

Teknikens TVärld



MOTOR- CYKEL- NUMMER

Med *Flyg*

Nr 7 1956

5/4 - 19/4

PRIS 78 ÖRE

I Norge 1:50, Danmark 1:50

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarnas 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 motorcyklar

Fråga: Var kan man få upplysningar om dessa tre TT-racers i 125-klassen: 1) F. B. Mondial? 2) Montesa? 3) MV Agusta?
Curt Lagerberg

Svar: 1) F. B. Mondial, Corso Vercelli 52, Milano, Italien. 2) Motocicletas Montesa, Per manyer, S. A., Pamplona, 89, Barcelona, Spanien. 3) Scooterimporten, Pålundsgratan 6, Stockholm.

Fråga: 1) Kan jag på en standard Dot, med Villiersmotor 200 cm³ montera en ljuddämpare till en Jawa 250 cm³ utan att detta inverkar menligt på motorns effekt? 2) Kan TV i annat fall rekommendera någon annan passande ljuddämpare, då Dot originalljuddämpare är alltför »högljud». Oljudets fiende

Svar: 1 och 2) En Jawa-ljuddämpare kommer säkert till att passa bra.

Fråga: 1) Får jag som är 16 år köra trial? 2) Måste man ha licens? 3) Finns det någon trialmaskin under 75 kg? 4) I så fall vilken? 5) Går det att banta ned en James eller Francis-Barnett 197 cm³ under 75 kg och ha den som trialmaskin? Trial-Pelle

Svar: 1) Ja. 2) Ja. 3 och 4) Nej. 5) Nej, knappast.

Fråga: Beträffande Jawa 250 cm³ 1952. 1) Vad är motorns kompressionsförhållande? 2) Hur stor är kolmedelhastigheten vid 4000 v/min? 3) Vad anser TV om lagrens slitstyrka vid en eventuell trimning? 4) Vad är accelerationstiden 0—80 km/t? 5) Skulle det inverka på effekten om jag bytte ut originalljuddämparna mot Svalans (250 ILO)?

A. B-son

Svar: 1) Säker uppgift härom saknas, men troligen är det 6,5:1. 2) 10 m/sek. 3) De är fullt jämförbara med lagren i andra motorer i samma klass. 4) C:a 15 sek. 5) Nej, knappast.

Fråga: 1) Finns det nya mc-skidor att köpa? 2) I så fall var och vad kostar de? 3) Passar fästena till en Ardie 250 cm³? 4) Behöver några ändringar vidtagas på maskinen? 5) Anser TV att det över huvud taget är lönt att skaffa mc-skidor? 6) Hur skall skidorna ställas in? 7) Är åktekniken svår att tillägna sig? 8) En morgon när jag skulle starta min ma-

skin gick den inte igång och senare upptäckte jag att batteriet frusit sönder under natten. Temperaturen hade varit —15° C. Hade denna skada kunnat undvikas?

Snö-knutte

Svar: 1) Ja. 2) I AB Motorkrafts katalog finns mc-skidor upptagna till ett pris av 95 kr pr par. Flera andra större motorfirmor säljer säkert även sådana skidor. AB Motorkrafts adress är Regeringsgatan 89, Stockholm C. 3) De skidor som finns i handeln har fästen av universaltyp som passar till nästan alla ramtyper, även Ardies. 4) För att kunna hålla fötterna på skidorna hela tiden under körningen bör fotreglagen göras om så att de kan betjänas med handkraft. På den vanliga fotväxelspaken kan man montera en vertikal spak av sådan längd att växlingen kan utföras med handen. Om maskinen har växelspaken på samma sida som kopplingshandtaget kan man antingen förse handväxelspaken med ett kopplingshandtag eller också genom ett hävarmssystem överföra kraften från en handväxelspak på maskinens högra sida till fotväxelpedalen på vänstersidan. Om möjligt bör man förse maskinen med däckutrustning med betydligt kraftigare mönstring än vanliga standarddäck. För att uppfylla lagens fördringar angående bromsar bör man intill handtaget för frambronsen anbringa ett som är kopplat till bakbronsen. Handtagen skall vara så placerade att de kan fattas med ett enda grepp. Man kan även använda ett bromshandtag med uttag för två wires. Framhjulsbromsen skall vara så justerad att den tar betydligt senare än bakhjulsbromsen eftersom man annars riskerar att låsa framhjulstet. 5) TV anser att skidorna ger mc-körningen vintertid en så väsentligt ökad säkerhet, att de mycket väl är berättigade. Man får dock inte förledas att utnyttja denna ökade säkerhet till att köra alltför fort, eftersom bromssträckorna på snötäckta mark kan vara mångdubbelt större än på barmark. 6) Då skidorna skall ställas in i förhållande till markplanet bör man ha tillgång till någorlunda plant golv. Då maskinens fjädring är normalt belastad skall skidans bakända ligga ca 1 cm lägre än dess framända. Skidorna skall även bilda en svag »snöplög» med en vinkel på endast några få grader. Vid belastad fjädring skall även skidans innerkant ligga några millimeter lägre än dess ytterkant. 7) Körtekniken vid körning med skidor skiljer sig ganska radikalt från den som används vid »solokörning», men är trots detta inte särskilt svår att lära sig. Vid körning rakt fram skall man med fötterna belasta skidorna lika. Om väglaget är mycket svårt kan man underlätta styrningen genom att stå på skidorna men annars sitter man kvar i sadeln. Kurvtekniken är att alla kurvor, utom mycket öppna sådana, skall tas med sladd. Vilken skida som skall belastas i en kurva råder det delade meningar om, men en princip, som tillämpas vid mc-utbildningen vid ett flertal militära förband, och som även TV:s medarbetare provat och funnit bäst, är att i hårnålskurvor belasta innerskidan och i öppna kurvor belasta ytterskidan. 8) Om man tillser att batteriet alltid är fulladdat tål det ca 20° kyla. Väntar man kraftigare kyla är det bäst att ta in batteriet över natten.

Fråga: 1) Vad är marsch- och toppfart för Ariel 350 NH? 2) Hur lång tid erfordras för acceleration 0—80 km/t? 3) Är det en bra och slitstark bruksmaskin? 4) Har TV testat den? Norsk köper av TV

Svar: 1) 100 km/t resp. ca 120 km/t. 2) Ca 8,5 sek. 3) Ja. 4) Nej.

Fråga: Vid testningen av Messerschmitt fann TV några detaljer som inte var bra. Har fabriken rätt till dessa svagheter eller har de för avsikt att göra detta? S. H.

Svar: Vi återger ett avsnitt ur ett brev från generalagenten till TV: »1. Växelspakens lagring — som ju beredde Er en del bekymmer — har förbättrats och är nu avsevärt kraftigare. 2. Fabriken medgav att placeringen av tändlåset och chokeknappen var opraktisk och kommer att flytta dessa längre in på instrumentbrädan. 3. Soltak, som ju är ett nödvändigt tillbehör, är nu i tillverkning och kommer inom kort att kunna levereras. 4. Fjädringen och dämpningen är resultatet av mycket grundliga och omfattande prov. De har försökt olika varianter av stötdämpare och funnit att dessa ger det bästa genomsnittliga resultatet på olika typer av vägbanor. Vi har själva funnit att fjädringen fungerar relativt sett bättre ju sämre vägen är — särskilt bra på smågropiga grusvägar av den traditionella svenska landsvägstypen. Tendensen att komma i lätt gungning på en »långvägig» permanent vägbana har fabriken därför ansett att den måste acceptera och tror sig, som sagt, ha nått den bästa kompromissen. Caster-vinkeln har för övrigt helt nyligen ändrats något och detta har medfört att vagnen blivit mera kursstabil än de tidigare exemplaren.»

Fråga: 1) Hur många hästkrafter har Svalan 150 cm³ sport? 2) Vad är priset? 3) Är den lämplig för motocross och trial? 4) Är den slitstark? Körkortslös motocrossfantast

Svar: 1) 9 hk. 2) Riktpris: 1610:— (fritt Falun, exkl. trimningstillägg). 3) Maskinen saknar tyvärr bakhjulsfjädring vilket gör den mindre lämpad för motocross än liknande maskiner med bakhjulsfjädring. I trial har maskinen svårt att hävda sig mot speciella trialmaskiner beroende på att motorn segdrar sämre än en »trialmotor» och på att maskinen med annan gaffelvinkel och längre hjulbas är mindre vändbar än en trialmaskin. I konkurrens med svenska maskiner i samma klass kan den dock säkert göra sig gällande. 4) Ja.

Fråga: Kan TV upplysa mig om vad det finns försäljare av reservdelar till Panther mod. 75? Janis Z

Svar: Stach & Co, Sveavägen 94, Stockholm. Va är generalagent för Panther och säljer reservdelar till dessa maskiner.

Fråga: 1) Jag har en HVA Silverpil. Får jag som är 16 år vara med i Motor-Sexdagars med den? 2) Vilken klubb skall man i så fall anmäla sig till? Roland

Svar: 1) Första förutsättningen för att få delta i Motor-Sexdagars är att man är medlem i en Svemo-ansluten motorklubb och innehar gällande tävlingslicens. Eftersom endast ett begränsat antal förare tillåts delta måste man vara relativt kvalificerad för att få en chans. I praktiken innebär detta att man måste vara minst A-junior, endast i undantagsfall tillåts en B-junior starta. Som bekant är alla nybörjare B-juniore. Att Ni endast är 16 år spelar i detta sammanhang ingen roll, om Ni är tillräckligt kvalificerad får Ni ändå starta. 2) Ni bör ta kontakt med närmaste motorklubb, i Ert fall Motorklubben Sävsjö, så rekvirerar de tilläggsregler för tävlingen. Anmälan skall passera genom den egna klubben som vidarebefordrar den till Svemo.

Teknikens Värld med FLYG

Nr 7 ■ Argång 34 ■ 5 april 1956

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning,
Sveavägen 53, Stockholm

PRENUMERATIONSÅVDELNING:

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 & Akerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid halvårsskifte.

PRENUMERATIONSPRIS 1956:

Sverige: Helår 16:75, halvår 9:—, I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 28:—. Insänd betalningen till Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, Köbenhavn V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställts två veckor före flyttning.

ANNONSAVDELNING:

Sveavägen 53, Stockholm Va. Tel. 34 00 80

Annonschef: Olle Lindkvist
(Även direkt tel. 31 76 45)

Ingemar Engelbrektsson
(Även direkt tel. 32 81 74)

TV:s VARUMARKNAD och TV:s

RADANNONSER

Lars Sandin. Tel. 34 04 80 eller 30 89 58

Ahlén & Akerlunds Fotogravryanstalt
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)

Andre redaktör: Nils Tengberg (Äv. direkt 34 27 08)

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 förbjuds!

Högaktuellt och motor:

TV:s motorcykel- och scootersalong	4
Kedjan tjänar — tjäna kedjan	12
Fart igen på mc:n!	19
Finn felen och vinn finalen!	20
Bra båt pris för bra sjövätt	22
TV provkör SAAB 93	24
Ny vår för bågen	27
Stor TV-succé i liten skala	30
Världsrekord i värmevallen	33
Hur fort går bågen?	34
Ny men fränast	36
Rummet där ekot inte får rum	38
Fina VM-takter på tysk fyrtaktare	40
Dämpat oljud ökar nöjet	42
Teknisk revy	48
Svensk Indian	57
Trialbågen är hans hem	58
Varg-Olle härjar i Sydafrika	60

Teknik:

Fråga oss om teknik	3
Trådstyrd raket gubben ur lädan	32
Ekvationer i kvadrat	50

Flyg:

Flygnytt	16
----------------	----

Hobby:

Snabbare med färg	45
Lyssna med oss	46

Serier:

Biggles på Borneo	54
Flygsoldat 113 Bom	55
Samlarserien: Alfa Romeo Super Sprint	55

Nästa nummer

av TV utkommer omkring torsdagen den 19 april.

Omslagsbilden

ser ut att vara fotograferad vid VM i backhoppning på motorcykel. Så illa är det emellertid inte, men glädjesprång av den här typen är faktiskt ganska vanliga på motocrossbanan. Maskinen är en AJS. Foto: B. ROBINSON.



Dir. Lauritz Sandell, Göteborg

"När de rörliga delarna i motorn på min bil efter 7000 mil förslitits så att det blev täta besök på verkstad stod jag inför valet att byta bil eller renovera motorn i min gamla. Om jag sålt

bilen hade jag fått ut ett dåligt andrahandsvärde och eftersom bilen med undantag av motorn var i gott skick var det en avgjort bättre affär att renovera motorn. Det kostade mig endast en bråkdel av vad en ny bil skulle kosta och då fick jag praktiskt taget en ny motor med synnerligen förstklassiga reservdelar. I oktober 1948 gjordes renoveringen och sen dess har bilen gått 14.000 mil utan minsta krangel och det är därför med odelat förtroende jag rekommenderar alla ekonomiska bilägare att anlita Motorspecialisterna".

Göteborg den 23/11 -55

Lauritz Sandell

Garantirenovering från norr till söder:

På varje av oss utförd cylinder-, halv- och helrenovering, utfärdas ett Motorrenoveringscertifikat. Detta certifikat är ett intyg på motorns tillstånd samtidigt som det är en garanti på det utförda arbetet.

Vi förfogar över specialmaskiner som garanterar Er ett 100 %-igt precisionsarbete efter samma fordringar som vid nytilverknig av motorer och enligt senaste tekniska rön.

Örnsköldsvik,	AB C. E. M. Hägglunds Bilaffär & Motorverkstad
Östersund,	Ivar Jonssons Motorverkstad
Gävle,	AB Söderlund & Lindström
Stockholm,	AB Dixner & Co.
Linköping,	Malte Månson AB
Nässjö,	Malte Månson AB
Göteborg,	AB Carl Larssons M. V.
Vänersborg,	AB Carl Larssons M. V.
Boras,	AB Carl Larssons M. V.
Malmö,	AB Sterner Blomquist

Motor  *renoverings-*
specialisterna

— ger nytt liv åt sliten motor

DET SAGOLIKA LOTTERIET

3 VRÅLÅK VOLVO SPORT
40 VOLVO PV ATT VINNA!!



ALLADIN

OCH HANS UNDERBARA LAMPA PRESENTERAR
18.000 VINSTER - 1.050.000 KR. ATT VINNA
BLAND VINSTERNA :

- 3 VOLVO SPORT MED PLASTKAROSS
- 40 VOLVO PV - NYA MODELLEN
- 5 FLYGRESOR TILL CAPRI
- DUX MÖBLER - RADIOLA RADIO
- CRESCENT MOPEDER ETC. ETC.

LOTTPRIS 2.10

SSU-LOTTERIET - DET SAGOLIKA LOTTERIET

Öka chanserna genom att månadsprenumerera på lotter. De kommer då en gång i månaden t.o.m. juni utan förnyad rekvisition.

DET SAGOLIKA LOTTERIET

Från SSU-lotteriet, Serie B, Björnsonsgatan 108, Bromma, rekvideras mot postförskott

..... st. lotter à kr. 2:10 och 25 öre till dragningslista + portoni.
..... st. lotter à kr. 2:10 att sändas per månad t. o. m. juni 1956.

OBS! Sänd icke betalningen samtidigt med denna rekvisition.

Vid rek. av minst 10 lotter sändes dragningslistan gratis. Vid rek. av minst 20 lotter sändes dessa portofritt.

Namn:

Bostad:

Postadress: TV 7-56

(Skriv tydligt - texta!)



DET SAGOLIKA LOTTERIET

TV:S MOTORCYKEL- OCH SCOOTERSALONG 1956

TV presenterar nedan de nio mest sålda motorcykelmärkena och de sju mest sålda scootermärkena på svenska marknaden. Tabellerna är uppställda i försäljningsordning och uppåt priser, vikt, typ av fram- och bakfjädring, motortyp och motordata för märkenas samtliga varianter.

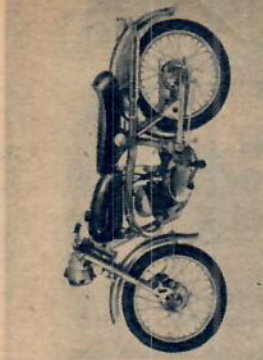
Motorfabrikat: D = DKW, E = Egen motor, H = Husqvarna, I = ILO, S = Sachs, V = Villiers.
Framhjulsfjädring: S = Svängarm, B = Bottenlänk, F = Fjädrande gaffel, T = Teleskopgaffel.
Bakhjulsfjädring: G = Fjädring med gummi-element, S = Svängarm, T = Teleskop, To = Torsionsfjädring.

Märke, modell, generalagent	Motorfabrikat	Antal cyl.	Cyl.-diam. x slagl.	Cyl.-volym cm ³	2-el. 4-lakts	Effekt vid v/min.	Framhjulsfjädr.	Bakhjulsfjädr.	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
MONARK (AB Cykelfabriken Monark, Varberg)		1	57 x 58	146	2	9/6000	T	-	74	1.460
M 87 Blue Master		1	57 x 58	146	2	9/6000	T	S	75	1.630
M 88 Blue Fighter		1	57 x 58	146	2	9/6000	T	S	75	1.680
M 89 Blue Top Fighter		1	57 x 58	146	2	9/6000	T	S	75	1.725
M 90 Blue Arrow		2	52 x 58	244	2	15,1/6000	T	S	148	2.650
M 551 Blue Arrow		2	52 x 58	244	2	15,1/6000	T	S	148	2.650

FORTS.



Monark M 89



Husqvarna Silverpilen



NV 23



Apollo Competition



Nu kan vi komma vart vi vill! Glädjen är det inte att ta fel på i den här familjen — en familj med en ny Volkswagen.

Nu kan vi komma vart vi vill!



Nu är allt mycket lättare. På söndagar och fredagar kan vi åka ut till landet, bada, plocka bär och svamp — eller åka skidor. Vi kan hälsa på släkt och vänner eller bjuda dem på en biltur. Resan till arbetet går lättare och snabbare och Pappa kommer lättare och oftare ut till sommarstugan. Ja, Volkswagen ger en härlig känsla av oberoende!

Ni kan ordna lika praktiskt för Er — Volkswagen får plats i Er

budget. Den är robust, pålitlig och driftsnål. Och skulle något hända blir det inga obehagliga överraskningar; det finns billiga reservdelar på 300 serviceverkstäder i Sverige, 1.800 i Europa. Och riktpislistan har skapat ett Volkswagenspråk, som man förstår vart Ni än kommer.

Med Volkswagen kan Ni komma vart Ni vill. Ni känner Er lika hemma på slingrande, gropiga småvägar som på storstadens trånga gator — i familjens nya Volkswagen.

Det finns en Volkswagen-försäljare i Er närhet — tag kontakt med honom och låt honom bjuda på en provtur i Volkswagen!

Er Volkswagen är:

Pålitlig — 30 hästars luftkyld, lågvarvig toppventilmotor

Klimatsäker — luft fryser inte, luft kokar inte

Mjukgående — torsionsfjädring på alla fyra hjulen

Snabb — topp- och marschfart ca 110 km/tim

Bensinsnål — bara 0,75 l/mil

Rymlig — besiktigad för 5 personer och dessutom rikligt bagageutrymme

Komfortabel — bl.a. värme ingår som standard

Prismedveten — 300 verkstäder i Sverige, 1.800 i Europa och tack vare 532 riktpisr kan Ni beräkna vad varje arbete kostar. Ett långt drivet utbytesystem spar tid och pengar — motorbyte tar t.ex. bara 2 timmar

Billig — riktpisr 6.375:— fritt Hälsingborg

Välj **VOLKSWAGEN**

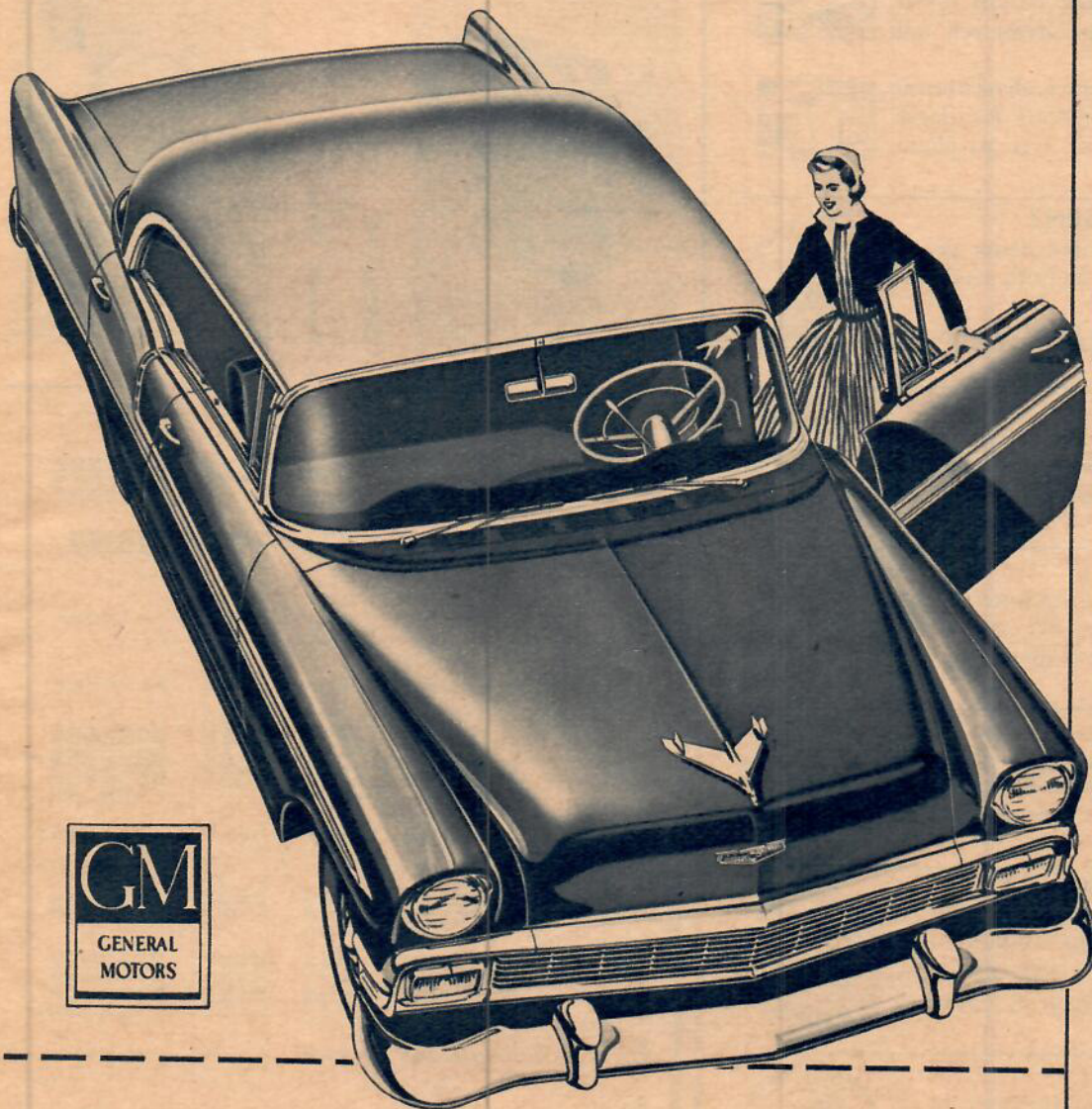
Generalagent: AB SCANIA-VABIS • Södertälje



— bilen
för
miljoner

CHEVROLET först

— med säkerheten främst...



Aldrig förr har någon bil erbjudits till ett pris, som är så lågt i förhållande till det värde den ger. Chevrolet 1956 är en sensation både i skönhet, komfort och körekonomi samt framför allt ifråga om säkerheten. Chevrolet är vagnen, som bildat en ny bilepok med flera säkerhetskonstruktioner som standard! Det är därför ingen överraskning att Chevrolet blivit inte blott Sveriges populäraste amerikanare utan även

VÄRLDENS MEST KÖPTA BIL!

GENERAL MOTORS NORDISKA A.B. STOCKHOLM

**19 modeller
i 3 serier
i priser från
13 600 kr**

Priserna gäller fritt fabrik Stockholm
exkl. leveranskostnader.

Allt detta är
SÄKERHET som
STANDARD på
Chevrolet 1956:



Extra säkerhet ger också den kraftiga, inbyggda balkkonstruktionen, som förstärker karossens mittparti.



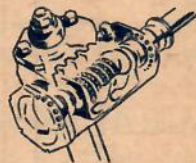
De säkerhetslåsta dörrarna.



Sikt i särklass åt alla håll. Panoramarutor fram och bak. Alla rutor i splitterfritt säkerhetsglas!



Chevrolets berömda, stora bromsar — A och O för säkerheten.



Kullgrad styrväxel ger smidigare och precisare styrning.



Högluftintag för värme och ventilation tar in frisk luft, fri från avgaser.

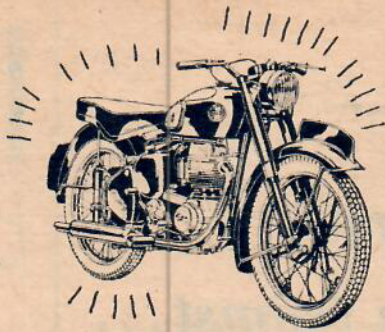


De breda slanglösa däcken ger bättre väggrepp och eliminerar explosionsrisken.

...och naturligtvis finns även säkerhetsbälte att få.

Holt's

FÖR MC-MAKE-UP



PLÅTSKADOR?

Missöden händer inte minst mc-förarna och skavanker uppstå förr eller senare på alla cyklar. En spricka eller ett hål lagas snabbt och fullt effektivt med **Loy Metall**.



Loy Metall är okänsligt för vatten, olja och bensin och motstår ett tryck på 10 kg/cm². Kan lackeras som metall. Fullt effektivt även på aluminium.



TRASSLAR TÄNDNINGEN?

Ni retar Er på om motorn inte startar genast. Orsaken kan vara fukt på tändstift, tändspole, kablar etc.

Förebygg detta — pensla på **Holt's Sealer** som skyddar mot fukt.



LÄCKER BATTERIET?

Ett sprucket batteri behöver inte kasseras. Troleri? Nej. Det kan snabbt lagas med **Batrepair**. Efter lagningen kan Ni knappast märka lagningsstället.



BATTERISVAMP?

Förhindras batterikorrosionen kan batteriets livslängd avsevärt förlängas. Tag för vana att behandla batteriets poler och anslutningar med **No-Crode**.



SNABBPOLISH

Pigga upp både Er själv och motorcykeln genom en snabbpolering. **Plastic Gloss** är ett snabbverkande putsmedel som på samma gång rengör och polerar.



GLANSLÖS FÖRKROMNING?

Kromen mister ofta snabbt sin lyster. Återställ glansen med **Wondar Chrome**. Vill Ni sedan bevara den vackra glansen, stryk då på en skyddshinna av **Britect**. Flagar ej, gulnar ej, håller länge.



HUR ÄR SIKTEN?

Viktigare än bra motor är många gånger att alltid ha god sikt. Ni som använder skydd av plexi-material — kom ihåg att putsmedlet heter **Perspex Cleaner**.



Efter välkörtat värv behövs ett bra handrengöringsmedel. **Handcleaner** är namnet. Det torkar ej ut huden och innehåller antisepticum DCMX.



AB ALLMOTOR

Örebro Tel 241 20
Stockholm Tel. 34 23 06 - 66
Surbrunnsgatan 13

Sänd omgående alla upplysningar om Holt's kylarrensningssmedel.

Namn

Adress

Postadress

TV 7-56



Vespa Elit

Goggo 200 cm³

Matchless G 9

Lambretta 150 Ld

Märke, modell, generalagent	Motorfabrikal	Ansl. cyl.	Cyl.-diam. x slagl.	Cyl.-volym cm ³	2-el. 4-lakts	Effekt vid v/min.	Framhjulsfjadr.	Bakhjulsfjadr.	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
TRIUMPH (Motorfirma Uno Ranch, Göteborg) Ranch, Göteborg Terrier Iv. Tiger Cub Iv. Speed Twin Iv. Tiger 100 Iv. Trophy Iv. Thunderbird Iv. Tiger 110 Iv.	E	1	57 x 58	149	4	8/6000	T	T	93,5	1.650
	E	1	63 x 64	199	4	10/6000	T	T	95	1.650
	E	2	63 x 80	498	4	27/6300	S	S	166	3.400
	E	2	63 x 80	498	4	32/6500	S	S	170	3.600
	E	2	63 x 80	498	4	40/—	S	S	145	3.700
	E	2	71 x 82	649	4	34/6300	S	S	168	3.500
E	2	71 x 82	649	4	42/6500	S	S	179	3.800	
NSU (Motorfirman Bengt Berg & Co AB, Göteborg) Superfox Iv. Superlux Iv. Special-Max Iv.	E	1	52 x 58	123	4	8,8/6500	B	S	130	1.915
	E	1	62 x 66	198	2	11/5250	B	S	155	1.895
	E	1	69 x 66	247	4	18,2/7000	B	S	165	2.425
	V	1	47 x 57	98	2	3,4/4000	F	—	65	1.015
REX (AB Maskinfabriken Rex, Halmstad) — Midget Solomax TT Motocross	V	1	55 x 62	150	2	6,5/4200	B	S	75	1.450
	V	1	55 x 62	150	2	9,3/4800	B	S	75	1.665
	V	1	55 x 62	150	2	9,3/4800	B	S	75	1.665
MATCHLESS/AJS (AB Hans Osterman, Stockholm) — G 3 L Iv. G 3 LS Iv. G 80 Iv. G 80 S Iv. G 9 Twin Iv. G 80 CS Iv. G 11 Twin Iv.	E	1	69 x 93	347	4	18/5750	T	—	160	2.700
	E	1	69 x 93	347	4	19/5750	T	—	160	3.030
	E	1	82,5 x 93	498	4	25,5/5500	T	—	164	2.900
	E	2	82,5 x 93	498	4	25,5/5500	T	—	164	3.235
	E	2	66 x 72,8	498	4	30/6800	T	S	184	3.725
E	2	82,5 x 93	498	4	25,5/5500	T	S	164	3.700	
E	2	72 x 72,8	592	4	32/6700	T	S	—	3.850	

FORTS.

Nordiska Automobil AB presenterar
"två stora" i småvagnsklassen



SEX MODELLER MED 2-TAKTS ELLER 4-TAKTS MOTOR EFTER KÖPARENS VAL



- ★ Luftkyld
- ★ Framhjulsdreven
- ★ 4 resp. 6-sitsig kaross
- ★ Överliggande kamaxel
- ★ Värme
- ★ Defroster
- ★ Lägsta skatt
- ★ Lägsta accis
- ★ Rekordbillig i drift
- ★ Rekordbillig i underhåll
— utbytesmotor fr. 280:—
- ★ Toppar över 100 km/tim.
- ★ Västtysk kvalitet i varje bit.

Priser från Kr **4.850:—** fritt Stockholm, Göteborg och Malmö.

SKODA STARK • RYMLIG • FORMSKÖN

Vagnen som bländat expertisen: Snabb, bränslesnål → bekväm, lätt att köra — och så fulländat vacker. En fullodig representant för 60-årig förnämlig biltradition.

- ★ 4-takts, 4-cyl. robust motor, 45 hkr
- ★ fyrväxlad — tvåan, trean, fyran synkroniserade
- ★ Toppfart: 115 km
- ★ Panoramasikt runt om
- ★ Fram- och bakrutorna utbytbara med varann — praktiskt om Ni får ett stenskott



Nya SKODA fl-y-te-r fram på vägarna — accelererar blixtnabbt — smidig i trafiken.

Nya SKODA kostar **6.850:—** fritt Stockholm, Göteborg och Malmö. Inklusive värme, defroster.

Generalagent:

NORDISKA AUTOMOBIL AB

STORSCHLAGERN

för motorfolk
MONOGRAM för bil, mc, moped, cykel etc.

Den eleganta monogram-dekalen är utförd i guldtryck och finnes i alfabetets alla bokstäver i såväl enkel- som spegelmonogram. Storlek: 20 och 30 mm:s bokstavshöjd.

Riktpris

Trots monogrammens oerhörda popularitet är priset mycket lågt.

Spegelmonogram:

30 mm. 1: 50

20 mm. 1: —

Enkelmonogram:

30 mm. 1: —

20 mm. 0: 75



Theddes **BIL & MOTORSPORT**

BANTORGET 1 LINKÖPING TEL. 260 02, 415 97

Återförsäljare antages



RENOLD

motorcykelkedjor

driftsäkra-slitstarka-ekonomiska

ERHÅLLS
HOS FIRMOR
I BRANSCHEN

Generalrepresentant: AB Ingenjörfirman RECTUS, Sthlm



Husqvarna Parilla



DKW Hobby



Zündapp Bella



NV 70

Märke, modell, generalagent	Hjul-dimension	Motor-fabrikat	Antal cyl.	Cyl.-diam. x slagl.	Cyl.-volym cm ³	2-el. 4-takts	Effekt vid v/min.	Fram-hjuls-fjädr.	Bak-hjuls-fjädr.	Tjänstevikt i kg	Pris i kr
VESPA (Coma M. & T. Bjerke AB, Sthlm) — Populär	8"	E	1	54 x 54	125	2	4,5/5000	S	S	78	1.750
Super	8"	E	1	57 x 57	125	2	5/5000	S	S	95	1.950
Grand Sport	10"	E	1	57 x 57	150	2	6/5000	S	S	90	2.150
	10"	E	1	57 x 57	150	2	8/7500	S	S	100	2.600
LAMBRETTA (AB Bil & Truck, Göteborg) — 125 Sport	8"	E	1	52 x 58	123	2	4/4600	S	S-To	70	1.485
150 Ld	8"	E	1	57 x 58	148	2	6/4750	S	S-To	85	1.960
GOGGO (AB Nordex, Sthlm)	8"	I	1	57 x 58	147	2	6,7/5000	S	S	115	2.075
150 1956	10"	I	1	62 x 66	197	2	10/5000	S	S	132	2.485
200 T 56	10"	I	1	62 x 66	197	2	10/5000	S	S	132	2.585
200 T 56 med elstart											
ZÜNDAPP (AB Motorkraft, Sthlm) — Bella 150	12"	E	1	57 x 58	148	2	7/4700	T	S	130	2.050
Bella 200	12"	E	1	64 x 66	199	2	10/5200	T	S	139	2.250
Bella 201 med elstart	12"	E	1	64 x 66	199	2	10/5200	T	S	139	2.450
HUSQVARNA (Husqvarna Vapenfabrik AB, Huskvarna) Scooter (Parilla-kaross)	12"	H	1	55 x 50	120	2	4,3/5000	T	S	100	1.850
NV (Nymanbolagen, Uppsala) Hobby	16"	D	1	45 x 47	74	2	3/5000	T	G	75	1.295
Hobby Luxus (tvåst.)	16"	D	1	45 x 47	74	2	3/5000	T	G	85	1.545
Progress	16"	S	1	62 x 58	174	2	9/5250	S	S	155	2.590
DKW (Wiklunds Cykel & Motor AB, Sthlm) — Hobby	16"	E	1	45 x 47	74	2	3/5000	T	G	75	1.295
Hobby Luxus (tvåst.)	16"	E	1	45 x 47	74	2	3/5000	T	G	84	1.540

JAWA/ČZ 1956 med gratis service



JAWA-DUO 175 cc, den lätta,
starka motorcykeln för två.
»Du å ja, va — på JAWA-DUO».



Modeller att välja på:

JAWA-DUO 175 cc Kr 1.775:—
JAWA-TROFÉ 250 cc Kr 1.975:—
JAWA-SUPERSPORT 350 cc Kr 2.350:—

Ni får ett värdefullt
CHECKHÄFTE



Med varje JAWA/CZ följer garanti-
kort och kuponghäfte för gratis ser-
vice under inkörningstiden.

Generalagent:

AB E. FLERON

Malmgatan 4-8 — Malmö — Tel. 723 85.
Kommendörsgatan 12-14 — Stockholm — Tel. 63 01 75.
Friggagatan 3 — Göteborg — Tel. 15 09 04, 15 25 60.
Trädgårdsgatan 1 — Sundsvall — Tel. 119 91.

För Er som vill vara
välrakad hela dagen

- även på kvällen -
går ingenting upp
emot Gillette

Snabb-Rakning



Köp Blå Gillette i snabbdispenser. Den kan användas till *alla* hyllar. En-dels-hyveln + dispensern ger Er Snabb-Rakning! Hyvel + dispenser - NEW YORKER set endast 7: -. (riktpris)

10 Blå Gillette Blad - världens skarpaste - i dispenser **2:-** (riktpris)



Gillette

Snabb-Rakning

KEDJAN TJÄNAR - TJÄNA KEDJAN

Vanvårdade drivkedjor blir dyrbara i längden, det har många motorcyklister fått erfara. Drivkedjorna tillhör de hårdast belastade delarna av en motorcykel och måste skötas därefter.

Kedjorna och deras skötsel förbises tyvärr ofta av många motorcyklister. Alltför ofta ser man maskiner med slaka och smutsiga kedjor, detta ger inte blott en mindre god bild av ägaren till motorcykeln, det onödiga slitaget som vanvårdade mc-kedjor utsätts för bidrar även till ökade risker i trafiken (en kedja som hoppar av eller brister under hög hastighet kan föra med sig katastrofala följder). Även i ekonomiskt avseende är det en mycket dålig affär att inte se till sina kedjor, förliten transmission medverkar nämligen till slitaget på såväl motor som växellåda.

Reynoldfabriken - sedan åttio år tillbaka specialist på mc-kedjor och leverantör av kedjorna till den första kedjedrivna motorcykeln, P & M av år 1900 - har utarbetat en mycket instruktiv handbok om kedjor. Vägledningen tillägnas, enligt förordet, i första hand motorcykel-försäljaren som ofta måste vara mer än en affärsman. Mc-försäljaren får ofta, som en vän och rådgivare, besvara frågor av alla de slag som rör motorcyklar.

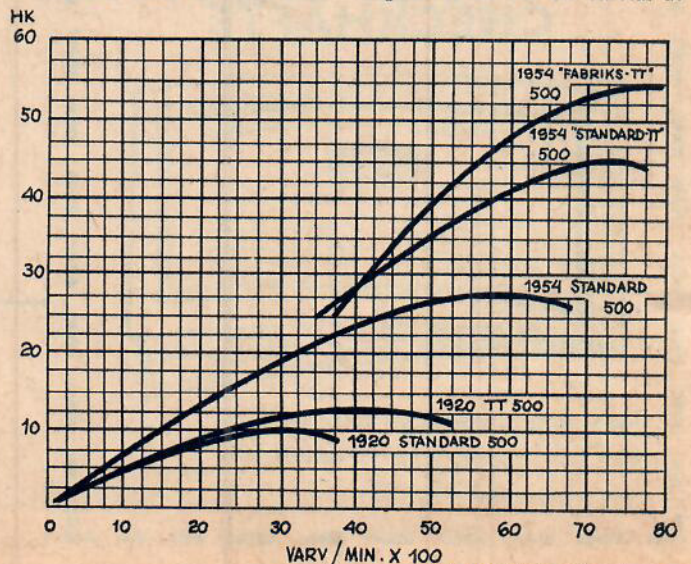
Den tekniska utvecklingen av motorcykeln under de sista tret-

tio åren visar att de största framstegen skett inom förbränningsmotortekniken. TV:s kurvor visar hur under denna tidsperiod den vanliga standard »500-kubikaren» har nästan tredubblat sin motoreffekt, medan ifråga om tävlingsmaskiner ökningen varit mer än fyrfaldig.

I sammanhanget bör uppmärksamheten riktas på det faktum, att mc-kedjan jämsides härmed har utvecklats att motsvara de ständigt ökade kraven på motorcykelns transmissionsystem. Kedjeindustrin har hela tiden hållit mer än jämna steg med motorcykelns utveckling. Skälen för dess framgång på detta område ligger nära till hands; genialisk konstruktion från början, oavbruten forskningsverksamhet och utnyttjande av nya rön om material och produktionsteknik, rigorös utprovning under de svåraste förhållanden och sist, men inte minst, en fond av erfarenhet.

