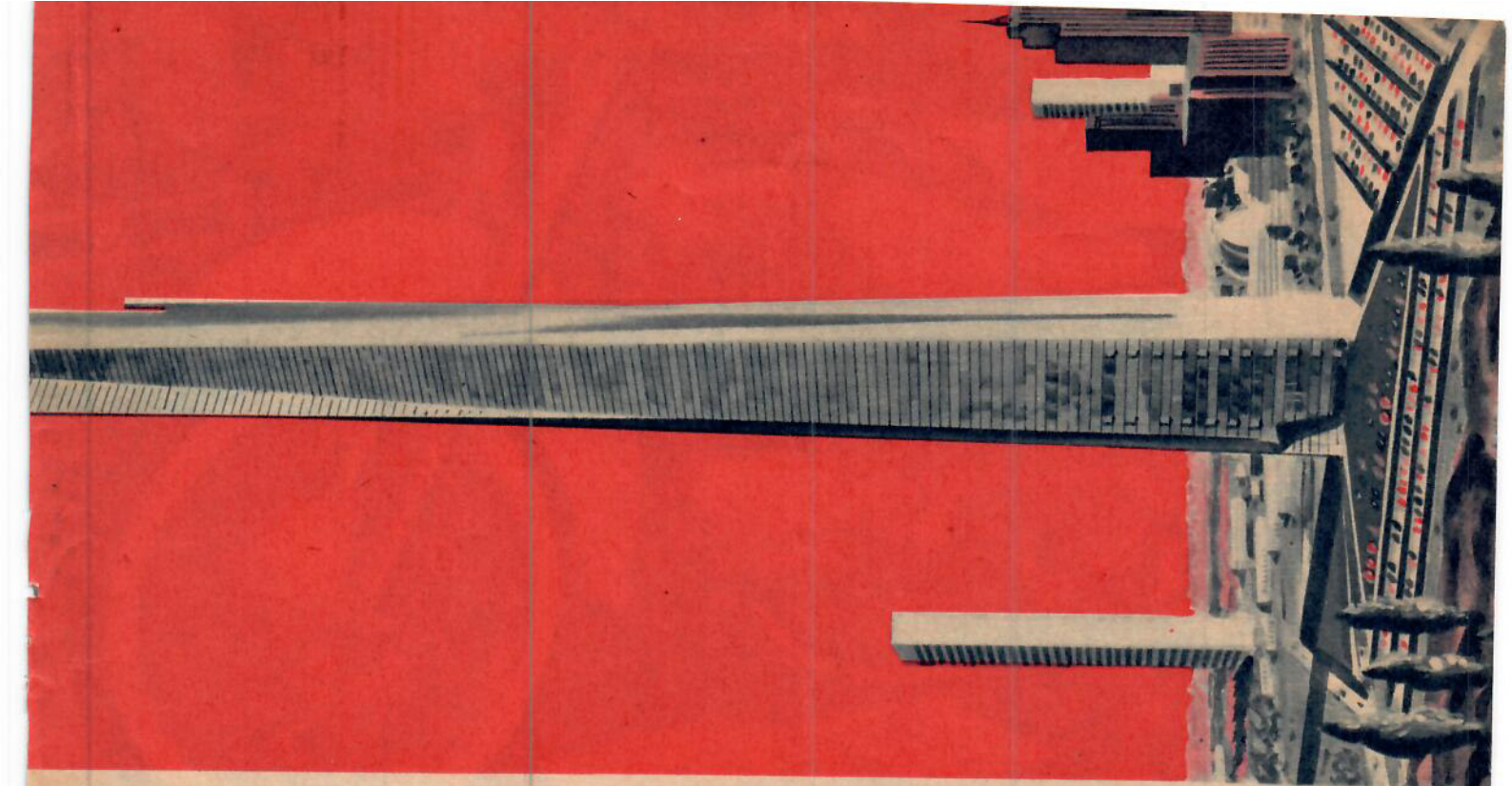
Visserligen är specifika vikten hos denna enorma byggnad bara ungefär hälften av mera traditionellt jordbundna husformers, men påfrestningarna på fundamentet måste naturligtvis ändå bli kolossala. Wright har löst problemet genom att föse byggnaden med djupgående »rötter» av stålarmrad betong som sträcker sig långt ned i berggrunden. Det var i princip samma system som på sin tid klarade The Imperial Hotel från jordbävningkatastrofen.

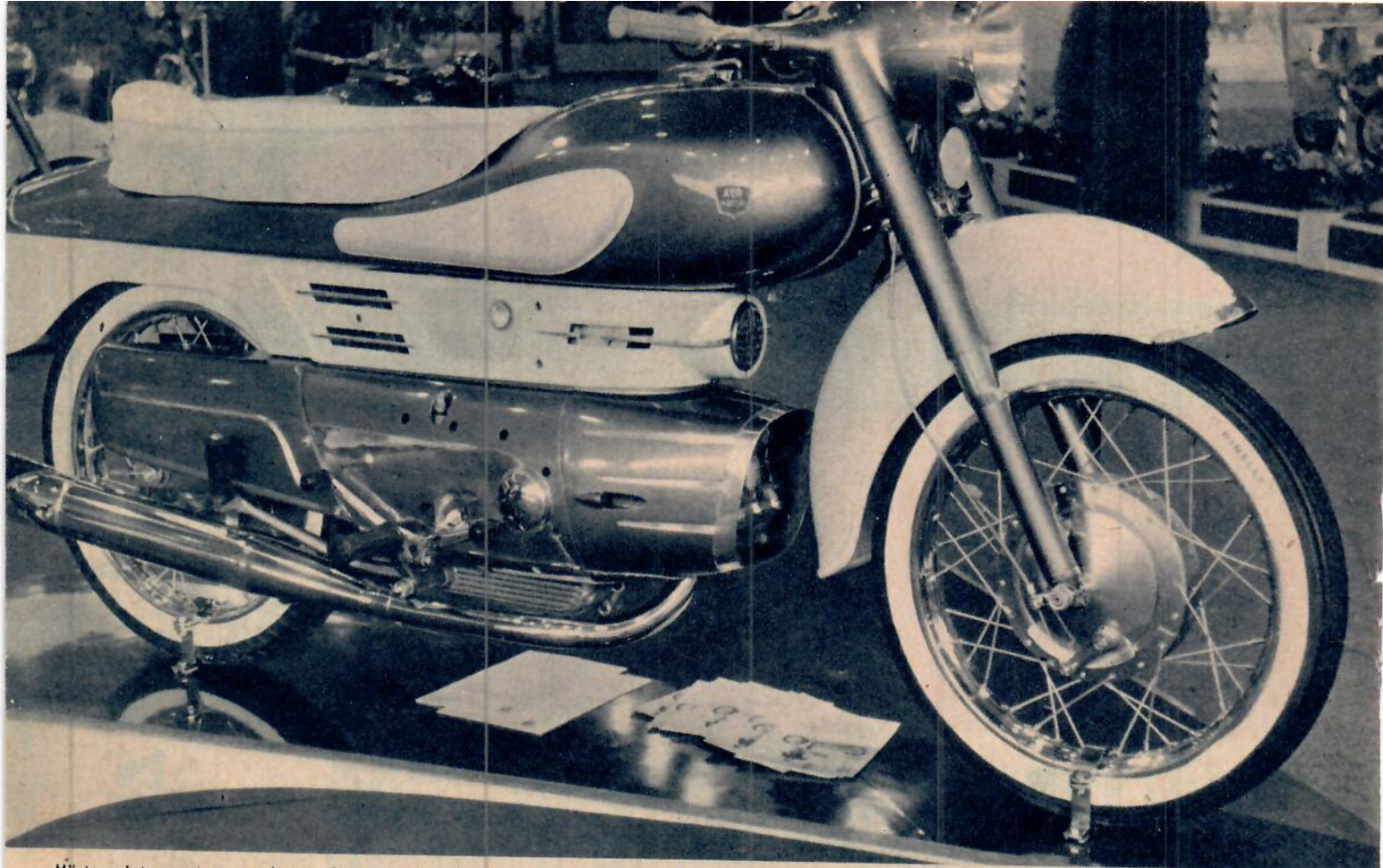
Men märkvärdigast av allt är att byggnadskostnaderna inte kalkylerats till mer än 100 milj. dollars vilket på svenska blir en liten halv miljard. Tycker ni det låter mycket? Om man räknar det per ytenhet av lokalerna, blir det nämligen blott 250 kronor kvadratmetern! Och hur stora är motsvarande byggnadskostnader hos oss? I Stockholm räknar man med 630 kr/m², i Malmö med obetydligt över 400 kr/m² och i Västerås, som av någon anledning representerar genomsnittskostnaden, med hela 475 kr/m². För att jämförelsen skall vara alldeles adekvat får man göra ett avdrag på ca 50 kr/m² för de svenska priserna för markvärdet. Molnstadens är den billiga folkbostaden till halva priset!

Dessutom sparar man utrymme genom att ta luft- rummet i anspråk. Totalt skulle den sammanlagda våningsytan i Sky täcka ca 170 hektar. Hela Stockholms City — Nedre Norrmalm — har en brutto- yta av 145 hektar. Det skulle alltså kunna ersättas med ett enda molnhus, och sedan får man oanade möjligheter att ordna parkeringsplatser i omgiv- ningarna.

Wright ser kanske i sin arkitektoniska skapelse ett framtida Utopia med idylliska villaområden, vars in- vånare varje morgon bilas genom artificiellt prun- kande grönska på åttafylliga autostrador — om man inte tar helikoptern — till arbetsplatsen någonstans mellan himmel och jord i kilometerhöga molnstäder, där allting drivs med atomkraft och styrs med elektron- hjärnor. En värld som närmar sig den absoluta full- komligheten?

modell 57





Höstens intressantaste mc-konstruktion är italienska Aer Macchi, som är helt inklädd. 175-kubiks motorn ger 10 hk, vikten är 115 kg och farten 115.

PÅKLÄDDA BÅGAR

Motorcykeln håller på att byta skinn. Medan konventionella mc-typer håller på att försvinna kör nya modeller fram med strömlinjekåpor av samma typ som TT-maskinernas. 1957 års mc blir en kombination mellan racermaskin och skoter.

Av NILS TENGBERG

Den engelska mc-tidningen The Motor Cycle har låtit bygga en inklädd standardmotorcykel, som vi f. ö. skall återkomma till i ett kommande nummer. Maskinen, som gömmts under ett linjeskönt plastskal, var en fem år gammal Royal Enfield. Man behövde inte köra med den ombyggda maskinen länge för att få bekräftelse på vad man anat: kåporna ökade fartresurserna, minskade bränsleförbrukningen och gjorde föraren nära nog lika skyddad från vägstänk som han skulle varit på en skoter. Undra på att mc-fabrikerna håller på att ta sig en allvarlig funderare på att bättre kapsla in sina motorcyklar.

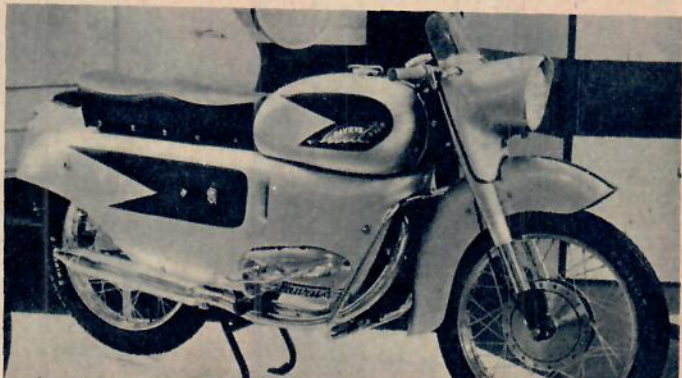
Vi har sett inkapslade standardmaskiner förr. Men ingen har varit så lyckad att den nått fram till serieproduktion i större skala. Nu verkar de kapslade åken emellertid att ha växt till sig så pass att man kan våga förmoda att modell 1957 blir inledningen till en allt större användning av strömlinjeskal.

modell 57



En ny stjärna på skoterfirmamentet är Motobi, som under sitt plåtskal döljer en encylindrig 175 kubiks toppventilmotor på 8,5 hk vid 6.800 v/m.

Köparen till en 175 cm³ Taurus kan välja på att få maskinen helt inkapslad som på bilden eller levererad utan kåpor. En praktisk lösning.

