

Teknikens TVärld

DYK I SOMMAR — FINA TIPS

sid. 18-19

*Rätt klädd
för motor-
semester?*



MED **Flyg** • NR **12** 1958 • 12/6-26/6 • PRIS 1 KR • NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

juni

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.

MC

Fråga: 1) Kan Teknikens Värld ge mig fullständiga tekniska data på Motom 98 TS? 2) Är denna maskin lämplig för landsvägskörning? 3) Marschfart? 4) Prispuff-gift? Motom

Svar: Cylinderdiameter: 50 mm. Slaglängd: 50 mm. Slagvolym: 98 cm³. Kompressionsförhållande: 1:7,65. Effekt: 7 Hkr. 4-taktsmotor med överliggande kam. Batteritändning. Hjul: 2,50" 17". Vikt: 65 kg. Hjulbas: 1250 mm. Bensintanksvolym: 6 liter. Våxellåda: 4-växlad. Topphastighet: 100 km/t. 2) Ja. 3) 80-85 km/t. 4) 17:15-.

Fråga: Hur mycket kostar Adler MB 250 1954? 2) Hur många hästkrafter är den på? 3) Hur hög är topphastigheten? 4) Hur mycket kostar det på ett ungefär att byta kannor, ramlager och vevstaklager inklusive arbete? 5) Var kan man få tag i instruktionsbok och reservdelsförteckning? Adlerägare

Svar: 1) Den kostade c:a 2.700 kr. (Fabriken tillverkar ej längre motorcyklar). 2) Effekten är 16 Hkr. vid 5600 v/min. 3) Toppfarten är 116 km/t med föraren sittande upprätt, och 120 km/t med föraren liggande mot tanken. 4) Det kostar cirka 2500.—. 5) Skriv till Svevia-Motor AB, Sveavägen 129, Stockholm Ya.

Fråga: Jag har en A. J. S. 500 cm³ modell 18 S -52. 1) Jag har hört, att A. J. S. och Matchless har en kompressionsbricka under cylindern. Är detta riktigt? Min saknar en sådan. Är detta något som gäller just denna typ och årsmodell? Kan brickan vara glömd vid monteringen av cylindern efter renovering som skedde, när cykeln gått 3.200 mil. 2) Kan kompressionen därigenom bli så hög, att motorn skadas? 3) Kan det vara på detta det beror att det hörs ett »stänkande» ljud från motorn när man ökar gasen från tomgång samt vid start i motlut? 4) Om Teknikens Värld rekommenderar att montera kompressionsbricka, kan detta göras nu fastän cylindern ej borrats? 5) Hur hög är kompressionen utan kompressionsbricka? 6) Hur hög är kompressionen med kompressionsbricka? A. J. S. -52

Svar: Det är riktigt. A. J. S. av denna årsmodell har en lättmetallbricka under cylindern. Om denna bricka saknas på Er cykel, har den troligtvis glömts vid någon tidigare isärtagning av motorn. 2) Motorn skadas inte, men slitaget på cylinder och lager blir något större. 3) Det »stänkande» ljudet i motorn torde vara en knackning, dvs. okontrollerad förbränning, beroende på den plötsliga belastningsökning motorn blir utsatt för i dessa fall. Denna knackning kan minskas genom monteringen av en kompressionsbricka samt genom sänkning av tändningen vid hög belastning på låga varvtal. 4) Om den nedre vändkanten i cylindern är obetydlig eller obefintlig går det bra att montera en kompressionsbricka. 5) 1:7,27. 6) 1:6,3.

Fråga: 1) Tekn. data beträffande Triumph 650 cm³ -53. 2) Toppfart och lämplig marschfart? 3) Vilket tändstift är lämpligast? 4) Hur ofta skall motoroljan bytas? 5) Vilken är lämplig tjocklek? 6) Har Teknikens Värld testat Triumph Thunderbird och i så fall i vilket nummer? B. 6. P.

Svar: 1) 2-cylindrig 4-takts toppventilsmotor med parallella cylindrar. Borring/Slaglängd: 71/82 mm. Cylindervolym: 649 cm³. Effekt: 34 Hkr vid 6300 v/min. Ventiltider: Insug öppnar 26,5° före övre dödpunkt, insug stänger 69,5° efter nedre dödpunkt. Avgas öppnar 61,5° före nedre dödpunkt. Avgas stänger 35° efter övre dödpunkt. Ventilspel: Insug: 0,03 mm. Avgas: 0,03 mm. Förändring: 9,52 mm. Förädlare: Amal 1 1/8". Huvudmunstycke: 180 (med luftrenare). Trottell: 6/3. Nälmunstycke: 107. Nål: 6. Nål-läge: 3. Utväxling: (vevaxelbakhjul): 1:an: 11,20. 2:an: 7,75. 3:an: 5,45. 4:an: 4,57. Vikt: 179 kg. 2) C:a 150 km/t och c:a 100 km/t (säker fart under obegränsad tid). 3) Lodge HN rekommenderas av fabriken. 4) Det lönar sig att byta c:a var 200:e mil. 5) Motor: På sommaren SAE 50, på vintern SAE 30. Växellåda: SAE 50. 6) Triumph Thunderbird är testad med sidvagn i Teknikens Värld nr: 17 år 1951.

RADIO

Fråga: På en del av mina skivor står det att de skall spelas upp med något som kallas för RIAA-kurva. Vad är det för något och finns sådan på vanliga radioapparater? Victor-samlare

Svar: När ljudbanden från en tagning överförs till gramfon-skiva sker en avskiltig förändring av tonbalansen. Den är betingad av tekniska skäl och tar sikte på att besköra bas- och framhåva diskantregistret. Denna förändring av tonbalansen kan ske på olika sätt. Tidigare har nästan varje bolag utfört denna förändring på sitt eget sätt. Nu har en standardisering skett så att den för de stora bolagen sker efter samma normer, efter den s. k. RIAA-kurvan (= Record Industries Association of Amerika) som tillämpas både i USA och Europa. Vid uppspelningen är det meningen att tonbalansen skall återställas till sitt rätta värde genom att basen lyftes och diskanten sänkas med värden som är omvända mot dem som tillämpades vid skivframställningen. Uppspelningskurvan skall så att säga vara en spegelbild av inspelningskurvan. Några apparater har återställningen korrekt sammanbyggt med pick-up-intaget men långt ifrån alla. Bästa metoden är att undersöka hur det förhåller sig på den punkten är att spela en skiva och kritiskt avlyssna hur det låter, framför allt när det gäller bas- och diskantåtergivningen, där avvikelser från de rätta värdena är mest märkbara.

Fråga: 1) Hur skall man bära sig åt för att höra utsändningar från radiosändarna ombord på de ryska och amerikanska satelliterna? 2) Hur kan man tolka de ljudsignaler som sändas från dem? Jonas, 14 år

Svar: 1) Det går inte att ta emot deras utsändningar med en vanlig rundradiomottagare. Av de sändarfrekvenser som använts hittills (20.005 och 40.002 för de ryska och 108 MHz för den amerikanska) är det endast den mellersta (motsvarande våglängden 15 m) som finns på vanliga mottagares våglängdsskala. Sändningen är vidare i form av s. k. omodulerad bärvåg medan vanliga radiomottagare är konstrue-

rade för mottogning av modulerad bärvåg. Det innebär att sätellitsändarna i vissa intervall sänder ut bärvåg och är tyst under andra intervall. På en vanlig radiomottagare kommer det att yttra sig så att bakgrundsbruset varierar i styrka i takt med de mottagna impulserna. Man kan göra den omodulerade sändningen hörbar genom en beat frequency oscillator. Den alstrar själv en svängning som kan bringas att samverka med den mottagna, så att skillnaden mellan deras frekvenser blir en hörbar ton. Om en sådan svängningsalstrare ger svängningen 40 MHz uppkommer genom samverkan med satellit-sändarbärvågen en ton på 0,002 MHz, dvs. med 2000 svängningar i sekunden. En beat frequency oscillator brukar vara standard för kommunikationsmottagare av det slag radioamatörer använder. Hos dem är telegrafi med omulerad bärvåg en vanlig kommunikationsform. En sådan mottagare har också andra fördelar (större stabilitet, bättre känslighet) som gör dem lämpade för mottagning av sätellitsändarna. Antennen måste också helst ha riktiga dimensioner, som är avpassade för den utsända våglängden. 2) Signalerna från satelliterna är en form av kodmeddelande och några uppgifter om hur de skall tolkas i detalj har inte publicerats. De överför sannolikt informationer om tillståndet i de högre delarna av atmosfären, där satelliterna befinner sig.

VAPEN

Fråga: 1) Har hört sägas att Parabellum-pistol tillverkas i Schweiz, är detta riktigt? 2) Om så är fallet, kan den köpas i Sverige? 3) Var? 4) Pris? Parabellum

Svar: 1-4 Parabellum-pistol tillverkas i Schweiz, men saluföres ej i Sverige, över disk. Där emot torde det ej möta något hinder att via en vapenhandlare rekv. en sådan pistol. Av ovanstående skäl är ej pris fastställt, men man får nog beräkna något över 600.— kr. I anslutning här till bör nämnas att Firma Vapen-specialisten Skånegatan 76, Sthlm. Så saluför ett begränsat parti Parabellum-pistoler av tyskt fabrikat för 425.— kr.

Om luftgevär

Ett mycket stort antal frågeställare önskar uppgifter om div. luftvapen, om deras slagkraft, skottvidd m. m. Till alla dessa frågor måste vi tyvärr meddela, att fabrikanterna av dessa vapen, ytterst sällan tillhandahåller ballistiska data å sina produkter. Av de luftvapen som TV provat, förefaller dock Crossman mod. 160 kal. 22, vara det kraftigaste och mest lämpade för jakt på skadedjur som råttor och dyl. Priset för detta gevär är 165.— kr.

Fråga: 1) Kan skada uppstå om man skjuter med s. k. dunstatroner i ett salongsgevär. 2) Vilken ålder erfordras för att få licens till salongsgevär och studsa-re? 3) Är det svårt att få licens för en s. k. skendödspistol och hur gammal skall man vara för att få handha en sådan.

Zippis

Svar: 1) Ja, både gevär och skytt. Använder man dunstatroner i ett vanligt salongsgevär, blir det blivarsättningar i refflorna, vilket givetvis försämrar gevärets skjutegenskaper, och gör det svårare för en kula att passera loppet varför det lätt blir övertryck i pipan, vilket i sin tur kan medföra att den tunna patronhylsan spricker och krutstänk (ev. splittr) kilar emellan slutstycket och träffar ögat. 2) Salongsgevär 18 år, jaktstudsa-re 21 år. 3) Vid en förfrågan på överståthållarämbetet i Stock-

Teknikens Värld

NR 12 • ARGANG 36

12 JUNI

Torsgatan 21,

Stockholm Va.

Tel. 34 90 00 (växel)

Chefredaktör och ansvarig utgivare:
RUNE MELANDER

Redaktionssekreterare:
BIRGER GRIPSTAD

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

PRENUMERATIONS- AVDELNINGEN:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon 34 00 80 och 31 41 30. Postgirokonto: 55575.

PRENUMERATIONS- PRIS

Helår kr 22:75
Halvår » 11:95

PRENUMERATION kan verkställas:

antingen på närmaste postanstalt, där postens tredelade gröna abonnemangsbillett användes och prenumerationssavgiften erlägges, eller genom tidningens prenumerationssombud (se under Ahlén & Akerlunds i telefonkatalogen), eller genom inbetalning på förlagets postgirokonto 55575. I Danmark, Finland och Norge kan prenumeration ske på närmaste postanstalt.

Adressförändring anmäles senast 6 dagar före flyttning på närmaste postanstalt, där erforderlig blankett tillhandahålls och gällande överflyttningsavgift erlägges.

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs
VARUMARKNAD och
Teknikens Världs
RADANNONSER:
Bengt Almqvist

Ahlén & Akerlunds Foto-
gravryanstalt, Sthlm 1958.

holm delgavs Teknikens Världs medarbetare, att utsikterna för medel-Svensson är mycket små, därför att detta vapen kan anses vara obefogat. Kanske polismyndigheterna i landsorten är mer förstående och tar större hänsyn till vad vapenförordningen säger härom. Enligt denna bör nämligen denna pistol kunna hänföras till vapen som har s. k. affektions- eller prydnadsvärde.

INNEHÅLL

Högaktuellt:

Rätt klädd för motorsemaster	4
Jag är trött på biltjuvar	13
Som fisken i vattnet	18
Graham Berg: Jakten på vägjobbare	48

Motor:

David slog igen!	14
Teknikens Värld testar Fiat 500	21
Bilburen i naturen	28
Vi gör bil av rishög	33
Jaguar med glitter	40
Ratta rätt och kör om med vett	43
Fråga oss om bilar	46

Flyg:

Flyget får känselspröt	44
------------------------------	----

Teknik:

Fråga oss om teknik	2
Urfabrik gör fritid	24
Amazon ökar takten	29
Samma skruv — ny gänga	38
Teknisk revy	58

Serier:

Bilsalongen Europeiska Bilar: Volvo	36
Buzz Cooper	42
Flygsoldat 113 Bom	43

I NÄSTA NUMMER



Nr 13 blir ett stort specialnummer om flyg. Bilder liknande den här ovan kommer ni att hitta i samband med ett stort specialreportage. Vi vill inte avslöja mer just nu, men så mycket är säkert att detta reportage är absolut unikt. Gå inte miste om Teknikens Värld nr 13 som kommer ut den 26 juni!

OMSLAGSBILDEN

Rätt klädd för motorsemaster är rubriken på en artikel som börjar på sidan 4. Omslagsbildens tre söta flickor kanske inte är alldeles rätt klädda för en motorsemaster, men onekligen en fröjd för ögat. Skotrarna är Vespa Touring.

ÖVERGLÄNSER ALLT!



Snabbvaxet med

TRIPPEL-EFFEKT

Rengör - vaxar - polerar i ett enda svep!

I går var bilvaxning något av en mära, ett slit utan sluf... i dag snabbvaxar redan över 100.000 bilsinnade svenskar med Easy Glitter — den amerikanska vaxsensations som på kort tid slagit igenom även på den svenska marknaden. Den enorma efterfrågan har tidvis orsakat leveranssvårigheter. Tag hem en burk i tid!

Easy Glitter är fritt från smetande oljor

Easy Glitter kan användas både i solsken och skugga

Easy Glitter snabbvaxar stora ytor i taget — t. ex. motorhuvuven, taket el. en flygel

Easy Glitter innehåller huvudsakligen carnaubavax — det

finaste polerings- och skyddsvaxet

Easy Glitter långtidsskyddar även förkromningen

Easy Glitter ger lacken ett glashårt, glänsande skyddsskikt med ööverträffad livslängd

Easy Glitter är d-r-y-g-t! En burk räcker till 5—7 vaxningar



En patenterad produkt från pionjären inom snabbvax-forskningen: Easy Glitter Wax Co., Florida, USA.



Easy Glitter

— också miljoner amerikaners bilvax!

Generalagent: FRANK DAHLBERG AB

HORNSGATAN 67, STOCKHOLM. Tel. växel: 4403 50



**- för bättre
batteriekonomi**



De engelska skolpojknarnas collegejackor är förebilden för de nyaste randiga koftorna, som tonåringarna önskar sig till sommaren. De finns i olika randningar på NK och kostar 37:50. Blusen är i Tretejersey, NK, 32:—. Manchesterbyxorerna från Pub. Steves mockajacka kommer från Malungsboden och kostar 218:—.

RÄTT KLÄDD FÖR MOTORSEMESTER

Text och urval: LILLEMOR SANDBLOM

Foto: Arne Nilsson

(Forts. på sid. 6)

C-G HAMMARLUND



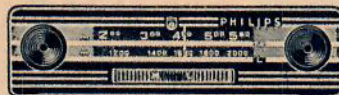
**"Vilken bil Ni än har,
ny eller gammal, så
är Philips Er bilradio"**



Philips — Sveriges mest sålda bilradio — passar alla märken och årsmodeller. Den är lätt och billig att montera — det finns färdiga monterings-satser till flertalet biltyper. Servicen är välordnad — den internationella garantin gäller service både hemma och i utlandet. Ni har också möjlighet att få en "skräddarsydd" Philips bilradioutrustning — Ni kan komplettera med flera högtalare och Ni kan, för under hundra kronor, bygga ut med en kortvägsdel. Philips bilradio är som varje radioprodukt från Philips — tekniskt riktig, driftsäker och med världsberömd ljudkvalitet.

Vad kostar en PHILIPS bilradio?

Ni kan få en komplett Philips bilradio monterad i Er bil för mindre än 350 kr. Typ "Riks-Ettan" kostar 225 kr, högtalare finns från 19 kr,



antenn från 21 kr och monterings-satser för mellan 45 och ca 100 kr. Med arbetskostnad alltså ca 350 kr.

Väljer Ni tryckknappmanövrerade "Autobahn" är apparatpriset 325 kr.



Typ "Esplanad" årets transistorutrustade nyhet kostar 360 kr. Övriga kostnader kan Ni beräkna som i det första exemplet.

Köp Philips bilradio med FM på en gång.

P2 ger Er ett fylligt extraprogram — det sänds nu över ett 15-tal FM-stationer, snart över ca 20.



Philips "Boulevard" med FM kostar 445 kr — räkna med något under 600 kr komplett i Er bil. Typ "Highway" med automatisk sökning och alla tänkbara finesser har riktpri-set 975,kr.

Alla priser är riktpri-ser

VM i fotboll och EM i allmän idrott. Det blir önskeprogram i sommar — både i "ettan" och "tvåan". Därför är det klokt att Ni redan nu försäkrar Er om en Philips bilradio.

PHILIPS

**Sveriges mest sålda bilradio
Köp den hos Er bil- eller radiofackhandlare**

På söndag...



...åker vi i vår nya DKW

— "DKW-söndag", säger vi hemma hos oss. Det är ett populärt ord som betyder en dag fylld av utflyktsglädje och biltrivsel. Och trivs med vår DKW gör vi sannerligen hela familjen!

— Den är rymlig och elegant, säger min fru.

— Den är lättkörd och säker, tycker jag.

— Den är säker, instämmer ungarna, men då menar de inte detsamma som min fru och jag. Ty för oss är kör-säkerheten det väsentligaste — den säkerhet som grundar sig på framhjulsdraft, direktstyrning och en kraftig ramkonstruktion, detaljer som gör att vi tycker DKW är säkrare!

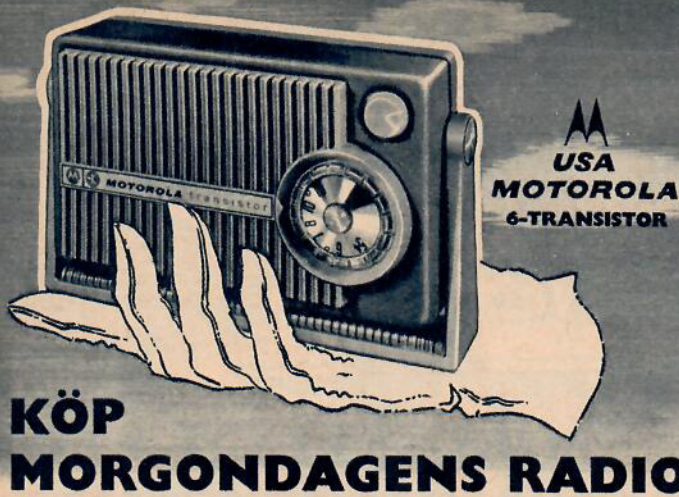
— På söndag åker vi i vår nya DKW... och i sommar planerar vi en DKW-semester långt söderut...

FAKTA att BEAKTA

- framhjulsdraft, bilen dras i styrhjulens riktning
- direktstyrning
- progressiv, belastnings-utjämnande fjädring
- överdimensionerade bromsar
- säkerhetssikt åt alla håll
- 3-cylindrig, tystgående motor med färskolja-smörjning -spärrsynkroniserad 4-växlad låda
- rikhaltig standard-utrustning med rattlås, kylaregardin, värme- o. defrosteranläggning

Aterförsäljare och serviceverkstäder över hela landet

GENERALAGENT: NORDISK AUTOIMPORT AB
STOCKHOLM 3 • Tel.: 241320



KÖP MORGONDAGENS RADIO

MOTOROLA *i dag!*
USAs FÖRNÄMSTA TRANSISTORRADIO



4 st.
65-öres
batterier
räcker
1/2 år



Format: 16x10x4 cm
Motorola har ett okrossbart lättmetallhölje och är därför okänslig för stötar och slag.

Motorolas patenterade antenn är inbyggd i handtaget — vilket dessutom tjänstgör som fotstöd



TRANSISTORN — århundradets upplinning, som gav forskarteamet amerikanerna Brattain, Bardeen och Shockocoy 1956 års NOBELPRIS i fysik.

MOTOROLAS 6 högeffektiva transistorer och 3 germaniumdioler har 10 gånger så lång livslängd som vanliga radiörör samt är okänsliga för stötar och slag. Men — det sensationella — transistorerna drar så litet ström att 4 st. 65-öres stavbatterier räcker ett halvt år. En Motorola betalar således sig själv på 2 år genom sparade batterikostnader.

MOTOROLA tar in alla större mellanvägsstationer i Europa och har en 3^e högtalare tillräckligt stark för en stor väning. Om endast Ni själv vill lyssna, använd den behändiga öronlyssnaren, som enkelt fastsättes i innerörat.

MOTOROLA 6-transistor är ett ingenjörsvetenskapligt mästerverk, men kostar trots detta endast 295:— kronor. Nöj Er därför inte med något annat än en Motorola. Har närmaste radioaffär ännu ej fått den — beställ den gärna på nedanstående kupong på bekväma betalningsvillkor.



Härliga dagar på badstranden — och semestern med musiken från Motorola 6 transistor.



Stoppa Motorola i fickan och öronlyssnaren i örat och förkorta färden med ljuvlig musik.



Tiden går som en dans i Motorolas trevliga sällskap.



På semestern — vid kaffebordet — i trädgården, överallt förljuvar musiken från Motorola Er tillvaro.



Drömradien för bilisten, handelsresanden m. fl. Ni tar den med på hotellrummet. Den kan följa Er var Ni går — i fickan, i portföljen — i handväskan.

Generalagent:

MERCURY-BOLAGET

Telefon: 10 56 10—11 81 65
Vasagatan 5 B Göteborg C

Härmed beställes st. Motorola 6-transistorradio — med 6 månaders garanti — till kontant kr 295:— På avbetaln. till kr 320:— med kr 80:— vid leveransen och kr 24:— pr månad. Vidare beställes st statoklipp (öronlyssnare) till kr 14.50 pr st. (Stryk det ej tillämpliga).
Namn 8 dagars fri returrätt.
Adress
Postadress

TV 12-58

Vilken bil Ni än har får Ni alltid ut högsta effekt med 5-ribbade

CHAMPION

tändstift

Glöm ej att kontrollera stiften vid varje oljebyte!

CHAMPION

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



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



Klart för avfärd i en Mercedes 190 SL. Sonja har en varm och skön italiensk shetlandströja med krage och till den ett par beige jersey långbyxor. Jumpern från Arvika Spinneri, 42:75, och byxorna från Pub, 65:—. Steve har till de grå kamgarbyxorna en klarblå boucléskjorta, 39:50, och över den en ljusst blå orlonpullover, 79:—. Allt från C. A. Pettersson.

RÄTT KLÄDD... (forts.)

Den härliga tiden är inne, då vi får plocka fram resväskorna och då sommarplanernas förverkligande ligger inom räckhåll. Att packa semesterkappsäcken hör till årets höjdpunkter. Men i år skall vi verkligen lämna allt onödigt hemma och bara packa efter råd och ändamål!

Urvalet av fritidskläder är i år mer lockande än vanligt och här och på ett par sidor framåt visas saker som är särskilt lämpliga för semester per bil eller skoter

här uppe på litet kallare breddgrader. Det gäller att packa med förstånd och komma ihåg att badkläderna kan ta minsta platsen medan varma yllejumptrar, långbyxor, ordentliga regnkläder och skor är oundvikliga.

För herrarna finns det minst lika mycket snyggt och nytt för i år att välja emellan. Trikåskjortor i glada färger, mollskinnsbyxor i khakimodell och orlonollar är några exempel.

(Forts. på sid. 8)



För sommardansen har vespafflickan packat ner en äkta amerikansk skjortblusklämning i rött och rosa, 115:—. Han är klädd i clubjacka, 135:—, och en blå-röd-vit-rutig skjorta, 43:—. Alla plaggen kommer från Pub.

A.C.I.

Viktigt 1954 — än viktigare för Er motor idag!

Motorkonstruktörerna kan verkligen sina saker! De moderna, högkomprimerade motorerna förenar högre effekt med bättre bränsle-ekonomi — varje bilists dröm!

Men det är en sak Ni måste se upp med! Dessa moderna motorer blir speciellt känsliga för avsättningar i förbränningsrum och på tändstift, avsättningar som orsakar glödtändning och tändstiftskrängel och därmed stjälar dyrbar effekt ur motorn.

A.C.I. — tändningskontrollrillsatsen som Shell är ensam om — oskadliggör dessa avsättningar och ger motorn full effekt.

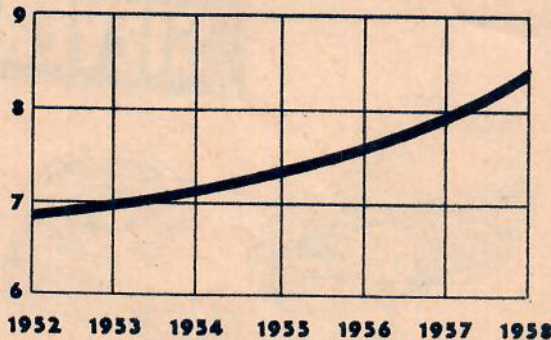
När A.C.I. släpptes ut på marknaden i januari 1954 betecknades det som "den största bensinnyheten på 32 år". Den ökade kompressionen har gjort A.C.I. nödvändigare än någonsin.



Bilar går bättre på Shell
— ensam om A.C.I.

Sv. pat. nr 135366

KOMPRESSIÖRFÖRHÄLLANDE
(genomsnitt)



Den här kurvan visar hur kompressionsförhållandet ökar inom bilproduktionen i hela världen.

oslagbara 6x6 YASHICA



4 toppmoderna modeller:

YASHICA-MAT Helautomatisk slutare 1—1/500. Sökaroptik 1:3,2.
Kr 349:— (Väska 50:—)

YASHICA C Halvautomatisk 1—1/300. Sökaroptik 1:3,5.
Kr 204:— (Väska 45:—)

YASHICA LM Halvautomatisk 1—1/300. Inb. exponeringsmätare.
Kr 299:— (Väska 50:—)

YASHICA A Bra nybörjarkamera. Slutarhastighet 1/25—1/300.
Kr 132:— (Väska 37:—)

... en proffskamera till amatörpris

Generalagent: AB FRITZ WEIST & Co., Stockholm 1



För skoteräkning i regnväder är hon väl rustad i ljusblått regnställ med riktig sydväst. Från Pub, 37:50. Hans italienska regnrock har sprund i sidorna och rejåla fickor. NK, 265:—. Kepsen och handskarna kommer från firman C. A. Pettersson.

RÄTT KLÄDD... (forts.)

Det är ingen värme att åka skoter och en skinnjacka i lång modell är skön att ha. Den här är nävervit. Malungsboden, 238:—. Under den en randig italiensk jumperkofta i ljusblått och vitt, NK, 69:—, och olivgröna poplinbyxor. Steve har en fjäderlätt nylonjacka med teddyfoder, 110:—, och en röd ylletrikåskjorta, 75:—, och snusnäsduk omhalsen. Från C. A. Pettersson. Byxor i mollskinn från Pub.



5 starka skäl att välja Sievert sportkök

- 1000 l gasol-gas – för bara 5:50! (Mer kostar inte en påfyllning). Räcker 3-4 veckor – en hel semester – för en normalfamilj!
- Enkel, "idiotsäker" konstruktion – brännaren sitter direkt på den rymliga gasbehållaren.
- Lätt att handha – på 10 sek. förvandlar Ni en lättburen "flaska" till ett färdigt kök!
- Sot- och osfri låga – från exakt sparlåga till full gas!
- Effektivt vindskydd – köket fungerar i alla väder!

Riktpris inkl. gas **99 50**

925



SIEVERT Sportkök



922/3965

Sievert 2-lågiga sportkök. Väl tilltaget avstånd mellan lågorna – ingen "kastrullträngsel". Av varandra oberoende reglage för lågorna! Stormsäkert! Kan förses med slingerräck. Påfyllning av gas utföres lätt vid ca 700 påfyllningsställen landet runt. Förteckning medföljer.

Riktpris med fylld flaska:

Kök utan väska **144: 50**
Kök med väska **148: —**

Sievert Sportkök är godkända av Sprängämnesinspektionen. Gasverksföreningen och Kungl. Arbetarskyddsstyrelsen.

Se SIEVERT-köken på varuhuset, i järn- och sportaffären.

AB MAX SIEVERT Sundbyberg, tel. 28 25 30 – Göteborg (fil.) tel. 13 15 20

Finns kurvteknik att köpa?



Svaret ger

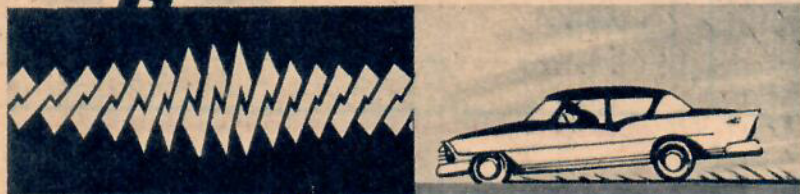
P 300:s LÄNKAR

I samma ögonblick

som Ni går in i kurvan får P 300:s länkar liv. De vidgas till följd av centrifugalkraften för att med full kraft gripa tag i vägbanan och ge Er 70 procent ökat slirskydd i sidled. Där har Ni förklaringen till att P 300 också är fritt från kurvstut — ett däck, som inte slirar, "skriker" heller inte. Ni kör tystare och mjukare än med något annat däck.

När Ni bromsar

fortplantas kraften ända ut i länkarna. Mer än tusen skarpa lameller vrids automatiskt vinkelrätt mot hjulriktningen och suger tag i vägbanan. Ju halare asfalten är desto större är skillnaden mellan P 300 och ett vanligt däck.



Firestone

FÖRST även med sträckkontrollerad cord

För flera år sedan introducerade Firestone en fullständigt sträckkontrollerad cord — Den Konstanta Corden. I dag finns det flera efterbildningar, men originalvaran, Den Konstanta Corden, är alltså oöverträffad.

P 300 MED LEVANDE LÄNKAR

alltjämt världens modernaste däck

Säljes av GGR-anslutna medlemmar.

FIRESTONE GUMMI AB, STOCKHOLM

Tillverkare: VISKAFORS GUMMIFABRIK AB, VISKAFORS

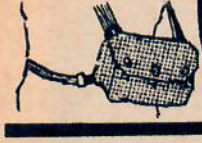
U.S. army handy-bag

HAR KOSTAT
U.S. ARMY 25:—
VÅRT PRIS ENDAST

11:50

Mopedistens idealväska!
Sitter alltid på plats!
Praktiska fastspänningsremmar,
ger full rörelsefrihet!

4 fack. Bredd 32 cm. Höjd 27 cm.
Djup 12 cm. Färg mörkt olivgrön.



Genom direktköp vid US armys utförsäljningar kunna vi erbjuda denna splittrnya toppkvalitéprodukt av impregn. djungelcordväv till fyndpriset kr 11:50. Idealisk som fiskereds kapsväska, för sport- och friluftsfolk, för yrkesarbetare m. fl.

Finnes hos närmaste återförsäljare eller direkt från:

MERCURY-BOLAGET Telefon: 10 56 10-11 81 65

Vasagatan 5 B Göteborg C

Härmed beställes _____ st. *Handy-bag* till kr 11:50.

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

TV 12-58

MOPEDNYTT

Från Ducati Meccanica i Bologna, vars berömda motorcyklar gjort glänsande insatser på tävlingsbanorna, kommer nu en *sensationsmoped* utan motsvarighet i Sverige.

DUCATI 55/e

marknadens enda moped
med fyrtakts toppventilmotor

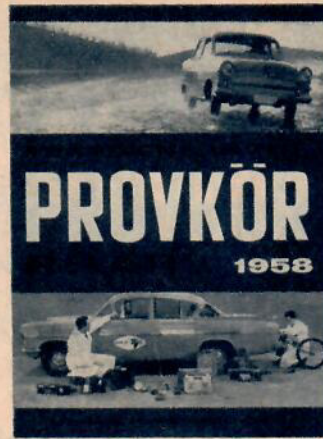
48 cc 0,8 hk



Sex månaders garanti
Fullständigt reservdelslager

GENERALAGENT:

FIRMA MOTOR-SKANDIA
STRANDGATAN (TULLHUSET), HALMSTAD. TEL. 245 05



BIL- TEST I BOK- FORM

■ Teknikens Världs biltester som varje år utkommer i bokform rörner alltid ett oerhört intresse. Nu har **TEKNIKENS VÄRLD PROVKÖR BILAR 1958** kommit i handelen.

Tänker ni köpa bil? Har ni bil? Skall ni byta bil? Tycker ni om att diskutera bilar? Vet ni

ingenting om bilar? Vet ni mycket om bilar men vill lära mer? Är ni bilintresserad i största allmänhet? I så fall är **TEKNIKENS VÄRLD PROVKÖR BILAR 1958** boken för er. För 5:85 får ni den i närmaste bokhandel eller genom att fylla i och sända in kupongen här nedanför.

Till bokhandel
eller Tidskriftsböckerna AB, Sveavägen 56, Stockholm.

Härmed beställes ... ex. TV provkör bilar 1958. Betalningen kr 5:85 plus porto erlagges mot postförskott.

Namn

Bostad

Postadress

Går på vanlig bensin
utan oljeblandning

Full effekt från 15-30 km/tim



Att kalla DUCATI 55/e-mopeden för en sensation är ingen överdrift. Den är något *extra* i fråga om styrka, elegans och pålitlighet och tack vare fyrtaktsmotorn har den en tyst och behaglig gång samt även vid de lägsta hastigheter full styrka.