För att åskådliggöra vilka påfrestningar en kedja får kännas vid, kan vi nämna några fakta:

Då en standard 500 cm³ motorcykel körs med 100 km/tim med normal gas, utvecklar motorn ungefär 14 hk vid ett varvtal av



MOTORFIRMAN
ÅKE AHLQVIST
GÖTEBORG

A.J.S. MATCHLESS

För dessa två engelska motorcykelmärken för vi ett komplett RESERVDLAGER årsm. 1939-1956

För Service och Motorrenoveringar fullt mod. specialverkstad Affär och utställning
FRIGGAGATAN 19, GÖTEBORG
Tel. 19 54 10, 15 06 95.

Sveriges snabbaste

lim

CASCO Hobby-lim

mer än 3.500 v/min, detta representerar en dragkraft i framkedjan av cirka 100 kg. Motsvarande dragkraft är på en 500 cm³ TT-racer vid 200 km fart och med 7000 v/min den dubbla, dvs. 200 kg.

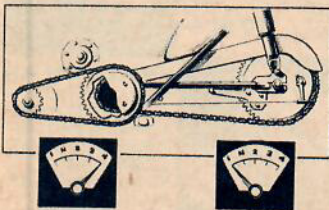
Trots detta, kommer samma slags kedja till användning i båda fallen, en ren standardprodukt provas på så sätt ut på tävlingsbanan. I proportion till ovanstående siffror om dragkraft bör nämnas, att brottfastheten hos den aktuella kedjan är 2 ton, vilket gör en säkerhetsfaktor av 20 för standard och 10 för racermaskiner. Initierade läsare vet också, att kedjebrott är något ganska sällsynt i TT-loppen, de tävlingar där kedjorna mer än någonsin utsätts för svåra påfrestningar.

Belastningen i kedjan försorkas av överföringen av motoreffekten, plus den centrifugalkraft, som uppkommer i kedjan själv och som är beroende av kedjans hastighet och dess vikt. Denna centrifugalkraft behöver man emellertid endast räkna med vid mycket stora hastigheter.

Den karakteristiska inåtböjningen av kedjan då den lämnar motordrevet — kan ofta ses på bilden av racermaskiner i fart — se bilden av John Surtees på sid. 37! — beror på den naturliga tendensen hos den kringdrevet liggande kedjan att fortsätta en cirkulär bana, vilket den hindras från av dragningen i kedjan.

Motorns vridmoment multipliceras åtskilliga gånger i växellådan, beroende på den växel som ligger inne, på detta sätt uppstår mycket stora variationer i dragkraften på bakkedjan.

Här är ett typiskt exempel: På högsta växeln har kopplingsdrevet och växellådsdrevet samma hastighet, då in- och utgående axlarna i växellådan är sammankopplade, dvs. direktkopplade. Alltså, om kopplingsdrevet har dubbelt så stort antal kuggar som växellådsdrevet, så är dragkraften i bakkedjan dubbelt så stor som i framkedjan.



Vid mellanväxlarna har man nu, förutom den ökning av kedjebelastningen som förorsakats av skillnaden i kuggtal så som ovan beskrivits, en hastighetsdeduktion i växellådan, vilken givetvis är störst vid lägsta växeln. Om denna utväxling exempelvis är 2,5:1 ökas dragkraften i bakkedjan i samma proportion.

Kedjans kraftöverföringsförmåga för att praktisk användning bestäms av trycket per ytenhet i kedjans lagerställen (således icke av en viss säkerhetsfaktor å kedjans brottfasthet) och t. ex. i fråga om en framkedja som överför 10 hkr vid 3500 v/min, så uppgår detta lagertryck till ungefär 150 kg per cm². Man behöver inte vara tekniker för att förstå vikten av god smörjning...

När kedjelänkarna blir styva, beror detta så gott som alltid på otillräcklig smörjning mellan hylsan och niten. Len senare strävar

TEKNIKENS VÄRLD 7/56

Det ligger guld i Crescent



Den linjesköna mopedsensationen Crescent 2000 beundras av Wiveka Ljung i Operaletten.

Världspremiär för

Crescent 2000

- morgondagens moped blir Er redan i dag

Crescent 2000 med den sensationella och linjesköna formgivningen är något helt nytt på mopedfronten — år före sin tid. Den lanseras efter ingående undersökningar, som visar att "så här skall en moped se ut!"

Även de tekniska finesserna är i särklass och bl.a. är Crescent 2000 den ljudmjuka mopeden.

Tekniska finesser:

Tvåväxlad Sachs 50 cc motor — en drivkedja * kickstart * bottenlänkgaffel * bakhjulsfjädring av ny konstruktion * baknav med SKF-lager * 5 1/2 liters bensintank * bränslekran med filter * 20" × 2 1/2" hjul * ställbar strålkastare * elektrisk baklykta av biltyp * styr- och bagagelås. Riktpris: **930:—**

Crescent Saxoped nu mer inbyggd



Crescent-mopeden, modell Saxoped (tvåväxlad Sachs 50 cc motor med kickstart), är ännu mer åtråvärd i 1956 års modell. Samma finesser som tidigare men med nya, djupare skärmar. Ny lockande färgsättning samt hög-effektiv ljuddämpare av ny typ.

Riktpris: **860:—**



Det ligger guld i Crescent

Crescents segerguld på tävlingsbanorna har även givit ovärderliga erfarenheter, som betyder guld i kvalitén för alla produkter av märket Crescent.

Det ligger guld i Crescent — även för Er!

Det ligger guld i
Crescent
— världsmästarmärket

Nymans tillverkar cyklar, mopeder, motorcyklar, skoter, utombordsmotorer.



Fart och flyg över HEINKEL moped



Professor Dr Dr
HEINKEL
— världens första
konstruktör av rak-
et- och reallflyg —
står bakom dagens
modernastemoped-
skapelse.

Kvalitén avgör valet av
moped — jämför själv!



START sker antingen på vanligt sätt med trampning eller också kan mopeden kickas igång, varvid tramporna tjänar som kickpedal. 2-växlad.



INSTICKSAXLAR på bägge hjulen för snabbdemontage. Vid t. ex. punktering behöver drivkedjan inte tagas av. 23" hjul, sinsemellan utbytbara.



HELKAPSLAD KEDJA I OLJEBAD garanterar lång livslängd, underhållstri kraftöverföring och skyddar mot olja och nedsmutsning av kläder.



SKUMGUMMISADELN tar upp de sista stötarna och ger rätt körkomfort utan smältröthet.



RENA LINJER — den formsköna, helgjutna lättmetallramen gör det lätt och roligt att hålla mopeden ren. Bränslepåfyllningen är lätt åtkomlig.



FJÄDRING — den förnämliga teleskopframgaffeln och svängarmsfjädringen på bakhjulet med teleskopstötdämpare jämnar vägen.

EXTRA NYTT
Sportsadel

PÅ KÖPET FÅR NI:

»MIN MOTORHANDBOK» med garanti- och checkhäfte, 50-sidig illustr. instruktionsbok m. m.



Skicka in kupongen
så får Ni veta mer

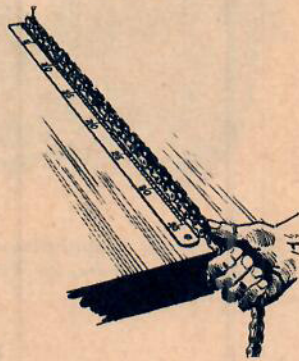
Namn
Adress
Postadress

Insändes till generalagenten:
Stockholms Velocipedfabrik A B
SVECLA-MOTOR, Sveavägen 129,
Stockholm 19. Tel. 34 07 90.
Sänd mig utan kostnad
HEINKEL-frycksak.

TV 7-56

nämigen att »skruva» hylsan ur hälen i innerlänkplattorna, vilket i sin tur kommer dessa senare att tränga ut åt sidorna och ligga an mot ytterlänkplattorna.

Ett bra sätt att kontrollera om kedjan är sliten visas på fig. nedan. Lägg upp kedjan på ett plant underlag, räkna 24 kedje-nitar och mät avståndet mellan dem. Om detta mått överstiger 305 mm (en engelsk fot) med mer än 6,25 mm (1/4 tum) skall kedjan bytas ut. Det är lämpligt att göra detta prov i samband med rengöringen.

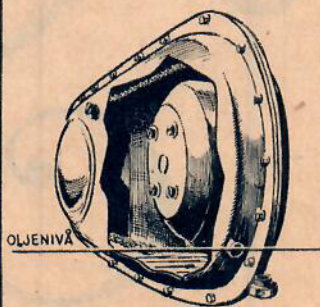


Hur noga än en kedjans lager-tytor finarbetas, visar ett mikro-foto ändå betydande avvikelser från full kontakt mellan anlig-gande ytor, under de första tio milen slits ytorna ned — till idealisk anläggning och därför måste man också justera kedjor-na noga och ofta under denna period.

Genom noggrann »inkörning» på fabriken förkortas kedjans inkör-ningsprocess avsevärt för motor-cykelägaren och »fabriksinkör-ningen» av kedjan medverkar också till ett mindre mått av för-slitning under de första milen — de viktigaste för kedjans fortsatta livslängd.

Fastän lagertrycken i kedjan är relativt höga, är lagerytorna fullt kapabla att klara påfrestningarna, förutsatt att de hålls rätt smorda. Lager med otillräcklig smörjning kommer även att enormt öka kraftförlusten genom friktion, vilket betyder mindre kraft vid bakhjulet.

För snabbgående, öppna ked-jor bör smörjningen vara så ord-nad, att olja tillföres kedjan i båda springorna mellan inner-och ytterlänkplattorna. Härige-nom kan man vara säkra på att oljan genom spelet mellan länk-plattorna når in till kedjans la-gerytor genom en kombination av centrifugal- och kapillärverkan. En droppe på utsidan av kedjans rullar är gagnlös.



OLJENIVÅ

Kedjekåpor med oljebad får an-ses vara nästan idealiska ifråga om inbyggnad och automatisk smörjning av kedjan. Det är emellertid nödvändigt, att oljan är



Två hårvatten i samma flaska

MEDICINSKT:

Stimulerar hår-botten, motar-be-tar mjäll och in-nehåller välgöran-de cholesterin.



BINDER HÅRET

men bibehåller det mjukt och natur-ligt utan att smeta.

PALMOLIVE

dubbelverkande hårvatten
TORR · FET · EXTRA FET · ÖVERFET

TILL BILEN

GARAGE

Tillv. av silverduk smidig o. bra kvali-té. Pris ex. Volvo, Volkswagen, Saab m. fl. Kronor 178:—



BILKLÄDSLAR

Tillv. av Cordsilke m. galonförstärk-ning o. kederlister. Randiga o. skotsk-rutiga färger. Volvo, Saab, Vw m. fl. Pris ex. 135:— och 165:—



SKYDDSÖVERDRAG

i kraftigt tyg, för-sett med kantlist. Finns i färgerna rött, grönt o. gult. Finnes färdigsyd-da för Volvo och Volkswagen. Lätt att dra på. Pris per stol 24: 50

Till mopeden — motorcykeln

KAPELL

Tillv. av impreg-n. duk eller galon Moped 31: 50 Liten M. C. 34: 50 Stor M. C. 37:— Scooter med skärm 43:—



Beställ i dag direkt från

F: a Hilding Johanson
Mölnsdalsväg, 95

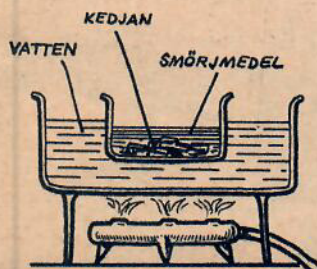
Göteborg. Tel. 20 28 14.



av god kvalitet och har rätt viskositet och att oljenivån hålls riktig, enär den eljest är möjlig för kedjan att öppna »kanal» genom oljan, varigenom kedjan förblir åtminstone delvis torr. Oljan i kedjekåpan skall bytas när den blivit smutsig eller tjock. En kåpa med ventilation bidrar till att hålla oljan i god kondition. Det är viktigt med riktig oljenivå i kåpan och att använda olja med rätt viskositet.

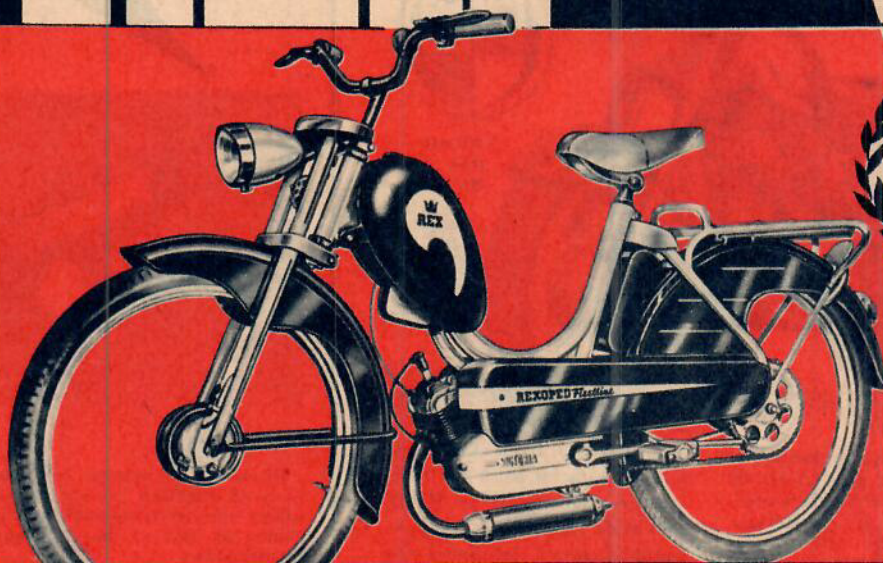
TIPS FÖR KEDJE- SMÖRJNING

Trots att inkapsling av bakkedjan blir allt vanligare på de moderna motorcyklarna, är flertalet av i bruk varande mc försedda med okapslade bakkedjor. Dessa kräver naturligtvis en regelbunden skötsel och noggrann rengöring. Var 150:e mil (ännu oftare i dåligt väglag) bör kedjan monteras av, tvättas noggrant ren i fotogen med en pensel eller en borste. Efter det att kedjan torkats efter rengöringen, kokas den i ett lämpligt smörjmedel, t. ex. talg tillsatt med pulveriserad grafit. Kedjan skall ligga i det kokande smörjmedlet i ca 10 minuter varunder man skall röra kedjan så att smörjmedlet tränger in mellan länkplattorna. Därefter hängs kedjan upp för att rinna av och kallna. Sedan torkas det överflödiga smörjmedlet av, drevren renköres noggrant och kedjan eller kedjorna monteras.



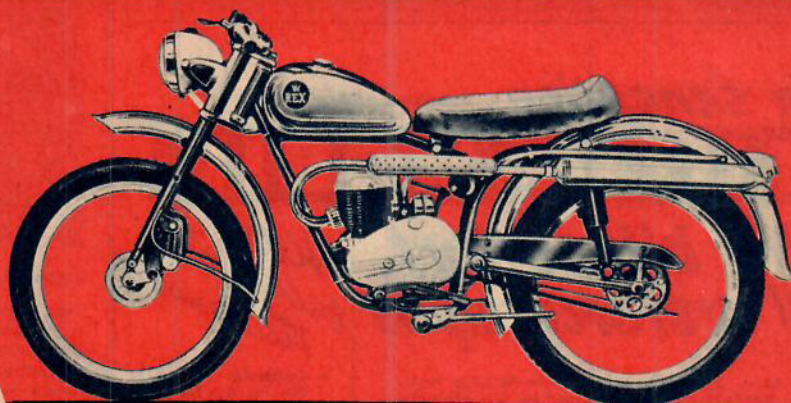
REX

CYKLAR
MOPEDER
SCOOTERS
MOTORCYKLAR



MOPEDER

Årets Rexopeder har tekniskt fulländad bakhjulsfjädring, kickstart och många andra finesser. De finns i 6 jubileumsmodeller med världsberömda Victoria och Zündapp-motorer.



MOTORCYKLAR

Rex 150 cc motorcyklar i lätta klassen är vägsäkra maskiner med rekordsnabba 9.3 hkr Villiersmotorer. Standardmodellen är byggd för komfort och lång tjänst.

Rex Jubileums-katalog med alla årets modeller får Du gratis om Du sänder in adressen här nedan till

AB Maskinfabriken Rex
Halmstad



Rexcyklar har värdefulla detaljer och exklusiv stil.

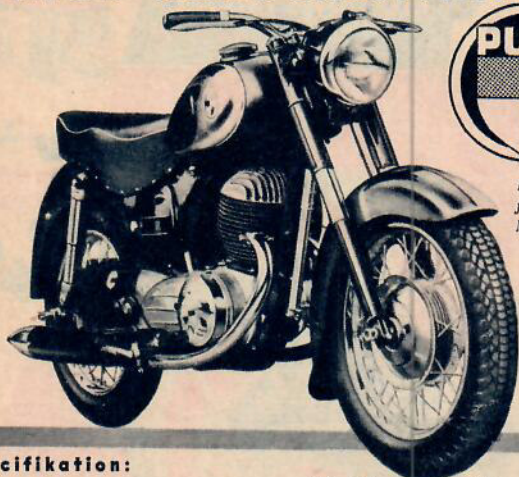


Rex Scootoped - en körtidsfri scooter för alla.

AB MASKINFABRIKEN REX
HALMSTAD

Skriv tydligt!

PUCH 250 SGS med den berömda dubbelkolvmotorn



MC-nytt
från
MC-Lund

Specifikation:

- Motor:** Berömda dubbelkolv på 250 cc ger 16,5 hkr vid 5 800 v/min. Lättmetalltopp, rull- och kullager.
- Växellåda:** 4-xälad.
- Ram:** Pressad skalkonstruktion, tål vrid- och böjpåkänningar.
- Fjädring:** Fram: teleskop med progressiv dämpning. Bak: svängarmsfjädring.
- Hjul:** 16", sinsemellan utbytbara, försedda med fullbromsnav.
- Riktpris:** 2 575:— exklusive frakt och trim.

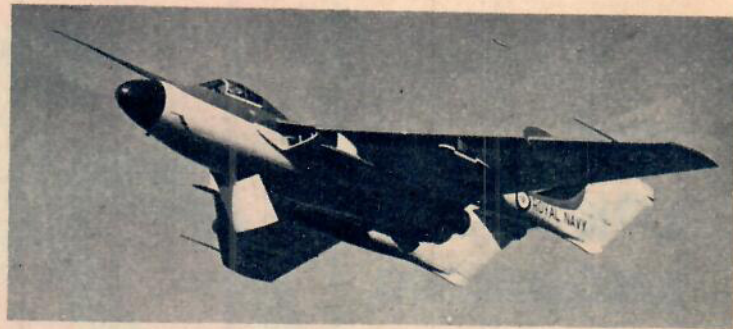
Testföraren i TV tyckte att det kändes som att köra en 500:a vid provkörningen av PUCH 250 SGS. Det gör det också — snabbheten och det jämna draget ger PUCH 250 SGS egenskaper, som Ni tror på först, då Ni provkört!

MC Lund

Lundavägen 56, Mölmo
Återförsäljare över hela landet.

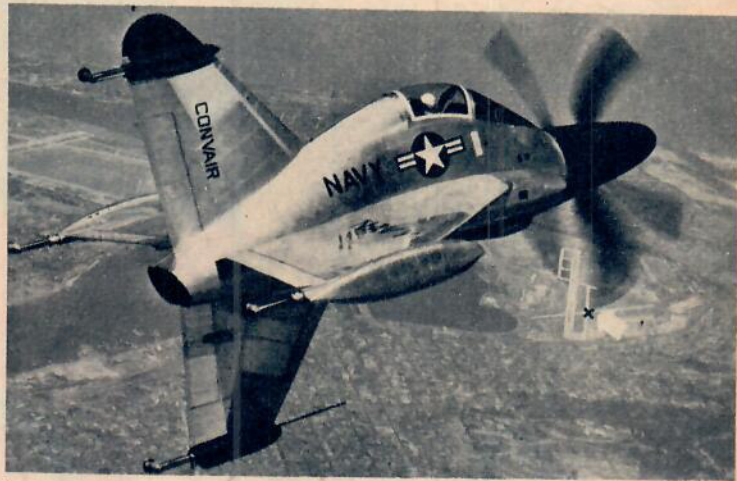


Av Mach 2



Kryssarjakt

De Havilland arbetar fortfarande med att utveckla D. H. 110, som skall bli engelska flottans största hangarfartygsbaserade plan. Det tvåsitsiga allvädersjaktplanet har två Rolls-Royce Avon reamotorer. Spännvidden är 15,9 m och längden 16,2 m. Här provar man en ny typ bromsklaffar.



Inte vackert

men intressant är det välbekanta vertikalflygplanet Convair XFY-1, som kan starta och landa lodrätt. I planflykt är max-hastigheten ca 800 km/t. Motorn är en propellerturbin, som driver två motroterande propellrar. Typen har nu provflugits ganska länge, men ännu är det ovisst om den har någon verklig framtid.

Uppblåst

Det här högst okonventionella flygplanet har fått sitt luftdop i USA. Vingar, stabilisator och förarsits är tillverkade av Alumat, ett slags gummiöverdraget nylontyg. Den morotsliknande flygkroppen är klädd med liknande material. Stålrör och komprimerad luft ger stadga åt konstruktionen. Vitsen med arrangemanget är att planet kan monteras ner till minimala mått. I hopfällt skick får flygplanet plats i en bils bagageutrymme!

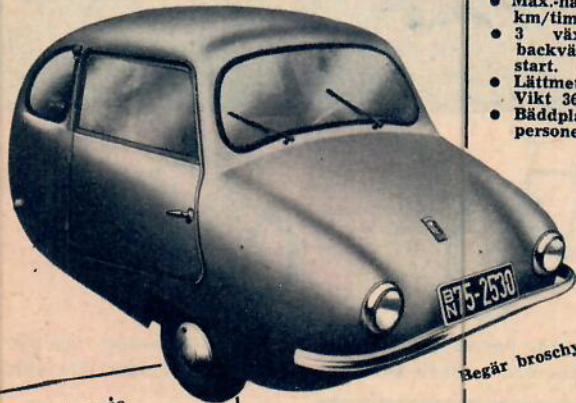


En sensation anser expertisen om

FULDAMOBIL

Ni får bilkomfort till motorcykelpris

För 60:— kr i skatt per år åker Ni både regn- och dragfritt med lilla behändiga och eleganta Fuldamobil! Med Fuldamobil åker Ni billigt — billigare än med den minsta småbil och Ni behöver bara MC-körkort och MC-försäkring.



Begär broschyr!

Riktpris
3.990:—

Generalagent för Sverige:
SICA IMPORT
Sjuxen Carlsson
Smedsgränd 12, Uppsala. Tel. 457 77

Allt
talar för
Fuldamobil

- Luftkyld Homotor 200 cc, 9,5 hkr.
- Låg bensinförbrukning, ca 3 mil på 1 liter.
- Max-hastighet 75 km/tim.
- 3 växlar fram, backväxel o. elektr. start.
- Lättmetallkaross. Vikt 360 kg.
- Båddplats för 2 personer.



oslagbar kombination —

OKTAN - EX 93 + OK HD SPECIAL
premiumbensin *motorolja*

...premiumbensinen som ger bättre effekt och flera mil per tankning till lägre milkostnad! Ni får snabbare acceleration och trivsammare körning.

ingen annan

premiumbensin i marknaden är billigare!

kör till



mer för pengarna

...återbäring på köpet

...året-runt-oljan för alla moderna förgasar- och dieselmotorer. Minskar motorslitaget och gör starten lättare. Ger betydande bränslebesparing genom låg inre friktion hos oljan under uppvärmningsperioden. Innehåller högrenande kemiska tillsatser som ger renare, effektivare motor.

ingen annan

motorolja av samma kvalitet är billigare!



En stjärna föds...



Överallt är Mercedes-stjärnan känd, men hur många känner till Mercedes-namnets ursprung? Vem var Mercedes? En finansär? ... Ett industriellt geni? ... En världsberömd tekniker? ...

Nej — Mercedes var en liten 11-årig flicka, dotter till den framgångsrike tyske affärsmannen och bilisten Emil Jellinek, som i början på seklet sålde Daimler's exklusiva vagnar.

Den lilla flickan som år 1900 gav sitt namn till den bil, som sedermera blev berömd och erkänd över hela världen, växte upp till en ståtlig, underbart vacker kvinna.

Överallt på vägarna i alla länder är Mercedes-stjärnan idag ledstjärnan för nöjda bilister. I Sverige vinner Mercedes-vagnarna ständigt fler entusiastiska anhängare och vänner, tack vare sina exklusiva linjer, sin höga kvalitet, sina överlägsna vägegenskaper och sin förnämliga service.

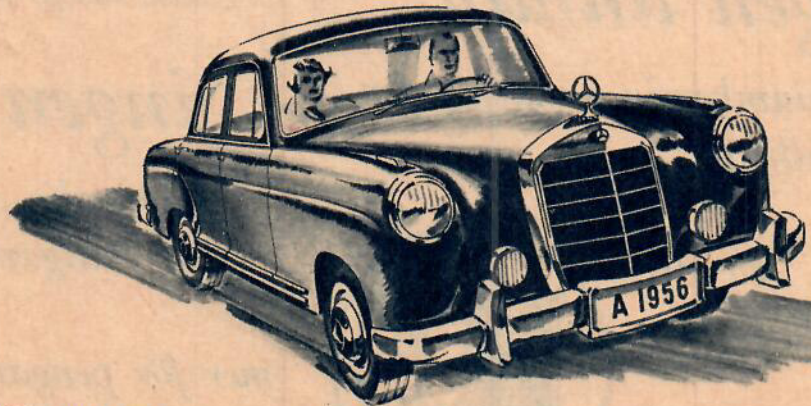
Nu kraftigt sänkta priser

Några intressanta data om Daimler-Benz:

Tillverkningsprogrammet omfattar bl.a. personvagnar, lastvagnar och bus-sar med bensin- eller dieselmotorer.

Fabriker i Stuttgart, Sindelfingen, Mannheim, Gaggenau, Berlin-Marien-felde. Antal anställda: c:a 45.000.

Mercedes-stjärnan är ledstjärnan



PHILIPSONS
AUTOMOBIL A.-B. STOCKHOLM 21

Filialer, återförsäljare och serviceverkstäder över hela landet

AUTOMOBILPALATSET
S:t Eriksgatan 117
Tel. 34 00 00

UTSTÄLLNINGEN
Strandvägen 7 A
Tel. 67 04 40

AUTOMOBILKOMPANIET
Sveavägen 61
Tel. 34 94 00

MERCEDES-BENZ

Åke Ahlqvist, framgångsrik och populär motorcykelhandlare i Göteborg, för några år sedan känd som en skicklig racerförare på mc, har följt mc-handelns utveckling och problem under hela efterkrigsepo-ken. »Det är inget fel på mc-intresset», fastslår han i denna ledare som bör ha speciell aktualitet i samband med IMIS-utställningen som öppnats i dagarna.



Fart igen på mc:n!

Ibland påstås det, att motorcykelintresset är i sjunkande och att motorcykeln som bruksfordon är stadd på avskrivning. Dessa påståenden grundar sig på det statistiska faktum, att 1955 var ett mycket dåligt mc-försäljningsår. Det magra fjolårsresultatet hade emellertid sina speciella orsaker, den sena våren var en, accisens tillkomst en annan. Sannolikt kommer intresset för motorcyklar att öka redan under våren 1956. I sammanhanget bör påpekas, att mc-handeln haft en överkonjunktur efter kriget, främst åren 51—52—53 då importstoppet hävdades och en helt ny generation väntade på att få pröva den speciella tjusning som motorcykelkörning innebär. Gamla motorcyklar, både trotjänare från 20—30-talet och f. d. militärmaskiner, såldes till fantasipriser och gjorde att en osund marknad skapades. Allt som hade en motor och som rullade gick att sälja.

Tack och lov för att denna tid är förbi. Dagens mc-köpare har anspråk, inte blott på att få en fullgod maskin, utan även på service och möjligheter till snabb reservdelsförsörjning. Denna marknad — kalla den gärna köparens marknad om ni vill — har sanerat mc-handeln på ett välgörande sätt.

Att det ökade välståndet här i landet har medfört, att många övergett motorcykeln till förmån för den ombonade komfort som en bil erbjuder är väl svårt att förbise. Man kan räkna med att en förskjutning ägt rum mot yngre åldersgrupper, när det gäller mc-försäljning numera. Intresset är emellertid i stort sett oförändrat, om inte ännu större nu, i åldersgrupperna upp till 23—24 år, dvs. före »giftasåldern». När familj

bildats, kommer frun in i bilden, och på hennes inrådan blir det ofta bil.

Scoters och mopeder är två faktorer som tillkommit, när det gäller tvåhjuliga motorfordon. De har skapat en helt ny kundkrets för mc-handeln. Att folk går över från stora motorcyklar till scooters eller mopeder är mera sällsynt än man tror, däremot är det vanligt, att f. d. mc-ägare, som skaffat sig bil, märker att kostnaderna för denna blir för stora, och väljer då, i främsta hand, scootern som ett mellanting.

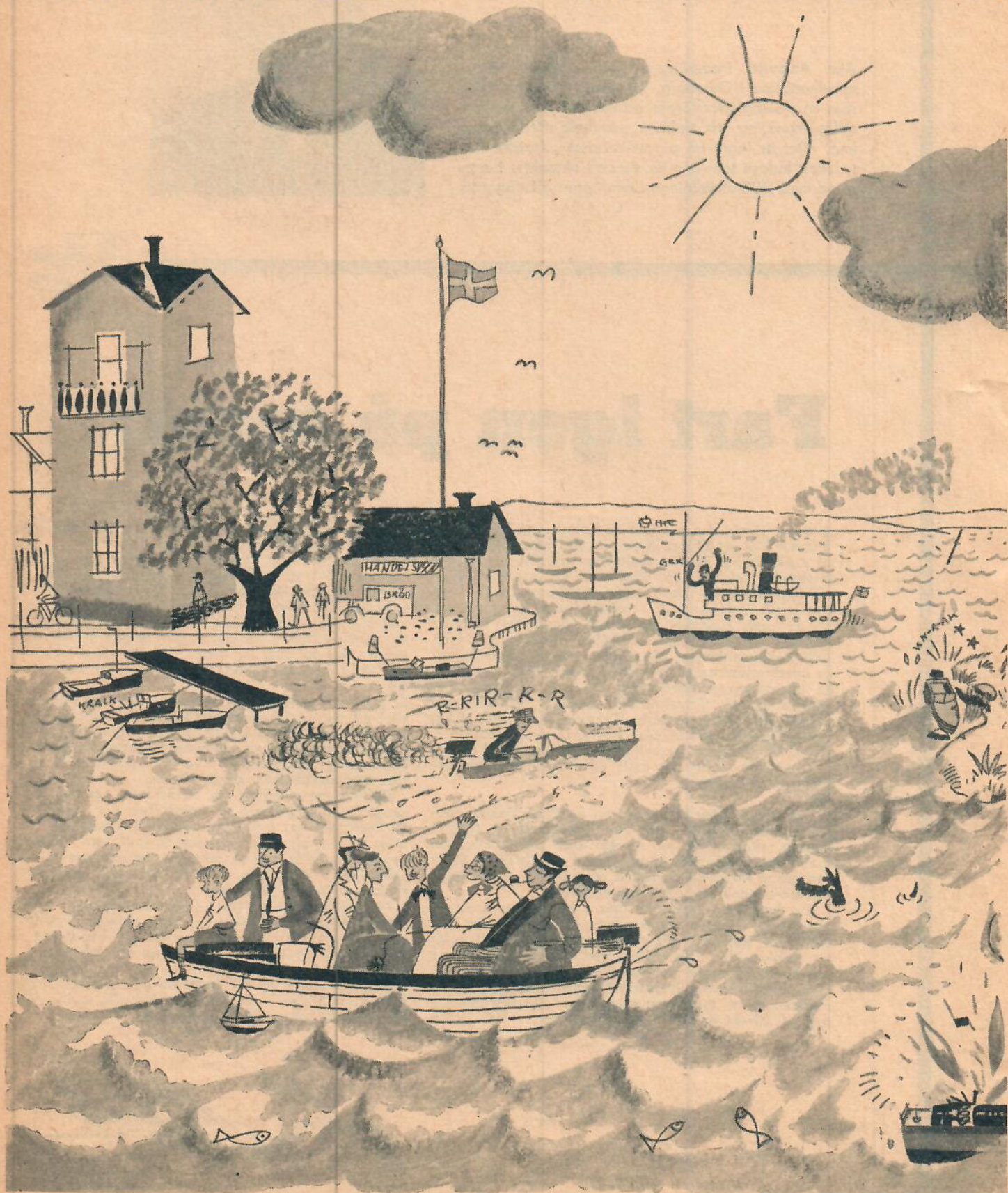
På tal om mc-intresset, kan det som jämförelse vara värt att notera, att motorcyklismen f. n. upplever något av en guldålder i USA. Förenta Staterna är den största importören av engelska motorcyklar just nu, och somliga märken har t. o. m. öppnat egna sammansättningsfabriker »over there».

Beträffande engelska mc, så är talet om dess minskade popularitet rätt så överdrivet. För sport- och tävlingsbruk, ja, överhuvudtaget all avancerad körning, är de engelska märkena så gott som allenarådande och fyller alla de anspråk som en amatör- och privatförare kan ställa, vare sig det gäller landsvägs-racing, motocross eller trial.

Den sistnämnda grenen — sporten för den vanlige genomsnittsmotorcyklisten — har nått stor omfattning även i vårt land och gör att mc-handlarna nu har en helt ny typ av sportmaskin att erbjuda.

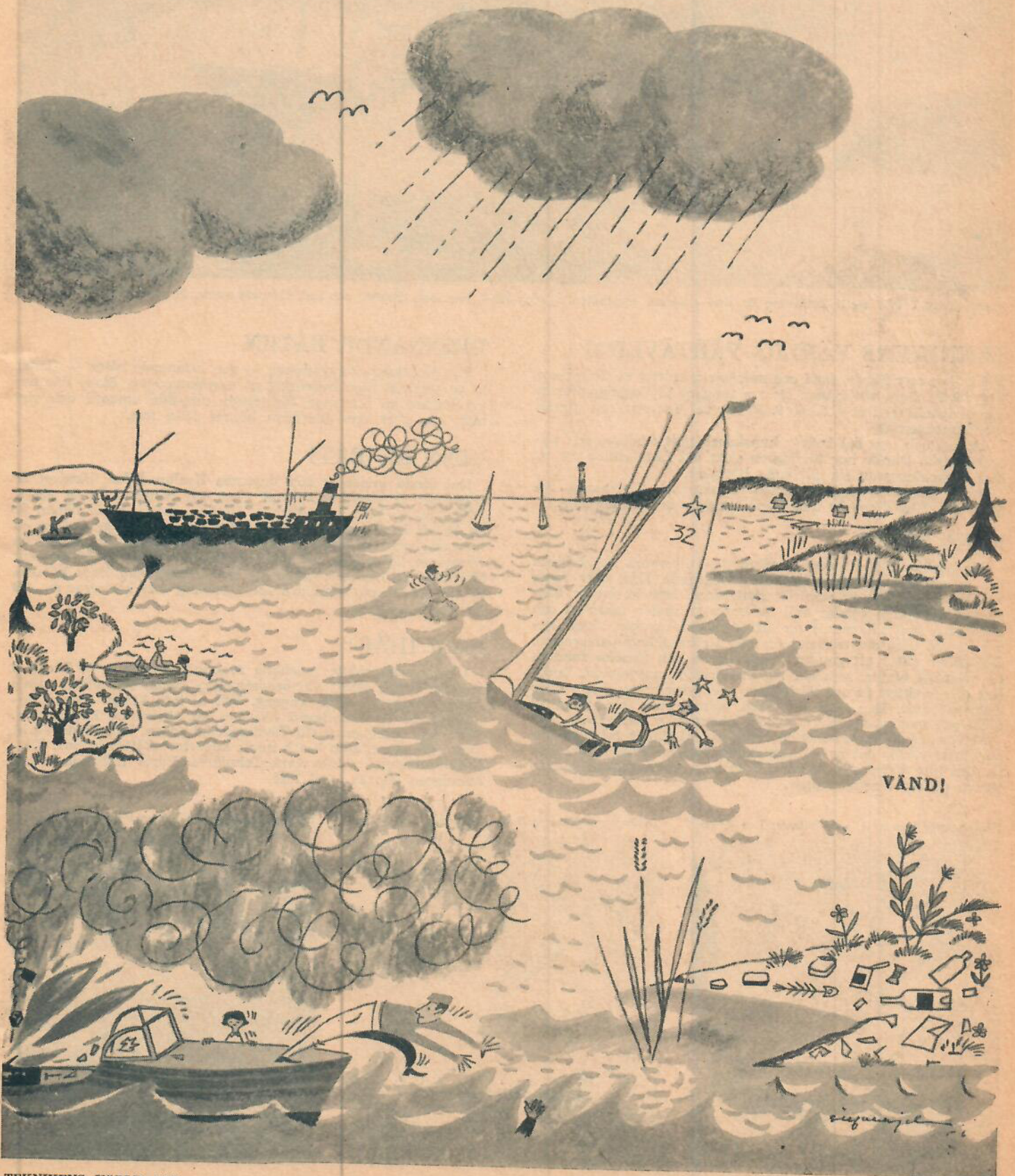
Ja, mc-intresset är det inget fel på, motorcyklismen har djupa rötter i folkmedvetandet och motorcyklar kommer att säljas ännu i många år.

FINN FELEN OCH VINN



FINALEN!

Dumdrighet passar inte på sjön. Där behövs ett sunt omdöme baserat på kunskaper i navigation, manövrer och sjömanskap. Studera den roliga teckningen, läs bestämmelserna på nästa sida och var med i Teknikens Världs succé-pristävling. En lyxbåt i glasfiberplast kan ni vinna till sommaren!



BRA BÅT PRIS



Första priset i TV:s stora båttävling är den eleganta plastbåten Realloy-Pilen, som med tillbehör och Lark Evinrude-motor, är värd över 9.000 kronor.

TEKNIKENS VÄRLDS VÅRTÄVLING

Här kommer fjärde, sista och svåraste avsnittet av Teknikens Världs stora vårtävling. De tre tidigare tävlingsuppgifterna har varit införda i nr 4, 5 och 6. Ni har väl löst dem och sprarat svarskupongerna?

Att äga och föra båt kräver kunskaper, gott omdöme och ansvarskänsla. Därför har tävlingens sista del fått formen av ett litet kompetensprov för blivande båtägare.

Denna etapp innehåller liksom de närmast föregående, två uppgifter. Hur dessa är utformade framgår av det följande.

FINN FELEN

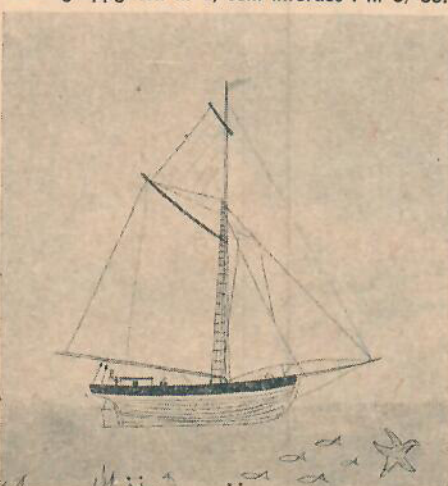
Först gäller det att noga studera den till synes så idylliska och trivsamma sommartavlan på föregående sida. Där finns åtskilligt, som inte är som det skall vara. Mer än en av båtägarna på bilden synder mot de enklaste regler (skrivna och oskrivna), som tillkommit för att förhindra olyckor, skapa säkerhet och göra det trivsamt för alla i våra skärgårdsfarvatten. Det gäller alltså att gnugga geniknölarna och försöka fundera ut, vilka på bilden, som bär sig dumdrigt, ansvarslöst, tanklöst och felaktigt åt och därigenom äventyrar människoliv eller dyrbara båtar. Den som är riktigt uppmärksam kan finna 10 olika och vanliga synder mot gott sjömanskap och sjövätt.

Berätta, så kort som möjligt, vilka fel ni funnit och förklara kortfattat varför det är fel samt vilka följder försyndelsen kan få. Om inte kupongen räcker till för era motiveringar kan ni skriva på ett vanligt papper.

