

# Teknikens TVärld

**SENASTE NYTT:**  
**Färgstarka**  
**fartåk och**  
**familjevagnar**  
**STORT BILNUMMER!**



MED *Flyg* • NR **7** 1957 • 4/4-18/4 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR  
Apr



# TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Då antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja innan frågorna blir behandlade.

## FRÅGA OSS OM MC

Fråga: Då jag kör min Monark 150 cm<sup>3</sup> med ILO motor i cirka 70 km/t och drar på gasen hastigt så hörs ganska snart ett skrikande ljud och kolven nyper fast för ett ögonblick. I cylinderloppet syns några märken vilka tyder på detta. Däremot går det att köra ganska länge på tvåans växel med 55 km/t utan att något liknande inträffar, men efter en stund tycks kolven gå frögare i loppet. Första gången som det skrikande ljudet hördes var när jag skulle köra upp för en kraftig backe (cirka 5 km med max stigning av 33 procent och under större delen av sträckan mycket stark stigning varför nästan ettans växel kom till användning). Kan jag få följande frågor besvarade för att få motorn återställd i ursprungligt skick: 1) Kan man anta att tändningen inte är riktigt inställd? 2) Att bränsleblandningen är felaktig? 3) Bör motorn borras om för att få bort dessa irriteringsmoment? 4) Om jag själv skall ta bort märkena på kolven och i cylinderloppet hur bör jag då lämpligast förfara och vilka hjälpmedel behövs härför? 5) Hur bör lämpligast en polering av kanalerna genomföras och vilka verktyg och arbetsmoment är erforderliga? Olle

Svar: 1—3) Det beskrivna felet är en hopskärning mellan cylindern och kolven. I en första skärningen (i backen) kan naturligtvis bero på att motorn blivit överhettad genom för sen tändning eller för snål förgasarinställning. Det är dock troligt att motorn blivit dåligt kylt genom hård körning i sakta fart. Att motorn sedan skär igen vid hård körning är helt naturligt då cylinderloppet uppvisar skador. Detta gör att oljefilmen mycket lätt brister vid det skadade stället, med skärning som följd. Då det finns skador i cylinderloppet är enda möjligheten att borra om cylindern. 4) Mindre kolvskaador, som orsakats genom skärning, går att reparera, men skadorna bör då inte gå aldeles intill kolvringspären. Med en fin fil eller ett bryne-filar man lätt på den skadade ytan på kolvmanteln. Man måste vara mycket försiktig och endast ta bort topparna på den skadade ytan, djupa repor låter man vara. En kolv som skadats och reparerats på detta vis kommer givetvis aldrig att bli så bra som en felfri kolv men den duger gott att köra med. Skador i cylinderloppet kan däremot endast repareras genom omborring. Ofta blir emellertid inte cylinderloppet

## Bilfrågorna

har på grund av det stora intresset för denna frågeavdelning flyttats till mera framträdande plats i tidningen. Se innehållsförteckningen!

skadat utan lättmetall från kolven smälter och fastnar på cylinderväggen och orsakar ideliga skärningar. I ett sådant fall kan man försiktigt skrapa bort lättmetallen med en kniv eller ett skavstål, och efter att ha filat kolven och bytt kolvringar kan man köra motorn, ofta med mycket bra resultat. Man bör aldrig försöka ta bort lättmetall på cylinderväggen med hjälp av fil eller smärgelduk. 5) De bästa hjälpmedlen vid polering av kanalerna i cylindern till en tvåtaktare är en liten handslipmaskin ev. en handborrmaskin med högt varvtal, och små sliptrissor, roterande filar och polertrissor. Med sliptrissor slipar man bort den hårda gjutytan i kanalerna, vilken annars lätt förstör de roterande filarna. Dessa används för att vidga och jämna till gaskanalerna. Med roterande filar är det lättare att få en jämn yta än med sliptrissor. Kanalerna bör bearbetas så att det inte finns några skarpa hörn eller krökar eller några andra ojämnheter som kan störa gasströmmarna. Det är ofta dålig passning mellan cylindern och förgasare, avgasrör och vevhus (överströmningskanalerna). Man bör se till att det i skarvarna mellan dessa motordelar inte blir några skarpa hörn eller kanter utan jämna mjuka övergångar. Sedan kanalerna fått rätt form vidtar finputsningen av ytan. I en axel som passar i maskinens chuck sägas ett långsgående spår och axeln sätts fast i chucken. En remsa smärgelduk träs genom spåret och lindas flera varv runt axeln. Med denna anordning finputsas kanalernas ytor. Om man vill kan man högganspolera kanalerna med hjälp av polertrissor av fil och något lämpligt polervax. Det bör dock framhållas att denna högganspolering knappast torde ge någon märkbar effekttökning på en standardmotor. Om man inte har tillgång till maskin för bearbetningen av kanalerna kan man mycket väl använda sig av s. k. formfilar. Med hjälp av dessa och lämpligt formade träbitar och smärgelduk kan man nå lika fina resultat men det kräver naturligtvis mycket mer arbete än om man har en maskin. Vid bearbetningen av kanalerna måste man vara noga med att inte ta bort något material i cylinderloppet, så att det blir dålig tätning. Bäst är om cylindern skall borras, ty då gör man i ordning kanalerna först och då kan man kosta på sig att vara lite mindre försiktig. I detta sammanhang bör påpekas att man skall vara extra försiktig vid poleringen av hårdfärgkromade lättmetallcylindrar. Kromet fortsätter vanligen från cylinderväggen några millimeter in i kanalerna. Denna »invikning» av kromskiktet få absolut inte slipas bort eller på annat sätt bearbetas ty detta kan förorsaka att kromskiktet i cylinderloppet flagar loss, varvid cylindern naturligtvis blir oduglig.

## FRÅGA OSS OM FLYG

Fråga: 1) Var finns flygskolor som utbildar motorflygare yrkesmässigt? 2) Hur lång är den normala utbildningstiden för A-certifikat? 3) Kan man före den praktiska utbildningen läsa in den teoretiska sidan av utbildningen? Flygintresserad

Svar: 1) Flygklubbar med tillstånd för motorflygutbildning finns i Göteborg, Malmö, Gävle, Kristianstad, Landskrona, Linköping, Hälsingborg, Norrköping, Nyköping, Uppsala, Karlstad, Södertälje och Stockholm. 2) Förutom 30 flygtimmar erfordras vissa teoretiska prov. Utbildningstiden beror naturligtvis på såväl skolans som den egna kapaciteten, men på några månader tor-

de ett A-certifikat kunna erövas. 3) Skriv direkt till lämpligt belägen flygklubb så får ni alla upplysningar.

Fråga: 1) Hur många krigsflygplan förfogar Israel över, och hur många av dessa är readrivna? 2) Hur många krigsflygplan har de israelientliga arabstaterna tillsammans, och hur många av dessa är reoplan? 3) Vilka byggnadsår och data, prestanda har: a) MiG-15, b) Sabre, c) Vampire, d) Mystère II, e) Mystère IV? 4) Har svenska flygvapnet sålt några krigsflygplan till Israel eller arabländerna? 5) Har Danmark och Norge gjort detta? R. Bentow

Svar: 1) Ca 200, varav knappt 100 readrivna. Av dessa senare är endast ett 20-tal i klass med egypternas MiG-15, nämligen de franska Mystère IV A som Israel anskaffat. Resten utgörs av ett 50-tal likaledes franska Ouragan och ett antal engelska Meteor 8. 2) Av arabstaterna är (eller var) det egyptiska flygvapnet det utan gensägelse starkaste, med ca 300 krigsflygplan, varav ett 150-tal moderna ryska reoplan (MiG-15 och Il-28). De övriga arabstaternas flyg är av begränsad styrka, och torde inte omfatta mer än högst 100 reoplan sammanlagt, varav dock flertalet mindre moderna (Vampire och Meteor). 3) Teknikens Värld har vid flera tillfällen meddelat detaljerade data och prestanda för de uppräknade typerna och vi skall därför inkränka oss till att nämna tillverkningsår (år för provflygning) och toppfart. a) MiG-15 provflygs 1947 och har en toppfart på ca 1070 km/tim. b) Sabre flög likaledes 1947, och har en toppfart på ca 1080 km/tim. c) Vampire provflygs 1943 och har 850 km/tim toppfart. d) Mystère II provflygs 1951 och har 1260 km/tim toppfart medan e) Mystère IV A som provflygs 1952 och har en toppfart av 1120 km/tim. 4) Ja, för några år sedan sålde Sverige ett 25-tal begagnade Mustang-jaktplan till Israel. 5) Nej.

## FRÅGA OSS OM VAPEN

Fråga: Vad betyder de amerikanska kalibrerna 30—06 och 250—3000? »250—3000»

Svar: Beteckningen 30—06 innebär att kulan är av kaliber 0.30 (omsatt i mm 7,62) och modellåret är 1906. Att året har kommit med i kaliberbeteckningen, har väl sin grund i att detta är den amerikanska armékalibern. Betr. 250—3000, anger 250 kalibern som i ovanstående och 3000 utgångshastigheten i fot/sek.

Fråga: 1) Vilka kulor sprängs fortast, en blispets eller en hälspets? 2) Är det sant att hälspetsen sprängs i enbart kött? 3) Vilka kulor är effektivast för älgjakt? 4) Vilken patron har största dödligheten av 9,3—62 eller 30/06? Tvistande par

Svar: 1) Hälspets, vid samma betingelser. 2) Ja. Uppsplittringen kan ske tillförlitligt vid s. k. mjukskott redan vid en anslags-hastighet av 500—550 m/sek. 3) Stålmantelkulan med blispets är i de flesta fall en idealisk kula därtill. 4) På normala skottthåll 9,3×62, som vid mynningen har en anslagsenergi av 489 kgm, medan 30/06 har en dito av 400 kgm. Vid 150 meter är förhållandet mera utjämnat, eller 342 resp. 306 kgm och vid 300 meter ger 30/06 den största anslagsenergin, då är siffrorna 211 resp. 230 kgm. Dessa uppgifter gäller Normas ammunition och i båda kalibrerna har den för älg effektivaste blispetskulan (halvmantlad) valts.

# Teknikens Värld

NR 7 ■ ARGANG 35  
4 APRIL 1957

Sveavägen 53,

Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och  
ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER

(även direkttel. 32 82 86)

Redaktionssekreterare:  
STIG SANDELIN

Layout:

REIN MURRE

Redaktionen ansvarar inte för insända inte beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudes!

## PRENUMERATIONS- AVDELNING:

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 ämbud. (Se under Ahlén & Akerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid hel- eller halvårsskifte.

## PRENUMERATIONS- PRIS 1957:

Sverige: Helår 22:50, halvår 11:75. I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 37:50. Insänd betalningen till Rudolf Fardal, Raadhustpladsen 59, København V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning.

## ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.  
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist  
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs  
VARUMARKNAD och  
Teknikens Världs  
RADANNONSER:  
Lars Sandin

Ahlén & Akerlunds Foto-  
gravryranstalt, Sthlm 1957.



# INNEHÅLL

## Högaktuellt och motor:

Smälänning i Dalsland vann Simcan .....	5
Teknikens Värld provkör Mobylette 50 cm <sup>3</sup> .....	12
Mer must i matt motor .....	17
Bilutställning i Genève .....	18
Hej hopp — bilvåren är här .....	23
Salta sportvagnar i saltöken .....	24
En nattsvart färgfilm om sportvagnar .....	25
Skräddarsyddade specialare .....	26
Fråga oss om bilar .....	30
Teknikens Värld provkör Opel Rekord .....	31
Amerikansk engelsman, engelsk amerikan .....	34
Vad kostar bilen? .....	35
Fräna Formula-racers .....	40
Fullblod från Ferrari .....	43
Touring i toppklass .....	44
Rivig rödtopp .....	45
Billig bil bluff? .....	46
Jeppe på berget .....	48
Myrslok med sommarstart .....	48
Ratta rätt och bromsa rätt .....	52
Elektronik för taktik .....	56

## Teknik:

Fråga oss om teknik .....	2
Teknisk revy .....	70

## Flyg:

Flygnytt .....	64
----------------	----

## Hobby:

En kamera i kikarn .....	66
--------------------------	----

## Serier:

Buzz Cooper .....	50
Flygsoldat 113 Bom .....	51
Samlarserien: Froilan Gonzales .....	51

# I NÄSTA NUMMER

## JORDEN SEDD UTIFRÅN



Det tredje internationella geofysiska året sätter sin prägel på nästa nummer (Nr 8) av Teknikens Värld, som utkommer den 18 april. I en serie artiklar och reportage skildras den avgörande stöt, som vetenskapsmännen under året riktar mot de hemligheter, som vår planet ännu har kvar. Tyngdpunkten har lagts på de sensationella satellitprojekten som inleddes i sommar. Bland artikelförfattarna märks den från radio och ett flertal egna böcker välkände astronomen lektor Conrad Lönnqvist och medlemmen av Svenska Interplanetariska Sällskapet, tillika Teknikens Världs tecknare, Björn Karlström.

Illustrationsmaterialet förtjänar särskild uppmärksamhet. Förutom Björn Karlströms initierade teckningar kommer en rad unika färgfotografier av jorden »sedd utifrån». En jättestor jordglob med alla kontinenter och bergskedjor noggrant utförda och med riktiga färger har specialtillverkats för att möjliggöra de enastående instruktiva och vackra fotografierna.

# OMSLAGSBILDEN

visar General Motors drömbil Buick Centurion. Vagnen har »top» i genomskinlig plast. Det finns fyra separata säten, och när dörrarna öppnas glider framsätena bakåt för att underlätta instigningen. Baksätesspassagerarna behöver bara trycka på baksidan av framsätena så glider dessa framåt. Karossen är av glasfiberarmerad plast och motorn är en V-8:a på 320 hk.



# varför

## uppskattar också den hårda skäggstubbens män BRAUN special?

BRAUN special, den tyska rakapparaten med 3-års-garanti, ger en behaglig och perfekt rakning, tack vare det mikrotunna skärbladet. Den tillfredsställer därför också herrar med hård och seg skäggstubb — herrar som tidigare litat bara på rakbladets skärpa. Lätt sagt < ja, men också lätt bevisat. Gå redan idag till Er specialaffär, gör ett lätt och bekvämt rakprov, och Ni får den slataste rakning Ni upplevt.

Pröva själv!

»Hakprovet» bevisar BRAUNS otroliga skärpa

- Raka ena ansiktshalvan med BRAUN. Gör sedan en efterrakning med andra rakapparater och se om de kan ta ytterligare något av skägget.
- Raka andra ansiktshalvan med en annan elhyvel. Prova sedan om BRAUN rakar slätare och kan ta ytterligare något av skägget.
- Ni kan nu konstatera, att en BRAUN ger den skonsammaste och effektivaste rakning Ni kan få.

3 års garanti bevisar den böga kvalitén

BRAUN elhyvel är så genialt konstruerad, att det finns bara en rörlig del i motorn. Motorn är därför praktiskt taget outslitlig.

Riktpris **80:-**

BRAUN kommer förpackad i ett elegant plast-etu med sladd och rengöringsborste.

BRAUN special finns också i lyxutfört presentetu.





# Det är verkligen en *extra* inkomst



## Wolf Cub HOBBYUTRUSTNING

Hemmaverktyget med isolering av industri-  
standard - för Edert skydd



**WOLF CUB**  
bormaskin  
Inbyggt TV-skydd  
Fullständig garanti  
Riktpris kr. 98:—  
mer behöver Ni  
inte betala för  
en förstklassig  
hobbybormaskin.

Helt visst förbättrar det familjens ekonomi, om Ni själv kan utföra reparationer i hemmet och tillverka trevliga nya möbler och andra detaljer till inredningen. Med WOLF CUB hobbyutrustning gör Ni detta lätt. Börja med en CUB bormaskin och bygg upp en komplett hemverkstad genom att köpa till prisbilliga tillbehör i likhet med ovan avbildade slip- och polersats nr 6. Kom ihåg att WOLF CUB-utrustningen erbjuder Eder ett större användningsområde än någon annan "Gör det själv"-utrustning.

Borrning, polering, putsning, slipning, sågning, fräsning, träsvarvning, kontursågning, hyvling, färgomröring, häckklippning är några av de arbeten, som kan utföras. För finmekaniska arbeten på svaråtkomliga ställen finns en böjlig axel.

Försäljning genom järn- och maskinaffärer, där Ni kan få broschyren "För lönande tidsfördriv" samt demonstration av Wolf Cub hobbyutrustning.

ENGROS:

LINDAHL & NERMARK AB  
Alingsås

AB ENTERPRISE  
Stockholm Göteborg  
Malmö

AB V. LÖWENER  
Stockholm

# Prisutdelning i Teknikens Världs biljakt SMÅLÄNNING I DALSLAND VANN SIMCAN

Nu är saken klar — alla tappra biljägare kan koppla av efter det halsbrytande äventyret. Prisbilen — Simca med Hard Top — har lämnats över till vinnaren, övermontör Carl Gustav Svensson i Dals Långed. De övriga 25 pristagarna, som presenteras på annan plats, får sina priser, KAK:s omfattande Bilatlas, på posten. Grattis! Teknikens Värld tackar de många tusen tävlingsdeltagarna.

Foto: Clarence Davin

Övermontör Carl Gustav Svensson i Dals Långed i Dalsland blev den lycklige vinnaren av den läckra Simcan, förstapriset i Teknikens Världs spännande biljakt. Och en värdigare segrare får man leta efter. Historien kring den smålandsfödde — Carl Gustav Svensson är nämligen smålänning, född i Jönköping — dalslänningen saknar inte sina poänger. Eller vad sägs om det här.

Klockan tre på natten till sista tävlingsdagen kom Svensson hem efter att ha blivit kallad till Långedsverkens pappersbruk, där han fixar alla fel på pappersmaskinerna. Han försakade sömnen den natten, satte sig direkt och författade sina synpunkter på de tre avgörande frågorna i den sista, utslagsgivande etappen. När juryn fick hans skapelse under ögonen visade det sig att det kan

I bättre händer än Carl Gustav Svenssons kunde pris-Simcan inte hamnat





löna sig att försaka nattsömmen ibland — Carl Gustav Svensson hade nämligen de klart bästa synpunkterna på de tre problem det gällde att reda ut.

Mera skoj kring Carl Gustav Svensson och hans tävlingsinsats. Dagen innan Teknikens Värld ringde upp 192 i Dals Länged för att gratulera till den fina segern hade Svensson nämligen ringt till Simca-försäljaren i Bengtsfors för att så smått tinga på just en Simca Aronde Hard Top, alltså en likadan bil som han nu vann!

Själv är Carl Gustav Svensson helt motorcykelfrämlst — det finns inte en mer välvärdad och ompysslad hoj än hans Ariel 1000-kubikare med specialbeställd sidvagn i hela Västsverige. Men häromåret köpte han i alla fall en bil, det blev tillökning i familjen och litet besvärligt för tre att åka motorcykel. Gissa vad det blev för bil. Just det, en Simca!

— Jag vet inte hur jag skall göra med motorcykeln nu — men det finns inget härligare än att åka mc på sommaren, säger han.

Som resemontör i många år har han kuskat land och rike runt åtskilliga tusen mil på sina motorcyklar. Han har sett stortävlingar av alla slag så länge han minns — under Jönköpingstiden var han förresten en mycket aktiv och intresserad medlem i Husqvarnas dåvarande mekarstall.

Men han kan köra bil också — det var inte länge sedan han smet hem med förstapriset i en OT-tävling i Dalsland med Simcan.

— I bättre händer än Svenssons kunde aldrig bilen ha hamnat, sa polismannen i Dals Länged när Teknikens Värld ringde upp för att kolla att det verkligen bodde en övermontör Carl Gustav Svensson i samhället.

En kort presentation av vinnaren och hans familj: Carl Gustav Svensson är 42 år. Han har bott i Dals Länged fem år. Familjen består av fru Asta, som skall passa på att ta körkort i sommar, och lillflickan Kerstin.

(Forts. på nästa sida)

ansåg man allmänt i Dalsland.



# Ook in Holland valt Lakerol in de smaak!\*)



Lakerol har även i Holland vunnit uppskattning för sin goda, friska smak och behagligt välgörande inverkan på hals och röst.

En kunnig medarbetarstab och en högmodern teknisk utrustning garanterar yppersta kvalitet — **A**-kvalitet.



\*) Fri översättning:  
"Lakerol är omtyckt även i Holland."

# Lakerol

## svensk **A**-kvalitet

# Jorden runt

Välgörande • Välsmakande • Världsberömd



# Alla motiv klara för Agfa

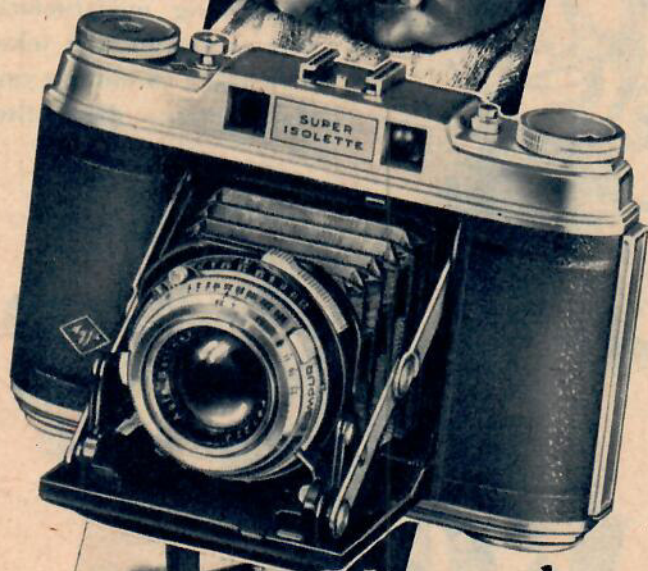
## AGFA ISOLETTE

— önskekameran för hela familjen i det moderna formatet 6 × 6. Riktpris: 79:—, 118:—, 156:—.

## AGFA SUPER ISOLETTE

— precisionskameran för mer avancerade. Riktpris: 415:—.

Se Isolette-modellerna hos Er fotohandlare!



...och  
Agfa  
film

Det finns en Agfafilm för varje kamera. I svartvitt eller färg fångar Agfafilmerna alla nyanser, exakt som Ni ser dem.

Rådgör med Er fotohandlare om vilken film som bäst passar Eder.



Bli **A**-fotograf  
med  kameror  
och film



Den här avskräckande bilden av hur en svensk sommarlandsväg kan se ut skickade Svensson med. »Som ett minne från den gamla tiden när vägarna blir bättre», skrev han. Den här vägen är en skräck för motorcyklister.

(Forts. fr. föreg. sida)

De log lika gott alla tre, när vi överlämnade den »åtrådda» prisen en solig vårvinterdag för någon vecka sedan på en äng strax

ovanför den vackra sjön Lelängen utanför Bilbolaget i Bengtsfors.

Vi på Teknikens Värld önskar tillsammans med de många tusen tävlingsdeltagarna lycka till och många, långa trevliga resor.

## DETTA GAV SEGERN

Här återger vi Carl Gustav Svenssons segergivande insats i den sista, avgörande etappen.

1. Vägarna och deras varnings- och säkerhetsanordningar.

»Gör vägmärkena lägre så att de uppmärksammas lättare vid körning med avbländat ljus.

Det finns ett vägmärke med texten »Beläggning upphör 200 m». Sätt även ett märke från motsatt håll med texten »Beläggning. 200 m». Dels möter man det oftast förekommande guppets från »fel» håll, dels är beläggningen hal av uppkört grus i synnerhet vid vått väglag i närheten av övergången till belagd väg. Andra de gula linjernas markeringsfärg, så att inte dessa blir hala och förrådiska, såsom fallet är, särskilt vid regnväder. Förbud mjölkblarnas zig-zagkörning. Mjölkbord bör uppsättas vid vägens båda sidor och där sikten är fri.

Effektivare sandning vintertid.

De omålade käpparna, som uppsättes vintertid vid vägranterna bör rödmålas. Tag bort de permanenta tjälkadeskyltarna och de synnerligen farliga tjälkadorna.

Fotografiet (se ovan) vill visa en typisk dalslandsväg med en massa stora stenar och lösa vägranter. Att en sådan väg är synnerligen riskabel särskilt för en motorcyklist är uppenbart och skulle inte få förekomma. I detta kort togs förra sommaren med den tanken att längre fram i tiden kunna se hur de svenska vägarna en gång såg ut, för man måste väl ändå hoppas och tro att det skall bli bättre ställt med vägarna någon gång.

Det viktigaste svaret på denna rubriks fråga är nog trots allt: »Gör vägarna bättre!»

2. Motorcyklarnas konstruktion och utrustning?

»Manövreringen för framhjulsbromsen konstrueras så att man med ett enkelt handgrepp kan erhålla mindre bromsverkan vid halt och slirigt väglag.

S'öldsäkert styrlås, som samtidigt bryter strömmen från batteriet, för att undvika att klämfing-

riga individer tänder belysning o. d. då maskinen parkeras.

Parkeringsstöd, av typen sidostöd, göres så att det inte är framåtriktat vid nedfällt läge och så att det inte fastnar i detta läge, då maskinen inte vilar på stödet.

Sadelhöjden göres i viss mån

höj- och sänkbar.

Den vanligen på ena sidan placerade verktygskassetten förses med läsbart men ändå lätt helt löstagbart lock, som vid en eventuell reparation kan användas för att lägga delarna på, i stället för på marken, där de har lätt för att komma bort.

En likadan kassett på maskinens andra sida innehållande ett smidigt formsytt kapell för maskinen.

Bättre konstruktion och placering av bromshjulskontakten, som sällan fungerar tillfredsställande.

Ersätt den vanliga luftpumpen med en sådan, som är konstruerad så att den kan förvaras i verktygskassetten och som pumpas med foten.

Speciellt på småmaskiner bör belysningen göras bättre och oberoende av motorns varvtal.

Vänstra handtaget göres vridbart fungerande som omkopplare för hel- och halvljus.

3. Motorcyklförarnas körteknik och uppträdande i trafiken.

»Kör lugnt, smidigt och tyst med självdisciplin och gott humör.

Var alltid uppmärksam på vägbansans tillstånd och närmaste omgivning för att undvika överraskningar.

Träna inbromsningar genom nedväxlingar.

Bromsa aldrig med lästa hjul och endast med maskinen 'rak'.

Visa inte skostorna för bakomvarande genom att doppa med tårna.

Sitt inte stumt på sitsen utan med svikt i benen. Ha ett fast knäslut och ordentlig fattning i styrtången.

Kör aldrig utan skyddshjälm, glasögon samt lämplig klädsel och g'öm inte ordentliga skodon, helst läderstövlar.»

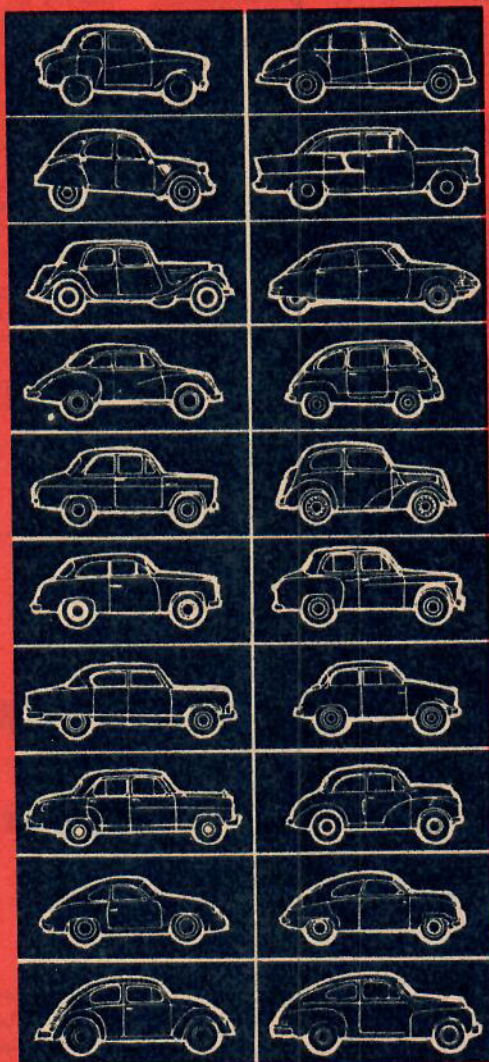
(Forts. på sid. 8)



# Rätt däck för varje vagn



## METZELER



Stor eller liten bil?

Europé eller amerikan? Fransos eller italienare? Oavsett dess ursprung eller storlek finns det rätt METZELER däck för just Er vagn. Detta beprövade tyska kvalitetsdäck, som så snabbt slagit igenom på den svenska marknaden, är känt inte bara för sitt säkra väggrepp i alla väder utan också för sin enastående slitstyrka. Yrkes- och tävlingsförare väljer METZELER för tryggare körning och bättre ringekonomi. Och det gör också tusen sinom tusen nöjda privatbilister.



## METZELER är nästan outslitligt



Naturligtvis skall jag ha METZELER, när jag skall byta däck.

Men än är det inte aktuellt. Och ändå har jag på METZELER originaldäck kört över 8.000 mil — samma sträcka som jorden runt två gånger.

Vi har bara haft tre (3) punkteringar under denna tid, och kör nu på vårt tredje varv jorden runt på METZELER.

Fru G. Brorsson,  
Berga gård, Danderyd

# Autolund

MALMÖ  
STOCKHOLM  
GÖTEBORG





En glad pristagarfamilj i den vägglada prisbilen. Pappa bakom ratten och lilla Kerstin och fru Asta i baksätet.

## KUGGFRÅGOR ANALYSERAS

Visst var det svårt — men roligt, eller hur? Vi menar det där med biljakten i Teknikens Värld. Svårighetsgraden framgår väl bäst av att det endast var omkring 10 procent av alla deltagare, som lyckades komma med till »finalen», dvs. få sina synpunkter på problemen i etapp 3 bedömda av tävlingsjuryn. Vi på Teknikens Värld var medveten om att det var en svår tävling — men ni håller väl med om att man skall kämpa litet för att få ett så fint pris som en bil.

Med hjälp av sekreterare Nils Björkman i KAK, som konstruerat frågorna i de båda första etapperna, skall vi analysera de frågor, som det uppstått litet debatt om.

### Första etappen

Fråga 2: Många deltagare har här förväxlat USA-gallons med Imperial-gallons eller engelska gallons. Ett USA-gallon är 3,785 liter medan ett Imperialgallon är 4,546 liter. Ett X var alltså rätta svaret på den frågan.

Fråga 5: För att komma från

Tullgarn och hem till Stockholm och slottet kan kungen bara åka en riksväg nämligen riksväg 1. Denna riksväg går naturligtvis inte fram till Tullgarn men resande därifrån till Stockholm kommer ut på den så småningom.

Fråga 7: Här gällde det att känna till de olika länsbokstavsbeteckningarna. De gav nämligen det rätta ordet — Parkera.

Fråga 8: Rätta svaret är 975 meter. Landets högsta allmänna landsväg, som går mellan Ljungdalen och Storvallen över Flatruet i Här-

jedalen har nämligen den höjden på ett visst ställe. Det finns emellertid en enskild landsväg, som når högre nämligen vägen från Idre till Nipfjället i Dalarna. Högsta punkten på den vägen ligger 990 meter över havet. Men frågan gällde ju allmän landsväg.

Fråga 9: Enklaste sättet att lösa den rebusen var att ta en avståndstabell — finns i KAK:s Bilatlas bl. a. — till hjälp och mäta sig fram till resultatet, som blev Arboga. De olika bokstäverna betydde: B=Ronneby; C=Borås; D=Oskarshamn; E=Gävle.

Fråga 10: Vägen från Vägen och söderut har högertrafik liksom Svinesundsbron. Vägen är en tullstation på svensk sida, vägen går därefter in i Norge, kommer tillbaka in i Sverige, bl. a. med anslutning till byn Björkvattnet och kilar sedan in i Norge igen utan att någon tullstation passeras. Beträffande länsväg 401, så var den säkert knivig att hitta. Den är nämligen endast 75 meter lång och går från länsväg 400 (Haparanda —Karesuando) ned till ett färjeställe vid Torne älv. Så här skriver man från tullstationen vid Svinesundsbron angående trafiken där: »Övergången till högertrafik sker på svenska sidan omedelbart intill härvarande tullstation och 25 meter från det ställe bron tar vid.» Även den som hängt upp sig på att Svinesundsbron är en bro och alltså ingen väg har fel eftersom högertrafiken börjar på vägen 25 meter före brofästet.

Fråga 11: Här gällde det bara att veta att Pompe var Karl XII:s hund.

(Forts. på sid. 10)



**FÖLJ LEDSTJÄRNAN!**

**MERCEDES-BENZ**

**bygger bättre bilism**

Kan en bil "bygga bättre bilism"? Ja — genom ökad säkerhet, bättre ekonomi, större tålighet och pålitligare väghållningsförmåga bygger MERCEDES-BENZ bättre bilism på vägarna runt om i världen. Över 5000 svenska bilister valde MERCEDES-BENZ 1956.

AUTOMOBILPALATSET  
S:t Eriksgatan 117  
Tel. 34 00 00  
Utställningen  
Strandvägen 7A  
Tel. 67 04 40

**PHILIPSONS**  
AUTOMOBIL-AKTIEBOLAG

PHILIPSONS SÖDER BIL AB  
Södertäljevägen, Västberga  
Tel. 45 29 60  
Utställningen  
Gållgatan 91  
Tel. 44 09 80

Filialer, återförsäljare och serviceverkstäder över hela landet



# ZUNDAPP

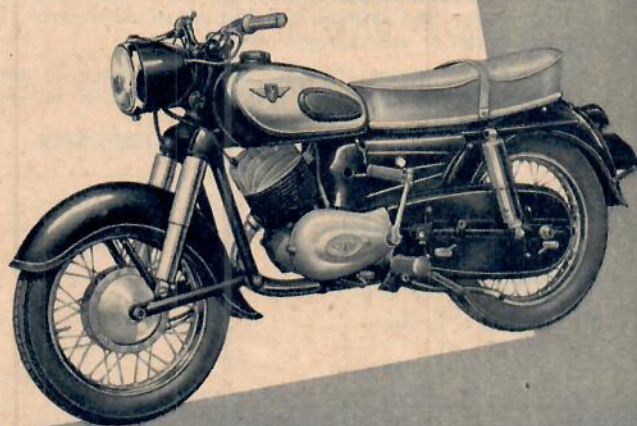
*Combinette*

årets moped



**250 S**

ettrig  
formskön



*Bella*

bästa skotern



**3 givna succéer 1957**

## Combinette

- hårdförkromat cylinderlopp
- bottenlänk fram, svingarm bak
- "idiot"-säkra fullnavsbromsar
- kickstart och planetväxellåda
- belyst hastighetsmätare

## Bella

- 200 cc resp. 150 cc, 4-växlad
- stora 12" hjul, lång hjulbas
- svingarmsfjädring med hydr. stötdämpare
- överdimensionerade bromsar 150 mm ø
- elektrisk självstart

## 250 S

- 14,5 hkr, tvåtakt, 4-växlad
- 16" hjul för lägre tyngdpunkt och bättre väghållning
- helt inkapslad kedja
- 90 W generator
- svingarmsfjädring med hydr. stötdämpare



Återförsäljare och service över hela landet

Generalagent: **A/B MOTORkraft**

Stockholm Göteborg



# Plan för Din framtid...



## ...bli FÄLTFLYGARE eller FLYGNAVIGATÖR

För elever med realexamen eller jämförbara kunskaper börjar utbildning årligen den 15 mars och 15 augusti. Ålderskrav: lägst 18 högst 23 år det år utbildningen påbörjas.

För övriga elever börjar utbildningen den 15 mars, 15 augusti och 15 november. Ålderskrav: lägst 17, högst 23 år det år utbildningen påbörjas.

### FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSSYRA

Ansökan skall  
insändas minst  
tre månader före  
önskad kurs.

Till Flygstabens personalavdelning, Stockholm 80.  
Sänd mig broschyren "Plan för Din framtid"

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

TV 7-57

(Forts. fr. sid 8.)

### Andra etappen

Fråga 1: Här är det fråga om John Ericssons misslyckande i den dramatiska ångloksstriden, som utkämpades 1829.

Fråga 2: Att Viborg är en stad i Ryssland (numera) vet väl de flesta men att det finns en stad med samma namn i Danmark hade inte lika många kläm på. Garde-ring 1—2 alltså.

Fråga 4: Brist på siffror kan det knappas vara — möjligen brist på nummer. Rätta svaret är att åtgärden vidtoges för att förtydliga nummerplåten.

Fråga 5: Motorvägen här delas

upp i två bitar, en på 9 km från Malmö till Lund och en på 8 km genom Lund och en bit utanför staden. Den första biten kostade 17,672,000 kronor och den sistnämnda 8,865,000 kronor. Det blir sammanlagt 26,537,000 kronor och alltså 1,56 kr/mm. Upplysningsvis kan nämnas att man räknar med en kostnad på 2,50—3,00 kr/mm för den nu påbörjade motorvägen Stockholm—Rosenkällan (Norrtäljevägen).

Fråga 6: Av de tre uppräknade städerna passerade den norska familjen Östersund och Sollefteå. Övriga städer, som man reste igenom, var Örnsköldsvik, Umeå,

## 26 PRISTAGARE

1. Carl Gustav Svensson, Dals Länged (Simca Aronde med Hard Top) värde c:a 11.000 kronor.

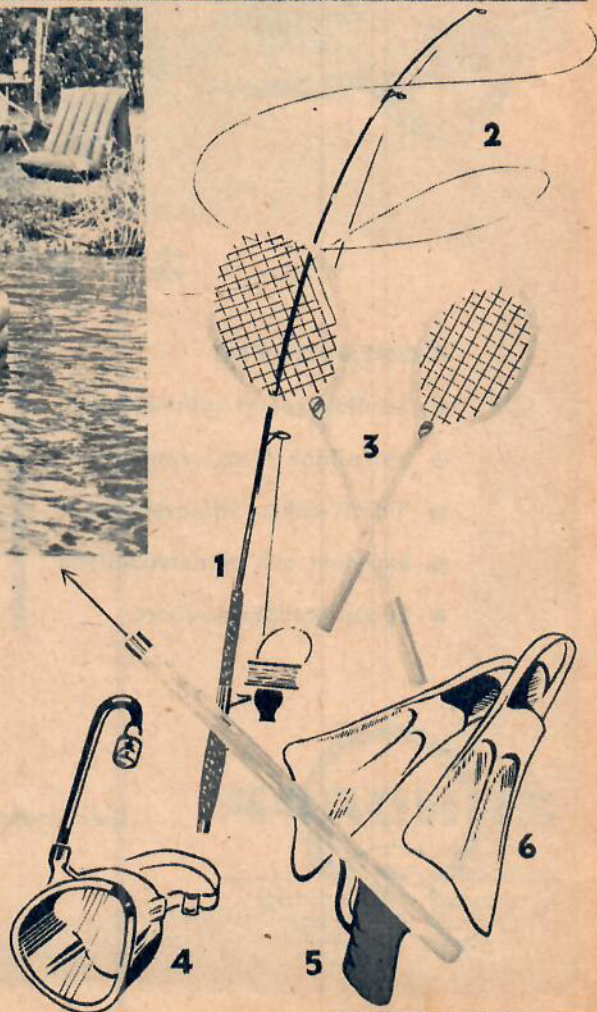
2—26. KAK:s Bilatlas, värde 25 kronor: Tore Danielson, Kungsgatan 82, Trollhättan; Rune Rosenlund, Masgatan 16, Västervik; Bertil O. Olson, Rörläggargvägen 43, Bromma; Karl-Uno Palmberg, Stensgatan 6 A, Norrköping 8; Björn Kronlund, Jacob Westingsgatan 2 V, Stockholm K; Thorsten Helge, Hjalmarbergmans väg 78, Örebro; Karl Ake Almén, Postlåda 1230, Perstorp; Ramon Söderberg, c/o Benjaminsson, Nansensgatan 10 B, Göteborg H; Arne Holmgren, Genvägen 1—3, Akersberga; D. Ulf Rosén, Ibsengatan 17, Bromma 3; Alf Karlsson, Postlåda 501, Lessebo; Ake Pettersson, Abacka, Hestra; Arne Karlsson, Ångslund, Gråbo, Huskvarna; Margit Sandberg, Kronobergsgatan 38, Karlskrona; Sven Carlin, Magistergatan 43 C, Hörby; Sven Tidfors, Stureplatsen 1, Göteborg C; Bror-Erik Ekström, Konsum, Veland; Bertil Andréasson, Öfverströmsgatan 14 B, Laxå; Erland Birath, Timgatan 4, Göteborg N; Christer Nordenstam, Rosenbergsgatan 3, Vaxholm; Clas I. Johansson, Kyrkeby Norgård, Säve; Lennart Lundin, Borgeby 5, Löddeköpinge; Hans-Erik Wigren, Österlånggatan 12 A, Arboga; Olga Ehrling, Ångsvägen 11, Falun 3; Nils Georg Pohlén, Norrbackagatan 44 L, c/o Nyquist, Stockholm Va.