Genom en fullständig renspolning har DUCATI 55/e bättre förbränning och inga spöförluster. Ingen nedoljning av kläderna emedan motorn arbetar på icke oljeblandad bensin. Dessutom är avgaserna både torra och rökfria. Det vanliga tändstiftskränglet hos en tvåtaktsmotor förekommer ej. DUCATI 55/e har bättre smörjning, mindre oljeförbrukning och betydligt längre livslängd därför att alla rörliga delar arbetar i oljebad.

Ramen på DUCATI 55/e har tjockare plåt och bättre förstärkning. Alla rörliga delar på fram- och bakgaffel är försedda med smörjappar för trycksmörjning. Framgaffeln är en kombination av inverterat teleskop och bottenlänksystem, vilket innebär bättre balans och lättare styrning. Långa, ställbara fjädrar medger exakt fjädring. Bakre kedjedrevet har inbyggd stötdämpare som förenar remdriftens mjukhet med kedjedrivningens säkerhet.

Tekniska data

MOTOR: fyrtakts toppventil CYLINDERVOLYM: 48 cc
EFFEKT: 0,8 hk vid 4000 v/m BRÄNSLETANK: rymmer 3,5 l motsvarande c:a 300 km körning SMÖRJSYSTEM: cirkulationssmörjning i vevhuset, rymd 0,5 l
BELYSNING: 6 volt 17 watt, stor motorelykelstrålkastare
VÄXELLÅDA: av mc-typ, 2 växlar och friläge, smörjes med motoroljan HJUL: 18" VIKT: c:a 50 kg

Juan Fangio vinner säkert

BP TOURING SERVICE

*gör utlandsfärden
säkrare och trevligare*

På de svenska BP-stationerna får Ni den Europanyckel, med vilken Ni först planlägger färden och som senare öppnar utlandets möjligheter för Er. Den kostar 3:75 och ger Er:

I Sverige före starten

- nyritad Europakarta i 7 färger
- nyritad Sverigekarta
- turistlitteratur
- 12-språkig bilistparlör
- häfte med kuponger att inlösas på utländska BP-stationer
- praktisk valutatabell, BP nyckelring m. m.
- elegant portfölj för bilhandlingar m. m.

Utomlands (mot kupong)

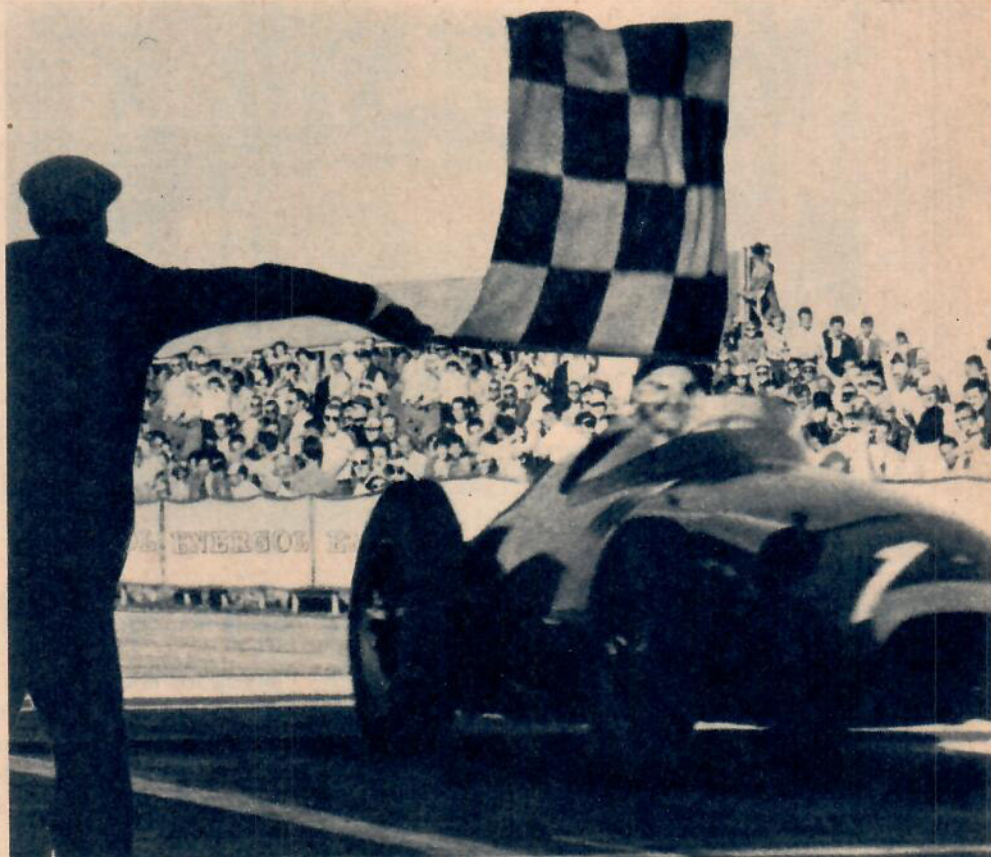
- nyritade bilkartor över de länder Ni besöker
- turistlitteratur för olika platser
- souvenirer (i de flesta länder grammofonskivor)
- god service och all hjälpsamhet på alla BP-stationer

Köp BP Europanyckel på närmaste BP-station för en säkrare och trevligare utlandsresa.



**Kör säkert –
med ansvar,
omdöme,
hänsyn.**

EN BP INFORMATION



Femfaldige världsmästaren Juan Fangio kör på BP som så många andra av världens främsta tävlingsförare. De gör det för säkerhetens skull. När motorerna timme efter timme skall arbeta i toppvarv, måste smörjningen vara perfekt, måste bensinen ge maximal effekt. Varför skulle inte Ni begära samma säkerhet? Kör på BP bensin och BP Energol smörjolja!

Ni vinner säkerhet på



**mästar märket
i bensin och oljor**





Den är värd att vänta på

— Hej, det var länge sedan — hur mår du nu för tiden? Har du fått din Volkswagen än?
 — Nä, du Olle, det dröjer ett tag till... Kan du förstå, varför man ska behöva vänta så länge, innan man får sin Volkswagen. Det är nästan så...
 — Nej, hör du — inga tankar åt det hållet. Den som väntar på en Volkswagen väntar

aldrig för länge. Är inte väntetiden förresten det bästa beviset på hur bra Volkswagen egentligen är? Vet du att Sverige fått in över 75.000 Volkswagen under de 3 senaste åren och ändå får folk stå i kö, särskilt så här på våarna.

— Ja, du har förstås rätt. Jag får trösta mig med att den som väntar på något gott...

2 125 VW
om dagen — ändå
räcker det inte!

Dagsproduktionen av Volkswagen är nu uppe i 2.125 vagnar — men det räcker i alla fall inte. Efterfrågan från hela världen spränger fabriken kapacitet — utbyggnad för att ytterligare öka produktionen pågår.

Export till 130
länder — Sverige
gynnad nation!

Över 1 miljon Volkswagen hade t.o.m. 1957 gått på export till 130 länder över hela världen. Tre länder — däribland Sverige — fick närmare hälften av årsproduktionen: Tyskland (195.000), USA (80.000) och Sverige (25.000).

Sommar-VW
kan Ni ännu få
— men beställ nu!

Våren och försommaren är den stora bilruschens tid — då blir det väntetid på Volkswagen. Men Ni har ännu möjlighet att få Er Volkswagen i sommar. Dröj bara inte för länge — för varje dag som går ökar väntetiden.

NTF-rutan

Tänk på barnen!

Barn har inte nog omdöme och erfarenhet att uppfatta farorna i trafiken. Tänk därför på att Ni måste ha ögonen med Er i trafiken. Speciellt inom bostadsområden leker barn bakom — ja, t.o.m. under — parkerade bilar och på de mest oväntade ställen.

NATIONALFÖRENINGEN FÖR
 TRAFIKSÄKERHETENS FRÄMJANDE

Se här varför över 125.000 svenskar valt Volkswagen

- Luftkyld, lågvarvig motor på 36 hk SAE med oljekylare
- Separat torsionsfjädring på alla fyra hjulen
- Effektivt värmesystem, också under de kallaste vinterdagarna
- 300 VW-verkstäder i Sverige, 3.000 i Europa
- Riktprislista för 532 servicearbeten
- Effektivt utbytesystem — man byter t.ex. motor på 2 timmar

Volkswagen-försäljaren är stolt att få visa Er

VOLKSWAGEN

— ännu vet ingen hur gammal den kan bli



AB SCANIA-VABIS
 Södertälje



Nils Tengberg har ofta medarbetat i Teknikens Värld under de senaste tio åren. Hans namn är alltför känt för att behöva presenteras närmare för läsarna.

Nils Tengberg:

JAG ÄR TRÖTT PÅ BILTJUVAR

Jag är trött på biltjuvar. Och många med mig. Men jag är nästan ändå tröttere på att samhället inte gör mer för att råda bot på denna landsplåga. Även här vet jag att jag har många anhängare.

Det måste bli ett slut på biltjuvarnas nära nog ohejdade framfart. Förra året förövades i vårt land över 20.000 bilstölder.* Man har beräknat att biltjuvarna kostar vårt land inemot 20 miljoner kronor om året. Sedan 1953 har stölderna av bilar ökat med över 400 procent! Det är siffror som borde få både myndigheter och den allmänna opinionen inte bara att vakna utan, vad som verkligen betyder någonting, söka sätta stopp för denna landsplåga.

Jag vet att det invänds: Vi har inga medel att stoppa biltjuvarna. Det är inget försvar. Har vi inga medel måste vi skaffa sådana. När myndigheterna önskar nedbringa trafikolyckorna skapas ett organ som NTF. Ingen vill väl påstå att NTF inte gjort någon nytta när det gäller att hejda trafikdöden.

Har någon på allvar sökt stoppa biltjuvarna? Inte mig veterligt. Det enda som företagits är att försäkringsbolagen föreskrivit att en stöldförsäkrad bil skall ha rattlös. Eljest står ägaren en viss självrisk vid stöld av fordonet. Men bara rattlös räcker inte. Jag vet av egna erfarenheter att det inte avskräcker. En biltjuv som brutit sig in i en bil och misslyckas med att rå på rattlöset gör i ilskan gärna återkan både på rattlöset och bilen.

Visst vill vi göra en insats för att stoppa biltjuvarna, säger man på officiellt håll. Men vi har inga resurser. Inga resurser — vet skäms! Nog finns det resurser att an-

ställa extra poliskonstaplar och kvinnliga parkeringsvakter för att bötfälla bilister som gjort sig skyldiga till en sådan obehaglig förseelse som felparkering. Där räcker det allmännas medel. Det hjälper inte att invända att parkeringsvakterna är självförsörjande genom att de inkasserar aktningvärda bötessummor. Ingen vill väl komma och påstå att inte särskilda biltjuvpoliserna skulle göra rätt för sig. Biltjuvarna kostar oss ändå 20 miljoner om året. Bara några miljoner insparade på färre bilstölder skulle rättfärdiga den utgiften.

Hur många av Sveriges många biltjuvar får sona sina brott? En försvinnande bråkdel. I Stockholm t. ex. blir högst en fjärdedel av alla bilstölder upklarade — över 75 procent av biltjuvarna undgår alltså efterräkningar. Polisen har inte tid; ett bilstöldmål avskrivs i praktiken när polisrapporten skrivits ut. Den måste skrivas ut eftersom försäkringsbolagen fordrar kopia av den vid stöldanmälan. I regel hittar polisen den stulna bilen — nästan aldrig hittar man den som stal den. Skälet är enkelt: man anser saken hopplös. Det är i huvudsak bara de biltjuvar som grips på bar gärning eller fastnar i en polisspår som får sona sina brott.

Vem talar förresten om att sona? Straffen är så milda att de uppmuntrar till nya stölder. Den biltjuv som till äventyrs blivit gripen blir inte dömd till ett hårdare straff än att han gärna upprepar sina bravader. För en lekman förefaller lösningen ligga nära till hands: Biltjuvarna skall dömas till långvarig vistelse på arbetsläger där förtjänsten används att gottgöra bilägare, försäkringsbolag och samhälle för uppkomna skador och förluster.

Teknikens
Värld

12—25 JUNI 1958

* Av försäkringsbolagen registrerade bilstölder — det faktiska antalet ligger betydligt högre. Endast cirka 60 procent av alla bilar är nämligen stöldförsäkrade.



Trintignant har dragit ifrån med sin lilla Cooper. Närmast bakom nr 32 Lewis-Evans Vanwall, nr 38 Hawthorn Ferrari, 34 Musso Ferrari. Alla ligger i position för kurvan.

DAVID SLOG IGEN!

David har återigen slagit Goliath. Den här gången i Monacos Grand Prix. Förra gången som bekant i Argentina. De stora märkena på tävlingsbanorna får utan tvivel titta närmare på de billiga racervagnarna för att kunna hänga med.

Av Teknikens Världs utsända:
NILS TENGBERG—KARY H. LASCH

Monaco i maj

Tänk er en GP-bana genom Gamla Stan i Stockholm, över Slussen och uppför Götgatsbacken. På denna bana skall ett 15-tal racervidunder släppas lösa i en medelfart på gott och väl 100 km/t. Det betyder att farten på Skeppsbron och andra raksträckor skulle komma att ligga snarare över än under 200 km/t.

Ett sådant GP-lopp och en sådan bana är otänkbara i Sverige och f. ö. i de flesta europeiska länder där rigorösa säkerhetsbestämmelser kringgärdar varje hastighetslopp. Men en bana av exakt denna typ finns i Monte Carlo, där det årliga GP-loppet är en av det lilla furstendömet Monacos största turistattraktioner. Att höra ett koppel racervagnar på bortåt 300 hk per styck släppas lösa på stadens smala, kurviga och backiga gator är en upplevelse — att se dem i full aktion i denna miljö är ett minne för livet.

Monaco GP är en krävande bana för förarna, men ändå mest krävande för bi-



Den kurviga och svårkörda banan i Monaco lämpar sig inte vidare bra för stora vagnar. Här forcerar en av Ferraristallets vagnar en kurva.

TEKNIKENS VÄRLD 12/52

larna. Från förarnas sida fordras millimeterfin precision — det fick Jocke Bonnier erfara vid årets lopp. Han tog en kurva aningen för snävt och resultatet blev ett sammanträffande mellan de allestädes närvarande trottoarkanterna och Jockes framhjul. Slutresultat: två exploderade framdäck, slut på tävlandet, slut på hoppet om en hygglig slutplacering trots den relativt hyggliga placeringen — Jocke låg ännu efter 80 varv på en hedrande femte plats. Då var visserligen bara sju av sexton startande ekipage fortfarande med i leken, men i Monaco är det meriterande att hänga med mer än 50 varv i den mördande takten runt den slingrande banan med dess 1.000 kurvor.

Det är som sagt maskinmaterialet som sätts på det hårdaste provet i Rivierans eget racerlopp. Det gäller att köra med stor urskillning och försiktighet — i den mån det nu låter sig göras i den knivskarpa konkurrensen. Av 16 startande nådde i år endast 5 målet, av 29 anmälda borteliminerades 13 redan vid träningen

(Jocke klarade sig med ett nödrop och stod därför sist vid starten). När bara halva tävlingen körts var alla de stora kanonerna borta — segertippade Behra, Moss, Brooks och Hawthorns utplacerade runt banan med sorgsna uppsyner och strejkande bilar. Än var det bromsarna som kränglade (Behra — BRM), än bensinpumpen (Hawthorn — Ferrari), än något annat. Monaco GP är särskilt mördande för kraftöverföringarna, förarna växlar genomsnittligt 1.500 gånger under loppet, dvs. en växling var sjätte sekund! Den som inte är skonsam mot sin vagn har inte skuggan av en chans. Många »vanliga» bilförare skulle ha stor nytta av att se Monaco GP och lära sig en läxa där: kör bilen med motoröra och med känsla för vad den tål, så håller den många gånger längre! 100 varv runt den 314,5 km långa stadsbanan med 109 km/t i »snitt» är en verklig skärseld för vilken bil som helst.

Sällan har ett GP-lopp varit mer »ouppgjort» i förväg än årets Monaco GP.

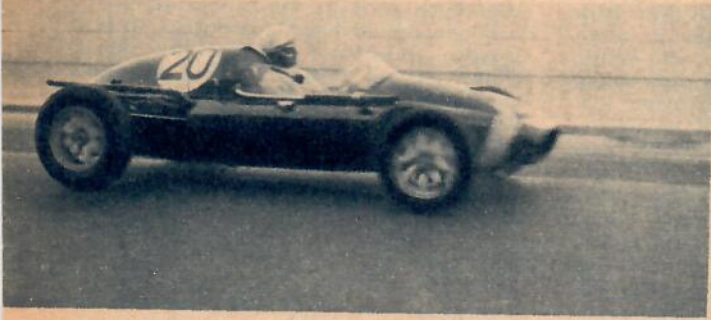
Med hjälp av träningstiderna kunde man visserligen särskilja ett halvduzin tänkbara vinnare: Behra (favorit 1 på BRM), Brooks (favorit 2 på Vanwall), Moss (Vanwall) och Hawthorn (Ferrari) med engelsmannen Jack Brabham på en 2,2 liters Cooper som sensationell outsider (Brabham noterade några av de snabbaste träningstiderna). Sedan startflaggan fallit föll favoriterna bort en efter en tills efter 38 varv endast Hawthorn och Moss återstod. Detta varv blev emellertid ödesdigert, båda måste gå ur efter ett hårdnackat envig och sedan var loppet avgjort: Trintignant på en 1,9 liters Cooper tog ledningen följd av Musso och Collins på Ferrari — och den ordningen hölls sedan loppet ut.

Det blev alltså David som triumferade över Goliath — lilla Cooper slog samtliga sina större, hästkraftstarkare och snabbare konkurrenter. Efter segraren i Argentina och Monaco har Cooper visat att störst och starkast inte nödvändigt är bäst. Faktum är att när man ser den lilla,

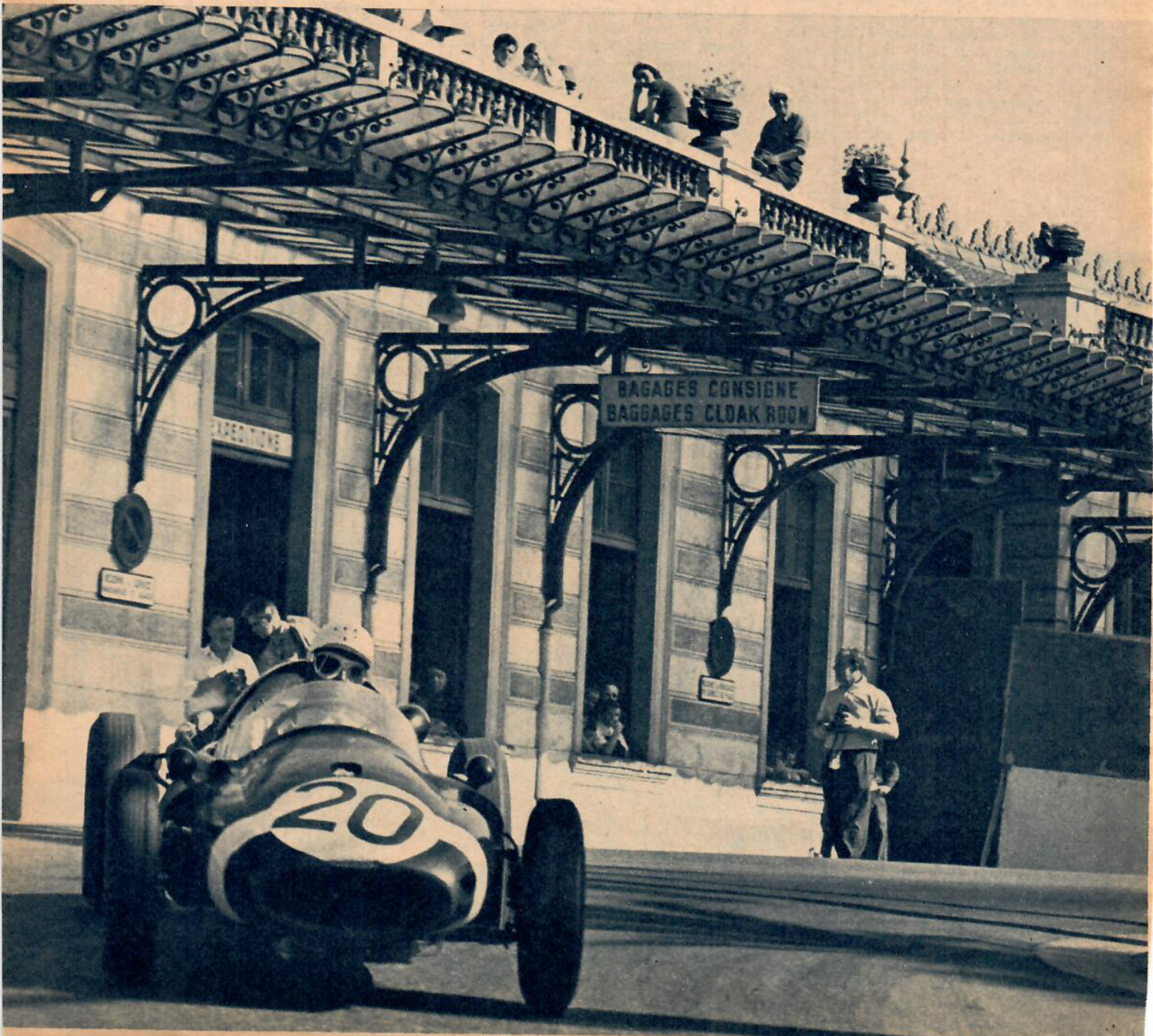
VÄND!



DAVID SLOG IGEN! (forts.)



Monaco-banan passar de små Coopervagnarna som en handske. De kan med betydligt större fart dra igenom kurvorna och på så sätt hålla undan för hästkraftsvidundren som visserligen är betydligt snabbare på rakorna. På bilden t. v. ses segrarens vagn med gasen i botten på en av de fåtaliga rakorna. På den undre bilden en elegant stilstudie av samma bil under en fyrhjulssladd. Vaghållning och fjädring är perfekt av bilden att döma. Observera åskådarna i fönstren.





Segraren på väg mot segern som blev en sensation. Vem kunde ana att det skulle komma en katt bland hermelinerna? En katt som höll 109 km/tim.

mekaniskt enkla engelska bilen (pris ca 30.000 kronor per styck mot *minst* det femdubbla för konkurrenterna) köra ifrån sina medtävlare, undrar man om racer-tekniken verkligen går rätt väg: behöver vi kanske inte fler hästkrafter utan kan vi nöja oss med mindre, lättare vagnar med perfekta vägegenskaper? Att man i Monaco spelade God Save the Queen före Marseljäsen är signifikativt: det var en hyllning till den lilla fantastiska brittiska bilen som mer än sin franske förare hjälpte till att säkra slutsegern. En sak är klar: när det rör sig om kurviga, svåra banor med bara korta raksträckor — satsa den sista slanten på Cooper.

Monaco gav följande lärdomar och tips inför resten av säsongens GP-tävlingar: engelsmännens BRM och Vanwall är sannolikt de snabbaste formel 1-vagnarna,

och de har de bästa vägegenskaperna. Ferrari ligger över i ren motorstyrka, men under i vägegenskaper. Det avgörande är att Ferrari-vagnarna visat sig vara driftsäkra än britterna. Ferrari-vagnarna blev totalt utklassade i Monaco av engelsmännen. Efter bara ett 20-tal varv var emellertid de brittiska trumfässen av olika anledningar ur leken och Ferrari kunde överta ledningen. 10 varv senare började även Hawthorns ledande Ferrari att krångla och så var lilla Davids, dvs. Coopers, tid kommen. Maserati-vagnarna är driftsäkra, men är f. n. inte på långt när så snabba som konkurrenterna. Slutomdömet blir: BRM eller Vanwall kommer att vinna de snabba, inte alltför maskinkrossande loppet medan Ferrari tar hem potten på snabba banor av maskinkrossartyp. På riktigt kurviga banor får hästkrafts-

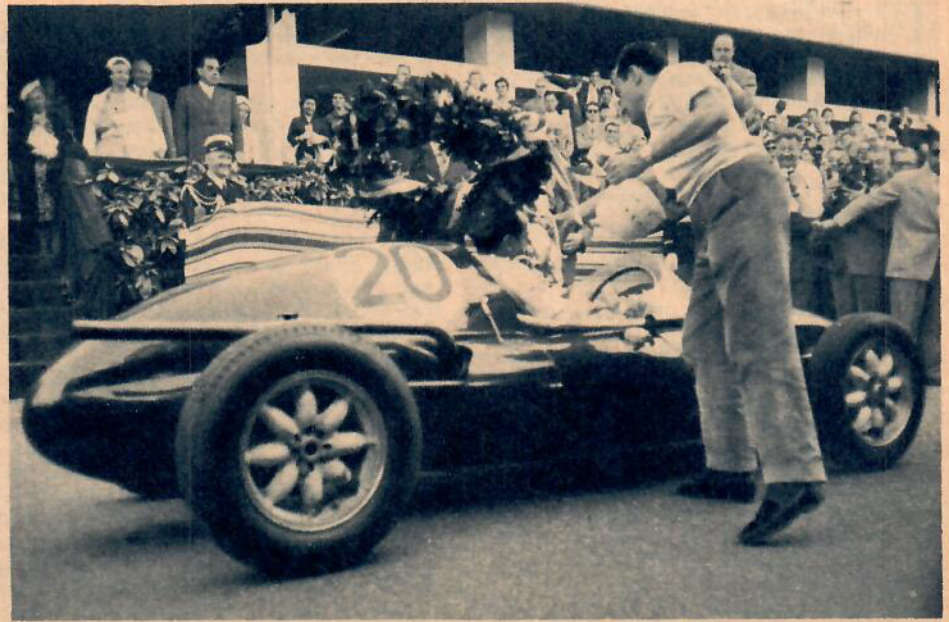
mastodonterna som sagt finna sig i att hänga efter bakhjulen på Cooper. Av fem vagnar i mål i hårda Monaco GP befann sig två Cooper och två Ferrari och en ensam BRM — det säger en del. Trots Ferrari är den engelska dominansen inom GP-sporten fullt klar: vinner inte en engelsk vagn, så vinner en engelsk förare på en italiensk vagn, den saken måste vi vänja oss vid. Britterna förfogar nu över samtliga GP-cirkusens toppvagnar utom fyra Ferrari — och av dessa rattas två av världens bästa förare — båda briter (Hawthorn och Collins).

Vad har vår egen Jocke för chanser? Jocke har ännu inte nått de stora kanornas klass och om han kommer att göra det, vilket inte är omöjligt, kommer detta att ta ytterligare ett par år. Jocke är emellertid klok nog att inse detta: i Monaco

(Forts. på sid. 53)



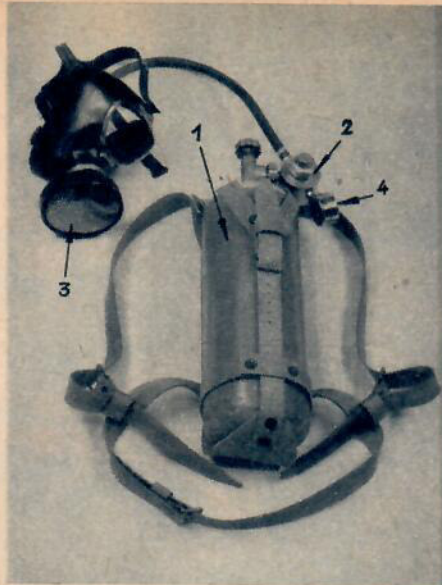
En närbild på Coopers framvagn visar skivbromsar, trapetslänk och hydraulisk stötdämpare.



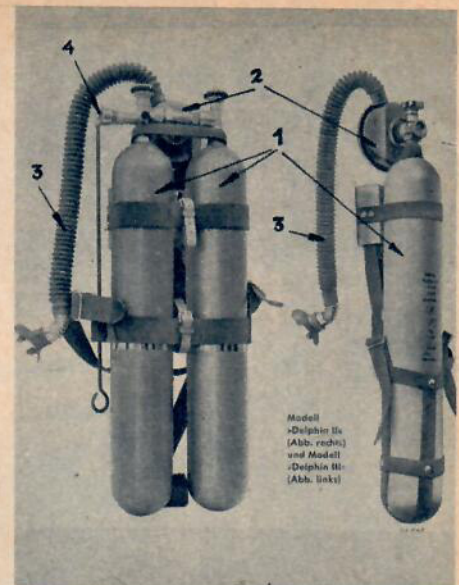
Klart för ärevarvet. Mekanikerna försöker lirka ner Trintignant med tillhörande blomsterkvast i Coopers allt annat än rymliga förarsäte. Observera hjuldiskarna av lätt magnesiumlegering.



Det här är AGA Divator »ME-1800». Sifferorna betyder: 1) Luftbehållare 2X7 l. 2) Reduceringsventil. 3) Reservluftventil. 4) Slangsockel. 5) Manometerslang. 755:— exkl. ansiktsmask.



En enklare modell av AGA Divator. Den kallas »ME-1650 Sport». Sifferbeteckningarna: 1) Luftbehållare rymmande 5 l. 2) Reduceringsventil. 3) Andningsventil. 4) Manometer. Pris 465: 25.



»Delphin III» t. v. och »Delphin II» t. h. Endast för korta dykningar. 1) Luftbehållare 5 l. 2) Lungautomat »Delphin». 3) Andnings slang med bitmunstycke. 4) Reservluftventil. Ca 400 kr.

SOM FISKEN I VATTNET

Efter årets ovanligt långa, kalla och snöiga vinter är det naturligt att vi nordbor hoppas att sommaren skall komma med mycket värme och sol. En sommar som lockar till härliga dagar vid badstränderna! En del av oss har ytterligare anledning att se fram mot sol och värme, nämligen vi som redan är eller i sommar tänker bli sportdykare.

Av GÖSTA FAHLMAN

För sportdykaren innebär en sommar många minnesvärda simturer under vattnet bland fiskar, krabbor, växter, vrak eller vad det annars kan vara, som lockar oss ner i havsdjupet. Om ni är passionerad sportdykare har ni väl redan plockat fram dykargrejerna och prövat på det kylslagna »vårvattnet». Jag vill önska lycka till i ert fortsatta dykande och samtidigt påminna om en av dykningens grundregler: *Underskatta aldrig sjön, överskatta aldrig dig själv!* Kom ihåg att man aldrig blir fullärd!

De som tänker börja med dykning vill jag hälsa välkomna till den ständigt större skaran av sportdykare. För att försöka hjälpa er över tröskeln eller kanske vi skall säga över båt-kanten in i den nya världen, kommer jag här att ge några tips om dykning och dykerimateriel.

Som den kloka kvinna eller man ni är, inser ni givetvis att det fordras vissa förberedelser för att bli sportdykare. För att dykningen skall bli till verklig nytta och glädje fordras sålunda: bra grejor, träning, omdöme och kondition.

Det första villkoret för att dykningen skall bli en trevlig och intressant sysselsättning utan stora riskmoment är att man använder en bra och pålitlig and-

ningsapparat. Jag vill i detta sammanhang varna för »hemslöjdsprodukter». Det är så stora krav — såväl tekniska som fysiologiska — en bra andningsapparat skall uppfylla, att en »hemslöjdare» knappast har möjlighet att åstadkomma en fullgod produkt. De fabriksgjorda apparaterna kan tyckas vara dyra, men priset för dem är ändock en billig livförsäkring.

För olika ändamål har det konstruerats skilda typer av andningsapparater. Man kan indela dem i tre huvudgrupper. Beroende på den andningsgas, som används i dem, kallas de: syrgas, blandgas- eller luftapparater.

Syrgasapparaten är konstruerad för rent militära ändamål. Syret cirkulerar i denna apparat i ett slutet system vilket gör att apparaten icke lämnar några spår i form av bubblor efter sig. Om syrets partialtryck överstiger 2 at a (atmosfärer absolut tryck) kan man emellertid råka ut för syrgasförgiftning. Därför får syrgasapparaten icke användas på större djup än 10 meter. Av denna anledning samt beroende på att syrgasapparaten är dyr såväl i inköp som i drift och dessutom relativt komplicerad, rekommenderas den inte till sportdykare.

Som nyss nämnts riskerar man syrgasförgiftning om syrets partialtryck i en andningsapparat överstiger 2 at a. Som bekant innehåller vanlig luft ca 20 % syre och ca 80 % kväve. För att syrets partialtryck i luft skall uppgå till 2 at a måste det totala trycket vara:

$$\frac{2 \cdot 100}{20} = 10 \text{ at a}$$

d. v. s. man skulle kunna dyka till 90 meters djup med luft utan att risk för syrgasförgiftning inträder. Den andra gasen i luften, kvävet, gör dock att problemet inte är så enkelt. Kvävet löser sig nämligen i blodet och kan ge upphov till s. k. dykarsjuka. Avgörande för om dykarsjuka skall uppkomma eller inte är dyktiden och dykdjupet. Genom att minska kvävekoncentrationen i andningsgasen kan man emellertid förlänga dyktiden på varje djup utan att risk för dykarsjuka uppstår. När man minskar kvävehalten i luftblandningen, ökas emellertid syrehalten och därmed risken för syrgasförgiftning. Man har emellertid funnit att blandningen 60 % kväve 40 % syre är den gasblandning, som ger största utbytet ifråga om dyktid och dykdjup. Denna blandning är därför den vanligaste i blandgasapparaterna.



Dräger som tillverkar Delphinmodellerna gör även en typ som kallas »PA 60/14 Atlantic». Den kan erhållas med alternativt en, två eller tre behållare. Pris 70: —, 1.250: — resp. 1.700: —.

I blandgasapparaterna är noggrannheten i glasblandningens sammansättning ytterst viktig liksom doseringen av gas till andningssäcken. Till och med mycket små avvikelser från normalvärdena kan få de allvarligaste konsekvenser. Om syrgasapparater icke är lämpliga för sportdykare, så är därför blandgasapparater det i ännu mindre grad.