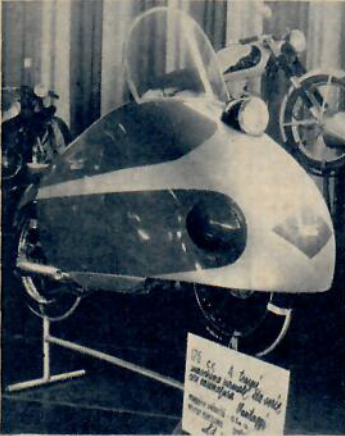




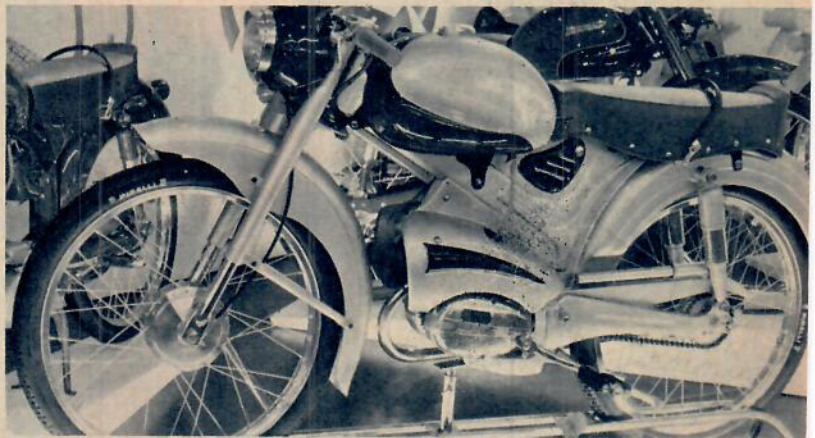
En ren och kompakt motor är denna nya tvåcylindriga Berneg med toppventiler. På bara 175 cm³ slagvolym bromsar den hela 11 hk vid 7.000 v/m. Det räcker för att få upp en MC på 105 kg i 120.



En sportig version av modell LE är Velocettes nya giv. Boxermotorn är i motsats till på LE luftkyld och maskinen är naturligtvis kardandrivnen.



En standardmc, som ser ut exakt som en äkta TT-maskin, är Italienska Aquilia, vars toppfart ökat med 15 km/t tack vare den eleganta kåpan. Encylindrig 175 cm³ motor.



En sportmoped från Italien med avancerad formgivning på kåporna. Maskinen ser ut som en riktig mc och är med 80 i toppfart inget för oss.

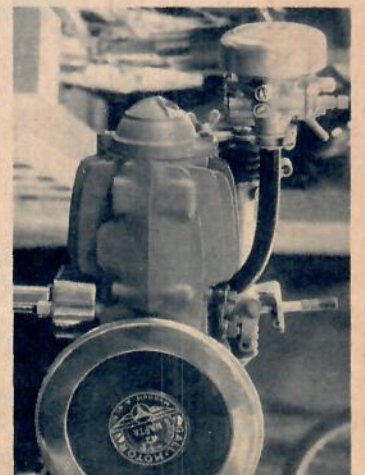
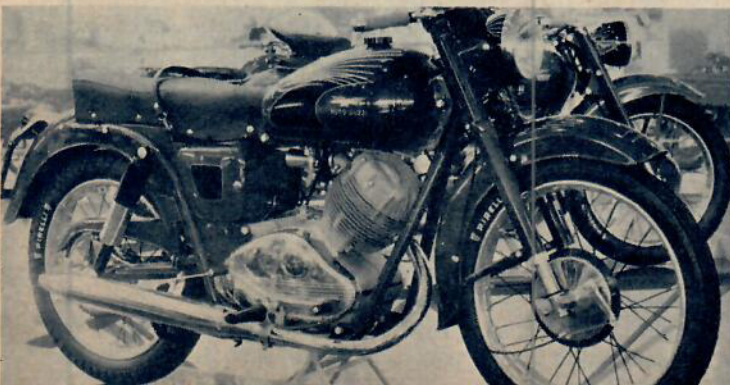


Engelska James har spottat i nävarna och kommit fram med en riktigt elegant maskin med bl. a. inkapslad bakkedja och helt inbyggd förgasare.

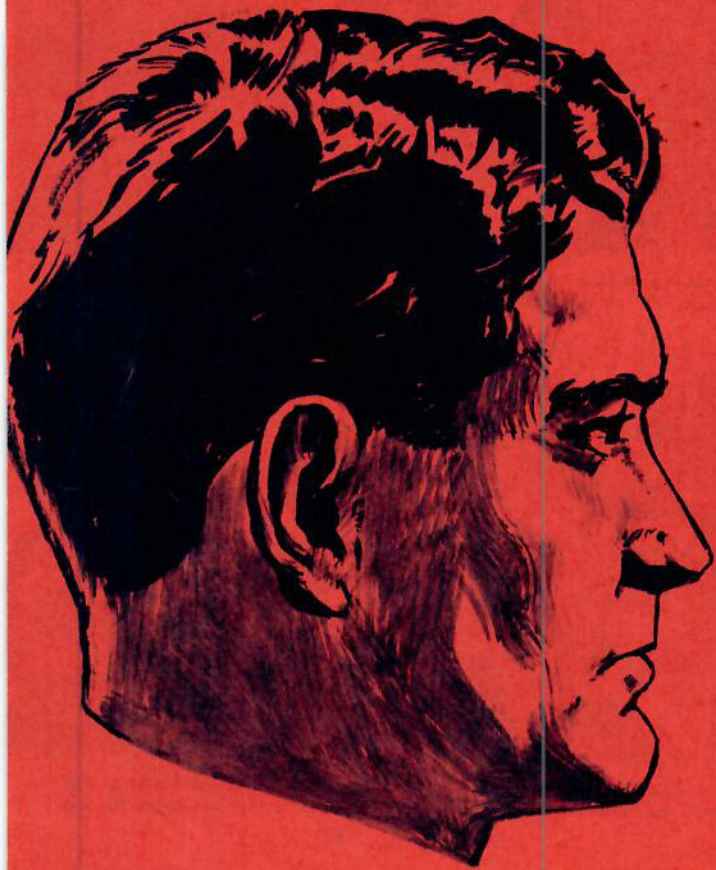
En helt ny Moto Guzzi med typnamnet Lodola har premiärvisats i Milano. Maskinen är försedd med en 175-kubiks t. v. motor på 9 hk. Gör över 110.



Till världens elegantaste motorkonstruktioner kan man utan vidare hänföra italienska boxermotorn Rocket. Motorn på 200 cm³ och 11 hk driver bakhjulet genom en kardanaxel.

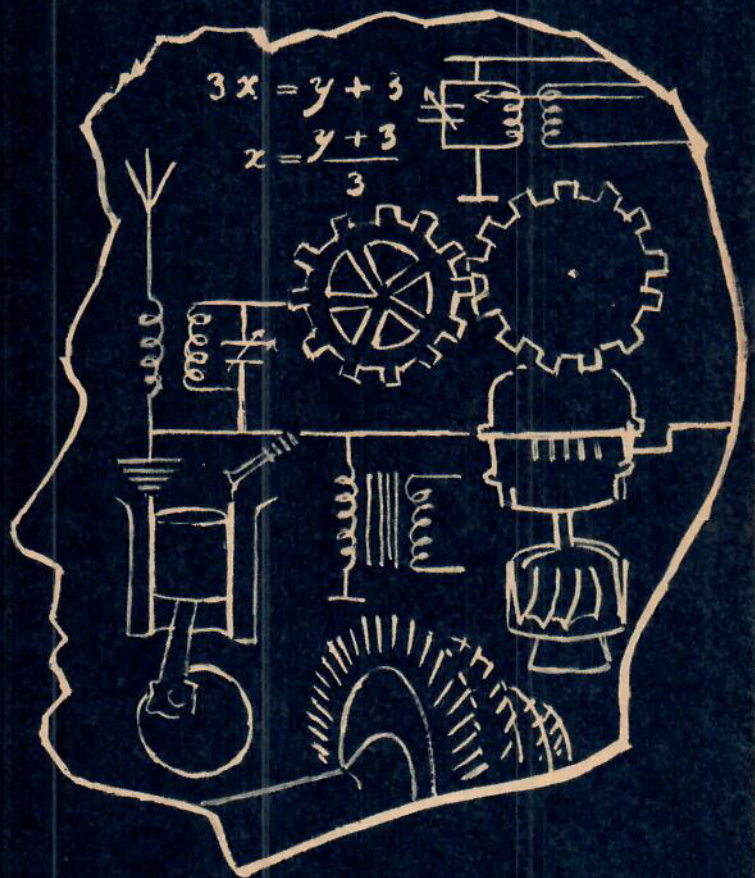


En mopedmotor, som utan förändringar går på bensin, dieselolja eller fotogen, måste vara en önskedröm i dessa tider. »Drömmen» heter Gall och är på 42 cm³ och 1,8 hk.



TEKNIKENS VÄRLD

- På teknikens aldrig stillastående löpande band matas dagligen, ja varje timme på dygnet, sensationella nyskapelser fram.
- Teknikens fascinerande värld är populärt uttryckt färgstarkare än någonsin.
- Färgstarka tider kräver färgstarka tidningar.
- Teknikens Värld har alltid varit »en tidning med färg» — fr. o. m. nr 1 1957 kommer den att bli det i ännu högre grad.



ÄR DIN

- Massor av underbara fyrfärgsbilder i varje nummer av Teknikens Värld gör teknikens värld ännu mer levande för dig.
- Tänk bara på bilfabrikernas fantastiska, färgsprakande nya modeller. Presenterade i fyrfärg blir de med ens så verkliga att du får den svindlande känslan av att vara den förste, som slår dig ned bakom den eleganta ratten.
- Teknikens värld är din helt och fullt först när du läser Teknikens Värld. En färgstark tidning är inte bara färgbilder.



Här presenterar Teknikens Värld en lätt tävlingsuppgift, som vi hoppas skall ge dig en stunds angenäm avkoppling med pennan i hand. När samtliga rutor blivit rätt ifyllda, upptäcker du att de bildar en innehållsrik text. Det räcker om du skriver ned de två meningarna på svarskupongen som finns på sidan 6. Själva »korsordet» behöver således inte insändas. Fina priser! 1:a pris 100:—, 2:a 50:—, 3:e 25:— samt för de tio därnäst följande helårsprenumerationer på Teknikens Värld.

Lösningarna av den roliga nyårstävlingen skall vara oss tillhanda senast 15 januari.

Adress: Teknikens Värld, Tävlingsredaktionen, Postbox 3268, Stockholm 3.

Märk kuvertet: »Nyårskryss.»

| | | | | | | | |
|-----------|---|-----------|----------------------|-----------|---|-------------|---------------------------|
| A 1—3 | Världsfreden är hans högsta mål | N 15—12 | Vet ingen | C 23—F 23 | Ritmodell | C 5—6 | Feminint fläskberg |
| A 3—5 | Är den kortaste vägen | N 11—10 | Personligt pronomen | D 23—G 23 | Samtliga | C 6—8 | Reptil |
| A 6—9 | Mums till middan | N 10—9 | Nattdjur | H 23—I 23 | Ifall | C 8—12 | Under tiden |
| A 8—9 | Träd | N 9—6 | Önskar | K 23—L 23 | Okokt | C 11—14 | 9/12 |
| A 10—11 | Nickel | N 6—5 | Vapen mot flyganfall | K 23—M 23 | Prenumerera på TV, det är ett gott ... | C 15—18 | Musikens benstomme |
| A 12—14 | Sälunge | N 5—2 | Känna till | M 21—22 | Buske | C 18—19 | Två |
| A 13 | Västmanlands län | M 1—N 1 | Barrmark | M 20—18 | Förslagsvis | C 20—21 | Elektrisk förkortning |
| A 14—15 | Börjar komma med stormsteg även i Sverige | I 1—L 1 | Tradition | M 17—15 | Fyrhjuling | C 22 | Kristianstads län |
| A 15—18 | Rynka | I 1—G 1 | Fördröjd | M 14—13 | Tvåhjuling | D 22 | Örebro län |
| A 19—20 | Ton | H 1—E 1 | Försonas | M 12—9 | fula fluga.... | F 22—D 22 | Scenisk avdelning |
| A 21—24 | Klen- och grov- | D 1—C 1 | Dryck | M 8—6 | Skoklädd | F 22—H 22 | Simmar och snattrar |
| B 24—F 24 | Banan | B 1—3 | Samt | M 5 | Göteborg | | |
| B 24—D 24 | Maka | B 4—5 | Mjolkproducent | M 4—2 | Gåsmarsch | H 22—I 22 | Tilltal |
| F 24—G 24 | Gripa | B 4—8 | Skiljetecken | M 4—6 | Matematiskt tecken | K 22—L 22 | Skydd |
| G 24—I 24 | Fordrar motorn för att må väl | B 8—11 | Väsen | L 2 | Vårt kortaste ord | L 21—20 | Yttrade |
| K 24—N 24 | Teknikens Värld är priset... | B 12—13 | Färsk | I 2—H 2 | Bil- och mc-sport | L 19—12 | Omtyckt |
| N 23—16 | Fart | B 14—16 | Varm | G 2—E 2 | Teknikens Värld | L 11—10 | Olle Carle |
| N 18—16 | Varm | B 15—19 | DX-arnas eldo-rado | | Gjorde Lasse i Melbourne så det stänkte om'et | L 9—8 | Drivmedel för havremotorn |
| N 16—14 | 769,17 | B 19—20 | Natrium | G 2—D 2 | Och | L 5—7 | Från krok till spö |
| | | B 21—22 | Ej ut | C 2—4 | Dalkarl | L 7—4 | Poetprodukt |
| | | B 23—C 23 | För den händelse att | | | L 8—L 3—E 3 | Lättfattligt |
| | | | | | | D 3 | Gotlands län |

● Liksom tidigare åker alltid en medarbetare från Teknikens Värld med på teknikens löpande band och berättar i nyhetsladdade, högaktuella reportage om allt han upplever.