Fotot ovan visar en gummikanot och olika campingartiklar från METZELER, som också tillverkar uppblåsbara madrasser i alla tänkbara storlekar och prisklasser. Teckningen t. h. visar SPORTEX-produkter, 1) glasfiberspö och rulle för den kräsne sportfiskaren. 2) perlonlinan »Fisherman», öoverträffad i hållbarhet. 3) badmintonrackets i plast, utbytbar ram. 4) cyklopöga med välplacerad snorkel, naturligtvis från BARAKUDA, som också tillverkar dykaraggregat, harpungevär (5), simfenor (6) och all övrig utrustning för sportdykaren. Våra artiklar finns i väl sorterade sport- och järnaffärer. Begär prospekt!

## UNDERVISNINGSTJÄNST AB

Värmlandsgatan 16 • Göteborg C • Tel. växel: 14 08 28



TEKNIKENS VÄRLD 7/57









# Rambler

**-mopeden 1957**

har allt Ni kan önska  
— och mer till



Hur höga krav Ni än har på en moped — Rambler-mopeden motsvarar dem alla! Den erbjuder Er en kör- och åkkomfort, som Ni hittills inte upplevat. När Ni sätter Er på sadeln känner Ni genast hur behaglig fjäd- ringen är... Den drivstarka och pålitliga motorn star- tar ögonblickligen. Dess gång är mjuk och tyst. Allt ger Er en känsla av högsta kvalitet — Rambler-märket är en kvalitetsgaranti! Se och provkör nya Rambler hos Er cykelhandlare!

### Tekniska data:

- Rambler Saxoped 128 Sachs motor 3-växlad ● fjädrande gummiupphängd bakgaffel, underhållsfri ● kickstart ● däck- dim. 23" x 2,25," endast 1 kedja ● läckra färgkombinationer.

ALBERT ÖHMAN AB • STOCKHOLM

## TEKNIKENS VÄRLD TESTAR

# MOBYLETTE 50 cm<sup>3</sup>



Av civilingenjör BERTIL GÖTHERSTRÖM

V i här i Sverige är nog ofta be- nägna att betrakta mopederna som en helt svensk-tysk angelägenhet, och det är med en viss förvåning man noterar att en av världens största 2-hjulingsproducenter är den franska Motobécane-fabriken. Enbart under år 1955 tillverkades 427.637 enheter.

Liksom italienarna har frans- männen gått sina egna vägar ock- så beträffande kraftöverföringen, som är helautomatisk.

För den som är van vid motor- cyklar letar man förgäves efter kopplingen, men finner så små- ningom, att »kopplingshandtaget» manövrerar bakbromsen.

Mobylette Mobymatic är relativt lättstartad, men känslig på olje- blandningen, som märkligt nog av- viker från gängse normer och skall vara så hög som 1:12! Vid bränslepåfyllning märker man ge- nast att tanklocket är mycket prak- tiskt utfört och bensinkranen så- väl lättmanövrerad som fri från olja.

Mopedens linjer är svepande och moderna med fransk touche — tanken är helt inbyggd i ra- men och motorn pendelupphängd med helt fria balanshjul. Bakfjädr- ringen tillhör däremot inte sista skriket, men är i gengäld sido- stabil.

Det var intressant med en prov- tur. Manövreringsegenskaperna av- viker helt från det övliga, sålunda måste man alltid, även om motorn

går, trampa igång maskinen upp till 6 km/t, varvid första växelt- steget automatiskt inkopplades med en centrifugalkoppling. Vid för- hårt gaspådrag blev denna inkopp- ling allt annat än mjuk, men så småningom lärde man sig tekni- ken och med skarp iakttagelseför- måga kunde andra stegets inkopp- ling märkas, under det att tredje steget inte kunde avgöras. Accele- rationen blev på grund av att växlingstidsintervallen bortfaller mycket god. Primärkraftöverfö- ringen sker genom kilrem.

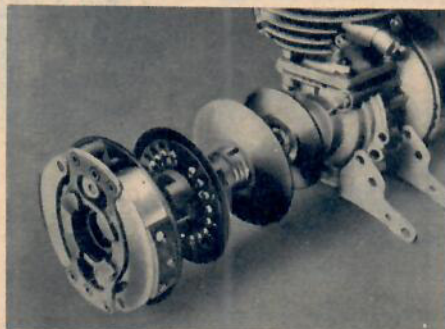
Den pendelupphängda lilla mo- torn med hårdförkromad lättme- tallscylinder är originell på så sätt att om man sitter och tittar ner på motoraggregatet under körning så rör sig hela motorn bakåt allt eftersom hastigheten ökas och de olika växeltrogen tas i bruk. Mo- mentpunkten ligger vid cylinder- toppens bakkant.

Körställningen är av »promenad- modell». Om väghållningen kan endast positiva egenskaper fram- hållas och kurvstabiliteten är an- märkningsvärt god. Framhjulstjädr- ringen är mycket följsam.

Fullnavsbromsarna är mjuka och effektiva, men nog saknar man pedalbromsen.

Det är sålunda intressant att ta del av den franska me-indu- striens senaste produkt, men för mig personligen, var det bestän- de intrycket, att man saknar den

(Forts. på sid. 14)



Mobymatic kallas Mo- bylettens helautoma- tiska kraftöverföring i tre steg med centri- fugalkoppling, som automatiskt kopplar in motorn, när mope- den trampats upp till en fart av 6 km/tim.



# Ni kör 8 gånger tryggare på Nya U.S. ROYAL Safety 8



**U.S.  
ROYAL  
RINGAR**



U.S. ROYAL SAFETY 8 ger ny säkerhet — 8 nya säkerhetsdetaljer ger Er ny trygghet! Dessutom ett nytt däck med ny stil — ett högklassigt resultat av modern formgivning. U.S. Royal Safety 8 är byggt för den moderna bilens linjer. U.S. Royal Safety 8 är byggt för den moderna bilens prestanda — ger ökad trygghet och minskat ringkonto! Se nya U.S. ROYAL SAFETY 8 hos ledande däckförsäljare!

## U. S. Rubber

Atlashallen — Stockholm Va — Tel. 23 41 80

**REAKTIONS-  
SNABBT**



**PUNKTERINGS-  
SKYDDAT**



**BROMS-  
SÄKERT**



**SLIRSKYDDAT**



**ÅKMJUKT**



**FART-  
FÖRSÄKRAT**



**DÄCKFEBER-  
SKYDDAT**



**MERVÄRT  
till standardpris**









# TRELLEBORG

redovisar nya resultat  
av de berömda -provningarna

## det nya sajpingdäcket

**SAFE****STAR** är Trelleborg-teknikernas senaste bidrag i kampen för ökad trygghet i trafiken. Däcket har byggts med två väsentliga mål för ögonen: säkrare körning och bästa möjliga däckekonomi. Ingående -provningar har bevisat att båda målen nåtts över förväntan.


### Nytt på väsentliga punkter

① Nytt sajpingmönster ger ökad dragkraft, bromsförmåga och livslängd ② Ljuddämpande mönsterdetaljer reducerar kurvtjut till viskningar ③ Bredare slitbana än vanligt, större kontaktyta mot vägen — mer gummi att slita på ④ Kraftigare skulderparti med effektiva kylflänsar ⑤ Slanglöst och alltså explosionssäkert.



### Vit sida

med svart trottoarskydd. **SAFE****STAR** finns även med vit sida. Trottoarskyddet av svart gummi både pryder och skyddar vita sidan...

-elegans  
som står sig



# SAFE STAR

*-provat för Er trygghet*

(Forts. från sid. 12)  
manuella kopplingen, med dess möjligheter speciellt vid vinterkörning, helt analogt med bilarnas hydrauliska växellådor.

Framhållas bör emellertid, att mopeden är lättskött och behöver ringa tillsyn.

### FÖRDELAR:

- Goda vägegenskaper.
- Tyst gång.
- Automatisk växellåda i tre steg.
- Goda bromsar.

### NACKDELAR

- Mopeden måste alltid trampas igång, även med gående motor.
- Dålig signal.
- Ingen fotbroms.

### DATA:

Fabrikat: Motor: Motobécane S. A. Pantin, Frankrike. Ram etc.: Motobécane S. A. Pantin, Frankrike. Generalagent: AB Belgimex, Stockholm.

Motor: Typ: luftkyld 2-taktsmotor. Kompressionsförhållande: 7:1. Antal cylindrar: 1 st. Cylindervolym (slagvolym): 49,9 cm<sup>3</sup>. Cylinderdiameter: 39 mm. Slaglängd: 41,8 mm. Max. effekt: 0,8 hk. Varv/min: 3.500. Litereffekt: 16 hk/liter. Tändsystem: Magnettändning: Svänghjulsmagnet NOVI. Generator: Laddspole 6 v/17W. Förgasare: Gurtner.

Växellåda: Steglös växellåda i tre moment — helautomatisk.

Ram: Helsvetsad segmentram.

Bromsar: Fullbromsnav i lättmetallutförande.  $\phi$  100 mm.

Hjulbas: 1090 mm. Längd: 1710 mm.

Fri markhöjd: 110 mm. Bredd: 600 mm.

Framgaffel: Teleskopgaffel. Fjädringsväg: 35 mm.

Bakhjulsfjädr.: Teleskopisk. Fjädringsväg 15 mm.

Vikt: (tom) 40,5 kg. 49,5 kg/hk. Bensinförbrukn.: (normalförbrukning) 0,12 l/mil.

Tankvolym: 4,86 liter. Max.-hast.: 30 km/t.

Däck: Fram: 23x2,00. Bak: 23x2,00.

### TESTRESULTAT:

Testvikt per hk:

$$\frac{42+75}{0,8} = 145 \text{ kg/hk.}$$

Teststräcka: Torr grusväg.

Accelerationsdata: från 0—30 km/t

7,2 sek. Baktagningsförmåga: 8 %.

Lägsta ryckfria gång med motor: ca 9 km/t.

Bromsar: Bromsbelägg: Ideal.

Bromsarea: Bandbredd 22 mm—70

cm<sup>2</sup>. Bromsväg på torr asfalt från

30 km/t. Frambroms: 8,5 m. Bak-

broms: 9,0 m. Samverkande broms-

ar: 7,5 m.

Max. hastighet: 30 km/t.

Hastighetsmätare: Stämmer inte.

Vägmätare: Stämmer inom tillåten

tolerans.

Bränsleförbrukning: (test) 0,17 l/

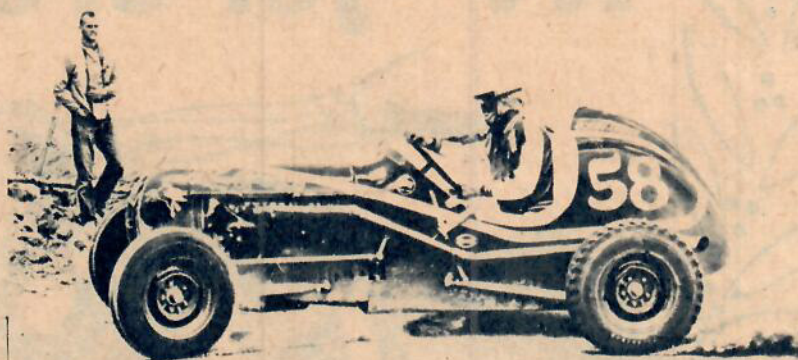
mil.

Pris: 940 kr.



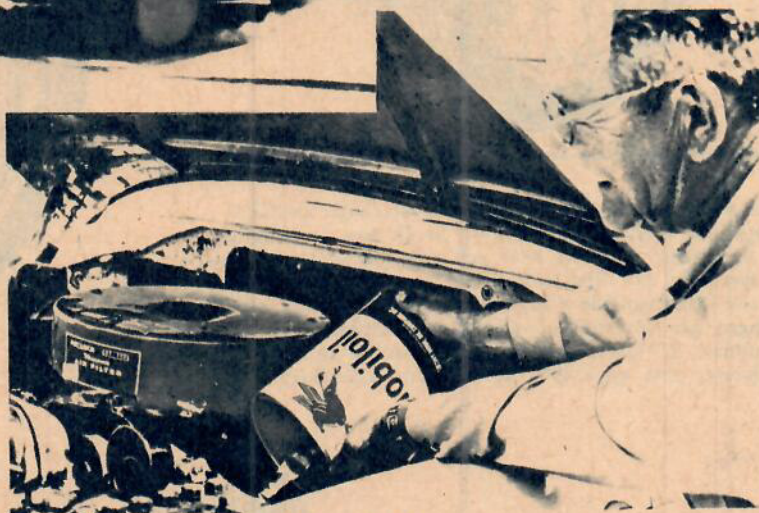
## Nytt rekord i världens hårdaste **backtävling**

En av de märkligaste amerikanska biltävlingarna är backtävlingen Pikes Peak Hill Climb som körs uppför den 4.300 m höga bergstoppen Pikes Peak i Colorado. Tävlingssträckan mäter endast 20 km men på den förhållandevis korta banlängden tvingas de tävlande genom inte mindre än 146 branta alpkurvor. Höjdskillnaden mellan start och mål är över 1.400 m.



När startsignalen gick för det 34:e Pikes Peak-loppet på den amerikanska nationaldagen 4 juli tävlade både standardvagnar och racerbilar för första gången i loppets historia. Tävlingen blev en triumf för brödraparet Jerry och Bobby Unser — Jerry segrade i standardvagnklassen med sin Chevrolet på tiden 16 min. 8 sek. och Bobby vann racerklassen med den nya rekordtiden 14 min. 27 sek.

Båda vinnarna körde på Mobilgas och Mobiloil. Resultatet av den hårda tävlingen visar hur väl Mobiloil klarar även de svåraste påfrestningar. Också Ni som vardagskör vinner i längden på att använda Mobiloil — otaliga rekord och tävlingssegrar ger klara bevis för den höga kvaliteten.



ständigt en hästlängd före

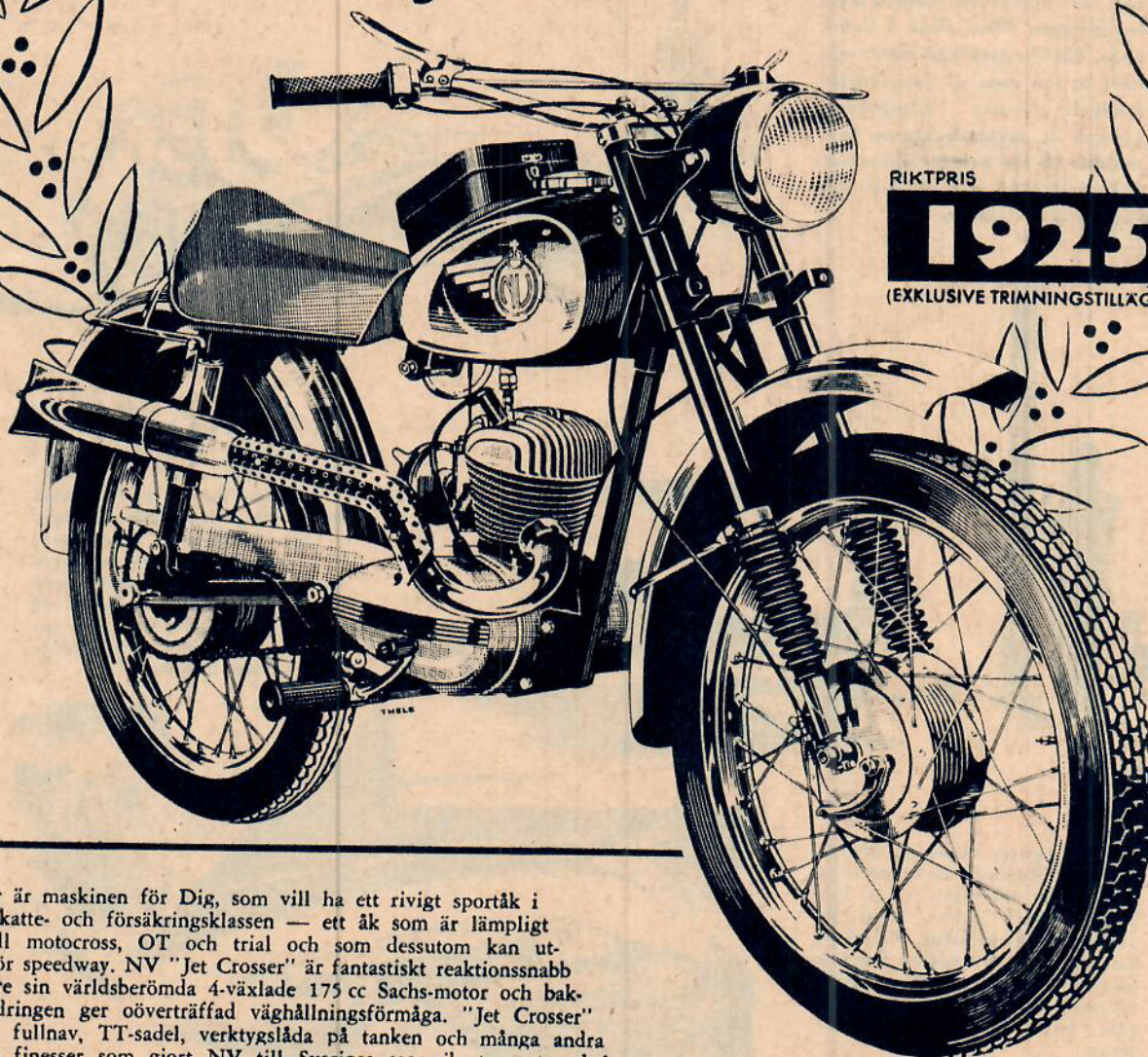




# 10 hk

## starkast i klassen

### NV "Jet Crosser"



RIKTPRIS

**1925:-**

(EXKLUSIVE TRIMNINGSTILLÄGG OCH OMS.)

Det här är maskinen för Dig, som vill ha ett rivigt sportåk i lägsta skatte- och försäkringsklassen — ett åk som är lämpligt både till motocross, OT och trial och som dessutom kan utrustas för speedway. NV "Jet Crosser" är fantastiskt reaktionssnabb tack vare sin världsberömda 4-växlade 175 cc Sachs-motor och bak-hjulsfjädringen ger överträffad väghållningsförmåga. "Jet Crosser" har s.k. fullnav, TT-sadel, verktygslåda på tanken och många andra 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**



# MER MUST I MATT MOTOR



Direktör Ivar Yngström var 1925 med och startade AB Tönseth & Co i Stockholm, en firma som från början importerade motordelar och som i mitten av 1930-talet som första specialverkstad började med motorrenoveringar. 1945 blev han företagets verkställande direktör. Samma år bildades Sveriges Motorrenoveringsverkstäders Förbund och direktör Yngström är sedan starten förbundets ordförande.

Var och en som skaffar sig ett motorfordon, det må vara bil, motorcykel eller moped och varför inte motorbåt, kommer ganska snart underfund med, att hans fordon är utsatt för slitage. Detta är i och för sig inte något specifikt för motorfordon, ty allt som nyttjas slits ju.

Här avses emellertid att tala om slitaget i motorer och för att göra det hela enklare om slitaget i bilmotorer.

Den fysiska lagen, att allt som är i rörelse förslits, gäller ju i särskilt hög grad om en bilmotor. Efter en ganska kort körtid, motsvarande i sämsta fall under 1000 mil, gör sig det första slitaget märkbart och då är det som regel ventilerna, som måste slipas.

Slitaget på ventilerna — mest på avgasventilerna — gör sig märkbart genom en ojämn gång särskilt på tomgång. Det uppstår genom den bränning av ventilallriken anslutningsyta mot sätet i blocket, som sker genom den utströmmande heta avgasen.

Aterställandet av ventilerna i funktionsdugligt skick ingår i arbetsoperationen sötning av motorn, som torde vara bilägarens första kontakt med bilverkstaden, i varje fall när det gäller motorn. När sedan de större slitagen uppträder är beroende på många olika faktorer, bilens dagliga användning i förvärsarbetet eller den mera sporadiska körningen på söndagar och under semester samt givetvis på hur motorn sköts.

Med de större slitagen avses här förslitningen av motorns vitalaste delar — cylinderloppen med kolvarna och vevaxeln med lagren. Varje bilägare måste ha klart för sig, att med den vägsträcka, som kolvarna i en motor tillryggalägger vid ett för en modern motor genomsnittligt varvtal måste en viss friktion mellan i första hand kolvringarna, men även kolven i sin helhet, och cylinderväggen uppstå och detta skapar ofelbart slitage. Samma förhållande gäller ju även för vevaxeln, som genom kolvarnas över vevstaken fortolantade rörelse drivs runt i vevstaks- och ramlagren. Att teknikens framsteg — såväl i fråga om slitstarkare material som bättre smörjor — betydligt mycket för att minska slitaget hos alla rörliga delar i motorerna är obestridligt, men trots allt är inte problemet löst. Visst är slitaget på motorer, som tillverkas idag — trots ständigt ökad kompression och högre varvtal — mindre än på motorer som tillverkades exempelvis före andra världskriget, men till att helt eliminera slitaget är steget ännu långt.

I detta sammanhang kan det vara lämpligt, att även beröra slitaget på bilen — chassiet och karossen — jämfört med slitaget på motorn. Härvidlag torde utan alltför stor överdrift kunna sägas, att lika stor som teknikernas strävan har varit att minska slitaget på motorerna minst lika stora ansträngningar har man gjort för att förbättra chassiernas och karossernas hållbarhet. Genom användning av bättre material i chassier och karosser — tänk bara på vad som härvidlag åstadkommit i klädseln! — och inte minst genom att våra vägar undan för undan blir bättre och inte längre utsätter bilarna för lika kraftiga påkänningar som tidigare, måste ju bilens yttre »skal» bibehållas mycket längre än förr.

Med detta skulle ledas i bevis, att när det gäller en någorlunda modern bil måste chassi och kaross »överleva» motorn och härmed kommer vi in på frågan om att förlänga motorns »livstid» för att hålla jämna steg med bilen i övrigt.

Att denna förlängning av motorns livstid är möjlig sammanhänger med att motorn kan — inte bara en utan t. o. m. några gånger — ges tillbaka sin fulla och ursprungliga styrka och kraft och detta sker genom vad som populärt kallas renovering. En motorrenovering är i stort sett en arbetsoperation varigenom förslitna delar ersätts med nya samt sådana förslitna ytor som cylinderloppen och tapparna på vevaxeln återställs i sitt ursprungliga skick genom borrar och slipning. För utförandet av en verklig motorrenovering, som alltså gör den renoverade motorn full jämförlig med en ny, fordras först och främst dyrbara specialmaskiner, med vilka den erforderliga precisionen erhålls samt givetvis erfarna specialarbetare.

Från att längre tillbaka i tiden ha varit ett arbete, som helt eller delvis utfördes av bilverkstäderna har motorrenovering numera helt och hållet övergått till att utföras av verkstäder speciellt utrustade för detta precisionsarbete s. k. motorrenoveringsverkstäder. Dessa specialverkstäder — varav ett 25-tal finns i landet — utför alltså dels för bilverkstäderna, som från bilägaren tar emot bilen för översyn, och dels för s. k. vagnparkägare, som har egna reparationsverkstäder, renoveringen av motorerna. Och för att bilägaren skall ha full säkerhet för att ett fullgott arbete utförts lämnar renoveringsverkstäderna samma garantier på det utförda arbetet, som lämnas av firmen som sålt bilen. Utöver renoveringen av motorer, som sitter i bilägarnas bilar, utför renoveringsverkstäderna numera även i allt större utsträckning renovering av s. k. bytesmotorer. Härmed avses då en serie-renovering av motorer för de mest populära bilmärkena.

Att lämna en redogörelse för vad som menas Amed en motorrenovering utan att nämna något om den ekonomiska sidan vore felaktigt och därför kan det vara på sin plats att påpeka, att det måste anses rent nationalekonomiskt sett vara riktigare att kosta på en renovering av motorn än att köpa ny bil, i varje fall om den är importerad. Härvid givetvis förutsatt, att bilen i vilken motorn sitter är i sådant skick att den kan »hålla ut» en renovering av motorn.

Det råder ju för övrigt inte något tvivel om, att statsmakterna i stort sett är inne på den linjen genom att försöka minska importen av nya bilar och medlet härför är omsättningsskatten som tas ut för nya bilar.

Vad beträffar kostnaderna för renovering av en motor, så varierar dessa självfallet beroende på motorns storlek och konstruktion, men generellt kan sägas att man får en motor i en normalstor europeisk bil renoverad inklusive ur- och inmontering i bilen för ca 1000 kr, medan samma operation på en amerikansk motor går på omkring 1.300 kr.



# SLANKA SKAPELSER FÖR KNUBBIG BÖRS

Årets första och kanske enda bilutställning hölls nyligen i Genève och blev en imponerande demonstration med 815 mer eller mindre färsk nyheter från 20 länder. Teknikens Världs chefredaktör rapporterar.

AV RUNE MELANDER. Foto: Dr Eberhard Seifert.

Genèveutställningen har alltid haft namn som sig att vara specialkarossernas egen show och inte heller i år kom dessa förhoppningar på skam. Grannskapet med bilskräddarlandet framför andra, Italien, förpliktar. Årets dragplåster kom förresten från Italien. Askådarna drogs som flugor mot sockerbiten till Pinin Farinas och Abarths skapelser.

Inom räckhåll för vanliga plånböcker placerade sig Vauxhall Victor och den nya Mercedes 300 SL Roadstern i täten för publikintresset. England stod förresten för ytterligare en sensation genom den nya småbilen Frisky. Bilen avviker helt från

vad man hittills sett av engelska lillputvagnar. Karossen har nämligen ritats av Michelotti och byggts av Vignale. Dörrarna är av typ 300 SL och öppnas uppåt. Motorn är en 2-cylindrig Villiers tvåtakare på 250 cm. Den ger 15 hk vid 5.500 v/min. och sägs ge bilen en toppfart av 100 km/t. Vikten är 300 kg. De första exemplaren får plastkaross medan Friskyn i serieutförande får vanlig stålkaross.

Sportvagnsälskaren dröjde sig gärna kvar vid den nya Mercedes Roadstern och Maseratis Granturismo. Maseratikarossen är ritad av Michelotti och byggd av Alemanno och präglas av (Forts. på sid. 54)

Goliath presenterade i år en ny modell med fyrtakts boxermotor. Motorn visar drag av Volkswagen men är vattenkyld. Fartresurserna är inte föraktliga. 40 hästar på en motorvikt av 84 kg ger 2 kg per hk vilket får anses som en exceptionell fin siffra.



Engelsmännens nyhetsbomb på småbilfronten var Frisky. En lilleputvagn med italienska linjer över karossen och Mercedes 300 SL-dörrar. En Villiersmotor på 200 cm<sup>3</sup> är drivkraften. En lustig detalj är att fronten inte så litet påminner om den ryska småbilen Bielkas. Första gången väster lånar från öster när det gäller bilar.

TEKNIKENS VÄRLD 7/57

Den engelska sportvagnen Lotus har även den varit i händerna på karosseriskräddarna med detta lyckade resultat. Ghia-Aigle står för formgivningen och under huven hittar vi den riviga brandsprutemotorn Cooper Climax på 76 hk. Toppfarten är 170.





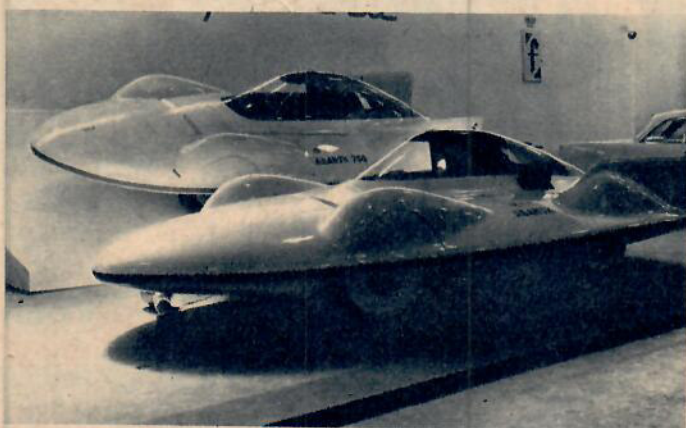
VÄND!







Mercedes frestade kapitalstarka sportvagnsentusiaster med sin nya 300 SL Roadster. Den har en enkelledad pendel-bakaxel, med spiralfjädrar och tvärställd utjämningsfjäder. Roadster har i motsats till 300 SL Coupé fullt normala dörrar. Den sexylindriga motorn är på 3 l och har direktinsprutning.



Toppen bland sportvagnarna var utan tvivel de här två specialarna från Abarth. Den ena med en Fiat 750 och den andra med en Giulietta Sprint-motor under huven. Det är dags för rekordmejsning på 1 000 km-distansen.

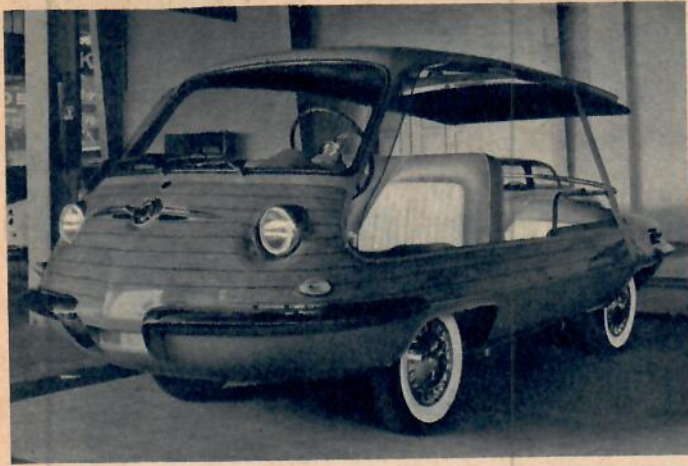


Detta är en Volkswagen! Beutler/Thun, en schweizare som specialiserat sig på VW och Porsche, visade denna forsköna fyrsitsiga VW-Cabriolet med två dörrar. I samma stil gick en fyrsitsig Porsche. Pris ung. 25.000.

En utsökt vacker Coupé Renault 4 CV! Lägg märke till det lyckade luftintaget till motorn. Denna specialkaross kommer från Alemano. Tjussigt dragplåster!



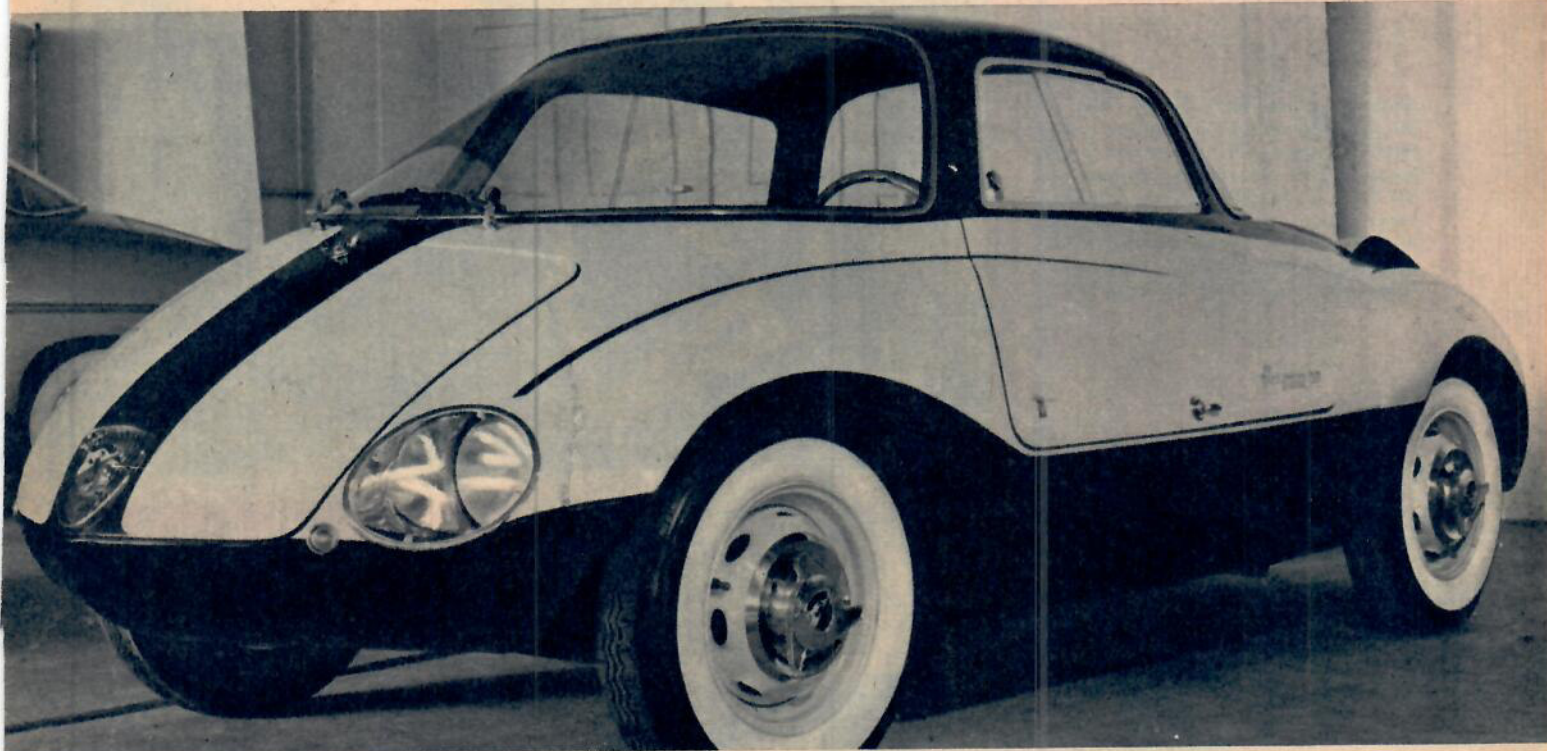




Pinin Farinas Fiat 600 avsedd för stranden och med originellt specialkarosseri. Sedan den första gången utställdes på Paris-salongen har den gjort succé. I Genève visades även en strandbil från Vignale av samma typ.



Ferrari, som gjort Modena världsberömt, briljerade vid Genève-sjön med en 12-cylindrig 240 hk Roadster, som hade lackerats scharlakansröd av Pinin Farina. En flott vagn med väldiga resurser under motorhuven.



Allt behöver inte vara vackert. Även det originella kan ha sin givna tjusning, eller hur? Vignale presenterade t. ex. en Abarth-trimmad 750 cm<sup>3</sup> Fiat 600. Det är en tvåsitsig sportcoupé lackerad i två färger och med något som ganska mycket liknar en panoramaruta. Fiat 600 är ett fint trimningsobjekt.



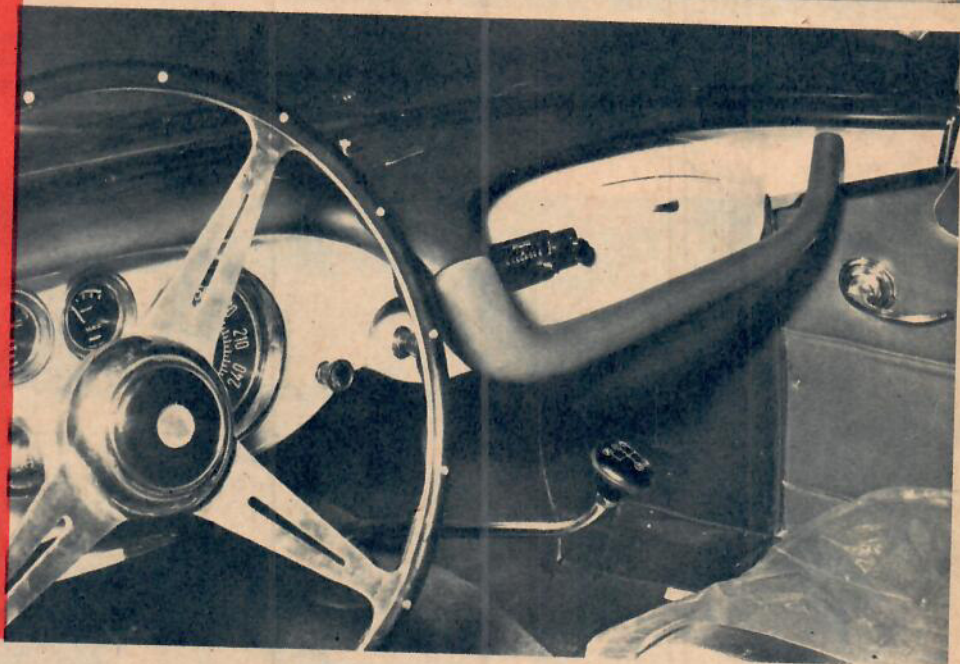
En tysk Coupé som tilldrog sig mycket intresse på Genève-salongen var BMW 507 — den som saknades i Stockholm. BMW 507 är en sportvagn med 150 hk V 8-motor och gör 220 km/t som maxhastighet.



Bensinsnål sportcoupé är nya Isabella TS Coupé. Fabriken påstår att den skall nöja sig med 0,74 lit./mil. Med tanke på att toppfarten är 150 km/t är detta en ganska imponerande siffra. Sportbil med rattväxell!!!?



Maserati debuterade i Genève med en 3,5 liters Granturismo och ett av Michelotti konstruerat och av Alemanno byggt karosseri. Den sexcylindriga motorn ger vid 5.500 v/min. 230 hk och maxhastigheten noteras till 230 à 240 km/t. En alldeles utmärkt idé är den fjädrande och klädda stängen framför passagerarsitsen. Ett bra bidrag till säkerheten.



Willys universaljeep är nu mogen för snökörning. Man har nämligen konstruerat en speciell rälsmatta med vars hjälp bilen kan ta sig fram praktiskt taget överallt. Lorfötterna lämpar sig inte bara för körning i snö utan kommer även väl till pass på sankar myr- och körrmarker. Med sådana här grejor under hjulen är det ingen risk att man fastnar i gytjtjan. Som omtalas på annan plats i tidningen kan jeepsen allt utom att bädda sängar, men den detaljen kanske ordnas med ett tillsatsaggregat till nästa års salong. Omöjligt är det inte.

Mer om salongen på sid. 54, 58 och 59.



# HEJ HOPP — BILVÅREN ÄR HÄR

**B**ilvåren är här. De första öppna sportvagnarna har redan dragits fram ur sina vintergarage och har setts ta de första bocksprängen längs landsvägarna.

Som en påminnelse om sportvagnsfröjderna inför våren och sommaren har vi plockat fram den här bilden från förra årets Midnattsrally. Ni måste hålla med om att en tjugigare Ouvertyr till vår vårshow än den ystra Austin Healyn får man leta efter.