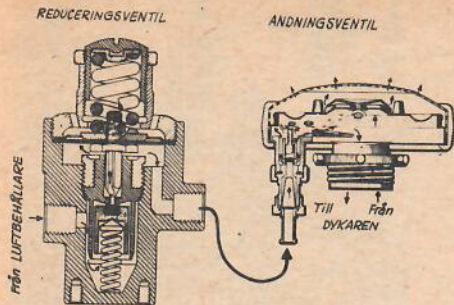
Den tredje typen kallas luftapparater och används numera av såväl sport- som yrkesdykare över hela världen. Den är enkel och robust, driftsäker och fordrar relativt liten tillsyn. I förhållande till de övriga apparattyperna är den dessutom billig. Avgörande för en luftapparats prestanda är dess ventilsystem. Man kan skilja på i stort sett två olika principer därvidlag. Den ena principen kan sägas ha den kände fransmannen kapten J. Y. Cousteau som upphovsman. Reduceringsventilen och in- och utandningsventilerna är sammanbyggda i en kåpa, som ansluts direkt till luftbehållaren och dykaren får luft genom ett bitmunstycke (vanligast) och en inandningsslang och han andas ut genom en utandningsslang.

Den andra typen av ventilsystem har konstruerats av AGA och karakteriseras av en reduceringsventil, som ansluts till luftbehållaren och en andningsventil (för in- och utandning), som normalt ansluts till en ansiktsmask. De båda ventilerna stå i förbindelse med varandra genom en smal tryckluftsslang.

Vilken av de båda ventilsystemen som är att föredraga, kan vara en smak- eller

◀
En specialmodell av AGA-modellen »ME-1800» kallas »Marin» eftersom den ursprungligen tillverkades för marinens dykare. 1) Luftbehållare av lättmetall rymmande 12 l. 2) Reduceringsventil. 3) Andningsventil. 4) Reservluftventil med ventilstång. 5) Slangsockel för anslutning av slang från ytan. 6) Manometer. 870: —.

VÄND!



Så här fungerar AGA:s patenterade ventilsystem. Det anses vara mycket lättandad och i övrigt lämpat för svenska förhållanden speciellt väl.

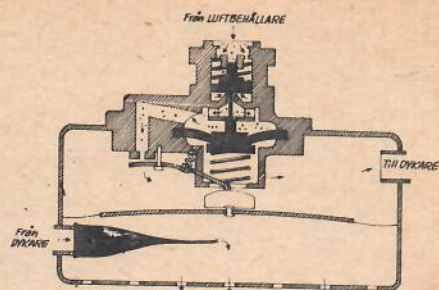
vansak. Cousteau-typen är kanske något enklare att använda, men AGA-typen är mera lättandad och är därför att föredraga vid ansträngande dykningar eller vid dykningar till stora djup (30 meter eller mer). I våra kalla vatten är det också otvivelaktigt en fördel att använda en apparat, som konstruerats med tanke på att hel ansiktssmask skall användas. Detta har AGA-typen, medan Cousteau-typen konstruerats att normalt användas med bitmunstycke.

Det första villkor en andningsapparat skall uppfylla är att den är lättandad. Dykning och simning under vattnet är i och för sig så ansträngande att andningsarbetet måste vara så lätt som möjligt. Även när man blir andfådd och »flåsar» häftigt och djupt skall man få luft i tillräcklig mängd från apparaten utan särskild ansträngning. Detta går lätt att prova på land! Märker man där att det går trögt vid häftig andning, så är apparaten inte i god kondition.

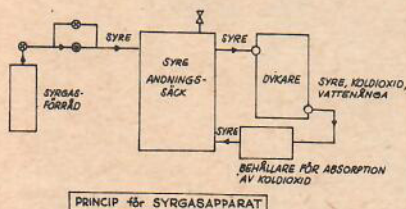
I detta sammanhang kan det kanske vara på sin plats att nämna något om luftförbrukning, som är bestämmande för en apparats *aktionstid*. Denna siffra varierar med dykarens kondition och hans arbetsintensitet, men 30 l fri luft/min. kan anses som en generell medelförbruk-

ning. Med fri luft menas luft av en atmosfärs tryck. Som bekant är produkten av en gasvolym och tryck konstant och Således motsvaras 30 l fri luft vid 1 at a av en gas' volym och tryck konstant. 2 at a (10 meters djup) och 90 l fri luft vid 3 at a (20 meters djup) o. s. v. En apparat som har en 10 l luftbehållare med trycket 200 at ö (atmosfärer övertryck) har ett luftförråd på 10×200 l fri luft. En sådan apparat räcker sålunda ca $2000:60 = 33$, min. på 10 m djup och ca $2000:90 = 22$ min. på 20 m djup.

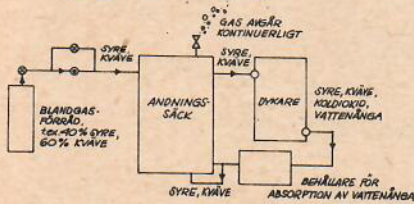
För att apparaten skall vara lätt att handskas med i vatten skall den ha låg vikt. Apparaten bör inte väga mer i vatten än att man obehindrat flyter, när



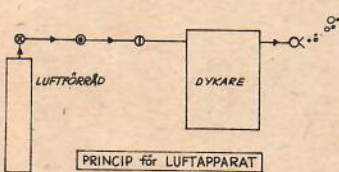
Ventilsystem typ Cousteau. Det är något enklare att använda än AGA:s då andnings-och reduceringsventilerna är sammanbyggda i en enhet.



PRINCIP för SYRGASAPPARÄT



PRINCIP för BLANDGASAPPARÄT



PRINCIP för LUFTAPPARÄT

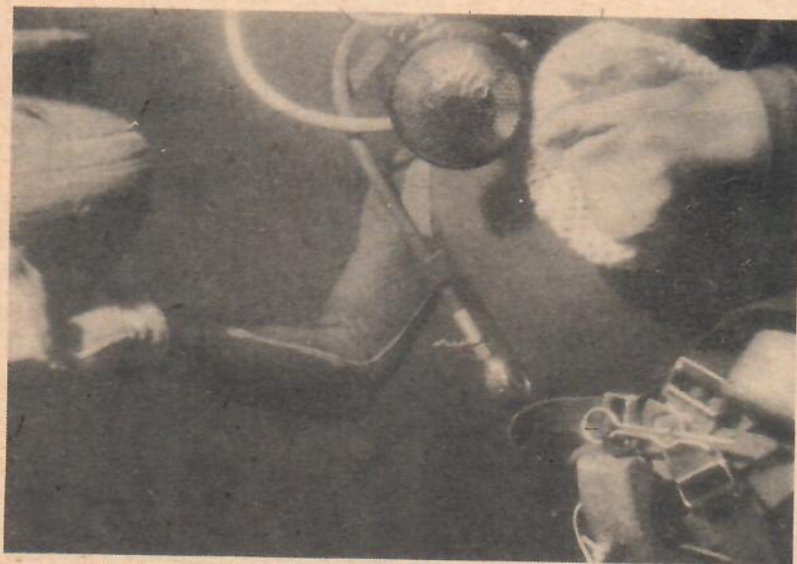
- Σ ÖVERTRYCKSVENTIL
- ⊗ AVSTÄNGNINGSVENTIL MED RATT
- ⊙ REDUCERINGSVENTIL (but reducering till ca 5 at)
- ⊕ INANDNINGSVENTIL
- BACKVENTIL (utandningsventil)

apparaten är påtagen. En tung apparat kan vara som en kvarnsten om halsen när man kommer upp till ytan trött efter en dykning! Observera att även luften i behållaren väger en del! Luften i behållaren om 10 lit och 200 at ö väger sålunda omkring 2,5 kg.

Apparaten bör vidare vara robust och lättskött och därmed sammanhänger naturligtvis möjligheterna till service. Ytterligare kommentarer i detta avseende torde vara överflödiga.

En annan viktig detalj, som kanske inte så många känner till, är luftbehållarens »S-märkning». För att få användas (och således fyllas) i Sverige måste nämligen tryckluftbehållare vara godkända av Kungl. Arbetskyddsstyrelsen. Man bör sålunda undersöka att behållarna till den apparat man ämnar köpa är godkända av nyssnämnda myndighet.

Nu vet ni en del om sportdykningens tekniska bakgrund. De praktiska erfarenheterna får ni göra själva. Men innan ni börjar praktisera på egen hand bör ni ta kontakt med någon som har egen erfarenhet. Det kommer att hjälpa er över många svårigheter i portgången till en hobby som verkligen har något nytt att ge. Lycka till!



Man kan göra fina fynd på havsbotten. Lerkrukan som den här sportdykaren håller i handen har troligtvis tillhört ett vikingaskepp. Nätpåsen samlar han småsaker i.

Ännu en av AGA:s dykarapparater. »ME - 1720 Universal II» är namnet på den här. Siffrorna betyder: 1) Luftbehållare, 2) Slanganslutning från ytan, 3) Ryggplatta, 790:..



TEKNIKENS VÄRLD TESTAR FIAT 500



PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLDS TESTAVDELNING AV INGENJÖR ÖLLE LINDAHL

VÄND!

Foto: Ove Wallin

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Välbalanserad motor med stor segdragningsförmåga.
- Behaglig fjädring och utmärkta vägegenskaper.
- Styrning, bromsar och växellåda av bra klass
- Värmesystemet är supereffektivt.

MINDRE BRA:

- Bränsletanken fram och liten kaross ger dålig säkerhet vid kollision.
- Accelerationen är svag.
- Framdörrarna öppnas åt fel håll låsanordningen medförde skrammel.

Micke Mus har efter 20 år efterträtt av Lill-fia. Redan 1936 började Fiat-fabriken tillverka lilla Fiat 500 som bl. a. smeknamn även gick under benämningen Topolino eller Micke Mus. Den nya Lill-fian skiljer sig väsentligt från den gamla. I den principiella uppbyggnaden följer den större typen 600. Lill-fia har nästan oslagbart rekord i att trots minimala yttre dimensioner ge maximala innerutrymmen. Denna bil som inte är tre meter lång rymmer två vuxna och två till tre barn, utan större trängsel.

När man ser bilen utifrån tror man att sittplatserna skall vara mycket obekväma, vilket är helt fel. De separata framstolarna av stålrör, gummiband och skumgummi ger en om inte luxuös så god sittkomfort. Utrymmet för benen är tillräckligt, likaså utrymmet i sidled.

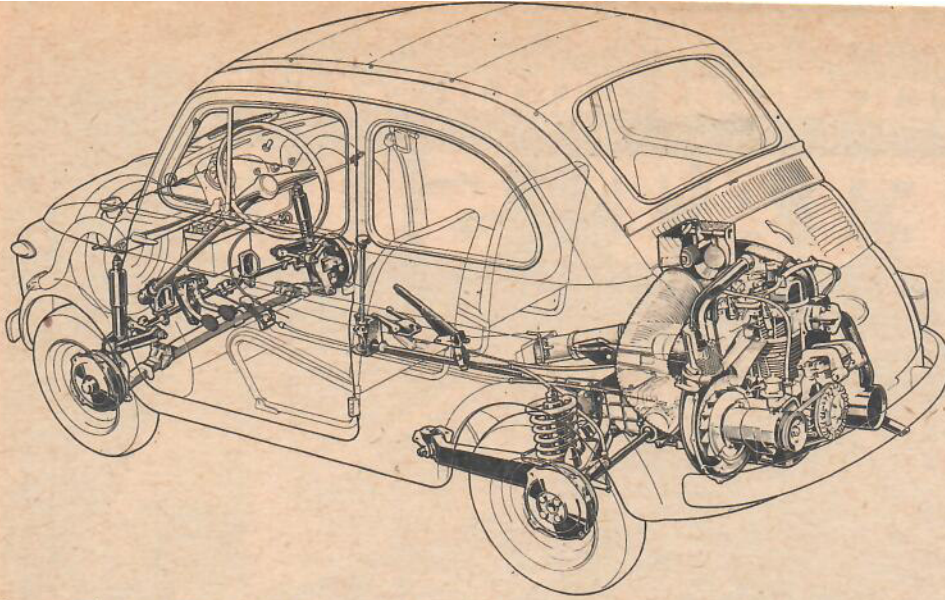
Baksätet som är av bänktyp är klätt med skumgummi. Här ryms tre barn eller en hel del bagage. Ställes framstolarna i sitt främre läge så kan fyra vuxna åka

kortare sträckor utan alltför stort kroppsligt lidande.

Under den främre huven ryms reservhjul, batteri och bränsletank. Dessutom finns plats för en mindre mängd bagage. Självfallet så är en bil av detta slag mindre lämplig ur säkerhetssynpunkt. Den lätta vagnen och den tunna karossen utan betryggande skrynkelmån innan plåten berör passagerarna gör att man känner sig litet utelämnad i tät trafik bland större bilar. Kombination av batteri och bränsletank i fronten är inte heller särskilt lyckade.

Karossen är byggd med god finish. Både det ut- och invändiga detaljarbetet är av god klass. Gummilisterna kring dörrarna visar tendenser till sprickbildning. Soltaket som säkerligen är uppskattat i bilens hemland och även hos oss under vår korta sommar, är mycket enkelt att öppna och stänga. Plastväven verkar att vara helt vattentät. Passningen är god

(Forts. på sid. 50)

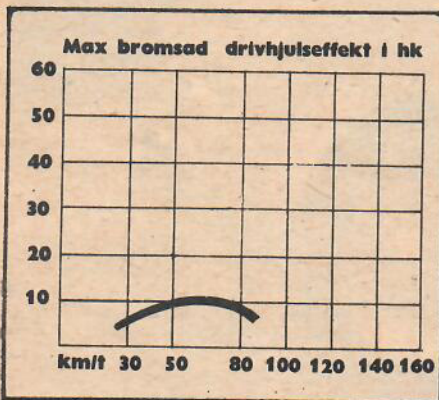


Röntgenteckningen av Fiats minsta modell visar tydligt hur originellt och effektivt konstruktörerna lyckats placera de olika enheterna så att vagnen fått maximalt innerutrymme med små yttermått.

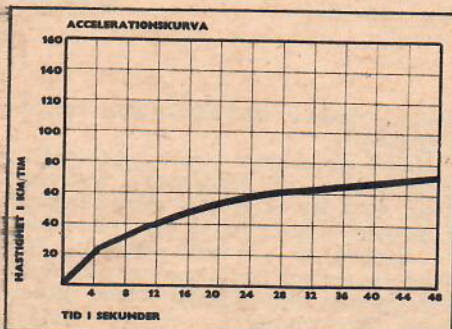
Man känner lätt igen den typiska Fiatformen bakifrån. Bakrutan är inte precis panorama.

Teknikens Världs testsiffror för FIAT 500

PROVRESULTAT



Drivhjulseffekt bromsad i bänk till max. 10,3 hk.



ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 63 sek.

Genom växlar:

0—50 km/t 17,1 sek.

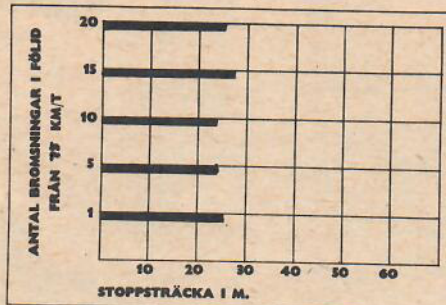
0—70 km/t 50 sek.

På enstaka växlar:

Tvåan 20—40 km/t 7 s.

Trean 20—40 km/t 11 s.

Fyran 20—40 km/t 16,5 s., 50—70 km/t 34 s.



BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av 19 25 40 56 66 74

proc. av vagnvikten vid ett pedaltryck av 10 15 20 25 30 35 kg.

Bromssträckor vid 20 st. max. bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 75 km/t:

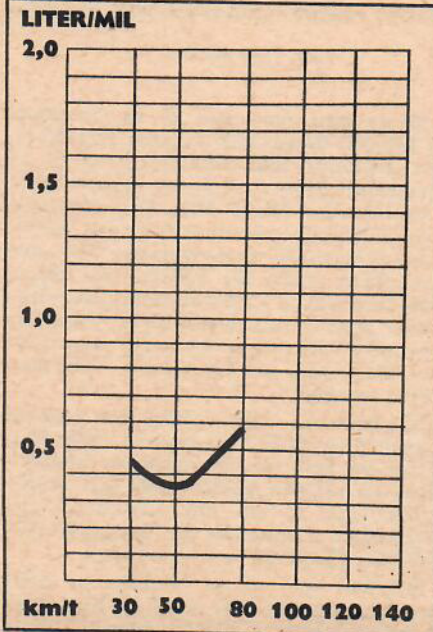
1:a bromsningen 26 m.

5:e bromsningen 24 m.

10:e bromsningen 24 m.

15:e bromsningen 27 m.

20:e bromsningen 25 m.



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Konstant fart:

30 km/t 0,41 l/mil

50 km/t 0,36 l/mil

80 km/t 0,58 l/mil

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 62 km/t, upp till 90 km/t på fria vägvagnsintervall) medelförbrukning ca 0,56 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 51 km/t, upp till 75 km/t på fria vägvagnsintervall) medelförbrukning ca 0,46 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 0,6 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 km/t vid en verklig fart av 26,2 45,8 74,1 km/t

Vägmätaren visade 6 proc. för lång vägstrecka.

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

SPECIELLA DATA

Växel	1	2	3	4
Synkroniserad	Nej	Nej	Nej	Nej
Tystgående	Ja	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,273	2,067	1,300	0,875
Slutväxelns utväxlingsförh.	5,125	5,125	5,125	5,125
Antal motorvarv per drivhjulsväxel = total utväxling	16,77	10,59	6,66	4,48
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	5,5	8,7	13,9	20,3
Antal motorvarv per körkilometer	10900	6900	4320	2910
Kolvväg, m/körkm.	1527	965	609	407
Max. effekt och medelkolvh. 9,35 m/s uppnås vid km/t	22	35	56	84
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	14	22	35	51
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	348	220	138	93

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 1,4 lux. Halvljus 25 m 2,6 lux.
(Inställningen felaktig.)

(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.

Just. av förarsäte 1. Just. av värme o. vent. 2.
Oljemätsticka 3. Oljepåfyllning 3. Batteri 3.
Tändstift 1. Strömfordelare 3. Förgasare 3.
Bromsvätskebehållare 3.

VAGNBESKRIVNING

Typ: Fiat 500.

Tillverkare: Fiat S.p.A., Turin.

Generalagent: Svenska AB Fiat, Stockholm.

Pris: 4.948 kr vid leverans i Stockholm inklu-
sive ventilerande värmesystem.

Skatt: 110 kr per år, omsättningsskatt 500 kr.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande helsvetsad stålka-
ross med soltak. Två dörrar upphängda i bak-
kanten. Bagageutrymme i baksätet + ett
mindre utrymme under framhuven, åtkomligt
utifrån. Motorn bak. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: Sittplats för 2 vuxna + 2 barn
eller bagage. Separata stolar fram, helt bak-
säte med skumgummistoppning.

Motor: 2-cyl. fyrt. luftkyld radmotor med topp-
ventiler. Cyl. diam. 66 mm, slaglängd 70 mm,
slagvolym 479 cm³. Kompr.förh. 6,55:1. Max.
effekt 15 hk vid 4000 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling.
Manuell 4-växlad låda med alla växlar syn-
kroniserade. Golvväxelpak.

Hjulställ: Fram: Separat upphängning med
tvärställd, underliggande bladfjäder och över-
liggande länkar. Bak: Svängarmar av »vin-
keltyp», spiralfjädrar, svängaxlar. Hydrauliska
teleskopstötdämpare runt om.

Däck: Lågtryckdäck 125×12".

Bromsar: Fotbromsen verkar hydrauliskt på

alla 4 hjulen. Handbromsen verkar mekaniskt
på bakhjulen. Bromsbackarna är försedda med
en anordning för automatisk kompensering av
förlitningen av bromsbelägen. Totala broms-
arean är 432 cm².

Styrinrättning: Typ skruv och sektor.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 180 W, batteri-
kapacitet 32 Ah.

Bränsletanken rymmer 21 liter.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektal vid tjänstevikt 27,3 hk/ton.

Effektal vid lastad vikt 23,1 hk/ton.

Spec. bromsarea 785 cm² per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv 3¼ mellan fulla framhjul-
utslag.

Vändcirkeldiameter: 8,6 m.

MOTORN NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 15 hk vid 4000 varv/min.

Vridmoment: Max. 2,8 kpm vid 2.500 varv/
min.

Medelkolvhastighet: 2,33 m/sek. vid 1000 varv/
min.

Effektivt medeltryck: 7,05 kp/cm².

Spec. maxeffekt: 31,3 hk/liter.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris.

Insprutor för varmluft finns.

Ventilation för kallluft finns.

Ventilationsfläkt för låg fart finns.

Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte
i bilens pris, komplett installation kostar 70 kr
extra.

Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio
är inte förutsedd.

Backlampa finns inte.

Rattlås finns.

RESERVDDELSPRISER

Utbytesmotor finns inte.

Sats kolvar jämte kolringar och

kolvbultar kr 49:—

Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar kr 25:60

Cylinderlockpackning kr 2:90

Termostat för kylsystem kr 32:50

Strömfordelarlock utan kablar kr 12:60

Kopplingslamell kompl. m. centrum kr 24:—

Sats bromsbackar med nya belägg kr 36:—

Stötdämpare kompl. sats kr 440:—

Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 64:—

Ett däck kostar kr 56:—

Vindruta kr 104:—

Bakre stötfångare kompl. med alla

detaljer kr 56:40

Komplett kylarmaskering kr 20:40

REPARATIONS PRISER

Ventiljustering kr 6:—

Montering av bytesmotor kr 42:50

Ventilslipning med sotning kr 61:—

Byte av cylinderlockspackning kr 28:50

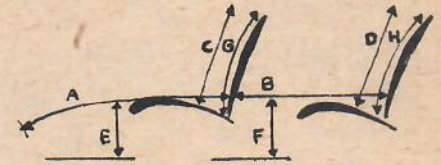
Byte av kopplingslamell kr 55:—

Byte av styrspindelbultar kr 30:—

Byte av samtliga bromsbackar kr 65:—

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 297 cm, bredd 132 cm, höjd
133 cm, hjulbas 184 cm, spårvidd fram 112 cm,
bak 113,5 cm, markfrigång 13 cm.



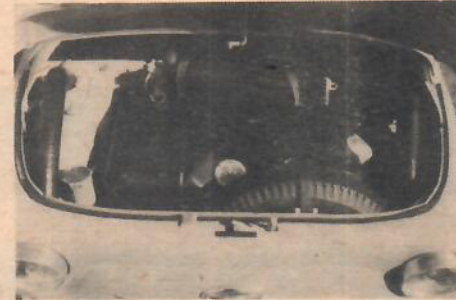
Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 118
cm, baksätets d:o 113 cm. Bredd i axelhöjd
fram 107 cm, bak 95 cm. Framsätet går att
skjuta 6 cm åt vardera hållet. Rattens dia-
meter 38 cm.

a) 91 cm, b) 60 cm, c) 94 cm, d) 77 cm,
e) 28 cm, f) 28 cm, g) 54 cm, h) 40 cm.
Bagagerummet rymmer en portfölj + div. små
stuvningsutrymmen.

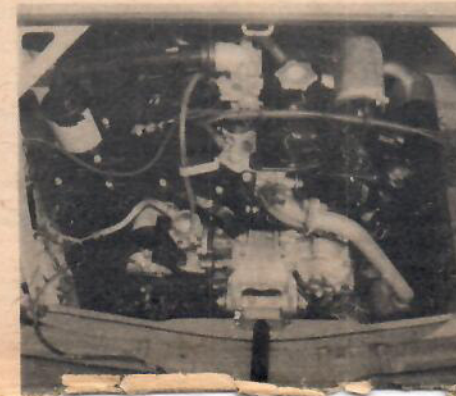
Vikt: Tjänstevikt 550 kg (körklar med fö-
rare, lastad vikt 650 kg (körklar med 2 per-
soner + 30 kg bagage).



Körställningen är över förväntan god. Manöver-
organen är mycket välplacerade och hastighets-
mätaren med indikatorlamporna är tydlig. Ovan.



Under fronthuven ryms bränsletank, reservdäck
och, med god vilja, något bagage (ovan). I mo-
torrummet är vissa detaljer ganska svåråtkomliga



Man blir förvånad över hur stort innerutrymme
är i denna lilla bil. Baksätet rymmer två barn
eller vid behov åtskilligt med bagage. Ovan.



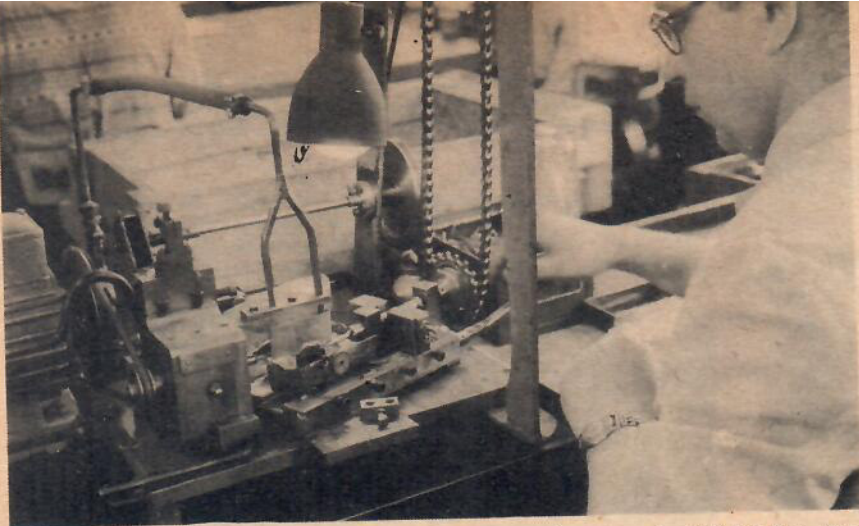
Fiskedon för finmakare — Ambassadeur och ABU-Matic och två Tourna-mentspön. Ambassadeur-rullen är först om att ha helt frikopplad spole i kombination med revspridare och centrifugalbroms. Dess slirbroms är

kombinerad med automatisk »knarr» och vidare har den graderad mekanisk broms och självcentrande lager. ABU-Matic är en inkaplad haspelrulle — lätthanterlig som en multiplikatorrulle och garanterat backslagsfri.

URFABRIK GÖR FRITID

Sportfisket sådant vi idag känner det är jämgammalt med de första Record-rullarna. Det blev det senaste världskriget och vissa avsättnings-svårigheter som fick AB Urfabriken i Svängsta att ta upp spinnrullar på sitt tillverkningsprogram. Därmed var man inne på ett objekt som helt ställde fabriken tidigare produktion — fickur, telur och taxameter — i skuggan. Som tillverkare av sportfiskeartiklar är Urfabriken idag Euro-pas största och överträffas endast av ett par amerikanska fabriker.

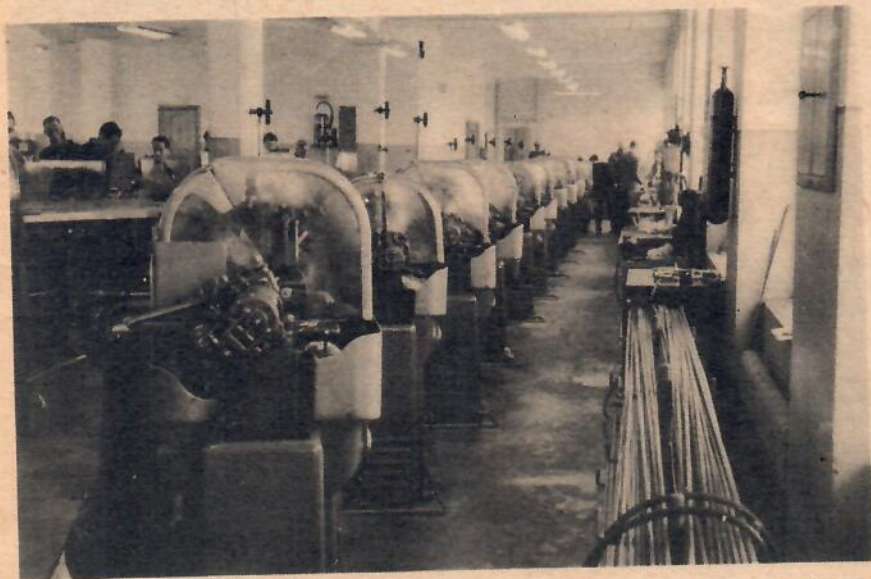
Av BIRGER GRIPSTAD Foto: Göran Andrén



Denna maskin gör spinnrullarnas evighetskruvar. Den är konstruerad vid Urfabriken. Man hade tänkt sig att få den konstruerad vid någon verktygsfirma, men ingen ville äta sig jobbet. Så det var bara att själv sätta sig ned och försöka fundera ut den. Det lyckades.



En bild från sammansättningsavdelningen. Urfabrikens chef, Göte Borgström, tar då och då en koll på monteringsarbetet. Här gäller det Ambassadeur-rullar



ABU:s maskinpark består till största delen av schweiziska urmakerimaskiner. I dem framställs precisionsdetaljerna till rullarna med en noggrannhet från några hundra delar ner till en tusendels millimeter. Resultatet blir att rullarna fungerar med säkerheten hos en klocka.



Alla anställda är kunniga sportfiskare som vet hur grejerna skall fungera. Ingenjör Lennart Borgström studerar sammansättningen av ABU-Matic-rullen.

Enligt beräkningarna finns det 700.000 sportfiskare i Sverige. Det betyder att hela 10 procent av befolkningen ägnar sig åt denna hobby. Från att ha varit mycket exklusivt och förbehållet ett litet fåtal har sportfisket under de senaste 10–20 åren utvecklats till en verklig folksport.

Man kan utan överdrift påstå att sportfisket sådant vi i dag känner det är jämgammalt med Urfabrikens i Svängsta första spinnrullar. Man skulle kunna säga att det blev det senaste världskriget som satte fart på sportfisket, men egentligen har det anknytning med en depressionsperiod i början på 20-talet.

Till julen 1920 blev en fickurfabrik i Svängsta i Blekinge av olika anledningar tvingad att slå igen. Bland dem som blev arbetslösa var också fabriken verkmästare, Carl Borgström. Han måste se sig om efter en annan utkomst och beslöt att bli egen företagare. Han köpte för den skull traktens lilla Betelkapell för en

billig penning — det ansågs som en god gärning att starta en industri som skulle bereda arbete åt åtminstone några av traktens arbetslösa — och tillsammans med några skickliga klockbyggare startade han en liten finmekanisk industri.

Tillverknigen omfattade under de första åren endast fickur och telur, men 1926 släppte Urfabriken ut sin första taxameter.

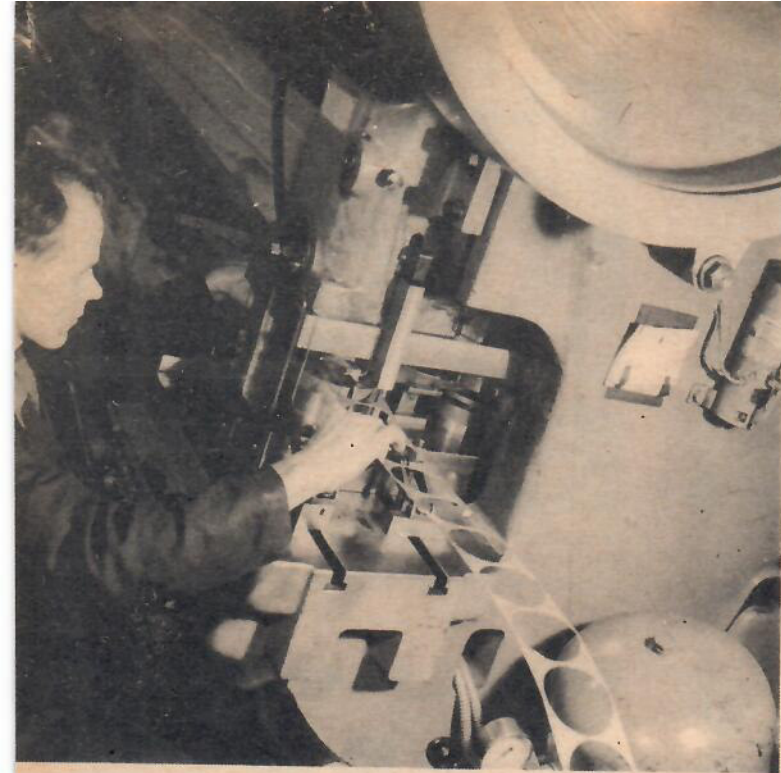
1934 gick Carl Borgström bort och Urfabrikens ledning övertogs av sonen Göte, som alltså är fabriken chef. En av hans första uppgifter blev att konstruera en ny taxameter. Den blev klar att släppas ut 1929 — den var då och är fortfarande världens minsta och behändigaste taxameter.

PENDYLER ELLER FISKEDON

Men 1939 kom kriget. Inskränkningarna i biltrafiken och avsättningsvärigheterna

som blev följden härav skapade stora problem för den lilla fabriken och ställd inför alternativen stora inskränkningar i driften eller att helt slå igen för någon tid tvingades Göte Borgström att se sig om efter nya tillverkningsobjekt. Han kunde ha börjat tillverka förgyllda pendyler. Vid den tiden var de synnerligen populära och en större högtidsdag kunde knappast begås utan att en pendyl ingick bland presenterna. Men Göte Borgström hade inget intresse till övers för pendyler. I stället blev det hans stora hobby — fiske — som gav uppslaget till ett nytt objekt. Han började experiment med spinnrullar.

1940 hade AB Urfabriken — eller ABU som den populärt kallas — fyra olika typer av spinnrullar klara. Viserligen bara 25 exemplar av vardera sorten — alla hantverksmäsigt tillverkade. Dem packade Göte Borgström i en väska, reste ut och försökte intressera grossisterna i sport-



◀ Denna nya excenterpress för stansning, pressning och borrar av vevhusgavlar för spinnrullar är delvis fotocellstyrd. Om man jämför den med tidigare maskiner för denna tillverkningsdetalj ersätter den sex till sju man.

En av stationerna på sammansättningsavdelningen. Här monieras bygel på haspelrullarna. En haspelrulle har som bekant stillastående rulle. Linan hasplas av vid utkastet och vid inspinningen är det just den roterande bygeln som för tillbaka linan igen och pryldigt lägger upp den på spolen.



