

Teknikens TVärld



BÅTARNA 1959

- *Plastracer från Ockelbo*
- *Svensk husbåt i serie*
- *"Rymdskepp" hit från USA*

MED *Flyg* • NR 17 1958 • 28/8-11/9 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insånda 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) Vem säljer Buni Junior Corsa i södra Sverige? 2) Var kan man få tag på broschyrer och prislister till densamma? Karl-Olof Axelsson

Svar: Tillskriv generalagenten, Svevia Bil- och Motoraktiebolag, Sveavägen 129-139, Stockholm Va, som även står till tjänst med broschyrer och prisuppgifter.

Fråga: 1) Data och toppfart på Panther -100- 600 cm³ årsmodell 1953? 2) Vilken marschfart är lämpligast? 3) a) Är det en slitstark maskin? b) Är den driftsäker? 4) Har den bättre segdragningsförmåga än andra mc? 5) Var finns reservdelar att köpa till denna maskin? 6) a) Finns det störbåge till den? b) Benslydd? 7) Har Teknikens Värld testat den? 8) Var kan man köpa en instruktionsbok till den? L. N.

Svar: 1) Cyl.diam. 87 mm, slaglängd 100 mm, slagvolym 598 cm³, kompressionsförhållande 6,5:1, effekt 23 hk vid 5.000 varv/min., encylindrig toppventilmotor med stövtänger, smörjning av typ »halv torrsump» med oljetank i vevhuset. Tändning: Lucas magnetgenerator med automatisk tändförställning. Förgasare: Amal. Kraftöverföring: flerskivig koppling i oljebad. Transmissionskedja: 1/2" x 5/16". Växellåda: Burman 4-växlad. Utväxlingsförhållanden: solo: 1:an 11,98:1, 2:an 7,05:1, 3:an 5,66:1, 4:an 4,49:1. Sidovagn: 1:an 13,62:1, 2:an 8,00:1, 3:an 5,43:1, 4:an 5,1:1. Varvtal vid 50 km/t 2.000 varv/min., motsvarande c:a 6,7 m/sek kolvhastighet. Däckdimensioner: fram 19" x 3,25", bak 19" x 3,50". Bromsar fram diam.: 7", bandbredd 1 1/4". Bak diam.: 8", bandbredd 1". Vikt utan bränsle och olja: 185 kg. Hjulbas 54". Fri markhöjd 6". Sadelhöjd 29". Tankvolym 18 liter. Oljemängd 2 liter. Toppfart 140 km/t. 2) Upp till 100 km/t. 3) a.—b. Panther 100 åtnjuter stadgat rykte som en synnerligen slitstark och driftsäker maskin. 4) Ja, bättre än de flesta andra maskiner. 5) Bl. a. hos generalagenten Stach & Co., Sveavägen 94, Stockholm Va. 6) a.—b. Finns att få på beställning hos generalagenten. 7) Ja, i Teknikens Värld nr 12/1953. 8) Tillskriv generalagenten.

Fråga: 1) Hur förfar man när man vill besiktiga en begagnad motorcykel som är uttagen ur registret? 2) Vilka krav ställer besiktningssmannen på en begagnad motorcykel i helhet? 3) Inverkar det på besiktningen om motorn är något sliten? 4) Måste det vara bromslyse på en motorcykel som är besiktigad för två personer? 5) Om hastighetsmätare finns, måste den fungera vid besiktningen? S. Johansson

Svar: 1) Om fordonet varit avregistrerat i mer än 3 år förfar man på samma sätt som om mo-

torcykeln vore ny, dvs. först tecknas en trafikförsäkring på mc, sedan uttages ett par rödplåtar hos närmaste polismyndighet, därefter beställes lämpligen tid för besiktning hos närmaste besiktningssmyndighet. Om fordonet varit avregistrerat kortare tid än 3 år räcker det med försäkring och en interimslicens som utfärdas av polismyndighet. Det innebär att cykeln får köras på sitt gamla registreringsnummer, trots att den ännu inte blivit besiktigad. Därefter måste besiktning ske inom 3 veckor. 2) Särskild vikt fästes vid funktionsdugligheten hos bromssystem, lyse, signalhorn och ljuddämpare. Beträffande belysningen gäller att helljuset inte får understiga 1 lux på 100 m avstånd och halvljuset inte överstiga 1 lux på 25 m avstånd. Vidare får avgas-systemet inte vara behäftat med några läckor, styr- och hjullager får inte vara glappa. 3) Nej, såvida den inte är så sliten att den när som helst kan falla i bitar. 4) Nej. 5) Ja.

FLYG

Fråga: 1) Hur många flygplan har Linjeflyg? 2) Transair? Vetgirig och trafikflygintresserad

Svar: 1) Företaget har f. n. 10 st. DC-3:or och fyra Lockheed Lodestar. De sistnämnda används endast för fraktflyg. 2) Sju flygplan, varav tre Curtiss CW-20, två DC-3:or och två Consul. Ytterligare ett par Curtiss-plan har beställts.

Fråga: Vilken eller vilka flygplantyper kommer det schweiziska flygvapnet att anskaffa för att ersätta Vampire och Venom? Har P. 16 börjat serietillverkas? Air Force minded

Svar: För att ersätta Vampire har Schweiz beställt en serie på 100 st. Hawker Hunter F Mk 6, alltså en något modernare version än de Hunterplan vi har i Sverige (F Mk 4) med bl. a. starkare motor av den s. k. 200-serien av R. R. Avon med ca 4.500 hk dragkraft men utan efterbrännkammare. Dessa flygplan har redan börjat levereras. Frågan om ersättning av Venom har varit föremål för stort allmänt intresse på grund av det sätt varpå denna fråga handlagts av myndigheterna. Efter långvariga studier och utprovning av en rad utländska flygplantyper bland vilka kan nämnas Grumman Super Tiger, Saab J 35 Draken, Dassault Mirage III och Etendard IV, North American F-100, Lockheed F-104 m. fl., beslutades för inte så länge sedan om anskaffning av 100 flygplan av typ P. 16, det inhemskt utvecklade attackplanet. Detta val har utsatts för stark kritik i den schweiziska pressen som beskyller regeringen för att på osakliga grunder favorisera den inhemska industrin vars P. 16 enligt kritiken inte är att jämföra med de modernaste utländska typerna däribland Super Tiger och Draken. P. 16 är ju också ett underlydsvärd flygplan i Hunters prestandaklass och jämförelsen med Super Tiger och Draken (som ju båda presterar ca Mach 1.8) haltar ockeligen betydligt. Omedelbart efter beslutet att beställa P. 16 råkade emellertid ett provflygplan haverera och detta faktum — tillsammans med att även den första prototypen störtade i Bodensjön inte långt efter första flygningen — har nu medfört att beslutet att seriebygga P. 16 skall omprövas. Detta är situationen just nu. Enligt vissa uppgifter avser schweizarna att efter P. 16 anskaffa licensunderlag till något modernare utländskt jaktflygplan. Även om det ur utländska betraktarens ögon kan synas en smula egendomligt

att anskaffa så väl Hunter som P. 16 — den senare för leverans först om några år — måste man hålla i minnet att den schweiziska flygindustrin står och faller med P. 16. Situationen påminner inte så litet om den som härskade i Sverige då på sin tid Stal Dovern lades ned till förmån för Avon trots att ett 10-tal Dovern-motorer redan befann sig under utprovning och många tiotal miljoner kronor investerats i projektet av Flygvapnet och Stal. Som jämförelse kan nämnas att de tre prototyper som hittills byggts av P. 16 kostat ca 72 miljoner sv. kronor.

Fråga: 1) Har fransmännen reabomb- och nattjaktpän S. O. 4050 Vautour kommit i tjänst? 2) Har typen exporterats till Israel? 3) Har beslut fattats om S. O. 9050 Trident II eller Dassault Mirage III skall serietillverkas? Trident

Svar: 1) Enligt officiella uppgifter hade i slutet av januari månad detta år 53 Vautour-plan levererats av sammanlagt 160 i beställning. Dessa 53 flygplan fördelar sig dock med 24 flygplan i attackversionen (A), 27 plan i nattjaktsversionen (N) och två i bombversionen (B). Sammanlagt är 30 Vautour A beställda, 70 Vautour N och 60 B. 2) Enligt trovärdiga uppgifter har Israel tecknat kontrakt om leverans av ett okänt antal Vautour-plan sannolikt fördelade på versionerna A och N. 3) I den senaste franska försvarspropositionen föreslås anskaffning av en första serie på ett 100-tal Mirage III sannolikt i en förbättrad version med möjlighet att operera i dåligt väder. Därmed tycks striden mellan Mirage och Trident vara avgjord, i varje fall tills vidare. Det uppges dock att Sud Aviation f. n. arbetar med ytterligare en förbättrad version av Trident.

RADIO

Fråga: Kan flera TV-mottagare anslutas till samma antenn utan att det blir störningar från den ena apparaten till den andra? REV 58

Svar: Det beror på hur mottagningsplatsen ligger i förhållande till sändaren. Om avståndet inte är för stort kan man räkna med att styrkan från mottagningsantennerna räcker till för att två eller flera mottagare skall kunna anslutas. I så fall måste mottagarna »isoleras» från varandra och det sker vanligen med användning av en särskild motståndskoppling. Hur en sådan skall vara utförd för att göra riktig tjänst är säkrast att fråga en antennfackman om.

Fråga: Jag använder för närvarande min TV-mottagare för att titta på Köpenhamnsändaren, som sänder på kanal 4. Jag har en antenn som är avpassad för denna kanal. Nu kommer ju en TV-sändare i Malmö att arbeta på kanal 10 efter vad jag har mig bekant. Nu är frågan: kan jag använda samma antenn för mottagning av både Köpenhamn som hittills och för den nya Malmö-TV-sändaren? Pildammsbo

Svar: Om mottagningspunkten ligger relativt nära den nya Malmö-sändaren kan det gå bra. Antennens riktningsverkan kan också spela in och det kan kanske bli nödvändigt att orientera om antennen, så att man får ett kompromissläge där båda sändarna tas emot flyggligt. Skulle försök i den vägen inte ge användbara resultat är det bäst att överväga att eventuellt skaffa två skilda antenner (de kan genom ett speciellt för-

Teknikens Värld

NR 17 • ARGANG 36
28 AUGUSTI
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 åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck utan angivande av källan förbjödes.

PRENUMERATIONS- AVDELNINGEN:

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

PRENUMERATIONSPRIS

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 överflyttningssavgift 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-
gravtryckeri, Sthlm 1958.

delningsfilter anslutas till samma nedledning eller också eventuellt en kombinationsantenn som är avsedd för mottagningen av stationer på både det högre (där Malmö-sändaren sänder) och lägre (där Köpenhamns-sändaren sänder) TV-våglängdsbandet.

INNEHÅLL

Högaktuellt:

Svar på tal från polisen	9
Fritt fram för fräna femtionior	10
Snurra fram drar husbåt	18
Nybakat i Ockelbo	28
»Rymdskepp» på sjön	29

Motor:

Graham Berg i trafikvimlet: Skärpta körkortsprov	4
Humor mot trafikdöd	4
Full fart utan risker	16
EM-hopp i backen	20
Teknikens Värld testar American Rambler	21
Så trimmas Dekan	26

Teknik:

Fråga oss om teknik	2
100 000 gånger större	7
P-automat i närbild	24
Skön samling	24
Hjärna för underjorden	25
Mera om snipe	36
Fråga oss om bilar	39
Teknisk revy	46

Flyg:

Billig reasnurra	24
Räddning i sikte	31

Serier:

Samlarsalongen Europeiska bilar: Borgward	30
Buzz Cooper	38
Flygsoldat 113 Bom	39

I NÄSTA NUMMER

UBÅT I LÄTTVIKT



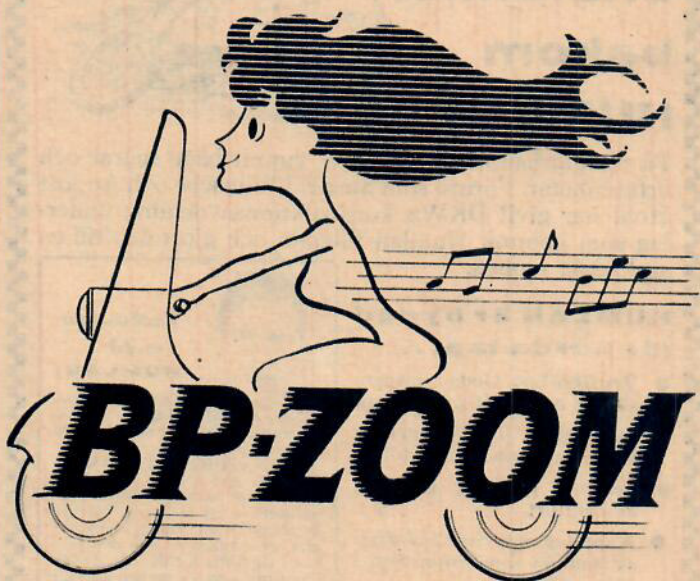
En dvärgubåt är flottans senaste tillskott. I storlek är den knappt tredjedelen av en vanlig ubåt, men den tekniska utrustningen är ungefär densamma. Till ubåtens mera ovanliga utrustningsdetaljer hör faktiskt sugfötter (!) och besättningen består av idel sprängspecialister. I nästa nummer, som utkommer den 28 augusti, kan ni läsa mera om H.M.S. Spiggen — en ubåt för sabotörer.

OMSLAGSBILDEN

Det börjar visserligen bli dags att dra upp båten på land nu men det skadar inte att se vad som kommer nästa år. Amerikansk båtstil, som lånar detaljer från bilarna, utbreder sig alltmer här hemma. På sidorna 28, 29 visar vi USA-inspirerade byggen i plast. Nästa sommar kanske omslagsmotivet blir vanligt i våra skärgårdar. Snurrorna är av märket Mercury. Foto: Kiekhaeffer, USA.



Alla 2-taktare går efter noter på



specialbränslet för 2-taktare!

Nu har 2-taktarna fått sitt specialbränsle! Tanka BP-ZOOM, så kommer Ni själv att märka vad 1.220.000 km vägprov visat:

Ni får renare tändstift, renare motor, lättare start, bättre tomgång, högre motoreffekt och lägre bränsleförbrukning.

Välkommen med Er 2-taktare
till BP-stationerna!



mästar märket

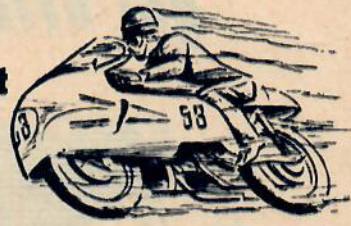
i bensin och oljor

BP ENERGOL Two Stroke Oil är komponent i BP-ZOOM



Humlan - tuff, tyst, treväxlad

**Det ligger
erfarenhet
bakom
HURLAN**



På tävlingsbanorna har DKW vunnit både segrar och erfarenheter. Förare som Siegfried Wünsche och August Hobl har givit DKW:s konstruktionsavdelning underlag som kommit Humlan tillgodo och gjort den till en särklassig moped.

**HURLAN är byggd
för hårda tag...**

- **Trafiksäker.** Goda vägegenskaper och kraftiga bromsar.
 - **Driftsäker, slitstark** genom överdimensionerad motor.
 - **Behaglig fjädring** ger god åk-komfort.
 - **Koppling och växellådsdrev** av samma dimension som i 125 cc DKW.
 - **Treväxlad.** Ger enastående baktagningsförmåga och alltid rätt varvtal på motorn.
- Begär demonstration hos närmaste återförsäljare.



Fackmannasyn på HURLAN:

Den kände tävlingsföraren o. Kurlskoga: motormannen Bror Segerström. Alldeles riktigt... På tävlingsbanorna har DKW vunnit erfarenheter som nu finns omplanterade på Humlan. Därför är Humlan en "riktig" moped i alla avseenden - och den har visat sig hålla för den hårda behandling som en moped kan bli utsatt för. För min del har jag haft enbart glädje av Humlan och som fackman rekommenderar jag den...

Bror Segerström

DKW HURLAN

- mopeden med segersting!

Generalagent: Wiklunds Cykel & Motor AB, Stockholm

ÅTERFÖRSÄLJARE OCH SERVICE ÖVER HELA LANDET!

**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 rekvireras direkt från



SVEN E. TRUEDSSON
Modellflygindustri, Malmö.
Katalogen kostar kr 1:25 i frimärken.

Var god sänd mig: . . . st. katalog nr 12.
1: 25 i frim. bifogas.
Namn:
Adress:
Postadress: TV 17-58



GRAHAM BERG i

**Trafik
Vimlet**

"SKÄRPTA" KÖRKORTSPROV

Landets över 200.000 årliga körkortsaspiranter har fått något att tänka på: »skärpta» körkortsprov har som bekant »genomförts» och givit sig tillkänna på olika sätt. »Övergången» från de s. k. lätta proven till de »svåra» gick friktionsfritt.

Nyheter från den 1 juli börjar verka på sina håll. Av inkomna rapporter att döma ser det emellertid ut, som om de skärpta reglerna över huvud taget, vad vägtrafikförordningen beträffar, inte slagit igenom på allvar. Något annat var förresten knappast att vänta...

Trots kungörelser, rejält pådrag i landets tidningar, radio och television är det rätt anmärkningsvärt att trafikanterna trots allt är otillräckligt informerade när det verkligen gäller.

Avsikten med dylik information är uppenbarligen den, att söka väcka alla dem som slumrar till i vårt hektiska trafikliv.

En lovvärd åtgärd för att reducera antalet olyckor.

Vi har besökt bilinspektören i Stockholm och fick därvid tillfälle att växla några ord med mer eller mindre nervösa körkortsaspiranter. Stämningen gav knappast tillfälle till stöj och skrott: alla i väntrummet föreföll vara mycket koncentrerade.

En herre i 55-årsåldern torkade bort några svettpärlor på överläppen och sade:

— Ska herrn också ta körkort? Det här tycker jag är värre än vilken annan examen som helst.

— Varför? undrade vi.

— Jag tycker det är en press utan like på oss. Man hjälper kanske till själv med att pressa sig, det är naturligt att man till varje pris vill bli klar så snart som möjligt. Men det vore nog klokare att skynda långsamt. Men bilen står hemma på gården och väntar och om två veckor börjar semestern. Så jag har kört hårt, som mina pojkar säger.

Så ropades gentlemannen i fråga upp och det teoretiska provet kunde börja.

Vi fick en pratstund även med aspirantens lärare. Han sade:

— Doktor Y:s nervositet släpper väl när han kommer i gång. Det brukar vara så, när vederbörande besitter trafikteoretisk lärdom i sådan utsträckning så det överträffar fordringarna med bred marginal. Men sedan är det praktiska provet en annan femma. En typisk nervsak.

För vår del, här på Teknikens Värld, tycker vi att muntligt förhör piggar upp det hela vid ett körkortsförhör. Dvs. om förhöret äger rum på ett sätt, som inte kullkastar gängse principer.

Den saken är klar, att en aspirant inte enbart skall slå i sig teorin och kunna kryssa rätt på skriftligt prov, man har all anledning att småprata om teoriproblemen - bilinspektören har därvid en inte återkommande chans att få direktkontakt med aspiranten och bilda sig en helt annan uppfattning om den blivande körkortsägaren än vad förhållandet blir vid skriftligt teoretiskt prov.

Men låt oss slippa s. k. kuggfrågor och underkännande på bagateller!

Beträffande det praktiska provet har detta - även före den 1 juli - varit tillräckligt besvärligt för aspiranterna, i varje fall i de större städerna.

Landsvägskörningen blir intensifierad. Bra. Myndigheterna önskar hårdare prov, vilket medför att körkortet blir dyrare. Aspiranterna vill klara sig undan så billigt som möjligt, oavsett »skärpta prov». Och det blir bilskolan som kommer i kläm.

Vi har blivit vittne till, hur en och annan aspirant kritiserat sin lärare och framhållit, att »nu kan jag det här och behöver inte ha några fler lektioner». Varpå aspiranten avlagt prov på privat väg. Och fått bakläxa.

HUMOR MOT TRAFIKDÖD

Som ingen annanstans i världen råder i USA ett vägnars krig. Ett krig som under 1957 krävde 38.700 dödsoffer. 1956 var dystert ur trafiksäkerhetsynpunkt: 40.000 trafikdödade. En nedgång alltså, kanske ett resultat av propaganda - allvarlig och humoristisk - och effektiv. Däremot visar antalet skadades en kraftig ökning. År 1956 skadades 2.368.000 och 1957 slutade siffrorna på 2.525.000.

De trafikvårdande organisationerna - i intimt samarbete med polisen - presenterar statistik i bästa USA-drive. Snabbstatistiken

kommer som ett brev på posten. Något för oss i Sverige att begrundas.

Trafiksäkerhetspropagandan i Amerika saknar inte humor. I Sverige kanske vi emellanåt är alltför allvarliga i våra uppsåt, när det gäller att i den ena eller andra formen söka ge trafikanterna en injektion av trafikvett.

Vi är här i tillfälle att visa ett par av de teckningar som den kände tecknaren och humoristen Jerry Marcus framställt i samband

(Forts. på sid. 6)

ARMSTRONG SIDDELEY

VIPER

Hunting Provost

Världens första allsidiga reaskolflygplan

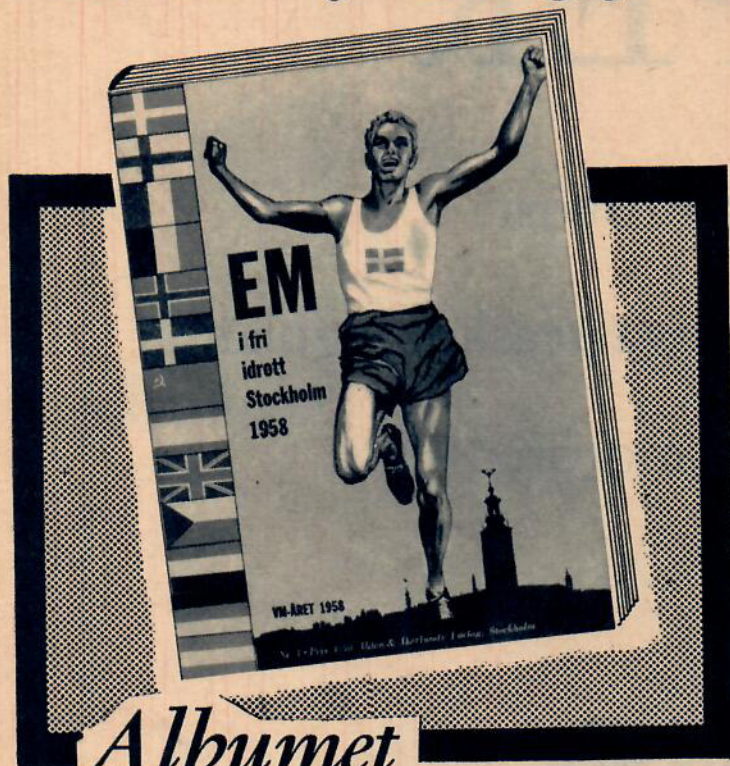
har Viper-motorer



När Royal Air Force i början av 1957 beslöt att gå in för en allsidig reaflygutbildning möjliggjordes detta främst av det faktum att man hade tillgång till ett flygplan och en motor som uppfyllde alla fordringar — Hunting Jet Provost utrustat med Armstrong Siddeley Viper. Bortsett från det logiska i en allsidig reautbildning för piloterna i re-åldern, gällde det också den ekonomiska faktorn. Efter rigorösa prov konstaterades att Viper-motorn har synnerligen förnämliga egenskaper även i det avseendet. En motor som kan utnyttjas maximalt — pålitlig, robust och lättskött. I dag är Jet Provost med Viper Mark 8 i RAF:s tjänst och erfarenheterna av de nya skolflygplanen är utomordentliga.

Bristol = Siddeley

Beställ *MU!*



Albumet

EM i fri idrott

i Stockholm i augusti 1956

En väldig generalmönstring av vår världsdels allra mest lysande stjärnor.

Rekordens tävling på Stadions världsberömda banor

En bokfilm med alla stjärnor, alla rattlande strider om sekunder och centimetrar och alla resultat samlade på 48 sidor högklassigt djuptryck. Världens bästa sportfotografer och idrottsexperter medarbetar. Redigeras av de välkända sportjournalisterna *Tore Nilsson, Rolf Blomquist* och *Kerj Jonsson*.

Beställ albumet redan idag — genom denna kupong!

Pris **4:50**

Till Åhlén & Åkerlunds Förlag
Box 3267, Stockholm 3

Sänd mig mot postförskott ...ex. av EM I FRI IDROTT å 4:50 + porto.

Namn:

Bostad:

Postadress:..... TV 17-58

(Lägg kupongen i öppet kuvert frankerat med 15-öres frim. och posta den till adressen ovan!) **TEXTA!**



Att den amerikanska kvinnan kör bra är odiskutabelt. Trots detta finns det självfallet en och annan manlig bilist som fryser om »fruntimmer i trafiken...» Episoden kan utvecklas som Jerry Marcus visar här ovan.

Humor mot...

(Forts. fr. sid. 4)

med redovisning av 1957 års trafikolyckor.

För att få allmänheten intresserad av att studera dystra olycks-siffror, är det nästan nödvändigt att lägga upp det hela med humoristiska teckningar, som inte väcker anstöt.

Genom glada illustrationer räknar man med att läsaren skall dröja kvar vid sifvertablerna, studera dem och få en allvarlig tankeställare.

USA-SIFFROR I NÄRBILD

Ingressvis nämnde vi, att de skadades antal ökat kraftigt, eller 157.000 fler än 1956. Däremot minskade de trafikdödade.

Att den amerikanska ungdomen kör hårt, torde inte vara helt obekant. Av de i trafikolyckor inblandade är 26,9 proc. under 25 år. Försäkringsbolagen är väl medvetna om detta, och har högre premier för de yngre motorförarna.

DYSTER WEEK-END...

Mer än 40 proc. av de trafikdödade kommer på week-end-trafiken. Vilket säger en hel del om jäktet på USA-vägarna.

En fartbegränsning på 65 miles (ca 105 km/t) (i en del stater 55 miles under natten) har oftast inte någon praktisk betydelse. Endera nonchaleras fartrestriktionerna, eller också hålls för hög fart på plats där mycket låg fart skulle ha varit att rekommendera. Även om det är tillåtet att köra 65 miles måste hastigheten avpassas efter väglaget.

Om vi kastar en blick på statistiken finner vi, att 32.000 trafikdödade 1938 och 1957 38.700. En ökning på 20 proc.

De skadades antal har gått upp från 1.145.000 under år 1938 till 2.525.000 år 1957. Ökning: 120 proc.

VECKOSTATISTIK FÖR 1957

	Dödade	Skadade
Söndag	7.470	398.900
Måndag	4.600	320.700
Tisdag	4.260	297.900
Onsdag	3.990	303.000
Torsdag	4.490	323.300
Fredag	5.690	414.100
Lördag	8.200	467.100
Totalt	38.700	2.525.000

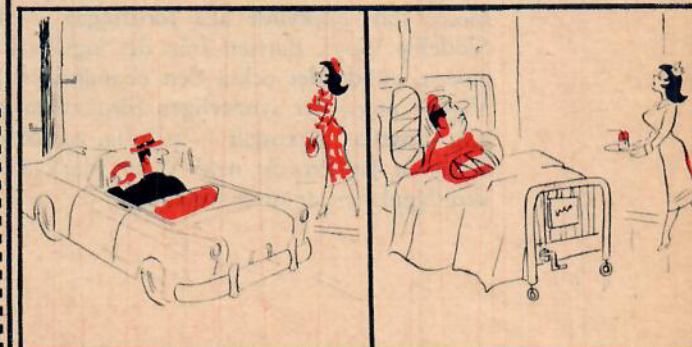
Den amerikanska statistiken lämnar faktiskt alla uppgifter som bör finnas med. Av utrymmesbrist måste vi begränsa de utförliga tabellerna.

Hur olyckorna fördelas under dygnets timmar visas här.

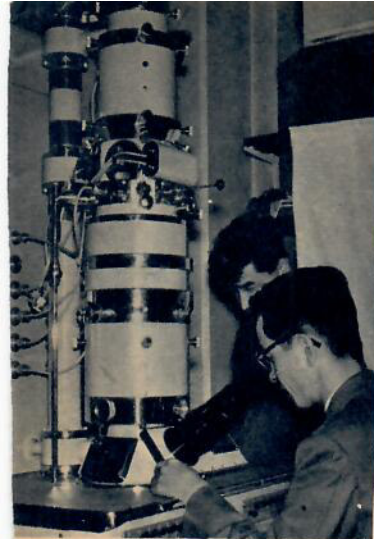
DYGNSTATISTIK FÖR 1957

Klockan	Dödade	Skadade
24.00—01.00	2.130	73.200
01.00—06.00	6.730	212.100
06.00—07.00	890	42.900
07.00—08.00	930	93.400
08.00—09.00	810	98.500
09.00—10.00	1.040	80.800
10.00—11.00	1.010	93.400
11.00—12.00	1.240	113.600
12.00—13.00	1.200	118.700
13.00—14.00	1.350	123.700
14.00—15.00	1.550	146.500
15.00—16.00	1.940	184.300
16.00—17.00	2.090	227.300
17.00—18.00	2.440	222.200
18.00—19.00	2.400	159.100
19.00—20.00	2.400	143.900
20.00—21.00	2.090	116.200
21.00—22.00	2.050	103.500
22.00—23.00	2.280	88.400
23.00—24.00	2.130	83.300
Totalt	38.700	2.525.000

Statistiken visar klart och tydligt de farliga perioderna. »Rusningstiden» mellan klockan 16—18 är obehaglig. Trötta, jäktade nutidsmänniskor slåss om en plats för att snabbt komma hem. Färden avbryts mycket brutalt för miljoner människor. De blir kalla siffror i en noggrant bearbetad trafikstatistik.



Håll ögonen på körbanan och trafiken! Visst kan det vara behagligt med litet avkoppling vid bilkörning, men låt inte sommarmodet bli orsak till krock. Inte alltid möter man den »skyldiga» på nytt som sjukhusbiträde!



Konstruktören Kanichi Ashinuma gör en fininställning av mikroskopet som förstörar 100 000 gånger.