I den allmänna våryran har Teknikens Värld plockat en färgprunkande vårbukett av bilar — bilar som knappast du och jag har råd med — bilar som vi varje

dag kommer att få se på vägarna och kanske även äga — drömbilar som skickliga designers och hantverkare skapat — bilar som vi har sett och kommer att få se på världens tävlingsbanor under året, kämpande om VM-titlar och prispengar — Lastbilar som eventuellt kommer att skrämma svampplockare från vetet i skogarna. Inte ens den billiga begagnade semesterbilen saknas i buketten.

Buketten överröckes härmed. Varsågod och bläddra bland bladen och njut bensin... förlåt blomdoften. Ni kommer att finna de mest sällsynta blommor i vårt herbarium!





# SALTA SPORTVAGNAR I SALTÖKEN



More Exports for Austin säger texten på lastbilens trailer. I det här fallet gäller det en synnerligen rekordartad export. Vagnarna på flaket är de i texten omtalade rekordåken avsedda för körning på saltöknarna i USA. Rekorden röki



Innan överfarten gjordes hemliga prov i England. Här pysslar man med kompressor bilen.

Full fart på Bonneville Flats. Bilen som just nu susar förbi plockade hem inte mindre än 28 internationella och amerikanska fartrekord.

Bonneville Flats är en av de saltöknar i USA som är mest hemsökt av rekordjagande bilfirmor. Varje rekord betyder en fjäder i hatten i försäljningsreklamen. Firmorna lägger ner stora summor för att få fram vagnar som kan slå rekorden både på saltöknen och i försäljningen.

AV NILS TENGBERG

Det började i en vindtunnel. Innan Austin tog över den nya modellen av Austin Healey till den berömda saltöknen i Bonneville, USA, gjordes otaliga vindtunnelprov i Austins 36 m långa vindtunnel där en nära 4 m lång propeller driven av en 500 hk motor förorsakar luftströmmar och luftmotstånd motsvarande hastigheter kring 160 km/tim. Tack vare denna vindtunnel kunde Austins ingenjörer på förhand avgöra hur snabbt den av dem konstruerade Healey-vagnen skulle kunna framföras i saltöknen. Utan vindtunnelproven hade det givetvis varit omöjligt att fullända karossformen så att den 6-cylindriga motorn förmådde driva fram vagnen i 320 km/tim. Motorn i Austins rekordvagn var nämligen en vanlig standardmotor på 2,6 l och i det trim den befann sig när den användes för

rekordförsöken lämnade den 150 hk vid 5000 v/min. Denna effekt är blott 48 hk högre än för Austin Healey's standardmodell och de oerhörda farter som uppnåddes berodde alltså till största delen på det ringa luftmotstånd som den vindtunnelprovade karossen erbjöd.

Efter rekorden i USA håller Austin Healey nu 28 internationella och amerikanska fartrekord, dvs. samtliga rekord i sin klass från 1—3000 miles. Med motorn i standardutförande uppnåddes hela 241 km/tim medan man med den kompressorformatade vagnen kom upp till över 320 km/tim. Donald Healey körde själv rekordbilarna, men äran av de fantastiska rekorden går helt till de tekniker som utformat rekordkarossen. Utan vindtunnelproven hade rekordförsöken aldrig kunnat utföras.







Austin Healey 100 Six under prov i hög fart på testbanan. På utställningen på Earls Court gjorde den smått sensation bl. a. genom de två extrasätena i bakvagnen. Hela familjen kan åka med.

## EN NATTSVART FÄRGFILM OM SPORTVAGNAR

Det går just nu en film som heter »Fartens våghalsar» där man i reklamen för filmen talar om att Mille Miglia är inblandat. Det är det till viss del men man har en start till rallyt i bästa Le Mans-stil. Absurd bara det. Dessutom krigar de stora stallen medelst mord och mordbränder. Förarna super och förför kvinnor och i det hela är det en mycket olustig historia som framställer motorsportens män som nattsvarta bovar.

Det enda som rättfärdigar den nattsvarta soppan är de granna färgbilderna från körningarna. Det är en tjugig syr när vagnar rusar genom de avspärrade gatorna i de italienska städerna. Bilfantasten känner nog igen en del av vagnarna från Kristinanstads GP. Särskilt de smäckra Ferraribilarna med sina i olika färger bemålade nosar. Blundar man för allt annat kan det bli en fin bilutställning av filmen ifråga.

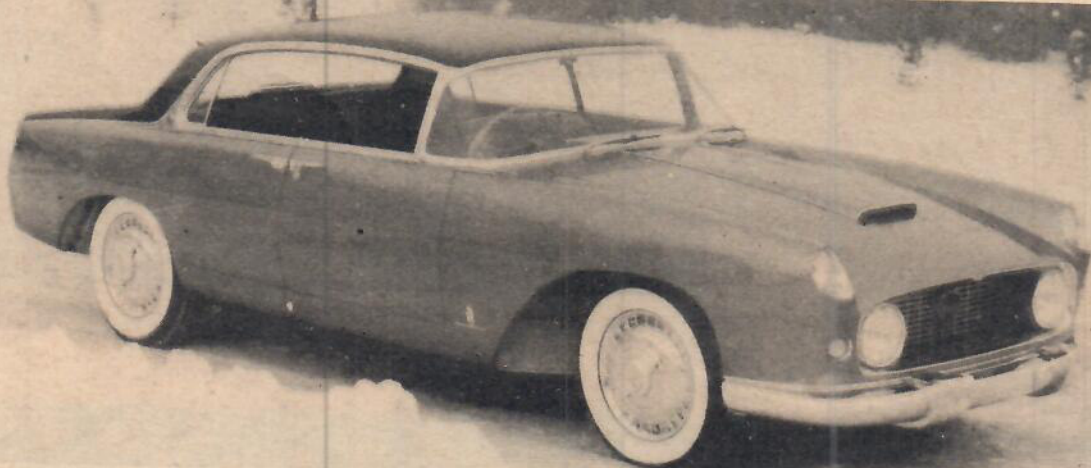


Bilden är tagen ur den beskrivna filmen. Enligt denna skall det föreställa ett slags Mille Miglia-lopp, men oss veterligt har det aldrig hänt att bilarna startat på en gång. Ögonfröjd är det dock.





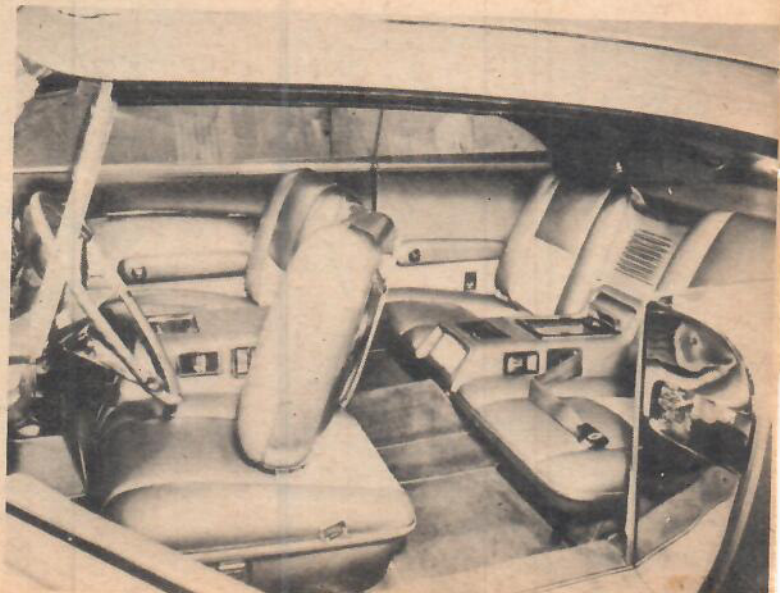
Alfa Romeo Super Flow II heter det här underverket som har Pinin Farina som skapare. Bilen är en utveckling ur Super Flow I som hade genomskinliga plastflyglar. Plasten finns kvar här också men har hänvisats till fenorna som ytligt sett inte är genomskinliga men som föraren har fri sikt genom.



Lancia Aurelias Floridacoupé är den enda fyradörrarsvagnen i Pinin Farinas värkollektion. Smäckra och eleganta linjer utan en massa onödig krom är utmärkande för de flesta skräddarsydda bilarna. Som ett litet lockbete för den amerikanska publiken har man monterat fyra strålkastare. Modernt i år.



En bil som väl troligen aldrig kommer att kunna visas för publik är Chryslers Ghia-Norseman. Ett år tog det att få fram bilen som visar sådana originella detaljer som tak i »brokonstruktion». Hela taket bärs upp bak till. Inredningen svämmade över av diverse strömbrytare för fönsterhissar, sätesinställning osv. Ryggstöden i framsätet kunde svängas för passage till baksätet. Hela härligheten gick till botten med Andrea Doria.







Pinin Farina har även haft fingrarna med när det gäller denna Jaguar som är avsedd för USA-export. Karossen är byggd på ett Mark VII chassi. Att den skall hamna i Amerika kan kanske läsas ut av trefärgslackeringen. Stilen är inte alldeles oäven. Man har faktiskt lyckats radera bort bulligheten.



Shahen av Persien har beställt den här bilen hos Ghia. Karossen byggd på ett Chrysler 300 chassi. Motorn är på 300 hk och 5,4 liter. Litet över 200 km/tim kan shahen pressa upp den bar-, kylskåp-, bandspelar- och radiotelefonförsedda saloonen i. Naturligtvis är en hel del detaljer förgyllda.

## SKRÄDDARSYDDA SPECIALARE

Av BENGT O. ALLSKOG

Bilmodets Dior håller inte till i Frankrike utan i Italien. Modet dikteras inte i några prunkande salonger utan många gånger i en liten oansenlig verkstad där skickliga designers och hantverkare knacker fram karosser som får oss vanliga dödliga att sucka av hänförelse.

Det är inte bara excentriska miljonärer som specialbeställer sina bilar hos Ghia, Pinin Farina, Bertone och allt vad de olika firmorna heter. De stora bilfabrikerna ute i världen lämnar också

ner ett chassi då och då för att få en friskare syn på sina modeller. Nash, Chrysler och flera andra har fått sina drömvagnar därifrån. Drömvagnar som sedan stuvats om till massproduktionsbilar med »that smart Italian style», som det heter i reklamen. Sorgligt nog behåller man inte de italienska originalens rena och vackra linjer utan slabbar på med litet extra fenor och kilovis med krom.

Även om vi aldrig får se de här bilarna

i marknaden kan man knappast låta bli att beundra det eleganta hantverket trots att det bara blir på bilder.

De italienska beställarna hos karosseriskräddarna brukar bibehålla originalutförandet i sin produktion. Naturligtvis åker priset i höjden åtskilliga tusenlappar med en kaross, signerad Pinin Farina men vad gör det. En äkta Rembrant kostar också mer än priset på den bästa kopia!

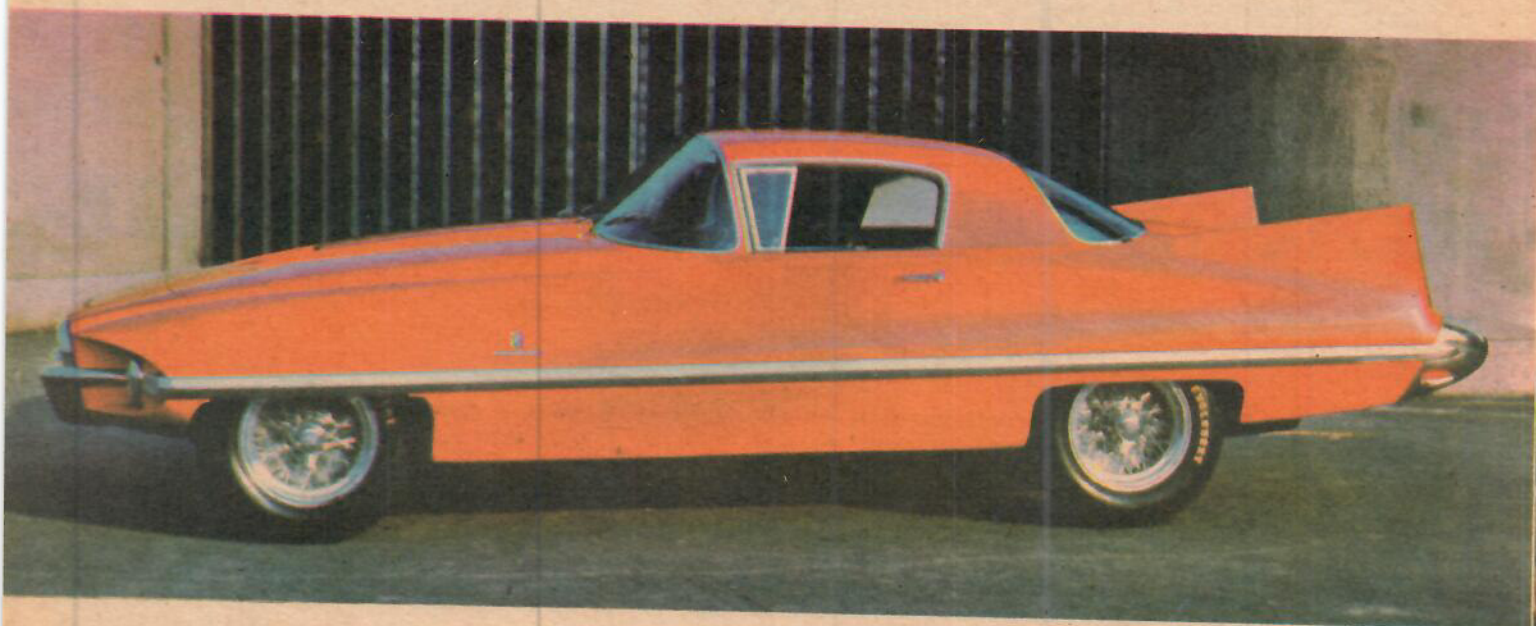


# FENOR OCH FINESSER

■ Här har karosseriskräddarna låtit fantasin flöda fritt och fått fram karosser som stillastående ser ut att rusa iväg med 300 km/tim. Skärskådar man skapelserna hittar man dock en del praktiska detaljer som ganska säkert kommer att återfinnas på vanliga seriebyggda bilar inom några år. Det förvånar oss emellertid att en så pass modern vagn som Nashen på nästa sida inte har hängande pedaler. Nästa modell kanske får det.



Chrysler Dart heter den här futuristiska skapelsen, byggd på ett experimentchassi. Bilen har torsionsfjädring fram och man räknar med att plocka in en 400 hästars V 8:a innanför det linjerena skalet. Taket kan fällas ned i bakvagnen med hjälp av elektriska motorer. En idé som Ford har tagit upp.



Här är det verkliga fullblodet. En Ferrari 410 Superamerica. Karossen visar tydligt släktskap med Chrysler-karossen och är även den byggd av Ghia. Observera särskilt den skyddande avbärarlisten runt om hela bilen. Karossen på Ferrari 410 är helt utförd i aluminium på en lätt stålörnsram.



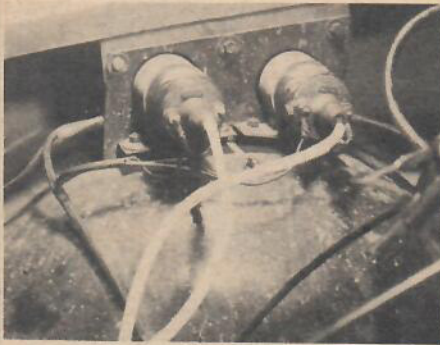


Nash Rambler Palm Beach är det imponerande namnet på den här karossen från Pinin Farina. Chassit är standard Rambler medan motorn trimmats upp av den kända firman Nardi. En intressant detalj är att strålkastare och bakljus är täckta av en tjock plastöverbyggnad. Denna sägs vara bättre skydd än en metallstöffångare. Inredningen i läder. Rattens kuffiska utformning är gjord med tanke på bättre benutrymme. Hur det går när man svänger?!





# FRÅGA OSS OM



## TRASSLIG TÄNDKABEL

Fråga: Betr. Lloyd 54 års modell: 1) Kabeln som går från kontakten på instrumentbrädan till tändspolarna har blivit så varm att isoleringen har smält, däremot har kabeln som går mellan tändspolarna inte skadats. Vad kan detta bero på? 2) Skadas tändspolarna om man byter ut ledningen från tändnyckeln till tändspolarna mot en ledning med större area än 1 mm<sup>2</sup>, vilket tycks vara original? 3) Gör det något hur tändspolarna kopplas? Bosch 6 Volt är märkta med 1 och 15 på kontaktskruvarna. Lloyd -54

Svar: 1) Den troligaste orsaken till att isoleringen har bränts sönder på ledningen till tändspolarna torde vara att isoleringen har nöts av eller skadats så att direkt kortslutning med jord har uppstått. En eventuell kortslutning kan även ha uppstått genom att någon av tändspolarnas kontaktskruvar kommit i kontakt med jord. Att endast ledningen från tändlåset till tändspolarna, men inte ledningen mellan spolarna har skadats, beror på att ledningen från tändlåset under alla förhållanden måste förse bägge spolarna med elektrisk ström, medan ledningen mellan spolarna aldrig belastas av mer än den ena av spolarna. Detta innebär att det under speciella förhållande även vid den bortre tändspolen skulle kunna bli något fel, som ensamt inte skulle skada ledningen till tändlåset. Men då även den strömstyrka som går till den första tändspolen adderar sig med strömstyrkan till den bortre spolen kan det bli en överbelastning i ledningen från tändlåset med åtföljande värmeutveckling som skadar ledningens isolering, medan ledningen mellan tändspolarna ej kommer att ta skada. 2) Nej det är tvärtom fördelaktigt att öka ledningsarean åtminstone till 1,5 mm<sup>2</sup>. 3) På Bosch Tändspolar som är märkta med bl. a. 1 och 15 skall alltid ledningen från tändlåset kopplas till den kontaktskruv som är märkt med 15 och ledningen som går till fördelaren skall kopplas på den kontaktskruv som är märkt med 1.

Fråga: Vem är generalagent i Sverige för Porsche?

Roland M

Svar: AB Scania-Vabis, Södertälje.

## FART PÅ TOPPVARV

Fråga: Kan man använda en vanlig bilhastighetsmätare och koppla in dess böjliga axel på motorn för att avläsa motorns varvtal? Var skall man i så fall ansluta hastighetsmätaren för att erhålla rätt varvtal? Varvräknaren

Svar: Det går naturligtvis att använda en hastighetsmätare som varvräknare för motorn. Detta fordrar dock en del arrangemang. Bl. a. måste man som regel ordna med en utväxling mellan motorn och hastighetsmätaren, så att mätarens mätområde täcker hela motorns varvtalsregister. Hur inkopplingen skall utföras är ju helt beroende av såväl motorns som hastighetsmätarens konstruktion. Det enklaste sättet torde vara att man låter fläktremmen driva ett hjul som anslutits till den böjliga axeln

medelst en lämplig lagring. Då det erfordras synnerligen liten kraft för att driva »varvräknaren» kan hjulet som driver instrumentet gott och väl sättas an mot fläktremmens utsida, vilket oftast torde underlätta monteringen. Genom att på detta sätt låta ett hjul lösa mot fläktremmen kan man lätt anpassa hjulets diameter, så att man erhåller en lämplig utväxling. För att sedan gradera om hastighetsmätarens skal, kan man gå tillväga på olika sätt. Enklast gör man det genom att vända sig till en bilelektrisk verkstad, där man kan få en elektrisk varvräknare inkopplad på motorns tändsystem. Med ledning av denna låter man motorn arbeta vid en serie olika varvtal, som man samtidigt prickar av och registrerar på den gamla övermalade hastighetsmätarskalen, med ledning av de utslag som visaren gör. För dem som är matematiskt begåvade går det även bra att mäta upp den sträcka som bilen förflyttar sig då drivhjulen rullat exakt ett varv. Om man sedan känner totala utväxlingsförhållandet mellan motor och drivhjul på de två högsta växlarna kan man lätt räkna ut den hastighet bilen skall ha för att man skall erhålla önskat motorvarvtal. Sedan är det bara att köra bilen med de olika hastigheter man beräknat, och samtidigt gradera »varvräknaren». De högsta varvtalen bör beräknas för någon av de lägre växlarna, medan de lägre varvtalen bör beräknas för den högsta växeln. Härigenom får bilens hastighetsmätare arbeta inom ett gynnsamt område och motorn förmår att s. a. s. varva ut. Själva provkörningen göres lämpligast med drivhjulen upplade, och så får man tänka på att korrigera hastigheten på bilens hastighetsmätare, med tanke på eventuell felvisning.



## BIL MED BALLAST

Fråga: Sign. VW-54, VW-ägare, m. fl. har frågat efter vikter att använda för att eliminera vagnens överstyrningstendens.

Svar: Det har vid olika tillfällen dykt upp sådana ballastvikter för VW på biltillbehörsfronten. Dessa har emellertid, om man så får säga självdoft av ganska naturliga skäl. Det är visserligen sant att VW är överstyrd och att detta inger en obehaglig känsla hos en förare som är van att köra typiskt understyrda bilar, och kör en VW med hög fart under lite svåra förhållanden, t. ex. kurvig väg. Om man däremot har kört VW en tid och kommit underfund med dess låt oss säga speciella egenheter, så har man inte längre något obehag av dess överstyrningstendens. Om man skulle anbringa en ballast av sådan storlek att den skulle göra bilen helt understyrd skulle den bli så tung att den märkbart skulle påverka bilens accelerationsförmåga. I kortheit kan man säga att den som kör i VW med måttlig hastighet har knappast inte någon känning av överstyrningstendens. Och att den som helt utnyttjar bilens fartresurser vill säkerligen inte pruta på bilens accelerationsförmåga. Det finns alltså ingen anledning att köra omkring med stora järn- eller cementklumpar i bilen som stjälar en hel del utrymme och utsätter hjulupphängning, fjädrar, bromsar m. m. för de extra påfrestningar det blir fråga om.



## SPORTIG SÄKERHET

Fråga: Jag har en MGA, och undrar om det är lämpligt att montera säkerhetssele eller bälte i en öppen bil? B. O.

Svar: Det finns naturligtvis flera synpunkter betr. säkerhetssele i en öppen bil. Enda egentliga nackdelen med att vara fastbunden med en säkerhetssele torde dock vara att man vid en ev. vurma med en öppen bil blir sittande kvar i sätet och således kommer i kläm om bilen skulle hamna med hjulen i vädret. De flesta bälten som finns i marknaden har dock lös med snabbutlösning. Om man däremot inte är fastbunden finns det en liten chans att man innan bilen hamnat upp och ner har kastats ur och på så sätt har möjlighet att klara sig lindrigare undan. Å andra sidan får man tänka på att endast en bråkdel av olyckorna slutar med att bilen hamnar upp och ner, och att man vid alla andra tillfällen säkerligen har nytta av att vara fastbunden med en säkerhetssele av bra konstruktion. Att använda ett säkerhetsbälte som enbart fasthåller underkroppen och medger att överkroppen viker sig framåt vid en eventuell krock, är knappast till någon nytta i en sportvagn. Detta beroende på att man här så gott som alltid sitter så lågt och så nära instrumentbrädan att riskerna för att skada ansikte och huvud är mycket stora vid ett häftigt stopp.

## ÄNDRAT VOLT TAL

Fråga: 1) Har en 6 volts bilradio (Centrum typ MW4). Går den att på något sätt ändra om så att den passar i en bil med 12-volts elsystem. 2) Har hört att man kan ta ut 6 volt ur ett 12-volts batteri genom att koppla till halva batteriet. Hur går detta i så fall till? S.-A. J.

Svar: 1) Centrum bilradio typ MW4 är tyvärr en äldre konstruktion som inte är omkopplingsbar utan större ingrepp. Det finns dock en service-instruktion beträffande spänningskopplingen på denna apparattyp. Densamma är emellertid för omfattande för att kunna återges här, däremot går det bra att rekvidrera den från Centrum Radio, Serviceavd., Västgötag. 5, Sthlm. För övrigt så kostar en sådan spänningskoppling uppskattningsvis 50:— till 70:— om man låter en radioreparatör utföra den. 2) Det går naturligtvis att ta ut 6 V ur ett 12-V batteri genom att ansluta en ledning till förbindelseskenan mellan de två mittersta cellerna. Det är dock inte tillrådligt då det är fråga om att ansluta en apparat som är permanent installerad i bilen, som t. ex. en bilradio. En sådan installation skulle nämligen utsätta batteriet för en snedbelastning som kan försäkra en hel del besvär speciellt om batteriet har liten kapacitet och det är en relativt stor effekt som man tar ut ur batteriet på detta sätt.





# OPEL REKORD

PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLD:s TESTAVDELNING AV INGENJÖR OLLE LINDAHL Foto: Kjell Nilsson

## BETYG

### SÄRSKILT BRA:

- Bilen är bekväm och lättkörd.
- Den helsynkroniserade växellådan är perfekt och gör stadskörningen mjuk och snabb.
- Motorn är snabb och bränslesnål.
- Bagageutrymmet är rekordstort.

### MINDRE BRA:

- Dörrarnas låsanordning är bekväm och man låser sig lätt ute.
- Vindrutetorkarna arbetar väl sakta vid låg fart på hög växel.

Vid ett första påseende verkar nya Rekorderna att vara tämligen oförändrad i förhållande till tidigare modeller. Går man in i detalj ser man dock snart att bilen förbättrats och finslipats i en mängd detaljer. Om vi börjar med karossen så har storebror Kapitän fått stå modell för frontpartiets utformning. Detta är lyckat eftersom fronten är både enkel och stilfull. Förutom sådana stilsaker som planare huv och tak samt ändrat kromglitter så har vi en känsla av att den nya modellen bl. a. genom monteringsarbetet gjorts litet mindre känslig för korrosionsangrepp än vad som varit fallet på tidigare modeller.

Andra detaljer är att bagageutrymmet blivit djupare genom att reservhjulet flyttats och placerats efter högra sidan och att låsanordningen för bagageluckan har blivit mer praktisk. Bagageutrymmet är jättestort i förhållande till bilen i övrigt. Här ligger de flesta konkurrenterna långt efter.

Den huvudsakliga ändringen på bilen märker man först vid körning. Redan vid starten känns att fabriken ändrat kopplingen så att den är mjukare och behagligare i sitt ingrepp. Förra året kritiserade vi kopplingen och framhöll att det var ganska svårt att starta utan ryckningar. Detta fel är nu helt eliminerat.

Första växeln är även synkroniserad vilket gör körningen betydligt behagligare än tidigare. På en bil av denna storleksklass bör första växeln enligt dagens krav absolut vara synkroniserad. Är växeln osynkroniserad är man vanligen tvungen att stanna bilen helt när ettan skall läggas i. Det är inte många förare som klarar konststycket att med dubbeltrampning lägga i ettan ljudlöst.

Växellådan på bilen är således mget att klaga på. Växelpakens lägen är exakta och lättfunna. Rekordets köregenskaper och komfort är av amerikansk klass och dess karaktär medför att bilen är tre-

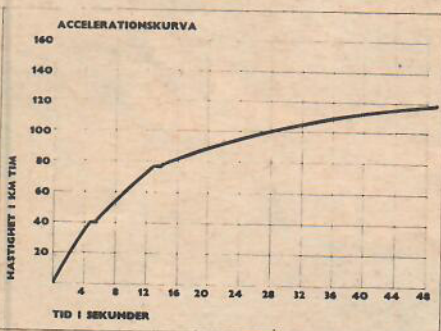
(Forts. på sid. 33)



# TEKNIKENS VÄRLDS TESTSIFFROR FÖR OPEL REKORD

## PROVRESULTAT

De olika växlar	1	2	3
Synkroniserad Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,24	1,68	1,0
Slutväxelns utväxlingsförh.	3,9	3,9	3,9
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	12,64	6,55	3,9
Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t	8,5	16,3	27,4
Antal motorvarv per körkilometer	7040	3680	2190
Kolvväg, m/körkm.	1046	545	325
Max. effekt och medelkolvh. 10,4 m/s uppnås vid km/t	35,7	68,5	115
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	17	32,6	54,8
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	497	258	153



## ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 45 sek.

Genom växlar:

0—50 km/t 7,0 sek.

0—80 km/t 15,5 sek.

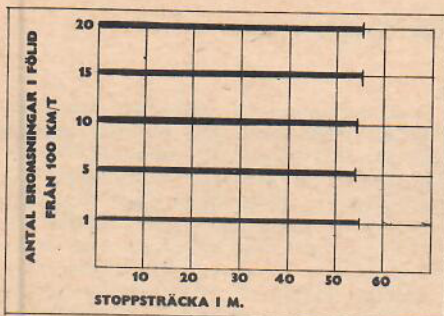
0—100 km/t 30 sek.

På enstaka växlar:

Tvåan 30—50 km/t 3,8 s., 50—80 km/t 8,5 s.

Trean 30—50 km/t 6 s., 50—80 km/t 13,0 s.,

80—100 km/t 14,0 s.



## BROMSVERKAN

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

24 33 42 49 61 70 proc. av vagnvikten vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 30 35 kp.

Bromssträckor vid 20 st. max. bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km/t:

1:a bromsningen 55 m

5:e bromsningen 54 m

10:e bromsningen 55 m

15:e bromsningen 56 m

20:e bromsningen 56 m

## BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 75 km/t, upp till 100 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 0,9 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 56 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 0,73 l/mil.

Stadskörning 11 km, medelförbrukning ca 1,0 l/mil.

## FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t vid en verklig fart av 30 49 75 95 km/t

Vägmätaren visade rätt vägsträcka.

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

## STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 0,5 lux. Halvljus 25 m 3,6 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte över-skrida 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 2. Strömfördelare 3. Förgasare 3. Bromsvätskebehållare 3.

## VAGNBESKRIVNING

Typ: Opel Rekord.

Tillverkare: Adam Opel AG, Rüsselsheim a/M, Tyskland.

Generalagent: General Motors Nordiska AB.

Pris: 8.100 kr vid leverans i Stockholm, för ventilerande värmesystem tillkommer kr 275.

Skatt: 138 kr per år, omsättningsskatt 880 kr.

## UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ kostar inkl. montering kr 275 extra.

Imprutor för varmluft/kalluft finns.

Ventilation för kallluft finns.

Ventilationsfläkt för låg fart finns.

Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris/komplett installation kostar 61 kr extra.

Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 320 till 875 kr alltefter apparatens och antennens typ.

Backlampa finns inte.

Rattlös finns inte.

## RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar ..... kr 860:—

Sats kolvar jämte kolvringar och

kolvbultar ..... kr 144:—

Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar kr 31:—

Cylinderlockpackning ..... kr 6:40

Termostat för kylsystem ..... kr 12:50

Oljerenarinsats (skall bytas var

900:e mil) ..... kr 12:50

Strömfördelarlock utan kablar ..... kr 7:50

Kopplingslamell kompl. med centrum kr 53:—

Sats bromsbackar med nya belägg kr 104:—

Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 63:50

Stötdämpare kompl. sats ..... kr 140:—

Ett däck kostar ..... kr 92—105:—

Vindruta ..... kr 78—120:—

Höger framflygel eller motsv. utan

strålkastare ..... kr 141:—

Bakre stötfångare kompl. med alla

detaljer ..... kr 126:50

Komplett kylarmaskering ..... kr 262:—

## REPARATIONSPRISER

Fastare reparationspriser tillämpas inte.

## VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektital vid tjänstevikt 53,1 hk/ton.

Effektital vid lastad vikt 41,6 hk/ton.

Spec. bromsarea 718 cm<sup>2</sup> per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv 3¼ mellan fulla framhjulsväxlingar.

Vändcirkeldiameter: 11,5.

## MOTORN NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 52 hk vid 4.200 varv/min.

Vridmoment: Max. 10,9 kpm vid 2000 varv/min.

Medelkolvhastighet: 2,47 m/sek vid 1000 varv/min.

Effektivt medeltryck: 7,49 kp/cm<sup>2</sup>.

Spec. maxeffekt: 35 hk/liter.

## TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande kaross av helsvetsad stålplåt. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme bak, åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Bilen bakhjulsdriven.

Inredning: 4 sittplatser (5 enl. besiktningsinstrumentet). Fram: Helt säte samt separata fällbara ryggstöd. Bak: Helt säte av sofftyp.

Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 80 mm, slaglängd 74 mm, slagvolym 1488 cm<sup>3</sup>. Kompr.-förh. 6,9:1. Max. effekt 52 hk SAE vid 4.200 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrslamellkoppling. Treväxlad manuell växellåda. Alla växlar synkroniserade. Rattväxel. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram separatfjädrande hjul med spiralfjädrar och V-formade länkar. Krängningshämmare. Bak stel axelbrygga med långgående bladfjädrar. Hydrauliska teleskopstöt-dämpare runt om.

Däck: 5,60×13".

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Total bromsbandsarea 704 cm<sup>2</sup>. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

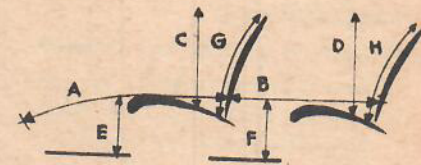
Styrinrättning: Styrväxel av typ skruv och mutter med kulgång.

Elsystem: 6 V, generatoreffekt 160 W, batterikapacitet 84 Ah.

Bränsletanken rymmer 35 liter.

## MÅTT OCH VIKT

Ytermått: Längd 425 cm, bredd 163 cm, höjd 153 cm, hjulbas 249 cm, spårvidd fram 120 cm, bak 127 cm, markfrigång 17 cm.



Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 114 cm, baksätets d:o 117 cm. Bredd i axelhöjd fram 120 cm, bak 120 cm. Framsätet går att skjuta 4 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 42 cm.

a) 93 cm, b) 74 cm, c) 94 cm, d) 87 cm, e) 34 cm, f) 36 cm, g) 51 cm, h) 59 cm.

Bagagerummets ungefärliga djup 80 cm, höjd 60 cm, bredd 102 cm.

Vikt: Tjänstevikt 980 kg (körklar med förare), lastad vikt 1250 kg (körklar med 4 personer + 60 kg bagage).



växlad. Tvåan är således ingen direkt omkörningsväxel för landsvägstrafik utan den bör endast användas till ca 70 km/t — därutöver accelererar bilen snabbast på trean.

Motorns temperament är gott samtidigt som man nästan blir förvånad över dess segdragningsförmåga. Ger man gas försiktigt kan man gå ned till 20 km/t på trean utan ryckningar. Motorn är kraftig och kvick. Ljudnivån i vagnen är måttligt låg och motorn förefaller att vara väl-isolerad från passagerarutrymmet.

Accelerationen är så god att den åtminstone upp till 80 km/t kan jämföras med den som fanns hos de 6-cylindriga amerikanska vagnarna för några år sedan. Toppfarten ligger mellan 120—125 km/t.

Opel har från sin förkrigsmodell utvecklats oerhört mycket men den har utvecklats trivsamt utan att frånga sin yttre stil. Köregenskaperna och karaktären har ännu gemensamma drag. Bilen är inbjudande enkel att köra och man känner sig snabbt hemtam bakom ratten. Man törs även lämna vagnen i händerna på sin fru utan att frukta att hon skall finna körningen besvärlig.

Detta säger tydligt att Rekorden inte har några sportbilssegenskaper. Det säger däremot inte att man ej kan köra tämligen fort med bilen. Man kan ledigt hålla en hög marschfart utan att det är trött-samt. Fjädringen är behagligt bekväm.

Den är så pass mjuk att bilen kränger kraftigt vid snabb kurvtagning. Krängningen är dock inte så stor att det finns anledning att klaga på bilens vekhet som kanske var fallet med bilen för några år sedan. Under hela testperioden fann vi att bilen var helt skrammelfri och fri från vibrationer, vilket var mycket behagligt eftersom vi tyvärr är ganska allergiska mot dylikt oljud.

Trots de små 13" hjulen är bromsytan ganska stor, bromsverkan god. Vi kunde inte finna några mattningstendenser. Som syns av tabellen med bromssträckorna är bromsarna mycket pålitliga. Proven utförs som bekant i snabb följd varför mattningsverkan omedelbart ger sig tillkänna. Bilen visade inga kasttendenser.

Styrningen är inte av den helt exakta typen och skänker inte någon utpräglad väggkänsla. Ratten går dock behagligt lätt och kursstabiliteten är god.

Rekorden är ganska hög, dörrarna breda och trösklar saknas varför det går lätt att komma i och ur bilen. Körställningen är behaglig liksom rattens placering. De skålade ryggstöden ger gott stöd i sidled. Benutrymmet är väl tilltaget och pedalerna är lagom stora och välplacerade. Sikten framåt är bra. Föraren ser hela frampartiet. Vindrutestolparna som är ganska breda skymmer inte så mycket genom att de kommer ganska långt från föraren. Vindrutetorkarna är fortfarande drivna från kamaxeln och arbetar därför långsamt vid låg fart på hög växel. Bakåt

kan sikten bli perfekt om backspeglarna bytes mot en något konvex dito som visar hela bakrutan. De bakre hörnen kan ses om föraren sträcker på halsen en smula.

Strålkastarna ger ett gott ljus som räcker för fartresurserna.

Instrumenten sitter relativt högt rakt framför föraren och är lätta att avläsa.

Bilens inredning, utrustning och finish är mycket bra och man har en känsla att fabriken lyckats väl med att framställa en pålitlig och trivsam familjebil. Vagnen kan i vissa avseenden tyckas litet smacker. Dörrkarmarna är ganska veka vilket naturligtvis ger mindre stabilitet om vagnen skulle gå av vägen och slå runt. Vad beträffar täthet och dragfrihet så finns det inget att anmärka på provvagnen. Härtill bidrar naturligtvis det ventilerande värmesystemets effekt. Denna anläggning förtjänar litet extra beröm. Friskluften tas in högt upp framför vindrutan. Intaget kan stängas med en utvändig lucka vilket är praktiskt. De bakre sidorutorna kan öppnas så att man genom dessa kan släppa ut »gammal» luft och få en god genomspolning av passagerarutrymmet med uppvärmd friskluft.

Rekord är en trivsam lättkörd familjebil som tillfredsställer de flesta bilisters moderna krav på bekvämlighet, sikt, motorstyrka, värme och bagageutrymme. När samtidigt priset är moderat så förstår vi varför bilen blivit en stor försäljnings-succé.