Tävlingsuppgiften nr 1, som infördes i nr 4/-56.



Tävlingsuppgiften nr 2, som infördes i nr 5/-56.



Tävlingsuppgiften nr 3, som infördes i nr 6/-56.



BRINNANDE BÅTEN

För den tionde försyndelsen — den brinnande båten — finner ni en särskild liten avdelning på svarskupongen. Skriv där ner ert förslag på hur man förhindrar eldsvåda ombord och vad man kan göra om eldsvådan hinner sätta fart.

VINN EN BÅT!

Det första priset är den linjerena Realloy-Pilen. Skrovet är tillverkat av glasfiberarmerad plast och båtens mått är 4,85×1,75×0,65 m. Vikten är 200 kg. Motorn, som hör till båten, är en 30 hk Lark Evinrude med fjärreglage, vilken ger båten en fart av över 25 knop. Andra pris i tävlingen är roddbåten Marinette, även den av glasfibermaterial. Den är 50 procent lättare än en liknande båt av trä och mycket oöm. Båda båtarna är tillverkade på Livbåtsvarvet, Göteborg och levereras av AB Scatra, Stockholm.

KOM IHÅG!

Lösningarna måste innehålla svarskupongerna 1, 2, 3 och 4 för att komma ifråga vid bedömningen. Namn och adress måste tydligt anges på varje kupong. Vill ni inte klippa sönder tidningen går det emellertid lika bra att skriva av kupongerna. Adressera lösningarna till Tävlingsredaktionen, Teknikens Värld, Box 3268, Stockholm 3 och märk kuvertet »Båttävlingen». Tävlingslösningarna måste vara Teknikens Värld tillhanda senast måndagen den 23 april 1956.

FÖR BRA SJÖVETT

Svarskupong nr 4. (Glöm ej att bifoga svars-
kupongerna nr 1—3. Endast tävlingsbidrag med
samtliga kuponger godkänns för bedömning.)

Mitt namn:

Adress:

Telefon:

Följande fel finns på bilden:

Motivering:

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10 DEN BRINNANDE BÅTEN

Hur förhindrar man eldsvåda ombord?

Förslag:

Vad gör man när eld utbrutit?

Förslag:

Märk kuvertet »Båttävlingen» och sänd det till Tävlingsredaktionen, Teknikens Värld, Box 3268, Stockholm 3. Lösningarna måste vara TV tillhanda senast den 23 april 1956.



SAAB 93

PROVKÖRD AV TV:s TESTAVDELNING

Text: Ingenjör Olle Lindahl

Foto: Jan Delden

TV-betyg

Särskilt bra:

- Utmärkt kvick motor som är både vibrationsfri och »elastisk».
- Vägegenskaperna är av högsta klass.
- Bilen medger hög medelfart och säker körning.
- Bra bromsar.

Mindre bra:

- Vid smutsigt väglag uppstår en död sektor mellan vindrutorna.
- Baksätet är något obehagligt.
- Det är relativt lätt att repa framflyglarna i trånga passager.

De tidigare Saab-modellerna har vid det här laget hunnit skaffa sig grundmurat rykte som pålitliga och driftsbiliga småvagnar. Förväntningarna var därför med fog högt ställda på den nya modellen som presenterades i slutet av förra året. Efter en noggrann bekantskap med vagnen kan vi konstatera att även den mest kräsne finsmakare bör vara nöjd med 93:an. Trots att karosseriet på den nya modellen endast har fått en stillfull ansiktslyftning kan man konstatera att Saab-vagnen till det inre är en helt ny bil med massor av finesser.

Först och främst har fartresurserna och accelerationen stigit upp i en klass där mycket större bilar hör hemma, medan — hör och häpna — motorn har minskats i storlek. I många avseenden är 93:an nu en större bil än tidigare. Sällan har en så vägsäker milslukare skådats i denna storleksklass. Saaben är verkligen helt tillverkad med tanke på vårt klimat och långa svenska avstånd, som gör att vi vill åka snabbt trots att vägarna inte alltid är så lämpade därför.

En bil med fartresurser måste ha god sikt. Det har man också i denna bil. Vindrutestolparna är så föredömligt smala att inga riskfulla döda vinklar upp-

står. Även sikten bakåt är utmärkt tack vare en lämpligt placerad backspegel trots att bakrutan är relativt liten.

Körställningen är mycket behaglig med den ganska vertikala rattlutningen. De delade framsätena är sittriktigt skummistoppade samt skälade så att föraren sitter stadigt även vid den hårdaste kurvtagning. Trots att motorhuven sänkts i framkanten så har en förare av medellängd en känsla av att han sitter för lågt i förhållande till huven. Detta kan lätt avhjälpas med en lämplig kudde. (Takhöjden räcker.)

Instrumenteringen är fullständig (även klocka finns) och lämpligt placerad högt upp och rakt framför föraren. Fotpedalerna sitter inte rakt framför förarstolen utan är förskjutna något åt höger, vilket gör att en ovan förare kan trampa på kopplingspedalen i stället för bromsen. Man behöver dock inte köra länge för att bli van vid pedalernas placering. För vänsterfoten är det trångt till följd av hjulhusets placering.

Vagnens inredning är av god klass med bl. a. oöm klädsel och askkopp i fram- och baksätet. In och urstigning i framsätet går lätt, men för att komma ur det

(Forts. på sid. 26)

Vagnbeskrivning

Typ: SAAB 93.

Tillverkare: Svenska Aeroplan Aktiebolaget, Trollhättan.

Generalagent: Philipsons Automobil Aktiebolag, Stockholm.

Pris: 7.600 kr vid leverans i Stockholm, för ventilerande värme-system tillkommer 300 kr.

Skatt: 110 kr per år, investeringsavgift 660 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ. kostar inkl. montering 300 kr extra. Insprutor för varmluft/kallluft finns. Ventilation för kallluft finns. Ventilationsfläkt för låg fart finns. Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår icke i bilens pris. Radio ingår icke i bilens pris. Plats för radio är inte förutsedd. Backlampa finns inte. Rattläs finns inte.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektal: Vid tjänstevikt 42,7 hk/ton, vid lastad vikt 31,7 hk/ton.

Spec. bromsarea: 652 cm² per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv: 2 1/2 mellan fulla framhjulslutslag.

Vändcirkeldiameter: 11,0 m.

MOTORNES NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 38 hk vid 5000 varv/min.

Vridmoment: Max. 7,0 kpm vid 3000 varv/min.

Medelkolvhastighet: 2,44 m/s vid 1000 varv/min.

Effektivt medeltryck: 4,57 kp/cm².

Spec. maxeffekt: 50,8 hk/liter.

TEKNISKT

Vagnstomme: Självbärande helsvetsat stålkaroseri. Två dörrar. Bagagerum baktill, åtkomligt utifrån och inifrån. Motorn framtill. Vagnen framhjuldriven.

Inredning: Fyra sittplatser. Fram separata stolar. Bak hel soffa.
Motor: 3-cyl. tvät. vätskekyld radmotor. Cyl.-diam. 66 mm, slaglängd 73 mm, slagvolym 748 cm³. Kompr.- förh. 7,3:1. Max. effekt 38 hk SAE vid 5000 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Växellåda och slutväxel sammanbyggt till en enhet. Tre växlar framåt. Framhjulsdrift. Rattväxelspak.

Hjulställ: Fram separat fjädring med spiralfjädrar och V-formade fjäderarmar samt en tvärställd krängningshämmare. Bak tvärgående U-formad axel i vars bakåtsvängda ändar hjulen är monterade. Hydrauliska teleskopstötdämpare runt om.

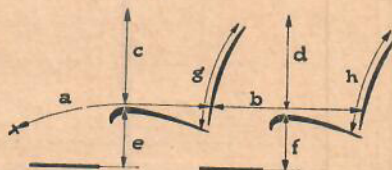
Bromsar: Hydraulisk fotbroms verkande på alla hjul. Total friktionsarea 580 cm². Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

Styrinrättning: Kuggstångstyrning. Utväxlingsförhållande ratt-hjul medelvärdet 14:1.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 160 W, batterikapacitet 33 Ah.

MÅTT OCH VIKT

Ytermått: Längd 401 cm, bredd 157 cm, höjd 147 cm, hjulbas 248,8 cm, spårvidd fram 122 cm, bak 122 cm, markfrigång 19 cm.



Innerrätt:

Framsätets bredd i höfthöjd 125 cm, baksätets d:o 120 cm. Bredd i axelhöjd fram 107 cm, bak 107 cm. Framsätet går att skjuta 8 cm



åt vardera hållet. Rattens diameter 42 cm. Mått enligt skissen: a. 92 cm, b. 66 cm, c. 100 cm, d. 84 cm, e. 17 cm, f. 22 cm, g. 50 cm, h. 65 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 100 cm, höjd 39 cm, bredd 78 cm.
Vikt: Tjänstevikt 890 kg (körklar med förare), lastad vikt 1200 kg (körklar med 4 personer + 80 kg bagage).

Provresultat

De olika växlar	Ettan	Tvåan	Trean
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,16	1,53	0,96
Slutväxels utväxlingsförh.	5,43	5,43	5,43
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	17,19	8,53	5,23
Teor. fart vid 1.000 v/min. km/t	6,6	13,4	21,8
Antal motorvarv per körkm.	9090	4480	2750
Kolvväg, m/körkm.	2210	1090	670
Max. effekt och medelkolvh. 12,2 m/s uppnås vid km/t	33	66	109
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	19,8	40,2	65,5
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	442	220	135

ACCELERATIONSTIDER

Genom växlar: 0-50 km/t 8 s, 0-80 km/t 19,8 s, 0-100 km/t 39 s.
 Acceleration på enstaka växlar:
 Tvåan: 20-50 km/t 6,5 s.
 Trean: 30-50 km/t 9,5 s, 50-80 km/t 11,5 s.

TEKNIKENS VÄRLD 7/56

BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfaltväg en bromskraft av
 13 22 36 60 85 procent av vagnvikten
 vid ett pedaltryck av
 10 15 20 30 35 kp.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 47 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 68 km/t, upp till 110 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 0,89 l/mil. Samma sträcka, lugn körning (medelfart ca 57 km/t, upp till 80 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 0,80 l/mil. Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 0,83 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

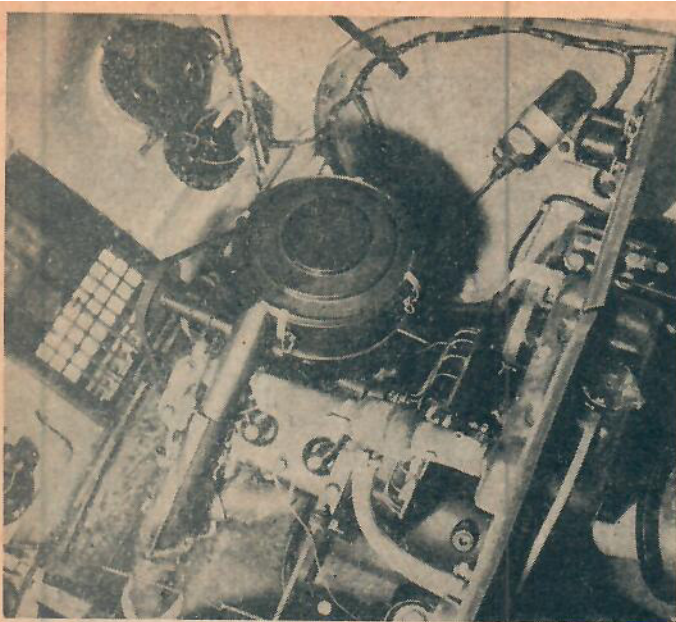
Fartmätaren visade 30 60 80 100 km/t
 vid en verklig fart av 31 56 73,5 91 km/t
 Vägmätaren visade 9 % för lång vägsträcka.
 Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 1,4 lux. Halvljus 25 m 0,6 lux.
 (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÅTKOMLIGHETS BETYG

(Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.)
 Inställning av förarsäte 2. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Tändstift 3. Ström-fördelare 2. Förgasare 3. Bromsvätskebehållare 3.



Under motorhuvu är allt välplanerat och lättåtkomligt för service och reparation. Den nya trecylindriga tvåtaktsmotorn arbetar jämnt.



Instrumenteringen är fullständig och placerad högt upp, rakt framför föraren. Den ganska vertikala rattlutningen ger en god körställning.



Karosseriet liksom hela vagnen ger ett mycket solitt och kraftigt intryck. Vagnskorgen är helt stabil och fri från vridningsrörelser.



Bagageutrymmet är relativt stort och mycket väldisponerat med helt plant golv. Reservhjulet ryms i ett fack under bagagerummets golv.

ganska låga baksätet är det nödvändigt att använda sig av »urstigningsstopparna».

Golvet är plant i hela vagnen vilket ger så gott utrymme att en del mindre bagage kan placeras inuti bilen. Detta är dock inte nödvändigt i normala fall då bagageutrymmet är ganska stort och mycket väldisponerat med helt plant golv.

Reservhjulet är placerat under det plana golvet. Facket är praktiskt och rymmer verktyg och nödvändig småutrustning.

Ljudnivån i vagnen är behagligt låg även vid höga farter. Den nya trecylindriga tvåtaktsmotorn arbetar med ett jämnt och behagligt surrande ljud. Det irriterande tvåtaktspluttret är helt borta. Att man kör en tvåtaktare märks mest på motorns lätta start en kall vintermorgon. De 38 hästarna räcker väl till för att ge den aerodynamiskt fulländade karossen en hög toppfart och trafiksäkert snabb acceleration i mellanfartregistret. Marschfarten kan hållas vid 90–110 km/t utan att motorn verkar ansträngd eller får en onormalt hög kolvastighet.

Växellådan har lämpligt valda utväx-

lingsförhållanden och växelspaken är lättmanövrerad samt har exakta lättfunna lägen. Tack vare frihjulet, nu manövrerbart inifrån bilen, kan man växla mellan tvåan och trean utan att behöva röra kopplingen. Även ettan kan läggas i utan dubbeltramp. Detta bör även vara en uppskattad egenskap för kvinnliga förare. Motorn är helt fri från kritiska varvtal även vid hög fart. (Modell 92 var ganska irriterande med sitt resonansljud mellan 80–90 km/t.)

Karosseriet liksom hela vagnen ger ett mycket solitt och kraftigt intryck. Vagnskorgen är helt stabil och fri från vridningsrörelser och skrammel.

Fjädringsegenskaperna och väghållningen är ännu bättre än tidigare. Vridstavarerna har bytts ut mot spiralfjädrar runt om. Dessa i kombination med hydrauliska teleskopstötdämpare gör åkningen mindre stötig än tidigare utan att väggreppet försämrats. Framhjulsdriften och den exakta kuggstångsstyrningen med sin utpräglade understyrningstendens bidrar till att Saaben känns ovanligt vägsäker. Marschfarten och medelhastigheten kan hållas mycket hög utan att säker-

heten behöver ifrågasättas. Härtill bidrar i högsta grad även de effektiva bromsarna, som tar jämt och är perfekt avvägda. Bromsarna fordrar ett ganska högt pedaltryck vilket är mycket lämpligt med hänsyn till frihjulet och hala vintervägar. Vagnens krängningstendenser är obetydliga även vid hård kurvtagning. Kursstabiliteten lämnar inte heller något övrigt att önska ens vid hård sidvind.

Slanglösa däck och 12 volts elsystem hör till vagnens finesser. Det ventilerande värmesystemet är mycket effektivt och dessutom lätt för föraren att ställa in efter olika värmebehov. En utmärkt detalj är att varmluft sprutas på sidorutorna så att de hålls klara från imma.

Strålkastarna är acceptabla men kunde vara effektivare med tanke på bilens fartresurser.

Under motorhuvu är allt välplanerat och lättåtkomligt vid service och reparationsarbeten.

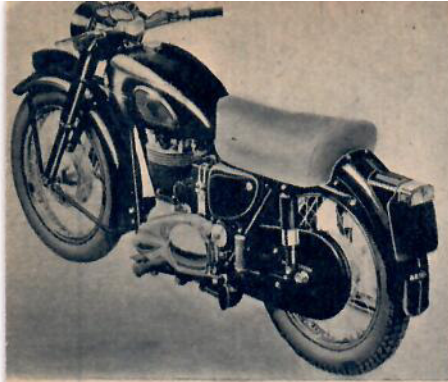
Det är ingen tvekan om att fabriken lyckats att framställa en gedigen svensk kvalitetsprodukt, som kan tillfredsställa både medelbilisten och den sportige fartälskaren.

NY VÅR FÖR BÅGEN

Inom mc-branschen hoppas man på en ny vår för motorcykeln. Den våren inleds med IMIS, den stora internationella mc-salongen, från vilken Teknikens Värld presenterar ett urval av de intressantaste maskinerna.

VÄND!





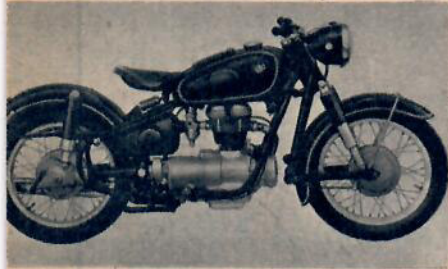
Även de engelska fabrikerna har nu kommit underfund med fördelen av fullnavsbronsar o. kapslad kedja, Ariel 500.



BSA Beeza har en 200-kubiks sidventilmotor och elektrisk självstart. Fjädringen är av modernaste mc-typ och toppfarten ligger över 80 km/t.



Rexfabriken i Halmstad fyller i år 60 år och i jubileumsprogrammet ingår Scootopeden, som är en körkortsfri scooter utrustad med Villiersmotor.



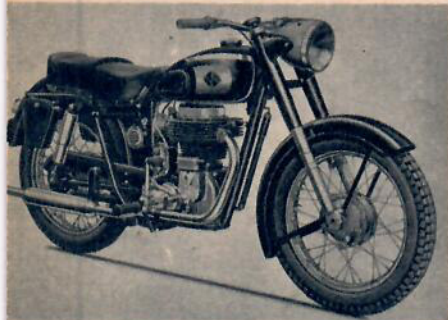
BMW R 26 (250-kubikaren med fyrtaktsmotor) har fått svängarmsfjädringar fram och bak samt insugluddämpare.



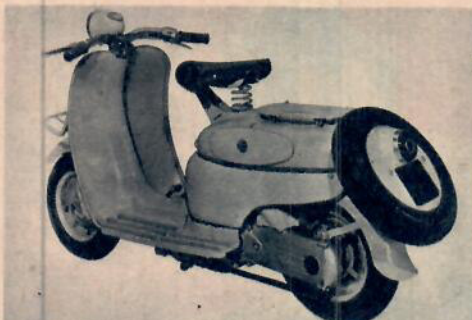
Inte en Lambretta, men närapå. Scootern på bilden lystrar nämligen till namnet NSU Prima och har lånat många drag från sin italienska förebild.



Rex Fleetline moped har en ny förnämlig bakhjulsfjädring i vilken bakram, bakhjul och motor utformats till en pendlande enhet. Endast en kedja.



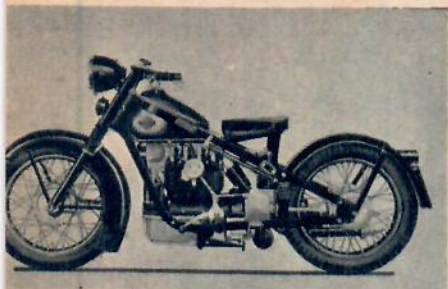
Belgiska FN:s 450-kubikare har en toppventilmotor på 20 hk med kortare slaglängd än diameter. Svängarmsfjädring.



Franska Motobécanes Moby-scooter kostar 2.050 kr. och har en 5 hk tvåtaktsmotor. Vikten är 80 kg och toppfarten 75 km/t. Reservhjulet är standard.



Den belgiska mopedscootern Flandria står inte de svenska efter. Vikten är bara 57 kg och fjäderingarna hypermoderna. Priset rör sig om 1 035:—.



För första gången får den svenska mässpubliken på IMIS stifta bekantskap med fyrcylindriga men omoderna Nimbus.



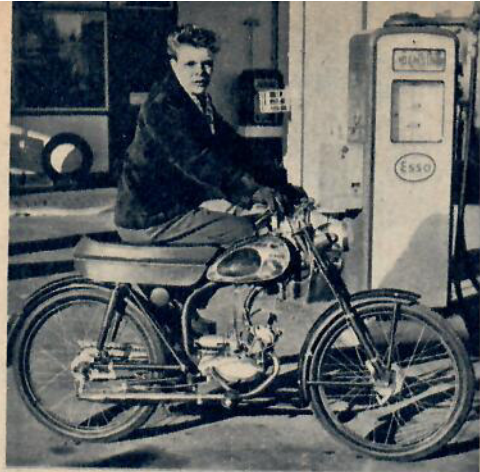
Star är en ny svensk moped i 860-kronorsklass. Den har en tvåtakts, tvåväxlad Sachs motor. Bottenlänkgaffel fram. Bakhjulsfjädring finns tyvärr inte.

En sportig och pigg nyhet i den körkortsfria klassen är Apollo Competition, som har Zündappmotor och bekväm svängarmsfjädring för bakhjulet.

James specialiserar sig för den svenska marknaden på sportmaskiner för trial och moto-cross. Pålitlig Villiersmotor.

2.535 kronor kostar den här trevliga 250-kubikaren med toppventilmotor och den är tillverkad av BSA. Fjädringen på bakhjulet är av svängarmstyp.





Blir detta vårens drömmak för alla grabbar? Monark M 51 bjuder på TT-sadel, fullnavsbromsar, svängarmsfjädring och Monarks nya ljuddämpningssystem.



I högsta grad välsvarvad är också Achilles-Capri med ram, styrstång och framgaffel i pressad plåt. Bensintanken är inbyggd i ramen. Sachs 50 cm³.



Sista versionen av populära Victoria Vicky har bl. a. kapslad bakkedja, svängarmsfjädring bak och ramtank.



Monarks tvåväxlade mopedscooter har kickstart och synnerligen väldämpad Pilotmotor på 50 cm³. Bakfjädringen av svängarmstyp är gummiupphängd.



Crescents formgivningsmässigt synnerligen avancerade moped får sin offentliga debut på IMIS. Cykeln kan växlas även när den bara trampas.



Frams mopedscooter har tvåväxlad, handstartad Victoriamotor under det moderna skalet. Priset är omkr. 1.200 kr.

Till IMIS' i särklass elegantaste mopeder hör nya Apollo, som är synnerligen vällyckad i färg och form. Den har en enda kedja för överföring av kraften till bakhjulet från motorn och tramporna.



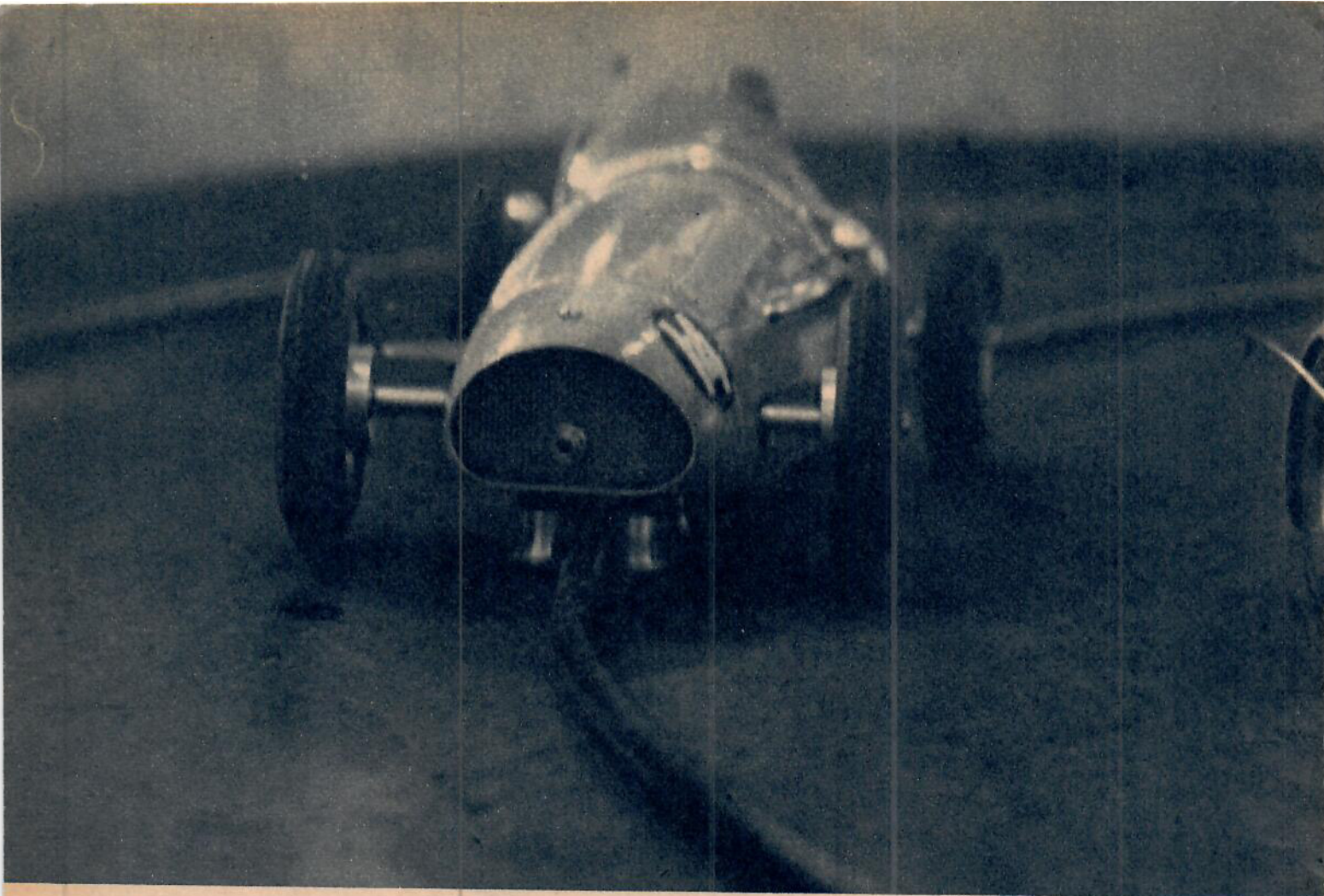
MOPEDER OCH SCOOTERS I FIN FORM PÅ IMIS

Årets IMIS har flyttat till Göteborg, där Mässhallarna slår upp sina portar för den mc-, moped- och scootersugna allmänheten den 7 april. I och med att IMIS förlagts till rikets andra stad (första stad när det gäller mc-intresse påstår göteborgarna själva) är sammanslagningen mellan IMIS och den tidigare internationella mc-mässan i Göteborg ett faktum. I fortsättningen kommer utställningen att alternera mellan Stockholm och Göteborg. Ett förhållande som säkerligen både köpare och säljare tjänar på.

I storleksordning inrangeras IMIS nu bland världens »fem stora». Över 400 mc-, scooter-, moped- och mc-bilmodeller visas av 50-talet utställare representerande 60 fabriker och märken. Mycket talar för att mopeder och scooters fångar huvudintresset, trots

att flera av mc-branschens fackmän spår ett pånyttfött intresse för »renodlade» motorcyklar. När det gäller de svenska fabrikanterna verkar dessa att satsa helhjärtat på mopeder — och på mopedscooters. Inkapplingarna och formgivningen blir allt mera fulländad inom båda kategorierna. På scooterfronten händer också mycket, även om de utländska fabrikanterna av lättförståeliga skäl ligger före svenskarna i fråga om tekniska nyheter på detta område.

TV har på uppslaget härintill samlat ett 20-tal av de mera intressanta nyheterna på IMIS. Sammanställningen bör komma bra till pass som mässguide för IMIS-besökaren. De som inte har möjlighet att besöka göteborgsmässan har här chansen till en snabböverblick av årets mc-nyheter.



Om man bortser från skenorna i banan skulle det här mycket väl kunna vara en bild från en riktig racertävling. Spänningen är i varje fall lika stor.

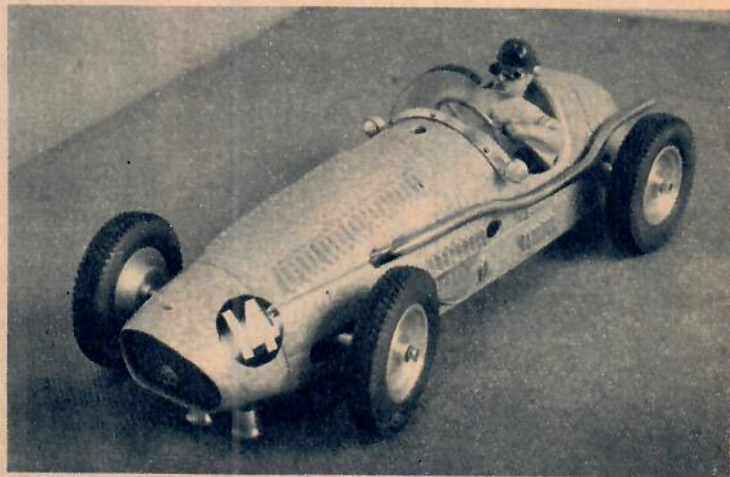
STOR TV-SUCCÉ I LITEN SKALA

AV LARS ROSENGREN Foto: Lo Hertzman-Ericson och Jan Delden

Största attraktionen på Stockholms bilsalong, var många omdöme om den modellracerbana som Teknikens Värld i samarbete med modellracerklubben Octan tagit hit från England. Sju-åtta gånger om dagen så länge bilsalongen pågick trängdes hundratalas människor kring banan och i höst får övriga Sverige tillfälle att se den.



Fr. v.: J. Levenstam med Ferrari, P. A. Eliasson, Alfa, A. Adams, Maserati, O. Hessler, BRM, B. Beckman, Bristol, P. Levenstam, Skirrow, E. Smedberg, MGA.



En av de verkliga skönheterna bland de 15 bilarna på banan är den här Maseratin. Vålgjorda detaljer och sällsynt vacker yta på lackeringen.



Teknikens Värld

Maseratin i ytterkurvan gör 100 km/tim. när den går som värst. Dessutom har mr. Adams med bilarna och banan presterat ett sällsynt gott modellarbete.

Den som hört kommentarerna bland publiken som vandrar ut från mässhallen efter en tävling på Teknikens Världs modellracerbana behöver inte tveka om vad som var det verkliga dragplåstret på Stockholms bilsalong 1956. Sällan har ett enda utställningsföremål dagligen mötts med sådant intresse. Och inte bara från de yngre årgångarnas sida. Bland dem som trängdes runt banan var alla åldrar representerade, men det bjöds också fart och raffel i en utsträckning som man inte kan föreställa sig om man inte varit med.

Banan är engelsk, konstruerad, byggd och patenterad av Mr. A. E. Adams, som också var med under de första dagarna av visningen i Sverige. I motsats till de tidigare använda rundbanorna, där bilarna hålls på plats av en lina från centrum, hålls de på den här kvar av skenor i själva banan. Bilen är fram-

och bak försedd med rullar som griper om den runda skenan. De främre rullarna påverkar framhjulen och styr bilen och de bakre är även rörliga så att bilen kan sladda i kurvorna. Genom att banan är formad som en åtta blir de tre skenor som ligger i bredd lika långa.

Bilarna indelas i tre klasser under 0,8, under 1,0 och under 1,5 cm³. Alla bilarna drivs med standarddieselmotorer av typ Webra eller ED. De är kompressionstända och drivs och smörjs med en eter-fotogen-olja blandning. Effekten är på de största motorerna mellan 0,1 och 0,2 hk, beroende på varvtalet, som i allmänhet har toppen vid 10.000—14.000 varv. Dem som inte fick se banan på bilsalongen kan Teknikens Värld glädja med att den i höst kommer att göra en turné i landsorten. I kommande nummer redogörs närmare för banan och turnén.



Mr. Adams har värt bilarna och starten skall gå. Nr 4 i mitten är en BRM och 7:an Gordini.



Publikintresset var som synes enormt. Lika trångt var det kring banan vid alla tävlingarna och de små bilarnas spännande uppgörelser i 100 km fart lämnade ingen av åskådarna oberörd. Succé!



Några sekunder efter det jeepen backat upp i skogsbrynet brakar den första raketten iväg mot stridsvagnen som skyttar vid horisonten c:a 1 km avlägsen.

TRÅDSTYRD RAKET GUBBEN UR LÅDAN

AV LARS POSENGREN

Trådstyrda raketprojektiler hör till de nyaste stridsmedlen men i Sverige pågår sedan ett halvår försök med en fransk typ.

Med en skarp knall från startraketen lämnar projektilen lådan och är på mindre än en sekund uppe i toppfart 80 m/sek. I skogsbrynet trycker skytten.

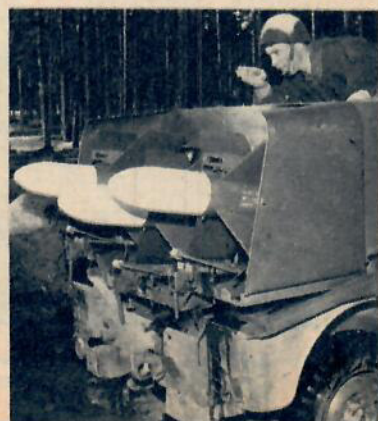
I ett kommande krig räknar man med att pansar och pansarvärn skall spela en betydligt större roll än hittills. Svenska armén har i pansarskotten och raketgevären ett närpansarvärn som uppfyller, mycket högt ställda krav, och Centurionstridsvagnarna, som anskaffats i ett stort antal är ett utmärkt vapen mot pansar på långa håll. Det är dock ekonomiskt omöjligt att skaffa så många stridsvagnar att de ensamma kan svara för pansarvärnet i öppen terräng. Komplettering med ett billigare, lättroligt vapen med en skottvidd mellan 2.000 och 1.000 m är därför nödvändig och sedan i höstas pågår försök med en fransk trådstyrd pansarvärnsraket betecknad SS 10.

Raketen väger ca 15 kg och består av en raketmotor och ett språnghuvud. Delarna förvaras och transporteras isärtagna i en kubisk låda med 60 cm sida, som även tjänstgör som utskjutningsanordning. När raketten skall avfyras tas två gavlar på lådan bort och språnghuvudet sätts fast på raketmotorn som i sin tur sitter fast i lådan. Sedan raketmotorns transportfästen tagits bort och lådan placerats på marken med lämplig lutning ansluts kablarna för avfyrning och manövrering.

Sex raketer ingår i ett s. k. robotbatteri och dessa är via en gemensam fördelarlåda anslutna till strömkällan och styrdonet. På det senare finns en spak med vilken skytten styr raketten ungefär som piloten sitt flygplan, d. v. s. (Forts. på sid. 63)

Löjtnant Lars Hjelm från P 3 »spakar» raketten mot målet.

Så här sitter raketerna monterade på en jeep. Skytten sitter bakom en skyddsplåt.



VÄRLDSREKORD I VÄRMEVALLEN

AV HARALD JACOBSON

Om Peter Twiss' flygning i mars i år godkänns har England med bred marginal slagit hastighetsrekordet för flygplan i planflykt.

Det var den mest tröttsamma flygning jag varit med om, fast den varade endast några sekunder, berättade Peter Twiss efter rekordflygningen. Temperaturen i kabinen var plus 60 grader Celsius trots kylanordningarna — utanför i rymden var det minus 60 grader på 11.400 meters höjd.

Flygplanet var en Fairey Delta 2, experimentplanet med den »slokande nosen» (efter landningen kan nospartiet fällas nedåt för att underlätta sikten vid körning på marken). Flygplanet har beräknats för höga hastigheter, men sällan eller aldrig torde ett världsrekord ha slagits med så förkrossande bred marginal. Det gamla hastighetsrekordet hölls av en amerikansk F-100 Super Sabre. Det sattes i augusti förra året och noteringen var 1.319 km/tim. Fairey Delta överträffade alltså det gamla rekordet med hela 37 procent.

Rekordet skall ännu godkännas officiellt av Fédération Aéronautique Internationale. Eftersom rekordförsöket företogs med



Peter Twiss är 34 år och provflygare hos Fairey Aviation Co i England. Han tjänstgjorde i brittiska marinflyget under andra världskriget och har som stridsflygare och provflygare flugit över 140 olika flygplantyper. Sin starkaste sensation upplevde han när han den 10 mars i år satte världsrekord i hastighetsflygning med den nästan ofattbara hastigheten av 1.822 km/tim (500 meter per sekund).

den mest noggranna kontroll i Brittiska aeroklubbens regi kommer det med säkerhet att godkännas.

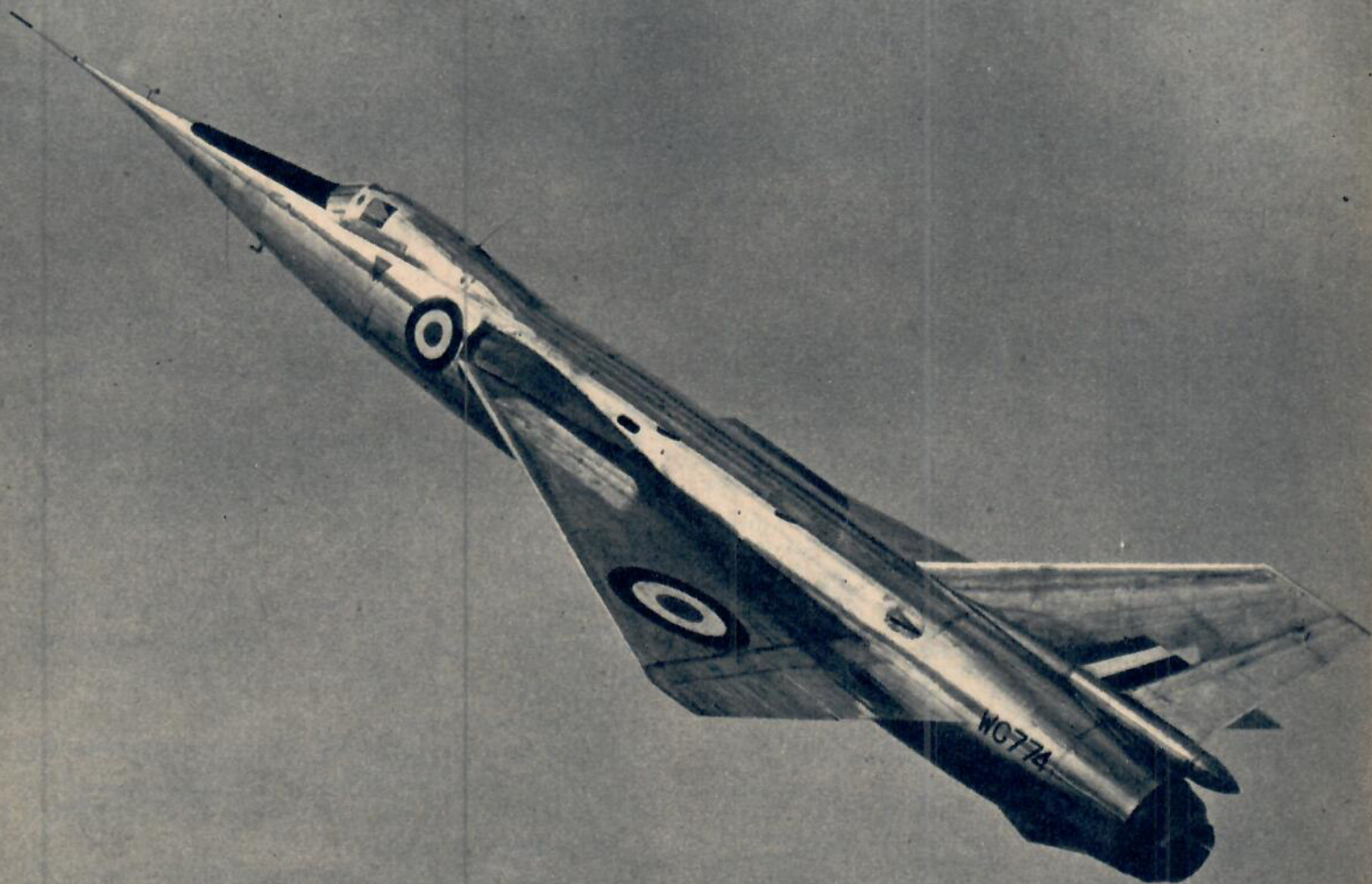
Fairey Delta 2 har beställts som experimentflygplan av brittiska försörjningsministeriet, i avsikt att utforska problemen vid överljudsfart. Flygplantypen är alltså inget krigsflygplan avsett för serietillverkning.