100.000 GGR STÖRRE

Av NILS G. LINDQUIST

De mikrobiologer, som nyligen besökte Sverige i samband med en internationell kongress i Stockholm, fick tillfälle att närmare studera organiska vävnader i förstoringar upp till 8 miljoner gånger. Det mikroskop, som ger del i denna förstoring, är en japansk konstruktion med en förstoring upp till 100.000 ggr; det resterande erhålles på fotografisk väg.

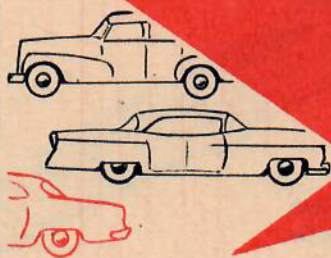
I stället för optik, som åstadkommer förstoring, användes magnetiska fält. En elektronstråle får passera mellan en katod och en fluorcerad platta. I elektronstrålens väg införes det föremål, som skall förstöras och i stället för lins låter man ett magnetfält påverka elektronstrålen i motsvarande grad. Elektronstrålen åstadkommes med en spänning på 100.000 volt. Strukturen hos undersökningsföremålet kan ändras genom temperaturförändringar mellan +1000° C till -190° C.



En sädescell består av en kropp med lång »svans». Bilden här ovan, som är tagen med elektronmikroskopet, visar ett tvärsnitt av »svansen» i 110 000 gångers förstoring.

TEKNIKENS VÄRLD 17/58

Rejäl premie- sänkning



Vår trafikförsäkringspremie är nu sänkt med 7-12%. Jämför gärna premierna innan Ni väljer bilförsäkring! Ni kommer att finna att det lönar sig att försäkra i

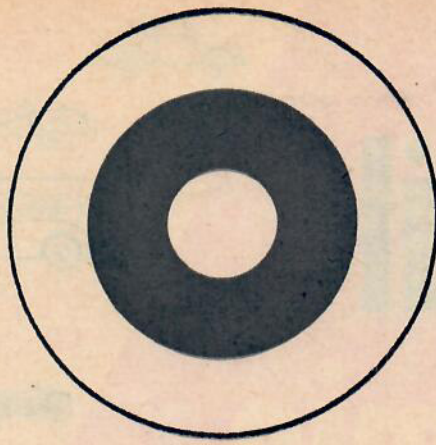
7-12%



TRAFIK

- Specialbolaget för trafikrisker

Birger Jarlsgatan 58, Stockholm. Tel. 240800



FINLAND BESTÄLLER



Finska flygvapnet har nyligen hos Saab beställt ett betydande antal SAAB Safir i den nya versionen 91 D.

Den finska ordern placerades efter synnerligen noggranna jämförelser med andra flygplan av liknande typ.

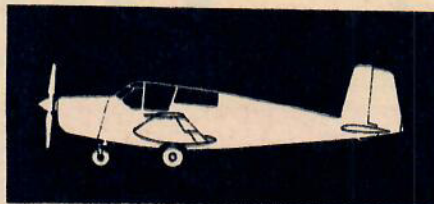
Det finska flygvapnet är det fjärde som utrustats med SAAB Safir, det svenska skolflygplanet som nu tränar flygare i sjutton länder.

Safir är nämligen inte bara ett av världens mest ekonomiska övningsplan för militärt bruk — det används också i stor utsträckning för att utbilda trafikflygare.

Med sin nya, lättare 4-cylindriga Lycoming 0-360 motor, som möjliggjort constant-speed propeller och kraftigare generator (för extra el- och radioutrustning) har Safir 91 D högre tillsatsvikt än sina föregångare.

DEN NYA

SAAB SAFIR





Nej, polisen är inte snorkig, fastslår förste polis-assistent Eric Redsjö vid trafikpolisen i Stockholm. Han har gjort en liten privat gallupundersökning och anser att Lennart Karlsson skjuter över målet i sin ledare i förra numret av Teknikens Värld.

Eric Redsjö: SVAR PÅ TAL FRÅN POLISEN



28 AUG.—11 SEPT. 1958

I förra numret av Teknikens Värld klagade Lennart Karlsson bl. a. över att polisen — och då särskilt besiktningsmännen — är snorkiga. Jag blev uppriktigt ledsen över innehållet och vill gärna komma med några tillrättslägganden.

För att då börja med ordet skinnknutte, så är vi alldeles överens om vad ordet betyder, och jag har i åtskilliga artiklar framhållit, att en skinnknutte är en grabb, som är motorintresserad, skaffat sig en bäge och skinnkläder samt lägger ned nästan hela sin arbetsförtjänst på sin cykel. Att sedan några dagstidningar inte behagat godta denna betydelse av ordet är beklagligt, men ur min synpunkt är det inte något skällsord, och jag har i årtal kallat mig själv för skinnknutte.

När Du — vi kan väl lägga bort titlarna — sedan klagar på att vi säger du till grabbarna, förivrade Du Dig. Jag har hållit föredrag i åtskilliga klubbar och alltid sagt du till skinnknuttarna och dom till mig. Likaväl som vi ska vara kamrater på vägen, lika väl kan vi väl anslå en lätt och trivsam ton i samtalet.

Sedan klagar du på, att vi inte uppträder med det gemyt, som Du skulle önska, och det gör jag också. Men med skifttjänst och andra provningar så blir inte människan i denna jäktets tid så gemytlig, som vi önskar. Sist av allt skulle jag vilja påstå, att vi polismän är fullkomliga, men det vet väl Du lika bra som jag, att vi har mindre lämpliga krafter på alla platser i samhället, och det finns det väl inom Din yrkesgrupp också.

Du klagar också på för stort nit i yrkesutövningen. Men det är ju så, att över 900 människor dödas och flera tusen lem-lästas på våra gator och vägar varje år. Detta beror inte på en slump utan på felhandlingar och bristfälliga fordon. Du är välkommen ned till trafikpolisens övervakningssektion, där vi tillsammans kan tala om bristfälligheterna på de 9.500 fordon, som vi årligen besiktigar och finner felaktigheter på. Beträffande nitet så vet Du väl också, att vi inte skriver våra instruktioner själva utan att vi måste följa statsmakternas direktiv. Vi kan ju inte gärna sätta oss ovanpå Kungl. Maj:ts för-

ordningar, som tillkommit efter det riksdagsmännen fått säga sin mening. Är det inte så, att Du i Ditt arbete allt emellanåt måste tillämpa lagar och förordningar, som Du skulle vilja ha annorlunda?

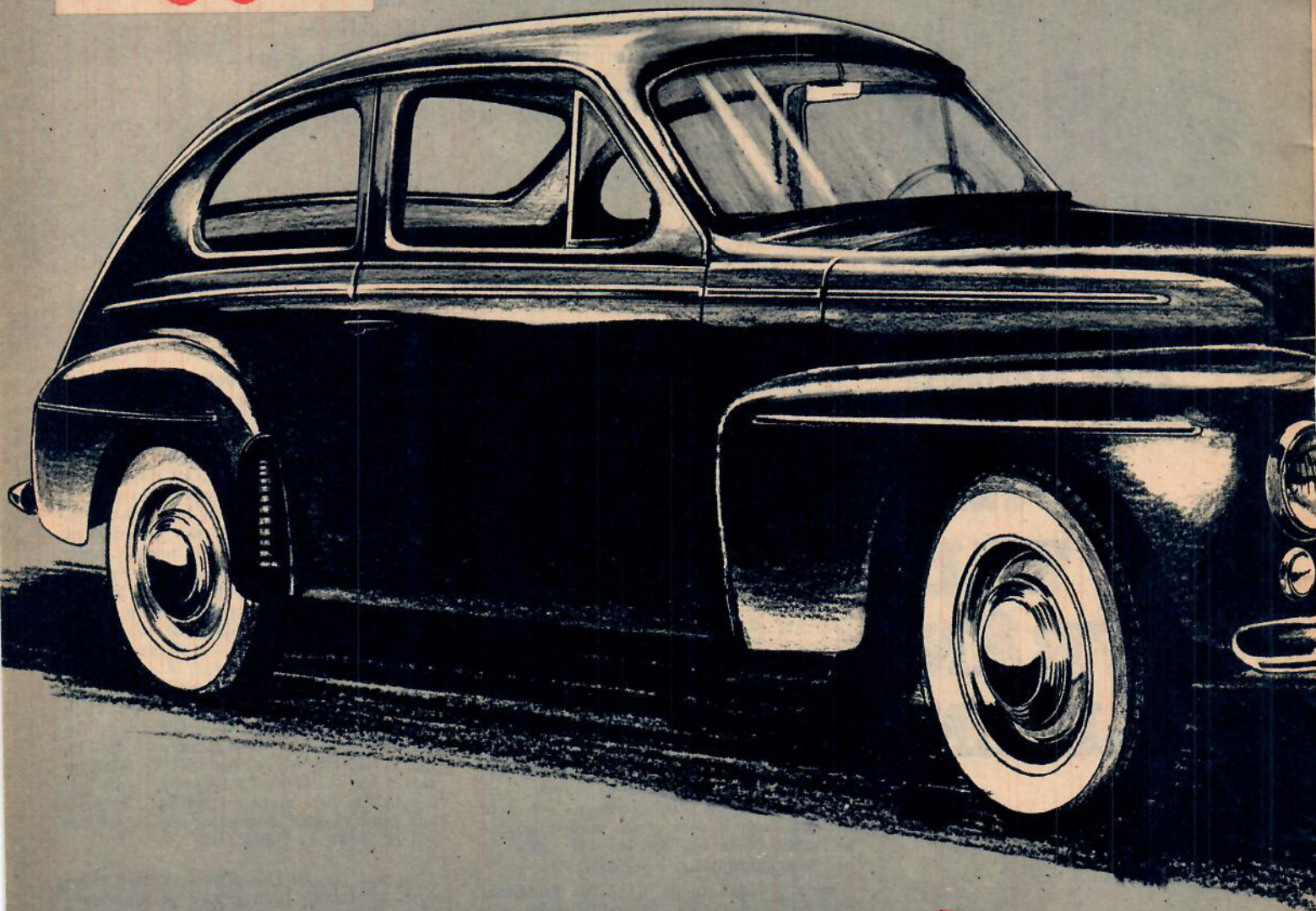
Nu är det väl också så, att om vi träffar på en grabb — jag tycker det uttrycket är oförargligt — som har bristfälligheter på sin bäge, så är det en stor och kanske kostsam historia för honom under det att den besiktningen för oss är bara 1 av 9.500, alltså ett rutinärendet. Nu kan det hända, att motorcykeln saknar handbroms och grabben säger, att han aldrig använder den. Ja, för det första är det ingen riktig knutte, om han inte använder den mest effektiva bromsen och för det andra så behövs den på en tung bäge, vare sig grabben begriper det eller inte. Då man förklarar detta, kan man lätt bli lite syrlig i tonen — fast det är felaktigt och dumt — men man tycker nog att killen skulle åka moped i stället. Det sista ska man absolut inte säga, men man kan väl få tänka så i alla fall.

Nu tror jag, att Din artikel skjuter något över målet. En liten privat gallupundersökning, som jag gjort, tyder på, att de flesta besiktningsmän uppträder korrekt och juste vid besiktning. Sedan är det kanske så, att Du, som jobbat så länge för motorsporten och säkert sköter Din bäge föredömligt, inte tror, att vi kan träffa på såna rishögar, som vi gör. Sedan är det väl ganska mänskligt att försöka dramatisera mötet med besiktningsmannen. Det är lättförståeligt, att grabbarna inte tycker om besiktningarna på grund av de ekonomiska följdverkningarna både i fråga om reparationskostnader och böter.

En sak kan vi väl ena oss om, och det är, att det fordon man brukar på vägen alldeles intill andra kända eller okända kamrater, det fordonet ska vara fullt trafikvärdigt, så att det i görligaste mån går att undvika spillda människoliv och skadade medmänniskor. Att sedan arbeta för möjligheten till rapporttefergift och åtals-tefergift, så att varje bagatell inte behöver dras inför domstol, det tycker jag också är riktigt, liksom att vi ska vara vänliga mot varandra.

Hej!

Eric Redsjö



CHRYSLER

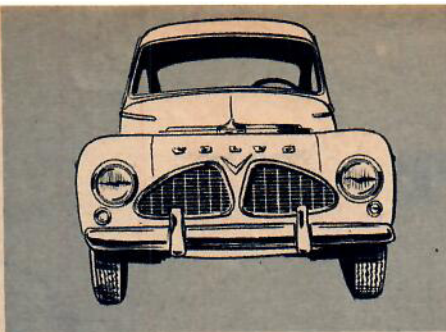
En ny V 8:a under huven signaleras. Den slanka formen på karossen, sedd från sidan, accentueras ytterligare. Nyheterna man skall titta på kommer på utrustningslistan. Förra året var det den automatiska hastighetskontrollen. I år väntas en knappstyrd värmeanläggning.

BUICK

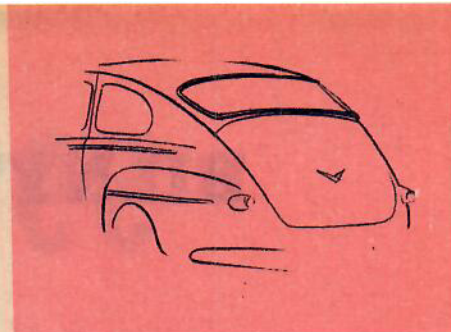
Här kommer något helt nytt utseendemässigt. De dubbla strålkastarna ryktas bli placerade i stil med Lincoln. Det enda som bibehålls är den originella grillen med facettslipade plomber. Den lyckade konstruktionen av bromstrummorna med kylflänsar på aluminiumtrummorna bibehålls. Motorändringarna är små.

VOLVO

Den stora bilden härövan ritades i början på augusti och visar vagnen så som den enligt rapporter skulle se ut. Att den stora rutan fram och bak stämmer kan läsaren själv konstatera. Bilen presenteras ju i slutet av augusti. Större ändringar blev det alltså inte på Hisingeslöjden. Vi väntar bara på att Amazonen skall komma med en V 8:a.



Enligt de sista rapporterna innan pressläggningen skulle nya Volvogrillen se ut så här.



Bakrutan har blivit aningen större. Framrutan har sluppit mittstolpe (ovan och längst t. h.).

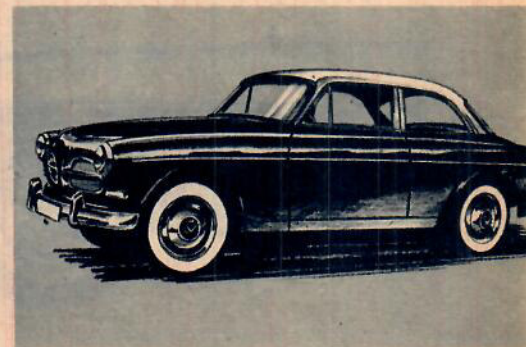


FRITT FRAM FÖR FRÄNA FEMTIONIOR

Har ni inte redan bestämt er för att byta bil, så gör det nu. Det är förvånansvärt vad förra årets modell tappar i stil och utseende när den nya kommer. Vad är det då som kommer?

Av BENGT-O. ALLSKOG.

Teckningar: Jan Ullén.



VÄND!

CHEVROLET

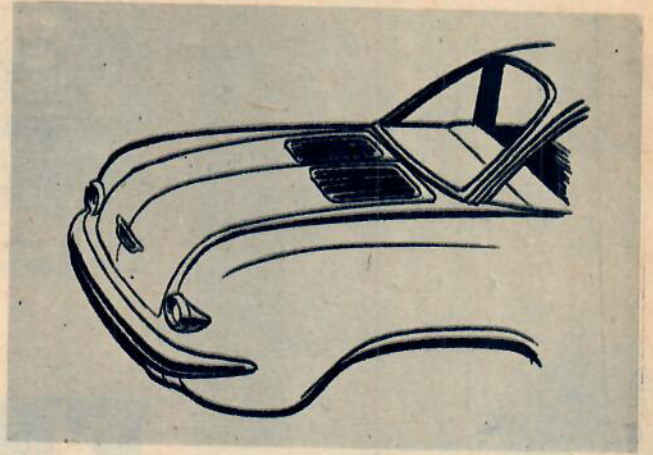
På billighetsvagnen i GM-familjen, Chevan, räknar man med stora ändringar utseendemässigt. Mest detaljer. Motorn är ju ny sedan förra året varför den knappast kommer att ändras. Chans finns att bromsarna lånas från Buick. Förra årets var inte mycket att hurra för.

DODGE

Här byter man till en massivare grill. De kraftiga fenorna kvarstår och nya kromdekorationer längs sidorna understryker Chrysler-linjens pilform. Inga detaljer om motor- och hästkraftsändringar.

PLYMOUTH

Här håller man på att ändra om bakfjädringen som troligen blir något slags luftsäckar. Allt för att konkurrera med andra märken. Om fjädringen blir standard eller extra är osäkert. Nospartiet ändras ordentligt. Således inte bara grillen.



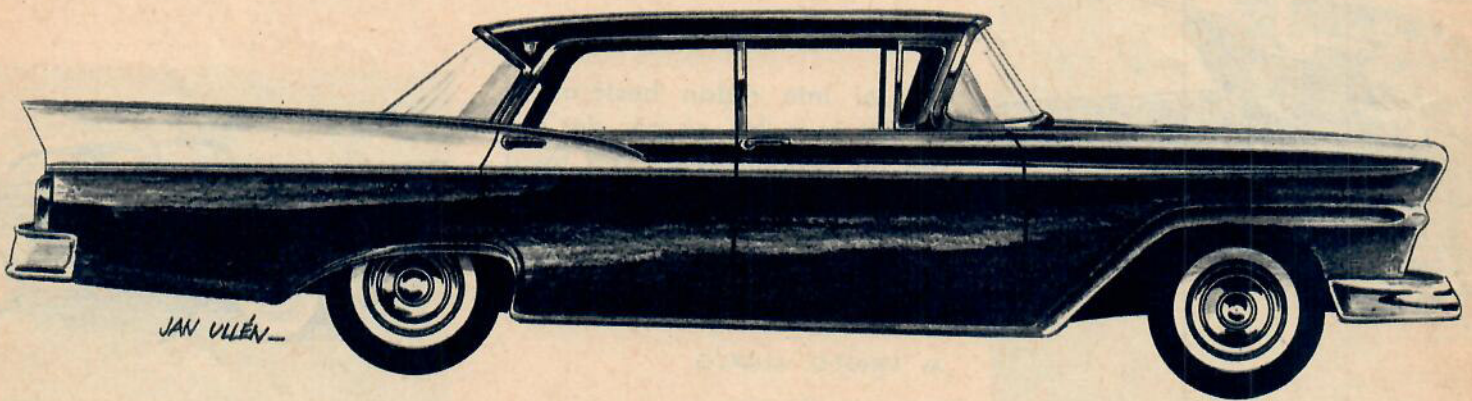
59:orna är definitivt klara för hung-
riga spekulanter. När ni läser detta har
säkert många redan hunnit släppas ut
och övriga är inte många veckor borta.
(Teckningar och text till den här artikeln
gjordes redan i början på augusti.) Vi kan
knappast säga att det kommande bilåret
än så länge visar upp några revolutione-
rande uppfinningar. Motorerna är i stort

sett de samma som på 58:orna och brom-
sarna har inte genomgått någon radikal
omvandling.

Här i Sverige är det Volvo som stått i
tur att komma med en hel framruta, sam-
tidigt som man ökat den baktill. Förra
året var det Saab som stod för den detal-
jen. Volvo är förresten det stora fråge-
tecknet när det gäller nya modeller. När

GM:s småbil har en svansmotor under den mjukt
formade akterna. Troligen en sexa av boxertyp.

Fords 59:a ser ut så här. Den kantiga stilen
är kvar och ger ett sobert utseende på bilen.



STUDEBAKER

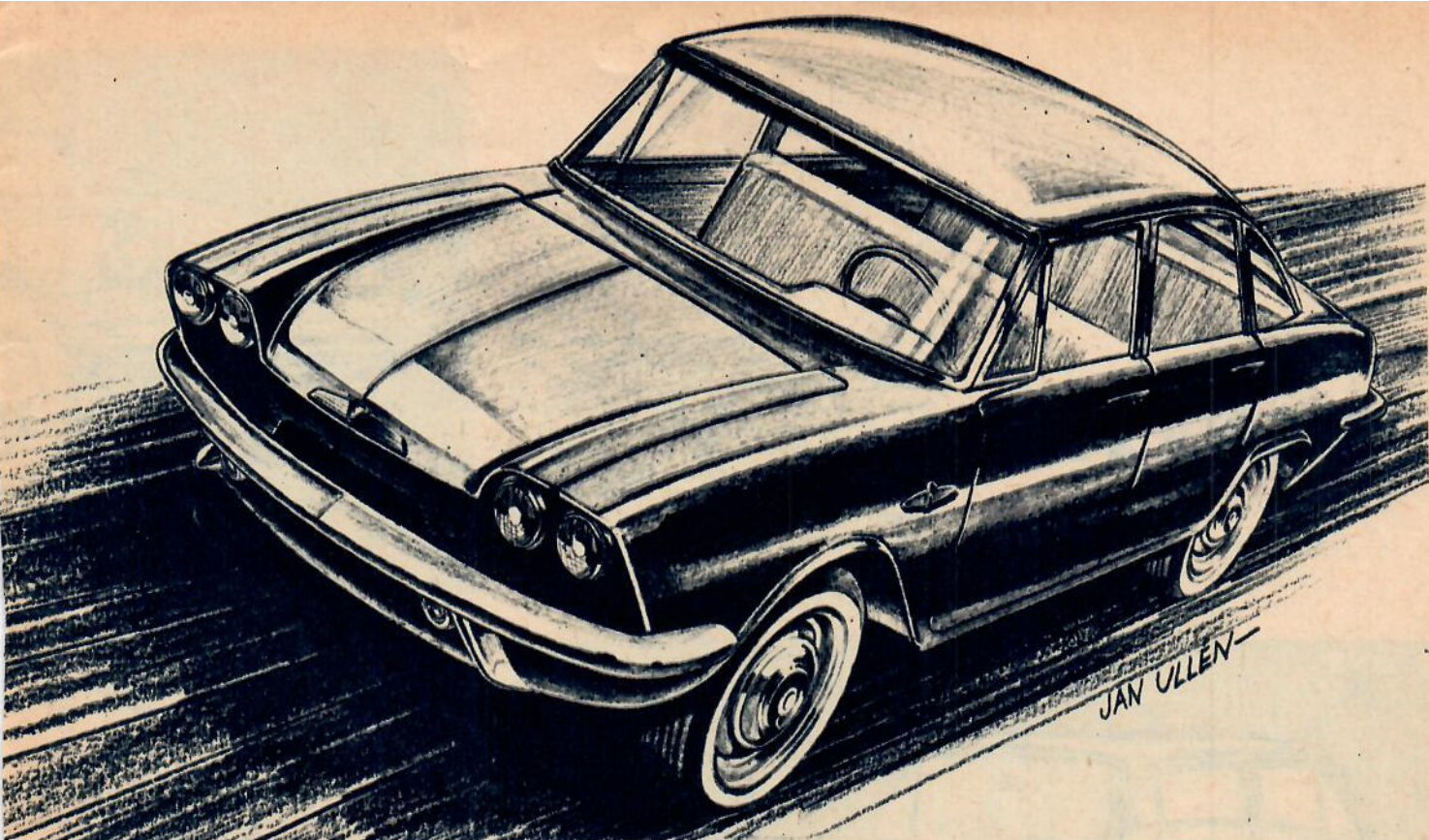
Märket som kommer med en
mindre amerikanare i storlek
med Rambler. Utseendet okänt.
Standardmotorn hos Studeba-
ker-Packard blir den raka
sexan med L-topp. V8:an kvar-
står dock som »extra». Vikten
blir låg genom ordentlig bant-
ning för bättre bränsleekonomi.

RENAULT

Konkurrent till 2CV på gång.
Nyheten har presenterats förut
i Teknikens Värld. Fyrkantig
och med duktak avsedd att bli
mycket billig.

AUSTIN

Inga drastiska ändringar för-
utom en nykomling. A 35:an
kvarstår men fabriken har nå-
got verkligt fränt i bakfickan.
En helt ny stationsvagn med
linjer som pekar på Pinin Fa-
rina. Mer får vi tyvärr inte
säga i det här numret, men i
nästa...



Så här ser prototypen ut, sägs det. Fronten är amerikansk men i övrigt verkar stilen helt europeisk. Konstigt nog har den inte panoramavindruta.

Amazonen stod i kulisserna väntade man sig något alldeles extra och vad var det vi fick se? Jo, en modell som redan såg »gammal» ut vid en första presentation. Något nytt lär väl dock komma. En av basarna på Hisingefabriken tillbringade en stor del av förra året nere hos karosserifabriken Frua i Italien. Det första i nyhetsväg blir väl att man försöker göra Amazonen litet mera prisvärd. Som den nu är rättfärdig den väl knappast sitt relativt låga pris.

Från Saab har det varit tyst förutom att Gran Turismomodellen släpps ut i handeln till hösten.

Från andra sidan Atlanten är GM:s småbil det mest aktuella inom bilvärlden. I senaste numret av den amerikanska Motor Life presenterar man nyheten. De tror visserligen inte att den kommer ut under 1959 men man kan ju aldrig veta. Det intressanta är att prototypen har svansmotor men eftersom det trots allt är en

relativt stor bil, hjulbasen är hela 2,54 m, (Volkswagen 2,40 m) nöjer man sig inte med en fyra utan har valt en sexa, troligen av boxertyp, att placera under bakluckan. Designen verkar på det stora hela en något amerikaniserad Renault Dauphine och bilen är faktiskt trots sin trubbighet elegant.

Hoppar vi över till Europa igen, finner vi att en del fabriker redan släppt ut 59:orna. Först på plan var traditionsenligt Opel med sin Kapitän. God tvåa blev

VÄNDI

DE SOTO

Märket får en ansiktslyftning bestående i ny grill och något ändrade sidoplåtar. Ryktet talar även om nykonstruktion av framsätet men man vet inte om denna blir standard eller extra utrustning. Det kan möjligen vara ett svängbart säte för underlättande av i- och urstigning.

RAMBLER

Bilen som ställt alla tips på ända genom att bli en försäljningssuccé i USA bibehåller karosseriformen och motorerna. De sistnämnda kanske en aning modifierade. Utseendemässigt blir det grillen som visar på en ny modell.

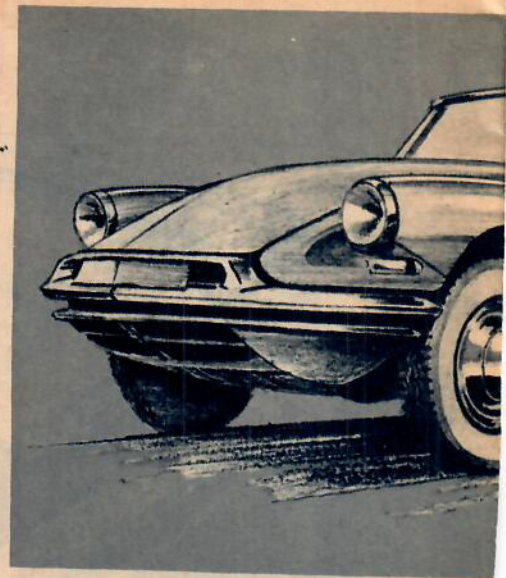
OLDSMOBILE

Ny form. Envisa rykten gör gällande att de fyra strålkastarna sprids ut över fronten. Grillmönstret blir likt förra årets. Vindrutan kryper upp över takkanten och till nyheterna hör även ansats till fenor. Buicks flänsade aluminiumbromstrummar kommer troligen även här.

BILNYTT

före detta Goliath som numera skall heta Hansa, och därmed återuppstår ett avsomnat märkesnamn. Om nu detta på något sätt skall hjälpa upp försäljningen.

Genom att dra ut bakflyglarna till fenor har man lyckats trola bort en del av bulligheten på den gamla Goliathen. Intrycket blir en helt ny bil. Under motorhuven ligger den förra året lanserade 1100-motorn av boxertyp på 40 hästar.



T. v. 1959 års Simca. Gummibuffertarna från Versailles igenkänns lätt. Skall bilen bli en av Chryslers småvagnar? Dessa lär i alla fall ha köpt in sig i fabriken. En snygg vagn är det.



De sistnämnda DIN-hästar. Som intressant detalj kan nämnas bensintanken som är utformad som en ring i vars »nav» reservhjulet har sin plats. Bagageutrymmet vinner alltid några kubikcentimeter på det sättet.

På minibilfronten är än så länge relativt lugnt. Goggo har äntligen fått fart på produktionen av sin 600, modellen med panoramaruta och »storbilsutseende». Modellen kommer i två versioner. Dels med en 579 kubikare, dels med en 682 kubikare under huven. I bägge fallen en tvåcylindrig fyrtakts boxermotor. Bland finesserna märks även en helsynkroniserad växellåda byggd på Porschelicens. Tydligt en småbil med krut.

Vad som i övrigt kan väntas av de olika märkena inför 1959 kan läsarna se med ett ögonkast under de olika namnen nedst på dessa och föregående sidor.

DKW

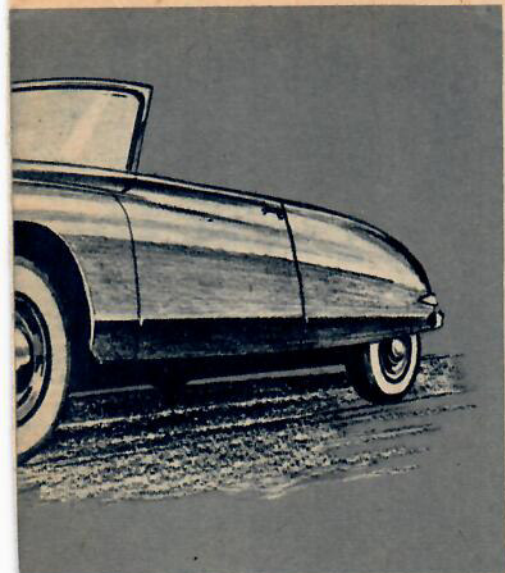
Enda nya är DKW 600 som i och med Mercedeskapitalet säkert blir producerad. Någon 600 är det dock inte. Under huven sitter f. n. en 750 kubikare, trecylindrig och släkt med Saabens motor. Hjulen är de minsta vi skådat på en så stor bil. Rena skoterrullarna.