Rekorden har tätt låna litet av storebrors Kapitän's utformning vad det gäller grillen. Fronten kan också vara en påminnelse till andra fabrikanter om hur en ren och riskfri huv ser ut



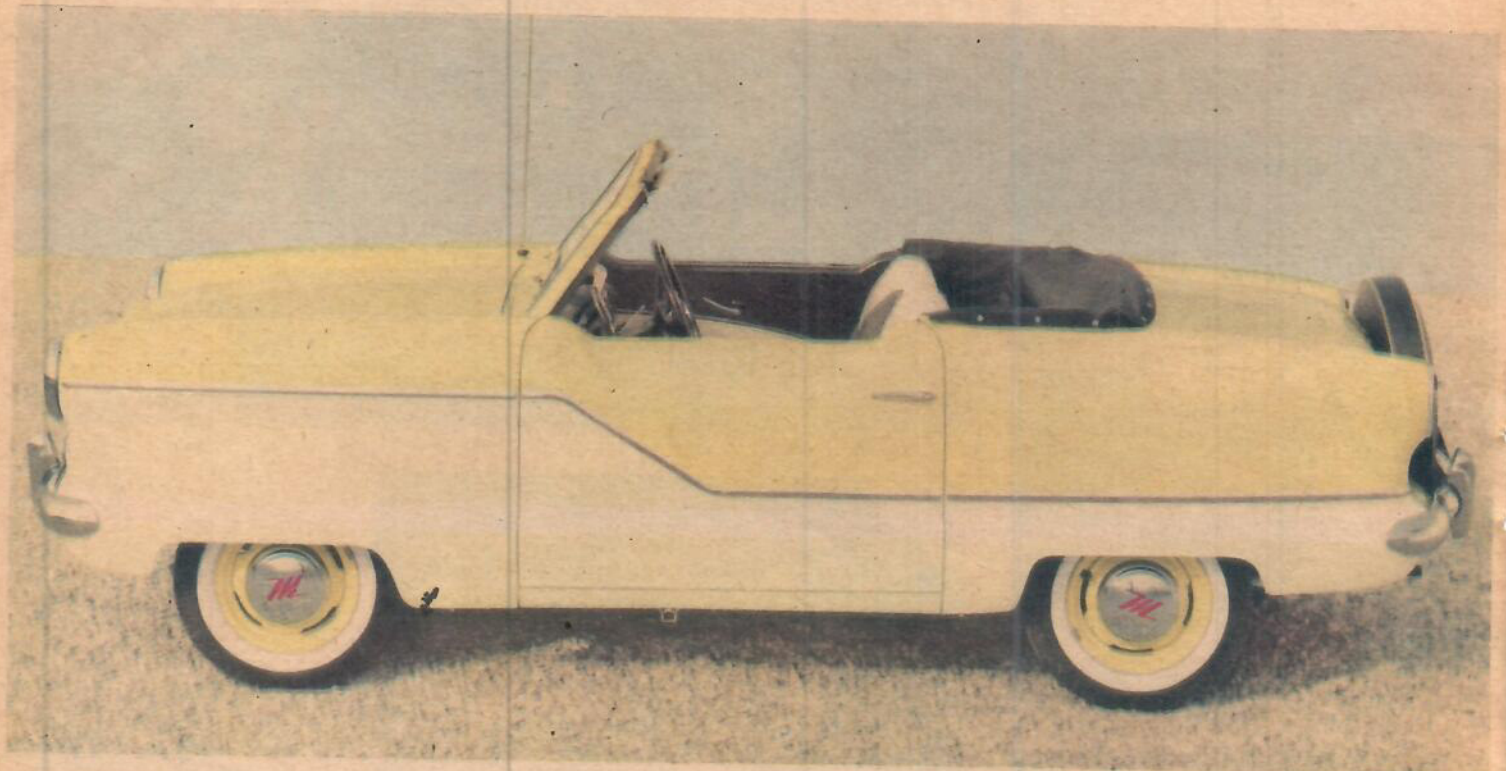
Bilens inredning och finish lämnar inget övrigt att önska. Instrumenten ligger väl samlade framför föraren och är lätta att avläsa. 56:ans hårda fjädring i kopplingspedalen har försvunnit och pedalen arbetar nu mycket smidigt.



Motorrummet är väldisponerat med alla servicedetaljer lätt åtkomliga och inbjuder till gör-det-självs pyssel med bilen. En sak som blivit alltmer aktuell i vårt land.



# AMERIKANSK ENGELSMAN, ENGELSK

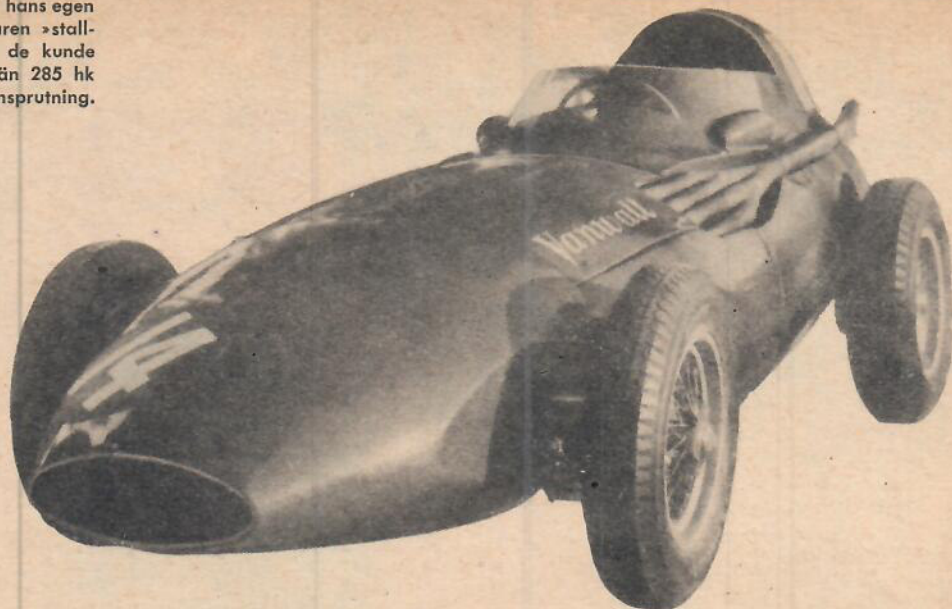


## METROPOLITAN

Nash-Austinsamarbetet Metropolitan har nu kommit till Sverige. Bilen har en 52 hästars BMC-motor innanför det läckra skalet. Att döma av de tester som förekommit i amerikansk press är vagnens vägegenskaper inte alldeles lyckade. Det är en amerikansk vagn i fjädring, en engelsk sportvagn vad utrymmena beträffar, alltså ganska trång. Priset i Sverige kommer att ligga väl högt.



Vanwall har bl. a. rattats av Harry Schell. Enligt hans egen utsago är det en kalasvagn men saknar en erfaren »stallledning» varför tävlingsresultaten inte blir vad de kunde bli. Den har en rak fyra som ger inte mindre än 285 hk vid 7200 v/min. Motorn har vidare Bosch direktinsprutning.



# FRÄNA FORMULA-RACERS

Tävlings säsongen står för dörren och det kan vara intressant att veta vilka fartåk som kommer att rattas av de stora racerstjärnorna och till vilken tävlingsklass bilarna räknas.

Av NILS TENGBERG

Den GP-säsong, som snart börjar, är formel 1-racingens fjärde år. Det är samtidigt den sista under vilken alkoholbränslen får användas, vilket innebär att konstruktörerna nu har nått toppen på sina motorers effektkurvor. Eftersom motoreffekterna i år går mot sin absoluta topp är det logiskt att förmoda att den stundande säsongen blir en av de hårdaste och mest fartfyllda på länge.

Formel 1 innebär som bekant att motorerna får ha en slagvolym om maximalt 2500 cm<sup>3</sup> om de inte utrustas med kompressor och 750 cm<sup>3</sup> om de byggts för att kompressormatas. Några restriktioner i övrigt finns inte för konstruktörerna — de har rätt att bygga sina racervagnar precis som de vill. Det innebär i praktiken att de koncentrerat sig på att uppnå maximal specifik effekt inom den givna

slagvolymkurvan, lägsta möjliga vikt, bästa vägegenskaper och minsta möjliga frontarea, d. v. s. lägsta luftmotstånd.

Vad kommer att hända när 1957 års GP-cirkus kör igång? Kommer Ferrari att få ett nytt segerår eller kommer något annat märke att kunna lägga beslag på GP-segrarna? Ingen kan självfallet säga något bestämt men att döma av resultaten i de lopp, som redan körts, ordnar det sig till en knivskarp duell mellan Ferrari och Maserati — en strid ur vilken det inte alls är otroligt att de sistnämnda märket utgår som segrare. Svensken Jocke Bonnier har tydligen satsat på rätt häst från första början. Hans deltagande i Maserati-laget innebär att formel 1-racingen fått ett större intresse än vanligt för oss svenskar.

Maserati har som sagt börjat det nya

året bra genom att på ett imponerande sätt demonstrera både driftsäkerhet och fartresurser. Den sexcylindriga modell 250 F, som endast obetydligt förändrats sedan 1954, har utvecklats successivt och man har nu nått en synnerligen hög grad av driftsäkerhet och effektivitet. Den sista versionen väger bortåt 75 kg mindre än förra årets modell genom att rörramen byggts om med rör av mindre diameter. Tidigare hade Maserati kardanaxeln vid förarens sida för att erhålla låg tyngdpunkt. Nu ligger kardan åter under föraren, men trots detta har konstruktören lyckats att pressa ner tyngdpunkten. Vägegenskaperna hos nya Maserati anses av GP-expertisen vara de i särklass bästa bland alla formel 1-vagnar. Effekten ligger vid 280 hk. Cylindrarna matas med

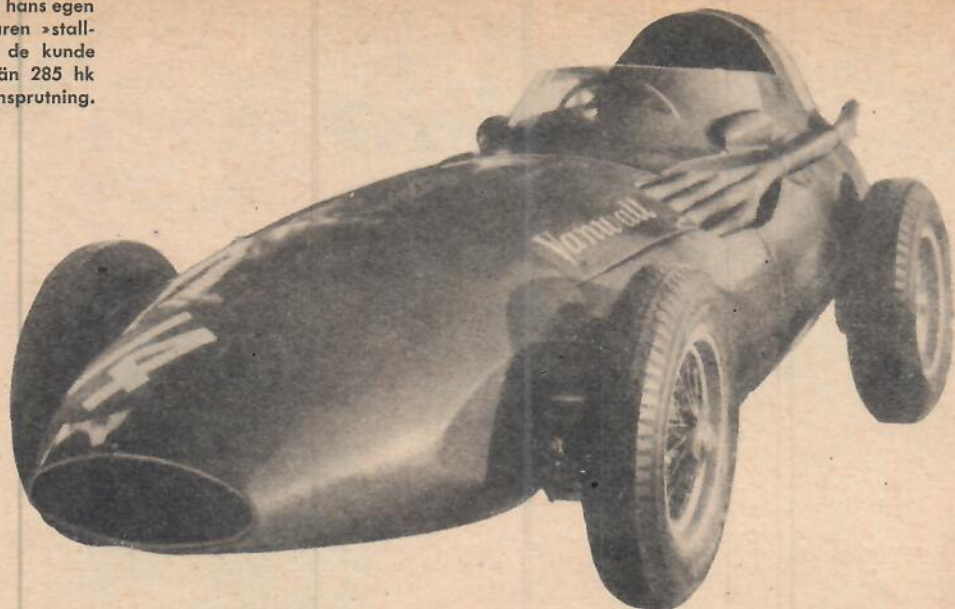
(Forts. på sid. 58)



Jaguars D-typ har upphört att vara s. k. fabriksvagn. För den skull behöver vi emellertid inte ge upp hoppet att få se den på tävlingsbanorna. Ett privatstall Ecurie Ecosse har tagit hand om vagnarna. En rak sexa under huven och enkelt tändsystem. Motorn lämnar 275 hk vid 6000 v/min. Skivbromsar.



Vanwall har bl. a. rattats av Harry Schell. Enligt hans egen utsago är det en kalasvagn men saknar en erfaren »stallledning» varför tävlingsresultaten inte blir vad de kunde bli. Den har en rak fyra som ger inte mindre än 285 hk vid 7200 v/min. Motorn har vidare Bosch direktinsprutning.



# FRÄNA FORMULA-RACERS

Tävlings säsongen står för dörren och det kan vara intressant att veta vilka fartåk som kommer att rattas av de stora racerstjärnorna och till vilken tävlingsklass bilarna räknas.

Av NILS TENGBERG

Den GP-säsong, som snart börjar, är formel 1-racingens fjärde år. Det är samtidigt den sista under vilken alkoholbränslen får användas, vilket innebär att konstruktörerna nu har nått toppen på sina motorers effektkurvor. Eftersom motoreffekterna i år går mot sin absoluta topp är det logiskt att förmoda att den stundande säsongen blir en av de hårdaste och mest fartfyllda på länge.

Formel 1 innebär som bekant att motorerna får ha en slagvolym om maximalt 2500 cm<sup>3</sup> om de inte utrustas med kompressor och 750 cm<sup>3</sup> om de byggts för att kompressormatas. Några restriktioner i övrigt finns inte för konstruktörerna — de har rätt att bygga sina racervagnar precis som de vill. Det innebär i praktiken att de koncentrerat sig på att uppnå maximal specifik effekt inom den givna

slagvolymkurvan, lägsta möjliga vikt, bästa vägegenskaper och minsta möjliga frontarea, d. v. s. lägsta luftmotstånd.

Vad kommer att hända när 1957 års GP-cirkus kör igång? Kommer Ferrari att få ett nytt segerår eller kommer något annat märke att kunna lägga beslag på GP-segrarna? Ingen kan självfallet säga något bestämt men att döma av resultaten i de lopp, som redan körts, ordnar det sig till en knivskarp duell mellan Ferrari och Maserati — en strid ur vilken det inte alls är otroligt att de sistnämnda märket utgår som segrare. Svensken Jocke Bonnier har tydligen satsat på rätt häst från första början. Hans deltagande i Maserati-laget innebär att formel 1-racingen fått ett större intresse än vanligt för oss svenskar.

Maserati har som sagt börjat det nya

året bra genom att på ett imponerande sätt demonstrera både driftsäkerhet och fartresurser. Den sexcylindriga modell 250 F, som endast obetydligt förändrats sedan 1954, har utvecklats successivt och man har nu nått en synnerligen hög grad av driftsäkerhet och effektivitet. Den sista versionen väger bortåt 75 kg mindre än förra årets modell genom att rörramen byggts om med rör av mindre diameter. Tidigare hade Maserati kardanaxeln vid förarens sida för att erhålla låg tyngdpunkt. Nu ligger kardan åter under föraren, men trots detta har konstruktören lyckats att pressa ner tyngdpunkten. Vägegenskaperna hos nya Maserati anses av GP-expertisen vara de i särklass bästa bland alla formel 1-vagnar. Effekten ligger vid 280 hk. Cylindrarna matas med

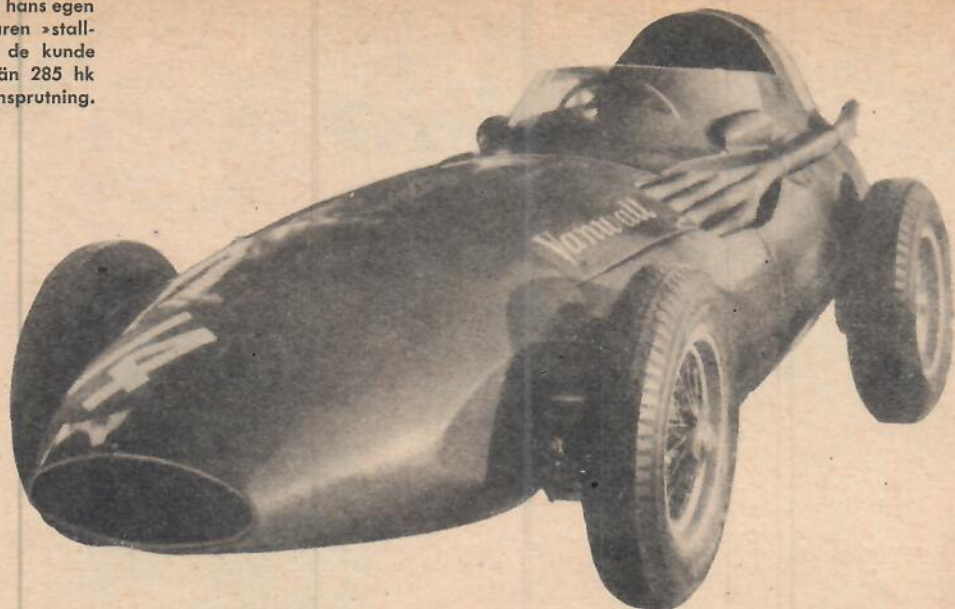
(Forts. på sid. 58)



Jaguars D-typ har upphört att vara s. k. fabriksvagn. För den skull behöver vi emellertid inte ge upp hoppet att få se den på tävlingsbanorna. Ett privatstall Ecurie Ecosse har tagit hand om vagnarna. En rak sexa under huven och enkelt tändsystem. Motorn lämnar 275 hk vid 6000 v/min. Skivbromsar.



Vanwall har bl. a. rattats av Harry Schell. Enligt hans egen utsago är det en kalasvagn men saknar en erfaren »stallledning» varför tävlingsresultaten inte blir vad de kunde bli. Den har en rak fyra som ger inte mindre än 285 hk vid 7200 v/min. Motorn har vidare Bosch direktinsprutning.



# FRÄNA FORMULA-RACERS

Tävlings säsongen står för dörren och det kan vara intressant att veta vilka fartåk som kommer att rattas av de stora racerstjärnorna och till vilken tävlingsklass bilarna räknas.

Av NILS TENGBERG

Den GP-säsong, som snart börjar, är formel 1-racingens fjärde år. Det är samtidigt den sista under vilken alkoholbränslen får användas, vilket innebär att konstruktörerna nu har nått toppen på sina motorers effektkurvor. Eftersom motoreffekterna i år går mot sin absoluta topp är det logiskt att förmoda att den stundande säsongen blir en av de hårdaste och mest fartfyllda på länge.

Formel 1 innebär som bekant att motorerna får ha en slagvolym om maximalt 2500 cm<sup>3</sup> om de inte utrustas med kompressor och 750 cm<sup>3</sup> om de byggts för att kompressormatas. Några restriktioner i övrigt finns inte för konstruktörerna — de har rätt att bygga sina racervagnar precis som de vill. Det innebär i praktiken att de koncentrerat sig på att uppnå maximal specifik effekt inom den givna

slagvolymkurvan, lägsta möjliga vikt, bästa vägegenskaper och minsta möjliga frontarea, d. v. s. lägsta luftmotstånd.

Vad kommer att hända när 1957 års GP-cirkus kör igång? Kommer Ferrari att få ett nytt segerår eller kommer något annat märke att kunna lägga beslag på GP-segrarna? Ingen kan självfallet säga något bestämt men att döma av resultaten i de lopp, som redan körts, ordnar det sig till en knivskarp duell mellan Ferrari och Maserati — en strid ur vilken det inte alls är otroligt att de sistnämnda märket utgår som segrare. Svensken Jocke Bonnier har tydligen satsat på rätt häst från första början. Hans deltagande i Maserati-laget innebär att formel 1-racingen fått ett större intresse än vanligt för oss svenskar.

Maserati har som sagt börjat det nya

året bra genom att på ett imponerande sätt demonstrera både driftsäkerhet och fartresurser. Den sexcylindriga modell 250 F, som endast obetydligt förändrats sedan 1954, har utvecklats successivt och man har nu nått en synnerligen hög grad av driftsäkerhet och effektivitet. Den sista versionen väger bortåt 75 kg mindre än förra årets modell genom att rörramen byggts om med rör av mindre diameter. Tidigare hade Maserati kardanaxeln vid förarens sida för att erhålla låg tyngdpunkt. Nu ligger kardan åter under föraren, men trots detta har konstruktören lyckats att pressa ner tyngdpunkten. Vägegenskaperna hos nya Maserati anses av GP-expertisen vara de i särklass bästa bland alla formel 1-vagnar. Effekten ligger vid 280 hk. Cylindrarna matas med

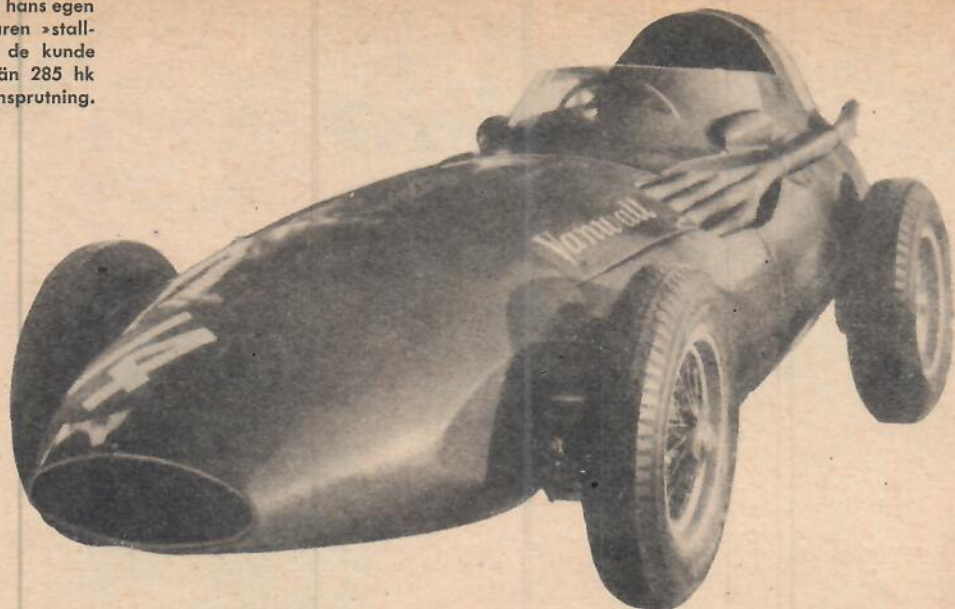
(Forts. på sid. 58)



Jaguars D-typ har upphört att vara s. k. fabriksvagn. För den skull behöver vi emellertid inte ge upp hoppet att få se den på tävlingsbanorna. Ett privatstall Ecurie Ecosse har tagit hand om vagnarna. En rak sexa under huven och enkelt tändsystem. Motorn lämnar 275 hk vid 6000 v/min. Skivbromsar.



Vanwall har bl. a. rattats av Harry Schell. Enligt hans egen utsago är det en kalasvagn men saknar en erfaren »stallledning» varför tävlingsresultaten inte blir vad de kunde bli. Den har en rak fyra som ger inte mindre än 285 hk vid 7200 v/min. Motorn har vidare Bosch direktinsprutning.



# FRÄNA FORMULA-RACERS

Tävlings säsongen står för dörren och det kan vara intressant att veta vilka fartåk som kommer att rattas av de stora racerstjärnorna och till vilken tävlingsklass bilarna räknas.

Av NILS TENGBERG

Den GP-säsong, som snart börjar, är formel 1-racingens fjärde år. Det är samtidigt den sista under vilken alkoholbränslen får användas, vilket innebär att konstruktörerna nu har nått toppen på sina motorers effektkurvor. Eftersom motoreffekterna i år går mot sin absoluta topp är det logiskt att förmoda att den stundande säsongen blir en av de hårdaste och mest fartfyllda på länge.

Formel 1 innebär som bekant att motorerna får ha en slagvolym om maximalt 2500 cm<sup>3</sup> om de inte utrustas med kompressor och 750 cm<sup>3</sup> om de byggts för att kompressormatas. Några restriktioner i övrigt finns inte för konstruktörerna — de har rätt att bygga sina racervagnar precis som de vill. Det innebär i praktiken att de koncentrerat sig på att uppnå maximal specifik effekt inom den givna

slagvolymkurvan, lägsta möjliga vikt, bästa vägegenskaper och minsta möjliga frontarea, d. v. s. lägsta luftmotstånd.

Vad kommer att hända när 1957 års GP-cirkus kör igång? Kommer Ferrari att få ett nytt segerår eller kommer något annat märke att kunna lägga beslag på GP-segrarna? Ingen kan självfallet säga något bestämt men att döma av resultaten i de lopp, som redan körts, ordnar det sig till en knivskarp duell mellan Ferrari och Maserati — en strid ur vilken det inte alls är otroligt att de sistnämnda märket utgår som segrare. Svensken Jocke Bonnier har tydligen satsat på rätt häst från första början. Hans deltagande i Maserati-laget innebär att formel 1-racingen fått ett större intresse än vanligt för oss svenskar.

Maserati har som sagt börjat det nya

året bra genom att på ett imponerande sätt demonstrera både driftsäkerhet och fartresurser. Den sexcylindriga modell 250 F, som endast obetydligt förändrats sedan 1954, har utvecklats successivt och man har nu nått en synnerligen hög grad av driftsäkerhet och effektivitet. Den sista versionen väger bortåt 75 kg mindre än förra årets modell genom att rörramen byggts om med rör av mindre diameter. Tidigare hade Maserati kardanaxeln vid förarens sida för att erhålla låg tyngdpunkt. Nu ligger kardan åter under föraren, men trots detta har konstruktören lyckats att pressa ner tyngdpunkten. Vägegenskaperna hos nya Maserati anses av GP-expertisen vara de i särklass bästa bland alla formel 1-vagnar. Effekten ligger vid 280 hk. Cylindrarna matas med

(Forts. på sid. 58)



Jaguars D-typ har upphört att vara s. k. fabriksvagn. För den skull behöver vi emellertid inte ge upp hoppet att få se den på tävlingsbanorna. Ett privatstall Ecurie Ecosse har tagit hand om vagnarna. En rak sexa under huven och enkelt tändsystem. Motorn lämnar 275 hk vid 6000 v/min. Skivbromsar.



# AMERIKAN



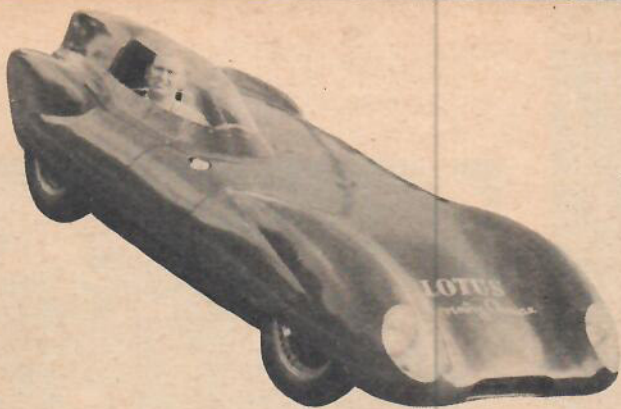
Sensationsvagnen från Vauxhall, den nya Victor, bjuder på en färggrannhet som saknar like i engelsk bilhistoria. Bilden t. v. ger en god uppfattning om utseendet. Överst visar vi inredningen vars klädsel låter de åkande sitta kvar på sina platser även vid hård kurvtagning. Motorn ligger lätt åtkomlig. Den är en toppventilare på 1,5 liter och verkar robust och enkel i konstruktionen. Friskluften tas in under vindrutan och minskar riskerna för koloxid från framförvarande bilar. Nederst t. h. Bagageluckan har rent amerikanska mått vad det gäller rymlighet. Reserven är så placerad att man även vid full last kommer åt den utan att flytta bagaget.



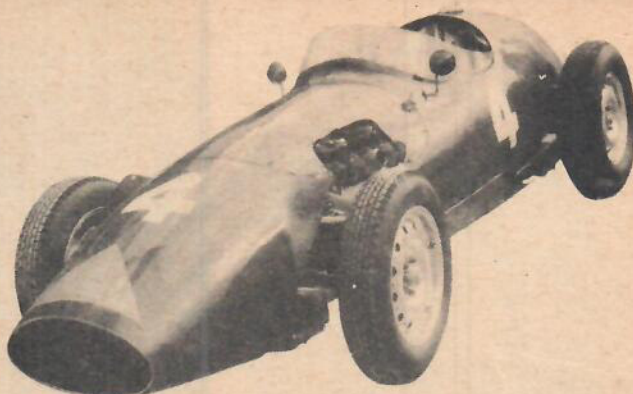
## DE SOTO

Stora fenor och låga linjer går igen hos alla amerikanare. De Soton utgör inget undantag från regeln. Bland de tekniska nyheterna märks torsionsfjädring fram och större bredd mellan fjäderfästena bak. Genom det nya systemet doppar vagnen inte nosen i vägbanan vid hårda inbromsningar. Bromsarna har även förbättrats i och med 25 procent större yta på bromsbanden och rejäl kylning.





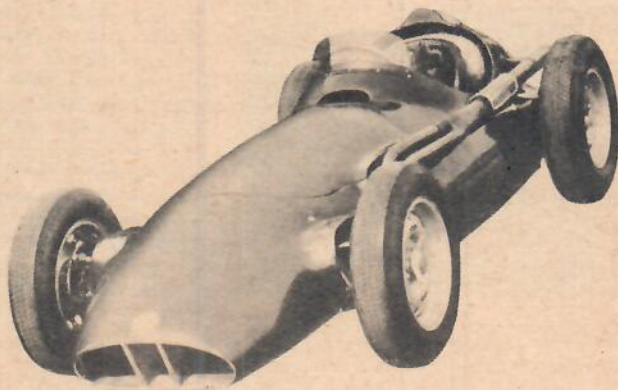
Lotus med Cooper<sup>®</sup> Climaxmotor tillhör formula 2-klassen. Coventry Climaxmotorn var från början avsedd för en brandspruta men har visat sig vara en alldeles utmärkt bilmotor. Den är på 1100 cm<sup>3</sup> och till största delen utförd i aluminium. 210 km/t går bilen utan vidare upp i.



Formula 1-klassen representeras här av Connaught. Den har en rak fyra med dubbla överliggande kamaxlar, dubbelt tändsystem, magnettändning och dubbla Weberförgasare. Växellådan är preselektiv med 5 växlar och placerad framför framaxeln. Motorn på 250 hk. De Dionaxel.



Bugatti har åter stuckit upp nosen i F 1. Den här modellen har svansmotor med växellåda, koppling och differential sammanbyggda med motorn. Vid 8000 v/min ger motorn 245 hk. Fyra Weberförgasare och dubbel magnettändning och som följd därav inte mindre än 16 tändstift.



Den engelska BRM har en rak fyra med dubbla överliggande kamaxlar. Motorn på 270 hk. Växellådan är sammanbyggd med differentialen. Två Weberförgasare och dubbel magnettändning. Som de flesta moderna F 1 vagnar har BRM skivbromsar. De bakre på transmissionen.



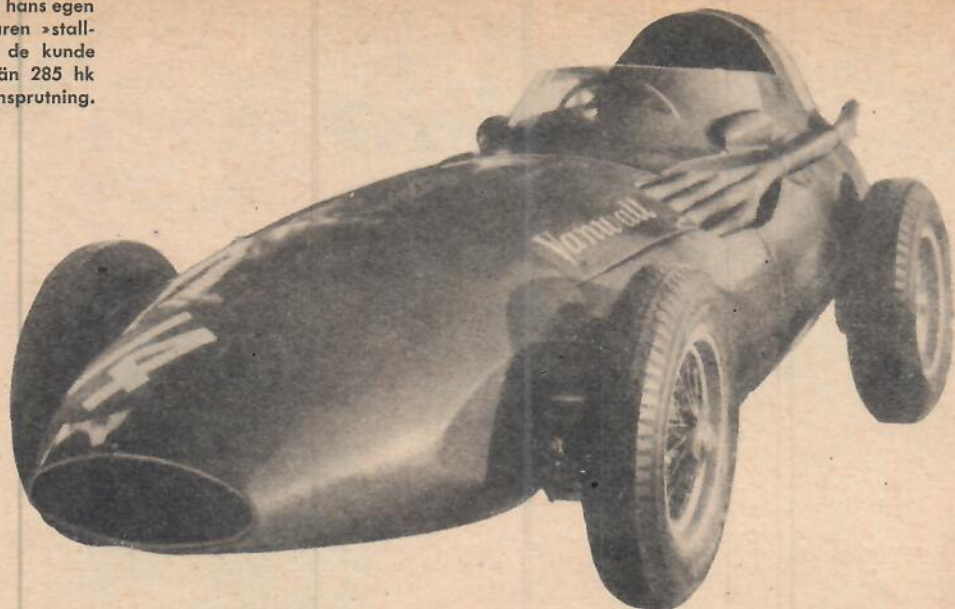
Gordinis F 1-racer har slanka och eleganta linjer. Under huven en rak åtta med två överliggande kamaxlar. Motorn ger 245 hk vid 7000 v/min. En intressant detalj är att Gordini stannat för enkelt magnettändningssystem. Fyra förgasare av fabrikat Weber svarar för bränsletillförseln.

En vagn som engelsmännen sätter stort hopp till är Aston Martin DBR 1/250. Den har en rak sexa med dubbla överliggande kamaxlar, tre Weberförgasare och dubbelt tändsystem med två tändspolar, två fördelare och 12 tändstift. Vagnen har växellåda och differential i en enhet.





Vanwall har bl. a. rattats av Harry Schell. Enligt hans egen utsago är det en kalasvagn men saknar en erfaren »stallledning» varför tävlingsresultaten inte blir vad de kunde bli. Den har en rak fyra som ger inte mindre än 285 hk vid 7200 v/min. Motorn har vidare Bosch direktinsprutning.



# FRÄNA FORMULA-RACERS

Tävlings säsongen står för dörren och det kan vara intressant att veta vilka fartåk som kommer att rattas av de stora racerstjärnorna och till vilken tävlingsklass bilarna räknas.

Av NILS TENGBERG

Den GP-säsong, som snart börjar, är formel 1-racingens fjärde år. Det är samtidigt den sista under vilken alkoholbränslen får användas, vilket innebär att konstruktörerna nu har nått toppen på sina motorers effektkurvor. Eftersom motoreffekterna i år går mot sin absoluta topp är det logiskt att förmoda att den stundande säsongen blir en av de hårdaste och mest fartfyllda på länge.

Formel 1 innebär som bekant att motorerna får ha en slagvolym om maximalt 2500 cm<sup>3</sup> om de inte utrustas med kompressor och 750 cm<sup>3</sup> om de byggts för att kompressormatas. Några restriktioner i övrigt finns inte för konstruktörerna — de har rätt att bygga sina racervagnar precis som de vill. Det innebär i praktiken att de koncentrerat sig på att uppnå maximal specifik effekt inom den givna

slagvolymkurvan, lägsta möjliga vikt, bästa vägegenskaper och minsta möjliga frontarea, d. v. s. lägsta luftmotstånd.

Vad kommer att hända när 1957 års GP-cirkus kör igång? Kommer Ferrari att få ett nytt segerår eller kommer något annat märke att kunna lägga beslag på GP-segrarna? Ingen kan självfallet säga något bestämt men att döma av resultaten i de lopp, som redan körts, ordnar det sig till en knivskarp duell mellan Ferrari och Maserati — en strid ur vilken det inte alls är otroligt att de sistnämnda märket utgår som segrare. Svensken Jocke Bonnier har tydligen satsat på rätt häst från första början. Hans deltagande i Maserati-laget innebär att formel 1-racingen fått ett större intresse än vanligt för oss svenskar.

Maserati har som sagt börjat det nya

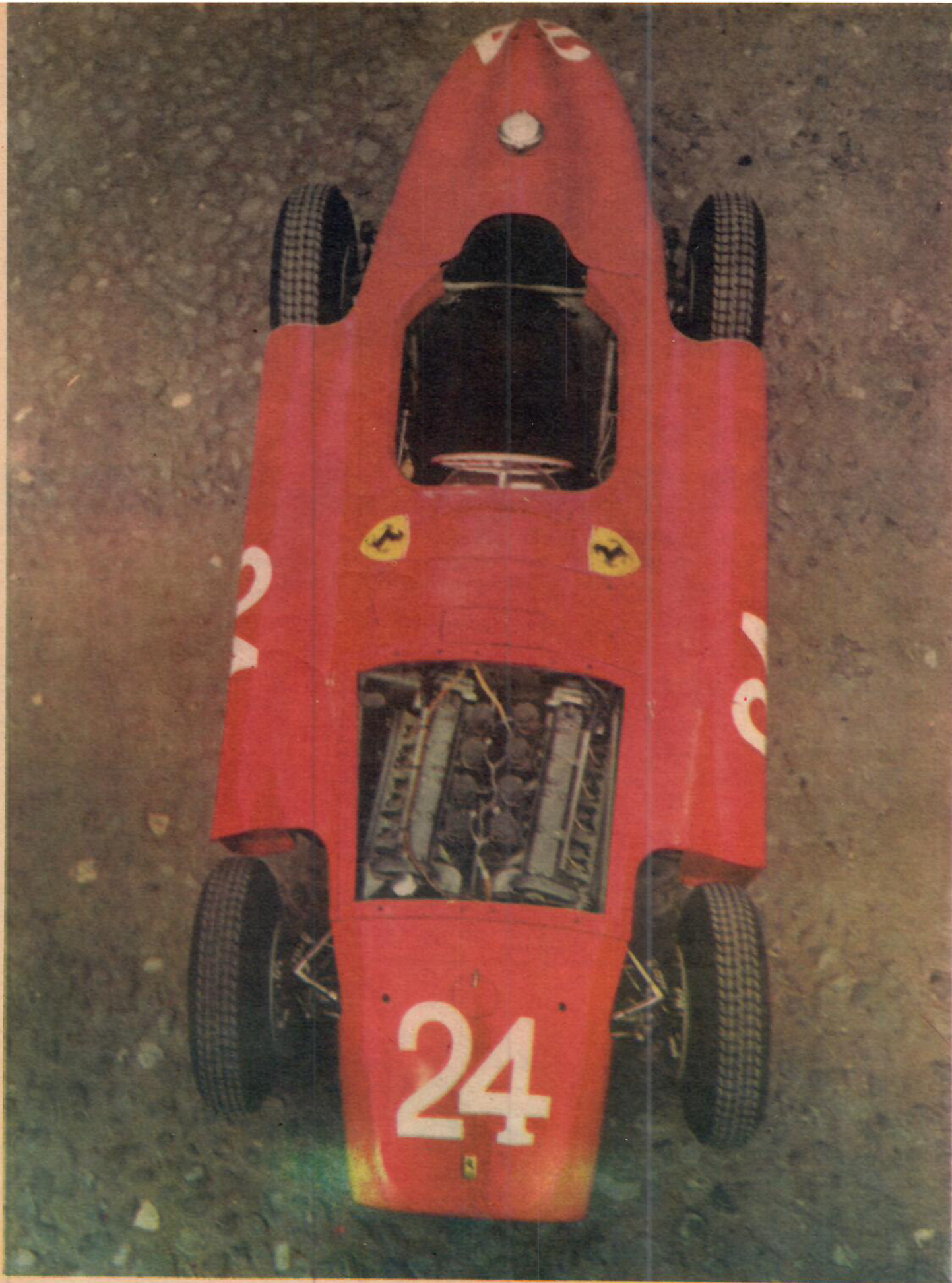
året bra genom att på ett imponerande sätt demonstrera både driftsäkerhet och fartresurser. Den sexcylindriga modell 250 F, som endast obetydligt förändrats sedan 1954, har utvecklats successivt och man har nu nått en synnerligen hög grad av driftsäkerhet och effektivitet. Den sista versionen väger bortåt 75 kg mindre än förra årets modell genom att rörramen byggts om med rör av mindre diameter. Tidigare hade Maserati kardanaxeln vid förarens sida för att erhålla låg tyngdpunkt. Nu ligger kardan åter under föraren, men trots detta har konstruktören lyckats att pressa ner tyngdpunkten. Vägegenskaperna hos nya Maserati anses av GP-expertisen vara de i särklass bästa bland alla formel 1-vagnar. Effekten ligger vid 280 hk. Cylindrarna matas med

(Forts. på sid. 58)



Jaguars D-typ har upphört att vara s. k. fabriksvagn. För den skull behöver vi emellertid inte ge upp hoppet att få se den på tävlingsbanorna. Ett privatstall Ecurie Ecosse har tagit hand om vagnarna. En rak sexa under huven och enkelt tändsystem. Motorn lämnar 275 hk vid 6000 v/min. Skivbromsar.





Den italienska F 1-vagnen Ferrari-Lancia är ett laddat ekipage. Observera den snedställda V 8:an. Den ger 285 hk vid 8.500 varv/min, har överliggande kamaxlar. Nätstrumporna döljer de fyra Solex dubbelförgasarna. Som synes på bilden har vagnen dubbelt tändsystem. Man ser tydligt de 16 tändstiften. Utbyggnaden på kaross-sidorna var förut avsedda för tankar men det systemet har man numera gått ifrån. Allt bränsle förvaras i vagnskroppen.