Rekordflygningen gjordes i två vändor över en bana på nio miles (14,4 km). Banan hade lagts mellan städerna Chichester och Ford i Sussex söder om London. Första vändan avverkades med en hastighet av 1.798 km/tim, i motsatt riktning passerades sträckan med 1.846 km/tim. Medeltalet blev 1.822 km/tim.

Rent tekniskt erbjöd flygningen flera besvärliga problem. För att registrera så ytterligt små tidsenheter som det här var frågan om hade man konstruerat en synnerligen avancerad fotografisk mätutrustning som placerades vid banans båda ändar. Eftersom

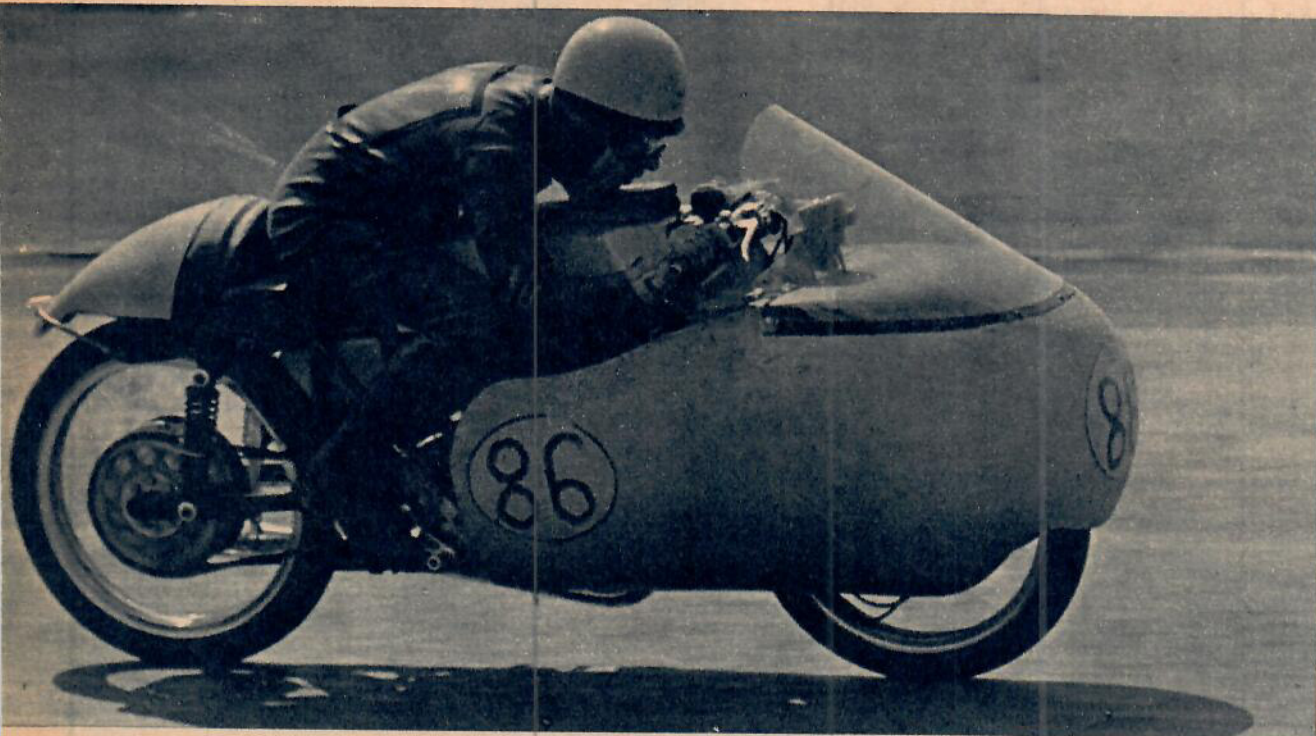
(Forts. på sid. 63)

Fairey Delta slog världsrekordet i hastighet med bred marginal. Utmärkande för detta plan är den extremt tunna vingprofilen och sänkbara nosen.



HUR FORT GÅR BÅGEN?

AV NILS TENGBERG Foto: Eugen Becker (1), Studio Schwaben (5)



Perfekt strömlinjeform på Moto Guzzis maskiner ger hög toppfart — den encylindriga 500-an gör inemot fantastiska 245 kilometer.

Hur fort går bågen?

Det är en fråga som intresserar alla motorcyklister. Därför vet de också på kilometern när vilken toppfart de flesta standardmotorcyklar har. Att dessa toppfarter kan variera ganska betydligt från exemplar till exemplar bekymrar föga.

Hur kan toppfarten spela en så stor roll? Borde inte accelerationsiffror, segdragningsförmåga (vridmoment) och bränsleförbrukning betyda mer? Jo, strängt taget. Men motorcykelns sportsliga dragningskraft gör att motorcyklisten hellre frågar efter toppfarten än bensinkonsumtionen.

Intresserar standardmaskinernas topphastighet så är nyfikenheten inför raceråkens fartmöjligheter om möjligt större. Men medan de seriebyggda motorcyklarnas fartresurser som regel kan utläsas ur mc-katalogen är begreppen om racermaskinernas fart synnerligen diffusa. Det beror självfallet till största delen på att fabrikena är hemlighetsfulla på den punkten. De vill inte gärna avslöja hur fort deras tävlingsmaskiner går.

TV har försökt göra en sammanställning över de rena fabriksåkens och de privata racermaskinernas effekt- och toppfartsiffror. Det har inte varit lätt och vi vågar inte heller påstå att våra siffror är exakta. Dels varierar de från exemplar till exemplar och dels går utvecklingen så fort att en siffra som är korrekt idag kan vara falsk i morgon.

När ni går igenom de olika maskinernas farter bör ni komma ihåg att effekt och toppfart inte faller utslaget i ett TT-lopp. Ett så högt vridmoment över ett så brett varvtalsregister som möjligt, en riktigt växlad låda, god fjädring, goda vägegenskaper, smidighet, bromsförmåga, uthållighet hos motorn, låg vikt, okänslighet för sidvindar, lågt luftmotstånd — detta är bara några av de faktorer som på tävlingsbanan betyder minst lika mycket som hög effekt och toppfart. Man skulle kunna säga

att den firma som åstadkommer den bästa kombinationen av alla dessa egenskaper har största chansen i kampen om VM-titlarna.

Men här är alltså de »inofficiella» effekt- och fartsiffrorna:

125 cm FABRIKSMASKINER

NSU, Rennfox, encylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 18—19 hk, med strömlinjekåpor 180—190 km/t.

MV Agusta, encylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 18—19 hk, 180—190 km/t med kapsling under vevhuset.

F. B. Mondial, encylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 18—19 hk, 180—190 km/t.

MASKINER FÖR PRIVATFÖRARE

MV Agusta, en överliggande kamaxel. 14—16 hk, utan strömlinjekapsling 150—160 km/t.

Mondial, en överliggande kamaxel. 14 hk, utan kapsling 145—155 km/t.

IFA, encylindrig tvåtaktsmotor, 14—16 hk — 150 km/t.

250 cm : FABRIKSMASKINER

NSU, Rennmax, tvåcylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 38 hk, med strömlinjekapsling 210—215 km/t.

Moto Guzzi, encylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 32—34 hk, 205—210 km/t (sämre acceleration än NSU Rennmax).

MASKINER FÖR PRIVATFÖRARE

NSU Sportmax, encylindrig med en överliggande kamaxel, 28—29 hk — utan kapsling 180—185 km/t.

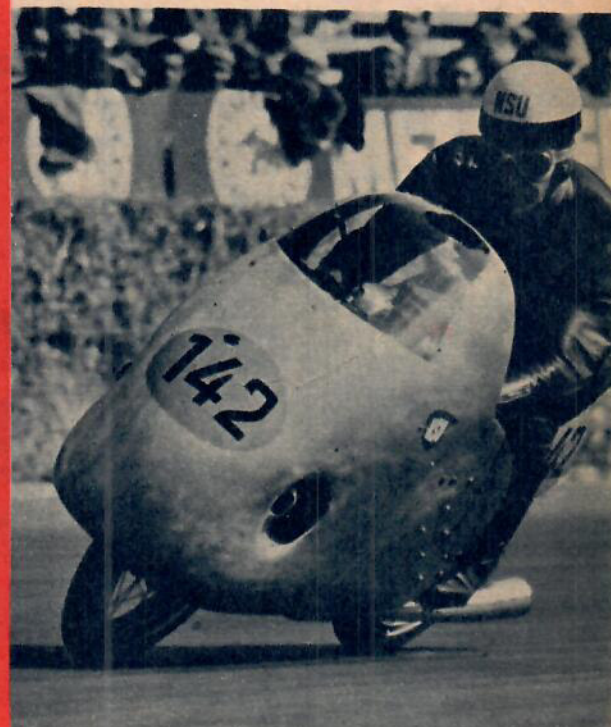
Adler, tvåcylindrig tvåtaktare med en kolv per cylinder, 26 hk, 180 km/t.



Ken Kavanagh (t. v.) och Geoff Duke på fyrcylindriga Gilera (t. h.) går just ut ur en kurva med sina strömlinieformade åk för att dra »full rulle» på rakan.



Det är stor skillnad på strömlinjekapslingen på BMW:n (t. v.) och Norton (t. h.) men maskinerna har trots samma effekt ungefär samma toppfart. BMW är tyngre.



NSU:s strömlinjekåpa har ökat maskinens toppfart med åtskilliga kilometer, men är också ovanligt genomtänkt.

350 cm³ FABRIKSMASKINER

Moto Guzzi, encylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 42—44 hk, 215—220 km/t.

Norton, dubbel överliggande kamaxel, ultrakort slaglängd. 40—42 hk, 205—215 km/t.

Norton, dubbel överliggande kamaxel, kort slaglängd. 38 hk, 190—200 km/t.

AJS med tre ventiler. 40 hk, 200—205 km/t.

DKW, trecylindrig tvåtaktsmotor. 38 hk, 205 km/t.

MV Agusta, fyrcylindrig radmotor med dubbel överliggande kamaxel. 36 hk, 185 km/t.

Horex, tvåcylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 40 hk, 190—205 km/t.

NSU, en på försök uppborrad 250-a. 40—42 hk, 205—215 km/t.

MASKINER FÖR PRIVATFÖRARE

BSA, *Gold Star*, encyl. stötstångsmotor, 34 hk, 160—175 km/t.

Norton Manx, kortslagig encylindrig motor med dubbel överliggande kamaxel. 34—36 hk, 185 km/t.

AJS 7 R, encylindrig med en överliggande kamaxel. 34—36 hk, 185 km/t.

Velocette KTT Mark VIII (levererad senast 1952), encylindrig med en överliggande kamaxel. 34—36 hk, 180—185 km/t.

500 cm³ FABRIKSMASKINER

Gilera, fyrcylindrig radmotor 65—70 hk, 230—240 km/t.

MV Agusta, fyrcylindrig radmotor, 65—70 hk, 240 km/t.

Moto Guzzi, encylindrig med dubbel överliggande kamaxel. 60—65 hk, 240—245 km/t.

Moto Guzzi, fyrcylindrig med direktinsprutning, 60 hk, 230 km/t.

Moto Guzzi, experimentmaskin med åtta cylindrar. 70—75 hk, 250 km/t.

Norton med ultrakort slaglängd och dubbel överliggande kamaxel. 60 hk, 230 km/t.

AJS, »piggsvinet», modell 1954 med tvåcylindrig motor och dubbel överliggande kamaxel. 65 hk, 230 km/t.

BMW, tvåcylindrig boxermotor med fyra överliggande kamaxlar. 65 hk, 230 km/t.

MASKINER FÖR PRIVATFÖRARE

Norton Manx, dubbel överliggande kamaxel. 45 hk, 190—205 km/t.

Matchless G 45, tvåcylindrig med stötstänger. 48 hk, 205 km/t.

BMW RS, tvåcylindrig boxermotor med fyra överliggande kamaxlar och två förgasare. 50—55 hk, 215 km/t.

Gilera Saturno, encylindrig med stötstänger. 40 hk, 190 km/t.

Moto Guzzi Gambalunga, encylindrig med stötstänger. 40—42 hk, 190 km/t.

BSA Gold Star, encylindrig stötstångsmotor. 42 hk, 190 km/t.

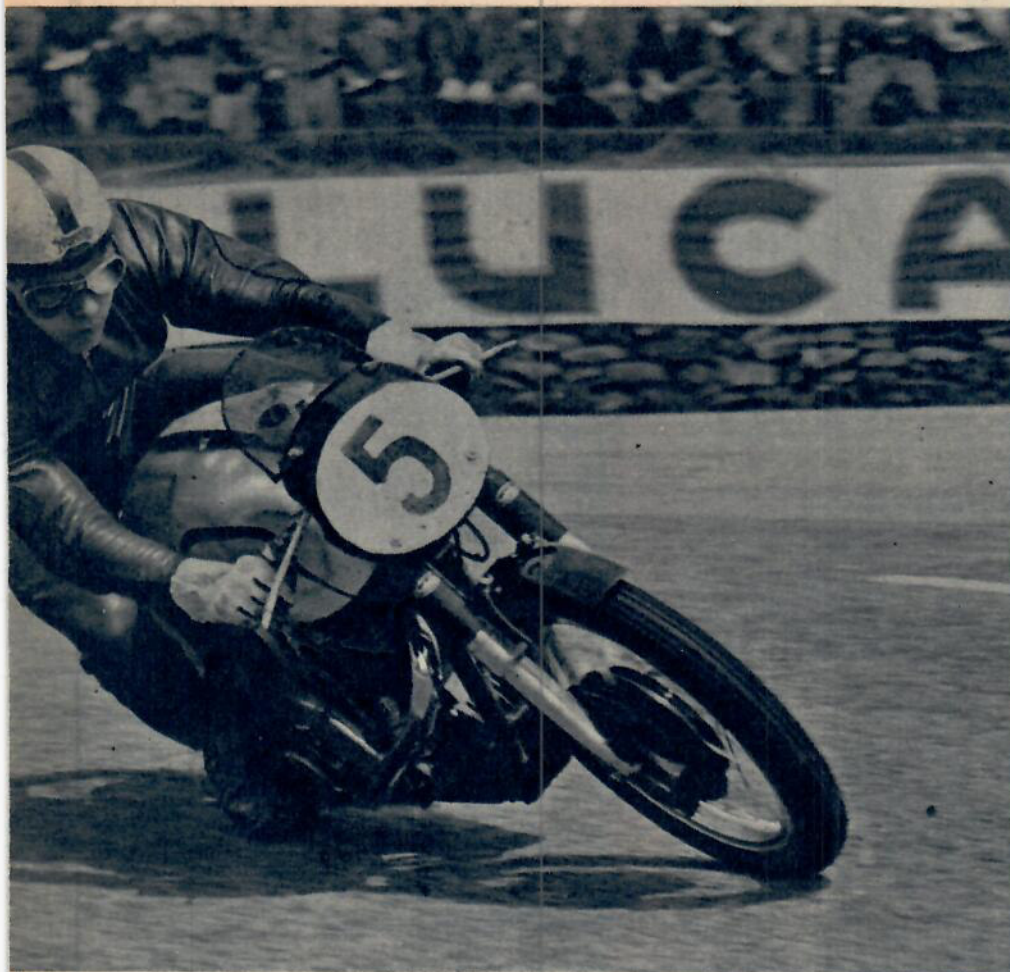
Triumph Grand Prix, modell 1952, tvåcylindrig stötstångsmotor, 42 hk, 190 km/t.

Som synes är det inte så mycket som skiljer de olika maskinerna — åtminstone inte när man bara ser på effekt- och fartsiffrorna. Man måste emellertid tänka på att olika strömlinjekåpor kan göra en hel del skillnad. Vi har nämnt toppfarten med fabriken's originalkåpor. Standardmaskinerna har som regel inga kåpor alls.

Att maskinmaterialet är så pass jämnt kan bara betyda att föraren fortfarande faller utslaget! Det är han, och inte det märke han kör, som tar VM-titlarna.

Primärkedjan på Surtees Norton tycks nästan gå av när mästarföraren drar på för full rulle..

John Surtees går in i kurvan med, som det synes, livsfarligt hög fart, nära nog horisontalläge.



NY MEN FRÄNAST!

Vem skall bli TT-sportens kung när Geoff Duke en gång abdikerar? Ingen vet bestämt men mycket talar för att morgondagens mc-champion kommer att heta John Surtees.

AV NILS TENGBERG

Foto: The Motor Cycle, London

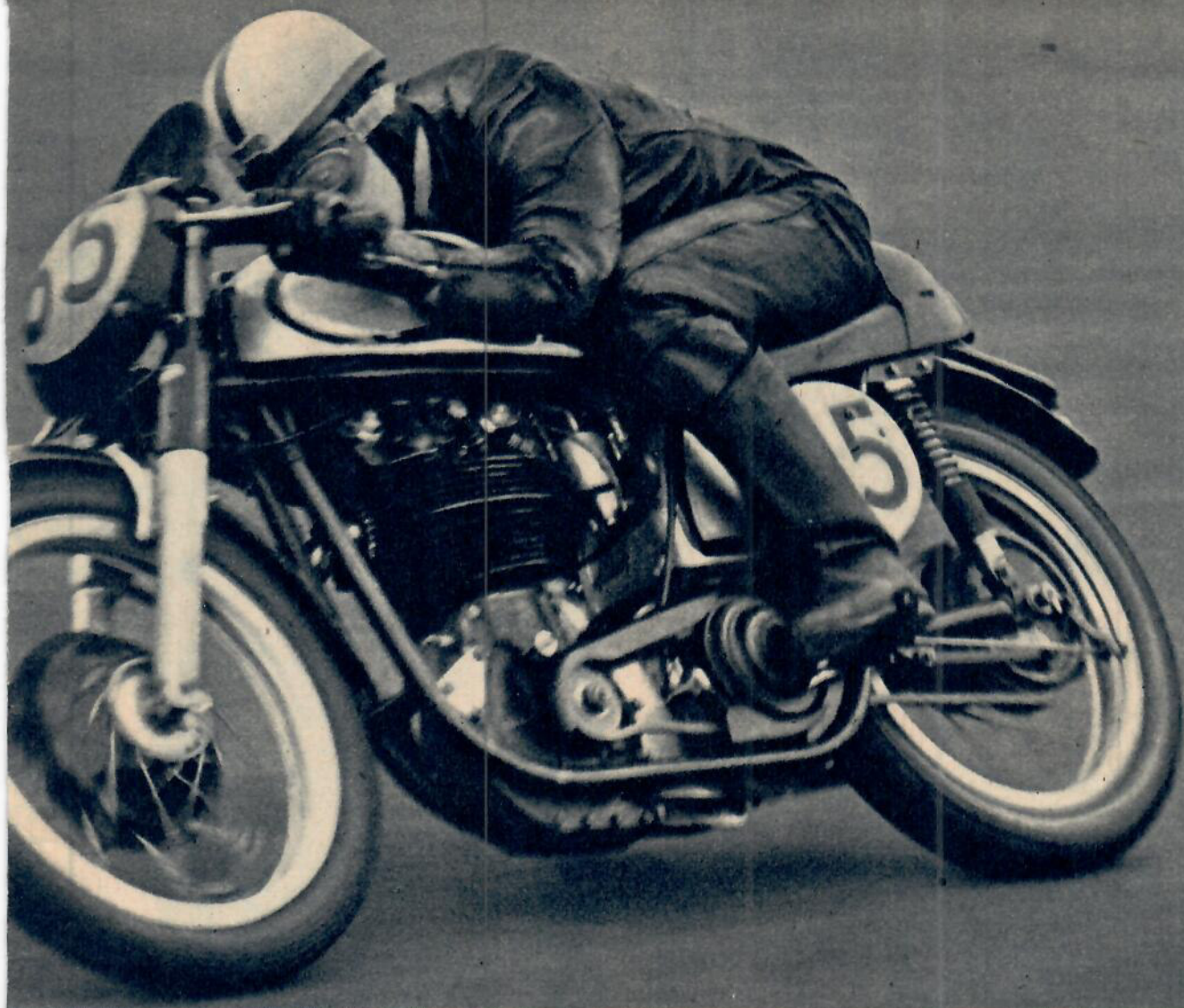
Vem hade här i Sverige egentligen hört talas om John Surtees innan den unge engelsmannen genom briljanta körningar i Hedemora i somras blev ett stort namn bland svenska TT-entusiaster? Knappast någon utanför den begränsade krets mc-fantaster, som regelbundet följer den utländska fackpressen. Surtees är nämligen ännu tämligen okänd utanför Englands gränser. Ändå är han säkerligen en av vår tids största förartalanger och sannolikt den som kommer att bära TT-sportens krona efter kung Geoffrey Duke!

Garvade TT-förare brukar bli mållösa av häpnad när de bevittnar Surtees kurvteknik. Han kör fränare i kurvorna, lutar ner sin maskin mer än någon annan nu levande förare. När man första gången bevittnar hur Surtees praktiskt taget lägger ner maskinen på vägen i kurvorna tänker man: det där kan aldrig gå väl. Men man tar lyckligtvis fel. Surtees är trots sin ögonfägnande fräcka körstil säkrare i sadeln än de flesta. Trots att han kör osedvanligt mycket har han haft få kullkörningar och däribland inga allvarliga. Han vinner sina lopp i kurvorna. När erfarna konkurrenter slår av gasen slinker Surtees förbi i full fart och nära horisontalläge — maskinen lutar så kraftigt

att man börjar fundera över om däckens gripförmåga inte har någon gräns.

Att man kan våga förutspå John Surtees en lysande framtid beror inte minst på att han är så ung. I februari fyllde han 22. 22 år och redan i världstoppen! Ingen skall emellertid frestas att tro att han för den skull är nybörjare. Han har kört mc på tävlingar sedan han var 16. Hans första maskin var en 500 kubiks Vincent Grey Flash, vars sprintersnabba stötstångsmotor gav kamskaftmotorer som Norton, Velocette och AJS en hård match på korta flygfältsbanor. Det finns ärftliga anlag för fartsport i familjen: fadern, Jack Surtees, var mellan 1946 och 1950 med sin 1000-kubiks Vincent en synnerligen framgångsrik sidvagnsförare och t. o. m. Johns mor kör dagligdags och fort med en hypersnabb Vincent. Kom sedan inte och säg att John Surtees inte har någon att brås på! Han har uppfostrats och tränats till en stor TT-förare. Han är inte född med samma talang som exempelvis Rosemeyer eller Duke utan har metodiskt fostrats till mästare på mc.

När Surtees skär kurvorna i härresande fart tvivlar man på hans sunda omdöme. Då oroar man sig alldeles i onödan. John



John Surtees jagar en av sina stallkamrater fast besluten att köra om denne i första bästa kurva — ju skarpare den är desto farligare blir det då för John Surtees konkurrenter.

verkar att vara en vildhjärna, men han är i själva verket en sunt övervägande taktiker. Ett gott bevis för hans goda omdöme var att han 1952 avtog ett erbjudande från Joe Craig att bli med i Nortons fabrikslag. Han ansåg sig vara för ung för att bli fabriksförare! Hur många unga mc-förare hade kunnat motstå frestelsen att acceptera ett sådant erbjudande?

Finns det någon som tvivlar på Surtees talang bör hans meritlista för 1955 övertyga. Han startade på 29 tävlingar, körde 80 lopp — och vann 67 av dem! I åtta blev han tvåa, två gånger trea och gick ur endast tre gånger. På korta TT-banor är han närmast oslagbar. Två gånger under förra året fick Duke och fyrcylindriga Gilera stryka på foten för Surtees och Norton på vad engelsmännen kallar för »small circuits». På långa banor är han ännu inte riktigt hemma. Han håller nämligen även där ett mörkdande tempo i början och kan inte tillräckligt överblicka hela loppet för att hålla sig i täten varv efter varv... Surtees kör för full rulle när startflaggan faller: hans blixstartar är lika fantastiska som berömda.

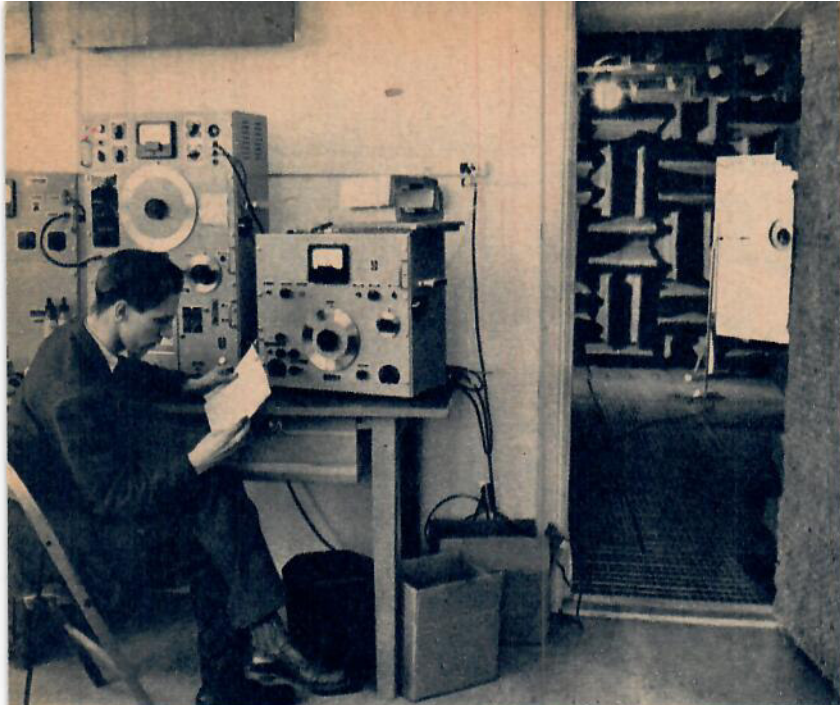
Surtees är sin egen mekaniker. Han studerar till ingenjör och gör själv allt jobb på sina privata maskiner. Att han kan

sin konst bevisas bäst av att knappast några maskiner är så startsnabba och få är lika driftsäkra. Alla förbättringar på sina privatmaskiner, en 250 NSU Sportmax och en 350 och en 500 kubiks Norton, har han gjort själv. Med de tre maskinerna är det inte ovanligt att han tar hem alla tre loppet på tävlingar där alla klasser startar!

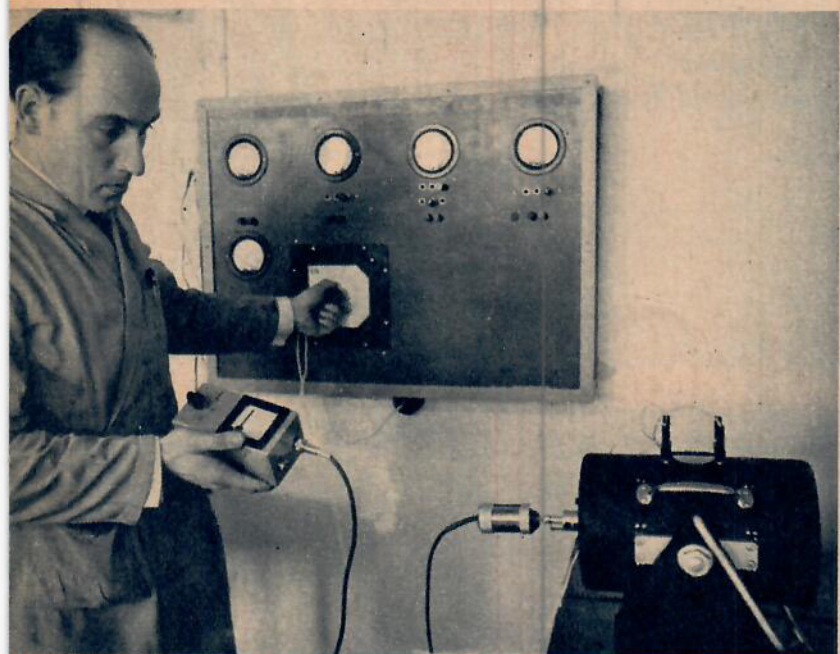
Vad säger kungen Duke om sin kronprins Surtees? Geoff påstår att John är sportens farligaste sprinter, som är nära nog oslagbar på småbanor. Och han är full av beröm för den förare som sannolikt kommer att efterträda honom.

Nästa gång Surtees kommer till Sverige: studera hans kurvstil. Så har ingen lutat en maskin i kurvorna sedan Duke körde Norton (som naturligtvis är smidigare i det avseendet än Gilera) eller sedan vi såg Artie Bell, Les Graham eller Ray Amm på TT-banan.

Om Surtees nu kommer att grensla en fyrcylindrig MV-Agusta får Duke på Gilera och Kavanagh på den åttacylindriga Guzzi bereda sig på verklig konkurrens. Den som inte tror på John Surtees framtid inom TT-sporten — han vet heller ingenting om denna den ädlaste av mc-sport.



Högtalarnas frekvensområde är av största betydelse för hi-fi-tekniken. På en kurtavläser ing. Börje Pettersson direkt hur högtalaren återger olika frekvenser.



Ing. Gunnar Wahlgren har kopplat en vibrationsmatrare (t. h.) till en vibrationsgenerator. Båda är konstruerade och tillverkade vid Svenska högtalarfabriken.



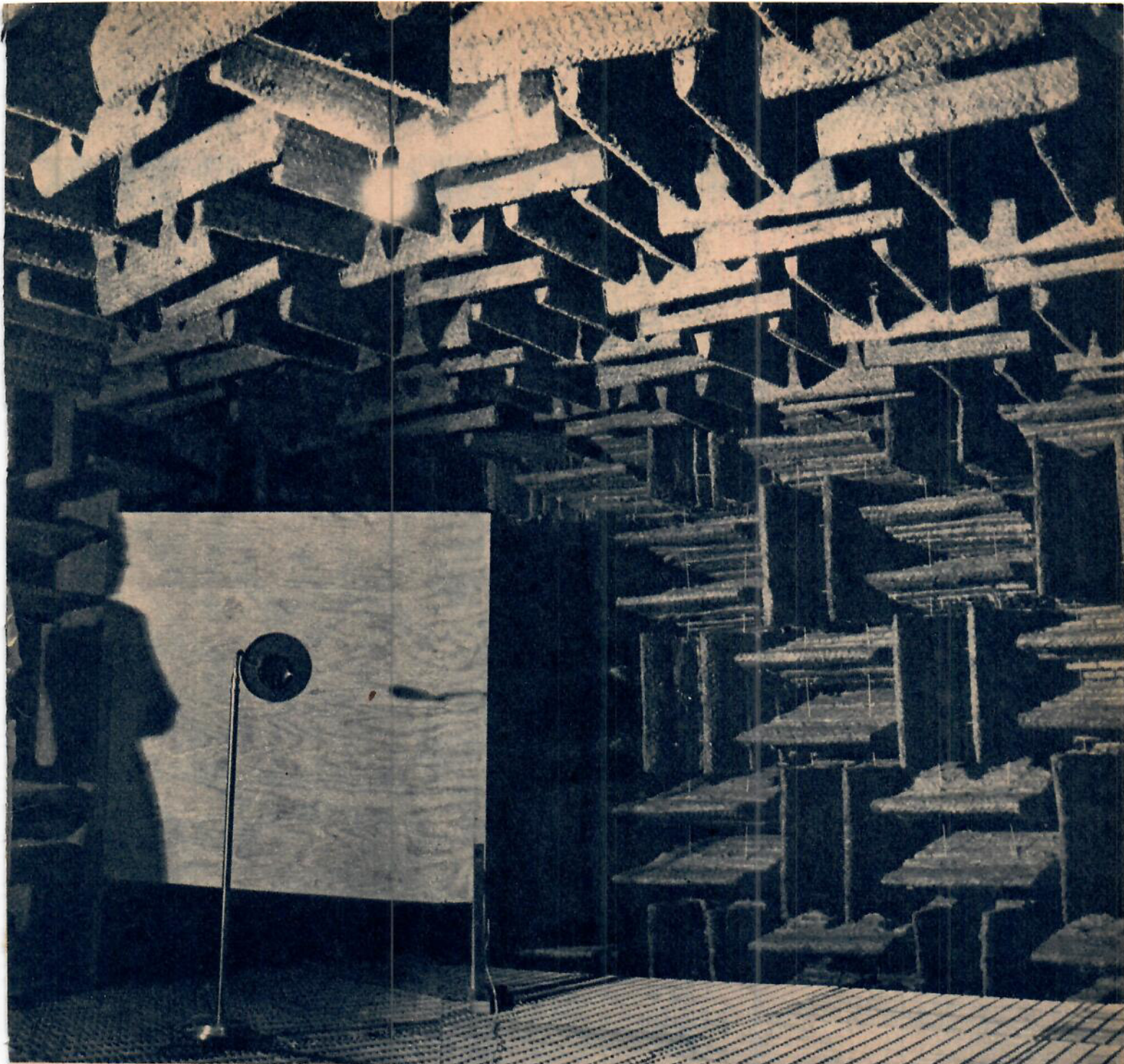
Så här ser det ut, provrummet där eko är absolut portförbjudet.

RUMMET DÄR EKOT INTE

I praktiskt taget alla rum finns alltid ett mer eller mindre tydligt eko. Ett av de få undantagen är ett specialbyggt rum på Svenska högtalarfabriken i Fittja. Det är 100-procentigt dämpat som det heter på fackspråket, d. v. s. där finns inte en tillstymmelse till eko. Den som inte provat kan knappast föreställa sig hur det känns att gå in i ett sådant rum. Man får en känsla av att det slår lock för öronen, rösten dör nästan bort och talet låter spöklikt tunt och sprött. Står man bakom en person kan man knappast höra honom fast han talar med normal röststyrka och fotsteg och andra ljud blir kusligt svaga och klanglösa. Är man tyst därinne hör man snart sin egen puls.

När man går ut igen blir effekten omvänd. För ett ögonblick märker man tydligt ekot från väggarna i ett vanligt rum, rösten får klang och liv och man erfar en nästan befriande känsla.

Det ekofria rummet är oundgängligt för testning av högtalarnas ljudåtergivning. Testar man i ett vanligt rum får man alltid vissa toner förstärkta av ekot. Alla väggar, golv och tak i rummet är klädda med 110 cm tjock isolering. Ja, t. o. m. dörren har samma tjocka beklädnad. Närmast betongväggen ligger en 20 cm tjock massiv isolering av stenull och ovanpå den sitter ett »fackverk» av 90 cm höga kilar av samma material. Alla ljudvågor fångas upp mellan de mjuka kilarna och släcks full-



Mellan väggarnas kilor dämpas alla ljudvågor fullständigt. Baffelns eko är emellertid fortfarande ett problem för Ing. Th. Hansen och hans kolleger.

AV LARS ROSENGREN

Foto: Len Waernberg

FÅR RUM

komligt ut längst inne i vråna. Golvet är ersatt med ett tunt galler och under detta finns samma tjocka isolering. För att stänga ute störande ljud från andra lokaler i fastigheten är rummet placerat i en betongtrumma som sprängts lodrätt genom hela huset och grunden.

Den enda inredningen i rummet är en baffel och en hyperkänslig mikrofon. En stigande ton släpps genom högtalaren och via mikrofonen och mätapparaten fås en kurva som direkt visar hur högtalaren återger de olika frekvenserna.

Från vibrationer i en högtalare är steget inte långt till vibrationer över huvud taget och vid Svenska högtalarfabriken har

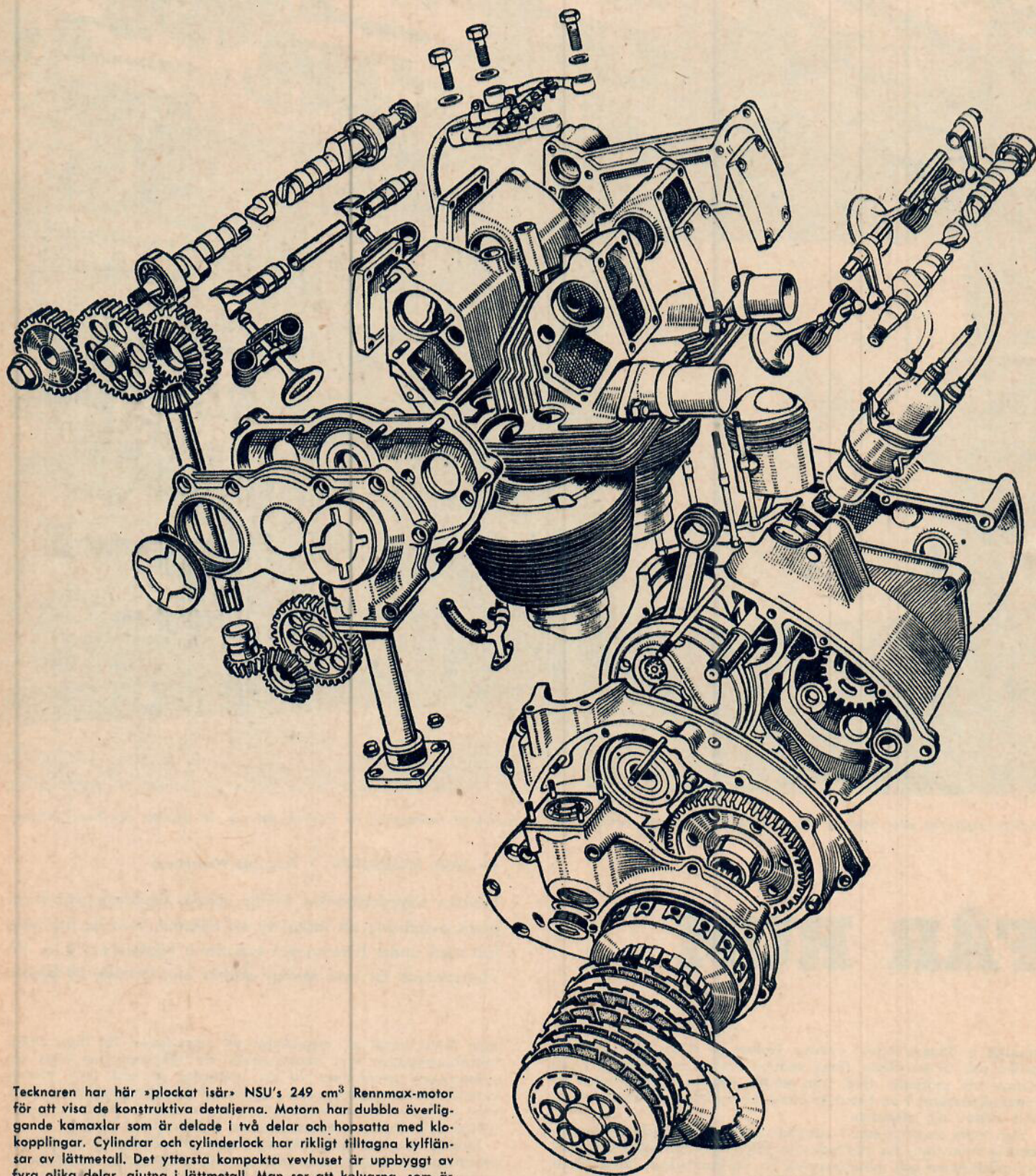
Svenska högtalarfabriken i Fittja utanför Stockholm har krigsårens avspärring att tacka för sin tillkomst, men nu har man fast mark under fötterna och exporterar högtalare t. o. m. till Västtyskland. Ett nyss färdigt ekofritt rum lockade till besök.

man blivit något av specialister på vibrationer. En liten enkel vibrationsmätare som konstruerats vid fabriken har visat sig synnerligen användbar till att upptäcka de små men ytterst betydelsefulla vibrationerna i lagren på kraftverksturbiner. Tack vare mätaren kan en uppkommen excentricitet i turbinen upptäckas och skadan repareras innan lagren slitits ned.

Rakt motsatt uppgift har en annan av företagets produkter, vibrationsgeneratoren, som alstrar vibrationer för testning av instrument som skall användas i flygplan eller på andra håll där de utsätts för starka vibrationer. T. o. m. ett 5-tons betongfundament börjar skaka när vibrationsgeneratoren arbetar.

