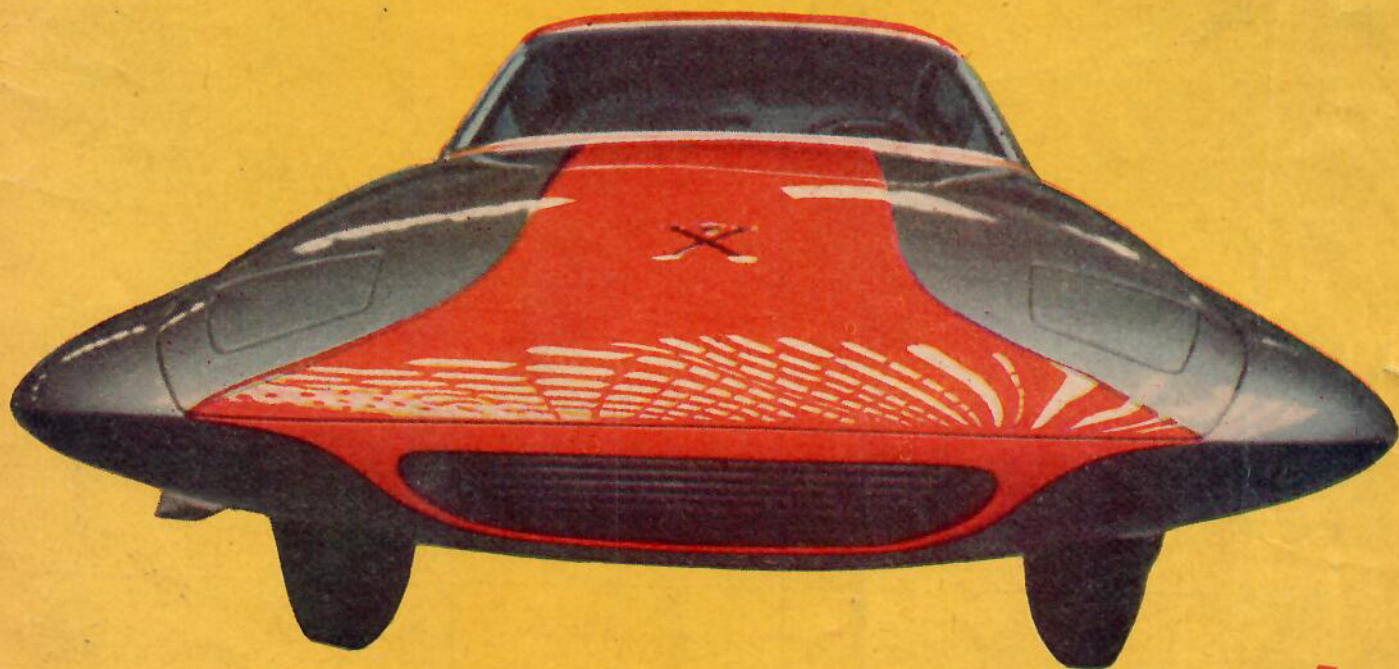


# **T**eknikens **V**ärld



**VAD FINNS UNDER SKALET?**



**SVARET PÅ FRÅGAN**

*se sidan 3!*

apr

Med **Flyg**

**Nr 8 1956**

19/4-3/5

**PRIS 75 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: 1) Jag har en Rumi Formichino scooter som trots att den gått 180 mil inte gör mer än 65 km/t. Finns det någon stryppbricka i förgasaren som kan orsaka detta? 2) Hur skall man förfara för att späna kedjan på denna scooter? 3) När man gungar på maskinen så hörs ett knarrande ljud från bakhjulsfjädringen. Vad kan detta vara? 4) Jag har hört att tändspolarna skall gå sönder fort på Rumi. Stämmer detta? Myran

Svar: 1) I förgasaren finns ett trotteltopp som gör att gastrotten inte kan öppnas mer än till hälften. Detta skall förhindra att motorn köres för hårt under inkörningen men det bör givetvis tas bort nu. En annan bidragande orsak till att man inte får en Rumi att gå så fort som den bör är att brytarspetsarna inte är rätt justerade. Om man nämligen har olika brytaravstånd blir förtändningen olika på de två cylindrarna och detta gör att toppfarten inte blir den önskade. 2) På Rumi Formichino späns kedjan genom att den excentriskt lagrade axeln, på vilken bakhjulsfjädrings svängarm är upphängd, vrides varvid svängarmen och därmed även bakhjulet förskjutes i maskinens längdriktning. Kedjusteringen tillgår på följande sätt: kåpan över svänghjuls magneten och utgående växellådsdrevet demonteras. På maskinens vänstra sida ovanför fotbromspedalen finns en stor rund bricka löst med två Philipsskruv (skruvar med kryssformade mejselspår). Dessa två skruvar lossas varefter den stora brickan vrides till dess rätt kedjespänning erhållits. Om de avlånga spårerna för låsskruvarna i brickan inte medger så stor vridning som erfordras, lossas låsskruvarna helt och brickan flyttas ett steg på axelns splines, varefter skruvarna monteras igen. Då rätt kedjespänning erhållits drages givetvis låsskruvarna åt ordentligt igen. 3) På förfrågan upplyser man på en Rumi serviceverkstad att ett vanligt fel är att nedre stötdämparfästet inte blivit smort. Härvid uppkommer ett knarrande ljud då maskinen fjädrar. Fästet är försedd med en smörjnippl för fett-spruta. 4) Rumi's tidigaste modeller var försedda med två tändspolar som byggts ihop till en enhet. På dessa spolar var det ganska vanligt med driftstörningar. Numera är alla Rumi maskiner försedda med två separata tändspolar med stor tillförlitlighet.

Fråga: Tillverkar Tornax någon annan 250:an än den som TV har testat?

250 cm<sup>3</sup>

Svar: Ja, Tornax tillverkar en annan maskin på 250 cm<sup>3</sup> med en tvåcylindrig fyrtaktsmotor med överliggande kamaxel. Effekten på denna motor är 15 hk.

Fråga: 1) Tillverkas Saroléa motorcyklar fortfarande? 2) I så fall, tillverkas någon scooter? 3) Vilka data har Saroléa Atlantic?

Lösnummerköpare

Svar: 1) Ja. 2) Ja. Saroléa Djinn 125 cm<sup>3</sup> vilken är identisk med Rumi Formichino. 3) Saroléa Atlantic tillverkas i två modeller, en på 500 cm<sup>3</sup> och en på 600 cm<sup>3</sup>. Data för 600 cm<sup>3</sup> inom parentes i nedanstående uppgifter. Tvåcylindrig fyrtaktsmotor med toppventiler. Cylinderdiameter 63 mm (70 mm). Slaglängd 80 mm (78 mm). Kompressionsförhållande 6,8:1 (6,85:1). Effekt 26 hk vid 5800 v/min. (30 hk vid 5200 v/min). Oljebehållare i vevhuset rymmande 3,5 l. Bensintankens rymd 17 l. Däck fram 3,25x19" och bak 3,50x19". Bromsdimensioner fram 180x25 mm och bak 180x30 mm. Topp hastighet 135 km/t (145 km/t). Vikt 180 kg (185 kg). Bensinförbrukning 0,40 l/mil (0,45 l/mil). Oljeförbrukning 1 l/100 mil. Utväxlingsförhållanden ettan 14,2:1 (13,15:1), tvåan 8,4:1 (7,8:1), trean 5,95:1 (5,52:1), fyran 5,0:1 (4,63:1). Teleskopisk framgaffel och bakhjulsfjädring av svängarmstyp.

Fråga: 1) Har IFA gjort någon tvåcylindrig tvåtaktsare? 2) Hur tung är IFA RT 125/1 och vad kostar den? 3) Vad är kedjeskyddet gjort av på denna maskin? Är det starkt? 4) Hur är svängarmen till bakhjulsfjädringen på en Francis-Barnett lagrad? Bertil

Svar: 1) Ja, en 350 cm<sup>3</sup> på 15 hk. Motortypen var transversal twin dvs. samma motortyp som BMW och Zündapp har på sina tvåcylindriga maskiner. 2) Maskinens tomvikt är 88 kg och den kostar 1.195:—. 3) Det är tillverkat av syntetiskt gummi och har alla förut-sättningar för lång livslängd. 4) Den är lagrad i två gummibussningar.

Fråga: 1) Hur mycket visar hastighetsmätaren fel på HVA Silverpilen? Min visar 110 km/t vid topphastighet. 2) Kan man montera på en fyrväxlad växellåda på denna motor och vad kostar det? 3) Går det att höja topphastigheten på Silverpilen genom att ändra utväxlingsförhållandet? 4) Vilken maskin är snabbast, Husqvarna Silverpilen, Monark Blue Top Fighter eller Apollo Competition? Rune Silverpil

Svar: 1) Den enda uppgift TV har härom är att hastighetsmätaren på den Silverpil som TV har provkört visade c:a 6 procent för mycket. 2) Det går ej att montera någon annan växellåda på denna motor. 3) Det går givetvis men denna metod är ej att rekommendera eftersom motorn blir hårdare belastad. 4) Husqvarna Silverpilen.

Fråga: Vad är TV:s uppfattning om de ansiktsskydd av celluloid, i form av en cylinder med den öppna delen framåt, som de senaste åren dykt upp i marknaden. Är det möjligt att de kan stänga ute regn och blåst. Strut eller ej

Svar: För att de fram till helt öppna ansiktsskydden skall fungera tillfredsställande fordras att de är helt täta baktill d. v. s. att de sluter till ordentligt kring ansiktet. Annars uppstår

ett mycket besvärande drag på de ställen där luften läcker ut. Om man kan få skyddet att passa ordentligt kan man faktiskt utan större obehag köra i 20 graders kyla. Luftkudden som bildas i ett sådant ansiktsskydd stänger ute luftdraget men tunga partiklar såsom regndroppar, snöflingor, sandkorn etc. förmår den inte stoppa upp. Vid körning i hög fart är detta skydd inte så bra eftersom det blåser kraftigt in i det då man vrider litet på huvudet.

Fråga: 1) Är det bra att t. ex. vid hög belastning av motorn använda mer olja än vad föreskrifterna anger för en tvåtaktsmotor? 2) Är Mobiloil den bästa motoroljan? Den rekommenderas ju av de flesta motorfabrikanter. Vilken olja är bäst för en tvåtaktsmotor, Mobiloil D, Mobiloil TT eller Mobiloil Mix TT? 3) Är det bra för en tvåtaktsmotor med Redex i bränslet? Om Redex användes skall då den vanliga motoroljan inblandas i mindre kvantitet? 4) DKW-fabriken rekommenderar inblandning av rostskyddsmedel i växellådan och i bränslet för sina motorcyklar. Är detta även lämpligt för andra motorfabrikat? 5) Rostar DKW:s lager lättare än andra motorers lager? 6) Om man har låg bränsleförbrukning, kan det då hända att tvåtaktsmotorn blir dåligt smord? 7) Hur hårt kan en tvåtaktsmotor belastas? Kan man köra långa sträckor (30 mil) med passagerare och packning utan risk för överbelastning om marschfarten hålles vid 70-80 procent av toppfarten även om motorn endast är på 125 cm<sup>3</sup>? 8) Tål tvåtaktsmotorn hårdare körning än en fyrtaktsmotor av samma storlek? 9) Vilken motortyp rekommenderar TV för en bruks- och turistmaskin för två personer med packning? Vilken storlek om marschfarten inte behöver ligga högre än 75-80 km/tim? 10) Blir en 250 cm<sup>3</sup> motor så varm på fem km körning att risk för skadlig kondensering inte föreligger? Rådd om motorn

Svar: 1) Ja, vid tillförlitlighetstävlingar användes ofta blandning 1:20 för maskiner som i vanliga fall skall ha blandning 1:25. 2) Vacuum Oil Company tillverkar utmärkta motoroljor (Mobiloil) som är likvärdiga med andra välkända märkesoljor, men det är förhastat att tro att Mobiloil är överlägsen alla andra oljor, därför att en del motorfabrikanter rekommenderar denna olja. Detta är snarare en ren reklamfråga. Mobiloil Mix är en tvåtaktsolja vilken givetvis bör användas för tvåtaktsmotorer. Ordet mix (engelska blanda) som även förekommer i namnet på andra tvåtaktsoljor anger att oljan är avsedd för blandning med bensin. 3) TV saknar erfarenhet av Redex för tvåtaktsmotorer och kan därför inte rekommendera det. 4) Ja. 5) Nej. 6) För snål förgasareinställning kan givetvis resultera i för dålig smörjning men detta brukar ge sig till känna genom att motorn blir onormalt varm. 7) Om man kör med en hastighet som är 70-80 procent av topphastigheten med passagerare och normal packning riskerar man inte att överbelasta motorn. 8) Under förutsättning att båda motortyperna är av standardtyp, tål i allmänhet tvåtaktsaren verklig hårdkörning bättre än fyrtaktsaren då den har färre rörliga delar och är mindre känslig för överhettning. För normal körning är emellertid de båda motortyperna likvärdiga. 9) Motortypen är snarast en smaksak (se 8). Beträffande storleken bör 250 cm<sup>3</sup> räcka. 10) Det beror givetvis på motortypen och körsättet men som en allmän regel kan man säga att den önskade motortemperaturen uppnås.

## Teknikens Värld

NR 8 ■ ARGÅNG 34 ■ 19 APRIL 1956

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm.

### PRENUMERATIONSÅVDELNING:

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

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto 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, Raadhustadsplan 59, Köbenhavn V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning.

### ANNONSAVDELNING:

Sveavägen 53, Stockholm Va. Tel. 34 00 80.

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

Ingemar Engelbretsson (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 Fotogravyranstalt 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 förbjudes!

### Högaktuellt

Turbin i cigarr framtidens buss .....	4
Kris i bilverkstaden .....	17
Snabbast i världen på TT-banan .....	18
Triumf för automation: Bilar på hålkort .....	22
Mot framtidens värld .....	28
Bilbörsen .....	31
Teknisk revy .....	42

### Teknik:

Fråga oss om teknik .....	2
Hiss i trappa .....	46
Verkstad för syns skull .....	53

### Motor:

Bättre karosser — högre fart .....	10
Bit för bit blev Bugatti .....	24
TV provkör Volvo PV 444 K .....	36
TV provkör NV 24 175 cm <sup>3</sup> .....	57

### Flyg:

De seglar på Areskutan .....	26
Flygnytt .....	40

### Hobby:

Lyssna med oss .....	55
Matematik gör optik .....	56

### Serier:

Uran — de enorma krafternas metall .....	14
Biggles på Borneo .....	51
Flygsoldat 113 Bom .....	52
Samlarserien: SAAB Super Sport .....	52

### Nästa nummer

av Teknikens Värld blir ett stort specialnummer med tonvikten lagd på båtår. Det numret utkommer omkring torsdagen den 3 maj.

### Omslagsbilden

visar — i anslutning till bilsalongen i Turin som pågår från 21 april — en italiensk drömkaross från Ghia. Ghia Gilda, som vagnen kallas, har aerodynamiskt gynnsamma linjer men bara plats för två personer. Karossen är av lättmetall och vilar på en ram av stålrör.

Vad som döljer sig under den? Ingenting. Gilda är endast byggd för att visa hur Ghia tänker sig morgondagens bil.

# tag chansen!

var med och  
tävla om



## — kameran med det stora objektivurvalet!

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



**1:a pris:** Edixa-Reflex med Makro-Kilar 1:3,5/40 mm (5 cm — ∞), prismsökare, snittbildsmätare, trådtlösare, teleobjektiv Steinheil-Culminar 1:4,5/135 mm med etui, beredskapsväska. Värde 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 fotohandlare! 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 rekvideras direkt genom att sända in nedanstående kupong.

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

Namn .....

Adress .....

Postadress .....



# TURBIN I CIGARR FRAMTIDENS BUSS

AV LENNART LILIENBERG

Foto: Kurt Wörner

Det strömlinjeformade vidundret nedan är troligen världens snabbaste buss. Den är byggd i Italien och är försedd med en Fiat gasturbinmotor som ger bussen en toppfart av 200 km/t.

Ett av de starkaste dragplästren på den internationella bilutställningen i Genève var denna strömlinjeformade framtidbuss, som visades av den italienska firman Viberti. Den vackra bussen är tillverkad som experiment, avsikten är att få fram en ny typ av bussar, som är lämpade för snabbtrafik på internationella långfärdsrutter. Det ytterst luxuöst inredda, strömlinjeformade karosseriet är speciellt utformat för höga hastigheter, det är som synes helt cigarrformat utan onödiga



(FORTS.)

## PHILIPS – Sveriges mest sålda bilradio

Komplett bilradio från **274 kr**  
och enklast och billigast  
tänkbara installation

Skall Ni skaffa Er en bilradio, skall Ni göra det nu – och skaffa Er en Philips bilradio! Philips skulle inte ha kunnat bli Sveriges mest sålda bilradio, om den inte hade varit:

- Utomordentligt bra
- Enastående billig
- Lätt och billig att montera
- Försedd med servicegaranti i 14 länder

● Ljudet är distinkt och störningsfritt. Den höga selektiviteten är ett annat välkänt kännetecken på Philips bilradio.

● De stora tillverkningsserierna gör att priset på Philips bilradio har kunnat sättas så lågt. Philips har dessutom den fördelen att Ni alltid kan finna den kombination av mottagare, högtalare och KV-enhet, som passar Er smak, kassa och bil bäst. Det finns mångfaldiga kombinationsmöjligheter!

● Monteringskostnaderna är ovanligt låga tack vare den enkla monteringen. En Philips passar praktiskt taget varje bil.

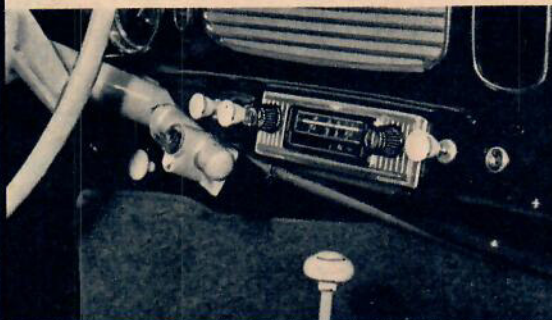
● Med varje Philips bilradio följer en garantisedel och ett internationellt "radiopass", som gäller i 14 länder inklusive Sverige. En utmärkt tillgång vid utlandskörning.

### Philips bilradio betyder

trivsel i bilen  
rytm åt körningen  
sällskap i ensamheten  
vakt mot trötthet  
nyhetsförmedling

### • dessutom och framförallt

distinkt ljud, hög selektivitet  
en mångfald kombinationsmöjligheter  
lägt pris  
enkel montering  
låga monteringskostnader  
högre värde åt bilen  
servicegaranti i 14 länder



### Förslag till kombination för Volkswagen

Bilradio NX 344 V/10 – 238 kr  
Högtalare AF 7321 – 18 kr  
Antenn AF 7411 – 30 kr

Det finns en  
**ORIGINAL PHILIPS BILRADIO**  
för varje bil – även för Er.

### Övriga

#### Philipsartiklar för bilen:

Etui med reservlampor bör alltid finnas i handskfacket

Troublelite (uttalas "trubbel-lajt") är en oundgänglig sladdlampa vid reparationer naturligtvis. Ger gott arbetsljus samt varningsljus för passerande trafik. Kr 17:50.

Philips batteriladdare ger Er ett morgonpiggt batteri varje dag för endast 10 öre. Riktpris 170 kr.

Philips bilradio kan kompletteras med KV-enhet: AF 7502, 3 bands, 55 kr eller AF 7509, 6 bands, 95 kr.



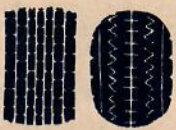
Lycklig resa · Happy Journey · Bon Voyage · Glückliche Reise · God tur da · Buon viaggio · Buen viaje



Som att sväva på moln



med **U.S. ROYAL**  
*Air Ride*



Vanligt däck      Air Ride



U. S. ROYAL Air Ride är det specialkonstruerade extra lågtrycksdäcket, vars väl utformade slithanemönster med tusentals knivskarpa huggkanter ger Er säkraste väggrepp och snabb, slirfri bromsning även på blöt asfalt. Ni får dessutom mjuk, flytande åkkomfort därför att Air Ride's större luftvolym och lägre tryck "sväljer" vägbanans ojämnheter och skonar Er bil. Spar pengar — investera i Air Ride!

Byt till *Air Ride*

*Air Ride finns i gängse dimensioner med svart eller vit sida samt även i slanglöst utförande: "Air Ride Tubeless"*



**U. S. Rubber**







# Revolution i mc-stil



"INGET RÖRMO-  
KERIARBETE!"

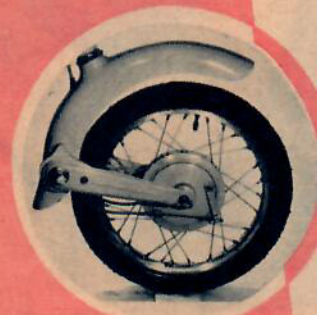


## MOTOM TORNADO SPORT -lätt 4-takts mc

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



HORIZONTAL SVÄNGARMS-  
FJÄDRING. Stickaxlar. 17" hjul.  
Lättmetallfälgar. Racerframbroms  
170 mm diam.



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



4-växlad. Primärtransmission med accelerationsstötdämpare på motor-  
axeln. Sekundärtransmission medelst kedja med stötdämpning i bak-  
navet. Ramen av pressade stålprofiler. Torsionsfjädring med starkt pro-  
gressiv 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.



Skicka in kupongen  
så får Ni veta mer

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

Sänd mig utan kostnad  
MOTOM-trycksak

Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

TV 8-56



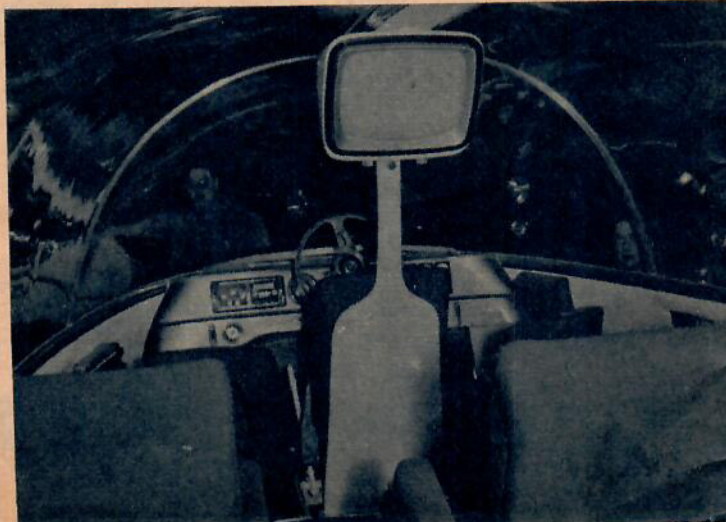
Stjörtfenorna är till för att stabilisera bussen vid hög fart. De förbät-  
trar kursstabiliteten men gör sannolikt bussen svårstyrd vid hög fart.  
De horisontella fenorna sitter något snett för att pressa ned bakhjulen.

utskjutande delar. Baktill finns stabiliseringsfenor av samma typ som  
på ett flygplan. Intressant är att taket är gjort helt av genomskinlig  
plast — det är också polariserat så att passagerarna slipper att bära  
solglasögon! Fönstertyorna är nästan helt obrutna och bussen utgör  
ett mönster ifråga om fri sikt. Fönster att öppna finns inte, det skulle  
antagligen vara mycket svårt eller bli för dyrt att bygga in i ett glas-  
tak av denna typ, den nödvändiga ventilationen ombesörjes av ett  
luftkonditioneringsaggregat.

Bussen har inte vanlig kolvmotor utan är försedd med en Fiat  
gasturbin. Tyvärr har ännu inga data släppts ut om denna intres-  
santa motor. Man får nog förutsätta att den är ganska stark om den  
skall kunna rå med att dra upp den stora bussen till den toppfart  
av 200 km/t som angivits. Såvitt TV vet har ingen buss i världen  
nått så hög fart, detta torde alltså vara världens hittills snabbaste.  
Den kan inredas antingen med arton enkelplatser på bekväma lyx-  
fåtöljer eller med trettio två sittplatser på arton tvåsitsiga soffor. Säker-  
hetsbälte och lokaltelefon finns vid varje sittplats, reseledaren har  
längst fram en telefonväxel för att koppla passagerarnas samtal. För  
säkerhets skull har bussen försetts med explosionssäkra, slangfria däck,  
en punktering i de farter det här är fråga om skulle kunna få katastro-  
fala följder. Som framgår av bilden går dörren inte längre upp än  
till halva bussens höjd, man får tydligen krypa in i bussen underifrån.  
Detta lär dock inte erbjuda några större olägenheter. Bussen är som  
rent experiment — och den är inte avsedd att vara något annat —  
ytterst intressant, det är inte ofta en nykonstruktion på detta område  
har så mycket nytt att erbjuda. Det torde dock dröja rätt länge innan  
bussen mellan Skövde och Hjo ser ut så här...

(Forts. på sid. 8)

Inredningen är ytterst luxuös, passagerarna har till och med televisions-  
apparat till sitt förfogande. Man ser att förarens sikt framåt är full-  
ständigt obegränsad. Föraren har också placerats på bästa tänkbara sätt.





# Världsrekord med bil, båt och motorcykel



*Bil: John Cobb*  
*Railton Mobil Special*  
634 km/tim



*Båt: Donald Campbell*  
*Bluebird*  
348 km/tim



*Motorcykel: Johnny Allen*  
*Triumph Thunderbird*  
309,7 km/tim

alla körde på

# Mobiloil



**MOBIL OIL AB**

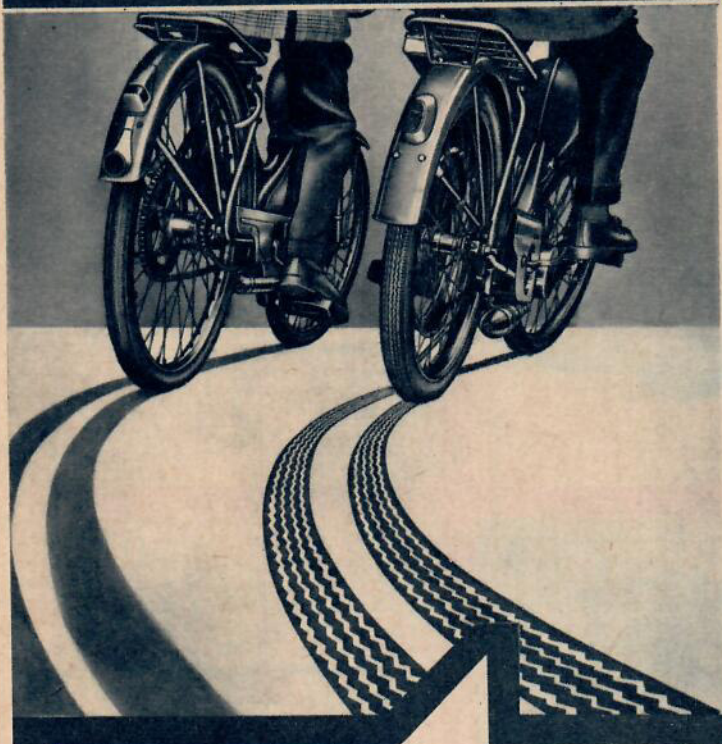
(VACUUM OIL COMPANY)

- 90 års ledarskap i petroleum



# MOPEDÅKARE

## hur ser Ert spår ut?



Kör trafiksäkert på



AB VÄRNAMO GUMMIFABRIK

Bygg  
en



**STRIKING**

— lätt jobb med vår ritning.  
STRIKING står i en klass för sig bland »byggbåtar» — läckert strömlinjeformad, byggd av mahogny-båtplywood på stomme av ek och kabin av plexiglas! Ni kan göra allt arbete själv. Ritning med fullständig materiallista och arbetsbeskrivning kr 18:— Alla upplysningar från

NILS STRÖMGREN,  
Bangvägen 27 D, Lycksele.

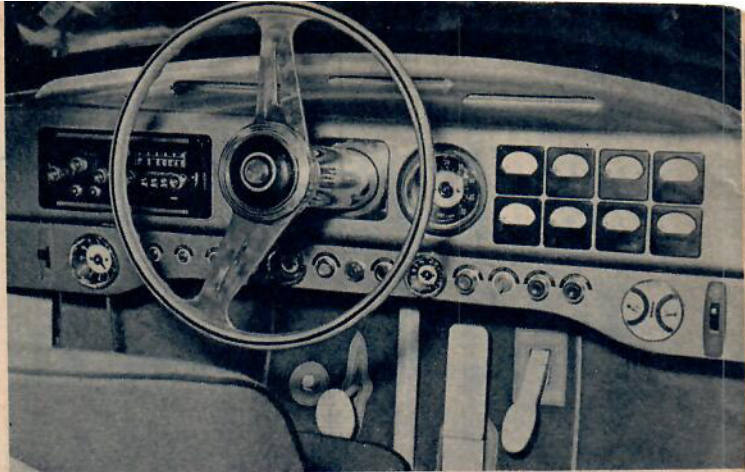


**JAVELIN-ägare**

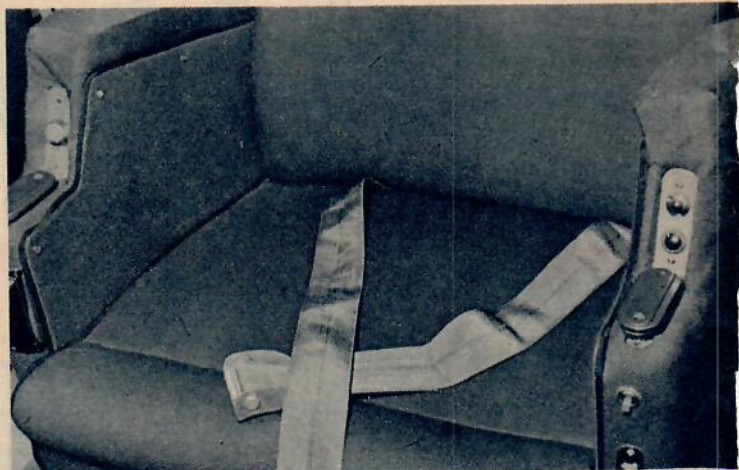
Underhållet av Eder Javelin har säkrats genom varaktig tillgång till reservdelar, service o. tekniska informationer. Vänd Eder till

JAVELIN *Specialisten*  
ALPEN. GUNDERSEN A.B.

Stadsskrivareg. 6, Göteborg N.  
Tel. 19 90 62, 19 00 83, 19 32 84,  
19 74 67.

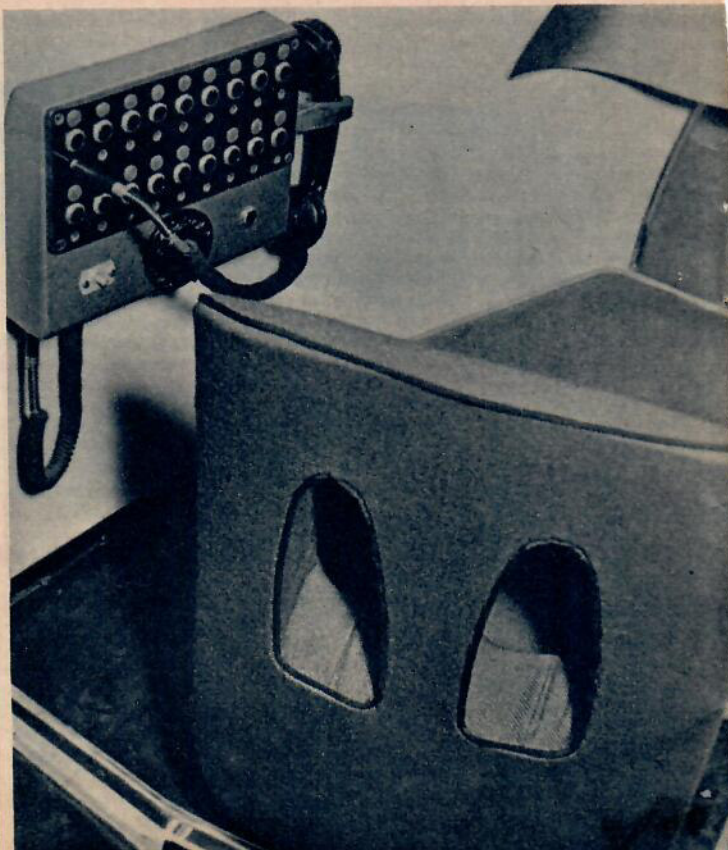


Föraren tycks ha en del att hålla reda på. Pedalerna tycks sitta på samma sätt som i en vanlig buss, men den till 50.000 v/min graderade varvräknaren och den mystiska instrumentsamlingen t. h. förråder turbindrift.



Vid alla sittplatser finns säkerhetsbälte och lokaltelefon. Säkerhetsbältena måste sägas vara ett bra steg framåt mot bättre trafiksäkerhet.

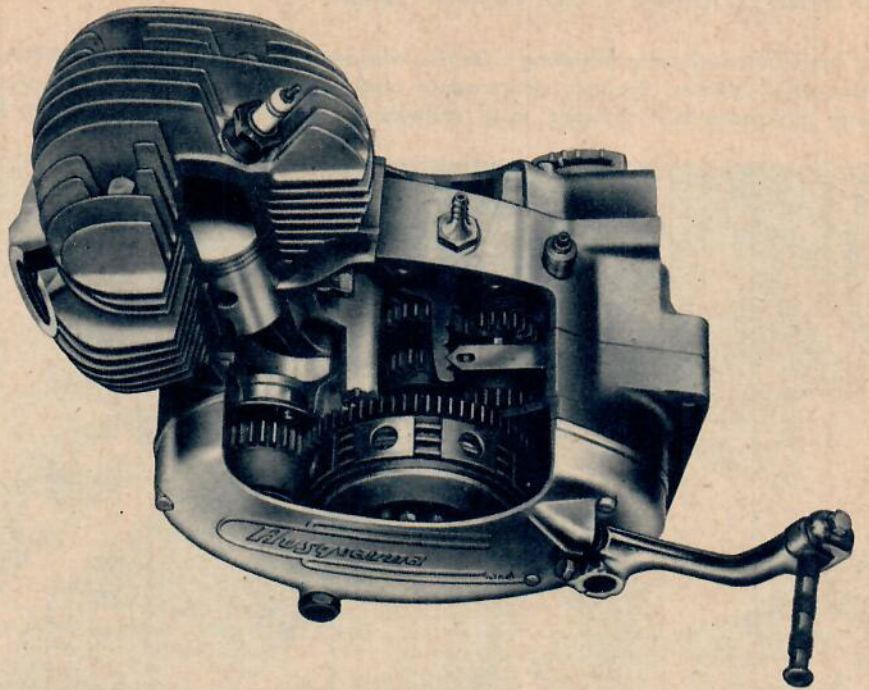
Vid reseledarens stol finns en telefonväxel med vilken han kopplar de resandes samtal. Telefonanläggningen är nog mer originell än nödvändig.





# Silverpilen tappar inte

## Husqvarna 175 cc motor bibehåller toppeffekten även efter lång tids hårdkörning



Vid konstruktionen av den nya motorn för Silverpilen har det lyckats Husqvarna att eliminera några av de svåraste slitageproblemen för 2-taktsmotorer.

### Lättmetall ger lägre vikt och bättre kylning

Högvärdiga lättmetalllegeringar har i största utsträckning utnyttjats som konstruktionsmaterial. En kraftig viktminskning i förhållande till konventionella motortyper har på så sätt erhållits. Lättmetallen har mycket god värmeavledningsförmåga — god kylning av cylindern är säkerställd under alla förhållanden.

### Cylinderslitaget minimalt

Tack vare hårdförkromning är cylinderloppetets livslängd mångdubbelt större än på en vanlig gjutjärnscylinder. Speciellt kallstartslitaget blir avsevärt reducerat då kromet är ytterst okänsligt för kemiska angrepp.

### Korrosionsfria vevaxellager

Vevaxellagren på den nya motorn är separat oljesmorda direkt från växellådan. Härigenom elimineras den besvärliga korrosion, som uppstår vid vevlagersmörjning genom bränsleblandningen på grund av de kemiska tillsatsmedlen i bensinen.

# Silverpilen toppar lätta mc-klassen

Accelerationstiden från 0—80 km/tim är 9 sek, toppfarten ligger över 100 km/tim! Den goda accelerationen och höga farten beror på Silverpilens låga vikt i förhållande till den kraftiga 175 cc-motorn med dubbelförgasare.

### Stadig ramkonstruktion

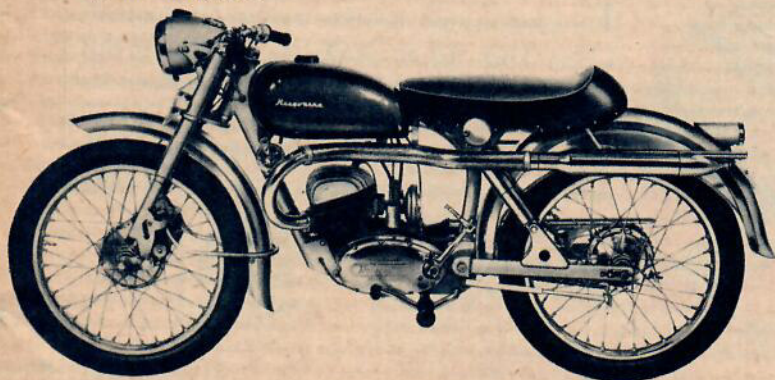
Ramen är av öppen typ och sammanhålls av motorns förstbultar. Bakhjulet hålls stadigt i alla lägen genom att gaffelbenen är förenade med ett kraftigt tvärstag och har extra stort avstånd mellan lagerbussningarna.