CADILLAC

Märket bjuder större ändringar än det gjort föregående år. Glasytorna blir större och kommer att böja sig upp över taket. På den tekniska sidan noteras att X-ramen bibehålls. Fjädringen förbättras med stabilare väghållning som följd. Motorn blir en något moderniserad upplaga av förra årets.

CITROEN

Envisa röster från Paris säger att en sexa har hittat vägen under huven på DS. Provvagnar har förföljts på tyska Autobahn men de släppte vid 180!!! En sportvagn i cabrioletutförande bebådas av samma modell. Lillcittran kvarstår. Eventuellt med något ökad motorstyrka.



Så här gissar man att Citroëns Cabrioletmodell skall ta sig ut. För den även den varslade sexan under huven, blir det utan tvivel en vagn med exceptionella fartresurser och väghållning.

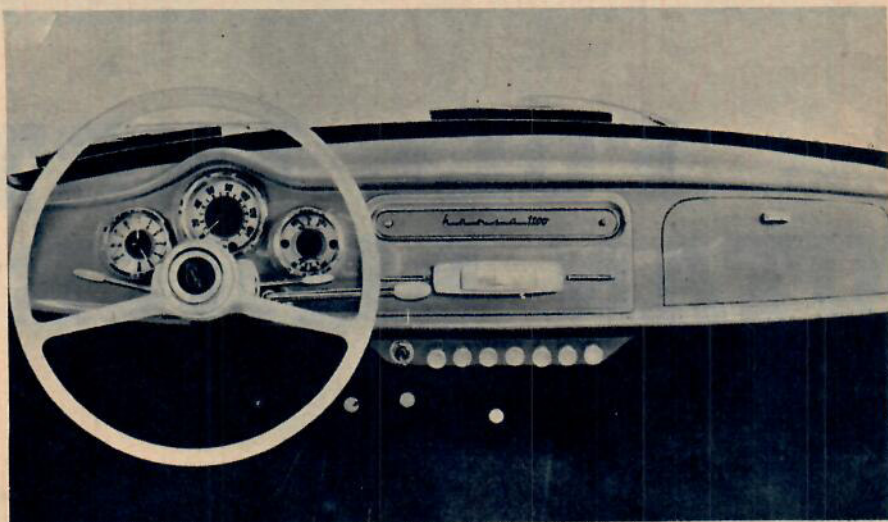


DÖD ÅT GOLIATH

Hansa 1100 heter denna nyhet. Genom fenor och namnbyte dödförklaras därmed Goliath. Linjerna från denna går dock igen tydligt (ovan). Instrumenteringen har ändrats och ratten är av säkerhetstyp. Det hela ser sobert ut (nedan).

FORD

Ford tar upp kampen på allvar med Chevrolet och signalerar nytt runt om. De ovala bromsljusen försvinner och de runda tallrikarna akteröver återkommer. Större glasytor, längden ökar och pressade dekorationer i plåten likaså. Bagageluckan blir räfflad. En ny och lättare automatlåda väntas.



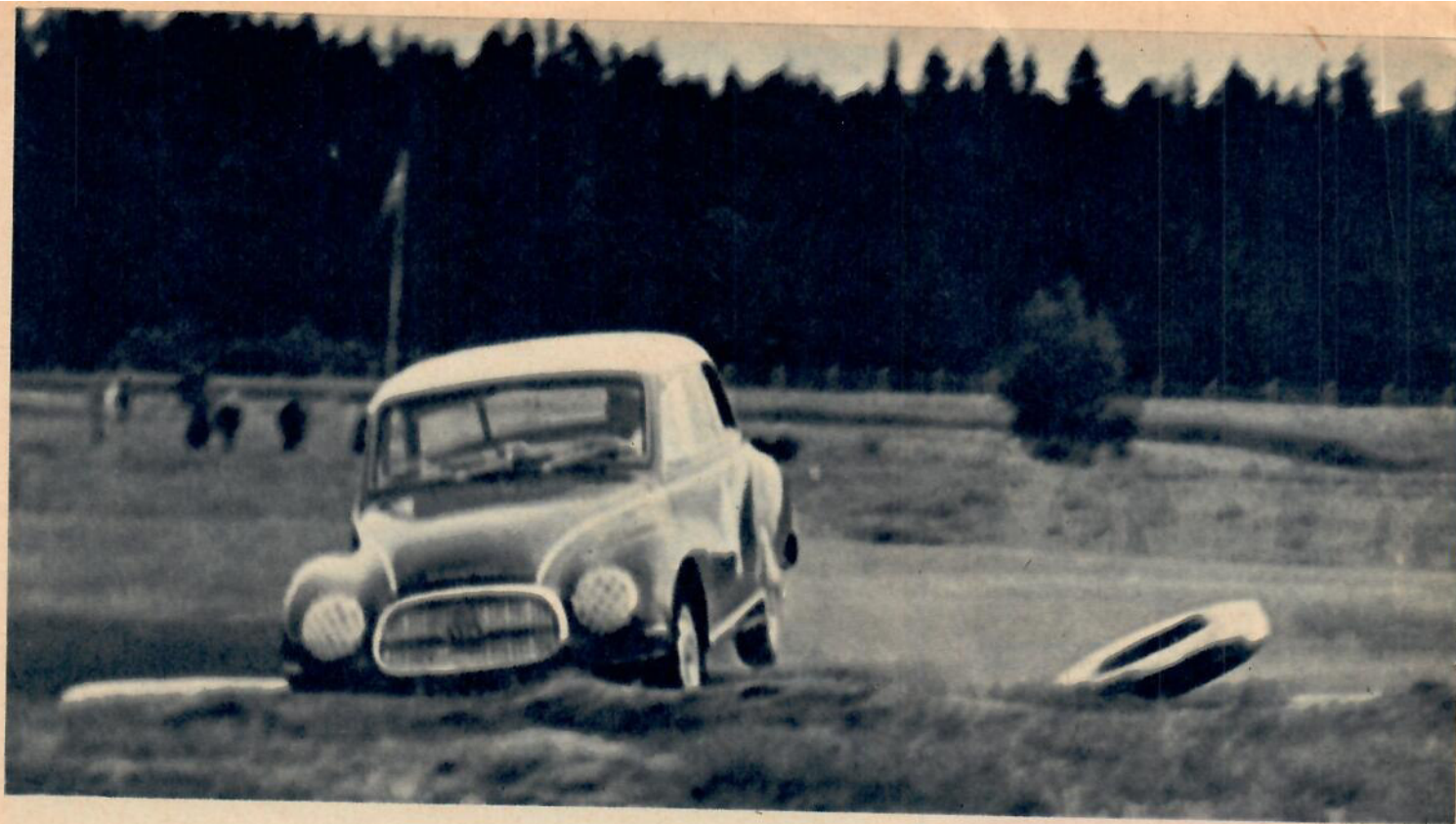
NY TYSK SMÅSAK

Egon Brütsch är en herre som varje år presenterar en ny minibil. Den här som ser ut som en släkting till Chevrolet Corvette är det senaste från honom. Något annat än att bilen klarar av drygt 100 km/t, har inte meddelats oss.

EDSEL

Fordkoncernens verkliga sorgebarn får de största ändringarna akteröver vid fenorna och bakljusen. En del av Edselmodellerna försvinner enligt rykten och man koncentrerar sig till de billigare versionerna.



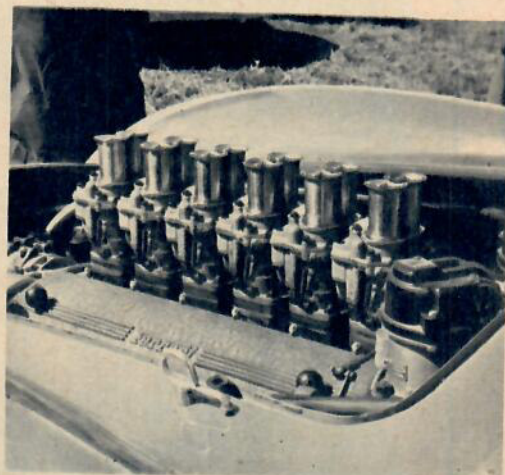


FULL FART UTAN RISKER!

Text och foto: BENGT-O. ALLSKOG

Sverige har äntligen fått en GP-bana där publiken kan följa nästan hela loppet. Det är den gamla Karlskogabanan som ökats ut och nu håller de internationella tre kilometrarna. Den har i och med moderniseringen blivit en säker och fartfylld arena.

Kommer ni ihåg reportaget »Skolan där alla kör» i Teknikens Värld? Där presenterade vi Sveriges första racerförarskola och tummelplatsen var Karlskoga motorstadion. En trevlig, småknixig bana som verkligen sätter körtekniken på prov. Nu har banan vuxit till sig till GP-format men inte till en ur publiksynpunkt tråkig bana som Kristianstad utan ett ställe där publiken ser allt vad som händer. Den knixiga karaktären är kvar vilket gör att det roligaste under en tävling, de fina kurvduellerna, blir dragplåstret. Det var som bekant storfrämmande i Karlskoga i år. Blivande världsmästaren Stirling Moss gav det hela en doft av stora världen, samtidigt som motorsportshyenorna vädrade morgonluft. »Aha, vilda farter, farliga vurpor», hördes i bakgrunden och man riktigt såg hur de gnuggade händerna av förtjusning. Det skulle emellertid inte bli något av med den saken, sade tävlingsbasen Gunnar Olsson och



SKILLNADEN ÄR STOR!

Tre Solexförgasare och 80-85 hästar hade BMW:n av 1938 års modell. Bilen hade en väghållning och fartresurser som imponerade stort och kämpade elegant med yngre kolleger.

Tjugo år senare föddes den här Testa Rossa-motorn. Sex dubbelports Weberförgasare får motorrummet att verka packlåda för en orgel. Går utvecklingen åt fel håll? Borde inte grejerna bli enklare med åren?



Hoppson! Valter Karlsson på DKW satsar litet för hårt under träningen och dundrar ut i geografien. Hans Hågbäck på Saab bromsar in så det ryker om däck. En festlig situation i specialstandardklass.

portionerade ut jordvallar och andra anordningar i säkerhetens tjänst. Visst slirade vagnar av vägen, tre vagnar slog runt men ingen allvarligare skada inträffade bland förarna. Knixigheten på banan utgjorde också en effektiv fartbegränsning. Vilde förarna stanna på banan måste de slå av på takten ordentligt.

Det vanliga skriet om att motorsporten inte har någon mission att fylla för den vanliga bilismen faller på sin egen orimlighet. Det är inte bara för reklamens skull motorfirmor underhåller sporten. Stirling Moss säger i det fallet: — Jag vet att många firmor har tiptop moderna testanordningar i fabrikena men ändå får vi pröva ut deras produkter på tävlingsbanorna. Se bara på Dunlop och Ferredo (bromsbandsfabrikant).

De som alltså hade dragit ut för att få vatten på sin kvarn om den vansinniga motorsporten fick gå hem med oförrättat ärende. Kanonloppet blev helt enkelt en triumf för sporten när den är som bäst. Och så skall den vara. Nog om detta.

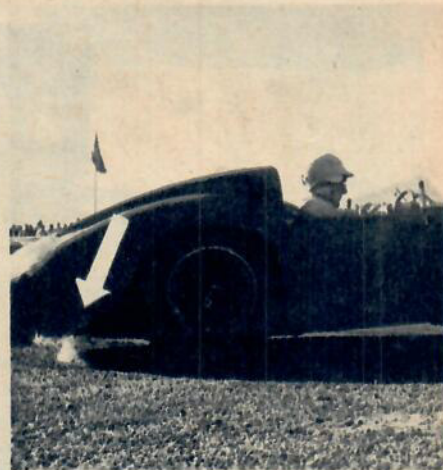
Vad bjöds det för den motorbitne? Depån var för det första till bristningsgränsen fylld med vagnar. Från vanlig standard och hela linjen upp till de s. k. sportvagnarna från Ferrari och Maserati. Det som i år tilldrog sig största intresset var utan tvivel trimmade standardvagnar där den egna skickligheten eller fabrikerens välvilja fick visa vad de gick för. SAAB passade på att testa den fyrväxlade lådan. Volvogänget var som vanligt slutna som musslor när det gällde motorerna men pekade gärna på andra finesser. Pelle Nyström pekade på sina hjul som till skillnad från vad hans Volvo hade som standard, nu fått fem hjulbultar. Det var litet för vekt förut, ansåg han.

I den specialstandardklassen kördes även en smätt legendarisk DKW, Sigurd Isacssons »Älgen». (Ni kan läsa om hur den har trimmat på annan plats i det här numret.) Den dyker upp varje år likt en

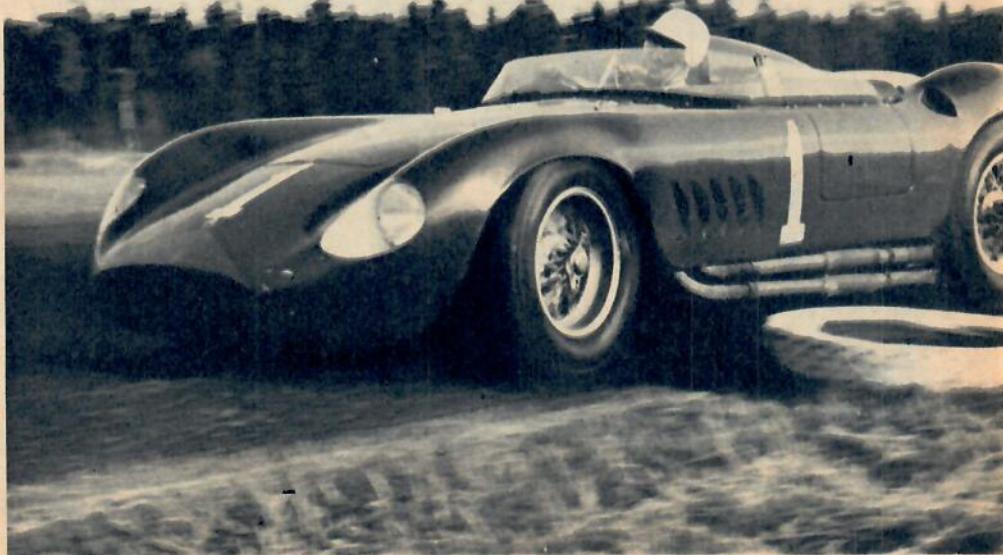
(Forts. på sid. 42)



Sådan är min still Stirling Moss kastar sig ner i sittbrunnen på Maseratin vid Le Mansstarten.



Motorn dånar igång, bromsstenarna vid pilen kastas bakåt. Köruppvisningen har börjat (nedan).



SNURRA FRAM DRAR HUSBÅT

Fartens tjuvning är ett begrepp som inte utövar någon lockelse på Morten Grindal, civilingenjör till professionen och med skeppsbyggeri som sitt speciella fack. Det han vill uppnå kan med en radikal travestering kallas för — lugnets njutning. Husbåten Rikitiki som han själv konstruerat är det perfekta fortskaffningsmedlet för människor som undgått att drabbas av jäktets förbannelse.

Av JAN KARLSSON

Foto: Anders Engman



Det här ser rätt inbjudande ut, eller hur? Solverandan är väl skyddad med markistyg, inga svårigheter att hitta en plats i lä som på en vanlig båt. Badtrappa finns akterut på styrbordssidan.



I ett hörn av solverandan ryms stolar och bord där det smakar med en öl under semesterdagar.

Hur ordnar man en motorbåtssemester i skärgården för att utnyttja de fattiga semesterveckorna på bästa sätt? Bilisten, som tycker om att plöja fram efter riksvägarna med nålen på 140 för att med jämna mellanrum tvärnita vid någon parkeringsplats och där intaga medhavda smörgåsar ackompanjerad av medtrafikanternas signalhorn och rytande hästkrafter kan mycket väl uppnå en liknande illusion till sjöss. Det finns racerbåtar som går oanat fort och förbrukar ännu mer oanade mängder bensin. Det är bara att sätta på njurbälte, dra på fullskäft och genast finner sig den avkopplande känslan att se öar och båtar vispa förbi som pinnarna i ett staket. Det virvlar lika mycket i tanken som i kölvattnet och bensinpengarna går upp i en svans av blå avgasrök.

En sådan här skräckbild av nutidsmänniskans semester målar ingenjör Morten Grindal upp som kontrast till sitt eget sätt att se på tillvaron i allmänhet och motorbåtssemester i synnerhet. Hans idé om en lämplig farkost överensstämmer inte mycket med övriga båtbyggares. I korta drag vill han anordna sin båt så här: Högsta hastighet: 4 knop. Bensinförbrukning: låg. Utrymme: samma som man är van vid på



Här är maskineriet. Aktersnurran ger den behagliga farten av fyra knop. Den låga bensinförbrukningen gör att den går länge på en uppdragning.

Rikitiki är trevligt inredd med gardiner för fönstren, matta på golvet och duk på bordet. Gasolen till köket är lika effektiv som vanlig stadsgas.

Det många semesterfirare till sjöss saknar mest är en ordentlig toalett. I Rikitiki finns en som är både ordentlig och effektivt kamouflerad.



Serieversionen kommer att få dörren mitt på framväggen så att innerutrymmet blir större. Av samma anledning blir framväggens lutning brantare.



»Alla pratar om jäkt, men ingen gör något åt det. Den här husbåtsidén är mitt bidrag för att göra människan lyckligare och mer harmonisk.»

land. Sjösäkerhet: god. Farkosten bör kunna manövreras säkert av en person som inte är van seglare utan endast är utrustad med ett gott allmänt omdöme.

Minnesgoda läsare av Teknikens Värld kommer kanske ihåg att vi i båtnumret i våras presenterade en artikel under rubriken »Sätt snurra på sommarstugan». Samtidigt som detta i vårt tycke intressanta men något fantasifulle projekt kom till var ingenjör Grindal i färd med att på en verkstad i Stockholm göra sin egen flytande sommarstuga. Efter fyra utkast som inte fullföljdes byggdes den slutliga typen som sjösattes på försommaren.

Husbåten är byggd på två pontoner som är förenade med ett plankdäck à la Kon-tiki. Vid för och akter är pontonerna även sammanlänkade under vattenytan med ett par strålstag som gör konstruktionen stabil. Däcket upptages av själva huset med undantag för en solplats akterut och ett utrymme längst fram vid motorn.

Just det, aktersnurran sitter fram till på denna märkliga båtkonstruktion. Det stod genast klart för ingenjör Grindal att husbåten skulle bli mycket svårmanövrerad om snurran satt akterut. Med den här placeringen kommer den att ge samma verkan som framhjulsdraft på en bil; propel-

lern drar fram båten i svängarna. Risken att den skall bryta ned vid stark motvind och komma ur kurs är också mycket mindre. Snurran är svag i relation till den stora farkosten. Det är en Archimedes A 4 eller, uttryckt på annat sätt, en Penta B 21 som representerar maskineriet. Högsta hastigheten i vindstilla är 4 knop men när det blåser motvind går det förstås långsammare. Men med en så blygsam bränsleförbrukning som 2 lit/tim får man inte ha anspråk på någon högre fart.

Själva huset är lådformat med sluttande framsida. Det är tillräckligt högt för att ingenjör Grindal (som är ett huvud högre än de flesta medmänniskor) går fri med god marginal i hela salongen. Inredningen påminner om en mycket minimal etta i Blackeberg: där finns en bekväm säng, ett bord och ett par stolar, ett gasolkök samt sist men absolut inte oviktigast ordentligt tilltagna utrymmen för kläder, mat och kökstillbehör. Livet ombord är alltså betydligt bekvämare än i de flesta motor- och segelbåtar där utrymmesbristen omöjliggör ordentlig komfort och hygglig matlagning.

Under vintern skall ingenjör Grindal starta serietillverkning av sin husbåt Rikitiki. Seriemodellen kommer att bli en

något modifierad upplaga av den första typen. Plywoodpontoner skall ersättas med plåtpontoner i flera vattentäta skott som kommer att göra Rikitiki i det närmaste osänkbar. Vidare skall utrymmet där motorn sitter göras mindre och den inre golvytan ökas något. Seriebåten blir ungefär 7 m lång och 3 m bred. En grov gissning av priset är 6.000 kronor. Det kommer emellertid att läggas upp ytterligare en seriebåt kallad »Folkmotorbåten Rikitiki», som i byggsats skall säljas för ungefär halva detta pris. Den kommer enbart att bestå av pontoner och däck på vilket den någotsänär händig själv kan tillverka en lämplig överbyggnad eller helt enkelt sätta upp ett stort tält.

Är det svenska folket berett att acceptera de här radikala idéerna om hur en motorbåt skall se ut? Frågan är väl om fartens tjuuning inte tilltalar Medelsvensson mera än lugnets njutning. Det finns dessutom en ganska väl inrotad uppfattning om hur en båt skall se ut, som kommer att göra många tveksamma inför Morten Grindals flytande hus. Men när konstruktören beskriver det lugna livet ombord under solbadande, fiskande eller helt enkelt en stilla eftermiddagslur på sängen låter det onekligen förföriskt.



En elegant stilstudie av Joakim Bonnier, tagen under baktävlingen i Freiburg i Tyskland.

EM-HOPP I BACKEN



Joakim Bonnier, den ende svensken med tävlingsåkat som yrke, har nyligen visat framfötterna på ett hedervärdigt sätt. I baktävlingarna vid Freiburg i Tyskland gjorde han sensation genom att slå banans 22-åriga rekord. Toppförare som Jean Behra och Hans Herrmann fick se sig slagna av Bonnier, som i en 1,5 liters direktinsprutad Borgward gjorde en grandios uppvisning i tävlingen. Genom segern kom Bonnier på sjätte plats i EM-tabellen. Han har därigenom chans att ta hem titeln om han i de båda återstående tävlingarna klarar sig lika bra. Vi håller tummarna! — Foto: Julius Weitman.



Lugnet före starten. I förgrunden Joakims 1,5 liters Borgward. Bländ bilarna märks även två Abarth-Fiatar.



Bonnier slog världseliten, bl. a. Hans Herrmann och Jean Behra som här ses i sin Porsche under baktävlingen.



I första omgången satsade Bonnier hårt med Borgwarden och lyckades slå det 22 år gamla banrekordet med bred marginal. I och med denna seger har Joakim chans att klara EM-titeln.

TEKNIKENS VÄRLD TESTAR

AMERICAN RAMBLER



Provkörd vid Teknikens Världs testavdelning av ingenjör OLLE LINDAHL. Foto: Ove Wallin.

VÄND!

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Måttligt ytterformat
- Stark motor gör bilen mycket snabb
- Utmärkt värme

MINDRE BRA:

- Baksätet trångt i sidled
- Dåligt planerat bagageutrymme

Lilla Rambler tillhör den kategori av enkla och små bilar som den amerikanska bilindustrin i sin nuvarande kritiska situation ställer vissa förhoppningar till. Den kraftigt stigande importen av europeiska småbilar och de egna bilarnas ökade format, pris och utstyrsel med mer eller mindre fantasibetonade fenor och frontpartier har gjort att fabrikena inför avsättningssvårigheterna kraftigt överväger att tillverka mindre och enklare bilar. I detta sammanhang bör man komma ihåg att små bilar efter amerikansk måttstock knappast är mindre än denna femsitsiga bil med sina 90 hästar.

Rambler American förefaller bekant till utseendet, och mycket riktigt så är den till det yttre samma bil som för några år sedan såldes under namnet Nash Rambler för att sedan försvinna ett par år och nu åter komma tillbaka som American Motors minstring. Något modellbyte har det inte varit på denna bil och fabriken säger öppet ifrån att den har för avsikt att tillverka modellen så länge som möjligt.

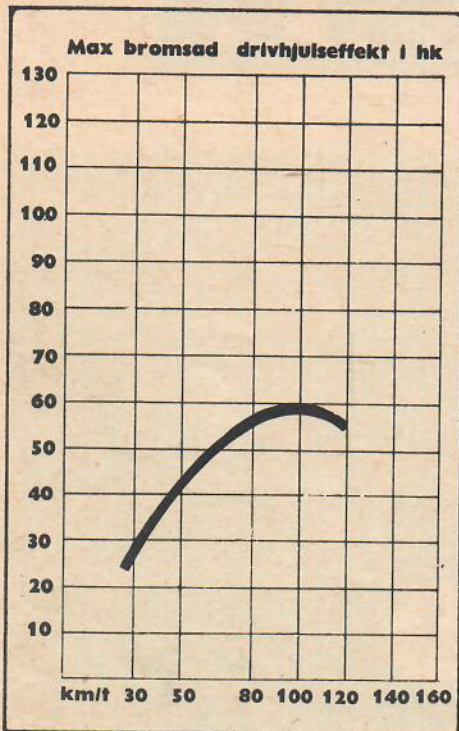
Karossen är tilltalande enkel men kanske något bullig och litet för mycket svängd vid och under koffertluckan. Frontpartiet är sobert och dessutom billigt. Det finns säkert ingen annan amerikanare på vilken den kompletta kylarmaskeringen endast kostar 213 kr. Det tiodubbla priset är inte ovanligt.

Bilens finish är av s. k. amerikansk klass. Det självbärande skalet är rostskyddsbehandlat före lackeringen i fabriken.

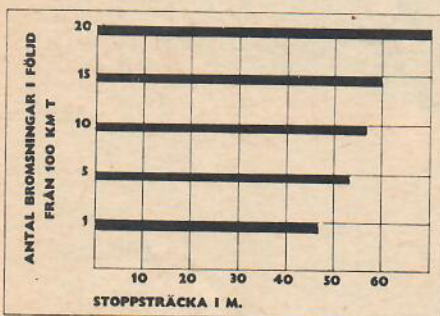
De två dörrarna är verkligt frikostigt tilltagna och öppnar bilen för enkel i- och urstigning. Körställningen är bekväm med mycket stort benutrymme samtidigt som ryggstödet är högt och ger bra stöd, liksom även sittdynan. Framsätet är mycket bredare än baksätet och rymmer tre personer medan baksätet endast rymmer två. Här måste sägas att karossens inredimensioner inte är tillvaratagna på rätt sätt. Baksätet borde ha kunnat göras lika stort som framsätet. (Forts. på sid. 36)

Teknikens Världs testsiffror för AMERICAN RAMBLER

PROVRESULTAT



Drivhjulseffekt bromsad i bänk till max. 60 hk.



ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 38,6 sek.

Genom växlarna:

0—50 km/t 3,8 sek.

0—80 km/t 10,1 sek.

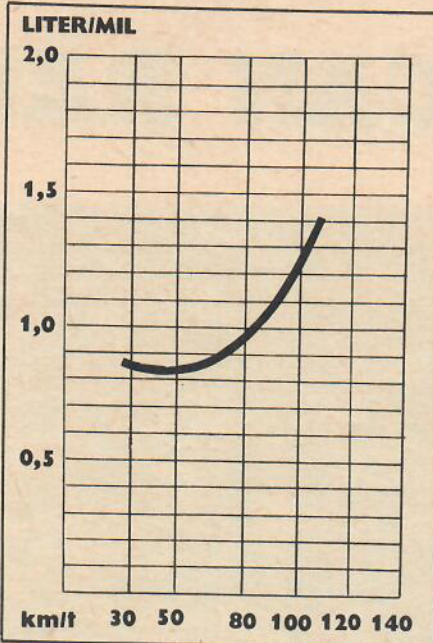
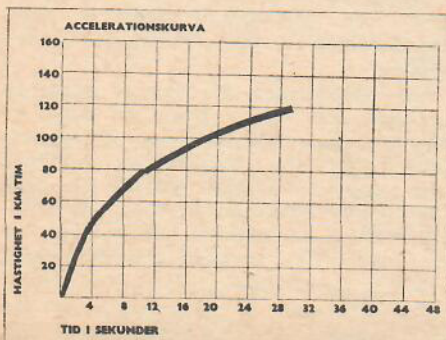
0—100 km/t 18,6 sek.

På enstaka växlar:

Tvåan 30—50 km/t 3,1 sek., 50—80 km/t 5,2 sek.

Trean 30—50 km/t 4,4 sek., 50—80 km/t 7,7 sek.,

80—100 km/t 6,4 sek.



BROMSVERKAN

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

38 57 70 79

procent av vagnvikten vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 kg.

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

1:a bromsningen 48 m.

5:e bromsningen 54 m.

10:e bromsningen 57 m.

15:e bromsningen 60 m.

20:e bromsningen 70 m.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Konstant fart:

30 km/t 0,86 l/mil

50 km/t 0,86 l/mil

80 km/t 1,02 l/mil

100 km/t 1,24 l/mil

110 km/t 1,38 l/mil

SPECIELLA DATA

Växel	1	2	3	4
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja	
Tystgående	Ja	Ja	Ja	
Växellädans utväxlingsförh.	2,605	1,63	1,0	
Slutväxelns utväxlingsförh.	3,78	3,78	3,78	
Antal motorvarv per drivhjulsväxel = total utväxling	9,85	6,16	3,78	
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	11,9	19	31	
Antal motorvarv per körkilometer	5042	3158	1935	
Kolvväg, m/körkm.	1089	682	418	
Max. effekt och medelkolvh. 13,7 m/s uppnås vid km/t	45	72	118	
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	19	30	50	
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	520	325	199	

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 77 km/t, upp till 110 km/t på fria vägvägnitt) medelförbrukning ca 1,2 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 55 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvägnitt) medelförbrukning ca 0,95 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 1,3 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade
30 50 80 100 120 km/t
vid en verklig fart av
25,9 44,1 73,1 91,2 110,0 km/t

Vägmätaren visade 6 proc. för lång vägsträcka. OBS! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 1,1 lux. Halvljus 25 m 0,2 lux. OBS! Felställda. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÅTKOMLIGHETS BETYG

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

Oljemätsticka 2. Oljepåfyllning 2. Kylvattenpåfyllning 3. Batteri 3. Tändstift 3. Strömfördelare 2. Förgasare 3. Startmotor 3. Generator 2. Bränslepump 2.