● Specialmedarbetare på teknikens alltid skiftande men lika intressanta områden svarar för sakliga, rykande färiska artiklar.

● Så ett litet tips: i nästa färgsprakande nummer av Teknikens Värld (utkommer 10 januari) kan du vara med i en av de roligaste och mest spännande tävlingar, som presenterats i en svensk tidning. Priset: en Simca Aronde med Hard Top.

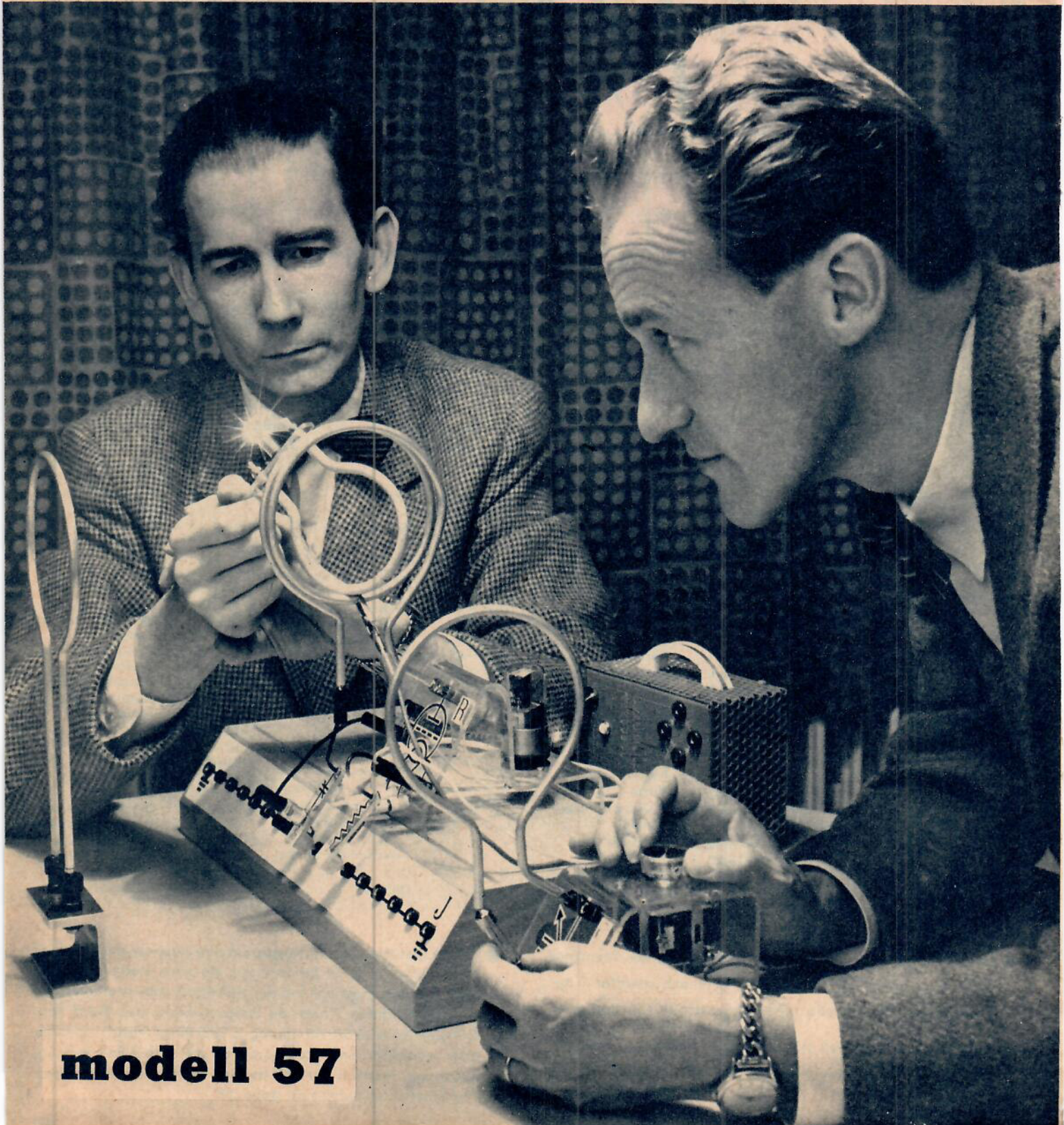
● Det kan vara svårt att få tag i Teknikens Värld i kiosken eller tobaksaffären — det är många om budet. En prenumeration ger garanti för att du inte missar något nummer. Prenumerationskupong på sidan 29.

ELEKTRISK BYGGLÅDA

Samtidigt som Dr. Brattain visade sin soldrivna radio vid Nobelfesten i Stockholm, presenterades en sensationell svensk soldriven telefon, som byggts vid Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg.

Av JAN KARLSSON. Foto: Lennart Jensen-Carlén.

Konstruktören Emil Bengtsson, t. v., har byggt en UKV-sändare av superregenerativ typ. En slinga kopplas till en indikatorlampa och lampan lyser utan att slingan är i kontakt med spolen. Det betyder att apparaten sänder. Göran Holmström, t. h., har skrivit en skolmässig handbok för telesatsen (nedan).

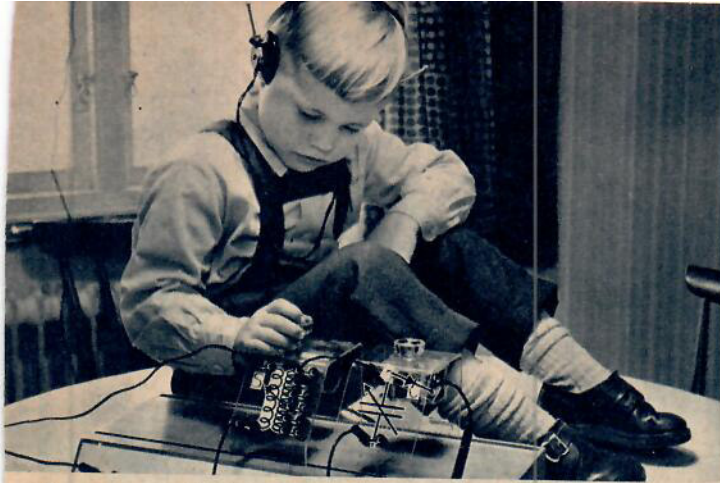


modell 57

MUSIK FRÅN SOLEN

Morgondagens radio spelar Calle Jularbo, bara ni ställer den i solskenet. »Sfärernas musik», eller vad skall man kalla det?

Av JAN KARLSSON.

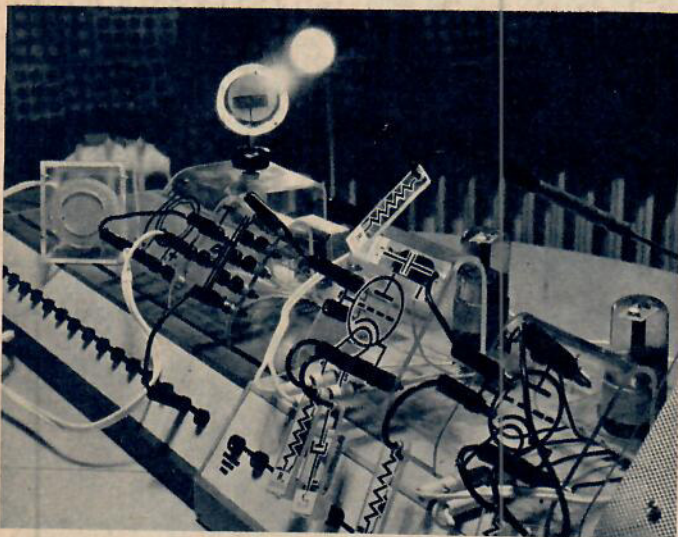


Byggsatsen är så enkel att ett barn kan handskas med den. Göran Holmströms femårige son Erland har själv byggt den här kristallmottagaren.

Elektrotekniska och i synnerhet radiotekniska experiment har vid skolorna utförts i relativt begränsad omfattning. Lärarna har ofta dragit sig för det tidsödande uppkopplingsarbetet och för övrigt har det varit mycket svårt att göra försöken överskådliga och begripliga.

Det är förste assistenten vid Chalmers institution för fysik, Emil Bengtsson och adjunkt Göran Holmström som tänker blåsa nytt liv i fysikundervisningen. De har konstruerat en telesats bestående av färdigkopplade elektriska komponenter. Kondensatorer, spolar, motstånd m. m. är uppbyggda på kopplingsplintar av plast. På dessa plintar finns komponentens radiotekniska symbol angiven. Man kan lätt och framför allt snabbt sammanbygga olika apparater av dessa enheter. Resultatet blir mycket överskådligt, och kopplingsdiagram växer fram på samma gång som apparaten.

Telesatsen, som nu tillverkas av Gumperts i Göteborg, har både i Sverige och utomlands mottagits med stort intresse. Den skall lanceras vid svenska skolor efter nyår. Priset är inte fastställt, men den Göteborgska telesatsen blir nog överkomlig även för privatpersoner, som på ett instruktivt och lättfattligt sätt vill tränga in i radioteknikens mysterier.



Så här ser »soltelefonen» i Göteborg ut. Lampan spelar solens roll, och ger energi till fotocellen, som i sin tur levererar ström till mikrofonkretsen. En transformator överför impulserna till en 2-rörs förstärkare, som driver högtalaren (skymtar i högra hörnet). Släcker man lampan så tystnar högtalaren genast. (Ovan). Bilden t. h. visar en komponent i den innehållsrika och instruktiva teleyggsatsen.



Soligt leende visar nobelpristagaren Walther Brattain sin lilla, behändiga »solradio». Hans uppfinning, transistoren, har omskapat radiotekniken.

Nobelpristagaren i fysik år 1956, professor Walther Brattain introducerade ett litet tekniskt underverk i Sverige vid sitt besök här. Professor Brattain, som upfunnit transistoren, har för att demonstrera dennas låga effektförbrukning låtit tillverka en reseradio vars enda kraftkälla är solen.

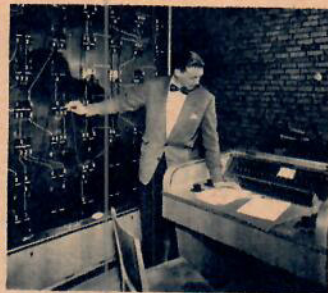
Denna soldrivna radio är ur teknisk synpunkt fullt likvärdig med de »vanliga» transistormottagare som finns i marknaden. Den är försedd med högtalare och med en bra antenn plockar man ledigt in alla större stationer i Europa.

Solstrålarnas energi uppfångas av en speciell aktiverad yta, som täcker apparatens framsida. Solbatteriet som i gengäld avlämnar elektrisk energi till radion är en utveckling av fotocellen. Men i sin hittillsvarande utformning har denna inte kunnat utvinna mer än några bräkdels procent av solenergin, tillräckligt för att t. ex. kunna röra den lätta visaren på en exponeringsmätare. Med ett solbatteri i sin nuvarande form kan man tillgodogöra sig ända upp till tio procent. Det betyder att man med ett sådant batteri med endast ca 1 dm² aktiv yta kan driva en ordinar leksaksmotor.

Vart tar utvecklingen vägen? När även denna, rätt blygsamma procentsifra överskridits, öppnar sig stora möjligheter att utnyttja vår i särklass starkaste energikälla. Med stora solbatterier placerade på hustaken kan alla våra elektriska behov tillfredsställas. Under natten och vid mulen väderlek tages strömmen från en ackumulator, som sedan laddas upp när solen vad sägs om soldrivna relästationer i Atlanten för perfekt övervad sägs om soldrivna relästationer i atlanten för perfekt överföring av radio och television?



Willys nya jeep FC-150 har framdragen förarplats. Den har fyrhjulsdraft och fyrcylindrig Hurricanemotor som övriga modeller.



Imiterade störningar

På Aseas Kraftverksavdelning i Västerås har man nu tagit i bruk en nätmodell. Den skall användas för att bestämma bl. a. belastningsfördelningar. Med modellen kan man t. ex. kopiera ett kabelnät och imitera driftstörningar. Här kopplar civilingenjör Herbert Svebrant upp ett kabelnät på kopplingstavlan.



En engelsk livbåt av märket Armine visades nyligen i Göteborg. Livbåten är gjuten i en enda omgång av glasfiberarmerad plast.



Mercedes 300 SL kommer nu också som roadster. Den nya 300-modellen kommer troligen att börja levereras från fabriken våren 1957.



En amerikansk firma lanserar nu en skivspelare för bilar. Den uppger fungera utmärkt även om bilen kör på mycket dålig vägbana.



Gräsklipparen klarar skägget

Härromdagen såg vi världens första allroundmaskin för villaägare. Den är amerikansk, heter Toro och har som gemensam stomme ett »motorstyre». Detta kan förses med nio olika aggregat, som tillsammans kan göra minst ett 20-tal olika jobb: klippa gräs, samla löv, spruta fruktträd, pumpa vatten ur översvämmade källare m. m. Med en generator kan den också leverera ström till rakning (se bilden), till belysning i sportstugan etc.