# FULLBLOD FRÅN FERRARI

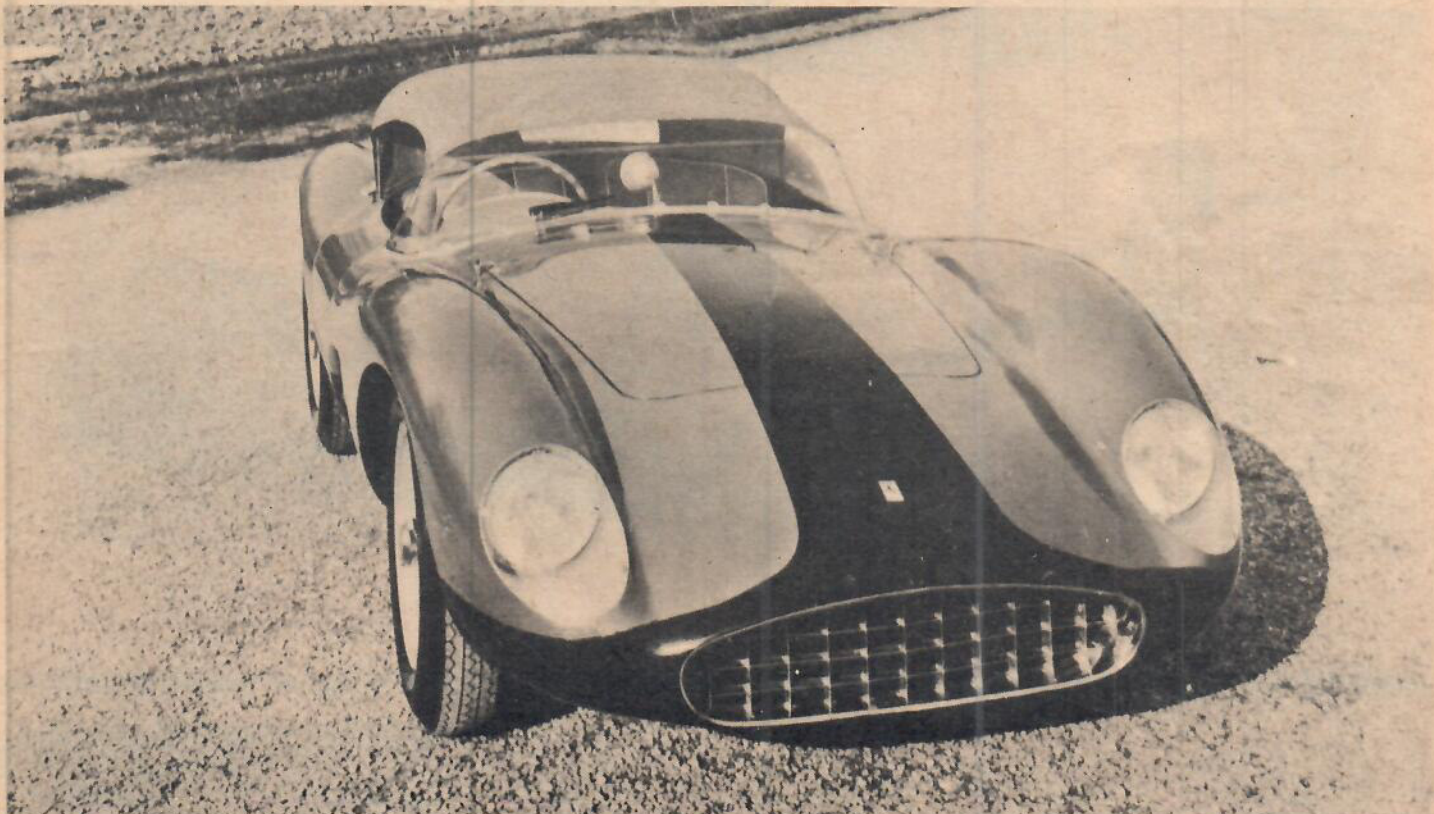
Av BENGT-O. ALLSKOG

Det har försiggått stora omvälvningar på tävlingsbilismens område inför den nya tävlings säsongen. FIA (den sammanlutning som bestämmer hur bilar skall vara beskaffade för att få ställa upp i tävlingar) har i år särskilt varit hårt fram med sportvagnsklassen. I de ändrade bestämmelserna står att en sportvagn skall ha fällbar sufflett, två sittplatser och dörrar på bägge sidor, en vindruta som ger skydd för förare och passagerare o. s. v. För att kunna möta dessa krav har bil-

fabrikanterna varit tvungna att bygga om sina tävlingsbilar. 1957 års modell av Ferrari Testa Rossa har därför ommöblerats en hel del. Bland annat har man måst ändra ramkonstruktionen för att kunna stoppa in ett extra säte. Oljetanken som förut var placerad där har flyttats och sist men inte minst har man varit tvungen att sätta på en anskrämlig sufflett. Dessutom har vagnen fått vindrutetorkare, också det enligt FIA-reglementet. Hur denna kommer att uppföra sig vid

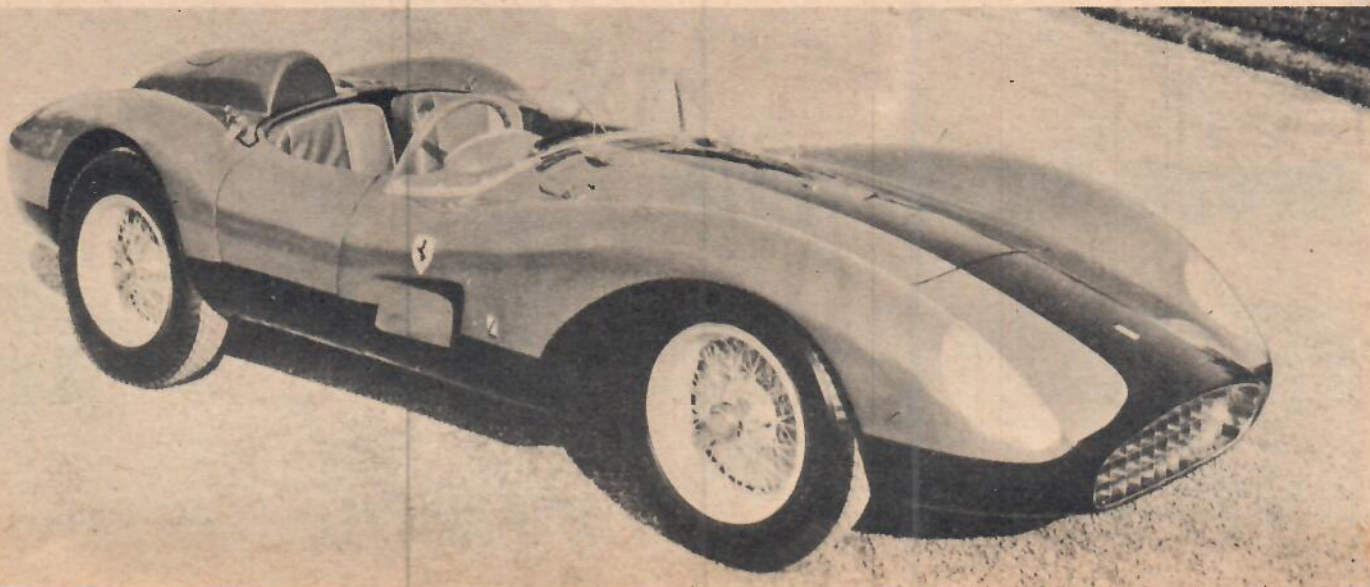
en fart över 200 km/tim återstår att se. Förare och fabrikanter är inte alldeles förtjusta över nyordningen.

Motorn på den nya 500 TR lämnar 190 hk vid 7.400 v/min och beträffande fartresurserna kan bara hänvisas till 1956 års modell som med Collins/Hawthorn vid ratten kördes på Monza med ett genomsnitt av 195 km/t. Sämre blir den i alla händelser inte, allrahelst som 57:an har blivit åtskilliga kilo lättare.



1957 års modell av Ferrari Testa Rossa som FIA vill ha den. De nya tävlingsreglementen säger bland annat att sportvagnarna måste ha sufflett och vindrutetorkare. Suffletterna har man gjort så enkla som möjligt för att spara vikt. Inte blir bilarna precis vackra med regnskyddet uppfällt.

VÄND!





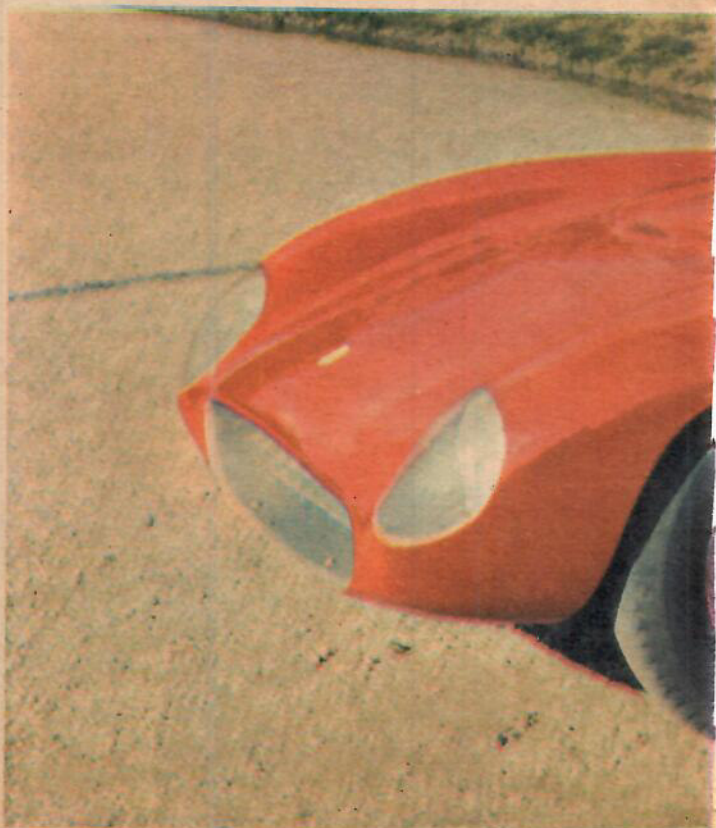
# TOURING I TOPPKLASS

I turistvagnsklassen går den här nya Ferrari GT 250. Fabriken planerar att bygga 200 vagnar av den här typen i år. De flesta kommer att ha en kaross ritad av Pinin Farina och licensbyggas av Boano. En annan karosserifirma, Scaglietti i Modena, kommer att bygga vagnen med aluminiumkaross. Den sistnämnda modellen blir helt avsedd för tävlingsbruk. Vikten med den lättare karossen blir 950 kg. Accelerationssiffrorna för Gran Turismo är för 0 till 128 km/t 10 sekunder. Motsvarande för Mercedes 300 SL är 11,6 sekunder. Vagnen kommer att säljas i Sverige och kostar då 57.500 kr inklusive omsättningsskatt.



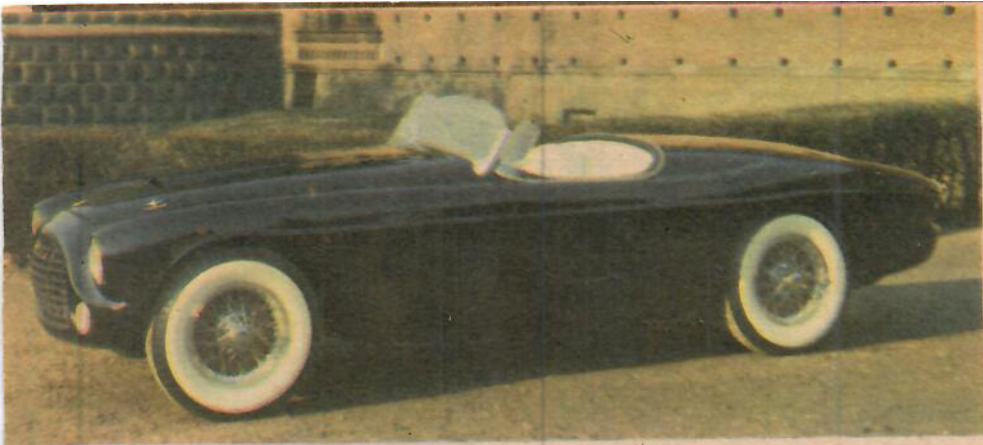
## RIVIG RÖDTOPP

Föregående års mest framgångsrika tävlingsvagn i sportvagnsklassen var utan tvivel Ferraris 500 TR (Testa Rossa = Rödtopp). Vagnen härjade väldeliga på tävlingsbanorna världen runt med sådana kanoner som Collins och Hawthorn vid ratten. Sammanlagt vanns 12 tävlingar med den här typen under 1956. Den här bilen har en cylindervolym på 2 liter. På den här bilden ser vi tydligt hur en bil i sportvagnsklassen inte får se ut i år. Plåten över reservsätet får t. ex. inte finnas längre. I år skall det vara en tonneu som knäpps fast. Vindrutan får inte heller se ut som på bilden utan måste vara större.





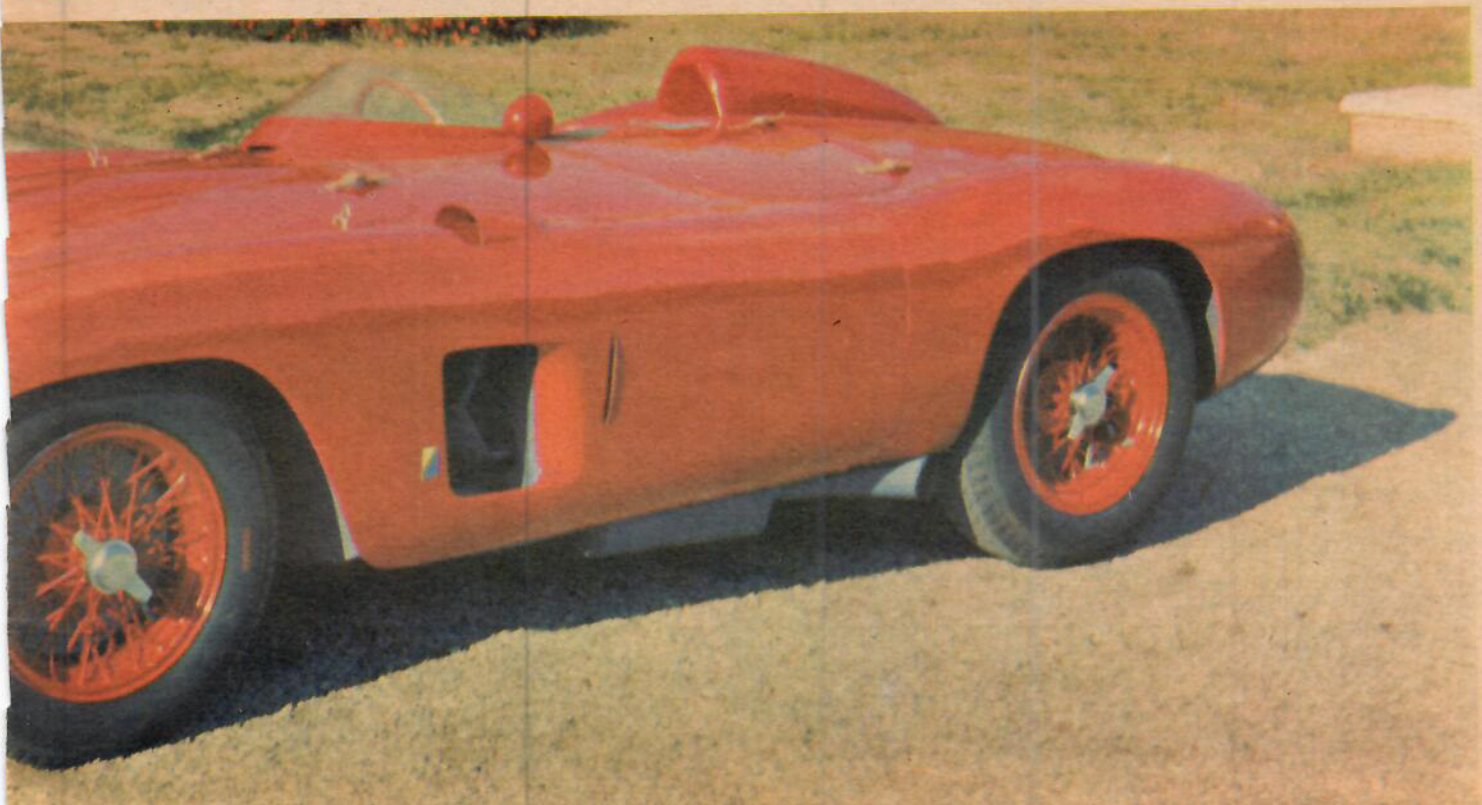
212 Inter Touring är namnet på den här Ferrarin. En vass sportvagn som särskilt har blivit populär i Amerika. Som de flesta Ferrariprodukter har den enkla och rena linjer utan en massa onödigt kromglitter i front och på sidor.



Super America är en annan Ferrariprodukt som speciellt siktar på sportvagnsfantasterna i USA. En ytterligt elegant vagn med utmärkta vägegenskaper på köpet. Har en V-12:a under huven.



GT 250 har också en V-12:a. Motorn lämnar 240 hk vid 7.000 v/min. Toppfarten ligger omkring 250 km/tim. En imponerande siffra. Liksom på många vanliga bilar nu-förtiden har även Grand Turismo ett helt års garanti. För ren privatkörning finns ett stort bagageutrymme.







## Misshandlar Ni motorn i Er bil?

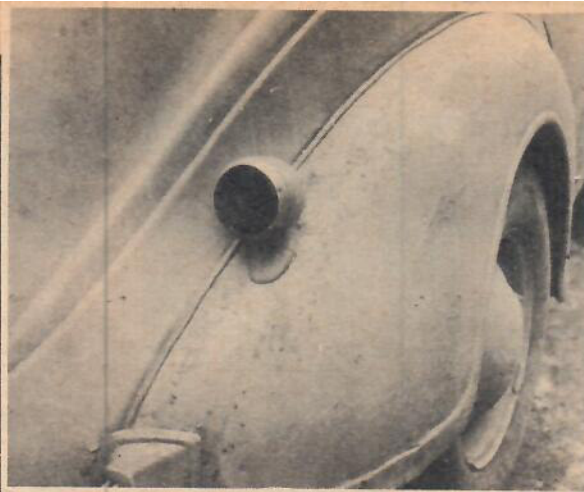
Säkert inte med avsikt. Men kör Ni med oljerenarens insats mättad av föroreningar så gör Ni det, eftersom sot, damm, metall- och koks-partiklar nu åter blandar sig med oljan och kan obehindrat komma åt att förstöra Er motor.

Byt regelbundet insats i oljerena- ren och se till att Ni får en FRAM original!

FRAM säljes av alla bilverkstäder och servicestationer.

# FRAM

för renare olja



Den gamla Dodgen var ganska väl bibehållen men trots detta inte riktigt »frisk» i plåten. Bak- och framflyglar hade en hel del fina rosthärdar under lacken som man hjälpligt bättrat.



De bägge civilklädda konstaplarna sparade ingen möda när det gällde att plocka fram alla fel och brister på den gamla förkrigs-Dodgen.



Aj, aj, aj. Det blir inte roligt för bilägaren. Polisens ar- gusögon har upptäckt en bil, modell rishög. Kanske körförbud?

Kunde just tro det! Kärran spårar visst inte alldeles rätt. Hjulbasen förskjutet dryga 2 cm.

## RIAM<sup>DE LUXE</sup>-allström

Sveriges bästa rakapparät



rakar rent runt  
hela klotet

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

1 års  
skriftlig garanti.

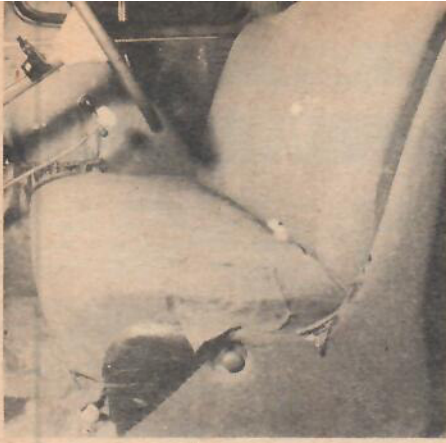
### Ameco, Postfack 6, Göteborg 34

Sänd omg. RIAM DE LUXE el. rak- apparät å kr 82:50 att betalas med kr 22:50 vid leveransen och resterande be- löpp med kr 15:— per mån. (Obs! Inget avbetalningsstillägg utgår). 8 da- gars returrätt. Åganderättsförbehåll.

Namn: .....  
Adress: .....  
Postadress: .....  
Texta namn och adress. TV 7-57







Klädseln i framsätet visade med önskvärd tydlighet att vår semesterbil rullat åtskilliga mil. En överdragsklädsel är av nöden påkallad.

Efter en tids körning hade olja stänkt ner motorsidan. De elektriska ledningarna var dock i toppklass och troligen ganska nydragna.

1:e polisassistent Redsjö prickar in Dodgens krämpor i besiktningssprotokollet. Många bilägare bävar för det här ögonblicket. Körförbud?

Bervis om flygande inspektion

Fordon DODGE PL Reg. nr. [redacted]

Ägare [redacted] Adl. [redacted]

Vid denna dag kl. 8:45 företagen flygande inspektion hava följande bristfälligheter iakttagits på fordonet:

- 1) Vänstra framhjulets botten fäste skadad
- 2) Vänstra framdörrstiftet löst
- 3) Vänstra klämsvängarna för låsta
- 4) Öppningar och guller i motorrummet
- 5) Slösa framsvängs fjäderställen och bultar
- 6) Bakhjulet för svagt
- 7) Belysningsanordningarna för svaga
- 8) Höger framhjulets botten fäste skadad
- 9) Öppningar i motorrummet
- 10) Öppningar i motorrummet

1. Vrakskiljningsakt ska tilläggas om tillämpligt. Villat skiljningsakt på omvända sida av senast den [redacted] sänder beviset till: [redacted]

2. Fordonet skall senast den 9 mars 1957 [redacted] installeras till kontrollbesiktning hos besiktningsman i [redacted] varvid för fordonet gällande besiktningsinstrument skall medföras. Före installeringen ring tel. 670105

3. Fordonets ägare [redacted] krävs förbehålls tillvidare. [redacted] Föräran, som [redacted] fordonets ägare, har fått ett exemplar av detta bevis, [redacted] den 2/3 1957 [redacted] Polisman

Obs! Föreskrifterna å omvända sida.

# BILLIG BIL BLUFF?

Att köpa bil är en konst — en svår konst. Att köpa begagnat ännu svårare. Att köpa en bil till vrakpris resulterar för det mesta i att försäljaren tar priset och köparen får vraket. Att köpa billig semesterbil kan därför betyda att polisen tar bilen och semesterfiraren tåget. Det är bättre att tänka och handla än att handla och tanka och sedan tro att allt skall gå bra. Teknikens Världs utsände körde semesterbil och här är vad som hände när han träffade på en »flygande» inspektion.

Av BENGTO. ALLSKOG

Foto: Ove Wallin

Det stundar semestertider, och i och med detta börjar tidningarnas annonser under rubriken »Bilar till salu» få det här utseendet: Skattad och körklar bil av förkrigstypmodell i utm. sk. Svar till »Semesterbil 650 kr.»

650 kronor för en bra bil är inte dyrt, tycker man. Särskilt som man bara tänker ha bilen under semestern. Efter denna skall man väl kunna sälja åket utan alltför stor förlust. Tanken är utmärkt men hur är det i verkligheten? Teknikens Värld införskaffade en s. k. semesterbil. Vi lämnade allt tekniskt åt sidan och valde en vagn i högen. En som lät bra och inte såg allt för skabbig ut. Försäljaren varnade för det spräckta avgasröret och den trasiga ljuddämparen. — Det är ju ingen lyxbil men den duger att ta en semestertripp i, sade han. (Avgasrör 35:—, ljuddämpare 55:—.)

Den gamla Dodgen var visserligen litet rostig här och var men motorn brummade muntert på när vi premiärkratte. Bilen svarade snällt och villigt på gasen. Bromsarna visade sig mer än perfekta och styrningen hade inga glapp-tendenser. Allt andades frid och fröjd — dom kunde bygga bilar på den tiden, tänkte vi.

När vi stannade och tankade och samtidigt kollade vatten och olja upptäckte vi att olja hade stänkt längs motorsidan. Troligen topp-

lockspackningen eller oljeträgsdito. (Pris för toppackningen 17: 50, oljeträgsdito 4:—.) Näja, det var ju inte så farligt. Efter tankning var det dags att se efter hur bilen klarade sig på landsväg. Skanstull passerades, och vi vände nosen mot Nynäsvägen. Trafiken var ganska gles under de tidiga morgontimmarna. Kontors-Stockholm hade inte vaknat ännu.

Hastighetsbegränsningen tog slut och pedalen trampades platt mot durken. Dodgen knallade villigt upp till dryga 90 km/tim men visade små tendenser att vilja gå krabbgång på vägen vad det nu kunde bero på. Vi minskade farten och tur var det, för bakom kröken dök det upp ett par figurer av det morgonpigga slaget. Figurer som viftade med poliisspade. FLYGANDE INSPEKTION!

Förste polisassistent Redsjö lotsade Dodgen av vägen, och det dröjde inte länge förrän konstaplarna Aggebo och Helin handgripligt avlockade den gamla Dodgen alla fel och brister. Styrningen hittades inga fel på, men vänstra framfjäders bakre fäste behövde ombussas. Bromsarna fick fint betyg, och vi blev mer och mer styrka i den tron att det var ett verkligt fint kap vi gjort, ända tills besiktningsmannen efter en stunds ögonsynning plockade fram ett måttband och konstaterade att

hjulbasen var förskjutet. Höger och vänster sida skilde 2 cm. Den gamla trotjänaren hade troligen under sin ungdom varit med om en kraftig kullerbytta.

Avgasrör och ljuddämpare fick förstås »tummen ned», men den saken var vi ju beredda på. Körriktningsvisarna fungerade men var för korta och måste antingen flyttas eller bytas ut mot längre. Reflexerna bak var inte lagenligt monterade. Belysningen av nummerskylten var för svag. Vidare anmärktes på däck som var av modellen »blankslitna galoscher». Ventilationsrutan måste ha nytt glas. Sprickorna skymde sikten. Allt som allt hittades 10 olika punkter, som med det snaraste borde avhjälpas. Vi var inte så glada över det fina köpet längre! Polisen tröstade oss emellertid med att Dodgen i alla fall tillhörde de bättre i kategorin semesterbilar. Den fick ju i alla fall inte körförbud!

Fordonet skall senast den... installeras till kontrollbesiktning hos besiktningsman i Stockholm, stod det på beviset om den flygande inspektionen. Det återstod alltså inte annat än att försöka få felen avhjälpas så snabbt som möjligt. Som tur var tillhörde märket det mera vanliga, reservdelar var det ingen svårighet att få tag på. (Forts. på sid. 49)





Den nya jeepen tar sig obehindrat fram i den svåraste terräng. Här är den i aktion på Scantias provbana vid Södertälje. Obs! panoramarutan.

## JEPPE PÅ BERGET

Amerikas genom tiderna mest uppskattade bil, bortsett från T-forden, är utan tvekan Jeepen. Ett behändigt litet fordon som under kriget fick sitt elddop i dubbel bemärkelse. Entusiastiska förare försäkrade att jeepen kunde göra allt utom att bädda sängar. Det berättas om en jeepförare att han en dag var uppe och körde på en urusel bergsstig. En stig av det slaget att en härdad äsna skulle neka att gå där. Efter åtskilliga vedermödor tuffade jeepen fram till ett litet hus där bonden förskräckt tittade ut. — Vad i jisse namn gör ni? Inte kan ni väl köra här. Det finns ju ingen väg!

— Schhhhh, inte så högt. Kärnan vet inte om'tet än, blev jeepförarens svar.

Willys har i år presenterat en ny modell av den tåliga arbetshästen. En modell som utseendemässigt avviker från den gamla fyrkantiga låda vi är vana med.

För att få så stort lastutrymme som möjligt har man frambyggt vagnen. I hytten med panoramarutan har föraren en härlig utsikt över vägen eller kanske man borde säga terrängen. Motorn är på känt bussvis placerad under en huv inne i hytten. Huvu är isolerad med glasfibermassa. Vatten och oljepåfyllningshål är åtkomliga genom en lucka på huvu. En fin detalj är att behållaren för bromsvätskan placerats bakom en lucka i instrumentbrädan. Motorn är den välkända 75-hästars F-motorn.

Den nya FC-150 har fina prestanda. Vad sägs t. ex. om att klara av 60 graders stigning med 1 tons last? För den som älskar att växla kan vi tala om att jeepen har nio växelkombinationer framåt och tre bakåt. Dessutom finns tre kraftuttag för stationär drift med max. effekt av 40 hk. Som sängbäddare är den dock fortfarande skral.



### LASTBAR LYXBIL

Bekväma arbetsplatser är en slogan som nuförtiden även gäller lastbilschaufförer. Len hårda och obekväma träramen med ett nödortfärdigt stoppat säte tillhör det förgångna. En förarplats på en lastbil av idag är lika bekväm som den på en personbil. Sätena är ordentligt stoppade, har god fjädring och hyttens inredning i övrigt har en svagt lyxig karaktär. Liksom på personbilar har sikten förbättrats genom panoramarutor.

Att köra en lastbil är heller inte lika tungt som det varit. Alltfler märken går in för servostyrning och d:o bromsar. Bilden härintill kunde vara tagen från vilket dollargrin som helst men visar faktiskt hytten på en lastbil av märket Ford-Köln. Vagnen är en 4,5-tonnare. Observera särskilt rattstängens utformning. Genom en led på rattstängan har man vunnit utrymme och ökad bekvämlighet.

# MYRSLOK MED SOMMARSTART

Det brummade hotfullt bakom tallarna. Myrslokens krigiskt gröna nos dök upp och rörde sig liksom sökande mot grustagets kant. Solen glimmade till i strålkastarglasen och med en belåten suck från tryckluftsbromsarna vände han nosen nedåt och rullade majestätiskt ned för det branta stupet. I botten av grusgropen siktade han in sig mot en stigning på ungefär 30 grader och med de sex drivhjulens kraftsande i smörjan segade han sig elegant uppåt. Hinder i form av stenar, modell större, generade inte det minsta. Med hjulen i de mest omöjliga ställningar klättrade Scania vidare i terrängen och demonstrerade handgripligt vad tre års intensivt samarbete mellan krigsmakten och Scania Vabis resulterat i.

Myrsloken har en dieselmotor på 200 hk och drivning på alla sex hjulen. Växelådan är osynkroniserad med huvudväxellåda och fördelningslåda hopbyggda till en enhet. För att ta sig fram i

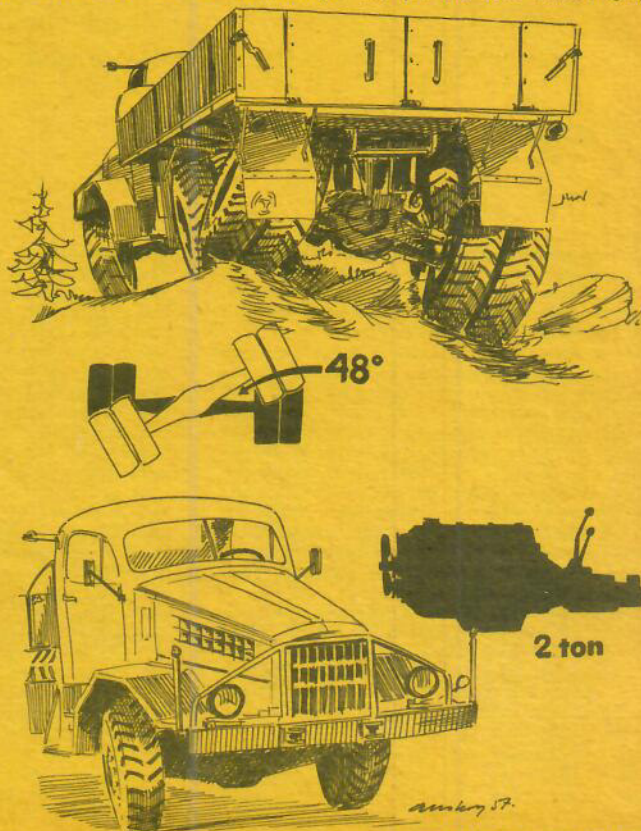
den mest besvärliga terräng har vagnen utrustats med differentialspärrar. Styrningen sker över servomekanism. Tryckluftsservo för kopplingen.

Den nya lastterrängbilen är inte bara avsedd för militärt bruk utan kommer även att bli tillgänglig för så civiliserade sysselsättningar som skogsbruk och bergsbrumsarbeten.

För den som är eventuell spekulant kan vi tala om att på full tank (260 l.) kan man köra ca 30 mil i svår terräng. Tycker ni förbrukningen är hög, kan vi lugna er med att ni på samma förbrukning kan haka på ett släp som väger 10 ton. Ren landsvägskörning drar förstås mindre och här kan man räkna med en toppfart av 70—75 km/t. Ni kan även utan risk låta bilen stå ute över natten. Myrsloken har en speciell köldstartanordning. En startblandning från en ampull pumpas till inloppsröret och garanterar sommarstart även vid så låga temperaturer som —30 grader.



Bakaxlarna på boggin har så pass stor rörelsefrihet som 48 grader. Motor och växellådor har en sammanlagd vikt på två ton. Stabila grejor!





## Billig bil bluff?

(Forts. fr. sid. 47)

Reparationen skulle kosta omkring 550 kronor, därav ungefär 215 kronor i delar enligt en preliminär kostnadsundersökning. Dessutom måste vi räkna med inköp av däck. Priset på bilen var uppe i över tusenlappen! Semesterpengarna hade blivit kraftigt naggade i kanten, och chansen att få igen något av utläggerna var inte stora. Ingen har väl någon särskild lust att betala över tusen kronor för en förkrigsvagn i ganska skamfilat skick trots hyfsat mekaniskt tillstånd. Tanken på en billig semesterresa med egen bil tedde sig inte lika ljus längre.

Sådana här saker händer dagligen. Semesterbilen hittar alltid sina köpare men det är sorgligt att se hur folk köper bilen. Man går ned i ett garage, försäljaren demonstrerar, startar motorn, stannar den igen, och så diskuterar man priset. Förvånansvärt få av bilköparna ber att få ta en provtur med bilen. Man tror blint på vad försäljaren säger. Även om nu försäljaren är ärlig är det inte säkert att han vet så värst mycket av motorteknik. Den som sålde bilen till honom kanske påpekade att det där slamrande ljudet kom från oljepumpen när det i själva verket var ett lager eller en kolvtapp som signalerade sin livsleda. Han säger alltså till kunden att det är det förstnämnda felet. Skall man därför köpa en semestervagn bör man ta med någon motorkunnig bekant, provköra vagnen ordentligt och sedan ta reda på reservdels- och arbetskostnader för avhjälpandet av dessa. Innan man sedan kör ut i trafiken måste man övertyga sig om att styrning, bromsar och däck är i trafikdugligt skick. En flygande besiktning ser inte mellan fingrarna med sådana saker. Har ni köpt en 650 kronors-bil och får körförbud vid en flygande besiktning är det lika bra att bogsera vagnen till närmaste skrothandlare och ta tåg på semestern. Att reparera kärran så att den finner nåd för besiktningssmannen kostar i alla fall minst en tusenlapp.

Lita inte heller för mycket på de privata annonsörerna i tidningarna. I en annons för en tid sedan utbjöds en amerikanare av efterkrigsmodell till ett väldigt facit pris med hänsyn till att den enligt annonsen hade »nyren motor». Det visade sig att kärran var ordentligt nedrostad medan motorn i vagnen glänste som en juvel. Motorn gick men lät som en modern symfoniorkester — oren och falsk. Köparen uttalade sina tvivel om att motorn var nyrenoverad.

— Det har jag aldrig påstått, sade försäljaren.

— Let står ju »nyren motor» i annonsen!!!

— Nyren ja, men det betyder att den är nytvättad.

Det är klart att det finns billiga bilar men det gäller att se upp ordentligt. Att springa tillbaka till försäljaren och klaga på fel och brister som man upptäcker efter köpet, lönar sig inte. Bilarna säljs endast i befintligt skick likaväl som de köps i befintligt skick. Det är alltså på er själv det gäller om semesterbilen skall förgylla semestern eller ej. Den billiga semesterbilen fordrar en köpare som kan klara av bilreparationer själv. Först då har den kommit i rätta händer.

TEKNIKENS VÄRLD 7-57

# nya FIAT överträffar sig själv

1100



## 1100 nu med 11 värdefulla nyheter

### ● Kraftigare motor

Nu 40 hk (CUNA),  
TV 53 hk (CUNA)

### ● Högre topptart

Max. hastigheten höjd  
till över 120 km/tim,  
TV minst 140 km/tim

### ● Ännu snabbare acceleration

### ● Mjukare fjädring

### ● Större bagageutrymme

### ● Inbyggt dimljus

### ● Ny instrumentpanel

### ● Inbyggd vindrutespolare

### ● Extra sidoblinkers

### ● Elegant två-färgsklädsel

### ● Nätficka för småpaket



Bagageutrymmet har nu utökats till 90×90 cm. Baksätet kan fällas framåt i nivå med bagagerummet, som då blir 140×90 cm. Reservhjulet är placerat under bagageutrymmets golv.



Bakom framsätets ryggstöd finns nu en rymlig nätficka för förvaring av småpaket, kartor m. m.



Instrumenten har omgrupperats med bl. a. liggande hastighetsmätare. Säkerhetskant av gummi och reflexavskärmd instrumentpanel.

Titta in till närmaste FIAT-representant och bekanta Er med den nya förbättrade 1100-modellen. Där får Ni alla upplysningar om nya 1100 och får tillfälle att provköra vagnen.



Riktprislista  
för reparationer  
Billiga  
reservdelar  
Olio Fiat

Vill Ni i lugn och ro hemma sätta Er in i alla nyheterna, skicka in kupongen här bredvid så kommer en intressant broschyr om nya FIAT 1100.

Till Svenska AB FIAT, Frihamnsvägen 3, Värtan

Jag vill gärna veta mer om nya FIAT 1100. Sänd mig gratis Er nya katalog.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....

Yrke: ..... TV 7-57

Generalagent: Svenska AB FIAT, Värtan. 65 återförsäljare och 81 auktoriserade verkstäder över hela landet. 1764 serviceverkstäder runt om i Europa.



# BUZZ COOPER



AV ROY CRANE



FÖR AMIRALENS DEL ÄR DETTA EN SVART DAG. FÖRST SLOG HAN SIN TÅ ...



SEN BLEV DET VÄRRE...

FÖRLÅT!



...OCH VÄRRE!

TRE SENATORER HÄR PÅ BESÖK.

EN SÅN DAG!



VAD SKA VI GÖRA?  
BÅDE DEMON OCH  
FURY OCH  
AMIRALENS ORDER!

COUGAR ÄR  
PÅ VERKSTAD



SKA JAG SKICKA UPP  
DOLEY MED  
PANTER. MEN...  
GÖR DET! OCH  
COOPER MED  
SKYRAY! NÅGOT  
MÅSTE VI  
VISA!



VI VILL GÄRNA  
SE DE NYA  
REAMASKINERNA  
I AKTION!

GÄRNA! VI  
ÄR STOLTA  
ÖVER DEM!

SENATORER PÅ  
INSPEKTION.  
VILKA ÄR  
DET DÄR?



PÅ ETT FARTYGS DÄCK  
FINNS INGA  
LÅNGA  
LANDNINGSBANOR.  
VÅRA REAPLAN  
TVÄRSTANNAR  
PÅ 75 FOT!

SÄTT I GÅNG  
DOLEY!



VAD SKA  
JAG  
GÖRA?

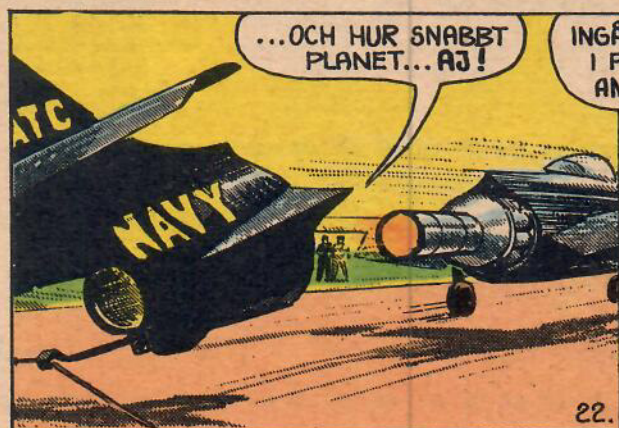
TVÄRLANDNING...  
VISA VAD KÄRRAN  
KAN! KLART  
MED SKYRAY,  
BUZZ.