VAGNBESKRIVNING

Typ: RAMBLER American.

Tillverkare: American Motor Co, USA.

Generalagent: Svenska Bilimporten, Stockholm.

Pris: 14.050 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem, för överväxel 800 kr, för Flash-o-Matic växellåda 1400 kronor.

Skatt: 222 kr per år, omsättningskatt 1.130 kr.

TEKNISK BESKRIVNING

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

Inredning: 5—6 sittplatser. Fram helt säte av sofftyp med fällbara ryggsät. Bak helt säte. Motor: 6 cyl. fyr. vätskekyld radmotor med sidventiler. Cyl.-diam. 79,38 mm, slaglängd 108 mm, slagvolym 3206 cm³. Kompr.-förh. 8,0:1. Max. effekt 90 hk SAE vid 3800 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. 3-växlad låda med de två övre växlarna synkroniserade. Rattväxelspak.

Hju/ställ: Fram: Separat fjädring med V-formade länkar och högtliggande spiralfjädrar. Bak: Stel axelbrygga med långsgående blad-fjädrar. Hydrauliska teleskopstötdämpare runt om.

Däck: 5,90×15".

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen. Total bandarea 902 cm².

Styrinrättning: Typ skruv och rulle.

Elsystem: 12 V, batterikapacitet 45 Ah.

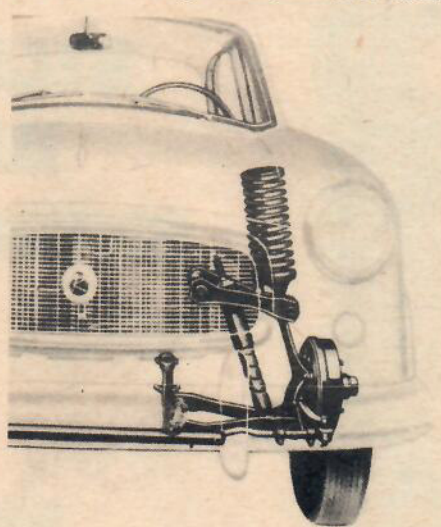
Bränsletanken rymmer 75 liter.



För att vara amerikansk har Rambler en ovanligt lugn och behärskad nästan spartansk front. Släta ytor utan omotiverade kromlister, dubbla strålkastare och andra vanliga dollargrintillbehör saknas.



Förarplatsen har enkel inredning och instrumentering. Sätets höga rygg ger ett utmärkt stöd.



Framfjädringen tycks ha inspirerats av europeiska småvagnar m. spiralerna högt under huvan.



Inte heller bakpartiet stämmer med dagens mode. Mjukt svängda linjer, inga fenor, stora rutor.



Resultatet blir ett ganska misslyckat bagageutrymme med svängda ytor och reserven mitt i.



Sidspisen under huvan är robust och kraftig. De flesta servicedetaljer sitter också lätt åtkomliga.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektall vid tjänstevikt 71,4 hk/ton.
Effektall vid lastad vikt 55,6 hk/ton.
Spec. bromsarea 714 cm² per ton tjänstevikt.
Antal rattvarv 4½ mellan fulla framhjulslutslag.

MOTORNES NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 90 hk vid 3800 varv/min.
Vridmoment: Max. 20,7 kpm vid 1600 varv/min.
Medelkolvhastighet: 3,6 m/sek vid 1000 v/min.
Effektivt medeltryck: 6,65 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 28,1 hk/liter.

UTRUSTNING

Värmsystem av vent. typ ingår i bilens pris.
Imprutor för varmluft/kallluft finns.
Ventilation för kallluft finns.
Ventilationsfläkt för låg fart finns.
Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris. Komplet installation kostar 75 kr extra.
Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 366—918 kr alltefter apparatens och antennens typ.

Backlampa finns inte.

Rattlös finns inte.

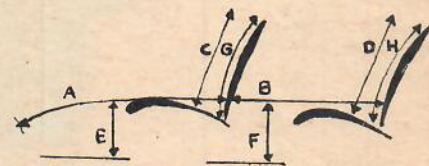
TEKNIKENS VÄRLD 17/58

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor finns inte.
Sats kolvar jämte kolringar och kolvbultar kr 360:—.
Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar kr 102:60.
Cylinderpackning kr 17:—.
Termostat för kylsystem kr 24:50.
Strömfördelarlock utan kablar kr 18:—.
Kopplingslamell kompl. med centrum kr 120:—.
Sats utbytesbromsbackar med nya belägg kr 64:—.
Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 179:—.
Stötdämpare kompl. sats kr 226:—.
Ett däck kostar kr 97:—.
Vindruta kr 274:—.
Höger tramflygel eller motsv. kompl. kr 247:—.
Bakre stötfångare kompl. med alla detaljer kr 274:—.
Komplett kylarmaskering kr 213:—.

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas inte.



MÅTT OCH VIKT

Ytermått: Längd 453 cm, bredd 185 cm, höjd 145,6 cm, hjulbas 254 cm, spårvidd fram 138,8 cm, bak 139,7 cm.

Innermått:

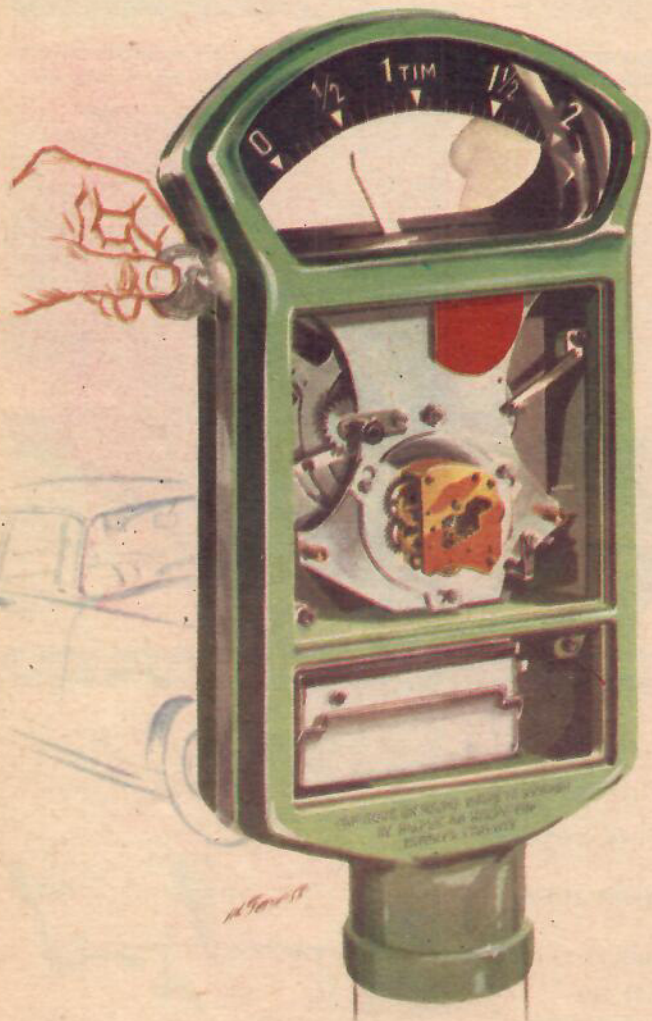
Framsätets bredd i höfthöjd 140 cm, baksätets d:o 107 cm. Bredd i axelhöjd fram 132 cm, bak 122 cm. Framsätet går att skjuta 7 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 43 cm.
a) 87 cm, b) 71 cm, c) 93 cm, d) 88 cm, e) 27 cm, f) 32 cm, g) 52 cm, h) 58 cm.
Bagageutrymmets ungefärliga djup 95 cm, höjd 35 cm, bredd 105 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1.260 kg (körklar med förare), lastad vikt 1.615 kg (körklar med 5 personer).

P-AUTOMAT I NÄRBILD

Vad händer egentligen när ni stoppar ned en tjugofemöring eller enkrona i parkeringsautomaten? Vår teknare fick låna en P-mätare som dissekerades. Nedan ser ni resultatet.

Teckning: MAGNUS GERNE



En närmare undersökning av en parkeringsmätarens inandöme är ganska intressant. Apparaturen består av tre huvuddelar: Myntavkänningen, urverket och myntuppsamlingen. Haldex, den svenska P-mätaren, fungerar så att de olika mynten placeras i samma inkast oberoende av storlek. Myntet faller in i en ränna och stannar mot en cirkelrund skiva som manövreras med hjälp av veven på automatens framsida. Skivan är försedd med spår för de olika myntslagen och då rätt spår står mitt framför myntet faller det in i skivans inre. Myntet rör sig vidare under rotationen och påverkar en kulissmekanism som för ut en hävstång radiellt en viss sträcka

beroende på myntets valör. Vridningen fullföljs och hävstången tar nu tag i en motsvarande hävstång från urverket och spänner detta. Under den sista fasen rör sig alltså visaren över skalan så långt som beloppet berättigar till och samtidigt faller den röda skylten ned.

Då fjädern är färdigspänd faller myntet ned i en låda som även den är specialkonstruerad. Då P-mätaren skall vittjas töms inte lådan utan byts ut mot en annan. Den fyllda lådan blir automatiskt läst så fort den drages ut från sin plats. Den tomma lådan är även läst från början och öppnas först då den placeras på plats i automaten.



Den holländska helikoptern H-3 Kolibri är readriven och kostar bara

BILLIG REA- SNURRA

Text och foto:
PETER SCHNEIDER

En ganska unik helikopter har tillverkats av Nederländse Helicopter Industrie i Rotterdam, Holland. H-3 Kolibri har man kallat den och till skillnad från de flesta andra helikoptrar drivs den inte av en kolvmotor utan har readrift. De två reamotorerna ligger längst ut på vardera rotorbladet vilket ger rotorsystemet ett stort tröghetsmoment. Detta i sin tur medför att piloten kan känna mycket större säkerhet eftersom den »farliga zonen» på låg höjd försvinner. Rotorn har nämligen egen levande kraft om motorerna av en eller

SKÖN SAMLING

En samlarvurm kan ta sig många uttryck. Att samla bilar tillhör inte det originellaste men att hålla ett helt stall av gamla tävlingsvagnar är onekligen kuriöst. Den här amerikanen har lyckats snoka rätt på gamlingarna inom gebitet och kärleksfullt återställt dem i sitt ursprungliga skick. På bilden

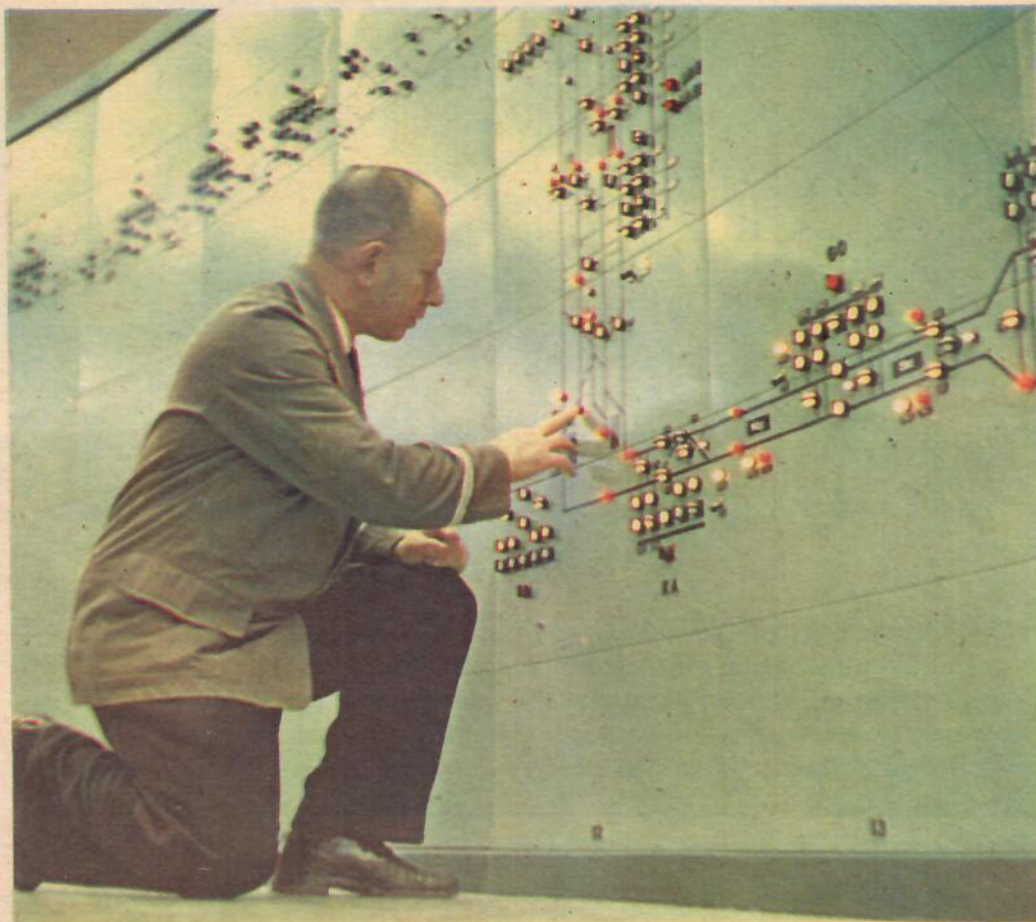


TEKNIKENS VÄRLD 17/58

HJÄRNA FÖR UNDERJORDEN

Stockholms Spårvägars nya tunnelcentral vid Mälartorget har kallats T-banans hjärna. Det beror inte enbart på den förnämliga tekniska utrustningen utan också på den arkitektoniska utformningen, som för tankarna till ett trafikledartorn för rymdtrafik.

Av HENRIC THÖRNBLAD Foto: Stig Göth



Denna stora kontrolltavla visar T-banelinjerna. På den kan trafikledarna se hur strömmatningen fungerar.

Tidigare fanns det två tunnelcentraler — en för södra och en för västra tunnelbanan. Men i och med sammanknytningen av tunnelnätet slogs de båda ihop 20 november förra året, alltså fyra dagar före dagen T (den sammanslagna T-banan öppnades, nya reslängdstaxor).

För att göra reslogörelsen något enklare skall vi försöka beskriva tunnelcentralen, eller Tuc som den allmänt kallas, i olika etapper.

Då man kommer in i den 170 kvm stora salen, är det först och främst den jättelika kontrolltavlan, som är iögonfallande. Den är 12 m lång och 2,25 m hög och sträcker sig i en svag båge tvärs över rummet. Hu-

vudändamålet är att på tavlan visa hur strömmatningen för T-banan i varje ögonblick ser ut. Med hjälp av svarta band av olika bredd och små manöverströmställare med inbyggda indikeringslampor har man byggt upp en strömförsörjningsplan för hela T-banan och till banan anslutna likriktarstationer. Genom att strömskenan och spåren löper parallellt utefter hela banan, får man också en bild av spårsystemet med växlar. Däremot kan man inte på kontrolltavlan följa de olika tågens rörelser genom att t. ex. lampor tänds och slocknar. Det är endast i ställverket, som det är möjligt.

(Forts. på sid. 34)



hälften av en vanlig helikopter.

annan anledning skulle stanna. Eftersom motorerna är ytterst lätta i jämförelse med kolvmotorer kan Kolibrie bära upp mer än sin egen vikt i nyttig last. Tomvikten är 240 kg och maximala flygvikten 700 kg. Högsta hastighet vid planflykt ligger vid 100 km/t och stighastigheten vid 4 m/s.

Drivmedlet är mycket billigt; vanlig fotogen. Övriga drifts- och underhållskostnader är också låga. Priset ligger mellan hälften och tredjedelen av vad en vanlig helikopter kostar. Serietillverkningen är i full gång.

nedan ses ett imponerande smakprov av stallet. I förgrunden ses en tävlingsvagn modell T-Ford. Observera den originella framvagnsfjädringen med skruvfjädrar ovanför den stela framaxeln. Den röda vagnen i bakgrunden är en av de Mercedes-vagnar som för byggdes på licens i USA.





SÅ TRIMMAS DEKAN

Sigurd Isacson brukar det stå i toppen på tävlingsresultat från olika tävlingar. Han är inte bara tävlingsförare utan även en skicklig ingenjör som kan konsten att lura några extra hästkrafter ur motorer. Här får den tvåtaktsfrälste en hel del fina tips om hur det skall gå till.

Av SIGURD ISACSON Foto: Göran André

GÖR "DEKAN" TILL SPORTVAGN!

Visste Ni att Er »Deka» blir en sportvagn med mycket enkla ingrepp? Samtidigt med den ökade accelerationen tar den steget fullt ut till en vägarnas toppvagn med större säkerhet vid omkörning och kurvtagning. Men kom ihåg en sak: den är aldrig bättre än Ni kör den, och en liten 900 cc-motor ger aldrig sportvagnsegenskaper med full last av fem personer och bagage bak! Alla tävlings-Dekor lättas bak och får då ytterligare kurvfart eftersom förarna »står på gasen och hänger i ratten» som Greta Molander sa! Allt hänger på framhjulen som både styr och drar in i kurvorna och bakvagnen ska bara hänga med i svängarna.

Det som här sägs gäller i princip också alla trecylindriga SAAB, som trimmas och körs på samma sätt. Skillnaden vid absolut topptrimning (»specialstandard» som körs bl. a. i isbane-SM) är den att SAAB-motorn kan trimmas till relativt högre effekt än DKW-motorn, men långt

innan den uppnår samma effekt är driftsäkerheten nedsatt av skärningsrisken. Min specialstandardmotor på närmare 70 hk har många gånger växlats ända upp till 9.000 varv (normalt under 5.000 varv/min), och den har körts land och rike runt utan att någon gång ha klickat. DKW-motorn har nämligen kylda kolvar genom att bränsleblandningen strömmar genom fönster i kolvarna.

TRIMNING PÅ EN HALVTIMME

gör ni lätt själv och för 50 kr:s kostnad: köp ett sportfilter, dvs. luftfilter för trimmad DKW, en halsring nr 30 (standard är 29), ett huvudmunstycke nr 145 eller 150 (standard är 135, 132,5 i AU 1000) samt ett korrektionsmunstycke nr 230 för DKW 1956-58, nr 200 för DKW 1954-55, nr 170 för AU 1000. Byt ut standarddelarna mot dessa, höj tändningen till 5,5 (3,5 i AU 1000) och provkör vagnen med olika gaspådrag i olika farter. Om motorn inte

spikar mer än vid de hårdaste belastningarna, så är inställningen bra. Ni bör ha fått

EN MÄRKBART VASSARE VAGN

Utnyttjar ni nu den högre accelerationen så ökar också bränsleåtgången något. Ibland kan ett korrektionsmunstycke 10 enheter högre eller lägre vara bättre, då motorerna aldrig är i lika kondition. Klocka då med stoppur accelerationstiden på tvåan med full gas från 30 till 55 km/tim och jämför. Om ni gör detta ofarliga prov från början på samma vägbit så ser ni också vad ni vunnit. 60-100 på trean ger ännu bättre jämförelse, men kör på permanentad väg och ge full gas redan vid 50 km/tim.

Denna trimning — men mera tekniskt genomförd och med många accelerations- och varvningsprov — är vad man får göra till nuvarande tävlingar i standardvagnsklassen. Den heter Grupp 1. Skall ni tävla



På bilden t. v. rusar den gamla trojjanaren Älg igenom »Björkdungekurvan» på Karlskogabanan. Skriv upp att här går det undan ordentligt. Det syns förresten på höger bakhjul som snurrar fritt.



Älgen är inte slut ännu. Så här ser den ut nu efter åtskilliga hårda duster på tävlingar landet runt. En verklig trojjanare. (Bilden t. h.)



Sigurd Isacson och Björn Edlund ordnar här till DKW-specialstandard med tre förgasare. Toppfarten blir 160 km/tim.

i OT, så ska ventilerna dras åt i främre stötdämparna så de blir hårdare. Byt inte ut dem i förtid, för de är fina! Sedan bultar ni fast den vanliga motorskölden fram till växellådan av 4–5 mm hård aluminium eller dural.

HÖGRE TRIMNING GER LÄGRE BRÄNSLEÅTGÅNG

Vill vi ha en finare motor och öka effekten över 10 %, så får vi lov att »rycka ut» den och »slita av» topplock m. m. som vi säger i »Älg»-stallet. Skall vi bearbeta mycket så tar vi ur vevaxel och kolyar också för att inte få spån i loppet. En sådan bearbetning får göras till internationella rallyn (Midnattsolsrallyt) och förflyttar då vår DKW upp i Grupp 2, trimmad standard, om vi skulle tävla med den. Men för andra tävlingar är då motorn snart oanvändbar, så tänk er för!

När det gäller privatkörning får ni på detta sätt en tjugusig vagn med högre säkerhet vid omkörningar och lägre bensinåtgång. Jag har kört DKW från 1954, 1956 och 1957 med sådana HL-motorer, som fabriken kallar dem, i marschfart 120 km/tim där trafiken så tillåtit, på 0,9 l/mil! Det finns många bilar som går mer ekonomiskt vid snål körning under 30, men en sådan ekonomi vid snabb landsvägskörning får man leta efter.

VI "RYCKER" UT MOTORN

och står med den på bänken. Viktigast är att slipa ytorna i avgasportarna så de blir släta (spegelblanka behöver de alls inte vara). Vill vi ha en liten racermotor ska portarna höjas 2 mm i överkanten, vilket ger snabbare gasutlopp men ökar bränsleåtgången. Väsentligt i alla avseenden är emellertid att avgasen fritt kan rusa från de »polerade» portarna ut i grenröret utan

att stöta på de kanter som alltid finns i standardbitar. Passningen provas ut med krita och röret slipas av. Skär av ev. utstickande kanter i avgaspackningen.

GASEN SKA RUSA RÄTT IN OCH RÄTT UT!

Gör precis samma sak med insugningsportar och insugningsrör, som också poleras inuti. Motorns insug får dock inte höjas utan sänkes 1–2 mm i underkant, om vi vill kosta på oss lite bränsle till. Kolla också att kolvfönstren passar. En hyvling av topplocket 1,3 mm går bra och ger en kompressionsökning från ungefär 1:7 till 1:8. Man vinner alltid i acceleration härmed, men toppfarten kan sjunka. De nya vevaxlarna tål kompressionen fint om motorn bara inte frestas vid låga varv, givetvis inte heller vid »skrikvarv».

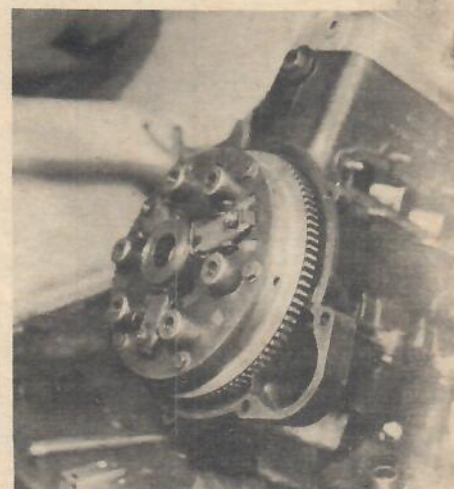
1956 års DKW-motorer och nyare går inte bättre om man minskar avgasmotståndet genom att ta bort bakre dämparen. Det gör ingen skillnad, då i gengäld friskt bränsle blåser ut och enbart försämrar ekonomin. Däremot ska avgasystemet brännas ur om det gått över 1.500 mil, särskilt i stadstrafik. Sportfiltret sätts på. Nu 5–10 enheter högre huvudmunstycken än för trimningen till Grupp 1. Samtliga motorer ska nu ha halsring 31 och tändning 5,8 mm (AU 1000 3,7 mm) med utslagna balanser i brytaren. Tändstift Bosch 225 eller motsvarande Behru. Högeffektspoler eller elektrisk bränslepump ger ingenting.

75 KR. FÖR 150 KM/TIM!

Prova nu spikning och närliggande munstycken som förut för högsta effekt. Ni gör allt arbetet på några kvällar med
(Forts. på sid. 40)



En närbild av förgasarrangemang som ger tips om hur det skall byggas upp i detalj.



Insugningskanalerna har polerats och alla hörn mjukats upp för att få ut högsta effekt.



Den amerikanska plastacern Commodore i full fart genom Stockholms skärgård. Med en West Bend — snurra på 35 hk — klockades den för 24,5 knop. Det går att hänga på ända upp till 90 hk.



NYBAKAT FRÅN OCKELBO

Av JAN KARLSSON

Foto: Göran Andrén

◀
Plastbåten från Ockelbo är ren i linjerna utan stora överdrifter. Skrovet är bakat i genomfärgad plast och däckat lackerat i två färger.

"RYMDSKEPP" PÅ SJÖN

Av JAN KARLSSON Foto: Anders Engman

På utställningen »Allt för Sjön» i våras introducerades en hel del nyheter i plastbåtsväg på den svenska marknaden. Man fick en liten aning om vart utvecklingen inom småbåtsbyggeriet var på väg. Konservativt sjöfolk slet visserligen sitt hår vid åsynen av de mest extrema flytande bilkarosserna men i det stora hela var man nog överens om att plastbakade båtar kommit för att stanna.

Allt talar för att vi kommande vår får se ännu fler och betydligt mer avancerade plastkonstruktioner. Teknikens Värld har haft tillfälle att ta en förhandstitt på

en amerikansk racer som skall introduceras i Sverige nästa säsong. Herr Göran Forsell har tillsammans med AB Billtrade i Stockholm importerat en båt som tillverkats vid Fleetform Corporation i USA. Den heter Commodore Outboard Runabout och är nog det extremaste vi sett här hemma. Den är byggd i genomfärgad plast, alltså även överbyggnaden, och formgivningen är en lätt blandning av månkraket och Cadillac.

Några siffror om Commodore: Längd överallt 500 cm, största bredd 185 cm. Vikt ca 300 kg. Båten är byggd för max.

90 hk effekt och akterpartiet är konstruerat så att två parallellkopplade utombordare kan användas. Sittbrunnen rymmer sex personer. Priset i Sverige på de båtar skrivs inte fastställt, men importören AB Billtrade kommer att stå till tjänst med alla upplysningar om en tid. Firman kommer även att åta sig service på de båtar som levereras. Man ämnar också sätta igång serietillverkning av en tvåhjulig kärra, specialkonstruerad för Commodore, så att ägarna kan koppla båten efter sin bil.

Motorn är väl avskild från den rymliga sittbrunnen. Alla kablar kommer så småningom att byggas in. Bakfenorna för tanken till lyxbil.

En praktisk detalj som vi aldrig förut sett är förvaringsutrymmet för kalla drycker m. m. Ligger mitt på durken och är helt plastbakat.

Vid utformandet av fördäcket har man kanske enligt europeisk smak gått en aning för långt. Det pressade mönstret är lätt rymdinspirerat.



Den kände tävlingsföraren Erik »Ockelbo» Lundgren som bland annat ägnat sig åt att bygga Ferrari-inspirerade plastkarosser till hugade sportvagnsägare har i år utökat sin verksamhet till att även omfatta båtar. Han har bakat en plastracerbåt som nästa säsong skall vara klar för försäljning. Liksom den amerikanska racern som beskrivs i reportaget ovan är Ockelbobåten kraftigt influerad av modern bilformgivning. Vi kan bland annat tala om att fenorna är bakade i en form som är direkt kopierad från en amerikansk bil.

Skrovet är bakat i en del och däckets i en. Det är naturligtvis glasfiberarmerad plast det är frågan om. Skrovets botten är 8 mm tjock och sidorna 5 mm. Skrovbotten, däckets, akterspegeln och motorfästet är extra förstärkt med lamellträ. Allt är emellertid inbakat i plasten och fullkomligt osynligt.

Ockelbobåten väger ca 200 kg och har måtten 4,95×1,80 m. Den är byggd för maximalt 70 hk effekt. Priset är inte fastställt, men troligen kommer det att ligga i närheten av 4.500 kronor.



Med en 40 hästars Mercury har Erik Lundgrens plastracer uppnått omkring 40 knop. 70 hk är den max. motoreffekt som kan användas; en siffra som borde vara tillräcklig för svenska förhållanden.



TEKNIKENS VÄRLDS BILSALONG EUROPEISKA BILAR

BORGWARD

Carl F. W. Borgward är den egentliga fadern till den tyska bilkoncernen Borgward—Goliath—Lloyd. 1928 grundade han Goliath-Werke Borgward & Co och året därpå övertog firman aktiemajoriteten i Hansa-Lloyd-Werke. En av de första Borgwardvagnar som tillverkades av de sammanslagna fabrikererna var den Hansa som syns på lilla bilden. Den är av årgång 1931.

1938 tillverkade man de kända typerna »Hansa 1100», »Hansa 1700» och »Hansa 2000». Under kriget förstördes fabrikererna till mer än åttio procent men redan 1949 gick

den första »Hansa 1500» av fabriksbandet som den första tyska personbilskonstruktionen efter kriget.

Fabrikererna återuppbyggdes emellertid mycket snabbt och 1952 var man uppe i den aktningvärda produktions-siffran 38.000 fordon. Då introducerade man »Hansa 1800» och »Hansa 2400» och på hösten den första »Hansa 1800» Diesel. 1954 kom den nya Borgward »Isabella». Två år senare introducerades Isabella TS (Touring-Sport). Stora bilden visar en TS Coupe modell -58. Den har en motorstyrka på 80 hk vilken ger en toppfart av 150 km/tim.



RÄDDNING I SIKTE FÖR TRÖTT PILOT

Ett mätinstrument som kan få revolutionerande betydelse för alla flygare har utexperimenterats av civilingenjör Erling Cednäs i Göteborg. Med det nya instrumentet kan piloten själv uppe i luften se om han är i kondition att fortsätta flygningen eller ej. Uppfinningen är unik i världen.