URFABRIK GÖR FRITID (forts.)

branschen för dem. Han kunde vända hem igen efter att ha besökt en firma i Göteborg. Och då hade han med sig en order på så många rullar som fabriken kunde tillverka under de tre första åren. Så satte lavinen igång. Ju fler rullar som producerades, desto fler sportfiskare blev det. Och hela tiden var efterfrågan större än tillgången.

STÖRST I EUROPA

Snart nog blev det lilla missionshuset för litet och 1943 flyttade man in i en modern fabrik med plats för hundratalet arbetare. Sedan dess har man tvingats utöka i olika etapper och det nu nästan färdigställda fabrikskomplexet upptar to-

talt 6.600 m² golvyta. Därmed är fabriken störst i sin bransch i Europa och överträffas endast av ett par fabriker i USA.

Trots långt driven automatik har arbetsstyrkan ökat år från år och i dag har Urfabriken ca 400 anställda och ytterligare 100 tas in när fabriken är fullt klar. Till denna arbetsstyrka kommer ett 100-tal personer som är sysselsatta med hemarbete för fabriken räkning.

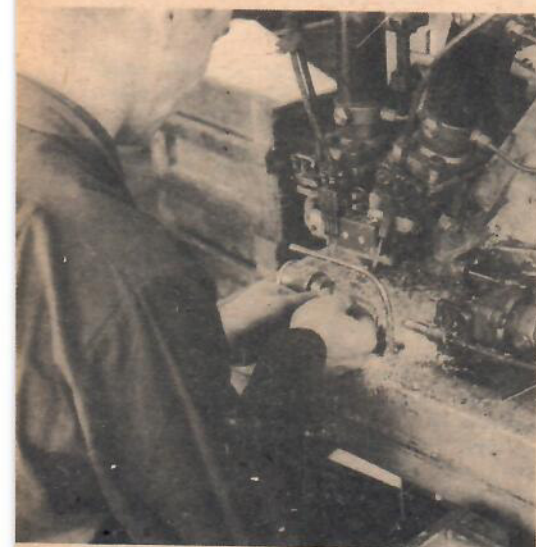
ABU:s tillverkningsprogram omfattar över 20-talet rulltyper, ett 50-tal spötyper, mängder av beten och övrig material för sportfiske. Plus taxametrar och telur.

Av fabriken totala produktion går ca 40 procent på export. USA är den stora

avvärdaren, men f. ö. levererar man till praktiskt taget alla länder i världen. Genomsnittligt kan man räkna med att varje dag året om lämnar mellan 2 och 3 ton sportfiskedon Urfabrikens smidiga distributionsavdelning.

EN SVENSK AMBASSADEUR

Mest känd av ABU:s artiklar är utan tvivel Ambassadeur-rullen. Den konstruerades för att företaget skulle kunna erbjuda sportfiskarna en rulle av absolut toppklass. När den efter omfattande prov släpptes ut 1953 blev den också minst sagt en sensation. I Amerika döptes den av expertisen till »Rullvärldens Cadillac» och det amerikanska institutet för för-



Med denna specialborrmaskin kan man samtidigt och från olika håll borra upp till sex hål. Den används vid tillverkningen av Hi-Lo-vobblern.



ABU använder endast glasfibermaterial vid spö-tillverkningen. Man har två huvudtyper, massiva och rörbyggda. Här förses ett spö med beslag.



Dan Åslund — fjällräv och kunnig sportfiskare — visar var spöets aktion skall ligga. I toppen! Nedre delen skall vara i det närmaste stum.

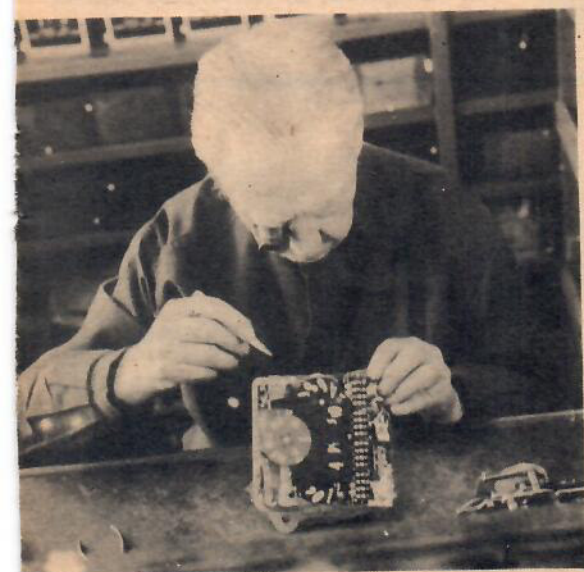
◀ Automat för lackering av beten. Här är det Torsjö-draget som skall få sina röda fenor.

Färgen på Hi-Lo-vobblern blir fast förenad med plastmaterialet i dess kropp. Metoden är en väl bevarad hemlighet, men Teknikens Världs medarbetare fick som första utomstående tillträde till »det hemliga rummet» och fick en liten inblick i förfaringsättet.



brukningsvaror tilldelade den högsta utmärkelsetecknet för både slitstyrka, ändamålsenlighet och utseende. Ambassadören blev en god exponent för svensk kvalitetsindustri.

Att i detalj räkna upp alla finesserna hos »ambassadören» skulle föra för långt, men en summering av de viktigaste ger vid handen att den är först och ensam om att ha helt frikopplad spole i kombination med revspridare och centrifugalbroms. Spolen kan frikopplas i vilket läge som helst, men när inspinnningen börjar inkopplas den automatiskt. Det är den enda rulle vars slirbroms är kombinerad med automatisk »knarr». När fisken hugger är rullen inkopplad och man
(Forts. på sid. 52)



Gammal — men fortfarande på alerten. Carl Lindén började sin anställning på Urfabriken 1926 och ännu vid 83 års ålder fortsätter han sitt arbete på taxameteravdelningen.



ABU-spinnaren innehar världsrekordet när det gäller produktionssiffror. Inte mindre än 8 miljoner exemplar har hittills tillverkats. Spinnaren används med framgång som bete för olika slags fisk i alla delar av världen. Här en bild från lackeringen av kropparna.

BILBUREN I NATUREN

En jeep med snudd på personvagnsfjädring tillhör utan tvivel ovanligheterna. Teknikens Värld var nyligen ute och provkörde en modell som var smått sensationell.

Av B.-O. ALLSKOG



I ca 80 kilometers fart låter man här DKW-jeepen ta ystra bocksprång. Topparten ligger omkring 100 km/t och med fyrhjulsdraft kan man knappast klaga på väghållningen. Den är prima.

Att olika länder använder tvåtaktare i sina arméer är inget nytt men för det mesta har det rört sig om tvåhjulingar. Nu ser det emellertid ut som om tvåtaktspluttret även skulle utvidgas till fyrhjulingar.

DKW har dragit till skogs! Nyligen presenterades märkets jeep i Sverige och under den korta provtur vi hann företa blev vi faktiskt helt imponerade. En jeep brukar ju knappast vara något bekvämare fordon att färdas i men här har man lyckats med att »bygga» in personvagnskomfort vad fjädningen beträffar. Det var inte utan att man blev litet betänksam av mjukheten inför körning i terrängen. Det visade sig snart att fjädningen inte lät vagnen gunga för mycket utan hela tiden

(Fortsättning på sid. 39)

Halvmeterdjupa vattendrag generar inte vagnen. Den trepipiga tvåtaktaren på 45 hästar är väl vattenisolerad för sådana hårda strapasser.

FRILUFTS-SPORT

DKW:s sportmodell får snart en luftigare broder. Nere vid fabriken i Tyskland rullar just nu en helt öppen roadstermodell. Karossen är exakt densamma som den vanliga sportens med undantag av det avskalade taket. Suffletten är av typ »helt försvinnande» och enligt de rapporter vi fått, i den välkända tyska kvaliteten. Roadstermodellen är onekligen snygg, men varför skall man envisas med att plocka på bilarna panoramarutor. Det förbättrar sannerligen inte sikten vid smutsigt väglag och det är ju då den behövs.



Är det inte litet av reoplan över DKW:s Roadster. Vagnen har utan tvivel fartfyllda linjer. Inredningen är som sig bör på en sportvagn, väl madrasserad. Rattställningen är vertikal.

AMAZON ÖKAR TAKTEN

Volvo Amazon har nu på allvar slagit igenom på bilmarknaden. 8.000 vagnar har redan tillverkats och nu har dagsproduktionen ökat från 10 vagnar för ca ett år sedan till 52-55 i dag. När detta läses kan det följaktligen inte dröja länge förrän den 10.000:e Amazonen rullar ut genom Volvos fabriksportar.

Av LARS ROSENGREN Foto: Lennart J:sen Carlén

VÄND!

I motsats till vad fallet är med PV:n monteras Amazonens motor och axlar först på bandet och sedan hängs den helsvetsade, självbärande karossen över. Den här vagnen har inte långt kvar till portarna där dagligen över 50 Amazoner rullar ut.



Karosserna kommer som oljetäckta plåtskal från Olofström och Amazoner och PV hängs upp om varandra på karosserivertadens långa takskena. Med frossande lösningsvätska och fräsande slipskivor görs plåten ren före grundbehandlingen.

Och här glider den rentvättade karossen in i den långa tunnel där plåten ytterligare tvättas och prepareras för att erbjuda bästa underlag och fäste för lacken. De nedre delarna rostskyddbehandlas och det hela torkas. Allt automatiskt.

TEKNIKENS VÄRLD 12/58



AMAZON ÖKAR... (forts.)

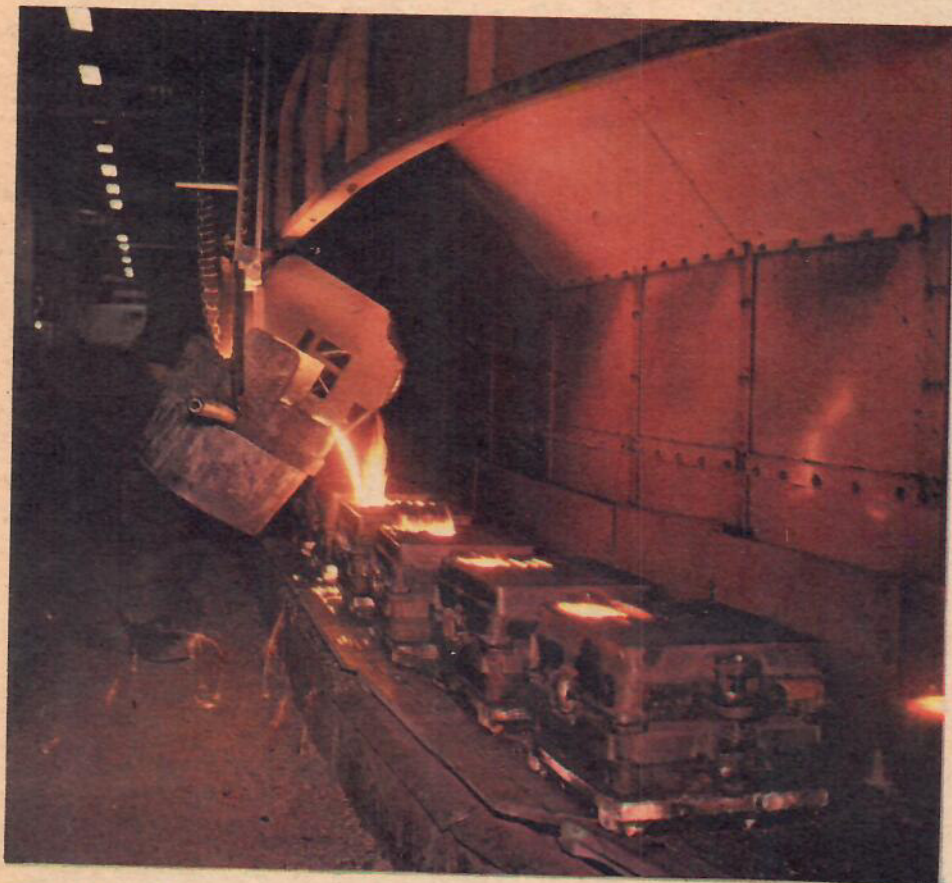
Liksom fallet är med PV:s långlivade popularitet hos den bilköpande allmänheten är Amazons framgångar till glädje inte bara för Volvofabriken i Göteborg. De olika delarna i en Volvo-bil leder nämligen sitt ursprung till en rad andra svenska fabriker inom de flesta industrigrenar och i skilda delar av landet.

Olofströms bruk i Blekinge t. ex. är, åtminstone för husmödrarna, mest känt som tillverkare av grytor och kastruller. Den ojämförligt största produkten från bruket är emellertid karosser till Volvobilar. På PV-karosserna har man hunnit förbruka åtskilliga satser pressverktyg under de många år modellen tillverkats och de rena och jämförelsevis tidlösa linjer som skymtar i pressverktygen till Amazon-karossen ger förhoppningar om en liknande långkörare.

Vid Pentafabriken i Skövde var det länge sedan man tillverkade några aktersnurror. Dom gör man numera på annat håll. Volvomotorerna lägger beslag på hela den stora, moderna Skövde-fabrikens kapacitet. I eget gjuteri framställs motorblock, vevhus och annat gjutgods som sedan bearbetas i långt automatiserade maskinrader. Automater som utför ett hundratal operationer är inte ovanliga i fabriken. Montering av motorerna är

också långt mekaniserad även om det är obefogat att tala om automation i sammanhanget. En trivselfaktor i det annars ganska monotona monteringsarbetet — tempona vid monteringsbanan är endast ca en minut — är de ljusa lokalerna och »färgkonditioneringen». Stativen som bär upp motorblocken är t. ex. målade i olika, ljusa pastellfärger.

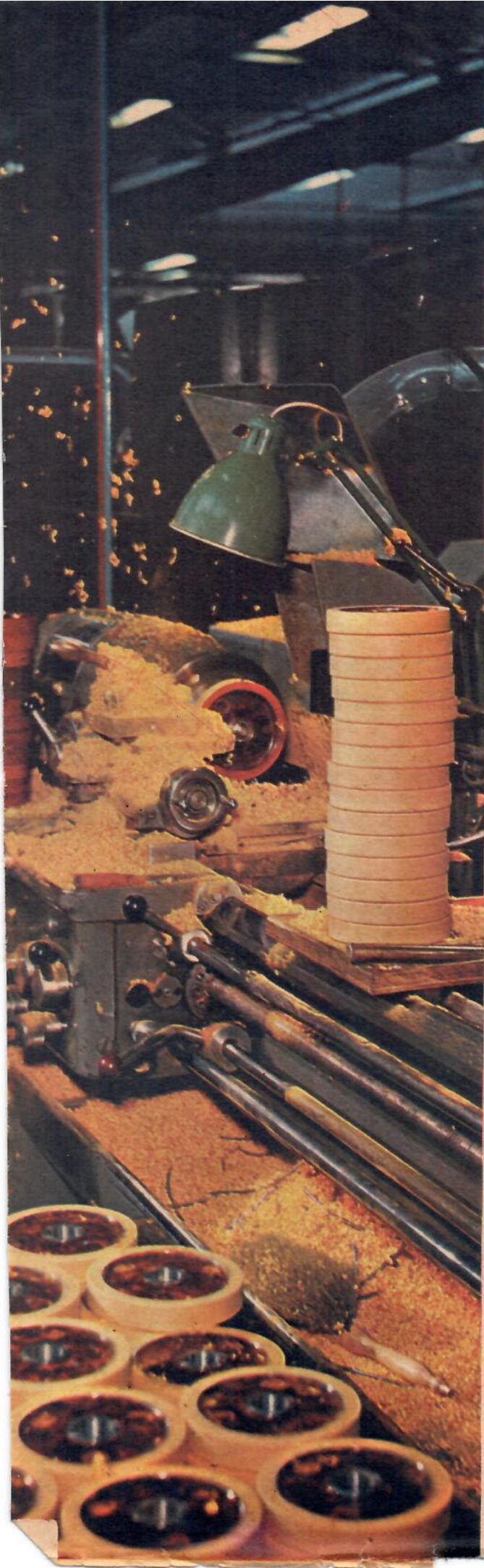
Innan motorerna lämnar fabriken provkörs de ca 20 min. i högmoderna provbänkar, de första i sitt slag i Skandinavien. Takskenan där motorn är upphängd under monterings slutskede går i slingor över provbänkarna. När en motor är klar stannar den över en bänk, slangar för bränsle, olja, kylvatten o. d. kopplas och reglagen ansluts till provbänken med några handgrepp. Med en knapp startas motorn och körs fortfarande hängande i takskenan. Efter en stund kommer en montör och kollar ventilspelet, varvtal o. d. Mot slutet av provkörningen får motorn gå på toppvarv några minuter. Så kopplas slangarna och reglagen bort och motorn vandrar vidare på takskenan ut i lagerrummet där den för det mesta inte behöver vänta länge innan en lastbil hämtar den för transport till göteborgsfabriken och mötet med karossen från Olofström.



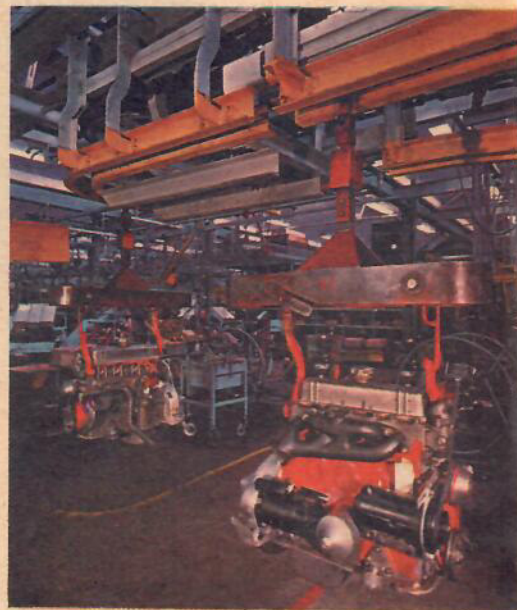
Pentafabrikerna i Skövde gör inga aktersnurror längre. De har helt fått lämna plats för Volvo-motorerna, som framställs från början till slut inom fabriken. Eget gjuteri, ovan, levererar gjutgodset.

Bearbetningen av gjutgodset i cylinderblock och vevhus sker till största delen i automatmaskiner och en vanlig svarv som den där plasthjulens bearbetas t. h. hör nästan till undantagen i fabriken. ▶





Här har amazonmotorn flyttats från monteringsbanans golvstativ till en skena i taket, som för den förbi avsynarnas kritiska ögon...



...och vidare till provbänkarna. Där ansluts slangar för bränsle, kylvatten, olja m. m. Därpå startas motorn och körs i ca 20 min...

...innan den förs vidare utefter takskenan ut till lagret. Där behöver den sällan vänta länge på lastbiltransport till Göteborg.





HURRA!

Äntligen är den här —

den effektiva kikaren till **19:-**
överkomligt pris —

Ja, kr 19:— är verkligen allt Ni behöver betala för denna fina kikare. Den är Er egendom helt och hållet sedan Ni erlagt kr 19:—, vilket betyder, att Ni sedan inte har några som helst avbetalningar att tänka på varenda månad. Kikaren kostar faktiskt inte mer än kr 19:— kontant! Att detta pris representerar ett aldrig tidigare noterat bottenrekord är självklart, men villkoret innebär att ha lyckats pressa ner priset så långt kan Ni kanske inte fatta förrän Ni fått visshet om att kikaren verkligen besitter alla de tekniska data, som kännetecknar en fullgod sådan:

- 1) Förstorar synfältet icke mindre än 15 gånger.
- 2) Antireflexbehandlade linser.
- 3) Låg vikt, 330 gram, som gör kikaren lätt både att bära och att hålla.
- 4) Slipade linser.
- 5) Modern, smäcker, linjeren form — gör kikaren bekväm och praktisk att handskas med.
- 6) Lättlöpande mittskruv, som gör det möjligt att snabbt få in rätt avståndsställning.
- 7) Stora 50 mm objektivlinser, varigenom man erhåller största synfält samt högsta ljuskänslighet, vilket är särskilt viktigt vid observationer i svagt dagsljus eller i mörkret.

TVIVLARENS RÖST: Håller nu kikaren verkligen alla dessa tekniska data? Är det över huvud taget möjligt att så fantastiskt billigt sälja, ja, så gott som skänka bort en så fulländad kikare?

SVARET på dessa frågor ligger i vår

NYA "IDIOTSÄKRA" GARANTI

Denna garanti har vi kallat så emedan även den som av tanklöshet eller godtrogenhet förut gjort mindre lyckade affärer här kan vara absolut säker på — d. v. s. inte tro utan veta — att han inte riskerar ett enda öres förlust — men att han däremot har en chans att få en kikare i present!

Garantin innebär nämligen, att Ni inte bara får tillbaka Edra pengar, om Ni kan påvisa att kikaren saknar något av här ovan angivna 7 tekniska data. Dessutom får Ni i så fall behålla kikaren gratis som tack för visat intresse och förtroende!

OBS!

När vi lovar detta i en annons, är vi lagligen skyldiga att hålla det! Det är inte möjligt för oss att skicka en kikare, som ej motsvarar beskrivningen, utan att sedan verkligen också ge Er pengarna tillbaka + kikaren i present!

De båda bilderna med samma motiv illustrerar hur bra kikaren förstorar!



Ni behöver denna kikare

En kikare betyder vidgade vyer, intimare kännedom om det som är avlägset, svårtillgängligt, oätkomligt eller svårt att upptäcka med blotta ögat. Därför är det roligt, stimulerande och nyttigt att äga och använda en god kikare. Varför skulle då inte Ni unna Er en, när den ger Er så mycket men kostar så litet? Insänd kupongen I DAG — medan detta enastående förmånliga erbjudande ännu gäller! Ja, gör det nu genast!

Ifyll och insänd denna kupong

7⁵⁰

Till LINDFORS ENGROS

Kalendegatan 15, MALMÖ 4

Sänd mig följande saker mot postförskott + porto:

.... st. Kikare »ROTHLAR» 5x50 till ett pris av kr 19:—

.... st. Läderväska för densamma, med kompass, kr 8:50

.... st. Läderväska för densamma, utan kompass, kr 7:50

Kikaren beställes med Eder s. k. »idiotsäkra» garanti enligt annonsen, vari förutsättes att jag skall återfå mina pengar men ändå behålla kikaren gratis, om densamma ej visar sig besitta samtliga i annonsen uppräknade 7 (sju) tekniska data.

Namn

Adress

Postadress

TV 12-58



Även väska rekordbilligt!

— En dålig, billig väska av imiterat läder, d. v. s. pressad papp?? INGA-LUNDA! Den väska Ni beställer är en gedigen, flott väska av AKTA LÄDER, som håller i vått och torrt och som bibehåller sin elegans i årtal! Den kostar bara kr 7:50 eller, om Ni önskar kompass på locket, kr 8:50. Ett bra skydd för kikaren, som förvarad i väskan dessutom är bekvämare att bära med sig.

DET LACKAR MOT SLUTET

Äntligen har det blivit bil av rishögen, åtminstone utvändigt sett. Kostnaderna för det hela blev inte avskräckande och resultatet är enligt vår mening inte att klaga på. Här kommer slutlackeringen.

Av JAN ULLÉN Foto: Ove Wallin



Cellulosalacken har en matt yta efter torkningen och fordrar polering med slip-pasta för att få rätt glans. Pastan skall strykas ut med en pensel som här.

Med en polerhätta på slipmaskinen poleras vagnen tills färgen blir blank som emalj och slippastan helt försvunnit från plåten.

Det blev faktiskt ganska snyggt det hela. Nog för att man fortfarande kan se en del ojämnheter i plåten och nog syns det att lackeringen inte är utförd av en fackman men på det hela taget är jag nöjd med resultatet. I jämförelse med hur den såg ut när jag köpte den är Simcan nu snygg och prydlig och kostnaden var överkomlig. Inte stort mer än 200 kronor kostade materialet till både lagning av plåten och lackering. Hade jag lämnat bort bilen till en verkstad hade det väl förmodligen rört sig om närmare det tiodubbla. Nu har jag visserligen fått lägga ner en massa jobb själv men på det hela taget har det varit kul jobb som gått utan större ansträngning. Min hustru har visserligen en annan syn på de verkliga kostnaderna — till de 200 kronorna vill hon lägga förstörda kläder, mängder av tvättmedel och en dammsugare som väl aldrig kommer att se ut som förr igen. (Särskilt det där med dammsugaren

är känsligt — det blev en del färgfläckar på slangen.)

Själva slutmålningen var faktiskt det lättaste av hela jobbet — det gick nästan onaturligt fort i förhållande till allt slavgöra med slipning och spackling. Jag skrev förut att jag tänkt måla halva i cellulosa och halva i syntetiskt lack men en förständig farbror viskade något om andrahandsvärde i mitt öra så jag avstod från experimentet.

Jag inköpte 5 liter cellulosalack för 13:50 per liter — det räckte och blev över så jag har att bätra med om det skulle bli någon framtida skada på bilen. Efter den sista sprutningen med surfacers slipade jag av den med sandpapper nr 320 tills ytan var absolut slät. Så var det dags för slutmålningen.

Två färger skulle min Simca få — överdelen skulle vara rent vit och nederdelen blågrön. Jag började naturligtvis med den övre halvan, blandade ihop lika

mycket vit lack och thinner och satte igång att spruta. Förtänksamt nog satte jag inte igång direkt på någon av de stora ytorna utan provade på torpeden — den där delen som ligger under motorhuven och inte syns i vanliga fall. Resultatet blev en kornig skrovlig yta. Mera thinner alltså. Nytt prov. Färgen började rinna. Mera lack alltså. Så där höll jag på rätt länge men till slut började det se hyggligt ut och jag kunde börja med bilens utsida.

Efter att ha sprutat över bilen en gång sken fortfarande en del av surfacern igenom men efter en andra omgång var ytorna skinande vita. Det såg snyggt ut på lite håll men kände man på ytorna var de fortfarande rätt skrovliga — ungefär som skalet på en apelsin. Med mycket fint sandpapper — 360 — slipade jag ner kornigheten och sprutade över bilen ännu en gång. Denna gång med ännu mer thinner i färgen. Nu flöt färgen ut rätt

VÄND!

VI GÖR BIL AV RISHÖG



Den blå färgen sprutades på på samma sätt som den vita men resultatet blev inte lika imponerande. Den vita färgen dolde de små skavanker som fanns i underbehandlingen men den blå förstorade upp dem. Ojämheter i spacklingen som jag inte sett tidigare dök upp i den blanka blå ytan så spackelburken fick tas fram igen. Till slut såg det hela i alla fall skapligt ut och jag kunde ta fram polermaskinen igen.

Ja, nu är Simcan faktiskt färdig lagom till sommarens semestertur. Än har vi inte sett om den kommer att hålla men av allt att döma bör den vara någorlunda driftsäker. De reparationer som behövde göras är gjorda och allt annat förefaller vara i hyggligt skick. Kostnaderna stannade inom den ram jag hade satt — bilen fick inte kostä mer än 2000 kronor sammanlagt. För det priset har jag naturligtvis inte fått något vrållåk men en bil som ser snygg och prydlig ut.

Den stora frågan nu är om Statens Bilinspektion delar mina åsikter om Simcans förträfflighet. Jag återkommer till det i nästa nummer.

FÖRE

Så här såg Simcan ut innan behandlingen. Rostig, bucklig och överhuvudtaget i dåligt skick.

EFTER

I dag ser den ut så här. Läcker tvåfärgslackering och alla bucklor och defekter reparerade.

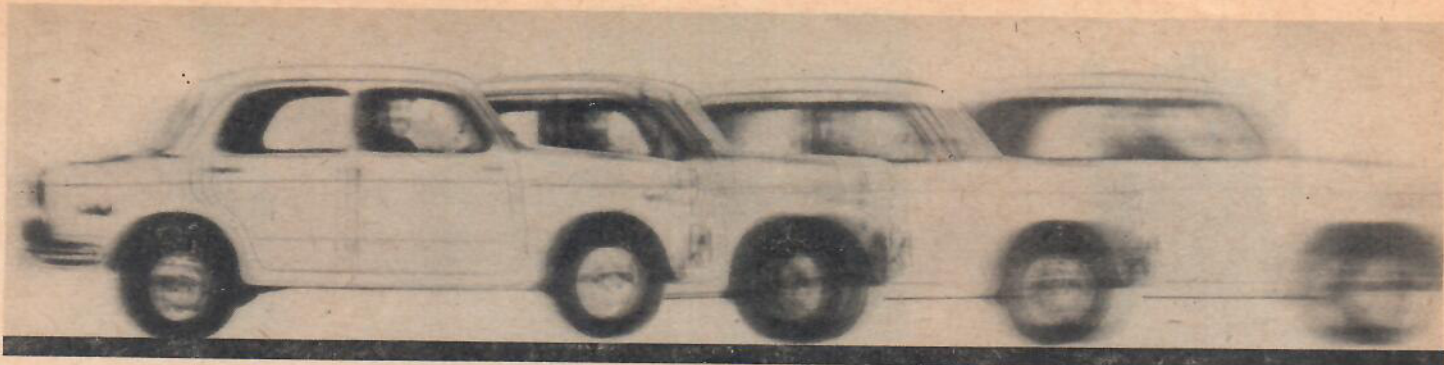
(forts.)

hyggligt och apelsinskalseffekten blev betydligt mindre men i stället fick jag några fula rinningar på en del ställen. Ännu ett lager lack och så en grundlig inspektion av ytorna. Alla rinningar slipades ner och bilen var klar för en sista — mycket tunn sprutning.

Sen kom hårdjobbet — poleringen. Cellulosalacken har en matt yta när den kommer på bilen och fordrar en kraftig polering med slippasta för att få den rätta glansen. Med en pensel strök jag ut ett tunt lager slippasta, s. k. Rubbing, på några kvadratdecimeters yta. En särskild polerhätta sattes på slipmaskinen och jag lät den snurra tills all slippasta försvunnit. Den vita lacken sken som den finaste emalj men det var fortfarande en svag apelsinskalseffekt kvar. En del av kornigheten går att polera bort men det är rena slavgörat så jag lät den vara. När allt kommer omkring har jag sett åtskilliga fabriksnya bilar med samma utseende.

En del vit färg hade naturligtvis kommit på nederdelen av bilen också men den var lätt avslipad och efter att ha satt på ett band av maskeringstejp där gränsen mellan de båda färgerna skulle gå lindade jag in hela överdelen av bilen i gamla tidningar. Det vore ju inte så kul att få blå fläckar upp i det vita.





italienskt sting ger snabbheten –



tävlingsbromsar garanterar säkerheten



Bromsar: Hydrauliska bromsar i lättmetall, flänskylda bromstrumror och självcenterande bromsbackar garanterar full verkningsgrad ÄVEN EFTER UPPREPADE, HÅRDA INBROMSNINGAR.

FIAT 1100 är en snabb och smidig vagn, byggd för dem som vill ha något mera än "bara en bil". Under dess eleganta, 2-färgslackerade kaross döljer sig många finesser byggda på erfarenheter gjorda av italienska tävlingsförare. Den rivande accelerationen ger en blixtnabb omkörning och de nya, självcenterande flänskylda bromsarna skänker föraren en lugn säkerhet på vägen. Vagnens markhöjd är 13 cm (precis lagom!!) och dess vändradie är 5,25 meter. Ingen väg är för slingrig och ingen backe för hög för 1100. Ni kan själv komma underfund med den nya FIAT 1100 -58:ans ypperliga prestanda genom en provtur hos Er närmaste återförsäljare. FIAT har c:a 80 återförsäljare i Sverige.



FIAT

fighter – en bil för män

1100

58

Motor: Modellbeteckning 103 D.000, 4 cylindrar, toppventilmotor, 43 hkr. Solex C 32 PBIC-förgasare med accelerationspump. Cylindervolym 1.089 ccm, kompression 7:1, slaglängd 68 mm, cyl.-diameter 75 mm. Bensintanken rymmer 38 liter, bränsleåtgång 0,8 lit/mil.

Ett världsföretag bakom varje FIAT



TEKNIKENS VÄRLDS BILSALONG EUROPEISKA BILAR

VOLVO

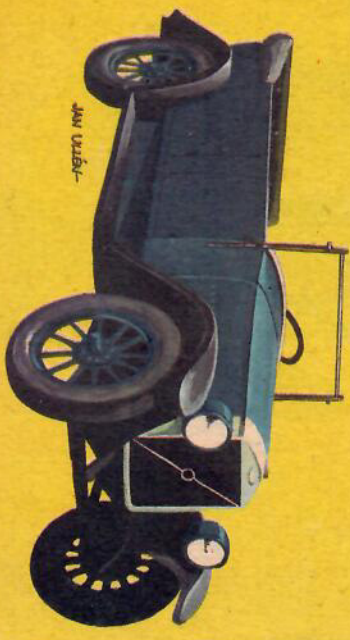
Den första Volvobilen konstruerades 1926 och redan året därefter var den första personbilen i en serie om 1.000 vagnar klar att lämna fabriken. Den första Volvon syns på den lilla bilden; den hade en fyrcylindrig motor på 28 hk.

Redan från början konstruerades Volvochassiet med tanke på att det skulle kunna användas både till person- och lastbilar. Endast något år efter det att produktionen kommit igång exporterades den första lastvagnen.