HÄR KOMMER  
EN AV VÅRA  
TESTPILOTER,  
DOLEY, OCH SKA  
TVÄRLANDA!



SOM PÅ ETT HANGARFARTYG!  
SE, HUR HAN HAKAR I  
STOPPKABELN, SENATOR...



...OCH HUR SNABBT  
PLANET... ÅJ!



INGÅR DET DÄR  
I PROVET,  
AMIRAL?

MJA...  
HM...  
HRRM...



DU DROG AV STJÄRTEN!  
NU KAN FÖRSTÖRDE  
HELA UPPVISNINGEN!

BARA COOPER  
MED SKYRAY  
RÄDDA DAGEN.  
AMIRALEN  
ÄR UTOM SEJ!

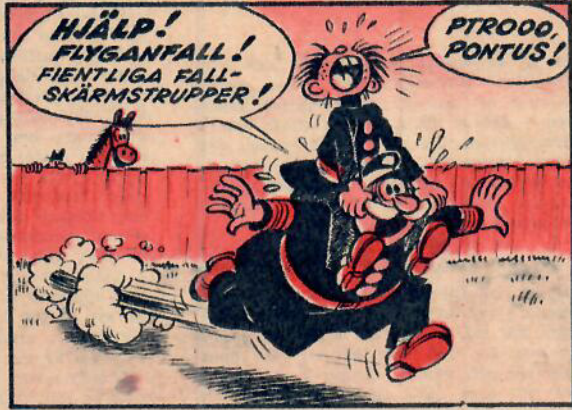




DET ÄR ÖVERSTENS RIDHÄST!



VÄGAR?



PTROOD, PONTUS!

*TV:s samlarserie:*  
**VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR**

**FROILAN GONZALES**

Klipp här och spara Teknikens Världs Samlarsalong



En fartfylld bild från Gonzales körning under en tävling i Bordeaux. Här körde han Ferrari.



## RATTA RÄTT...



## ...BROMSA RÄTT

Bromsar ni verkligen på rätt sätt och vid rätt tillfällen? Bromsen fyller ju två funktioner — dels att snabbt och effektivt hejda framfarten — dels att höja genomsnittsfarten (!) och vägsnidigheten. Det är inget tryckfel, det står mycket riktigt höja farten!! Rätt använd, bidrar ju nämligen bromsen till ökad körsäkerhet, bättre kurvtagning och större åtkomfort över huvud taget.

### KÖRA ELLER ÅKA

Med någon risk för överdrift, kan man dela in bilförarna i två huvudgrupper. Grupp 1 — Förare som kör bil, som växer ihop med bilen och verkligen vet vad som händer när dom gasar, bromsar och växlar. Grupp 2 — Förare som åker bil, som bara gasar, bromsar och

växlar (gärna med ett nonchalant pekfinger på ratten) utan minsta känsla för den levande kraft dom bollar med.

Grupp 1 använder bromsen som ett komplement till växellådan, alltså för att hela tiden hålla bilen på rätt sida om »fladdringsvallen». Grupp 2 bromsar när det börjar gå för fort (om ens då!) eller när bilen börjar bära sig konstigt åt.

### HUR, VAR, NÄR BROMSA?

Eit aldeles för invecklat kapitel egentligen för att generalisera och klämma in på ett par spalter. Jag tror nog ändå jag vågar nedpränta några kortfattade men viktiga punkter.

■ Bromsa inte i onödan. Räcker det inte genom att enbart låta på gasen, så lägg i en lägre växel och motorbromsa.

■ Koppla aldrig ur samtidigt som ni bromsar. Resultatet blir en vinglig och olydig bil. Koppla ur först när bilen nästan stannar.

■ Bromsningen skall vara avslutad före kurvan. Har ni ändå för hård fart när ni går in i kurvan, får ni bättre stabilitet genom att gasa bilen genom böjen (centrifugalkraften måste ju motverkas). Låt bromsen vara. En god regel: Bromsa gärna så länge kursen är rak — men aldrig i en kurva.

■ Varje bilförare med någon erfarenhet vet, vilka vägbeläggningar som är halast under olika omständigheter. Bromsa där det är minst halt. Ett exempel: Ni kör på våt asfalt, en bit längre bort skiftar beläggningen till gatan, ni måste av någon anledning bromsa upp farten. Alla vet ju att våt gatan är synnerligen förrådsk. Alltså bromsar ni kraftigare och tidigare och innan ni kommer in på gatan. Omdömet och erfarenheten får således jämföra olika vägbeläggningar.

■ Tjälskador eller svåra ojämnheter i vägbanan upptäcks ofta aldeles för sent och fordrar då en hastig fartminskning. Men då är det viktigt att bromsa före guppet och inte när man väl är där. Ett bromsat hjul dundrar ner i groparna som en död tingest med stor egen vikt — ett rullande hjul flyter över.

■ I många situationer har ni nytta av att kunna bromsa och gasa på samma gång — med samma fot. Vid t. ex. nedväxling under bromsning, trafikköer i uppförslbacke osv. Det är inte alls svårt, använd klacken på bromsen och tån på gasen, eller tvärtom. Det knepet gör genast körningen smidigare.

### PANIKBROMSNING

Nu halkade vi in på ett dystert kapitel. Masor av olyckor skulle undvikas eller minskas till sin verkan, om det inte vore för panikbromsningen! Bromsen är inte alls sista chansen — det är ratten! Hård fart + kraftig inbromsning = ostyrbar bil. Alltid! För en mindre van förare ligger ofta paniken nära, när han styr till vänster och märker att bilen enställt går till höger. Han gör bara en sak — ställer sig ännu hårdare på bromsen och katastrofen kan tyvärr vara ett faktum. Om olyckan är framme.

När bilen under bromsning visar tendens att gå sina egna vägar släpp då ögonblickligen upp bromspedalen! Måste ni absolut bromsa på halt väglag eller i hård fart så pumpa med bromsen ner, upp, ner, upp. Hur kortvariga och täta intervaller får bilen själv avgöra. Det viktigaste är att den är styrbar, hela tiden!

### EN VÄN — TROTS ALLT

Hur riskabelt det således än kan vara att bromsa i olika situationer, så är bromsen en dyrbar vän i nöden. Var därför rädd om den och sköt den väl. Tidningarna skriver ofta hur ett härresande stort antal bilar far omkring med defekta bromsar. Ingen rök utan eld. Se därför över bromssystemet ofta. Det är billigare att byta bromsband än att kvadda en hel bil.

Per-Olof Olby

## VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

## SPORTSMAN OCH RACERFÖRARE



Första gången argentinararen Froilan Gonzales körde på Nürburgring — världens svåraste racerbana — lyckades han avverka varvet under 10 minuter, vilket då endast tre man på formel 1-vagnar av årsmodell 1951 döttills uppnått. De tre förarna var Ascari, Fangio och Gonzales.

Gonzales hade därmed stigit rätt upp i världseliten. Före 1949 hade han aldrig suttit i en äkta GP-vagn. 1950 tog hans landsman och vän Fangio honom med till Europa. Och 1951 hörde han som sagt till den snäva krets racerförare som världseliten inom GP-sporten utgör. 1954 placerades Gonzales av en enig GP-expertis bland världens fem bästa bilförare.

Froilan Gonzales har emellertid haft svårt att hålla sig i toppen. Det beror inte på bristande talanger utan snarare på vacklande hälsa. Gonzales hör inte till den iskalla typen racerförare, som förefaller vara helt i avsknåd av nerver. Han har tvärtom utpräglat dåliga nerver, vilket också gett upphov till en rad magsjukdomar. När Gonzales 1954 tillsammans med Trintignant vann Le Mans hade hans nerver spökat så till den grad att han inte kunnat få ner en matbit under loppets 24 timmar. Att Gonzales hälsa inte är den bästa kan ingen ana som ser den frodige argentinararen. Man har sagt om honom att aldrig har en så tjock förare kört bil så fort.

Argentinararen Gonzales blev märkligt nog den man som första gången förde fram brittiska BRM till en storseger. Det var på Goodwood 1952 då Gonzales rattade in en BRM på första plats före Farina på en 4,5 liters Ferrari. Denna gång hjälpte Gonzales fram en vagn med en liten motor mot en racerbil med jättemotor. Precis motsatt var situationen på Silverstone 1951 då Gonzales med en 4,5 liters Ferrari slog en kompressormatad Alfa Romeo. Det var den kompresserlosta GP-motorns första stora seger och inledning till en ny era inom racersporten. Alfani i detta speciella fall rattades av ingen mindre än Juan Fangio. Fangio var visserligen snabbare än Gonzales, men kompressormotorn i Fangios vagn drog så myc-

ket bensin att flerfaldige världsmästaren blev tvingad att göra alltför många depåbesök. Se-kunderna är som bekant dyrbara i ett GP-lopp.

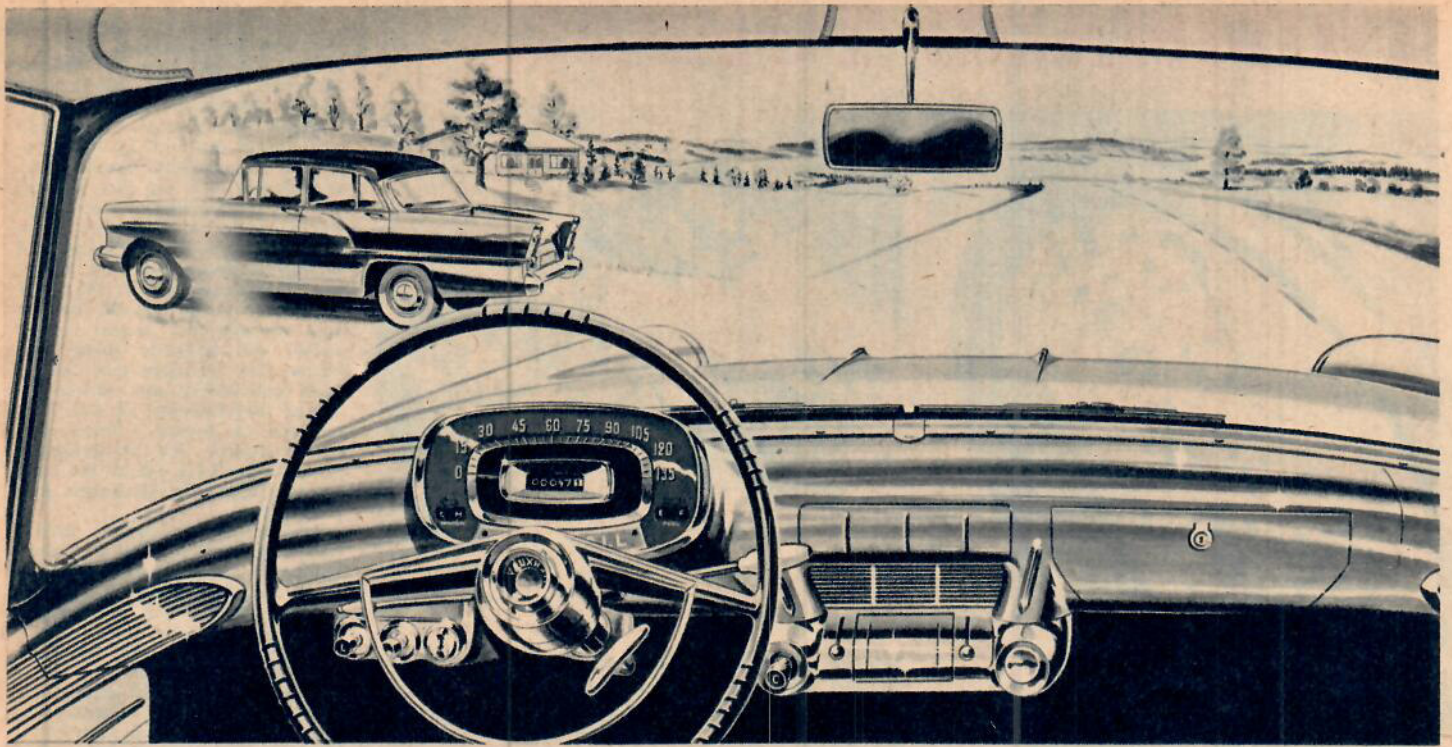
Det sägs ofta om Gonzales att han är en motorplågare och maskinkrossare av Guds nåde. Det är emellertid inte riktigt sant. När Gonzales första gången kom till Europa var hans körstil visserligen allt annat än mjuk och fulländad, men sedan dess har argentinararen flera gånger haft tillfälle att visa att han kan behandla ett racerfullblod med omdöme och urskillning. Flera av hans sydländska kollegor visar ofta mer temperament vid ratten än Gonzales. Argentinarens många smeknamn, som de allra flesta har rovdjursanknytning, är därför inte särskilt välfunna.

Gonzales hör till landsmannen Fangios svåraste konkurrenter på racerbanan. Froilan har ofta levererat Juan Manuel behärd strid hjulnav mot hjulnav. Borta från tävlingsbanan är de båda argentinarerna emellertid de allra bästa vänner. Gonzales har Fangio att tacka inte bara för sin chans att göra karriär som GP-förare utan också för en god portion av sitt kunnande som racerförare. Särskilt sedan den tredje store argentinararen på efterkrigstidens GP-arena förolyckats (Marimons avled efter en olycka på Nürburgring 1954) har Gonzales och Fangio blivit de trognaste bland vapenbröder — även när de kört vagnar av olika märke.

Froilan Gonzales är född i en liten ort ett par timmars bilresa från Buenos Aires. Födelseåret var 1922. Fadern var bilhandlare och Froilan lärde sig köra bil mycket tidigt. Han var f. ö. en god sportsman redan innan han gav sig bilspporten i våld. Hans framgångar i fotboll och simning var mer än medelmåttiga och han har dessutom varit en rätt framstående cyklist och tävlingsmotorcyklist.

Gonzales är en god sportsman, en skicklig racerförare och en prydad för bilspporten.





HENRY BERGMAN '57

# General Motors presenterar **VAUXHALL VICTOR** årets stora bilsensation

Vauxhall Victor  
**8.250:-**

Vauxhall Victor Super  
**8.850:-**

Riktpriser fritt fabrik Stockholm  
exkl. leveranskostnader.

*I priset ingår en effektiv värmeanläggning.*

Båda modellerna har samma tekniska data. Vauxhall Victor, standardmodellen, finns i fyra läckra färger. Vauxhall Victor Super är den vackra lyxmodellen med värdefull extra utrustning och finns i åtta färger.

55 hk motor

Kortslagig 4-cyl. toppventilmotor ger snabb acceleration och ekonomisk körning. Helsingkroniserad växellåda.

Plats för 5 personer

som kan sitta bekvämt och njuta av verklig åkkomfort.

4-dörrars komfort

Bekvämlig in- och utstigning genom de breda, säkerhetslåsta dörrarna — ett extra plus!

Stort bagagerum

Mellan de utdragna bakflyglarna finns ett bagageutrymme som rymmer även en riklig semesterutrustning.

Se den. Och förvånas — förvånas över komforten och rymligheten och över den genomgående kvaliteten i alla detaljer. Och förvånas över att Vauxhall Victor kan ge så mycket och ändå vara så prisbillig.

*Första europén med panoramavindruta —  
den viktiga säkerhetsfaktorn.*



GENERAL MOTORS NORDISKA A.B. STOCKHOLM





# TRIMMADE TOPPAR

(Forts. fr. sid. 18)

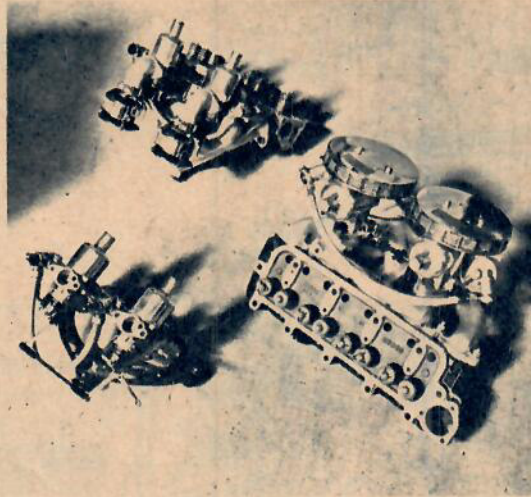
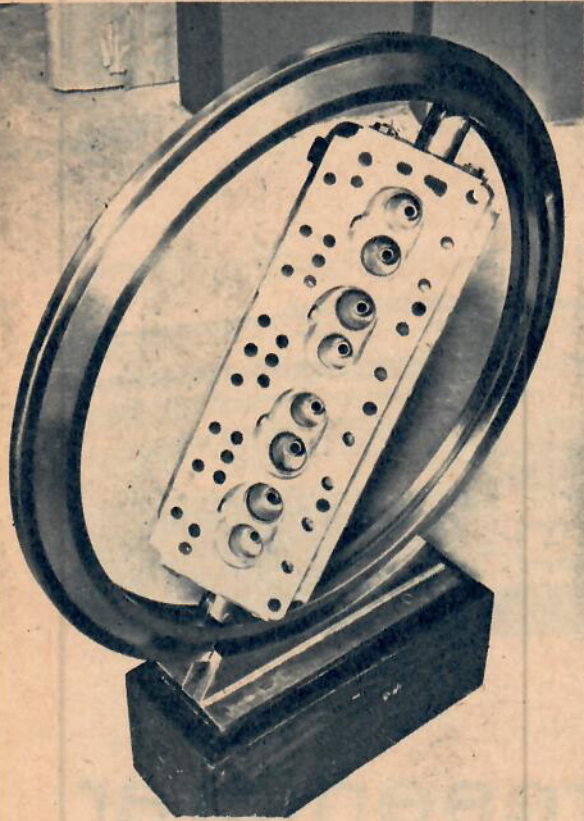
lugn och sober elegans. Den tvåsitsiga Coupén med en 230 hk sex-cylindrig motor gör enligt uppgift 230 km/t.

Bland de sportiga engelsmännen gjorde den nya 3,4 liters Jaguaren sin officiella debut. Ytligt sett skiljer den sig inte mycket från 2,4 liters modellen men har en motor på 213 hk. Det är den gamla hederliga sexan i ny tappning med dubbla förgasare och dito avgasrör. Maxhastigheten är 195 km/t vilket bör räckra bra till för den som vill åka fort. Jensen var en annan och exklusiv pärla från öarna. Den fyrsitsiga Lyx-Coupén hade plastkaross med lättmetall-dörrar. Skivbromsar på alla hjulen och en Austin 4 liters sexa under huven. Tre SU-förgasare, kompression 7,4:1, 145 hk vid 4.000 v/min. Topparten densamma som Jaguarens.

Traktorbolaget David Brown hade även skakat fram en nyhet, nämligen Aston Martin DB 2-4 Mark III. I en hade en treliters sexa på 164 hk och en toppfart på 200 km/t. Som extra utrustning till vagnen bjuder fabrikanterna Girling skivbromsar.

Amerikanarna hade radat upp hela ärgång -57 med undantag för de mera extravaganta modellerna, Mercury Turnpike Cruiser, Plymouth Fury och Ford Retractable. Färggranna saker med de sista modiefärgerna och långa, låga och slanka proportioner. Alla amerikanska bilar är ju lägre i år men den »flatheten» ligger faktiskt till en viss del i övergången till 14-

(Forts. på sid. 62.)



Trimning med stort »T» hade åtskilliga företrädare på bil-salongen. Abarth är t. ex. en firma som specialiserat sig på trimningstillbehör. Särskilt den lilla Fiat 600-motorn har visat sig vara ett villigt objekt för sådana ingrepp. Det vanligaste är att man sätter dubbla förgasare på bilen för att öka accelerationen. På bilden en dubbel förgasarsats med insugningsrör för en Ford Anglia. Har man en gång blivit biten av trimningsdämonen dröjer det inte länge förrän man byter ut toppen på motorn. Exempelvis en sådan här Laystall-topp som är hyvlad för högre kompression och har vidgade och polerade insugningskanaler. Dubbla ventilfjädrar brukar också ingå.

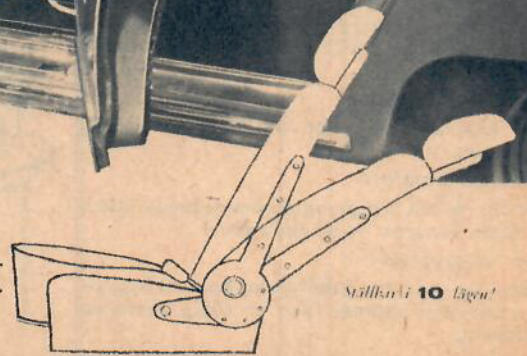
## Så här skall man sitta i en bil för att ha det skönt.

Både förare och passagerare njuter av en helt ny bilkomfort i Simca med flygkomfort. Framsätets ryggstöd är individuellt ställbara i 10 lägen, från vanlig sittställning till planläge. Föraren kan välja den lutning körningen kräver. Passageraren kan bekvämt sova ut. Ni kommer utvilad fram efter 30...40...50 mils körning!



# SIMCA

med f.l.y.g.k.o.m.f.o.r.t.  
bäddbar... svenskbyggd... belgaranterad...



Ställbar i 10 lägen!



*Nytt amerikanskt*

# "LATMANSVAX"

*vaxar* **fast** - *snabbare än flytande!*

*rengör*



*vaxar*



*i ett tempo*

*polerar*



Dagens sanning: Nu har Du Pont löst vaxningsproblemet!

Latmansvax är ett fynd för Er som vill ha bilen långtidsvaxad och höglänsande — utan att träla i timmar.

Köp med Er en burk Latmansvax i dag!

Dessutom:

*Snabbtvätta* med Du Pont Car Wash

*Ge kromglans + rostskydd* med Du Pont Chrome & Metal Polish

*Gör däckena fina* med Du Pont Tire Black

**A-B DULAC**

STOCKHOLM

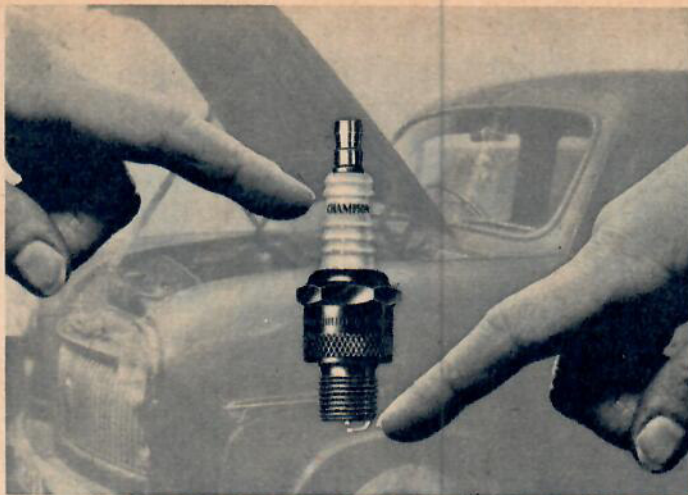
GÖTEBORG

MALMÖ



Generalagent för E. I. DU PONT DE NEMOURS & Co Inc., Fabrics and Finishes Dept., Wilmington, Del., USA.





## Det är bara Champion som har 5-ribbad isolator och Powerfire elektrod

Champions berömda 5-ribbade isolator hindrar överslag... med Champion får man en kraftig fulltändande gnista, som tar ut *all den kraft* motorn kan ge. Och Champions Powerfire elektrod håller toppeffekten längre - praktiskt taget ingen avmattning under stiftets hela livslängd.

**Byt var 1500:e mil till**  
(800:e mil för 2-taktare)

**CHAMPION**

CHAMPION SPARK PLUG CO. USA, ENGLAND, AUSTRALIEN, CANADA, FRANKRIKE, IRLAND

# ELEKTRONIK

Ett märkligt fartyg har gästade Stockholms ström. Den amerikanska flottans Northampton är världens enda taktiska ledarfartyg, ett flytande högkvarter med all den radarutrustning och elektronik som teknikerna kunnat få in i ett fartygsskrov. Fartyget skall leda atomålderns flottstyrkor.

Av Kapten TORGIL WULFF

Teckning: Magnus Gerne

Under fyra dagar i slutet av mars har ett stort amerikanskt örlogsfartyg legat på Stockholms ström och dragit till sig uppmärksamheten - inte på grund av sina kanoner och andra vapen utan genom sina jättelika radarantennor och sin mångfald radioantennor. Fartyget, som heter Northampton, är USA-flottans världens enda taktiska ledarfartyg. Denna nya fartygstyp har tillkommit enbart för att leda andra förband till strid med hjälp av modernaste radar- och radioanläggningar. Ledarfartyget utgör hjärnan, varifrån de övriga fartygens insats regleras och dirigeras och det är givet att just ett sådant fartyg är föremål för stor uppmärksamhet - både välkommen och ovälkommen.

Northampton var från början avsedd att bli en 17.000-tonskryssare med 20,3 cm huvudartilleri. Längden var 206 meter, bredden 21 meter och djupgåendet 7,6 meter. Fartyget började byggas 1944 men arbetena stoppades efter ett år då fartyget endast var färdigt till 57 proc. I å Fredsslutet kom behöve man ingen ny kryssare, varför det halvfärdiga skrovet bogserades bort och förtöjdes utanför varvsområdet.

Efter några år började amerikanerna studera hur sjökriget i atomåldern skulle komma att te sig och då framkom behov av ett specialutrustat fartyg för taktisk ledning till sjöss. Man började se sig om efter något lämpligt fartyg för detta ändamål och då kom den halvfärdiga kryssaren Northampton på tal. Det var 1948 som arbetet återupptogs och först 1953 var förvandlingen klar. Men när Northampton slutligen lämnade varvet såg hon ut på ett helt annat sätt än de ursprungliga konstruktörerna tänkt sig.

Vid ombyggnaden reducerades artilleribestyrningen till att endast omfatta 4 medelsvåra och ett antal lätta pjäser för självförsvar. I stället byggde man in den mest omfattande teleutrustning, som hittills installerats på något fartyg. För att få plats med alla dessa anläggningar måste man bl. a. bygga på ett extra däck. Mest imponerande i Northamptons nya utrustning är den jättelika radarantenn, som är placerad på ett högt torn för om skorstenen. Den antennen mäter 8 m i diameter och är därmed den största fartygsuppställda radarn i världen. Antennens storlek avslöjar att den är avsedd för spaning mot flygplan på mycket stora avstånd. Men det finns flera märkligheter i Northamptons utrustning. På fördäck är placerad en 42 meter hög mast och det speciella med denna mast är, att den helt saknar stötning i form av vant eller stag. Masten erfordras för upphängning

av radioantennor och dessutom finns 9 andra master för samma ändamål. Revolutionerande nyheter förekommer också inuti fartyget. Där finns stora stridsledningsrum utrustade med senaste moderniteter ifråga om elektroniska räkneinstrument. Dessa används för att snabbt få fram lägen på egna och fiendliga styrkor. För att överbringa bilderna från stridsledningsrummens stora översiktsskärmar till chefsplatsen ombord användes television. Under däck finns dessutom förläggingsutrymmen för den 1300 man starka besättningen. Fartyget gör samma fart som en kryssare, d. v. s. omkring 34 knop.

Längst akterut på däck finns en stor landningsplats för helikoptrar. Vid behov kan helikoptrar transportera stabspersonal till konferens med högste flottchefen. Northampton är försedd med särskilda skyddsanordningar mot atomvapenansfall och bl. a. är alla bryggor övertäckta för att radioaktivt vatten skall rinna av.

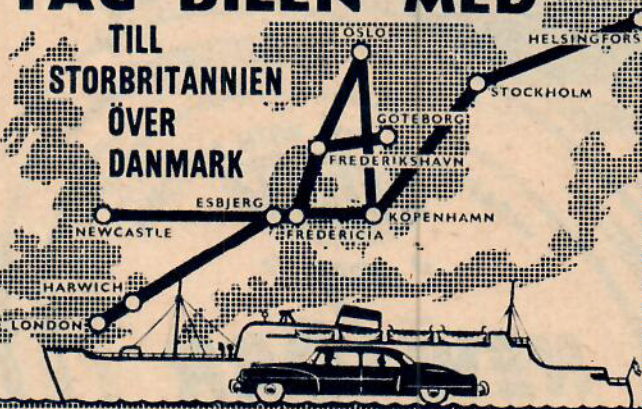
Officiellt anges att Northampton är avsedd för att leda hangarfartygs- och landstigningsoperationer. Fartyget avses som ledarfartyg för flera operationsgrupper, s. k. Task Forces, vardera bestående av 2-4 hangarfartyg samt ett antal kryssare och jagare. I det framtida sjökriget fordras med hänsyn till atomvapenhotet att dessa styrkor både sinsemellan och inbördes uppträder med stora avstånd. Härigenom försvåras emellertid fartygens ledning och det behövs sådana specialutrustade ledarfartyg som Northampton för att den högste chefen skall kunna få fram sina order och leda striden.

Genom ledarfartygets förnämliga radaranläggningar får chefen ombord i mycket god tid förvarning om annalkande flygförband. Han kan då ge ut order till hangarfartygsflyget att snabbt starta och inta lämpligt väntläge för anfall. Spaningsrapporter från avlägsna spaningsplan och ubåtar kan mottagas på ledarfartyget där de insignalerade lägena matas in i stridsledningens elektronmaskiner. På någon sekund får chefen en fullständig överblick över det aktuella läget och kan ge ut order.

Likaväl som ledarfartyget i krigstid måste skyddas mot fiendliga anfall måste det i fredstid skyddas mot fiendens spioneri och sabotage. Detta torde bland annat vara en av orsakerna till att amerikanerna mycket sent meddelade om Northamptons besök i Stockholm och att besöket blev icke officiellt. Med tanke på den livliga spionverksamheten i vårt land önskade man från amerikanskt håll sannolikt undvika onödig uppmärksamhet före besöket.

## TAG BILEN MED

TILL  
STORBRIANNIEN  
ÖVER  
DANMARK



Till Syd-England, Wales och Irland via  
Esbjerg—Harwich

Under sommaren 6 turer i veckan i vardera riktn.

Till Nord-England, Skottland och Nord-  
Irland via Esbjerg—Newcastle

Under sommaren 2 turer i veckan i vardera riktn.

(Biltaxor från sv. kr. 61: —.)

Biljetter och platsreservationer för bilar samt alla  
övriga upplysningar genom resebyråerna och

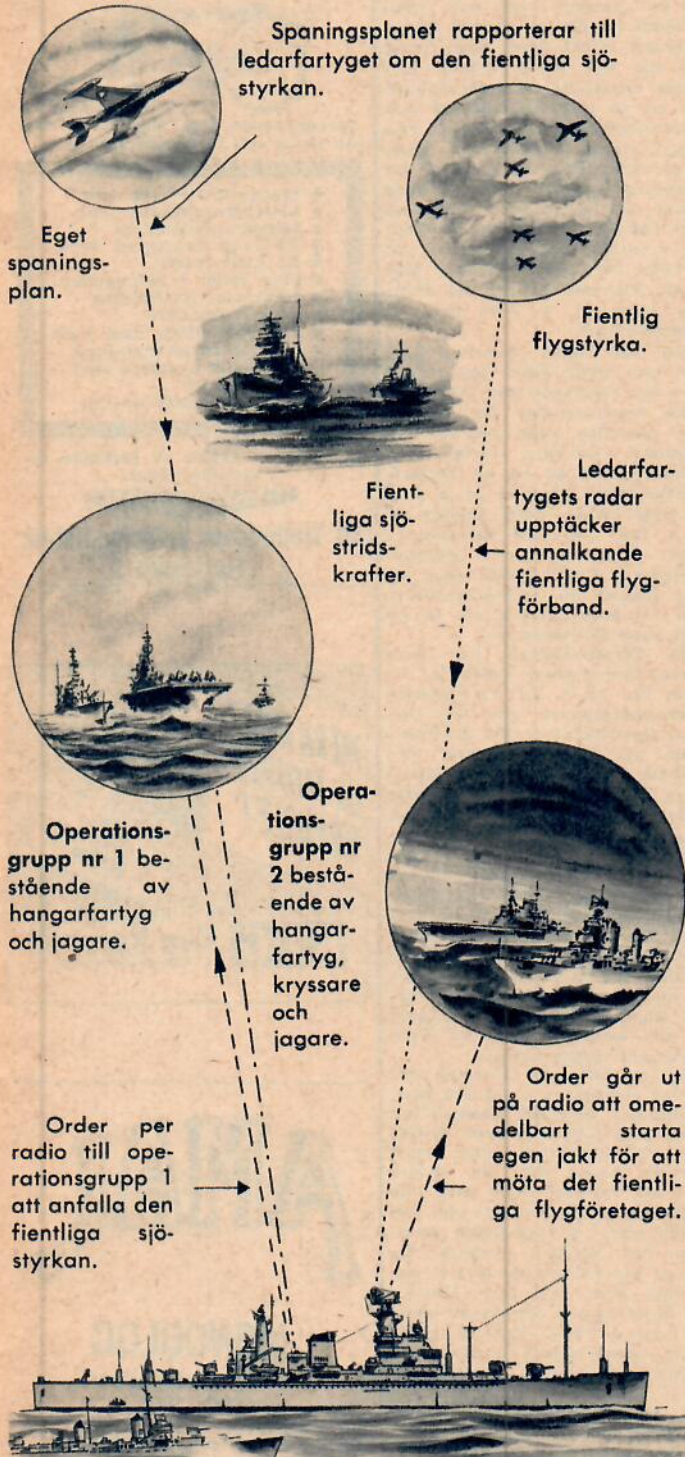
**D. F. D. S.**

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S

Köpenhamn



# FÖR TAKTIK



Ledarfartyget omgivet av en jagarskärm för bevakning mot ubåtar.

Läget på fiendens och egna förband sammanställs i elektronmaskiner som snabbt ger den högste chefen underlag för att bedöma läget och ge order.



b-u-s-v-a-s-s-t åk...

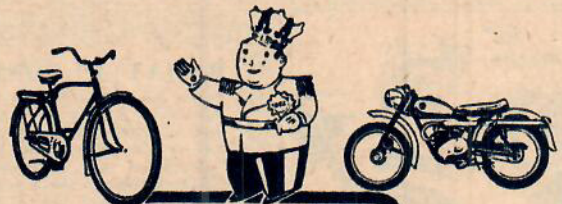


en fulländad moped ...

... se där två generationers omdöme om nya

## REXOPEDopper

Mopeden med maximalt värde – för minimal kostnad  
2-växlad och 3-växlad.



Kungen bland cyklar

# REX

Stilledaren bland motorcyklar



Alla REX-modeller finns upptagna i årets 32-sidiga REX-katalog. Du får den gratis och omgående om Du sänder in adressen på kupongen till

Aktiebolaget  
**MASKINFABRIKEN REX**  
Halmstad

Skriv tydligt!

TV 7-57



# EN NY SÄNDNING

## direktimporterade

### U.S.A. Airforce

## FLYGOVERALLS

Av fodrat mörkbrunt getskinn med pålskrage. Dessa skinnoverallis, som är splittrerna och har i framställning kostat amerikanska flyget över

750:— kr. st. utförsäljes nu av oss för endast

**198:—** kontant | Avbetaln. 210:— kr. med 85:— kr. vid lev. rest. 25:— kr. i mån.

**Nya direktinköp** från U. S. Airforce har gjort att vi kan upprepa förra årets sensation — att för endast 198:— kr erbjuda Eder splittrerna flygooverallis, tillverkade av det finaste getskinn som står att uppdriva — i ett utförande och en kvalitet, där kostnader ej spelat någon roll. Overallen är försedd med långa kraftiga blixlas varför Ni med lätthet tager den av och på. Ett plagg som håller i aratal.

**Ett enastående tillfälle** för alla, som behöver ett verkligt varmt och skönt kvalitetsplagg t. ex. kranskötare, fryshuspersonal, MC- och mopedförare, vaktpersonal, traktorförare, jägare, fiskare m. fl.

Begränsat lager—beställ i dag!

Härmed beställes .... par flygooverallis av skinn till 198:— kr kontant, på avbetaln. till 210:— kr med 85:— kr vid leveransen o. resterande med 25 kr per mån. (Stryk det ej tillämpliga.) Min längd är ..... cm, bröstvidd ..... cm, midjemått ..... cm. Samtidigt beställes .... par gummikängor i storl. .... att sändas per efterkrav med reträtt inom 8 dagar.



Amerikanska armékängor

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



## MERCURY-BOLAGET

Vasag. 5 B. Tel. 11 81 65, 11 34 65  
GÖTEBORG C.

Namn: .....

Adress: .....

Jvg.-adr.: ..... TV. 7-57

### RABATTKUPONG

Denna kupong berättigar innehavaren att få en radannons under rubriken »Motor» i TV till mindre än halva priset—dvs. 85 öre per rad. Beställningen måste vara TV tillhanda före den 25/4.

### Förmånligt erbjudande till motor-intresserade

Bland TV:s läsare finns många som vill ge bra betalt för de saker Ni inte längre behöver eller som förmånligt kan erbjuda en sak Ni vill ha. Under rubriken »Motor» bland TV:s radannonser träffas de som kan erbjuda, önskar eller vill byta något som har med motor att göra.

Om Ni bestämmer Er nu före den 25/4 får Ni annonsera under »Motor» för mindre än halva priset—85 öre per rad. Se exemplen här intill hur Ni t. ex. kan formulera annonsen. Skriv annonstexten på en lapp med uppgift om namn och adress och bifoga rabattkupongen. Adressera till TV:s annonsavdelning, Torsgatan 21, Stockholm. Sänd inga pengar—Ni får räkning när annonsen varit införd.

## Fräna formel I...

(Forts. fr. sid. 41)

förgasare och inte som tidigare genom direktinsprutning av bränsle.

Maserati påstås ha en ny 12-cylindrig V-motor klar att monteras in i samma chassi som redan används för den nuvarande sexan. V-12:ans effekt anses ligga kring 315 hk vid 10.000 v/min. Det skulle emellertid vara förvånande om en så pass komplicerad och nykonstruerad motor skulle visa någon större driftsäkerhet redan första året. Faktum är dock att Maseratis vagnar visat så goda takter att en sådan storstjärna som Fangio förmått att annullera sitt kontrakt med Ferrari för att i stället köra för arvfien Maserati. Förutom Fangio och Bonnier ingår bl. a. Jean Behra i Maserati-laget.

Och vad ställer favoriten Ferrari upp med? Först och främst med den racervagn som ursprungligen konstruerades för Lancia. Den modellen vann fem av sju klassiska GP-lopp förra året. Bakom ratten på en av Ferraris fabriksvagnar kommer bl. a. förä årets komet, Peter Collins att sitta. Han får fina kamrater i laget: Mike Hawthorn, Eugenio Castellotti, Luigi Musso plus ett helt koppel av andraplansförare som nu anses mogna att ta en dust med GP-topparna.

På Ferrari-motorn har inga större förändringar vidtagits. V-åtton har bl. a. fått en flackare vridmomentkurva och höjd effekt, sannolikt över 290 hk. Samtidigt har köregenskaperna förbättrats genom ändrad viktfordelning. Vagnarna har fått mindre understyrningstendenser i skarpa, långsamma kurvor. Både bak- och framhjulsfjädringarna har gjorts om. Bakhjulen har fått en betydligt längre fjädringsrörelse. Hittills har Ferrari visat sina svagaste punkter på kurvrika, långsamma banor, men det är inte omöjligt att de utförda ändringarna mycket väl kan göra att Ferrari kommer att bli lika mycket på sin mammas gåta på även utpräglade högfartsbanor.