Av RUNE MELANDER

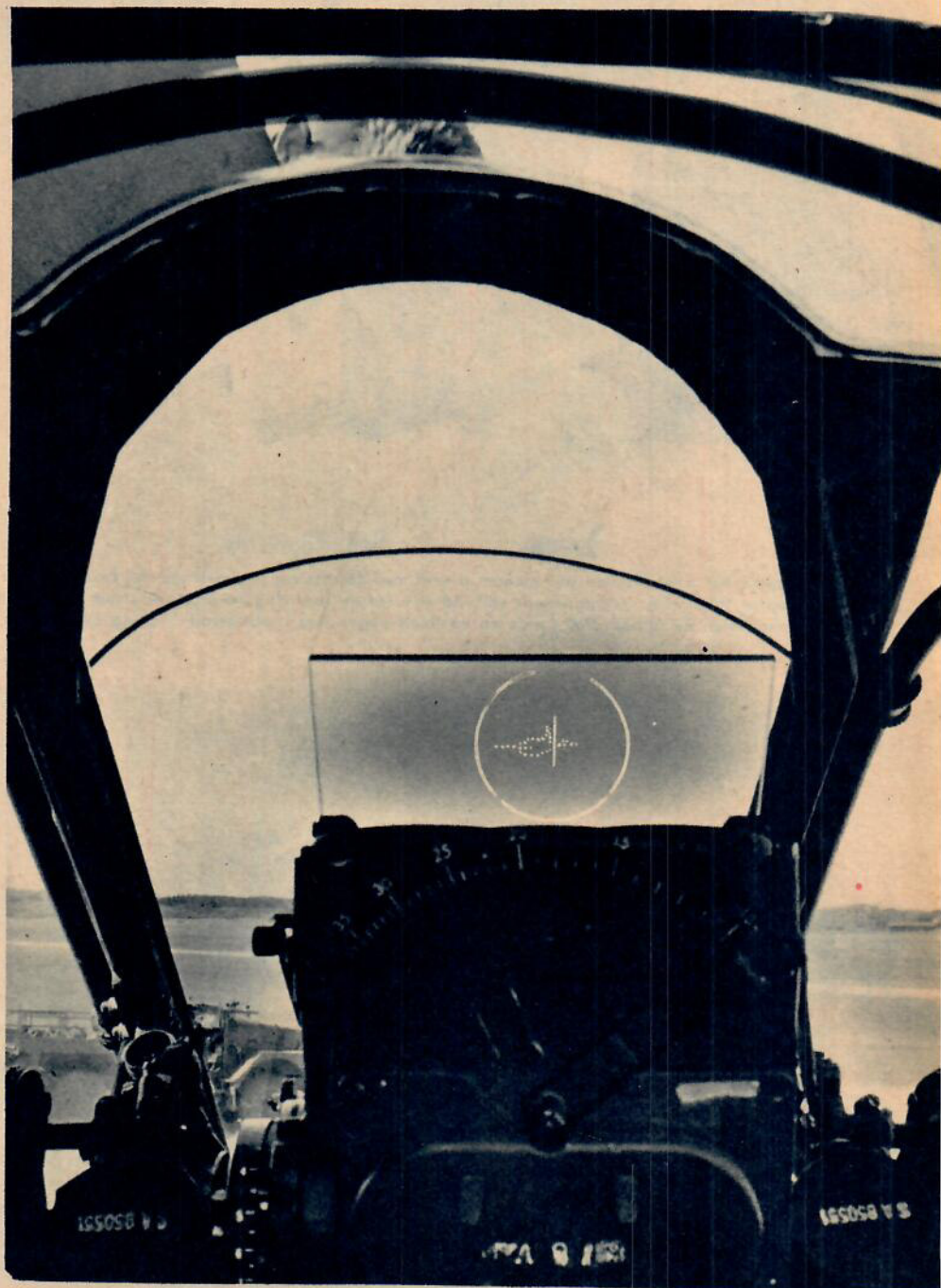
Foto: Lennart J-sen Carlén

Lyckade försök som just avslutats kommer att medföra, att svenska flygvapnet kan få ett »mänskligt» instrument i sina plan. Den nya uppfinning, som gjorts av civilingenjör Erling Cednäs i Göteborg och som provats på Kungl. Göta Flygflottilj, kommer att innebära att flygföraren inom en snar framtid själv under flygningen kan på ett instrument avläsa sin aktuella kondition och lämplighet som pilot. Vad ett sådant instrument betyder för flygsäkerheten inses lätt.

Teknikens Värld var med vid de prov som nyligen gjordes på F 9 i Säve. Vid tillfället var kapten Per Axel Haglind — en av våra allra skickligaste »flygakrobater» »försökskanin». Vid försöken testades såväl kapten Haglind som det nya instrumentet.

Civilingenjör Cednäs, som stationerat sig på marken mitt bland en mängd apparater, stod i ständig radioförbindelse med kapten Haglind uppe i luften. Genom att den senare rapporterade hur han såg en testbild avteckna sig framför det konturprickade flygplanet i siktet kunde försöksledaren direkt bedöma kapten Haglinds »kondition» vid olika manövrer.

I korta drag går fenomenet till på följande sätt: i perioder om två sekunder, en gång varje minut, lyser testbilden upp i planet eldgivningssikte. Bilden består av en lodrät stav och ett konturprickat flygplan och är egentligen sammansatt av en höger- och en vänsterbild som visas omväxlande i snabb följd. Sker växlingen långsamt tycks staven hoppa fram och tillbaka förbi prickade flygplanets fena, men vid ett visst antal växlingar per sekund flyter bilderna av staven ihop till en



Här ser man tydligt hur den lysande staven och till vänster om denna fena av ett konturprickat flygplan avtecknar sig i siktet på jaktplanet. Denna stereofusionsbild ställer föraren in innan han startar så att staven står mitt för och hitom fena.



Kapten Per Axel Haglind går igenom provet med försöksledaren, civilingenjör Erling Cednäs. Kapten Haglind är internationellt välkänd som ledare för »Haglind-gruppen», som senast vid invigningen av fotbolls-VM gjorde en bejublad uppvisning i avancerad flygning med J 29:or.

enda stillastående och stereoskopisk bild. Den lägsta växlingshastighet då stavbilderna flyter ihop till en är olika för olika personer och även beroende på trötthet och syrebrist och en del andra faktorer.

Med en ratt inne i planet kan växlingshastigheten regleras, och före flygningen ställer föraren in den på sitt normala fusionstal, dvs. så att han just ser en stillastående bild, stereofusion. Om han under flygningens gång blir uttröttad av krävande manövrer eller hans kondition nedsätts p. g. a. syrebrist eller andra orsaker börjar staven i testbilden hoppa fram och tillbaka. Man justerar då växlingshastigheten uppåt tills han åter ser stereofusion. Skulle denna justering överstiga visst för honom själv personligt fastställt procenttal tändes en röd lampa, och då vet han vad han har att göra: i första hand att kontrollera att syrgastillförseln är allright. Kvarstår förhöjt stereofusionstal under de följande minuterna måste han avhålla sig från krävande manövrer och eventuellt gå ner och landa.

Eftersom hjärnans arbete är mycket påverkligt av varje psykisk och fysisk ansträngning (G-kraftens inverkan på kroppen t. ex.) kan flygföraren, när han begagnar sig av det nya instrumentet uppe i luften, med utgångspunkt från det normala fusionstalet lätt sluta sig till om han är trött eller inte. Med andra ord: han kan själv avgöra om hans nervkedja från näthinnan i ögat fram till stereoupplevelandet i hjärnan fungerar på samma sätt som före flygningen (eller rättare sagt: enligt hans normala fusionstal).

Allt som utväxlades mellan planet i luften och kontrollen på marken spelades in på band. Inte bara kapten Haglinds rapporter utan även den stereofusionsfre-



På varvräknaren t. h. på bilden avläses den växelfrekvens höger-vänster, som bilden i siktet visas med. Inställningen sker med en kontinuerligt varvtalsreglerbar strömväxlare.



Här visas egentligen förspelet till stora bilden på föregående sida. Kapten Haglind sitter installerad i J 29:an i färd med att ställa in den stereofusionsbild, som avslöjar så mycket.



Kapten Haglind i J 29:an gör sig beredd för start. Civ.-ing. Cednäs och kapten Olle Ahlström (t. h.) följer utvecklingen vid instrumenten: radiosändare/mottagare, bandspelare m. m.

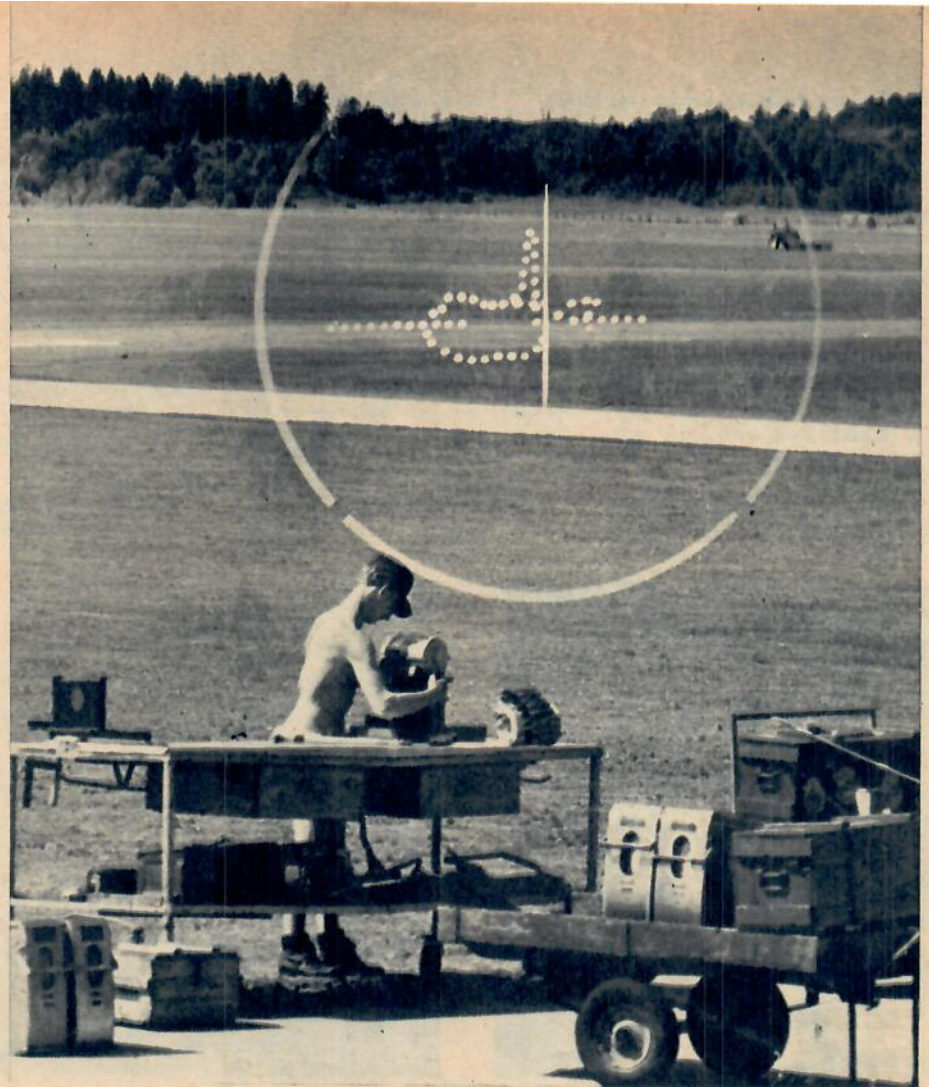
kvens, som piloten ställde in uppe i planet överfördes per radio till ett instrument på marken.

Under flygning är det en hel del faktorer, som i antingen hämmande eller stimulerande avseende påverkar den mänskliga organismen. Impulserna till hjärnan (stereofusionscellkedjan) hämmas t. ex. av syrgasbrist, minskad näringstillförsel från blodet och minskad borttransport av förbränningsprodukter från nervkedjan. Å andra sidan kan kedjan aktiveras av viljemässig eller omedveten elektrisk stimulans från ämnen i blodet (adrenalin, insulin, koffein). Ökad syrgasspänning i blodet förhöjer också kedjans aktivitet, enligt de resultat man kommit fram till hittills.

Faktorer som verkar hämmande på flygaren kan vara en flyghöjd på över 5.000 meter utan extra syrgastillförsel eller flygning på hög höjd utan tryck-kabin. Hämmande är givetvis också G-belastningen, som sänker blodtrycket i hjärnan och minskar såväl tillförseln av syrgas som tillförseln av näringsprodukter och dessutom minskar bortförandet av nedbrytningsprodukter.

ibland kan det ha sina fördelar att vara ilsken för en flygare. I stridens hetta och om piloten »ilsknar till» insöndras nämligen adrenalin från binjurarna till blodet. Kroppen kan för övrigt producera andra stimulerande ämnen som t. ex. insulin och cortison.

Olika människor reagerar på sitt individuella sätt, men tack vare att utformningen av det nya mätinstrumentet gjorts så att det före flygningen kan ställas in på ett »normaltal» bör det bli till god nytta för alla flygare — vare sig de är ilska av sig och producerar adrenalin eller inte...



Ett lyckat och tydligt foto av sikt-bilden. Bilden togs med teleobjektiv och på oändligt avstånd.



Det är många instrument att hålla reda på i en J 29:a. Ytterligare ett (vid kapten Haglinds högra armbåge) visade sig emellertid inte vara till

något besvär för piloten. Ett faktum som bevisas av att han kunde avläsa stereofusion resp. stereoupplösning t. o. m. under själva landningen.

Hjärna för underjorden

(Forts. fr. sid. 25)

Vi skall inte irra in oss i allt för komplicerade beskrivningar. Men man kan i princip säga följande om hur kontrolltavlan fungerar. Utefter de uppritade spårsträckningarna sitter ett otal små glödlampor av olika färger. Då allt är i sin ordning skall alla lampor vara släckta. Händer något får trafikledningen omedelbart besked med ljussignaler och i vissa fall också med ljudsignal. Skulle det t. ex. bli ett brytarfrånslag börjar den »aktuella» lampor blinka med vitt sken och samtidigt får trafikledaren en akustisk signal.

Utefter »strömskenan» på kontrolltavlan sitter det röda lampor, som börjar blinka om en viss

sträcka blir strömlös. Så kan bli fallet till exempel vid överbelastning.

Men det finns mycket mer som T-banans hjärna talar om. I tunnelarna har man rätt mycket besvär med inträngande grundvatten, i synnerhet på de lägre liggande ställena. Där finns det »tänkande» läns-pumpar, som automatiskt startar, då en viss vattennivå uppnås i pumpgropen. Skulle de inte starta vid rätt tillfälle — automatiska pumpar kan ju också komma i olag — får trafikledarna Tuc både ljus- och ljudsignal. Signalen talar om exakt vilken pump det gäller och efter en kort stund är en montör på platsen för att avhjälpa felet. Men då

kanske han behöver ha ljuset tänd i just den tunneldelen. Från manöverställare på kontrolltavlan kan ljuset då tändas i sektionen och så länge ljuset är tänd i tunneln lyser en vit lampa på tavlan. Samtidigt underrättas trafikpersonalen »på fältet» att arbete pågår i tunneln.

I tunneldelarna finns ett särskilt effektivt och driftsäkert nödtelefonssystem. På var tvåhundra meter finns det en telefon och vid uppringningen ifrån en sådan blinkar en lampa i Tuc.

Huvudfläktarna för tunnelventilationen kan också regleras från kontrolltavlan.

Till höger om denna står en mindre kontrollanläggning av lik-

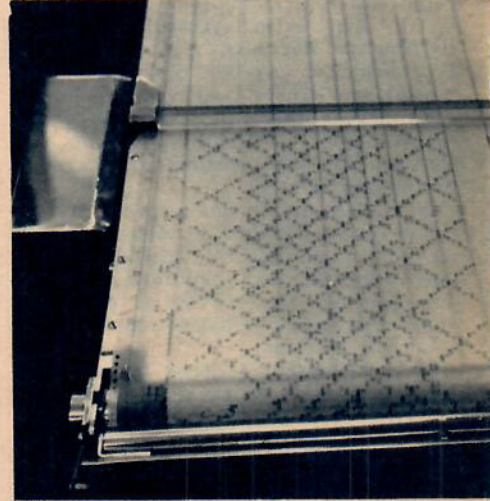
nande utseende. Det är Elverkets kontroll- och manövertavla. T-banan matas nämligen av 23 likriktarstationer, vars brytare manövreras av Elverket från tre stationer. En av dessa är alltså förlagd till Tuc. Men inte nog med det. Genom att samtliga 23 likriktarstationers brytare indikeras i såväl »Till»- som »Från»-läge är Tuc den enda plats, från vilken hela detta strömförsörjningssystem kan övervakas. På så vis kan trafikledaren effektivare begränsa en störnings omfattning och i vissa fall t. o. m. avvärja den. Skulle någon eller några av brytarna lösa ut, får ju trafikledningen omedelbart besked härom på kontrolltavlan.



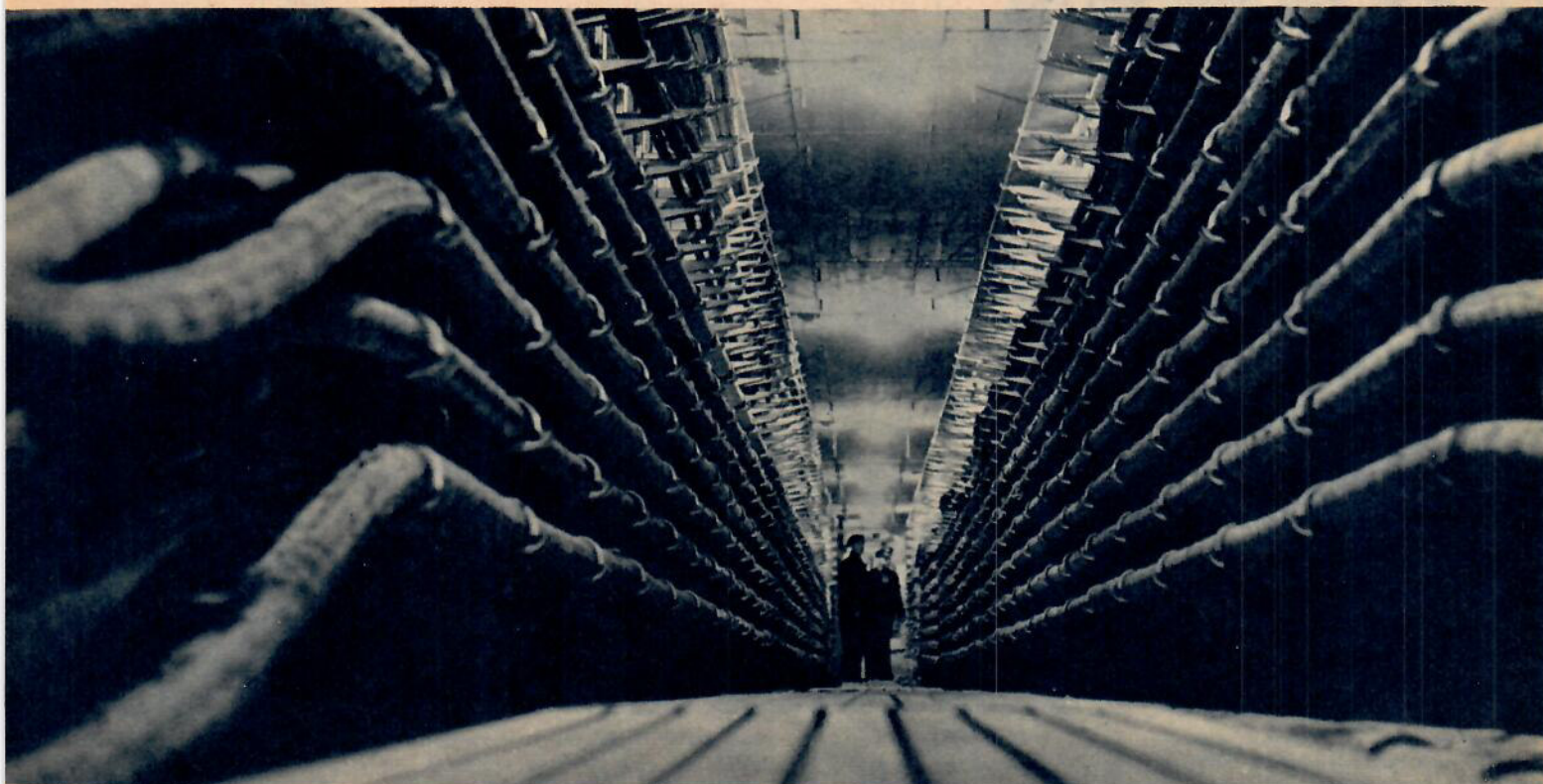
Vid kontrollbordet i tunnelcentralen sitter förste trafikmästarna John Johansson och Einar Ivedal samt Elverkets representant, E. Heinman.



Spårvägens urmakare, Erik Pernils, kontrollerar dagligen de båda synkroniserade huvuduren, som styr alla SS-klockor ovan och under jord.



Detta är den sinnrika färdsskrivaren eller tåg-tidskrivaren med vars hjälp man sekund för sekund kan följa tågens rörelser på banan.



I schaktet under Tuc ringlar ändlösa rader av kablar. Det är nervtrådarna till T-banans hjärna. I bakgrunden syns två av elverkets montörer.

Det är i allmänhet tre man som övervakar hela systemet — två från SS och en från Elverket. Trafikmästarna har en hel del att sköta om utöver själva bevakningen av kontrolltavlan. På olika sätt kan de överblicka hur tunneltrafiken flyter ur trafiksynpunkt. Det är de som avgör var och när extratåg skall sättas in och med interna eller allmänna meddelanden kan samtliga stationers spårar eller plattformar var för sig eller på en gång anropas med hjälp av ett speciellt högtalarsystem. Detta är av stor betydelse, eftersom just Tuc omedelbart får besked om allt, som sker på banan och således kan upplysa allmänheten om förse- ningar m. m.

I början skrev vi att man inte kunde avläsa tågrörelserna på kontrolltavlan och nyss att man kunde överblicka hur trafiken flyter. Det behövs tydligen ett viktigt tekniskt komplement till övriga tekniska anläggningar.

Det gäller alltså tågtidskrivaren eller färdskrivaren, som är ned- sänkt i vänstra delen av kontroll- bordet. Den fungerar ungefär som en teleprinter med den skillna- den, att det är små streck som bildas i stället för bokstäver. Ett papper matas fram med en hastighet av 4 mm per minut och på detta markeras de olika tåg- rörelserna och man kan således se var varje tåg befinner sig på ba- nan. Vid trafikstörningar får trafikkledaren en samlad bild av läget ute på linjen, och kan på så vis omdirigera trafiken eller sätta in extratåg, där behovet är störst.

Diagrammen förlorar inte sin aktualitet och arkiveras därför. Det händer nämligen att folk ringer till SS och klagar över förseningar eller att ett tåg ståt så och så länge vid en station. Vederbörande på SS behöver då bara slå upp det aktuella dia- grammet och kan omedelbart kontrollera det faktiska förhållandet. Men det finns mer av intresse i Tuc. I ett litet, väl läst och be- vakat rum i anslutning till kontrol- lsalen finns de huvudur, som styr spårvägens alla klockor ovan och under jord. Om dessa gick fel skulle det lindrigt sagt bli kaos i Stockholmstrafiken.

Förut ställde man moderuren — två synkroniska ur — efter tid- signalen. Men det kunde då hända att folk ringde och klagade. De hade nämligen ställt sina klockor efter Fröken Ur och faktum är, att Fröken Ur ibland går någon sekund fel. Därför ställer SS nu- mera sina klockor också efter Fröken Ur, så att alla blir nöjda. Att huvuduren skulle gå fel är praktiskt taget otänkbara. Dels har spårvägen en särskild urmak- kare som dagligen ser till att allt är i sin ordning, och dels kan ju inte bägge uren visa fel på en gång! Men skulle det ena av dem gå fel en sekund eller så, blir det larm till kontrollbordet. Man måste i alla lägen gardera sig och det kan vara bra att veta att inget lämnas åt slumpen.

Tunnelcentralen är byggd för att kunna stoppa i många år för den växande storstadstrafiken. Det finns därför plats på kontrollta- vlan för det framtida sydvästra T-banesystemet och östermalms- grenen. Och tågtidskrivaren blir nog inte pensionerad i första ta- get, eftersom det egentligen bara finns två så moderna anläggningar i hela världen — en i Köpen- hamn och en i Stockholm.



60 ÅR
1898-1958

Hermods drives av en stiftelse utan vinstintresse. Överskottet utdelas som stipendier till elever.

HERMODS

Teknik Industri

Ingenjörutbildning fram till statlig privatexamen inom
Maskinteknik
Kraft- och värmeteknik
Verkstädsteknik
Elkraft- o. Teleteknik
Byggnadsteknik
Kemiteknik
Merkannteknik

Teknikerutbildning inom 11 olika fack
Allmänna kurser
Matematik - Fysik - Kemi
Räknestickans anv.
Ritteknik - Materiallära
Mekanik - Hållfasthetsl.
Nomografi - Grafostatik
Diff.- o. Integralkalkyl

Arbetsstudiekurser
Arbetsstudier
Stat. beh. av siffermaterial - Funktionell lösningsbestämning

Arbetsledarekurser
Grundkurs i arbetsledning för
Verkstadsindustrin
Textilindustrin
Träindustrin
Grafiska industrin
Livsmedelsbranschen
Arbetslagstiftning
Industriell organisation
Arbetsrätt
Arbetslednings psykologi
Arbetsfysiologi
Industribrandskydd

Maskin- och verkstadsteknik
Verkstadsindustrins grundkurser i
Verkstädsteknik
Gjuteriteknik
Arbetsledning
Mekanförbundets förmankurs
Kurser för arbetsledare ritare o. konstruktörer planeringsmän skyddsombud instrumenttekniker maskinarbete kylmonterare gas- och elsvetsare smeder - hårdare plåtslagare - gjutare lödmaskinister
Kurs för lärlingar

Bil- och motorteknik
Kurser för arbetsledare
Kurser för bilmekaniker
Förbränningsmotorer
Flygmotorer
Bilens kraftöverföring - bromssystem och styrning
Kurs för scootermek.

Textilteknik
Textilindustrins grundkurser i textilteknologi
Arbetsledning

Elektroteknik
Installatörskurser
El. verkstätere
Kurs för lärlingar
Montörskurser

Maskinistkurser
Kurs för bilelektriker
Teletekn. verk.-kurs
Kurs för TV- o. radio- tekn. o. sändaramat.
Elektromaskinlära
El. installationsteknik
El. anläggningsteknik
TV - Radio - Telefoni
Industriell elektronik

Byggnadsteknik
Byggnadsarekurser
Byggnadsverkm.-kurs
Kurser för ritare och konstruktörer
Materiallära - Betong- teknik
Husbyggnadslära
Byggnadsritning
Beräkningskurser
Byggnadsekonomi

Värme och sanitetsteknik
Centraluppvärmning
Oljeeldning
Vent.- teknik

Vägbyggnad

Träteknik
Kemiteknik
Verkmästarekurs
Förmankurs
Laborantkurs

Livsmedelsteknik
Sjöföreläskurser

Fortbildningskurser
för ingenjörer
arbetsledare
yrkesarbetare
lärlingar
yrkeslärare

Handel Kontor

Utbildning till
Avelningschef
Bankman
Dekoratör
Exportör-Importör
Fasighetsmäklare
Försäljare
Försäljningschef
Försäljningsingenjör
Inköpschef
Kamrer
Kassör
Kontorschef
Kontorsorganisatör
Korrespondent
Kreditchef
Personalkonsulent
Redovisningstekniker
Reklamchef
Sekreterare

Skol- o. ämneskurser
Högre företags- ekonomisk kurs
Handelsgymnasiekurs
Handelskolekurser
Kompletteringskurser för kontorschef kamrer m. fl.
Företagsekonomisk kurs för ingenjörer
Sekreterarekurs
Försäljningschefskurs
Dubbel bokföring
Bokförings teori
Amerikansk bokföring
Industriell redovisning
Kostnadsberäkning och kostnadsanalys
Företagsstatistik

Bokföringsproblem
Balanssteknik
Balansanalys och kreditbedömning
Revisionssteknik
Bokföring för detalj- affärer

Detaljhandelsekonomi
Handelsräkning I-II
Praktisk skattekurs
Företagsbeskattnings Modern kontors- organisation
Elektronisk data- behandling
Inköps- och förråds- organisation
Kreditgivning och inkassering
Handelsrätt
Praktisk kurs i affärsjuridik
Aktiebolagsrätt
Rättsskuggning för mäk- lare o. fastigh.-förv.
Boutredning och arvskifte
Personalorganisation
Arbetsledn. på kontor
Nationalekonomi
Företagsekonomi
Stenografi
svensk, tysk, engelsk

Maskinskrivning
Välskrivning
Svensk handels- korrespondens med
Färdling
Befraktning-Spedition
Förädlingskurskap
Utrikeshandelsteknik
Ekonomisk geografi

Affärsbankernas verksamhet
Handelskorrespondens
engelsk, tysk, fransk
Försäljningskonst för firmarepresentanter
Distributivsekonomi
Försäljning o. reklam
Reklamteknik
Reklamekonomi
Marknadsundersökning.
Kurs för grosshand- lens personal
Kurs f. detaljhandlare
Textning med plakat- målning
Fönsterskyltning
ABC för kontorselever
Företagsdemokrati för medlemmar i företagsnämnder
Kommunkunskap
Samhällskunskap

Socialvård
Sammanträdesteknik
Föreningsledning
Konferensteknik
Yrkesundervisning
Hantverkarkurser

Realskola
Gymnasium

Realskolekurser
Studentkurser på folkskolans, en- hetskolans och realexamens grund
Städskurser för enhets- skolan, realskolan och gymnasiet
Kurser för särskild prövning och fyll- nadsprövning i realexamen och studentexamen
Preparandkurser
Behörighetskurser

Universitet
Stockholms högskola
Karolinska institutet
Tekniska högskolor
Handelshögskolor
Lantbrukshögskolan
Skoghögskolan
Tandläkarhögskolor
Veterinärhögskolan
Socialinstitutet
Gymnasialiska Centralinstitutet
Farmaceutiska institutet
Tekniska gymnasier
Tekniska fackskolor
Grafiska institutet
Bergsskolan i Filipstad
Konstfackskolan
Sjöbefälskolan
Skogsskolor
Trädgårdsskolor
Driftsledarkurs i Alnarp
Polisskolor
Statens brandskola
Vår trädgård
Trädgårdsodling under glas
Djurvård för ungdom

Arftlighetslära och allmän avelslära
Nötkreaturskötsel

Språkutbildning
Svenska, Engelska, Tyska, Franska
Praktiska kurser
Realskolekurs
Studentkurs
Litteraturstudier
Uppsattskrivning
Handelskorrespondens
Nya lätta nybörjar- kurser med grammo- fonskivor för vuxna:
Englisch I-III
Tyska I
Je parle francais

Spanska, Finska, Latina
Ryska, Italienska, Grekiska

Akademiska
Kristendom - Engelska
Tyska - Matematik
Fysik - Kemi

Lantbruk
Trädgård

Kurser som förbereder för
Kurser f. utbildn. till jordbrukare
lantbrukstjänsteman
traktörskötare
trädgårdsanläggare
trädgårdsodlare
Husdjurslära
Lantbrukets smådjur
Maskinmjölkning
Jordbrukslära
Växtodlingslära
Mörklära
Jordens forrläggning och bevattning
Jordens bearbetning
Jordens gödsling och kalkning
Deklaration för jordbr.
Praktisk jordbruksrätt
Lantbruksbokföring
Trädgårdsbokföring
Planering och avvägning
Jordbrukets drifts- kalkylering
Alnarps mejeriskola
Polisskolor
Statens brandskola
Vår trädgård
Traktorer - Traktor- redskap
Kurs för traktorkörkort
Skogskurser

Köksväxtodling
Frukt- och bärödling
Prydnadsväxter
Blommor i hemmet
Vår trädgård
Trädgårdsodling under glas
Djurvård för ungdom
Arftlighetslära och all- män avelslära
Nötkreaturskötsel

Fototeknik
Kamerateknik
Frankallning och kopiering

Psykologi
Allmän psykologi
Personlighets- psykologi
Socialpsykologi
Utvecklingspsykologi
Ungdomspsykologi
Psykologi för polisman
Arbetsledningens psykologi

Hobbykurser
Praktisk kurs för bilägare
Kust- och skär- gårdsnavigation
Musikteori
Blommor i hemmet
Studiecirkelkurser

Teckning
Målning
Frihandsteckning
Pennsteckning
Landskapsteckning
Figurteckning
Porträttteckning
Djurteckning
Teckningskurs för lärare i manlig slöjd
Lärover
Pastellmålning
Ojlmålning
Landskapsmålning
Porträttmålning
Akvarellmålning

Frankeras ej Hermods betalar portot

HERMODS

Slottsg. 8 A

MALMÖ 1

Sänd mig prospekt över den ämnes- grupp jag angivit nedan, bildbroch- yren Alla läser hos Hermods samt Her- mods månadstidning Korrespondens under 4 månader. Jag är intresserad av följande kurser:

Skriv tydligt. Texta helst

Namn

Bostad

Postadress

TV 28/8-58. 162.