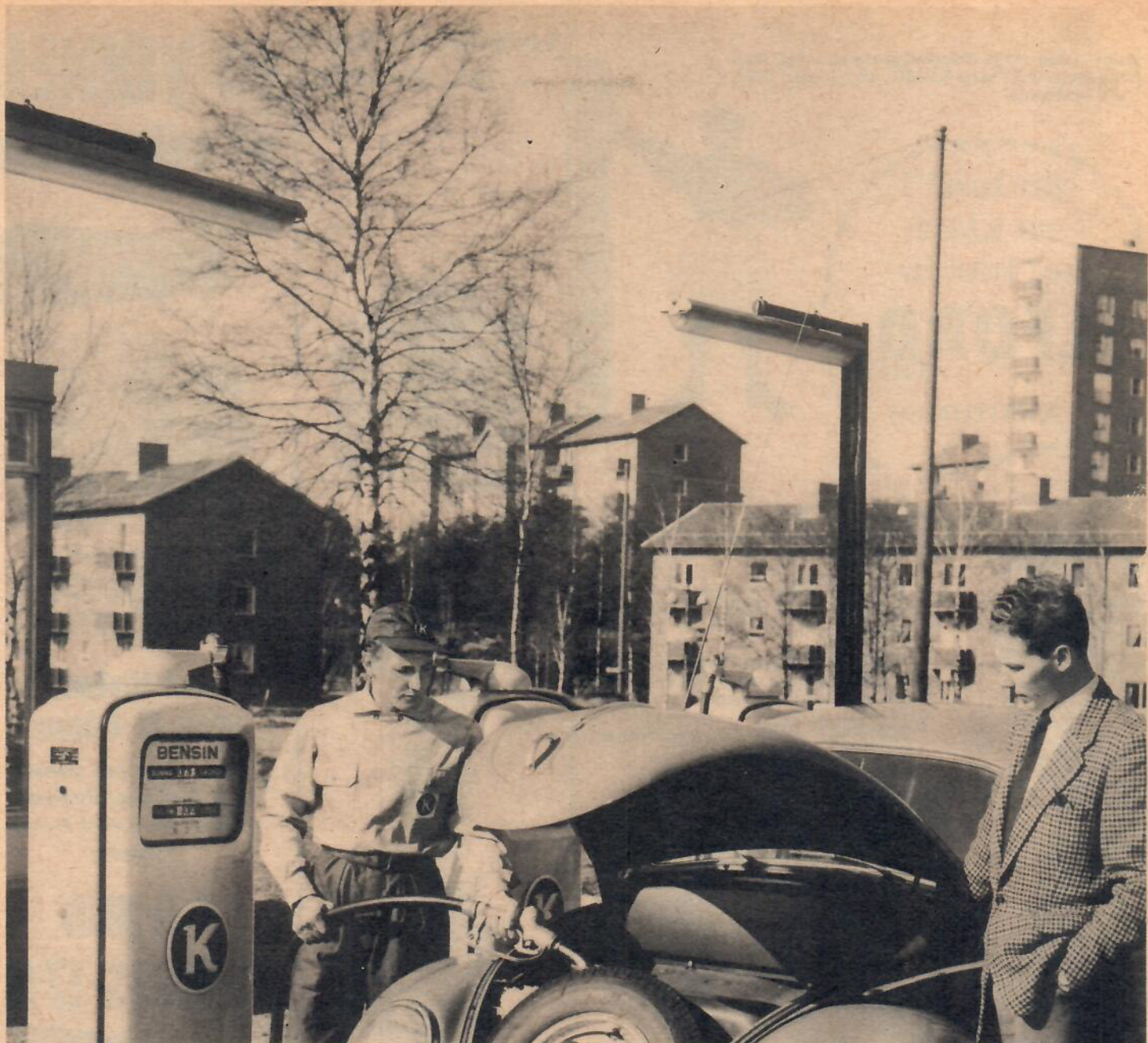
Volvo fortsatte med framgång att tillverka både person- och lastbilar i mer och mer avancerade modeller. Den

första sensationen kom dock inte förrän 1944. I september det året presenterades PV 444 på en utställning i Stockholm. Den hade många nya konstruktionshenneser och väckte stort och berättigat uppseende. PV 444 har sedan tillverkats i ca 186.000 exemplar utan att några större förändringar gjorts på ursprungsmodellen.

1956 var det färdigt igen. Volvo Amazon med italieninspirerad kaross förhandsvisades runt om i Sverige och fabriken överhopades med beställningar. 1957 var serieproduktionen i gång. Amazon har samma motor som PV 444 (66 hk) och sista modellen har fått 4-växlad låda.



1926 års Volvo



vad är Koppartrans ?

Koppartrans är ett helsvenskt oljebolag, bildat av Stora Kopparbergs Bergslags AB och Rederi AB Transatlantic. Koppartrans bensin är raffinerad i Sverige efter amerikanska metoder och anpassad just för svenska förhållanden. Allt fler kvalitetsmedvetna bilägare väljer nu Koppartrans — rätt bensin för svenskt klimat..



KOPPARTRANS

rätt bensin för svenskt klimat

Motiven kan växla. Omständigheterna skifta. Men fotograferar man med ILFORD film är man säker i alla situationer!

blir bra?!
- så klart,
jag har ju
ILFORD
film
i kameran



HP3 (34° Sch) — allroundfilmen — lämplig praktiskt taget var och när som helst.

FP3 (29° Sch) — bästa filmen för sommarbilderna — rätt film för enklare kameror.

HPS (37° Sch) — filmen för dåliga ljusförhållanden och hastiga rörelser, sportbilder och liknande.

Pan F (25° Sch) — småbildsfilmen med knivskarp skärpa.

**SAMMA SKRUV
- NY GÄNGA**



• Heli-Coil heter en anordning som verkar Columbi ägg när det gäller slitna gängor. Det är en gänginsats, bestående av en spiralfjäder i kromnickelstål. Stålet är rost- och syrabeständigt vilket lovar lång livslängd på insatsen. Ett trasigt gänghål återställes till sitt ursprungliga skick och mått genom att man först borrar upp det, gängar det med en gängtapp och därefter med ett särskilt verktyg skruvar i Heli-Coil spiralen. Denna sitter sedan bergfast genom att spiralen är expanderande. Colly-Company på Lidingö är generalagenter för den tyska produkten.

**NI VINNER
på bekantskap
med**



Edixa-Reflex 58 har:
Inbyggd nedbländningsmekanism. Mattskiva lätt utbytbar mot snittbild. Spärr mot ofrivillig exponering. Inbyggd exponeringsmätare eller självutlösare.

**Kul tävlan
med 12 frågor**

*Den som vet mest
om Edixa-Reflex
och säger det bäst
vinner*

**1:a pris
TAUNUS 17 M**



2:a pris: Elite 8 ljudfilmsprojektor för ljud direkt på filmen.

3:e pris: Wollensak 8 mm smalfilmskamera med 3 objektiv.

4:e pris: Opemus II.

5:e pris: Opemus Populär.

6:e-10:e pris: Minolta Mini 5x5 projektor.

**EDIXATÄVLINGEN
Fack 26 - Stockholm 8**

Härmed rekvideras st. tävlingsbroschyr.

Namn:

Adress:

Postadress:TV 12-58

**För Din
egen skull**



— använd — hjälmen
Sveriges mest sålda störhjelm
och godkänd av Svemo

Hos varje
välsorterad
cykel- o.
sportaffär

AB TEGEA
MALMÖ C



Rena
och
mjuka
händer
med



en nyppa





Det här väglaget är inte det bästa men fyrhjulsdreven klarar av det hela galant trots nedsjunkningen.

Bilburen i naturen

(Forts. fr. sid. 28)

höli karossen på angenäm höjd över stenar och andra hinder.

Den trecylindriga tvåtaktaren, samma som på personvagnen, visade sig besitta oanade krafter och i kombination med fyrhjulsdreven som är i konstant ingrepp, kraf-sade DKW:n elegant uppför de mest omöjliga bergknallar. Växel-lådan, som är av fabriken egen konstruktion, har fyra växlar framåt plus reduceringsväxel vilket ger åtta framåtväxlar och två backväxlar.

Vid konstruktionen av vagnen har man så mycket som möjligt gått in för att använda delar från den vanliga personvagnen som hjul, axlar o. dyl. Detta medför att reservdelshållning betydligt förenklas. En intressant detalj är att fram- och bakaxlar sinsemellan är utbytbara liksom stötdämpare och fjädring.

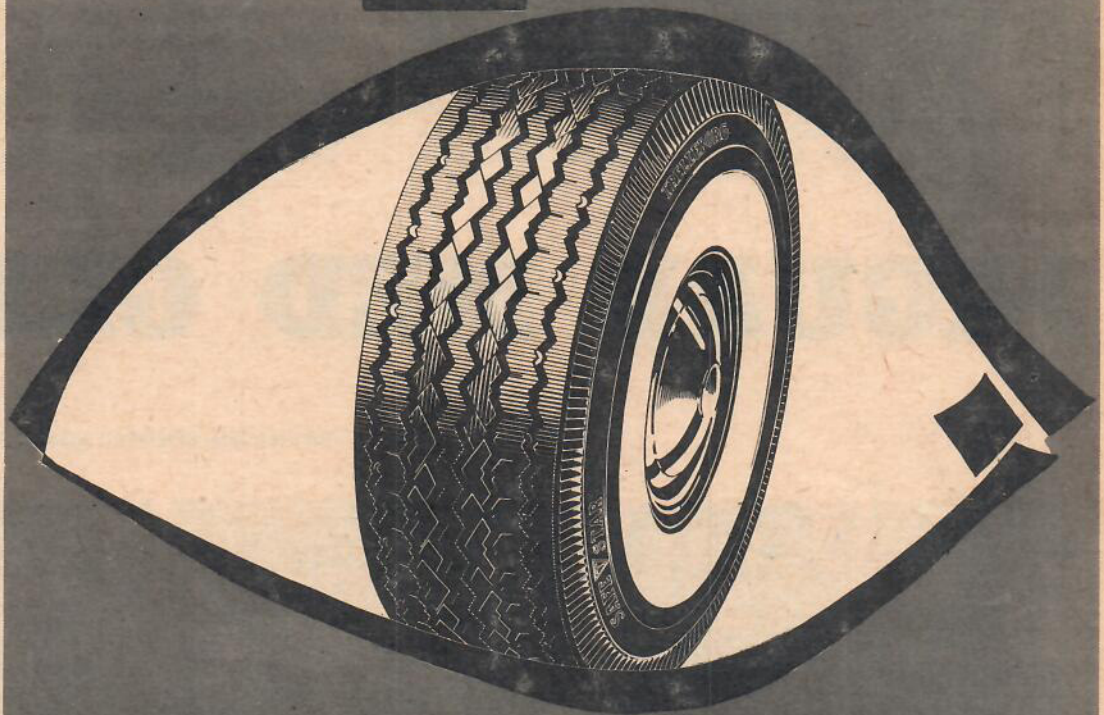
Terrängvagnens motor har vattensäkrats vilket bl. a. innebär att tändspolarna inneslutits i en kåpa. Luftrenaren är av ny konstruktion och utesluter att vatten och smuts tränger in i motorn. Problemet har lösts på så sätt att luften renas tvåfaldigt, dels genom konventionell oljerenare dels genom en vattenfälla. Vattendjup på upp till en halv meter genererar inte vagnen det minsta.


Det elektriska systemet är naturligtvis även det vattensäkrat. Det ser faktiskt litet lustigt ut under huven med en generator som nästan är lika stor som motorn men den ger också hela 600 watt. Elsystemet är på 24 volt, standard enligt NATO, och jeepen har två batterier på 12 volt seriekopplade. Skulle batterierna bli urladdade, laddas de lätt genom nätanslutning. Urtag för detta finns under instrumentbrädan.

Man får nog säga att tvåtakts-systemet är ett gott val när det gäller ett fordon av det här slaget. En motor som endast har 9 rörliga delar måste ju utan tvekan vara betydligt överlägsen vid service och reparationer. Klarar vagnen sedan en stigning på 50 procent torde alla egenskaper man ställer på en jeep vara uppfyllda.


TEKNIKENS VÄRLD 12/58

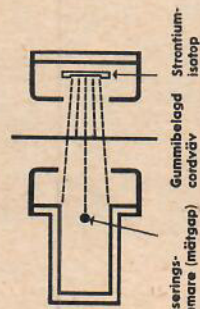
”Röntgenöga” fulländar tillverkningen av -däck!



TRELLEBORG har nu tagit röntgenstrålar och isotoper i sin tjänst vid tillverkningen av -däck för kontroll av att gummibeläggningen av cordväven blir *absolut jämntjock* i varje däckstomme. Detta är nämligen *avgörande* för ett bildäcks balans, stabilitet och hållfasthet.

ISOTOP-KONTROLL

är ett nytt, viktigt led i de omfattande -provningarna och ger ett av de pålitligaste bildäck som någonsin skapats. Välj TRELLEBORG så får Ni sajpung som extra plus... utan extra kostnad.



Vid isotop-kontrollen får cord och gummi passera ett mätgap i vars övre skänkel en strontium-isotop är placerad. Isotopen utsänder radioaktiva strålar, som i direkt proportion till gummibeläggningens tjocklek absorberas på sin väg till mätkammaren. Isotop-kontrollen ger utslag för minsta avvikelse och garanterar att proportionen mellan väv och gummi i varje -däck alltid är *exakt* den rätta.

TRELLEBORG

SAFE  STAR

sajpungdäcket nu med isotop-kontroll



Sedd bakifrån visar Jaguaren upp de flesta personliga detaljerna. Reservhjulet har lagts utpå karossen och kapslats. S. k. Continental-kit. Bakflyglarna har uppbyggts och förlängts med extra fenor à la Cadillac.

Custom Car» är ett uttryck som härstammar från USA och innebär att ägaren själv ändrar om utseendet på sin bil för att göra den mer personlig. I USA är det en våldsam fluga och olika tillbehörsfirmor säljer lösa fenor, grillar och dubbla strålkastarmasker till tjänst för gör-det-själv-fantasterna.

Här i Sverige nöjer sig bilägarna hittills med att låta lackera bilen i avvikande mönster från originalet eller att klämma på ett par extra kromlister. Resultatet blir ändå detsamma — bilen blir personlig.

Ibland kan man kanske tycka att det går litet väl långt med personligheten, vilket vi vill visa på de här bilderna. Vi hittade vagnen i Tyskland och ägaren var amerikanare. Han var tydligen inte nöjd med Jaguarens linjer utan hade ett par Cadillacfenor baktill på karossen, ett par extra kromklumpar och reservhjulet sittande på utsidan. Man kan knappast säga att utseendet på Jaguaren vunnit på detaljerna.

JAGUAR MED GLITTER

Text och foto: BENGT-O. ALLSKOG



Den personliga bilen i all sin glans. Ägaren har sannerligen inte sparat på kromen vid bakflyglarna. Se till exempel på stenskottsskyddet bak-

till. Den kantiga bakvagnen passar dåligt ihop med bilens bulliga formgivning i övrigt men ger onekligen ägaren en helt »annorlunda bil».



Hercules stordåd

FRÅN FUJIYAMAS SNÖ TILL FLORIDAS SAND

Lockheed C-130 HERCULES, som nu också är i tjänst vid United Air Forces Ashiya-bas i Japan, vann sitt rykte — "planet som flyger vad-som-helst vart-som-helst" — efter hårda prov.

Vid start- och landningsprov i snö vid Bemidji i Minnesota demonstrerade "Skid-130" sin styrka och kraft. Med en startvikt av 56 000 kg lyfte den skidförsedda HERCULES efter 640m. Med samma last landade planet och stannade efter endast 365 m.

Vid amerikanska flygvapnets Eglin-bas i Florida landade C-130 HERCULES (50 000 kg) i sanden och stannade efter

289 m. Starterna i sanden med samma last krävde i genomsnitt endast 457m.

Denna luftens berömda "kraftkarl" kan transportera 90 % av samtliga de robottyper som används vid eller utvecklas för USAs krigsmakt. C-130 HERCULES är i tjänst eller skall levereras till: USAFs Tactical Air Command, US Air Force i Europa, Pacific Air Force, Air Photo and Charting Service, till andra grenar av krigsmakten i USA samt Royal Australian Air Force.

Var den än flyger — från Fujiyamas snö till Floridas sand — kan C-130 HERCULES med lätthet fullgöra de svåraste och mest krävande uppgifterna.



Lockheed *means leadership*

Lockheed Aircraft Corporation · GEORGIA DIVISION · Marietta, Georgia, U.S.A.



BUZZ COOPER



AV ROY CRANE



HAR NI HAFT VÄRRE FLYGNING~ AR?

DET HÄR ÄR BÖRJAN. VÄNTA TILLS DET BÖRJAR BLÅSA!

PÅ VÅG MOT TYFONENS CENTRUM KRÄNGER, SVIKTAR OCH SKÄLVER NEPTUNE~PLANET...



PLÖTSLIGT GRIPS PLANET SOM AV EN OSYNLIG HAND OCH LYFTS UPPÅT FÖR ATT SEN PRESSAS NED IGEN.

DRA ÅT DIG SPAKEN, MAC! VI ÄR BARA 25 METER FRÅN DRICKAT!

HÖJDROD~RET FUNGE~RAR INTE. JAG HAR SPAKEN INNE I MA~GEN!



PLANET VIBRERAR FRÅN NOS TILL STJÄRT MEN STIGER TILL 90 METER.

PU! OM DET HÄR ÄR BARA BÖRJAN HOPPAS JAG SLIPPA VARA MED OM SLUTET!



EFTER EN TIMME MITT I NATURENS EGEN HÄX~KITTEL BLIR DET PLÖTSLIGT LUGNT OCH STILLA...

HÖR! INGEN VIND! INGET REGN!

VI BEFINNER OSS I TYFONENS CENTRUM!

HÄRLIGT! SÄTT PÅ KAFFET!



SOM ATT ÅKA I TUNNA UTFÖR NIAGARA!

NÄ HUR KÄNNS DET, COOPER?

DET VAR BARA FÖRSTA HÄLFTEN! VI HAR ANDRA HÄLFTEN KYAR!



MEN DET BLIR INGEN AVKOPPLING!

TITTA, VAD ÄR DET FÖR KONSTIGT FÖRE~MÅL PÅ VATTNET!



VAD ÄR DET?

DÄR! OM STYRBORD!

VAR? JAG SER INGEN~TING!

JAG SER DET!

DET ÄR EN BÅT! DEN HAR SEGEL!

VAD? DET ÄR EN PELIKAN PÅ EN STOCK!

NI ÄR BLINDA! DET ÄR EN DÖD SKÖLDPADDA!

MEN DEN RÖR SIG!

ALLA ÖGON RIKTAS PÅ DET UNDERLIGA FÖREMÅLET...



VAD FÅR NI UT AV DET, MR. COOPER? SER SÅ DÅLIGT...

MYCKET UNDERLIGT!



I EN HALVTIMME KRETSAR PLANET ÖVER DET UNDERLIGA FÖREMÅLET...

© BULL'S

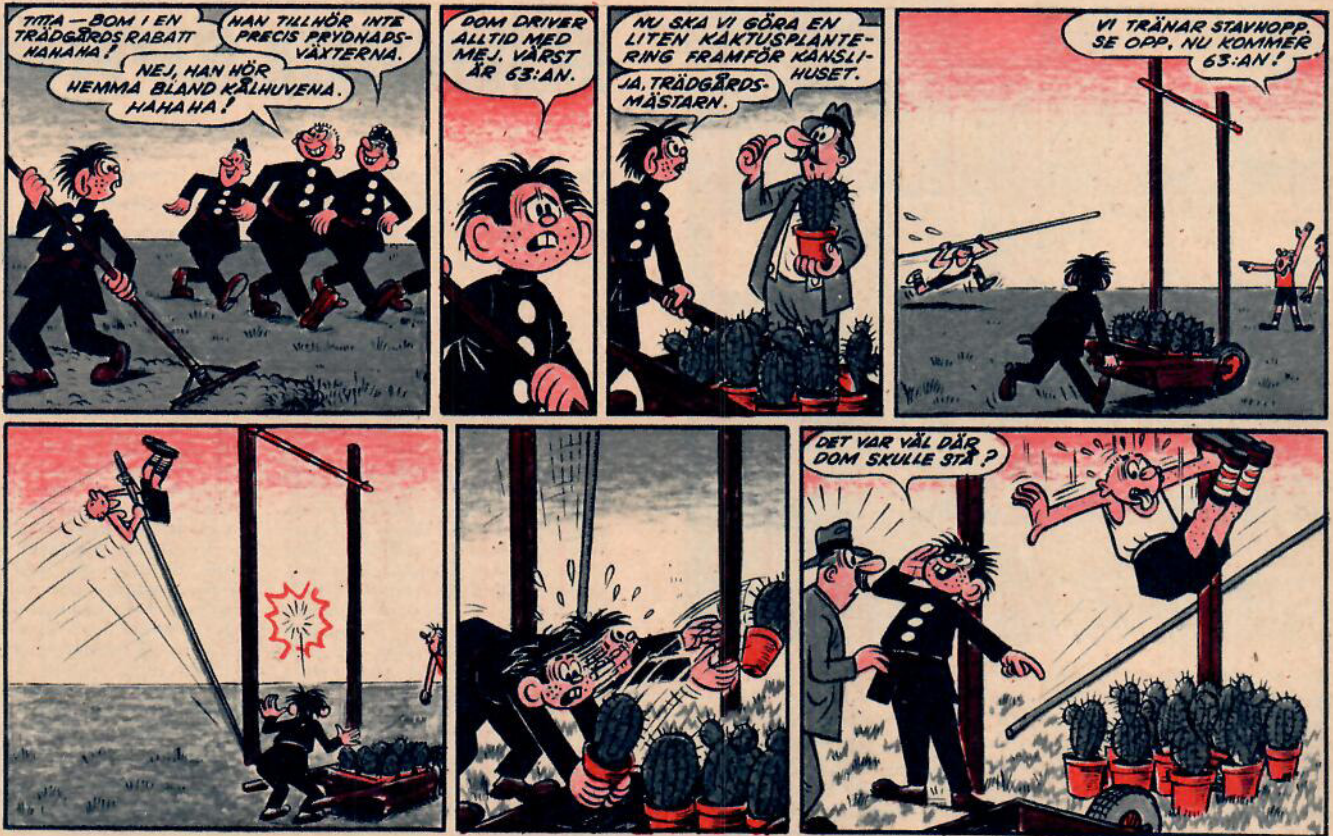


VI FÖRSÖKER FÅ DET PÅ EN PLÅT!

TVÅ TIMMAR EFTER ÄR PLANET UR STORMEN OCH PÅ HEMVÄG...

JAG ÄR OROLIG FÖR DET HÄR FÖREMÅLETS SKULL COOPER!

JAG OCKSÅ! JAG TROR DET HAR STÖRRE BETYDELSE ÄN MAN TROR.



I djungeln råder en enda lag — äta eller ätas. Jag kom att tänka på det när jag var ute och rattade på landsvägen häromdagen. Jag tyckte mig nämligen märka att samma lag rådde oss bilister emellan — köra om eller köras om. Vilddjuren bakom ratten ser ut ett offer och måste sen köra om till varje pris, spelar ingen roll om det är brättom eller inte. Och den som ligger framför känner sig jagad och försöker värna sig på alla sätt.

TIDSVINSTEN

Det har nog hänt många gånger att ni blivit omkörd på ett häresande sätt av bilister som verkar ha förtvivlat brättom. Då har ni också ibland upptäckt att ni efter några mil kommit ifatt dom igen, fastän ni hela tiden lunkat fram i samma jämna takt. Eller rättare sagt — tack vare er lugna jämna takt! Det råkar nämligen vara så att hastighetssmätaren är den största luredrejure som finns på en bil. Man blir lätt lurad att tro, att man håller betydligt högre medelhastighet än man i verkligheten gör. I själva verket sker det alltid en utjämning nedåt och den är större ju högre topphastighet man håller. Det är alltid hinder i vägen som fordrar fartminskning — kurvor, vägkorsningar, bilköer, backkrön o. s. v. Fartminskningen blir mindre för den som håller en jämn lugn takt. Det blev jag påmind om själv för en tid sedan när jag bilade från Stockholm upp till en ort i Dalarna.

LUGNA GATAN

På uppvägen hade jag ingen brådska alls. Solen sken och det var härligt att sitta bakom rat-



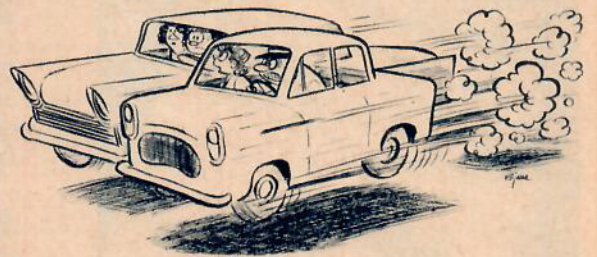
RATTA RÄTT...

ten. Motorn spann så tyst och fint, nålen pendlade omkring 90—95 mest hela tiden och humöret var i toppen. Några omkörningar gjorde jag förstas men jag blev också omkörd. Resan tog exakt 4 timmar, 12 minuter.

På återresan hade jag en tid att passa och kom naturligtvis iväg alldeles för sent, vilket inom parentes är den största synd en bilist kan göra sig skyldig till. Jag var alltså smärad redan vid starten och naturligtvis blev körningen därefter. Solen sken nu också men det var också det enda som var sig likt. Jag inbillade mig att varenda bilist bar sig avigt åt. En del svarade inte på omkörningssignal, en del låg och lusade i täten för en lång kö, en del körde för långt ut i vägbanan o. s. v. Jag tog aldrig några dumdristiga risker — det måste jag framföra till mitt försvar — men omkörningarna blev många och tröttsamma.

Jag kom fram till Stockholm

...OCH KÖR OM MED VETT



Ni håller väl till vänster och saktar farten...

jäktad och irriterad — 3 timmar och 52 minuter efter starten! 33 mil med en tidsvinst av futtiga 20 minuter till priset av ett förstört humör och misshandlad bil!

OMKÖRNING

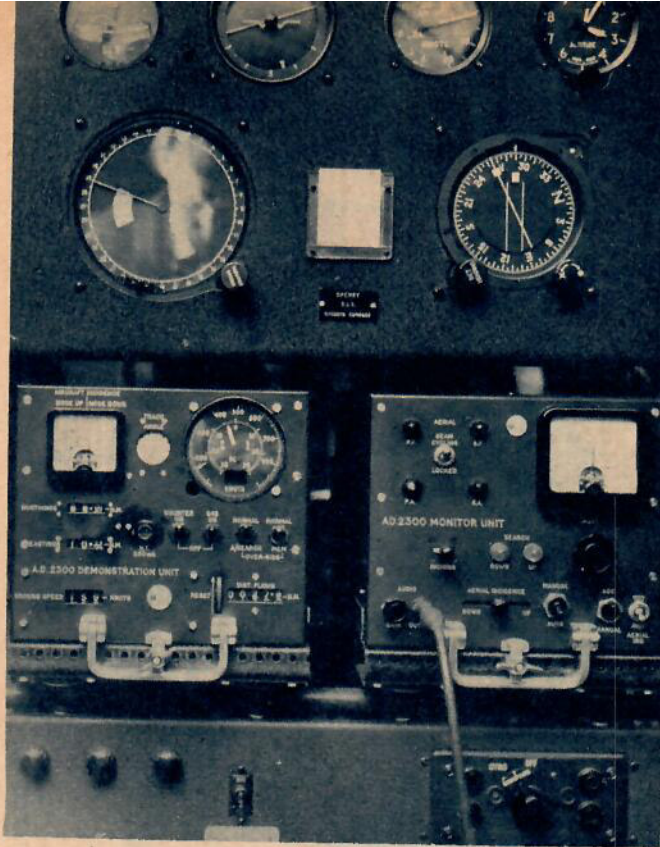
Men det var omkörningarna vi skulle tala om. Min hustru sa en gång: »Tänk va skönt om det bara fanns en hastighet på alla bilar — samma fart för alla». Ett önsketänkande som sprudlar av kvinnlig logik. Tänker man närmare efter, så vore det kanske inte så dumt egentligen. Då blev vi av med både luskungar och blådärar. Men nu är det ju inte så och därför måste det alltid bli omkörningar. Det praktiseras två vitt skilda sätt på vägarna. Det sämsta sättet är naturligtvis det vanligaste och farligaste, den så kallade bromsa-gasa-omkörningen. Alltså i korta drag så här — bromsa in bakom framförvarande bilist, ligga och trycka tätt bakom, kika ut då och då för att

se om kusten är klar och så full rulle till nästa bil där manövern upprepas. Det är just vid såna omkörningar som olyckstillfällena dyker upp. Den omkörande har ju bara några meter på sig för acceleration och manövern tar alltså alldeles för lång tid.

Det andra och säkraste sättet är den flygande omkörningen, där den som kör fortare behåller sin fart och kör om i ett svep utan inbromsning. I sitt läge omkring hundra meter bakom den framförvarande har han bättre sikt framåt och längre tid att förbereda omkörningen. Skulle tillfället vara olämpligt lägger han sig på det avståndet bakom och får då bättre accelerationssträcka för snabbare omkörning när det blir klart.

Högsta fart vid omkörningen och ordentliga signaler — det är och förblir A och O. Om man nödvändigtvis måste om, vilket ofta kan ifrågasättas.

På återseende Per-Olof Olby



Överst en rad vanliga flyginstrument. De t. v. visar att planet gör en högersväng med 10 graders lutning medan de högra visar hastigheten i förhållande till luften och höjden. De stora instrumenten är kurs- och gyrokompass. Nere t. v. dopplerinstrumenten. Det fyrkantiga t. v. visar stigningsvinkeln och siffrorna därunder anger latitud och longitud. Det runda instrumentet t. v. anger verklig hastighet och avdrift och t. h. längst ned visas flugen distans. Panelen t. h. visar antennfunktionerna.

FLYGET FÅR KÄNSELSPRÖT

Vindhastighet, barometerstånd och kompassmissvisning är omvägar och felkällor som man måste räkna med i konventionell flygnavigering. Den nya dopplernavigeringen däremot ger planet direkt markkontakt med osynliga »känselflöter».

Av LARS ROSENGREN Foto: Sven Ivar

Flygnavigeringen har självklart fått en starkt ökad betydelse när både det militära och civila flyget numera rör sig med överljudshastigheter och på höjder som gränsar till stratosfären. I flygets barndom hade navigatören en stund på sig att ta ut kompassriktningen medan piloten ännu hade startfältet i sikte — ett modernt flygplan har tillryggalagt tiotals mil på den tiden — och sedan flög man bekvämt nära marken och kunde navigera efter kyrktorn, järnvägar och andra fasta punkter i geografien medan dagens flygare knappt kan identifiera mindre karttecken än städer med över 50.000 invånare om de över huvud taget ser en skymt av terra firma.

All konventionell flygnavigering sker följaktligen med instrument som visserligen förbättrats ofantligt under årens lopp men ändå arbetar efter samma principer som för ett halvt sekel sedan. Man mäter flygplanets hastighet i förhållande till luften och med hjälp av vindens hastighet och riktning som man tagit reda på innan man startade beräknar man avdriften och den verkliga flyghastigheten. Höjdmätaren ställs på noll på flygfältet och ur det sjunkande lufttrycket beräknar den höjden.

Men vindens hastighet och riktning liksom lufttrycket är som bekant synnerligen variabla storheter och sällan samma från plats till plats och från den ena stunden till

I elegant plastetui, rikpris 80:-
Finns också i lyxutfört presentetui

BRAUN

combi

Låt en BRAUN-ägare berätta om sin el-hyvel!

Braun Combi är inte den dyraste el-hyveln och inte heller den billigaste. Om den är den bästa, ja, det kan Ni få en uppfattning om genom att höra med en Braun-ägare; helst någon som har erfarenhet även av andra märken. Ge honom den här frågan: Kan Du raka Dig bättre med en annan el-hyvel eller en vanlig rakhyvel?

Jämför själv Braun Combi med alla andra el-hyvelar!

Ni kan också göra så här, om Ni vill veta mer om Braun Combis förnämliga kvalitet och prestanda. Provraka Er med både Braun Combi och en annan el-hyvel (vilket fabrikat som helst). Köp den hyvel som givit Er den effektivaste och mest skonsamma rakningen!

Och se så många finesser Braun Combi har:



Brauns patenterade skärblad, effektivt som ett nytt rakblad.

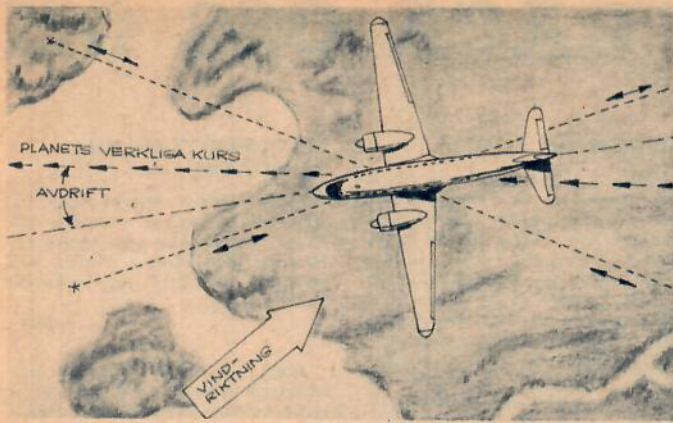
Trimsax, en frisörsax i miniatyr, för nack-, halshår o. mustasch.

Rundat saxhuvud, kommer lätt åt även svårakade ställen.

Automatisk rengöring, en finess som Braun är ensam om.

Ni får tre års garanti — bara en rörlig del i motorn. Lätt omställbar till olika spänningar.

Köp aldrig en el-hyvel utan att ha provrakat Er med nya BRAUN Combi!



Signalerna skickas ut i fyra riktningar, två snett nedåt-framåt och två motsvarande bakåt. Antennaggregatet tar automatiskt hänsyn till avdriften och sänder alltid signalerna i viss vinkel med den verkliga kursen.

den andra. De kursberäkningar som görs med utgångspunkt från vissa sådana värden är sålunda ofast fel redan från början och felet ökar undan för undan som tiden går. Positionsbestämningar med radiopjälling e. d. kan visserligen ligga till grund för nya och exaktare beräkningar men de blir genomsnittsvärden och sålunda alltid mer eller mindre osäkra.

En metod att mäta flygplanet rörelser direkt utan hänsyn till luftens är följaktligen den enda säkra vägen till enklare och exaktare navigering. En sådan metod har den engelska radiofirman Marconi utvecklat med sin dopplernavigering som nyligen demonstrerats i Sverige. Metoden bygger som framgår av namnet på den s. k. dopplereffekten. Från en radiosändare ombord på planet sänds signaler likt osynliga känselspröt snett mot marken i fyra olika riktningar. Signalerna reflekteras mot marken och fångas upp igen av en mottagare på planet som sändaren och mottagaren i planet rör sig i förhållande till

reflektorn, marken, kommer på grund av dopplereffekten de reflekterande signalernas frekvens att skilja sig från den utsända. Frekvensändringen står i visst förhållande till planetens verkliga hastighet som kan avläsas på en mätare samtidigt som den tid signalen behöver för att gå till marken och tillbaka ger »känslsprötets» längd och därmed den exakta flyghöjden. Skillnader i de olika »sprötens» längd ger dessutom planetens lutning i förhållande till horisontalplanet. Antennaggregatet som sänder signalerna ställer automatiskt in sig så att »spröten» alltid är orienterade i förhållande till den verkliga rörelseriktningen oavsett hur planetens nos till följd av vinden pekar.