FINA VM-TAKTER PÅ TYSK

AV INGENJÖR LENNART LILIENBERG



Tecknaren har här »plockat isär» NSU's 249 cm³ Rennmax-motor för att visa de konstruktiva detaljerna. Motorn har dubbla överliggande kamaxlar som är delade i två delar och hopsatta med klo-kopplingar. Cylinder och cylinderlock har rikligt tilltagna kylflänsar av lättmetall. Det yttersta kompakta vevhuset är uppbyggt av fyra olika delar, gjutna i lättmetall. Man ser att kolvarna, som är av lättmetall och svagt ovalt sljapade, har färsetts med urtag för ventilerna. Motorn ger max. 39 hk vid 11.500 varv i minuten.

FYRTAKTARE

Omedelbart före kriget ansågs den litereffekt på nära 100 hk som presterades av Nortons dåvarande 498 cm³ fabriksracer representera gränsen för vad som var praktiskt möjligt utan kompressor. Likväl skulle det visa sig, att gränsen inte på långt när var nådd, vid slutet av 1954 års tävlingssäsong gav NSU's 249 cm³ fabriksracer inte mindre än 39 hk vid 11.500 v/min vilket motsvarar 156 hk/liter. 249 cm³-maskinerna från NSU hade då lagt beslag på världsmästartitlarna upp till 250 cm³ två år i följd och fick till slut ett sådant rykte för pålitlighet och fartresurser att en del konkurrenter slutade tävla.

Tyvärr blev segrarna litet för vanliga. Pressen fick av någon anledning en missriktad inställning till tävlingsorganisationen; det skrevs fula ord om förhandsuppgörelser och andra mystiska saker. Till sist tog dessa skriverier en sådan omfattning att NSU helt resolut lade ner hela tävlingsverksamheten i och med utgången av 1954 års tävlingssäsong.

Var låg nu hemligheten med 249 cm³-maskinernas otroliga framgångar och slitstyrka? Konstruktionen innehåller inte några speciellt revolutionerande nyheter som kan ta åt sig äran av framgångarna, hemligheten ligger snarare i att varje kubikmillimeter är så noga genomtänkt, utprovad och utvecklad till det stadium av genial förenkling som utmärker alla framgångsrika konstruktioner. Den makalösa precisionen vid tillverkningen har naturligtvis också varit av betydelse.

Rennmax-motorn härstammar till stor del från en fyrcylindrig 500 cm³ motor som konstruerats 1951 av NSU's chefskonstruktör Artur Roder. Denna motor gav anmärkningsvärt hög effekt — 53 hk — men trassel med förgasarna, kylningen, smörjningen och kamaxeldreven gjorde att projektet aldrig lämnade provbänksstadiet. Däremot byggdes en encylindrig 125 cm³ motor av en av femhundra kubikarens cylindrar. Denna motor blev en

stor tävlingsframgång och fabriken beslöt att bygga även en 250 cm³ tävlingsmotor. Dr. W. G. Froede, som tidigare konstruerat en 250 cm³ sportmotor, fick i uppdrag att leda konstruktionsarbetet. Den nya motorn provkördes första gången i mars 1952 och gav redan då 27 hk vid 9000 v/min. Under tävlingssäsongen 1952 trimmades motorn upp ytterligare och de »slagbara» Moto Guzzi-maskinerna blev allvarligt hotade i 250 cm³-klassen.

Vid denna tid hade motorn kvadratisk cylinderdiameter/slaglängdsförhållande 54 × 54 mm, vevaxeln var uppbyggd av flera delar och lagrad i tre rullager, de två överliggande kamaxlarna drevs separat, tändningen var av batterityp och växelådan var fyrväxlad med kedjedriven primäraxel. Det låter kanske underligt att batteritändning användes på en så snabbgående motor, men förklaringen är att de magnetändningsanläggningar som provades gav för mycket driftsstörningar.

Efter tävlingssäsongen 1952 förbättrades motorn ytterligare och fick genomgå åtskilliga förändringar och ombyggnader innan den fick sin slutliga form 1954.

Vevaxeln var då upphängd av fem delar, sammanfogade enligt patent Hirth med motgångade skruvar. Den var lagrad i fyra rullager och mellan vevlängarna satt ett kuggdrev med raskurna kuggar. Detta hjul drev växelådans primäraxel, kamaxlarna, strömfördelaren och oljepumpen. Rullager användes även för vevstakslagren, vilket innebar en väsentlig minskning av friktionsförlusterna.

De helmidda vevaxlarna var av I-sektion och var högglanspolerade för att minska riskerna för utmattningsbrott. Båda lageröröna var försedda med kylflänsliknande förstärkningar för att minska formförändringsrisken vid höga varvtal.

Vevhuset var gjutet i en högvärdig lättmetallegering och härdat. Det var gjort i fyra delar och inneslöt även kopplingen och den sexväxlade växelådan.

För att få bästa möjliga kylning bygg-

des de båda cylindrarna helt fristående från varandra och hade var sitt cylinderlock. Cylinderdiametern hade ökat till 55,9 mm och slaglängden minskats till 50,8 mm för att minska friktionsförlusterna mellan kolv och cylinder och för att medge större ventilytor.

Kolvorna var smidda av lättmetall och var svagt ovalt slipade. Kolvtapparna, som var av »flytande» typ, hade nära 18 mm diameter. Det fanns tre kolvringar; en oljeskraping och två kompressionsringar.

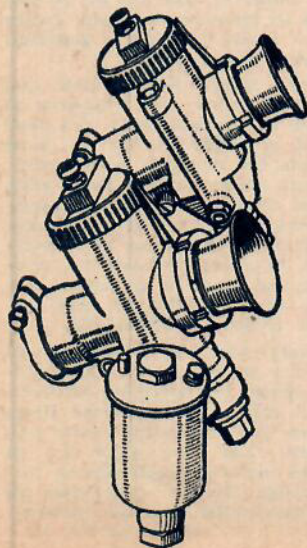
Flera olika typer av förbränningsrum provades. Bland annat gjordes försök med osymmetriska kolvbottnar för att koncentrera förbränningen nära tändstiften. Kompressionsförhållanden mellan 8 och 11 provades. Vanligen användes kolvar med symmetriska kolvbottnar och urtag för ventiler samt kompressionsförhållandet 9,8.

Cylinderlocken var av lättmetall och var generöst utrustade med kylflänsar. Ventilmekanismen — två kamaxlar och två ventiler per cylinder var inbyggd i cylinderlocket. För ventilsäten och ventilsjindlar användes ett bronsmaterial, ventilerarna var ihålliga och natriumkylda.

För tändsystemet i denna motor utvecklades en speciell tändspole med förhållandevis få varv i primärlindningen. Tändsystemet matades av två parallellkopplade sexvoltsbatterier, vilka sades ha en effektiv livslängd av ca fem timmar. Strömfördelaren hade dubbla uppsättningar brytarspetsar och tändförställningen var av vanlig centrifugaltyp. Maximal tändförställning — ca 40 grader — nåddes redan vid 5000 v/min. Förutom den automatiska förställningen fanns även ett förställningsreglage på styrstängan.

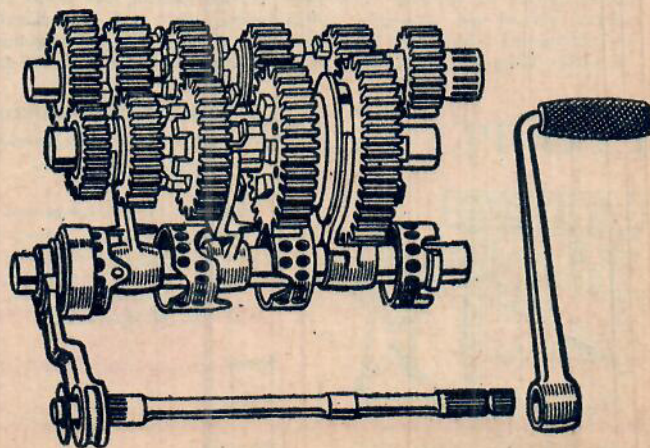
Den med Rennmax-motor utrustade strömledningsklädda tävlingscykeln var kapabel till hastigheter mellan 200 och 215 km/t. Vem hade trots att sådana farter var möjliga med en 250 cm³ motor?

Teckningarna reproducerade med tillstånd av The Motor Cycle, London.



Varje cylinder har sin förgasare. Förgasarna är av typ Amal G. P. och har en halsdiameter av 28 mm. För att skydda förgasarna från skadliga motorvibrationer har de monterats på gummidämpade insugningsrör. De trumpetformade insugningssträttarna är kortare än vanligt.

För att kunna utnyttja den sensationella 250 cm³ Rennmax-motorn till det yttersta försågs den med en växelåda med inte mindre än sex växlar. Trots det stora antalet växlar kunde växelådan göras utomordentligt kompakt. För att minska friktionsförlusterna i största möjliga utsträckning är axlarna lagrade i nållager.





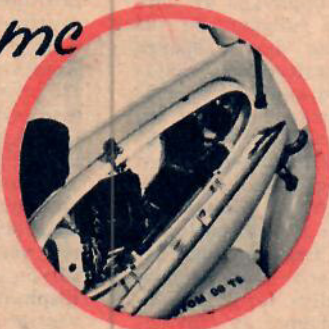
Revolution i me-stil

"INGET RÖRMO-
KERIARBETE!"

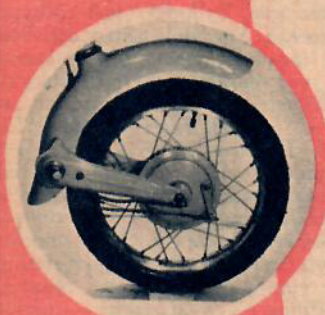


MOTOM TORNADO SPORT -lätt 4-takts mc

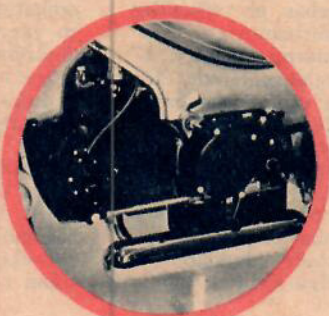
LÅSBAR CONTAINER döljer 6-liters bensintank, tankpåfyllning, batteri, reläer, verktyg, pump, m. m.



HORISONTAL SVANGARMS-FJÄDRING. Stickaxlar. 17" hjul. Lättmetallfölgar. Racerframbrons 170 mm diam.



INKAPSLAD 4-TAKTSMOTOR 98 cc. Överliggande kamaxel, 7 hk, liggande lättmetallcylinder. Kompression 1:7,65. Inbyggd förgasare Dell'Orto.



4-växlad. Primärtransmission med accelerationsstötdämpare på motoraxeln. Sekundärtransmission medelst kedja med stötdämpning i baknavet. Ramen av pressade stålprofiler. Torsionsfjädring med starkt progressiv verkan och automatisk stötdämpning. Bak- och framfjädring med horisontal svänggaffel. Sadel av racertyp med fjäderklätt gummi. Nettovikt 65 kg. Garanterat 100 km tim. Normförbrukning 2,2 l 100 km.

PÅ KÖPET FÅR NI:

»MIN MOTORHANDBOK» med garanti- och checkhäfte, instruktionsbok m. m.

Insändes till generalagenten:
SVECIA-MOTOR, Sveavägen 129
—139, Stockholm 19. Tel. 34 07 90.

Sänd mig utan kostnad
MOTOM-trycksak

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

TV 7-56



Här ser vi Monarks nya tystgående moped vars motor tar in luft genom ramen. Insnuggningsljudet, som har stor betydelse vid högre varvtal, dämpas här mycket effektivt.

DÄMPAT OLJUD ÖKAR NÖJET

Praktiskt taget alla människor — möjligen med några undantag bland Pentusiastiska skinnknutar — finner ljuden från en odämpad förbränningsmotor störande. Det är därför helt naturligt att motorkonstruktörerna ägnat sig åt dämpningsproblemen ända sedan förbränningsmotorn togs i praktiskt bruk.

En av landets ledande experter på området, ingenjör Arne Hylén på motorcykelfabriken Monark i Varberg, har gett TV en del värdefulla synpunkter på ämnet, som vi sammanfattat nedan:

På en del områden har man kommit mycket långt när det gäller att dämpa ljuden från förbränningsmotorer, de flesta moderna lyxbilar t. ex. har ju praktiskt taget ljudlös gång. Motorcyklar däremot har i allmänhet väsentligt högre ljudnivå, ett välkänt faktum som har flera orsaker.

I stort sett finns tre ljudkällor hos motorcyklar: avgaserna, insugningsluften och ljud från mekaniska delar som transmissionskedjor, kugghjul, ventilmekanismer. Av dessa är avgaserna den starkaste ljudkällan, avgasknallarna kan dock dämpas högst väsentligt genom att en eller flera ljuddämpare monteras på avgasröret. På tvåtaktsmotorer, som ju förekommer på de flesta svenska motorcyklar, är ljuddämparen nödvändig för att motorn skall fungera som den skall, motor och ljuddämpare är i allmänhet konstruerade som en enhet och avståmda efter varandra. Det gäller nämligen att utnyttja trögheten hos de gaser som är på väg ut ur ljuddämparen på sådant sätt att de hjälper till att suga in nästa omgång luftbränsleblandning i cylindern. Härigenom förbättras motorns fyllnadsgrad och därmed också dess bränsleekonomi och effekt. I motsats till vad som i allmänhet är fallet vid fyrtaktsmotorer vinner man således inte på att montera bort avgasröret och ljuddämparen från en tvåtaktsmotor. Det är förresten förvånansvärt stora gasvolymerna som passerar genom t. ex. en vanlig mopedljuddämpare, vid 5000 varv/min slukar en mopedmotor ungefär 2,5 liter luft i sekunden, när sedan denna luft blåses ut genom ljuddämparen är den upphettad så att dess volym är nära tre gånger större. Eftersom motorns avgasport bara står öppen under en liten del av av motorvarvet kommer dess avgasmängd inte att strömma likformigt genom ljuddämparen utan blåses ut i form av skarpt avgränsade gasstötar, vilket förorsakar det välkända, smällande avgasljudet.

För att en ljuddämpare effektivt skall kunna mildra detta ljud måste den ha följande tre egenskaper: den måste kyla avgaserna så att gasvolymerna blir mindre och lättare att handskas med, den skall åstadkomma en tryckutjämning så att gasströmmen blir så jämn som möjligt och sist men inte minst måste den innehålla komponenter, som gör det omöjligt för ljudvågorna att tränga ut med full styrka. På en del motorcykelmodeller har man försökt använda s. k. uppsvällda avgasrör eller avgasrör med förvolym som det heter på fackspråket. Det har emellertid visat sig att dimensioneringen av förvolymen är en besvärlig sak som återverkar på motorns effekt- och vridmomentkurvor. Ofta kan man nämligen få en så låg ljudnivå på andra sätt, men det är möjligt att man måste ta till konstruktioner med förvolym om det gäller att bygga extremt tystgående motorcyklar.

Ljudet från insuget blir aldrig lika starkt som från avgaserna, men ökar starkt vid högre varvtal. Detta beror på att vid ett visst varvtal hos motorn kommer lufthastigheten genom förgasröret att överstiga ljudhastigheten, 330 m/s. Eftersom luften inte strömmar jämnt in i motorn utan sugas in stötvist alstras överljudsknallar precis som när ett flygplan går genom »ljudvallen». Let finns olika sätt att dämpa detta ljud, ett sätt är att liksom vid avgasljuddämparna försöka få gasflödet så utjämnat som möjligt. Det har även visat sig synnerligen fördelaktigt att leda insugningsluften genom motorcykelns ram.

(Forts. på sid. 53)

ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET



Skicka in kupongen

så får Ni veta mer

FANTASTISKT FYND!

DIREKTIMPORTERADE...

U.S.A

airforce

FLYGVERALL

Av fodrat mörkbrunt skinn
— i en kvalitet Ni ej sett maken till! Dessa
skinnoveralls, som är splitternya, har i fram-
ställning kostat amerikanska flyget över...

750:— kr. st.

DET LÅTER OTROLIGT MEN...

vårt pris är endast

Kontant
198:—

Avbetaln. 210:— kr.
med 85:— kr. vid lev.
rest. 25:—/mån.

Detta sensationella engångserbjudande har möjliggjorts genom direkta inköp från U. S. Airforce, som i samband med övergång till nya specialoveralls för höga flyghöjder utförsålt sina hittillsvarande overalls av skinn. Dessa overalls är helt oanvända och tillverkade av det bästa skinn som står att uppdriva — i ett utförande och en kvalitet där endast det bästa varit gott nog. Overallen är försedd med långa kraftiga blyxtlås varför Ni med lätthet tager den av och på.

Amerikanska armékängor av kraftigt gummi, invändigt vävbelagda 28 cm höga skaft med hel tunga — därför helt vattentäta. Ett fynd för jägare, fiskare, motormän m. fl. Kostar end. kr 17:75 paret.



U. S. flyghandskar invändigt fodrade. Av extra fint skinn i kvalitetsutförande. En elegant handske som kostar 55:— kr i tillverkning. Vårt pris endast kr 27:50 paret.



FODRAT
SKINN!

MERCURY-BOLAGET VASAGATAN 5 B GÖTEBORG C.

Härmed beställes par flygoveralls av skinn till kr 198:— kontant på avbetaln. till kr 210:— med kr 85:— vid leveransen och resterande med kr 25:— per mån. (Stryk över det ej tillämpliga.) Min längd är cm, bröstvidd cm, midjemått cm. Samtidigt beställes par flyghandskar i storlek mindre, normal, större, samt par gummikängor i storlek att sändas per efterkrav med retur-rätt inom 8 dagar.

Namn:

Adress:

Jvg.-adr.: TV 7-56

Detta är det verkliga
IDEALPLAGGET för
motormän, lastbilsförare, kranskötare, trak-
torförare, jägare, fiskare m. fl. Denna over-
all är alltid varm och skön och skyddar Er
effektivt mot kylan.

ÄN FINNS EN CHANS

Nästa omgång av Bilbörsen medföljer

Teknikens Värld nr 8 som utkommer 19 april.

Vill Ni sälja genom Bilbörsen behöver ni bara fylla i kupongen nedan och skicka den till BILBÖRSEN, Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm. Vill ni inte klippa sönder tidningen går det bra att göra en kopia av blanketten på vanligt papper eller också rekvirera de särskilda tryckta anmälningskort som tillhandahålles av TV. Att få

en bil eller mc med i Bilbörsen kostar ingenting: TV ombesörjer kostnadsfritt förmedlingen som ett led i vår strävan att ge våra läsare bästa service. Till sist: skriv tydligt på blanketterna, texta helst. Anmälningskupongen skall vara TV tillhanda senast den 10 april på morgonen. Posta kupongen i god tid!

Insändes till BILBÖRSEN, Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm. Jag önskar kostnadsfritt få följande motorfordon införda i Bilbörsens riktpislista. (Obs. hänsyn tages endast till blanketter med kompletta uppgifter.)

..... den / 1956

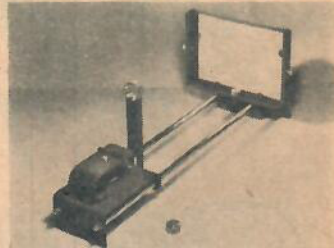
Nr i Bilbörsen (Fylles av TV)	Märke	Ant. cyl.	Hk	Ar	Sittpl.	Karosseri (t. ex. 4-dörr täckt)	Körda mil	Begärt pris

Namn: Bostad:

Postadress: Telefon:



Murray Viewer heter en ny betraktningsskåp. Ger ljusstark bild.



Molfos textapparat O passar för 8, 9,5 och mindre 16 mm-kameror.

Kodaks dagsljusdosa är lämplig då man saknar mörkrum. Pris 71:50.



**Ett verkligt
universalverktyg**

PUTSAR - BORRAR - SÅGAR

SLIPAR - POLERAR...



Här har Ni ett verkligt kraftigt elektriskt universalverktyg, som kan användas på hundratals olika sätt. Med det kan Ni borra i trä, stål, gjutjärn, kakel — ja, i nästan allting. Ni kan putsa, slipa, polera. Och inte nog med det. För ett måttligt pris kan man sedan köpa tillbehör och använda

samma verktyg som drivkraft vid sågning och svarvning i trä. Det är med andra ord något som händigt folk alltid har önskat sig — en sak som det är roligt att äga och som lönar sig bra i längden tack vare sin mångsidighet. Låt Er järnhandlare visa vad det kan.

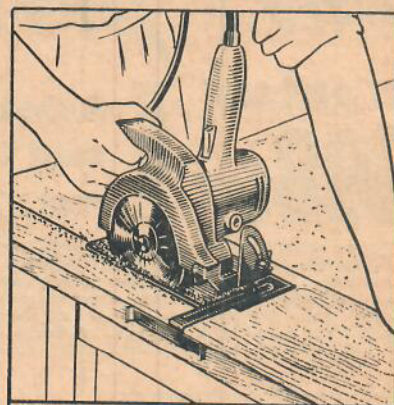
Elektrifiera Er hemverkstad med

Black & Decker

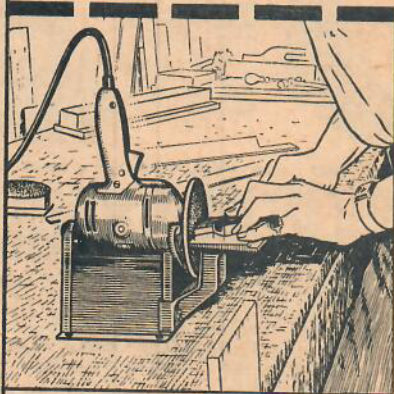


ELEKTRISKA HANDVERKTYG

Finns i närmaste järnhandel eller hos:
AB Elektroskandia, Stockholm, Halmstad Järnvaru AB, Halmstad,
Wilh. Denninghoff AB, Göteborg.



Med sågtillbehör blir Er puts-, poler- och borrar maskin en kraftig elhandsåg.



Monterad i ett bänkställ kan den användas för slipning, polering eller stålborstning.

SNABBARE MED FÄRG

AV STIG SANDELIN

Färgfotograferingen har kommit ett bra stycke framåt sedan den tid då fotografen pallade upp kameran på ett stativ, öppnade slutaren och satte sig och åt upp matsäcken medan han väntade på att motivet skulle bli färdig-exponerat.

Fotokemisterna har fått fram allt snabbare emulsioner, och nu har Kodak och Ansco lanserat nya färgfilmer, som håller samma känslighet som den svartvita finkornsfilmerna, d. v. s. 32 ASA eller 17/10 Din.

Det är ett rejält steg i utvecklingen. Nya Anscochrome och Ektachrome är dubbelt så snabba som de förut känsligaste färgfilmerna. Här öppnas nya möjligheter för färgfotograferna. Man får ett större kontrastomfång för återgivande av riktiga färger, till och med i djupa skuggytor. Den ökade känsligheten betyder också att man kan använda mindre bländaröppning för att vinna större skärpedjup, eller alternativt använda kortare slutartider för att fånga skarpa rörelsebilder. Det går också bra att fotografera i färg med en enklare kamera. Faktiskt räcker en laddkameran ljusresurser för att fånga färgbilder med de nya filmerna!

Pressar man Anscochrome-filmerna i framkallningen, kan man uppnå fantastisk ljuskänslighet. Hittills har färgframkallningen haft något av sekundmagi över sig, men Anscochromen tål åtskilligt. Ökar man tiden med 75 procent i första framkallaren och 25 procent i färgframkallaren ökas känsligheten till 125 ASA, d. v. s. till samma snabbhet som de högkänsliga svartvitt-filmerna. Trots pressningen är förändringarna i täthet, kontrast och färgbalans praktiskt taget obefintliga. Man kan fortsätta den stegvis ökade framkallningstiden upp till en känslighet av 200 ASA, men förlorar då purpur och måste räkna med minskad täthet och ökad kontrast.

Anscochrome finns i småbild och 6x9. En praktisk finess är Anscochrome Easy-loader, som innehåller åtta filmklängder om 20 exponeringar, och tillåter kassettladdning i dagsljus.

Kodak Ektachrome finns än så länge endast i småbildsformaten. Upplösningsförmågan är mycket god. Färggradationen och kontrasten är något mjukare än den tre gånger långsammare Kodachrome-filmerna, men den nya filmen är ändå briljant och visar klara dagar, neutrala skuggor med god täckning och ren färgåtergivning. Elljusfilmen Ektachrome typ F är avstämd för klara blixtrar utan filter och har med den nya, prisbilliga blixten PF 1 ledtalet 25. Man kan alltså blända ner kameran till åtta om motivet är på tre m avstånd.

Båda filmerna kan framkallas hemma. Man behöver ingen märkvärdig utrustning. En god amatörautrustning räcker till för uppgiften.

Nytt från
MONARK

50%

lägre ljud

M 24

En fröjd för örat,



en fröjd för ögat. Ni åker smidigt och nästan ljudlöst i trafiken på årets Monarpeder. Den revolutionerande ljuddämpningen har åstadkommit genom en helt ny konstruktion på såväl insugnings- som avgassidan. 2-växling och kickstart, elegant formgivning på marknadens prisbilligaste monarped — endast

770:-



För tyst trafik — åk bullerfritt — åk Monarped

monarpeden

nu med borttonat ljud

- M 24 — "folkmonarpeden" Monarks stora nyhet 1956
- Elegant formgivning med sidstänkskydd på fram- och bakhjulen
- Stark och driftsäker ljudisolerad 2-växlad NSU-motor med kickstart på 49 cc 0,8 hkr.
- Fullbromsnav ger kortast tänkbara bromssträcka
- Tåligare och vackrare lacker
- Effektivt strålkastarljus som hela tiden följer vägbanan

M 56 F
Bakhjulsfjädring av swing-armstyp 2-växlad Pilot-motor med kickstart, fullbromsnav på fram- och bakhjul.



Se och PROVAK årets modeller hos närmaste monarpedförsäljare. Monarpeden finns i märkena Monark, Centrum, Erlan och Wano

Första och största nyheterna kommer från

Monark

— störst i branschen i Norden

tag chansen!
var med och
tävla om

Edixa
REFLEX

**— kameran med
det stora
objektivurvalet!**

Den västtyska enögda spegelreflex-
kameran — systemkameran med
vilken Ni utan extra tillsatser kan
fotografera från 5 cm till oändlig-
heten.



1:a pris: Edixa-Reflex med Makro-Kilar
1:3,5/40 mm (5 cm — ∞), prismsökare,
snittbildsmätare, trådlösare, teleobjektiv
Steinheil-Culminar 1:4,5/135 mm med etui,
beredskapsväska. Värdet räknar Ni själv ut
i tävlingen.

2:a pris: Edixa-Reflex med Xenar 1:2,8/50
mm, prismsökare och beredskapsväska.
Värde 744: —.

3:e pris: Edixa-Reflex med Cassar 1:2,8/50
mm, ljusschaktsökare och beredskapsväska.
Värde 504: —.

Hämta specialbroschyr med tävlingsuppgift hos Er foto-
handlare! Genom att besvara 10 frågor på en kupong och
sända in denna senast den 15 maj deltar Ni i Edixa-Reflex-
tävlingen. Broschyr med tävlingsuppgift kan också rekvi-
reras direkt genom att sända in nedanstående kupong.

Till EDIXA-REFLEXTÄVLINGEN, Box 16378, Sthlm 16.
V. g. sänd broschyr med tävlingskupong.

Namn

Adress

Postadress

TV 7-36

**LYSSNA
MED
OSS
ARNE SKOOG**



Ny rapportservice

Många har beklagat att TVRK:s rapportservice upphörde vid års-
skiftet, och en av klubbkamraterna, Lennart Wandenor i Nora stad,
har beslutat att tillsammans med ett par andra klubbkamrater på
orten sätta igång med en privat rapportservice av samma slag. Detta
innebär i grova drag följande:

Den som är intresserad av en sådan rapportservice, skall betala in
kr 4:50 till Lennart Wandenor, Torsg. 8, Nora stad, postgirokonton nr
78237. Om minst 500 personer anmäler sig, får var och en ett kvitto
på beloppet med en förpliktelse från Lennarts sida att under år 1956
vidarebefordra alla till honom insända lyssnarrapporter till utländska
rundradiostationer, som sänder på kortvåg. Denna förpliktelse gäller
naturligtvis endast mot den, som har inbetalat avgiften och inte för
rapporter från dennes släktingar och vänner. Ofullständiga eller slar-
vigt skrivna rapporter returneras till avsändaren.

Den inbetalade avgiften berättigar till vidarebefordran av ett obe-
gränsat antal lyssnarrapporter under denna tid. Rapporterna postas
till stationerna utan onödigt dröjsmål, i regel när tio rapporter sam-
lats till en och samma station, men i fråga om mindre vanliga station-
er kommer rapporterna att skickas även om detta antal inte upp-
nåtts. Skulle inte 500 personer anmäla sig, återbetalas pengarna.



Lennart Wandenor är
som van DX-are något
av rapportspecialist.

DX-profil:

Sverker Nyberg, Uppsala, fick syn på en artikel om kortvågslyssning
i januari 1955, vilken väckte hans intresse i hög grad. Redan efter
ett år hade han fått ihop verifikationer från 30 olika länder. Ändå
har han bara en inomhusantenn till familjens Luxor-mottagare, och
pluggat i Uppsala Enskilda läroverk tar mycken tid. Utöver verifika-
tionerna har Sverker även fått en vimpel från WRUL, ett par miniatyr-
tofflor från Ecuador, en vimpel från Rom, böcker från Prag och pro-
gramhäften kommer regelbundet från Australien, Canada och Indo-
nesien. Sverker brukar även sticka emellan med ett par andra hobbies,
nämligen foto och kemi.



Sverker Nyberg har
fått verifikationer
från 30 olika länder.

Gripet ur luften:

Ecuador. Efter den 1 mars utsänds de svenska programmen från
HCJB, Quito, kl. 21.30—22.00 dagligen utom måndagar på 15.115 och
17.890 kc/s = 19,85 och 16,77 meter. Ellen Campaña svarar för pro-
grammen på tisdagar och fredagar.

U. S. A. Radio Boston, som sänder från New York, utökade sina
svenska utsändningar till två gånger i veckan fr. o. m. den 1 mars.
Programmen kommer nu varje måndag och onsdag kl. 22.00—22.15.
På tisdagar och fredagar sänds norska program vid denna tid. Utsänd-
ningarna sker på 9.585, 11.740 och 15.350 kc/s = 31,30, 25,55 och
19,54 meter. Under sommarmånaderna kommer förmodligen sändaren
på 31 meter att flyttas till 16 meter. (R. Boston och Sven Andersson,
Älmhult.)

TVRK:s lokalklubbar

Hofors DX-Club har bytt ordförande, och den nye heter Lennart
Bodén. Postadressen har ändrats till Villavägen 10, Hofors.

Virserums DX-ing Club är nedlagd på grund av penningbrist.
Nya klubbar håller på att bildas i Bergvik, Bräkne-Hoby och
Olofström.

Husqvarna vann

MIDVINTERPOKALEN

Ungdomarna framåt på Husqvarna

Husqvarna-föraren Lars Hansson, 19 år och hemmahörande i Hedemora, debuterade som förare i seniorklassen med att vinna tävlingen om Midvinterpokalen. Loppet som består av en natt- och en dagsetapp var i år fantastiskt hårt på grund av den starka kölden och djupa snön — över hälften av deltagarna bröt. Resultaten från junior-klasserna visar också ungdomens frammarsch på Husqvarna. Fyra av sex A-juniorer (bland 22 startande) som kom i mål, körde Husqvarna.

Husqvarnas placeringar:

Seniorer 1:a

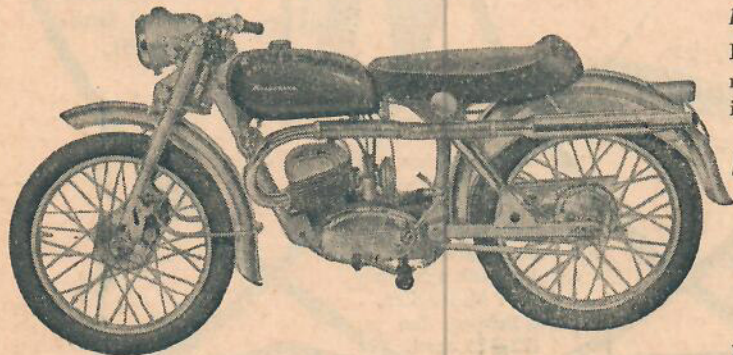
A-juniorer 2:a, 3:a, 4:a, 5:a

B-juniorer 2:a

Helsvenska Husqvarna håller bäst visar internationella Six-Days-tävlingarna

De tre senaste åren har Husqvarna tagit finaste svenska medaljskorpen i internationella Six-Days, världens hårdaste mc-tävlingar. I Six-Days 1955 i Tjeckoslovakien startade 25 svensktillverkade motorcyklar men endast Husqvarnas fyra förare och tre andra svenskar kom i mål. Husqvarna fick 3 guld och 1 brons. Av alla motorcykelfabriker som startade med mer än en maskin var det endast Husqvarna som fick samtliga i mål!

Six-Days tävlingarna visar den helsvenska Husqvarna-kvalitetens överlägsenhet — samma kvalitet som var och en som väljer en Husqvarna-motorcykel får.



Lars Hansson på sin vinterutrustade Drömbåge konstaterar prickfri körning tid ett kontrolluppehåll.

Silverpilen toppar lätta mc-klassen

Accelerationstiden från 0—80 km/tim är 9 sek, toppfarten ligger över 100 km/tim!

Motorn bibehåller toppeffekten även efter lång tids hårdkörning

Cylindern är av lättmetall med hårdförkromat lopp och har mångdubbelt större livslängd än en vanlig gjutjärnsylinder. Vevstaklagren smörjs genom växellådans oljebad, alltså utan risk för korrosion som vid smörjning genom bränsleblandningen.

Stadig ramkonstruktion

Ramen är av öppen typ och sammanhålls av motorns fästbultar. Bakhjulet hålls stadigt i alla lägen genom att gaffelbenen är förenade med ett kraftigt tvärstag och har extra stort avstånd mellan lagerbussningarna.

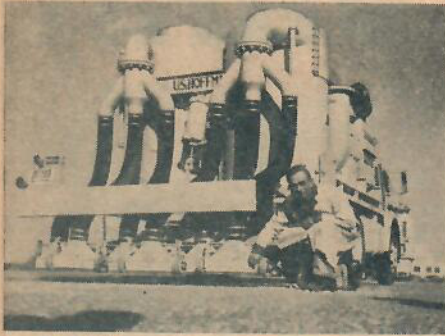
Bottenlänks-gaffel av HVA-modell

Framhjulsfjädringen arbetar perfekt — framhjulet följer smidigt markens ojämnheter och har alltid säkert väggrepp. Det finns ingen risk för att HVA-gaffeln med tiden blir glapp och sladdrig.

Silverpilen, riktpis: 1.890:—

Husqvarna

HUSQVARNA VAPENFABRIKS AB — HUSKVARNA



Jarco är världens största dammsugare och väger 13 ton. Den dammsuger amerikanska flygplatser.

Har ni en Dodge 1956 kan ni bygga in radiogrammofon i bilen. Grammofonsatsen heter Highway Hi-Fi. Levereras som valfritt tillbehör.



Fyra gigantiska strålkastare skall placeras på New York-skyskrapan Empire State Buildings topp. Tillsammans har de en ljusstyrka på två miljarder normalljus. Här monterar man en av strålkastarna.



Spiekho heter en ny billykta. Med hjälp av en inbyggd spegel kan föraren dirigera ljuskäglan.

Bilderna visar två nya skyddsdräkter, som används av de amerikanska kemister, som arbetar med robotvapnens ofta giftiga raketbränslen.



BARAKUDA



Simfenor, Simglasögon, Andningsrör, Dykaraggregat, Harpuner m. m. — allt som behövs för att göra den kommande sommaren till ett spännande äventyr i undervattensvärlden. **Aqualook**, flytmadrass med plexiglasruta som ger fin sikt ner i vattnet. **Sjöstövlar**.

METZELER



Gummimadrasser i alla storlekar. Uppblåsbara fåtöljer och kanoter, 1- och 2-mans, idealiska för fiske och bilsemester! **Surfmadrasser, Campingartiklar, Vattenbehållare, Kuddar m. m.**

SPORTEX



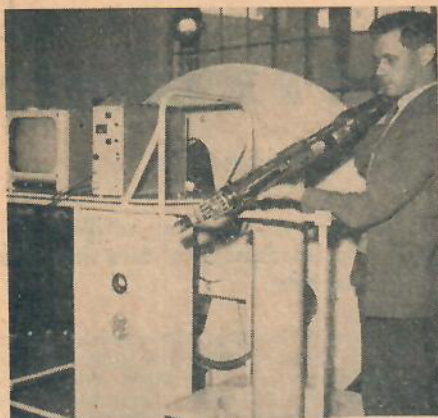
Spinnfiskeredskap: Glasfiber-spön, Spinnrullar, **FISHERMAN** — perlonlina, oöverträffad i styrka. **Badmintonrackets**, helt i plast, slår sig ej av fukt. Konstruerade så att Ni själv kan stränga om dem. **Badmintonbollar** i plast. **Badmintonnät**.

UNDERVISNINGSTJÄNST AB

Värmlandsg. 16 Göteborg C.

Tel. växel 14 08 28

Våra artiklar finns i välsorterade sport- och järnaffärer. Begär prospekt eller besök vår monter på utställningen «Med rorkult och spinnspö» i Mässhallen, Göteborg, den 22—29 april.



Strålkastare i smått

Big Beam heter en behändig amerikansk batterilampa, som nu lanseras på den svenska marknaden. Lampan tillverkas i ett flertal olika typer, men kännetecknande för alla modellerna är den förbluffande ljusstyrkan. Samtliga lampor har i vertikalled ställbar strålkastare. Den yttre finishen är gedigen. Strålkastare och handtag är förkromade, batterilådan är av stålplåt i lackröd emalj. Kontakterna är korrosionssäkra. Som kraftkälla fungerar ett sex volts torr batteri med en bränntid av ca 10-15 timmar. Bilden visar en Big Beam Modell 166, som lyser upp till ca 300 m och kostar kr 47:50. Vissa modeller kan lysa ända upp till 450 m! I USA har denna lamptyp blivit mycket populär och används av motorfolk, polis, civilförsvaret etc.



Konstgjord ö

Den här kolossen är science fiction i rena verkligheten. Det är varken mer eller mindre än en gigantisk konstgjord ö! Pjäsen, som har tillverkats av LeTorneau Co i USA, skall användas vid oljeborrningar till havs och har kostat ca 10 milj. kr. »Ön» kan bogseras ut på fritt vatten. Sedan trycker en ingenjör på en knapp och den väldiga plattformen höjer sig upp ur vattnet, stödd på tre stadiga, 42 m höga ben. Då den konstgjorda ön väger 3,5 milj. kg, krävs det rejäla don för att hissa upp plattformen. Sammanlagt 63 kraftiga elmotorer verkar på de tre stötblen. På det rymliga däck finns luftkonditionerade hytter för 42 personer samt rymliga kontors- och förrådslokaler. Den stadiga pjäsen står pall även för de kraftigaste oväder.

Atomtelevision

Den engelska firman Pye Ltd har löst det kvistiga problemet att konstruera en TV-kamera, som kan användas för kontroll av atomreaktorernas inre. Den nya kameran är något av ett tekniskt underverk. Grundprincipen är visserligen densamma som för de kameror, som firman tillverkar för industritelevision, men fordringarna har varit mycket högre. Det är särskilt strålningsrisken och den höga värmeutvecklingen i reaktorerna, som ställt konstruktörerna inför mycket stora problem. Man har fått använda sig av nya, hittills oprövade material och därtill tvingats bygga kameran ytterst kompakt. Både kamera och belysningsaggregat får plats i ett stålrör med 8,5 cm diameter och 75 cm längd. TV-kameran är fjärrkontrollerad på grund av strålningsrisken.