### 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.

### Kraftiga bromsar

Bromstrumman är 140 mm i diameter och 20 mm breda både fram och bak. Naven har elegant konisk form och är av lättmetall, vilket ger god kylning åt bromsarna.



Silverpilen är den idealiska maskinen för motorsportbiten ungdom. Den har egenskaper som gör den jämbördig med betydligt större motorcyklar. Silverpilen är slitstark och prisbillig och väger under 75 kg, vilket betyder lägsta skatt, försäkring, accis och kökortsålder (16 år).

Riktpris: 1.890:—

# Husqvarna

HUSQVARNA VAPENFABRIKS AKTIEBOLAG, HUSKVARNA



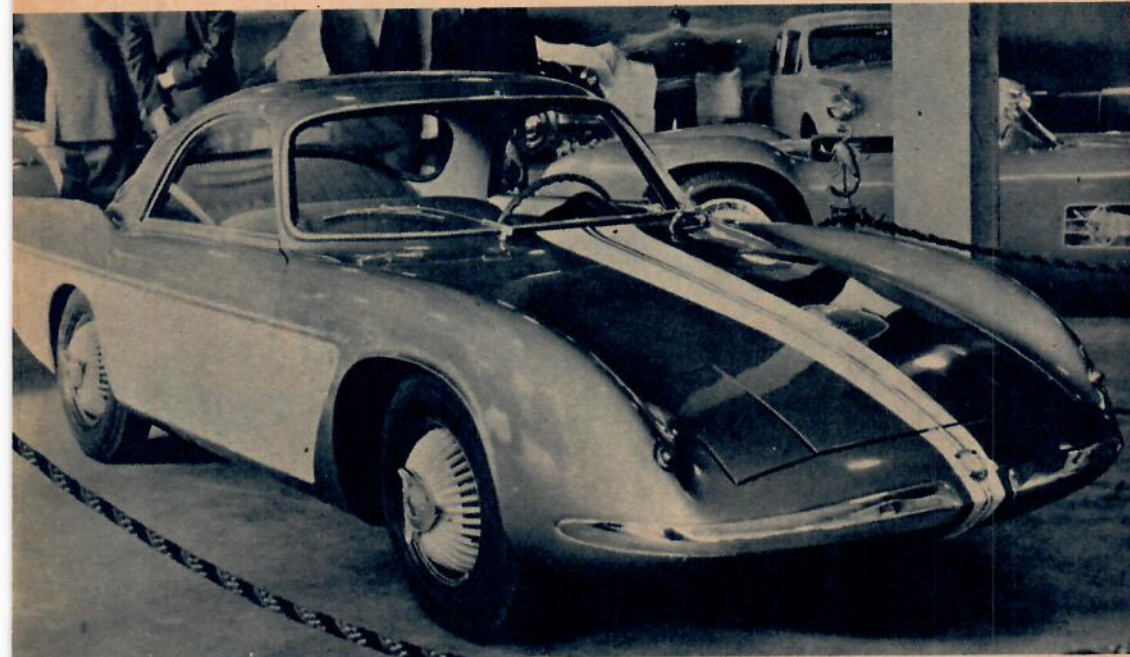
# BÄTTRE KAROSSER — HÖGRE FART

AV LENNART LILIENBERG

Foto: EBERHARD SEIFERT

På årets internationella bilsalong i Genève visades en hel del intressanta nyheter. Dyrbara drömvagnar med specialtillverkade lyxkarosserier trängdes med välbekanta, vardagliga

familjebilar. Från denna utställning, som anses tillhöra världens största, presenterar TV de mest intressanta nyheterna bland sport- och familjevagnar, bland de senare två från Schweiz.



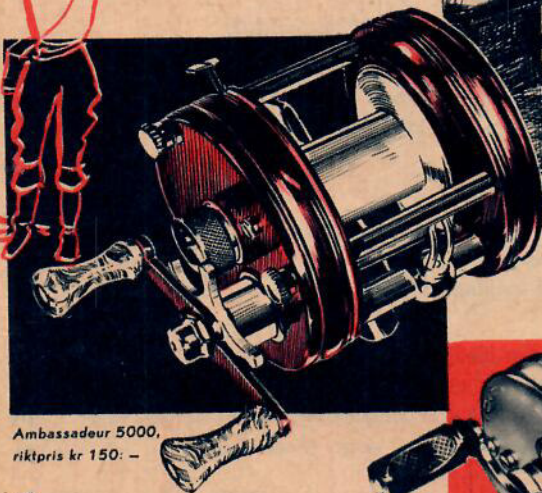
Vem kan gissa att en upptrimrad Fiat 600 döljer sig under denna kaross? 114 cm hög, hela 17 cm lägre än Porsche. 47 hk, gör 160 km/tim.

(Forts. på sid. 12)

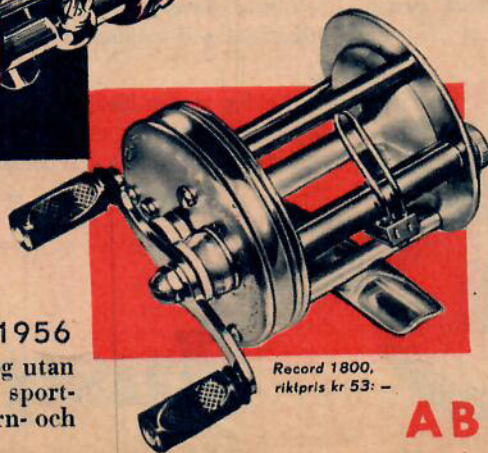
## Precisionsindustri i fiskarens tjänst



Precisionsautomaterna i Urfabrikens maskinhall



Ambassadeur 5000, riktpris kr 150:—



Record 1800, riktpris kr 53:—



**Napp och Nytt 1956** inte enbart en katalog utan en oumbärlig handbok för alla sportfiskare. Utdelas gratis hos alla järn- och redskapshandlare.

En känd svensk besökte nyligen en sportaffär i New York för att skaffa sig något extra fint i sportfiskeväg. Biträdet erbjöd honom då en Ambassadeur med orden "This is the finest reel ever made". Detta säger nog om våra spinnrullar och övriga sportfiskeredskap. De är inte enbart överlägset konstruerade utan besitter i alla delar den största precision.



ABU  
RECORD

**AB URFABRIKEN SVÄNGSTA**



# Det är det som gör skillnaden så rasande stor...



Tack vare Shell med A. C. I.  
kan Ni utnyttja all effekt Ni betalat för

Visst ska Ni ha högoktan, men det räcker inte — det behövs något mer också! Detta »något mer» är en tändningskontrolltillsats och heter A.C.I. och det är A.C.I. som gör skillnaden så rasande stor! A.C.I. gör nämligen det som inget oktantal i världen kan göra: Sätter stopp för de värsta effekttjuvarna, glödtändning

och tändstiftskrängel. All Shellbensin — både Premium och Regular — innehåller A.C.I. och därför får Ni alltid full effekt på Shell vare sig Er bil kräver Premium eller Regularbensin. Kör in på Shellstationen så får Ni veta vilkendera Er motor ska ha!



#### GLÖDTÄNDNING

Glödtändning uppstår så här: Beläggningar i förbränningsrummet blir glödande och länder före tändstiftet. När Ni kör på Shell med A.C.I. elimineras glödtändningen.



#### TÄNDSTIFTSKRÄNGEL

Tändstiftskrängel orsakas av elektriskt ledande beläggningar som kortsluter strömmen. Oktantalet minskar inte risken för detta — men Shell med A.C.I. tar bort den helt.

endast **SHELL** har både

**högoktan** och **ACT**

Svenskt patent 135366

— den största bensinnyheten på 34 år

... och så kör Ni naturligtvis på Sveriges mest sålda premiumolja

**SHELL**  
**X-100**  
MOTOR OIL

även i *Multigrade 10W/30* som täcker flera SAE-nummers arbetsområden



# 10 VOLVO

st.

MED ACCISEN BETALD



## RECORD-LOTTERIET

*Dragnings-  
senast  
10 maj!*

*Fjärde utdelning*  
PÅ HÖGSTA VINSTEN

VOLVO SPECIAL + Radiogrammofon  
Tvättmaskin  
Symaskin  
Dammsugare

Med accisen betald  
samt utrustning

= 20.000:-

2-10:e vinst VOLVO PV 444 Standard

Bland de 4.475 vinsterna

1 radiogrammofon LUXOR

5 mopeder

5 tvättmaskiner m. m. m. m.

SAMMANLAGT VINSTVÄRDE 220.000 KR.

SÄND IN KUPONGEN  
I DAG!

10 lotter dragningslistan gratis

20 lotter dessutom portofritt

FPU:s Recordlotteri, Box 3166 Stockholm 3

Härmed rekvireras ..... st lotter à 1:10 samt dragnings-  
lista att sändas mot postförskott + porto.

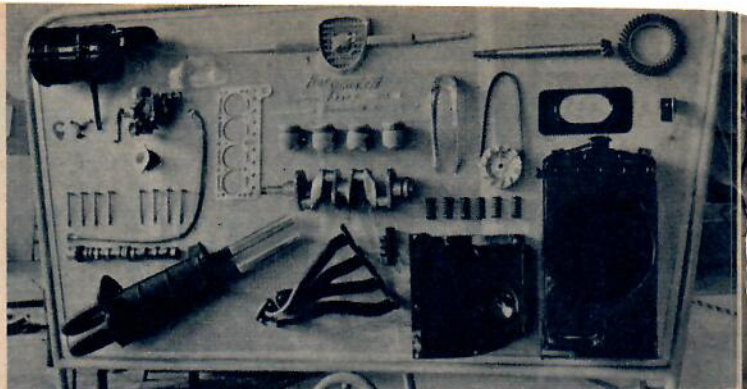
Namn: .....

Adress: .....

Postadr.: .....

Rekv. kan även ske genom postgiro 2363 TV 8-56

LOTT-  
PRIS  
1:10



Med denna trimningsatts (Abarth) kan man trimma upp en Fiat 600-motor från 21,5 till 47 hk. Den har använts bl. a. på sportvagnen på föreg. sida.

På årets bilutställning i Genève visades som vanligt en hel del av tekniskt intresse. Bland annat är det intressant att se hur man tack vare god strömlinjeform kan få bilar med små motorer att gå fort — ett bra exempel härpå är Abarths lilla sportvagn (se sid. 10) som med en 47 hk motor kan nå 160 km/t. Om man studerar denna vagn närmare frapperas man av att både front- och bakrutan sluttar mycket starkt, något som för övrigt utmärker nästan alla snabbgående sportvagnar, samt att bakvagnen är utdragen till en tunn stjärt. Bakre stänkskärmarna är utformade som stabiliseringsfenor för att minska sidvindskänsligheten vid hög fart. Dessa konstgrepp för att nedbringa luftmotståndet kommer nog inom en relativt snar framtid att tillämpas även på vanliga familjebilar, luftmotståndet blir bilens ojämförligt största motståndsfaktor och dess övervinande slukar alltså största delen av det bränsle som åtgår för bilens framdrivning. Våra vanliga familjevagnars luftmotstånd kan och skall nedbringas, vilket kommer att medföra bättre toppfart, acceleration och bränsleekonomi. De numer så vanliga pontonkarosserierna är nämligen inte alls så lämpliga ur strömningssynpunkt som reklamen låter påskina, knycken i linjeföringen över bakrutan och den ibland nästan plana »akterspegeln» alstrar onödigt kraftslukande virvlar redan vid normal landsvägsfart.

FORTS.



Pinin Farinas skräddarsydda ferrarikarosserier har alltid något välgörande enkelt och rasrent över sig. Kromlister används knappast inte.

Den schweiziska firman Ghia-Aigle i Lugano har byggt karosseriet till denna vackra Jaguar. Engelsk gentleman i fartfylld dress. En snabb vagn.





# TRELLEBORG



## provar för Er!

Trelleborg provar för Er — och före Er. Innan däcken släpps ut i marknaden, är de grundligt utprovade genom laboratoriets undersökningar, i fabriken specialmaskiner och av erfarna provförare. Deras bilar, motorcyklar, mopeder och cyklar rullar så gott som utan uppehåll, och vid dessa prov utsättes alla typer av däck och slangar för skiftande och omild behandling.

Det är samspelet mellan forskarna i laboratoriet, specialisterna i fabriken och provförarna på vägen som skapat Trelleborgs överlägsna kvalitet. För att däcken skall bli ännu säkrare för trafikanterna provas de

## dygnet runt på alla vägar i alla väder

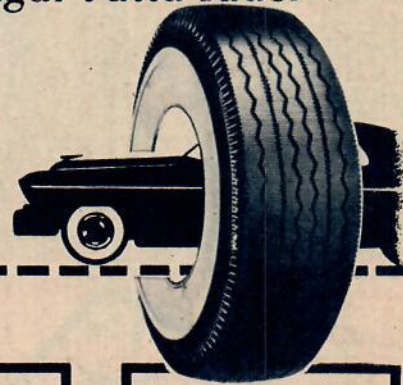


30 mil om dagen

10 mil om dagen



15 mil om dagen



150 mil om dygnet

Det är just inga »kalasvägar» Trelleborgs mc-förare söker upp. Tvärtom har de till uppgift att köra sträckor som sätter ringarna på hårda prov. Trettio mil om dagen avverkar varje förare, och hans iakttagelser kompletteras så med vad instrumenten i en specialbyggd vagn registrerar ifråga om däckens egenskaper — broms, drive, sidostyrning etc. Värdefulla rön gör Trelleborg också på motocrosstävlingar i Sverige och utlandet. Lagsegern vid senaste världsmästerskapen i Randers, Danmark, vanns sålunda på Trelleborg-däck.

För provningen av cykelringar har Trelleborg ett par man som dagligen trampar ca 10 mil — vid det här laget har de avverkat över 70 000 mil.

Dessa provförares erfarenheter har bidragit till de två epokgörande nyheterna: det svarta cykel-däcket **Veletta** med bilgummikvalitet och bildäcksmönster, som ger ökad slitstyrka och perfekt väghållning, samt **Airtight Extra**, den pumpfria slangen som är så tät att den håller luften i månader.

En mopeding måste utvärda mycket stora påfrestningar. För denna relativt nya artikel bygger Trelleborg på sin långa erfarenhet från tillverkningen av cykel- och mc-ringar.

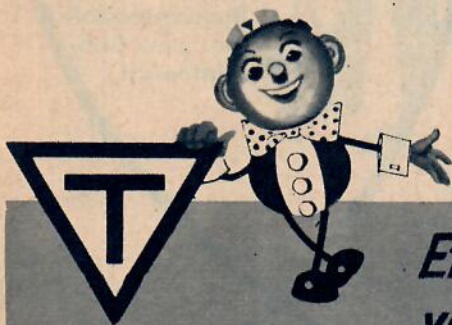
Fabriken har dessutom provmopeder som körs femton provmil dagligen. Dessa testningar har en stor del i framgången för Trelleborgs starka och vägsäkra mopeddäck.

— det är vad bildäcken får vara med om. Provförarna kör i skift, men däcken rullar ständigt — med paus endast för kontroll och service. Under tiden vandrar andra Trelleborg-däck till den unika provningsanläggningen i fabriken, där de nöts under ständig granskning.

Sedan 1953 har däcken i provningsmaskinen kört totalt 1 700 000 mil, dvs. 425 gånger jorden runt.

### och dessutom...

Lika omfattande provningar utföres på den stora varugrupp som kallas industrigummi — här kan nämnas kil- och drivremmar, fläktremmar, transportband, gummimattor, slang och väv, valsbeklädnader samt hårdgummi och skumgummi.



Efter prov som dessa  
vet man vad -däck duger till





Belcar är en trehjulig schweizisk bil som debuterade på Genève-salongen. Den är helt av plast och har hydrauliska bromsar. Motorn, som är en Victoria tvåtakts 197 cm<sup>3</sup> motorcykelmotor, driver bakhjulet över en kedja.



En annan ny schweizisk vagn som visades var originella Sötetta, en fyrehjulig vagn med motorn baktill under baksätet. Vagnen är tre meter lång och har anmärkningsvärt stora dörrar, det går lätt att komma i och ur.

# URAN

DE ENORMA  
KRAFTERNAS METALL

1946 SKAKADES VÄRLDEN AV NYHETERNA OM ATT RYSKA AGENTER KOMMIT ÖVER ATOMHEMLIGHETERNA I CANADA.



EN RYSK AMBASSAD-TJÄNSTEMAN HOPPADE AV I OTTAWA OCH GAV MYNDIGHETERNA HANDLINGAR, SOM AVSLÖJADE RYSKT SPIONAGE. CANADENSISKA TJÄNSTEMÄN I HÖG STÄLLNING HADE FÖRRÄTT SITT LAND.

DE HADE GETT RYSSARNA URAN!

I LONDON MÖTTE RYSSAGENTEN SIN UPPDRAGSGIVARE.



## 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 fätöljer och kanoter, 1- och 2-mans, idealiska för fiske och bilsemester! Surfmadrasser, Campingartiklar, Vattenbehållare, Kuddar m. m.

## SPORTEX



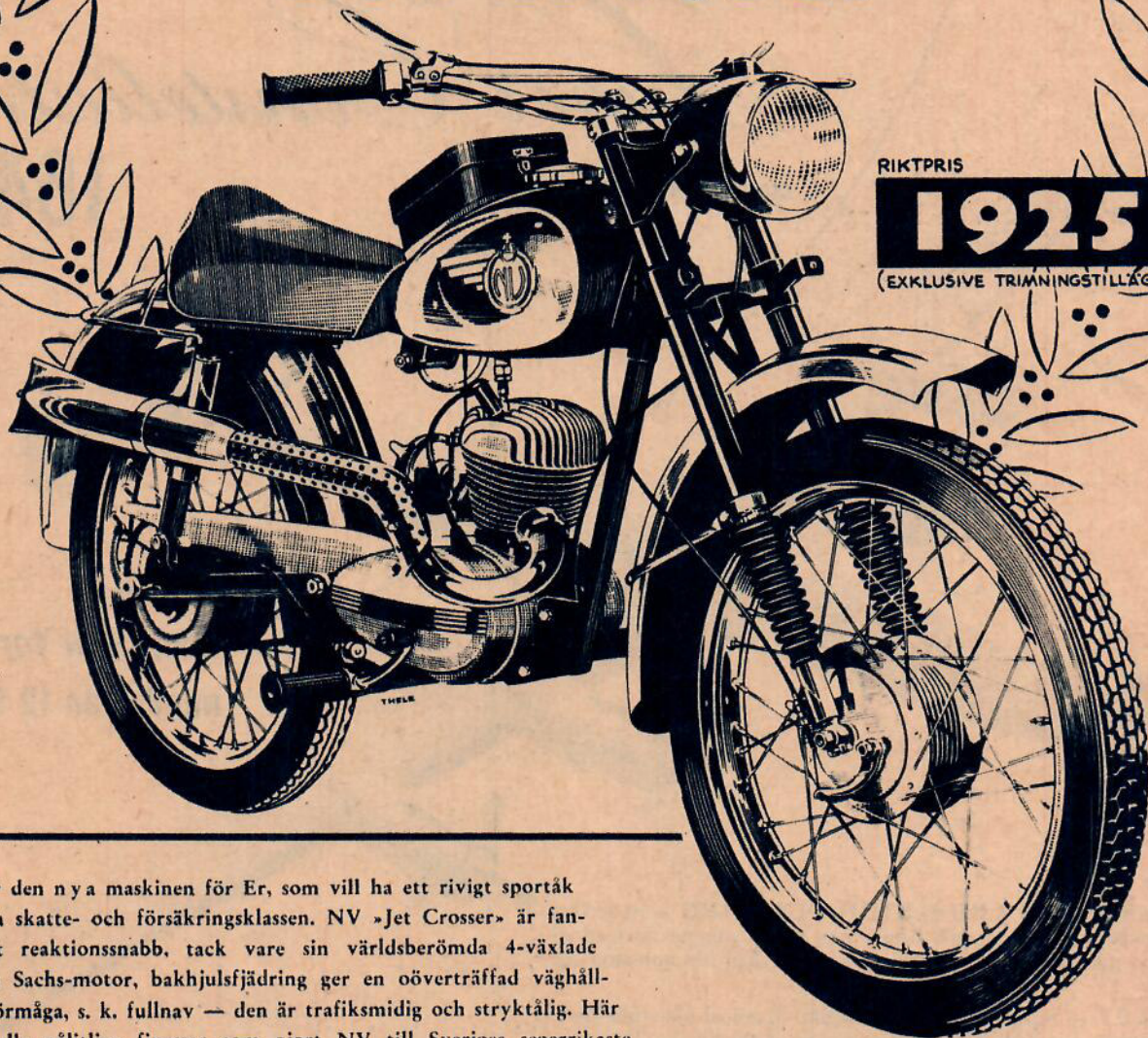
Spinnfiskeredskap: Glasfiber-spön, Spinnrullar, FISHERMAN — perlonlina, överträffad i styrka. Badmintonrackets, helt i plast, slår sig ej av fukt. Konstruerade, så att Ni själv kan stränga om dem. Badmintonbollar i plast. Badmintonnät.

UNDERVISNINGSTJÄNST AB  
Värmlandsg. 16 Göteborg C.  
Tel. växel 14 08 28

Våra artiklar finns i väl sorterade sport- och järnaffärer. Begär prospekt.



# Ny modell av NV-segelmotorcykeln "Jet Crosser"



RIKTPRIS

**1925:-**

(EXKLUSIVE TRIMNINGSTILLÄGG)

Här är den nya maskinen för Er, som vill ha ett rivigt sportåk i lägsta skatte- och försäkringsklassen. NV »Jet Crosser» är fantastiskt reaktionssnabb, tack vare sin världsberömda 4-växlade 175 cc Sachs-motor, bakhjulsfjädring ger en oöverträffad våghållningsförmåga, s. k. fullnav — den är trafiksmidig och stryktålig. Här finns alla pålitliga finesser som gjort NV till Sveriges segerrikaste motorcykel.

Gör som  
tävlingförarna —  
vinn på  
att välja NV!



NYMANS UPPSALA

**NV 24**  
**"JET CROSSER"**

**175 cc**  
**under 75 kg**



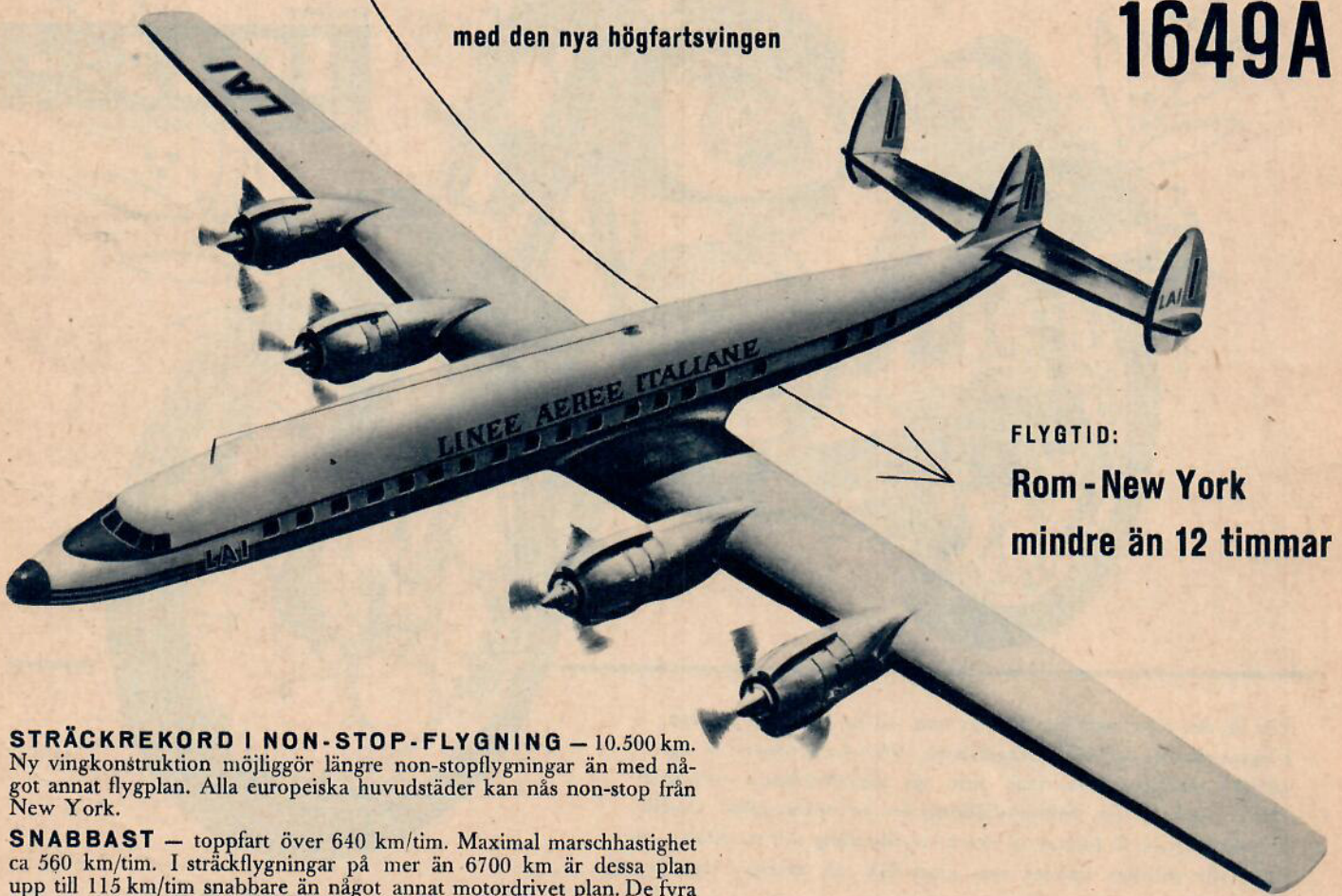
# LAI

ITALIENSKA  
FLYGBOLAGET

**köper fyra  
lyxflygplan  
för rutten  
Rom - New York**

## *Super Constellation* med den nya högfartsvingen

# 1649A



FLYGTID:  
**Rom - New York  
mindre än 12 timmar**

**STRÄCKREKORD I NON-STOP-FLYGNING** — 10.500 km.  
Ny vingkonstruktion möjliggör längre non-stopflygningar än med något annat flygplan. Alla europeiska huvudstäder kan nås non-stop från New York.

**SNABBAST** — toppfart över 640 km/tim. Maximal marschhastighet ca 560 km/tim. I sträckflygningar på mer än 6700 km är dessa plan upp till 115 km/tim snabbare än något annat motordrivet plan. De fyra Wright turboprop-motorerna ger 13.800 hk — nytt rekord för denna motortyp.

**TYSTASTE GÅNG** — tack vare två konstruktionsändringar har Super Constellation fått överträffa tyst gång: Motorerna har placerats 1,5 m längre bort från flygkroppen och de vanliga små propellrarna har ersatts med större, mer långsamma.

**STÖRST** — längsta vingbredd och största passagerarutrymme av alla flygplan i tjänst världen runt. Luxuös inredning med stora, bekväma sovplatser och utökat bagageutrymme.

SUPER CONSTELLATION

ETT LOCKHEED-PLAN

## Lockheed

AIRCRAFT CORPORATION, BURBANK, CALIFORNIA, USA



Den enorma tekniska utvecklingen på bilmarknaden har medfört att bilverkstädernas rekryterings- och utbildningsproblem kommit i förgrunden. Ingenjör Sten R. Waller, vice verkställande direktör i Bilverkstädernas Arbetsgivareförbund, redogör för svårigheterna och de vägar man slagit in på för att komma ur dem.



## KRIS I BILVERKSTA'N

Köparnas ökade krav på komfort och manöverförmåga har medfört att den moderna automobilen blivit alltmer tekniskt komplicerad. Detta medför i sin tur ökade krav på service- och reparationsverkstädernas resurser och personal. Redan nu har de större verkstäderna montörer som är specialister på vissa områden, t. ex. el-utrustning, dieselmotorer eller framvagnsjusteringar, och i framtiden får man räkna med att denna specialisering inom bilmontöryrket blir en allmän företeelse.

Detta i förening med den nuvarande bristen på kvalificerade bilmontörer har ställt utbildningsfrågan inom yrket i förgrunden. F. n. sysselsätts c:a 20.000 bilmontörer i landet och man räknar med att under den närmaste femårsperioden behöva ytterligare 1.500 årligen.

Själva nyrekryteringen är emellertid inget problem. Det finns alltså gott om ungdomar som intresserar sig för och vill arbeta med bilar och motorer, och under de närmaste tio åren kan man räkna med ständigt ökade kullar i den aktuella åldern 15—20 år. Svårigheten är att yrkesskolorna inte hinner med att utbilda tillräckligt många. Sedan 1925 har utbildningstiden för bilmontörlärlingar ökat från 8 månader till 3 år, och från yrkesskolorna i landet kommer nu årligen endast c:a 300 färdigutbildade lärlingar.

En framkomlig väg ur svårigheterna erbjuder emellertid de s. k. inbyggda verkstadsskolorna, som redan finns på ett par platser i landet och väntas starta i Stockholm till hösten.

I den inbyggda verkstadsskolan samarbetar en bilverkstad med yrkesskolan. Lärlingen får hela sin praktik på verkstaden och en dag i veckan teoretisk utbildning på yrkesskolan. Han har full lärlingslön under hela tiden, han får alltså betalt även för teoriutbildningen. Systemets största fördel är att flera lärlingar kan antas utan att en dyrbar utbyggnad av själva yrkesskolan blir nödvändig. Eleverna får dessutom genom att de direkt deltar i arbetet på verkstaden en levande kontakt med yrket. När systemet blivit fullt utbyggt hoppas man att den inbyggda verkstadsskolan tillsammans med yrkesskolorna skall kunna förse branschen med de erforderliga 1.500 nya arbetstagarna per år.

Yrkesskolorna och de inbyggda verkstadsskolorna ger emellertid bara en grundläggande utbildning, i regel omfattande tre år. Den tidigare omtalade specialiseringen fordrar ytterligare teoretisk utbildning och

för det ändamålet har Bilverkstädernas Arbetsgivareförbund i samarbete med Överstyrelsen för yrkesutbildning utarbetat fem kurser för utbildning av specialister på olika områden. Kurserna, som är kvällskurser och omfattar mellan 75—110 tim., startar i höst och behandlar specialområdena motortrimning, kopplingar och växellådor, framvagnar och styrinrättning, dieselmotorer samt bromsservice. Kurserna är avsedda såväl som direkt påbyggnad på lärlingsutbildningen som för äldre montörer. Under den närmaste framtiden räknar man med att branschen årligen behöver omkring 300 montörer med denna eller motsvarande specialutbildning och siffran ökar snarare än minskar med åren och utvecklingen.

Även på de förmän och äldre montörer som har till uppgift att ta hand om lärlingarna på verkstaden ställs ökade krav. För att utbilda dessa pedagogiskt pågick under 1955 fyra kurser och under de närmaste månaderna planeras ytterligare två.

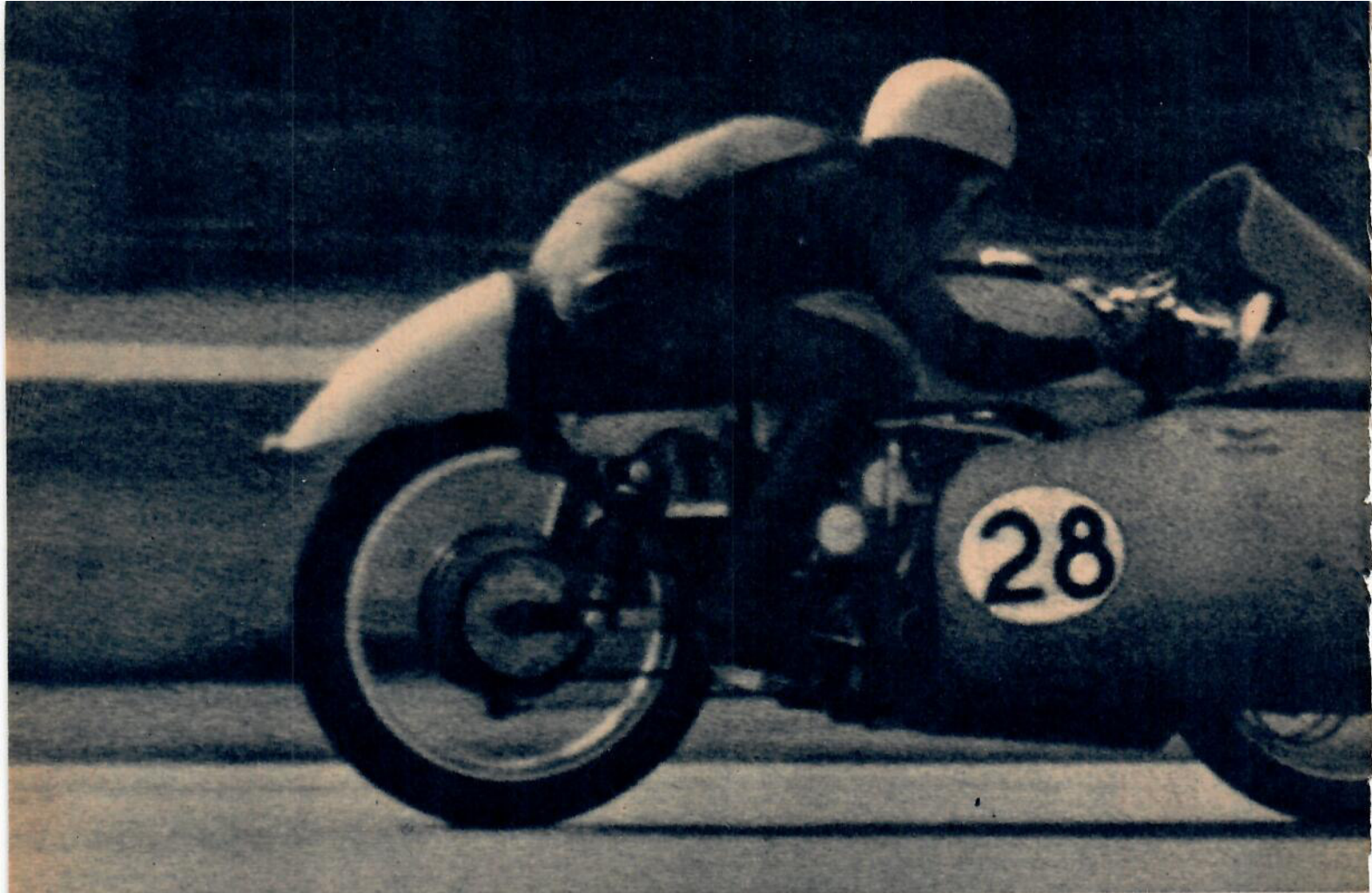
För de ungdomar som strävar längre och siktar på att bli arbetsledare finns dels korrespondenskurser dels kurser i Arbetsledarinstitutets regi. De ungdomar som önskar gå ännu längre och bli verkstadschefer måste emellertid ha en grundlig teknisk underbyggnad. Efter några års verkstadspraktik bör de därför lämpligen genomgå något tekniskt institut eller skaffa sig motsvarande utbildning per korrespondens.

Några sysselsättningssvårigheter inom branschen finns inte. Egentlig arbetslöshet har inte förekommit sedan depressionen på 30-talet. En viss avmattning märktes i början av kriget men så kom gengasen och arbetet tog fart igen.

Även om utvecklingen i Sverige skulle gå i samma riktning som i USA, Tyskland och England på senare år, d. v. s. mot färre bilmärken i marknaden, medförande i viss mån förenklat servicearbete och firmor och montörer som är märkesspecialister måste man räkna med att den grundläggande utbildningen även i fortsättningen kommer att vara av stor betydelse för bibehållandet av en kvalificerad arbetarstam.

*Sten R. Waller*





Ken Kavanagh skriver ett nytt blad i motorcykelhistorien när han provar ut världens snabbaste TT-maskin — nya åttacylindriga italienska Guzzi.

# SNABBAST I VÄRLDEN

I slutet av förra året började ett rykte att cirkulera i mc-världen. Ett rykte som ingen satte någon tilltro till. T. o. m. ganska erfarna mc-experten ruskade på huvudet när det nådde deras öron och deklarerade att mc-nyheter inte är avsedda att sätta fart på skrattmuskulerna utan bör distribueras enbart i informativt, seriöst syfte.

Men ryktet, som visse att berätta att Moto Guzzi som utan framgång provat sig fram med en direktinsprutad fyrcylindrig TT-racer nu lagt denna på hyllan för att ägna sina krafter åt — en ultrasnabb racer med V-8-motor, åtta förgasare och sex växlar talade sant. Sex månader efter det att ingenjör Giulio Carcano, Moto Guzzis tekniske chef, gjort de första utkasterna till den nya racermaskinen kunde denna provköras i bänk i fabriken och på bana vid Monza. Den första kompletta maskinen uppenbarade sig på träningen vid Belgiens Grand Prix i somras. Denna provmaskin led emellertid lättförståeligt av vissa mekaniska svagheter och den ställde aldrig upp i tävlingen. Om bara Moto Guzzis racertekniker nu får litet tid på sig kan man räkna med att de skall kunna göra sin nya stolthet driftsäker. Blir den det har den goda chanser att bli världens segerrikaste TT-maskin 1956 (i händerna på exempelvis Bill Lomas!) eftersom den otvivelaktigt redan är världens i särklass snabbaste 500-kubikare.