Motoriserad snöman

Motormekanikerna Nils Aberg och Holger Eriksson i Avesta har tröttnat på att skotta snö. De använder i stället en snömaskin, som de egenhändigt ritat och byggt med hjälp av bl. a. delarna från en skrotfärdig Ford-skåpbil. »Snömannen», som de döpt maskinen till, lyfter 300 kg blötsnö eller fyra fullvuxna personer. Lyftanordningen är en kasserad hydraulisk lastbilslyft. Bygget krävde två månaders fritidsjobb (bilden t. v.).



Samtidigt som den nya fabriken i Rüsselsheim invigdes firade Opel ett jubileum. Den tvåmiljonte bilen lämnade under högtidliga former bandet.

EN OPEL I MINUTEN

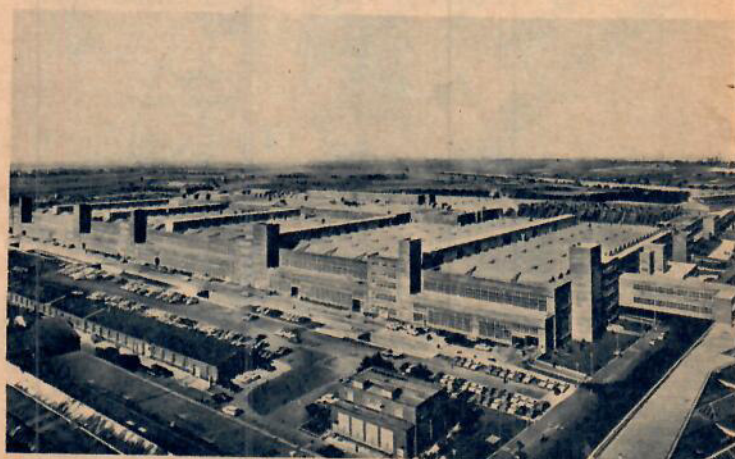
Av LARS ROSENGREN



På löpande bandet i karosserimonteringen växer Opel Olympia fram.

Västtysklands bilproduktion mer än fördubblades under åren 1952—1955. Trots detta var efterfrågan långt ifrån mättad och Opel som redan 1954 helt utnyttjade sin produktionsapparat måste projektera en ny fabrik. Denna invigdes nyligen i Rüsselsheim nära Frankfurt och har fått namnet K-40.

Den nya fabriken är en 425 m lång jätteanläggning med en golvyta på nära 300.000 m². Var 60:e sekund lämnar en vagn fabriken monteringsband och när produktionen nått sin höjdpunkt skall man göra 1.000 bilar om dagen. Ett märkligt faktum kunde man konstatera under en rundvandring i K-40. Utan avseende på typ eller färg monterades Olympia Rekord, Kapitän och Karavan på samma band med höger- eller vänsterstyrning.



Den nya fabriken, som inrymmer pressverk med 34 pressar, karosseri- och monteringsverkstad, har ökat opelanläggningarnas golvyta med 50 procent.



Tippografen är en knepig manick som skriver ut tre tipsrader på en gång. Den tillverkas av AB Vikarbyverken och kostar 13:50 kronor.



Sun tillverkar världens ljusstarkaste teleoptik för 8 mm-kameror.



Walz Coronet är en behändig exponeringsmätare med två mätområden

Japanska finesser

På senare år har japanska kameror och fotoartiklar blivit en vanlig syn i fotoaffärerna. Priset är som regel lågt, då japanerna har billig arbetskraft och en stor hemmamarknad, som garanterar stora serier. Optiken är ofta av överraskande hög kvalitet, vilket inte minst beror på att bara det bästa slipper förbi den japanska exportkontrollen. Bilderna ovan visar artiklar från Sun och Walz, vilka båda fabriker representeras i Sverige. Teleobjektivet har ljusstyrkan 1,1 och 38 mm brännvidd, samt kostar 430 kr. Ljusbmätaren Walz Coronet kostar 46:50. Den finns också med tre mätområden och kostar då 67 kr.

TEKNIKENS VÄRLD 26/56



TEKNIKERSPURT: Hämrodagen fick 15 hermodselever sin examen vid Statens Högre Tekniska Läroverk i Stockholm. HTL's rektor Axel Nordhult var ordförande för examensnämnden och som examensvittnen fungerade fyra högskoleprofessorer. Bilden visar ny-examinerade hermodsingenjörerna Stig Westberg (främst) och Nils Lindström (släende).

ROBOTSEKRETERARE: Det är möjligt att framtidens affärsman kommer att diktera breven direkt till en fonetisk skrivmaskin, som själv kan skriva ut sådana ord som ingår i ett vanligt affärsbrev. I USA experimenterar man nu med en sådan fonetisk skrivmaskin, som skriver ut dikterade ord med 80 procents säkerhet. Enligt konstruktören gör denna maskin en lika god prestation som en medelmättig sekreterare.

FÄRG-TV: Enligt amerikanska radioingenjörer kan man nu bända program med färg-tv och återutsända dem över standardtyper av tv-sändare. Upp till 15 minuters program kan lagras på en enda 50 cm-rulle. Man använder sig av ett magnetiskt band med sju spår för att registrera olika typer av impulser för de röda, gröna och blå elementen i färgbilderna. Färgimpulsernas högfrekvenskomponenter, en synkroniseringsimpuls samt två spår för ljudet.



KUSTARTILLERIET har spelat in en kortfilm, som snart kommer på biograferna. Det är en vidfilm i färg, som ger högtressanta glimtar från kustartilleriets verksamhet. Man får se godmän i aktion under vattnet, bergfjsten och minutläggning samt imponerande bildsvap från utbildningen. Ett särskilt pampigt avsnitt visar ett napalm-bombat batteri, som fortsätter att ge eld trots hettan från den brinnande »bensinsylten». Bilden är hämtad ur filmen och visar några av kustartilleriets godmän klara för aktion.

Her Teve

100-TALS SKRIVMASKINER!



— till priser utan konkurrens erbjuda vi Eder världsberömda kontorsskrivmaskiner såsom Underwood, Remington, Royal, Continental, Mercedes, Olympia, Triumph m. fl.

Skriv redan i dag och begär fullständig broschyr...

**NU FRÅN...
KR. 97:—
även arbet.**

MERCURY-BOLAGET

Vasagatan 5 B, Göteborg C
Tel. 10 56 10

Bygg själv en



förstoringsapparat och förtjäna ca 100:—

Uniprint byggsatser innehåller alla erforderliga delar fullt färdiga och lackerade. Snabb hopsättning. Begär närmare upplysningar av fotohandlarna.

NYCKEL-BÖCKERNA
BRA DECKARE BILLIGT

Var 14:e dag ★ 90 öre

Pliobond® klister

NYTT, REVOLUTIONERANDE — limmar bl.a. metall, trä, plast, keramik, glas, gummi, papper, läder, tyg, cement, träfiberplattor och alla dessa mot varandra.



en produkt från



DISTRIBUERAS AV: AB AMANTI, NORRTULLSGATAN 41-43, STOCKHOLM 1, TEL. 33 49 74

RIAM DE LUXE

allström

Sveriges bästa rakapparät



rakar rent runt hela klotet

Riam DE LUXE den helsvenska elektriska rakapparaten, en kvalitetsprodukt alltigenom. Riam DE LUXE är mer än en effektiv rakapparät, den trimmar lika lekande lätt nackhår, tinningshår etc. För perfekt finrakning användes det runda skärhuvudet m. »propellerkniven», ett precisionsinstrument som gör rakningsbesväret till ett nöje. Riam DE LUXE säljes i hela världen.

1 års skriftlig garanti.

Ameco, Postfack 6, Göteborg 34

Sänd omg. RIAM DE LUXE el. rakapparät å kr 82:50 att betalas med kr 22:50 vid leveransen och resterande belopp med kr 15:— per mån. (Obs! Inget avbetalningstillägg utgår). 8 dagars reträtt. Åganderättsförbehåll.

Namn:

Adress:

Postadress:

Texta namn och adress. TV 26-56

NY HOBBY

Bandupptagning är den senaste hobby. Läs »MAGNETOFONER, boken om bandinspelningsapparater», som i 20 kapitel berättar en hel del om bandupptagare och hur man bygger dessa apparater. Ca 100 illustrationer. Boken kostar sv. kr 10:— + efterkr.

Fabriken MOVIC

Højnæsvej 56 København-Vanløse

MEDDELANDE

ELFA:s katalog 1956
— oumbärlig uppslagsbok och handbok för radio- och televisionintresserade.
Kommer i september

Kostar endast 1:85 + porto

Katalogen innehåller allt om radiomottagare, televisionsmottagare, serviceinstrument, förstärkare, sändare, grammfoner och inspelningsapparater för amatörbyggare, facklitteratur, verktyg, kopplingschemor, byggsatser.

Katalogen är en ypperlig vägledning för amatörer och ger bl. a. utförliga tekniska förklaringar och upplysningar om de elementära el. tekniska grunderna, förvandlingstabeller, code för färgmarkerade kondensatorer och motstånd m. m.

Från ELFA RADIO & TELEVISION
Hollandargatan 9 A, Stockholm C.

Härmed beställs Eder katalog 1956 att sändas mot postförskott kr 2:50, i frimärken bifogas 2:10, a postgiro 251215 insättes 2:10. (Stryk det ej tillämpliga.)

Namn
Adress
Postadress TV 26-56

LYSSNA MED OSS

ARNE SKOOG

TV:s RADIOKLUBB



VI OMORGANISERAR KLUBBEN

Tiden har nu ansetts vara mogen för att ge Teknikens Världs Radioklubb ett eget organ. Teknikens snabba utveckling kräver en allsidig bevakning i en tidning av Teknikens Världs karaktär, och det hårt ansträngda utrymme i Teknikens Värld kan därför inte ge oss tillfredsställande svängrum. Dessutom bör vi nu vara mogna att stå på egna ben.

I och med årsskiftet kommer Radioklubben därför att utge ett eget klubborgan. Hur detta kommer att se ut beror på antalet prenumeranter och innehållet beror på prenumeranternas önskemål. Man kan emellertid förutse, att det blir god plats för färska notiser under »Gripet ur luften». DX-Alliansen och lokalklubbarna kommer givetvis även att få sitt utrymme och nya apparater, som är av intresse för kortvägsslysnare, kommer även att presenteras. Vidare kan man räkna med artiklar om radiostationer och kortvägsprogram, råd och rön, frågespelt, etc. Tidningen, som skall heta TVRK-nytt, utkommer med 11 nummer per år. TVRK-nytt kommer att kosta 7:— kr per år, och prenumeration kan endast göras genom inbetalning av prenumera-tionsavgiften till Teknikens Värld, Stockholm, på postgirokonto nr 1111. Skriv »TVRK-nytt» på kupongen!

Den allmänt skadade rapportser-vcen återupptages nu. Detta innebär, att Radioklubbens medlemmar kan insända obegränsat

antal lyssnarrapporter för vidarebefordran till samtliga rundradio-stationer på kortväg under förut-sättning att rapporterna är skrivna på TVRK:s rapportformulär. Priset på dessa är nu ändrat till 5 öre per st., vari ingår en avgift för vidarebefordran till sta-tionerna. Betalning för minst 50 ex. insändes i förskott till Tekni-kens Värld, Stockholm, postgiro-konto nr 1111.

Vi på Teknikens Värld hoppas, att dessa ändringar ska innebära ett stort framsteg för Radioklubben och tillägnar alla medlemmar ett Gott Nytt År.

Arne Skoog.

DX-PROFIL:



Urban Sellin, Kraftgatan 7, Enköping, hör till de mest aktiva DX-arna. Till yrket är han mejeriarbetare, och DX-andet blev han intresserad av på taget på hemväg

från jobbet i Stockholm. Sin re-selektyr hade han nämligen Tek-nikens Värld, och där fick han upp ögonen för kortvägsslysnin-gen. Detta var 1951.

Sedan dess har det blivit 80 verifikationer, varav en hel del även på mellanväg, t. ex. från stationen JONR, Osaka, Japan, som sänder med 10 kW på 1.010 kc/s. Stationen avlyssnades tidigt en vårmorgon kl 3.00—4.00 i mars 1956, och besvarade en lyssnarrap-port med ett mycket trevligt veri-fikationskort.

Annars lägger Urban mest an på latinamerikanska stationer, vilka ger mera personliga kontakter än de stora internationella kortvägs-stationerna. Han lägger dessutom an på att byta vimplar med sta-tionerna i främmande länder.

Lyssningen sker med en sju rörs Orion typ 97 av år 1952.

DX-LITTERATUR

Den nya Dux DX-bok, som utkom i slutet av november, innehåller naturligtvis en mycket omfattande kortvägstabel med sändningstider, anrop m. m. En kolumn i tabellen ger hänvisningar till rutor på den världsatlas, som utgör bokens pärm. Boken innehåller även bilder, instruktiva artiklar m. m. En absolut nyhet utgör ett ark med rapportkort, som är avsedda att klippas ur och användas för lyssnarrapporter. De flesta av dessa kort är adresserade och utformade av respektive sta-tioner. Därigenom får man en uppfattning om hur olika mening-arna är även vid radiostationerna om hur en lyssnarrapport bör vara utformad. Priset är kr 4:50.