LÖSEN
Svenskförändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

... tidsvinst
är pengar

Transportbands-
reparation
utan nedmontering
utan värme



reparationsmateriel
är självvulkande



Gör som de flesta industrier
använd ett modernt vulkmateriel

Contitrade AB

MAGASINSGATAN 10 — GÖTEBORG C

TEL. 11 54 54 11 97 74 11 99 74



U. S. AIR FORCE
SNARK

NYA byggsatser i RYMDÅLDERN!

SNARK

— stor fjärrstyrd raketdriven robot med rörlig startramp på 16 rullande hjul. Traktor och tekniker. Längd 28 cm. 57 del. MONOGRAM plastbyggsats **7.50**

MATADOR

— långdistansrobot med start-ramp och traktor med rörliga detaljer. Längd 41 cm. 160 del.

HAWK-byggsats **22.50**

ATLAS

— stor amerikansk 4-steps-raket. 42 cm hög. HAWK-byggsats **14.50**



SIGURD ISACSON
LIDINGÖ S

VANGUARD SATELLITEN

Elegant modell av USA:s senaste satellit. Rikt detaljerad

HAWK-byggsats **7.50**

STOR- SPUTNIK

Riktig modell som startar i två steg med tidsutlösning. Använd Minijet-motorn för riktig raketstart. Byggsats **4.85**

ROCKET POWER

— 3 amerikanska kortdistansrobotar i samma sats. Med 2 tekniker samt bakgrund. HAWK-byggsats **3.90**

Finns i Er affär!

**MÅLA med Palett-
plastfärg 25 ÖRE per färg.**

MER OM SNIPE

Vad de flesta vill ha svar på är följande sex frågor: 1. Är det svårt att bygga en snipe? 2. Vilket är bäst, trä- eller plastskrov? 3. Hur beställer man ett plastskrov? 4. Hur mycket kostar ett segel? 5. Hur många snipeflottilljer finns det i Sverige? 6. Vad är priset på en begagnad snipe?

1. På den frågan kan vi svara att för en amatör ställer det sig ganska svårt att bygga en snipe. Då snipemåtten är fastställda och varje båt måste kontrollmätas innan den äger rätt att tävla har det visat sig att amatörbyggen ofta underkänts. Materialkostnaderna för ett träskrov beräknas till ca 1.000 kr medan ett färdigt plastskrov går på ca 1.400 kr. Plastskrovet får man dock däck och i övrigt inreda båten och redan detta är ett knepigt arbete, men med de ritningar och beskrivningar som finns i handeln för-enklas byggandet.

2. Vi måste nog säga att plastskroven är bäst. Dels är de lätt-

I nummer 14 i år publicerade Teknikens Värld en artikel om snipe-bygge och -segling. Den väckte mycket stort intresse och resultatet blev ideliga telefon- och brevfrågningar både till redaktionen och till Stockholms Snipe Club.

tare att reparera om en olycka skulle inträffa och dels kan de ligga i vatten obegränsad tid utan att bli tunga. Ett träskrov blir ganska snart surt och tungt.

3. Plastskrov kan beställas genom Stockholms Snipe Club, c/o Christer Holmström, John Ericsonsgatan 14, Stockholm K, som ordnar med importlicens. F.n. är en beställning igång i de olika snipe-klubbarna i landet. Leverans beräknas till årsskiftet eller eventuellt något senare.

4. Vid snipesegling använder man numera endast dacronsegel. Dessa importerar från USA. Priset är 875 kr (inklusive tull och frakt).

5. I Sverige finns nu sex snipeflottilljer, i Stockholm, Norrköping, Gävle, Landskrona, Hjo och Borås. Dem kan eventuellt intresserade komma i kontakt med via Stockholms Snipe Club (se adress ovan).

6. Och så var det den sista frågan: Hur mycket kostar en begagnad snipe? Svar: från 800 till 3.000 kr.

Biltest (Forts. fr. sid. 21)

Likaså är bagageutrymmet ett skolexempel på dällig planering. Förutom att stora gångjärn och svängda ytor stjäla utrymme, så ligger reservhjulet instoppat mitt på golvet och har dessutom en vass fastlåsninganordning.

Inredningen är enkel. På instrumentpanelen finns ett enda centralinstrument med hastighetsmätare, vägmätare samt mätare för bränsle och temperatur. För helljus, laddning och oljetryck finns varningslampor. Fotpedalerna är stora och rejäla, likaså handbromsspaken till vänster om ratten. Tändningslåset sitter tyvärr till vänster om ratten även det och man måste flytta nyckeln från höger till vänster hand sedan man låst upp dörren. Det läsbara handskfacket är stort och utdragbart som en byrålåda.

Sikten måste betecknas som god även om föraren endast ser framflyglarna och således måste lära sig var bakvagnen slutar. Vindrutestolparna är bredare än vad som är vanligt på de flesta nya vagnar, något allvarligt sikthinder tycker vi dock inte att de var. Bakrutan är stor men backspegeln visar inte mer än en liten del av rutan. Vindrutetorkarna lämnar mittpartiet otorkat.

Den gamla sidventilmotorn har en slagvolym av hela 3,2 liter och ger en verkligt kraftig acceleration. De 90 hästar som effekten uppges till är inte av reklamtyp eftersom drivhjulseffekten vid våra prov blev hela 60 hästar. Bränsleförbrukningen är låg vid farter under 80-90 km/t men stiger sedan ganska brant.

Växellådan med sina tre växlar fungerar kländerfritt. Ettan är osynkroniserad men man kan lägga in denna växel vid ca 10-15 km/t utan att det hörs några skrapljud. Rattväxelspaken går

lätt och lägena är enkla att finna. Synkroniseringen på tvåan och trean fungerar väl. Kopplingen har inte någon tydligt markerad gripunkt. Därför händer det att vagnen vill rycka vid start för en ovan förare.

Fartresurserna är imponerande. 80 km/t på ca 10 sekunder och 100 km/t på ca 18,6 sekunder är siffror som inte skäms för sig. Här finns resurser för säkra omkörningar. Tvåan kan knappast användas mer än till 80 km/t. Den kraftiga motorn gör det inte nödvändigt att använda något annat än trean även vid omkörningar.

Bromsarna tar bra och fordrar ett ganska lågt pedaltryck. Också vid hård användning kan bromsarna betraktas som hyggliga, även om de visade en klar mattnings-tendens vid våra bromsprov.

Bilen är markant understyrd till sin karaktär och har inga olater för sig på vägen. Antalet rattvarv är hela fyra och ett halvt mellan fulla framhjulslutslag. Fjädringen är konventionell så när som på att framfjädrarna av spiraltyp är placerade ovanför svängarmarna och har sina övre fästpunkter i höjd med flyglarnas överkant. Detta ger god stabilitet och bidrar till minskad krängning i kurvorna.

Det ventilerande värmesystemet är som vanligt på amerikanarna av god klass. Detsamma kan man tyvärr inte säga om strålkastarna som på provvagnen dels var lågt ställda och dels gav ett mycket lågt luxvärde.

Denna enkla amerikanare har många rejäla egenskaper som gör att man trivs med den som ett pålitligt bruksfordon. I vissa avseenden har man kanske anledning tycka att USA kunde ta bättre lärdom av europeiskt bilbyggande bl. a. när det gäller att planera maximala innerutrymmen och koffertutrymmen trots litet ytterformat.

BOSCH



Detta varumärke garanterar äkta BOSCH-kvalitet

rätt elektrodavstånd



Varje BOSCH-stift har ett identitetsnummer

t. ex. W 175 T 1

W = tändstiftsgångens dimension

175 = tändstiftets värmetal

T = isolatorns material

1 = utförande (gänglängd, elektrodform o. d.)

Vet Ni att olika motorer kräver olika elektrodavstånd?

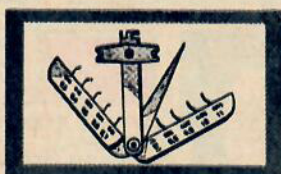
BOSCH tändstift med rätt elektrodavstånd utvalt enligt BOSCH rekommendationstabell ger bästa effekten

För stort elektrodavstånd ökar tändspänningen; starten försäras, motorn går orent i det högre varvtalsregistret och tändsystemet belastas onormalt.

För litet elektrodavstånd kan försäma tomgång och acceleration; motorns gång blir ryckig i det lägre varvtalsregistret då gnistan inte alltid räcker till för att tända korrekt.

Därtill kommer att varje missad tändning betyder ökad bränsleförbrukning.

BOSCH rekommendationstabell ger säkra besked



Varje försäljare av BOSCH-stift har BOSCH rekommendationstabell. Den ger exakta och fullständiga besked om värmetal, gänglängd, elektrodform, elektrodavstånd etc. för praktiskt taget varje motor i Sverige.

Varje försäljare av BOSCH-stift har också BOSCH elektrodått. Med det kan han snabbt kontrollera och vid behov justera elektrodavståndet i enlighet med BOSCH rekommendationstabell, så att det passar Er motor.

Kontrollera tändstiften regelbundet och byt när så behövs till en ny sats

Kör inte tills "det händer något"

Vilken motor Ni än har, tjänar Ni på att regelbundet kontrollera tändstiftens kondition och elektrodavstånd. Hur detta går till och mycket annat får Ni lära Er i "Expertord om tändstift". Den får Ni gratis hos försäljare av BOSCH-tändstift eller genom att fylla i och posta nedanstående kupong.



Till AKTIEBOLAGET ROBO, Stockholm 7
Sänd mig gratis och franko "Expertord om tändstift".

Namn

Adress

Postadress

TV 17-58

BOSCH

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE



KEY WEST, UBÅTS-JAKTENS DIVISION.



BUZZ LANDAR PÅ SJÖPLANSBASEN.



ROLIGT HA ER HÄR, COOPER! HÄR ÄR MIN STAB OCH HÄR ÄR BORGMASTAREN!

VÄLKOMMEN! FÅR JAG ÖVERLÄMNA STADENS NYCKLAR?

TACK SÅ MYCKET!



JAG SKA ALLTID HA DEM FÅ MIG SOM MASKOT!



URSÄKTA OSS NU FÖR VI HAR NÅGOT VIKTIGT ATT DISKUTERA MED COOPER!

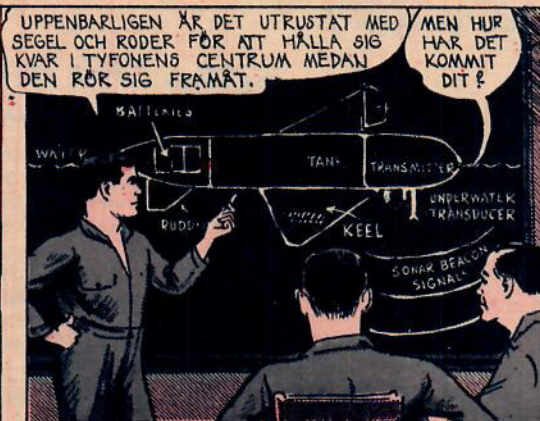
ROLIGT ATT KOMMA TILL ER VACKRA STAD!

SÅ GÄRNA, KAPTEN!



SENARE...
BESKRIV NU DET FÖREMÅL NI SETT I TYFONENS CENTRUM!

JAG SKA FÖRSÖKA RITA AV DET!



UPPENBARLIGEN ÄR DET UTRUSTAT MED SEGEL OCH RÖDER FÖR ATT HÅLLA SIG KVAR I TYFONENS CENTRUM MEDAN DEN RÖR SIG FRAMMÅT.

MEN HUR HAR DET KOMMIT DIT?



OCH VAD ÄR DET TILL FÖR?

DET KAN VARA EN SIGNALANORDNING SOM SATTS UT AV EN UTBÅT!

MYCKET INTRESSANT TEORI!



DÅ SKULLE DET FINNAS EN UBÅT UNDER TYFONEN?

JAG SKULLE TRO DET OCH ATT DEN LEDS AV SIGNAL-TORPEDEN!



MEN VÄRFÖR SKULLE EN UBÅT OPERERA UNDER EN TYFON? DET LIGGER NÅGOT I DET!

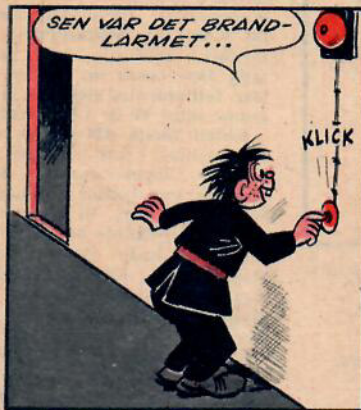
FÖR ATT KOMMA NÄRA VÅR KUST OBEDD!



57 INNAN VI SÄTTER IGÅNG UBÅTS-JAKTEN VORE DET BRA MED EN NÄRBILD AV FÖREMÅLET!

57 MED RÄTT KAMERA I MIDJET SKULLE JAG NOG KUNNA SKAFFA EN...

JAG SKA SE TILL ATT NI FÅR EN!



FRÅGA OSS OM BILAR

SUR VOLVO

Fråga: 1) Vad kan det bero på att motorn i Volvo PV 444 lätt blir »sur», trots nedtrampad gaspedal, då den är riktigt varm? 2) Finns det något att göra vid motorn så att detta missöde inte inträffar? 3) Kan Teknikens Värld ge något råd hur man skall få motorn att starta sedan den blivit »sur»?

Prenumerant

Svar: 1 och 2) Att bilmotorer ofta blir sura och svåra att starta efter någon minuts stopp då motorn tidigare körts riktigt varm beror som regel på att värmen från motorn leds via grenröret och förgasarrhalsen upp till förgasaren. Detta i sin tur har till följd att bensinen som finns i förgasaren genom värmen kommer att flöda över och rinna in i insugningskanalerna. Att man sedan trampar gaspedalen i botten när man skall starta hjälper inte då ju bränslet redan finns i grenröret på väg in i motorn. Vanligaste orsaken till att förgasaren blir så varm att den flödar då motorn stoppas, är med all säkerhet att man skärmar av kylaren för mycket så att det blir dålig ventilation och kylning av motorrummet. Reglera alltså inte kylvattentemperaturen med kylgardiner, utan se till att termostaten är juste och låt densamma sköta kylvattnets temperaturreglering. Låt kylgardinen åtminstone vid varmare väderlek vara fullt öppen. I svårare fall kan man

även låta montera speciella tjocka värmeisolerande mellanlägsbrickor mellan förgasaren och insugningsröret. Dessa kommer då att förhindra att värmen så lätt leds via insugningsröret till förgasaren. 3) Om motorn blivit »sur» och man skall starta så har man inget annat att göra än att hålla gaspedalen tryckt i botten medan motorn dras runt med startmotorn så att överflödigt bränsle vädras ut ur cylindrarna.

RÄKNA MED BRÅK

Fråga: Hur skall man bära sig åt för att förvandla ft. lbs. till kgm och vice versa? Jag vill också veta vem som är generalagent eller representant i Sverige för VDO bilinstrument. Blom

Svar: Om man vill omräkna fotpund (ft. lbs.) till kilogrammeter (kgm) så multiplicerar man bara antalet ft. lbs. med 0,1383. T. ex. 12 ft. lbs. = $12 \times 0,1383 = 1,6596$ kgm. Gäller det att räkna om kgm till ft. lbs. så har man bara att multiplicera antalet kgm med 7,23.

Generalagent för VDO bilinstrument är AB K. G. Knutsson, Virkesvägen 3, Södra Hammarbyhamnen, Stockholm 20.

VETERANADRESS

Fråga: Kan Teknikens Värld hjälpa mig att få adressen till tillverkaren av Bugatti racervagnar? Finns det någon representant i Sverige? Racerbilen

Svar: Adressen till fabriken i fråga är Automobiles Bugatti, Molsheim, Bas-Rhin, Frankrike. Någon svensk representant för Bugatti har vi inte kännedom om.

FENOR INTE FINESS

Fråga: Har de stora stjärtfenorna som är vanliga på 1957 års bilar någon funktionell uppgift, eller är de ditsatta enbart som dekoration? Svanslös

Svar: Bilfirmornas reklam om »stabiliserande fenor» till trots får man nog anse de stora stjärtfenorna i huvudsak vara ren dekor. Om man tänker sig att en bil med stora stjärtfenor kör rakt fram med stor hastighet (150–200 km/tim) så kommer de luftkrafter som verkar på fenorna i sidled att ta ut varandra så att jämvikt mellan de bägge bakflyglarna råder (under förutsättning att inte bilen utsättes för sidvind). Således gör fenorna ingen större varken skada eller nytta. För att man nu skulle kunna få någon nytta av fenorna, som relativt farten och bilens tyngd är väldigt små, så skulle dessa antagligen behöva stå med kanske 10–20° anfallsvinkel mot luftströmmen åt endera hållet för att kunna motverka en eventuell uppkommande sidokraft på bilen. Men eftersom fenorna är fast anbringade och inte kan kompensera eventuella krafter som vill tvinga bilen ur kursen så har de säkerligen inget större aerodynamiskt berättigande. Vad det skulle betyda att komma körande med ett par hundra kilometers fart och bakhjulssladd kan nog vem som helst räkna ut. En stor fallskärm fastsatt i bakre stötfångaren skulle kanske kunna hjälpa till att rätta upp bilen men knappast ett par utbyggda bakflyglar om de än vore flera gånger större än vad nu är fallet.

Att man sedan på vagnar som byggts speciellt för att slå hastighetsrekord o. d. använder sig av fenor som stabiliserande element beror på att dessa sitter på karosserier som ger ett minimum av turbulenta strömmar och således låter fenorna arbeta i en relativt ostörd luftström, vilket sällan blir fallet hos en bil med vanligt karosseri. Dessutom rör det sig här som regel om fenor med flera kvadratmeter stora ytor samt att det är fråga om flera hundratals kilometers hastighet.

Till fördelarna med de stora stjärtfenorna, som för närvarande är på modet, får man väl räkna det tilltalande intryck av fart som de ger bilen. Detta är ju naturligtvis också en smaksak som uppfattas olika av olika individer.

MER BILFRÅGOR PÅ NÄSTA SIDA

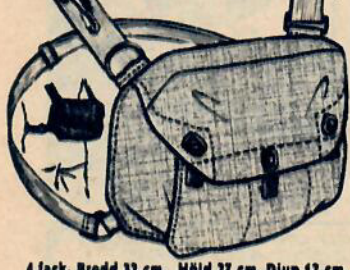


U.S. Army Handy-bag!

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

11:50

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



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

Direktköp från US ARMY möjliggör fyndpriset kr. 11:50. En toppkvalitetsprodukt — id e a l l i k som fiskerodskapsväska, för sport- o. friluftsliv, 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 beställer — st. *Handy-bag* till kr 11:50.

Namn _____
Adress _____
Postadress _____ TV 17-58

Så trimmas Dekan

(Forts. fr. sid. 27)

en kamrat till hjälp, om ni är hemma på motorer. Kostnaden för sportfilter, packningar m. m. stannar vid 75 kr! Måste ni anlita en verkstad blir det många hundra kronor extra.

Och vad vinner vi? Det är accelerationen vi vill åt, så att vi

snabbt ökar farten vid omkörningar och efter kurvor. Tabellen i slutet visar hur en DKW 1957 minskar i accelerationstid 0—100 km/tim från 27 sek till 18,5. Det känns i ryggen! Samtidigt ökar toppfarten från 120 km/tim ända upp till 150 om alla trimningsåtgärder vidtagits och man dessutom gärna går ner till små 4,25" x 15" däck fram, vilka växlar ner

motorn 8 % så att den orkar mera. Vi har med vår snabba, precisa 4-växlade låda fått en sportvagns egenskaper!

DKW SPECIALSTANDARD — EN LITEN RACERVAGN

För den motorintresserade kan det vara av intresse att se hur långt man kan komma med en sådan liten vass motor som DKW's. Medan min osklicklige vän och oslagbare mekaniker Björn Edlund och jag lätt trimmat upp många DKW-motorer i standardklass, så fick vi faktiskt en ny motortyp från den holländske experten van Zalinge att vidareutveckla för isbane-SM. Denna nya »specialstandardklass» tillåter nästan fri trimning, och resultatet blev tre förgasare och ingjutna fyllnader i vevhuset med fruktansvärd fyllningskapacitet. Dessutom rakades vagnen ren på alla överflödiga delar för att minska 94 kg i vikt och försägs med egenhändigt tillverkad racerstol på 4 kg (1). Värmesystem, stötfångare, generator och bränsletank åkte också ur, och en 10 liters falltank med elektrisk bränslepump satte vi in i handskfacket!

Redan första SM-starten visade att motorn inte hängde med SAAB:s supertrimmade Sonett-motorer, som kostats på utan gränser av fabriken. Vi slet nättarna igenom, provkörde och byggde om, och snart hade »Älgen» besegrat både Melldes, Skoghs och de övriga fabriks-SAAB:arna på flera tävlingar utom segaren »93:an Karlssons» — men efter de första misslyckandena kom det för sent.

Den effektkörning vi gjort och som fört oss närmare 70 hk mot standardens 45 ligger i rätta porttider, rätt avgasmotstånd, perfekt passning av kanaler och kolv-fönster samt rätt avbalanserad kompression, som höjts från 1:7 till över 1:9. Resultatet är en acceleration som mer än fördubblats från standardtypen och över 160 km i toppfart (se tabellen nedan)!

Toppfarten klarar DKW:n utan några som helst sensationer med sin förnämliga kursställning. Motorn är ytterst driftsäker, och 40—50 mil på ishala vägar har Björn och jag avverkat mängen kväll i sällskap med vår trogna Auto Union 1000, med vilken vi härjat i standardvagnsklassen.

PRESTANDA FÖR DKW

Vagn	Accel. i sek.		Toppfart		Beräknad eff. hk SAE	Bränsleförbr. vid 100 km/t.
	0—80	80—100	trean	fyrn		
DKW 1957-58 otrimmad	16	11	110	120	45	0,9
trim. Gr. 1	13	9	110	125	49	0,9
AU 1000 58 ¹⁾ otrimmad	11	7,5	110	135	53	0,95
trim. Gr. 1	11	7,5	120	145	52	0,85
DKW 57 otrimmad	7	3	140	160	70	1,1 ²⁾
trim. Gr. 3						
För jämförelse						
SAAB 93 otrimmad	18	15—20			38	
VW 1957-58 otrimmad	20	c:a 23			34	

Hast. enl. vagnens mätare (100 km/t mätarf. vanl. = 97 km/t verklig fart.)

- 1) Författarens vagn, som vunnit de 6 tävlingar i Grupp 1 som den startat i vid årets isbanetävlingar.
- 2) Författarens tävlingsvagn »Älgen», med motor -57, trea i isbane-SM.
- 3) Vid isbanetävl. (fullgas) 3—4 l/mil.

årets stora SURFORM nyhet

SURFORM fil nr 101 utför alla slags filningsarbeten på ett otal material från trä till icke järnhaltiga metaller.

SURFORM halvrund fil nr 103 (med halvruvt standardblad), snabb och effektiv.

SURFORM konvexhyvel nr 105 för bearbetning av konkava ytor och för fläckputsning.

SURFORM hyvel nr 107. Hyvelversionen av ovanst. verktyg ökar användningsmöjligheterna ytterligare.

SURFORM finskärsfil nr 102, filen med finskärsbladet, som ger bästa skärnya på järn och andra hårda material.

SURFORM putshyvel nr 111. En mindre variant, hanteras med en hand, är lämplig för putsning av kanter och mindre ytor.

olika verktyg för alla tänkbara fil- och hyvelarbeten

Bilfrågor

(Forts. fr. sid. 39)

VAD TÄL VENEZIA

Fråga: 1) Har Fiat Venezia -58 testats av Teknikens Värld? 2 a) Vad är accelerationen för Venezia -58 från 0—80 km/tim? b) För Opel Rekord -58 från 0—80 km/tim? 3) Hur hög är toppfarten och vad är bränsleförbrukningen för Venezia? 4) Täl Fiat Venezia en ständigt marschfart av 100 km/tim? 1400 B

Svar: 1) Nej, den är intet testad, och någon testning är ej heller planerad i n. 2 a och b) Accelerationen från 0—80 km/tim går för Venezia på ca 19,5 sek. och för Opel Rekord på ca 15 sek. 3) Toppfarten för Fiat Venezia torde ligga omkring 145 km/tim och bensinförbrukningen skall enligt uppgift vara ca 1,05 l/mil vid 80—90 km/tim. 4) En marschfart på 100—110 km/tim går bra att hålla utan att bilen överanstränges.

(Forts. på nästa sida)

Bilfrågor

(Forts. fr. föregående sida)

SKOTTPENGAR

Fråga: Jag har hört talas om att man kan få ersättning för skador som uppstått genom stenscott från andra fordon. Vart skall man vända sig för att kunna erhålla sådan ersättning?

AC-bilist

Svar: De enda stenscottsskador man kan få ersättning för är sådana som träffat någon av bilens rutor så att bräckage uppstått. För att kunna få ut ersättning för en stenscottsskadad ruta måste bilen vara brandförsäkrad, när denna försäkring sedan 1954 även innefattar rätt till ersättning för glasbräckage. Om ni vänder er till en bilglasmästare och får en eventuell trasig ruta utbytt så ordnar denne även den ekonomiska sidan av saken. Om bilen ej är brandförsäkrad torde det i allmänhet inte vara någon idé att försöka få ut någon ersättning.

ATOMKOLL

Fråga: I annonserna om vissa bildäck står det att däcken genomgår en »radioaktiv isotopkontroll». Kan Teknikens Värld beskriva hur en sådan kontroll tillgår och vad det egentliga syftet med densamma är?

S. Holm

Svar: Det är inte det färdiga däck som genomgår den s. k. isotopkontrollen, utan kontrollen sker på ett tidigare stadium. För att det färdiga däck skall få rätt balans och största möjliga hållfasthet är det viktigt att kordvävens gummibeläggning är jämntjock och håller rätt mått. För att kontinuerligt kunna kontrollera gummiskiktets tjocklek har man därvid tillgripit s. k. isotopkontroll. Kontrollen tillgår i stort sett så att den gummibelagda väven efter »valsningen» får passera en isotop, i regel strontium, som utsänder radioaktiva strålar. Därvid kommer väven att absorbera dessa strålar i direkt proportion till tjockleken. Därefter går väven vidare och passerar ett känsligt instrument, med vars hjälp man kan avläsa vävens radioaktivitet. Redan mycket små variationer i vävens tjocklek ger därvid tydliga utslag på instrumentet och man kan således med stor noggrannhet kontrollera att kordvävens gummibeläggning blir jämntjock.

SOV I VW

Fråga: Kan Volkswagen göras bäddbar utan större ändringar och i så fall på vilket sätt?

VW-ägare

Svar: För att göra VW bäddbar måste ju under alla förhållanden rörstommen till framsätenas ryggstöd kapas så att ryggstöden går att göra fällbara bakåt. För att erhålla en läsmekanism för det hela är det enklast att köpa någon av de bäddsatsar som finns i marknaden. Bland dessa är t. ex. Hülz sattsbeslag att rekommendera. De finns att köpa hos bl. a. AB Tillbehörsägret, Gävlegatan 1, Stockholm och kostar 55,- kr per sats om det skall vara till en 1956 års eller nyare modell. Till 1955 års och äldre modeller kostar det 45,- per sats. En sats räcker dock endast till en stol. För en verkstad tar monteringen uppskattningsvis ett par timmar att utföra.

TEKNIKENS VÄRLD 17/58



Funderar du på att

”byta

verktyg”



Brevskolan ger dig chansen!