Moto Guzzis V-åtta har många gånger kallats för »en maskin för urmakare». Det ligger mycket i detta smeknamn. Maskineriet är med sina fantastiskt många rörliga delar nästan lika komplicerat som ett fint armbandsur. Och delarna är nästan lika små — man behöver bara tänka på att varje cylinder har en slagvolym om anspråkslösa 62,5 cm<sup>3</sup>. Cylinderdiametern är 44 mm, medan slaglängden håller sig vid bara 41 mm. Det ger slagvolymen 499 cm<sup>3</sup> på åtta »burkar». Vevstakarna är, trots att de är 2,2 gånger så långa som slaglängden, inte mycket längre än en ordinär cigarett — 90 mm. Innehållet i ett normalt bläckhorn skulle inte få rum i Guzzis äggkoppscylindrar!

Man trodde länge inom TT-världen att en 250 kubiks cylinder kom de mekaniska, termiska och volumetriska idealen närmast. Denna konstruktörernas trosbekännelse störtades från sina grundvalar av NSU Rennmax och de fyrcylindriga italienska racermaskinerna, vars cylindrar mätte bara 125 cm<sup>3</sup>. Dessa maskiner har ju en litereffekt om närmare 130 hk! Moto Guzzis djärve konstruktör har krympt cylindrarna ytterligare — och höjt effekten till nära nog fantastiska värden. Man räknar nämligen med att Guzzis V-åtta bromsar 75 hk — en litereffekt om inte mindre än 150 hk. Nyckeln till denna fabulösa effekt ligger i att de många cylindrarna och den därav följande korta slaglängden medger varvtal på över 12.000. Den enda vägen som racerkonstruktörerna f. n. kan gå när de är ute efter högre effekt ligger i ökning av varvtalen. Man kan emellertid inte öka cylinderdiametern hur mycket som helst när man minskar slaglängden: förhållandet mellan cylinderdimensionerna måste hålla sig inom vissa gränser. Då återstår bara utvägen att uppdelade den givna cylindervolymen i fler och mindre enheter.

Fröet till Moto Guzzi V-åtta såddes redan någon gång på hösten 1954. När Moto Guzzis tekniker vid Grand Prix på Monza såg Gilera och MV med strömlinjeskal forcera på banan insåg de att de bara kastade bort sin tid. De måste komma med något helt nytt. Ingenjör Carcano beslöt att kasta både den en- och den fyrcylindriga 500-an på sophögen och genast gå till verket att konstruera något nytt som skulle vara långt överlägset både Gileran och MV i effekt och fartresurser. Carcano var medveten om att det gällde att finna den mest effektiva motorn som passade i den idealiska maskinbredden 50 cm, eftersom en smalare maskin oundvikligen får försämrade styregenskaper och en bredare för stor frontarea. Han började skissa på en luftkyld rak sexa, ja t. o. m. på en rak åtta. Han kom emellertid underfund med att sådana motorer har för långa vevaxlar. Ett förslag om en V-sexa röstades ner eftersom det ansåg att en sådan motor har för dålig balans. Så valdes slutligen en





*Röntgenteckningarna på nästa uppslag är utförda med ensamrätt för TV och The Motor Cycle, London. Eftertryck av denna artikels text eller illustrationer utan tillstånd förbjödes.*

Alla tiders mest sensationella TT-maskin, Moto Guzzi V-8, har nyligen tävlingsdebuterat. Trots att denna nyskapelse omgetts med största sekretess har TV sedan ett drygt halvår fått följa konstruktionsarbetet och kan nu låta på förlåten och avslöja att nykonstruktionen ger 75 hk vid 12.000 v/min., har åtta förgasare och sex växlar samt en toppfart på bortåt 250 km/t.

# PÅ TT-BANAN

AV NILS TENGBERG

V-åtta, som har god balans, en kort och styv vevaxel och lagom bredd för att inte bjuda för stort luftmotstånd om strömlinjeskal skulle bli förbjudna nästa år.

Det är alldeles uppenbart att fyllnadsgraden och tömningen av cylindrarna på förbränd gas bör bli effektivare i en åtta-cylindrig motor än i en fyrcylindrig eftersom ventilarean i den förstnämnda motortypen blir större. Det finns dock nackdelar: åtta lider av svårare friktionsförluster, inte minst på grund av kol- och kolvringsfriktion. Fergus Anderson berättar att en tvåkilosvikt skulle räcka till för att uppväga kolvringsfriktionen i en encylindrig 500-a medan det skulle behövas omkring en 1¼ kg vikt per cylinder i en fyra med samma volym. Dessutom ökar antalet lager när cylinderantalet ökas och ingen har ännu konstruerat ett friktionsfritt lager. Kort sagt: ju snabbare motorn roterar desto mer effekt erfordras för att komma till rätta med friktionen.

Men naturligtvis har den flercylindriga motorn även många fördelar. Den är lättare att kyla, vilket särskilt innebär att temperaturen på avgasventilerna kan hållas nere. Detta gör att man kan använda sig av högre kompression. Och den högre kompressionen ger större termisk effekt.

En åttacylindrig motor har alltså den egenskapen att den lämnar vridkraft vid högre varvtal än en fyra. Guzzis V-åtta bör alltså vara i stånd till att i högre grad än fabriken tidigare fyra förvandla varje droppe bränsle till användbar effekt. Framgången för den nya motorn är helt beroende på om den kan göras driftsäker och om de fördelar som här nämnts väger tyngre än de mekaniska förluster som de många cylindrarna odiskutabelt bringar i sitt släpåg.

Guzzis V-åtta är naturligtvis vattenkyld eftersom det är omöjligt att erhalla ordentlig kylning på avgasportar som vetter bakåt. Särskilt för den bakre cylinderraden (vevaxeln ligger på tvären i ramen) blir kylning med luft synnerligen otillfredsställande. Kylsystemet står inte under tryck, men cirkula-

tionen underlättas av en centrifugalpump. Kylaren är placerad framför vevhuset. En stor fördel med vattenkyllningen är naturligtvis att man inte behöver ta några hänsyn till kylningen när maskinen skall förses med strömlinjekäpor.

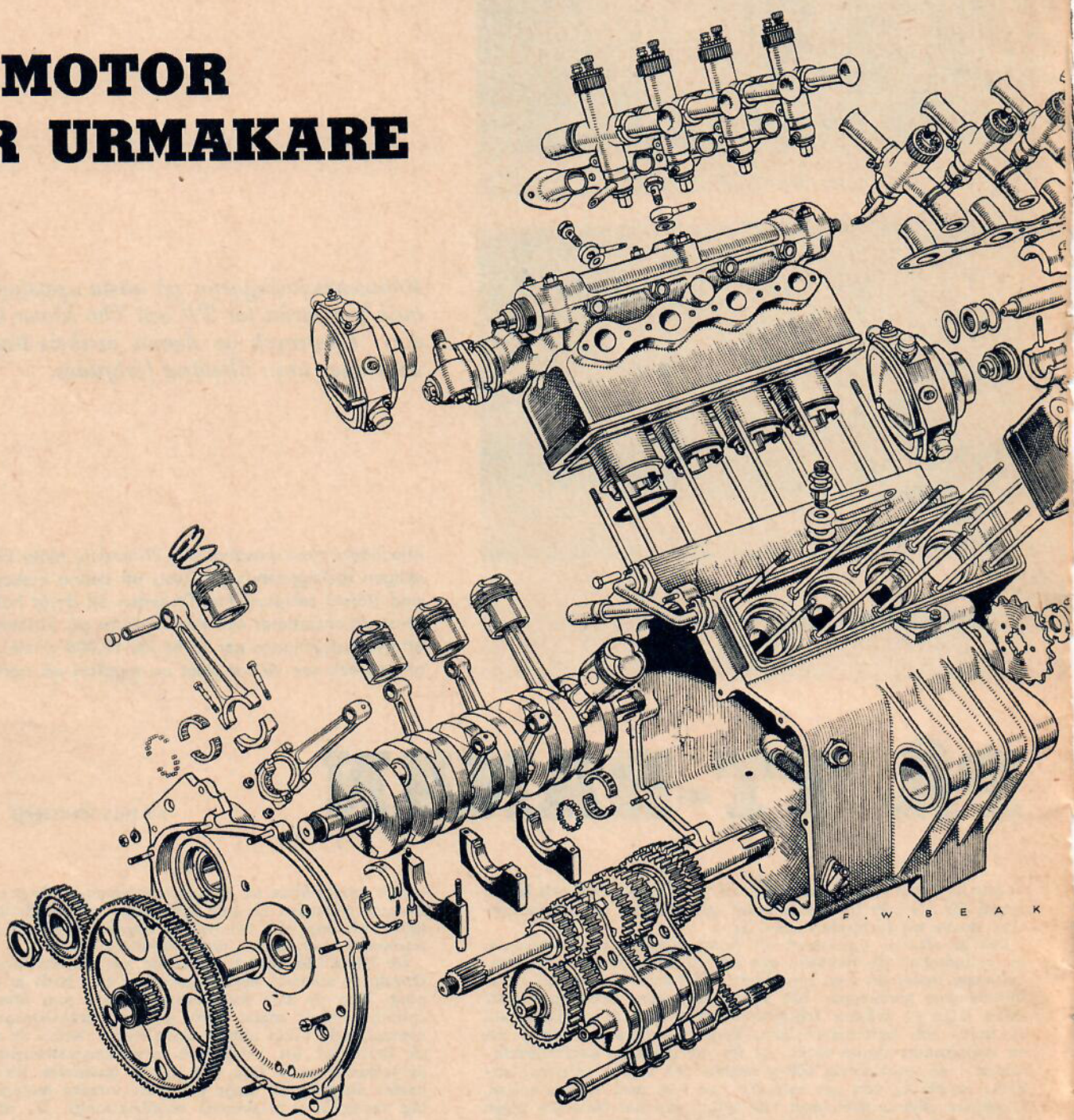
De flesta blir säkert förvånade när de får höra att den nya Guzzin är utrustad med förgasare. Fyran hade ju direktinsprutning. Men de små kvantiteter bränsle som åttans äggkopps-cylindrar skall matas med gör att bränsleinsprutningsmekanismen hade blivit alltför komplicerad. Åtta är redan tidigare så invecklad att ytterligare precisionsinstrument skulle satt driftsäkerheten i fara. På fyran användes direktinsprutning därför att man till varje pris ville minska motorns bredd (där låg vevaxeln i maskinens längdriktning). De åtta förgasarna på den nya motorn matas av två flottörhus, ett på vardera sidan. En gemensam axel påverkar trottlarna i de fyra förgasarna vid varje cylinderrad. Dessa båda axlar är hopkopplade så att det endast behövs en enda wire från gashandtaget. Det går förvånansvärt lätt att »hissa på gasen» på den nya Guzzin trots att föraren med högra handtaget kontrollerar inte mindre än åtta 20 mm-förgasare.

Växellåda och vevhus är gjutna i ett enda block av elektron. Detta block innehåller också lagringspunkten för bakfjädringens svängarmar. Många förvånas säkert över att Guzzis konstruktörer anser sig kunna ha gemensam smörjolja för vevhus och växellåda. Växellådan får ju, resonerar man, då hålla till godo med varm och uttjänt motorolja. Men i Italien är det vanligt att man låter motoroljan smörja även växellådans drev. Duger oljan till motorn och dess lager är den också fullt tillfredsställande för lådan! Guzzin har torrsumpsmörjning och växellådan får alltså stänksmörjning från vevaxeln.

Hur är balansen i den åttacylindriga racermotorn? Inte perfekt — fulländning är omöjlig att uppnå med en V-motor med Moto Guzzis vinkel mellan cylinderraderna. De krafter som emellertid medverkar till en viss sekundär obalans är så små



# EN MOTOR FÖR URMAKARE



att den italienska fabriken knappast kommer att få några bekymmer i detta avseende. Vevaxeln är femlagrad och kraftöverföringen till bakhjulet sker genom en kardanaxel.

Tittar vi litet närmare på hur det ser ut inne i åttans cylindrar skall vi komma underfund med att kolvarna är kraftigt urskålade för att ventilerna skall få fritt slag. De våta cylinderfodren är av gjutjärn. Liksom på Mercedes racerbilar finns det inga ventsäten utan kammarna öppnar och stänger ventilerna direkt mot topplocket. Dubbla ventilfjädrar används. Även tändstiften är skruvade direkt i topplockets gods. Att placera stiften så att de är lätta att montera ut, en viktig detalj för en racermotor där stiften skall bytas några minuter innan starten, har berett Guzzis konstruktörer huvudbry. De stackars Guzzimekanikerna får nu öva sig att på rekordtid byta åtta stift. De får det därmed nästan lika svårt som Mercedes mekar som ju handskas med inte mindre

än 16 stift. De fyra kamaxlarna är trelagrade. De drivs genom en serie på sex drev.

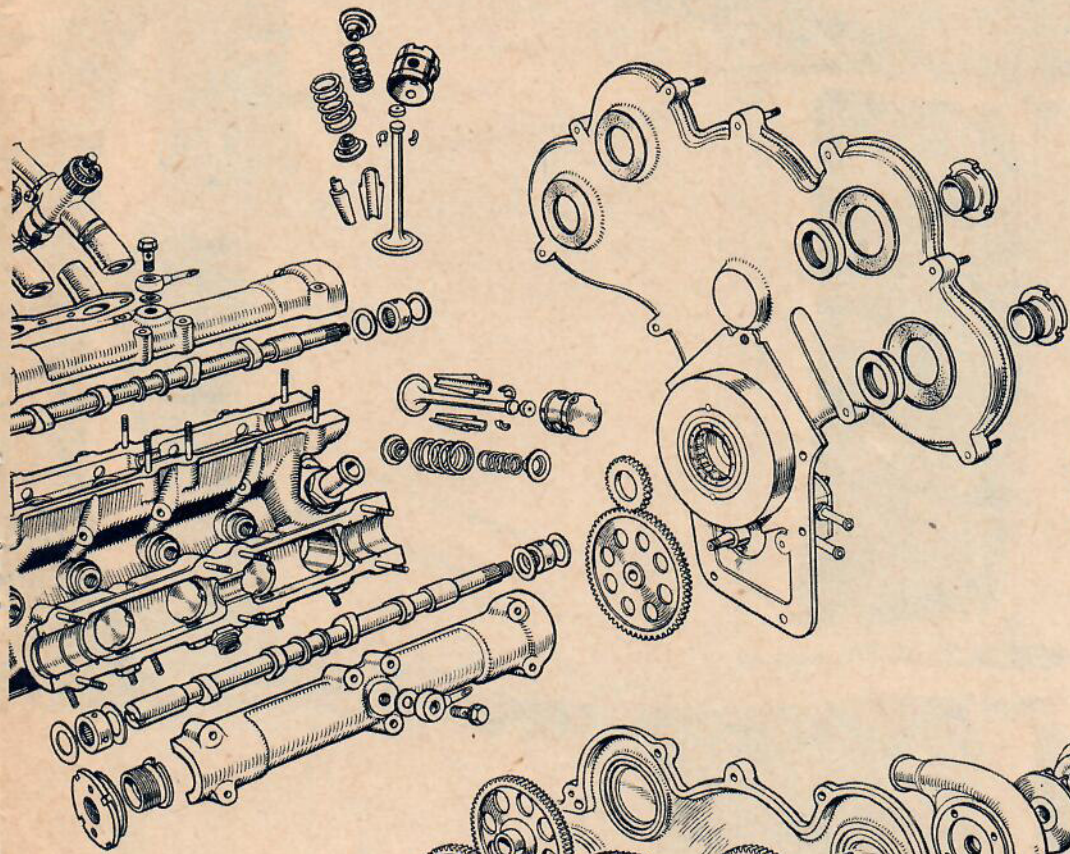
Oljetanken rymmer bara fem liter och pumpen har ett styvt jobb under ett längre TT-lopp. Den skall nämligen sätta över 100 liter olja i cirkulation per timme vid toppvarv.

Vid båda cylinderraderna sitter en strömfördelare, som förser fyra cylindrar med gnistor. Maskinen har batteritändning. Cylindrarna är numrerade från höger till vänster med början i första cylinderraden: den främsta cylindern på registersidan är alltså nr 1 och den bakre cylindern på drivsidan nr 8. Tändföljden är: 1, 8, 3, 6, 4, 5, 2 och 7.

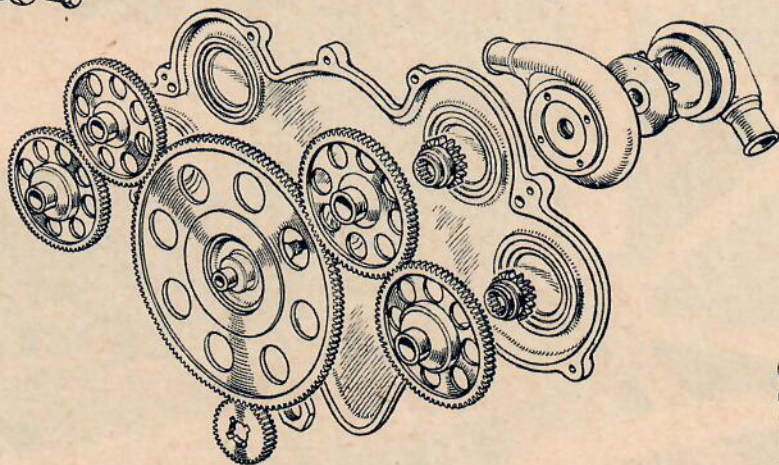
Kopplingen är flerskivig och växellådan har inte mindre än sex utväxlingar. Stackars arma Guzziförare som skall exercera upp och ner med växelspaken! Sjätte växeln är direktväxel.

Moto Guzzi V-8 är ett tekniskt underverk. Om dess prestanda och driftsäkerhet kommer att motsvara de förväntningar som ställs får vi inom en nära framtid klart besked om.





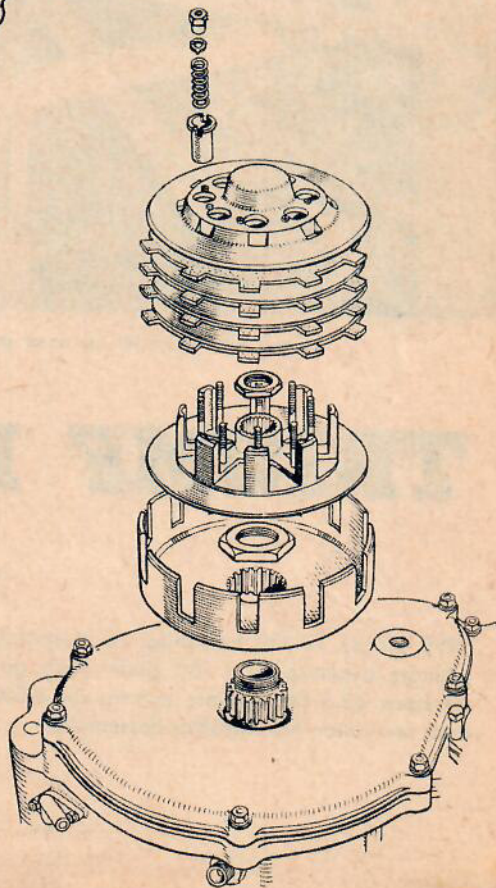
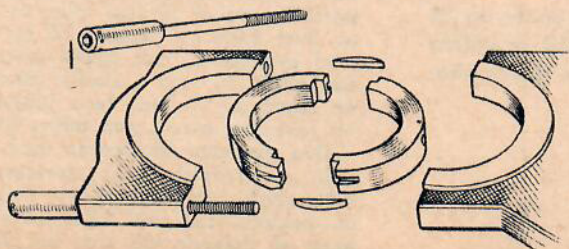
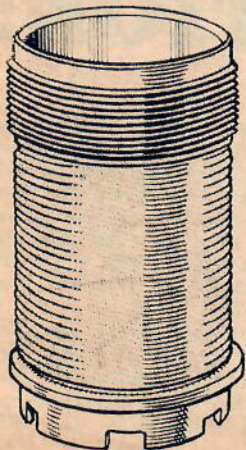
Detta är världens första »exploderade» skiss av Moto Guzzis V-8-motor. Denna är som synes ytterst kompakt. Åtta förgasare matar cylindrarna i vilkas lopp miniatyrkolvarna jagar med bortåt 17 m/sek.



Teckningen längst ner t. v. visar Guzzis ikrympta, våta cylinderfoder, som är försedda med flänsar för att effektivare avleda värmen till det omgivande kylvattnet.

Ramlagren är av konventionell, delbar typ. Lägg märke till de små styrkilarna av Woodruff-typ. De genomgående skruvarna för lageröverfallen har som synes gjorts ovanligt långa.

Kopplingen (bilden t. h.) sitter utanför växellådans kåpa. Den är av vanlig torrlamelltyp och har fyra lameller. In- och utgående axlarna är som synes hopkopplade med splines.







Tunga bilkarosser till ett antal av 22 i timmen bollar Austins rostskyddsanläggning med. Allt går helautomatiskt, även i- och urlastning.

# TRIUMF FÖR AUTOMATION:

Av RUNE MELANDER

1939 gjorde 19.000 anställda vid Austinfabriken under en 52 timmars arbetsvecka 1.700 bilar. Idag gör 23.450 anställda på bara 42,5 timmar inte mindre än 5.600 bilar. Automations revolution har inträffat dessemellan . . .

I hjärtat av det konservativa England ligger Europas, ja kanske världens, modernaste bilfabrik. På det hypermoderna fabrikskomplexet står det Austin of England, och ur ena kortsidan rullar färdiga bilar ut i en jämn ström till ett antal av över 1.000 om dagen. På en fabriksyta av över 200 tunnland sysselsätts över 23 000 människor: den jättelika fabriken har blivit en stad i staden Birmingham med egna vägar till en längd av 15 km, egen järnväg med 12 km räls och med ett taktransportnät, som mäter över 32 km.

Men det som imponerar mest är inte storleken i sig själv utan smidigheten trots storleken. Den smidigheten har er nåtts genom en långt gående mekanisering av biltillverkningen, en mekanisering som döpts till automation. Hela tillverkningen löper så lekande lätt som om det vore leksaksbilar man till-

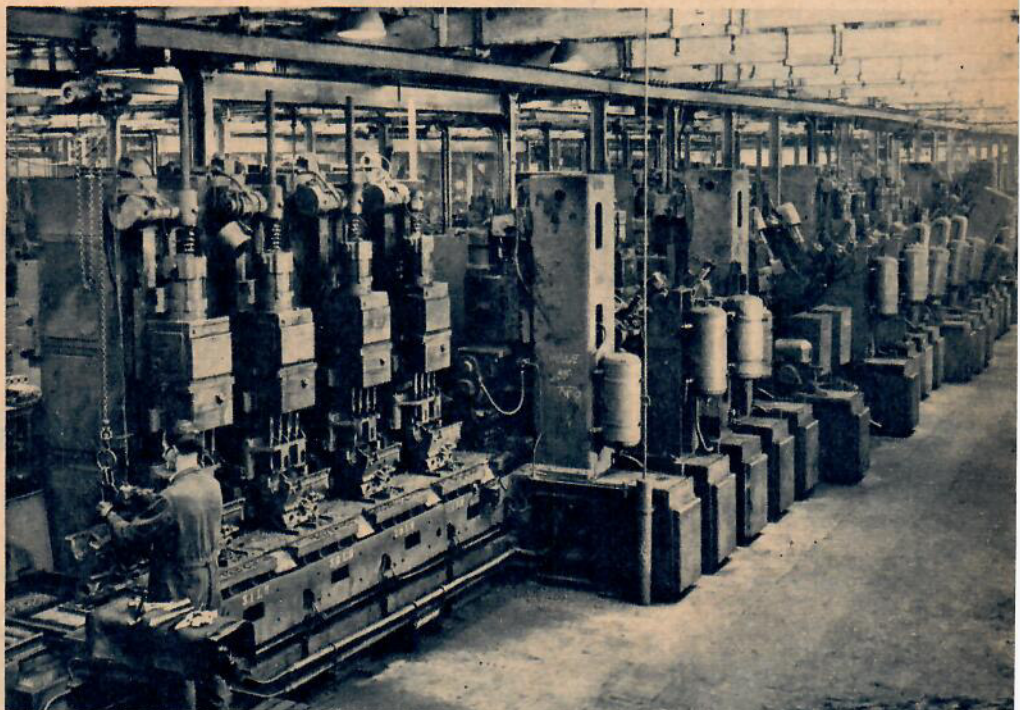




Kontrollrummet med sina många varningsljus och reläer är »hjärnan» i det automatiska leveranssystemet.



Takten vid sammansättningen är uppdriven trots påfallande liten arbetsstyrka.



Denna jättemaskin utför på 32 stationer 160 olika arbetsoperationer. Bara två man sköter den.

## BILAR PÅ HÅLKORT

verkade i den stora fabriken i stället för »fullvuxna» vagnar. Det finns gammal, omodern fabriksbebyggelse hos Austin också. Men innanför de till synes fallfärdiga väggarna hittar man hypermodern maskinell utrustning. Tag till exempel de väldiga automatenheterna som i ett andetag borrar cylinderlopp, slipar, borrar hål för cylinderbultar o. s. v. tills det stora metallstycke som matades in i maskinbjässens ena ände kommer ut som ett komplett cylinderblock. En enda maskin kan utföra upp till 30 olika arbetsoperationer i följd och transporterar då dessutom det material, i detta fall cylinderblock, den arbetar med mellan de olika stationerna. Innan automatenheterna kom hit arbetade tjugtals arbetare i sitt anletes svett. Nu gör maskinen hela jobbet — och arbetarna kan sättas in på andra uppgifter, som inte lämpar sig för

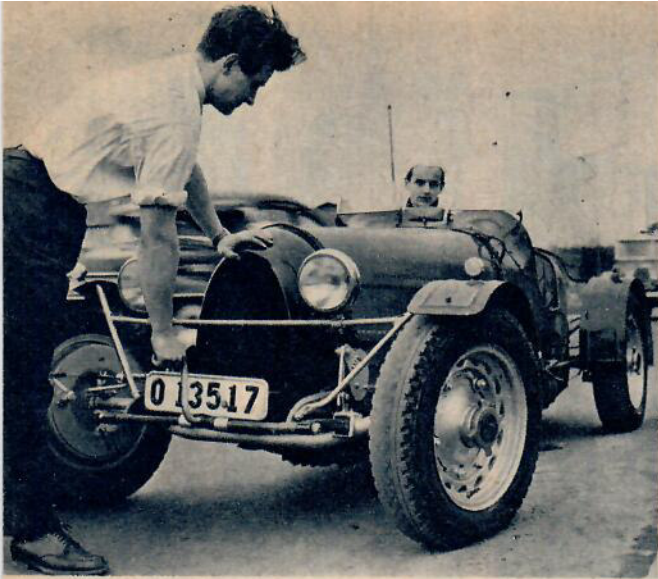
automation. Austin har över 60 automatenheter, som var och en kostar åtskilliga hundratusentals kronor och som helt byggts vid fabriken.

Gör maskinerna ett sämre jobb än människan? Med andra ord blir kvalitén lidande på att kvantiteten ökar genom maskinernas större kapacitet? Nej, låt oss erkänna det genast: maskinen är bättre än människan. Man kan vid mekaniserad massproduktion arbeta med betydligt snävare toleranser än vid hantverkstillverkning i liten skala. Det är inte omöjligt att en massstillverkad småbil idag bjuder på högre kvalitet än Rolls Royce...

Maskiner som bollar med otympliga, blytung karosser som om de vore vantar är imponerande. När de dessutom arbetar

(Forts. på sid. 59)

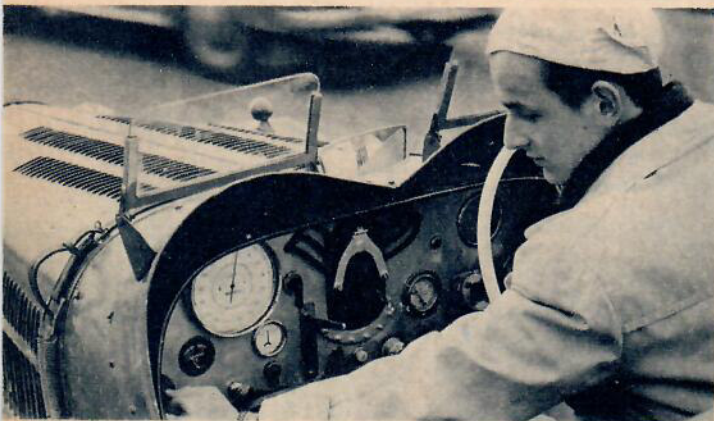




Kontakt, skriker Bengt vid ratten till Bosse, som drar yeven. Det finns givetvis ingen startmotor i åket, som har magnettändning.



För säkert tusende gången ser Bosse till att allt är som det skall vara bland de 130 »hästarna» under huven.

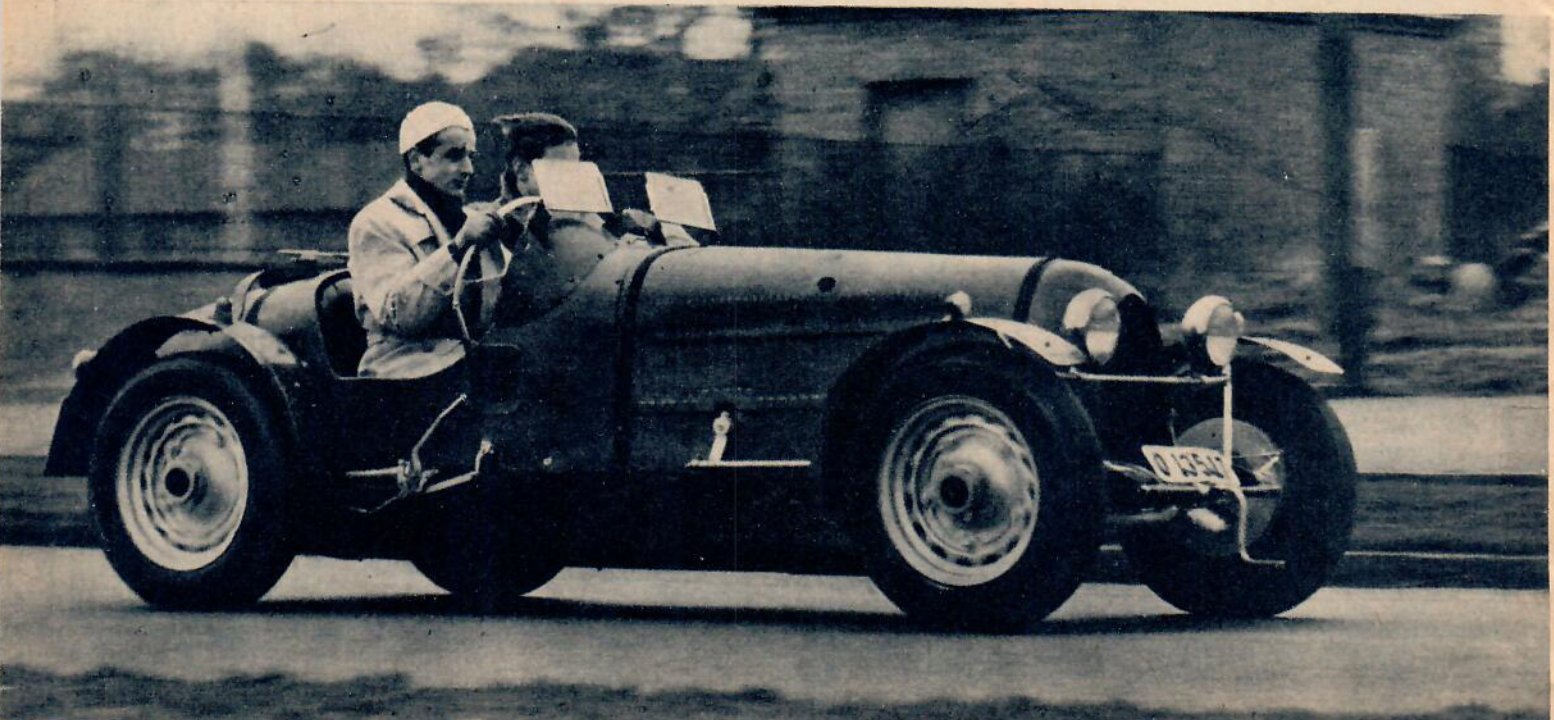


Instrumenteringen är riklig men föga modern. Spaken snett nedanför den stora tavlan t. v. är det känsliga tändningsreglaget, nobben för biltjuvar.

Bosse byggde en av Göteborgs allra första scooters. Men nu för tiden trivs han ändå bäst bakom ratten på sin Bugatti, som med förvånansvärd säkerhet slinker genom de brantaste kurvor med hög fart.

# BIT FÖR BIT BLEV

Det är fart och kraft i de härliga Bugattilinjerna och körsättet kan väl inte bli sportigare, växelspak och handbroms är monterade utanför sittbrunnen.







# BUGATTI

Det började för fyra år sedan. Då strök göteborgsgrabben Bosse Jacobsson omkring på en bakgård i Mölndal och kastade lika lystna blickar på en ganska illa medfaren men fullt körklar Bugatti-racer som andra grabbar i hans ålder offrade på bioaffischernas pinuppor.

— Hon ska bli min, mumlade han mellan beslutsamt hopknipna läppar.

Han fick chansen en dag, det blev auktion på kärran. Bosse var med och bjöd men blev snuvad på go'biten, den kom i andra händer för 5.000 kronor.

Men Bosse gav inte upp hoppet. Killen, som köpte åket tröttnar väl snart, tänkte han. Det gick ett år och så plötsligt gav Bosses ivriga jakt i annonsspaltarna resultat, där fanns hon igen, Bugattin, illa sargad med sprängt vevstakslager men i alla fall! Han tog chansen, lät inte lura sig den här gången och fick hela rasket för 1.500 kronor.

Sedan följde en ganska fantastisk kedjereaktion. Många delar på det gamla fartåket var utslitna. Men i och med att Bosse blivit Bugattiiägare fick han i all hast en massa vänner och hjälpare landet runt. En spindelbult måste bytas ut — en dag kom den i ett paket till Bosse utan någon som helst kommentar. Den karakteristiska Bugattinosen var litet illa medfaren — i en skrotaffär ute i Mölndal fick Bosse tag i insugningshöljet till en reamotor, det kapades, formades om och blev ett prima underlag för det stolta Bugattimärket.

— Tre år har det tagit att få hyfs på kärran, men nu går hon, säger Bosse. Jag har offrat så gott som varenda lediga stund på henne, det blev för mycket till slut, jag måste skaffa en kompanjon och Bengt fick jobba in sig i »bolaget».

Det är inte ett amerikanskt dollargrin modell -56 med bandspelare, automatisk växel, inbyggd bar och kylskåp och hela raden av tekniska finesser, som är den mest uppmärksammade bilen i Göteborg just nu, utan en Bugatti 35 C, modell 1929!

AV LASSE SCHULTZ

Foto: Lennart Jensen-Carlén

Bosse nickar åt Bengt Sörmon, som snart är färdig motoringenjör på GTI och givetvis blev en prima jobbarkompis.

Genom goda Bugattivänner landet runt, ihärdigt detektivarbete på snart sagt varenda skrotfirma och struntverkstad i Göteborg med omnejd och kontakt med den återuppståndna Bugattifabriken i Molsheim har Bosse och Bengt lyckats uppbirga så gott som alla originaldelar — det är egentligen bara nosen, skärmarna, som Bengt »snickrat» till, och handbromsen, som suttit på en gammal Ford, som inte kommer från Bugatti.

— Det stora problemet för oss är att få tag i en lämplig verkstad eller ett stort garage, där vi kan hålla till och »meka», säger Bosse. Nu har vi fått flacka runt från den ena verkstaden till den andra, stått på bakgårdar och på gatan. Isbaneföraren Billy Andersson har en liten verkstad här i Göteborg, han har varit bussig och hjälpt oss med motorn. En lösning på problemet är att flera bilintresserade grabbar går ihop och hyr ett garage eller kanske köper en nedlagd verkstad.

Och så lämnar Bengt några intressanta data om Bugatti 35 C. Motorn: 2-liters rak åtta med överliggande kamaxel, kompressormatad. Vid 5.800 v/min ger den en fart på 130 km/t. Bränsleförbrukning utan kompressor 2,5 l/mil, med kompressor 4 l/mil. 130 hk. Varje cylinder har tre ventiler och tändstiften sitter på insugningssidan. Vikt: 850 kg.

— Vad kostar kärran som den står nu?

— Omkring 4.500 kronor.

Till sist ett exempel på Bugattigemenskapen. På en liten verkstad i Majorna hittade Bosse nyligen en 1,5 l Bugattimotor.

— Jag köper motorn för 50 kronor och skickar den bums till en kille, som var bussig nog att hjälpa mej med min Bugatti!





# DE SEGLAR PÅ ÅRESKUTAN

AV RUNE MELANDER | Foto: Gustaf Hansson

Två huvudpersoner: Nisse Persson (t. v.) och Sven Dahl. Persson flög högst — 4.800 m — Dahl är energisk ledare av fjällflygveckan i Åre.

49 deltagare — från Trollhättan, Stockholm, Moss i Norge och Östersund — var med i fjällsegelflygveckan i Åre. »Veckan» har blivit en institution till segelflygets fromma.

Det har blivit tradition att de jämtländska segelflygarna skall utnyttja påsken till ett flygläger i Åre. Segelflygning i vågmoln är en tjugig sport, och det långa avståndet till Åre avskräcker inte deltagare att komma upp ända från Trollhättan. Arrangörerna, Östersunds flygklubb med Sven Dahl i spetsen, hade stolta planer i vilka fanns med både övningar i fjällräddningstjänst med motorsportplan som skulle kombineras med fallskärmshopp och tävling på triangelbana. Men det dåliga vädret lade krokben för det mesta, tyvärr.