När detta läses torde även World Radio Handbook för 1957 ha utkommit. Den kostar i år kr 9:75.

Bägg dessa böcker kan erhållas per post från Radioklubbens med-arbetare Arne Skoog, Danderyd, postgiro 19 16 42. Böckerna sänds portofritt mot förskottslikvid var-vid beställningen kan göras på in-betalningskortets kupong.

Mercedes Benz 190

(Forts. fr. sid. 16)

enkla att använda men öppnas alltför lätt av barn. Fönsterhissarna går lätt och vevarna behöver endast vridas två varv för maxi-mal öppning.

Körställningen är behagligt vil-sam vilket gör att bilen är myc-ket lämplig för långresor. Ratten kunde sitta något lägre, vilket skulle vara bekvämare. Detta är dock en individuell smakfråga.

Samtliga manöverknappar och reglage sitter väl och lättåtkomligt samlade på panelen framför rat-ten. Körvisarna manövreras genom att hela signalringen vrids åt höger respektive vänster. Det är härvid lätt att samtidigt signalera. Signaleringen återgår inte till nor-malläge efter en kurva. Denna detalj är mindre lyckad.

Instrumenteringen är komplett med bränsle-, temperatur- och oljetryckmätare. Dessutom finns bl. a. praktiska varningslampor för körvisare, bensin, choke, laddning och helljus.

Alla instrument är högt och bra placerade framför föraren. Dock är hela instrumenttavlan allt

för dimnutivt utförd, vilket för-svarar avläsningen.

En ovanligt praktisk anordning är en reglagearm på rattroret, som manövrerar helljuset för optisk signalering i gathörn m. m.

Sikten framåt är mycket bra. Vindrutestolparna är ganska kraftiga, men stör inte nämnvärt. Bakspeglens visar ca ¾ av bak-rutan. En finess för mörkerkörning är att bakspeglens kan stäl-las om så att man inte bländas av bakomvarande bilar.

Strålkastarna ger god sikt på både hel och halvljus.

Det ventilerande värmesystemet har bra effekt och är praktiskt utformat med bl. a. separata defrostsprutor för främre sidorutorna. Motorn behöver ganska lång tid på sig för att bli varm och detta medför att det dröjer ganska länge innan värmen når full kapacitet. För speciellt stark kyla finns som extrautrustning möjlighet att montera dubbla vär-me-paket i ventilationskanalerna.

Bagageutrymmet är stort och välplanerat varför det rymmer en ausenlig mängd reseffekter.

Den moderna fyrcylindriga toppventilmotorn ger en effekt av hela 84 hk. Motorn arbetar så väl att man kan förledas till att tro

att det döljer sig en sexa under huven. Motorljudet är mycket moderat, till stor del beroende på en utmärkt isolering mellan mo-torrum och kaross. Lyssnar man på motorn med huven uppfälld går den dock inte särskilt tyst i tomgång. Segdragningsförmågan är bra, varför bilen kan köras både lugnt utan växlingar och snabbt med utnyttjande av växel-registrets kapacitet. På fyran drar motorn utan protester ned till 30—35 km/t. Motorn är välbalan-serad samtidigt som den är ro-bust utformad. Ur servicesynpunkt kunde motorn vara mera åtkomlig om friskluftkanalerna inte upptog en del av utrymmet under huven.

Växellådan har trots den stora motoreffekten fyra växlar vilket är till stor fördel för bilen. Alla växlar, således även ettan, är perfekt synkroniserade. Rattväxel-spakens lägen är lätta att finna, när man vant sig vid dess rörelser, som inte är helt distinkta. Kopp-ling- liksom broms- och gas-pedalerna är kraftigt dimensio-nerade. Det inbördes avståndet mellan pedalerna är väl tilltaget.

Stegen mellan de olika växlar-na är ypperligt valda och ger bästa acceleration och dragkraft sam-tidigt som toppfarten är så hög

LOKALKLUBBARNA!

Duet DX-klubb i Borlänge har ombildats till Dalecarlian DX-Club och har nu 25 medlemmar. Klubben utger tidningen »Vägbrytaren». I denna tidnings julnummer presenteras tävlingen »Happy New Year». Den går ut på att logga så många inringningar av det nya året som möjligt. En större kortvägsjakt planeras till första veckan i februari och en annan till hösten. Ordf. är Bo Persson, Kahnsgatan 4, Borlänge 1.

Idkerbergets DX-Club heter en annan ny lokalklubb med adressen c/o Sören Rundberg, Box 231, Idkerberget.

GRIPET UR LUFTEN:

Spanien. Många spanska småstationer hörs mycket bra, t. ex. R. Mediterraneo, Valencia, på 6.995 kc/s = 42,89 m. till kl 0.30. La Voz de León, León på 6.933 kc/s = 43,27 m. till kl 0.30. Frekvensuppgiften stämmer sällan eftersom stationen vandrar en aning. La Voz de Valladolid, Valladolid, på 7.006 kc/s = 42,82 m. till kl 0.30. Den sistnämnda besvarar lyssnarrapporter ganska snabbt med ett kort. Samtliga avslutar sina utsändningar med anrop på främmande språk, bl. a. engelska, franska och tyska.

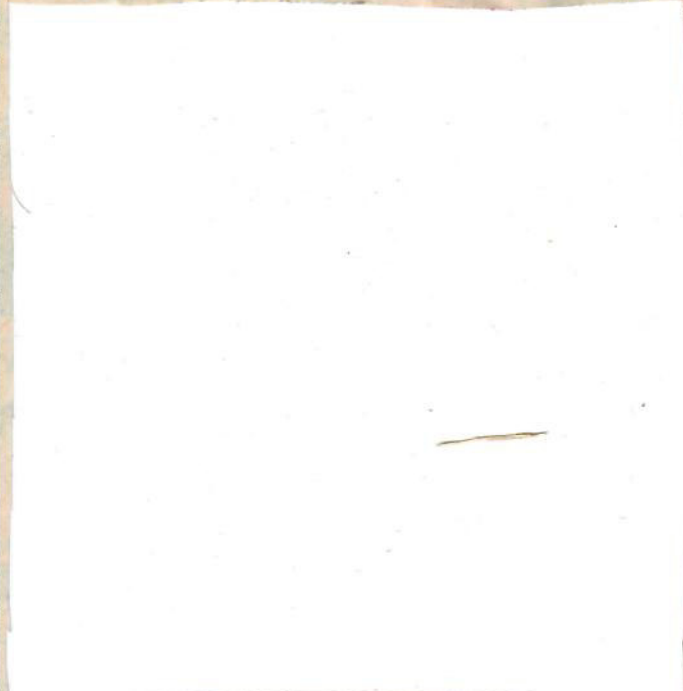
Italien. De svenska programmen från Rom varje måndag, onsdag och fredag kl 18.36—18.55 kommer nu på 5.960, 7.290 och 9.710 kc/s = 50,34, 41,15 och 30,90 meter.

Albanien. Tirana hörs mycket bra över den nya sändaren på 6.815 kc/s = 44,02 meter på kvällarna till kl 24.00.

Radioklubbens program varje måndag kl. 22.00 från WRUL, New York, på 15.200 kc/s = 19,74 meter.

TEKNIKENS VÄRLD VARLD AR DIN

En prenumeration på Teknikens Värld ger dig nyckeln till de fascinerande nyheterna av modell 57. Det nya året kommer med stora nyheter, och tidningens stora stab experter kommer att ge dig alla de spännande nyheterna inom teknikens värld. Prenumerera nu! Missa inte den stora biljakten, som börjar i nr 1 1957, som utkommer den 10 jan.



Gåvoprenumeration 2.

Mottagarens namn:

Bostad:

Postadress:

Helårsprenumeration Halvårsprenumeration

Sänd presentkort till beställaren

SKRIV TYDLIGT! TEXTA!

som 140 km/t. Marschfarten kan hållas vid ca 120 km/t utan att motorn överansträngs.

Tidigare Mercedesvagnar av den mindre storleksklassen har varit litet tröga i accelerationshänseende. Detta kan man dock inte påstå vara fallet med denna modell. Eller vad sägs om en fart-

ökning från stillastående till 80 km/t på 13,8 sek samt från stillastående till 100 km/t på 22 sek?

Bromsarna har en verkan som man inte kan annat än beundra. Efter tjugo maximala inbromsningar från 100 km/t fungerade de fortfarande lika perfekt som vid första inbromsningen. Bilen

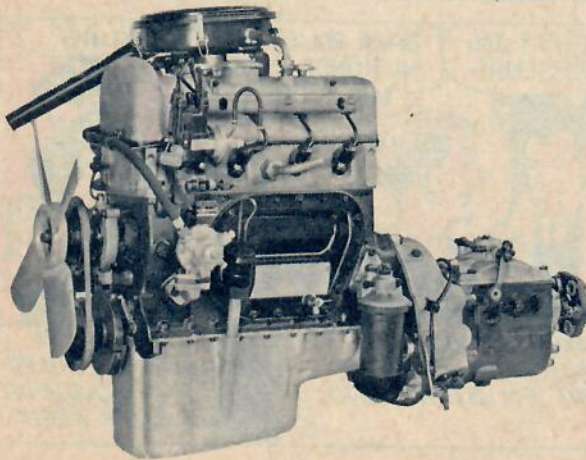
stannade vid både första och sista inbromsningen på 52 m. Med tanke på de små hjulen och små bromstrummorna framstår bromskonstruktionen än förnämligare.

Bromsarna fordrar en ganska stor kraft på pedalen om man vill stanna snabbt. Detta är dock inte av den storleksordningen att det verkar störande utan är istället till fördel på hala vintervägar.

Det är utan tvekan få bilar man färdas så bekvämt i som i denna. Den individuella fjädringen med spiralfjädrar runtom är utmärkt avvägd och ger bekväm akkomfort. Bilen ligger mycket väl på vägen vid både kurvtagning och höga hastigheter på skiftande vägar. Krängningstendenserna är ringa. Den delade bakaxeln har en låg vridningspunkt, vilket gör att bakvagnens beteende inte oroar stabiliteten vid kurvtagning i hög fart.

Styrningen har en relativt stor utväxling och dess karaktär är därför inte helt exakt vid körning på rak väg, då ratten får lov att passas något. Men i stadstrafik är rattutväxlingen behaglig.

Mercedes Benz 190 är en europeisk kvalitetsvagn med amerikansk komfort.



Här är en översköldig bild av Mercedes Benz 190-motorn. Det är en 84 hk fyrcylindrig radmotor med överliggande kamaxlar och fallförgasare.

Ladda med

FP3 (29°Sch)
Medelhastig, finkornig film för allmänt bruk.



HP3 (34°Sch)
All-round-filmen i särklass — för alla ljusförhållanden.



HPS (37°Sch)
För dåliga ljusförhållanden o. snabba exponeringar



Pan F (23°Sch)
Småbilds-film, ultra-finkornig.



K.L.G. NYA KORUNDIT

Världsrekordtändstift



LANGT LIV
HOG EFFEKT



vid lindriga hemorrojder

frost- o. brännskador, ömma fötter, klåda, såriga bröstvärtor, solbränna, nånliga händer. Utmärkt vid spädbarnsvård.

Obs!

Stor tub med extra munstycke!

BUZZ COOPER

AV ROY CRANE 



RÄDDNINGSBILARNA
MOT LANDNINGSBANAN
I LUFTEN KRETSAR ETT
SOM SKA NÖDLANDA...



JAG ÄR STRAX
HÄR IGEN.

STÄCKARE. NU



FLER GÄSTER KOMMER... BUZZ!

VI MÖTTE
BO! VAD

SCH! DET ÄR MRS. COOPERS
MAN, SOM
SKA
NÖD-
LANDA!



SCOTTY, JAG NÖDLANDAR
PÅ BABORDS HJUL
OCH NOSHJULET.
NÅGRA FLER
INSTRUKTIONER?

HU
OCH V
SJUNI
SÅ S
BRÄN



CH LYCKA
TILL!

VI KOMMER
NU, SCOTTY!



NU FALLER DEN! JAG
STÄNGER BRÄNSLEKRA-
NEN.

BILARNA,
FORT! DET
KANSE TAR
ELD!



NÖDLANDNING PÅ
TVÅ HJUL!
RÄDDNINGSBILARNA
RUSAR DIT...



BO OCH SCOTTY
DUNKAR HONOM
I RYGGEN...

DU SKRAPADE
BARA LITE
BUZZ!
FÄRG AV
VINGSPETSEN!



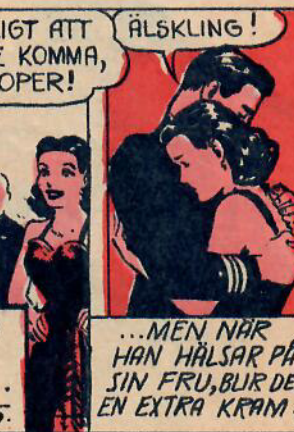
SKÖNT ATT DEN INTE
TOG ELD... MED
PUH!
JAG BORDE HA
FINA...
LYTT MIN FARS RÅD
INSTRUMENTEN
OMBORD!
OCH BLIVIT
SKOMAKARE!