Moderna ämneskurser

Verkstadskursen
Maskinritning
Maskinlära
Materiallära
Svetsningsteknik
Härdningsteknik
Smidesteknik
Gjuteriteknik
Sågverkskursen
Virkestorkning
Snickermaskiner
Träsammansättning
Ångpannor
Värmelära och bränslen
Förgasmotorer
Dieselmotorer
Verktymsmaskiner
Elektricitetslära
Växelströmslära
Elektromaskinlära
Signalteknik
Television och radar
Installationsteknik
Villainstallation
Verkstadsinstallation
Anläggningsteknik
Den elektriska faran
Belysningsteknik
Värme- och sanitetsteknik
Arioppsteknik
Gasteknik
Vattenledningsteknik
Vägbyggnadsteknik
Avvägning
Radio
Massberäkningar
Cellulosakursen
Papperskursen
Husbyggnadslära
Byggnadsmateriallära
Byggnadsritning
Järnbruvs kursen
Arbetsstudier
Industriell organisation

MATEMATIK

Grundkurs
Påbyggnadskurser
Räknestickan

Preparandkurser

För inträde till
tekniskt gymnasium
och teknisk folkskola.

Teknisk utbildning i följande fack:

Husbyggnad
Järnhantering
Cellulosateknik
Sågverksmekanik
Verkstadsmekanik
Svetsningsteknik
Smidesteknik
Gjuteriteknik
Maskinteknik
Motorteknik
Ritsteknik
Elektroteknik
Teleteknik
Radioteknik

Även moderna
ämneskurser i Handel,
Ekonomi, Språk.

”Om jag var i dina kläder skulle jag börja plugga!”
Känner du igen det rådet? Det är ett gott råd — sagt som ett tecken på uppskattning för ditt intresse i arbetet. Du lämpar dig för större uppgifter. Det enda du saknar är teknisk utbildning — och den luckan kan du fylla med Brevskolans hjälp.

Brevskolan avpassar kursen efter dina personliga önskemål — med tanke på just dina förkunskaper och din möjlighet att satsa fritid. Tala om vilket fack du är intresserad av eller vilket ämne du vill förkovra dig i och posta kupongen i dag. NU har du chansen!

Klipp till nu!



Sänd mig gratis Brevskolans
studiehandbok.
Jag är intresserad av

Lösen

Frankeras ej
Brevskolan
betalar
portot

Brevskolan

STOCKHOLM 15

namn

adress

postadress

TV 17-58

Svarsförändelse
Tillsänd nr 33
Stockholm 15

Agfa ISOPAN ALLA TIDERS FILM



Agfa
ISOPAN

Högaktuell nyhet för SPORTFISKARE

En uttömmande, instruktivt illustrerad bok om haspelspinn

Eugene Burns

HASPEL- SPINN

i söt- och saltvatten

26: 50

I hand som tål fett och vatten Sportfiskeexperten Gunnar Sandström har bearbetat boken för svenska förhållanden. En bok som ger Er mängder av värdefulla fakta om det allt populärare haspelspinnet — var den stora fisken håller till, när och var den äter och hur den fångas.

Ni får också lära Er allt om tekniken vid detta nya fiske — hur Ni skall kasta, spinna med plastkula, knyta de hållbaraste knutarna, själv tillverka ett spö och mycket annat.

Bonniers

Full fart...

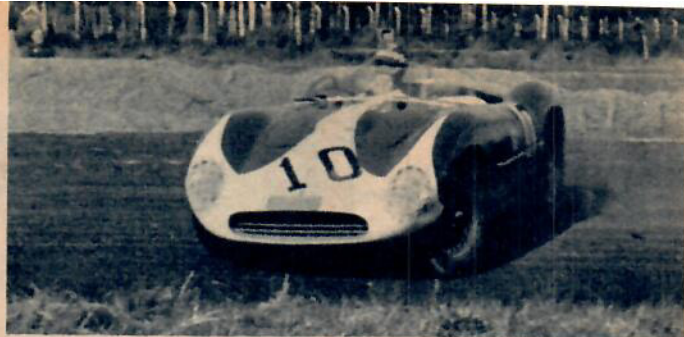
(Forts. från sid. 17)

fågel Fenix. Nu hade den gode Sigurd satt i cellofanrutor för att lätta vagnen ytterligare. Fjädringen hade sänkts och det såg faktiskt ut som om den krälade omkring på buken. Följden var att den inte som andra Dekor lyfte bakhjulen i vädret i kurvorna. Spara vikt är ju melodin i den klassen och en annan DKW-åkare, Pável Ringborg hade plockat bort standardbatteriet och satt in ett nått mc-dito!

Det finns de som rynkar på näsan åt gamla bilar. Gör inte det. Vad sägs om en tjugo år gammal BMW 328 som nästan gav Hammarlunds pinfärska Porsche Carrera på den s. k. söta knölen. Dessutom hade den utan tvivel bättre vägegenskaper än sina sentida bröder i klassen. Exemplaret som med kärlek restaurerats och trimmats av Bosse Ljungfeldt och Björn Atterberg klarade av ca 192 km/t på rakorna och då fanns det ändå litet att ta till ur 1975-kubiksmotorn.

I Sportvagnsklassen fanns flera sverigedebutanter. Scuderia Ascotins Ferrari 250 Testa Rossa med en V 12:a på 300 hästar under huven var en. Växellådan är i stort densamma som på Ferraris mera »civiliserade» Gran Turismo och följaktligen helsynkroniserad och lättväxlad. Persbergs tre år gamla Ferrari är hårdare att tas med. Tummens insida var skinnflädd efter alla växlingar. Ny bekantskap var även en »liten» hembyggt Maserati med vad som närmast liknade en Lotuskaross. Aston Martin hade även en representant för märket på plats. Någon ny vagn var det visserligen inte. Bröderna Whitehead körde den till en andraplacing på Le Mans i år men dessförinnan hade den med skiftande öden varit i farten åtskilliga år. Faktum är att Sverigedebuten blev litet blek. Man hade trott att det fanns mer krut i trelitersmotorn. Det internationella deltagandet visar att Sverige äntligen har fått ett namn inom motorsporten. Storstjärnan Stirling Moss tog t. ex. inte Karlskoga-tävlingen som något originellt mellan spel, i bagaget hade han både reservmotor och extra växellåda!

En del kritik har framförts mot att banbeläggningen var dålig men nästa år är det dock stora chanser att banan får ordentlig ytbeläggning. All heder åt de som gett oss den första riktiga GP-banan och därmed chans att visa verkligt fin motorsport.



Finländaren Rehn får en stoppsladd (ovan) och rattar förtvivlat. Ett helt varv varar karusellen och för ett ögonblick upphör enkelriktningen.



I England använder man sedan en tid självhäftande nummer. Nu har de nått Sverige. Anders Ygberg dekorerar sin Porsche med den praktiska anordningen. Lätt och snabbt.

Här är 1958 års Testa Rossa i närbild. Curt Lincoln lirkar den genom hårnålskurvan. Bubblan på huven döljer den imponerande för-gasarraden som ni kan se på sid. 16.



Magneter de' kan dom göra för det har pappa sagt

Några användningsområden



Kvalitet: (B x H) max. x 10⁶ cgs:

FAMA 600
1,2

FAMA 700
1,6

FAMA 1000
1,8

TICONAL
5,0

TICONAL Gg
5,5

FAMA och TICONAL har mycket stort magnetiskt energiinnehåll, vilket i förening med låg specifik vikt ger små och lätta konstruktioner. T. ex. TICONAL Gg med

(B x H) max. över 5,5 x 10⁶ cgs, dvs. ett magnetiskt energiinnehåll, som är mer än 30 gånger större än hos en kolstålsmagnet.

FAGERSTA BRUKS AB

Dannemoraverken Österbybruk

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

(När namn och adress på den som vill ha kontakt inte är utsatt.)
Skriv signaturen (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

Reservdelar och tillbehör för NSU o. Norton. Motor-Berg, Sturegatan 27, Borås. Tel. 307 52.

Effektiva trimningsanvisn. f. HVA, Silver- o. Guldpil, Monark, NV m. fl. 2-taktare. Kompl. end. 4.50.
F: RSR, Box 11, Stuvsta.

Indian reservdel., alla årsm. Skoglund & Co, Sthlm. Tel. 41 50 24.

ALLT FÖR BILISTEN

Tillbehör, verktyg, camping, Begär katalog.

JOHNSONS BILTILLBEHÖR
Upplandsгат. 34, Sthlm Va.
Telefon 31 00 84.

MC- o. MOPEDTILLBEHÖR realiseras m. upp till 50 % rabatt. Obs. begr. antal. Prislista sändes mot porto.
AB BELGIMEX,
S:t Eriksg. 103, Sthlm 21.

SPECIALFIRMAN för trimning.

AB FARK, Box 322, Sundbyberg 3.
Motorcykeldelar, begagn., till de flesta märken. Störst i branschen.
Motorfirman Jap, Olivedalsgatan 3, Göteborg. Tel. 12 89 34.

Delar för Jawa 500 cc. Skoglund & Co, Sthlm. Tel. 41 50 24.

BILTILLBEHÖR, senaste NYHETER. Katalog mot porto.
AB DURAX, Malmö 5.

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

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

Hastighetsmätare, temperaturmätare res. under full garanti. Samuelsen's Metallindustri, Nykil.

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

Motorcyklar, nya, säljes med 50 % rabatt, äv. avbetalning. Katalog sändes mot porto. AB BELGIMEX, Box 210 29, Stockholm 21.

Puchs reservdelar samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken. Motorrenoveringar utföres av specialist från Puch-fabriken. Beviks Reservdelslager, Drottninggatan 8, Linköping. Tel. 410 46.

BSA Gold Star 1955

Cross, -säljes eller bytas.
Hasse Ring Motor & Sport,
Österlånggatan 5, Borås.
Tel. 236 32.

Jeepmotor, Willlys 44. Renov. för 800:-, därefter körd 400 mil. Sälj. f. 500:-. Hjul, kompl m. däck, 90 %, 70:-/st. Sv. t. »Som nytt, 4511».

Mc-motor, llo 98 cc 65:-. Sv. t. »Nyren. 57, 4578».

Lj.-dämp., nya, 125-175, 20:-/st. D:o f. DKW, 200-500, 25:-. Lykt. utan reflex o. glas, nya, 25:-/st. Däck, nya, 4 lag., 300x20, 45:-. 300x16 60:-. 275x19 40:-. 250x19 25:-. Gaffel f. röd Husq. 25:-. Cyl.-topp. d:o, ny, 15:-. Cylind. till röd o. svart Husq. 10:-/st. Gener. t. äld. mod. 35:-. Magn.-gener. t. Ariel 350 cc 35:-. Lameller t. d:o 20:-. L.-hus t. d:o 15:-. B.-hjul d:o 15:-. Ram d:o 15:-. Mot. t. CZ 150 cc 30:-. Förgas. d:o 15:-. Ram d:o 15:-. Lykt. m. h.-mät d:o 20:-. Avgasr. d:o 8:-/st. Hjul d:o m. däck 15:-/st. Cyl., nya del., 200:-/st. Dragsp. Galenti, nytt, 400:-. Nyborrad cylind. m. kan. o. bult., 98 cc, t. llo, 25:-. Batt.-hall, t. DKW 10:-.
A. Gyllström, Hannabod, Markaryd.

Racerolja, Castrol R, 4.50 lit Mc HVA 118 cc, nyren., inreg., 100:-. HVA-motor 35:-. Ram m. tank och hjul t. d:o 25:-. JB-motor 128 cc, 40:-. Ram, Monark, 10:-, tank 5:-, fr.-hjul, kompl., 10:-. Däck, 2,75x19, 4 lag., 90 % 25:-.
R. Folkesson, Knislinge.

Gör mc av Eder moped! Vi skickar trimm.-anv. End. 5:-.
F:ra Sveniz, Fack 1, Sundsvall 7.

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.

Eifel -38 i del. Mot. 80:-, växelil. 40:-, kardän 25:-, förg. 10:-, kylare 30:-, ratt o. styrsn. 25:-, 5 hjul o. d. 15:-/st. 4 st. trimmer m. hydr. br.-syst., kompl., 75:-, hast.-m. 10:-, oljetr.-m. 5:-, bensint. 10:-, dörrar 10:-/st. Verkt. 5:-, instrumentbr. 20:-, 6 v. el. utrustn.: gen. 35:-, startm. 25:-, strömförd. 15:-, defr. 25:-, strålk. 10:-/st., 2 bakljus 10:-, blinkers 10:-, signalh. 15:-, tändsp. 10:-, relä 10:-, batt. 50:-, vindrutet. 10:-, bensinmät. 5:-, dimljus 25:-, radiom. 15:-. Övr. prisupp. mot porto. R. Andersson, Box 52, Harplinge.

En mc 500 cc Vincent -51, nedskrotad, sälj. i del. Axel Johansson Motorfirma, Lekås.

Liuddämpare för Volksw. 1-2 avg. för originaln., lätt att mon., 33:-. Mod. 1956 35:-, PV 444 14:-, Opel Rek. 22:-, + frakt. Returr. Övr. märk., beg. pris. F:ra Ehä, Stockaryd.

MOPED-ÄGARE

Till följande motorer har vi justerbara munstycken: Sachs, Puch, NSU, llo piano, DKW Humlan, Roulette 2-3-växl. Pris 6:-/st.
HOCO, Box 140 26, Malmö.

MOPEDÄGARE! Andra Er moped till reg.-pliktig MC = 60-70 km/tim. Original cylindrar och förgasare samt drev, till alla fabriker. Ställbara munstycken - sensorieffektivt - rekivirera redan i dag, upp-giv fabriker.
MASTER, Box 19, Malmö.

Nyrenov. mot. Kaiser spec. 6 cyl. 100:- komplett med växel och startm. Säljes till högstbud. Sv. t. »Kaiser, 4579».

Tillfälle! 1 st. nästan nytt avgasrör + dämp. till Norton D vänster sida 50:-. 1 st. startmotor 8:-. 1 st. morsknyckel med summer 10:-. Rolf Andersson, Haggväg. 4, Eskede.

HUDSON -46, Super Six säljes i delar, Sv. t. H. Thalén, Storgat. 1, Sundsvall.

JB-mot. -52, OPIO, telesk.-g., pass. 150 cc, strålk. m. hast.-m., tank 101, förkröm., 2 st. däck 3.00x19 o. 2.75x19, obet beg., njurb., nytt. S. Lundin, Box 251, Mock-fjärå.

DÄCK, fabr.-nya, m. garanti, 5 00x16" Riktpris 78:-, säljes f. end. 65:- st. 5.60x15". Riktpris 96:-. End. 80:- st. Övriga dim: pris på begäran. Fölger finnes till de flesta förekommande märken. AB E. Brorsson, Mariannelund.

OBS! TILLFÄLLE! OBS!
Monark moped med Pilotmotor, m/56, i toppskick, nygenomgång, säljes för end. 275:-. Obs: Ej Monarped. Stig Lindberg, Högklingväg. 3, Viggbyholm.
Ny Ducati Moped med 6 mån. fabriksgaranti säljes för 850:-. Sv. t. H. Ydrstrand, Östdalsg. 45, Metala. Tel. 117 04.

V-W-A G A R E!

VARVRÄKNAREN »IDEAL-TS» det idealiska kontrollinstrumentet för ekonomisk o. sportig körning. Anger varvtalet vid alla farter på de 4 olika växellarna. Monteras på fartmätaren på 30 sek. utan ingrepp o. verktyg. Pris 4:75 + porto mot postförskott direkt från importören.
Hä-Kä agenturer
Tersviksvägen 19, Lidingö.

NSU-motor, kompl., 180:-. Ett svånghjul defekt, övrigt prima skick. Säljes även i delar. Ove Halleröd, Källidal, Lane-Herrestad, Tel. 660 51.

NV 250 cc -53, DKW-mot., körd 1040 mil, säljes f. end. 1000:-. S. Eriksson, Box 220, Holmsund. Tel. 404 76.

1 bra moped m. Victoria p.-h.-m., fjäderg., 85:-. 1 ny filmapparat, 13 st. filmer medf., 40:-. O. Wijk, Lilhärådal.

Köpes

Beg. bakhjulstjädring köpes till T 100. K.-E. Johansson, Hagdala, Liared.

Tessotmot. 125 cc kompl., beg., felfri, 48 års mod. eller nyare, önsk. köpa. K. Hansson, Jordbron 606 A, Ed.

Horex original gummisadel köpes. Ake Wremp, österslöv...

Beg. Motom Tornado Sport, Blue Fighter el. likn. Sv. t. »Lasse, 4567».

Bra, beg. växel u. koppl. t. Velocette 350 cc mod. 53-55 köpes. Sv. m. pris o. uppgifter t. »Snarast, 4546».

Vänster framskärm, framaxel till Vauxhall 12 mod. 1946. H. Sjödin, Box 434, Strömåsbyn.

MC 500 cc, något beg. men i gott skick. I. Dahlgren, Svalehult, Nybro.

RADIO - TV

Säljes

Reseradio, heltransistor, flott modell, fabriksny, 7 transistorer, end. kontant för kr 225:-. Sv. t. »Heltransistor, 4548».

Bandspelare, ny, end. 450:-, mikrofon, högtalare, batterier, band, tomspole medföljer gratis. Sv. t. »Fynd, 4545».

Jättetillfälle!! Ny fick-reseradio sälj. f. 120:-. Inköpskr. kr 165:-. För mellan- och långväg. 7 rörfunktioner, 2,5 tums högtalare. Bärhandtag. Vikt 0,9 kg. 5 dagars retrurrätt. Ev. avbet. med 60:-/mån. Ing. U. Stål-nacke, Örmängsgatan 61, Vällingby.

Philips, Centrum m. fl. radio och dammsug, omg. lev., lägsta pris 400:-. R. Edman, Storg. 69, Lycksele.

Luxor orkesterförstärkare 25 W med Pearl mick, i gott skick, säljes för 400:-. R. Edman, Storg. 69, Lycksele.

Bandspelare Conserton, Philips fabrikerad, ny, ej använd, säljes för 450:-. kontant, ej byte. Sv. t. »Tillfälle, 4548».

Fin radio 40:-. Box 3067, Tierp.

TRANSISTORRADIO m. 6 trans. + diod, i läderväska. Vart pris end. 159:50 kompl. (riktpris 207:-) portofritt m. postförsk. Rekv. genast el. skriv efter broschyr. Returrätt inom 8 dagar. HANDELSFIRMAN CRESTO, Box 16007, Göteborg 16.

R 1155 traf.-mott. m. nådel o. slutsteg 250:-. Sv. t. R 1155, 4533».

Fickradio med sub.-rör, högt. o. htf. 75:-. S. Westling, Tallbacksv. 8 D, Falun 2.
FM-tillsatser, fabr.-nya, av topp-fabriker, 20 % rabatt. Transformatorer för TV m. m., 17/220 V, 250 W, kapsl., kr 35:-/st. Returr. L. Larsson, Pl. 1433, Oskarström. Tel. 604 40.

Köpes

Beg. radio köpes. Svar med pris o. typ. Hava-Radio, Lötmogatan 1, Hägersten.

FOTO OPTIK

Säljes

Fabriksny filmkamera 8 mm. Märke Paillard-Bolex. Har kostat 404 kr. Pris 175 kr. Kikare i skick som ny, 8x32. »Olympia» Läder. Pris 65 kr. Portofr. Antikaffären, Box 225, Skövde.

Förstoringsapparat 6x6, beg. men felfri. Sv. m. pris o. uppgifter till Ake Ahnstedt, Skepparstad, Sävsiö.

Småbildsutr. m. projektor. Billedigt. Sv. t. »Som nytt, 4555».

Småbildsfotograf

Marknadens billigaste priser på framkallning och kopiering. Framkallning 1:50. Kopiering 7x10 cm 35 öre, 9x12 cm 45 öre, 10x15 cm 50 öre, 13x13 cm kr 1:25, 13x24 cm kr 2:25. Order över 60 kr 10 % rabatt. Sänd Edra filmer redan idag till G. Strömbäck, Linköpingsvägen 25, Norrköping 5.

Teleobjektiv Sun 1:5,6/80 till Agfa Silette el. likn., nästan nytt, m. sportsökare. Kr 75:-. L. Carlsson, Falkväg. 7, Västerås.

Spegelteleskop 20x100 med trästativ o. panoramalek 100:-. S. Westling, Tallbacksv. 8 D, Falun 2.

Köpes

Hasselbladskamera 100 F. G. Jonasson, Box 134, Edsbruk.

MODELLBYGGE

Säljes

Comet mod.-båt, nästan färdigbyggd, för RC m. Webra Winner 2,46 cc, end. inkörd, m. vattenkylmantel, m. intag, balanshjul, avgasrör, propeller, axel, roder, tank, kr 75:-. L. Carlsson, Falkväg. 7, Västerås.

1 st. Ed »Bee» 20:-. 1 st. Star 0,55 cc (ny) 25:-. 1 st. Alibon Spitfire 25:-. 1 st. Mekonolada »Mekanik» (kost. 61:-) nu 35:-. 1 st. kontursag till »Wolf cub» (ny) 50:-. S. Pettersson, Box 5937, Munkfors 2.

Märklin: 1 lok, 3 vagnar, 12 m räls, 2 par Elektromagn. växl. 2 ställpultar, 2 fördelarplattor, 1 signalmast, 1 avkopplingskena, 1 transformator, allt annat endast ca: 3 tim. 180:-. Johnny Martinsson, Box 413, Malung

MASKINER VERKTYG

Säljes

Motorag Hemelite mod. 17 LA, som ny, körd ca 4 mån., har kost. 1.550:- ny, sälj. nu för 900:-, helst kontant. P. A. Isaksson, N. Hamngatan 1, Piteå.

Fakturamaskin Burroughs samt Royal skrivmaskin, båda i gott skick. Sv. t. »Kontorsmaskiner, 4527».

Skrivmaskin Royal, obet. anv., sälj. f. 200:-. Sv. t. »Garanti och franco, 4515».

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

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.

Fyll sedan i kuponen 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.

Sänd inga pengar! Priset för

inom » (citationstecken), t. ex. »Förmanligt, 1362». I detta fall skriver Ni signaturen på kuvertet och adresserar till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va.

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

radannonser i TV är så lågt 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.

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.

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 17-58

SPORT JAKT FISKE

Säljes

Nya pl. lic.-fria pistolar
6 mm. 195:—, 6,35 mm. 125:—, 7,65
mm 175:—, 9 mm 245:—. Även beg.
K. Axelsson, Vrigstad.

COLT

Revolvrar. K 38. Crowley, Frontier,
Webley & Scott m. fl. 90:—
Palm, Stålhög 3, Ångebo.

TILLFALLE

HOKUSDRAGET — 120 olika variationer
för end. 5:—. Postförskött el.
giro 50 09 03. Bex 24, Rådmanst.

Spinnrulle RECORD AMBASSADEUR
5000 kr. 130:—. Full sort av övriga
Record-rullar, minst 10 % rab.
M. postförskött. Fraktfritt.

B. Lundquist, Pack 6, Bergerforsen.
Revolvrar, licensfria Husvarna
m/87, k. 320, som ny, kr. 100:—,
S. O. W., Cal. 38.32, kr. 60:—,
E. Carlsson, F 14, Ångebo.

Luft. L. 17,5. H. 9,5 cm. Stor precision
och god skottvidd. Användbar
både för pilar och kulor. Kal.
4,5 mm, slätborrad pipa. Lev. med
3 st. pilar och plastfodret 19:80.
Skottavlar pr duss 1:50. Pilar pr
duss 1:10. Kulor pr ask om 500
3:80. Sändes mot postförskött.
Firma ROBE, Knäppvar. 38, Älvsjö.

BLÄNERING

Gör Edra gamla vapen som nya, om-
blånera med bläneringsapparat som lämnar
godt resultat. Pr sats m. be-
skrivn. 4:85. Sv t. »Flambia, 4415».

Säljsgövar 6 mm. 75:—. Gammal
revolver, 6 sk., 7,5 mm., 75:—,
Gammal mynningsladdarbossa 70:—,
D:o pistol m. slagås 85:—, D:o pi-
stol, 2-pipig, 125:—. Colt 6 mm.,
8 sk., 100:—. Pluggade, licensfr
Svar till »Kontakt, 4577».

VAPENSAMLING. Sälj i bef. skick.
50 nr Brown, rev., gev. o. bl. va-
pen. Foto o. beskr. mot 2:—. Kar-
binbajonetter kr 23:—/st. H. Falk,
Box 584, Karlsborg.

DIVERSE

Säljes

KOORDINATIONSGYMNASTIK

Kroppsvävningar för fysisk öppnast o.
psykiak fostran. För säkerhet i
oväntade, krävande situationer För
spänst, vakenthet och snabbhet. Sätt
in 3 kr på postgiro 41 69 87. Märk
talongen KTV. Uppge tydlig adress.
Kurslitter kommer pr brev.
L. Rehn, Box 2, Järbo.

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. TVis,
Pack 739, Junsele.

Italiensk knappdragspel »Lartigiana»
5-rad. nytt o. felfritt, har k.
750:—, nu 575:—. Uppl. mot porto
Sv. t. »Returrätt, 4568».

My kikare 16x50, har kost. 250:—,
säljes för 125:—. Bländfri back-
spegel, har kost. 55:—, säljes för
25:—. Radio »Asea» 85:— säljes m.
8 d returrätt. Sv. t. »Billigt, 4588».

PICKMAGNET. Tio gånger starkare
än en gammaldags magnet. Tillv. av
alnic magnetstål. Kr 3:50 + porto.
Bex 54, Kungsör.

Seldapaste. Den nya revolutionerande
lödpastan som löder utan löd-
kolv, med bara en tändsticka som
värmekälla, ingen rengöring av löd-
stället, ingen syra el. dyl. behövs.
Prova! Ni kan inte misslyckas. End.
2,75 per tub

Arvidssons Motor AB, Kungsgatan 40,
Eskilstuna
Tel. 310 38

KÖP INTE LJUDBAND

förrän Ni sett våra låga priser. Fri
broshyr. TAPE RECORDERS, LUND.

UR-reparationer utföres. Låga priser.
6 dag. lev. Ombud anställs,
beg. uppl. F:a UREKA, Erikslund.

Bilrutebilder (s. k. överföringsbilder
el. dekalkomanier) från kända
in- o. utländska städer o turist-
platser, för bilar, scooter etc. i
kr/st. Katalog gratis. AB DURAX,
Avd. V, Malmö 5.

Urdelar o. verktyg även till ama-
törer. Prislista mot porto.
F:a E. Karlsson, Erikslund.

Cowboysadel orig. HD, som ny, h.
kost. 350:—. Slumpas för 70:—.
Svar till »HD-sadel, 4513».

SMA DIMENSIONER. Skruv, mutter
M1—M3, gängtappar, filar. Prislista
mot 0:20 i porto. Bex 54, Kungsör.

1/2" PLASTSLANG ex. 1:ma, röd,
räffl., i 50 m ringar, pr m. end. 45
öre. Granlund, Avd. Y, Främmevad.

Bra virveltrumma 75 kr Curt Ri-
sing, Liljansplan 3, Sthm.

Böcker: Kemisk Teknologi 4 hb.
(220:—), 90:—. Tekniken och Fram-
tiden, 2 b. (60:—), 25:—. Sv. Tek-
nisk Uppslagsbok, 3 b., 25:—. Kom-
mersiell Handbok (110:—), 40:—.
Aktuella, fejr. band. Sv. t. »Fack-
litt., 4512».

Ålgh., uppst., 5 tagg., 100:—. Sjö-
komp. 30:—. Flugspö, gl.-f., nytt,
100:—. Spinnutr. Rec 1700 30:—.
Austin A 70, -50 års m., hel el. i
del. Bra skick. T. Andersson, Haga-
lundsv. 16, Kristinehamn. T. 119 93.

STOR NYHET FRÅN ITALIEN
Atom Magic, pennan som fylls med
vatten men skriver med bläck. Pa-
tent i hela världen. Guldmedalj från
»American Academy, New York,
USA». Guldstift. 3 möjligheter: fylls
m. vatten, reservoarbläck el. bläck-
patron. Skriv i dag, litet parti 5
dag. returrätt. Pris 15:— + porto.
A.-B. Fridh, Kumminv. 5, Farsta.

Med den kom. svamp. Cori Cello
Special tar Ni lätt bort liktornar
och förhårdnader, nikotin- o. anilin-
fläckar m. m. Pris 3:75 portofritt.
Postorderfirma J. B. Johansson,
Box 9049, Stockholm 9.

30 lönnande bisysslor som ger upp
till 1 000:— extra pr man. Utf. anv.
sändes pr pris 4:50 + porto. Gra-
tis bifogas 16 lönnande USA-nyheter!
B. Thuresson, Grundfors, Gunnarn.

Telegraferingskurs NKI (60-tak)
kompl. 150 kr. S. Westling, Tail-
backsv. 8 D, Falun 2.

POPULÄR MEKANIK
hela arg. 1951 t. o. m. 1956 (72
st.), säljes helt eller delvis till
högstb. G. Carlsson, Box 570,
Bangår.

Har Er klocka stannat? Sänd den t.
oss för översyn och vi sänder kost-
nadsförsäring. Låga priser. Ombud an-
tages. Urspecialisten, Fack 321,
Vännäsby.

Flygverall, fabriksny RAF, inner-
overall med el. värme, storl. 50,
30:—, Ake Wramp, österslöv.

Pop. amatörradio, ny, säljes för
7:—, Kompl. brevkurs i radiotekn.
5:—. Hobbybok 1958 2:50 Kurs i
räknekstikens användn. 3:—, Trum-
petskola, ny, 3:—, Jazzens mäst.
2:—, 2 st. ritn. till amatörsänd. 10
resp. 40 W 2:—, 1 st Dux dx-bok
2:—, 1 st. miniatyrradio m. diod
5:—, 1 sats trombone munst 5:—,
U. Söder, Bekhindarväg. 1811, Hå-
gersten.

FYND! Hobbyarb., verkstadsägare.
Mod. arbetsbelysning, 80 cm arm
ledbar i alla lägen. Bords-(tving) el.
väggfäste. S-märkt. Finns i olika
färger. REKLAMPRISS 42:—/st 2 st.
fraktfritt (Normalpris för likn. lam-
por 55—60:—/st.) Returrätt. BO-
GES HANDELSFA, Klippg. 14, Borås.