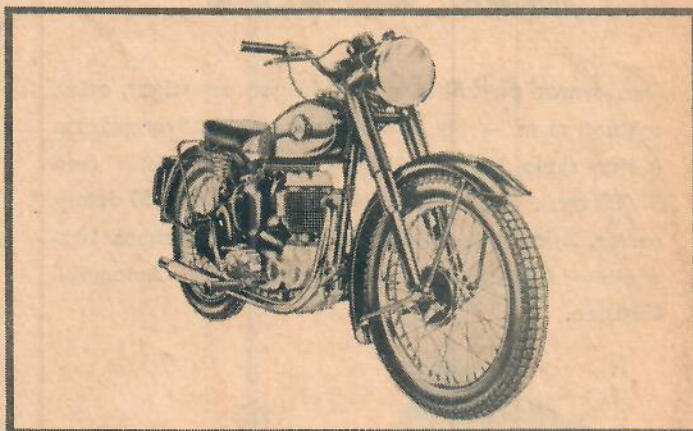
Visste Ni detta om **BSA**

Har Ni reda på att det i Sverige varje år inregistreras flera BSA än något annat märke, då det gäller större motorcyklar?

Vet Ni att BSA under 1955 kördes till segrar i inte mindre än 78 motocross-tävlingar i Sverige?

Känner Ni till att BSA har sjutton modeller att välja på?

*Gör som motocross-
eliten och tusentals
svenska motor-
cyklister
lita på*



Generalagent:

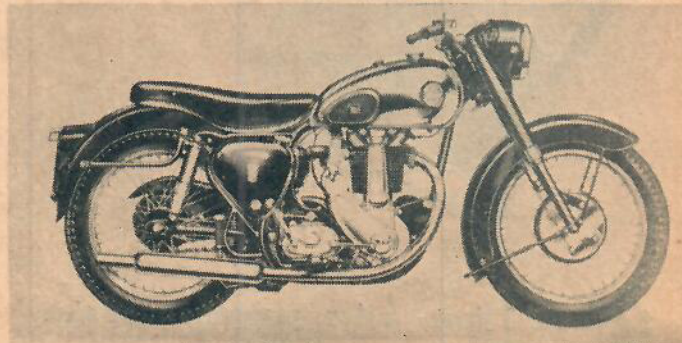
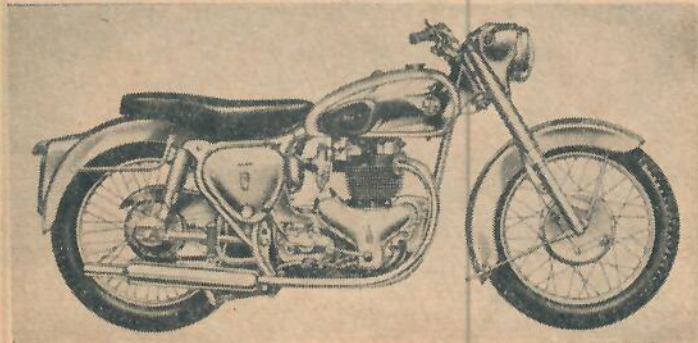
AB E. FLERON

Malmö Stockholm Göteborg

BSA 650 cc A 10 Golden Flash är mc-entusiastens önskemaskin - tekniskt fulländad, rivande snabb och tåligt pålitlig.

BSA 500 cc B 33 Swing är den mest sålda av alla mc-modeller - den har bruksmaskinens slitstyrka och sportmaskinens snabbhet och prestanda.

BSA C 11 har en 4-takts toppventilad 250:a i ramen och 4-växlad låda. Den är snål på bränslet och nästan outslitlig.



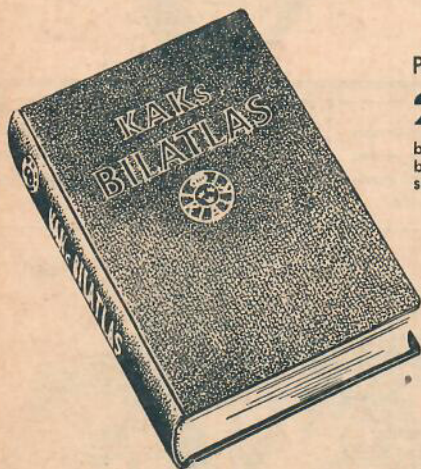
INGEN

TVEKAN



KAKS BILATLAS ÄR BÄST

Den svarar på bilistens alla frågor om vägar, orter, avstånd m. m. — Ny, aktuell upplaga med Sverigekarta i stor skala på 90 lättlästa helsidor, register med 31.000 ortsnamn, 1.500 Ortsbeskrivningar med 150 detaljkartor. Atlasen är framställd av Generalstabens Litografiska Anstalt i samarbete med Kungl. Automobil Klubben.



Pris

25:— kr

bunden i vattenfast klotband, 16x26 cm, 224 sidor — en stor bok!

Se den i bok- eller pappershandeln!

Teknisk revy

EKVATIONER I KVADRAT

AV LASSE SCHULTZ

Foto: Lennart Jensen-Carlén

Chalmers i Göteborg har konstruerat några av världens förnämsta matematikmaskiner. De löser problem, som skulle ha tröttat ut vilken matematiker som helst.

Det är ett avgörande skede i Gustaf III:s krig mot ryssarna i slutet på 1700-talet. För första gången under stridigheterna seglar de båda ländernas högsjöflottor upp mot varandra utanför Öland, två ganska likvärdiga stridsenheter. Svenskarna har det kanske något bättre förspant genom att de förfogar över mer gedigen och pålitligare materiel. Men endast några få skott lossas i den väldiga kraftmätningen, den svenske eskaderchefen Sprengporten ger aldrig den signal till anfall, som varje fartygschef spant väntar på. Flottorna seglar en lång stund jämsides men utom skotthåll för varandras »välmatade» kanoner och så småningom kommer man in på sådant vatten där strid är omöjlig. Flottorna tvingades vända åt var sitt håll och striden blir inte av. Ett snöpligt slut på en avgörande kraftmätning, på ett sjöslag som tvärt kunde ha satt punkt för kriget.

Än i dag sitter säkert historiskt intresserade sjöofficerare och funderar över vem som skulle ha vunnit slaget utanför Öland. Chalmers »elektriska hjärna», den av professor Henry Wallman och hans medhjälpare konstruerade differential- och integralanalysatorn (EIDA), skulle säkert kunna ge svar på frågan om man kände till alla faktorer som påverkade de båda parternas stridsduglighet. Låt bara en matematiker förvandla dessa faktorer — flottornas eldkraft, antalet man och båtar och andra väsentliga »ingredienser» — till ekvationer, mata in dessa i den snabbt arbetande och sinnrika matematikmaskinen och svaret kommer i form av en kurva på ett katodstrålerör!

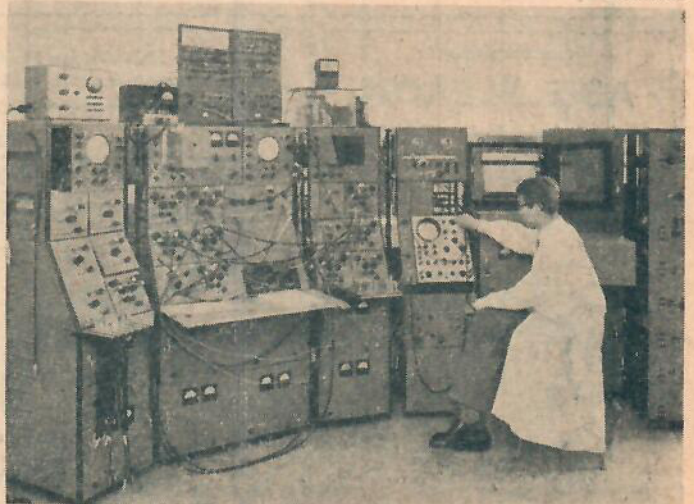
Chalmers håller sig med två matematikmaskiner, dels den mekaniska differentialanalysatorn (MDA) och dels EIDA, som arbetar med elektriska spänningar. Dessa båda — s. k. analogmaskiner — kompletterar varandra alldeles ypperligt och löser på löpande band matematiska problem, som man tidigare inte kunde eller ville ta itu med på grund av att det skulle ta alldeles för lång tid och fordra onormalt stor manuell arbetskraft.

— Tro nu inte att de högre matematikerna blir överflödiga för att vi fått de här maskinerna, säger tekn. lic. Viggo Wentzel, en av konstruktörerna av EIDA. Tvärtom, de kommer att behövas i ännu större utsträckning än tidigare för att förbereda de mängder av problem matematikmaskinerna står beredda att lösa.

Alla problem, som kan »översättas» till vissa typer av matematiska ekvationer, kan matematikmaskinen lösa och det betyder att flygplanskonstruktören, vetenskapsmannen och även den nyfikne sjöofficeren utan dyrbara modellförsök och utan legioner av räknbiträden billigt och snabbt kan få klarhet på sina komplicerade problem. EIDA innehåller enheter, som i många avseenden är unika i världen.

Där finns c:a 800 rör och lösningskurvorna kan studeras med hjälp av 2—3 katodstråleoscillografer. Avläsningen sker både direkt och fotografiskt. Maskinen är oerhört snabb, lösningstiden för en ekvation är 0,1 sekund och felprocenten 1—5. För den mer »nogräknade» mekaniska differentialanalysatorn är felprocenten endast 0,25.

Tekn. lic. Viggo Wentzel har här kopplat upp ett problem och studerar nu lösningen på den elektriska hjärnans lilla katodstrålerörsskärm.





Övergångsskylt av plastmaterial.

PLASTSKYLtar visades nyligen på en expo i Konserthuset i Stockholm. Plasts skyltarna, som tillverkas av akrylglas, har redan slagit igenom i USA och Tyskland. Då skyltarna är underhållsfria och har en slaghållfasthet sju gånger större än vanligt glas, är materialet idealiskt för bl. a. trafikskyltar. En ljusskylt i plast kan framställas i praktiskt taget vilken utformning som helst, och ljuset fyller hela skylten på grund av akrylglasets ledande egenskaper.

APROPA PLAST har en ny behändig plastfolie debuterat på den svenska marknaden. Det är Firestones Stiz-folie, som är ett nytt självhäftande plastmaterial för dekoration och skydd av väggar, möbler, hyllor etc. Det fäster på praktiskt taget alla ytor och är okänsligt för olja, fett och nedsmutsning överhuvudtaget. Materialet finns i en mängd färger och ger "gör det själv"-entusiasterna nya möjligheter.

GRIPSHOLM sjösättes i början av april. Ansaldö-varvet i Genua har tidigare byggt åtskilliga atlantjättar, och man har på känn att det nya fartyget blir ett ståtligt tillskott till Svenska Amerika Liniens vita flotta.

SVINDLANDE: Vid en internationell fysikerkonferens i Freudenstadt i Tyskland uppgav raket-specialisten dr Sönger att de interkontinentala robotprojekterna kan uppnå hastigheter på 28.000 km/tim med vanliga kemiska drivmedel.

VATTENSPORT: Vid vårens stora vattensportutställning Med rorkult och spinnspö, som anordnas i Göteborgs Mässhallar 22-29 april, får man titta på senaste nytt i plast- och lättmetallbilar. Utställningen slår även ett slag för bilcamping. Med en ktersnurra i bagageutrymmet och en båt på taket är bilisten inte längre hänvisad till att trängas på badstränderna. Man får se sportutrustade bilar, såväl bäddbara som med campingvagn och biltält.

ISOTOPNYTT: Ryssarna experimenterar f. n. med att utvinna energi ur radioaktiva isotoper utan kärnklyvningsprocessen som mellanled.

Heur leve

200 yrken och befattningar

FRAMTIDSUTSIKTER?

LÖNEFÖRHÅLLANDEN?

UTBILDNINGSKRAV?

Vid NKI kan Ni kostnadsfritt utnyttja skolans *specialservice* i yrkesorientering. Ni får då utförliga upplysningar om sådant som är särskilt värdefullt att känna till vid yrkesval eller när det gäller att avancera i yrket till bättre befattningar. Yrkesorienteringar, speciellt utarbetade av experter, finnes för mer än 200 yrken och befattningar.

Vet Ni hur stora summor Ni på få år kan vinna på att NU utnyttja NKIs yrkesorientering och få klarhet i vilka möjligheter det finns för Er? På endast 5 eller 10 år kan det för Er betyda tiotusen, kanske tjugo- eller femtiotusen kr.

Välj i förteckningen här nedan något som intresserar Er, fyll i frikupongen och posta den omgående. Ni får då, förutom yrkesorientering, kostnadsfri litteratur om utbildningsvägar som är särskilt tids- och kostnadsbesparande.

Gör det NU!

Ni kan få aktuell orientering om alla dessa yrken och befattningar

TEKNISKA YRKEN a. BEFATTNINGAR	HANDEL OCH EKONOMI	LÄRARYRKEN SOCIALA YRKEN	FRILUFTSYRKEN	
A 7 Ingenjör A 8 Arbetsledare A 9 Verkmästare A 10 Förman B 40 Maskinteknik B 49 Biografmaskinist B 50 Landmaskinist B 51 Maskinist B 52 Maskinmästare B 53 Maskinritare B 54 Maskinskötare B 55 Resemontör B 57 Sjömaskinist B 58 Angmaskinskötare B 59 Sjöingenjör (övermaskinist) B 60 Verkstadsteknik B 70 Avsnynare B 72 Elektrisk svetsare B 73 Gassvetsare B 74 Kontrollant B 75 Mekaniker B 76 Skyddsombud B 77 Smidesmästare C 1 Gjutarteknik C 10 Gjutare C 11 Gjutmästare C 20 Motorteknik C 30 Motorontör C 31 Motortekniker C 32 Serviceman för förgasmotorer C 40 Bilteknik C 50 Bilelektriker C 51 Bilmekaniker C 52 Bilreparatör C 53 Yrkeschaufför C 60 Flygteknik C 70 Flygmaskinist C 71 Flygmekaniker C 72 Flygdiagnostör C 73 Flygtelegrafist C 74 Flygvårdinna C 75 Instrumentmontör C 76 Luftnavigatör C 77 Trafikflygare D 1 Värme och sanitetsteknik D 10 Montör D 11 Mästare inom rördningsbranschen	D 12 Värmelednings-skötare D 13 Värme- och sanitetstekniker D 20 Elektrisk teknik D 29 Belysningstekniker D 30 Elektriker D 31 Elektrisk maskinist D 32 Elektrisk maskin- och apparat-skötare D 33 Elektrotekniker D 34 Hissemontör D 36 B-installatör D 37 C-installatör D 38 Starkströms-montör D 39 Svagströms-montör D 40 Radioteknik D 50 Radioserviceman D 51 Radiotekniker D 52 Radiotelegrafist D 49 TV-teknik D 55 TV-serviceman D 56 TV-tekniker D 60 Byggnadsteknik D 70 Byggnadsare D 71 Byggnadsritare D 72 Fackman i fråga om byggnads-material D 73 Tillverkare eller försäljare av monteringshus E 1 Väg- och vatten-byggnadsteknik E 10 Måningstekniker E 11 Schaktmästare E 12 Vägmästare E 20 Kemisk teknologi E 30 Driftsledare inom livsmedels-industrin F 1 Laborant F 1 Textilteknik F 10 Dessinatör F 11 Textiltekniker F 20 Trästeknik F 30 Cellulosa-tekniker F 31 Laborant inom cellulosa-industrin Andra tekniska befattningar F 60 Arbetsledare med psykologisk utbildning F 61 Arbetsstudiemann F 62 Offert- och försäljningsingenjör F 63 Produktions- och personalingenjör	K 1 Affärsföreståndare K 2 Bagare K 3 Banktjänsteman K 4 Bokförfattare K 5 Bokhandelsmedhjälpare K 6 Brevbärare K 7 Bryggmästare K 10 Charkuterist K 11 Damfrisör K 12 Direktris K 13 Faktor vid tryckeri K 14 Fastighetsskötare K 15 Fotograf K 17 Försäkringsinspektör K 20 Handelsresande K 21 Herrfrisör K 22 Järnhandlare K 23 Kalkylator K 24 Kassör K 25 Kommunalkamrer K 26 Konduktör K 27 Kontorist K 31 Korrespondent K 32 Körsnär K 33 Lagerchef K 34 Lokförare K 36 Mariningenjör K 37 Mejerikonstulent K 40 Mejerist K 41 Merkanthil sjöfartspersonal K 42 Opliker K 43 Personalkonsulent K 44 Postexpeditör K 45 Reklamman K 46 Revisor K 47 Sekreterare K 50 Sjuksköterskan K 52 Telegrafassistent K 53 Tulltjänsteman K 55 Arbetsterapeut K 60 Bokbindare K 62 Kontorist K 63 Ladugårdsförförman K 64 Modellsnickare K 67 Målnings-tekniker K 71 Skräddare K 73 Speditör K 75 Steward K 76 Telefonist K 80 Tapetserare K 81 Tillskötare K 83 Träfföresändare K 84 Urmakare AKADEMISKA YRKEN P 1 Advokat P 2 Apotekare P 3 Biblioteks-tjänsteman P 4 Civilingenjör P 6 Journalist P 7 Läkare P 10 Lärverkslärare P 11 Präst P 12 Tandläkare P 13 Veterinär	P 20 Barnavårdsman P 22 Barnträdgårdslärarinna P 23 Bilinspektör P 24 Bilskollärare P 25 Diakonissa P 26 Folkskollärare P 27 Gymnastikdirektör P 30 Händarbetslärarinna P 31 Händarbetslärare P 32 Hemkonstlärare P 33 Landfiskal P 34 Länshushållslärarinna P 35 Musiklärare P 36 Ombudsman P 41 Sjöförlärdare P 42 Småskollärarinna P 43 Socialrådgivare P 44 Yrkeslärare SJUKVÅRD OCH HYGIEN P 50 Badmästare P 51 Barnmorska P 52 Barnsköterska P 53 Hälsovårdsinspektör P 55 Sjukgymnast P 56 Sjuksköterska P 57 Tandtekniker P 58 Tandsköterska	P 60 Agronom P 61 Arméofficer P 62 Brandchef P 63 Brandman P 64 Driftsledare vid jordbruk P 65 Flygofficer P 66 Jägmästare P 70 Lanmästare P 72 Polisman P 73 Polisstyrelse P 74 Sjöofficer P 75 Skeppare P 76 Skogvaktare TECKNING OCH NYTTOKONST S 1 Arkitekt S 2 Bildhuggare S 3 Byggnadsritare S 5 Dekorator S 6 Grafiker S 7 Heminredningsarkitekt S 10 Illustrations-tecknare S 11 Karrierterska S 12 Modelltecknare S 13 Möbelskulptör S 14 Möbelsritare S 15 Mönsterritare S 16 Reklamtecknare S 17 Teckningslärare S 18 Trädgårdsarkitekt

FRIKUPONG

(Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

KLIPP UT I KANTEN! →

Sänd mig utan kostnad tidskriften "På Fritid" för ett år, NKI-skolans nya kursprogram och yrkesbeskrivning för nr

(Skriv här ovan den befattning yrket eller befattningen har i förteckningen här intill.)

Önskar Ni upplysningar om något yrke eller befattning som ej finns med här - skriv det i rutan här nedan.

Jag önskar upplysningar om

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

Svarsförsändelse Tillstånd nr 104 Stockholm 12

TV 7-56



Tre länders elit bakom

APOLLO

Svenska formgivare skapade stilen och den gedigna konstruktionen.

Tyska tekniker konstruerade den fulländade motorn.

Franska modekonstnärer komponerade de läckra färgsammanställningarna.



Den tjugiga jackan heter Jessica och är från WK

APOLLO för fordrande mopedköpare



säger cykelhandlare Helge Håkansson, Halmstad. Den är rätt byggd för våra förhållanden och har alla finesser och praktiska detaljer i modeller, som passar för varje anspråk och smakriktning. Den finns med kilrem eller kedja, 1- eller 2-växlad, med eller utan bakhjulsfjädring etc

APOLLO är lättkörd och extra tystgående



betygar fru Vera Åvall, Örebro. Den är lättkörd som en cykel, har ordentligt smuttskydd och härliga bromsar. Ja, man känner sig trafiktrygg och dessutom är man "klädd" på APOLLO

APOLLO är underbar

säger Gertie Lindholm, Malmö. Den har vackra, svepande linjer och precis de rätta modiefärgerna

APOLLO har bevisat klassen

säger Rolf Engström, Luleå. Världens längsta non-stopkörning, 15 dygn, i decembermörker, snö, storm, regn och kyla imponerade på mej. APOLLO har bevisat sin styrka. Jag valde APOLLO, trots att den inte är billigast. APOLLO är bäst! Och skarpast!



Världsrekord-mopeden

Prova själv!

Prova APOLLO! När ni gjort det, kommer Ni inte att nöja Er med någon annan moped. Skicka in kupongen här bredvid, så får Ni presentkort för en provtur hos närmaste auktoriserade återförsäljare

GRATIS

Dessutom sänder vi Er gratis vackra färgfotografier och en intressant loggbok från den berömda rekordfärden

APOLLO

Till APOLLO, Värnamo

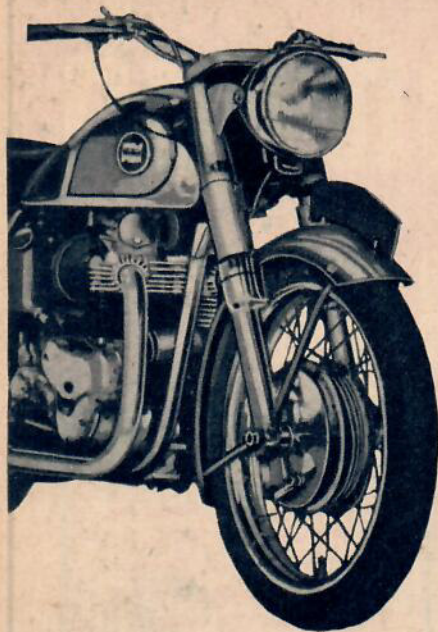
Jag önskar begagna mig av Edert erbjudande

Namn

Adress

Postadress

M BERLIN & Co. AB. VÄRNAMO



— med
världens
bästa väg-
egenskaper

Model	50	1-cyl.	350 cc	kr. 3.150:—
„	ES 2	1-cyl.	500	„	3.275:—
„	19-S	1-cyl.	600	„	3.410:—
Deminator	88	2-cyl.	500	„	3.825:—
„	99	2-cyl.	600	„	3.925:—

Återförsäljare och service över hela landet.

Generalagent:

MOTORFIRMAN BENGT BERG & Co. AB
GÖTEBORG

ÅRETS BILAR I TV:s TESTBOK

Teknikens Världs biltestbok 1956 Aktuella Bilar bör inte saknas på någon bilintresserad bokhylla. Boken innehåller provresultat, tekniska analyser samt en aktuell bilrevy. Testerna, som har utförts av civilingenjör Bertil Björkman, ger tekniska uppgifter och mängder med provsiffror, som tillsammans med de allmänna omdömena ger en rejäl och fyllig bild av bilarnas kapacitet. Bilrevyn presenterar alla de stora bilfabrikernas senaste modeller med uppgift om pris, accis, skatt etc. Ni kan köpa Aktuella bilar i bokhandeln, tidningsaffärerna eller rekvirera den direkt från Teknikens Värld. Priset är 4:95.



BESTÄLLNINGSKUPONG

TEKNIKENS VÄRLDS EXPEDITION

Sveavägen 53 — Stockholm Va.

Undertecknad beställer härmed ex. av **AKTUELLA BILAR**, à kr 4:95. Beloppet + 20 öre porto insättes på postgiro 1111 (obs! ange på talongen vad beställningen avser) eller insändes i frimärken. Önskas boken mot postförskott tillkommer ytterligare 40 öre enligt postens bestämmelser.

Namn:

Adress:

Postadress:

Märk kuvertet »Aktuella bilar».

IMIS-56 - ett motorevenemang!



8:de Internationella Motorcykelsalongen i Sverige

IMIS-56 i Göteborg blir en av de största och mest intressanta och nyhetsrika utställningar i sitt slag som hittills ägt rum i Skandinavien.

Över 400 av
årets
modeller i



**MOTORCYKLAR, SCOOTERS,
MOPEDER, MOPEDSCOOTERS
och MC-BILAR,
TILLBEHÖR och UTRUSTNING.**

**7—15
APRIL**

Se den nya motorcykelgiven — se 15 olika nationers senaste nyheter!

M Ä S S H A L L A R N A G Ö T E B O R G



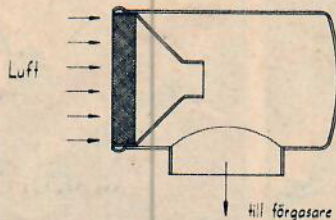
Det smattrar...

(Forts. fr. sid. 42)

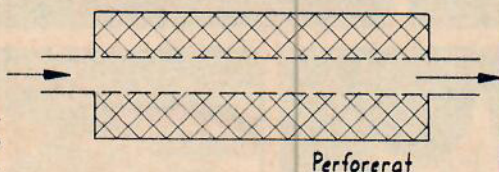
De mekaniska ljuden från en motorcykel stör inte i någon större utsträckning så länge ljuden från avgas och ingas inte är effektivt dämpad. Detta gäller naturligtvis under förutsättning att de mekaniska komponenterna som kuggjul, kedjor m. m. är gjorda med tillfredsställande precision och att inte några speciella olyckliga konstruktioner valts. Om man skulle göra tankeexperimentet att alla ljud från ingas och avgas vore eliminerade skulle alla mekaniska ljud framträda abnormt förstörade och ge ett intryck av att motorcykeln var sliten. I så fall måste nog motorcykelindustrin kopiera bilindustrin och bygga växellådor med tystgående drev, vilket säkerligen kommer att fördyra tillverkningen.



Ingenjör Gösta Lövgren mäter här ljudet med en s. k. ljudnivåmeter.

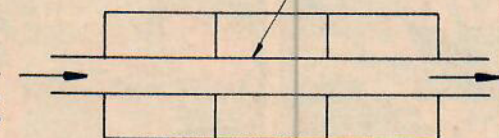


Den övre teckningen visar en insugsljud-dämpare typ Knecht.



Ren absorptionsljud-dämpare av denna typ används för 4-taktare.

Ljudvägarna går genom rörperforeringen på denna ljuddämpare



ROBOT ★ JUNIOR

– den filmande småbildskameran

Bildformat 24x24 mm, vilket ger 55 bilder på en småbildsrulle. Fjäderverk för tagning av 24 bilder i snabb följd. Automatisk slutarspänning och filmtransport.



Ni får en äkta ROBOT för **273:–** (riktpris) med utbytbart Radionar 1:3,5 f=38 mm.

HOS ER FOTOHANDLARE!

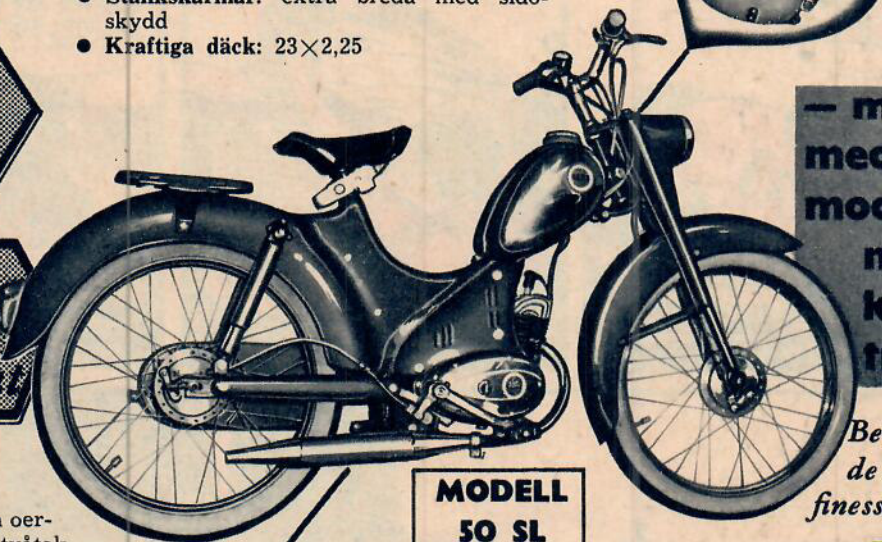
Representanter: **FNS-bolagen**

Nu kommer

HMW

med vårens och hela årets suveräna eleganti

- Kraftig ram av precisionsstålrör
- Bakhjulsfjädring av svängarmstyp med teleskopiska stötdämpare
- Bränsleförbrukning: 1,2 l/100 km
- Framgaffel av teleskoptyp
- Stänkskärmar: extra breda med sidoskydd
- Kraftiga däck: 23x2,25



– mopeden med den modernaste motor-konstruktionen!

Bestäm Er för de fulländade fnessernas »åk»
— skriv till

HMW-motorn 50 N är en oerhört säker en-cylindrig tvåtak-tare med vändspolssystem, cylinder-voly m 49,9 cc³ och 0,8 hkr vid 3000 v/min.

Två växlar, friläge och kickstart.

Med ett enkelt handgrepp kan motorn kopplas ur och mopeden trampas fram som en vanlig cykel.

Generalagent: AB INDOMA

MODELL
50 SL

AB INDOMA

Fabriksgatan 16
Jönköping
Tel. 121 84

Var god sänd prisuppgifter och broschyr över HMW-mopeden 50 SL.

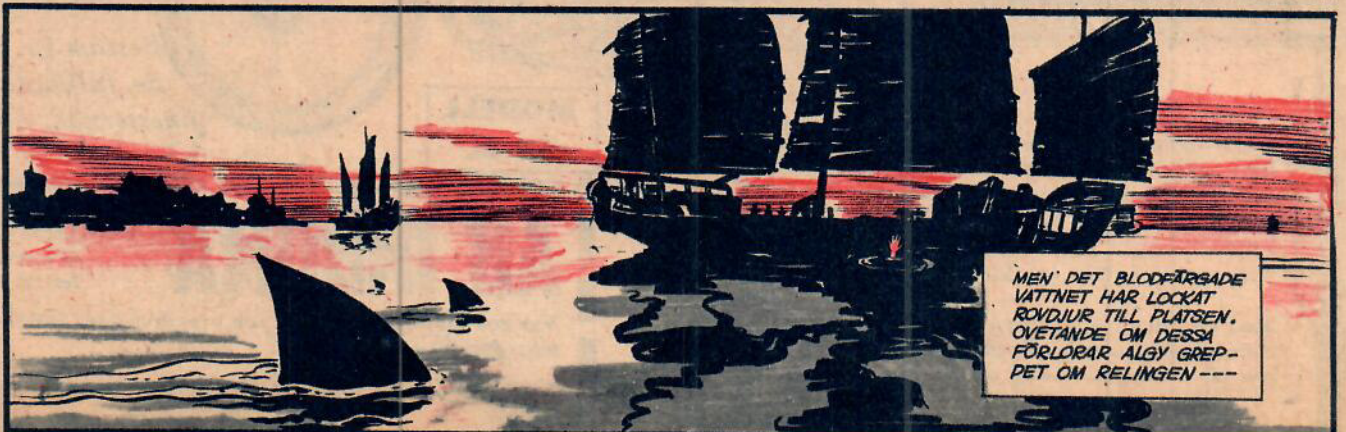
Namn:

Adress:

Postadr.: TV 7-56



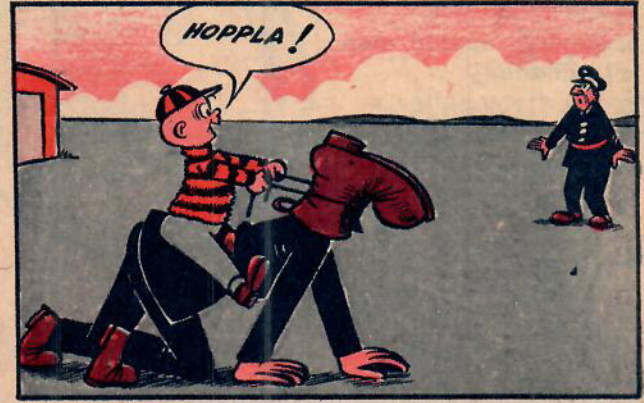
BIGGLES på Borneo





Flugbrevet 113 Bom

AV 2418 BJARRE



TV:s samlarsalong:
VÄRLDENS SPORTVAGNAR

**ALFA ROMEO
SUPER SPRINT**



Klipp här och spara TV:s Samlarsalong

NYA Vicky

ännu bättre...

nu med alla finesser: motor 0,8 hkr, 2-växlad Victoria är föregångaren bland 2-växlade mopeder!

bakhjulsfjädring av modernaste typ
helt inkapslad kedja
kickstartas med pedalerna
lätmetallsnav av mc-typ
inbyggt, godkänt lås
större bensintank
hjuldim. 24—2,00'
lackering: duvblå med vit randning
Säljes i cykelaffärer
— begär broschyr!
Tillverkare:
Victoria Werke A. G.

**SUVERÄNARE ÄR
NÅGONSIN
TYST — PÅLITLIG
— STARK!**

NYA *Vicky* MS 51 VICTORIA

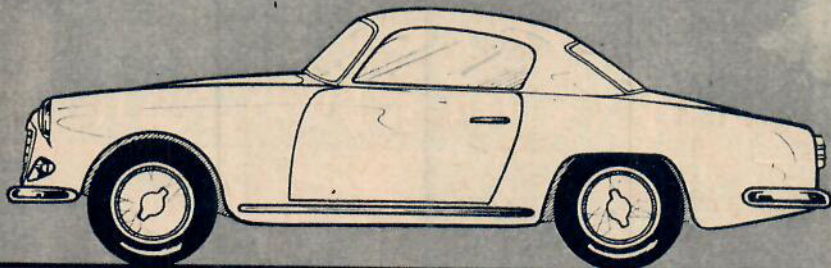
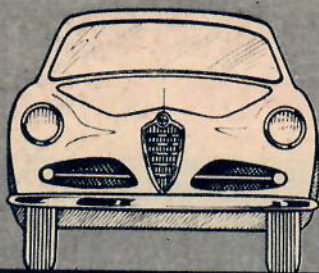
Riktpris 890:-
(inkl. hast. mätare)



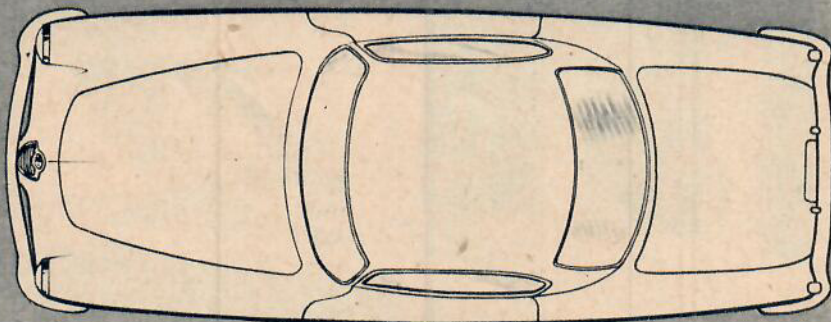
Generalagent:

AB MOTOR-SERVICE

Ynglingagatan 24, Tel. 33 94 03-04, Stockholm



ESSEN KARLSRUHE



ALFA ROMEO
1900 C SUPER SPRINT



Motor: Fyrcylindrig radmotor med toppventiler, dubbla överliggande kamaxlar och två Solex dubbelförgasare. Slagvolym 1975 cm³, cylinderdiameter 84,5 mm, slaglängd 88 mm. Kompressionsförh. 8. Effekt 115 hk vid 5500 varv/min. spec. litereffekt 59 hk/liter. Max. vridmoment 16 kpm vid 3700 varv/min. Elsystem Marelli 12 V.

Kraftöverföring: Enskivig torrlamellkoppling, femväxlad växellåda, alla växlar synkroniserade och tystgående. Utväxlingsförh. motor/drivhjul: I 11,67, II 7,94, III 5,76, IV 4,55, V 3,87.

Ram och hjulstall: Plattformsram. Framhjulen separat upphängda i trapetslänkar, spiralfjädrar och dubbelverkande hydrauliska teleskopstötdämpare. Bak stel bakaxel med spiralfjädrar och dubbelverkande hydrauliska teleskopstötdämpare. Krängningshämmare fram, trekantigt stabilisatorstag bak.

Bromsarea: 1400 cm², motsvarande ungefär 1,27 cm² per kg tjänstevikt.

Vikt: Tjänstevikt ca 1100 kg.

Prestanda: Bränsleförbrukning ca 1,2 l/mil. Toppfart ca 190 km/tim. Accelerationstider:

0—80 km/tim 10,0 sek. 0—100 km/tim 14,0 sek. 0—140 km/tim 28,4 sek.

Utförande: 2+2-sitsig kupé.

Dimensioner: Axelavstånd 250 cm, spårvidd fram och bak 132,5 cm, längd 440,5 cm, bredd 163 cm, höjd 135 cm. Vändradie 5 m.

Tillverkare: Alfa Romeo S. p. A., 33 via M. U. Traiano, Milano.

Generalagent: Bonniers Bil AB, Sveavägen 100, Stockholm.

Pris: 31.500:-

För ökad
komfort och
säkerhet

montera

GABRIEL

STÖTDÄMPARE

GABRIEL stötdämpare för personvagnar finns i 2 olika typer — AJUSTOMATIC och HYDROSHOX. Adjustomatic är justerbar för att motsvara individuella önskemål om hård, normal eller mjuk körning. Hydroshox är konstruerad för att ge största möjliga komfort, säkerhet och skydd.

Vid byte av stötdämpare begär uttryckligen GABRIEL.

Finns hos bilhandlare över hela landet.

Generalagent:

Huzells

KARLSTAD • STOCKHOLM
MALMÖ



Svenskamerikanen C. O. Hedström.

SVENSK INDIAN

De flesta motorcyklister känner till namnet Indian, men ytterst få känner till mannen bakom Amerikas kanske förnämsta mc-märke. Vi svenskar har all anledning att göra det eftersom geniet bakom Amerikas första motorcykel var av svensk börd. Redan namnet, Carl Oscar Hedström, avslöjar det.

Carl Oscar Hedströms familj kom från Småland. Själv föddes han 1871 och 1880 packade hela familjen ihop sina pinaler för att slå sig ner i USA. Hans första jobb var hos en klocktillverkare i Brooklyn. Där fick han lära sig något som blev honom till stor nytta senare i livet — tillverkning av precisionsverktyg.

1901 konstruerade och byggde den reslige svenskättlingen Amerikas första riktiga motorcykel av märket Indian. Därmed hade han lagt grunden till en helt ny amerikansk industri.

Hur Carl Oscar Hedström blev intresserad av motorcyklar? Förklaringen ligger nära tillhands. I många år hade han varit framgångsrik tävlingscyklist, så framgångsrik t. o. m. att han kom att höra till de allra snabbaste av Amerikas trampare. Från trampcyklar till motorcyklar var steget inte långt i förbränningsmotorns tidsålder. Hedström monterade en De Dionmotor i en tandemcykelram varpå han och hans kompanjon, en man vid namn Henshaw, blev Amerikas mest framgångsrika »pacemakers».

Henshaw var inte bara intresserad av Hedströms mc-konstruktion, han var också en framgångsrik publicityagent, som skaffade sig själv och Hedström spaltmeter med publicitet i amerikanska tidningar. Till ett av hans mera uppmärksammade evenemang hörde en matchning av den hedströmska motorcykeln mot ett ånglok. Vem som vann kapplöpningen förmåler emellertid inte historien.

Så träffade Hedström den man som skulle komma att betyda så mycket för utvecklingen av Amerikas första riktiga mc. Han hette Hendee och behövde självfallet inte bruka alltför mycket övertalning för att få Hedström att konstruera en motorcykel som var överlägsen allt vad Amerika dittills hade sett. Namnet blev Indian.