När man i varje ögonblick känner planetens verkliga hastighet och rörelseriktning är det ingen konst att konstruera instrument som automatiskt håller reda på flugen distans och kontinuerligt visar positionen i latitud och longitud eller på annat lämpligt sätt t. ex. som en lysande punkt på en karta.

Vattenvägarnas suveräne mästare



Johnson Sea-horse

Öppna fjärdar! Då är det tid låta båten gå i sjön och utrustas för sommarens härliga kryssningar över soliga vatten. Nu är tid att titta närmare på världens ledande och mest avancerade utombordsmotor – den berömda Johnson Sea-horse.

Den startar kvickt som en mört. Effektivt, helt inkapslat och fuktskyddat tändsystem. Genial fallförgasare med choke.

Den går tyst som en seglande mås. Gummiupphängd motor innanför ljudisolerande ytterkåpa. Avgasning under vatten. Reducerad motorvibration.

Den är robust som klippan mot baret. Varje detalj precisions-tillverkad av bästa material. Konstruktionen omsorgsfullt utprovad och utvecklad under mångårig, hård tjänst. Alla metalldelar är korrosionsbehandlade. Oljefast lackering.



Johnson Sea-horse V-50



Revolutionerande, kompakt, 4-cylindrig V-motor på hela 50 hästar. Tändmagnet av fördelartyp. Specialförgasare med automat- och handchoke. Termostatreglerad kylning. Mängder av andra finesser. – En ny epok i utombordsmotorns historia är inledd med Johnson Sea-horse V-50.

Begär prospekt

Det finns en JOHNSON SEA-HORSE för varje båt

Motorstyrka hk	50	35	18	10	7 1/2	5 1/2	3
----------------	----	----	----	----	-------	-------	---

Aktiebolaget A G E B E

Stockholm



Malmö

Den här bullen under magen på den Vickers Viking som användes som demonstrationsplan innehåller antennaggregatet. När dopplernavigatören installeras permanent på ett flygplan skall det emellertid inte synas utanpå.

Beställ NU!



albumet

Fotbolls

VM

i Sverige sommaren 1958

— århundradets största svenska idrottsevenemang med världens 16 främsta fotbollsnationer samlade till oförglömligt färgstarka uppgörelser i 12 svenska städer.

En bokfilm med alla stjärnor, matcher och resultat samlade på 64 sidor högklassigt djuptryck inom ett effektfullt flerfärgsamlag. Ett album som skriver idrotts historia och bevarar minnena av den oförglömliga sommaren 1958 — VM-sommaren. Världens bästa sportfotografer och främsta fotbollsskribenter medarbetar. Albumet redigerat av de välkända sportjournalisterna *Tore Nilsson, Rolf Blomquist och Kerj Jonsson.*

Utkommer i början av juli, omedelbart efter fotbolls-VM.

Pris **6.50** kr

Klipp ur eller skriv av denna kupong och sänd in den IDAG för att vara säker på ett exemplar av sommarens stora idrottsalbum.

Till Expeditionen av VM-året 1958, Postfach 3267, Stockholm 3.

Sänd mig mot postförskott exemplar av Fotbolls-VM à 6:50 + porto, så snart den utkommit.

TEXTA!

Namn

Adress

Postadress

Lägg kupongen i fullt frankerat kuvert och posta den till adressen ovan!

TV 12-58

FRÅGA OSS OM

ANGÅENDE AUSTIN

Fråga: 1) Har Austin A 40, år 1953 testats av Teknikens Värld? 2) Är 80 km/tim. för stor marschhastighet för denna bil? 3) Angående oljetrycket: Innan motorn blivit varm visar oljetryckmätaren vid en fart på ca 75 km/tim., ett tryck av 55 lbs/sq.ins., men efter ett par miles körning är oljetrycket inte högre än ca 15 lbs/sq.ins. vid samma hastighet och nästan på noll vid tomgångsvarv. Jag har låtit montera nya vevlager men det gjorde inte saken bättre. Kan felet bero på dåliga kamaxellager? Finns det utbytesmotor till denna modell, och vad kostar den i så fall?

Y 22748

Svar: 1) Nej. 2) Nej det bör inte vara någon olägenhet för motorn att hålla denna marschfart. 3) Det låga oljetrycket kan naturligtvis bero på att kamaxellagren är dåliga, men troligen är detta endast en bidragande orsak till det låga oljetrycket, vilket kan vara en följd av en allmän förlitning hos hela motorn, d. v. s. att oljan förutom i vev- och kamaxellager kan passera genom för stora lagerspel hos t. ex. ramlagren, vipparmslagren eller ventillyftarna som på A 40:an smörjes med tryckolja. Dessutom kan ju även oljepumpen vara mer eller mindre sliten så att den har en mindre kapacitet än normalt. 4) En utbytesmotor kostar 875:— kr.

METROPOLITAN TILL VARDAGS?

Fråga: Betr. Metropolitan: 1) Är radio standard i denna bil? 2) Är den lämplig som bruksvagn eller är den endast avsedd som sportbil? 3) Pris och tekniska data.

SEB

Svar: 1) Metropolitan är som standard utrustad med en engelsk radio av fabrikat PEY för mellan- och långväg. 2) Om den är lämplig som bruksvagn eller inte är ju huvudsakligen beroende av vilka fordringar man har på en bil. Metropolitan har i framsätet god plats för två personer medan baksätet passar bäst för ett par barn, men i nödfall kan baksätet även användas av två vuxna personer. Bågeutrymmet kan näs endast inifrån via baksätet. 3) Priset är utan accis 9.445:— kronor i vilket ingår värme och ventilation, radio, vindrutespolning, stänkskydd samt 1/2 underrederbehandling (under flyglar och fotbräden). Metropolitan har en fyrcylindrig, vätskekyld toppventilmotor som ger 53 hk vid 4.500 varv/min. och kraftöverföringen sker via en skivig torrlamellkoppling samt en treväxlad växellåda med 2:ans och 3:ans växlar synkroniserade. Framhjulen är separاتفjädrade med spiralfjädrar medan bakhjulen sitter på en hel bakaxel med långsgående halvelliptiska bladfjädrar som fjäderelement.

skotern heter

ZÜNDAPP

Skotern som enligt en samstämmig fackpress "vinnlar av finesser"...

Bella



...och dessutom:

Snabb, stark

balansriktig

komfortabel

säker, modern

200 cc och 150 cc; 4-växlad med vipparmspedal; stora 12" hjul och lång hjulbas; svingarmsfjädring med hydr. stötdämpare; överdimensionerade bromsar; 35 W ljus; elektrisk självstart; 12 V batteri

Generalagent:

A/B MOTOR Kraft

Stockholm Göteborg

TEKNIKENS VÄRLD 12/58

BILAR

BORRA MOTORN ELLER EJ?

Fråga: Betr. Ford Taunus 12M. 1) Har den testats av Teknikens Värld? 2) Kan man montera in den nyare 43 hks motorn i stället för originalmotorn på 38 hk utan vidlyftigare ändringar? 3) Om motorn förbrukar ca 1 liter olja på 100 mil är det då tillräckligt med att byta kolringar eller måste motorn borras om?

Taunus-pojke

Svar: 1) Ja, testrapporten var införd i tidningen nr 26/52. 2) Oss veterligt så finns det inte någon Ford Taunus med 43 hks motor. Troligen har ni sett någon uppgift där motorstyrkan har angivits i SEA-hk, varvid 43 hk motsvarar de av fabriken vanligen angivna 38 DIN-hästkrafterna. 3) Det är svårt att endast med ledning av oljeförbrukningen avgöra huruvida motorn bör omborras eller ej. Har kolringarna inte tidigare blivit utbytta, kan man säkerligen minska oljeförbrukningen genom att montera kolringar med s. k. expanderfjädrar. Det säkraste måttet på när en motor bör omborras är annars att mäta upp cylinderslitaget. Det bör inte överstiga ca 0,25 mm, vilket värde kan överskridas genom användande av expanderkolringar.

CYLINDERSLITAGE

Fråga: Det vanligaste är väl att cylinderloppen i en bilmotor blir

utsatta för det största slitaget där kolringarna vänder vid övre dödläget för att sedan avta nedåt så att cylinderloppet blir mer eller mindre koniskt? Nu har det emellertid för andra gången på tre år visat sig att cylinderloppen i min motor blir utsatta för det största slitaget mitt emellan övre och nedre vändläget. Vid det första tillfället hade motorn körts ca 7.000 mil och vid det senare inte mer än 5.500 mil. Det största uppmätta cylinderslitaget var vid bägge tillfällena ca 0,35 mm. Vad kan det stora och framför allt ovanliga formen på slitaget bero på?

Citroën B11-53

Svar: Under speciellt ogynnsamma driftförhållanden, mycket kallstarter och korta körsträckor, där motorn sällan kommer upp i rätt arbetstemperatur, kan 0,35 mm cylinderslitage anses vara ett normalt värde för 5.500—7.000 mils körsträcka. Med tanke på formen av slitaget i cylindrarna på er motor ligger det närmast tillhands att misstänka att det varit något fel på den smörjolja ni använt. Om t. ex. oljan under längre tid varit starkt förorenad med hårdare partiklar av något slag, så brukar det resultera i att cylindrarna utsättes för det största slitaget mitt emellan vändpunktterna därför att kolvarna där har sin största hastighet och samtidigt utsättes för de största sidobelastningarna mot cylinderväggarna.



sommarfilma

med Cima

årets smalfilmskamera!



Textapparat för
trick-, tittel- och
närfotografering.
Riktpris 37:50

CIMA D 8 — välutrustad — smakfullt utformad — lättskött. Med bl.a. högklassigt, färgkorrigerat utbytbart objektiv, Isco-Westarit 1:2,5/12,5 mm stor optisk genomskiktssökare. 16 bilder pr sekund och enbildstagning. Riktpris endast 260:—

CIMA D 8 A är utrustad med ett förnämligt Steinheil-Culminon-objektiv 1:1,9/13 mm med avståndsställning från 20 cm till oändligt. Hastighetsreglage för 8, 16, 24 och 32 bilder i sekunden. I övrigt samma utrustning som Cima D 8. Riktpris 375:—

Begär demonstration hos närmaste fotohandlare!

Generalagent:

HUGO SVENSSON & CO FOTO AB
GÖTEBORG — STOCKHOLM



DU är också
välkommen till
ATLAS COPCOS
yrkesskola

Han säkrar
sin framtid
— han lär
sig ett
yrke . . .

Är Du i åldern 15—17 år och har håg och fallenhet för verkstadsarbete kan Du få anställning vid vår yrkesskola. Där får Du under 3 år en både praktisk och teoretisk utbildning i de flesta sidor av arbetet i en mekanisk verkstad. Du får lön under hela utbildningstiden. För ett begränsat antal av eleverna kan helinackordering ordnas.

ATLAS COPCO AB. STOCKHOLM 1.

Till Atlas Copco AB, Stockholm 1.

Undertecknad är intresserad av Atlas Copcos yrkesskolekurser och önskar närmare upplysningar.

Namn:

Bostadsadress:

Postadress:

Född den:

TV 12-58

"CLAFFO - bilens nödvändigaste utrustning"

säger direktör Sture Nordqvist



"Hade aldrig väntat mig, att Claffo skulle betyda så mycket för körningen — det är faktiskt den bästa investering jag gjort i någon bil. Kostnaden är ringa i jämförelse med alla fördelarna — det borde varje bilist ha i åtanke. Tänk Er själv — en jämn fin temperatur även under kyliga vinterdagar, ingen risk för kallkörning och därmed sammanhängande slitage och dessutom minskade bränslekostnader." Tala med Er bilverkstad om montage.

CLAFFO — lika ombärlig året runt!

J.W. TORELL AB

Linköping

GRAHAM BERG I



Trafik Vimlet

JAKTEN PÅ VÄGJOBBARE

Vi lever i tjälskottens tidevarv. Det är synd om bilarna, skulle kanske Strindberg ha sagt om han levat. I viss mån bidrar tjälskotten till misshumör bakom manöverorganen — det är svårt att skratta över skadade vägytor och på sina håll bottenlösa stråk.

Vi har inte för avsikt att lägga lök på laxen, då vi talar om tjälskott och andra besvärligheter.

Det är förhållandevis hyggligt ställt med de personella resurserna på vissa sträckor för att i gör-ligaste mån få vägarna framkomliga. Att resurserna på sina håll ansträngs till det yttersta men trots detta ligger långa sträckor för fädot, vilket torde vara allmänt känt. Trafikanterna får finna sig i rådande förhållanden — innan ljudet når fram till den protestkörens stridsrop dör bort det vederbör.

• En kategori som inte heller har det så angenämt, är vägjobbarna.

De får sannerligen vetskap om att de lever. Ofta med fara för eget liv.

Vilka är det nu som hotar vägjobbaren till liv och lem? Jo, motorfordonsförarna! Vi har talat med en av Väg & Vattens gubbar. Han skröder inte orden:

— Det är sannerligen inte någon dans på rosor, att jobba på vägen. Trots att vi sätter upp de skyltar och ljussignaler som lagen föreskriver, finns det många som helt sonika struntar i allt vad säkerhetsåtgärder heter.

— Kan det verkligen vara så illa ställt? skjuter vi in en aning försynt.

— Det kan redaktörn sätta sig på. Små förflyttningar av bockar och lyktor är vardagsmat.

Den prydliga vägjobbaren putsar sina glasögon och ser ut genom fönstret på bilkön, som sakta rullar i eftermiddagssolen.

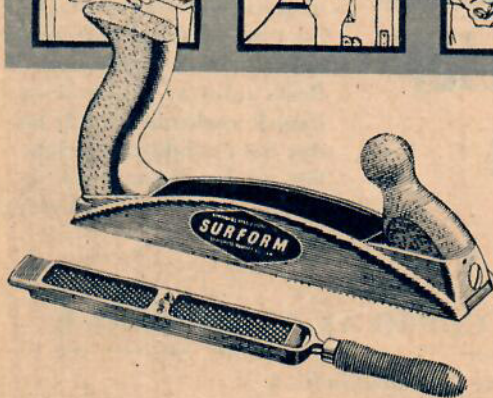
— Titta så försiktigt det går till på gatan, men annat är det på landsvägen eller i förortererna. Även om fartbegränsningstavlor sätts upp vid platsen för vägarbete, friskas det på av hjärtans lust utan minsta hänsyn till oss som jobbar. En eftermiddag kom det en kurre och såg tydligen varken skyltar eller bockar och körde rätt ner i en jättegrop. Först försökte han med att vi hade arbetsplatsen för dåligt markerad, men vi sa till honom, att markeringen var gjord efter utfärdade anvisningar. Sen kom polisen, och då var han inte så stöddig längre.

— Så är det en annan sak: om inte bockarna flyttas, så låt oss slippa bli översköjlda vid dåligt väder. Naturligtvis kan det inte undvikas att en och annan skvätt från hjulen vid otjänlig väderlek når oss arbetare, men ofta förefaller det som om vissa bilister ger tusan i hur mycket det än stänker. Det står ju i lagen att man inte får stänka.

Ord och inga visor!
• Vi skriver gärna under på att nonchalansen lyser igenom här och var. Hur ofta har man inte som fotgängare tvingats krypa upp mot en husvägg när bilister i hög fart förbisett vattenpusslar och därmed sänder en våt hälsning. Någon hjärtlig returhälsning returneras knappast.

Det gäller vid sådana tillfällen att hinna se registreringsnumret. Ett vittne dessutom är naturligtvis ett plus. Sedan är det praktiskt taget bara att sända i väg räkningen...

SURFORM för tusen och ett sätt att fila ... forma ... fasa ... hyvla ...



SURFORM finns hos järnhandlare
och verktygsfirmor

RIKTPRIS:

hyvel kr 17:50
fil kr 12:50
utbytesblad kr 3:50

Ni som hobbyarbetar eller har villa behöver ett "allt-i-ett"-verktyg, och då väljer Ni naturligtvis SURFORM. Med SURFORM kan Ni fila, forma, fasa och hyvla i alla material. Trä, gummi, läder går lika bra som koppar, bly och lättmetall. Speciellt bra är SURFORM för Perstorps- och Sidi-plattor samt Masonite. Tala med Er järnhandlare om SURFORM — han kan visa Er alla dess tusen och en egenskaper, och han vet dessutom att SURFORM har fått yrkesmannens oreserverade beundran!

SURFORM har ännu en fördel — möjligheten till bladbyte. Lossa en skruv, byt blad och dra till skruven... färdigt!

Tillverkas av Simmonds Aerocessories Ltd., Skulptörvägen 30-32, Johanneshov. Telefon: 48 26 07, 59 35 87.

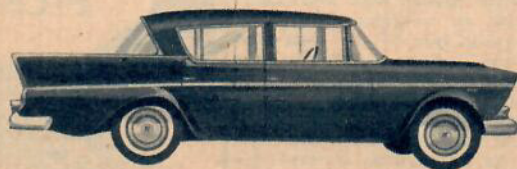
rundsmörj bättre billigare...



Rundsmörjning av bilen hos IC och OK erbjuder två av-
görande fördelar:

IC:s och OK:s bilmörjare är verkliga fackmän, fulltrimmade
vid våra årligen återkommande specialkurser. Ni kan lita på
att jobbet blir rätt gjort!

IC:s och OK:s nya abonnemangsservice ger Er dessutom
fördelar vid varje rundsmörjning.



... rundsmörj hos



och



God bilvård ger god ekonomi.

Kaklet satte jag själv

— det finns ju

KÅBETÄCK

KÅBETÄCK är utmärkt till kakelsättning, fick jag veta i färghandeln. Så jag gjorde försöket att själv piffa upp badrummet — och det ångrar jag sannerligen inte! Så enkelt det var att jobba med KÅBETÄCK — vidhäftningsförmågan var sagolik och väggen snart klädd.

I färghandeln får Ni KÅBETÄCK färdig till användning — alltid i samma kvalitet. Börja i dag: ta hem en plastpåse om 1 eller 5 kg.

— till reparationer och hobbyarbeten

KLINT, BERNHARDT & CO AB
Stockholm 3



Tips för semestern!

GÖR BILEN

BÄDDBAR



med

HÜLS-KOMBISITZ

SITZBESLAG

Hüls-Kombisitz finns för DKW, Ford Taunus, Opel Rekord och Volkswagen.

Ni åker bekvämare och kan på ett lätt sätt göra bilen bäddbar. Hotellproblemet är löst med Hüls-Kombisitz.

Rekvirera broschyren: »Tips för bilsemestern» och läs närmare om hur man bäddar och bor i bilen.

Generalagent

Huzells

Karlstad • Stockholm • Malmö

Till Aug. Huzell AB, Box 77, Karlstad.

Sänd broschyren »Tips för bilsemestern» till

Namn

Adress

Postadress

Bilmärke

Arsmodell TV.12-58

BETE

succéer!!



Jämtlands-draget

placerade sig bland de fem bästa dragen i den riksomfattande dragtestningen då 2.678 olika dragtyper testades ingående. Lättkastat, enastående mjuk, slingrande gång. Alla färger.

55 mm 9 g 2:40
80 mm 16 g 2:50

NIX-draget

med högeffektivt vass-skyddade krokanses som ett av marknadens mest fångstsäkra beten. 50 mm, idealiskt för lättspinn. Suverän gång, frestar till hugg. Alla färger.

50 mm 9 g 2:75
75 mm 22 g 3:25



Fråga efter dragen hos Er handlande eller skriv till

Bröd. Tysklind A.-B. INSJÖN

Biltest Fiat 500

(Forts. fr. sid. 21)

och inget drag kunde märkas vare sig vid framkanten eller sidorna.

Utrustningen är inte så sparsam som man väntat att finna hos en bil i denna storleks- och prisklass. Dubbla solskydd är standard. Likaså innerbelysning som på känt och praktiskt Fiat-manér är kombinerat med backspegeln. Dörrarna har s. k. dragfria ventilationsrutor. Sidorutorna som tidigare var skjutbara i sidled har nu blivit hissbara.

Vindrutetorkarna är synnerligen effektiva och sveper hela rutan. De är elektriskt drivna och har halvautomatiskt återgång till viloläge.

Det är ganska enkelt att stiga in genom de breda dörrarna. Dessa öppnas tyvärr åt fel håll, sett ur säkerhetssynpunkt. Rattlutningen och körställningen är tilltalande. Pedalerna av hängande typ är bra placerade. Växelspaken likaså. En del skrammel fanns i karossen. Bl. a. i båda dörrläsen.

Sikten är inget att klaga på så när som att vindrutans överkant sitter väl lågt och gör att en lång förare måste böja sig framåt. Våg-hastighetsmätare och kontrollampor är samlade till ett centralinstrument som är tydligt placerat. Handskfack med lucka saknas. I stället finns mitt under instrumentpanelen ett öppet förvaringsfack av mindre format.

Motorn är en tvåcylindrig toppventilare med luftkyllning. Ljudnivån är för att vara från en luftkyld motor mycket låg. Motorinstallationen verkar inte särskilt enkel när man ser hur välfyllt det lilla motorrummet är av alla detaljer inklusive plåtkåpor för kylfluten. Ur körsynpunkt ger den lilla motorn en mycket dålig acceleration. Svänghjulet förefaller att vara tilltaget i stil med lek-saksbil med »gyrodrivning». Detta gör segdragningsförmågan mycket framträdande och vagnen köres på fyran ned till ca 25 km/t.

Som på gamla 500:an är motorn ovanligt väl utbalanserad och har inga som helst tendenser till kritiska varvtal. Motorns stora svänghjul gör att när bilen kommit upp i ca 80 km/t (vilket tar en avsevärd tid) har den en bra reservkraft magasinerad och tappar därför inte farten så lätt i motluten.

Kallstarterna går lätt och det dröjer inte lång tid innan motorn kommer upp i normal arbetstemperatur. Bränsleförbrukningen är som väntat rekordlåg.

Växellådan har sin golvspak bra placerad. Den helt osynkroniserade lådan bjuder inga svårigheter ens för en nybörjare. Ett svagt knäppande ljud är det enda som hörs vid växlingen om man låter bli att dubbeltrampa.

Kopplingen fungerar väl och har inga tendenser att vilja huga vid start på ettan. Om man skall kunna utnyttja fartresurserna helt så måste man vara villig och intresserad av att leka med växelspaken. Man kan då hänga med i trafikrytmen vid stadskörning. På landsväg lider man av att inte kunna göra några säkra omkörningar över 50 km/t. Med litet tur i trafiken kan man dock komma snabbt fram även på långa sträckor. Vi kunde under en 50-milafärd hålla ca 66 km/t i genomsnittsfart vilket vi anser vara mycket imponerande med en så liten bil. Har man otur och kommer bakom någon lång-

(Forts. på sid. 51)

LESTO

10 mm pistolborrmaskin



med **2 hastigheter**

Läge I: Borrkapacitet i stål 5 mm, varvtal vid tomgång 2.300 v/min. Läge II: Borrkapacitet i stål 10 mm, varvtal vid tomgång 700 v/min. Radioavstörd. Även lämplig vid stålborstning, slipning och fräsning.

Ingår i

BOSCH-LESTO-ROBO
elit-verktygsserie

Säljes genom maskin- och järnaffärer

— det ledande märket



Hagstrom

Agfa

ISOPAN

ALLA TIDERS

FILM



ISOPAN

TEKNIKENS VÄRLD 12/58

Biltest Fiat 500

(Forts. fr. föregående sida)

tradare i backig terräng och tät trafik så är det s. k. »natt direkt». Det finns inga chanser att komma om med betryggande säkerhetsmarginal.

På slät väg ligger toppfarten vid ca 80-85 km/t medan man i medlut kan få upp vagnen i ca 95-100 km/t.

Styrningen har en trivsamt precision och går även behagligt lätt. I stadstrafik är Lill-fia verkligen handig att köra. Vänddiametern på endast 8,6 meter gör att man kan vända på »en femöring» och slinka fram där andra bilar blir stående. Parkeringen är även ett angenämt kapitel när totallängden endast är hälften av en amerikanares.

Det som förvånade oss mest under testveckan var utan tvekan vägegenskaperna. Trots 12" hjul så hade bilen en utmärkt förmåga att ta sig fram i snö där även amerikanare stod med spinnande hjul. Detta kan förklaras av att hjulen följer vägen på ett förstklassigt sätt och huvuddelen av drivagregatets tyngd faller på bakhjulen. I kombination härmed får även sätts motorerna ringa förmåga att kunna »riva loss» hjulen.

En god balans och säkert vägrepp har vagnen även på sommarväg. Fjädringen har i förhållande till vagnstorlek och hjuldiameter en förbluffande slät karaktär.

Bromsarna är förstklassiga och visade inga tendenser till mattning vid de upprepade bromsproven som företogs från 75 km/t. Bilens hemland har en del alpin terräng och därför har bromstrummorna även fått kylflansar.

Strålkastarna hade en mycket stor vinkel mellan hel och halvljus och ingav inget större förtroende. På provvagnen var de dessutom felinställda så att halvljuset fungerade som helljus.

Det ventilerande värmesystemet har en kapacitet som gör att man efter några mils körning vid nollpunkten knappast kan ta i handbromsen som sitter på värmtrumman. Det blev även för varmt att ha värmen på för fullt så att vi måste stänga av den tidvis vid denna yttertemperatur.

Defrostermunstyckena får inte tillräcklig luftmängd för att rutan skall hålla sig imfri vid stark kyla. Detta bör kunna ändras eftersom värmen i övrigt är så tillräcklig.

För sommarkörning finns två separata friskluftintag som med god kapacitet levererar friskluft utan uppvärmning.

”Gör det själv”



Wolf Cub

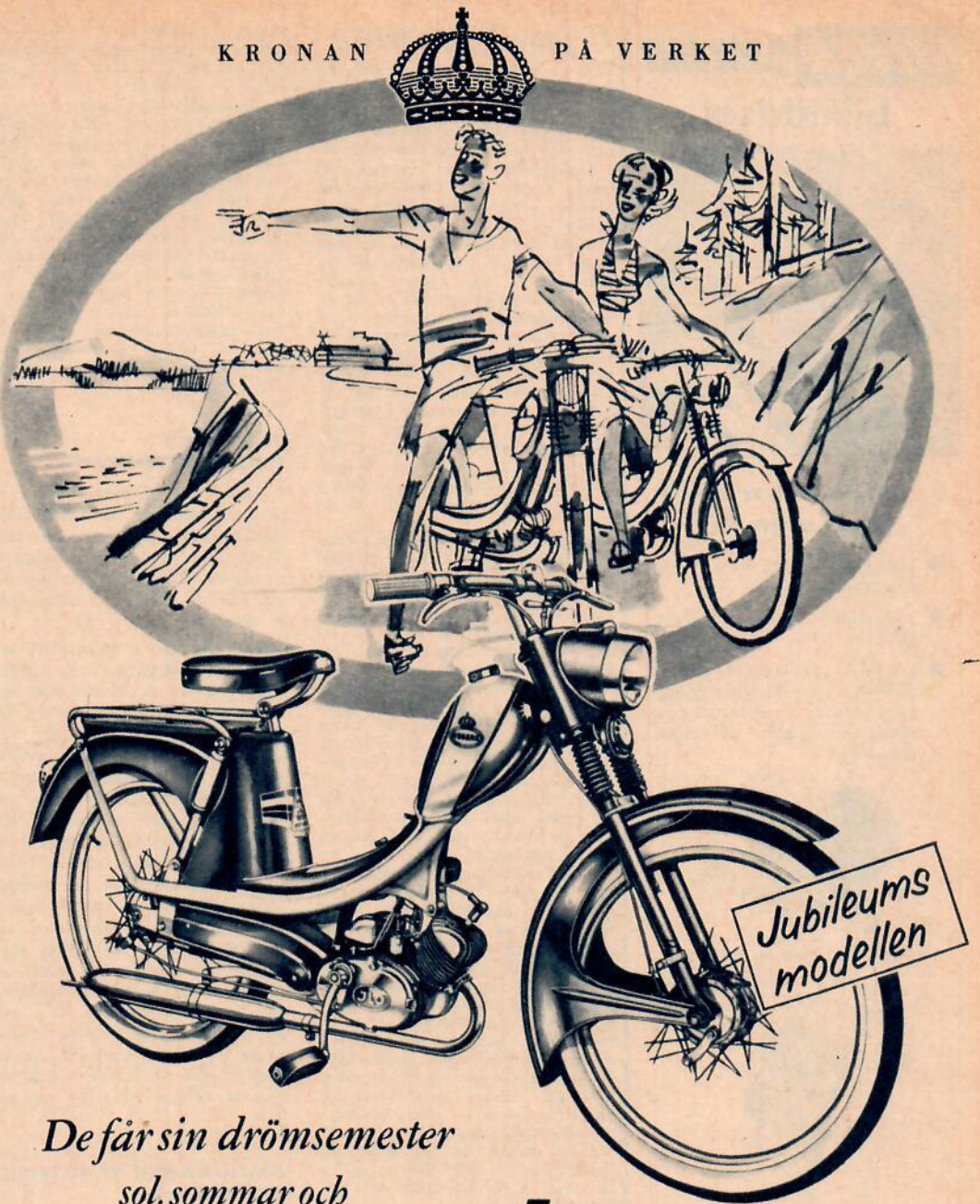
för hobbyverkstaden
Kan användas till borrar, bänkborrar, polering och slipning. Broschyren »För lösnande tidsfördriv» sändes portofritt. Begär en demonstration hos Er återförsäljare eller

AB ENTERPRISE

Stockholm - Göteborg - Malmö
TEKNIKENS VÄRLD 12/58

KRONAN

PÅ VERKET



De får sin drömsemester
sol, sommar och

monarpeden 1958

med borttonat ljud

Åk på drömsemester i år med årets mopeddrom — jubileumsmonarpeden 1958. I år elegantare, mera »tystlåten» och tekniskt fulländad än någonsin. Gör Er fri från vardagen, fri från köer och trängsel, fri från dyra resekostnader (kostar mindre än 2 öre/km). Åk lika snabbt och smidigt på den hårt trafikerade stadsgatan som på landet och skogsvägen — jubileumsmonarpeda i sommar.

STARK: 2- alt. 3-växl. Ilo Pianomotor. BEKVÄM och TRAFIKSÄKER: Swingsadel — teleskopgaffel fram — swinggaffel med teleskopstötdämpare bak — tank 4,3 lit. Reservtank — el. signalhorn — bakljus — inbyggd »kurssäker» strålkastare med väg- och hastmätare. STÅNKFRI: djuppressade fram- och bakskrävar. STÖLDSÄKER: polisgodk. styr-lås. ELEGANT och PRAKTISK: läckra lacker i årets modiefärger — pakethållare med fäste för barnsadel. • Sensationell Nyhet: Nu med s. k. pumpfria slangar som håller rätt ringtryck flera månader.



Monark

AB CYKELFABRIKEN MONARK • VARBERG • STÖRST I NORDEN — STÖRST I SYDAMERIKA

Monark-koncernen Jililverk 1000 cyklar
monarpeder monarscools och mc om dagen

en ny Monark var 30:e sekund

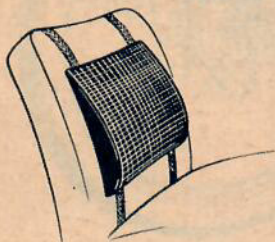
SILVER SNABB**bilklädsel****... skräddarsydd för varje bil!**

- Enkel montering med resårer och tryckknappar.
- Välj mellan 30 olika färgkombinationer.
- EXTRA: Silversnabb kan Ni få med 5 mm skumplaststoppning som är temperaturreglrande och jämnar ut nedsutten dyna.



ARTEX bilnackstöd

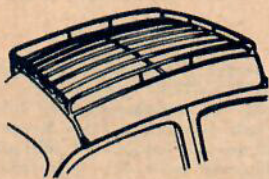
Från 39:—



ORTOPEDISKT ryggstöd.
Justerbar. Patentsökt.
Elegant silkecord
Bomullstyv

28:—

18:—



ARTEX takräck
— monteras i dropplisten
För Volkswagen 42:—
För Volvo 47:—

JOHN G. TORGNER

Huvudkontor: Utställning:
Birgittagatan 6 Sveavägen 122
Linköping Stockholm
Tel. 298 50 Tel. 34 02 75

Kryssa för det Ni önskar. Klipp ur amonsen och sänd den till Er bilfirma eller direkt till oss.

Urfabrik gör fritid

(Forts. fr. sid. 27)

behöver inte ens hålla i veven. Är bara slirbromsen rätt inställd kan fisken aldrig rycka av linan och inte heller kan den tvinnas.

Ambassadeur har centrifugalbroms — en lika enkel som genialisk konstruktionsdetalj. Den består av en axel som går tvärs igenom spolaxeln. På denna axel sitter två små bromsvikter av fibermateriel. När spolen roterar glider bromsvikterna, på grund av centrifugalkraften, ut från centrum och trycks mot en bromsbana på gavelplattan. Ju hastigare spolen roterar, desto hårdare trycks vikterna mot banan, när hastigheten minskar minskas trycket. Rullen kan belastas med vikter av olika storlek. Hur mycket den skall belastas beror på vederbörandes kastteknik, på linans grovlek, betets tyngd och spöets aktion.

Ambassadeur har även en mekanisk broms. Den är helt inbyggd i vänster lagerkropp och försedd med graderad skala så att den i förväg kan ställas in för beten av olika tyngd. Med alla sina finesser är rullen idealet när det gäller funktion och säkerhet och med ett minimum av tillsyn håller den sin höga klass år efter år. Som ett exempel kan nämnas att när man kontrollerade slitstyrkan hos rullen kördes spolen elva miljoner varv i provbänk med en hastighet av 4.500 varv/min. utan att någon förslitning av de självcenterade lagren kunde märkas.

ABU har många strängar på sin lyra och förra året släppte man ut en annan nyhet — ABU-Matic. Det är en inkapslad haspelrulle, lätthanterlig som en multiplikatorrulle och med haspelrullens garanti mot backslag. ABU-Matic 60 är världens enda rulle som har syncrosirning, d. v. s. en ställbar slirbroms som är synkroniserad med veven. Denna rulle kan användas på ett vanligt spinnspö — eller som spinnrulle på ett haspelspö — eller som haspelrulle under spöet.