BILMASCOT
Liggande tiger av välgjord plysch,
längd 40 cm. Endast 15:— frakt-
fritt mot postförskött. Wemco, Gö-
teborg 48.

Myntsamlings styckas. 25 olika fr.
17—1800-tal. = 25:— (ej Oscar II)
Utl. frim. c:a 500 bl. = 9:75 +
porto. R. Felth, Storg. 14, Östersund.

GÖKUR för 24 kr?
JA! Ljus- o. mörkrödn färg med
gröna blad och flerfärgade fåglar.
Gal varje kvart Storl. 18x25. Por-
tofritt Richard Norden, Løren-
borgsgatan 5 E. Postgiro 530804,
Malmö V.

Bilradio Philco 90:—. Rakapp. Rem
70:— Spinnspö m. rulle 45:— Tub-
kik. 25x40 140:—. Sv. t. »Som
nytt, 4547».

Myntsamlare! Prislista över billiga
svenska och utländska mynt sändes
mot 50 öre i porto. Antikaffären,
Box 225, Skövde.

TV 53—58, några nr saknas, TFA
53—58, 63 nr, FART m. m. S:a
245 nr f endast 45:—, L. Anders-
son, V. Tullg. 32 B, Hudiksvall.
1 st. 4-radigt Hagströms »Minett-
dragspel, h. kost. 740:—, sälj f.
340:—. 1 st Luxor reseradio
100:—. Sv. t. »Tillfälle, 4557».

Surplus-flygmateriel, generatorer,
startapparater, el-motorer, NiFe-
batterier, volt-ampèremätare, varv-
räknare, temperaturmätare, mano-
metrar, hydraulslang, skärmd ka-
bel samt 100-tals andra fabriksnya
artiklar säljes för end. 5 till 10 %
av tillverkningskostnaden. Rekvirera
var senaste lagerlista som sändes
på begäran gratis och franco.
Viking Trading Co., Falköping.

2 st Fil-album innehåll. 1.090 frim.
sälj o. bytes. Deckare, seriemag,
motortidn. och frimärkstidn. 15 öre
st. Sv. t. »Även byte, 4561».

TV, arg. 52-54, 8 kr pr arg. 57 st.
div. TFA 10 kr. Brotts Kronika,
del I, 50 kr P. E. Larsson, Bäck,
Forsa.

FJÄDERSORTIMENT c:a 30 ol sort.
1 kg 5 kr + porto. F:a K. Svens-
son, Box 45, Bredaryd.

TURISTVIMPLAR i vanl. storl., c:a
25 cm, tryckta på tyg i fl. färger.
Vackra o. dekorativa. Hel samling,
25 st olika, kr 12:50, 10 st kr
6:—, Portofritt v försköttslivkr.
Handl:de 100 st. lika kr 48:—,
B. Sjöholm, S. Stenbocksgat. 125,
Hälsingberg.

Med den kom. svamp. Cori Cello
Special tar Ni lätt bort liktornar
och förhårdnader, nikotin- o. anilin-
fläckar m. m. Pris 3:75 portofritt
Postorderfirma J. B. Johans-
son, Box 9049, Stockholm 9.

Bytes

Magnet m. 6-pol. strömfördelare
bytes mot 6 v bilradio. Sv t. »Fel-
fritt jämnbyte», Box 21, Rimforsa.

Hasp.-rulle, fransk, + rakapp. Riam
de Luxe., ny, byt. m. bra, beg ka-
mera 6x6 el. kik. 7x50. Äv. förls.
Sv t. »Byte, gärna förls., 4576».

VECKANS Annons KATALOG

KÖP DIREKT från importören till lägsta nettopris!



Ja, ni förtjänar verkligen
på att köpa direkt från im-
portören. Begär vår nya
stora katalog som är pak-
kad med nyheter. Arm-
bandsur. Kameror. Allt för
sportfiske, rullar, spinn-
spön. Campingartiklar och
massor av andra varor till
lägsta pris — till nettopris!

GRATIS! ATLANTIC

KUNGSGATAN 18, STOCKHOLM
får ni
vår stora katalog
med nettoprislista
om ni ger oss namn
och adress.
Postadress: TV 17-58

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

d. v. s. alla ledningar levereras tryckta på monteringsplat-
tan, 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 nyta (TV-ljudet och dubbelprogram).
ett kul bygge och lek sak (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 17-58

BYGG
Er egen
— en fascinerande hobby för alla åldrar.
RADIO
KATALOG
över radio-tv-materiel, instrument,
byggsats, ritningar, litteratur m. m.
Sändes mot kr 1:20 i frimärken.

AMATÖRKURS i RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE

Vår instruktiva och populära kurs omfattar all teori
och alla praktiska anvisningar som en nybörjare be-
höver för att bli en skicklig radioamatör.

Kan Ni laga en radioapparat?

Även om Ni tidigare inte känner till ämnet, kan vi
garantera Er, att Ni efter noggrant genomgången
kurs vet en hel del om radio, att Ni själv kan bygga
både enklare och mera komplicerade mottagare och
att Ni kan »laga» en apparat som gått sönder.

GRATIS får Ni det innehållsrika första brevet.
Efter att ha studerat detta avgör Ni, om Ni vill fort-
sätta kursen eller ej.

Provbrevet, som Ni får gratis, innehåller
bl. a. en grundkurs i telegrafi.
Sänd kupongen IDAG!
AB BEVA-TEKNIK GRATIS
MJÖLBY
 Sänd gratis första brevet i »AMA-
TÖRKURS I RADIOTEKNIK och PRAK-
TISKT RADIOBYGGE» samt prospekt
och vidare upplysningar.
 Katalog önskas mot bif. kr 1:20 i
frim.
Namn:
Adress:
Postadress: TV 17-58

VECKANS *Annons* KATALOG

SKOLOR

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

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

INGVAR LILLEROTH, civilingenjör, rektor.



TEKNIKERSKOLAN, SALA,

anordnar 5 o. 10 mån. kurser för Radio o. TV-tekn., Elek- trotekn. (C- o. B-beh.) Byggnadstekn. o. Verkstadstekn. 5 mån. nybörjarkurser för Elektriska montörer. Statlig stu- diehjälp. Rumsförmedl. g. — Begär prospekt.

BILREPARATÖRS-

kurser samt traktor- och bilriktningskurser om 4 mån. Fullst. bilverksutrustn. Teori med stillfilm. Plats- förmedl. Prospekt mot 2 porten.

Skövde Praktiska Skola Tiden. Tel. 70084

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 stipendier. Nya kurser 10 jan. Begär kostnadsfritt prospekt.

TILL SALU

Nytt nr av DX-RADIO

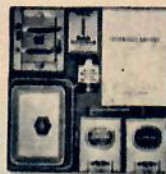
Vägledning för kortvägs- lyssnare. DX-tips, kortvägs- tabell m. m. Provox. mot 0:30 Fack 5083, Sthlm 5.

Du som har foto till hobby

Här har du chansen till för- mänliga inköp. Stor fotoka- talog av ringpärmsstyp 4:75. Aterbetalas vid första order. Skriv i dag!

FOTOAMATÖRERNAS INKÖPCENTRAL Box 153 - Örnsköldsvik

FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver 14:95 + frakt.

2 framkallningsskålar, kopie- ringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot post- förskott från

F:d KNUTZ & SVENSSON SOLLERÖN

Värdefullt TIPS

för Er som har besvär med bak- ljuset på Er MC, Moped el. Cykel Ett överströmningsskydd, som utjämnar strömtopparna vid högvarv, avbländning el. dyl. Finns hos varje välsorterad Cykel- eller Sporhandlare, eller direkt från tillverkaren. Pris 3:60 fraktfritt. Vid forskotts- bet. i frim. 40 öres rabatt. För MC grått, skydd 6 v. 2,4-3 w. För Moped grönt, skydd 6 v. 1-2 w. För Cykel blått, skydd 6 v. 0,3 w. Monteringsanvisning medföljer.

HULTS, Österlanggatan 84 — Tel. 138 47, Borås.

Snabbkurs i dans

Ny modern lärobok för nybörjare. Extra stora danskort gör dansen kolossalt enkel. Ni har endast att taga det ena steget efter det andra så som danskartorna utvisar.

Beskriver alla moderna och gamla danser. 61 danskort.

Skriv i dag och lär Er dansa till nästa lördag!

Rock'n'roll

Lätt att lära. Rolig att dansa.

BOKFÖRLAGET PRAKTISKA BÖCKER Regeringsgatan 93, Avd. T Stockholm Sänd mot postförskott Snabbkurs i dans. Pris kr 8:75.

Till

TV 17-58

Segel- och motorflygutbildning

Motorfl. Piper Cub L4, Piper Super Cub, Piper Tri Pacer. Segelfl. Bergfalke, Spatz, Olympia, Zugvogel.

Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping, tel. 209 00.

Vill Ni ta körkort utan att gå i körskola? Och spara 100-tals kronor.



Sänd då namn och adress så får Ni prospekt m. alla upp- lysningar för såväl vanligt körkort som trafikkort.

BILTEORI, Box 6041, Sthlm 6



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

*** Nytt *** Nytt ***

ROCK MED



Ett nytt 60-sidigt NOTALBUM

med 30 st. av Elvis Presleys mest populära "hits" som "Love me tender", "Teddy bear", "All shock up", "Don't be cruel", "Don't Mean Woman blues" m. fl.

Fullständiga melodistäm- mor med ackordanalyser gör dem spelbara för alla instrument. Engelska tex- ter till samtliga melodier.

Endast kr. 475

Musik AB Westin & Co. Kungsgatan 28 - Stockholm C

Sänd "Rock med Elvis Presley" mot 4:75 + porto.

.....

.....

.....

.....

.....

Rakblad bortsumpes!

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

Firma CESAR, Kumla 8. Tel. 711 86.

MOPEDÅKARE!

De nya reservdelskatalogerna sändes mot porto (även för bil- o. mc-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. läderakft 37:—, Mot p.-försk. Returr. Firma Y. KERO, Sattajärvi.



Ni vill ha en god inkomst

Vi hjälper Er att få den

genom att göra Er till försäljare av Sv. Sta- tens premieobligatio- ner. Året runt samma möjligheter till en god daglig förtjänst — bå- de för fritidsombud och yrkesförsäljare. Ni behöver inga förkun- skaper — men vi vill ha rejält folk med go- da referenser. Sänd re- dan idag Ert svar till

BONNIERS OBLIGATIONS- AVDELNING AB

Försäljningsavdelningen Nybrogatan 27 - Stockholm Ö

TA' i närbild!



skärpa och brillans! Kostar exempelvis för: Rollei, IkoFlex, Contina 10:90, Isolette, Nettar, Retina 7:90 men finns också för alla andra kameror. Vi är SPECIALISTER på filter, närbildslins o. mot- ljusskydd. Fråga oss till råds. Gratis!

Ungentisfiman Avd. T.A. MAGNUSON Stockholm 11. Tel. 47 79 49. Sänd prisl. på tillbehör till kameramärke objektiv Namn och adress. TV 17-58

Tjerneld bygger på 35 års bransch-erfarenhet



TJERNELD

"Ametist"

-ny

suverän

TV-modell



Tjerneld bygger snabbt ut sin TV-produktion och presenterar här en förnämlig ny 21-tummars med synnerligen rena och eleganta linjer i ädel teak eller mahogny med jalusi för bildrutan. Obs. Kan även erh. med ben. Perfekt och stabil bild, behaglig för ögat även i dagsljus el. kvällsbelysning. Tekniskt fulländad med guldallerrör, skilda bild- o. tonlikriktare, av- stämningsskärare, bild- och klangregistor m. m. Begär katalog!

TJERNELD

På platser där vi tidi- gare ej äro represen- terade antagas embud, event. ensamförsäljare.

AB TJERNELDS RADIOFABRIK Hudiksvallsgratan 4, Stockholm Sänd broschyrer o. förs.-villkor för TV, radio, bilradio m. m.

SKRIV I DAG!

.....

.....

.....



TEKNIK I TORNET

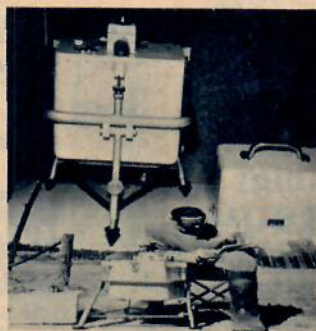
Ett »artificiellt» klockspel har inmonterats i Gustav Vasa-kyrkan i Stockholm. I stället för kyrkklockor används små stäm-gafflar som slås an med små hammare. Ljudet förstärks genom åtta högtalare.

Vid kyrkans orgel sitter ett tangentbord för manuellt klockspel. Härifrån kan man genom en omkoppling låta orgelspelet gå upp till högtalarna i tornet (övre bilden). På undre bilden visas installationen.



ROM-ROBOT

Contraves Italiana i Rom har konstruerat en »mark-mot-luft»-robot som nu befinner sig i serieproduktion. Roboten är något mer än 6 m lång och mäter drygt 90 cm i diameter. Den är helt radarstyrd och avsedd att avfyras från batterier om sex pjäser med två robotar vardera. Robotens hastighet uppges till Mach 2,4 och maxihöjden till 20.000 m. Vid prov har det visat sig att en robotpjäs är klar för eld 24 min. efter det den börjat lossas från en för ändamålet specialbyggd transportbil.



LETAR MALM OCH OLJA

På Tekniska Museet i Stockholm utställdes för en tid sedan en del geologiska instrument. Bland dem en av G. Nörsgaard konstruerad gravimeter. Med denna kan man uppmäta olje- och malmfyndigheter av en tremiljondels procent.

Gravimetern bygger på principen att tyngdkraften varierar beroende på underlagets beskaffenhet. G-värdet ökar om malm finns i berggrunden, minskar om olja finns. Apparaten är m. a. o. en precisionsfjädersväg.



■ En fransmans syn på stockholmstrafiken kan man studera i det senaste numret av L'Automobile. Skribenten Georges Briquet redovisar sina intryck av en 24 dagars vistelse i Sveriges huvudstad. Hans kommentarer är mycket intressanta och delvis fullt korrekta.

Den stora gatan för en syd-länning på besök här tycks vara denna: Hur kommer det sig att trafiken i Stockholm kan löpa så smidigt och snabbt trots att svenskarna är ett folk vars livsrytm i allmänhet är så långsam och sävlig att en fransman måste känna sig beklämd? När fordons-tätheten är nästan lika hög som i Paris är det obegripligt för en temperamentsfull parisare att trafiken överhuvudtaget rör sig ur fläcken.

Briquet förklarar detta fenomen med i första hand det förhållandet att gatorna genom gula linjer är indelade i »korridorer» som alla trafikanter respekterar. Väl medveten om fransmannens syn på bilkörning gör han inga direkta försök att rekommendera filsystemets införande i Paris. Och lika bra är det. Paris skulle inte vara vad det är om bilarna plötsligt uppträdde i ordnade rader i stället för att åka slalom på det sätt som får en »sävlig svensk» att bli lätt yr i huvudet.

Med en viss förvåning konstateras vidare att fotgängare och bilister respekterar varandra ömsesidigt. Detta märkliga förhållande anser författaren vara en anledning till att så relativt få olyckor inträffar trots att Sverige har vänstertrafik. Vänstertrafiken betraktar Briquet överhuvudta-

get som skamfläcken på det välsmorda och disciplinerade trafikmaskineriet. »Och detta», säger han vidare, »bara för att England, som Sverige följer blint i fråga om seder, politik och uppförande, kör till vänster». Så nu vet man det!

Fordonen? Mycket Volvo och Saab, mycket amerikanare och tyskar. Att Mercedes är mera populär än Opel är nog inte GM beredda att skriva under på. Det är i alla fall en vacker tanke, smickrande för vår levnadsstandard.

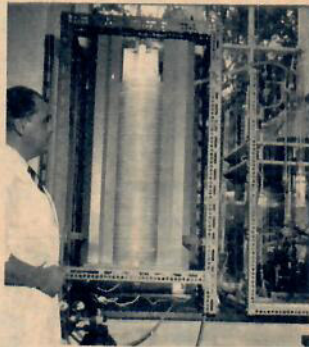
Resebrevet från Stockholm avslutas med en kort handledning i parkering vid automater. Här har författaren hamnat alldeles ut i det blå. Till sin läsekrets' uppbyggelse talar han om att man måste betala för två timmar oavsett hur länge man har för avsikt att parkera. Han konstaterar att man efter en halvtimme lämnar sin plats åt någon annan som kan stå där gratis under en och en halv timme. Han är upprörd i hela sin franska själ över dylika helt onödiga välgärningar mot nästan.

»Om ni reser till Sverige, gör det på sommaren. Ni kan köra utan ljus från halv två på morgonen till tio på kvällen. På vintern däremot måste det vara en exceptionellt vacker dag man i Stockholm kan ha ljuset avslaget mellan elva och tre på dagen.» Nog är det mörkt här alltid men det där med elva är väl tilltaget litet i överkant?

Heri Teve

PERPETUUM MOBILE

Ett steg närmare världsrymden har vi nu kommit i och med att man lyckats konstruera en apparat, som kan framställa både syre och föda på konstgjord väg. Korellaapparaten, som denna tingest kallas, och som är konstruerad av doc. Lennart Enebo på Tekniska högskolan i Stockholm, är något av en perpetuum mobile och lite till. Den tar nämligen upp den koloxid vi människor utandas, blandar den i en saltlösning med mikroskopstor alg och blir under hastig cirkulation bestrålad av ultraviolett strålar. Algen tillgödögr sig vår koldioxid, som den förresten måste ha för att leva och avge syre, som vi i vår tur inte kan vara förutan. Men inte nog med det. Den ser till att vi



får mat också, för algen »förökar» sig under processens gång. Och den är ätlig. — Nu är det bara servicen som fattas!

UPPLYSNING

På Washington National Airport har man nyligen installerat en helt ny typ av flygfältsbelysning. Den består av 272 st s. k. VHO (very high output) lysrörs-lampor i sammanhängande ramber (i marknivå) av speciella reflektorer längs båda sidorna av landningsbanan. I varje reflektor, som är 2,75 m lång, sitter en 200 watt VHO-lampa och den kompletta anläggningen producerar mera ljus än 7.000 40-watt-lampor. Vänstra bilden ger en god uppfattning om den nya belysningens effektivitet. På högra bilden en av reflektorerna.





Mr Pook sätter fingret på burken som innehåller världens mest noggranna tidsmätare, den så kallade Essen-ringen som installerats i Enköping.

UR FÖR FRÖKEN UR

Av LASSE SCHULTZ

Foto: Hans Nyrén

Upphängd i fisklina, finspunnen som den skiraste spindelvävstråd, svänger den sex centimeter breda och en centimeter tjocka kristallringen fram sin fantastiskt jämna tonfrekvens. Som tidens hjärta fungerar kristallringen upphängd på sin plats i oscilatorn, en tidsmätare så otroligt noggrann att om den styrde tiden under 100 år så skulle klockorna visa fel endast en sekund. Tidmätaren finns nu vid Enköpings radiostation, där den skall tjänstgöra som svensk polis i etern.

Mannen som monterade upp kristallen i Enköping är troligen världens mest försiktiga herre och har ett av de mest originella jobb man kan tänka sig. Han heter mr R. B. Pook och har inget annat att göra än att åka jorden runt med en läderbox i handen. Denna läderbox innehåller en i skumgummi inbäddad ringkristall. Mr Pook släpper inte väskan ur sikte en sekund, är han på gatan bär han den som en äggkorg i handen, flyger han köper han biljett för väskan och spanner fast den i säkerhetsbältet i en av flygfåtöljerna, åker han bil får chauffören hålla högst 30 km/t och undvika häftig inbromsning.

Att framställa Essen-ringar, som ringkristaller av denna typ kallas efter skaparen, dr Essen, är ett kvalificerat jobb för slipade slipare. Det tar nämligen mellan två

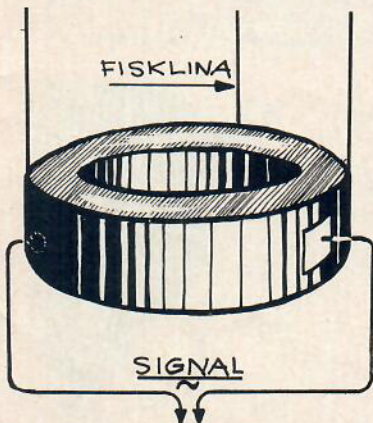
och fyra år att slipa om den brasilianska kvartskristall som är utgångsmaterialet till en Essen-kristall och av tio kvartsstenar som man börjar arbeta med får man i bästa fall tre fullgoda kristaller.

Essen-ringen kommer att tjänstgöra som svensk övervakare i etern. Genom att skicka upp kristallens orubbligt säkra frekvens — 100 kc/s — till kontrollbordet och där samtidigt ta in de radiosändare man vill kontrollera kan man se om stationen håller sin plats i den frekvenstränga etern. Hoppar någon sändare över skaklarna, kommer utanför den maximala feltolerans reglerna medger, ringar personalen på kontrollavdelningen i Enköping genast upp vederbörande och påpekar missförhållandet. Speciellt viktig blir den nya »normalen», som kristalloscillatorn kallas på radiospråk, när TV börjar sända på på 4- och 5-metersbanden. Då gäller det att noggrannare än hittills bevaka att de olika stationerna håller sina frekvenser och inte kommer in på varandras områden.

Den sinnrika och exakta tidsmaskinen kan också användas för astronomiska mätningar. Den finns här så länge i endast sex exemplar i hela världen.

Tidssignalen i radio är den mest exakta tidsangivelse vi har här i landet. Efter den »ställs» »Fröken ur» och andra offentliga tidsangivelser. När Essen-ringen på sin väl avfjädrade betongbädd i Enköpings radiostation — ett hårt slag i dörren kan spolierna glasbiten — arbetat in sig i sin rätta frekvens skall den se till att tidsignalen blir 100 gånger mera exakt än förut. Genom att matcha tidssignalen mot kristalloscillatorns jämna tonfrekvens får man nämligen fram en tid som kan slå fel på högst någon hundraleds sekund, och det skall vara när det vill sig riktigt illa. För det mesta är den exakt.

Ringkristallen tål inga stora temperaturändringar. När den skall monteras i oscilatorn får den stå i apparatrummet ett par dagar och vänja sig vid temperaturen där. När den väl är monterad får temperaturen växla högst ± 2 grader — i Enköping begränsar man växlingarna till högst 0,5 grader.



Ovan visas schematiskt Essen-rings upphängning i de fina trådarna.



USA har återerövat världsrekordet för utombordare i klass X. Det var Hugh Entrop som noterade 94 knop.

En tysk firma tillverkar den batteridrivna klockan på bilden t. h. Batteriet som räcker 12 månader är så litet som en fingernagel. Klockan kostar omkring 200 kronor.



INFRARÖD PLÄTNING

Den infraröda fototekniken har på senaste tiden utvecklats mycket snabbt. Det finns nu många olika apparat typer tillgängliga. På bilden t. h. ses en som är tillverkad av det amerikanska Barnes Engineering Company. Bilden ovan visar ett infrarött foto som är taget en varm sommardag och föreställer ett Viscountplan som nyss landat. Plätens svärtning beror på objektets temperatur, och man ser att den heta betongplattan varit mycket varm, medan flygkroppens och vingarnas översidor är relativt kalla.



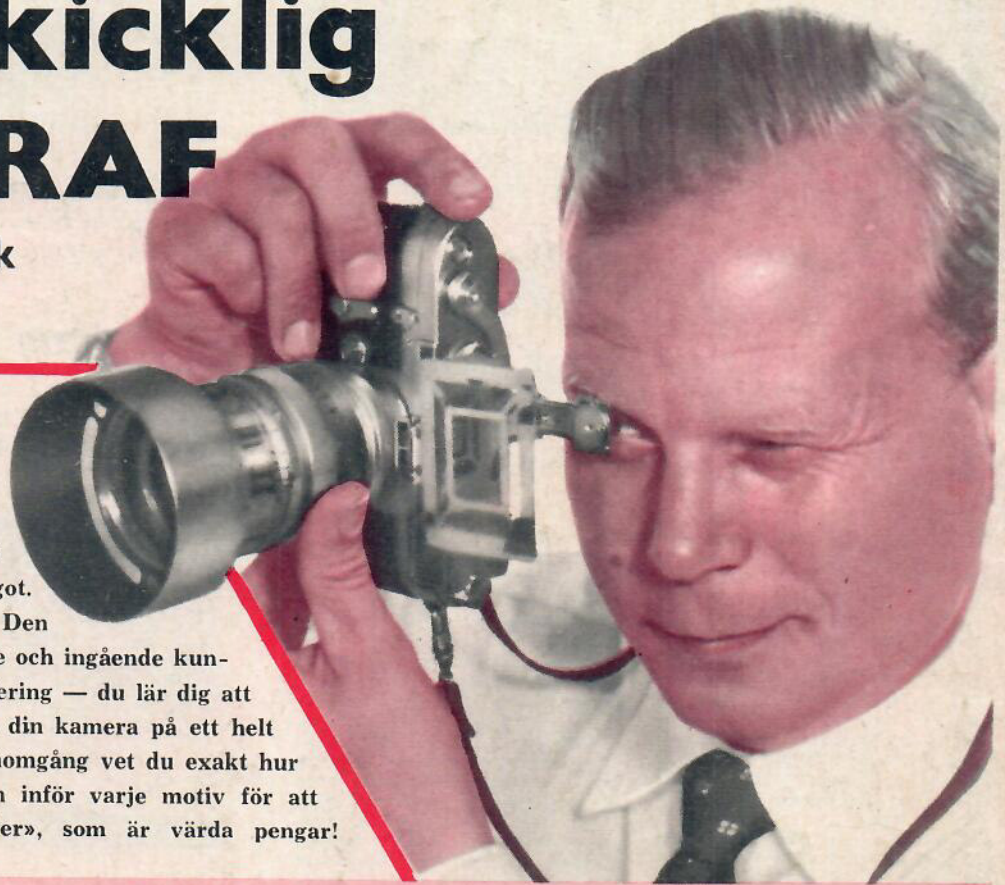
Ett världsrekord i höjdflygning som gäller alla kategorier av helikoptrar sattes nyligen av den franske flygaren Jean Boulet. Med en turbindrivna Alouette II nådde han en höjd av 11.000 meter. Rekordhöjden nåddes på 35 minuter. Det förra rekordet var amerikanskt och lydde på 9.076 m.

Barnik
Vind 15

Gör din foto-hobby lönande!

Jag kan utbilda dig till en skicklig FOTOGRAF

säger Tore Falk



Vem vet, du kan kanske bli en **toppfotograf**, få en värlönlönad anställning som pressfotograf på någon stor dagstidning. Det är ett trevligt, spännande och fascinerande yrke! Du får alltid vara med där det händer något.

Gör därför slag i saken redan i dag! Den här fotokursen ger dig omfattande och ingående kunskaper om allt som rör fotografering — du lär dig att kunna utnyttja och bemästra din kamera på ett helt nytt sätt. Efter kursens genomgång vet du exakt hur du ska ställa in kameran inför varje motiv för att få verkliga »pang-bilder», som är värda pengar!

Vad fotokursen bl. a. innehåller...

Din lärare — TORE FALK

är en av Sveriges skickligaste pressfotografer, anställd i Nordens största kvällstidning. Han kan utbilda dig till en skicklig fotograf — han vet hur den rätta bilden ska tas! Du kan också fråga Tore Falk om allt som rör kursen och han ger dig personliga och utförliga svar.

Först får du lära dig hur kameran fungerar. Du gör bekantskap med olika kameratyper. Du får veta hur du ska ställa in kameran vid olika ljusförhållanden — allt om slutaren, bländaren, exponeringen, avståndsställningen och skärpan.

Det andra brevet undervisar dig om hur du ska arrangera och ta ett porträttfoto, bakgrundens betydelse. Foto med lampa eller blix. Trick med blixten. Valet av film.

Brev 3 handlar om gruppfoto, djurfoto, interiörbilder och landskapsfoto.

Brev 4 lär dig att ta bilder på kvällen och natten, hur du använder blixtljuset, hur du undviker reflexerna. Du får också veta hur du bygger ett mörkrum hemma.

Brev 5 visar dig hur du framkallar film, kopieringsapparatus funktion, förstöringsjobbet, valet av papper.

Det 6:e brevet innehåller allt om bildbeskäring, hur gruppfoto blir bra porträttfoto, hur du plockar fram den roliga detaljen i bilden.

Brev 7 omfattar färgfoto, motivvalet och hur du själv färglägger svartvitt.

I brev 8 övergår du till mer avancerade saker som trickfoto och sportfoto. Du får också vara med om en specialpristävling.

Brev 9 är särskilt intressant för dig som vill tjäna pengar — här läser du om hur hobbyn blir lönande, nyhetsbilden och vidare får du goda råd, som ger dig pengar.

Fotokursen avslutas med 10:e brevet som lär dig arrangera ett trevligt album, negativets behandling och arkivering.

Diplom för avslutad kurs

1000 kr i pris!

När du gått igenom kursen och lärt dig fotografera får du vara med i tävlingen om bästa elevbilden. Det delas ut 1000:— kr i priser. Första pris 500:— kr. Tävlingsreglerna får du redan i första lektionsbrevet.

Kursen kostar endast

4:25

per brev!

FOTO-KURSEN

IDROTTSKOLAN,
STOCKHOLM K.
Tel. 50 77 60.

Härmed beställer jag fotokursen »BÄTTRE BILDER». Sänd mig omgående första lektionsbrevet mot postförskott kr 4:25 (plus porto). De övriga 9 breven skall sändas mig med 15 dagars mellanrum mot kr 4:25 (plus porto) per brev.

Namn:

Adress:

Postadress:

POSTA
KUPONGEN
I DAG!
SKRIV
NU!

Fotokursen omfattar 10 lektionsbrev och varje brev löses som postförskott mot endast 4:25 porto. Du betalar ingenting extra för besvarade frågeformulär och annan service. Kort sagt — det är fantastiskt billigt för en så gedigen och grundlig kurs. GÅ INTE MISTE OM DEN!

TV17/58