Det var något av en sensation när Hedström vid Ormond Beach Speed Trials 1906 med sin 490-

(Forts. på sid. 62)

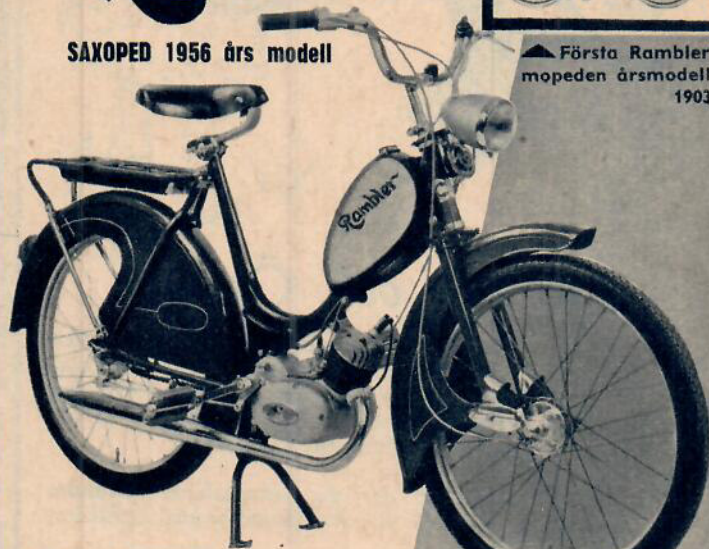
ALBERT ÖHMAN AB **60** ÅR
jubilerar och presenterar

Rambler



SAXOPED 1956 års modell

▲ Första Rambler mopeden årsmodell 1903



Rambler SAXOPED är en suverän nyhet med Sachs världsberömda luftkylda 2-taktsmotor, som är 2-växlad, har kickstart och 0,8 hk m. fl. andra tekniska finesser. Den fjädrande bottenlänkaffeln och swingsadeln borgar för behaglig och mjuk körning.

PROVKÖR

Rambler

SAXOPED HOS ER
CYKELHANDLARE

K.L.G.

KVALITÉTÄNDSTIFT
FÖR VARJE
MOTOR

STARK SAK

— nya **MUSTANG** sport
»Flying horse»



»Tidernas helvassa åk» är det allmänna omdömet bland ungdomliga experter. Se själv vilka finesser och fördelar!

- ettrig och stark motor
- hårdförkromat cylinderlopp och juridkoppling
- 2-växlad med kickstart
- planetväxel i oljebad
- bakhjulsfjädring
- 7 liters tank med 1/2 liters reserv

Välj **MUSTANG** — byggd av fackmän tekniskt fulländad

Begär broschyr! **AB TRELLEBORGS
VELOCIPEDFABRIK
TRELLEBORG**

TEKNIKENS VÄRLD 7/56

KOPPARSMEDEN

AMERIKA-
NYTT!

Här kommer »Kopparsmeden» — en strålande rolig amerikansk hobby-schlager för hela familjen. Välj bland de många tjugiga motiven här nedan — varje tavla blir exakt lik äkta kopparsmide! En strikt pappram med motivets titel medföljer varje sats men givetvis blir det ännu finare, om Ni kostar på en riktig ram till Ert mästerverk.

Arbetsmaterial till motiv 4x4": Plast-platta, kopparflak, infattning, stålull, träredskap, oxideringspulver och lättfattlig illustrerad instruktion.

Till övriga motiv: Plast-platta, kopparflak, infattning, stålull, träredskap, 2 penslar, 1 flaska oxideringsvätska, 1 flask fixativ, 1 flaska bakgrundsvart och lättfattlig, illustrerad steg-för-steg bild-instruktion i svensk översättning.

Ny rolig
familje-
hobby!



... allt för-
packat i
kartong
med vackert
4-färgstryck!

SVEN E. TRUEDSSON · MODELLFLYGINDUSTRI · MALMÖ 9

BESTÄLL ERA ÖNSKEMOTIV HÄR!

- nr 4C3 storl. 4x4", Indianhövding kr 2: 35.
- nr 4C4 storl. 4x4", Ballerina kr 2: 35.
- nr 6C1 storl. 6x8", Hjort kr 7: 95.
- nr 6C2 storl. 6x8", Djuphavsliv kr 7: 95.
- nr 6C5 storl. 6x8", Haiti-kvinna kr 7: 95.
- nr 8C1 storl. 8x10", Clipper-fartyg kr 13: 75.
- nr 8C2 storl. 8x10", Afton på Hawaii kr 13: 75.
- nr 10C1 storl. 10x14", Buffeljakt kr 23: 95.
- nr 10C3 storl. 10x14", Venetiansk gondol kr 23: 95.
- nr 12C1 storl. 12x16", Flygande gäss kr 31: 95.

NAMN:

ADR.: POSTADR.: TV. 7-56

Stort

A
för 



Annika och Östen

vet att endast det bästa är gott nog — även för den som nyss börjat fotografera. Det är därför pappa gett dem en Agfa Isolette, den idealiska kameran för nybörjaren — så lätt att sköta att de inte kan göra fel.

Överallt där det fotograferas användes Agfa - d. v. s. Agfakameror med Agfafilm.



AGFA ISOLETTE — den populäraste bälgekameran i 6x6-formatet. Ett optiskt och fiamekaniskt mästerverk fr. 89:-.



Agfa film för alla kameror — svartvit eller färg — finkornig, ljuskänslig.



Bli *A*-fotograf med



Jan Olsson, 17-årig trial-stjärna.

HAN BOR PÅ BÅGEN

AV BENGT BJÖRKLUND

Foto: Leif Westlund

IMIS-pokalen är svensk trial-sports inofficiella SM-tecken. I anslutning till den stora motorcykelalongen i Göteborg presenterar Teknikens Värld här den sensationella segern i den första IMIS-finalen.

De flesta grabbar som åker cykelspeedway drömmer väl om att en gång få ge sig motorsporten i våld och i önsketänkandets natur ligger tanken om bragderna och framgångarna. De allra flesta av de unga cykelfantasterna när emellertid aldrig sina drömmars mål. Efter hand som de växer ifrån »trampstadiet» skiftar intressena allt för ofta och av alla de som via »mopedåldern» går över till mc, är det endast ett fåtal som verkligen blir aktiva tävlingsförare. Ännu färre når toppen.

Jan Olsson, en 17-åring från Hisingen i Göteborg, är undantaget som bekräftar regeln. Han har på ett påtagligt sätt ryckts ur mopedknuttarnas led för att hamna mitt upp i eliten av den högexpanderande svenska trialsporten. Det hela hände mycket hastigt och nästan utan varsel.

Man talar om att stjärnor föds på en natt. I fallet »Hisings-Janne» måste man travestera talesättet och säga att trialstjärnan tändes under en weekend. Det var den 22 och 23 oktober 1955, då vårt lands två största trialtävlingar kördes nere i Göteborgstrakten, i Onsala på lördagen och Hindås på söndagen. Den senare tävlingen var säsongens klimax, och dessutom den första uppgörelsen om IMIS stora vandringspris.

Sveriges bästa trialförare fanns med i startlistan. Göteborgsmästaren Lars-Erik Johansson, uppgående stjärnan Gösta Anders-



bäst
för bilen
CALTEX
service



BYT TILL VULCAN

tändstiftet

med mer än dubbel livslängd*)

*)enl. Biltekniska Provningsanstaltens protokoll nr 1100 april 1954

Här ligger hemligheten med en verkligt effektiv tändning.

VULCAN utan sidoelektrod är en överlägsen nykonstruktion för alla slags motorer, i synnerhet väl lämpade för 2-taktare. Byt till VULCAN — det epokgörande tändstiftet!

Rekvirera från

STERN-AGENTUREN

Hornsgatan 67 - Stockholm Sö
Tel. 43 40 19

eller från branchens ledande affärer: Sänd portofritt

.... st. tändstift à 4:—

Bilmärke:

Årsmodell:

Namn:

Adress:

Postadr.: TV. 7-56



KEDJOR

av högsta kvalitet och precision

På IMIS
i Göteborg

7—15 april

Oscar Dieden & Co, Stockholm
Linnégatan 80. Tel. 67 89 73



Sigurd Isacson's
NYA KATALOG
med 30 nya

PLASTMODELLER

Lindberg Line,
Monogram och
Comet



FINNS I ER AFFÄR
ANNARS DIREKT FRÅN
Lidingö 5)

ny
A
giv



**för helnyktra motormän
HELT NY BILFÖRSÄKRING**

En radikal reform — ny försäkringstyp för den egna personbilen.

Tänk inte på försäkringsbelopp — bilen är fullvärdeförsäkrad. Premien sjunker med bilens värdeinsparing. Återanskaffningsersättningen är en nyhet! Helförsäkring med enkelt bonussystem — vagnskadeförsäkring med 200:— självrisk. Premien varierar med bilarnas "reparationsdyrbarhet" — särskilt låga premier för serievagnar.

"Helförsäkring till halva priset"

ANSVAR

Ombud över hela landet
KARLAVÄGEN 58, STOCKHOLM 5
Tel. 63 00 80

ELRÄKNING
nu bättre och billigare med
RIAM
-ALLSTRÖM



— den nya svenska rakapparaten i särklass.
RIAM DE LUXE rakar rent runt hela klotet — i dubbel bemärkelse! Jorden runt finrakar sig herrarna lekande lätt och elegant med Riam — den fulländade kvalitetsprodukten från Trollhättan!
Men Riam är inte bara en perfekt rakapparat, den trimmar lika överlägset nackhår, tinninghår etc. För perfekt finrakning användes det runda skärhuvudet med »propellerkniven». Ett specialslipat precisionsinstrument, som gör rakningsbekymret till ett glädjeflämme. Beställ apparaten för drömräkning i dag! 1 års skriftlig garanti.

ENDAST 75:—

LUNDAM, Södra Vägen 75, Göteborg

Sänd omg. RIAM DE LUXE el. rakapparat å kr. 75:— kontant. Kr. 82:50 avbet. att bet. med kr. 22:50 vid lev. och kr. 10:— pr mån. Aganderättsförbehåll.

Namn:
Adress:
Postadress:
Texta namn och adress. TV 7-56

son, »naturåkarna» Lennart Hedenskog och Rune Martinus, ja buden var många när det gällde att tippa segraren, eller rättare sagt segrarna, ty tävlingarna var helt skilda åt, lördagens Onsala Trial utgjorde dessutom den fjärde och sista kvältävlingen till IMIS-finalen i Hindås.

Onsalasegern gick till Gösta Andersson, som körde en James, och detta i och för sig var inte märkvärdigt. Gösta var i form som aldrig förr den dagen och hans cykel i gott trim. Mera sensationellt var att den som outsider betraktade Janne Olsson stod som 2:a på prislistan, före bl. a. kända namn som Lars-E. Johansson, Billy Nicklasson (känd TT-förare i 125 cm³ klassen) och Lennart »Blondie» Hedenskog. Marginalen mellan segraren, Gösta Anderssons, och Jannes pricktal var ganska stor, men i alla fall, prestationen var anmärkningsvärd, att 16 år och 8 månader gammal, med ett knappt halvårsgammalt körkort i fickan kunna besegra alla utom en av nära hundra medtävlare i en av Sveriges största trialtävlingar. Men större saker skulle hända.

Lördagens Onsala Trial hade varit ganska svår. För dem som sadlade ändamålsenliga trialmaskiner var den väl inte så förskräckligt krävande, men desto mer för dem som med optimism i sinnet hade kommit till start på vanliga standardmaskiner. Därför var det så mycket mer anmärkningsvärt, att »runner up»-mannen »Hisings-Janne» placerade sig med just en standardcykel, en Monark 150 ILO. Vad skulle bli va...

Jo, det fick trialexperterna erfar på söndagen; då förarna åter möttes, på en om möjligt ännu svårare bana i trakten av Hindås.

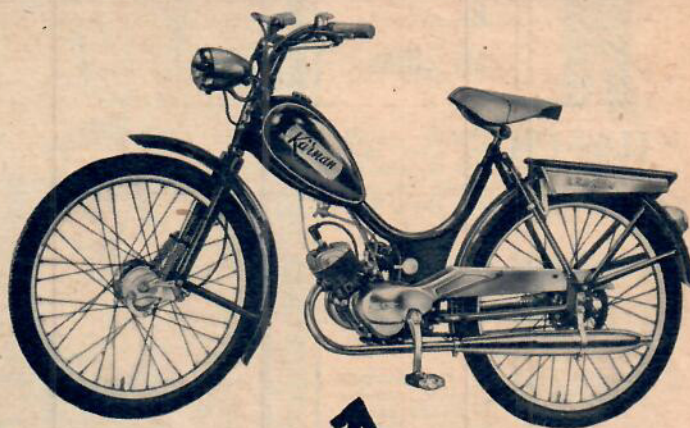
Det var på denna bana, eller rättare sagt i banans sektioner, som trialstjärnan Jan Olsson såg dagens ljus, om man får använda detta uttryck på tal om stjärnor. De, som ansåg den unge hisingsgrabbens 2:a-placering på lördagen som en slumpens produkt, fick tämligen lång näsa, då IMIS-finalens resultatlista offentliggjordes. Med 19 prickar stod nämligen Jan Olsson, Hisings MK och Monark 148 cm³ på toppen av listan, tätt följd av SMK Göteborgs Nils Petersson (197 DMW). 19 är emellertid mindre än 20 och 16-årige Janne Olssons seger i den första uppgörelsen om IMIS-pokalen, trial-sportens (ännu så länge) officiella SM-tecken, var ett faktum. Prestationens värde förhöjs, om man tar i betraktande, att Jan Olsson körde det sista av Hindåstävlingens två 25-km-varv med punkterad bakring.

Någon direkt redogörelse för sin metod att köra trial kan inte Jan Olsson prestera.

— Jag bara kör... är den förklaring han själv lämnar.

Bakom den unge trialförarens skicklighet ligger emellertid en mycket stor portion träning, först i cykeltrial, sedan per moped och nu på riktig trial-mc. Det finns t. o. m. de som anser att Janne »bor» på sin trialbåge. Ännu så länge fattas naturligtvis en hel del av den rutin som fordras av en verkligt garvad expert i den sport som kräver maximum av skicklighet och åkkunnande. Kompisarna inom Hisings MK anser att Janne absolut inte nått toppen ännu. IMIS-fullträffen var bara början... Ja, framtiden får utvisa vad den unge göteborgaren kan.

KÄRNAN



nu med **NSU**-motor!

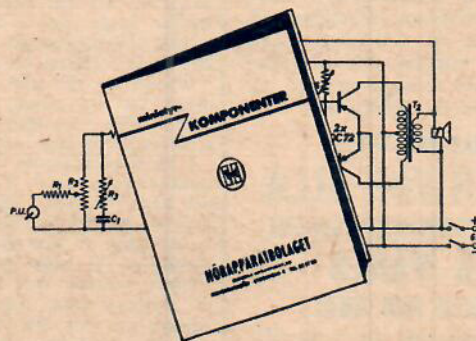
— det betyder att Ni inte kan få bättre moped! Den populära NSU-motorn på 0.8 hk ger Kärnan oöverträffad kraft och acceleration — Ni kör säkrare på Kärnan — NSU!

Tillverkare: AB ERNST O. JONSSON, HÄLSINGBORG

HÖRAPPARATBOLAGETS MINIATYRKOMPONENTER

Miniatyrkomponenter

såsom potentiometrar, omkopplare, mikrofoner, transformatorer, rör, transistorer, motstånd, kondensatorer m. m. lämpliga vid byggande av olika elektroniska apparater.



Rekvirera vår nya utökade katalog!

HÖRAPPARATBOLAGET

Kungsgatan 29 Stockholm C
Tel. 231700



Cliffe
hjälp
Er
att cliffa

- **CLIFF-LIM** limmar metaller, glas, porslin, lergods, keramik, trä, papper, papp, läder m. m.
- **CLIFF-LIM** är olösligt i vatten.
- **CLIFF-LIM** ger utomordentlig hållfasthet åt hobbyarbeten.
- **CLIFF-LIM** är ett utmärkt fotolim, som inte missfärgar el. buktar korten.
- **CLIFF-LIM** är en kvalitetsprodukt. Innehållet i varje tub är testat. Industrier och vetenskapliga institutioner använder sedan länge Cliff-lim.

CLIFF-LIM

håller vad det limmar

Riktpriser:
Stor tub (1½ normaltub).... 2: 50
Normaltub 1: 25

Elis Pihlkvist & Co AB, Stockholm C.

Nu kommer ALLT OM TRIAL

Av
Bengt Björklund
Karl Oskarsson
med förord av Svemos
Generalsekr. Ragnar Gullberg.



ÖVRIGA MEDARBETARE:

Bengt Sandqvist, känd från TV:s spalter, presenterar marknadsens alla trialmodeller. »Bad Luck» Andersson, framgångsrik förare, lär ut körknep. Cyril Quantrell, engelsk MC-reporter i toppklass, presenterar tio av världens bästa trialförare.

rare. **ALLT OM TRIAL**
BOKEN FÖR ALLA
MOTORSPORTSINTRESSERADE
KOMMER VÅREN -56
SPÄCKAD MED BILDER

Beställ i god tid, skriv nu till:

MOTORCYKEL NYTT'S FÖRLAG LERUM

Sänd ex. »Allt om Trial»
å 4: 75. (Portofritt.)

Namn:

Adress:

Postadress:

OBS! Skicka ej pengar, endast denna talong. TV 7



Skandinavlaget i Sydafrika. T. v. om Varg-Olle lagets ledare H. Larson.

VARG-OLLE HÄRJAR I AFRIKASPEEDWAY

Av Varg-Olle Nygren.

En solbränd yngling klev för en tid sedan av flyget på Bromma. Varg-Olle Nygren kom hem från fem månaders speedwaygästspel i Sydafrika. Medan vi pulsat omkring i snö och svurit över kylan har han och fyra andra svenska speedwaygrabbar letat efter skugga under palmerna på sandplagerna utefter Indiska Oceanen.

— Jag är afrikabiten, berättar Olle för Teknikens Värld. Det blev jag redan förra vintern då jag och tre andra grabbar kuskade fram och tillbaka över hela den svarta världsdelen med buss och motorcykel. Jag är det än mer efter den här vintern. Vi har haft en härlig tid därnere. Många tävlingar men också mycket fritid med möjlighet att se sig om i ett land som jag blir mer intresserad av ju mer jag ser det.

Redan när jag kom hem till Sverige i fjol vår hade jag en inbjudan med mig från Sydafrikas speedwaypappa Buddy Fuller. Han ville ha ett helt skandinaviskt lag till sina banor vintern 1956. Ett lag med mig och Basse Hveem, fartkungen fra Oslo, som ankare.

Det blev förstas en lätt match att få fem andra intresserade. Basse fick ta med sig Reidar Kristoffersen för att han skulle få prata litet norsk medan jag för min del lockade Rune Sörmander, Lan Forsberg, Uffe Ericsson och lille Lasse Pettersson med de historier jag hade att berätta från förra vinterns äventyr bland svartingarna. Det var ett resvant gäng som den 15 oktober stegade ombord på båten i Göteborg för att via London segla mot sydliga nejder. Jag, Basse och Reidar hade varit i Sydafrika förut, Rune, Dan och Uffe har vid skilda tillfällen härjat i Australien. Det var bara lille Lasse som förut fått nöja sig med att åka mellan Kumla och Örebro.

Början på vår resa blev bra. Dryga tre veckors härlig semester på båten. Det var annat än förra gången jag åkte till Johannesburg. Då fick vi slita som djur för att ta oss dit ner på två månader. Men... trots allt var nog det roligare ändå.

I Sydafrika skulle vi skandinaver dels köra ett antal testmatcher (landskamper) mot Sydafrika, dels dela upp oss på de olika lagen och köra för dem i den sydafrikanska speedwayserien. Jag ville förstas åka för samma lag som förra vintern, Pretoria Eagles (Örnarna). Det är ett gäng av bra grabbar som dessutom inte är så knackiga att åka speedway. Vi hade ju i alla fall vunnit serien 1955.

Förra vintern var det rätt många engelsmän nere i Sydafrika för att fördriva tiden med speedwayåka, men nu fick vi härja rätt ensamma, och var rätt suveräna. I de allra flesta seriematcherna stod de stora striderna oss emellan. Vi fightades också lika hårt som om det gällt en dust mellan Monarker och Filbyter hemma i Sverige. Det är konstigt det där. Så fort man får en speedwaybåge under ändan så skall det kämpas även om vi härnere faktiskt hade kunnat ta det ganska lugnt om vi bara velat.

Buddy Fuller blev förstas till sig i trasorna när han märkte vilka matcher vi gjorde. Succé är nog rätta ordet om vi får säga det själva. Publikens glömmar oss nog inte heller i första taget. I varje fall får de som kan läsa en liten påminnelse om oss varje gång de bläddrar i ett program, för namnen Olle Nygren och Rune Sörmander står för banrekorden på de flesta arenorna efter den här vinterns övningar. Och ändå fick vi ibland lov att hålla igen litet för att inte för all framtid förstöra chanserna till nya banrekord.

Av detta framgår att det skandinaviska laget borde ha varit ganska överlägset i testmatcherna. Det var det också så länge vi var fullt

Rosten
går —
glansen
kommer



Tag
TEROSON
kromputs

till allt som är rostigt eller
oxiderat. Medlet är

oöverträffat!

Begär **TEROSON KROMPUTS**
— från Terosonwerke, Västtysklands största tillverkare av bilkemiska artiklar.

Generalagent:

Frank Dahlberg, Stockholm,
Johanneshov, Malmöväg. 50.
Tel. 49 99 24 — 59 66 34



Ny katalog
nr 63
GRATIS
Skriv idag!

Sportartiklar fiskedon och en massa utrustning för friluftsfolk. Köpes fördelaktigast från oss. Alltid med senaste nytt.

Namn
Adress
TV 7-56

BRÖDERNA TYSKLIND AB INSJÖN



Svenska Röda Korset
POSTGIRO
900800

IDEALSTÖVEL



s. k. Chaufförstövel tillv. av slätt »Grönlandsläder» i svart el. brun färg. C:a 30-32 cm höga skaft, ofodrade. Dubbelsydda kraftiga botnar med mellansula av läder, slits, av 9 mm »Cellgummi». En extra lätt o. slitstark sko, finnes i två vidder, normal o. extra vidd. Populär o. prisbillig.

i storl. 40-47
Kronor 48: 50
2 par franko.

Högre skaft
mot extra tilllägg.

F: a Fors Skomakeri & Skoaffär
Tel. 270 14 · Malungsfors

Ni måste provköra

Diana



Några data om Diana:

194 cc gummilagrada 2-taktsmotor på 9,5 hk. Tank för 35 mil (12,5 l.) Kraftiga bromsar. Reservhjul. Styrlås. Hastighetsmätare. Dubbelsadel.

Ni måste provköra Diana-scootern. Skriv till oss så sätter vi Er i förbindelse med närmaste återförsäljare.

MC
lund

Lundavägen 56, Malmö

Återförsäljare över hela landet.

AMAL

MONOBLOC
en förgasarnhet

BÄTTRE acceleration
MINDRE bränsleförbrukning
EXTRA krut i backar
NYTT trottelsystem
OKÄNSLIG för lutning i kurvor
ENKEL konstruktion
LÄTT att trimma och underhålla

Generalrepresentant:

AB INGENIÖRSFIRMAN RECTUS
STOCKHOLM

TEKNIKENS VÄRLD 7/56

gång, men så gick Basse och klättrade in i ett staket med full fart och var tvungen att fara hem till Oslo igen med läkarorder om två månaders vila. Nu blev det litet skäggigare, men vi som var kvar gav i alla fall sydafrikanerna ordentligt jobb.

Jag själv råkade också ut för ett ordentligt äventyr i vinter. Det var den 18 januari. Jag glömmmer nog inte det datumet i första taget, för det var den värsta vurpan under de åtta år jag åkt speedway.

Det var på min hemmabana i Pretoria. En trelagsmatch mellan Eagles, Overseas och The Rest (sådana där underliga lagkombinationer ordnade Buddy Fuller med jämna mellanrum när han tyckte att publiken behövde piggas upp lite grann). Jag startade med två heatvinster och kände mig riktigt i stöten när jag i tredje heatet åkte ut mot bl. a. gamle vännen Henry Long. Han vann i alla fall starten med mig några meter efter sig genom första böjen. I depåsvängen skulle jag ta honom på yttern, men det bar sig inte bättre än att vi åkte ihop. Jag fick en släng av hans bakhjul och brakade med fullt pådrag rakt mot depån där det inte fanns något staket. Rätt in i en stolpe bar det iväg och det blev den vådligaste vurpa som skådats i Pretoria. Bärbararna kom rusande som galningar när jag blev liggande vid stolpen en stund men jag kravlade mig upp själv. En ordentlig kyss på ena benet var det enda. Hur i herrans namn jag kunde klara mig med så lindriga skador kunde ingen förklara. Det var i alla fall den otäckaste smäll jag råkat ut för på en speedwaybana och den kan gott och väl jämföras med vurpan i Djurgårdsloppet då jag hamnade ovanpå och TT-cykeln under en ambulans.

Hur det nu gick till så kom jag i alla fall ut på banan en gång till den kvällen för att ta en dust med Uffe och Dan, som roat sig med ett par femettor (dubbelsegrar) och gett Overseas en klar ledning. Mig ska de inte få någon femetta på, tänkte jag när jag for ut till starten på Reidars hoj.

Trots att det verkade som bara attan i benet och att jag inte var van vid maskinen lyckades jag komma iväg först i starten. Både Uffe och Dan försökte gå på gång sno sig förbi men det var bra krut i Reidars motor och jag lyckades avvärja anfallen. Vilket liv på hemmapubliken! Vad spelade det för roll att Eagles förlorade matchen när dom fick se en gosse som de just tänkt börja läsa mässor för vinna heatet.

Fullt så vilda har väl inte alla matcher varit därefter, men nog är det i de flesta fall mera raffel på en speedwaymatch i Sydafrika än här hemma i Sverige. Det är ungefär som i slutet på 40-talet — innan vi lärt oss åka så där väldigt bra. Det som brister i skicklighet uppvägs tillfälligt av ett härligt kämpahumör och det är tydligen det publiken gillar bäst.

Att de sydafrikanska åkarna går framåt starkt måste jag dock säga. Det var faktiskt stor skillnad bara på de två säsonger som jag nu varit därefter.

Med den blandning av förare det varit i lagen — först vi svenskar, sen en och annan engelsman (bl. a. rutinerade VM-åkaren Alan Hunt) och så slut-

VÄND!

Om Ni visste
vad häändig Ni är
med

KÅBETÄCK

— de 1000 möjligheternas material



Tråkiga reparationer, lagning av puts, jämnning av golv, källarmålning osv. blir rent lustbetonat arbete med KÅBETÄCK. Varför? Jo, den nya plastcementen är smidigare och mer lättarbetad, hållbarare och mer ekonomisk än annat material. Ni kan inte misslyckas!

Lägg mosaik — sätt kakelmodellera med KÅBETÄCK — idealet till hobbyarbeten!



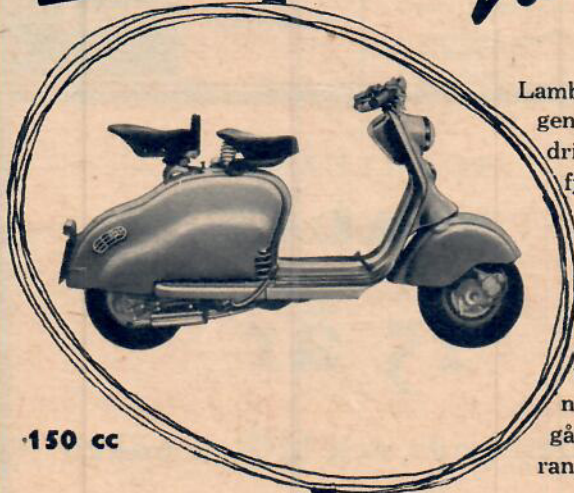
Börja i dag! Köp hem en plastpåse om 1 eller 5 kg.

KLINT, BERNHARDT & Co. AB
STOCKHOLM 3

Lambretta

56

här!



150 cc

Lambrettan, som genom kardandrift, torsionsfjädring och tredubbel ljuddämpning står i särklass bland scooters, finns nu för omgående leverans.

1960: — fritt
Göteborg exkl.
trimningskostnad.

P. S. Årets modell har bland annat parakeringsljus.

GENERALAGENT FÖR SVERIGE:

AB BIL & TRUCK · GÖTEBORG

61

Kör Peugeot 403

**Konstruerad
med
tonvikt på
säkerhet**



Den ettriga 58-hästars motorn möjliggör snabba, riskfria omkörningar. Perfekt kuggstängsstyrning och förstklassig fjädring bidrar till de högklassiga vägegenskaperna. Kraftiga, pålitliga bromsar skapar trygghet bakom ratten.

- instrumentbrädan är stoppad med svampgummi
- vindrutan trycks ut om någon kraftigt kastas mot den
- backspiegeln av säkerhetsglas är klädd med en mjuk plastkant
- alla invändiga handtag har spetsen riktad framåt.

Pris 10.200:— (fritt importhamn) inkl. defroster, värme, vindrutespolare och soltak.

Gjestrangs

Strandvägen 7 C.
Tel. 63 02 35. Stockholm

eller hos Er närmaste återförsäljare för Peugeot.



Reparera
till
bråkdels-
kostnad
med

TEROSON
Kallmetall

— den flytande metallen som lagar allt överallt!

i 100 g tub
650 o. 1200 g burk

Generalagent: Frank Dahlberg
Sthlm — Johanneshov — Malmöväg, 50
T. 49 99 24 — 59 66 34

"Biter
bäst -

Ultra-tunt
Ultra-skarpt



Köldhärdat

sparar
mest"

ligen sydafrikanerna själva — har konkurrensen varit fruktansvärt hård. Flera gånger t. o. m. värre än hemma i Sverige.

Det skall bil kul att se på resultatet när serien börjar här hemma. Jag har en känsla av att vi som varit i Afrika är betydligt bättre rustade än de grabbar som fått gå sysslolösa (d. v. s. utan speedwayåka) eller som pysslat så smått med isracinq. Vi har fått en verkligt grundlig träning, inte minst i konsten att klara oss ur krångliga situationer och att åka på dåliga banor.

Många tävlingar har det som sagt varit, men vi har också haft en hel del tid att ha det skönt mellan varven. Erömsresorna har varit till Durban och Indiska Oceanens strand. Det är sådana dagar man är riktigt lycklig för att man blivit speedwayåkare och kan få ge sig ut i världen. Om jag inte var rädd för att ni skulle förgås av avundsjuka skulle jag kunna berätta om milslånga sandplager, vajande palmer, sol... nej, det är nog inte värt att säga mer. Jag känner att jag börjar längta tillbaka själv igen.

En resa som nog ingen av grabbarna glömmar var vår utflykt till Victoriafallen i Rhodesia. Det var en tripp rakt igenom det vildaste Sydafrika, längs samma route som jag för hem till Sverige förra vintern. Både elefanter och krokodiler fick vi se och dessutom hälsa på i en liten negerby långt inne i djungeln. Jag tror grabbarna på den resan började förstå alla mina entusiastiska berättelser om resan året före.

Tre dagar var vi uppe i Rhodesia och hann faktiskt med en hel del. Victoriafallen var något fantastiskt, tyckte grabbarna, men jag var faktiskt lite besviken för det var betydligt mera vatten och bättre fart på det förra vintern. Nu kunde vi bada bara några meter från själva fallen.

Ja, så har vår »vinter» varit. Enda felet med den var att den gick alldeles för fort. Det var ingen som ens hann med att längta hem. Men jag har en känsla av att det nog är flera som när hösten kommer börjar längta dit ner igen.

SOLO

man

- idealmotorn
i varje väder-
streck

Varmt eller kallt, torrt eller vått har liten betydelse när motorn heter SOLO: byggd på mer än 40 års erfarenhet, testad för hårda strapatser, provad under de mest växlande klimat, använd i många länder. Finns från 2 till 16—20 hk. Begär broschyr!



BRÖDERNA SKOOGS
MOTORFABRIK AB
BORLÄNGE



KATALOG

innehållande ca 5000 experimentartiklar, radiodelar, grammofondelar, elektr. materiel, verktyg, leksaker, artistmateriel, fotoartiklar, ritningar och handböcker m. m. Katalogen skickas gratis mot insändande av ett 25-öres frimärke, som återbetalas vid första order.

Clas Ohlson & Co, Insjön

**Tillfälle
TELESKOPGAFFLAR**

På grund av tillverkn. upphörande utförsäljes ett mindre antal OPIO teleskopgafflar för 350 och 500 cc motorcyklar till mycket reducerade priser. Reservdelslager kommer att finnas i 5 år framåt. Svar till

AB. OSBY PUMPINDUSTRI.
Tel. 900, Osby.

BOKKLUBBEN
SVALAN

15 år

för den goda och billiga boken



SVALANS JUBILEUMSSERIE 1956

i varje bokhandel.

Svensk Indian

(Forts. fr. sid. 57)

kubiks Indian slog de oerhört motorstarka bilmonster som på den tiden gick under namnen Winton Bullet och Oldsmobile. Hedström avverkade med full rulle på sin knallröda Indian åtta kilometer på fem minuter och 27 sekunder.

Hedströms största triumf var emellertid TT-loppet på Isle of Man 1811 då hans Indianmaskiner tog första, andra och tredje plats! På amerikanska banor hade Indian redan visat sig oslagbart — men att vinna på Englands klassiska mc-bana var något av en världssensation.

Hedströms största tekniktriumfer var en typ av förgasare med flera munstycken och ett reglage, förebilden för vår tids förgasare, som han konstruerade för Indian och hans många förbättringar av ramar och fjädringar. Hans lösning av motorupphängningen är också något som har beundrats av mc-tekniker över hela världen. En intressant detalj på 1905 års 490-kubikare förtjänar att nämnas: Tramporna drev direkt på vevaxeln — som på de moder-naste av vår tids mopeder.



Westlings
FOTOKATALOG

med
marknadens
bästa villkor

1 års gratis allriskförsäkring
och garanti.

AB Albin Westling, Örebro 11

Grundat 1918
Sänd gratis Er stora fotokatalog.

Namn

Adr.

Postadr.

TV 7-56

Trådstyrd...

(Forts. fr. sid. 32)

om spaken förs framåt dyker raketten och förs spaken åt höger gör den en högersväng. På styrdonet finns även en fast kikare som underlättar skyttens observation av raketten och målet.

När raketten avfyras tänds i tur och ordning ett krutdrivet gyroskop, ett spårlyd, en startskott och slutligen en drivskott. Startskottet ger en fart av 80 m/sek. på mindre än en sekund och den hastigheten bibehålls sedan av drivskottet i 18 sek. De elektriska impulserna från styrdonet går genom två tunna trådar som rullas ut från raketten.

Raketens maximala skottvidd är 1.600 m, och den kan användas på avstånd ned till 300 m. Kablarna medger att skytten ligger upp till 200 m från raketens avfyringsplats. Det gäller därför för honom att så snart som möjligt styra in raketten på syftlinjen mot målet och hålla den där.

Raketerna kan även monteras tre stycken på en jeep tillsammans med styrdon och strömkälla. Skytten sitter då omvänd bredvid föraren och siktar genom ett fönster i den skyddsplåt som finns mellan raketerna och förarsätet. Ett robotbatteri bestående av två sådana jeepar har sin största fördel däri att det kan gå i ställning på ett ögonblick.

Den franska raketten är den första i sitt slag som serietillverkas och det är troligt att betydligt effektivare vapen kommer att konstrueras enligt samma princip. Även om de nu pågående försöken skulle bli gynnsamma är det därför inte säkert att armén införlivar SS 10 med sina vapen.

Världsrekord...

(Forts. fr. sid. 33)

flygplanet rusade fram på över 11.000 meters höjd måste precisionen vid måtningarna vara den högsta tänkbara. För flygaren var ett av problemen att hålla exakt rätt kurs över mätstationerna samt att inte ändra flyghöjden mer än 100 meter. I denna precisionsnavigering fick han hjälp av jaktflygets radarstridsledning.

Alla data om Fairey Delta 2 har hållits strängt hemliga. Vad man vet är att vingen är ytterst tunn och tillbakasvept i 60 graders vinkel. Motorn är en Rolls-Royce Avon med efterbrännkammare. Vilken av de många Avon-versionerna planet har är dock en hemlighet.

De tidigare hastighetsrekorden sedan 1950 av flygplan som startat från marken har varit: 1952 North American F-86D Sabre, 1.124 km/tim; 1953 North American F-86D Sabre, 1.151 km/tim; 1953 Hawker Hunter F. 1, 1.171 km/tim; 1953 Supermarine Swift F. 4 1.184 km/tim, 1953 Douglas XF-4D Skyray, 1.211 km/tim; 1955 North American F-100 Super Sabre, 1.318 km/tim.

Vårt svenska fartess J 35 Draken påstås ha en max. hastighet som ligger omkring 1.600 km/tim. Med tanke på att Draken är ett krigs-flygplan avsett för serierproduktion (med tung beväpning och bränslelast) måste man anse att det ligger mycket väl framme.

SKOLOR

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verkm.-ex. fr. folkskola, real-el. studentex. Dag- o. aftonskola. Maskinteknik med verkstadsteknik. Teleteknik. Laga levnadskostnader. Höstterm. börj. 29 aug. o. varterm. 9 jan. — Aftonskolelever kan få arbete. Uppgiv fack, praktik, ålder m. m. — Glasgatan 23, Köping. Tel. 113 16. Åberopa denna tidning! — INGVAR LILLEROTH, civilingenjör, rektor.

HÄSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

Kommunal läroanstalt under statens inspektion

Fackavd.: maskin-, elektro- (möjlighet till A-behörlighet), husbyggnads-, väg- o. vattenb.- samt värme- o. sanitetsteknik börjar 10 aug., anmälan före 15 juni. Vägmästarekurs samt statskurs för el.inst. (B) börjar 10 jan. Statens lån o. stip. Moderna lab. Platsförmiddling. Prospekt under adress: Hässleholm 10.

MALMÖ TEKNISKA INSTITUT

9 mån. Verkmäst.- och Teknikerkurser förbereda till statligt legaliserad INGENJÖRSEXAMEN. Lägsta studiekostnader. Prospekt sändes. Roslins väg 18 E. Malmö. Tel. 629 51.

Flygmekanikerskolan i Mölndal

Ynglingar, som äro i åldern 15—25 år och ha lust och fallenhet för mekaniskt arbete, kunna antagas som elever. Utbildningen omfattar en 2-årig kurs med såväl praktisk som teoretisk undervisning.

Skolan, där undervisningen är avgiftsfri, ombesörjer elevernas inackordering i eget elevhem för en avgift av kr. 135:— per månad. För obemedlade och mindre bemedlade elever kunna elevstipendier erhållas med upp till kr. 135:— per månad.

Förutom flygmekaniker utbildas även bilmekaniker, elektriker, mekaniker, inredningssnickare, möbelsnickare, radiomontörer, reparatörer — smeder — sveitsare och tapetserare; för den sistnämnda avdelningen 4 års lärotid.

Ansökan om inträde bör vara skolans expedition tillhanda senast den 10 juni 1956.

Läsåret, som omfattar c:a 11 mån. med 48 timmars undervisning per vecka, börjar den 1 augusti 1956.

Upplysningar lämnas av skolans expedition, Terrakottagatan, Mölndal (tel. 27 20 40), där även anmälningsblanketter och formulär för stipendiänsökningar kunna erhållas.

STYRELSEN.

BILREPARATÖRS-

kurser om 4 mån. samt BILELEKTRISKA specialkurser om 5 veckor.

Prospekt och upplysningar mot två porton. Angiv denna tidning.

Skövde Praktiska Skola

Drottninggat. 4, Skövde. Tel. 1249.

FRAMKALLA-KOPIERA!

Allt Ni behöver

14:95 + frakt.

2 framkallningskålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskött från

F:å KNUZ & SVENSSON
SOLLERÖN

det bästa Ni kan få för pengar

Combinette

TYP 405

2-växlad inkörningsfri motor med utsiltligt hårdförkromat lopp. Kickstart, mc-koppling och stor tank (5,3 l.). Belyst hastighetsmätare. Bottenlänkfjädring och stora fullnavsbromsar.

Riktpris kr. 865:—

Generalagent:

A/B MOTOR Kraft

Regeringsgatan 89, Stockholm Södra Vägen 8, Göteborg

Återförsäljare och service över hela landet

TEKNIKERSKOLAN, SALA,

anordnar 5 o. 10 mån. kurser för Radio o. TV-tekn., Elektrotekn. (C- o. B-beh.). Byggnadstekn. o. Verkstadstekn. 5 mån. nybörjarkurser för Elektriska montörer. Statlig studehjälp. Rumsförmedling. — Begär prospekt.