Mot de italienska GP-ässen står en rad engelska och franska konstruktioner. Brittiska Vanwall har visat goda farttakter men hittills har driftsäkerheten inte varit märkets starka sida. Nu hoppas man att Vanwall skall vara lika tillförlitlig mekaniskt sett som den hittills visat sig vara snabb. Dessutom har Vanwall försäkrat sig om en rad förnämliga förare som Stirling Moss och Tony Brooks. Att Moss kunnat förmås att skriva kontrakt med Vanwall tyder på att vagnen utsatts för avsevärda förbättringar sedan förra året. Bl. a. har fjädringen gjorts om. Den har provats under vintern av Moss och Brooks och dessa förare har under testningen på racerbanan Oulton Park flera gånger underskrivit varvrekordet för denna bana. Vanwall's motor med direktinsprutning och väl strömlinjeformad kaross bör ha vissa chanser att bli Englands dark horse i GP-spelet 1957.

Övriga brittiska vagnar som kommer att pröva sin lycka på åtminstone en del GP-lopp i år, är Connaught och BRM. Connaught gjorde rätt bra ifrån sig förra säsongen och eftersom vissa förbättringar har gjorts under vintern är det inte omöjligt att Connaught kan bereda åtminstone några konkurrenser obehagliga överraskningar. Connaught har en fyrcylindrig motor under huven,

# STARK SAK

— nya MUSTANG sport

»Flygning horse»



Sportmopeden som leder tack vare sin flotta och fartfyllda stil.

- svängarmsfjädring bak
- bottenlänkfjädring fram
- teleskopstöttdämpare
- 7,5 liters förkromad tank
- 0,5 liters reserv
- lång sadel i skungummi
- förkromat lyfthandtag
- packningshållare
- planetväxellåda med kick
- hårdförkromat cyl.-lopp
- uppsvingt avgasrör med värmskydd
- styrlås av godkänd typ

Mustang är byggd av fackmän för svenska vägar.

Begär broschyr!

AB Trelleborgs Velocipedfabrik  
Trelleborg

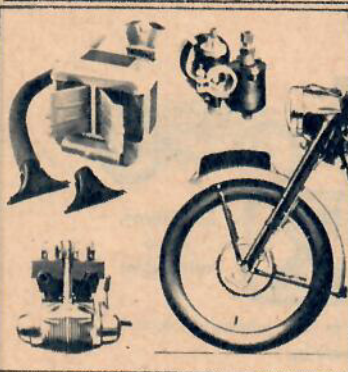
**KEG Nya Korundit**  
kvalitetsändsift

# 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



Under TV:s radannonser rubriken »MOTOR» kan Ni t. ex. annonsera om alla slags motorfordon, reservdelar och tillbehör, motorrenovering, motorelektrisk service, facklitteratur.

Säljes **PARTIPRISER!** Sök.. dimljus, backljus, element m. m. Sv. Handelsbolaget, Östgötagat. 95, Tel. 41 27 90, Stockholm.

Bytes Renoverad scooter värd 1.300:— bytes mot byggnadsvaror. L. Nilsson, Smedasen.

Köpes Bättre, begagnad 7-sitsig personbil av senare årsmodell köpes kont. F. Mansson, Berga gard, Vessige.





# VÄRNAMO trafiksäkra

MOTORCYKEL  
SCOOTER • MOPED • CYKEL

## DÄCK



AB VÄRNAMO GUMMIFABRIK  
VÄRNAMO  
STOCKHOLM GÖTEBORG

som även provats med direktinsprutning. Fabriken arbetar även med en ny, lättare ram och med visa formförändringar på karossen. När Connaughts nya svansmotormodell med den fyrcylindriga motorn och en framväxlad låda blir tävlingsklar är dock omöjligt att förutspå.

Trots åtskillig entusiasm och en god portion hängivet arbete lär BRM inte kunna härja alltför vilt i resultatlistorna i år. Tvärtom har vinterns konstruktions- och experimentarbete avslöjat svåra brister. BRM får trots alla finesser finna sig i att spela en andraplansroll även i år.

Frankrikes insats under GP-säsongen 1957 görs av Bugatti och Gordini. Bugatti är ett i högsta grad osäkert kort. Konstruktionen hör till de mest avancerade men det räcker som bekant inte. Gordini däremot har chanser att åtminstone göra livet surt för de engelska vagnarna. Visserligen arbetar Gordini med synnerligen små ekonomiska resurser (liksom de flesta av de engelska GP-stallen), men den GP-vagn, som Gordini nu matchar är högklassig och bör med en aningen effektivare motor kunna hänga med i GP-karusellen. Gordini har individuell fjädring på alla fyra hjulen, en rak åtta och femväxlad låda. Vagnen har visat sig besitta goda egenskaper, bl. a. bra balans och driftsäkerhet. Om effekten höjs några enheter och vikten kan reduceras med ett antal kilo har Gordini stora möjligheter.

### FORMEL 2

Medan formel 1-racingen under 1957 kommer att gå i gamla hjulspår kör formel 2 in i en ny era. Nya formel 2 begränsar slagvolymer till 1,5 liter — utan kompressor. Eftersom formel 1 kommer att köras under nya regler 1960 är det inte omöjligt att formel 2 snart kommer att spela huvudrollen — många fabriker kommer att anse det för dyrbart att konstruera och bygga motorer för helt nya regler och i stället arbeta vidare på de grundkonstruktioner som redan finns. I et har sagts att formel 1 1960 kommer att få nuvarande formel 2:s regler. Är detta med verkligheten överensstämmande kommer racerfabrikanternas intresse för formel 2 utan tvekan att få uppleva en hausse i år och nästa år.

Enzo Ferrari är naturligtvis inte den som försitter tiden. Den italienske racerkungen har inte stirrat sig så blind på den nuvarande formel 1 att han glömt bort att det också finns något som heter formel 2. Ferrari har därför låtit konstruera en 1,5 liters V-6-motor med fyra överliggande kamaxlar. Denna motor har påståtts lämnat fantastiska effektsiffror, bortåt 165 hk. Samtidigt har nyhetsbulletinerna från Ferrari velat berätta om en lätt chassiram på bara omkring 50 kg. Om V-sexan blir Ferraris nya giv inom racersporten är svårt att förutsäga — fabriken lär även arbeta med en fyra och en V-12:a — men hur det än går kan man räkna med att Ferrari kommer att lägga ner åtskillig möda på att utveckla en icke-kompressor-motad 1,5-litersmotor.

En formel 2-motor, som visade lejonklo förra året var Coventry Climax. Denna motor är oerhört snabb och vann praktiskt taget rubb och stubb i sin klass 1956 monterad i vagnar tillverkade av Cooper.

— Förutom Cooper har vi Lotus. England har det således väl förspånt inom formel 2.



Använd  
istället

# Wolf Cub

## Wolf Cub BILPOLERSATS Nr 104

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



Riktpris komplett kr. 166:—

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

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

Försäljning genom järn- och maskinaffärer.

Lindahl & Nermark AB  
Alingsås

Aktiebolaget Enterprise  
Stockholm Göteborg  
Malmö

AB V Löwener  
Stockholm

Det är detaljerna som gör det...



Fram



KING

— svenskbyggda mopeder  
för svenska vägar

- 1 HMW-motor, erkänt robust och slitstark med kickstart och effektiva ljuddämpare. 2- el. 3-växlad.
- 2 Elegant tvåfärgslackering i olika kombinationer
- 3 Inbyggd, justerbar strålkastare
- 4 Bottenlänkgaffel och inbyggd, godkänt störlås
- 5 Teleskopisk svingbakfjädring

Ni har 4 olika modeller att välja på. Se dem hos återförsäljarna!

Fram-King mopeden tillverkas även i 6 modeller med Victoria-motor.

FRAM KING BOLAGEN  
UPPSALA HALSINGBORG



## MÄRKESTÄVLINGEN 1957

Var med och tävla — kombinera rätt vara med rätt firma- eller varunamn — hitta på en bra slogan för Teknikens Värld — VINN en Kreidlermoped — deltagande i en av Levande Livets fiskeresor — Nordiska Uppslagsbäckers Innehållsrika fiskelexikon eller något av de 10 värdefulla bokpriserna. (Denna tävling införes även i Levande Livet nr 15.)

Skriv i kupongen på nästa sida den bokstavs- och sifferkombination Ni tycker är riktig — glöm inte heller att skriva en slogan för Teknikens Värld. Sänd in förslaget senast den 30 april 1957 till Ähln & Åkerlunds Förlags AB, Box 3267, Stockholm 3. Märk kuvertet "Märkestävlingen 1957".

Populäraste "småbilen" i mc-klass. Kostar 3.975:—, 4-växlad, 4-taktsmotor, 12 hk, toppfart 90 km/tim, endast mc-körkort



A

COMO  
M. & T. BJERKE  
AKTIEBOLAG

1.



2.

Oljekamin för sport och sommarstugor, lysfotogen. Lång bränntid, låg driftskostnad. Pris 335:—

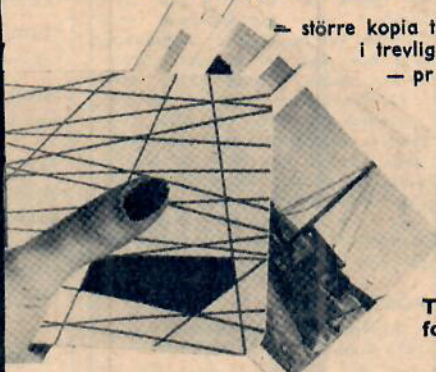


B

## Årets JÄTTE-succé

— större kopia till lägre pris i trevlig förpackning — pr st 45 öre

"Ny giv"



Tala med Er fotohandlare.

C

Magitrom

3.

## MORGONDAGENS RADIO



138 mm lång, 84 mm hög, 38 mm bred  
D 4 st 45-öresbatterier räcker ett halvt år!

D

Helstål, vattentätt, stötsäkert högsta schweiziska precision 185:—



E

4.

Rambler

5.

Låg vikt, 635 kg  
Sensationellt låg bensinförbrukning



Lågt pris 6.900:—

Låg oms., 640:—  
Lägsta skatt 110:—

F

Vespan — den mest sålda scootern — säljs av . . . samt 240 återförsäljare i Sverige.



G

6.

PHILIPS

7.

GOOD YEAR  
RINGAR



LEMANIA

8.

MERCURY  
-BOLAGET



**SAXOPED**

50 cc Sachs motor, 2-växlad, samma kedja för motor och pedaler, Kick-start. Pris 895:—.



H

9.

Husqvarna

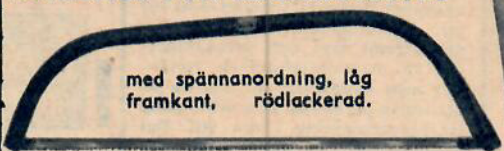
**HANDSÅG FÖR YRKESMÄN OCH HOBBYFOLK**

Orsa nya sågar med rätta handtaget. Garanti på varje lev. såg. Orsa-sågarna motsvarar yrkesmannens höga anspråk på jämn kvalitet och god skärpa. Högsta kvalitetsstål till lägsta pris!



**SÄGBÄGE FÖR SKOGSARBETET**

med spännanordning, låg framkant, rödlackerad.



Säljes i järnaffärer över hela landet

**JÄRNBIRGER AB**

J

10.

Dauphine  
(Renault)

**Marknadens mest kända dragspelsfabrikat**



L

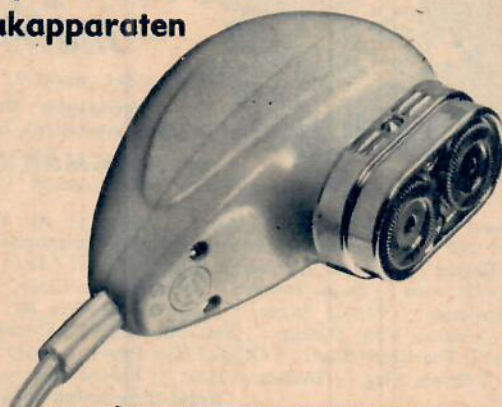
11.

AH  
HEINZEL

12.

**Populäraste rakapparaten**

I

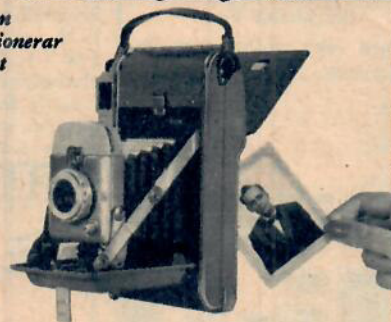


kameran som revolutionerar fotograferandet

färdiga bilder

bilder

på **60** sekunder



K

**POLAROID Land KAMERAN**

13.

BRÖDERNA  
TYSKLIND  
INSJÖN

14.



N

**Världens mest sålda bilringsmärke**

Bästa "haspel"-utrustningen kommer från . . .

M



**AHLÉN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB  
BOX 3267, STOCKHOLM 3**

Jag anser att kombinationerna skall se ut så här:

A... B... C... D... E... F... G...  
H... I... J... K... L... M... N...

slogan: .....

Namn .....

Adress .....

Postadress .....

Texta gärna!

TV 7-57





# NYA PANG märken!

för mopeder, scooters, mc. bilar etc.  
Amerikanska Decals  
(överföringsmärken), även snitsiga  
som **JACKMÄRKEN**  
Storl. 75x115 mm. Pris pr st. endast 1:75 + porto.

- Coast Guard  Marines  Army  Navy  Air Force  Coast Guard Off.  7th Armored Division  Enjoy the seaside  Where the West Begins  Looking for fun  High Stepper  Let's Play  Don't get Son Burned  Sailor Beware  Bumpers too Close  Bear Behind  Hotrodder  Flying Saucer  Who You Laffin At?  Whats the Beef  How's Your Pickup  Soft Shoulders  Curves  Capacity 5 Gals  Too Close Skull  Official Tax Payer  Lady Luck  U. S. Flag  Pirate Flag  Dixieland  United Nations Flag

**FIRMA RABE & MAGNIFTR.**  
Stockholm Va

Härmed rekv. enligt ovan mot postförskott.

Namn: .....

Adress: .....

Postadr.: ..... TV 7-57

**SKRIV IDAG TILL**

Decal-förteckning med svensk översättning sändes på begäran.  
Reflekerande och självhäftande Scotchlitmärken:  »Too Darn» 7x10 cm 3:75  »Stop» 5,7x7 cm 2:50  »Giv signal», självhäftande plastmärke, 2:50  »Take it easy» 1:50  Int. S-märke 2:50  Ovalt flaggmärke 2:50  Int. S-märke med vingar 3:50. Porto tillkommer.

# Hi-Q

den **NYA** bilantennen  
med högre Q-värde\*  
**GER BÄTTRE RESULTAT**  
\*Q = mottagningskänsligheten  
Passar alla bilar.  
Begär den hos Er tillbehörsförsäljare.  
Byt nu till High-Q!

# Hi-Q

AB GYLLING & Co. Stockholm. Tel. 449600

*Gör det själv..*



## Wolf Cub

- FÖR HOBBYVERKSTADEN

Kan användas till borrar, bänkbörning, polering och slipning. Erhålles hos återförsäljare! Begär beskrivning eller besök vår demonstrationslokal.

En gros: **AB ENTERPRISE**  
Stockholm • Göteborg • Malmö



# RENOLD

## motorcykelkedjor

Generalrepresentant: **AB Ingenjörfirman RECTUS, Sthlm**

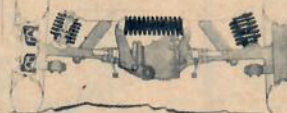
(Forts. fr. sid. 54.)  
tumshjul. Den sexcylindriga motorn verkar vara på avskrivning och i stället kommer V-8:an med stormsteg. Panoramarutan blir större och större och har dessutom smittat av sig till europeerna som t. ex. på Simca Atlantic Cabriolet, Vauxhall Victor och Mercedes 300 SL Roadster. Av årgång -57 på USA-vagnarna kan man utläsa att utvecklingen går mot ännu större glaslytor.

En mera modebetonad detalj är dubbelstrålkastarna som får sina förespråkare i allt flera märken. Amerikanernas åsikt att föraren skall ha det så lätt och bekvämt som möjligt yttrar sig i diverse -matics. Servostyrning och servobromsar kommer igen överallt. Tryck-knappsväxeln har smittat av sig på Mercury och Lincoln och elektrisk manövrering av säten och fönster dyker upp litet varstans. Misstänkt tyst har däremot blivit kring värme- och luftkonditioneringsanläggningarna som förra året blev ordentligt upptrummade i propagandan.

Ett par verkliga godbitar hittade vi i Pinin Farinas snövita Abarth. Två verkliga »farttoppeder». Nyheten för året var den med Giulietta Sprint Veloce-motorn i bakvagnen. Den andra läckerheten hade en friserad Fiat 750 cm<sup>3</sup> under huven. Båda vagnarna är extremt låga och utomordentligt väl strömlinjeformade. Avsikten med byggandet av bilarna är att starta på Monza och sätta igång en rekordmejsning i stor stil. Det kommer då att gälla 1.100 och 1.500 cm<sup>3</sup> klasserna upp till 1.000 mil.

Farina visade förr en prototyp av Lancia Florida vilken nu undergått en del förändringar för att på Genèvesalongen visas i sin slutgiltiga serieform. Modellen heter nu Lancia Flaminia och har en sexcylindrig 2.4 liters motor på 103 hk med en kompression av 7,8:1. Den femsitsiga sedanen när med samma motor en toppfart av 160 km/t. Mycket vackra var också ett par Coupé och Cabriolet-modeller av samma märke.

Bland specialkarosserna var det framför allt Ghia-Aigle, Vignale



Bakaxelupphängningen på den nya Mercedes 300 SL Roadster. Själva axeln är den sedan gammalt välkända modellen. Nyheter ligger i utjämningsfjäders över kardan.



Goliaths boxermotor visar många drag av Volkswagenmotorn men är i motsats till denna vattenkyld. Hurvida slitsstyrkan blir lika god återstår att se. Effekt- och viktfråhållandena på nykomlingen är emellertid mycket goda. Motorns lay-out ren och ger god åtkomlighet

# SOLO

## marin

### - idealmotorn i varje väderstreck

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



BRÖDERNA SKOOGS  
MOTORFABRIK AB  
BORLÄNGE

**JOWETT JAVELIN**  
ALPEN, GUNDERSEN A.B.

service och reservdelar  
tel. 190083, 197467, 199062, 193284  
Stadsskrivareg. 6, Waterloogat. 1  
GÖTEBORG N



*Gör som vi*

# läs Svalan

Ni får dessutom kostnadsfritt Svalans medlemsblad

**6.95**  
inb



## Vinterfiska!

Begär vår 80-sidiga, rikt ill. jubileumskatalog med en jättesortering av fiskedon och sportgrejor. Den sändes **GRATIS!**

**SKRIV I DAG!**

BRÖDERNA TYSKLIND AB - INSJON

Sänd mig GRATIS Jubileumskatalogen!

Namn .....

Adress .....

Postadress ..... TV 7-57





Simca Aronde Ocean är en tvåsitsig lyx-Roadster med panoramaru- ta och en mot normalutförande jämförelsevis lätttrimmad motor. Effekten är 57 SAE hk vid 5.200 varv/min., cyl.-volym: 1.290 cm<sup>3</sup>.



Den tvåsitsiga ultralåga coupén från Pinin Farina täcker chassiet från Lancia Appia. Motorn är trimmad till 53 hk, vilket ger bilen en toppfart av 150 km/t. Standardvagnen ger normalt 43,5 hk och en toppfart på 125 km/t. Kompressionsförhållandet är 8:1, motorn har dubbla fallförgasare. Undre bilden visar Lancia med tvåsitsig Roadster-kaross från Vignale.

Alemano, Zagato, Beutler och Graber som visade framföreterna. Vignale visade t. ex. en standardvagn på ett Fiat-Multipla-chassi men i motsats till den av Farina hade man här ett fast soltak. Samma »skräddares» tvåsitsiga Fiat 750, en svart och vitmålad sportcoupe, var däremot mer originell än vacker. Ghia-Aigle hade emellertid lyckats förträffligt med sin version av Nardi-Fiat 1100 Coupe. Till allas förvåning visades även en Lotus med specialkaross. En låg och smacker liten sak som fick det att vattnas i munnen.

De schweiziska karosseriskräddarna Graber och Beutler, den ene specialist på Alvis och den andre på Volkswagen och nu även Porsche, visade ett par mycket smakfulla prov på sin konst.

För oss vanliga bilister kan det noteras att kopplingspedalen liksom lilltån så sakteliga håller på att försvinna. Här hemma har den förstnämnda brutalt plockats bort från bl. a. Austin A 55 och nu senast DKW. Gemensamt för de bägge är att kopplingen kontrolleras på elektrisk väg och att man inte använder några hästkraftsslukande turbinkopplingar som de amerikanska vagnarna.

Den sista Genevésalongen pekade otvetydigt på en väg som leder till enklare bilkörning. Fet var egentligen bara en sak vi ledade förvägs efter på de vanliga bruksvagnarna — ett nytt revolutionerande bromssystem. Det som nu finns är i de flesta fall helt oförlämpligt för de fartresurser bilarna har och bör med det snaraste förpassas till något tekniskt museum.

# 200 yrken och befattningar

1. Framtidsmöjligheter, löneförhållanden och utbildning beskrivs utförligt för vart och ett av de ca 200 yrken och befattningar, som NKIs fria service omfattar.
2. Beskrivningarna har för NKIs räkning utarbetats av specialister, verksam inom Kungl. Arbetsmarknadsstyrelsen.
3. Genom denna yrkesorientering får Ni en objektiv och aktuell beskrivning på det Ni önskar — sänd blott i frikupongen.



## För Er...

som vill **avancera**  
som vill **ha en bättre plats**  
som vill **öka Er kapacitet**

## Ni kan få en aktuell orientering om alla dessa yrken och befattningar

<b>Teknik — olika fack</b> Ingenjör Verkstädsförförman Inom något av nedan uppräknade tekniska fack. Anteckna i kupongen fackets namn och avsedd befallning Maskinteknik Biografmaskinist Elmåskinnist Landmaskinnist Maskinmålare Maskinritare Maskinskötare Resemonter Ribbiträde Sjömaskinnist Angmaskinskötare Sjöingenjör (övermaskinnist) Verkstadsförförman Elektrisk svetsare Gossveltare Kontrollant Skyddsombud Smidesmålare Svetsare Gjutarteknik Gjutare Gjutmästare Motorteknik Motormontör Motorer Serviceman för förbränningsmotorer Biltteknik Bilelektriker Bilmekaniker Bilreparatör Yrkeschaufför Flysteknik Flygmaskinnist	Flygmekaniker Instrumentmontör Luftnavigatör Trafikflygare Värme- och sanitetsteknik Montör Mästare inom rörledningsbranschen Värmelednings-skötare Värme- och sanitetstekniker Elektroteknik Belysnings-tekniker Elektriker Elektrisk maskinist Elektrisk maskin- och apparat-skötare Hissmontör B-installatör C-installatör Starkströmsmontör Svagsströmsmontör Radio- och TV-teknik Radioserviceman Radiotekniker Radiotelegrafist TV-serviceman TV-tekniker Byggnadsteknik Byggnadsförförman Byggnadsritare Fackman i fråga om byggnadsmaterial Tillverkare eller försäljare av monteringshu. Väg- och vattenbyggnadsteknik Målnings-tekniker Schaktmästare Vägsmästare	Kemisk teknologi Driftsledare inom livsmedels-industrin Laborant Textilteknik Dessinalör Textiltekniker Träteknik Cellulostekniker Laborant inom cellulosa-industrin Andra tekniska befattningar Arbetsledare med psykologisk utbildning Arbetsstudiemann Offer- och försäljningsingenjör Produktions- och personalingenjör Kontor Banktjänsteman Kontorist Korrespondent Lagerchef Sekreterare Bokföring Bokförare Kalkylator Kassör Kommunalkamrer Revisor Försäljning Affärsföreståndare Bokhandels-medhjälpare Försäkrings-inspektör Handelsresande Järnhandlare Resebyråtjänsteman Reklam Dekorator Reklamman Reklamtecknare Sjöfart Merkantil sjöfartspersonal Sjökapten Skeppare Skeppstredare Speditör Steward Trafik Bilinspektör Dravbärare Konduktör Postexpeditör Stationskarl Stationskrivare Telegrafassistent Telefonist Tulltjänsteman	Modé Direktis Körsör Mannekäng Modetecknare Skomodellör Skräddare Tillskötare Skönhets-vård Damfrisör Herrfrisör Skönhetsvårdare Böcker, Tidningar Biblioteks-tjänsteman Bokbindare Faktor vid tryckeri Journalist Livsmedel Bagare Bryggmästare Charkuterier Konditor Mejerikonstuler Merjerist Lantbruk, Skogsbruk Agronom Driftsledare vid jordbruk Hunduppfödare Jägmästare Lådgårdsförförman Smådjurskötare Skogvaktare Trädgårdsmästare Lärare Barnträdgårdslärarinna Bilskollärare Folkskollärare Gymnastikdirektör Handarbets-lärarinna Handelslärare Lanthushålls-lärarinna Läröverkslärare Musiklärare Skolkökslärarinna Slöjdlärare Småskollärarinna Yrkeslärare	Socialyrken Arbetsterapeut Barnvårdsman Barnhems-föreståndare Diakonissa Hemkonsulent Ombudsman Personalkonsulent Präst Sjukkas-sjöstämman Socialkurator Syssteman vid sjukhus Försvaret Arméofficer Flygofficer Kustartilleriofficer Sjöofficer Brandväsen Brandchef Brandman Skorstensfejare Sjukvård, Hälsovård Apotekare Badmästare Barnmorska Barnsköterska Hälsovårds-inspektör Läkare Sinnessjuk-vårdare Sjukgymnast Sjuksköterska Tandläkare Tandtekniker Veterinär Specialyrken Fastighetsskötare Fotograf Modellsnickare Opiker Tapetsare Tvåttföreståndare Urmakare Konstnärliga yrken Arkitekt Bildhuggare Byggnadsritare Dekorationsmålare Dekorator Grafiker Heminrednings-arkitekt Illustrations-tecknare Kartritserska Modetecknare Möbelarkitekt Möbelslätare Mönsterritare Reklamtecknare Teckningsarkitekt Trädgårdarkitekt Högskole-tekniker Civilingenjör Lantmätlare Mariningenjör Meteorolog
--	--	---	---	--

Ni får den GRATIS!

Ni får utom yrkesbeskrivning även fri litteratur om lämplig utbildning o.s. som Ni har nytta av, då Ni planerar Era fridstudier.

**FRIKUPONG** (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Frankiera NKI beställ postst.

Till **NKI-SKOLAN** S:t ERIKSGATAN 33 STOCKHOLM 12

Svenskfrämmande Tillsänd nr 104 Stockholm 12

**LÖSEN**

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

(Strik här ovan det yrke eller befattning som intresserar Er.)

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 7-57



# HALDA P PORTABLE

är Er  
för 25:— i månaden  
(även första inbetalningen)



**Premieköp**  
det nya bekväma  
betalningssystemet  
för Halda P

Ni betalar 25 kronor vid leveransen och samma belopp månatligen — så bekvämt är det att bli ägare till Sveriges mest sålda hemskrivmaskin tack vare Premieköp. Halda P har stark och pålitlig konstruktion, härligt anslag och vacker skrift och ger dessutom sin ägare extra favörer. Med varje maskin följer gratis Halda P-

handboken — med bl a övningsuppgifter i maskinskrivning enligt "touchmetoden" — jämte studieutrustning — tangentbordsschema och övnings-skärm. Begär upplysningar genom bok- och pappershandlare m fl återförsäljare eller genom

## ÅTVIDABERGS



**VET DU**  
vad detta märke  
betyder? NTF  
Korsning med huvuddet

### 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.

## Två hårvatten i samma flaska

**MEDICINSKT:** Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och därav föranlett håravfall samt innehåller välgörande kolesterolin. Palmolive finns i 4 olika fetthalter. Ni kan därför välja just det hårvatten, som passar Ert hår bäst.

**BINDER HÅRET** men bibehåller det mjukt och naturligt utan att smeta. Genom att Palmolive både är medicinskt och binder håret, får Ni faktiskt två hårvatten i samma flaska.

**PALMOLIVE**  
dubbelverkande hårvatten  
TORR · FET · EXTRA FET · ÖVERFET



För motsträvigt hår använd **PALMOLIVE Brillantino**

61 PALMOLIVE är även ett bra damhårvatten



### FN-FLYG I SUEZ

Förenta nationernas kontrollstyrka mellan Suez och Israel har tidigare inte haft tillgång till flyg. Nu har början gjorts till ett ytterst blygsamt »flygvapen»: fyra obebäpnade sambandsflygplan av typ De Havilland »Oter» som kanadensiska flygvapnet ställt till förfogande. Flygplanen har baserats på Abu Sweir nära Suezkanalen och används till spaning samt förflyttning av personal och förärad mellan FN-förbanden. Dessa är spridda över ett stort, svårframkomligt område (Sinaiöknen, som är mycket bergig).

»Oter» väger ca 3.500 kg och tar nio passagerare eller ett och ett halvt tons last. Let tillverkas av de Havillands fabriker i Kanada.



### »OTTER» SOM AMFIBIEPLAN

»Oter» är ett ovanligt mångsidigt flygplan. Den här versionen är ett amfibiplan. Hjulen är indragbara i flottörerna. Som synes finns det också små noshjul i flottörspetsarna.



### CESSNA MODELL 57

ser ut så här (Cessna 182, en flygande folkbil). Till det yttre är den lik tidigare modeller. Förbättringarna gäller inredningen, med bättre komfort för förare och passagerare. När får vi en flygande svensk »folkbil» till överkomligt pris?



### »7.360 LITER, TACK»

Två och en halv minut tar det att lufttanka det här spaningsplanet RF-84F Thunderflash, som därmed får sin flygsträcka fördubblad vid varje tankning. RF-84F är spaningsversionen av Thunderstreak. Den har omfattande foto- och radarutrustning. Till skillnad från många andra spaningsplan är Thunderflash beväpnat. Topparten är över 1.000 km/tim.

Nedre bilden visar planet på marken. Man ser kameraöppningarna under nosen. Motorn är en J-65 Sapphire.

TEKNIKENS VÄRLD 7/57



# KÖP-



Crescent mod. 2000 i flera valfria färger. 2- o. 3-växlad 950:— resp. 995:—, Saxoped — 2-växlad 850:—, 3-växlad 895:—, 2- och 3-växlade med bakfjädring 895:— resp. 940:—, 2-växlad sportmod. med bakfjädring 910:—.

# BYT



Folkmonarpeden — med NSU-motor 770:—, med ILO-motor 795:—, den senare mod. även med bakfjädring 850:—, Suverän sportmodell 930:—, Monarscootern — Monarks nya fulländade mopedscooter med en mängd finesser 1.050:—.

# MOPED



Husqvarna Roulette — den nya eleganta mopeden i kontinental stil. Helt ny 2-växlad motor med kickstart och enkedjadrift 790:—, Novollette — 1-växlad 680:—, 2-växlad 740:—, Novollette Sport 760:—, »Populär» — årets stora nyhet, en rejäl och pålitlig moped till extra lågt pris: 1- och 2-växlad 610:— resp. 680:—.

# NU!



Victoria — »Vicky» — föregångaren bland mopeder, nu 2-växlad med friläge och utrustad med kickstart, lättmetallnav, inbyggd hastighetsmätare och stödlås — 895:—, 1957 års mod. med -55 års motor och utan bakfjädring endast 770:—, Den eleganta sportmopeden AVANTI (se bilden) 960:—.

Puch — eleganten bland mopeder med 49 cc 2-takt, 2-växlad med fläktkyllning och kickstart 885:—, Den nya sensationella sportmopeden i prisläge omkr. 1.065:—.

**EXTRA FÖRMANLIGA VILLKOR**  
Begagnade mopeder inbytes till mycket förmånliga priser. Skriv till oss och ange märke och körsträcka för Er moped så får Ni omg. alla upplysningar betr. ev. byte.

**AB STOCKHOLMS MOTORCENTRUM**  
Bensinstationsbyggnaden,  
Norra Bantorget, Stockholm.  
Tel. 11 21 42 - 20 24 42.

Jag är intresserad av ..... (märke)  
moped. V. g. sänd broschyr och prisuppgift. Min bytesmoped av märket .....  
är körd ca ..... mil.  
Namn: .....  
Adress: .....  
Bostad: ..... Tel.: .....

TEKNIKENS VÄRLD 7-57



## TITTA JAG FLYGER

nästan själv, bara med hjälp av en liten helikopter, tycks den här piloten säga. Flygapparaten är en Kellett KH-15, beställd av amerikanska flottan för experiment med stabiliteten hos småhelikoptrar. Rotorbladen drivs av små vätesuperoxidraketer i bladspetsarna, och kloten bredvid föraren är bränsletankar.



## FOKKER F. 27 "FRIENDSHIP"

gör onekligen ett elegant och sobert intryck. Holland hade före kriget en stor och högtstående flygindustri, som nu börjat komma igen på allvar. »Friendship» är avsedd för medeldistanser och kan ta 32—40 passagerare. Motorerna är två Rolls-Royce Dart propellerturbiner på vardera 1.600 hk.



## BRANDKÄR FRÅN LUFTEN

Helikoptern Kaman HOK-1 (amerikanska marinen) har tidigare presenterats i Teknikens Värld. Här ser vi helikoptern som brandbil. Det gäller att snabbt släcka ett brinnande havererat flygplan. Luftströmmen från rotorbladen driver undan flammorna och hjälper de båda brandmännen att med kemiska eldsläckare bana sig väg till flygplanet och rädda flygaren.

## HJÄLP I NÖDEN

är också den här helikoptern (HUP-2 Vertol). Den är baserad på ett hangarfartyg och håller just på att fiska upp en flygare som missat vid landningen och hamnat i vattnet.



# NY katalog

modellflyg

MOTORER

BILAR

FLYG

BÅTAR

**KLIPPTILL** SVEN E. TRUEDSSONS  
**MODELLFLYGINDUSTRI, MALMÖ 9**  
 NR 12 VAR HITTILLS STÖRSTA OCH MEST VÄLSORTERADE KATALOG kostar kr 1:— + 25 öre till porto.  
 Undertecknad beställer ..... st. KATALOG nr 12.  
 Namn: .....  
 Adress: .....  
 Postadr.: ..... TV 7-57

# BOLIDEN

**BOLIDEN DUPLO**  
Boliden-kvalitet till standardpris  
Med kvalitet långt över vanlig standard.

**BOLIDEN ULTRA**  
det skaksäkra och seglivade batteriet  
En hittills oanad driftsäkerhet.

## BOLIDEN BATTERI AB

ett dotterföretag till Bolidens Gruv AB

Närmaste servicestation kan skaffa Er ett Boliden-batteri omgående.



# EN KAMERA I KIKARN!

Av PETER SCHNEIDER

CamBinox heter en trevlig nyhet från firman J. D. Möller i Hamburg. Det är här fråga om något så pass ovanligt som en fotokikare, dvs. en ljusstark kikare med inbyggd miniatyrkamera.

Med denna fotokikare kan man inte bara få en skarp synbild av fjärran föremål, utan man kan också hålla fast det man ser i fotografisk bild. Med CamBinox kan man t. ex. följa händelserna på idrottsplatsen och fanga tävlingarnas höjdpunkt i bild. Fotokikaren har ungefär samma storlek och vikt som en vanlig kikare med motsvarande data, och den är därför lätt att bära. CamBinox lämpar sig inte bara för fjärrbilder, utan det går också utmärkt att ta närbilder, även om man då får ta hänsyn till att skärpedjupet blir mindre än med en liknande kamera med normal brännvidd.

Mellan de båda kikarokularen finns själva kameran. Den har ett 90 mm Idemar-objektiv med ljusstyrkan 3,5. Objektivets brännvidd och bildvinkel är anpassad till kikarens bildfält och förstöringsgrad. Kikaren kan därför sägas fungera som ett slags kamerasökare och den fungerar även som avståndsmätare. Okularen har nämligen avståndsskala, och det av-

lästa avståndet kan sedan överföras till kameraobjektivets avståndsställning.

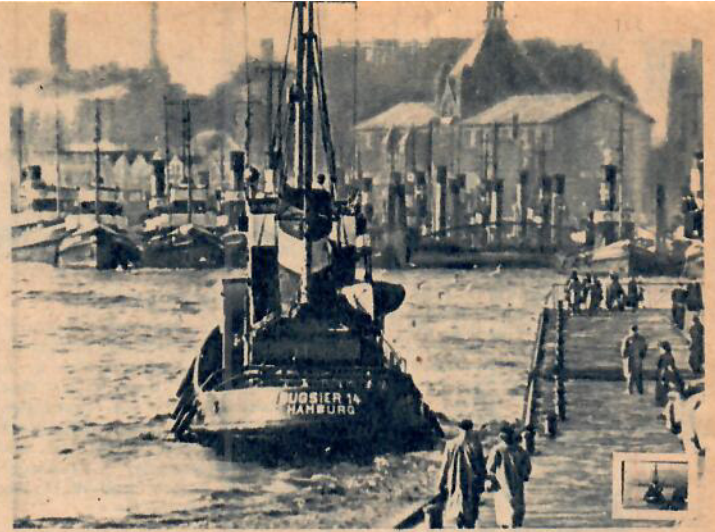
Kikarens data är 7x35 och den ger ett bildfält på 127/1.000 m. CamBinox har alltså hög ljusstyrka och ger sju gångers förstoring.

Objektivet är monterat i en bajonettfatning, och fabriken räknar med att så småningom komma med objektiv även i andra brännvidder, främst 50 mm och 135 mm.

Kameran har alla de finesser som man kan vänta av en precisionstillverkad miniatyrkamera. Den har automatisk filmframmatning, exponeringsspärr och är synkroniserad både för vanliga fotoblixtar och elektronblixtar. Ridåslutaren är av metall och kan ställas in på B samt tider från 1/30 till 1/800 sek.

En intressant detalj är den mycket stora avtryckarknappen. Den har placerats på ett sådant sätt, att det är möjligt att ta flera bilder i följd utan att fotokikaren behöver flyttas från ögonen.

Kikaren väger 1.200 g och kostar 900 DM, dvs. ca 1.100 kr. i Tyskland. Till kameran används en specialtillverkad 16 mm operererad film med Adox KB 14-emulsion. Filmen ger 20 negativ i formatet 10x14 mm.



Ovan: bogserbåten har fotograférats med en CamBinox. Avståndet är 100 m. Lägg märke till det typiska telefoto-perspektivet! En den framhävda bakgrunden! En kontaktkopia är infälld nederst t. h. på bilden. Då den reproducerade bilden har förminskats, visar kontaktkopian inte det rätta formatet, men den ger en uppfattning om den kraftiga förstoring som krävs vid CamBinox-fotografering. Bilden t. v. visar fotokikaren CamBinox. Själva kameran är inbyggd mellan okularen. Kameran har ett objektiv med 90 mm brännvidd, vilket ger samma förstöringsgrad som kikaren, nämligen sju gånger.

**gratis!**

**TEKNISK UTBILDNING**

Sänd mig Er nya studiehandbok med upplysningar om ingenjörs-, tekniker-, arbetsledare- och fortbildningskurser.

Namn \_\_\_\_\_

Bostad \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

TV 4/4-57. 978

Frankeras ej  
Hermods  
betalar  
portot

**HERMODS**

Slottsg. 8 A

**LÖSEN** **MALMÖ**

Svarsförsändelse  
Tillstånd nr 36  
Malmö 1

**Det råder BRIST på TEKNIKER!**

En examen i byggnads-, elektro- eller maskinteknik från **SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA** kan ge Eder den ställning Ni eftersträvar. Betyg från fackavdelningen för elektroteknik ger den teoretiska utbildningen för B-behörighet.

Aven aftonskola. Begär prospekt.

Godkänd av Kungl. Överstyrelsen för yrkesutbildning.  
Statliga län och stipendier.