FÖRLÅT, ATT JAG
BLEV FÖRSENAD.

BARA ROLIGT ATT
NI KUNDE KOMMA,
MR. COOPER!

MAN SKULLE KNAPPAST TRO
ATT BUZZ MED NÖD HAR
KLARAT EN STÖRTNING...
15.



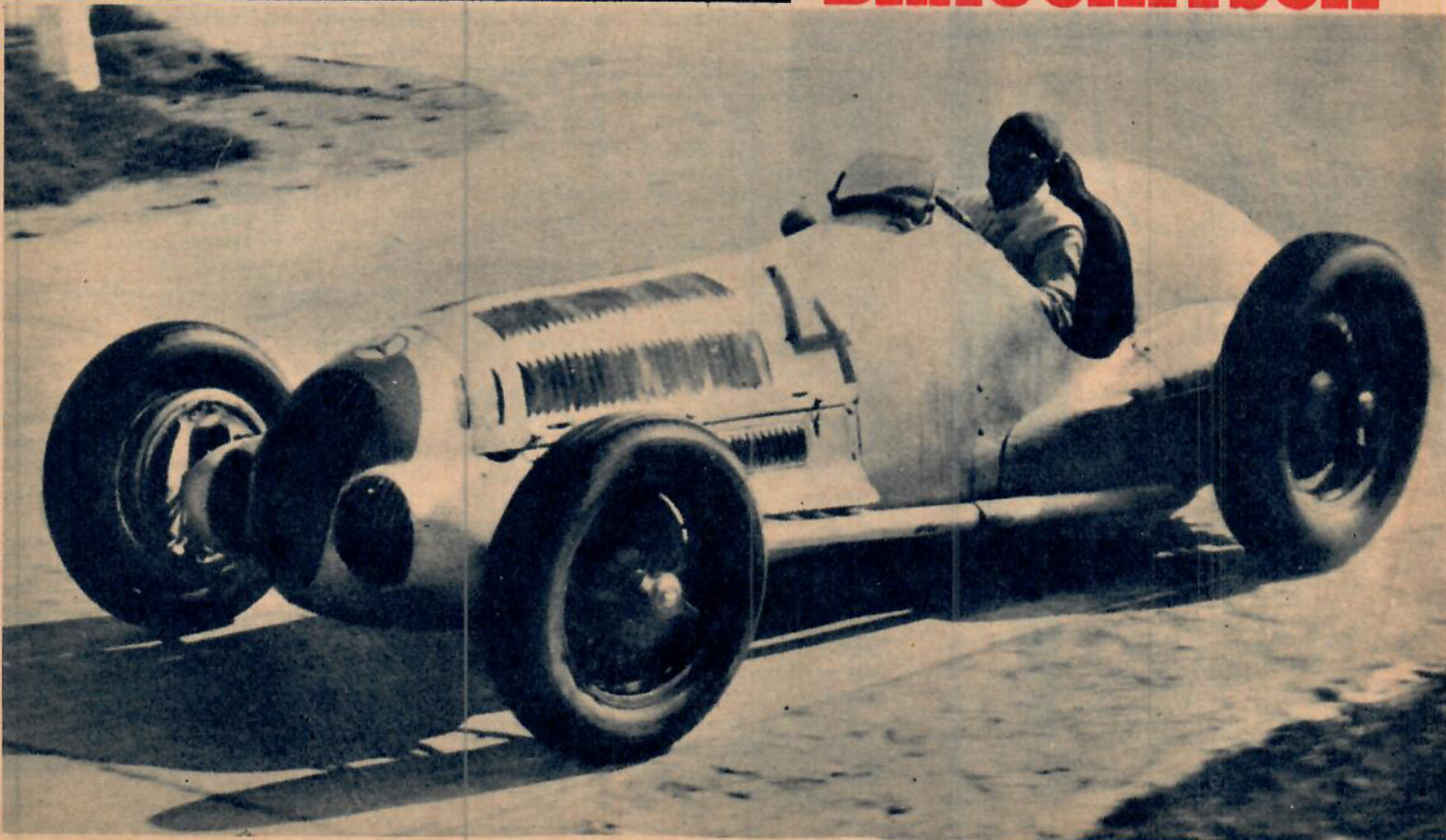
ÄLSKLING!

...MEN NÄR
HAN HÅLSAR PÅ
SIN FRU, BLIR DET
EN EXTRA KRÄM.



TV:s samlarserie:
VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

**MANFRED von
BRAUCHITSCH**



URAN

DE ENORMA
KRAFTERNAS METALL

DÅ MAN UPPTÄCKTE URANETS ENORMA BETYDELSE, BÖRJADE EN NY "GULDRUSCH", DÄR GEIGERMÄTAREN ERSATTE GULDGRÄVNÄS SKYFFEL. I ALLA VÄRLDENS LÄNDER INVENTERAS NU MALMFYNDIGHETERNA. URAN IMPORTERAS OCH EXPORTERAS OCH INGET LAND ELLER GRUPP AV NATIONER HAR MONOPOL PÅ DEN VIKTIGA METALLEN.



DEN MÖRKBLÅ LAMPAN FÅR VISSA SLAGS URANMALMER ATT FOSFORECERA I MÖRKER.



RATTA RÄTT...



...OCH SÄKRARE

Vi har lämnat ett anmärkningsvärt trafikår bakom oss. Nyttillskottet av bilar och andra fordon har slagit alla rekord. Antalet nya och gröna körkortsinnehavare är enormt. De flesta av oss har väl ändå lyckats krängla oss tämligen helskinnade igenom de fyra årtidernas besvärigheter. Men inte alla — 13.393 trafikskadade under årets första tre kvartal! En otrevlig summa i årets bokslut. Visserligen är den lägre än siffran för motsvarande tid 1955. Det ger oss dock inte anledning att slå oss för bröstet och utbrista »hurra, va vi är bra». Tvärtom — 13.393 skadade är och förblir en avskräckande, onödigt hög siffra som vi bilister måste ta krafttag för att få ned! Det måste gå. Olyckan kan undvikas om...

OM INTE "OM" VORE

Det här är inte menat att bli någon moralkaka — långt därifrån. Det är endast några nedskrivna tankar inför det nya året. Olyckan kan undvikas om... Vad gör vi för fel? Var och när brister vårt omdöme?

EN, MEN ETT LEJON

När svensken sätter sig bakom ratten blir han ensam, stark och farlig. Den mest blyge och försäglade förvandlas till ett rytande lejon. Den minsta oförärrätt och vi får stål i blicken. Ja, vi svenska bilister har blivit ett ilsket släkte. Vi är ohjälpsamma och håller benhårt på prestige — ända tills vi hamnar i diket. Då bönar vi om hjälp. Varför har vi så svårt att dra på smilbanden? Det finns trevligare sätt att visa framtänderna på än att bara morra åt varandra, även om någon är oförsämnd nog att våga köra om oss. Tror ni inte också, att vi skulle kunna skapa litet bättre trivsel på vägarna — och därmed färre olycksrisker — om vi log litet mer!

Nyårsönskan 1: Mer humor och hjälpsamhet bakom ratten.

SÄKERHETSBÄLTEN

Ingen kan väl svara exakt på hur många personskador som inte hade inträffat om den skadade hade använt säkerhetsbälte. Nog kan

VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

HAN SLADDADE TILL SEGER



VON BRAUCHITSCH

Efternamnet von Brauchitsch låter på något sätt bekant. Alldeles riktigt — familjen har lämnat åtskilligt prussiskt officersmaterial. En fältmarskalk med det namnet lät tala om sig i samband med sista världskriget.

Naturligtvis var det meningen att även Manfred skulle gå officersbanan. Längre än till fanjunkare avancerade han emellertid inte. Då hade han nämligen blivit helt gripen av motorcykelkörning och tills han var ute för en svår olycka på mc tillhörde han en krets mc-entusiast. Inte så få stora bilracerstjärnor har börjat sin karriär på samma sätt.

När Manfred von Brauchitsch kom underfund med att det var slut med mc-åkandet för hans del, beslöt han sig att till varje pris försöka sin lycka som bilförare. På våren 1929 uppenbarade han sig för första gången bakom ratten på en fullblodsvagn — en Mercedes SSK, vikt 1.800 kg, 185 hk. Vagnen kostade över 50.000 kronor.

Hur Manfred lyckats uppmobilisera ett så väldigt kapital är det ännu idag ingen som kan förklara. Vi får nöja oss med att konstatera faktum. På grund av vagnens tyngd fordrades det oerhörda kroppskrafter för att ratta den — här kom den militära träningen väl till pass.

Manfred von Brauchitsch vann den första tävlingen han ställde upp i. Han var en kommet, en ratt-talang som blev världsberömd på en dag. Bara ett par år efter det han börjat tävlingsköra tillhörde han världstoppen.

1932 var hans stora år. Då vann han bl. a. Avusloppet före Caracciola, trots att den senare förfogade över en betydligt »vassare» vagn. Mot Carraciolas Alfa ställde von Brauchitsch upp på en SSK Mercedes försedd med en specialkaross. Hans vagn var f. ö. en av de

allra första strömlinjeformade raceråken. Avussegern med detta »hemsnickrade» åk gav eko i hela racervärlden.

En del förare slinker smidigt genom kurvorna, andra utarbetar ett kroppsarbete av aktningvärda mått vid kurvtagningen. von Brauchitsch hörde till den senare kategorin. Han arbetade och slet med ratten och tog sig genom kurvorna med en rätt egenartad sladdteknik. Han var fascinerande att beskåda när han kom sladdande genom kurvorna, men någon bländande uppvisning i förfinad körteknik gav han mera-sällan prov på.

När 750 kg-formeln trädde i kraft 1934 tog von Brauchitsch hem Mercedes första seger enligt denna nya beräkningsgrund. Det var i Eifeloppet på sommaren 1934.

1935 höll han på att vinna Tysklands Grand Prix — han ledde bara några kilometer före mål framför bl. a. rattvirtuosen Nuvolari — men en däckexplosion tvang honom att utgå. Neubauer, som redan då var i leken som Mercedes tävlingsbas, trodde att von Brauchitschs däck skulle stoppa, men han hade misstagit sig och däcken sprang sönder i småstycken. von Brauchitsch hade tur som överhuvud överlevde.

1938 körde sladdasset med en treliters kompressor-Mercedes det hittills snabbaste varvet på Nürburgring. Samma år siktade han åter på en tysk GP-seger och hade otvivelaktigt vunnit den — om inte bränsletanken hade fattat eld.

Det var von Brauchitschs sista stora lopp. Med det försvann han ur racerhistorien. Efter kriget gjorde han — då över 40 år gammal — ett försök till come-back men misslyckades. »Sladdkungens» era var slut.

vi vara överens om att olycksstatistiken hade fått ett helt annat utseende då. Det finns i realiteten bara en effektiv olycksfallsförsäkring för bilisten och hans passagerare. Och det är säkerhetsbälte! På tal om det — tänk på det jätteansvar ni frivilligt tar på er, om ni låter barnungar åka i framsätet.

Nyårsönskan 2: Säkerhetsbälten i alla bilar.

VÄGLUSAR

Det finns ingen lag som förbjuder oss att krypa fram på vägarna. Däremot råder det parkeringsförbud på alla huvudvägar. Frågan är dock om inte »väglusen» innebär en ännu större risk för trafiken än en parkerad, stillastående bil. En parkerad bil vet man var man har. »Väglusen» däremot är i ständig rö-

relse framåt och därför mer riskabel att passera. Självfallet blir faran mångdubblad när »lusen» envisas med att rå om hela vägen och det uppstår långa, otaliga köer bakom. Då börjar ofelbart rena slalomkörningen i kön — ut och in, ut och in — och många lockas tyvärr till omdömeslösa omkörningar.

Nyårsönskan 3: Kör gärna hur långsamt som helst, men kör åt sidan på lämpliga platser och släpp förbi svansen.

KNEGA PÅ

Alla kan naturligtvis inte hålla samma fart på vägarna. Mottot har blivit köra om eller köras om. Men man blir ledsen i ansiktet när man får en omkörningssignal, ger svarssignal — sedan händer ingenting på en stund — en

stund till och man märker en bil som knegar förbi centimeter för centimeter. Omkörningssträckan blir härresande lång. Dessa långsamma, riskabla omkörningar sker nästan aldrig i det högre fartregistret, utan förekommer mest omkring 75 km/t. Vad det är för vits att köra om en framförvarande som håller samma marschfart begriper väl inte ens den omkörande själv. Men ska man nödvändigtvis om, ska det ske snabbt. Håll litet längre avstånd, passa på när sikten är fri, peta in en lägre växel, ge signal, vänta på svar och dra sen på ordentligt! Ju snabbare omkörning, dess säkrare.

Nyårsönskan 4: Bättre omkörningsteknik — färre omkörningar.

Per-Olof Olby

VECKANS *Annons* KATALOG

SKOLOR

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verk.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex, Dag- o. aftonskola. Maskinteknik med verkstadsteknik, Teleteknik. Låga levnadskostnader. Höstterm. börj. 27 aug. o. vårterm. 7 jan. — Aftonskolelever kan få arbete. Anmäl snarast! Även kvinnliga elever mottagas! — Tel. Köping 113 15. Aberopa denna tidning! — **INGVAR LILLIEROTH**, civilingenjör, rektor.