RADIO-TV

EN LÖNANDE HOBBY — PROVA GRATIS!

Bygg själv Er radio och tv-apparat, bandspelare, lokaltelefon o. d. Vara erkända kurser »Radioteknik och Radiobygge» för nybörjare och »Televisionskurs» för tekniker, servicemän och avancerade amatörer ger det rätta underlaget.

GRATIS sända vi första brevet i resp. kurs. Önskar Ni ej fortsätta kursen, återsänder Ni endast ett portofrött svarskort, som vi bifoga.

KATALOG över radio- och tv-material, byggsatser, instrument, litteratur m. m. mot 1:— kr i frimärken (återbetalas vid order).

Till AB BEVA-TEKNIK, LINKÖPING

Sänd enligt annonsen (markera med X) första brevet i radiokursen, första brevet i tv-kursen, katalog mot bif. 1:— i frim. (återbetalas vid order). TV 7-56

Namn
Adress

TILL SALU

SCOOTERS MOTOBECANE och TERROT

Riktpris från kr 1.795:—, Katalog o. villkor sändes mot porto.

AB BELGIMEX
S:t Eriksg. 103, Sthlm Va.

MOPED- och MC-ÅKARE

MOTOR-HÖÖKS har reservdelarna och tillbehören för Er maskin.

Katalog mot porto.

MOTOR-AB IVAN HÖÖK
SAGEN — Tel. 30, 31

Amerikas stora schlager nu i Sverige!

I Amerika är COLLEGE-VÄSTEN den stora schlageren för dagen! Den trivsamma modellen i ny, rak skärning med två fickor och ledig passform gör COLLEGEVÄSTEN till ett omtyckt idealplagg för hela familjen. Den finns såväl marinblå, vinröd, grå som med rutigt mönster — och även vändbar (2 västar i en!). Mycket god ylle- eller gardinkvalitet, sidenfoder. Storlekar o. priser: Mans 3—7 kr. 22:— för enkel, kr 26:— för vändbar, Dam 38—44 kr 22:— (finns endast enkel), Barn 6—11 år kr 20:— (endast enkel), 12—18 år kr 21:— för enkel, kr 25:— för vändbar.



Obs. det låga priset!

Levereras mot postförskott eller efterkrav (2 st. fraktfritt). OBS! Glöm ej ange storlek!

F:a Stigman, Borås.

Handlare och återförsäljare begär offert!

UTBILDNING TILL URMAKARE

I augusti 1956 mottages elever för utbildning till urmakare vid Sveriges Urmakareförbunds Yrkesskola, Borensberg. Provkurs anordnas under sommaren. Anmälan och förfrågningar ställas till

Sveriges Urmakareförbunds Yrkesskola, Borensberg. Tel.: 170

Medaljer, Plaketter, Föreningsmärken, Klubbmästerskapstecken
Skisser o. kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & Co.

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

MC-blinkers

Ett parti Elmota MC-blinkers utförsäljes, blinkerna består av 4 st. blinkerslykter avsedda att monteras på motorcykelns nummerplåtar samt omkopplare, blinkrelä o. monteringsanvisning. En högaktuell trafiksäkerhetsartikel samt en prydnad för Eder MC. Passar alla motorcyklar o. scooters. Vårt pris endast kr 18:50. Affärspris kr 28:— . Obet. skönhetsfel kunna förekomma. Beställ i dag, begränsat parti. 14 dagars returrätt.

FIRMA H. UTTER, VÄSTANAGATAN 17, LINKÖPING.

THACO:s FLYG-katalog nr 8
omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör. Sänd oss Edert namn och adress samt 75 öre i frimärken och Ni får katalogen omgående.

TORRE HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors

FOTO NI FÅR HÖGSTA RABATT
FILM, PAPPER, KEMIKALIER, KAMEROR
Katalog med nettoprislista mot 50 öre i frimärken
Fotografiska arbeten m. m.
SYDSVENSK HANDEL Avd. - Sergels väg 6 - MALMÖ

Sälj strumpor
1000-tals dubb.
strumpor till absoluta bottenpriser för återförsäljare. Blandade herrstrumpor, s. k. snyggstrumpor, bl. färger o. mönster netto 24:90 ds. D:o enfärgade gråblå ylle/nyl. 20:75 netto per ds. D:o ankelstrumpor ylle/nyl. 18:75 ds. Arbetastrumpor ylle/nyl. 15:75 ds. D:o stålmyl. yllefodr. 28:50 ds. m. m. Prov samt offert kan erh. å minst 1 ds. till netto ev. provkollektion om minst 15 par till 29:50 netto. Skriv eller ring!
FIRMA HARRY NYGREN BORAS - TEL. 161 28



Ljusreflekerande MOTORMÄRKEN

till 56 olika mc-fabrikat, fastsättes på rock el. mössa. Finns även för bilar. Kan erhållas i motor- och sportaffärer. Kan även rekvideras mot frimärken kr 2:25 per st. från Chr. Larsen, Källgatan 16, Ljungby.

RADIKONTROLL av modeller NY stor KATALOG med ALLT för RC

AGGREGAT BYGGSATSER TILLBEHÖR
Vår nya 24 sid. illustr. RC-KATALOG 1955-56 sändes mot 50 öre i frimärken.

Ingenjörfirman TELECONTROL Avd. V INSJÖN

käll-flytande metall!
Stor utlandsnyhet! Täcker stora hål i spannar, rör, båt, tak, kaross, kylare m. m. Hårdare än lödning. Fil. o. gängbart. Dryg burk kr 6:25. 2 st. fraktfritt. Brush System AM, Malmö.

Saroléa fabriksnya MC
55 års mod. säljes nu till starkt reducerade priser, med full fabriksgaranti. Katalog o. villkor sändes mot porto.

AB BELGIMEX
S:t Eriksg. 103, Sthlm Va.

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:— . Sämskskinnskalsonger 52:— . Mot postförskott. Returrätt.
Fia Y. Kero, Sattajärv:

MOTORHÄN

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

Vilket byte..

vilken fångst!
Hälls jakt- och fiskeredskap är förstklassiga grejer som man kan lita på.

Jägare och fiskare skriv i dag efter vår stora kat. över nyh. Förstkl. varor — de bästa som står att få. Låga priser — de lägsta i branschen. Vapen repareras.

Hälls AB • Falun

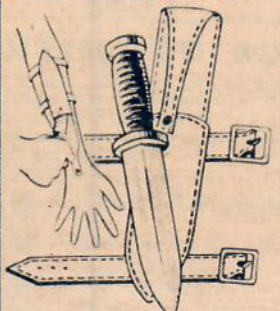
V. g. sänd katalog å Jakt och Fiske gratis och franco.

Namn o. adress. TV 7-56

Jägare!

Sänd in Edra vapen för reparation. Rejält arbete garanteras. Mynningsladdargevär. Ny modell licensfria, finns i kaliber 9—12 och 15 mm. Egna tillverkningar. Mångårig praktik i vapenreparationer och v. tillverkningar. Illustr. prislista över gevär, fångstredskap m. m. mot porto.

J. A. Anderssons Eftr. Vapenverksstad, Skatö 1. Hulån.



ATT KASTA KNIV

REKVRIRERA genom att fylla i kupongen.
En rolig sport är att kasta kniv. «Little John» kan spännas fast på armen eller benet på «commando»-vis. Utförd i ädelstål, skaft av läder. Balanserad för att ligga rätt i luften vid kast. Nu för omgående leverans.

FIRMA POSCO, BOX 633, NORRKÖPING

Härmed rek. ex. Little John. Sändes mot postförskott kr 15:— + postförskottsavgift.

Namn och adress. TV 7-56

Motorcykeldelar från SÖDERSTRÖMS

VENTIL-FJÄDER-VERKTYG
1. För sidventil 14:75
2. För toppventil 14:75

UNIVERSAL-TANG 190 mm.
Kromvanadiumstål. För-EL-SIGNAL kromad 7:50 6 volt 22:—

STRALKASTARSKÄRM
Blankförkromad
1. För moped 1:50
2. Högst 145 mm diam. 4:45
3. Högst 175 mm diam. 4:65

BROMSBANDSSATSER
Färdigborrad m. nit finns för alla eng. mc. Pris 6:40—9:90. Uppgiv märke och modell.

KEDJE-BRYTARE
Förnämsta eng. fabr. Passar alla kedjedim. 15:50

LOY — FLYTANDE
METALL Lagar allt — fäster på allt. Inneh. 95% metall. Idealiskt för bensintankar o. d. Dryg tub 3:75

TRYCKSPRUTA
längd 48 cm. 9:50

PISTON SEAL
— För bättre kompression

Piston Seal reducerar oljeförbrukningen. Återställer kompressionen. Behandlingen tar endast 30 min. Piston Seal är provat och godkänt av hela engelska motorpressen. Ger motorn bättre ork under 300—600 mils körning. Bruksanvisning medföljer.
1. För motorcyklar 10:—
2. För mindre bilar 15:—

Beställ önskade delar nu. Lev. mot postförsk. med full returrätt. Katalog å mc-delar mot 75 öre i frim. (Bipack. gratis varje order.)

Kolvar, Kolvringar, ventiler, styrningar o. fjädrar till alla engelska mc. Vid best. uppgiv märke o. mod.

CYKEL & MOTORFIRMAN O.E. SÖDERSTRÖM

Tel. 123 32. ÖRNSKÖLDSVIK



"OPTO"

Sökarljus för motorcyklar

Högglansförkromad. Helt av mässing. Giver en koncentrerad ljustråle m. stor lysvidd. Effektiv reflektor-diam. = 100 mm.

Ingenjörfirman B. E. Östberg, Stockholm.

5 VOLVO PÅ TOPPEN

Dessutom: »Kung för en dag» (= varuhusrond), 2 Radiogrammofoner, 2 Mopeder, 2 Köksmaskiner, 4 Bokverk, 4 Reseradio, Husgerädsartiklar, Sportartiklar, Rostfritt, Lädervaror m. m.

Sammanlagt 2000 vinster värda 105.032: 50

Lotteriet anordnas till förmån för Sveriges Ungdomsorganisationers Landsråds verksamhet. Landsrådet är ett samarbetsorgan för Sveriges olika ungdomsorganisationer.

Dragning 10 maj 1956

— Fränksiljes och insändes —

Rekvireras minst 5 lotter = dragning. 1. gratis, minst 10 lotter = portofr. + dragning. 1. gratis, minst 100 lotter erhålles 1 lott för var 10:e gratis.

UNGDOMS-LOTTERIET

Box 923 - STOCKHOLM 1

Härmed rekvireras st. lotter å kr. 2:10 + dragningslista.

Namn

Adress

Postadress TV 7-56



FANTASTISK KIKARE

Ny kraftig prissänkning

Jättebilligt! Direkt från importör. Har kostat 350:— kr., nu endast 159:—



Avbet. 25:— pr mån.

Scan-Lux-Kikaren 7x50 — jättefikare av världsklass med den fantastiska ljusstyrkan 50,8. Enastående synskärpa med stort synfält. Dag- o. nattkikare. Optiken antireflexbeh. En verklig drömkikare med klar och tydlig synskärpa. Lev. med kraftig läderväska och axelremmar. Pris kontant end. kr 159:—, Avb. 173:—, 25:— pr mån.

URFABRIKERNAS DEPOT NORRKÖPING

Härmed rekv. Scan-Lux-kikaren 7x50 å pris kr 173:— att bet. med 25:— kr pr mån. Kontant kr 159:—, (Stryk det som ej önskas.) Garanti, full returrätt inom 8 dagar och pengarna åter. Aganderättsförbehåll.

Namn och adress. TV 7-56

VET NI VAD 1956 ÅRS BILAR GÅR FÖR?



STORA BILBOKEN 1956 lämnar svar på prakt. taget alla frågor om bilar ännu mycket utförl. än föreg. år. Kvalitetsskilln., hur fort det är lämpl. att köra olika märken, vilka bilar som är tränga o. obehövna o. vilka som är rymt., vad som är bra o. vad som är dåligt o. s. v. Praktiskt taget alla personbilmärken, ca 117, mer än 230 st. 1956-modeller, finns med. Bilder, utförl. tekn. data, toppfart, bensinåtg., pris m. m. Stora Bilboken är fristående, ej firmabunden, känd för palitligh. sen 6 år. Säljes hos bokhandl. pris kr 7:60, samt m. efterkr. fr. förl. Skriv till: FÖRLAGET BILBOKEN

AVD. TV. NORRKÖPING

Ledig KLÄDSAM velvetin-VÄST



8-10-12 år
14:75 + porto
14-16-18 år
15:75 + porto

I slipovermodell, med två fickor, slits i sidorna, helsidenfodrad, erbj. vi Eder för end. 16:75 + porto. Herrstorl. 46-56. Samma trivsamma väst i gosstorlek. Finns i vinröd, grön, brun o. svart färg. Alltid rejäla varor. Klipp ur annonsen. Beställ i dag från

S. Bengtsson & Co, Avd. T, 7:e Villagatan 26, Borås 5.

Värdefull nyhet



för Er som har besvärd med bakljuset på Er mc eller moped

— ett överspänningsskydd som eliminerar strömtopparna vid högvarv, avbländning m. m., lampan får oanad livslängd — en sak som betalar sig.

För lampa under 2 W, grönt skydd, 2-5 W, grått skydd. Finns hos alla välsorterade cykel- och sporthandlare.

Tilverkare:
Hults Cykelaffär & Verkstad,
Österlånggatan 84, BORÅS.
Tel. 138 47.

PRAKTISK NYHET



Detta är den sensationella tången som ersätter en hel serie skruvnycklar. Snabb inställning med en hand, användbar som plattång, rörång m. m. Fjädr. återinst. Den sinnrika mekanismen omöjliggör felinst. Skaffa er redan idag detta prakt. verktyg. Pris 13:50 förkr., 10:50 brunerad, båda i högvärdigt cromvanadinstål. Mot psk. 8 dag. returr., portofr.! Stryk under det som önskas! Ing.-fa Lennart Dahlenfors Danska Vägen 48, Göteborg S



Fotobutiken kommer hem till Er

Yashicaflex

den enda spegelreflexkameran 6x6 m. inbyggd exp.-mät. Kontant 325:—, Avb. 50:—/mån.



Läs, lär, jämför, välj!

Vår stora illustrerade varuhandbok innehåller över 2000 fotoartiklar — faktiskt mera än en butik! Rekvirera den för 2:50 — vilket belopp Ni får tillbaka vid första köp.

Klipp kupongen genast och posta den.

Till Molander & Son AB Regeringsgatan 13, Stockholm Sänd mig Er varuhandbok 1955-56. Kr 2:50 bifogas i frimärken.

Namn och adress. TV 7-56

PROP ROD

körklar med Space-Bug motor 75:—, Enbart Space-Bug motor kr 33:—, med propeller och Universalnyckel. Data: Cy-lindervolym: 0,75 cm³. Varv per minut: 15.000 —16.000. Effekt: 1/12 hkr. Vikt: 45 gram. Ill. katalog 1955 över diesel- o. glödstiftsmotorer, flygplan, bil- o. båtmodeller, sändes mot 40 öre i frimärken. Nya Märklin-katalogen sändes mot 1:— i frimärken.



Prop Rod racerbil utan motor 42:—.

FIRMA ESKADER

GUMSHORNSG. 8 — STOCKHOLM Ö — TEL. 62 18 53

FÖRSTORINGAR i naturliga färger
Storl: 13x18 18x24 24x30 cm
4:00 6:75 11:00 kr
Sv-vit 1:90 2:75 4:00 kr.
Ins. film el. foto. 3 st. portofr.
O. Engholm, Box 42, Sörmark

Miss a inte en god vinst!!

Atlantic UR • KAMEROR SPORTFISKE

- Här har Ni alla trumf på hand:
- 1 Höga rabatter
 - 2 Låga nettopriser
 - 3 Finfina avbetalningsvillkor
 - 4 Öppet köp — full returrätt inom 30 dagar

Vi sänder Er gärna katalog och nettoprislista etc. GRATIS!

ATLANTIC • Kungsg. 18 • Stockholm
Sänd katalog, nettoprislista etc. GRATIS och utan någon förpliktelse från min sida.
Namn:
Bostad:
Postadress: TV 7-56

ELMETA

visar vägen
i en blink

Med det driftsäkra blinkljuset ELMETA kan du ge klara körtecken och ändå sköta gas o. koppling perfekt. Monteras på nummerplåtarna o. ger kraftig, lättuppfattad blink. Med monteringsanvisningen är det lätt att klara monteringen själv. Kompl. sats inkl. glödlampor kostar endast kr 28:—, prima sladd 35 öre per mtr (åtgär c:a 10 mtr), för mc som saknar tändningslås tillkommer mellanströmbrytare å 3:50. Uppgiv märke o. årsmöd. vid rekv. Kör säkrare — monter ELMETA.

För mopeder ha vi BLINCO körvisare. Kraftig konstruktion i lättmetall utan ömtåliga delar. Visar fast rött sken bakåt, samt tydlig blink framåt o. bakåt. Synnerligen lätt att montera efter medf. anvisn. Fullt kompl. m. specialsladd kostar den endast kr 23:50.

HANDELSFIRMAN LINCOPIA BOX 4065 LINKÖPING

"PIL-PELLE"

Körriktningsvisare för MC, mopeder och cyklar.
Reflexbehandlade rikt pilar som regleras från styrstängd.
Patentskyddad.
Pris 30:— Kr.
Tillverkare



HW-MASKINER, Mullsjö

Motor-märknaden

MC-ÄGARE!

Rep. av alla slags motorcykelmotorer utföres. Spec. cylindromborring, cylindertoppsrening, helreanovering o. aluminiumsvetsning. OBS! Allt arbete utföres under garanti. Cykel- & Motorfirman O. E. Söderström. Tel. 123 32, Örnköldsvik.

Motorcykel- o. mopedägare. Sänd in Eder motor eller delar till oss för renoivering. Original tillbehör och reservdelar finnes till alla märken, även de äldre. Vi ha låga priser och sända dessutom fraktfritt över hela Sverige samt lämna full garanti å renoiveringsarbeten. Ni kunna således med fullt förtroende insända Eder renoivering eller beställning till oss. Wingrens Motorindustri, Hälsingborg.

Urdelar och verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. Firma E. Karlsson, Erikshund.

Indian reservdelar, alla årsmodeller. Vevlagerren., Cyllindromborring. Elgebrandts Motor. Nytorngatan 23. Tel. 43 60 99, Stockholm.

Beg. bildetaljer. Kyl., växell., motordel., fjädr., axlar, hjul, m. m. DKW, CH, PL, Ford. G. Sveningsson, Hestra. T. 16

Volkswagenägare! Schweiz. reparationsanvisning visar hela motorn, axlarna etc. i 45 språgritningar, bilder, kopplingschema. Form. 21x30 cm, 75 sidor, svenska bildtexter. Endast kr 16:— + porto. Enbart svenska tabellerna, inställningar, trimning, toleransmått, reservdelspriser kr 6:50 + porto. Adickes. Ingenjörverksamhet. Tjärblomsgatan 1 A, Göteborg H.

Biltillbeh. Partipris. Radio, sök., dimlj. m. m. Rekv. katalog mot 50 öre i frimärken. BILAB, Postfack 27, Furuvik



Bäddat för amatörlicensen!



Populär AMATÖR-RADIO

utgiven av FÖRENINGEN SVERIGES SÄNDAREAMATÖRER, förklarar på ett lättfattligt sätt:

- de radiotekniska grundbegreppen, sändarens o. mottagarens uppbyggnad och funktion samt lämnar de övriga upplysningar som behövs för att proven för amatörlicens skall klaras.

Lämplig lärobok för kurser i radioteknik. 244 sidor, 99 figurer. Pris häft. kr 12:—, inb. kr 15:—.

Rekvireras genom: SSA:s KANSLI Magnus Ladulsg. 4, Sthlm 4 Postgiro 155448 - Tel. 41 71 77

Rättviksfjädringen

Den över hela Sverige välkända bakhjulsfjädringen för motorcyklar, tillv. och monterar av

MC-CENTRALEN
Tel. 479. Rättvik. Box 4648.

MOPEDER



Aterförsäljare sökes.

FLANDRIA

mopeder o. mopedscooter, 2-växlade med bakhjulsfjädring. Riktpris från kr 870:—. Katalog o. villk. sändes mot porto. Generalagent:

A. B. BELGIMEX

St. Eriksg. 103, Stockholm Va.



PHILISHAVE DUBBEL

Endast 58:—

1 ARS GARANTI

Philishave Dubbel (allström) är världens nu mest sålda elrakapparat. Sändes i elegant läderetui mot postförskott. Full retrurrätt. Begär katalog. Beställ i dag från

HÅGES PARTILAGER
Tel. 9 Stockaryd

Sänd ... st. PHILISHAVE DUBBEL å 58:—.

Motorcyklister



Bygg själv Eder motorcykel eller förse Eder gamla maskin med ny extra prima motor. Motorbolag som avvecklar utsäljer till ungefär halva priset 58 st. fabriksnya Zündapp T.Z. motorer 200 cc. med fotkoppling. Denna motor anses vara en bland världens förnämsta 2-taktare. Priset är 400:—. Ett tillfälle som aldrig återkommer. Kredit kan ordnas.

A. B. Svenska Motorcykelabriken Typhoon Fack 26, Kinna. Tel. 100 53, 113 48.

Skrivmaskin billigt

En mängd beg. o. nya utsaljas fr. 15:— pr man. Lag handp. NY prislista mot porto. Skriv i dag. Typing AB, Malmö TV



VET DU

att Du billigt och enkelt kan göra en BATMOTOR AV EN MC-MOTOR. Passar roddbåtar, ekor och sportbåtar. Ritn. o. arb.-beskr. 6:50 + porto. A. W., Pl. 739, Junsele. Reservdelar Jawa 250 o. 350, Velocette 350. Motorreoveringar. Almevics Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

Puchs reservdelar, samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken. Beviks Reservdelslager. Tel. 410 46, Drottningg. 8, Linköping.

Allt för Mopeder, Mc, Sport o. Radio. Lägsta pris. F:a Ake Johansson, Vessigebro.

PARTIPRISER! Sök., dimljus, bakkjuls, element m. m. Sv. Handelsbolaget, Östgötagatan 95. Tel. 41 27 90. Sthlm.

Helreanovering moped. Iv. o. mc-motorer utf. omg. o. billigt. Prislista från V. Nören, Manjär, Vistråsk.

Alla slags tändspolar t. båt-, mc- o. mopedmagneter m. m. omlindas av fackman m. 15 års erfarenhet. 20:—/st. Omg. leverans, garanti. Nya Radioverkstaden, Kalmar.

Motorcykeldelar, begagn., till de flesta märken. Störst i branschen. Motorfirman Jap, Olivedalsgatan 3, Göteborg. Tel. 12 69 34.

Utrusta Eder BIL el. MOTORCYKEL förstärkt, rekv. var nettoprislista över tillbehör, verktyg m. m. Sändes mot porto (25-öres frimärke). H:a Nils Robert, Fack 6, Insjön.

Ford Jr i delar. Mot. 32 hkr 100:—, kylare 20:—, generat. 25:—, kardan komplett 50:—, hjul m. gummi 10:— per st. Övriga delar t. d:o billigt. Uppl. mot porto. J. E. Larsson, Box 93, Harplinge.

Mopedöverdrag, marknadens förnämsta av vävplast till lägsta pris direkt från tillverkaren. Ombud antages. God förtjänst. Begär prislista och kvalitetsprov. F:a Gösta Andersson, Hallstahammar.

Fyndpriser till bilägare. Bogserlina, 5 ton 15:90, d:o 3 ton, 10:—, sämskskinn, dubbla, 3:—, bilmopp, 12:—, bilmatta, 6:50, fjärrljus, 25:75, möteslampa, 50:—, rattskydd, 4:50, cykelbakkjula, 2:30, flytande vax, 2:60, fast vax 3:40, kromglans 3:—, cleaner 3:—, Returr. Prisl. m. fyndpriser. Biltillbehör, Järpås.

Fullständig ILO service och reservdelslager. Spec. cylindromborring på mc o. mopeder. F:a Edlunds Cykel och Motor, Östgötagatan 68, Tel. 43 88 28, Stockholm.

F. N. 350 cc motor feifri önsk. ev. byte till något defekt. Svar m. pris t. Axel Lindahl, Järvtjärn, Burträsk MC Java 175 cc ext. billigt. Ev. i delar. E. A. Sandnäs, Hücklinge.

Diverse-märknaden



Ur, kameror o. kikare. Begär prospekt och prislista. Aterförsäljare 30 till 50 % rabatt. Maristo, Johanneshov 4.

Skinnkläder tillv. Beg. off. Rune Andersson, Målsryd.

Överdragsstövlar å 75 par. 3 par fraktr. Trelleb-gummi 75 cm pass. mc-förare, fiskare m. fl. Tinghalls, Brämhult.

VULCOFIX självvulkaniserig för cyklar, mc, bilar, gummistövlar etc. Aterförsäljare antagas. AB ANPAC, Avd. VULCO, Malmö C.

BAGAGEMÄRKEN fr. världens ledande hotell (10 st. 2:—; 25 st. 4:—) eller flygbolag (10 st. 2:50; 25 st. 5:—) för resväskor, brickor, lampskärmar, motorfordon m. m. Katalog gratis. AB DURAX, Avd. K. Malmö C.

Gör El-uret själv. Kompl. synkronurverk, 110—127—220 V. Inkl. eleg. visare m. centrumsek. 15:—, R. Lindberg, Gilleg. 4, Hågersten.

Flytande plast för hobby och industri. Obs! Även båt- och bilplast! Mångsid. anv., självhårdande, blir glashård, genomskinl., lätt att forma. Best. provsats inneh. plast, hårdare, accelerator, färger samt fullst. beskr. och pris. Även för parti. End. 11:— + frakt från F:a Regale, Box 6844, Borlänge.

FOTO. Rekv. var prislista å kameror, film, kemikal., papper etc. Hög rabatt. Även realisationsvaror. G. E-son. Box 20063, Sthlm, 48 00 13.

Vid köp av URAN- o. metall-detektorer, vänd Eder t. landets ledande importfirma i branschen! Firma Hobby-Import, Fredsg. 6, IV, Sthlm. Lär Eder laga klockan själv! Brevkurs 14:—, Ur-Teknik, Malmö 13.

LÖN. HOBBY! Tillverkn. av persienner m. m. Lätt arbete. Inga maskiner. Material bill. Ritn., beskr. o. materialprover kr 3:95 + porto. F:a Elibe, Box 67, Borlänge 7.

TILLFÄLLE! Ritn. till svetsaggregat för upp till 3,25 mm elektroder 220 v. NY FÖRBÄTTRAD KONSTRUKTION. Enkelt o. billigt att bygga. Kompl. ritn.-sats o. arb.-beskr. + prisl. å mater. kr 14:50 + porto. GRATIS medf. ritn. å miniatyrsvets samt svetsomformare. Byggs av billigen. Byggs o. färdiga aggregat 30—240 amp., 380/220 v. Broschyr medf. ritn. Ing. B. Östlund, Stiffhus 7, Sundåsen.

Mynningsladdarpistoler. Browningmod. Kal. 9 mm. För målskj. Med hølster kr 44:75, utan hølster kr 36:—, Licensfr. Fraktr. G. Samuelson, Danstorp, Blidsberg.

Radiomaterial säsong 20%, högtalare, bilantennor 20% rabatt, äv. på elektriska art. kan lämnas rabatt. Order öv. 25:— netto, fraktr. F:a Acke Nilsson, Box 3037, Växjö. Tel. 660 80 efter kl. 19.00.

RSESKRIVMASKIN, bättre beg., 1953 års modell, endast 100:—. Box 5727, Borås.

Agfa color färgfilm på alla slag. Västysk, färsk o. felfri. 20 % rabatt. Sändes portofritt. Ingenjör J. Andersson, Skiljemyntgatan 9, Göteborg V.

FILM — pankr. 27° sp. 120 utg. apr. —56 1:25 st. 10 st. 11:—, Agfa el. Gevapn 27° sp. 120 utg. jun. —55 0:75 st. 10 st. 6:— + porto. W. Axelund, Styrås.

Jeppdunk 15:—. Cykelpackväska 5:—. Högtal. 9" 20:—. Hörtelefon 15:—. Kulspetspennor 10:— dussl. L. Samuelsson, Box 421, Sösdala.

OBS! 1 st. reservoarpenna, 1 st. blystiftpenna, 1 st. kulpena. Allt i ett elegant etui. Endast kr 3:60 + porto. K. Engberg, Tärna.

Cykelmaster 125:—, kamera 6x6 m. väska, kamera 6x9, episcop. Arne Pålsson, Truedstorp, Skromberga.

Flink mopedm. 50:—. Kameror 3 st. slumpas 35:—. E. Folke, Rudskoga.

RESERADIO, 25 st. nya, 4-rörs, stl 20x14x5 cm, vikt 900 gram. Utsäljes för endast 98:— st. Enast. tillfälle. Skriv i dag. TV-RADIO, Box 5727, Borås.

BYGG SJÄLV. Sändare, mottagare. Fört. mot 40-öres svarporto. Box 47, Stuvsta.



Önskas köpa

MOTORSAG begn. även defekt. HJÄLPMOTOR Viktoria, Fuchs etc. event. nytt. Köpes kontant. Svar till Fack 42, Insjön.

Bättre beg. Steyb sidovagn önskas köpa, helst mod. S 350 de luxe. Svar med prisuppg. och skick till »Steyb», Vännäs p.r.

BYTE

Fabriksny Blue Fighter. Bytesförslag emotes. Svar t. Fack 42, Insjön.

Fråga oss om bilar



Fråga: Jag har en bil men inget garage. Vilket är bäst att skaffa: ett garage av enkel masonite eller ett skyddsöverdrag av plastväv? J. A.

Svar: Bor man så till att man har möjlighet att bygga ett enkelt garage är ett sådant absolut att föredra. Ett skyddsöverdrag fordrar en torr och relativt ren bil varje gång det används.

Fråga: 1) Kan jag, som är 17 år, få övningsköra, om min far, som har körkort, sitter bredvid? 2) Kommer Ford Consul ut i någon ny modell 1956? Kan TV i så fall lämna några upplysningar om den? Körkortslös

Svar: 1) Nej. Det är absolut förbjudet att börja övningsköra förrän den dagen man fyllt 18 år. 2) Det cirkulerar rykten härom. TV kan dock inte ge några närmare upplysningar.

Fråga: Betr. Ford Eifel -39. 1) Kan något göras för att få mjukare fjädring? 2) Går det att montera på en krängningshämmare? 3) Blir bromsarna effektivare med limmade band? 8.000 mil

Svar: 1—2) Det går naturligtvis att ändra både fjäderblad och stötdämpare så att mjukare fjädring erhålles. En krängningshämmare kan lämpligen monteras på bakvagnen. 3) Generellt ja, därför att effektiva bromsarean ökar. När det gäller denna bil med sina relativt mätliga fartresurser räcker originalbanden väl till. (Helt personligt undrar vi om nämnda åtgärder är ekonomiskt lämpliga på en så pass gammal bil.)

Fråga: Tar en fyrtaktsmotor skada av att man drar ut choken och rusar upp motorn och slår av tändningen när man stannar? Motorn startar härefter mycket lättare vid nästa kallstart. Kan TV upplysa om någon annan metod för att få en mera lättstartad motor. Fiat 1400

Svar: Vanligtvis betraktas choken som döden för motorn emedan en överrik blandning skjöljer bort smörjolefilmen från cylinderväggarna. Vi vill rekommendera följande åtgärder för att få en lätt start: Kontrollera var 500:e mil batteriet med anslutningar, tändstiften, fördelaren, tändinställningen, förgasaren, luftrenaren, tändkablar och generatorremmen. Ett fulladdat batteri klarar en sträng kyla, medan ett batteri i dålig kondition blir värdeöst vid -25° C. Tar man in batteriet över natten klaras en start även i strängaste kyla, förutsatt att man har lämplig vinterolja i motorn.

Fråga: Finns det något effektivt elektriskt värmelement att montera i en bil för uppvärmning av passagerarutrymmet under körning. B. S. S. H.

Svar: Nej, inte vad vi vet. Om det skulle ha god kapacitet skulle strömförbrukningen bli alldeles för stor i förhållande till den elektriska anläggningens kapacitet.

Fråga: 1) Varför kan inte småbilarnas värme-system provas ut i sträng kyla så att värmen räckte för mer än några graders kyla? De flesta bilar är dåligt utrustade som standard. 2) I min Fiat 600, utrustad med motorvärmare, använder jag Mobiloil Artic 20 W. Kan TV rekommendera någon bättre olja? 3) Samma bil köres på standard bensin, är det någon fördel att byta till 93-oktanig? 4) Vilken arbetstemperatur är den bästa för motorn? M. B.

Svar: 1) Orsakerna till detta förhållande är troligen flera. Bl. a. kostnadsskäl, den faktorn

att bilen tillverkas i ett land som inte ställer så stora krav på värme genom sin geografiska belägenhet. Den allmänna utvecklingstendensen gör dock att kraven på komfort och säkerhet så småningom fordrar fullgod värme även i småvagnarna. 2) Samma oljebolag säljer även en högklassigare produkt som kallas Mobiloil-Special. Denna olja finns endast på plomberade burkar. Samtidigt som denna olja i kvalitetshänseende skall klara även de mest ogynnsamma driftförhållanden så är den en året-runt-olja som täcker viskositetsgrupperna SAE 10 W-SAE 20-SAE 30. 3) Med det höga kompressionsförhållandet (7,0:1) som motorn har, så bör den köras på premiumbensin (93 oktan research) eller bentyl. 4) Ca 85—90° C.

Fråga: Jag har en Renault CV 4, 1948 års modell på 19 hk. 1) Hur stort skall ventilspelet vara? 2) Hur stort skall avståndet vara mellan brytarspetsarna? 3) Vilka tändstift skall användas och vad är stiftens elektrodavstånd? S. K.

Svar: 1) Insug 0,1 mm, utlopp 0,2 mm; detta gäller för motorer med bromsbussningar i viporna (tillverkade fr. o. m. oktober -48) i tidigare tillverkade motorer skall ventilspelet vara: insug 0,2 mm och utlopp 0,3 mm. 2) 0,4 mm. 3) Bl. a. kan AC 45 L användas. Elektrodavståndet skall vara 0,6 mm.

Fråga: 1) Kan smörjningen i en 2-taktare anses fullt tillräcklig med blandningsförhållandet 1:25? 2) a. Om man ständigt håller höga marschfarter är då 1:23 för högt? b. Kommer motorn att sota igen snabbare? 3) Är SAE 40 lämplig 2-taktsolja även vid stränga vintrar? 4) Kan DKW:s olje-mixer monteras i en Saab 93 för en rimlig kostnad? 5) Kommer Saab att testas inom en snar framtid i TV? 6) Är 100—110 km/t lämplig marschfart för Saab 93? Mix

Svar: 1) Ja. 2 a b) Denna lilla differens har knappast någon praktisk betydelse. 3) SAE 40 och SAE 50 är det rätta. 4) Det bör gå relativt enkelt. 5) En sådan test planeras när detta skrivs. 6) Ja.

Fråga oss om foto



Fråga: 1) Är det lämpligt att använda kamerans optik i en förstöringsapparat? 2) Vilka förstöringsapparater finns att få med fattning för Diax- och Leicaoptik? 3) Var kan man få tag på färg eller recept på färg till motljustskydd? Fotobiten

Svar: Ja, men man bör inte använda för starka lampor i apparaten. En opallampa på 75 W brukar vara lämplig men om apparaten har ett bra ventilationssystem kan även starkare lampor användas. 2) Leitz och Liesegang (Rax) tillverkar apparater för Leicaoptik och till dessa bör kunna tillverkas mellanringar för Diax. 3) En matt svart färg är bäst. Finns hos välsorterade färghandlare.

Fråga: Finns det någon bra fotografisk handbok där olika slag av trickfotografering beskrivs? Fotoamatör

Svar: Följande böcker finns att köpa hos Nerliens foto i Stockholm: »All the Photo-Tricks» av engelsmannen Edwin Smith. Pris 13:95. »Fotografische Tricks» ur serien »Foto-Dienst» av Gerhard Kerff. Pris 2:45. »Fotomontage» av dr Otto Croy. Pris 13:25. De två sistnämnda böckerna är skrivna på tyska. Någon svensk litteratur i ämnet finns tyvärr inte att köpa.

Fråga oss om flyg



Fråga: 1) I hur många olika versioner levererades B 3:an till Flygvapnet, och var var dessa byggda? 2) I vad mån skilde de sig från varandra?

Junkers

Svar: 1) Fem olika versioner tillfördes Flygvapnet åren 1936—41, nämligen de Junkersbyggda B 3 (fabriksbeteckning Ju 86K-1), B 3A (Ju 86K-4), B 3B (Ju 86K-5), B 3C-2 (Ju 86K-4 mod.), samt Saab-byggda B 3D (Ju 86K-13). B 3A ombyggdes sedermera till B 3C-2. Dessutom har som känt ett antal B 3:or omändrats till transportplan. 2) De olika versionerna skilde sig i stort sett endast genom motorutrustningen som på B 3 var två P o. W Hornet på 885 hk vardera, B 3A Flygmotor-byggda Bristol Mercury III på 830 hk, B 3B Flygmotor-byggda Bristol Mercury XII (A) på 980 hk, B 3C-2 Flygmotor-byggda Bristol Mercury XXIV på 980 hk samt B 3D polskbyggda Bristol Mercury XIX på 905 hk. Sedermera har samtliga i användning varande B 3:or försetts med motorer av typ Mercury XXIV.

Fråga: 1) Vad har de s. k. stallfenor (strömmingskammor) som är monterade på vingarna hos moderna reajakttplan, för funktion? 2) Hur fungerar en efterbrännkammare på en reamotor, och hur stort effekttillskott ger en dylik? Afterburner

Svar: 1) Liksom de tidigare använda slot-sen (spaltvingarna) i vingframkanten, tjänar stallfenan till att fördröja luftens avlösning kring vingspetsen varigenom flygplanens stabilitet bibehålles ned till lägre farter än vad som annars är fallet. 2) En efterbrännkammare (i Sverige ofta förkortat EBK) fungerar populärt uttryckt som en extra reamotor (utan rörliga delar) varl den från reamotorn utströmmande ofullständigt förbrända luften tillförs nytt bränsle och antänds. En efterbrännkammare brukar vid underljudsfart ge ett dragkraftstillskott av storleksordningen 30 procent. Vid höga överljudsfarter ökar dragkraftstillskottet med 50 procent eller ännu mera. En efterbrännkammare slukar emellertid oerhörda mängder bränsle och är därför endast avsedd för korttidsanvändning exempelvis under stigning eller strid.

Fråga: Hur många olika flygplantyper och versioner av dessa har under årens lopp tillverkats av Saab? Kalenderbitare

Svar: Saab har hittills utvecklat sju olika typer av krigsflygplan och två civila, nämligen typerna 17, 18, 21, 21R, 29, 32 och 35 samt syp 90 och 91. Av dessa byggdes typ 17 i fyra olika utföranden (17A, -B, -C och -BS), typ 18 i tre versioner (18A, 18B och T 18B), typ 21 i två (J 21 och A 21), typ 21 R likaledes i två (21RA och -RB), typ 29 i inte mindre än sex varianter — varav fem (ej -D) seriemässiga — (29A, -B, -C, -D, -E och -F). Av den nyare typ 32 har hittills endast en version — A 32 — offentliggjorts men det är känt att ytterligare två versioner kommer för nattjakt och spaning. Typ 35 har hittills endast framkommit i en version. Av de civila typerna har typ 90 (Scandia) byggts i två versioner 90A-1 och 90A-2 (med olika motortyper) och typ 91 (Safir) i tre olika utföranden (91A, -B och -C). Räkna man även in experimentplanet Saab 210, har Saab under sin 18-åriga existens utvecklat tio helt olika flygplantyper, vilka tillverkats i sammanlagt inte mindre än 26 olika versioner. Härtill kommer tre olika typer av utländska flygplan (B 3, B 5 och Sk 14) som licenstillverkats, varav en (Sk 14) i två serier med helt olika motortyper.