Årets nyhet är en treväxlad haspelrulle — ABU 999 — speciellt lämpad för kustfiske och annat »hårt» fiske.

SPÖN AV GLAS

Förutom rullar av skilda slag tillverkar Urfabriken också olika typer av spön — för spinn-, haspel- och flugfiske. Gemensamt för samtliga är att de är tillverkade av glasfibrer och antingen rörbyggda eller massiva. Glasfibern materialet har på senare år så gott som helt och hållet trängt undan splitteane inom spöttillverknigen. Ett glasfiberspö är inte bara starkt, det är dessutom absolut okänsligt för fukt, torka, värme eller kyla. Det reagerar exakt på samma sätt i 40 graders kyla som i 40 graders värme och dess aktion är oföränderlig hur mycket det än används.

VÄRLDSREKORDBETE

En stor del av tillverkningsprogrammet vid ABU upptas av beten av olika slag och storlekar. Man kan dela in dem i tre huvudgrupper: spinnare, skeddrag och vobblers. Det mest kända av dessa beten är utan tvivel ABU-spinnaren, som snart tillverkats i 8 miljoner exemplar! Det är

absolut världsrekord. ABU-spinnaren används med framgång som bete för olika sorters fisk i alla delar av världen.

Urfabriken tillverkar f. n. en typ av vobblers i ett par olika storlekar och i ett flertal färgkombinationer. Den kallas Hi-Lo och detta namn har den fått av att den genom en ställbar sked kan fås att gå på önskat djup. Hi-Lo är tillverkad av plast och färgen är fast förenad med materialet genom en metod som utarbetats av den amerikanska firmen Heddon, med vilken ABU har intimt samarbete. Sättet att anbringa färgen så att den förenas med materialet är en väl bevarad hemlighet.

»URVERK» OCH SPORTFISKARE

Urfabriken förfogar över en personal som inte bara är yrkeskicklig utan därtill vet hur grejerna skall användas. Samtliga är nämligen sportfiskare. Är de inte det när de börjar sin anställning så blir de.

Maskinparken är högmodern och består huvudsakligen av precisionsmaskiner av samma slag som schweizarna använder vid sin urtillverkning. De flesta är helautomatiska och bearbetar arbetsstyckena med en noggrannhet från några hundradels millimeter ner till en tusendels millimeter. Resultatet av denna detaljprecision blir att den färdiga rullens funktion är pålitlig som en klockas. Men om en rulle av någon anledning skulle råka i olag t. ex. genom alltför oöm behandling eller genom förslitning har ABU en service- och reparationsavdelning som tar hand om den. Om man på en lapp, som bifogas rullen, anger var felet ligger, så lämnar den fabriken i perfekt skick senast 24 timmar efter det den anlät.

AMERIKANSK SPORTFISK TILL SVERIGE

Urfabrikens chef ser inte bara till att grejor görs för att dra upp fisken ur våra vattendrag. Han ser också till att det kommer annan fisk i stället. Från Canada har han låtit importera den amerikanska kontinentens populäraste sportfisk — smämunnad bass. Det är en fisk som till utseendet påminner om abborre, men blir avsevärt större. Den största som fångats vägde 7 kg. Så stor fisk är dock sällsynt och normalvikten är 1—2 kg. Smämunnad bass är ytterligt stridbar och ätnjuter en enorm uppskattning i USA och Canada där det arbetas intensivt för att plantera in den i lämpliga vattendrag. För ett par år sedan flygfraktade Göte Borgström 400 års gamla fiskar över till Sverige och de som klarat sig är lekgamla om tre år. Ännu en transport — denna gång av lek-mogen bass — planeras inom den närmaste framtiden.

Så snart man fått fram ett tillräckligt antal yngel kommer dessa att överlämnas till fiskevårdsföreningar, sportfiskeklubbar och fiskevattenägare för inplantering i lämpliga sjöar och älvar. Så om några år har vi kanske här i landet en stridbar sportfisk — som därtill är god — att fresta med våra fina fiskedon.

**8 mot 1****för BOSCH specialstift för mopeder****W 190 M 11 S**

I en lågvarvig 4-takts bilmotor sker ca 1.000 tändningar per körkilometer. För en moped är siffran bortåt 8.000, dvs ca 8 gånger så många.

Mopeden behöver ett specialstift — ett

BOSCH**W 190 M 11 S**

BOSCH tändstift med rätt elektrodavstånd ger den bästa effekten. För mopeder skall elektrodavståndet vara **0,5 mm.**

SENASTE NYTT**i modernt modellflyg**

Den nya utökade upplagan av katalog nr 12 bjuder på tidernas rekordsortering av det bästa i modellflyg, båtar, motorer, radio och tillbehör. Den stora katalogen finns hos modellhandlaren eller rekvideras direkt från



SVEN E. TRUEDSSON
Modellflygindustri, Malmö.

Katalogen kostar kr 1:25 i frimärken. Vor god sänd mig: ... st. katalog nr 12. 1:25 i frim. bifogas.

Namn:

Address:

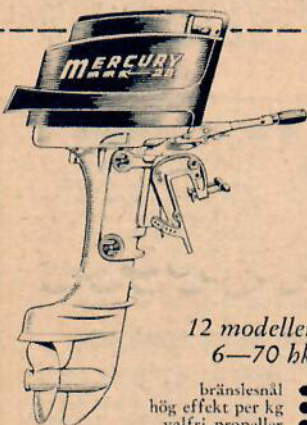
Postadress: TV 12-58

6 till 70
hästars

MERCURY
USA:s vassaste utombordare



ger båten
sjömilastövlar



12 modeller
6—70 hk

- bränslesnål
- hög effekt per kg
- valfri propeller
- snabb ● stilren formgivning
- tyst ● 1 års garanti
- stark ● fullständig service
- kompakt ● reservdelsförsörjning

MERCURY
bårdtestad 1957

Två varv nonstop jorden runt
motsvarande 20 års normal
körning.



Generalagent:

AB N K KRISTENSSON
Stockholm 16 - Tel. 24 01 00
Utställning: Regeringsgatan 9

David slog igen!

(Forts. fr. sid. 17)

började han på en anspråkslös köplats (trea från slutet), körde försiktigt och lät favoriterna köra om sig (han blev varvad redan på 28:e varvet). Han väntade lugnt tills de stora kanonerna började köra sönder — då arbetade han sig upp i fältet för att på 50:e varvet ligga på femte plats och där höll han sig kvar tills han mötte sitt öde i form av en trottoarkant i loppets slutskede.

Monaco GP har körts sedan 1929 — årets lopp var det 16:e i ordningen. Första året kördes snabbaste varvet med 84,8 km/t. 1955 klippte Fangio till med nytt varvrekord, 110,5 km/t (det året vann f. ö. årets segerherre Trintignant). Medelhastigheten har sedan dess sjunkit något — tills Tony Brooks med sin Vanwall körde fantastiska 113 km/t på träningen. Fullt så fort gick det nu inte undan på själva tävlingen: Behra, Moss och Hawthorn turades om att notera tider kring 110—111 km/t tills Hawthorn på 36:e varvet ilsknade till och noterade utmärkta 112,5 km/t. Snabbare hade sannolikt inte ens Fangio kunnat åka — om han hade varit med. Om Fangio varit med ja, då hade det kanske sett annorlunda ut i prislistan. Kanske, men långt ifrån säkert. Världsmästaren visste kanske vad han gjorde: det hade inte sett prydligt ut om han fått stryka på foten för en sådan mygga till bil som lilla Cooper.



Förarsätet på Coopererna verkar nästan spartanskt i jämförelse med en Ferraris. Välplanerat är det dock.

DAVID

Cooper

Slagvolym: 1 960 cm³
Antal cylindrar: Fyra
Effekt: Max. 175 hk
Tomvikt: 395 kg

GOLIATH

Ferrari Dino 246

Slagvolym: 2 417 cm³
Antal cylindrar: V-6
Effekt: Max. 290 hk
Tomvikt: 546 kg

Cooper slog nytt fartrekord för tävlingen: 109,413 km/t.

En Ferrari satte nytt varvrekord: 112,527 km/t.

Den vinnande Coopern var en ren privatvagn medan samtliga Ferrari-vagnar ingick i Ferraris ordinarie fabriksstall med alla de fördelar detta innebär.



Ja...

kanske just Ni

Vem vet i förväg vem som blir nästa offer för en allt hårdare, hänsynslösare trafik? Kanske är det just Ni som har oturen komma i vägen nästa gång och snabbt förvandlas till ännu ett olyckstall i en allt tristare statistik.

Säkerhetsbältet räddar liv — varför chansa med Ert eget!
Rätt konstruerade och anbringade



Håller 3.000 kg har s. k. katastrofläs är smutsfrånstötande enkelt att använda är ej i vägen för baksätesspassagerare passar vuxna och barn *Ge turen en chans när oturen är framme* — montera Säkerhetsbältet typ Vattenfall tillverkade under fortlöpande kontroll av Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. **AB BRÖDERNA OTTOSSON & CO., KLIPPAN** Säljes av landets bilförsäljare.

säkerhetsbälten typ Vattenfall ökar chanserna för Er själv och passagerarna att överleva en bilkrasch med hela 50 %. Det betyder att vartannat dösoffer i stället får överleva. Är inte det värt några tior? Ring och beställ tid för montering av säkerhetsbälten. Det kommer att kännas tryggare både för Er själv och Era anhöriga!



Priset bestämmer kvaliteten

Rolleikamerorna är inte billiga men väl värda sitt pris. Ni kan inte få bättre kamera för pengarna.



ROLLEICORD Va

"med de fem formaten".
Kr 475:—

ROLLEIFLEX 4x4

"spegelreflexen i fickformat".
Kr 496:—

ROLLEIFLEX 6x6

automatkameror, med och utan inbyggd exponeringsmätare. Zeiss- och Schneideroptik. "Förebilden för alla 2-ögda spegelreflexer".
Från kr 770:— till 1.150:—



TRYGGARE VID RATTEN MED



Raybestos

BROMSBAND

Den ökade trafiken på våra gator och vägar, och fordonsens högre hastigheter ställer allt större krav på reservdelarnas kvalitet.

Raybestos bromsband kännetecknas av effektivitet, tillförlitlighet och slitstyrka. Det känns tryggare vid ratten med kvalitetsbromsband — band som man kan lita på. Det är därför som allt fler väljer Raybestos — för säkrare och tryggare körning.

Begär uttryckligen Raybestos nästa gång Ni byter bromsband.

Generalagent:

Huzells

Karlstad • Stockholm • Malmö

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

(När namn och adress på den som vill ha kontakt inte är utsatt.)
Skriv signatur (det som står sist inom citationstecken) överst på kuvertet och adressera till Teknikens Världs annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va. Ert svar vidarebefordras då av tidningen till rätt person.

MOTOR

Säljes

Puchs reservdelar samt tillbehör, reservdelar till de flesta mc-märken. Motorrenoveringar utföres av speciallist från Puch-fabriken. Bevaks Reservdelslager, Dröttningsg. 8, Linköping. Tel. 410 46.

Motorstövlar till nettopris. Begär katalog som sändes gratis från Sven H. Nilsson AB, Falkenberg.

Hastighetsmätare, temperaturmätare rep. under full garanti. Samuelssons Metallindustri, Nykil.

Reservdelar. Jawa 250 o. 350. Velocette 350. Motor- o. vevlagerrenoveringar. Almeviks Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.

Motorcyklar, nya, säljes med 50 % rabatt, av. avbetalning. Katalog sändes mot porto. AB Belgimex, Box 21029, Stockholm 21.

Tvåtakts-problem på Eder DKW, IFA, Minor, JAWA, SAAB? Vi har alla delar, nya och beg. 25 års prakt. från rep. av tvåtakts. Bytespriser, omg. lev. DKW-Service, Olivédalsgatan 7, Göteborg. Tel. 24 38 02.

Beg. MC o. Scooter, byte, avbet. Östermalmsgatan 54. Tel. 21 42 42, 21 48 20. Stockholm.

Bitillbehör, senaste nyheter. Katalog mot porto. AB Durax, Malmö 5.

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

Utombordsmotorer, nya o. beg. Förmånliga priser. Byten. Avbet. Ett års garanti. Hemmaskiner, Fack 47, Insjön.

Specialfirman för trimning AB Fark, Box 322, Sundbyberg 3.

MC- o. Mopedtillbehör realiserar m. upp till 50 % rabatt. Obs! begränsat antal. Prislista sändes mot porto AB Belgimex, S:t Eriksgatan 103, Stockholm 21.

Nya Burman växellådsdelar och Panther reservdelslager. Stach & Co, Sveavägen 94, Sthlm.

BEG. BILDELAR till de flesta märken. Koppberg Biltilbehör. Tel. 552, Koppberg.

GRATIS bilradioantenn o. högtalare el. rabatt vid köp av Philips, Blaupunkt, Becker m. fi. Prisel.: Philips lilla, komplett, kr 245:— Aven reseradio. E. Adickes, Trädsg. 2, Gbg H.

Reservdel. Jawa CZ. AB Reservdelslaget, Krampan, Läggesta. Telefon Laxne 90.

Mopeder jättebilligt m. fl. artiklar av ledande fabrikat till jättelåga priser. Broschyrer sändes mot dubbel porto. Ombud antages F:a A. Hall, Brittatorp.

Motorverkstäder och motormän. När det gäller renov. 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, cylinderfinborring, vev- o. ramlagerrenov. Välsort. reservdelslager DKW utbytesvevaxlar. Spec. avd. f. mopedmotorer Aukt. repr. för HMW och Fuchs motorer och reservdelar. Motorfirman B. Andersson, Göteborg H. Tel. 22 01 23.

PV 444-ägare!
Hel sats avgasrör m. ljuddämpare f. PV 444. Pris per sats 35:—, Box 129, Emmaboda.

Reservdel. t. AJS, Matchless, Norton, NSU, Ariel, DKW, Apollo mc samt Lambretta scooter. Vi för även reservdel. t. de mest kända mopederna. Swedex Ltd, Linköping. Tel. 287 34, 234 31.

ALLA SLAGS TÄNDSPOLAR till båt, mc och mopeder omlindas av fackman med 25 års erfarenhet. Snabb leverans. Mopedspolar 14:—, övriga 20:—, Nya Radioverkstaden, Kalmar.

Universal ljuddämpare, stoppad med glasull. Passar bilar upp till 45 hk mot Ger en myck. tyst och behaglig gång. Pris per sats 20:—, Box 129, Emmaboda.

Effektiva men skonsamma trimningsanvisn. f. HVA, Silver- o. Guldpil, Monark. NV m. fl. 2-taktare. Kompl. end. 4:50. F:a RSR, Box 11, Stuvsta.

Ljuddämpare för Volksw. 1—2 avg-rör originalm., lätt att mont., 33:—, Mod 1956 35:—, PV 444 14:—, Opel Rek. 22:—, + frakt. Returr. övr. märk., beg. pris. F:a Ehä, Stockaryd.

SACHS-ÄGARE!
Vi har följande delar till edra mopeder: Justerbara munstycken 6:—/st. Drev 12, 13 kuggar 13:—/st. Originalcylindrar 55:—/st. Specialslipstift för sotning och trimning 6:95/sats. HOCO, Box 14026, Malmö.

Citroërdelar från demont. B-11-1953. Växellåda + kardan 250:—, kompl. framända 250:—, motor 150:— (1 vevlager defekt), kuggstang 50:—, generator 40:—, startmotor 30:—, bakaxel 75:—, karosseridelar m. m. K.-E. Dahlbom, Box 1780, Ålandsbro, Tel. Härnösand 603 27 efter kl 18.

Kompl., ngt def. CV-4 mot., hel el. i del., bill. Laddlikriktare 6—12 V 2,5 amp. 40:—, El. mot. 220 V likström 25:—, El. handbormaskin 380 V, 3-fas, borrar 25ϕ, 175:—, CV-4 växellåda 60:—, Sv t. 2 B, 4201:—

Båtmot., äldre mod., m. tillb., ngt def., 75:— el. bytesförslag. Svar till »3 hk inombordare, 4202:—.

Citroën, beg. o. renov. del Svar till »Bra delar t. bra pris, 4204:—.

Citroën 7 cylinderfoder kompl. Svar till »Ny sats 100:—, 4205:—.

NV 36 -54 års mod. 250 cc sälj hel 300:—, el. i del Upplysn. m. porto. S. Järheim, Loka Box 7, Rot.

Obet. beg. TT-utrustning 7 R. Innefattar: tank, dnya, avg-rör m. tratt, TT-styre, bakdäck. H. kost 700:—, sälj. f. 350:—, Y. Andersson, Box 935, Bellnäs.

Till semestern, utnyttja Er reseradio i bilen. Installationsbeskr. o. avstörningsstips, mot postförsk. 2:75. Sv. t. »DAJC, 4208:—.

Rumi Comp TT i myck. gott skick, ev. landsvägskörd. bill., ev. avbet. Sv. t. Tel. 407 77, Högånäs.

Opel Kadett -39 motor samt bakaxel kompl. 75:—, ev. byte mot förslag. B. Carlsson, Lycke 107, Arvika.

SCOOTER »MOBY» 125 cc — 10" hjul — hårdförkromad cylinder. Begär katalog från generalagenten AB Belgimex, Postbox 21 029, Sthlm 21.

Adler Junior -39 sälj. i del. 1 st FN 500 cc -51 sälj. i del. Lämna skärva anbud vid svar. Grammofon-skivor, värda 135:—, sälj. f. 75:—, mest jazz, som nya. Sv t. »Snarast 3951, 4217:—.

Puch-cyl. trimm 100 m. 35:—, motorblock, växell. ILO G-50 25:—, A. Rabenius, Hasselstigen 8, Älvsjö.

Fiat 1400 Diesel -54, något krockskadad, sälj. f. 1.000:—, ev. i del. B. E. Bengtsson, B6, Triängslet.

Någ. beg. bildäck 135x400 fr 20:—, Gen. relä m. fl delar till D. Panhard 50. A. Alvarsson, Försäter, Skärplinge.

MÖTESLJUS, beg., 25:—, PI 584, Karlsburg.

Blue Arrow -56, i skick som ny. R. Larsson, Fjärdhundra, tel. 40.

Utöbarracer klass C: Märke: Jap, med friktionskoppl. nästan ny, körd 2 tävl. Säljes omgående, bill. pris. S. Carlsson, Kungsv. 28, Karlskoga. Tel. 304 55.

BMW 350 cc, årsmod. -50, skattad o. körkl., säljes hel eller i del. 4 st monarpeder, pris 150—275 kr 1 st Rex moped, 2-växlad, 250 kr. Rydaholms Finmek. Verkstad, Smal. Rydaholm. Tel. 202 16.

Dynamotrad Emaljtråd Motståndstråd Isolermaterial E. SÖDERLUND TRÄSPINNERI 'AB Kungsgatan 84 Stockholm Tel. 53 10 46 — 53 11 47 50 år i industriens tjänst.

FIAT 500, sidvent.-motor. Beg. motordelar: vev-, kam-, oljep-axel, sväng-hjul, trans-drev, trans-kåpa, cyl-topp, vevstakar, oljesump, oljepump, ventiler, ventillocka, vattenrör, reducent-, motorblock m. m. Sv. t. »FIAT-pysell, 4244:—.

Beg. mc Monark mod. -55 Sk. o. körkl. Körd 900 mil Välsk. Kont. 500:—, S. Nilsson, Box 831, Ange.

För Royal Enf. 350 cc Bullet: Kompl. vevhus med magnet. Ej monterat efter helrenovering. Pris 300:—, Motor-Fleron Sundsvall Tel. 119 91.

Dyna Panhard -55 Något krockskadad. Defekt växellåda. Bra motor o. däck. Billigt. Halvard Björkman, Box 323 Karlsborgsverken

Monark »Blue Arrow» 2 cyl. 15,1 hk. 250 cc. k. 1000 mil, i orig. skick, felfri. 1 200:— B.-A. Danielsson, Bölevägen 14, Teg.

Moped m. HMW mot. 150:—, d:o m. Victoria p-h-mot. 100:—, 2 st. 98 cc mot. 20:— st. 1 Cyclemaster mot 20:—, 1 st. Fuch p-h-mot 50:—, H. Rundgren, Mariefred.

Köpes

Sälj mc:n och scootern kontant. NON motordrön, östermalmsgatan 54, Stockholm.

Topplöck o. kylare t. Chevr. -25 års mod. A. Carlsson, Älghult, Nylden.

Blå Stinget, beg., köpes omg. P.-Å. Ek. Kvarntjärn, Gunnarsby.

Beg. bakram m. bakhjulsfjädr. till Triumph Trophy (ej fjädring i hjulet) samt grenröt o. dynan. B. Olsson, Pahlut, Veberöd.

Hjälpmot. L. Hoff, Västerwik, V. Vånga

Mind. skad. el. brunnen sportvagn köpes el. bytes mot bättre, beg. VW -55. G. Vennström, Hökväg, 1, Malmberget.

Bra, beg. Silverpil el. Blue Fighter m. bakhjulsfjädring köpes kont. Svar till »Snabbt, 4274:—.

RADIO - TV

Säljes

Philips, Centrum m. fl. radio och dammsug. omg. lev., lägsta pris. F:a Ake Johansson, Vessigebo.

Bilradio 15 % rabatt, fabr.-nya, m. garanti Alla märken, uppgiv bilmodell Allt för Volkswagen. Göteborg H. Tel. 23 11 77.

Transistorradio fr. kr 68:50, kompl. Begär prislista, som sändes mot två porton. F:a Indus-Produker, Varberg.

Reseradio Champion, lång-/mellanvag, beg. Funktionsklar. 55:— G-son, Box 111, Sundbyberg 1.

Miniaturradio med bärhandtag, vikt 800 gr. 5 rörfunktioner av senaste modell. Stor högtalare, 2,5 tum Ut-rustad med både mellanvag och långvag. Denna radio är ett fynd, priset är endast 149:— Beställ den genast, partiet är begränsat, 8 dagars retur-rätt. GRATIS MEDSÄNDES extra upp-sättning batterier. Rekvirera redan i dag. Firma Erik Strid, Oskarsvägen 60, Lidingö.

Motorola, 6 transistorer, fickradio, nästan ny (335:—), sälj. för 165:—, S. Carlsson, Raketg. 11, Göteborg.

Fickradio »Standard» 4 r., n. ny, 70:— Universalinstrument 50:— Sv. till »3939, 4200:—.

Bilradio, ny Philips, kompl., end. 190:— kontant Sv. t. »Bilradio, 4210:—.

Reseradio, som ny, f. batteri o. nätslutning slumpas f. 160:— kontant Sv. t. »Kvalitetsmärke, 4211:—.

Så här svarar Ni på en radannons

Radannonserna är av två slag. Antingen har den som vill ha kontakt satt ut sitt namn och adress eller också har han använt s. k. signatur. I det första fallet skriver Ni naturligtvis till den adress som står i annonsen. Signaturen är det som står

inom » Citationstecken), t. ex. »Förmånligt, 1362:— I detta fall skriver Ni signatur på kuvertet och adresserar till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va.

Skriv Ert svar så utförligt som möjligt. Göm inte att tydligt skriva Ert namn och adress.

Så här beställer Ni en radannons

Skriv först ut texten till Er annons. Använd gärna förkortningar. På varje rad i tidningen går in ca 34 bokstäver inberäknat ordmellanrum. Ni kan då lätt räkna ut hur många rader Er annons kräver.

radannons i TV är så lagt som 2:10 per rad. Men Ni behöver inte betala förrän annonsen varit införd i tidningen. Ni får då räkning och inbetalningskort. Därför behöver Ni inte, om Ni inte vill, i förväg räkna ut hur många rader Er annons kräver eller hur mycket den kostar.

Fyll sedan i kolumnen här nedan (eller skriv samma uppgifter på en lapp) och skicka den tillsammans med annonsens text till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va. Annonsen införs i första möjliga nummer av tidningen (tidigast om 16 dagar). Ni kan också ringa in Er beställning på tel. Stockholm 34 90 00, Göteborg 11 26 10, Malmö 327 94.

Svar till signatur. Om Ni inte vill sätta ut namn och adress i Er annons kan Ni använda signatur. Exempel på signaturer ser Ni (inom citationstecken) i vissa av annonserna på denna sida. Svaren kommer då till TV som skickar dem till Er. Förmedlingsavgiften är 1 kr för att täcka utgifterna för expedition och porto.

Sänd inga pengar! Priset för

BESTÄLLNINGSEDEL

(skickas till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Sthlm Va.). Härmed beställer jag en annons enligt bifogade text. Den skall införas i första möjliga nummer av TV på rader (behöver inte anges om Ni inte vill). Annonsen skall stå under den rubrik som jag här nedan satt ett kryss x för.

Motor Maskiner — Verktyg Säljes
 Radio — TV Sport, Jakt, Fiske Köpes
 Foto Optik Platsförmedlingen Bytes
 Modellbygge Diverse

Namn

Adress

Postadress TV 12-58

Teknikens Världs Radannonser

Kamera Fotina m. väska, näst, ny, värd 160.—, sälj. f. halva priset. Sv. t. »Clas, 4213» el. Tel. Sthlm 53 42 76.

Mikroskop, nytt, m. läda, 2 st okular, 3 st obj., först. 100x, 150x, 200x, 300x, 400x, 600x. Pris 100.—. B. Peterson, Trollsteden, Mackmyra.

Kodahr. 2x8 — 19:85. Filmk. Pail. B8. Zeiss, Agfa kam. m. m. Allt i foto bill. Alfa, Box 804, Stockholm 1. Tel. 42 43 55

DIAX II a 24x36, utbytbar obj., norm.-obj. Xenar 1:2/50. Teleobj. 1:3,5/90, koppl. avst.-mät., slutare Synchro-Compur 1—1/500 sek. Elektronreglerat Braun C II, som nytt. BEGE:s Foto, Beted.

Några bättre, beg. kameror, Rollei, m. m., obj., mätare. Billigt. Box 15, Julbaro.

Tilifälle för fotointresserad. 1 st Edixa Refl. m. ljussch.-sök. 1 st Ennaston 1:1,5 — 85 mm. 1 st Schneider tele Xenar 1:5,5 — 360. 1 st orangerifilter f. Ennast., motlj., sk. 1 sats mellanslag. Trådutlösare Timer. Elektronblix Mecalblitz transistor. Original utrustn.-väska, stor. Ikophot exp.-mätare. Vid separat förs. 30 % rab. å riktpr. Sälj. på gr. av bilköp för 1.500.—. Kostar nytt 2.165.—. Returrätt. Lennart Sandström, Atvidaberg. Tel. 41.

Univ.-sök. Foinix, brännv. 35, 50, 85, 90, 135, paral.-o. skärpeinst., kat. pr. 152.—. Obeg., felfri m. etui f. 115.—. Sv. t. »Kvalitet o. stil, 4246».

1 st mikroskop säljes för 150.—. Har kostat 250.—. Byte mot förslag. Gunnar Trond, Torgasmon.

Spegelreflex 6x6 1:3,5 1/300 m. väska, exponeringsm., blixn o. stativsk. 215.—. B.-Å. Hedlund, Glemmerstråk, Tel. 1

Fin-Fina förstoringar får Ni fort från Specialfoto, Box 21, Växtorp. Priset. 10x15 1:50, 13x18 2:—, 18x24 3:50. Sänd Eder film redan idag!

Kikare Jap. 16x50 (kost. 235.—). End. 150.—. Sv. t. »Ny, 4266».

Kamera Edixa Reflex II 24x36, m. Xenar 2,8/50 mm, bl.-förval. Med väska. Har kostat 660.—. Nu 525.—. Som ny. G. Jonasson, Box 134, Edsbruk.

MODELLBYGGE

Säljes

Märklinjárnvåg HO 4 lok, 4 vagn., ca 50 skenor, 2 par växl., 2 signalar, transf. 220 v m, m. Katalogpris 440 kr, säljes för 300 kr kontant. Tel. 19 74 10 kl. 17—20.

Märklin rälsbuss, obet. beg., h. kost. omkr. 140.—, sälj. f. 75.—. Ring 38 05 31 Sthlm!

Webra Record m. prop., obet. beg. felfri, 25.—. L. Pedersén, Centralg., Kalix.

RC Handsändare Telepilot, körd 1 t., kompl. m. batt. 65.—. T. Johnson, Vadareg. 5, Karlskoga.

Köpes

Kropp t. Piper Cub, helst m. mot., ev. hel maskin. Sv. m. beskrivn. o. pris t. »Utän luftvärdighetsbevis, 4252».

MASKINER VERKTYG

Säljes

Sprituduplikatorer, större parti beg., extra billigt. Skrivmaskiner, 100-tals beg. från kr 50.—. Tält, sovsäckar m. m. F. Gösta Andersson, Hallstammar.

Hydraulisk verkstadspress, 10 ton, sälj. f. 325.—. N. Andersson, Box 557, Köping.

Kompressor Atlas Diesel, beg. m. felfri, gar. 8 kg tryck., kompl. utan slang, 50.—. Landqvists Mek. Verksstad, Fagium.

Ett antal beg. symaskiner, dammsugare, felfria, m. garanti, säljes bill. E. Sandberg, Box 693, Kaiix 2. Tel. 1373.

SPORT JAKT FISKE

Säljes

Celt 8 skott 6 mm, avvikbar, 125.—. Pistol 6 mm 6 lösa skott 45.—. Antik mynningsladdarpistol m. slag-las 100.—. D:o bössa 1-pipig 75.—, 2-pipig 130.—. Dubbelbössa kal. 12 o. 16 m. pl. patronl. 40.—. Svar till »Vapen, 4120».

Mauser Reklv Pist. 2 st 7,63, ställb. 1000 m sikte m. löskolv. Som nya, 250.—. st. Haenel luftgev. repet. 60.—. Sv. t. »Licensfr., R. Andersson, Hauptv. 99 n. b., Farsta.

2 st Mauserpistoler m/96 med lösk.-fodr. Kal. 9 mm o. 7,63 mm. Pris 185.—/st. Licensfria. Sällynta ex. Sv. t. »Krigssouvenirer, 4243».

ALMINA skjutapp., obet. anv., 50.—. Sv. t. »Skytteväst, 4245».

Revolvrar, licensfria, kal. 320 för kr 50.—. E. Carlsson, Fack 14, Angebo.

Lic.-fria pluggade pistoler. FN 7,65 mm. fr. 85.—. Revolver kal. 45, som ny, 245.—. D:o k/87 m. hölst. 145.—. m. m. i pris! fr. 55—295.—. Uppl. m. p. K. Axelsson, Vrigstad.

DIVERSE

Säljes

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

Akrylglas (= plexiglas). Drömmaterialet för hobbyister, säljes i provsatter m. blandade färger och tjocklekar inkl. lim, potemedel, formgummi och fullständig bruksanvisning. Pris för liten sats (1/2 kg) kr 11:80, stor sats (1 kg) kr 22.—. Fraktfritt mot postföskott. Förfrågningar besvaras mot dubbel porto. Sagemo & Co AB, Gråberg. Tel. Ludvika 250 08.

Urdelar o. verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. F. Å. E. Karlsson, Erikslund.

Båtrikt., se ann i TV nr 6 o. 9. S. Roggentin, Götgatan 26, Sthlm.

Säljer ni persienner på fritid? Begär då vid. uppl. om markn. mod. pers. med Chalmers Guldbeslag (testad 500 000 dragningar). Av. heltidsförs. ant. V. g. uppg. tel. Nalles Persienfabr., Lerum. T. 0302/105 73

FLYTANDE PLAST f. hobby och industri. Självhårdar, blir gleshard o. genomskinlig. Använd. för tillv. och rep. av bilar, batar, husvagnar, mc-käpor, formgjutn. m. m. Kan armeras med glasfiber. Lätt, starkt. End. prima råvara Beställ provsatt inneh. plast, hårdare, accelerator, färgampuller samt fullst. beskr. och prisl. (Även i parti) för 11.— + porto. GLASFIBERVÄV och MATTA. Hög kval. Prover och prisl. 5.—. F. Å. REGALE, Box 6844, Borlänge.

VEY NI att Ni billigt och enkelt kan göra en båtmotor av en mc-motor? Passar alla båtar. Ritning o. arb.-beskr. 7:75 + porto. TV:s, Fack 739, Junsele.

Bagagemärken fr. världens ledande hotell o. flygbolag, för resväskor, bricker o. dyl. Sortiment om 10 st 3:— el. 25 st 5:50. AB DURAX, Avd. V, Malmö 5.

Rätt klädd för TT, speedway, motocross i »FURTAN» — motoroverallen för tävlingsförare!

BRÖDERNA HALVARSSONS SKINNSKRÄDDERI — Malung

Starta egen föreläsning. Starta den på fritid och arbeta upp den. Vi hjälper Er med alla formaliteter. Begär upplysningar från firma Allmänna Byran, Lidingö 3.

SOVSÄCK ENDAST 29:95 Fullt prima vadderade och fodrade sovsäckar i grön färg. Försedda med blixtläs. Tygfodral. Endast 29:95. Affärspris: 45.—. Returrätt. F. Å. S. Carlsson, Fack 46, Ljusne.

Saxspringsortiment, innehållande ca 700 sprintar, 8 olika dim., lev i fackindelad trälada. Pris per sort. 10.—. Box 129, Emmaboda.

Verktygs- o. förvaringskåp, tillverkat av furu o. masonite, storlek h. 50, br. 35, dj. 18 cm. övertalsad dörr som stänges med magnetlås. Pris kr 15:75 + frakt. Returrätt. Uppgiv järnvägssst. Andra typer och storlekar på beställning. Malens Snickerier, Rörvik. Tel. 124.

Trafikkortkurs, bilkörkortkurs och motorcykelkörkortkurs per korrespondens kr 17:— + porto. Uppgiv önskad kurs. Rekv. i dag. Bilteknik, Box 6072, Malmö 6.

Bricksortiment, inneh. 750 st plan- o. nitbrickor, 1/8—5/6" hål. Lev. i fackindelad läda. Pris per sats 10.—. Box 129, Emmaboda.

RAFFIG NYHET Prov m. returrätt kr 3:90. Ombud antages. EJA-AGENTUREN, ALINGSÅS T.