MOTORFLYGUTBILDNING.

Alla stadier, Skå Edeby. Flp. SAAB SAFIR, Cessna 140, Silvaire, Klemm 35. Skolpris 60:—/tim. Link-Trainer 20:—/tim. **AB STOCKHOLMS FLYGSKOLA**, Box 1, Skå. Tel. 0756/243 25.

TILL SALU



FOTOBILIXTÄR PH 5

Kartong om 120 st.

ORDINARIE PRIS

Endast 39:60

120x70 öre = 16.000 lumen. Ledtal 80 22/10° DIN 84:—

FOLKE DANIELSSON AB, GÄVLE

Sänd st. kart. om 120 st. PH 5 å 39:60.

NAMN
BOSTAD
POSTADRESS TV 26-56

Medaljer, Plaketter,

Föreningsmärken,
Klubbmästerskapstecken

Skisser o. kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & Co.

Kungsgatan 17, Stockholm 7. Tel.: 22 56 60



MÄRKLIN BYGGARE



Nya vackra modeller i skala HO. Alla upptänkliga tillbehör till Er miniatyrjärnväg! Skriv i dag efter den nya svenska katalogen mot 1:— i frimärken.

PARISER-BAZAREN
Humlegårdsgatan 19
Stockholm

MOTORMÄN



Stor ill. kar. över MC, moped samt Tillbehör. Rekv. kat. omg. som erhålles mot porto. Tel. 77, 377.



Sök PATENT på Er uppfinning genom

INGENJÖRSBYRÅN PATENTSERVICE
STIG HANELL, Dukvägen 7,
BROMMA - Tel. 25 57 74
Upplysningar mot porto.

SENSATION!



PHILISHAVE
DUBBEL

Endast 58:—

1 ARS GARANTI

Världens mest sålda el-rak-apparat. Sändes i elegant läderetui mot postförskott. Obs! Den nya Remington Super »60» endast 90:— vid byte mot Eder gamla app. Beställ i dag från

HÅGES PARTILAGER
Tel. 9. Stockaryd



Modeller, hus o. byggsatser fr. FALLER — VOLLMER — PREISER. Kataloger: Märklin 0: 75, Fleischmann 1: —, Faller 0: 75 sänd. m. frimärken.

Hobbyaffären B-V-CITY-A-B
Barnhusg. 2, Stockholm C., vid Drottninggatan. Tel. 20 30 10-43.

FINNSTÖVLAR

Prima hantverkskvalitet, rands. herr 65:—, dam 52:50. I mörkbrun färg, herr 69:—, dam 56:—, Sula av cellgummi el. kärnläder. Gummistövlar m. läderskaft 37:—, Sämskkinnskalsonger 52:—, Mot postförskott. Returrätt. F:a Y. Kero, Sattajärvi.



Rakblad bortslumpas!

Extra prima lyxrakblad slumpas till kr 2:80 pr 100 st. 1000 st. kr 25:— fraktfritt. Full returrätt. Nettokatalog bif. alla order. Rekv. från Firma CESAR, Kumla 8. Tel. 711 86.

TROLLERI

Katalog över senaste nyheter erhålles mot 1 krona i frim. GOLDINI, Mattisudden.



FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver
14:95
+ frakt.

2 framkallningsskålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskott från

F:a KNUTZ & SVENSSON
SOLLERÖN

MOPED- och MC-ÅKARE

MOTOR-HÖÖKS har reservdelarna och tillbehören för Er maskin. Katalog mot porto. **MOTOR-AB IVAN HÖÖK** SAGEN — Tel. 30, 31

NY UKV-tillsats

Känsligare-Bättre ljud Den oerhört populära UKV-tillsatsen finnes nu ytterligare förbättrad, helt färdig, monterad och klar med garanti. Fordrar inga ytterligare tillbehör. Ni hör:

Polisen — Flyget —
Dubbelprogram m. m.

samt TV-sändarnas ljud. Täcker 1—15 meter. Mycket hög känslighet. Helt komplett med anvisning.

ENDAST 33:95

Byggsatsen till ovanst. finnes fortfarande. Mest kompletta och lättmonterade: Tid ca 1 tim. Alla delar, helt färdigt plastchassis, rör, skruv, lödtenn osv. Mycket utförlig arbetsbeskrivning medföljer.

ENDAST 24:95

Skriv i dag till:

Ingenjörfirma TELEKTRA
Spångavägen 167 - Bromma
Tel. 87 26 26 - Postg. 25 12 26

Komplet tillrats .. 33:95
 Komplet byggats. . 24:95
FULL RETURRÄTT.

.....
.....
.....
Namn och adress. TV 26-56

BILREPARATÖRS-

kurser om 4 mån. Prospekt och upplysningar mot två porton. Angiv denna tidning.

Skövde Praktiska Skola

Drottninggat. 4, Skövde.
Tel. 1249.

TILL SALU

Montera själv

Förkromade blinkers med relä, ett års garanti, rostlar ej. Godkänt märke, säljes till lågt pris, endast kr 23:75 per sats. Fraktfritt med full returrätt inom 8 dagar. Handelsfirma IMPERIA Box 357 - Borås

Ännu ett parti om 300 st. VÄGGBOKHYLLOR



utförsälj. t. marknadens billigaste priser. Stort. 78x80. Prima plastbeläggning på gavlarna, som lev. vita eller svarta. Pris mahogny kr 29:50, teak 31:50 + frakt. 3 st. fraktf. Full returrätt.

SMÅLÄNSKA
AGENTURCENTRALEN,
Hovslätt 4

Fråga oss om motorcyklar



Fråga: 1) Jag har en NSU Fox 98 cm³ fyrtakt. Var kan man köpa reservdelar till denna? 2) Vilka data har denna maskin? 3) Finns det någon möjlighet att banta ner denna motorcykel under 75 kg? 4) Skall topphastigheten på denna vara över 85 km/t.

Fox

Svar: 1) Hos generalagenten Motorfirman Bengt Berg & Co AB, Friggagatan 25, Göteborg. 2) Encylindrig fyrtaktsmotor med toppventiler. Motorn sammanbyggd med växellådan till ett block. Vevhuset tjänstgör som oljebehållare. Cylinderdiameter 50 mm. Slaglängd 50 mm. Kompressionsförhållande 7,2:1. Effekt 5,2 hk vid 6500 v/min. Växellådan har fyra växlar. Tankrymd 8 liter. Hjuldimensioner 2,50x19". Ram av pressad plåt. Framgaffel av bottenlänktyp med friktionsstötdämpare, bakhjulsfjädring av svängarmstyp. Tjänstevikt 85 kg. 3) Det är inte omöjligt men en hel del förändringar måste göras på maskinen. 4) Topp-hastigheten anges till 82 km/t.

Fråga: 1) Jag har en AJS 500 cm³ av 1954 års modell. Ibland när jag skall kicka igång maskinen läser sig kicken just som den skall börja ta. Sedan måste jag sparka hårt flera gånger på kicken innan den lossar så att maskinen går att kicka igen. Vad är orsaken och vad skall jag göra för att avhjälpa felet? 2) Stämmer det att tändningsreglaget skall föras framåt så att wiren slackas för att tändningen skall stå på högtändning? Vad är det för fördel med detta jämfört med det gamla systemet med att spänna wiren för att få högtändning?

S. A. V.

Svar: 1) När man klickar igång maskinen skall kicken försiktigt trampas ned tills kuggarna på klicksegmentet kommer i ingrepp med kuggarna på klickdrevet. Först då skall man trampa till med full kraft. Då man trampar ner kicken kan det hända att toppen på klicksegmentets första kugg träffar toppen på en kugg på klickdrevet. Eftersom kuggtopparna är ganska spetsiga glider de lätt i rätt läge om man trampar försiktigt. Om man däremot trampar med full kraft kan kuggtoppen skadas. Genom sådan oförsiktig behandling av klickstartpedalen skadas första kuggen på klicksegmentet så att den blir flat på kuggtoppen. Härigenom hindras kuggarna att glida i rätt läge om topparna träffar varann och hela klickmekanismen läser sig. Det är då helt fel att sparka på klickstarten för att få den att fungera, genom denna behandling åstadkommes endast ytterligare skador på kuggarna. Den rätta metoden är att föra tillbaka klickpedalen till utgångsläget och försiktigt trampa ned den igen. Om det läser sig även denna gång lägger man in en växel och rullar maskinen framåt eller bakåt en aning så att dreven kommer i ett annat läge, varvid man kan kicka. Om första kuggen på klicksegmentet blivit skadad kan man antingen byta hela klicksegmentet eller helt slippa bort den skadade kuggen. Anledningen till att många förare behandlar klickstartpedalen så våldsamt är att de har svårt att få runt motorn över kompressionslaget. Om man trycker in ventillyftaren kan man trampa runt motorn så att den står på utblåsningsslag, sedan är det ingen svårighet att kicka igång den med ovan angivna metod. 2) Ja, det stämmer. Vid all normal körning skall tändningen stå på högtändning. Om det då inte är någon spänning i Bowdenwiren kommer denna givetvis att få mycket större livslängd än om man använder det gamla systemet med en wire som nästan alltid är spänd.

Fråga: 1) Kan jag få veta tekniska data på Vincent 500 cm³ Comet av 1953 års modell? 2) Finns trimningssats till denna maskin och i så fall var? 3) Vart skall man vända sig och vad fordras för att få tävlingslicens?

Obhb

Svar: 1) Encylindrig fyrtakts toppventilmotor med cylinder och topplock av lättmetall. Cylinderdiameter 84 mm. Slaglängd 90 mm. Kompressionsförhållande 7,3:1. Effekt 30 hk. Fyrväxlad Burman växellåda med utväxlingsförhållandena: ettan 12,4:1, tvåan 8,17:1, trean 5,94:1, fyran 4,64:1. Lucas magnet med automatisk tändförställning. Miller 50 watts generator. Hjuldimensioner 3,00x20" fram och 3,50x19" bak. Varje hjul har dubbla bromstrummor. Framgaffel av parallelogramtyp med hydrauliska teleskopstötdämpare. Bakhjulsfjädring av svängarmstyp. Bensintankens rymd 17 liter. Oljetankens rymd 3,4 liter. Vikt 176 kg. 2) Nej. 3) Till en Svemoansluten motorklubb. I ert fall torde Christinehamns Motorklubb, Sannagatan 54 I, Kristinehamn, vara den närmaste. För att få tävlingslicens fordras att man har körkort och är medlem i en Svemoansluten klubb.

Fråga oss om radio



Fråga: Jag har sett annonser i dagspressen att det skulle vara mycket förmånligt att ha TV-apparaten utrustad med fjärrkontroll av exempelvis ljusstyrka och kontrast. Vad är TV:s mening om detta: är det inte sådana där onödiga leksaker som bara fördyrar apparaten utan att ge något så mycket väsentligt i utbyte.

TV-spekulant, Sthlm

Svar: Det är klart att man kan klara sig bra utan denna fjärranövrering. Men eftersom bilden måste betraktas på visst avstånd för att man skall kunna bedöma dess kvalitet kan det bli åtskilligt motionerande mellan kontrollerna och betraktningsplatsen. Det kan man undvika om man har fjärrkontroll: då sitter man där man bör sitta och sköter regleringen därifrån. Ljusstyrka och kontrast hör till de egenskaper hos TV-bilden som kan behöva efterjusteras under gången av ett program. Särskilt vid övergång från direktsänd bild till film kan en justering av ljusstyrka och kontrast vara önskvärd.

Fråga: Vad menas med att en bandspelare för hemmabruk är försedd med »internationell standard»?

Tandbergsägare

Svar: Eftersom man vid hemmabandspelare bara utnyttjar en halva av bandet i taget för inspelningen kan man tänka sig att antingen den övre eller undre halvan av bandet användes då bandet rör sig från vänster till höger och den magnetskiktbelagda sidan av bandet är vänd bort från observatören. I tidigare europeiska modeller användes den undre bandhalvan, medan amerikanerna använde den övre. Det amerikanska systemet har nu slagit igenom och accepterats som internationell standard. I många maskiner är det lätt att ändra förhållandena från europeisk till internationell standard; hos andra är det svårare. Eftersom en sådan spårändring förutsätter en inreglering av magnetspalten så att den är absolut lodrätt är det klokast att överlåta en sådan operation till en fackkunnig radioverkstad.

Fråga: Jag har en grammfon ansluten till min radio. När jag börjar spela, dvs. startar grammfonmotorn, och när den automatiska avstängaren stänger av motorn blir det en smäll i högtalaren. Kan det skada högtalaren? Kan jag avlägsna smällen på något sätt?

Roland P., Stockholm

Svar: Risken att högtalaren skall skadas kan inte bedömas som katastrofal om inte volymkontrollen är onormalt starkt pådragen. Knäp-pandet kan enkelt avhjälpas om man parallellt med grammfonmotorns strömbrytare lägger en kondensator med en kapacitans på 0,05 mikrofarad.