Ködmangatan 32 **SUNDSVALL** Telefon 580 08

**HÄSSLEHOLMS STADS TEKNISKA SKOLA**

Under statens inspektion

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

**BILREPARATÖRS-**

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

**Skövde Praktiska Skola**  
Drottninggat. 4, Skövde.  
Tel. 1249.

**Vill Ni ta körkort utan att gå i körskola?**

**Och spara 100-tals kronor.**

Sänd då namn o. adress samt 50 öre i frim. för ex. och porto, så får Ni prospekt m. alla upplysningar för såväl vanligt körkort som trafik-kort.

**BILTEORI** Box 6041  
Stockholm 6

**KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT**

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



**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.

**TILL SALU**

**MALMÖ TEKNISKA INSTITUT**

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

**FOTO NI FÅR HÖGSTA RABATT**

FILM, PAPPER, KEMIKALIER, KAMEROR

Katalog med nettoprislista mot 50 öre i frimärken

Fotografiska arbeten m. m.

**SYDSVENSK HANDEL** Avd. TV - Sergels väg 6 - MALMÖ

**MOPEDENS**

reservdelar finns hos oss. Kataloger (även för bil- och mc-ägare) sändes mot porto.

**MOTOR-HÖÖKS**  
SAGEN - TEL. 30, 31





# "Mästerverk i miniatyr"

OÖVERTRÄFFADE PRECISIONSBYGGSATSER I PLAST  
LÄTTBYGGDA · EXAKTA · DETALJRIKA · BILLIGA · STOR SORTERING · NYHETER KOMMER



**"LONG TOM"**  
KANON med TRAKTOR  
BYGGSATS  
KR. 13:80

En otroligt detaljrik modell med rätliga delar som traktorband, hjul och kanon. Fem figurer medföljer.

Ford-koncernens »framtidsvagn» i en strålände modell. Bl. a. medföljer »fäkromad» grill, plasthuv över förarkabinen samt två realistiska figurer.

**BYGGSATS**  
KR.  
8:60



**FLODÅNGARE**  
ROBERT E. LEE

En tjugig modell av en berömd hjulångare med finesser som rätliga skovelhjul och roder. Detta är en modell med massor av precisionsgjutna delar som ger byggaren många trevliga byggtimmar.

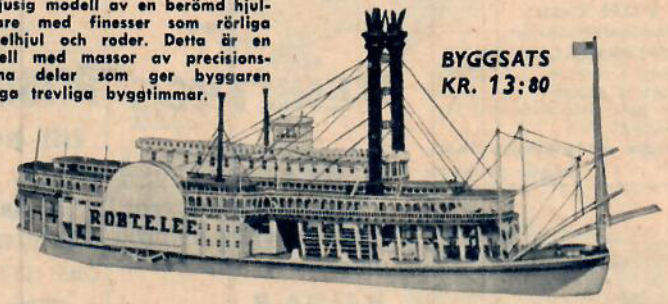
**BYGGSATS**  
KR. 13:80



**BYGGSATS**  
KR. 10:40

**KUSTBEVAKNINGS-**  
**FARTYG**  
"CAMPBELL"

En stillig REVELL-modell av ett av fartygen som deltog i räddningsarbetet vid Andrea Doria-katastrofen.



REVELL-MODELLERNA FINNS I VÄLSORTERADE HOBBY-, LEKSAKS-, JÄRN- samt SPORTAFFÄRER

Generalagent för Sverige:



Apelbergsgatan 48  
STOCKHOLM C.

Modellerna kan även erhållas pr postförskott varvid portoavgiften tillkommer.

## ALLT I VERKTYG

samt  
Möbelbeslag,  
Läs- och  
Möbelsmid  
m. m.



SPECIALITET: Snickeriverktyg

KATALOG  
på begäran  
mot kr 1:15

**NORDISKA VERKTYGSAFFÄREN**  
Drottninggatan 64 B, Göteborg

## PASSA PÅ NU

Köp billigt!

- Flygplan:**  
 Monogram Superkit  
 Corsair  
 Thunderjet  
 Warhawk  
 Har kostat 6:60
- Bilar:** Berkleys skalabilar i balsa och metall  
 Ford X-100  
 Carribean  
 Le Sabre  
 Nash Healy  
 Har kostat 10:25—13:75
- Båtar:**  
 Monograms fartyg i balsa  
 Landstigningsfartyg  
 Jagare  
 Kryssare  
 Har kostat 10:50
- Färgsats:** Monograms färgsats (ej plastfärg). 6 färger + lim.  
 Har kostat 8:50

- Speedee Bilt**  
 Piper Cub  
 Aronca Sedan  
 Ercoupe  
 Boe'ing Kevdet  
 Long Midget  
 Cessna Seaplane  
 Spad Pursuit  
 F-51 Mustang  
 Republic Thunderjet F-84  
 Ryan Navion  
 Grumman Hellcat F-6F  
 Alla dessa endast 6:90 pr st.
- F-86 Sabre  
 Corsair F4U5  
 Warhawk P-40-F  
 Panther Jet F-9F  
 Thunderbolt P-47  
 Alla dessa endast 7:50 pr st.
- Lockheed Constellation  
 6:60
- Premiers Plastbilar**  
 Bu'ick Skylark  
 Nash Healy  
 Har kostat 7:10

Upplandsg. 41, Stockholm Va  
Tel. 32 44 73

Pricka för önskad byggsats, skriv namn och adress i marginalen samt sänd in annonsen så erhåller Ni beställda varor omgående mot postförskott.

TEKNIKENS VÄRLD 7-57

## LODGE

tändstift

med SINTOX  
den världsberömda isolatorn

## SÅG-SATS



bästa kvalitet. Bestående av 1 st. handsåg, längd 50 cm. 1 st. ryggsågblad med stälrygg, längd 25 cm. 2 st. sticksågblad, längd 30 o. 35 cm. 1 st. blad för kapning av järn m. m. Trähandtag med vingmutter för festsättning. Dessa geniala verktyg bör ej saknas hos någon. Oumbärliga i alla hem, för reparationer eller hobbyverksamhet. Pris för hel sats 12:—.

Från F:a HELMER WEGIN  
Avd. TV - Enebyberg

## KIKARE TILL NETTOPRIS

och på bekväma  
avbetalningsvillkor



Per mån.  
22:—

POSTA  
KUPONGEN  
IDAG!

från **OPTA**  
specialisten på kikare  
**OPTA MARIN 7x50**

Fantastiskt ljusstark.  
Oöverträffad som sjö-  
och nattkikare.

- ★ Förstorar 7 gånger
  - ★ Objektivdiam. 50 mm
  - ★ Ljustyrka 51
  - ★ Synfält på 1000 m. 124 m
  - ★ Vikt 1.019 g
- Vårt nettopris med  
svinludersfodral:
- Kontant 135:—, avb. 145:—,  
lösen vid lev. 35:—,  
Per mån. 22:—
- AB OPTA • TROLLHÄTTAN**
- Sänd .... st. Opta Marin, kontant å  
kr 135:—, mot avbet. kr 145:—, mån-  
bet. kr 22:—, lösen vid lev. 35:—.  
Varan förblir säljarens egendom tills  
full likvid erlagts. 1 års garanti.
- Namn: .....  
Adress: .....  
Postadress: ..... **TV 7-57**

## Lär Er dansa!



efter vår nya förenklade lärometod. Stora danskartor utvisa alla steg man tar under dans runt golvet. På några kvällar kan Ni dansa perfekt och elegant.  
Foxtrot, Slowfox, Samba, Rumba, Tango, Modern vals, Gammal vals, Hambo, Polka, Schottis.  
Skriv i dag! Belåtenhet garanteras!

**Bokförlaget Praktiska Böcker**

Regeringsgatan 93, Avd. T, Stockholm

Sänd mot postförskott Lär Er dansa själv. Kr 6:50.

Till: ..... **TV 7-57**





## BAKVÄNT I DODGE

1957 års modell av Dodge Stationsvagn har kommit till Sverige och visar upp en hel del nya finesser. Bilar av den här typen är mycket lämpliga som taxi, särskilt på landsbygden där droskbilarna många gånger får tjänstgöra som sjuktransportbilar. En konventionell vagnstyp ställer sig ganska svår att ändra om för att få plats med bärar. Genom stationsvagnens konstruktion kan man genom att fälla sätena få en absolut plan golvyta för sådana tillfällen.

Det bakre sätet i Dodge Stationsvagn har ryggstödet mot körriktningen och de åkande här har en god utsikt genom den stora bakrutan. Av- och påstigning till detta säte sker genom den bakre dörren så passagerarna behöver inte klättra över andra åkande för att komma på plats. När bakluckan skall öppnas måste rutan först sänkas. En detalj som lätt avklaras, antingen från förarsätet eller av passageraren i baksätet. Rutan är elektriskt manövrerad.



## SLIPAD FÖR IS

En svensk, handdriven isborr har låtit tala om sig i sportfiskekretsar på andra sidan Atlanten trots att tillverkaren, Eminent-verktyg i Torshälla, egentligen aldrig gjort någon reklam där. Brev med amerikanska och canadensiska frimärken på kuvertet och en önskan att få köpa isborren har inte varit sällsynta. Nyligen fullgjorde torshällafirman vidare en leverans till en norsk valfångstexpedition, som någonstans vid sydpolen skall borra sig genom islager på 2,5 m.

Vad som gör den svenska isborren så efterfrågad är framförallt kvalitén. Upphovsman till borren är fabrikkör Bertil Sjödin, (t. v. på bilden), men när hans resurser inte räckte till för den stora efterfrågan inleddes samarbetet med ing. Malte Brandstad på Eminentverktyg (t. h. på bilden) som numera gör det mesta på borren. Den mest betydelsefulla delen av tillverkningen, nämligen slipningen av skäret, gör fabrikkör Sjödin dock fortfarande själv och för hand.



General Electric har nu fått fram ett nytt material, som är så hårt att det kan repa diamanter. Det nya materialet har fått namnet borazon. Det tål hög temperatur.

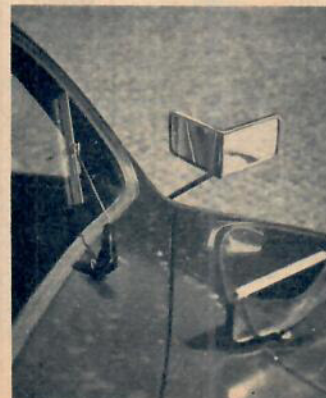


Bilden visar manöverhytten på den nya amerikanska dvärgubåten X-1. Lägga märke till den flygplansliknande utformningen. Periskopet nås mycket lätt av båda navigatörerna.



Det här varningsmärket har satts upp i Hamburg. Det är utformat så att även inte läskunniga barn skall förstå meningen med märket.

Duoskop-spegeln ger bilisten möjlighet att se trafiken både framför och bakom bilen på en gång.



**VÄGSÄKERT:** AB Gustafsson & Carlesund i Borås har nu kommit med en pigg nyhet som gör det säkrare att färdas på vägarna i fortsättningen. Det är ett slags reflextyg och en fotgångare eller cyklist i en jacka av detta nya material kan upptäckas på mycket stort avstånd av en bilist. Företaget har lanserat en lång rad trevliga ytterplagg tillverkade av tyg med invävda reflextrådar.

**KAPSLAD ATOMVÄRME:** Ett nytt och unikt atomkraftverk sattes för en tid sedan igång vid Argonne National Laboratory i USA. Det nya atomkraftverket producerar 20.000 kW värme och 5.000 kW elektricitet. Hela anläggningen är av säkerhetsskäl instängd i en betongfodrad svetsad stälkupa, som är 24 m i diameter och 36 m hög. När reaktorn är igång är den »förseglad» i sitt skal och fjärrmanövreras från en angränsande byggnad.

**OSYNLIG ANTENN:** Ingenjörerna vid det stora amerikanska företaget Western Electric har konstruerat en antenn som består av — ingenting. Uppfinnarna har utnyttjat det faktum att en luftpelare som är laddad med elektricitet uppfångar radiovågor och leder svängningarna vidare precis som en metallstav. Man får joniserad luft genom att bestråla den med röntgenstrålar eller radioaktiva element. Anläggningarna blir transportabla och man räknar med att de kan bli av stor betydelse.

**SER I MÖRKER:** Lumicon är namnet på en elektronisk ljusförstärkare som uppfunnits av professor Russel Morgan och fysikern Ralph Sturm vid Hopkins-universitetet i Baltimore i USA. Lumicon är en sluten tv-krets med en kamera i ena ändan och ett bildrör i den andra. Mellan dem finns en förstärkare som kan öka styrkan hos det ljus som fångas upp av kameran upp till 50.000 gånger innan det framträder på bildrutan. Om man placerar en person framför kameran en natt då det enda ljuset kommer från stjärnorna, framträder motivet lika tydligt på tv-skärmen som om det fotograferats i dagsljus utan ljusförstärkare.

**VÄRMEPUMP:** I Abidjan på Elfenbenskusten arbetar just nu tekniker med att bygga en jättestor värmepump för att utnyttja jordvärmens. Man borrar ungefär 1.000 m djupa hål ner till de heta jordlagren. Den utströmmade ångan samlas sedan upp i stora kittlar och förvandlas till elektrisk energi, som sedan kan industriellt utnyttjas. Även på Java skall man bygga ett kraftverk för jordvärmeenergi.

**ATOMISBRYTARE:** I Leningrad arbetar man nu i tredubbla skift med den första atomisbrytaren. Fartygets längd överallt blir 134 m, bredden 87,6 m och maskinstyrkan 44.000 hk. Skrovet byggs av specialhärdat stålplåt och fartyget kommer att göra 18 knops fart i fritt vatten.

**ATTONDE UNDERVERKET** blir arbetsnamnet på ett gigantiskt vägprogram, som på 15 år skall skapa ett nät av 64.000 km 4-8-filiga helt korsningsfria vägar mellan alla USA:s 48 stater. Kostnaden blir astronomisk — hela 135 miljarder kronor!

*Her Teve*



# KOSTYMBYXA

till **1/2** priset

**16:75 pr par**

Vi slutsälja ett större parti kostymydda HERRBYXOR i amerikansk gabardin, fingorig, tät och smidig, impregnerad — vatten- och smutsavvisande kvalitet. Bästa konfektion i modernt snitt med uppslag, faconveck vid midjan, sidfickor, bakficka med knapp, låg-



ställda hållor. Avfodring i siden. Finnes i säsongens moderna Bengalblå — vacker stäblå färg. Storl. 46—56.

Pris per par **16:75**

Beställ i dag från **FABRIKS- & HANDELSFIRMAN ELLOS**  
Ordertelefon 552 00  
**BORAS**

**VLG SVARVEN**  
3 1/2" x 600 mm med gap.



**VDH Elektr. Handbormaskiner.**

**EFTERFRÅGAN ÖKAR** både i Sverige och på exportmarknaden på grund av gott utförande till förmånligt pris.

**Goda betalningsvillkor. Begär prospekt!**

**VERKTYGS Lagret**

Drottninggatan 25, Göteborg  
Tel. 13 48 34, 13 48 55, 13 04 33



En snabbkurs i maskinskrivning medföljer **GRATIS**

För Er som studerar, har skrivarbete hemma eller reser mycket är

**HALDA P IDEALISK**

Den är nätt i formatet, elegant utformad och lätt att bära med sig. Den arbetar snabbt och tyst. En svensk kvalitetsprodukt — byggd för att tjäna pålitligt i artionden. Beställ HALDA P hos

HALDA P kostar med:  
lättmetallväska 480:— premieköp 525:—  
standardväska 450:— 495:—  
huv av plast 395:— 435:—  
Svängsta

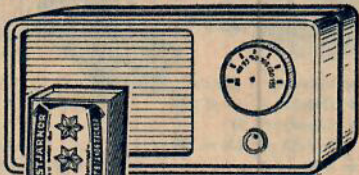
**ARNE G. JÖNSSON**

Vid premieköp: 25:- vid lev. och 25:- per månad  
Nu finns det över 100.000 belåtna HALDA P-ägare som kan vittna om maskinens utmärkta skrivegenskaper.

Jag önskar köpa den Halda P jag ovan ringat in. Sänd omg. närmare upplysn.  
Namn: .....  
Adress: .....  
TV 7-57

## TRANSITOR-RADIO

**BYGG-SATS**



Proportionerna mellan apparaten och en tändsticksask.

TILL KOMPLETT MOTTAGARE FÖR MELLANVÅG M. BL. A.:

- TRYCKT KOPPLING
- OC 45 OC 603 OC 604
- Ferritantenn
- Små mått 175x90x55 mm
- Vanligt 4,5 V-batteri
- End. c:a 5 mA förbrukn.
- God styrka ● Rent ljud



Kan byggas av alla utan några som helst kunskaper.

Ing. F:ra TELEKTRA, Kvarnhagsgat. 67.  
Tel. 38 85 00. Stockholm-Vällingby.  
Sänd omgående:  
..... st. kompl. byggsats kont. kr 98:—  
Avbet. 45 vid lev. och 2 mån. à 30  
..... st. kompl. radio kont. kr 139:—  
Avbet. 57 vid lev. och 3 mån. à 30

Namn .....  
Adress .....  
Postadr. .... TV 7-57

Komplett byggsats m. högtalare 3", kåpa o. alla komponenter samt mycket enkelt arbetsbeskrivn.  
**ENDAST 98:—**  
Helt mont. med garanti  
**139:—**

## El-rakning i Bilen

För Kr. 39:50 får Ni en

### INO-omformare

och kan då använda Er ordinarie El-Rakapparät i Bilen

INO passar alla El-Rak-apparater.

Tre månaders garanti Generalagent

P.-Y. MOBERG Co, Borås

### Prismakikare till nettopriser

NI KAN INTE KÖPA EN KIKARE SÅ BILLIGT NÅGONSTANS I SVERIGE OBS! ETT ÅRS GARANTI.



Samtliga våra kikare äro av förstklassig kvalitet och vi lämna ett års garanti mot fabriktionsfel. Optiken är antireflexbehandl. (T-optik). Reflexbehandlingen brännes in och är alltså permanent. Snabb- och okularinställning. Levereras i lyxfodral. 2 remmar och linsskydd medföljer. Vill Ni veta mer om våra kikare, begär specialbroschyr som sändes gratis. Tackbrev från många av våra 1000-tals belåtna kunder.

#### Prisexempel:

Storl.	Synfält pr 1000 m	Edert nettopris
8x30	131 m	79:—
7x35	105 m	83:—
7x50	123 m	98:—
10x50	100 m	106:—
12x50	96 m	108:—
16x50	65 m	119:—

Alla order levereras omgående mot postförskott. Full returrätt inom 8 dagar.

**Aktiebolaget IMEX**  
Avd. T, Borås  
Ordertel. 179 85 växel

## BEGAGNAD BIL för 475:—



Ett sådant erbjudande kan förekomma men i vilket skick befinner bilen sig? Är den värd sitt pris? Några sakkunniga råd kan rädda köparen från 100-tals kr. i förlust. Viktiga upplysningar får Ni i handboken



**RÅD VID KÖP AV BEGAGNAD BIL.**  
utarbetad av tekn. dr N. Gustafsson, en av Skandinavien's främsta motoraktörer, chef för Bilteln. Provninganstalten.  
I praktiskt fackformat innehåller boken 32 sidor koncis information, klart och överskådligt uppställt. Av största värde för Er som är motorintresserad. Några rubr. ur innehållet: 15 knep att dölja fel. • En första 10-min. kontroll på platsen. Olika prov vid körning. • Reparationskostnader.  
För 4:50 erhåller Ni alla dessa värdefulla råd. Köp boken i dag i Er bokhandel eller skriv nu till:

**SUPRAL FÖRLAG**  
Box 12154, Stockholm 12  
Sänd ..... ex. av boken  
• Råd vid köp av begagnad bil  
å 4:50 + porto mot postförskott.  
.....  
Namn, adress. TV 7-57



### VET NI VAD 1957 ÅRS BILAR GÅR FÖR?

I stora bilboken 1957 får Ni veta allt om kvalitetskilln., hur fort det är lämpl. att köra olika märken, vilka bilar som är tränga o. obekväma o. vilka som är rymliga, vad som är bra o. vad som är dåligt o.s.v. Extra utförl. är omdömet för alla bruksvagnar. Alla 1957-modeller, långt över 200, av praktiskt taget alla personbilmärken beskr. Bilder, utförl. tekn. data, toppfart, bensinåtg., pris m. m. Stora Bilboken är fristående, ej firmabunden, känd för pålitlighet sedan 7 år. Säljes hos bokhandl., pris kr 7:75, samt mot efterkr. fr. förl. Skriv till:  
**FÖRLAGET BILBOKEN,**  
Avd. TV, Norrköping.

### FÖRSTORINGAR

18x24 cm. I svart 3:—. Vaccert färglagd 10:— Sänd film eller foto. Även äldre. Obs! Fina ateljéarbeten!  
**S. RITZ FOTO**  
Stampgatan 64 - Göteborg C.



**BILKLÄDSEL i Volkswagen m. fl. 90:- kr 145:- kr**  
hela vagnen. Klädsel till sidorna medföljer även. Flamsäker silkecord och galon. Full belåtenhet. Begär prover.  
**OLLE FRIBERG,** Eskilstugatan 48, Eskilstuna • Tel. 380 51.

## FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver **14:95** + frakt.  
2 framkallningsskålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskott från

**F:ra KNUTZ & SVENSSON SOLLERÖN**



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

## FANTASTISK KIKARE

m. KRAFTIG LÄDERVÄSKA och AXELLEMMAR  
Ny kraftig prissänkning  
Jättebilligt! Direkt från importör



**PRIS 125:— END.**  
Cyclop-de-Luxe-Kikaren 7x50, jätteklare av världsklass med den fantastiska ljusstyrkan 50,8. Enastående synskärpa med stort synfält. Dag- o. nattkikare. Optiken antireflexbehd. En verklig drömkikare med klar och tydlig synskärpa. Pris kontant end. 125:—, avb. 137:—, 25:— pr mån.

### URFABRIKERNAS DEPOT NORRKÖPING

Härmed rekv. Cyclop-de-Luxe-kikaren 7x50 å kr 137:— att bet. med 25:— kr pr mån. Kontant kr 125:— (Stryk det som ej önskas.) Garanti, full returrätt inom 8 dagar o. pengarna åter. Äganderättsförbehåll.

Namn och adress. TV 7-57





# THACO:s FLYG-katalog nr 8

omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör. Sänd oss Edert namn och adress samt 75 öre i frimärken och Ni får katalogen omgående.

**TORÉ HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors**

## FINNSTÖVLAR

Prima hantverkskvalitet, rands-, herr 65:—, dam 52:50. I mörkbrun färg, herr 69:—, dam 56:—.

Sula av cellgummi el. kärnläder. Gummistövlar m. läderskaft 37:—, Sämskskinnskalsonger 52:—.

Mot postförskott. Returrätt. F:a Y. Kero, Sattajärvi.



## MICHIGAN "utbords"-propellrar



för racer och sportbåtar, passande alla USA-motorer. Fartmätare för båtar, båt-trailer, vattenskidor m. m.

**F:a H. GUSTAFSSON**  
Box 7124 BORLÄNGE

## BYGG Revell's detaljrika PLASTMODELLER

Ullständig katalog över material - bilar, flygplan, fartyg och förgätslar. Sändes mot 1:— i frimärken. Beställ i dag!

**ROOS MOTOR AB**  
Hobbyavd. Stora Brogatan 37 BORÅS

## Skrivmaskin billigt

En mängd beg. o. nya utsäljas fr. 15:— pr man. Lag handp. NY prislista mot porto. Skriv i dag.

Typing AB, Malmö TV



## Rättviksfjädringen

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

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

## Upptäck en sällsam värld genom

# MIKROSKOP

Förstorar 450 gånger



**MIKROSKOP** Seastal  
Är försett med två olika okular, 6x o. 15x. Förstorar 60, 120, 150, 180, 300 och 450 gånger. Inställbart gm höjdcorrigering och 3 olika sökare. Ljusindikator m. lampa. Lev. i transportlåda.

8 dag. retrurr.  
Riktpris 95:—  
Vårt pris **55:—**

Rekv. från **EKELUNDS IMP.**, Hågersten 4

## Total utförsäljning

Ett parti fabriksnya Zündapp-motorer 200 cc med fotväxling, en bland världens förnämsta 2-takters. Kr 400:—, förut kr 700:—.

Priser som icke återkommer. Avbetalning.

A. B. Svenska Motocykelfabriken Typhoon  
Fack 26, Kinna. Tel. 100 53.

## STÖRTHJÄLM



Detta fantastiska erbjudande kan vi göra Eder just nu. Hjälmen är utförd av glasfiberplast med nack- och öronskydd av prima läder. Hjälmen är provad av SIF, godkänd och förordad av NTF. Passa på NU. Lagret är begränsat.

Nr 575 pris endast kr 17:50 (ordinarie pris c:a 35:—).  
Nr 580 d:o med självreflekterande glasfiberplast pris kr 19:50 (ordinarie pris c:a 39:—).

Skriv i dag med full retrurrätt till  
Handelsfirman Gothia,  
Rundeln 10 B, Borås.

## MOTOR- o. JAKTSTÖVLAR

i brunt l. svart »waterproof»-ovanläder, kr 65:—.

Ridstövlar i brun l. svart boxsida l »waterproof» i tjänstemodell.

Sulor av kärnl. l. cellgummi. Prima hantverk. Mot postförsk. Returrätt. F:a Y. KERO, Sattajärvi.



## NY MC-KATALOG

Vi firar vårt 35:e verksamhetsår med ett gott utbud **104 sidig**

**JUBILEUMSKATALOG**

som innehåller den största möjliga sortering av Moped- och MC-delar, verktyg m. m. (även bildlar). Beställ katalogen i dag! Vi sänder den mot 1:25 i frimärk.

## CYKEL & MOTORFIRMAN O.E. SÖDERSTRÖM ÖRSKÖLDSVIK

## MOTORHÄN

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

## Motor-marknaden



**MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN.** När det gäller reno. av Eder motor kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark o. specialutbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, moped, båt som stationära motorer. Svetsn., omfodring av cylindrar, cylinderförborring, vev- o. ramlagerrenov. Välsort. reservd.-lag. DKW utbytesvevaxlar. Spec. avd. f. mopedmotorer. Aukt. repr. för BMW och Fuchs motorer och reservdelar. Motorfirma B. ANDERSSON Göteborg H. Tel. 22 01 28.

Verktyglådor (arméns) av helpr. 1 mm. stålplåt m. handtag och klämregel, nya 8:—/st. D:o m. små lackskad. f.8. felfria 4:—/st. 3 st. fraktfritt. W. Svensson, Nossebro.

Ljuddämpare! För Volkswagen, ett eller två utbl.-rör originalm. Lätt att montera. Kr 33:—. För PV 444 bakre kr 15:50 + frakt. Returrätt. F:a EHA, Stockaryd.

**VERKTYGSLADOR** (arméns) av 1 mm. helpressad stålplåt. Försedda med klämregel och bärhandtag. Oumbärliga för bil- och båtägare. Något lackskadade men i prima skick. Endast 6:— st. M:st 3 st. 5:— st. **KOPPARBERGS BILTILLBEHÖR. KOPPARBERG.**

Borra Eder Moped el. M. C. snabbt o. billigt. Pris på begäran. Roffes, Blekingeg. 63, tel. 43 70 54, Stockholm.

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

Indian reservdelar, alla årsmodeller. Vevlagerren., Cylinderförborring. Elgebränds Motor. Nytorggatan 23. Tel. 43 60 99, 41 50 24, Stockholm.

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

Ljuddämpare till alla bilar. Svetsk tillverkn. Rekv. var nettoprislista. Handelsfirman Nils Robert. Fack 6, Insjön.

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

Bygg billigt eget laddningsaggregat. Ritn. till 4 olika kr 3:80 + porto. Delar tillhandläsas. Gratis medfölj. ett häfte om ackumulatorvård. F:a Micord, Box 27, Spånga.

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

Urdelar och verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. F:ma E. Karlsson, Erikslund.

Hastighets- o. Temp.-mätare rep. under garanti. Linköpings Metallindustri, Vårdkasvägen 4. Tel. 242 44.

Lloyd-ägare! Allt i reservdelar och tillbehör för Eder Lloyd. Var Ni än bor sänder vi varor omgående per post. **SÖDER-BIL. GOTLANDSGATAN 73.** Tel. 40 68 08. STOCKHOLM SÖ.

Mc-delar, beg., till de flesta märken för omg. leverans. Axel Johanssons Bil- & Motorverkstad, Lekåsa. Tel. 41.

**BILÄGARE!** Gör som andra - köp billiga tillbehör! Sv. »TIPS GRATIS» till Veckans Annonss-katalog. Stockholm 6.

Trimningsanv. samt förgärsarjustering för 2-takt mc-motorer kr 3:—, d:o för 4-takt kr 4:—, Postförskott. K. Kjelstad, Lundamo, Norge.

Husqvarna 120 cc sälj. Golt skick. Genomgång. Nylack. Tel. Sthlm 52 74 08, eft. f. l. 4.

Bilklädselar i lyxutförande finnes till alla bilmärken fr. -37 års modell till endast kr 150:—.

Begär prover. F:a H. Utter, Västanågatan 17, Linköping.

Sjövagnschassi för Indian, ej kompl., säljes för 200:—.

Svar till »Tillfälle - billigt, 1085», Tekn. Världs annonskontor, Stockholm Va.

Elegant nyhet! Däckslöpar av gummi i rött, blått, gult, grönt el. vitt. Lätta att montera. 4 st. 55 kr. Fraktfritt. Uppge färg och däckdim. Kjellin, Richertsg. 18, Göteborg.

Plåtåldor (arméns) lämpl. f. verktyg, m. handtag o. klämregel felfria 5:— kr st. Returrätt. AB E. Brorsson, Mariannelund.

Bilmotor Fiat 500 SV 135 kr. Startmotor till d:o 25 kr. Något def. förgasare 15 kr. Lämplig som bilmotor. A. Hagberg, Box 243, Fritsla.

»Picknick»-bricka för bilen. Sättes på sin plats på några sek. Lika lätt borttagen. OBS. Inga ingrepp. Passar alla bilar. End. 4:50 + porto. Returrätt. Ing.-F:a SA, Box 66, Sundbyberg.

## Diverse-marknaden



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

Allpersieners populära byggsats till en tredjedel av normalpris. Tillskriv vår firma och Ni erhåller kostnadsförlag samt uppl. F:a Allpersieners, Fack 11023, Uppsala 11.

UR-reparationer utföres. Låga priser. 6 dag. leverans. Ombud anställes, beg. uppl. Firma UREKA, Erikslund.

**AGFACOLOR 36** . . . 13:— färsk, västtysk, inkl. framk. Allt i foto billigare från F:a ATOM-PRISER Fack 34, Stockholm 17.

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

**GÖR DET SJÄLV! VET NI ATT Ni billigt och enkelt kan göra en båtmotor av en mc-motor.** Passar ekor, rodd- och sportbåtar. Ritning och arb.-beskrivn. 6:50 + porto. TV. Fack 739, Junsele.

URreparationer alla märken. Lev.-tid 6 dag. Pl.-omb. ant. Svar till 35 %, Box 2007, Bergforsen.

»NEOFLEX» NATT-DIM-GLASÖGON. Ger god sikt i halvörker, regn, dimma, däs etc. Övärderlig hjälp för bilister m. fl. öka Er körskärhet. Beställ omg. - 18:50 pr par - fr. F:a C. O. Johansson, Växtorp.

Flytande plast för hobby och industri. Obs! Även båt- och bilplast! Mängsid. anv., självhårdande, blir glashård, genomsinkl., 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.

Glasfiberväv för plastarmering till bilar, båtar m. m. Låga priser. Prover o. prislista 3:— i frim. eller postförskott. Se även vår annons om FLYTANDE PLAST. Firma Regale, Box 6844, Borlänge.

TV 17" bordsmodell och golvmodell 1.128:— resp. 1.390:—.

M. C., moped- och båtmotorer tages i byte. Kungsholmens TV-Centrum, Joh. Erikssonsg. 11, Stockholm. Tel. 53 14 00.

Beg. reseskrivmaskiner jätbilligt. Skriv i dag till Westerborgh, Box 5727, Borås.

När det gäller Fleischmann kontakta oss. Alltid välsorterade. Katalog m. 1:— i frimärken. Hobby-Lagret, Box 63, Linköping.

Framkallning och kopiering. 7x10 9x12 10x15 0:30 0:44 0:48 13x18 18x24 24x30 1:35 2:30 3:15

B. Persson, Ö. v. 16, Astorp.

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

Tåg - H0. Tenshodo, Mantua, Varney, etc. KLARENCO, Torsten Almgatan 59, Sthlm-Hägersten. T. 19 10 60.

En ämneskurs i Modersmålet överlästes pris 200:—.

Kontant. Svar till: »1094», Tekn. Världs annonsk., Sthlm Va.

Kapillärrör, koppar, 0,7 x 1,95 mm, säljes för 1:60 pr meter. Svar till »Bra kvalitet, 1086», Tekn. Världs annonskontor, Stockholm Va.

Förstoringsapp. 6x9 165 kr. Kamera 6x6 95 kr. Svar till »Extra prima», Box 9997, Stockholm 9.

Skinnkläder för MC-åkare tillverkas. Begär offert. Rune Anderson, Målsryd.

Uniprint 36 förstoringsapp. ett år gamm. 150:— frakt. S. Håkansson, Pf. 42, Ingelstad.

Kamera, 1 st. Fotax Flexo spegelreflex 4x6,5 kr 30 + frakt. T. V. arg. 1953, -54, -55, -56 10 kr arg. + frakt. I. Anderson, Kyrkebo, Lundsbrunn.

Kamera, ur, kikare, present. art. 25-50 % rabatt. Katalog erh. gratis fr. Handelsfirma E. Gustafsson, Saia.



## VID BRAND!

- I Öppna tillöppsventilerna A och B.
- II Öppna och reglera erforderlig cisternventil.
- III Starta kompressorn.
- III Öppna påfyllningsventilen C.



Om olyckan är framme är pumpmannen Yngve Almkvist snabbt på plats. Han kan de rätta handgreppen med rattar och reglage t. o. m. i sömn.

# BRINNANDE OLJA SLÄCKS MED LUFT

Att släcka explosionsartade bränder med luft är väl knappast att rekommendera i vanliga fall. När det börjar brinna i en oljecistern kan emellertid tryckluft göra underverk och tvinga ned elden.

Av LASSE SCHULTZ Foto: Lennart Jensen-Carlén

Oljebränder betyder i allmänhet fruktansvärda katastrofer. Vem minns inte med fasa den ohyggliga ödeläggelse som vållades av den jättelika oljebranden i Nynäshamn för något år sedan? Intensiva forskningar bedrivs av både de stora oljebolagen, försäkringsbolag och andra intressenter för att nå fullgott skydd när oljan börjar brinna.

De kanske allra största riskkällorna är oljebolagens stora cisternanläggningar i oljehamnarna och på övriga lagringsställen. En explosion i en cistern kan betyda den tändande gnistan till en vittfamnande, ohygglig katastrof. Man inriktar sig därför i stor utsträckning just på förebyggande åtgärder och högsta möjliga säkerhetsberedskap på sådana platser för att snabbt och säkert kunna ingripa om olyckan är framme.

I Amerika har man under många år med framgång praktiserat en ny metod att få bukt med en oljecisternbrand. Systemet är enkelt — man trycker in luft i den brinnande oljan, denna kommer i rörelse och den svalare oljan under det brinnande skiktet väller upp och kväver lågorna.

Experimenten med denna metod började så smått med att man helt enkelt tände på oljan i en liten balja och sedan rörde om det hela med en käpp! Den rörelse som åstadkoms i oljan var tillräcklig för att släcka branden. Sedan sprutade man med en vanlig dammsugare in luft i botten på den lilla oljebaljan — och effekten blev densamma.

Det var Mobil Oils forskare som kom på det enkla men högverkande släckningssystemet och Mo-

bil Oil AB har också introducerat metoden som första oljebolag i Sverige. Det är bolagets cisterner i Malmös oljehamn som försetts med tryckluftsaggregat. En kompressor, som dygnet runt passas av en pumpman och alltid är i högsta trim, kan blixtnabbt pumpa in luft i den eller de oljecisterner, som börjar brinna. Ledningarna går in i botten på cisternerna genom ett rör, som är placerat i mitten. Detta rör går endast någon meter upp i oljan.

Det är framför allt eldningsoljorna man effektivt kan bekämpa med denna metod. Vid ett dramatiskt experiment tände man på 8 miljoner liter eldningsolja, som inrymdes i en nio meter hög tank med 35 meters diameter. Lågor på 15 meter slog upp. Tryckluften släpptes på och efter mindre än en minut var branden släckt.

När det gäller bensin är det litet besvärligare. En brinnande bensincistern slungar ibland upp lågor på 30—40 meters höjd. Med tryckluften kan man emellertid dämpa ned lågorna till mindre än en meters höjd — och sedan kan brandkåren relativt lätt bekämpa branden med skumsläckare.

Skumsläckning är annars den konventionella metoden när det gäller oljebränder. Munstycken sitter i allmänhet placerade i ring runt den övre kanten på cisternen och är riktade i alla olika riktningar ned mot ytan. Vid cisternbränder blir det emellertid ofta en explosion, som sliter bort taket över cisternen och sådana gånger kan lätt skumsläckningsledningarna bli skadade, munstyckenas riktning kan ändras så att de pekar rätt ut i luften.



## MED LERA PÅ KOLVEN

De skräddarsydda pistolkolvar, som tillåts inom vissa skyttegrenar, har hittills varit dyrbara finesser. Den av AB Wilhelm Becker lanserade plastleran Plastiform öppnar dock nya möjligheter på detta område. Med leran kan man bygga upp kolven efter önskan. Plastiform bränns i ugn och får ungefär samma konsistens som hårdgummi. Bilden visar en Smith & Wesson med hemgjord plastiformkolv.



## LEK FÖR SÄKERHET

Barnen måste veta hur det känns att köra bil för att förstå hur de skall uppträda i trafiken, menar mr Leslie Wilson i London. Han har därför öppnat en trafik-säkerhetsskola, där barnen själva får ratta en bil och lära sig en massa nyttigheter om reaktionstid och bromssträcker. Wilson anser att ett barn lär sig mera om trafiksäkerhet under några minuter vid ratten än under timplånga trafiklektioner. Övningarna sker naturligtvis inte på trafikerad väg utan på öppna, inhägnade platser (bilden ovan). Även en smula bilteknik ingår i lektionerna (t. h.).



## ELEKTRONIK PÅ STATIV

I USA har man tidigare flygprovat elektronisk utrustning genom att bygga in den i särskilda provplan. Nu har man övergått till att montera apparaterna i särskilda stativ, som snabbt kan fästas vid provflygplanens golv.



## PERSPEKTIV PÅ FILM

Vid en filmföreläsning enligt Todd AO-principen sitter åskådaren praktiskt taget mitt i handlingen. Den kraftigt böjda, 16 m breda och 7,2 m höga duken hålls på att introduceras i Europa av Philips. Filmen är 70 mm bred.



# APOLLO

- långt före sin tid

Världsrekord-mopeden



**APOLLO** är den klart lysande stjärnan på mopedhimmeln. 1957 års APOLLO-modeller är sobert moderna i årets franska modrefärger - champagne och grafit - och präglas av en mängd tekniskt fulländade finesser. **APOLLO** är långt före sin tid. **APOLLO** är inte billigast i köpögonblicket - men billigast i längden. **SIERRA** är en tvåväxlad modell med den nya helikopterramen. Formskön, lättkörd och stark.



**APOLLO Pacific**, 1-växlad med kilrem. En otroligt lättkörd, fenomenalt pålitlig och prisbillig moped.



**APOLLO Monte Carlo** går i internationell scooterstil och har 2-växlad Zündappmotor. Elegant och bekväm.



**APOLLO Hollywood Minor** - en raffinerad cykel för 4-6-åringar. Apollo ungdomscyklar står i en klass för sig.

**M. BERLIN & Co AB, Värnamo**

Aukt. återförsäljare över hela landet.