60 flygtimmar och en höjdvinst på 3.970 meter kunde redovisas när lägret avslutades på annandag påsk. I stort sett var det »användbara» vågor endast en dag. Då lyckades samtliga plan i en våg över Mullfjället komma upp till 2.800 meter men endast gruppchefen Nisse Persson, Östersund, förstod att utnyttja situationen och gå med vinden till våg nr två, som låg strax öster om Renfjället. Där lyckades han stiga ytterligare 2.000 meter och fick därmed sin egen och veckans bästa höjdvinst. En välförtjänt uppmuntran med hänsyn till det oerhörda arbete Persson varje vinter lägger ned för att Åre-expeditionen inte bara skall bli en realitet utan även gå väl i lås.

Om det inte blev så mycket flygning som året innan t. ex. så utnyttjades tiden i stället till föredrag och teoridiskussioner. Kapten Reinhold von Essen visade bl. a. några filmer som klargjorde de katastrofala följder som kan uppstå vid syrebrist. Han

demonstrerade också den nödutrustning som med fördel kan plockas med i vilket segelflygplan som helst. Det är verkligen intressant att se hur mycket som får plats i denna utrustning, som tar mycket mindre plats än halva fallskärmen. Problemet med nödutrustningen är inte bara, att den skall ta liten plats utan den bör också vara lika användbar i fjällen som på havet. Därför har även livbåten numera ändrats så att den försetts med tak för att kunna användas som bivack. Dessutom finns där kola, neskafe, metkrokar och tuggummi i en plåtask vilken även kan användas som kastrull på ett hoppfällbart kök, tabletter till detta, röksignaler, ficklampa m. m. Utan tvivel är en sådan utrustning värdefull och den borde nog finnas i flera flygplan än som nu är fallet. Dyrast är livbåten, som kostar nära 400 kr; de övriga tillbehören kan man själv plocka ihop.

Östersunds flygklubb tog sin tredje inteckning i Teknikens Världs vandringpris och nådde med sitt lag en sammanlagd höjdvinst på 7.920 meter. I laget ingick förutom Nisse Persson, Thorleif Gummesson och Bernt Abrahamsson.

Nisse Perssons resultat med en höjdvinst på 3.970 meter är faktiskt det bästa som nåtts under alla år i Åre.

Bilden till höger visar klart fjällens mäktighet och segelflygningens tjustring. I förgrunden en Weihe och längre bort över Åreskutan ett flygsläp.

Kapten Reinhold von Essen (t. v.) i Flygvapnet har konstruerat ett par snöskor, som kan användas till mycket. De ingår i FV:s nödutrustning

Snöskorna är av duraluminium. Hogne Tjennsvoll (som försökte slå norskt rekord i höjdflygning) använde skorna som spade o. byggde en bivack.

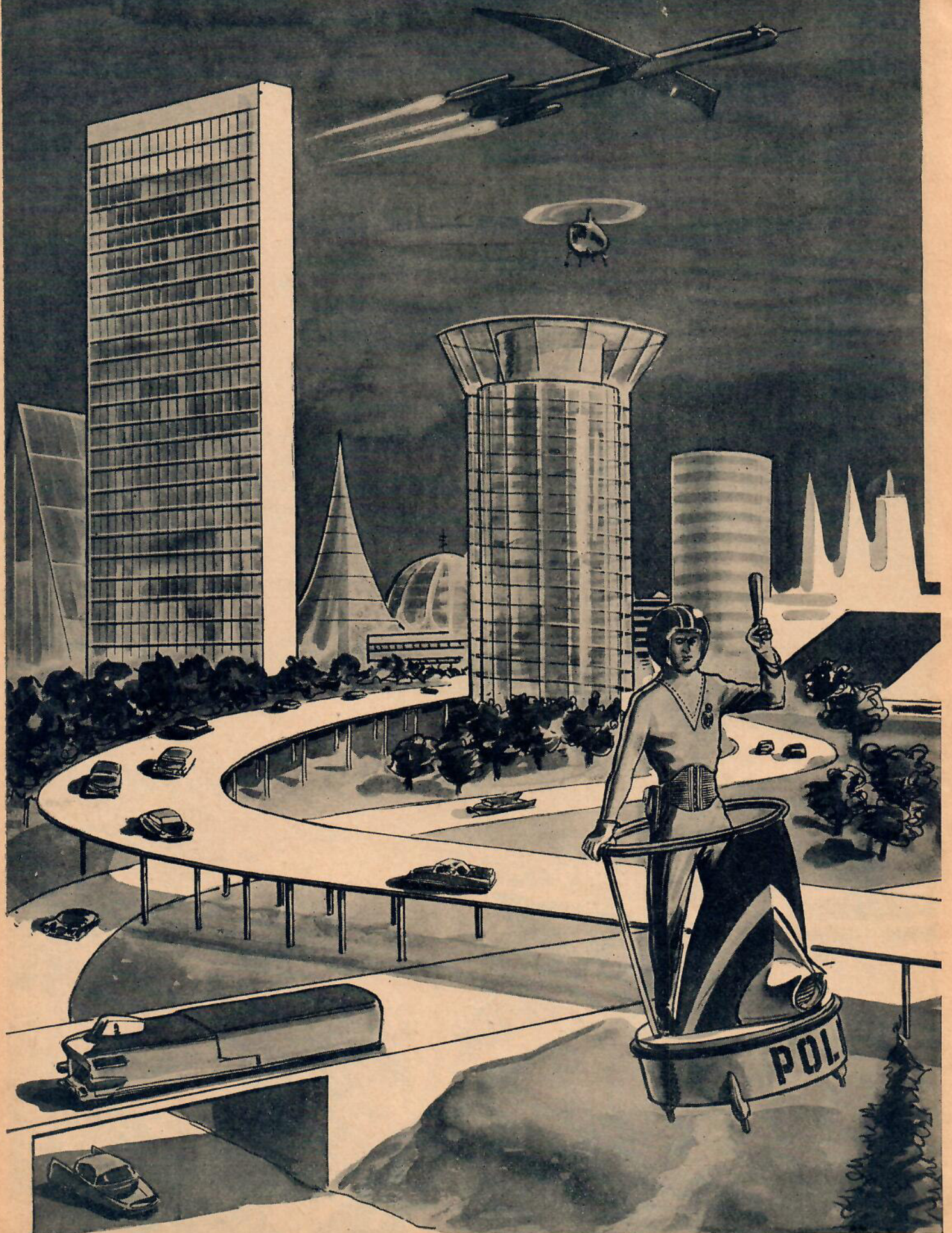
På ena sidan är skivorna skarpslipade för att kunna användas som yxa. Som sådan rör skivan med tumstjocka grenar. Väl användbara snöskor!













# MOT FRAMTIDENS VÄRLD

Den engelske kärnfysikern och nobelpristagaren sir George Thomson har vågat sig på att i en nyutkommen bok *The FORESEEABLE FUTURE* (Den förutsägbara framtiden) skissera upp en bild av våra barns och barnbarns värld om 50–100 år. Han gör flera överraskande förutsägelser. Bl. a. är han fullt övertygad om att rymdresor kommer att företas långt tidigare än de flesta tror.

Det är ingen risk att någonting kommer att gå allvarligt på tok med jordklotet inom åtskilliga miljoner år. Det förhåller sig också så att det inte är lätt att utrota ett släkte sedan det en gång väl fått fast rot. Det är sålunda osannolikt att ens människans mest storstilade ansträngningar att ta död på sig själv kommer att vara mera framgångsrika än kolerabacillens. Mot denna bakgrund kan det vara en lovvärd sysselsättning att något litet spekulera över utvecklingen och framtiden. Tyvärr blir resultatet mera sällan lyckat. De som försökt har för det mesta haft politiska eller andra biavsikter i likhet med H. G. Wells, Aldous Huxley, George Orwell m. fl. eller också förstår de endels och fantiserar endels som de moderna science-fiction-författarna och det blir visserligen både intressant och spännande men inte riktigt ändå som Flammarion och Jules Verne på den tiden det begav sig.

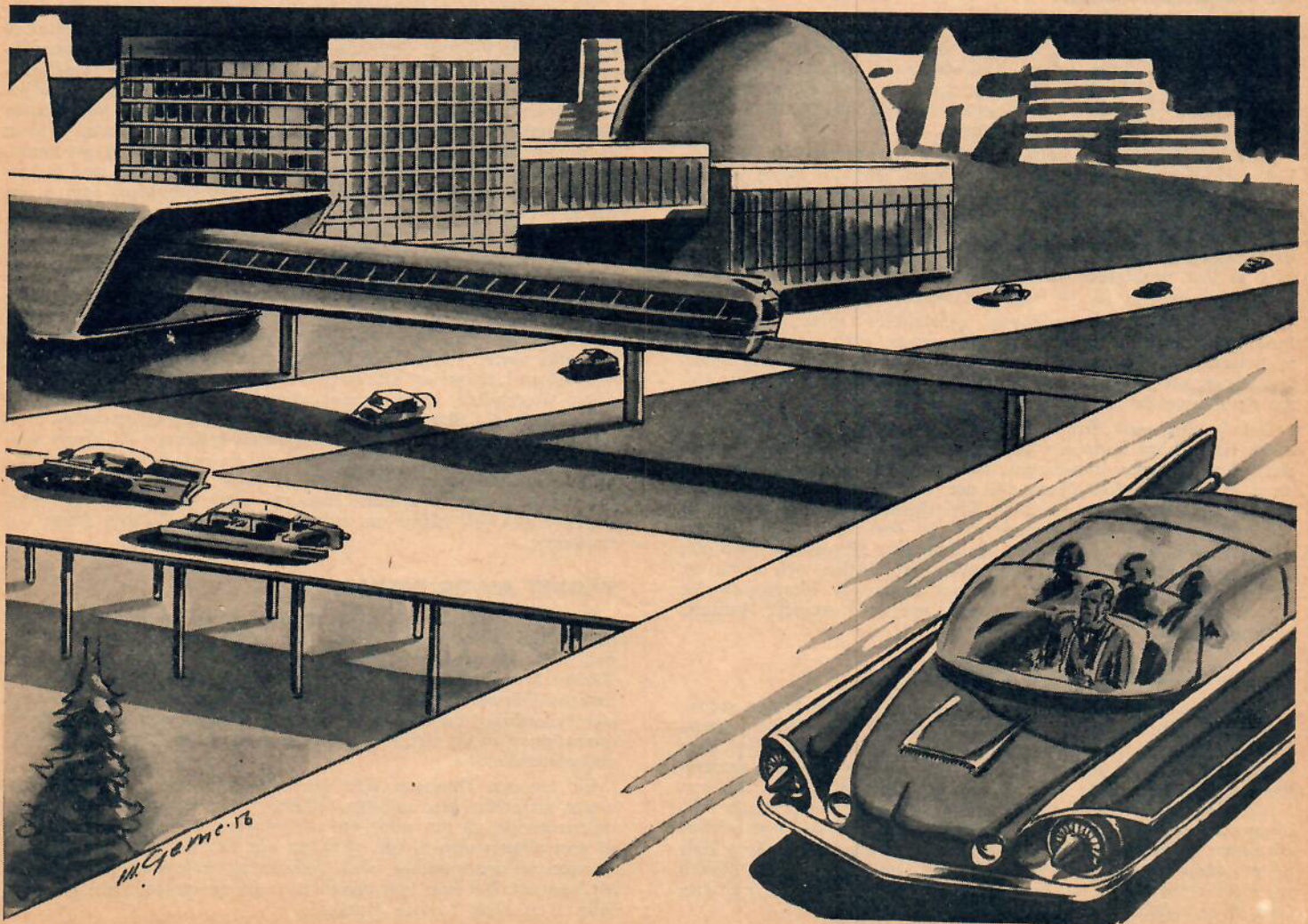
Att en vetenskapsman med internationellt rykte vågat sig på

Starkare metaller kommer att revolutionera morgondagens byggnadskonst. Många nu brukliga konstruktioner överges för betydligt lättare och

försöket att lyfta litet på framtidens förlåt har hänt någon gång men det är ytterst sällsynt varför det är med stora förväntningar man öppnar en i dagarna i England utkommen bok av fysikern sir George Thomson, nobelpristagare 1937 för arbeten om kvantumteori, under kriget flygvetenskaplig rådgivare åt engelska regeringen. (Hans far var f. ö. den berömde engelske fysikern sir J. Thomson, elektronens upptäckare och nobelpristagare 1906.) Boken heter *The Forseeable Future*, Den förutsägbara framtiden, och förväntningarna kommer inte på skam. Det är en lika saklig som lättfattlig och stimulerande uppskissning av våra barns och barnbarns värld med hjälp av de inprickningar som dagens utvecklingslinjer tillhandahåller.

När författare, serietecknare eller vanligt folk sätter sig att fantisera om framtiden är det två ting man kan vara övertygad om att de är bergsäkra på: jättestaderna och de blixtnsnabba kommunikationsmedlen.

smidigare. Överhuvudtaget kan man räkna med att framtidens värld skulle sig mera eterisk, mera som ett feeri än den värld vi nu lever i.





Metropolis, den mänskliga myrstacken som sträcker sig djupt under jorden och högt upp i skyn, är ett sedan länge inkört begrepp, men det är mycket osannolikt att mammutstäderna någonsin kommer att bli mera mardrömslika än de redan är. Storstaden är helt enkelt för stor i våra dagar. Det är t. ex. ekonomiskt oförsvarligt att en stor del av befolkningen i de mest produktiva åldrarna måste tillbringa nära femtedelen av sin vakna tid med att resa fram och tillbaka mellan hemmen och arbetsplatsen. Att flygbussar, lufttaxametrar o. dyl. helikopterbetonade farkoster skulle kunna medföra någon väsentlig bättring härvidlag är svårt att tänka sig, framhåller sir George Thomson. Även om man kunde klara trafikriskerna (lite svårt i londondimma) skulle tidsförlusterna vid ändstationerna ändå bli ofrånkomliga. För att effektivt »kapa topparna» finns därför bara en lösning, nämligen att slå sönder de stora städerna i mindre enheter, vilka inte mycket får överstiga 50.000 invånare.

En annan lättnad blir att det kanske inte blir så nödvändigt för många att resa. TV-telefonen väntar ju om hörnet, och ingenting motsäger tanken att hålla exempelvis ett styrelsesammanträde eller en konferens mellan ett ganska stort antal personer via TV-telefonen.

## ÖVER ATLANTEN PÅ TIMMEN

Men naturligtvis kommer våra barnbarn och barnbarnsbarn att resa, både oftare, längre och snabbare än vi, men så svindlande hastigt blir det kanske ändå inte. De naturliga begränsningarna finns kvar. Det vore ingen mening med att kunna resa till Australien på bråkdelen av en sekund — hälften av ljusets hastighet t. ex. — om det tog en halvtimme att köpa biljett och pollettera bagaget. Med sådana tidsförluster vore blixtresan inte värd de ofantliga kostnaderna.

För alla praktiska ändamål blir det nog för överskådlig tid framåt aldeles tillräckligt snabbt att krossa Atlanten på en timme och nå Australien på fem. Med en hastighet av tre-fyra gånger ljudets måste biljettpriserna bli avskräckande höga. För post ställer det sig kanske annorlunda. På kortare sträckor, låt oss säga under 150 mil, kan nog även framtidens människor med fördel nöja sig med att fara betydligt långsammare fram.

## UT I VÄRLDSRYMDEN

Den brittiske vetenskapsmannen är mycket noga med att hålla sig på marken då han gör sina reflexioner om framtiden. Han har hela tiden räknestickan i handen. Man blir därför ganska förbluffad över den optimism han lägger i dagen då det gäller det mest fantasieggande slaget av framtida kommunikationer, nämligen rymdresorna.

Han hyser inga som helst tvivel om att sådana blir verklighet. Och dagen är inte alls så avlägsen som de flesta av oss tror. »En tur till stjärnorna är inte omedelbart förestående», skriver sir George, »men vi är nog närmare den i tiden än vi är Pekingmannen.» Men alla barn i början — vi får nöja oss med interplanetariska rundresor till månen, Mars, Venus osv. tills vi löst problemet med att skaffa rymdskeppen den drivkraft som behövs för de verkliga långresorna.

Naturligtvis måste oerhörda svårigheter först övervinnas innan det ens kan bli tal om blygsamma utflykter inom solsystemet, men »man kan inte hjälpa att man känner sig övertygad om att ingenjörernas uppfinningsförmåga har övervunnit dem inom de närmaste 50 eller 100 åren.»

Det är nog sant, framhåller sir George, att rymdresor f. n. mera tycks höra hemma i skolpojkers seriemagasin än i vetenskapsakademiernas handlingar, men detta är ett sken som bedrar. I själva verket läggs det ner ofantliga summor på lösningen av problem som är nära förknippade med möjligheterna att lämna denna planet, men det är den stora allmänheten okunnig om. Alla stormakter är intensivt sysselsatta med att konstruera olika slag av fjärrstyrda projektiler, och detta är ett nödvändigt förarbete om man på allvar vill försöka skicka ut en bemannad eller obemannad projektil utanför jordens gravitationsfält.

## RYMDSTATIONER INGEN FANTASI

»Tanken på att upprätta en rymdstation får inte heller avfärdas som helt och hållet fantastisk», säger sir George, »men problemet är en enda härva av tekniska svårigheter.» Nej, den dominerande svårigheten ligger i att komma utanför jordens dragningskraft. Härför behövs en utgångshastighet av 11,2 km i sek. Den tyske V2-konstruktören Wehrner von Braun vill bygga en trestegsraket, men priset är oerhört högt. Det behövs nämligen en raket på 8.000 ton för att slunga ut en liten boll på ett enda fattigt ton i världsrymden. Helt annorlunda ställer sig förstås problemet om sista »avsparken» ut i rymden kan ske från en rymdstation.

30

Vad det framför allt gäller är emellertid att finna en annan drivkraft än de olika slag av kemikalier som nu brukas. Den brittiske kärnfysikern tänker sig närmast att raketen drivs som ett reoplan med en eller annan form av atomreaktor som förbränningskammare. I stället för förbränningsgaser av fotogen skulle reaktorn slunga ut laddade joner eller radioaktivt splitter med enorma hastigheter. En raket av sådant slag skulle kunna föra med sig tillräckligt med »bränsle» för en lång kryssning i vårt solsystem. Att komma ut till den närmaste stjärnan, Proxima Centauri, som ligger på 4,3 ljusårs avstånd, blir kanske en annan historia.

Sir George inte bara tror på rymdfärder, han ser förhoppningsfullt fram mot dem. Hans synpunkt är kanske originell men knappast orealistisk. Enligt hans (och många andras) mening uppstår de stora krigerna inte så mycket av politiska eller ekonomiska orsaker som på grund av mänsklighetens undertryckta äventyrslystnad. Under en i framtiden alltmer mekaniserad tillvaro finns det skäl att frukta att vantrivseln med vardagen ökas, och rymdens erövring kommer då att framstå som en makalös säkerhetsventil.

## VAD KAN GÖRAS ÅT VÄDRET?

Det finns inte många platser på jordklotet där människan är nöjd med klimatet. Antingen är det för varmt eller för kallt, för torrt eller för fuktigt. Stora delar av jordklotet är världelösa bara för klimatets skull. Kommer även framtidens människor att nöja sig med att bara prata om vädret och inte göra något åt det?

Av flera skäl blir de nog tvingade att försöka sig på en hel del för att försöka rätta till klimatet åt sig. Men vad ska de kunna göra? Vid första påseende ter sig möjligheterna föga hoppingsvande. Naturens krafter är så väldiga, att även med de resurser som står framtidens människor till hjälp, blir det allt annat än ett lekverk att försöka handskas med dem. Man må betänka att den energi som frigjordes i de första atombombarna knappast skulle räcka för en lätt sommarskur över Stockholm! Vätebomben kommer aldrig att bli så kraftig att den överträffar det utbrott den berömda vulkanen Krakatoa hade 1883, då en liten indonesisk ö sprängdes i luften och askmolnet, som sköt upp i stratosfären, gav upphov till praktfulla solnedgångar under lång tid framåt världen runt.

Ett vanligt litet lågtryck representerar en energi på cirka 70.000 kWtim eller 3.000 gånger så mycket som Hiroshimabomben. Ett kraftigt lågtryck har minst tio gånger den energimängden, och en vanlig storm är många tusen gånger »starkare» än en atombomb. Men liksom i bomben finns i vädret »kedjereaktioner». Det behövs bara en »avtryckare». Detta förhållande ligger bakom de bekanta försök med regnmakeri som utförts av nobelpristagaren Langmuir och andra. Man »besår» ett lämpligt moln med silverjodid eller kolsyresnö, och de små dropparna vattenånga börjar samlas till regndropparna som i sin tur ger upphov till nya droppar, vilka är för tunga att hållas upp, och så är regnet där.

Detta är dock mera detaljpyssel. Ingripanden i stort är naturligtvis inte bara tänkbara utan i hög grad troliga. Redan har framkastats tanken att smälta grönländsisen med atomvärme, men ingen har kunnat besvara frågan om vad man ska göra med smältvattnet. Stora, tätbefolkade områden skulle nämligen bli satta under vatten. Kanske kan man släppa in det i Sahara och därmed skapa en sjö som inte bara ändrade klimatet utan också återställde stora landområden i brukbart skick. Enligt en teori är det ökad solstrålning som framkallar istiderna. I så fall skulle man genom att i atmosfären inmänga ett ämne som absorberade en del av strålningen kunna åstadkomma ett jämnare klimat utan nedisning och kanske också utan orkaner. Ett sådant ämne är kalium, men ett lager bara en atom tjockt skulle i alla fall kräva en miljon ton, så det är inte fråga om småsaker.

## VÄDRET ALLTID »OSTADIGT»

Det besvärliga är att man åtminstone än så länge är högst osäker om vilka resultat man når med olika åtgärder. Innan man vet det är inte mycket att göra. Svårigheterna är stora. Vädret är nyckfullt och växlar snabbt. Meteorologerna har nu elektronhjärnor till hjälp, men man får en aning om problemets storleksordning då man hör att det krävs 30 milj. olika räkneoperationer av en sådan maskin för att beräkna en enda timmes väderleksstillstånd.

Sir George Thomson tror inte att detaljerade långtidsprognoser någonsin blir möjliga. Vädret kan liknas vid en penna balanserande på sin udd; en obetydlighet kan få den att falla åt ena eller andra sidan. »Frågan om det kommer att regna i London på drottningens nästa födelsedag är kanske helt omöjlig att besvara. Det kan helt enkelt bero på en bortkastad cigarettfimp i en skog bortom Quebec.»





Ta loss bilagan!

# BILBÖRSEN

— dagsaktuell riksprislista för begagnade motorfordon

På grund av den enorma tillströmningen av bilar och motorecyklar till Bilbörser har vi inte kunnat bereda plats för alla fordon, som anmälts. De som inte fått sina vagnar med uppmanas därför att, i den mån dessa fortfarande är osålda, insända en förnyad anmälan till nästa Bilbörser.

Nr	Märke	Ant. cyl.	Hk	År	Sitt-pl.	Karosseri	Körda mil	Begärt pris	Försäljningsort
<b>PERSONBILAR Upp till 2.000 kr</b>									
1130	Chevrolet	6	60	1931	4	2-dörr kabr.	—	250	Katrineholm
1131	Plymouth	6	82	1935	4	2-dörr täckt	8.000	275	Stockholm
1132	Ford	4	50	1932	5	2-dörr täckt	—	500	Ingatorp
1133	Dodge	6	57	1938	5	4-dörr täckt	—	500	Eksjö
1134	Dodge	6	87	1935	4	4-dörr täckt	9.000	750	Bofors
1135	Fiat 500 A	4	13	1940	2	2-dörr kabr.	9.500	950	Stockholm
1136	MG	6	95	1937	4	4-dörr soltak	—	950	Uddevalle
1137	Opel Kapitän	6	60	1939	4	4-dörr täckt	—	975	Tidavad
1138	Ford V-8	8	85	1936	4	2-dörr kabr.	—	1.000	Hällesåker
1139	Hudson	6	86	1937	5	4-dörr täckt	—	1.000	Växjö
1140	Ford	4	34	1945	2	skåp	12.500	1.000	Ingatorp
1141	Vauxhall 12	4	42	1939	4	4-dörr täckt	13.000	1.075	Estuna
1142	Opel Olympia	4	43	1938	4	2-dörr täckt	—	1.100	Åseda
1143	Ford Lyx	V-8	80	1936	5	2-dörr täckt	13.000	1.100	Vissefjärda
1144	Plymouth	6	82	1938	5	4-dörr täckt	—	1.100	Liden
1145	Ford V-8	8	60	1947	4	4-dörr täckt	9.000	1.200	Vitsand
1146	Plymouth	6	82	1937	5	4-dörr täckt	—	1.200	Katrineholm
1147	Minor	2	20	1950	4	2-dörr täckt	4.800	1.250	Stuvsta
1148	Opel Olympia	4	43	1938	4	4-dörr täckt	—	1.300	Borås
1149	Opel	4	27	1937	4	2-dörr täckt	1.200	1.300	Eskilstuna
1150	Dyna Panhard	2	24	1949	4	4-dörr täckt	5.300	1.400	Skövde
1151	Opel Kadett	4	24	1938	4	2-dörr täckt	9.830	1.400	Alvesta
1152	Opel Kadett	4	27	1938	4	2-dörr täckt	—	1.500	Töreboda
1153	Minor	2	19,5	1950	4	2-dörr täckt	5.850	1.500	Strålnäs
1154	Dodge	6	83	1938	4	4-dörr täckt	12.000	1.500	Ludvika
1155	Ford	8	60	1938	4	2-dörr	—	1.500	Ör
1156	Volvo	6	90	1951	7	4-dörr täckt	—	1.500	Gävle
1157	Chevrolet de Luxe	6	85	1939	5	4-dörr täckt	9.980	1.500	Linderås
1158	Opel Admiral	6	86	1939	5	4-dörr kabr.	—	1.500	Vara
1159	Renault	4	28	1939	4	2-dörr täckt	—	1.600	Körnarp
1160	Tolo	2	19	1953	2	suflett	700	1.650	Bjästa
1161	Ifa F 8	2	20	1950	4	2-dörr täckt	4.400	1.700	Västerås
1162	Minor	2	19,5	1950	4	2-dörr täckt	5.300	1.700	Billeberga
1163	Borgward 1500	4	48	1949	5	4-dörr täckt	—	1.800	Nyköping
1164	Fiat 500	4	13	1947	2	2-dörr täckt	—	1.800	Tärnaby
1165	Renault	4	23	1950	4	4-dörr täckt	3.000	1.900	Gävle
1166	Ford	V-8	90	1936	4	2-dörr täckt	9.230	1.900	Hallvards
<b>2.000—4.000 kr</b>									
1167	Pontiac	6	90	1937	4	2-dörr kabr.	5.000	2.000	Falköping
1168	Vauxhall 10	4	35	1939	4	4-dörr täckt	6.900	2.000	Frösön
1169	Ford	V-8	60	1939	5	2-dörr täckt	12.000	2.000	Enskede
1170	Renault CV4	4	19	1948	4	4-dörr täckt	8.000	2.000	Vejbyslätt
1171	Dodge	6	83	1939	4	4-dörr täckt	12.000	2.000	Sollefteå
1172	Fiat 500 C	4	13,5	1947	2	2-dörr soltak	6.300	2.200	Malmö
1173	Oldsmobile	6	100	1947	5	2-dörr täckt	9.940	2.200	Hälsingborg
1174	Simca	4	40	1952	4	4-dörr täckt	—	2.200	Rosön
1175	Ford	8	60	1946	5	4-dörr täckt	—	2.300	Vimmerby
1176	Simca	4	40	1950	4	4-dörr täckt	7.360	2.400	Österede
1177	Ford	4	34	1952	2	skåp	2.250	2.500	Arvika
1178	Ford Taunus	4	34	1939	4	2-dörr täckt	—	2.600	Smedstorp
1179	Goliath	2	25	1953	5	2-dörr täckt	4.450	2.800	Gävle
1180	Renault CV4	4	19	1950	4	4-dörr täckt	—	2.800	Delary
1181	Renault CV4	4	19	1950	4	4-dörr täckt	4.500	2.850	Bjästa
1182	Vedette	V-8	66	1951	5	4-dörr täckt	7.000	2.900	Örebro
1183	Studebaker Champion	6	80	1948	5	4-dörr täckt	—	2.900	Sollentuna
1184	Mercedes	4	40	1938	5	4-dörr täckt	16.000	3.000	Kalmar
1185	DKW	2	23	1952	4	2-dörr täckt	4.900	3.000	Järbo
1186	Citroën	4	57	1949	5	4-dörr täckt	6.000	3.000	Flötningen



Nr	Märke	Ant. cyl.	Hk	År	Sitt-pl.	Karosseri	Körda mil	Begärt pris	Försäljningsort
1187	Tatraplan	4	52	1952	5	4-dörr täckt			
1188	Pontiac	6	90	1946	5	4-dörr täckt	6.600	3.000	Västerås
1189	Morris Minor	4	27	1949	4	2-dörr täckt	10.000	3.100	Nässjö
1190	Ford Anglia	4	34	1950	4	2-dörr täckt	4.900	3.200	Borås
1191	Skoda	4	32	1950	4	4-dörr täckt	5.800	3.200	Öjkroken
1192	Ford Anglia	4	34	1952	4	2-dörr täckt	7.234	3.200	Nyhammar
1193	Standard 8	4	26	1954	4	4-dörr täckt	4.100	3.200	Johanneshov
1194	Ford Anglia	4	34	1952	4	4-dörr täckt	3.800	3.400	Tullinge
1195	Saab	2	25	1951	4	2-dörr täckt	3.900	3.400	Hohultslätt
1196	Ifa F 9	3	30	1954	4	2-dörr täckt	5.700	3.500	Gävle
1197	Opel Kapitän	6	65	1950	5	4-dörr täckt	1.800	3.500	Holmedal
1198	Standard Vanguard	4	68	1949	4	4-dörr täckt	9.300	3.500	Boden
1199	Ford Popular	4	34	1954	4	4-dörr täckt	7.500	3.500	Liden
1200	Hillman	4	38	1950	4	2-dörr täckt	4.000	3.500	Sandviken
1201	Hillman	4	38	1950	4	4-dörr täckt	6.100	3.500	Vilhelmina
1202	Ifa F 9	4	35	1949	4	4-dörr täckt	7.600	3.600	Uppsala
1203	Lloyd	3	30	1954	4	2-dörr täckt	3.400	3.600	Jättendal
1204	Packard	2	13	1955	4	2-dörr täckt	1.300	3.800	Blikstorp
1205	Tatraplan	8	165	1948	5	4-dörr täckt	7.800	3.800	Norrköping
1206	Saab	4	52	1952	4	4-dörr täckt	3.700	3.850	Karlstad
		2	25	1952	4	2-dörr täckt	3.100	3.900	Edsbyn
<b>4.000—6.000 kr</b>									
1207	Saab-92	2	25	1951	4	2-dörr täckt			
1208	Simca	4	45	1952	4	4-dörr täckt	5.300	4.000	Södertälje
1209	Opel Kapitän	6	60	1951	6	4-dörr täckt	5.900	4.000	Vissefjärda
1210	Ford Taunus 12 M	4	38	1952	4	2-dörr täckt	8.000	4.000	Husum
1211	Fiat 1400	4	44	1952	5	4-dörr täckt	6.000	4.000	Hedemora
1212	Opel Olympia	4	43	1950	4	4-dörr täckt	9.000	4.000	Munkfors
1213	Saab-92	2	25	1951	4	4-dörr täckt	3.600	4.000	Vällingby
1214	Saab	2	25	1951	4	2-dörr täckt	5.300	4.200	Stora Vika
1215	Austin	4	40	1950	4	2-dörr täckt	7.800	4.200	Kinnared
1216	Standard Vanguard	4	68	1951	4	4-dörr täckt	7.800	4.200	Herrö
1217	Morris	4	29	1950	4	4-dörr täckt	6.945	4.300	Anderslöv
1218	Peugeot	4	45	1952	5	2-dörr täckt	4.000	4.500	Hällekis
1219	Henry J	6	80	1952	4	4-dörr täckt	6.200	4.500	Gävle
1220	Tatraplan	4	52	1953	5	2-dörr täckt	9.200	4.500	Asele
1221	Volkswagen	4	25	1953	5	4-dörr täckt	3.100	4.700	Norra Rörum
1222	Morris Minor	4	30	1951	4	2-dörr täckt	5.000	4.800	Göteborg
1223	Austin A 40	4	42	1953	4	4-dörr täckt	2.950	4.800	Örebro
1224	Austin A 30	4	30	1954	4	4-dörr täckt	7.000	4.800	Glava
1225	MG TD	4	55	1952	2	2-dörr täckt	1.300	4.800	Gullringen
1226	Opel Olympia	4	43	1950	4	2-dörr kabr.	7.000	4.800	Bromma
1227	Renault Fregate	4	60	1952	5	2-dörr täckt	4.400	4.900	Källtorp
1228	Opel Olympia	4	43	1950	4	4-dörr täckt	4.750	4.950	Skreanäs
1229	Austin A 30	4	30	1953	4	2-dörr täckt	8.000	5.000	Angarn
1230	Hansa 1800	4	60	1952	5	4-dörr täckt	4.800	5.000	Virso
1231	Saab-92	2	25	1953	4	2-dörr täckt	4.800	5.000	Falun
1232	Morgan	4	69	1953	2+2	2-dörr täckt	2.900	5.300	Jönköping
1233	Taunus 12 M	4	38	1953	4	2-dörr roadster	4.300	5.500	Strömsund
1234	Hotchkiss	4	70	1951	5	2-dörr täckt	5.250	5.600	Vilhelmina
1235	Volvo PV 444	4	44	1953	4	4-dörr täckt	7.300	5.600	Umeå
1236	Morgan	4	67	1952	2	2-dörr täckt	5.200	5.800	Falun
						sportkabr.	2.950	5.800	Hälsingborg
<b>6.000—8.000 kr</b>									
1237	Saab-92	2	25	1955	4	2-dörr täckt			
1238	Volvo 444 E	4	44	1954	4	2-dörr täckt	1.029	6.000	Öland
1239	Wolseley 4/44	4	46	1954	5	4-dörr täckt	4.200	6.200	Jakobsberg
1240	Volkswagen	4	30	1954	5	4-dörr täckt	3.400	6.200	Borås
1241	Rover	6	90	1951	5	2-dörr täckt	3.200	6.200	Norrtälje
1242	Riley 2½	4	100	1950	5	4-dörr täckt	6.900	6.300	Kopparberg
1243	MG TF	4	58	1954	2	4-dörr täckt	7.000	6.500	Malmö
1244	Goliath	2	29	1953	4	2-dörr kabr.	2.300	6.500	Katrineholm
1245	Studebaker	6	85	1951	5	2-dörr täckt	2.600	6.750	Värendseke
						2-dörr kabr.	6.800	6.800	Trollhättan

## VILL NI KÖPA GENOM BILBÖRSEN?

Då behöver Ni bara fylla i och sända in kupong nr 1 på BilbörSENS fjärde sida. Så snart TV fått in Er ifyllda kupong vidarebefordrar vi kostnadsfritt uppgifterna till vederbörande försäljare, som sätter sig i förbindelse med Er om fordonet fortfarande är till försäljning. Om Ni är intresserad av flera fordon så går det bra att ta upp dem alla på kupongen. TV sorterar efter numren och ser till att Ert namn kommer

rätt säljare tillhanda. Kupongen sänds i slutet kuvert (porto: 25 öre) och adresseras: BILBÖRSEN, Tekniskens Värld, Sveavägen 53, Stockholm. OBS! TV ikläder sig självfallet inget ansvar ifråga om de begagnade motorfordonen utan fungerar bara som en kontaktlänk mellan köpare och säljare. Alla TV:s tjänster är kostnadsfria och ingår som ett led i vår strävan att ge våra läsare bästa service.



Nr	Märke	Ant. cyl.	Hk	Ar	Sitt-pl.	Karosseri	Körda mil	Begärt pris	Försäljningsort
1246	Willys	6	90	1953	6	2-dörr täckt	6.000	7.000	Bräcke
1247	Volvo PV 444 Special	4	44	1955	4	2-dörr täckt	3.300	7.000	Luleå
1248	Volvo PV 444 HS	4	44	1955	4	2-dörr täckt	300	7.500	Malung
1249	Hansa 1800	4	60	1954	5	2-dörr täckt	2.930	7.600	Skara
1250	Opel Record	4	51	1954	4	2-dörr täckt	750	7.900	Gullberga
<b>8.000—12.500 kr</b>									
1251	Standard Vanguard	4	68	1954	4	4-dörr täckt	2.600	8.200	Uppsala
1252	Mercedes Benz 220	6	80	1952	5	4-dörr täckt	8.700	10.000	Östersund
1253	Rover 75	6	80	1955	5	4-dörr täckt	750	11.500	Visby
1254	Buick Super Riviera	8	128	1952	5	2-dörr täckt	10.400	12.500	Råneå
1255	Buick	V-8	174	1954	5	4-dörr täckt	3.000	12.500	Saltsjö-Duvnäs

#### MOTORCYKLAR

1256	Rex	1	3,5	1938	1	98 cm <sup>3</sup>	—	75	Blidsberg
1257	Rex	1	19	1932	2	600 cm <sup>3</sup>	—	125	Lammhult
1258	Nv Sachs	1	2,25	1938	1	98 cm <sup>3</sup>	—	150	Åtvidaberg
1259	Thyphoon	1	6,5	1950	2	200 cm <sup>3</sup>	1.000	150	Myrekulla
1260	HVA 24	1	3,5	1946	1	120 cm <sup>3</sup>	—	150	Amoffors
1261	Ilo	1	2,8	1945	1	98 cm <sup>3</sup>	—	150	Finspång
1262	BSA	1	12,5	1944	2	ej reg.	—	150	Sjuntorp
1263	HVA	1	2,8	1939	1	98 cm <sup>3</sup>	—	180	Eslöv
1264	NSU	1	10	1946	2	200 cm <sup>3</sup>	—	200	Blidsberg
1265	Terrot	1	4,5	1946	1	100 cm <sup>3</sup>	—	200	Lammhult
1266	BMW	1	12	1948	—	350 cm <sup>3</sup>	—	200	Gustafs
1267	Rex	1	4	1950	2	125 cm <sup>3</sup>	—	200	Anäset
1268	HVA	1	2,5	1939	1	98 cm <sup>3</sup>	—	200	Lönsboda
1269	Victoria	1	11,5	1952	2	250 cm <sup>3</sup>	2.600	200	Eskilstuna
1270	HVA	1	4,5	1951	2	125 cm <sup>3</sup>	—	250	Blidsberg
1271	NV	1	3,5	1950	1	125 cm <sup>3</sup>	—	250	Blidsberg
1272	HVA	1	4,5	1951	1	118 cm <sup>3</sup>	4.008	250	Dimboby
1273	HVA	1	2,5	1937	1	98 cm <sup>3</sup>	—	250	Teg
1274	Apollo	1	4,5	1950	1	120 cm <sup>3</sup>	700	275	Lillhärdal
1275	Ariel	2	16	1943	2	350 cm <sup>3</sup>	—	300	Fisketorp
1276	CZ	1	4,5	1947	1	125 cm <sup>3</sup>	—	300	Lönsboda
1277	HVA	1	4,5	1952	1	—	—	300	Kisa
1278	Speed	1	5	1950	2	125 cm <sup>3</sup>	500	300	Sörsjöbyn
1279	Harley Davidson	3	45	1934	3	1.200 cm <sup>3</sup> m. sidv.	—	300	Gryteryd
1280	Speed/HVA	1	4	1950	1	120 cm <sup>3</sup>	—	350	Amoffors
1281	Monark CZ	1	6	1952	2	150 cm <sup>3</sup>	1.300	350	Äng
1282	Rex Comp.	1	6,5	1953	1	125 cm <sup>3</sup>	3.000	400	Tidaholm
1283	JB Sport	1	9,2	1953	1	—	1.200	400	Munkbysjön
1284	HVA	1	4,5	1952	1	—	650	400	Valdemarsvik
1285	Monark JB	1	—	1952	1	—	2.000	400	Uppsala
1286	NV Sachs	1	6,5	1952	2	150 cm <sup>3</sup>	2.200	425	Bolmen
1287	Rex	1	8,5	1951	2	200 cm <sup>3</sup>	2.000	425	Götene
1288	NV DKW	1	5	1951	2	125 cm <sup>3</sup>	1.606	450	Skövde
1289	Fram HVA	1	4,5	1951	1	120 cm <sup>3</sup>	—	450	Östersund
1290	Monark BSA	1	4,5	1950	1	125 cm <sup>3</sup>	2.500	450	Tidan
1291	FN	1	20	1951	2	450 cm <sup>3</sup>	4.000	450	Avesta
1292	HVA	1	4,5	1953	1	—	500	500	Kräbbleboda
1293	Royal Enfield	1	18	1946	2	—	4.400	500	Strömsund
1294	HVA	1	4,5	1950	1	120 cm <sup>3</sup>	400	500	Örtofta
1295	NV 150	1	6,5	1951	2	150 cm <sup>3</sup>	4.000	500	Gideåberg
1296	HVA	1	4,5	1951	1	—	—	500	Tenhult
1297	Monark CZ	1	6	1952	1	150 cm <sup>3</sup>	1.700	500	Johanneshov
1298	Svalan JB	1	6	1952	2	148 cm <sup>3</sup>	800	525	Vikarbyn
1299	Fram	1	11,5	1952	2	250 cm <sup>3</sup>	2.000	550	Vilhelmina
1300	NV DKW	1	5	1951	2	125 cm <sup>3</sup>	1.400	575	Hillringsberg
1301	Monark CZ	1	6	1950	2	150 cm <sup>3</sup>	1.600	600	Laholm
1302	HVA	1	4,5	1951	—	—	700	600	Kalmar
1303	Matchless	1	18	1947	2	—	3.600	600	Stockholm
1304	NV Sachs	1	—	1951	2	150 cm <sup>3</sup>	600	700	Åseda
1305	Apollo Comp.	1	9,2	1955	1	—	1.265	725	Fiskartorp

## VILL NI SÄLJA GENOM BILBÖRSEN?

I så fall har Ni bara att fylla i samtliga uppgifter om de fordon Ni har till salu på kupong nr 2 på nästa sida. Vill Ni inte klippa sönder Bilbörserna finns det särskilda anmälningskort att rekvirera från TV. Att få en bil eller mc med i Bilbörserna kostar ingenting, men Ni måste komma ihåg att frankera alla brev fullständigt. Om Ni lägger kupongen på nästa sida i ett brev blir portot 25 öre och om Ni använder TV:s speciella kort kostar det 20 öre. Vi skulle rekomen-

dera alla bilhandlare, som har med begagnade bilar att göra, att snarast rekvirera ett antal anmälningskort från TV:s expedition.

Och så en sak till: TV tar bara in bilar i Bilbörserna på vilka inkommit kompletta uppgifter. Den enda uppgift som får saknas är mätarställningen om denna är omöjlig att uppge exakt som ofta är fallet med äldre bilar. Men annars måste som sagt alla uppgifter finnas med. Skriv tydligt — texta helst.



Nr	Märke	Ant. cyl.	Hk	År	Sitt-pl.	Karosseri	Körda mil	Begärt pris	Försäljningsort
1306	DKW	1	11	1952	2	—	1.411	750	Håksberg
1307	King	1	10,5	1954	2	—	1.800	800	Mala
1308	Royal Enfield	1	24	1947	2	—	—	800	Särna
1309	Horex Regina	1	18	1950	2	350 cm <sup>3</sup>	6.000	800	Hägersten
1310	Monark CZ	1	6	1950	2	150 cm <sup>3</sup>	600	800	Vadstena
1311	TWN	2	10,5	1951	2	—	1.500	800	Enskede
1312	BMW	1	12	1948	2	350 cm <sup>3</sup>	—	800	Lidingö
1313	NV Special	1	6	1951	2	125 cm <sup>3</sup>	500	800	Gävle
1314	Triumph Thunderbird	2	34	1950	—	650 cm <sup>3</sup>	4.000	800	Olsäter
1315	Apollo	1	4,5	1951	1	120 cm <sup>3</sup>	700	800	Hälsingborg
1316	Matchless G 3 L	1	21	1945	2	350 cm <sup>3</sup>	—	800	Bya
1317	Blue Master	1	9	1954	1	150 cm <sup>3</sup>	180	850	Frösön
1318	Blue Fighter	1	9	1953	1	150 cm <sup>3</sup>	900	900	Lomma
1319	Sarolea	1	15	1951	2	350 cm <sup>3</sup>	—	900	Öjebyn
1320	James	1	7,5	1950	2	197 cm <sup>3</sup>	150	900	Norrköping
1321	Ariel	1	17	1946	2	350 cm <sup>3</sup>	500	950	Alby
1322	Royal Enfield	1	18	1951	2	350 cm <sup>3</sup>	1.400	950	Sundåsen
1323	Jawa	2	14,5	1952	2	350 cm <sup>3</sup>	1.000	1.000	Tranås
1324	NV 23 Sachs	1	6,5	1954	1	150 cm <sup>3</sup>	800	1.000	Gävle
1325	NSU	1	15	1951	2	350 cm <sup>3</sup>	1.900	1.000	Robertsfors
1326	NSU	1	11,5	1952	2	250 cm <sup>3</sup>	1.800	1.000	Kimstad
1327	Triumph	2	19	1951	2	350 cm <sup>3</sup>	—	1.100	Göteborg
1328	Union	1	28	1950	2	500 cm <sup>3</sup>	2.400	1.100	Skönarbo
1329	Puch	1	12	1954	2	250 cm <sup>3</sup>	1.575	1.200	Beted
1330	Jawa	2	14,5	1952	—	350 cm <sup>3</sup>	1.300	1.200	Gistad
1331	A.W.O. 425	1	13	1951	2	—	1.500	1.200	Gäddede
1332	Royal Enfield	1	18	1951	2	350 cm <sup>3</sup>	3.000	1.200	Finnerödja
1333	Monark	1	13	1953	2	250 cm <sup>3</sup>	1.800	1.200	Skelleftehamn
1334	HD	2	40	1947	2	1.200 cm <sup>3</sup>	4.000	1.200	Edebäck
1335	Panther	1	18	1954	2	350 cm <sup>3</sup>	2.900	1.300	Näkna
1336	Jawa	2	14,5	1953	2	344 cm <sup>3</sup>	1.000	1.300	Bågen
1337	HVA	1	7,5	1953	2	175 cm <sup>3</sup>	1.650	1.400	Rossön
1338	Triumph Trophy	2	25	1952	2	500 cm <sup>3</sup>	1.000	1.400	Ronneby
1339	NV 36	1	11,5	1953	2	250 cm <sup>3</sup>	2.000	1.400	Gideåberg
1340	HD	2	27	1949	2	750 cm <sup>3</sup>	1.370	1.500	Rossön
1341	Royal Enfield	1	15	1951	2	350 cm <sup>3</sup>	1.300	1.500	Finnerödja
1342	Vincent	1	32	1951	2	500 cm <sup>3</sup>	900	1.500	Uppsala

## Nästa nummer

av BILBÖRSEN medföljer TV nr 10, som utkommer den 17 maj. Alla uppgifter, som skall in i denna Bilbörs, måste vara TV tillhanda senast den 8 maj på morgonen.

### Att användas av spekulanter

Kupong nr 1

Insändes till BILBÖRSEN, Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm.

Jag är intresserad av följande fordon i TV:s Bilbörs: .....

..... (endast numret i Bilbörsen behöver uppges).

Namn: ..... Bostad: .....

Postadress: ..... Telefon: .....

### Att användas av säljare

Kupong nr 2

Insändes till BILBÖRSEN, Teknikens Värld, Sveavägen 53, Stockholm.

Jag önskar kostnadsfritt få följande motorfordon införda i Bilbörsens riksprislista.

(Obs. hänsyn tages endast till blanketter med kompletta uppgifter.)

Namn: ..... Bostad: .....

Postadress: ..... Telefon: .....

..... den .... / .... 1956.

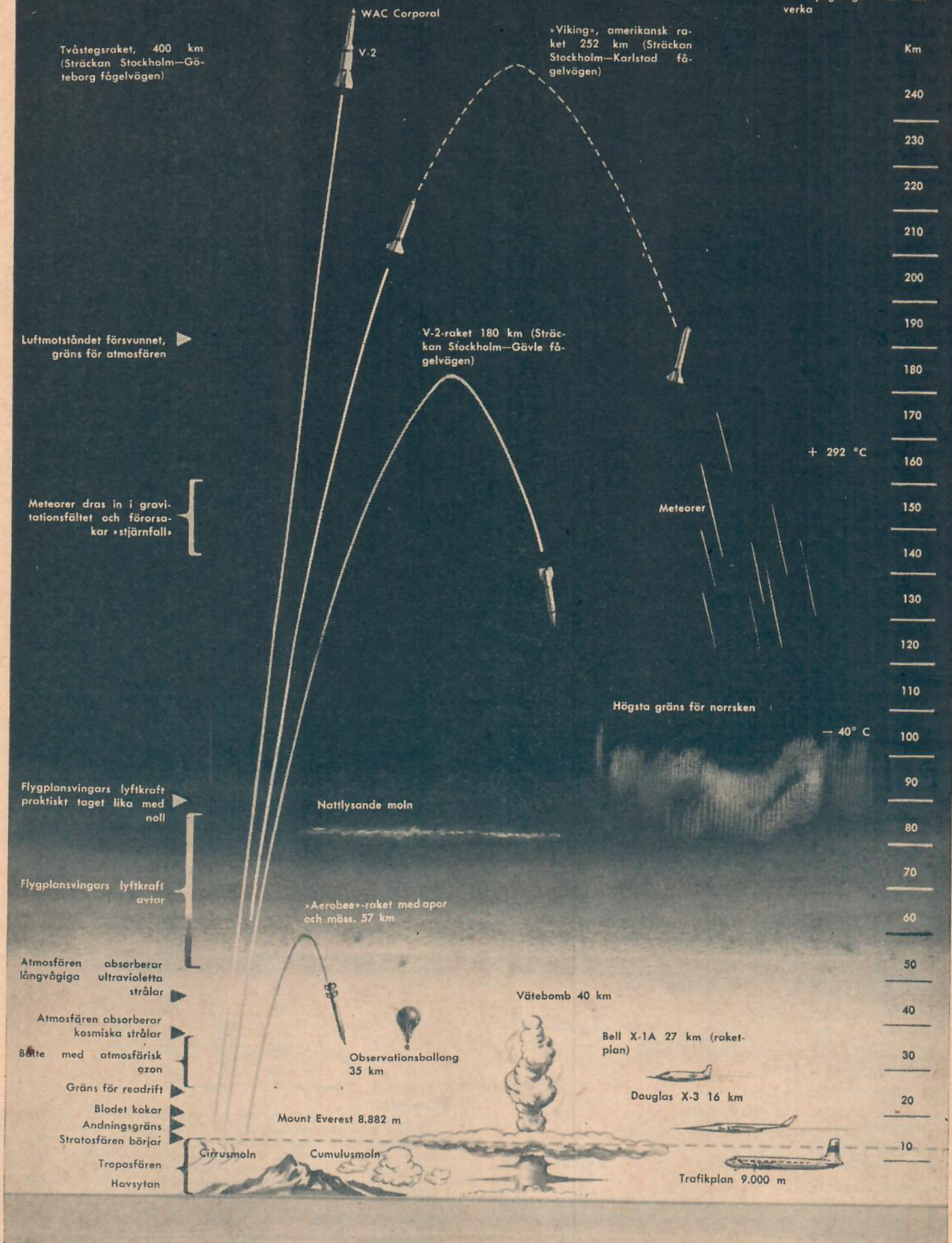
Nr i Bilbörsen (ifylles av TV)	Märke	Ant. cyl.	Hk	År	Sittpl.	Karosseri (t. ex. 4-dörr täckt)	Körda mil	Begärt pris

Namn: ..... Bostad: .....

Postadress: ..... Telefon: .....



Vid ca 350.000 km avstånd från jorden upphör tyngdlagen helt att verka







# VOLVO PV 444 K

PROVKÖRD AV TV:s TESTAVDELNING

Text: Ingenjör Olle Lindahl

Foto: Lennart Håwi och Lo Winge

## TV-betyg

### Särskilt bra:

- Stabil, välbyggd och rostskyddad kaross
- Gedigen, slitstark och lättstartad motor
- Amerikansk åkkomfort
- Effektiva, moderna bromsar
- Bra strålkastare

### Mindre bra:

- In- och urstigningen i framsätet är besvärlig därför att det är väl trångt mellan dörrkarmen och sätet
- Vindrutestolparna fortfarande för breda
- Sikten bakåt farligt dålig

Sveriges bestseller de senaste åren, den lilla »amerikanaren» Volvo PV 444, har förändrats en hel del sedan vi provkörde vagnen 1951. Flyktigt betraktat är vagnen nästan likadan som när den första A-modellen släpptes ut. Under tiden som över 100.000 vagnar tillverkats och de olika modellbeteckningarna växlat, fram till den senaste modell K, har emellertid massor av detaljer och enheter utvecklats och finslipats. Den största förändringen är motorns effektökning till 51 hk. Med hänsyn till utvecklingen på bensinmarknaden är detta en naturlig och lämplig åtgärd, då vi nu har bränslen som mer än väl tål kompressionsökningen till 7,3:1 från tidigare ganska låga 6,5:1. Att man vid effektökningen valt att öka kompressionen, gör att motorns bränsekekonomi kommer att vara ganska oförändrad trots kraftökningen, vilket testningen ger belägg för.

Att motorn har erkänt goda kallstartegenskaper visste vi tidigare, trots detta frapperades vi under testperioden av motorns absolut omedelbara startvillighet. Till skillnad från de tidigare motorerna hörs inget ventilslammer trots stora ventiltspel. Motorns gång är mjuk, jämn och vibrationsfri. De 51 hästarna gör bilen

relativt snabb och medger säkra omkörningar. Den vagn vi körde hade endast ca 150 mil bakom sig och visade ej så stor skillnad från den tidigare modellen i fartresurserna som man väntat sig. Någon större ökning av toppfarten är inte att förvänta. Ljudnivån är mycket låg upp till 70–80 km/t. Däröver ökar den avsevärt utan att bli alltför besvärande.

Vid omkörningar kan man med fördel använda 2:an upp till 70 km/t. Däröver ger 3:an bästa fartökningen. Den treväxlade växellådan med sin golvspak är robust och mycket lättmanövrerad. Utväxlingsförhållandena är lämpliga för allmän körning. Vagnens egenskaper för övrigt är dock sådana att de som vill använda sin bil som något annat än ett fortskaffningsmedel osökt längtar efter att kunna komplettera de ordinarie växlarerna med ytterligare två. En växel mellan 1:an och 2:an för körning i backig terräng och en 4:e växel som överväxel i amerikansk stil skulle ge totalt sex växlar framåt.

Vagnens höga utväxling på 2:an gör det för vardagsbilister ganska besvärligt vid körning i tät stadstrafik. När farten sjunkit mycket lågt måste man slira på (Forts. på sid. 38)

## Vagnbeskrivning

Typ: Volvo 444 K.

Tillverkare: AB Volvo, Göteborg.

Generalagent: AB Volvo, Göteborg.

Pris: Standard 8.890 kr, Special 9.390 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem.

Skatt: 166 kr per år, investeringsavgift 780 kr.

### UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris. **Imprutor** för varmluft/kallluft finns. **Ventilation** för kallluft finns. **Ventilationsfläkt** för låg fart finns. **Vindrutespolare**, munstycken för d:o ingår icke i bilens pris., komplett installation kostar 66 kr extra. **Radio** ingår icke i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inklusive montering 340 till 600 kr alltefter apparatens och antennens typ. **Back-lampa** finns inte. Stöldsäkert tändningslås finns.

### VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effekttal: Vid tjänstevikt 49,0 hk/ton, vid lastad vikt 39,0 hk/ton.

Spec. bromsarea: 827 cm<sup>2</sup> per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv: 3 mellan fulla framhjulutslag.

Vändcirkeldiameter: 10,2 m.

### MOTORNS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 51 hk vid 4500 varv/min.

Vridmoment: Max. 10,0 kpm vid 2500 varv/min.

Medelkolvhastighet: 2,66 m/s vid 1000 varv/min.

Effektivt medeltryck: 7,2 kp/cm<sup>2</sup>.

Spec. maxeffekt: 35,9 hk/liter.

### TEKNISKT

**Vagnstomme:** Självbärande helsvetsat stålkarosseri. Två dörrar, upphängda i framkanten. Bagageutrymme bak, åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven.

**Inredning:** Fyra sittplatser. Fram separata stolar, bak hel soffa.

**Motor:** 4-cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam.

75 mm, slaglängd 80 mm, slagvolym 1420 cm<sup>3</sup>. Kompr.-föhr. 7,3. Max. effekt 51 hk vid 4500 v/min.

**Kraftöverföring:** Enkel torrlamelkoppling. Treväxlade växellåda med golvspak. Tvådelad kardanaxel med mellanlager.

**Hjulställ:** Fram separاتفjädring med spiralfjädrar och V-formade länkar samt krängningshämmare. Bak stel bakaxel med spiralfjädrar och svajhämmare. Hydrauliska stötdämpare runt om. Ringdimension 5,90–15", slanglösa lågtrycksdäck.

**Bromsar:** Hydraulisk fotbroms. Bromsarna är självcenterande och självjusterande. Total friktionsarea 860 cm<sup>2</sup>. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

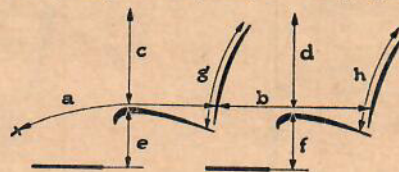
**Styrinrättning:** Styrväxel med skruv och rulle. Styrnsäckans utväxling 13,9.

**Elsystem:** 6 V, generatoreffekt 250 W, batterikapacitet 85 Ah.

**Bränsletankens** rymd 35 liter.

### MÅTT OCH VIKT

**Yttermått:** Längd 450 cm, bredd 158 cm, höjd 156 cm, hjulbas 260 cm, spårvidd fram 129,5 cm, bak 131,5 cm, markfrigång 20 cm.



### Innermått:

Framsätets höjd i höfthöjd 126 cm, baksätets d:o 110 cm. Bredd i axelhöjd fram 122 cm, bak 120 cm. Framsätet går att skjuta 6 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 43 cm. Mått enligt skissen: a. 93 cm, b. 85 cm, c. 96,5 cm, d. 91 cm, f. 30 cm, g. 51 cm, h. 57 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 100 cm, höjd 85 cm, bredd 50 cm. **Vikt:** Tjänstevikt 1040 kg (körklar med förare), lastad vikt 1310 kg (körklar med 4 personer + 60 kg bagage).

### RESERVEDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar 727 kr. Sats kolvar (av första överd.) jämte kolvringar och kolvbultar 109:70 kr. Sats avgasventiler inkl.





ventilfjädrar 22:60 kr. Cylinderlockpackning 4 kr. Termostat för kylsystem 6:30 kr. Oljerenarinsats (skall bytas var 1000:e mil) 9:75 kr. Strömfördelarlock utan kablar 11:50 kr. Kopplingslamell 48 kr. Sats bromsbackar med nya belägg 104 kr. Ett däck kostar från 110 kr, beroende på fabrikat. Vindruta 37 kr. Höger framflygel komplett inkl. montering men utan strålkastare 187 kr. Bakre stötfångare 146 kr komplett med alla detaljer.

#### REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas.

Ventiljustering 4 kr. Montering av bytesmotor 137 kr. Byte av kopplingslamell 54 kr. Byte av cylinderlockspackn. 24 kr. Byte av styrspindelbultar 57 kr. Byte av samtliga bromsbackar 31 kr. Ventilslipning med sotning 51 kr.

## Provresultat

De olika växlar	Ettan	Tvåan	Trean
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,23	1,62	1,0
Slutväxels utväxlingsförh.	4,55	4,55	4,55
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	14,7	7,4	4,55
Teor. fart vid 1000 v/min. km/t	8,9	16,3	26,4
Antal motorvarv per körkm	6740	3690	2270
Kolvväg, m/körkm	1080	590	363
Max. effekt och medelkolvh. 12 m/s uppnås vid km/t	40	73	119
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	22	41	66
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	442	222	136

TEKNIKENS VÄRLD 8-56

#### ACCELERATIONSTIDER

Genom växlar: 0—50 km/t 8 s, 0—80 km/t 17,9 s, 0—100 km/t 37,1 s.

Acceleration på enstaka växlar:

Tvåan: 30—50 km/t 4,5 s.

Trean: 30—50 km/t 8,5 s, 50—80 km/t 12,5 s.

#### BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfaltväg en bromskraft av

38 60 71 96 procent av vagnvikten

vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 kp.

#### BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 47 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 71 km/t, upp till 110 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 0,93 l/mil. Samma sträcka, lugn körning (medelfart ca 54 km/t, upp till 75 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 0,83 l/mil. Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 1,12 l/mil.

#### FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 60 80 100 km/t  
vid en verklig fart av 30,5 60 79,5 99 km/t

Vägmätaren visade 2 procent för lång vägsträcka.

Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

#### STRÅLKASTARNAS LUSVÄRDE

Helljus 100 m 2,0 lux. Halvljus 25 m 0,5 lux.

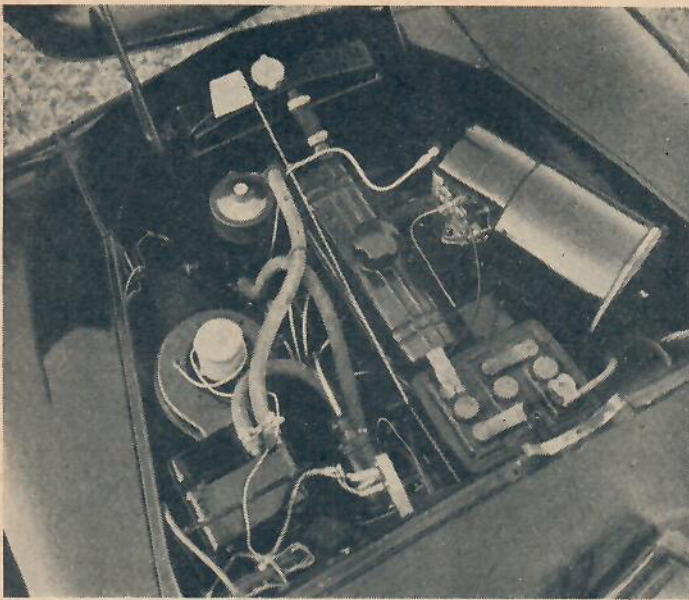
(Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd.)

#### ÅTKOMLIGHETS BETYG

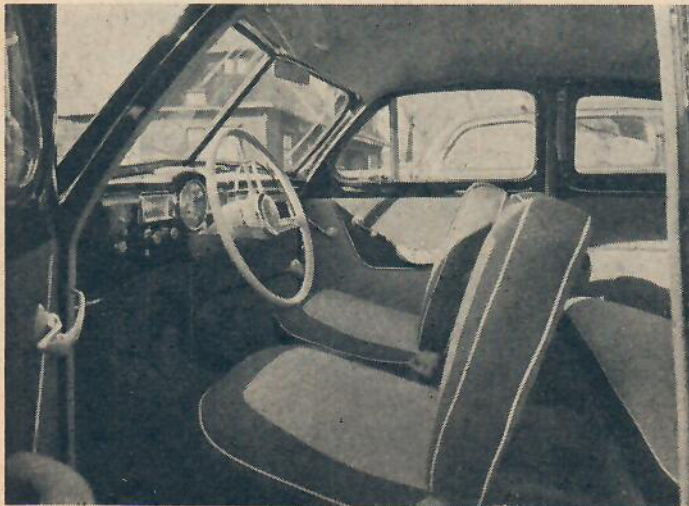
(Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.)

Inställning av förarsäte 3. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Oljefilter 3. Tändstift 3. Strömfördelare 3. Förgasare 3. Bromsvätskebehållare 1.





Den för sin pålitlighet välkända Volvomotorn ger numera 52 hk, effekthöjningen har förbättrat vagnens accelerationsprestanda rätt avsevärt.



Körställningen i Volvo har alltid varit omtyckt och har inte ändrats. De höga dörrtrösklarna gör det dock en smula svårt att komma i och ur.



Utrymmet under bagageluckan kan utnyttjas bättre numera sedan reservhjulet rests upp mot ena väggen. Bakrutan kunde gärna vara litet större.

kopplingen för att komma igång eller stanna helt för att lägga i 1:an som är osynkroniserad. De som verkligen kan dubbeltrampa och lägga in 1:an utan skrapningar torde vara få.

Volvos bromssystem förtjänar det bästa betyg. Den totala bromsytan är nästan i racerklass och bromsverkan är lagom avvägd i förhållande till pedaltrycket. Det är tyvärr få standardvagnar som i likhet med denna bil har både självcentrerande och självjusterande bromsbackar som dessutom är försedda med limmade belägg. Allt detta tillsammans ger även lång livslängd på bromsarna.

Körställningen är mycket behaglig även vid långa dagsturer. Sätena är riktigt utformade så att hela överbenen får gott stöd. In- och urstigningen i framsätet är litet besvärlig beroende på att avståndet mellan dörrkarmen och sätet är i minsta laget.

Rattvinkeln är behagligt vertikal och styruväxlingen relativt låg (13,9:1) vilket gör att det är lätt att parera kast på hala vintervägar. Styrnsäckan har fått ny utformning som verkar helt okänslig för vägstötter. Ratten återgår lätt efter en kurva och kursstabiliteten tyder på lämplig understyrningstendens. I sin helhet är styrningen mycket behaglig. Tack vare att alla hjul balanseras av fabriken är ratten helt lugn även vid högsta fart. Med fyra personer och mycket bagage i bilen blir bakvagnen orolig och vagnen känns något ostabil på vägen vid hög fart. (Detta kan motverkas med stabilisering av bl. a. bakre stötdämparna.) Men enbart två personer i vagnen hålls bilen lätt under kontroll även vid hårdaste kurvtagning.

Åkkomforten är utmärkt. Härvidlag är Volvon en blandning av europeisk och amerikansk vagn. Spiralfjädrar runt om ger utmärkt fjädring även för baksätespassagerare som för övrigt sitter ovanligt bekvämt, bl. a. beroende på baksätets lämpliga lutning.

Sikten har på de senaste modellerna förbättrats genom att framrutan höjts och vindrutestolparna gjorts något smalare. Stolparna är dock fortfarande för breda. Bakrutan har gjorts nästan dubbelt så stor som tidigare. Sikten bakåt har dock inte ökat i samma proportion bl. a. beroende på backspegelns utformning. De döda vinklarna som finns mellan bakre sidofönstret och bakrutan gör det nödvändigt med en utvändig backspegel om man vill köra säkert.

Framåt är sikten bra över den sluttande motorhuv. Höger framflygel syns dock inte. Instrumenteringen är helt komplett och utmärkt samlad framför föraren som knappt behöver ta blicken från vägen vid avläsning.

Hastighetsmätaren är inte av glädjetyp utan visar nästan exakt värde över hela skalan. Strålkastarna är så effektiva att man knappast behöver göra något avkall på hastigheten vid nattkörning.

Klädseln i standardmodellen är smakfullt utförd i två grå nyanser. Inredningen i övrigt är välgjord och utrustningen riklig. Utrustningen vettig även på vagnen i övrigt. Motorn har oljerenare och kylargardin. Det ventilerande värmesystemet är bra och fyller de krav som kan ställas i vårt klimat. Genom en termostat håller värmaren den inställda temperaturen på luften. Tack vare värmelanläggningens ventilationssystem kan Fisherfönstren hållas stängda vid högre fart där de annars ger upphov till vindbrus. För att släppa ut den gamla luften bör en sidoruta öppnas några millimeter.

Den nya frontdekoren har gett bilen en välkommen ansiktslyftning. Blinkers- och positionsljusplaceringen är bra liksom även placeringen av bromsljus.

Bagageutrymmet har ökat i storlek genom att däckets placering stående efter ena sidan. Nu rymmer kofferten tillräckligt med långfärdsbagage för fyra personer.

Vagnstommen är gedigen och stabil samtidigt som den är utförd med god finish. Karossens rostskyddsbehandling garanterar lång livslängd (längre än femårsgarantin).

Lackeringen är numera utförd i syntetisk lack som är hållbarare än cellulosan och dessutom håller sig blank och fräsch längre.

Genom att Volvofabriken kombinerat sina egna idéer med de bästa erfarenheter från ett flertal andra bilar har man lyckats skapa en bil som är en heder för svensk industri.



Från alla sidor sett

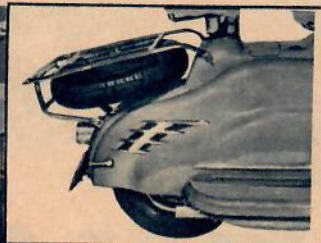
Riktpris 1.945:—



**NSU**  
*Prima*

Byggd av NSU — världens största mc-fabrik

Ja — från alla sidor sett är NSU Prima nummer ett, och Ni som har sinne för det sköna vill naturligtvis inte endast ha den bästa scootern utan även den vackraste. Titta på bilden ovan — ser Ni hur välproportionerat och smäckert NSU Prima är utformad — ser Ni rörelsen i linjerna — så väl avbalanserad, provkör själv så känner Ni de goda köregenskaperna!



**Kort sagt om NSU Prima:**

- EL-start
- Turbinkylning
- Kardanaxel
- NSU Originalmotor
- Rikl. instrumentering
- Reservhjul
- Bagagehållare

Exklusiv instrumentbräda med fartmätare, vägmätare, choke- och tändningsknappar.

Återförsäljare och service över hela landet.

Modernt profilstyre. Frontgrill med inbyggd strålkastare — ett utsökt exempel på modern formgivning.

NSU Prima levereras komplett med lyxförkromning, reservhjul och bagagehållare.

— NSU-motorn — är turbinkyld. Tekniska data: 150 cc — 6,2 hkr. — el-start — 3-växlad — kardandrift.

Skriv efter broschyr hos Generalagenten:

**BENGT BERG & Co, AB**

Friggagatan 25, GÖTEBORG • Malmgårdsvägen 28, Stockholm





det bästa  
Ni kan få  
för pengar

*Bella*



150 och 200 cc

Med alla egenskaper Ni kan önska Er. Överlägsen segrare i Scooter-pokalen 1955. Stora hjul - 12", betteritändning, lång hjulbas, 4-växlad fotväxel, överlägsna vägegenskaper. Läckra färger.

Generalagen

**A/B MOTOR Kraft**

Regeringsgatan 89, Stockholm

Södra Vägen 8, Göteborg

Återförsäljare och service över hela landet



**RENOLD**  
motorcykelkedjor

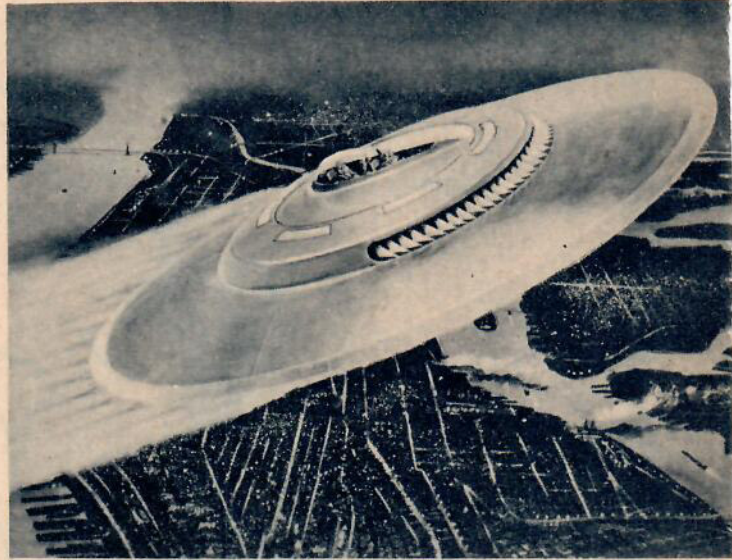
**driftsäkra-slitstarka-ekonomiska**

ERHÅLLAS  
HOS FIRMOR  
I BRANSCHEN

Generalrepresentant: AB Ingenjörfirman RECTUS, Sthlm

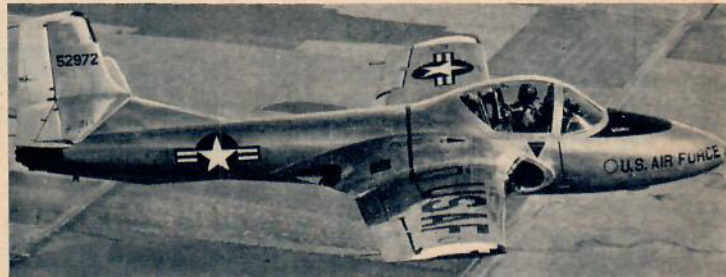


Av Mach 2



*Flygande tefat*

Amerikanske flygministern Donald A. Quarles har bekräftat att amerikanska flygvapnet hos Avro Canada beställt en ny tvåsitsig flygplan-typ enligt principen »flygande tefat». TV visar här en framtidsbild av »tefatet» över New York, som en tecknare rekonstruerat det. Den berömda rymdraketkonstruktören Willy Ley har sagt att »tefatet» startas vertikalt med hjälp av nedåtriktade reastrålar. När maskinen sedan övergår till planflykt används endast de bakåtriktade reastrålarna. Eftersom maskinen saknar stjärt erbjuder stabiliteten vissa problem. Stabilisering skall åstadkommas med hjälp av luftintagen till reamotorerna. Hastigheten ligger under Mach 1.



*Nytt reaskolplan*

Det nya amerikanska skolflygplanet Cessna T-37 för reautbildning har en max. hastighet av ca 650 km/tim men landningshastigheten är låg. T-37 skall användas av amerikanska flygvapnet.

*Rysk sensation*

Ryssarna har gått om oss, kunde amerikaner och engelsmän konstatera, då det hypermoderna ryska reatrafikplanet TU 104 landade i London i samband med general Serovs besök. TU 104 kan betecknas som en civil version av det tvåmotoriga bombplanet Badger, har plats för 50 passagerare och har två mycket kraftiga reamotorer av okänd typ, som tillsammans med den starka pilformen möjliggör en hastighet av 900 km/t. Engelska experter anser att TU 140 är överlägset de reatrafikplan, som västländerna kan sätta i trafik inom de närmaste tre åren. Man kunde också konstatera, att planet hade förvånansvärt låg landningshastighet.





# Över 26.000...

## Ur Notarius Publicus arkiv

I Schweiz har följande oljeprov utförts: 5 nya Volkswagen fylldes med motorolja — bilarna nr 1, 2 och 3 med olika märkesoljor, nr 4 och 5 med Quaker State; samtliga med samma SAE-nummer. Därefter plomberades motorerna av Notarius Publicus. Samma sorts bensin användes i alla fem bilarna.

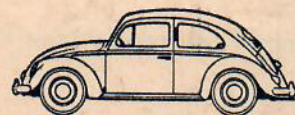
Vagnarna kördes på de schweiziska alpvägarna och efter c:a 11.000 km havererade motorerna i vagnarna 1, 2 och 3 på grund av oljebrist.

Quaker State-vagnarna fortsatte och ännu efter 26.000 km gick motorerna som schweiziska urverk!!!

I närvaro av medföljande kontrollanter bröt då Notarius Publicus motorplomberingarna och konstaterade i vagnarna 1, 2 och 3 svåra motordefekter på grund av bristande smörjning. Den genomsnittliga oljeförbrukningen låg på 87 %.

Quaker State-vagnarnas motorer var däremot i perfekt skick med en oljeförbrukning som blott utgjorde c:a 67 %, trots att avsevärt mer än dubbla sträckan körts.

Kommentarer torde vara överflödiga. Provet talar för sig själv — det talar för Quaker State, en äkta Pennsylvansk olja med högsta naturliga viskositetsindex.



Bilarna 1, 2 o 3 "slutkörda" efter 11.000 km. — 87% oljeförbrukning.



Bilarna 4 och 5, Quaker State-vagnarna, gick som schweizerur efter 26.000 km. — 67% oljeförbrukning.



## QUAKER STATE motoroil

*Skyddar motorn - bättre - längre!*

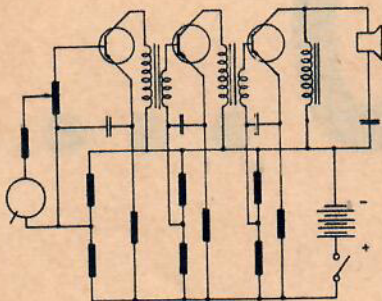
### BRÖDERNA ÅSTRÖM AB

Malmtorgsgatan 8. Stockholm Tel.: 118248, 205220



## Kristallhögtalare

för transistorförstärkare eller Hi-Fi



Särskilt lämpliga som diskant­högtalare i kombination med dynamisk bas­högtalare eller till förstärkare med högohmig utgång, t. ex. transistorslut­steg (se vidstående principschema). Lager­föras i flera olika storlekar och med skilda data. Låg vikt — små dimensioner.

Rekvirera vår nya katalog över miniatyrkomponenter!

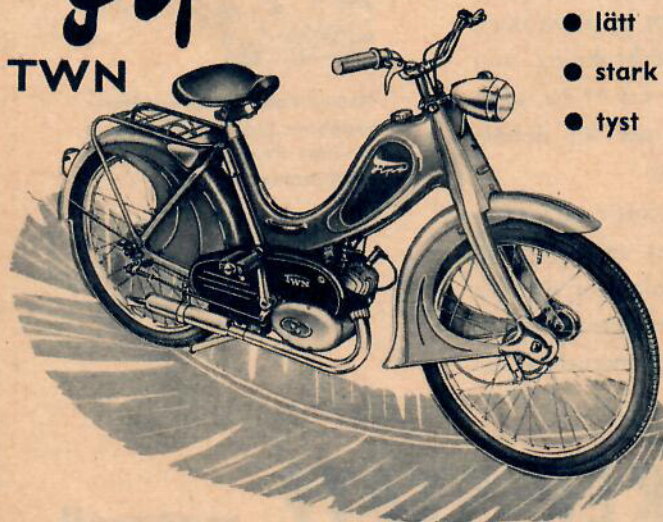
# HÖRAPPARATBOLAGET

KUNGSGATAN 29 STOCKHOLM C  
TEL. 23 17 00



— champion i fjädervikt

TWN



- lätt
- stark
- tyst

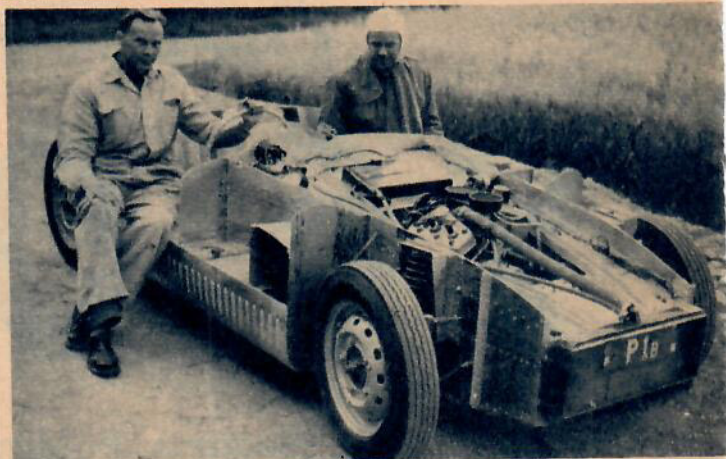
Det nya trumkortet från TWN-fabriken väger endast 33 kg, 33 smidiga och starka kilo! 2-växlad Fichtel-Sachsmotor, kickstart, kedjedrift, 23" hjul, torsionsfjädring, kraftiga trumbromsar, hastighetsmätare, baklyse och el-horn. Riktpris 865:—, Godkänt stöldlås.

Generalagent:

# A/B MOTOR Kraft

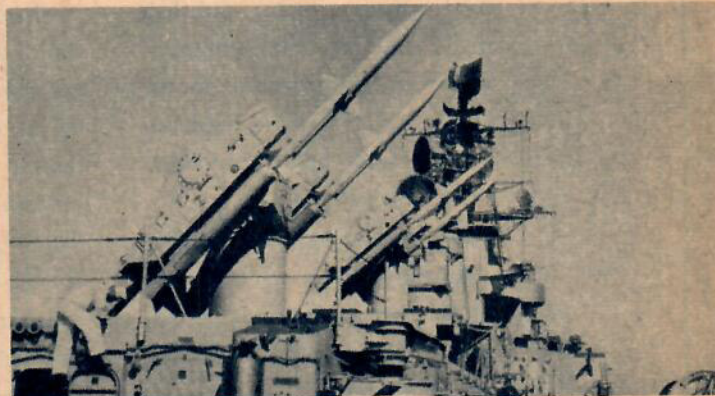
Regeringsgatan 89, Stockholm Södra Vägen 8, Göteborg

## Teknisk revy



### Triumf från Trollhättan

Den största sensationen på Stockholms Bilsalong var utan tvekan splitter nya Saab Super Sport (för data se sid. 52!). På den originala bilden härovan kan man se laddkonstruktionen i lättmetall som ersätter en konventionell chassiram. Denna enhet har byggts helt efter erfarenheter från flygsidan inom Saab och en av Saab:s flygingenjörer har också hållfasthetsberäknat laddkonstruktionen, som totalt väger bara 71 kg. Motorn har vänts och växellådan ligger alltså framför motorn.



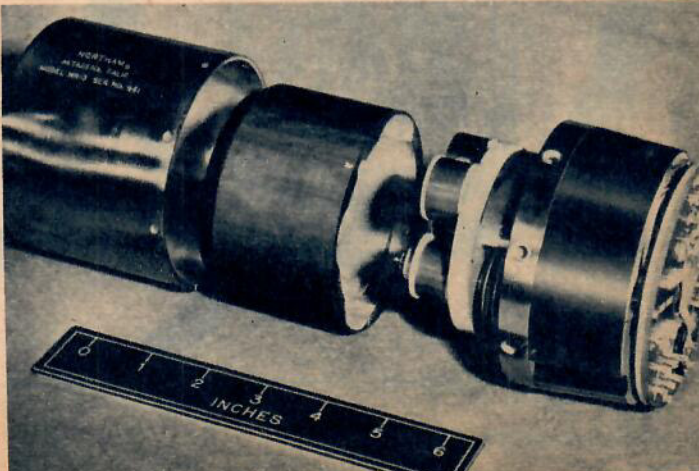
### Terrier och Tartar

Besättningen på USS Boston, världens första robotbestyckade kryssare, trimmas nu på de nya vapnen. Bilden visar kryssarens akterskepp med dubbellavetterna för Terrier-robotarna. Den amerikanska flottan har f. ö. nu fått fram en ny lv-robot, Tartar, som skall ersätta 12,5 cm-pjäserna på de jagare, som skall byggas i fortsättningen.

(FORTS.)

### Tål hårda törnar

North American Instrument har lanserat en uppseendeväckande magnetisk miniatyrbandinspelare. Den har konstruerats med tanke på dataregistrering vid raketinstrument, men har även fått stor användning vid provflygningar, i väderleksballonger etc. Hela apparaten med batteri mäter 10,2 cm i diameter och är 12,8 cm lång och kan inregistrera både lik- och växelströmsimpulser. Tål en axialacceleration på 500 g.





# Cacka Israelsson

## hjälper Er att välja snygga skor



Ni har nog alla sett, hur tårna på en liten barfotagrabb spretar ut solfjädersformigt — de tårna ger greppet direkt för lek och idrott. Klämmer man ihop fötterna i för smala skor, får man lätt en stötig ömfots-gång. Som idrottsman och sångare har jag fått lära mig välja skor, som är estrad-eleganta och ger steg med svikt och kraft. Här är mina tips.

### Skona fötterna

Köp skor som passar till Ert arbete — köp skor som passar till Er fritid. Byt skor när Ni kommer hem — ett par utvilade skor piggar upp från topp till tå.

### Skona skorna

Låt skorna andas ut — det är dålig affär för Er att använda samma par flera dagar i följd. Putsa upp skorna dagligen. Och glöm inte att blocka dem varje kväll.

Och så alltid Svarta skor efter kl. 18!



### Strömlinjeformad moccasin

De nya italieninspirerade snörskorna i narvsatt skinn gillar jag skarpt — de är bekväma och har ändå rätta snitter. Lästen är inte så spetsig som Ni tror vid första ögonkastet. Det är moccasinskärningen och strickningarna, som ger den där snygga strömlinjeformade stilen man vill ha till sina smala byxor. Och färgerna är bra, t.ex. beigebrunt och svart.

### Svarta skor efter kl. 18

På kvällen har jag svarta skor förstås — med den där långa svepande linjen fram Ni vet, som gör att byxorna ser ändå smalare ut. Italienarna har börjat med den typen — och det gäller ju att följa med stilen!

### Vårlätta promenadskor

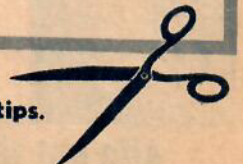
När det blir varmare i luften, är man mer ute och rör på sig. Då gäller det att också pigga upp fötterna med mer luft — med tanke på spänsten bland annat. Smidiga, mjuka resårloafers med nylonisättning eller perforering tycker jag är sköna och bra. Färgerna är snygga, t.ex. Sherry enbart eller tillsammans med beige.

### Väklätt sval i ny sandal

Något alldeles extra bra skall jag skaffa mig till sommaren — en sandal i Sherry, som ser "klädd" ut men ändå är öppen och sval. Semesterskon direkt, både att ha på landet och att byta till, när man kommer hem från varma stadsgator.

# SKOFRÄMJANDET

Klipp ur och köp efter dessa tips.





För Er som vill vara  
välrakad hela dagen

- även på kvällen -  
går ingenting upp  
emot Gillette

Snabb-Rakning



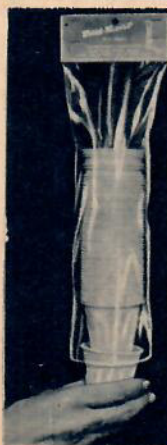
Köp Blå Gillette i snabbdispenser. Den kan användas till *alla* hyvlar. En-dels-hyveln + dispensern ger Er Snabb-Rakning! Hyvel + dispenser - NEW YORKER set endast 7:— (riktpris)

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



**Gillette**

*Snabb-Rakning*



**Viktigt!**  
*Ha Bilå Turist,  
med på resan.  
-50 pappersbägare i  
praktisk polyeten-  
förpackning*

**Alla har rätt att dricka smittofritt**

**TAXIREKORD:** Vad sägs om taxichauffören Tyco Carlström i Jönköping, som kört sin bil i trafik 140.000 mil sedan 1938? Hemligheten ligger i att ägaren har värdat sin bil med allra största omsorg. Karossen har varit med sedan 1938, men stänkskärmar har bytts en gång. Däremot har det varit frisk åtgång på motorer. De har gått olika sträckor. En stoppade för 35.000 mil, en gick 16.000, en 18.000 och en var slut efter 11.000 mil.

**TANGENTREVOLUTION:** I USA håller man på att prova ett nytt tangentbord för skrivmaskiner, som enligt uppfinnaren dr A. Dvorak ökar hastigheten med ca 35 procent. Den ledande tanken bakom det nya tangentbordet är att de oftast förekommande tangenterna placeras närmast de starkaste och rörligaste fingrarna. Så är t. ex. alla vokaler placerade på andra raden där den skrivandes fingrar oftast vilar. Fingerörelserna från rad till rad reduceras med mer än 90 procent och största delen av arbetet utförs med höger hand. En driven maskinskrivmaskins fingrar beräknas röra sig 20—30 km under en normal arbetsdag, men med det nya tangentbordet skulle den sammanlagda sträckan nedbringas till ca två km.

**LÄTTHANTERLIGA PLASTER:** Nya lätthanterliga gjutplastmaterial har låtit tala om sig på den svenska marknaden. Det är de amerikanska Castoliteplasterna som från flytande form antar sin slutliga konsistens i rumstemperatur eller genom endast lätt uppvärmning. Plasterna finns i fyra olika utföranden. Castolite är en sirapsliknande vätska som stelnar till geléartad massa eller glasliknande block vid rumstemperatur. Castomold är en flytande formmassa avsedd för gjutformar och stelnar vid uppvärmning i ugn eller hett vatten. Castoflex är en plastliknande formmassa som får sin slutliga gummliknande konsistens enbart genom inverkan av luftens syre och Castoglas är en flytande laminatplast som används för tillverkning av glasfiberarmerade plastprodukter. En rad amerikanska industrier har sedan flera år använt Castoliteprodukterna och i Sverige har en del vetenskapliga institutioner använt Castoflex för avgjutningar och Castolite för inkapsling av preparat.

**ALLRING-LASET** som introduceras av AB Asedahus, är en ny enkel metod för sammanfogning av elementen i monteringsfärdiga hus. Låset består av en kuggförsedd krampa i det ena elementet som griper tag om ett motsvarande kuggjul i det andra. Med en nyckel dras kuggjulet runt och krampan drar då ihop fogen och låser fast elementen intill varandra. Låsningen går mycket snabbt och är så enkel att även två ovana personer på en dag kan montera en medelstor sommarstuga.

*Herr Teve*

**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. Styråls. 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.

**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.

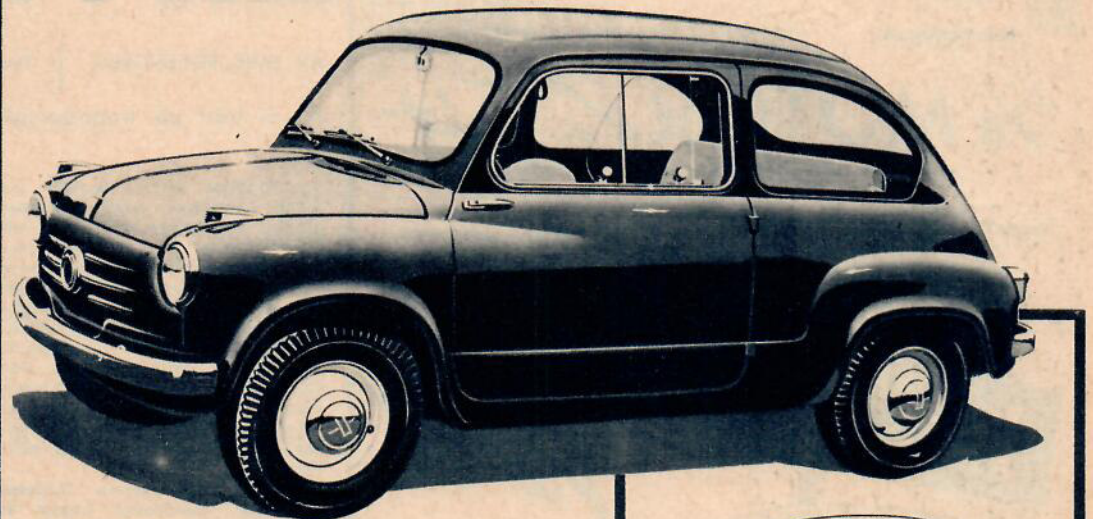
**Sveriges snabbaste**





# "Sin tids största bilsensation"

säger Tysklands populäraste motortidning „Das Auto“ om **FIAT 600 Piggelino!**



**FIAT 1100**

FIAT 1100, den närmast större modellen, har också de förnämliga egenskaper som gjort FIAT-vagnarna till de kräsna bilägarnas favoriter. FIAT 1100 är en idealisk familjebil med sportig stil, ettrig motor, rymlig och enastående välplanerad.

Riktpris: —

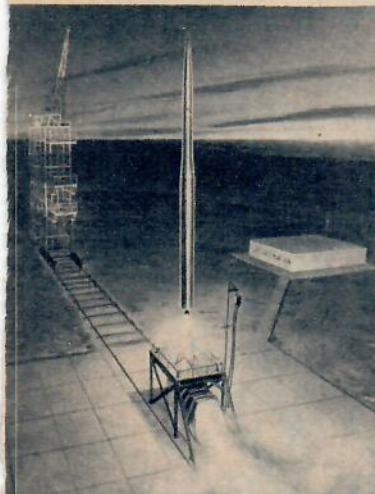
FIAT 1100 Standard **6.950:—**

FIAT 1100 de Luxe **7.610:—**

**FIAT**

**- våra vägars vagn**

Generalagent: Svenska AB FIAT



Så här kommer de USA-raketer se ut, som skall slunga upp rymdsatelliterna 1957. Raketerna tillverkas av Martin och saknar fenor.



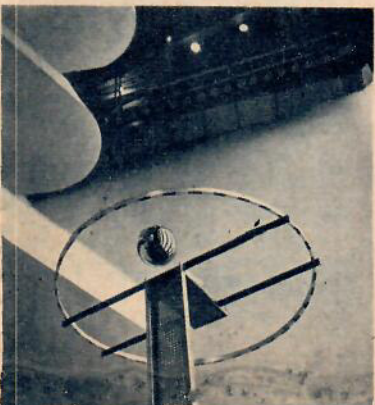
Tälta på biltaket föreslår en österrikisk tältfirma. Tältet sätts upp på tre minuter. Kostar 1.200 kr.



En av världens minsta elmotorer tillverkas av en tysk firma. Driver propellern på denna Messerschmitt-modell med 1.000 varv/minuten.

**VÄND!**

Holland har skänkt FN en Foucault-pendel, som visar jordrotationen. 100 kg-kulan hänger i 17 m lång wire och roterar långsamt medsols.



Motortidningen "Das Auto", som testat FIAT 600 Piggelino under hårda förhållanden har endast lovord för denna uppmärksammade vagn — bilexperternas verkliga favorit.

"Den är otvivelaktigt sin tids största bilsensation. Att helt kunna uppskatta den idériedom, som förekommer i vagnen får förbehållas rutinerade tekniker. Denna lilla modells utförande och prestationsförmåga måste emellertid göra var och en begeistrad, som överhuvudtaget har sinne för att i en bil se mer än ett ändamålsenligt forskaffningsmedel. Att köra 600 är ofantligt roligt... Det finns knappast någon annan bil, som man så snabbt och säkert kan slingra sig igenom den livligaste storstadstrafik med... Spårvägsskenor intresserar den överhuvudtaget inte alls, en våt väg bana kommer den mycket litet... Med 80 går den över de värsta tjälskott utan att något hjul ens för ett ögonblick förlorar kontakten med marken... Om det någon gång är berättigt att beteckna en bils fjädring och styrning som vägbunden — då måste det helt visst vara på FIAT 600... Hur rymlig FIAT 600 är invändigt ser man knappast utifrån... Bagagefrågan, ett besvärligt problem hos alla svansmotorvagnar är här speciellt skickligt löst."

**Riktpris**

inkl. friskluftventilerande värme med soltak

**5.595:—**

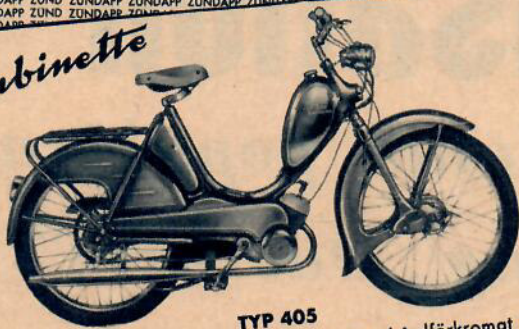
**5.845:—**





det bästa  
Ni kan få  
för pengar

Combinette



TYP 405

2-växlad inkörningsfri motor med outslitligt 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

Lambretta

56

*håll!*



150 cc

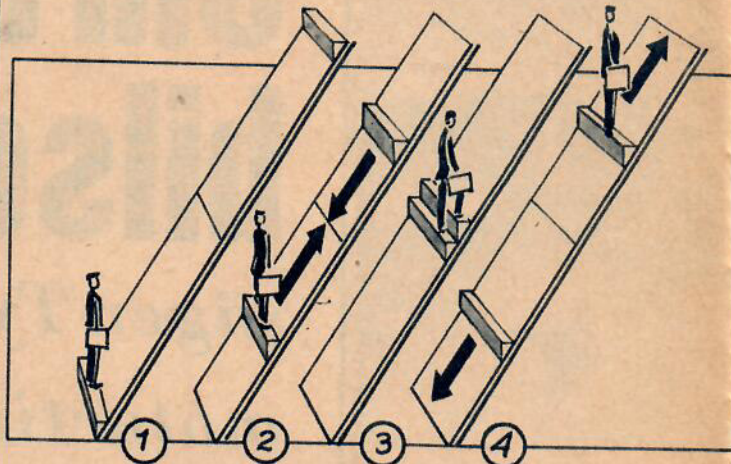
Lambrettan, som genom kardandrift, torsionsfjädring och tredubbel ljuddämpning står i särklass bland scooters, finns nu för omgående leverans.

1960: — fritt Göteborg exkl. trimningskostnad.

P. S. Årets modell har bland annat parkeringsljus.

GENERALAGENT FÖR SVERIGE:  
AB BIL & TRUCK · GÖTEBORG

## Teknisk revy



Lika genialisk som enkel är principen för ingenjör Sundbergs lyfttrappa.

## HISS I TRAPPAN

AV LARS ROSENGREN

Teckningar: Magnus Gerne

Är ni trötta på trappspring? I så fall är detta lösningen.

Rulltrappor är en dyrbar väg Rätt minska apostlahästarnas arbete, användbar endast på ett fåtal platser med mycket stor trafikintensitet. En billigare form av lyftanordning har därför en stor uppgift att fylla och kanske är framtidens melodi den mekaniska lyfttrappa, som upfunnits av ingenjör Ernst Sundberg. Han bor själv i en av de backigaste delarna av Bromma och har egen erfarenhet av tröttande trappspring på vägen till 12:ans hållplats.

Den kanske största fördelen med ing. Sundbergs trappa är den enkla konstruktionen, som gör det möjligt att tillverka den i ett antal standardstorlekar som kan sättas upp praktiskt taget var som helst. Huvudsaken är att ändpunkterna får stadigt underlag. Trappan har endast två steg. I utgångsläget befinner sig stegen vid ändpunkterna. Kommer man nedifrån stiger man på det nedre steget och trycker på en startkontakt. De båda stegen rör sig då mot varandra och möts mitt på trappan, där de automatiskt stannar, varpå man kliver över till det övre steget och trycker på dess startkontakt. Stegen rör sig då från varandra och stannar vid trappans ändpunkter. Ett steg finns sålunda alltid tillgängligt både uppe och nere.

I mycket korta längder utförs trappan med endast ett steg och fungerar då som en vanlig hiss och på ställen där trafikfrekvensen är förhållandevis stor läggs flera trappor parallellt bredvid varandra. När trappan används utomhus förses den lämpligen med sidor och tak av plast e. d. och en svängdörr vid översta trappsteget. Någon form av grindar som automatiskt låses när trappan är i rörelse kan även vara

T. o. m. vid sommarstället kan lyfttrappan komma till användning tack vare förhållandevis lågt pris.



VÄND!





## OK Två-Takts-olja

ger renare motor  
med mera "krut"



- *motverkar koksbildning*

Lita på OK moderna Två-Takts-olja. Den förhindrar sot och koksavlagringar på tändstift, kannringsspår och kolvtopp...och bevarar "krutet" i motorn mil efter mil...

- *minskar motorslitaget*

De kemiska tillsatserna, som vid förbränningen inte lämnar några avlagringar, ger OK Två-Takts-olja ökad smörjförmåga. Det betyder mindre motorslitage.

- *skyddar mot rostskador*

Oljefilmen är så stark att den håller för det kondensvatten som alltid bildas i motorn. OK Två-Takts-olja är ett effektivt skydd mot rostskador på motorlagren.

Kör med OK Två-Takts-bränsle  
och OK Två-Takts-olja  
— specialoljan för alla 2-taktare

kör till



mer för pengarna  
...återbäring på köpet



# reparera till bråkdels- kostnad med

Teroson - Kaltmetall är det nya revolutionerande materialet för hållbara kallreparationer. Allt kan lagas: ojämn eller trasig metall, trä, plast, genomrostad järnplåt etc. Kaltmetall kan borras, filas, slipas och lackeras precis som annan metall.



**Flytande metall!**

Finns i 100 g tub,  
650 och  
1200 g burk.



### BILEN

Bucklor fylls ut och hal i dörrar skärmar o. s. v. lagas lätt med lättarbetad KALTMETALL.



### HEMMET

Kökkärl, plattak, takrännor, vatten- och värmeledningar, cisterner, vattentunnor m. m. klaras lekande lätt med KALTMETALL.

**TILLVERKARE: TEROSON-WERKE G.m.b.H.**  
HEIDELBERG

GENERALÄGENT FÖR SVERIGE: FRANK DAHLBERG

Stockholm — Johanneshov — Malmövägen 50 — Tel. 49 99 24, 59 66 34.

## BOKKLUBBEN SVALANS JUBILEUMSSERIE



— ett fynd för bokälskare  
se den i bokhandeln

## UK-NYHET

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

**Polisen — Flyget —  
Dubbelprogram m. m.**

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

ENDAST 29: 85

Byggsatsen till ovanst. finnes fortfarande. Mest kompletta och lättmonterade: Tid c:a 1 tim. Alla delar, plastchassie, rör, skruv, lötdenna osv. Mycket utförlig arbetsbeskrivning medföljer.

ENDAST 19: 85

Skriv i dag till:

**Ingeniörsfirman TELEKTRA**  
SPANGAVÄGEN 167 - BROMMA  
Tel. 87 26 26 • Postgiro 25 12 26

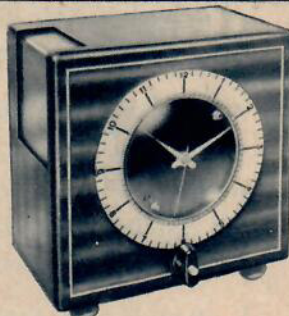
Komplettsats ..... 29: 85

Komplettsats ..... 19: 85

Namn .....

Adress .....

Postadress ..... TV 8-56  
FULL RETURRÄTT



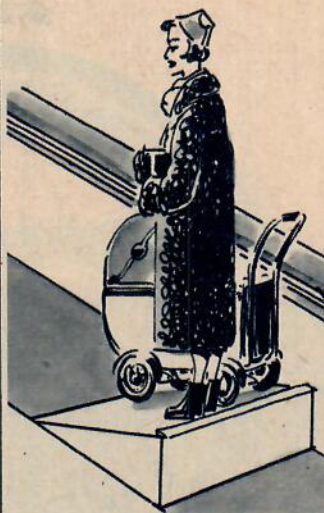
## Reflex kopplingsur passar tiden

Uret kopplar automatiskt på och av

- radio ● television
- inspelningsapparat
- värme ● belysning

Enda kopplingsur i världen, som kan ställas in på ända upp till ett 70-tal valfria kopplingsstidpunkter under en hel vecka.

Finns hos urmakare och radiohandlare  
**INDUSTRI AB REFLEX**  
Munkbron 9 Schlm C Tel. 119912



Med lyfttrappan forslas barnvagnar behändigt upp och ned vid T-banan.

befogade för att hindra t. ex. småbarn att komma in på trappan. Via en kedja drivs stegen av en elmotor och en enkel växelanordning gör att motorn och kedjan hela tiden går åt samma håll. Den bärande konstruktionen är av vinkeljärn och stegen rör sig över en skyddsplåt täckt av en räfflad gummitatta. Om trappan av någon anledning strejkar kan man gå på denna matta som i en vanlig backe. En trappa av 8—12 m längd anser ing. Sundberg vid seiretillverkning inte behöver kosta mer än c:a 3.000 kr.

Patentsökningar är redan inlämnade och en demonstrations-trappa byggd, som fungerar till belåtenhet. F. n. är ing. Sundberg i full färd med att skaffa ekonomiska intressenter till ett bolag för exploatering av uppfinningen.

Med ett så lågt pris är det självklart att trappan kan komma till användning på en rad olika ställen både privat och allmänt. Speciellt lämplig är den som lösning på det f. n. aktuella problemet att transportera upp barnvagnar från tunnelbanestationerna. Trappan förses då med breda steg med stopplister i fram- och bakkanten och i mitten där stegen möts placeras en fast plattform intill vilken stegen stannar i samma plan så att barnvagnen bara behöver skjutas rakt fram. I korta längder utförs även den trappan med endast ett steg.

De tänkbara användningsområdena för ing. Sundbergs trappa är nästan hur många som helst. I omoderna hyreshus utan hiss kan lyfttrappan installeras jämsides med den vanliga trappan på t. ex. halva dennas bredd. Vid tunnelbaneuppgångarna i förorterna bör den vara ett välkommet hjälpmedel liksom vid högt belägna bostadskvarter, t. ex. på Kungsklippan i Stockholm. Genom sitt låga pris är den t. o. m. tänkbar vid brant belägna sommarstugor. Där används den huvudsakligen vintertid och man behöver då inga väggar kring trappan. Tack vare den enkla konstruktionen räcker det med att man vintertid täcker över den med en presenning.

# AMAL

**MONOBLOC**  
en förgasarnyhet

**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



## VM i Skillingaryd



**Beställ  
i dag SMK  
Värnamos**

Englands segerrika VM-lag i Skillingaryd.

intressanta 10-årskrift. Ingen motorvän bör missa denna chans att läsa om Sveriges två enda VM i motorsport eller om världsrekord på is, grass-track, OT

eller landskampen i stock-car i Lagan. Inemot 100 unika bilder — minst 64 sidor med fullständiga resultatlistor från tävl. 1946—1955. Redaktör: SMK Värnamos tävl.-ledare Carl C:son Lindberg.

Ett enastående tillfälle — tidningen tryckes endast i 2.000 ex.

**Pris 2:50 + porto**  
Posta rekv. i dag!

Till SMK Värnamo, Värnamo

V. g. sänd Eder tidning mot postföretskott bifogar kr 2:70 i frimärken.

Namn .....

Bostad .....

Ort ..... TV 8-56

TEKNIKENS VÄRLD 8/56





**REA OCH GASTURBINER**

På Iliffe and Sons Ltd i London har utkommit en verkligt intressant bok, Gas Turbines and Jet Propulsion författad av Geoffrey Smith. Denna bok, som kan betraktas som standardverket på sitt område, utkom först som ett tunt häfte 1942 men är nu en 412 sidor tjock volym som innehåller det mesta om readrift och gasturbiner för både flygplan och landbundna fordon. 340 ypperliga illustrationer gör boken lättläst och lättförstådd.

Gas Turbines and Jet Propulsion. Iliffe and Sons Ltd, London. Pris inbunden 35 shillings.

**TIPS OM MOTORCYKLAR**

På bokhandelsdiskarna har sedan en tid tillbaka legat en handbok i mc-vård och mc-körning vid namn »Du och Din mc». Det är TV:s förre mc-expert Nils Tengberg som hållit i pennan. Den nya boken är en direkt fortsättning på »Den moderna motorcykeln», som alltså kan betraktas som standardverket för nyblivna motorcyklister. »Du och Din mc» vänder sig nämligen med sin uppsjö på goda tips främst till den litet mer erfarna mc-åkaren.

Du och Din mc. Forums förlag, Stockholm. Pris 9:75 häft.

**NEVILLE DUKE OM FLYG**

Neville Duke är chef för Hawkers garvade provflygargång, tidigare världsrekordflygare, stridsflygare och ljudvallsexpert. En sådan man måste ha gedigna kunskaper om flyg, och det har han också visat i sin nya bok Luftens erövring. Duke ger där ett stycke fascinerande flyghistoria, berättar om tusenplansraider, jaktflygarstrider över England och avslutar det hela med en fantasieggande bild av flygets framtidsmöjligheter. Boken har mer än 100 illustrationer och bör inte saknas på någon flygintresserads bokhylla.

Luftens erövring, Neville Duke. Hörsta förlag, pris kr 9:50.

**FAKTA I KONCENTRATION**

Faktum är att Fakta ger gedigna kunskaper i koncentration. Man har valt att disponera den nya uppslagsboken efter ämnesgrupper och inte efter det vanliga alfabetiska sytemet. Första bandet i en planerad serie om sju band har utkommit och behandlar grundvetenskaperna redigt, klart och exakt. Kapitlen behandlar bl. a. mekanik, fysik, kemi och astronomi. Boken är överskådligt redigerad, föredömligt illustrerad och ger en lättfattlig överblick av den naturvetenskapliga grundforskningen. Redaktionskommittén med professor Kai Siegbahn i spetsen har all heder av det ambitiösa verket.

Fakta, Band 1, Grundvetenskaper, Bokförlaget Fakta AB, pris kr 28:—.

TEKNIKENS VÄRLD 8/56

**Det ligger guld i Crescent**



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

Världspremiär för  
**Crescent 2000**  
- morgondagens moped blir Er redan i dag

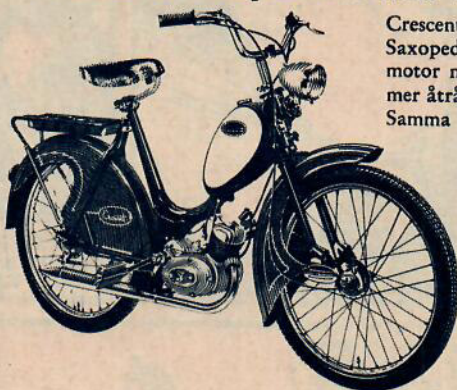
Crescent 2000 med den sensationella och linjesköna formgivningningen är något helt nytt på mopedfronten — år före sin tid. Den lanseras efter ingående undersökningar, som visar att "så här skall en moped se ut!"

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" X 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 kvaliteten för alla produkter av märket Crescent.

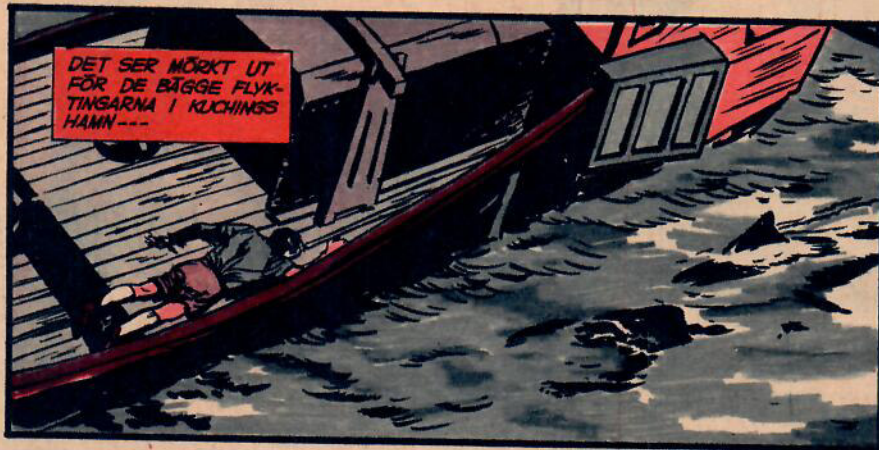
Det ligger guld i Crescent — även för Er!

Det ligger guld i  
**Crescent**  
- världsmästarmärket

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



# BIGGLES på Borneo



DET SER MÖRKT UT FÖR DE BÄGGE FLYKTINGARNA I KUCHINGS HAMN---

--- OCH DEN HJÄLP SOM BIGGLES OCH DE ÖVRIGA PÅ FLYVBASEN PLANERAR FÖR ATT EVENTUELLT KUNNA RÄDDA DE NEDSKJUTNA FLYGARENA, SER INTE UT ATT HINNA FRAM I TID.



PERSONLIGEN ÄR JAG FAST ÖVERTYGAD OM ATT BÅDE ALBY OCH TEX KLARADE SEJ VID LANDINGEN DÄR PLANET ALDRIG KRÄSCHADE ORDENTLIGT, VI KÄN BARA TA REDA PÅ DET PÅ ETT SÄTT -- GENOM ATT ÅKA DIT OCH TITTA EFTER.



INOM EN TIMMA ÄR DE BÅDA PLANEN I LUFTEN IGEN---



OM TRE MINUTER, ALLEDELS I UT-KANTEN AV STAN VID DEN LILLA SKOGSDUNGEN, HOPPAR JAG!



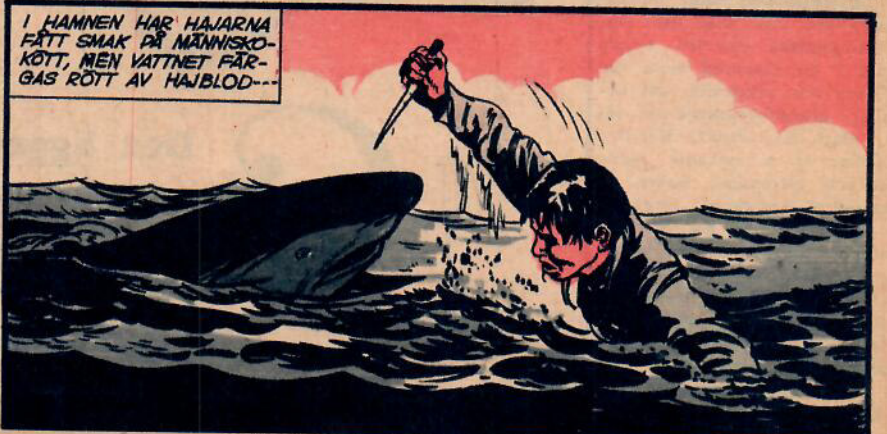
PÅ LÄGSTA MÖJLIGA HÖJD HOPPAR BIGGLES ---



DET GICK JU BÄTTRE ÄN JAG HADE VÄGAT HOPPAS. NU SNABBT I KINESDRÄKTEN. DET VERKÄDE INTE SOM OM NÅGON OBSERVERADE MEJ!



MEN ETT PAR VAKSAMMA ÖGON HAR FÖLJT BIGGLES FÖRVANDLING FRÅN FLYGARE TILL INFÖDING, OCH NÄR BIGGLES STYR STEGEN MOT STAN SKYNDAR SPEJAREN TILL NÄRMASTE MILITÄRPOST FÖR ATT RAPPORTERA ---



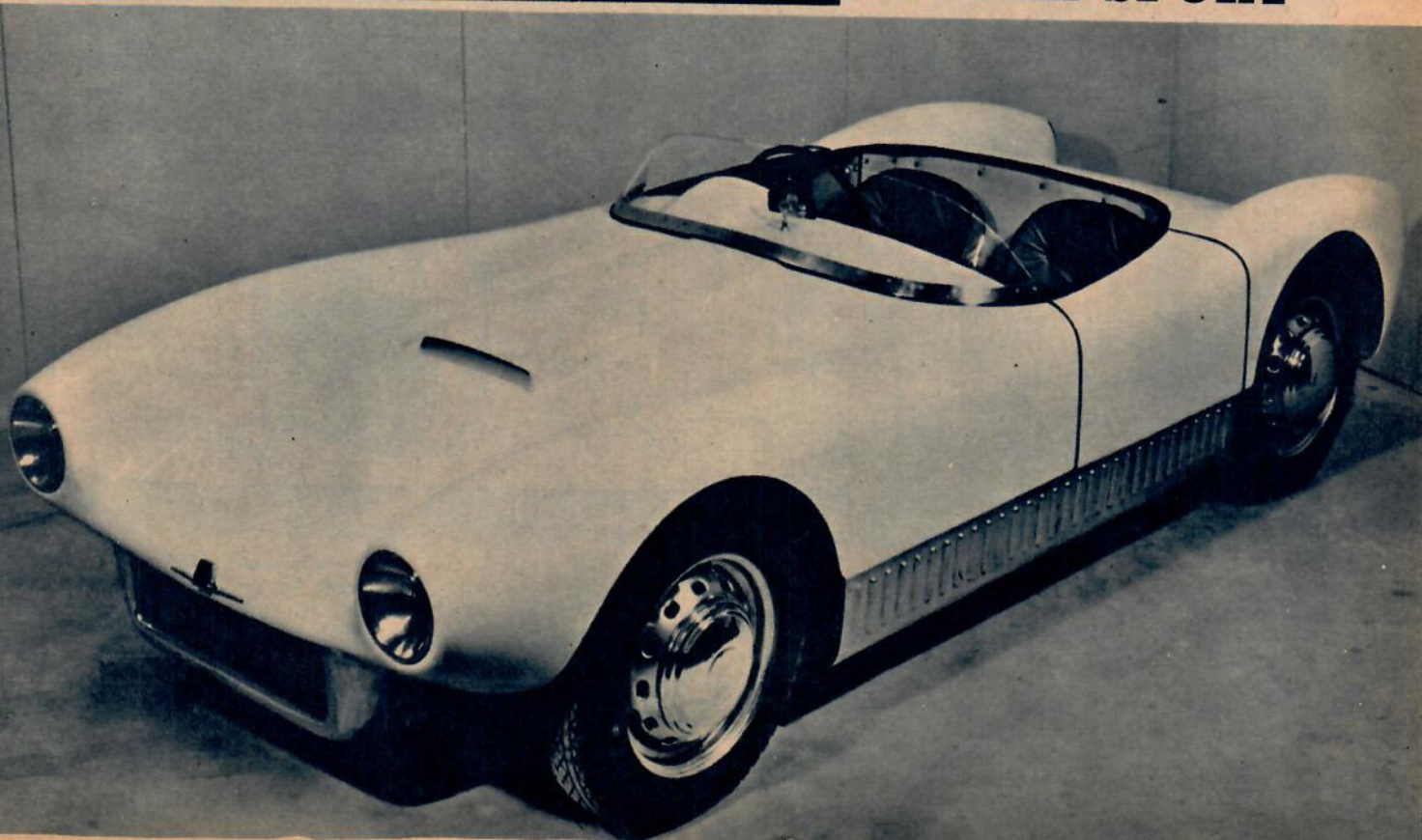
I HAMNEN HAR HAJARNA FÅTT SMAK PÅ MÄNNISKOKÖTT, MEN VATTNET FÄR-GAS RÖTT AV HAJBLOD---





**TV:s samlarsalong:  
VÄRLDENS SPORTVAGNAR**

**SAAB  
SUPER SPORT**



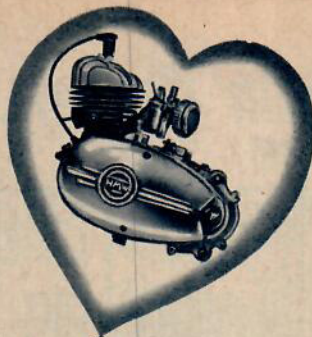


# HMW

visar  
klassen

med...

den KÖRKORTS- SKATTE-  
och REGISTRERINGS-  
FRIA sportmopeden!



HMW 50 SH Special är en läcker nykomling bland mopederna — byggd som en riktig sportmaskin men utrustad med den berömda HMW-motorn 50 N: en-cylindrig tvåtaktsmotor med vändspolssystem, cylindervolym 49,9 cc, effekt 0,8 hkr vid 3000 v/min. Två växlar, friläge och kickstart.



Skriv i dag till:

VACKRA ELEGANTA LINJER...

- Pressad stålram
- Framgaffel av teleskoptyp
- Bakhjulsfjädring av svängarmstyp med teleskopiska stötdämpare
- Kraftiga däck: 22×1,75"×2,00
- Stänkskärmar: extra breda med sidoskydd

TA EN TITT  
PÅ DRÖM-  
BÅGEN I  
MOPED-  
KLASSEN

generalagenten för Sverige, Norge och Finland

Fabriksgatan 16  
Jönköping  
Tel. 121 84

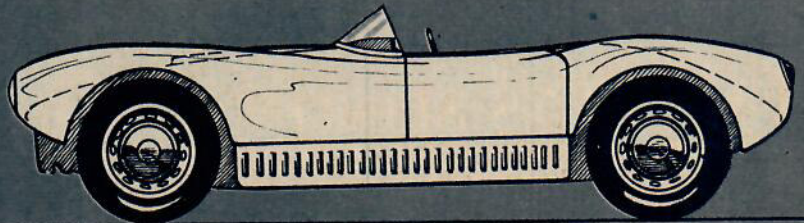
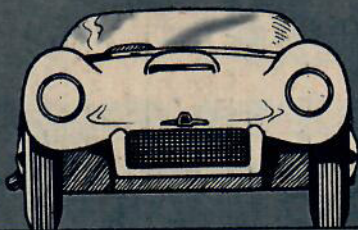
## AB INDOMA

Var god sänd prisuppgifter och broschyr över HMW-mopeden modell 50 SH Special.

Namn: .....

Adress: .....

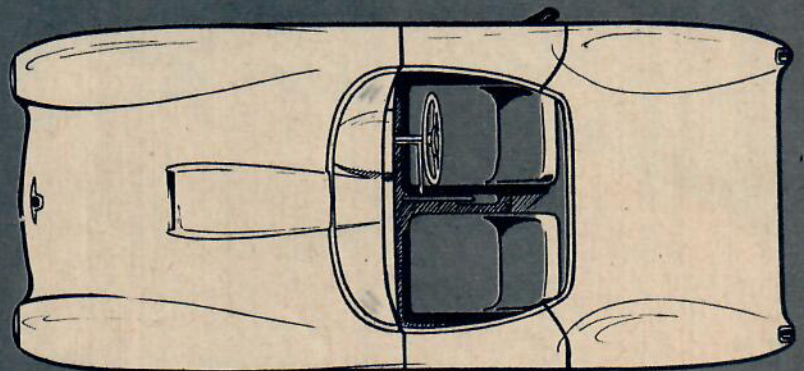
Postadr.: ..... TV 8-56



Åker Kärnfors - 5

SAAB SUPER SPORT

# SAAB



Motor: Tre-cylindrig tvåtaktsmotor. Dubbla förgasare. Slagvolym 748 cm<sup>3</sup> (66×72,9 mm). Kompressionsförhållande 10 till 1. Max. effekt 57,5 SAE hk vid 5.000 v/min. Max. vridmoment 9 kpm vid 3.500 v/min. Litereffekt 72 hk.

Hjulupphängning: Chassidetaljerna är upphängda i en länkstruktur av lättmetall (se sid 42).

Vikt: 500 kg (tomvikt).

Prestanda: Toppfart, öppet utförande 160 km/t. Specialutförande 200 km/t.

Accelerationstider: 0—80 km/t 8 s., 0—100 km/t 12 s.

Utförande: Tvåsitsig cabriolet.

Mått: Axelavstånd 221 cm, spårvidd fram och bak 122 cm, längd 348,5 cm, bredd 142 cm, höjd 82,5 cm.

Tillverkare: Svenska Aeroplan AB, Trollhättan.

Generalagent: Philipsons Automobil AB.

Pris: Vid pressläggningen är det ännu inte klart om modellen skall serietillverkas, men envisa rykten gör gällande att så kommer att ske. Dock kommer i så fall sannolikt plastkarossen att ersättas med en plåtdito.

Anm.: De av fabriken uppgivna värdena för toppfart och acceleration förefaller med hänsyn till vikt, form och effekt i optimistiska laget. Sannolikt kommer siffrorna att efter praktisk provning få »friseras» en del.



# På tävlingsbanan

hårdtestas  
maskinerna  
och—  
kläderna ...



Fint arbete det här, berömmar dr  
Stenström verkstadschef ing. Öster.

## VERKSTAD FÖR SYNS SKULL

AV LASSE SCHULTZ

Foto: Lennart Jensen-Carlén

Ögonläkare och verkstads-  
ägare är tydligen en lyckad  
kombination — eller vad sägs?

Vill man vara vitsig — och var-  
för skulle inte det gå för sig  
när det gäller en göteborgare —  
kan man säga att han jobbar bara  
för syns skull och gör det i dub-  
bel bemärkelse. Doktor Sölve  
Stenström i Göteborg är nämligen  
dels en framstående ögon-  
läkare och dels en inte oäven  
verkstadsägare. Men det där med  
verkstaden, vad har det med sy-  
nen att göra? Åjo, en hel del,  
firman heter AB Visus och till-  
verkningen utgörs till stor del av  
mycket sinnrika, i en del fall  
revolutionerande, tekniska hjälp-  
medel för just ögonläkare. Som  
kompanjon har doktor Stenström  
ingenjör Gustaf Öster, den före  
dessa yrkesläraren, som lämnade  
en skön och trygg tillvaro bland  
yrkesskolegrabbarna för en slit-  
sam och uppoffrande men myc-  
ket värdefull skapartillvaro på  
den lilla finmekaniska »medjan»  
på Kilgatan. De båda, Stenström  
och Öster, kompletterar varandra  
utmärkt, dr Stenström är den  
tekniskt intresserade läkaren, som  
vet vilka hjälpmedel han behö-  
ver, ingenjör Öster är teknikern,  
konstruktören, som sätter kom-  
panjonens idéer på ritpapper och

FORTS.

Endast det bästa kan hävda sig  
i konkurrensen på tävlingsbanan.  
Det som håller måttet där ut-  
vecklas så småningom till stan-  
dard för moderna, kvalitetssinnade  
mc-förare.

Samarbetet som Malungs skinn-  
industrier har med svensk motor-  
sports racerelit har skapat de  
jättepulära, praktiska och så  
gott som outslitliga racerställen.

Nålvass motblåst, vinterns kyla,  
värmestrålningen från motorns  
heta delar, åratals slitage — allt  
stoppar den chromgarvade, först-  
klassiga getnappan för som ingår  
i racerställen med Malungs eti-  
ketter.

### PRISEXEMPEL:

TT-jacka	128 - 145:-
Byxor	140 - 155:-

Lita på skinn från Malung - hårdtestat av racereliten.

**MALUNGS SKINNVARUFABRIKANTER**





# eumig electric

filmkamera  
för dubbel 8 mm  
smalfilm.

Med *elmotor* som drivs  
av ett vanligt 4,5 V  
ficklampsbatteri.

265:-

EUMIG ELECTRIC har objektiv Eugon  
1:2,8 f=12,5 mm. Kan förses med till-  
satsobjektiv för tele- och vidvinkeltagningar  
samt elektrisk fjärrutlösare.

*Se den hos Er fotobandlare!*

Representanter: **FNS-bolagen** · Stockholm · Malmö · Göteborg · Sundsvall

## 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 accelera-  
tion — Ni kör säkrare på Kärnan — NSU!

Tillverkare: **AB ERNST O. JONSSON, HALSINGBORG**

sedan utformar dem i plåt och stål.

— Anledningen till att jag kom in på den här branschen vid sidan om min läkarpraktik är att jag som ögonläkare kommit underfund om att det finns vissa brister i den tekniska utrustning vi är beroende av i vårt arbete, säger doktor Stenström. Men ett av skälen är också att jag är mycket tekniskt intresserad.

Kameraögat ser in i ögat

För att läkaren skall kunna göra operativa ingrepp i det ytterst känsliga ögat fordras att han får en så klar bild som möjligt av skadans art och placering. Det är också på den fotografiska linjen man gått i mångt och mycket på Visus, en ögonbottenkamera, en ljussinnesmätare, som mäter upp en miljondels lux, en sinnerik ögonröntgenutrustning samt en ögonkammardjupsmätare, som mäter på 1/100 dels millimeter när — de tidigare apparaterna av det slaget mätte på 3/100 när — hör till konstruktions- och tillverkningsdetaljerna.

— Tyvärr har de allt hårdare kreditåstramningarna medfört att vi måste ta på oss allt för mycket legoarbete, säger ingenjör Öster.

Fotografiska utrustningar till den grafiska industrin förekommer också på det gedigna arbetsprogrammet för verkstaden — tre anställda just nu men det finns maskiner för många fler.

— Vi vill satsa allt vi förmår på läkarvetenskapliga tekniska hjälpmedel och även om den dagen, då vi helt kan ägna oss åt sådana saker, förefaller avlägsen hoppas vi göra en bra insats på det området, säger ing. Öster.

Legoarbete ja, på en bänk sitter en av de båda anställda och putsar på ett metallstycke med den allra finaste smärgelduk, och så har han suttit i tre veckor!

Det är en detalj till en topphemlig konstruktion, man tillverkar på uppdrag av Flygmotor i Trollhättan.



Tyvärr kan våra fina maskiner inte utnyttjas så som vi egentligen vill, säger ingenjör Öster lite bekymrad.

Med läkarögon granskar dr Stenström en del i den sinnrika ögonbottenkameran, en Visus-produkt.



**bäst**  
för bilen  
**CALTEX**  
service



**BYT TILL  
VULCAN**

— tändstiftet

med mer än  
dubbel livs-  
längd\*)

\*)enl. Biltek-  
niska Pro-  
vingsanstal-  
tens protokoll  
nr 1100 april  
1954

Här ligger  
hemligheten  
med en verk-  
ligt 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: .....

Arsmodell: .....

Namn: .....

Adress: .....

Postadr.: ..... TV 8-56



**LYSSNA  
MED  
OSS**

TV:s RADIOKLUBB



**Massrapportering**

Det nya DX-märket, som man får från DX-alliansen om man visar upp verifikationer från 25 olika stationer under ett kalenderår, har mottagits mycket välvilligt på de allra flesta håll. Några vill emellertid göra gällande att märket bidrar till »massrapportering», »rapport-raseri» och andra ruskiga saker. Märket ger emellertid inte anledning till mer än en rapport till varje station per kalenderår från varje lyssnare, och mot det kan ingen vettig människa ha någonting att invända.

Det finns också stationer, som är verkligt angelägna om att få så många lyssnarbrev och rapporter som möjligt. Dit hör t. ex. den privatägda WRUL i New York, som just nu gör stora ansträngningar för att få lyssnare i de skandinaviska länderna. Stationen behöver nämligen sälja programtid och måste då kunna påvisa, att det finns lyssnare till utsändningarna. Enda sättet att göra detta är att visa vår korrespondens, skriver den norske programledaren Johan Fillingen, som även svarar för de svenska programmen.

Stationen sänder till Europa kl. 21.00—22.35 måndag—fredag på 11.740, 15.350 och 17.750 kc/s = 25,55, 19,54 och 16,90 meter. Program på svenska utsänds måndagar och onsdagar och på norska tisdagar och torsdagar kl. 22.00—22.15. Programmen består huvudsakligen av önskemelodier på grammofoon och brevprat. Den, som så vill, kan även få frimärken och stationens vimpel så långt lagret räcker. Eftersom Johan Fillingen är ensam om korrespondensen med Skandinavien, kan det vara nödvändigt med litet tålmod, när man väntar på svar. Adressen är: WRUL, 1 East 57th Street, New York 22, N. Y., USA.

Det finns emellertid all anledning att hjälpa WRUL och Johan Fillingen, och det gör vi alltså genom »massrapportering».

Arne Skoog

**Trafikförsäkra i  
TRAFIK**



**premierabatt 20%**

Rekvirera "Bilistens Handbok" som Ni  
erhåller gratis från TRAFIK

BIRGER JARLSGATAN 58, STOCKHOLM. Tel. 23 22 30



**DX-profil:**

Gert Karlsson, Orrefors, använder en Luxor bordsradiogrammofoon för sin DX-lyssning, och det har gett goda resultat, bl. a. lyssnarrapporter till omkring hundra-talet olika stationer. Den första rapporten gick redan 1951 till HCJB i Quito, Ecuador. Att det blivit mindre DX-at under det senaste året, har den skarpsinnige läsaren redan förstått av uniformen, som Gert bär på bilden.

**TVRK:s lokalklubbar**

DXK Orrana, Orrefors, har satt i gång med ett medlemsalbum i vilket varje medlem presenteras på en egen sida med foto och personliga uppgifter. Den som vill ha kontakt med klubben under Lars Carlssons studier i Katrineholm bör vända sig till fröken Inger Petersson, Pl. 183, Orrefors.

TEKNIKENS VÄRLD 8/56

**OLLE NYGREN**

*kör och segrar endast på  
toppmärken*



»I med och motlut, i medvind och motvind alltid lika effektiv och överskott på kraft».

**Köp en stor motorcykel,  
köp en Matchless eller AJS.**



**mc byggda av motor-  
cyklister för  
TURIST — SPORT  
KOMFORT**



**märken även  
för Dig...**

Huvudförsäljare för Sverige  
AB STOCKHOLMS



Vanadisvägen 2—4, tel 34 04 40  
Sveavägen 88, tel 34 94 49  
Norra Stationsg. 19, tel 34 04 40

Återförsäljare på varje större ort i Sverige.



# PUCH 175 SVS — liten maskin med stor fart



MC-nytt från MC-lund



### Specifikation:

**Motor:** Berömda dubbelkolv på 175 cc ger 12,3 hkr vid 6.200 v/min.

**Växellåda:** 4-växlad.

**Ram:** Pressad skalkonstruktion.

**Fjädring:** Fram-teleskop med progressiv dämpning. Bak-svängarmsfjädring.

**Hjul:** 16", sinsemellan utbytbara, försedda med fullbromsnav.

**Riktpris:** 2.100:— exklusive frakt och trim.

»Med sin toppfart av 115 km/tim. och sin rivande acceleration är PUCH 175 SVS en liten maskin med stora fartresurser», säger TV:s testförare. »Då den andra förgasaren kopplas in, tror man sig sitta på en 350:a!»

**MC**  
**lund**

Lundavägen 56, Malmö

Återförsäljare över hela landet.

## På egen hand gör Ni det mesta med

# KÅBETÄCK

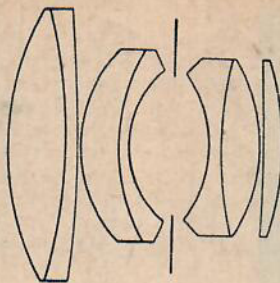
Låt det bli gjort med **KÅBETÄCK** — de 1000 möjligheternas material



KÅBETÄCK är en oöverträffad plastcement, idealet till inomhusreparationer, mosaikläggning, kakelsättning etc. — långt överlägsen putsbruk, spackel och kitt. KÅBETÄCK är ekonomisk därför att den är *dryg, lättarbetad* därför att den är *torr* — Ni kan inte misslyckas med KÅBETÄCK!

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

KLINT, BERNHARDT & CO. AB · STOCKHOLM 3



Linserna i ett Summitarobjektiv.

## MATEMATIK GÖR OPTIK

AV STIG SANDELIN

En precisionskamera kan kosta nästan lika mycket som en motorcykel. Det kan tyckas vara ett rejält tilltaget pris för litet metall, några glasbitar och ett stycke läderklädsel! Hur kommer det sig att priset blir så högt?

Låt oss börja med »glasbitarna». Objektiv tillverkas av optiskt glas, ett mycket dyrbart material, som med sin kristallklarhet och jämna konsistens intar en särställning bland olika glassorter. För att kunna tillverka detta glas fordras årtiondens forskningsarbete om ljusets och glasmateriallets natur samt deras inbördes förhållande. Den optiska industrin kräver inte bara ett homogent glas utan även att det skall ha vissa optiska egenskaper.

För att hindra rubbningar i det färdiga glasmateriallets homogenitet kyls smältan mycket långsamt. Proceduren sker under flera veckors tid i specialugnar med konstant sjunkande temperatur. Trots den ständiga kontrollen måste c:a 25 procent glas kasseras.

Glastillverkningen är komplicerad, men det är inget mot beräkningen av ett nytt objektiv. Ett exempel: Zeiss Sonnar är ett objektiv om sju linser. Det tog fyra matematiker tre hela år att räkna ut formlerna. De utförde 481 stora beräkningssomgångar, och varje sådan beräkning omfattade en sifvertabell på 20 sidor. Hela tabellverket omfattade till sist 3.200 sidor!

Slipningen är inte heller någon process, som kan utföras i en handvändning. Den utföres av yrkesarbetare med lång erfarenhet och högt uppdriven fingerkänslighet. Under slipningens gång sker bortåt 100 kontroller, varvid linsernas sfäriska form mäts med en noggrannhet på 1/1.000 mm.

Beträffande själva kameran, måste slutaren visa samma precision som en klocka. En vanlig compurslutare består av 166 delar, som måste underkastas en lång rad prov.

Vet ni hur många mått det finns på konstruktionsritningarna till en modern småbildskamera? Det fordras c:a 22.000 olika mått och det krävs ungefär 600 ritningar för fabrikationen. En sådan kamera har borat 700 delar medan en relativt okomplicerad bälgkamera har c:a 250. Monteringen måste ske med samma precision som kännetecknar hela kameraindustrin. För att bygga t. ex. en Leica fordras inte mindre än 8.049 arbetsmoment!



## Två hårvatten i samma flaska

### MEDICINSKT:

Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och innehåller välgörande cholesterin.

### BINDER HÅRET

men bibehåller det mjukt och naturligt utan att smeta.



## PALMOLIVE

dubbelverkande hårvatten  
TORR · FET · EXTRA FET · ÖVERFET

\*\*\*\*\*  
**LAS VEGAS**  
 Hos bok- och pappershandlare, varuhus m. fl.  
**spelet som roar alla!**  
 ett **AIGA** spel Årets fullträff  
 \*\*\*\*\*

Rosten går — glansen kommer

**taq**  
**TEROSON**  
kromputs



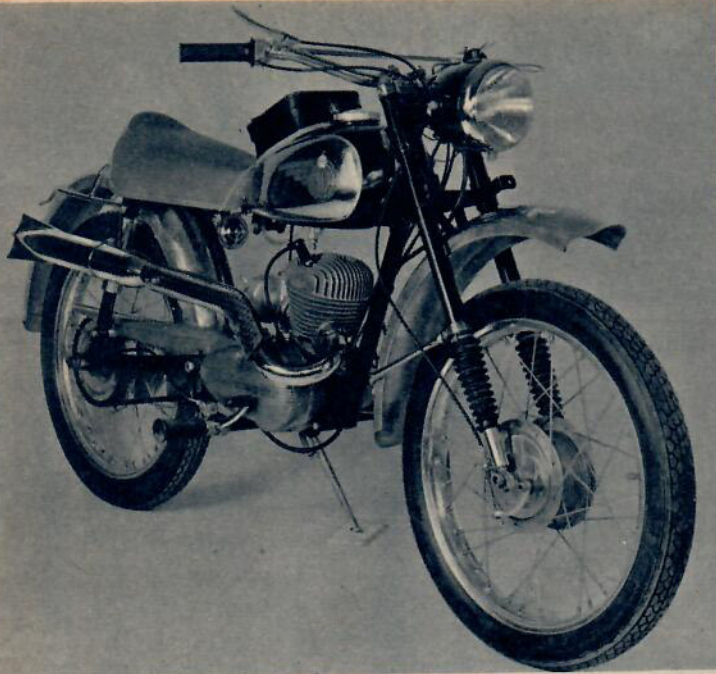
till allt som är rostigt eller oxiderat. Medlet är

*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





En idealisk sportmaskin för 16-åringar är NV:s vassa 175-kubikare.



AV CIVILINGENJÖR  
BERTIL GÖTHERSTRÖM

## NV-24 175 cm<sup>3</sup>

TV har nyligen haft tillfälle att provköra prototypen för den nya NV 24-serien, som just skall köras igång. Det var verkligen intressant att få köra en prototypmaskin, som trots sina 2.400 mil hård körning hade en så god kondition. Sälunda hade maskinen bakom sig bl. a. 1955 års Motor 6-dagars och Novembekåsa och åtskilliga framgångar även i moto-cross.

Maskinen går helt i lätthetens tecken och det är med en del kompromisser som konstruktören civilingenjör B. Anderberg, lyckats att hålla tjänstevikten under 75 kg. Sälunda har man bl. a. måst slopa helkapsling av bakkedjan.

Den öppna (viktbesparande!) helsvetsade krommolybdenramen, har en underhållsfri silent-block-lagring av swinggaffeln strax bakom motorn. Det var intressant att med konstruktören ingående få diskutera konstruktionsproblemen och hur han löst dessa. Sälunda fick vi bl. a. veta att bakfjädrarna är förspända med 25 kp vardera och att de få ett max. utslag av 75 mm vid 138 kp belastning (dvs. genomslag) samt 40 mm vid 79 kp resp. 32 mm vid 40 kp.

Körställningen är helt motocrossinspirerad, och mycket vilsam. Genom det 710 mm breda styret har man ett stort styrmoment utan att behöva förbruka mycket kraft. Detta tillsammans med den bekväma äggformade sadeln gör att maskinen är smidig och mycket lättmanövrerbar. Ramen är trots sin lätthet helt stel även vid snedbelastning samt har en extremt hög frigångshöjd, allt till fromma för våra crossåkande ungdomar.

VÄND!

### TV-betyg

#### Särskilt bra:

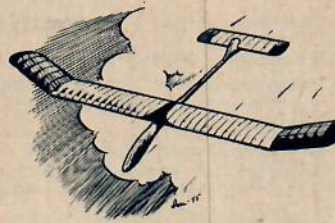
- Maskinens lätthet speciellt i terräng.
- Motorns lättmetallcylinder.
- Maskinens goda styrförmåga och smidighet.
- Den exceptionellt goda fria markhöjden.

#### Inte så bra:

- Helkapslad bakkedja saknas.
- Elektriskt signalhorn saknas.
- Motorn är relativt högljudd.

# BYGG "SKYMASTER"

klass S:int



Spännvidd 1690 mm.  
Kvalitetsbyggsats utförd helt efter konstruktörens anvisningar. Ritning i full skala, beklädnadsmaterial och kontursågade spryglar. **Kr 16:50**

Min bästa modell hittills, säger förre världsmästaren Hans Hansen (Danmark).



SVEN E. TRUEDSSON  
Modellflygindustri — Malmö  
Sänd mot postförskott + porto: . . . . st. byggsats till Skymaster à kr 16: 50 pr st. . . st. Semo Balsalim à 0: 75 . . st. Katalog Nr 11 à 0: 90  
Namn: . . . . .  
Bostad: . . . . .  
Postadress: . . . . . TV 8-56

TWN

*Contessa* har perfekt viktfordelning



200 cc. 10 hk  
4-växlad  
sjelvstart

Läs TV-betyget

SÄRSKILT BRA: Motorn är mycket bra. Den är tystgående, nästan helt vibrationsfri och lämnar god effekt.

Fjädringen är utmärkt med lång mjuk fjädringsrörelse och god stötdämpning. Bromsarna är mycket effektiva.

INTE SÅ BRA: Under testningen framkom inget värt att nämna under denna rubrik.

Generalagent:

A/B MOTOR *Kraft*

Regeringsgatan 89, Stockholm

Södra Vägen 8, Göteborg

Återförsäljare och service över hela landet





# Cliffe hjälper 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.

**ELRAKNING**  
 nu bättre och billigare med



**RIAM**  
 -ALLSTRÖM



— den nya svenska rakapparaten i särklass.  
**RIAM DE LUXE** rakar rent runt hela klotet — i dubbel bemärkelse! Jordan 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 glädjeämne. Beställ apparaten för drömrakning 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. Åganderättsförbehåll.

Namn: .....  
 Adress: .....  
 Postadress: .....  
 Texta namn och adress. TV 8-56

## Provresultat

Testvikt per hk:  $\frac{75+75}{10} = 15 \text{ kg/hk.}$

Teststräcka: Relativt hal asfaltväg.

Accelerationsdata: Från 0—50 km/t på I och II växel 5,4 sek, från 30—60 km/t på III växel 9,6 sek, från 30—60 km/t på IV växel 13,2 sek.

Bromsar: Bromsbelägg: Reico W 270—12 (limmade). Bromsarea: 156 cm<sup>2</sup>. Bromsväg på torr asfalt från 50 km/t; Frambroms: 11 m. Bakbroms: 11 m. Samverkande bromsar: 9 m.

Max. hastighet: Över 95 km/t.

Hastighetsmätare: Stämmer med kontrollinstrumentet.

Vägmätare: Stämmer.

Bränsleförbrukning: Fabriken har angivit normalförbrukningen till 0,28 l/mil, vilket synes stämma vid normala körförhållanden.

Maskinen var vinterdäckutrustad och hade synnerligen god gripförmåga i snö med sina Wittmer-däck. Bromsarna arbetade anmärkningsvärt mjukt, även om frambromsen var något sliten, vilket inte var att förundra sig över efter 2.400 mils test- och tävlingskörning. Här måste emellertid fotbromsens praktiska justering invid pedalen framhållas.

Den lilla Sachs-motorn på ärliga 10 hk var lättstartad, pigg och accelerationssnabb, när man använde växlar och den hade tomgång, vilket inte kan sägas om alla tvåtaktsmotorer.

Motorn i och för sig är en av moderna tiders tekniska triumfer genom sin hårdförkromade lättmetallcylinder med kolvspel på bara några hundradels mm. En sådan motor har givetvis lång livslängd. En separat friläggessökare av Sachs patent är den f. ö. utrustad med.

Bland utrustningsdetaljerna måste nämnas den synnerligen praktiska verktygsväskan på tanken, stöldlåset samt den i strålkastaren inbyggda hastighetsmätaren. Nymän kan i viss mån säga att detta överflyttats på NV 24, ty så gott som hela maskinen är byggd av lättmetall, från de förstärkta lättmetallfjälgarna till själva motorn.

I och med NV-24 presenteras till sommaren en produkt, som genom omsorgsfullt provande blivit en sak som håller vad den lovar, allt till fromma för både vardagsåkaren och vardagsmotorcyklisten.

För en fullgod service sörjer koncernens mer än 300 auktoriserade serviceverkstäder, som har speciellt utbildad personal för NV-maskinerna. Vi hälsar nykonstruktionen välkommen på den svenska marknaden.

### Kort specifikation

Fabrikat: Motor: Fichtel u. Sachs AG, Schweinfurt, Tyskland. Ram etc.: Nymänbolagen AB, Upsala.

Motor: Typ: Tvåtakt med motrömspolning. Kompressionsförhållande: 6,5 till 1. Antal cylindrar: En med lättmetallcyl. och hårdförkromat lopp. Cylindervolym (slagvolym): 174,8 cm<sup>3</sup>. Cylinderdiameter: 62 mm. Slaglängd: 58 mm. Max. effekt: 10 hk. Max. varv/min: 5250 v/m. Max. vridmoment: 1,42 kgm vid 4400. Litereffekt: 57,3 hk. Generator: Bosch svänghjulsgenerator 6 V/30 W. Förgasare: Bing 1/24/70. Växellåda: Blocklåda med trippellamellskoppling. Utväxlingsförh.: 1:an 22,5, 2:an 12,0, 3:an 8,65, 4:an 6,64.

Ram: Helsvetsad förstärkt öppen rörram av krommolybdenstål. Bromsar: Lättmetallsfullnavsbromsar  $\phi$  120 mm. Bandbredd: 30 mm. Hjulbas: 1300 mm. Längd: 2000 mm. Bredd: 710 mm.

Fri markhöjd: Belastad 240 mm.

Framgaffel: Teleskop. Fjädringsväg: 110 mm.

Bakhjulsfjädr.: Swinggaffel. Fjädringsväg: 75 mm.

Vikt: (tjänste) 74,7 kg. 7,47 kg/hk.

Bensinförbrukn.: (normalförbrukning) 0,28 l/mil.

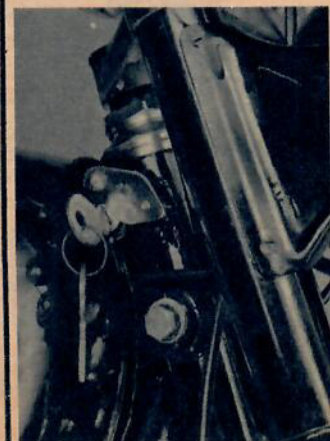
Tankvolym: 5,5 liter.

Max. hastighet: 95 km/t.

Däck: Fram 2,75×19, bak 3,00×19.

NV 24 har effektivt styrlås och en utmärkt packväska-kartfodral på tanken. En välutrustad maskin.

Den robusta Sachs-motorn ger den ultralätta maskinen ypperliga prestanda. Toppfart: nära 100 km/t.



# DRAX



## Segrare med DRAX

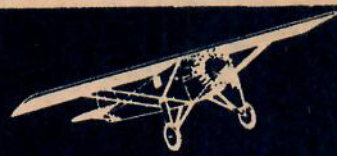
Werner Haas, världsmästare 1954

Noll-Gron, världsmästare 1954

H. P. Müller, tysk mästare 1954

W. Zeller, tysk mästare 1954

**AB TEGEA, MALMÖ**



## SPIRIT OF S:T LOUIS

är en av plastmodellerna i världens mest detaljrika linje. Byggsats 6: 90. Se dem i Er affär! Katalog 75 öre (även direkt från Ing. Sig. Isacson, Lidingö S).



De finaste plastmodellerna heter



Slät isolator medger överlag, dvs tändningen missas.

Champions 5-ribbade isolator hindrar överlag — Champion är fulltändande.

## Det är bara CHAMPION som har 5-ribbad isolator

CHAMPION SPARK PLUG CO: USA, ENGLAND, KANADA, AUSTRALIEN, IRLAND, FRANKRIKE



## Bilar på hålkort

(Forts. fr. sid. 23)

helt automatiskt utan mänsklig tillsyn verkar de som klistpta ur en science fictionbeskrivning av framtidens fabrik. Hos Austin sker roto dipbehandling av karosserna, som gör dessa rostskyddade, helt automatiskt. Karosserna matas t. o. m. automatiskt in i jätteanläggningens ena ända och lastas ur den andra utan mänsklig hjälp. Anläggningens storlek och effektivitet framgår bäst av att den »badar» 22 karosser i timmen i en lång rad syrebåd och dessutom hinner med att ångtvätta varje kaross!

Antag att man hos Austin vill tillverka först en röd A 50 med vita ringsidor och högerratt, en grön A 30 med milsmätare och högerratt och en beige A 30 med kilometermätare och vänsterratt i nu nämnd ordning. Då behöver man bara gå upp i en hålkortscentral, välja ut tre kort med hål som svarar mot dessa individuella specifikationer och stoppa ner korten i en hålkortsmaskin. Sedan kan man lugnt gå och ställa sig vid sammansättningsbandets slut och vänta på att de färdiga bilarna skall rulla av i den följd man fastställt! Alla delar till sammansättningen transporterats nämligen i en 350 m lång tunnel. Impulser från hålkorten växlar in delarna på olika spår så att de kommer fram till de hissar som för dem upp till det löpande sammansättningsbandet i exakt rätt tid och i exakt rätt ordning. Tunneln ser på sina håll ut som en veritabel rangerbangård när de sex spårerna förgrenar sig i taket och leveranskorgarna

är tåg som växlas på rätt spår. »Ställverket» för denna hårt belastade underjordiska järnväg sköts av en enda man. Han sitter i ett rum omgiven av tjugotals tickande reläer. När något går på tok på någon av leveranslinjerna lyser en röd lampa, »stinsen» kan genast lokalisera felet och vidta åtgärder. Framför sig har han ett kontrollbord med lampor, telefoner och strömbrytare som vilken högt uppsatt järnvägstjänsteman som helst skulle vara stolt över. Över 160 km elektriska ledningar ingår i det kontrollsystem som leder till »ställverket». Kontrollantens händer och ögon är de enda som hjälper de tusentals delarna i tunneln att finna rätt väg till löpande bandet.

Men trots att Austin gör största

På olika spår i en 350 m lång tunnel går de hålkortsdirigerade delarna fram till sammansättningsfabriken där de automatiskt sorteras.



delen av bildelarna själv så kommer ändå en ansenlig mängd från leverantörer utifrån. De anländer i gigantiska släpvagnar, som körs direkt in i fabriken interna leveranssystem. Släpvagnarna är därför rullande lagerlokaler, fabriken eget lager är löjligt litet i förhållande till produktionen. Men detta system förutsätter att tillverkningen flyter lugnt och jämnt — att automationen fungerar hundraprocentigt. Fler mänskliga handgrepp skulle äventyra den jämna produktionsströmmen. Automation betalar sig endast vid storproduktion. De komplicerade maskinerna är så dyrbara att de måste göra ett jättearbete om de skall förränta sig. Men Austin gör tillsammans med övriga BMC-företag över 460.000 fordon per år!

# Thor

MED ENHANDS-KONTROLL

## HAMRANDE MUTTERDRAGARE

En hypersnabb maskin — med upp till 16 mm bultkapacitet — för lossning och åtdragning av bultar, muttrar och skruvar, men lämplig även för så varierande arbetsuppgifter som gängning, hälsågning m. m.

Maskinens snabba slag lossar även hårt fastrostade bultar och muttrar, som annars kan vara nog så svåra att få bort.

Spara arbetstid vid montering och demontering med Thor hamrande mutterdragare.

Tag kontakt med

# Huzells

KARLSTAD  
STOCKHOLM - MALMÖ

## KTS TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitets-teknik, vägmästare. Studielån och stipendier. Nya kurser börja 20 augusti.

## 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 studiehjälp. Rumsförmedling. — Begär prospekt.

## 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

## 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 portofritt 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).

Namn .....

Adress .....

TV 8-56

## MALMÖ TEKNISKA INSTITUT

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

## 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.

## TILL SALU

## GRATIS

får Ni vår stora huvud-katalog över högklassiga italienska och tyska drag-spel, samt över Levin och Craftons välkända gitarrer.



PHILIPSONS SKRIV I MUSIKVARUHUS Malmö DAG!

Sänd katalog gratis.

Namn och adress. TV 8-56

## MOPED- och MC-ÅKARE

MOTOR-HÖÖKS har reservdelarna och tillbehören för Er maskin.

Katalog mot porto.

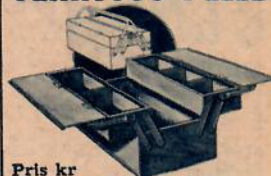
MOTOR-AB  
IVAN HÖÖK  
SÅGEN — Tel. 30, 31

## MOTOR- o. SPORTSTÖVEL

rejäl, oöm hantverksprodukt med stil, i mellanbrunt eller svart, stadigt, veget. ovanläder. Sula av kärnläder eller cellgummi. Per par kr 65:— . Mot postförskott. Returrätt. Fia Y. KERO. Sattajärvi.



## VERKTYGS-PELLE!



Pris kr  
**ENDAST 19:75**  
En mycket praktisk verktygslåda, med fack även för skruv, spik m. m. Tillverkad av stålplåt i stabil konstruktion, försedd med handtag av stålror. Lackerad i gröngrön färg. Lämplig i hemmet och för motormän m. fl. Längd 36 cm, bredd 20 cm, höjd utom handtaget 15 cm. Full reträtt. Även partiförsäljning. Redan 800 belåtna kunder. Rek. direkt fr.

**OLSÉN & LEVÉN**  
AVD. 20. VANSBRO

## KAMERAREPARATIONER MED GARANTI!

Allt inom branschen, synkroniseringar, tillbehör, specialkameror. Verkstad med stora resurser, kort leveranstid, låga priser!

KAMERASERVICE  
Kungsgatan 50, Malmö

## SCOOTERS MOTOBECANE och TERROT

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

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

## MC-blinkers

Ett parti Elmata 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 reträtt.

FIRMA H. UTTER, VÄSTANAGATAN 17, LINKÖPING.



# 1956 ÅRS kamera-och kikare-SENSATION!



**SPEGEL-REFLEX-KAMERA**  
För 188,- inkl. väska

**CHRYSSTARFLEX II A**  
är försedd med ett f58mm och extremt ljusstarkt objektiv 1:3.5 f=80 både som upptagnings- och sökobjektiv. Antireflexbehandlat och färgkorrigerat. Slutartider: ned till 1/200 sekund med inbyggd blitskronrelator. Självutlösare. Automatisk avståndsställning. Djupskärpskala. Obs! Denna kamera fordrar ej stor fotovana utan ger förstklassiga bilder även vid första tagningen. Uppfyllbar extra lupp för extra skärpställning. En verklig kvalitetskamera till fantasipris!

Storlek 6x6 - 12 bilder på varje film. Elegant läderväska av kalvskinn medföljer.

**Kr 188,-**  
Mån. bet. kr **25,-**

SÄND IN KUPONGEN REDAN I DAG!

**EXAKT-KOMPANIET AB**  
GÖTEBORG 14

Sänd mig omg. .... st. Spegelreflexkamera CHRYSSTARFLEX II A å kr 188,- att betalas med kr 25,- pr månad. .... st. kikare 7x50 å kr 148,- att betalas med kr 20,- per månad. (KONTANT MINUS 10 %). Stryk det som ej önskas! Varan förblir säljarens egendom tills full likvid erlagts.

Namn: \_\_\_\_\_  
Adress: \_\_\_\_\_  
Postadr.: \_\_\_\_\_

TV 8-56

## Vilket byte... vilken fångst!

Hålls jakt- och fiskeredskap är förstklassiga grejor 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.

**Hålls AB • Falun**  
V. g. sänd katalog å Jakt och Fiske gratis och franco.

Namn o. adress. \_\_\_\_\_  
TV 8-56

**FOTO!** 20 % rabatt å filmkameror, projektörer, kameror, förstöringsapparater. Bliv vårt ombud, skriv idag till

Merkantil, Box 75, Mölndal

**MOTORMÄN**

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

**Saroléa fabriksnya MC**

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

AB BELGIMEX  
St Eriksg. 103, Sthlm Va.

**Rättviksfjädringen**

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

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

**HOBBYISTER!**  
VERKTYGSLÅDA. obeg., av stålplåt med hållare f. verktyg 8: - st. 3 st. fraktfritt. Inkl. verk. (hammare, stämjärn, skiftnyckel, tang m. m.) 10: - st. ELMATERIELL såsom strömbrytare, lampsocklar, vägguttag, takarmaturer etc., allt obeg., slumpas ¼ av priset. Begär förteckning.

**AUTOTEKNIK**  
Karlstad Tel. 128 97

**Sök PATENT**  
på Er uppfinning genom

INGENJÖRSBYRAN  
PATENTSERVICE  
STIG HANELL, Duvvägen 6,  
BROMMA - Tel. 25 57 74  
Upplysningar mot porto.

**FÖRSTÖRINGAR**  
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

# MINNS NI Prinsessa på vift?



Då minns Ni säkert att en av de viktigaste rollerna spelades av en cigarettändare med inbyggd mikrokamera. Det var en SEASTAL Camera-Lite och den kan nu bli Er!

Kameran som är inbyggd i en förstklassig cigarettändare är ett litet tekniskt underverk:

- Antireflexbehandlad, trippeltestad ljusstark optik.
- Automatiskt filmstopp.
- Slutare till 1/50 sek.
- Snabbframmatning.
- Toppavtryck.
- Sportsökare.

Endast **37.50**

kostar denna fantastiska »spionkamera» m. fodral o. tillbehör. Den lev. i presentkartong.

Bildstorlek 6x6 mm, 20 bilder i varje rulle. Bra förstöringar! Cigarettändaren är helt av metall. Format 44 x 55x14 mm.

**GRATIS** medföljer 4 st. filmrullar med kassetter.

Namn och adress. \_\_\_\_\_  
TV 8-56

**MARISTO FOTO**  
Johanneshov 4. Tel. Sthlm 5931 11

Sänd omg. ... st. Camera-Lite å 37:50, .... st. extra filmrullar å 1:35.

Namn och adress. \_\_\_\_\_  
TV 8-56



**Ljusreflekerande MOTORMÄRKEN**

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

**Amatörfiskare**

Kompl. Er fiskeutrustning med en wobbler med kombinationsmöjligheter, är bl.a. självlysande. Pris kr 6: - + porto. Aterförsäljare antages.

WALDEMAR THURESSON,  
Bjällervägen 44, Hägersten.

**Rakblad borts slampas!**

Extra prima lyxrakblad slampas till kr 2:80 pr 100 st. 1000 st. kr 25: - fraktfritt. Full returrätt. Nettokatalog bif. alla order. Rekv. från

Firma CESAR, Kumla 8.  
Tel. 711 86.

**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.

MER ÄN KR 12: 90 BEHÖVER DET INTE KOSTA att gå igenom en korrespondenskurs för att få **KÖRKORT!**

Enligt bestämmelse i Vägtrafikförordningen § 30 och 31 behöver Ni inte heller gå i körskola.

Vår kurs »Att ta körkort» är sammanställd av den kände bil-specialisten Ingemar Wretman (förf. t. bl. a. 6 årg. Stora Bilboken), som även lovat att övervaka granskningen av Era svar o. besvara ev. frågor, vilket borgar för kursens kvalitet. Kursen, som inneh. arbetsuppgifter, vilka vi granskar o. rättar, klarlägger allt, så att även den som inte vet något om bilar o. trafik förstår det hela utan svårighet. Den inneh. också de formulär som fordras.

Nu är rätta tiden att beställa kursen o. läsa hemma i lugn o. ro. Endast kr 12: 90 kostar det.

MOTORBREVSKOLAN, AVD. T. BOX 184, NORRKÖPING

**ORIGINAL RESERVDelar TILL**



**SACHS** **VICTORIA**

och de flesta andra mopedfabrikat i lager. Expedieras till hela landet mot postförskott.

**SVENSKA CYKELFABRIKEN MALMÖ**

# 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. årsmod. vid rekv. Kör säkrare - montera 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

**NY 3-D-KLANG HÖGTALARE**

ger Er hela registret! Fantastisk ljudkvalitet!

Ett naturligt komplement till EP- och LP-spelare och till dubbelprogrammet.

Diam. 10 cm  
Längd 40 cm

Vår nya högtalare har blivit en succé bland radioägare, inte bara lämplig i hemmet utan även i samlingslokaler, i bilar och bussar etc. Levereras klädd med tvättbar plastbeläggning, upphängningsanordning samt 1½ m anslutningssladd.

**Pris 42: - , med volymkontroll 48: -**  
Extra sladd å 0: 25/m.

**ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES!**  
Mot postförskott från

**FIRMA BIL-ESS, RADIOAVD., BORÅS...**



**DEN NYA Remington Super "60"**



Världens mest fulländade och snabbaste rakapparät. Över 15 miljoner tänkande män har valt Remington. Riktpris 138:—  
**vårt pris endast 123:—**  
Vid byte betalar vi 27:50 för Er gamla el. rakapparät. Ett års garanti som gäller över hela världen. Passar alla nätspänningar.  
**Beställ i dag! Begär katalog.**

**HÅGES PARTILAGER**  
TEL. 9, STOCKARYD

Sänd ..... st. Remington Super «60» 123:—

Namn o. adress. TV 8-56

**Kall-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.

**Motocykeldelar från SÖDERSTRÖMS**

**BAK- o. STOPP-LJUS**  
Lucas-typen.   
Bredd 115 mm.  
(På alla eng. mc.)  
Kompl. med glödlampa ..... 17:50  
**BROMSKONTAKT**   
4: 75

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

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

**CYLINDERFÄRG**  
  
Spec. för mc-cylindrar. 1/8 ltr ..... 2: 25

**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 .. 12: 50  
2. För mindre bilar .. 17: 50

Beställ nu! Vi lev. omg. mot postfsk. Över 50:— portofr. Om Ni ej blir nöjd returnera varan och vi återbetalar alla Edra utlägg.

KATALOG med nytt tillägg sändes mot 75 öre i frim. (Bifogas gratis på begäran vid order av ovanstående.)

**CYKEL & MOTORFIRMAN O.E. SÖDERSTRÖM**

Tel. 123 32. ÖRNSKÖLD SVIK

**Gedigna praktiska HURTSAR**



för hem, läkare, tandläkare, ingenjörer och många fler... 5 olika utföranden.

Förvaringshurtsar, 3 typer: höjd: 74, bredd: 35, djup: 49 cm.

med 6 lådor .... å kr 46:— med 5 lådor .... å kr 45:50 med 4 lådor .... å kr 45:—

Hurtsar för hängmappar: A-4: 4 lådor kr 55:—; höjd: 74, bredd: 43, djup 60 cm; folioformat: 4 lådor kr 58:—; höjd: 74, bredd: 51, djup: 60 cm. Ytbehandl. på begäran.

Begär prospekt!

Vansbronickrier - Vansbro Tel. 192. Box 162 a.

**RADIOKONTROLL**

av modeller

NY stor KATALOG

med ALLT för RC

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

**Ingenjörfirman TELECONTROL**  
Avd. V . INSJÖN



**IDEAL** strömlinjeformade vindskydd för motorcyklar av TT-typ. För 130 mm. eller 160 mm. glas — passar de flesta maskiner.

**INDUSTRI AB BERGO**  
Stockholm

**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:—, Samskskinnskalsonger 52:—, Motpostförskött. Returrätt. P: a Y. Kero, Sattajärvä



**Dansa — bli populär!**



LÄRER SJÄLV TILL NÄSTA LÖRDAG!

Ni anade inte att det var så lätt! Idealisk kursbok. Danskartor visar stegen — Ni kan inte göra fel. Ni får träna i enrum i lugn och ro, innan Ni börjar med partner. Det ger säkerhet från första början.

Foxtrot, Slowfox, Samba, Rumba, Tango, Modern vals, Gammalvals, Hambo, Polka, Schottis. Skriv i dag!

**BOKFÖRLAGET PRAKTISKA BÖCKER**

Regeringsg. 93, Avd. T, Sthlm Sänd mot postförskött Lär Er dansa själv. Kr 6: 50.

Till .....

**USA-nyhet**



Hastighetsmätare för båtar Evinrude och Delfin utombordsmotorer. Michigan propellrar. Båt-Trailer.

F: a Harald Gustafsson, Box 7124 - Borlänge.

**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

— Frånskiljes och insändes —

Rekvireras minst 5 lotter = dragn.-l. gratis, minst 10 lotter = portofr. + dragn.-l. 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 8-56

**Medaljer, Plaketter, Föreningsmärken, Klubbmästerskapstecken**

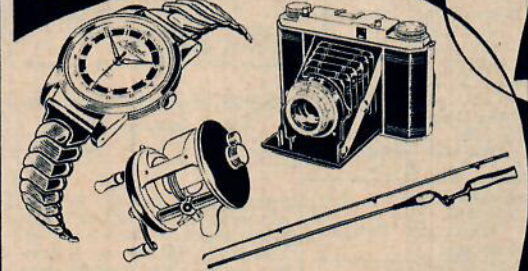


Skisser o. kostnadsförslag frött på begäran.

**SPORRONG & Co.**

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

**Miss 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 8-56





## Fotobutiken kommer hem till Er

### Yashicalex

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.



# KÖP SEASTAL!

Garanterade märkeskikare, nya typer med precisionsoptik av världens bästa råmaterial från en av Japans ledande fabriker

T-optik A, hart bränd, evighetsbest., antireflex, vattensäker. Precisionsmekanik, centrum- och okularinställning. Elegant, slitstark väska m. remmar. Linsskydd. 1 ars garanti. Service.

Storlek	Synfalt m/km	Ljusstyrka	Avbetalning	Vid leverans	Per månad	Kontant endast
7x35	150	25	145:—	45:—	25:—	135:—
16x50	65	9,8	230:—	55:—	35:—	210:—
20x50	61	6,3*	285:—	60:—	45:—	260:—
20x60	55	9	380:—	105:—	55:—	350:—

\*) Vidvinkelsystem typ Bausch & Lomb.

MARISTO OPTIK, Johanneshov 4. Tel. Sthlm 59 31 11

Härmed beställes .... st. prismakikare SEASTAL, storl. .... å kr ..... Kontant/Avbetalning. 2 st. fraktfritt. Vid avbetalning övergår varan i köparens ägo när full likvid erlagts.

Namn: .....

Adress: .....

Namn och adress.

TV 8-56

TV 8-56

## Snabb kontakt

## genom TV:s radannonser

Annonspris kr 1:75 pr rad. På varje rad får plats c:a 26 nedslag inkl. ordmellanrum och skiljetecken. Order emottagas pr tel. nr 30 89 58, 34 04 80/53. Manuskript som insändas pr post bör textas eller maskinskrivas. Korrektur sändes ej. Förlaget fritar sig för fel som uppstått genom hörfel

i telefon eller genom otydliga manuskript. Likvid insändes i frimärken eller insättes på förlagets postgirokonton 1111 med angivande å talongen att likviden gäller annons i TV. Manuskript måste vara annonsavd, tillhanda senast tisdagen 16 dagar före utgivningsdagen.

All post adresseras till TV:s Annonsavdelning, AHLEN & AKERLUNDS FÖRLAGS AB, STHLM 6.



## VET DU

att Du billigt och enkelt kan göra en BÄTMOTOR AV EN MC-MOTOR. Passar roddbåtar, ekor och sportbåtar. Ritn. o. arb.-beskr. 6:50 + porto. A. W., Pl. 739, Junsele.

Bilagare — Bilverkstäder. Är Ni i behov av fjäderblad till Eder bil? Vi tillverka huvudblad, förstärknings- och originalblad till alla i marknaden förekommande bilfabrikat. Även uppriktning av fjädrar utföres. Begär uppslysning. Wingrens Motorindustri, Hälsingborg.

### MC-ÅGARE!

Rep. av alla slags motorcykelmotorer utföres. Spec. cylinderborrning, cylinderkoppsrenovering, helrenovering o. aluminiumsvetsning. OBS! Allt arbete utföres under garanti. Cykel- & Motorfirman O. E. Söderström. Tel. 123 32, Örnsköldsvik.

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

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. Ingenjörsverksamhet. Tjärblomsgatan 1 A, Göteborg H.

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

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

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

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

Helrenovering moped. lv. o. mc-motorer utf. omg. o. billigt. Prislista från V. Norén, Manjärn, Vistträsk.

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

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

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

Reservdelar Jawa 250 o. 350, Velocette 350. Motorrenoveringar. Almeviks Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

Teleskopgaffel, nyren. passande Monark 175 cc. Blå 110:—, Trönninge Cykelaffär, Trönninge.

### MOPEDÅGARE!

Vi levererar till låga priser tillbehör och reservdelar för de flesta i marknaden förekommande mopedmärken. Sänd Eder order omg. å de detaljer som önskas. Leverans sker fraktfritt.

I. SVENSSON, Box 5040 - Linköping 5.

»WOLF» vissel, imit. busvisslingar m. m. Lättm. Passar alla bilar o. mc. Endast 35:— kr + porto. Ing.-f:a SA Prod, Box 66, Sundbyberg.

MC Realisation! C:a 200 st. nya och beg. cyklar vräkes bort, oerhört billigt. Prislista mot porto. Jättelager av motorcykeldelar. F:a Nils Leander, Växbo.

Magnetapp., gener., förg., hjul, däck o. slang, 325x19, till A. Axrud, Fanerväg. 27, Enskede.

Mopeder. Ett flertal fabrikat, låga priser. Ombud antages. Broschyrer sändes mot 50 öre i frimärke. Firma A. Hall, Brittatorp.

MAICO. Fullnav bakre komplett. Handelsf:a ILESTO, Box 3061, Stockholm 3.

Obetydlig beg. utombordsmot. 2-3,5 hkr. 50-55 års mod. Full garanti. Spec. beskrivn. m. pris på begäran. Svar till TMV, Tandsbryn, tel. Östersund 540 48.

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

## Diverse-marknaden



Schweiziska urverk 15 rub. för herr- o. damfickur i gott skick säljes för 5:— per st. 5 st. olika för 20:— + porto. Lämpl. för modellbygge och hobbyverksamhet. AB. E. Wahlbeck, Box 2133, Stockholm 2.

Långdistansantenn för TV kanal 4 till salu ev. byte. E. Bäckström, Beted.

Motivmärkesrealisation. 10 ol. fjärlmärke kr 1:50. 25 ol. bromotiv kr 2:—, 15 ol. bågskyttemärken kr 2:—, 10 ol. negerbilmärken kr 1:—, 500 storfornat, lyx kr 3:75. Karl-Ivar Svedin, Haddäng, Gnarp.

Skivväxlare, Joboton 100:—, UKV-tillsats, monterad och klar 35:—, framkallningsdosa, Rondinax 60, 40:—, R. Sundh, VA, Skara.

Geva-Color, småbild, 20-bilders, mindre parti billigt pr postförskött, Pr st. kr 12:— portofritt. Merkantil, Mölnadal 1.

Kikare 7x50 T-optik 135:—, Kameror Digna F. 8 28:—, Övriga kameror och fotoart. Begär prislista. Eliassons, Box 20, Almedöda.

Revolverar. Smith & Wesson, Iver Johnson m. fl. fabr. Kal. 38. Pris 120-140 kr pr st. Licensfria. G. Palm. Box 3, Ångebo.

Victoria 250 — delar utförsäljes med 50 % rabatt. Svevia Motor, Sthlm 34 07 90.

AGFACOLOR färgfilm av alla slag. Västtysk, färsk o. felfri. 20 % rabatt. Order över 50:— exp. portofritt. Returrätt. Ingenjör J. Andersson, Box 30024, Göteborg V.

Skinnkläder tillv. Beg. off. Rune Andersson, Målsryd. Båtritm., se ann. i TV nr 5. S. Roggentin, Götg. 26, Sthlm.

Colt's tävlingsrevolverar samt Smith & Wesson kal. 38 spec. 357 Magnum, Revolverpat. Patronbälte. Hölster av Western typ, Revolverservice, Vapenrep. Skriv eller ring till Ellegrens Vapenaffär, Svalöv. Tel. 243.

Överdragsstövlar 4:75 par. 3 par fraktf. Trelleb-gummi 75 cm pass. mc-förare, fiskare m. fl. Tinghalls, Brånshult.

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

Fotoartiklar av alla slag. Hög rabatt. Begär uppl. från Ingenjör J. Andersson, Skillemyntsgatan 9, Göteborg V.

Lär Eder laga klockan själv! Brevkurs 14:—, Ur-Teknik, Malmö 13.

Vid köp av URAN- o. metall-detektorer, vänd Eder t. landets ledande importfirma i branschen! Firma Hobby-Import, Fredsg. 6, IV, Sthlm. Box 20063, Sthlm, 48 00 13.

FOTO. Rekv. vår prislista å kameror, film, kemikal., papper etc. Hög rabatt. Även realisationsvaror. G. Eson. Box 20063, Sthlm, 48 00 13.

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

TILLFALLE! 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. Bygges av billigen. Byggs o. färdiga aggregat 30-240 amp., 380/220 v. Broschyr medf. ritn. Ing. B. Östlund, Stifthus 7, Sundåsen.

Radiomateriel såsom rör, högtalare, bilantennar 20 % rabatt, äv. på elektriska art. kan lämnas rabatt. Order öv. 25:— netto fraktf. F:a Acke Nilsson, Box 3037, Växjö. Tel. 660 80 efter kl. 19.00.

FLYG- & MOTORLITTERATUR, äldre ärg. Begär offert. AB DURAX, Malmö.

PLOCK-JOCKE — böjlig griptång — passar ALLA: husmödrar, mekaniker, lantbrukare, motormän, hobbyister, radioreparatörer etc. 7:75 kr franko. Aterf. antagas. AB ANPAC, Malmö C.



## Fråga oss om bilar



Fråga: Undrar om det är möjligt för en 16-åring att få körkort för bil. I så fall, vart skall ansökan skickas? 2—18

Svar: Det finns ingen som helst möjlighet att få körkort förrän man är fyllda 18 år.

Fråga: Importeras Mercedes-Benz 190 SL till Sverige? Är det samma motor i den som i 300 SL? Vad är priset på denna bil?

### Modern fart

Svar: Ja, Mercedes-Benz 190 SL importeras till Sverige genom generalagenten för Mercedes-Benz, Philipsons Automobil AB, Stockholm. Motorn är ej densamma som i 300 SL, i 190 SL sitter en fyrcylindrig toppventilmotor med slagvolymen 1897 cm<sup>3</sup> som ger 105 hk vid 5.700 varv/min medan den sexcylindriga motorn i 300 SL har en slagvolym av 2.996 cm<sup>3</sup> och utvecklar 240 hk vid 6.100 varv/min. 190 SL kostar i Stockholm 19.460:—.

Fråga: 1) Ämnar Mercedes-Benz börja tillverka en ny modell 190, kommer den i så fall att likna sportvagnen 190 SL? 2) Slutar Mercedes då att tillverka 180? 3) Kommer även 190 att tillverkas med dieselmotor eller kommer dieselmotorn fortfarande att finnas i 180? 4) Jag har hört att Mercedes-Benz personbilsdieselmotor skall vara världens bästa, är det sant? **Intresserad**

Svar: 1, 2 och 3) Ovisst. 4) Denna motor återjuter mycket gott rykte.

Fråga: 1) Är det möjligt att i bilregistret för t. ex. Stockholms stad få reda på ägaren till en viss bil, då man känner bilens motor- och chassinummer, märke, typ och årsmodell men inte registreringsnumret? 2) Är det möjligt att få en bil återinregistrerad (efter reparation), som en gång av en skrotfirma anmälts demonterad? 3) Finns planer på att återuppta produktionen av bilmärkena Opel Admiral, Horsch, Wanderer, Kaiser och La Salle? **Motorfantast**

Svar: 1) Nej, det är praktiskt omöjligt, alla bilar ligger sorterade efter registreringsnumret. 2) Ja, men då måste fordonet betraktas som en helt ny bil och genomgå den vanliga proceduren med besiktning, accis osv. 3) Opel Admiral var en lyxvagn som Opel byggde före kriget, dess framtida öde är ovisst. Horsch-fabriken ligger i Östzonen och där tillverkas för närvarande IFA F 9. Det har dock byggts en prototyp till en ny Horsch, en sexsitsig vagn med sexcylindrig motor. Wanderers och Kaisers framtida ev. tillverkning är ovisst. General Motor har 1955 tillverkat en s. k. drömvagn som kallades La Salle, det är möjligt att GM kommer att tillverka en sportvagn med detta namn. Den har sexcylindrig V-motor.

Fråga: Vilka data har 1) Ford Thunderbird, 2) Mercedes-Benz 190 SL. **Thunderbird**

Svar: Thunderbird: åttacylindrig V-motor med toppventiler. Slagvolym 4.785 cm<sup>3</sup>, cylinderdiameter 95,25 mm, slaglängd 83,82 mm, kompressionsförh. 8,1, 193 hk (SAE) vid 4.400 varv/min, max vridmoment 38,7 kpm (SAE) vid 2.600 varv/min, spec. effekt 39,6 hk/liter. Treväxlad växellåda, totala utväxlingsförhållanden motor/drivhjul: I 8,65 II 5,52 III 3,73. Axelavstånd 259,1 cm, spårvidd fram och bak 142,2 cm, längd 445 cm, bredd 178,5 cm, höjd 132,5 cm. Bensinförbrukning 1,5—1,8 l/mil. Toppfart ca 195 km/tim.

Mercedes-Benz 190 SL: Fyrcylindrig radmotor med toppventiler. Slagvolym 1.897 cm<sup>3</sup>, cylinderdiameter 85 mm, slaglängd 83,6 mm, kompressionsförh. 8,0, 122 hk (SAE) vid 5.700 varv/min, max vridmoment 15,8 kpm (SAE) vid 3.800 varv/min, spec. effekt 64,4 hk/liter.

Fyrväxlad växellåda, totala utväxlingsförhållanden motor/drivhjul: I 12,6 II 7,40 III 4,78 IV 3,70. Axelavstånd 240 cm, spårvidd fram 143 cm, bak 148 cm, längd 422 cm, bredd 174 cm, höjd 132 cm. Toppfart ca 180 km/tim.

Sign. »Undrande Ivö-bo» m. fl. har frågat om Austin Healey 100 S säljs även till icke licensierade förare, vad den kostar och i vad mån den skiljer sig från Austin Healey 100. Austin Healey 100 S är en specialtrimmad modell, i första hand avsedd för tävlingsändamål. Den har samma fyrcylindriga motor som standardmodellen men den är upptrimmad fram 91 till 134 hk, Toppfarten ligger mellan 215 och 225 km/tim beroende på bakaxelutväxlingen. Vidare har 100 S skivbromsar och fyrväxlad växellåda. Priset är 25.000:—.

## Fråga oss om vapen



Fråga: 1) Hur mycket kostar tidskriften American Rifleman? Vapenkatalogerna Stoeger och Gun Digest? 2) Var kan man köpa reservdelskatalog för Husqvarna-pistolen m/40? 3) Får man köpa ritning till denna pistol utan att man har licens? Var? Priset? 4) Ger några av de större vapenföretag ut kataloger över pistoler. **Modellbyggare**

Svar: 1) Kr 40:50 per år (12 nummer). Stoeger kr 11:60 och Gun Digest kr 17:40. 2) Förteckningar på reservdelar till Lahti-pistolen finns i Widforss' vapenkatalog, adr. H. Widforss AB, Hamngatan 26, Stockholm. M/40 är som bekant kopierad efter Lahti-pistolen. 3) Givetvis kan man köpa ritning över pistolen utan licens och en överskådlig sådan finns i »Skjut-handboken» som kan rekv. från Svenska pistol-skytteförbundet, Riddargatan 12, Stockholm. Priset för boken är kr 3:— + frakt. 4) Ett flertal vapenföretag utger vapenkataloger, men betr. pistoler är väl Widforss' katalog den mest innehållsrika.

Fråga: 1) Vilken anslagsenergi har Husqvarna nya repeter-studsare med kal. 9,3×62, 8×57, 30—06, 6,5×54 på 100 meters avstånd? 2) Vilken är mest lämpad för älgjakt? 3) Vilken har flackaste kulbanan? 4) Av Normas ammunition 8×57 finnes både blispets och hälspets, vilken av dessa är bäst för älg- resp. rådjursjakt? 5) Kan kiksikte rekommenderas till älgstudsare? 6) I så fall, vilken förstoring och ljusstyrka? **Käa**

Svar: 1) 9,3×62 kulvikt 18,5 g = 330 kpm, 8×57 JS kulvikt 12,7 g = 249 kpm, vid kulvikt 14,7 = 270 kpm. 30—06 kulvikt 3,4 g = 193 kpm, kulvikt 11,6 g = 307 kpm, kulvikt 14,2 g = 333 kpm, 6,5×54 kulvikt 10,1 g = 217 kpm. Ovanstående uppgifter gäller i samtliga fall blispets-kula (halvmantlad). 2) 30—06, kan rekommenderas, dels för sina goda ballistiska egenskaper, dels för det rikliga urvalet av patrontyper, som denna kaliber erbjuder. 3) 30—06 kula, blispets 11,6 g, högsta banhöjd i kulbanan vid 200 meter = + 8 cm. Kula, hälspets 11,6 g = + 7 cm. Även 8×57 JS med hälspets och helmantlad kula om 12,8 g har en mycket flack kulbana eller + 9 cm som högsta höjd i samma håll (200 meter). 4) Om man med bäst menar den effektivaste, så är 12,8 g hälspetskulan känd för en enastående »Stopping power» och därför mycket effektiv mot hårdskjutet vilt. För rådjur är den svagaste 12,7 g blispets i kraftigaste laget. 5) I högsta grad, speciellt till skyttar som börjar få besvärligheter med ögonen och inte kan se sikte, korn och mål fullt klart. 6) I någon mån individuellt för skytten. Avses att skjuta mot rörliga mål, bör förstoringen inte vara mera än 2½—3 ggr. Annars är 4 ggr en bra förstoring som inte ställer alltför höga krav på skytten i konsten att hålla stadigt. Räcker sedan kassan till för ljusstyrkan 81, så räcker det för vanliga anspråk.

## Fråga oss om flyg



Svar till »Fundersam», »Ovetande», »Segelflygintresserad», »Segelflygflicka»: Skriv till Kungl. Svenska Aeroklubben, Segelflygavdelningen, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm, så får ni veta allt om hur det går till att lära sig segelflyga, var man kan göra detta, och vad det kostar m. m.

Fråga: 1) Vilka var de tio första rea- eller raketdrivna bemannade flygplanen i världen? 2) När provflögs de, och hur många exemplar byggdes? **Whittle**

Svar: 1) Heinkel He 176 (tyskt raketdrivet försöksflygplan, provflugo i juni 1939), 2) Heinkel He 178 (tyskt raketdrivet försöksflygplan, provflugo den 24 augusti 1939), 3) Caproni-Campini N. 1 [ofta felaktigt benämnd C. C. 2] italienskt försöksflygplan med en Isotta-Fraschini kolvmotor, som drev en trestegs tunnelfläkt jämte en efterbrännkammare, provflugo 27 augusti 1940), 4) Heinkel He 280 (tyskt tvåmotorigt reaktjaktplan, provflugo den 5 april 1941, seriebyggdes inte), 5) Messerschmitt Me 163 Schwalbe (tyskt raketdrivet jaktplan, provflugo i april 1941, seriebyggdes i 364 exemplar och låg till grund för den japanska Mitsubishi Ki-200 Shusui), 6) Gloster G. 40 (eller E. 28/39/ engelskt raketdrivet försöksflygplan, provflugo den 15 maj 1941), 7) Messerschmitt Me 262 Sturmvoegel (tyskt tvåmotorigt raketdrivet jaktplan, provflugo den 18 juli 1942, seriebyggdes i 1.294 exemplar), 8) Bell P-59A Airacomet (amerikanskt tvåmotorigt raketdrivet jaktplan, provflugo den 1 oktober 1942, seriebyggdes i 30 exemplar), 9) Gloster Meteor (engelskt tvåmotorigt reaktjaktplan, provflugo den 5 mars 1943, byggdes (fram till 1955) i nära 3.000 exemplar) och 10) de Havilland D. H. 100 Vampire (engelskt raketdrivet jaktplan, provflugo den 26 september 1943, har i olika varianter hittills byggts i omkring 3.000 exemplar. Produktionen av skolversionen Vampire Trainer, som byggts i omkring 800 exemplar, fortsätter alltjämt i skrivande stund). Som ett kuriosum kan vidare nämnas att Saab-21R, det första svenska reaktivna jaktplanet, var det 15:e reaktivna krigsflygplanet i världen som byggdes i serie. J 29 var det fjärde pilvingade jaktplan som byggdes i serie (tidigare typer: Mig-15, N. A. F-86 Sabre och Lavochkin La17).

Fråga: Vilket jaktplan är modernast, fransmännen Dassault Mystère IVA eller engelsmännen Hawker Hunter? **Vadhällare**

Svar: Frågan är utomordentligt svår att besvara eftersom ytterst få uppgifter är tillgängliga framförallt betr. Hunter. Flygplanen torde emellertid prestandamässigt vara mycket lika varandra, vilket också framgår därav att båda typerna i konkurrens med varandra beställdes av NATO (för i stort sett samma uppgifter). Mystère var även på tal för svenska flygvapnet som emellertid så småningom föll för Hunter. Eftersom Mystère IVA är ett av de få moderna jaktplan vars huvuddata offentliggjorts, kan det kanske vara av intresse att upprepa dessa. Motor: en Hispano-Suiza Verdon med 3.500 kg statisk dragkraft, spännvidd 11,12 m, längd 12,85 m, vingyta 32 m<sup>2</sup>, tomvikt 5.678 kg, flygvikt 7.400 kg, toppfart 1.120 km/tim, landningsfart 205 km/tim. Under det att Hunter har fyra 30 mm akan, har Mystère endast två dylka, men i gengäld är det franska planet utrustat med en raketautomat, vilket det engelska planet saknar. Varken Hunter eller Mystère IVA har efterbrännkammare.

Fråga: Kan man erhålla anställning som helikopterförare i Sverige om man genomgått helikopterflygutbildning i utlandet? **Snurren**

Svar: Säkerligen, om man kan dokumentera sin kompetens.





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 tjusiga 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 smutsskydd 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

# APOLLO

### 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

### Till APOLLO, Värnamo

Jag önskar begagna mig av Edert erbjudande

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

**M BERLIN & Co. AB. VÄRNAMO**

TV 8-56