AMERIKANSK METALLDETEKTOR Mkt känslig. Ger utslag för guld, silver, koppar m. fl. metaller. Mikrofon och skalometer. Säljes förmånligt, färdig att använda. Foto o. utf. beskrivning på begäran. Sv. t. »Gold-digger, 4038».

Smågelskivor, fabriksnya, 8" x 1 1/2", 32 mm hål. Pris endast 12:—/st. Box 129, Emmaboda.

ORIGINAL-BAGAGEMÄRKEN från hela världen för prydnad och dekoration. Flygbolag 30 st 5:—, 10 st 2:50. Hotell 25 st 4:—, 10 st 2:—. AWAMARKS, Box 5021, Malmö.

Reparationshandbok f. DKW 2-cvl. modeller 1933—1946. Nytryck av fabriken originalhandbok i svensk översättning, komplett illustrerad. Även användbar för IFA F 8. Pris kr 6:— Best. från BOKFÖRLAGET TEKNIK och PRAKTIK, Box 733, Sthlm 1. Tel. 010/84 06 77.

TOPS & BELL BFB amerikanska gramfonskivor Tops 30 cm LP 21:—, Tops EP 6:50, Bell »folkskivan», 45-varvs, 3:95. Broschyr gratis. Nordiska Ur-centralen, Box 30, Enskede.

Först.-app., aut., 35.—. Puch-mot. 250 cc, någ. def., 75.—. Tank 15.—, strålkast. 15.—, framgaffel 25.—, framhjul 25.—, bakhjul 30.—. Runnhöl 5, Rudskoga.

Reparationshandbok för SAAB 92 (1950—1956). Fullständig beskrivning av alla detaljer konstruktion och arbetsätt samt utförlig beskrivning av bästa metodiken vid alla reparations- och underhållsarbeten. 200 sidor, stort format. 250 bilder. Kr 14:50. Beställes från BOKFÖRLAGET TEKNIK och PRAKTIK, Box 733, Stockholm 1. Tel. 010/84 06 77.

60 st Vindrutespolare sälj. bill. Enkel konstr. som effekt. Ev. byte mot förslag. Sv. t. »Billigt, 4224».

Uran. Uransökare, typ Philips PW 4010, lättskött, praktisk, obet. beg., säljes f. kr 375.—. W. Holmer, Sörängsvägen 61, Nässjö.

Skumplastskivor 2000x1000x3 mm, lämpl. t. strandmadrasser, inredning av instrumentlådor m. m. Sune Eriksson, Häbol.

1. Vibrafon All-Round m. 4 klubb. 2. Högtalaranl. m. Pearl mik. 3. Klarinett, ny, 20 %. 4. Luftpistol m. kolsyrepat. Allt billigt. Byten disk. Returrätt. H. Johansson, Box 134, Köping.

LÖNANDE FRITIDSFÖRSÄLNING Goda förtj. kan uppnås genom försäljning av våra kvalitetspersienner. Chalmersprovade en halv million dragningar. Begär vidare upplysningar och försäljningsvillkor HÄSLE-PERSIENNER Vallgatan 4, Hässleholm.

Båtar, ekor, Penta utombordsmotorer, el. verktygsattar för hobbyarbete m. m. Fina avbetalningsvillkor. Uppl. m. porto. F. Å. Kjell Lindholm, Matfors. 1 ny mandolin, nu 55.—. G. Johansson, Box 134, Köping.

Svenska o. utländska mynt säljes i sätter om 10 st. Pris 3:50. Gunnar Trond, Torgasmon.

Fynd! 60 st. deckare, Jaguar, Manhattan, X-böcker, näst, nya, 40.—. G. Strömstedt, Skedom, Sollefteå 3.

Luscombe 8 A m. metallvinger i usedvanlig god stand tilsäls komp. lett m. flottörer, hjul och skrunder, samt VHF-radio. Flyet har lave gangtider och kan överleveras straks i helt nyersertifiserat stand. Prisför-längande: kr. 35.000.— n. kr. Henvendelse INGENJÖRFIRMA SAXLUND, Arendal, Norge, tlf. 1352.

MOPEDMOTOR LOMAN körd 85 mil 65:—, Stativ, nya, lämpl. för smalfilmn., 55:— st. Fotogenelement 65:— Starktonshorn Lukas 12 V 65:— Luxor bordsradio, batt.-driv., 55:—, Katalytrännare 20:— Gengasfläkt 6 V 20:— Startmotor 6 V 20:— Verkstadsteknisk handbok, 3 band, 65:— Eng. Naturmetod 25:— Ovanstående garantier i fullgott skick. Full returrätt!

B. Fack, Styrmanngatan 3, Linköping

Köpes

Gummibat, 2-mans, ny el. begagnad. D. Hagström, Kolsvag. 1 B, Köping. Ritn. t. mot. kryssare. Sv. t. »Båt-ägare snarast, 4124».

SKOLOR

ASEA INDUSTRISKOLAN VÄSTERÅS

börjar en ny 3-årig kurs den 20 okt. 1958 med utbildn. av

Maskinarbetare Plåtslagare

Elektriker Gjutare
(lindare, provare etc.) (även modellarbetare)

Ynglingar i 15—16-årsåldern med goda betyg från folkskola har möjlighet att vinna inträde. Undervisningen är kostnadsfri. Lön utgår under hela utbildningstiden. Moderna elevhem finns. Ansökningstiden utgår den 1 september.

Skolans prospekt finns på Ungdomsförmedlingen. Det kan också rekvideras fr. Industriskolan, ASEA, Västerås.

Planera för Din framtid! Tag vara på möjligheterna!

Bytes

Ny Schaub-Lorenz transistorradio 317:— el. (ev. +) Zeiss-kamera 164:— 6x6, först-app. ca 300:—, framk.-maskin 50:—, avmaskn.-ram 18:—, kontaktpok.-maskin 63:— o. mörkrumslamp. o. div. tillbehör byt. mot beg. moped G. Modin, c/o Hanson, Banérg. 41, Sthlm. Tel. 60 41 05.

4-rad. trappstegssp., 3+1 reg., byt. mot 5 obligationer, -58 års. Sv. t. »Accordia, 4151».

Dragspel, piano-, 34/80, obet. anv., bytes mot 125 cc el. 500 cc mc el. sälj., pris 400:—. N. Jonsson, Box 856, Ange.

TILL SALU



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

INDUSTRI AB BERGO Stockholm

SKOLOR

MOTORFLYGUTBILDNING

Skå Edeby. Flp. SAAB SAFIR, Cessna 140, Silvaire, Klemm 35. Skolpris 66:—/tim. Link-Trainer 20:—/tim. AB Stockholms Nya Flygskola, Box 1, Skå. Tel. 0756/243 25.

MALMÖ TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- och Teknikerkurser inom maskin, motor, merkantil m. fl. fack. Låga studie-kostn. Prosp. sändes. Roslins väg 18 E. Malmö. Tel. 629 51.

Segel- och motorflygutbildning

Motorflp. Piper Cub L4, Piper Super Cub, Piper Tri Pacer. Segelfl. Bergfalke, Spatz, Olympia, Zugvogel. Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping, tel. 209 00.



Kr 12:90 kostar det att gå igenom en brev-kurs för

att få KÖRKORT

och Ni behöver inte gå i kör-skola. — Kursen kan beställas direkt, men Ni kan också få gratis broschyr först m. alla upplysn. Skriv nu o. spara minst ett par 100 kr samt massor av tid. MOTORBREVSKOLAN, Avd. Box 184, Norrköping TV

KRISTINEHAMNS PRAKTISKA SKOLA

En skola för målmedveten ungdom

Teknisk skola

Tekn. elementarkurs (prep-kurs). Maskintekn. o. elektrotekn. fackavd. med teknikerkurs (3 term.) och högre fackkurser (2 term.) till ingenjörsex. Yrkeskurs för elinstallatörer. B-kurs.

Statsinspektion - Statlig studiehjälp **Begär prospekt!**

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verk-m.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex. Dag- o. afton-skola. Maskinteknik med verkstadsteknik. Teleteknik. Låga levnads-kostnader. Höstterm. börj. 1 sept. o. vårterm. 13 jan. Anmäl snarast. Aberopa denna tidning! Stort antal sökande. Tel. Köping 113 16.

INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



URMAKARE

utbildas vid Sveriges Urmakareförbunds Skolor i Borensberg. 4-årig verkstadsskola. Prospekt och övriga upplysningar från Urmakarskolan, Borensberg.

BILÄGARE

Har det aldrig retat Er att varje gång Ni kör i eller ur garaget behöva gå ur bilen för att öppna resp. stänga garagedörrarna? Tillverka i så fall en automatisk dörröppnare till en ringa kostnad. Ritning till en dylik kan erhållas till en kostnad av kr 10:— + porto.

K.-E. ELIASSON, Våmb 3100, Skövde.

NY ILLUSTRERAD KATALOG 1958 utkommen



Innehållande diesel-, glöd-stift- och el-motorer, byggsatser till motorbåtar, racerbilar, flygplan och tillbehör.

Sändes mot 50 öre i svenska frimärken.

Firma **ESKADER**

Gumshornsgat. 8, Sthlm ö. Tel. 62 18 53.

BILPROVNING och FELSÖKNING

PRAKTISK HANDBOK för yrkesmän och händiga bilägare

Boken innehåller 180 sidor i storlek 210x297 mm och är utlagd för praktisk användning i reparations- och testningsarbete. Första delen består av tabell-uppställning över olika fel och felorsaker, och andra delen behandlar testning, fastställande och avhjälpan av fel.

Motorer och karosseriets alla aggregat behandlas ingående, även de automatiska växellådorna. Boken behandlar över 8.000 fel. Ett hundratal bilder och teckningar underlättar arbetet.

Bokens ordinarie pris är 14:—, men ett antal obetydligt lager-skadade exemplar säljes för 7,75.

Till Frå **ARNE BJÖRKLUND** Hjälmavägen 9, Örebro Undertecknad beställer härmed handboken **BILPROVNING och FELSÖKNING** till utförsäljnings-pris att sändas mot postför-skott ex. Pris 7,75 plus porto.

Namn och adress TV 12-58

Du, som tänker på din tekniska utbildning, kom till

SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA

i centrum av landet som ger massa och kraft.

Avdelningar för byggnads-, elektro- och maskin-teknik. Betyg från fackavdelningen för elektroteknik ger den teoretiska utbildningen för B-behörighet.

Även aftonskola. — Begär prospekt.

Godkänd av Kungl. Överstyrelsen för yrkesut-bildning.

Statliga lån och stipendier.

Köpmangatan 32, Sundsvall. Tel. 580 08.

FORELLDRAGET



malat i naturliga självlysande färger. Ett drag som står i en klass för sig. Gör ett provköp, Ni blir en belåten fiskare. Storlek: 55 mm kr 4:50, 70 mm kr 5:—, 2 st. fraktfritt. Aterförsäljare god provision.

NILS NYLÉN

Box 3471 Borlänge 2

KTS TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

(Grundad 1906). Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare. Studielån och statsstipendier. Nya kurser börja 20 augusti.

TELEVERKSTADENS VERKSTADSSKOLA

NYNÄSHAMN



antager elever i åldern 15—17 år för finmekanisk utbildning till verktygsarbetare, instrumentmekaniker o. maskinreparatörer. Nya kurser börja den 29 september 1958. Inträdesansökan skall vara insänd före augusti månads utgång. Prospekt med närmare upplysningar sändes på begäran.

Televerkstaden Nynäshamn

Var god sänd mig Edert prospekt samt formulär för inträdesansökan till verkstadsskolan.

Namn:

Bostadsadress:

Postadress: TV 12-58

OBS! ÄVEN NI KAN SJÄLV BYGGA UKV-TILLSATS med tryckt koppling!

d. v. s. alla ledningar levereras tryckta på monterings-plattan, varför vi kan garantera att vem som helst kan montera denna tillsats. Det går ej att göra fel! Täcker utan spolbyte 2,5—8 meter och ger nytta (TV-ljudet och dubbelprogram), ett kul bygge och leksak (polisbilarna, flyget m. m.). Byggsatsen är komplett med helt färdig, tryckt monterings-platta, rör och alla komponenter. Endast montering återstår.

Endast 19:75 med beskr. Färdigmonterad 28:—

Rekommenderas av 10.000-tals köpare.

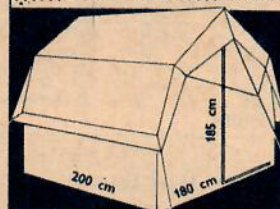
INGENJÖRSFIRMA TELEKTRA

Kvarnhagsgatan 67, Tel. 38 85 00, Stockholm-Vällingby.

UKV-tillsats, byggsats 19:75
" " färdigmonterad 28:—
Närmare upplysningar om bygg-tillsats.

Namn:
Adress:
Postadress: TV 12-58

4-MANSTÄLT 60:—



vid mottagandet och 22:— per månad är våra fina avbet-villkor för vidstå-ende tält av extra prima smaragdgrön jättekraftig tältduk impregnerad mot vatten o. mögel. Storl. 200 x 180 cm. Höjd 185 cm. Modell m. brutet tak, fast-sytt golv o. breda dropp-kanter runt tältet. Ventila-tionslucka, vinkeldragked-ja. Lev. med alla tillbehör samt gediget fodral. Ett över-däddigt bra tält som röner en enorm efterfrågan. Reklam-pris kontant 150:—, på avbet. 170:—. Full returrätt inom 8 dagar.

VARUMAGASINET, Filipstad, tel. 23

Härmed rekv. st. tält. Kontant/avbetalning (stryk det som ej önsk.) enl. ovanst. villk. Äganderättsförbehåll.

Namn Skriv tydligt.
Adress TV 12-58

Nytt nr av DX-RADIO

Vägledning för kortvags-lyssnare. DX-tips, kortvags-tabell m. m. Provex. mot 0:30. Fack 5083. Sthlm 5.

MOTORHÄN

Stor ill. katalog över MC, moped samt Bil till-be-hör. Rekv. kat. omg. som erhål-les mot porto. Tel. 77, 377.

MOPEDÅKARE!

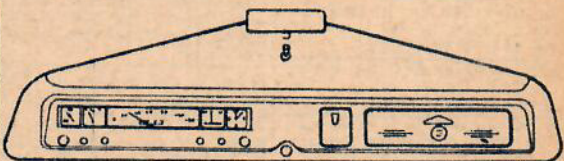
De nya reservdelskatalogerna sändes mot porto (även för bil- o. me-ägare).

MOTOR-HÖÖKS

Sågen - Tel. 30, 31.

FINNSTÖVLAR

Prima randsyd-da, herr 65:—, dam 52:50. Sportstövlar 65:—, Sula av cellgummi el. läder. Gummi-stövlar m. läderskaft 37:— Mot p.-försk. Returr. Firma **Y. KERO, Sattajärvi.**



SAAB-ÄGARE

Saabs handskfackslucka blev som väntat mottagen bland Saab-ägarna med största glädje. Instrumentbrä-dan får ett helt och vackert utseende. Utan insyn kan Ni placera värdesaker m. m. i handskfacket. Inga monteringskostnader. Passar alla modeller även 93-an. Finns i färgerna grått, blått och gult. Tillverkad av kraftig plast. Pris 12:—. Rekv. direkt från tillverkaren.

I. ELIASSON, BADHUSGATAN 2, HALMSTAD

Härmed rekv. st. Saabs handskfackslucka grå, blå, gul. Sätt ett kryss för önskad färg.
NAMN
ADRESS
POSTADRESS TV 12-58

Vid reparation av kameror, smalfilmsprojektorer, exponeringsmätare samt utförande av synkroniseringar vänd Er till **FOTOCENTRALEN**, Vasagat. 41 a, Västerås. Tel. 336 17. Obs! Snabba leveranstider. Var god angiv denna tidning.



KONSTEN ATT UMGÅS MED FLICKOR

Av W. Keiting.
Här har den moderna unga mannen massor av erfarna tips och råd hur man bär sig åt att lättast vinna sitt hjärtas utvalda. Några av rubr.: Hur man blir bekant med henne, Hur hon blir intresserad, Hur Du vinner hennes kärlek, Hur Du roar henne, Varför hon gillar Dig framför andra m. m. m. m. Aven den mest "hopplöse" och osäkra har i denna bok en verklig chans att göra sig gällande. Pris 6:25 m. postfrsk. m. returrätt från FÖRLAGET IDEAL, Box 3105, Avd. TV, Sthlm 3

6:25



LOS VINDRUTEPROBLEMET MED EN PANORAMAVINDRUTA AV USAMODELL. MOT PORTO TILLSÄNDER VI EDER PROSPEKT PÅ RACER PROPELLRAR, FARTMÄTARE, BESLAG OCH TILLBEHÖR.

Firma H. GUSTAFSSON
Utombordsmotorer och tillbehör
Box 7124, Borlänge

FRANKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver
14:95
+ frakt.

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

F:a KNUZZ & SVENSSON
SOLLERÖN

SIMONIZ Speedvax

rengör, polerar i ett.



världens ledande bilvax

HÅ-selen



för verklig SÄKERHET under bilfärden. HÅ-selen är automatiskt snabbpassande — ett ryck i sidoremmarna ger perfekt passform — och försedd med snabbfrigöringslas av flygplansmodell. Lämplig också för barn då den är lätt att ta på och justera. HÅ-selen är enkel att montera och ta bort. Ni klarar det lätt själv. Monteringsanvisn. medf. HÅ-selen är godkänd av Svemo och rekommenderas av NTF. Den är garanterad för 3 tons belastning. Storl. 1: för PV, VW, Saab, Taunus, Rekord och likn. vagnar. Storl. 2: större vagnar. Priset är endast 36:—, Fraktfritt. Firmor erh. rabatt. Beställ idag från

Firma H. UTTER
Linköping - Tel. 496 74

FICK - RESE - RADIO



ENDAST **25:—**

per månad tills 115:— betalts.

KONTANT **99:—**

Kompl. spelfärdiga med batterier.

- Passar alla, överallt
- Licensfri bilradio
- Brilliant ljud
- Ryms i en damväska
- Uttag för örntelefon

- Tar in alla stationer
- Helt inbyggd antenn
- 6 rörfunktioner
- Endast 160x95x50 mm
- Mellanväg 190-550 m

Härmed rekv.
st. batteriradio enl. annons att betalas:
Kontant kr.
Pa avbet. kr.
med 25 kr pr mån.
Åganderättsförbehåll. Full returrätt inom 8 dagar.
(Stryk det som ej önskas.)

Ingenjörfirman **TELEKTRA**
Kvarnhagsgatan 67. Tel. 38 85 00.
Stockholm-Vällingby.

Namn:
Adress:
Postadr.: TV 12-58

HALDA P

lätt... snabb... stark... svensk **25:—**
på premieköp med i månaden



Nätt i formatet, lätt att bära med sig, elegant utformad — en fröjd att skriva på!

KUNGSAGENTURER AB, Kungsgatan 35^{III} Stockholm C

Härmed rekv. HALDA P med vinylhuv å 435:— (kontant 395:—), med elegant konstläderväska å 495:— (kontant 450:—) att betalas med 25:— vid lev. och per mån. Åganderättsförbehåll. Full returrätt inom 8 dagar. Stryk de betalningssätt som ej önskas.

TV 12-58
Namn
Adress
Postadress
TEXTA namn och adr.



Köp en bra KAMERA NU

Betala 1/4 nu och resten på 3 el. 6 mån.

BROWNIE MOVIE
8 mm Kodak filmkamera.
Kr. 56:— vid lev. samt 25:—/mån. i 6 mån.
Kont. 195:—.

Yashicamat

Spegelreflex 6x6, Lumaxar 1,3,5/80.
Kr. 87:— vid lev. samt 47:—/mån. i 6 mån. Kont. 349:—.

Rekvirera vår VARUHANDBOK 58 med

168

Fullspäckade sidor om foto och över

2000

olika fotoartiklar.

Molander & son

Postbox 6007, Stockholm 6.

Var god sänd Varuhandbok 58, 3:— bif. i frimärken, vilket återbetalas vid första köp.

Namn
Adress
TV 12-58

KÖP DIREKT från importören till lägsta nettopris!



Ja, ni förtjänar verkligen på att köpa direkt från importören. Begär vår nya stora katalog som är packad med nyheter. Armbandsur. Kameror. Allt för sportfiske, rullar, spinnspön. Campingartiklar och massor av andra varor till lägsta pris — till nettopris!

ATLANTIC

KUNGSGATAN 18, STOCKHOLM
TV 12-58

Namn:
Adress:
Postadress:

GRATIS!

får ni vår stora katalog med nettoprislista om ni ger oss namn och adress.

Revell MÄSTERVERK I MINIATYR

Precisionsbyggsatser i plast



NYHETER

- | | | |
|--|---------|--------|
| Bombplan B-58, Hustler | pr sats | 6: 80 |
| Trafikplan Lockheed Electra | " " | 6: 80 |
| Flygbåt Martin Mariner PBM-5 | " " | 6: 80 |
| Trafikplan Swissair DC-7C | " " | 6: 80 |
| Radarpatrullplan Lockheed WV-2 | " " | 6: 80 |
| Tankningsplan KC-135 | " " | 6: 80 |
| Större flygplan från 1:a världskriget: | | |
| Fokker Dr-1 Triplane | pr st. | 13: 80 |
| Spad | " " | 13: 80 |
| Fartyg: | | |
| Passagerarfartyg "Brasil" | " " | 13: 20 |
| Skolsegelskepp "Eagle" | " " | 21: 50 |
| Slagskepp "Arizona" | " " | 13: 20 |

REVELL-satser finns i väl sorterade hobby-, järn-, sport- och leksaksaffärer.

Generalagent:

WENTZELS

APELBERGSGATAN 48
STOCKHOLM C.



Marknadens enda moped med fyrtaktsmotor är den italienska Ducati. Fyrtaktsmotorn är i många avseenden överlägsen tvåtakternas konstruktionen blir mer komplicerad. Mopeden verkar mycket gedigen.



EN SKRAPA ÅT SKÅNINGARNA

Skånska Cementgjuteriet som har hand om Halmjöbygget har nyligen skaffat en motorschaktvagn av det större slaget. Den har till uppgift att jämna ut ojämnheter i marken. Maskinen skrapar bort upphöjningar och lastar sig själv med jord, lera

eller sand. Lasten töms sedan automatiskt ut i de gropar maskinen passerar. Enkelt och smårt genialt. Märket är Euclid och hela historien kostar en halv miljon kronor. Det finns bara en likadan schaktvagn till i Europa — på utställningen i Bryssel.



SE MEN INTE RÖRA

Förväningen är äkta — diamanterna på fatet är värda över 150.000 kronor. Diamanterna är däremot inte äkta utan konstgjorda och tillverkade av General Electric Company i USA. Det amerikanska företaget är det första som lyckats göra konstgjorda diamanter. Till dags dato har man framställt en mängd som överstiger 100.000 karat. De konstgjorda diamanterna har en utomordentligt stor betydelse inom industrin.



KNUTTEFRÖN IGEN

I Teknikens Värld nr 5 i år hade vi ett reportage under rubriken »Knuttefrön i frihet». Där talade vi bl. a. om att en del av grabbarna i Limhamns Motorklubb fick köra på en privatinhägnad bana trots att de saknade körkort. Vi vill för undvika av missförstånd tillägga att en vanlig tomt ingalunda i lagens mening betraktas som ett inhägnat tävlingsområde. Där gäller vanliga körkortsbestämmelser.

■ Ni vet vad tjälskador är? Sådana där trevliga hål mitt i vägbanan som ger bilisten en illusion av att sitta i en cocktailshaker. Körningen blir visserligen omväxlande men föga angenäm och inte alls nyttig för ett fordon som inte är byggt för att gå i kuperad terräng.

Tjälskador uppstår genom att vatten tränger ned i beläggningen och sedan fryser till is. Isen kräver större volym än vattnet och resultatet blir att det uppstår sprickor och därmed är vägbeläggningen ännu mer mottaglig för fortsatta angrepp.

■ I Canada som är ett land med liknande klimat som Sverige håller det som bäst på att växa fram en metod för att bygga »tjäl-säkra» vägar. Ingen blir väl förvånad över att höra att det är plast som skall göra susen. Det här går idén ut på i korta drag:

Först gjuter man en vägbana i betong på vanligt sätt. Så fort ytan är torr sprutar man på en speciell flytande plast som snabbt torkar och bildar en sammanhängande film över betongytan. Nästa operation består i att ett relativt tunt asfaltlager läggs över plasten; det är detta som kommer att tjänstgöra som den verkliga körbanan.

Plastens funktion är alltså den

att den hindrar vatten att tränga djupare än genom det övre asfaltlagret och på så sätt skyddar den betongen. I Canada har man provat metoden både på laboratorier och i verkligheten och det förefaller som man tror på den.

Plastsiktet som läggs på betongen har en annan viktig funktion. Då betongen skall stelna förbrukas vatten i stora mängder och i vanliga fall måste det gjutna området vattnas vilket är en rätt besvärlig procedur. Genom att plasten kommer på hindras det vatten som från början finns i betongen att avdunsta och kan i stället utnyttjas vid stelandet. Det här sista är ingen nyhet; här i Sverige använder man samma metod men sedan betongen stelnat låter man plasten försvinna så småningom genom trafikslitaget.

■ Om det här är någonting som kan råda bot på tjälskadorna i framtiden har herrarna i Canada gjort ett fint arbete. Än så länge är det dock alldeles omöjligt att uttala sig om det hela kommer att hålla vad det lovar. Prov som görs under en relativt kort tid kan aldrig ge en korrekt bild av något som i verkligheten tar många år. Vi väntar alltså med vårt omdöme tills projektet mögnet ytterligare.

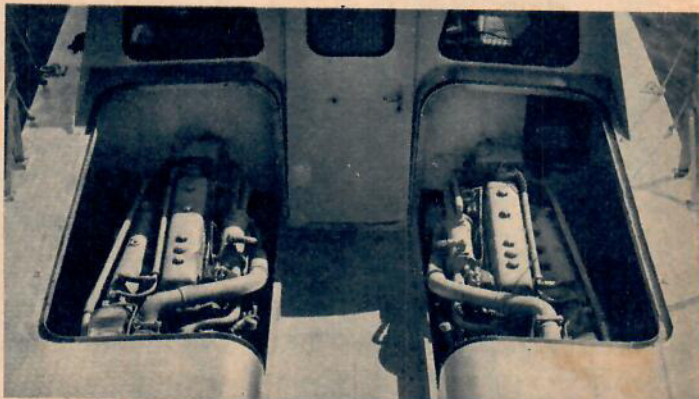
Henri Teve



SVENSK SPECIALBÅT TILL SYDAMERIKA

Vid Gustafsson & Anderssons Varv på Lidingö har man byggt en hypersnabb lättmetallbåt som skall skickas till Venezuela och där användas för att transportera personal till och från oljetornen

mitt ute i Maracaibosjön. Ovan syns båten i full fart under en provtur i Stockholms skärgård. Hastigheten ligger över 36 knop. Motorerna är två GM-dieslar på vardera 300 hk (nedan).

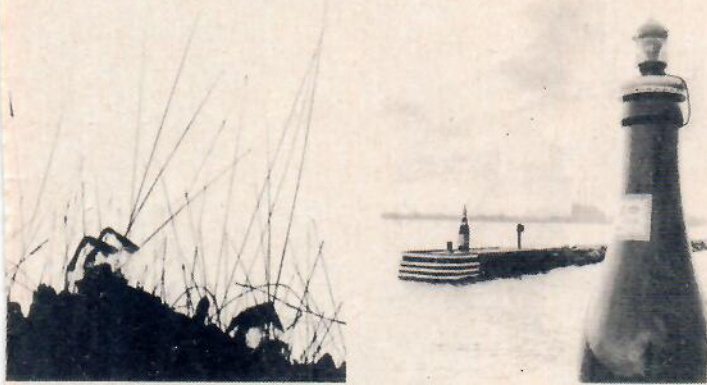


SKÄGG PÅ STÅL

Skäggväxten på bilden nedan är förstörd 11.200 gånger. Den har uppstått vid korrosion av stål vid hög temperatur. Vetenskapsmännen har på sista tiden börjat ägna detta fenomen ett allt större intresse. Skäggväxten uppstår ofta i elektriska kondensatorer och orsakar överslag. Man har upptäckt att de tunna metalltrådarna har mycket större hållfasthet än grundmaterialet. De består av så kallade enkristallbildningar. Kan-ske framtidens material?

FLASKAN VISAR VÄGEN

Det är kanske inte alltid flaskan visar rätta vägen. Den gör det emellertid i Danmarks största privata hamn — Tuborgs — mitt emot Landskrona. Där har man ställt upp ett par fyrtorn som saknar motstycke i världen. De består helt enkelt av två jättelika ölbuteljer. De är vardera tre meter höga och rymmer teoretiskt 1750 vanliga flaskor. Det var först efter diverse motstånd från allvarligt sinnade myndigheter som tillstånd gavs till bygget.



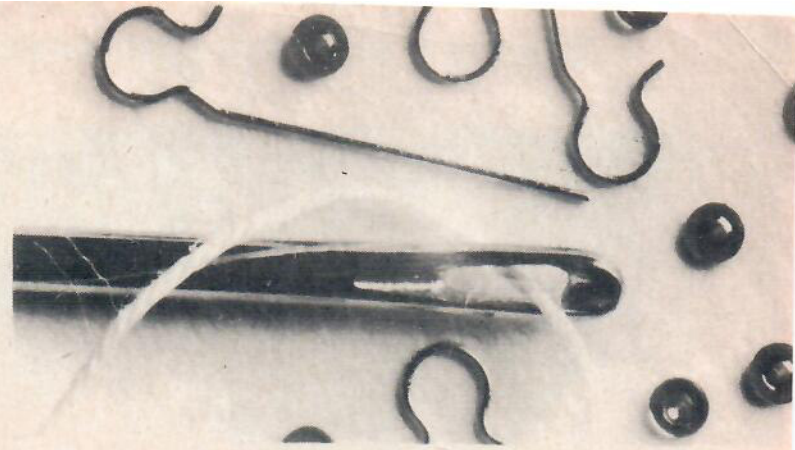
Från den fyrtiononde uppfinnarmässan i Paris som nyligen avslutats är den här bilden hämtad. En fransk ingenjör har konstruerat en halv minibil som kopplats till bakdelen av en vanlig Vespa. Huruvida man kan återställa Vespan i sitt ursprungliga skick vid behov känner vi inte till.



Den amerikanska maskinen på bilden ovan lägger brev i kuvert, »slikar igen» kuverten och frankerar dem med en hastighet av 6.000/tim.



Europamästaren Ingemar Johansson har på fritiden etablerat sig i »grus- och singelbranschen». Här syns han själv vid ratten på sin nya Scania.



Det största föremålet på bilden är en vanlig synål. Rubinlagren och stål-trådsfjädrarna som ingår i Microtor-klockan är som synes rätt små.

KLOCKAN DRAR SIG FÖR ATT GÅ

Av JAN KARLSSON

Grundidén med en självuppdragande klocka är ganska enkel. En rotor som är försedd med en excentrisk vikt bringas att rotera så fort klockan rubbas det minsta ur sitt läge. Denna rotation som kan ske åt vilket håll som helst överförs med ett kugghjulssystem till klockans huvudfjäder som på så vis vrids upp. Förutom att ägaren slipper förarga sig över att han glömt att dra klockan ger systemet mer påtagliga tekniska fördelar i form av en jämnare spänning hos fjädern.

Men de självuppdragande klockorna har haft en del nackdelar. I vanliga fall täcker rotormekanismen hela klockans diameter. För att rotorn skall ha ett så stort tröghetsmoment som möjligt görs den mycket tunn i mitten och hela massan förlägs till periferin. Det gör att lagerställena måste läggas ganska långt från varandra om rotorn inte skall bli »fladdrig». Klockan måste alltså göras relativt tjock och kan endast med svårighet konstrueras som armbandsur.

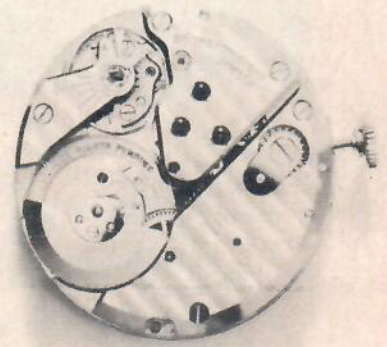
Den kända urfabriken Universale i Genève har inriktat sig på

att försöka lösa dessa problem. Svaret har blivit det nya systemet Microtor vilket visar upp en hel del avvikelser från konventionella självuppdragna ur. För att få klockan tunnare har uppdragningsrotorn givits en diameter som är mindre än själva klockans. Enligt det föregående har alltså lagerställena kunnat läggas närmare varandra utan olägenheter. Klockans övriga funktioner har koncentrerats på bestämda plattor och man kan urskilja fyra huvuddelar i inandömet. De är uppdragningsrotorn, fjädern, kugghjulsmekanismen (eller växellådan om uttrycket tillåts) samt oron. På vanliga klockor är dessa funktioner inte så distinkt placerade.

Microtor-klockan har på detta sätt kunnat göras så tunn som 4,1 mm vilket är en rekordlåg siffra. Trots sitt behändiga format är huvudfjädern tillräckligt stor för att kunna lagra energi för 60 timmars gång utan hjälp av självuppdragningsmekanismen. Precisionen behöver vi inte framhålla särskilt; 28 rubinlager och schweizisk tradition svarar för den saken.



Sammansättningsavdelningen hos Universale Geneve. Varje färdig klocka testas med en kronometer med 1/1.000 sek. noggrannhet.



Så här är Microtor-klockan uppbyggd. De olika funktionerna är tydligt skilda åt. Uppdragningsmekanismen ligger alldeles intill oron.

Viktiga samtal går fram...

Smid 15



Viktiga samtal— som det här— går igenom snabbt och säkert tack vare ett komplicerat väljarsystem. En speciell smörjolja som framställs av ESSOs forskare gör att mekanismen arbetar pålitligt. Oljan underlättar de oerhört snabba kopplingsförloppen och behåller sina smörjande egenskaper i månader. Detta är ännu ett exempel på att ESSOs forskare i sitt arbete att underlätta Ert vardagsliv gör underverk med olja.