Fråga oss om flyg



Svar till Tommy Wiking, F-94, m. fl.: Tyvärr lägger utrymmet hinder i vägen för en publicering av adresserna till samtliga de utländska flygplansfabriker ni räknar upp. Vi återger dock här adresserna till de största amerikanska, engelska och franska fabriker: USA Boeing Airplane Company, Seattle 14, Wash., USA; Chance Vought Aircraft Inc., Box 5907, Dallas, Texas, USA; Consolidated Vultee Aircraft Corporation, Convair, San Diego 12, Calif., USA; Douglas Aircraft Company, Inc., Santa Monica, Calif., USA; Fairchild Aircraft, Hagerstown, Md., USA; Grumman Aircraft Engineering Corporation, Bethpage, Long Island, N. Y., USA; Lockheed Aircraft Corporation, Burbank, Calif., USA; The Glenn L. Martin Co., Baltimore 3, Maryland, USA; McDonnell Aircraft Corporation, St. Louis 3, Mo., USA; North American Aviation, Inc., Los Angeles 45, Calif., USA; Northrop Aircraft Inc., Hawthorne, Calif., USA; Republic Aircraft Corporation, Farmingdale, Long Island, N. Y., USA. England Armstrong Whitworth Aircraft Ltd., Baginton, nr. Coventry; Blackburn and General Aircraft Ltd., Brough, East Yorkshire; The Bristol Aeroplane Company Ltd., Filton, Bristol; The de Havilland Aircraft Company Ltd.; Hatfield, Herts.; The English Electric Company Ltd., Queen's House, Kingsway, London, W. C. 2; Fairey Aviation Company Ltd., Hayes, Middlesex; Folland Aircraft Ltd., Hamble, Southampton; The Gloster Aircraft Company Ltd., Hucclecote, Glos.; Handley Page Ltd., Cricklewood, London, N. W. 2; Hawker Aircraft Ltd., Kingston-on-Thames, Surrey; Hunting Percival Aircraft Ltd., Luton, Beds.; A. V. Roe & Company Ltd., Middleton, Manchester; Saunders-Roe Ltd., East Cowes, Isle of Wight; Scottish Aviation Ltd., Prestwick Aerodrome, Ayrshire; Short Bros., Queens Island, Belfast, N. Ireland; Vickers Armstrongs Ltd, Vickers House, Broadway, London, S. W. 1.; Westland Aircraft Ltd, Yeovil, Somerset. Frankrike Société Louis Bréguet, 24 Georges-Bizet, Paris 16e; Avions Marcel Dassault, 46 Avenue Kléber, Paris 16e; Etablissement Fouga, Aire sur l'Adour, Landes; Morane Saulnier S. A., 3/5 Rue Volta, Piteaux, Seine; Société Nationale de Construction Aeronautique du Nord, 20 Rue Vernier, Paris 17e; Société Nationale de Constructions Aeronautique de Sud-Est, 6 Avenue Marceau, Paris 8e; Société Nationale de Constructions Aeronatiques du Sud-Ouest, 105 Avenue Raymond Poincaré, Paris 16e.

Fråga: Det har under årens lopp publicerats en hel del felaktiga uppgifter om de flygplansskaffningar som Sverige företog i utlandet under kriget. Kan red. ge svar på hur många flygplan som beställdes resp. levererades av följande typer: 1) Republic EP-1, 2) Vultee Vanguard, 3) Gloster Gladiator. 4) Beställde Sverige någonsin några Dornier Do 215 och Breguet 693?

Exactus

Svar: 1) Sammanlagt beställdes 105 Republic EP-1 (J9), men av dessa hann endast 60 levereras innan amerikanska regeringen stoppade leveranserna. 2) Av Vanguard beställdes 144, men inget enda flygplan levererades. 3) 55. 4) Ja, av spaningsplanet Do 215 (som faktiskt utvecklades på svensk beställning) beställdes 15 exemplar. Inget levererades dock. Av Breguet 693 beställdes 12 exemplar men inte heller i detta fall blev det någon leverans.

Fråga: Är det sant att spanjorerna fortfarande licenstillverkar de tyska flygplantyperna Messerschmitt Me 109 och Heinkel He 111?

Hispano

Svar: Ja, i de utföranden som dessa typer nu byggs i Spanien är de försedda med engelska Rolls-Royce Merlin-motorer. Tillverkningen kommer dock inom kort att upphöra allt eftersom amerikanernas leveranser av reaktantplan kommer ordentligt igång.



HALDA P

direkt till Er på **PREMIEKÖP**

Har Ni skrivarbete hemma? Reser Ni mycket? Studerar Ni?
— HALDA P heter Er perfekta skrivhjälp — lika effektiv och
behändig hemma som på resor. HALDA P är testad för 20 års
säker gång!

OBS! Handbok i maskinskrivning medföljer GRATIS.
Service på 105 platser i landet.

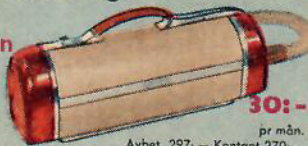
Med plastöverdrag **25:-** pr mån. Avbet. 435:—
Kontant 395:—

Med träväska **25:-** pr mån. Avbet. 525:—
Kontant 480:—

Med elegant lättmetall-
väska **25:-** pr mån.
Avbet. 525:—
Kontant 480:—

Ett rent nöje med WASO

— svensk dammsugare
med överlägsen
sugkraft!



30:- pr mån.
Avbet. 297:—
Kontant 270:—

WASO är en läckert strömlinjeformad golvmödel med arbets-
besparande konstruktion. Lågvarvrig motor 450 W och ett full-
ändat fläktsystem ger effektiv insugning. Tillbehör (borstar och
munstycken m. m.) samt rörskaft har rätt formgivning, vilket
gör att Ni lätt kommer åt i alla dammgömmor. Inga vassa kanter,
ingen dammuppvirvling. WASO är pålitligheten själv, för-
sedd med radiostörningsskydd och stötskyddslister — en damm-
sugare att trivas med!

PRECISIONSUR från Schweiz!



Herrarbandsur NR 41

Exklusiv sportur med 17 rubinens hög-
klassigt ankarverk, berylliumbalans
och nivarospiral som garanterar sä-
ker gång. 100 %-igt damm- och vat-
tentätt. Incabloc gör verket okänsligt
för stötar. Självlysande. Röd centrum-
sekund. Modern saxlänk i rostfritt stål.

15:- pr mån. Avbet. 118:—
Kontant 108:—



Herrarbandsur NR 42

Smidigt, tunt, elegant! Tekniskt lika
fulländat som ovanstående modell
men dessutom utrustat med en utsökt
urtavla — reliefisfiror och centrum-
sekund i gulddoublé liksom den färd-
rande Fixaflexlänken. Hermetiskt till-
sluten bottenplatta, helt i stål. Uret för
Er som fördrar det bästa!

20:- pr mån. Avbet. 144:—
Kontant 133:—



Damarbandsur NR 35

Oäm modell med rastfri, damm- och
vattentät boett — ett ur som tilltalar
alla damer! 17 rubinens ankarverk
med nivarospiral, berylliumbalans
och incabloc. Uravla med självly-
sande siffror. Centrumsekund. Modern
fjäderlänk.

15:- pr mån. Avbet. 124:—
Kontant 114:—



Damarbandsur NR 36

Ett lyxur i 20 microns gulddoublé —
ett vackert smycke med utsökt boett,
17 rubinens högklassigt ankarverk.
Elastofixlänk samt lättast uravla
med färgglada reliefisfiror och visare.

15:- pr mån. Avbet. 131:—
Kontant 121:—

DACORA ROYAL

med inbyggd avståndsmätare —
i särklass i sin prisklass!

Idealkameran för såväl nybör-
jaren som mer avancerade —
cerhört lättskött men ändå för-
sedd med alla tänkbara fi-
nesser

- Skarptecknande objektiv En-
nagon. Bländare 3,5—22.
- Slutare prontor SVS från
1—1/300 sek. samt B.
- Inbyggd avståndsmätare
Snabbframmatning av
filmen.
- Automatisk slutarspänning.
Spärr mot dubbel exposures-
ring.
- Omställbar för bljutjulsam-
pa och elektronblitz.



● Toppavtryck, rödpunktsin-
ställning, skärpedjupskala.
● Självutlösare. Bildstorlek 6×6.
Med läderväska **20:-**
pr mån.
Avbet. 168:—
Kontant 155:—

16×50 LÅNGDISTANSKIKARE

Med läderväska **20:-** pr mån.
Avbet. 178:—
Kontant 165:—

Tekniska data:

- Förstoring 16 ggr
- Objektivdiam. 50 mm
- Synfält 66 m pr 1.000 m
- Centrumskruv
- T-optik (antireflexbehandlade
linser)
- Ljusstyrka 9,74
- Vikt 800 g.



7×50 MARINKIKARE



Med läderväska **20:-**
pr mån.

- Avbet. 146:—
Kontant 135:—
- Fantastisk ljusstyrka — hela 51
 - Förstoring 7 ggr
 - Objektivdiam. 50 mm
 - T-optik
 - Snabbinställning med
mittskruv och okulär-
inställning.

20×40 FJÄRRKIKARE

(prismatub)
— ett teleskop i miniatyr!

- Förstorar 20 ggr
- Synfält 70 m pr 1.000 m
- Ljusstyrka 4
- Objektivdiam. 40 mm

Med stativ **10:-** pr mån.
Avbet. 86:—
Kontant 78:—



Paximat

— den lättskötta småbildsprojektorn 5-5
med snabb-bildväxlare för 24-36 och 24-24



Objektiv Kata 1:2,8/85 inkl. ett
magasin samt sladd med strömbry-
tare, 150 W lampa och koffert.

Pr. mån. **35:-**
Avbet. 319:—
Kontant 290:—

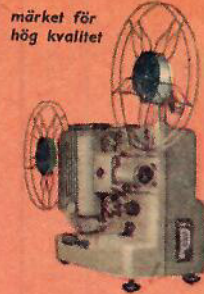
Med PAXIMAT blir bildvis-
ningen ett helt nytt nöje! Ni
behöver varken leta bland
bilderna eller ta i dem och
Ni slipper all bildsortering.
PAXIMAT skapar ordning och
reda i bildarkivet —
magasinen används som för-
varingsplats, ständigt klara
för visning. En överlägsen
bildåtergivning ställer PAXI-
MAT i särklass!

Hemmabio med



märket för
hög kvalitet

Eumig 8 mm är en väljörd pro-
jektor, smakfullt frostlackerad i
grått, försedd med hopfällbara
filmhjulsmarmar. Projektionslam-
pa 12 V lågvoltslampa (motsvarar
närmast ljuset från en vanlig
lampos 400 W 110 V). Ljustarkt
antireflexbehandlat objektiv
Eupro 1:1,6 f = 25 mm ger gott
ljusutbyte. Tystgående — filmsko-
nande gripmekanism. Anslutes
till rumsbelysning 110—240 V
växelström
Med filmhjul 120 m, lågvoltslam-
pa 12 V samt koffert



40:- pr mån.
Avbet. 429:—
Kontant 390:—

Världsberömda DUAL

spelar alla skivor



DUAL skivspelare är ett väl-
känt S-märkt fabrikt för
anslutning till radioappara-
rens grammofoonuttag. För-
sedd med tre hastigheter,
33½—45—78 varv/min. Kri-
stallpickup och omställbar
dubbelsafimålar för skivor
med normal- el. mikrospår.
DUAL skonar skivorna tack
vare pickuparmens ringa
vikt. Inställbar för hög el.
låg tonåtergivning. Bruksan-
visning medföljer. Lev. i ele-
gant gröbrun väska.

25:- pr mån.
Avbet. 209:—
Kontant 190:—

Remington "super 60"

— världssensationen bland elhyvlar



med den största
effektiva klippytan

Kontant end.
98:-
Obs! Säljes EJ
på avbetalning

Remington »Super 60» är överlägsen alla and-
ra rakmetoder! Det stora fyrkantiga saxhuvu-
det av kirurgiskt stål och diamantslipade saxar
KLIPPER FLER SKÄGGSTRÄN I ETT ENDA SVEP
ÄN NÅGON ANNAN RAKAPPARATI »Super
60» har den starkaste elhyvelmotor som någonsin
byggts. Täcker alla områden för lik- och
växelström. Levereras i ett elegant och prak-
tiskt lyxset.

I stället för att hyra kvartslampa...



— hälsobada med Er egen ALPINETTE

ALPINETTE motsvarar koncentrerad
fjällsol med allt vad det innebär av
sund stimulans för kropp och själ. AL-
PINETTE är en äkta ORIGINAL-HANAU
för såväl ultraviolet som infraröd strål-
ning, umbärlig under den mörka års-
tiden. Passa därför under den mörka
ALPINETTE nu — på fördelaktiga vill-
kor!
Anslutes till 220 V lik- och växelström.
Effektförbrukning 300 watt. Vikt 1,5 kg.

25:- pr mån.
Avbet. 192:—
Kontant 175:—

Sänd kupongen till CONTINENTAL AB

Tidaholm

Sänd omg. 1 st. nr å kr med kr
pr mån. Kontant kr 8 dagars returrätt. 1 års garanti. Varan
förblir säljarens egendom tills full betalning erlagts.

.....
Namn:

.....
Adress:

.....
Postadress: