

Teknikens TVärld



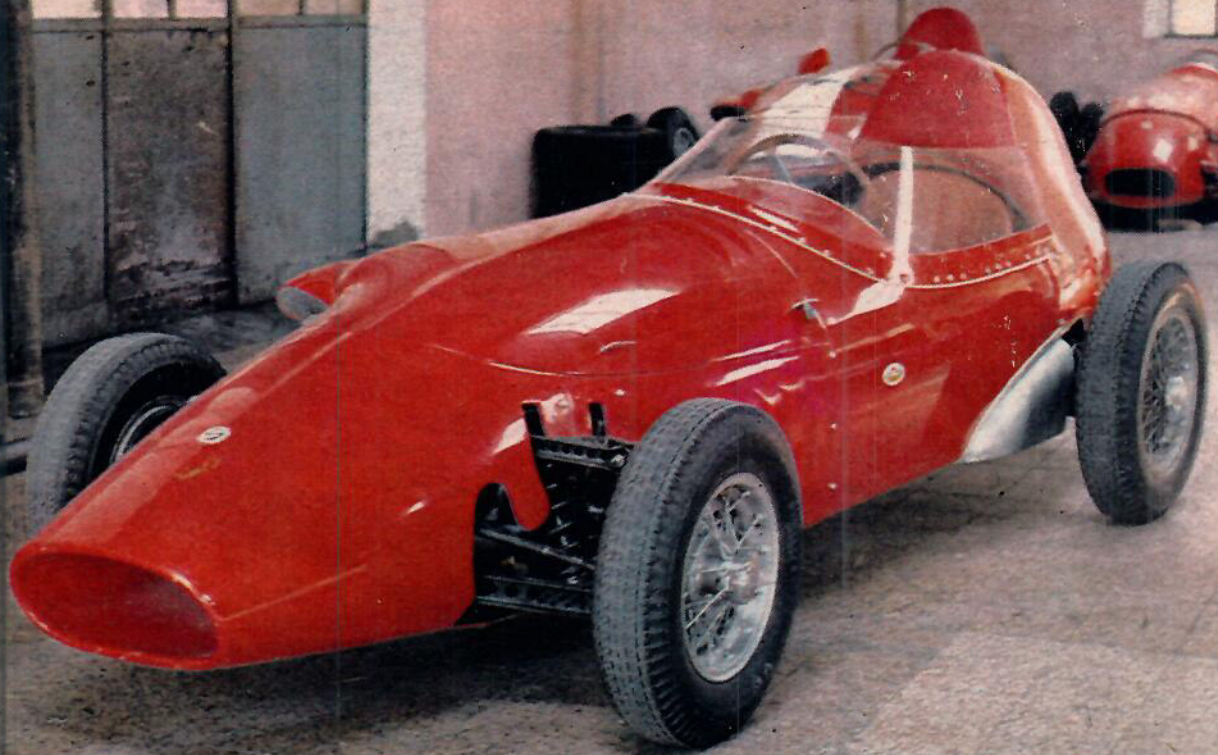
*DAF - den intressanta
småbilen från Holland
testas på sid 26 - 30*

**ALLT
OM**

NYA VOLKSWAGEN

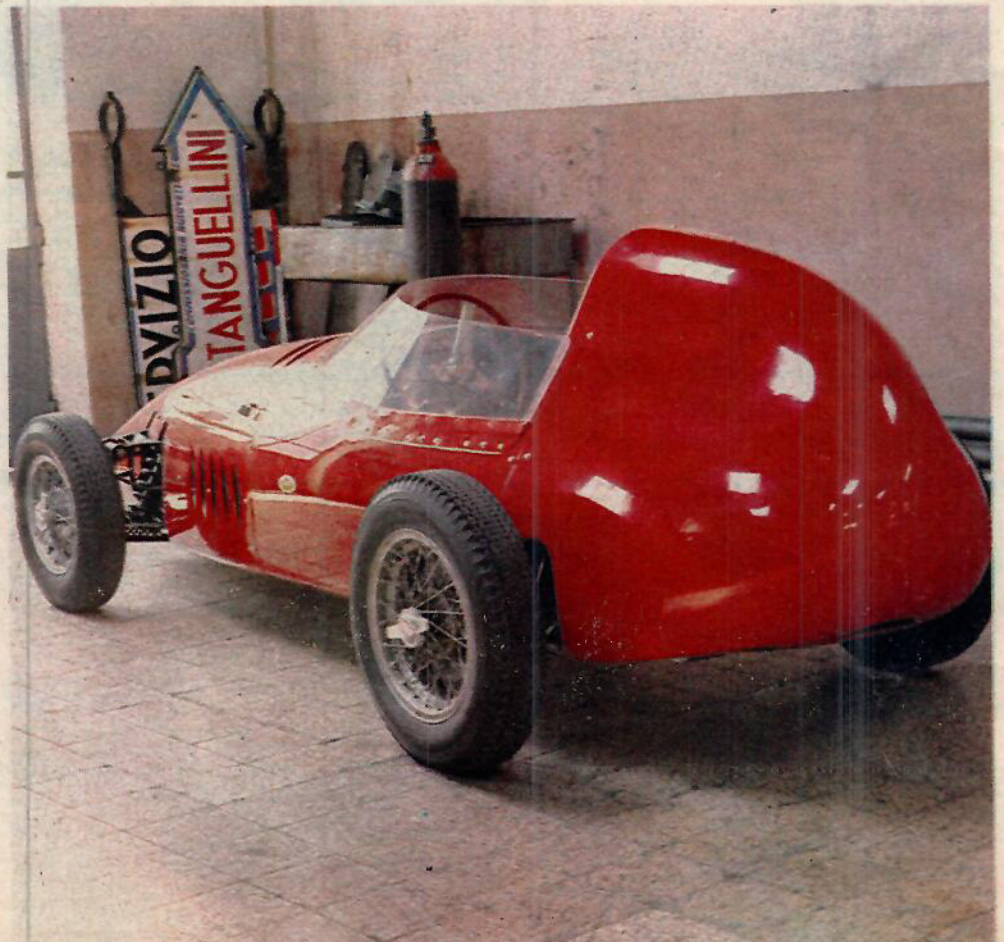
MED **Hyg** • NR **16** 1960 • 11/8 • PRIS **1:05** (oms. inberäknad) • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

aug.



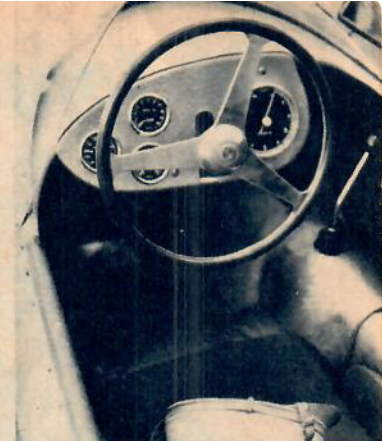
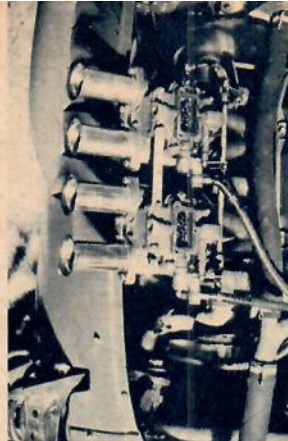
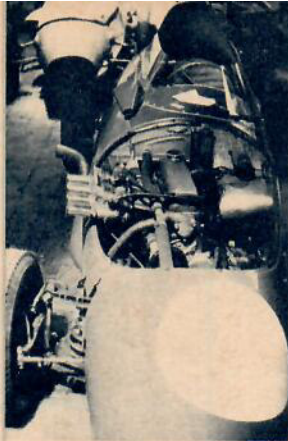
Stanguellini Juniorracer har nu mer än 2½ år på nacken. Många ändringar har naturligtvis gjorts men i stort är konstruktionen densamma. Den är

baserad på Fiatdelar. Motor, växellåda, bakaxel och framvagn härstammar från Fiat 1100, men naturligtvis har bitarna modifierats för racerbruk.



Karossformen på Stanguellini med det höga bakpartiet påminner om den brittiska GP-vagnen Vanwall. Karossen är tillverkad av aluminium och är handgjord.

VETERAN I JUNIOR- KLASS



På denna bild ser man tydligt att Stanguellini är osymmetriskt byggd. Motorn sitter på höger sida och föraren t. v., med benen i »lådan» t. v. om motorn.

Den trimmade Fiat 1100-motorn matas av två dubbla Weberför-gasare. Trimmingen omfattar så gott som vända del i motorn. Maxeffekten är 82 hk.

Till höger om sätet sitter växel-lådan och kardanaxeln. Instru-mentutrustningen omfattar varv-räknare, oljetrycksmätare och tempmätare för olja och vatten.

Så fort den nya racerklassen Formula Junior kommer på tal kan man väl knappast undgå att nämna märket Stanguellini. Teknikens Värld har besökt fabriken i Italien och berättar här om denna vagn och dess framtid.

Av Teknikens Världs utsände
BENGT SANDKVIST

Sedan 1957 tillverkade Stanguellini den första Juniorvagnen, och i utprovnigen deltog bl. a. flerfaldige världsmästaren Fangio. Då den första vagnen byggdes fanns inget Juniorreglemente utan detta fastställdes först följande år i Italien och det blev internationellt 1959. Stanguellini har alltså varit med i klassen från början. Detta är en av förklaringarna till dess framgångar.

Sedan mer än 30 år har Stanguellini varit Fiatagenter i Modena, och de har i många år tillverkat trimnings-satser till olika Fiat-modeller. Därför var det naturligt att Stanguellini-racern baserades på Fiatdelar.

Motorn är Fiat 1100 som modifierats. Bl. a. är vevaxeln, kamaxeln, vevstakarna, lagren och oljeträget specialtillverkade för tävlingsbruk. På topplocket har man höjt kompressionsförhållandet till omkring 10:1, monterat större ventiler med hårdare fjädrar och lättat hela ventilmekanismen. Dessutom matas motorn av två dubbla Weberför-gasare och givetvis har man fyra separata avgasrör. I detta skick uppges maxeffekten till 82 hk vid 6.500 varv/min. Växellådan är också Fiat 1100, men med modifierade utväxlingsförhållanden. En femväxlad växellåda har också tillverkats men har ännu ej hunnit provas.

Vagnen är inte symmetriskt uppbyggd. Motorn är placerad på högra sidan och föraren på vänstra så att hans ben placeras vid sidan om motorn. Växellådan och kardanaxeln passerar till höger om föraren. Ramen är uppbyggd av relativt få tunnväggiga stålrör med stor diameter. Framvagnen är en blandning av delar från Fiat 1100 och gamla 500-modellen. Stanguellini har stel bakaxel, naturligtvis också den från Fiat 1100, men den har kapats så att bakaxelväxeln sitter osymmetriskt. Bromsarna är av trumtyp med luftkylning. De är av Stanguellinis egen tillverkning. Karossen slutligen är handdriven av aluminiumplåt.

Vid Monacos Grand Prix i år fick Stanguellini för första gången pröva sina krafter mot de engelska juniorvagnarna. Resultatet blev om inte ett bakslag, så i alla fall en långt ifrån lyckad insats. På fabriken erkänner man öppet att Stanguellini kommit på efterkälken jämfört med de engelska fabrikererna. Anledningen är att de haft så stor efterfrå-



Bromsarna, av trumtyp, är av Stanguellinis eget fabrikat. Framvagnen är en blandning av Fiat 1100 och den gamla 500. För att göra framvagnen lättare har man borrarat lätthål.

gan på sina vagnar att de fått sätta in alla sina resurser på tillverkningen. Härigenom har de inte haft tid att experimentera och hålla sina konstruktioner up to date.

På en bana av Monacos karaktär, relativt långsam genom sina många kurvor, ställs det stora krav på vagnarnas vägegenskaper, och det är främst här som Stanguellinivagnen har sina brister. Genom sin ortodoxa konstruktion med stel bakaxel och frontmotor har vagnen ingen möjlighet att klara kurvorna lika fort som de moderna engelska svansmotorvagnarna med Lotus i täten. Därför håller Stanguellini på att bygga en ny ram med individuell bakhjulsfjädring. Den kan anpassas för front- eller svansmotor, men det senare alternativet

är det mest troliga. Vid vårt besök på fabriken hade denna nykonstruktion just påbörjats, varför det är för tidigt att uttala sig om dess möjligheter. På motorsidan anser man sig däremot vara fullt jämbördiga med de bästa engelska fabrikererna.

Liksom i de stora racerklasserna har engelsmännen helt tagit kommandot i Juniorklassen. Det kommer därför att bli mycket intressant att se om Stanguellini med sin nya vagn kommer att kunna återta sin plats som Juniorvagnen nummer ett. Stanguellini har även planer på att tävla i 1960 års Formula I-klass. Ännu föreligger inga konkreta förslag, men troligen blir det en svansmotorvagn med en sexcylindrig motor.



Vid Monacos Grand Prix i år fick Stanguellini för första gången på allvar mäta sina krafter mot de engelska konkurrenterna. På den kurviga banan i Monaco hade Stanguellini inte stor chans mot de engelska vagnarna, som hade mycket bättre vägegenskaper. Men Stanguellini kommer med en ny vagn!

På toppen



-av

skotervärlden...

... med 4-växlad halvautomatisk växellåda!

Lambrettas stora försäljnings-succéer 1959 — Milano- och Turist-modellen — är nu ännu bättre! Se Nya Lambretta Turist Sport — 110 knutar — så skall en skoter se ut — på toppen!

Ta' en titt på säkra Lambretta — en säkerhet att lita på! Läs här om modellerna — trivsel och säkerheten med Lambretta! Hämta broschyrer och provkör själv — gärna redan idag — välkommen!



Milano

1960 års stora schlager. 13 tvåfärgskombinationer och 2 sadelkombinationer. 150 cc. Halvautom. växellåda (4-växl.) 10" hjul. Toppströmd med pakethållare, res-hjul, portfölkrok m.m. 2.245:—

Turist Sport

Toppen av komfort, fart och elegans. En 4-växlad 175 cc med halvautomatisk växellåda fullständigt utrustad med pakethållare, reservhjul, pass.-sadel, portfölkrok, 10" hjul. 2.485:—

Napoli

Behändig 125 cc. 8" hjul. Önskeskotern för damerna! Fullständigt utrustad med pakethållare, res.-hjul, prydn.-lister, pass.-sadel, portfölkrok etc. 1.735:—

Lambretta

Stockholm:

Göta Motor, Östgötagatan 17 Tel. 43 04 35, Göta Products, Hantverkaregatan 54 Tel. 54 14 90

Göteborg:

Lambretta Aktiebolag, Odinsgatan 28 Tel. 19 71 60

Malmö:

Ahrtzings, Stora Kvarngatan 51 Tel. 158 45 — och dessutom återförsäljare över hela landet!

Säkerheten främst hos Lambretta

- Motorn i mitten — mellan hjulen

Både ram och kaross

- Tvärsäkra bromsar — 164 cm²



Trevligt med Lambretta

Alla som väljer Lambretta har tillgång till: Rally Scandinavia, 2 resor till Rom, trygghetsförsäkring, tidning gratis ett år, riktpolis på alla reparationer, trevliga Lambrettaklubbar.



Till LAMBRETTA AKTIEBOLAG, Postfack 1517, Göteborg.

Var god sänd mig Lambrettas stora 52-sidiga Lyxkatalog — illustrerad med bl. a. 16 sidor läckra svenska och italienska lärgiflor, trevliga Beverloo-teckningar, sprängkisser, fastar, reseprogram, återförsäljareförteckning m. m. Innehåller allt om Lambretta — missa den inte!

Namn

Adress

Postadress

TV 16-60

I NÄSTA
NUMMER

STILEN PÅ BILEN 1961

Hur kommer 1961 års europeiska bilar att se ut? Denna fråga får ni svar på i Teknikens Värld nr 17. I ett fyrfärgsreportage presenteras då bl. a. nio europeiska vagnar.

Bilanalysen behandlar DKW Junior och numret innehåller dessutom ett reportage om segelbåtar — aktuellt inför olympiaden — samt många intressanta artiklar.

Missa inte Teknikens Värld nr 17, som utkommer den 25 aug.



OMSLAGSBILDEN

visar den holländska småbilen DAF, som också analyseras i detta nummer (se vidare sidan 26). Fotografen Ulf H. Holmstedt har fångat denna nattbild av en DAF på Skanstullsbron i Stockholm.

Teknikens Värld

Nr 16 • ARGANG 38
11 AUGUSTI

Torsgatan 21,
Stockholm Va.
Tel. 34 90 00 (växel)

Chefredaktör och
ansvarig utgivare:
RUNE MELANDER

Redaktionssekreterare:
BIRGER GRIPSTAD

Redaktionen ansvarar inte för insända icke beställda manuskript eller bilder. Eftertryck utan angivande av källan förbjöds.

PRENUMERATIONS-
AVDELNING
Postadress: Box 3263, Stock-
holm 3. Telefon 34 00 80 och
31 41 30. Postgirokonto: 603640.

PRENUMERATIONS- PRIS 1960

(inkl. oms.):
Helår kr 23:75
Halvår " 12:50

PRENUMERATION kan verkstäl-
las: antingen på postanstalt, på
tredelad grön abonnemangs-
blankett eller genom tidningens
prenumerationsombud (se under
Ahlén & Akerlunds förlag i tele-
fonkatalogen), eller genom inbe-
taling på Teknikens Världs
postgiro 603640. I Danmark,
Finland och Norge sker prenu-
meration på postanstalt. Adress-
förändring anmäls på postan-
stalt, där blankett tillhandahålls
och överflyttningsavgift erläggs.

ANNONS-
AVDELNING
Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

VARUMARKNAD
och RADANNONSER
Bengt Almqvist

© Utgiven av Ahlén & Aker-
lunds Förlags AB



Allt kollat
och klart
— trevlig färd!



med

ACT

Tanka trivsel — tanka Shell

Ni känner Er alltid trygg när Ni lämnar en Shell-station efter en tankning. Inte bara för att bilen har fått det bästa den kan få, Shell med A. C. I. och nya Multigrade, utan också för att Ni vet att Shell-

mannen har gett Er all den service Ni behöver för en trygg och trivsam körning. Att tanka Shell är att tanka trivsel — som otaliga andra Shell-kunder känner Ni det själv när Ni kör vidare...

Välkommen till SHELLSTATIONEN — trivselstationen

Flickor o. pojkar!

H₃

Klistrar det mesta även plast
TRANSPARENT
(genomskinligt)
KONTAKTLIM
TÅL KOKNING

hem • hobby • hantverk

Stora Modellkatalogen
★ med senaste nytt ★
Specialkataloger



... st Modellflyg katalog 1:50 perfo —25
... st Scalatrix Miniracing —75
... st Triang TT tag —75
... st Triang Minic Ships —60
... st Fleischmann Tag 1:—
... st Rivarossi Tag 1:—
... st Pocher Tag —75
... st Aurora Plastm. —75

Kataloger kan betalas med frimärken
SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRY • Malmö

Namn
Adress

TV 16-60

SAAJ

bilbatterier

- ★ säkra
- ★ starka
- ★ svenska



JUNGNERBOLAGET

SVENSKA AKKUMULATOR AKTIEBOLAGET JUNGNER

Stockholm • Göteborg • Karlstad • Malmö
Norrköping • Skellefteå • Sundsvall

ett band
av rang
med god
klang



BASF MAGNETOFONBAND

TILLVERKAS AV:

Radische Anilin- & Soda-Fabrik AG
LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

FRÅGA OSS OM BILAR

OLJELÄCKAGE

Fråga: Är ägare till en Volvo 444 och har under en lång tid haft problem med oljeläckage från motorn. Jag har låtit byta alla packningarna för vevhuset men läckaget finns fortfarande kvar. Kan Teknikens Värld ge tips på vad jag skall göra?

Ledsen Volvoägare

Svar: Det är omöjligt att kunna ge ett exakt besked på var er motor läcker någonstans, men ni kan lätt taga reda på det själv genom följande ganska enkla procedur: Tvätta undersidan av motorn helt ren och torka den väl med trasor så att all olja försvinner. Var även noga med motorns sidor. När detta är klart lägger man ett rent papper på golvet under motorn och startar den. Medan motorn går kontrollerar man när det börjar komma oljedroppar på papperet under motorn. Då stannar man genast och kryper under och tittar. Oftast kan man då med lätthet se varifrån oljan kommer, och när man väl vet var felet sitter får reparationen utföras med hänsyn till skadans art. Oftast blir det utbyte av någon packning, men ibland kan själva oljetaget vara demolerat av en sten eller liknande.

Om man vill kan man också palta upp bilens framända ordentligt och själv ligga under motorn och titta medan motorn går. Med ordentligt rentvättad motor kan man då själv se varifrån oljan kommer. Observera att om läckaget är så litet att det endast ger upphov till fuktighet på motorn är det inte lönt att kosta på reparation. Alla packningar svettas en minimal mängd olja, men det är dags att reparera om det misstänkta stället blir vitt av olja och man kan se droppar hänga.

HUR FORT?

Fråga: Beträffande Lloyd Alexander TS: 1) Hur hög marschfart kan man hålla? 2) Är bilen utrustad med asymmetriskt halvljus?

Alexander

Svar: 1) Cirka 100 km/t. 2) Ja.

OVALA TRUMMOR?

Fråga: Efter demontering av bakre bromstrummor och rengöring av bromsarna har följande fel uppstått på min Hillman 57: När jag bromsar vibrerar hela bilen utom då jag kör mycket sakta. Då har i stället bromspedalen en benägenhet att gå upp och ned. Vad gör jag om trummorna har blivit ovala?

Ej mekaniker

Svar: Det hela tyder på att en eller flera bromstrummor har blivit ovala. Demontera bromstrummorna igen och kontrollera att de sitter riktigt monterade. Se till att inga obehöriga partiklar gör att en av trummorna sitter skevt monterad. En hjulaxel kan också vara krokig, men det är mindre troligt. Skulle inte felet vara någon av ovanstående måste bromstrummorna svarvas för att bli helt runda. Svarva i så fall trummorna

parvis så att exempelvis båda baktrummorna tas samtidigt. I annat fall kan det hända att bromsverkan blir ojämn.

Kom ihåg att säkerheten är A och O vid arbete med bromssystemet! Gör ingen reparation som ni inte är helt säkra på att ni kan klara av själva! En bil med undermåliga bromsar är ett mordvapen!

ROLLS-ROYCE

Fråga: Kan Teknikens Värld lämna följande uppgifter om Rolls-Royce? 1) Motoreffekt. 2) Bränsleförbrukning. 3) Kompressionsförhållande. 4) Cylinderdiameter och slaglängd. 5) Markfrigång.

Kalle

Svar: Följande svar gäller Rolls-Royce Silver Cloud: 1) Uppges ej av fabriken. 2) Cirka 1,6—1,8 l/mil vid normal körning. 3) 8:1. 4) 95,25×114,3 mm. 5) 17,8 cm.

FINNS PONTAC?

Fråga: Tillverkas en bil med namnet Pontac? Jag tänker inte på det amerikanska bilmärket Pontiac. Nyfiken prenumerant

Svar: Det lär tillverkas en bil med namnet Pontac i Frankrike. Vagnen är en liten öppen tvådörrars sportvagn med en tvåcylindrig motor på 26 hk.

FORD

Fråga: 1) När grundades Ford Motor Co i USA? 2) Vilket år dog Henry Ford I? 3) Hur många T-Fordar tillverkades? 4) Kommer Teknikens Värld att testa Ford Thunderbird? Fordägare

Svar: 1) Företaget bildades år 1902. 2) 1947. 3) När modellen lades ned 1928 hade 15 miljoner exemplar tillverkats. 4) Någon testning av denna i Sverige ovanliga bil är för närvarande inte planerad.

KYLPROBLEM

Fråga: Tacksam för belysning av följande problem. På flera bensinstationer har jag fått rådet att glykol i kylsystemet måste bytas varje år för att 100 % skydd mot frost skall erhållas. Vad anser Teknikens Värld?

Okunnig lösningsnummerköpare

Svar: De flesta typer av glykol som finns i handeln innehåller även en tillsats för att minska rostbildningen i motorns kylsystem. Detta rostskyddsmedel förbrukas så småningom så att det förlorar sin förmåga att motarbetar rosten. Själva glykolen däremot behåller sin låga fryspunkt oavsett om den används flera år i följd. Man behöver således inte vara orolig för att motorn skall frysa sönder andra året bara för att man inte bytt glykol. Man måste dock kontrollera fryspunkten med en särskild mätare som finns på de flesta bensinstationer. Av ovanstående framgår även att rostbildningen i motorn kan öka om samma glykol används. En god regel är dock att varje år spola rent kylsystemet för att avlägsna slam och dylikt.

DAUPHINE GORDINI – SPORTIG BIL MED FAMILJETYCKE



Dauphine Gordini förenar *hans* bilintresse och glädje åt en rivig sportvagn med *hennes* krav på ett bekvämt och familjevänligt fordon till ett vettigt pris. ● *Han* uppskattar Gordinis utpräglad goda vägegenskaper och väldimensionerade bromsar, som i förening med 40 pigga hk och fyrväxlad låda givit Gordini många tävlingssegrar såväl på kontinenten som i Sverige. ● *Hon* är förtjust i Gordini för att den är bekväm — Aérostable-fjädring, 4 dörrar och väl skålade ryggstöd — och hon litar på Gordinis säkerhet — säkerhetsbälten som standard och barnsäkra bakdörrar. ● *Hela familjen* tycker om Dauphine Gordini för dess långfärdsbekväma inredning, dess stora, lättåtkomliga bagageutrymme och dess eleganta utseende.

RENAULT

Frankrikes största industri

Generalagent: SVENSKA RENAULT AB. Ett 90-tal återförsäljare runtom i landet.



TAG

Läs Dagens Nyheter under Romolympiaden och upplev tävlingarna som om Ni själv vore där. I Dagens Nyheter får Ni *allt om alla* tävlingar — DN ser olympiaden åt Er.

Dagens Nyheter skickar ett eget 14-mannalag till Rom — ett lag med resurser. DN:s olympialag ger Er initierade, kunniga referat, sakliga kommentarer, bilder med sting i. DN-männen tar Er med till Rom och placerar Er mitt i händelsernas centrum.

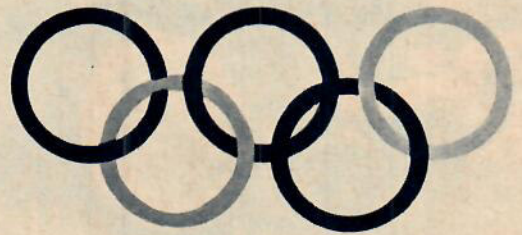
ETT

OLYMPIA ABONNEMANG

15 aug. — 30 sept.

NU

Tag ett olympiaabonnemang NU och Ni får Dagens Nyheter i 45 dagar för 12:75 — en inträdesbiljett till årets mest rafflande idrottsevenemang, men också Er biljett till regeringssammanträden och toppkonferenser, till alla de platser där Er vardag bestäms och Er framtid avgörs.



DAGENS NYHETER

Sveriges största morgontidning

ROMOLYMPIADEN

ER OLYMPIABILJETT

Det här är Er olympiabiljett. Den tar Er direkt till Rom, till rekordjakt och sekundstrider, till raffel och drama i klassisk miljö. För bara 12:75 får Ni Dagens Nyheter i 45 dagar — allt som händer i världen för bara c:a 28 öre om dagen!

12:75

kostar ett olympiaabonnemang på A-editionen i Stockholm, i övriga landet kr. 12:50. B-(Riks)editionen kostar kr. 8:—.

FÖRSTA PLATS • GÄLLER ALLA TÄVLINGAR

ROMOLYMPIADEN

PRENUMERATIONSKUPONG

Till **DAGENS NYHETER**, Prenumerationskontoret
Box 138, Stockholm 1

Jag beställer ett olympiaabonnemang på Dagens Nyheter för tiden 15/8—30/9. Sänd mig inbetalningskort på prenumerationsavgiften.

*A-editionen
B-editionen
Stryk under
önskad edition*

.....
Namn

.....
Adress

.....
Postadress

.....
Tel.

TV 16-60

Rättning höger

Förre LO-chefen Aug. Lindberg säger att enkel hänsyn kräver att vi anpassar våra trafikregler efter grannländernas. Vi kan inte ensamma fortsätta att tjura med vänstertrafik. Det kan diskuteras om det för människan är naturligare att hålla till höger eller vänster vid möten och hinder. Höger- och vänsterhänta har måhända olika uppfattningar härom. På havet och i luften, där de internationella kommunikationerna från början varit vanliga och nödvändigheten av likartade regler följaktligen uppenbar, enades man tidigt om högertrafik. Inför den snabbt växande internationella landsvägstrafiken måste vi både för vår egen och för andra folks skull ena oss om gemensamma regler, och detta innebär högertrafik.

Detta enande sker inte för bekvämlighets skull, det är framför allt av humanitära skäl nödvändigt, ständigt skadas svenskar och utlänningar just på grund av förvirring mellan höger- och vänstertrafik.

Opinionsundersökningen-folkomröstningen 1955 lades upp både obegripligt och olyckligt. Vem förleds inte att svara ja på en fråga om man vill behålla sina gamla invanda sedvänjor i stället för att med stora besvär och för dryga kostnader övergå till något nytt?

Ingen regering borde känna sig bunden av en så upplagd opinionsundersökning. Det är heller inte de gamlas problem, som det då utmålades, det är ungdomens problem, det är den som oftare kommer att passera gränserna och huvudyr växla fram och tillbaka mellan höger- och vänstertrafik.

Man fruktar att övergången skall bli »blodig». Nej. Den skall tvärtom så organiseras att trafikskadorna under



övergångsperioden avsevärt minskas mot vad de varit. Den skall ledas som en militär manöver med en generell betydande fartbegränsning under en övergångstid, med stort uppbåd av trafikövervakare, ur polisen, militären och civilförsvaret, och med allehanda propaganda i tidningar, radio och TV, med undervisning i skolor m. m. En lämplig tidpunkt för övergången är tidigt på hösten i samband med skolornas början.

Kostnaderna behöver inte bli avskräckande. Till stor del torde manövern kunna finansieras med internationellt lån. Redan nu kan många

rondeller och viadukter köras såväl i vänster- som i högertrafik och det är att hoppas att alla vägbyggnader i våra dagar planeras med tanke på övergång till högertrafik. Alla bussar behöver inte på en gång få dörrarna flyttade, man kan på många linjer reda sig med provisoriska avstigningsplatser.

Så återstår att hoppas på regerings- och riksdagsbeslut.

Stig Lindgren

STIG LINDGREN

docent, överläkare

Ordf. i Föreningen för
högertrafik i Sverige

VÄLTRA INTE ÖVER PÅ VÅRA BARN



(VÅRA BARN FÅR ÄNDÅ FULLT SCHA
MED ATT FÖRSÖRJA OSS GAMLINGAR!)

Nonchalans till döds



På kort tid har två svåra olyckor inträffat genom nonchalans av stoppskyltar vid utfarter till tätare trafikerade vägar. Olyckor som krävt liv och orsakat person- och materiel-skador.

Det där med stoppliktycks många trafikanter sväva i okunnighet om eller har i varje fall inte insett betydelsen av. Man ser rätt ofta att folk syndar mot stopplikten; helt enkelt nonchalerar den eller ännu oftare missförstår den.

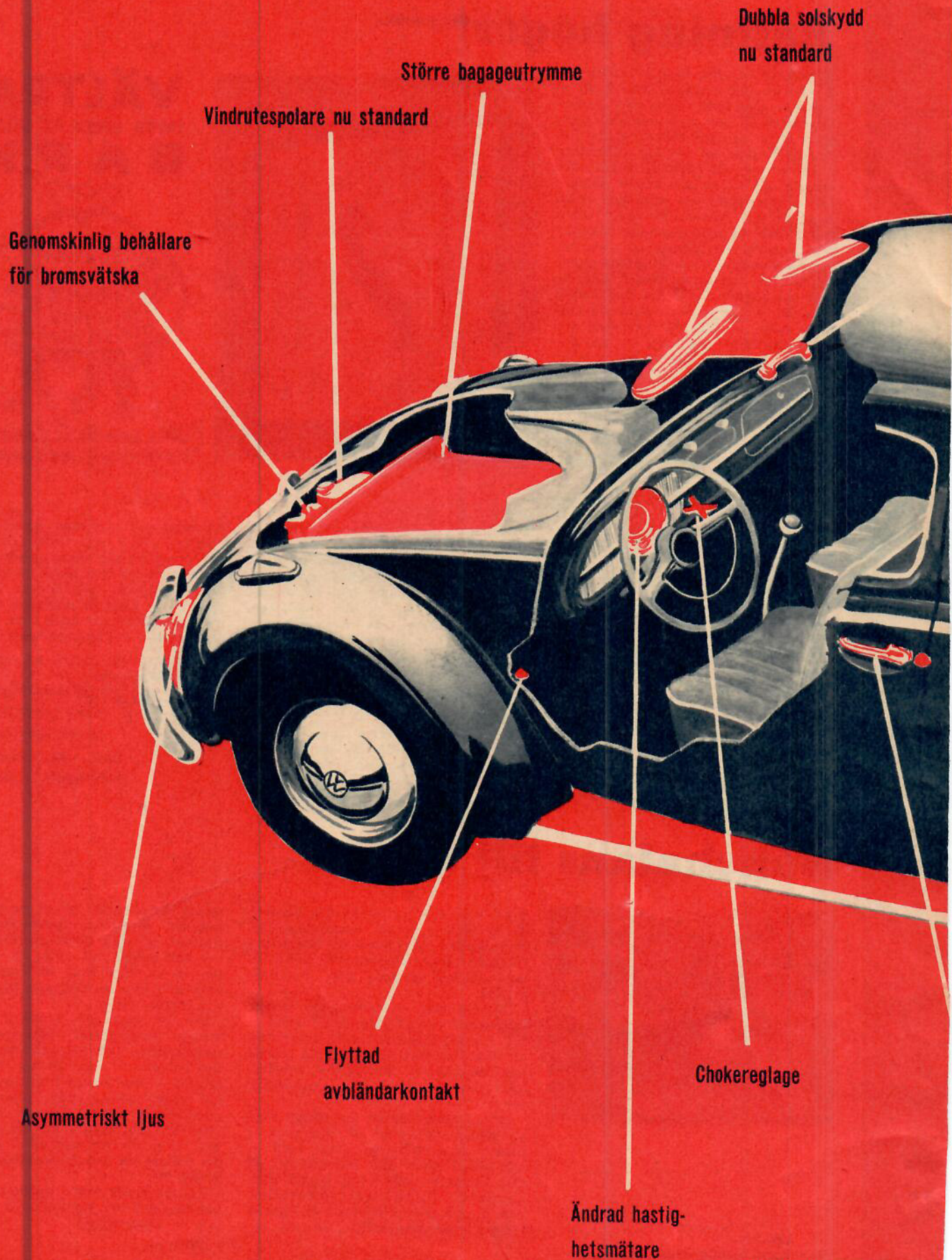
Många tycks tro att det räcker med att stanna sitt fordon ett ögonblick — liksom en meningslös ritual bara — och sedan gladeligen fortsätta ut på den livligare trafikerade vägen utan hänsyn till den rådande trafiksituationen. Andra gör det felet att de stannar i höjd med stoppskylten oavsett om

denna är placerad så att de därifrån inte har den bästa överblicken över trafiken på den korsande vägen. De har helt enkelt inte fattat att det riktiga är att köra fram så långt att de verkligen kan se vad som händer på den större vägen.

Det är egentligen ofattbart att så många missförstått betydelsen av stoppskylten. Och lika ofattbar är den nonchalans — eller kanske brist på fantasi — som många trafikanter visar vid vägkorsningar eller utfarter där stoppmärke saknas. Det är bara att »stå på» och hoppas att det går vägen. Men att det inte alltid gör det, det vittnar de många »onödiga» olyckorna om.

Kanske borde man i trafikpropagandan koncentrera sig mera på att lära folk att korsa vägar!

DETTA ÄR DET NYA



PÅ NYA VOLKSWAGEN

*Teknikens Värld jämför
gamla
och nya
modellen*

VÄND!

Kurvhandtag
nu standard

Ändrad motor och
växellåda

Ändrade
dörrlås

Fotssteg och gummi-
mattor i vagnens färg.

På denna teckning av Jan Ullén har alla ändringar på Volkswagen märke-
rats med rött. Som synes är det i stort sett samma vagn som tidigare,
men en hel del förnuftiga ändringar har vidtagits. På de kommande si-
dorna ges en detaljerad beskrivning och en utförlig provkörningsrapport.

1960



1961



Dessa två bilder åskådliggör tydligt vad som har hänt med bagageutrymmet. Genom att tanken har plattats ut har det blivit bättre plats utan att tanken rymmer mindre. Bromsoljebehållaren är numera gjord av genomskinlig plast. Vindrutespolare är standardutrustning. Vattenbehållaren blir något ändrad.

Ryktena om en ny modell från Volkswagen tycks aldrig vilja ta slut. Då VW-Werke denna gång presenterar nyheter är det fortfarande den gamla »Folkisen» som blivit uppriserad. Nyheterna är många och bra, men trots detta är det i stort sett samma gamla bil som förut.

De största nyheterna är att motoreffekten höjts, att även ettans växel blivit synkroniserad och att bagagerummet framtill blivit större. Motoreffekten är ökad med fyra hästkrafter så att den nu är 34 hk (DIN) vid 3.600 varv/min. eller 40 hk (SAE) vid 3.900 varv/min. Den tidigare modellen gav ju 30 (DIN) vid 3.400 varv/min. resp. 36 (SAE) vid 3.700 varv/min.

Höjningen av motoreffekten har åstadkommit genom en kompressionsökning från 6,6:1 till 7,0:1 genom andra ventiltider, en annan strömfördelare med annan tändningsinställning och ändrad form på cylindrarnas förbränningsrum. Motorns maximala vridmoment har genom de vidtagna åtgärderna höjts från 7,7 kgm till 8,4 kgm. Maxmomentet ligger dock kvar vid samma varvtal 2.000 varv/min.

I samband med att ettan blivit synkroniserad har även växellådan fått andra utväxlingsförhållanden. De är:

- 1:an 3,80 (tidigare 3,60)
- 2:an 2,06 (tidigare 1,94)
- 3:an 1,32 (tidigare 1,22)

4:an 0,89 (tidigare 0,82)

Back 3,88 (tidigare 4,63)

Över hela linjen har alltså vagnen blivit lägre växlad. Man har valt att låta det ökade motorvarvet och den höjda effekten främst förbättra accelerationen, utan tvivel en klok åtgärd.

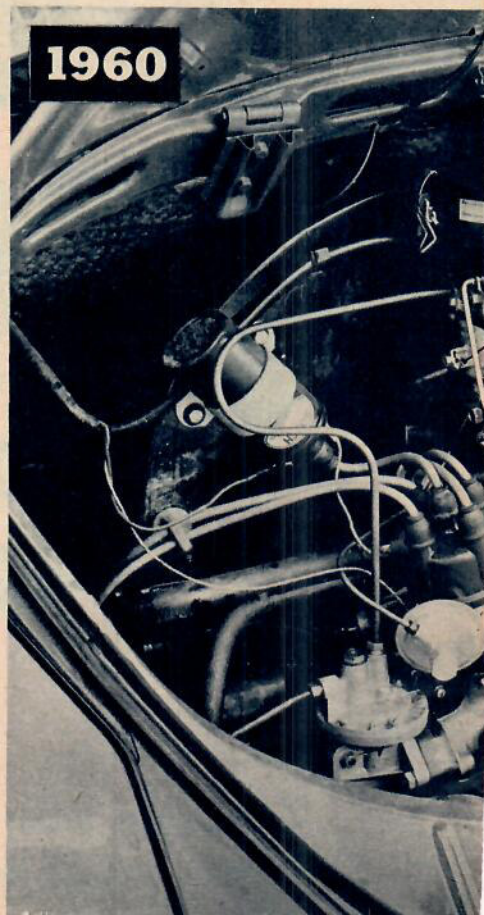
Det ökade bagageutrymmet, ökningen uppges till 65 procent, har man fått genom att platta ut bensintanken så att den gamla »puckeln» längst fram på tanken har försvunnit. Tankens kapacitet är dock oförändrad, nämligen 40 liter.

Bland andra förändringar märker man att förgasaren försetts med automatisk choke, att insugningsluften kan förvärmas för att förhindra isbildning i förgasaren, vilken på tidigare vagnar varit ett problem när temperaturen varit omkring fryspunkten och luftfuktigheten hög. Asymmetriskt ljus har blivit standardutrustning liksom även dubbla solskydd och kurvhandtag för framsättespassageraren. Även vindrutespolare blir standard. Denna, som manövreras med samma knapp som vindrutetorkaren, kommer på de svenska vagnarna att drivas av tryckluft från reservhjulet.

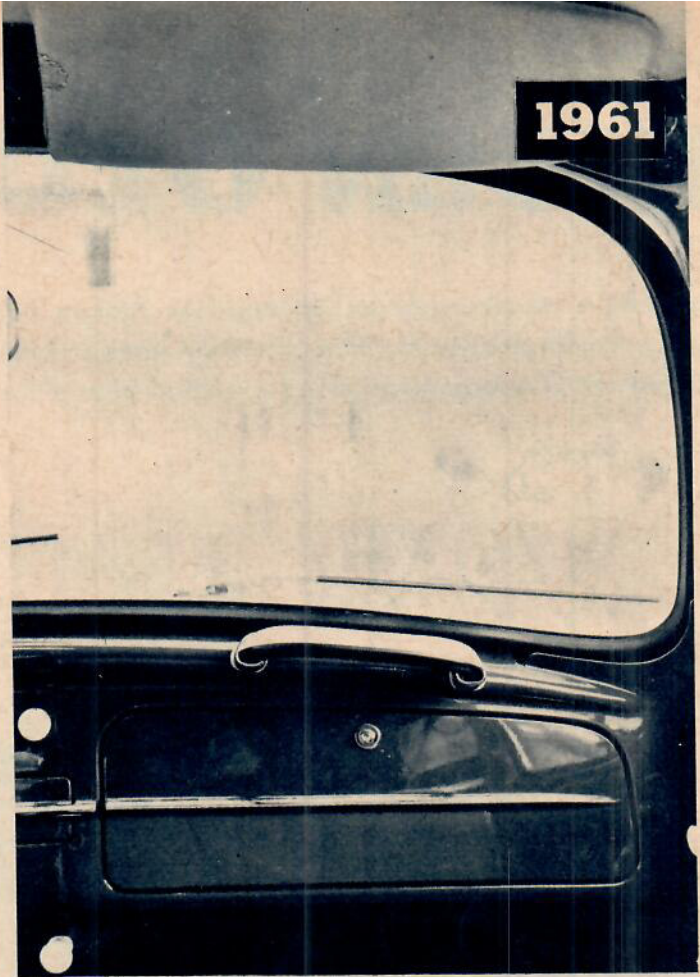
Till de obetydligare ändringarna får väl räknas att avbländningskontakten flyttats åt vänster, att säkringarna flyttats in-

(Forts. på sid. 36)

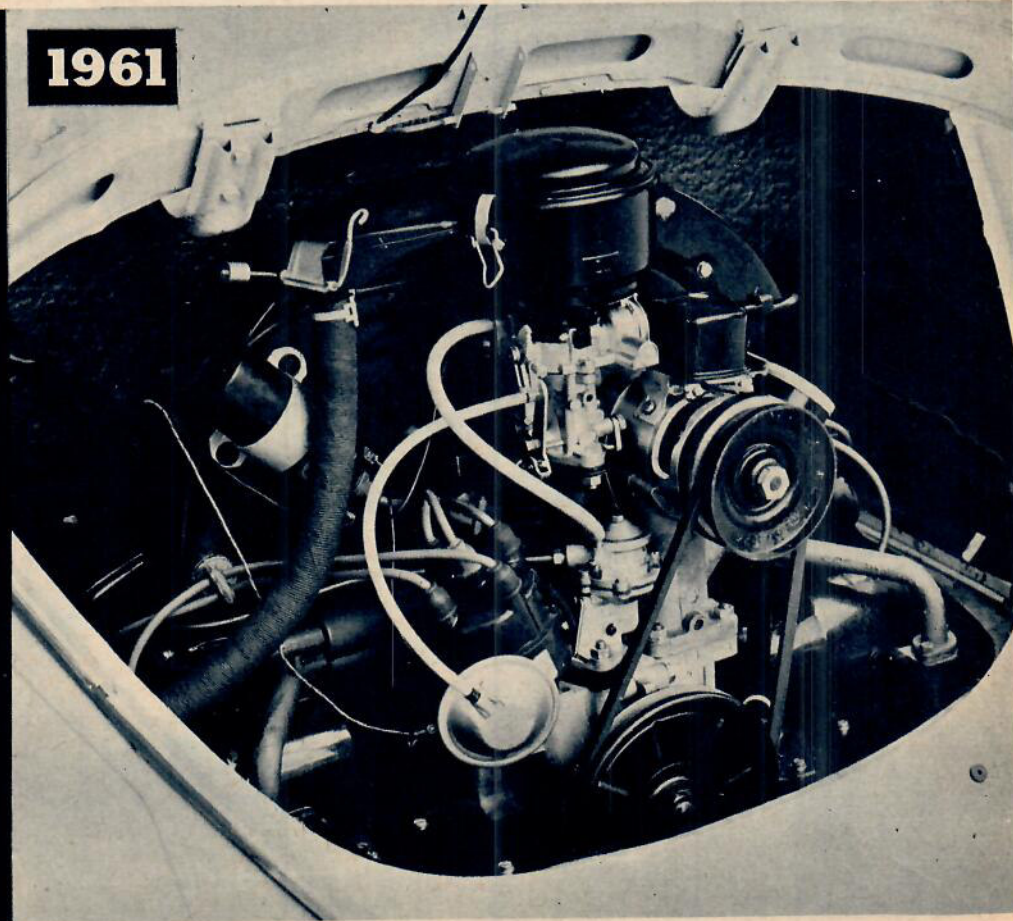
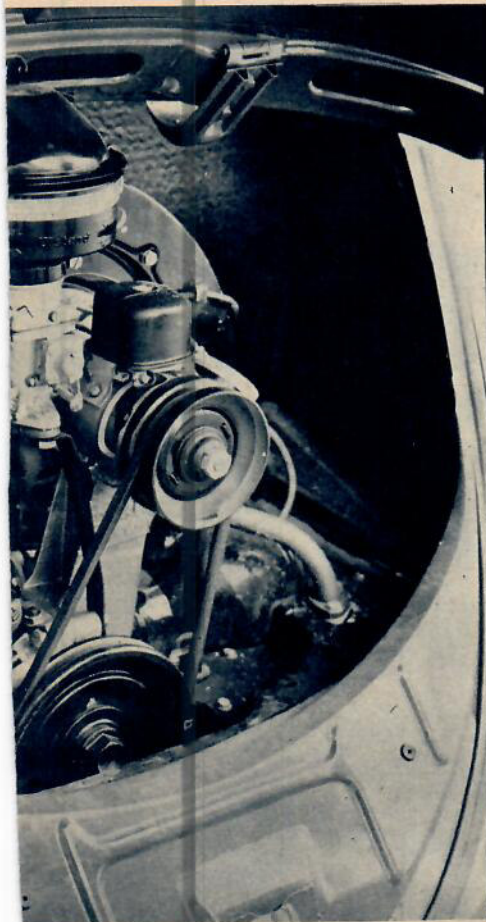
1960



I motorrummet lägger man märke till den ändrade förgasaren och luftrenaren. Även strömfördelaren har ändrats. Inuti motorn finns bl. a. en ny kamaxel, nya topplock som har ändrad form på förbränningsrummen och högre kompressionsförhållande. Motoreffekten har nu ökat med 4 hästkrafter. ▶



▶ I vagnens standardutrustning ingår även dubbla solskydd och kurvhandtag för framsättespassageraren.



Joakim Bonnier avslöjar sanningen

INGEN OTUR ATT JAG

Sex gånger på lika många GP-lopp har Joakim Bonniers BRM gått sönder. Varför misslyckas BRM oftare än konkurrenterna? Joakim ger själv svaret: Överorganisation — för många bilar — för mycket pengar!

Av JOAKIM BONNIER



om **BRM**

ALLTID BRYTER

Varför misslyckas BRM så ofta?

Man skyller på en efterhängsen otur — men turen kommer sällan till den som inte är förtjänt av den. Och BRM förtjänar inte att ha tur!

De uteblivna GP-framgångarna beror nu inte heller på ren otur. Orsakerna ligger på ett mera realistiskt plan.

Den största skulden kan läggas på den dåliga organisationen. Det finns en massa

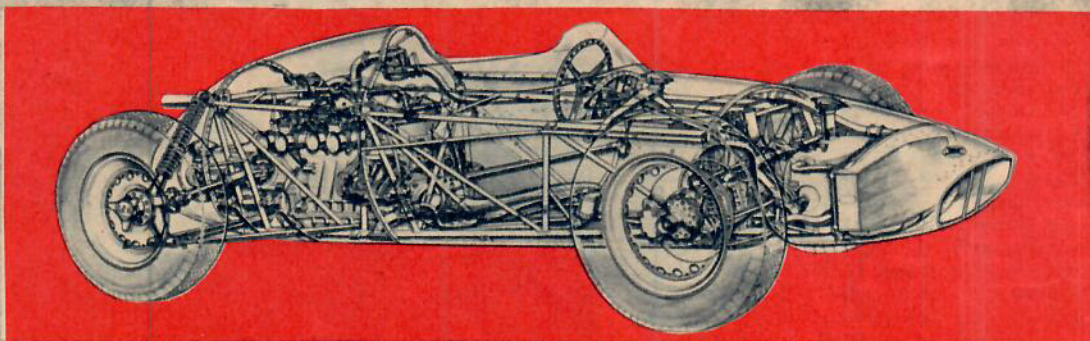
chefer som alla skall ha sitt ord med i laget, men det verkar som om ingen vågar ta på sig något som helst ansvar. Alla måste vänta och höra vad ägaren Alfred Owen har att säga innan ett beslut fattas.

En annan anledning till att man inte lyckas särskilt bra är att man deltar med för många bilar. BRM:s inställning är att ju fler bilar man tävlar med, desto

större vinstchans. Atminstone bör någon komma i mål, resonerar man.

Jag tror inte på det resonemanget. Om man i stället koncentrerade intresset på endast två vagnar, skulle det säkert gå betydligt bättre. När vi i fjol vann Hollands Grand Prix — f. ö. den enda GP-segern i BRM:s tolvåriga historia — hade vi bara två bilar plus en träningsvagn, vilken vi använde under träningen och därmed

"TOLV ÅRS OLYCKOR..."



BRM kom med årets första verkliga nyhet bland GP-vagnarna. Den stora förändringen gällde motorn som placerats bak. Man trodde att man nu fått fram en vagn som skulle bli ett trumfkort i VM. Men liksom tidigare under BRM:s tolvåriga verksamhet uteblev framgångarna. Årets statistik är t. o. m. sämre än fjol-årets. På sex GP-lopp har man gjort sammanlagt 17

starter. Bara två bilar har kommit i mål! Motorn på 2.491 cc med dubbla överliggande kamaxlar är extremt kortslagig (103x75 mm). Kompressionen är 10,5 och effekten beräknas till omkring 280 hk. Vagnen är lättare än föregående modell och väger cirka 500 kg utan bränsle. Nya BRM har som bekant tidigare blivit föremål för en ingående beskrivning i Teknikens Värld.

VÄND!

INGEN OTUR...

(forts.)

slapp att slita på våra tävlingsbilar. Den gången blev det också tid att göra i ordning våra tävlingsbilar ordentligt.

I år saknar vi träningsbil. Tre vagnar är alltid anmälda och de går sönder under träningen. Medan en bil repareras som hastigast blir det trassel med nästa osv.

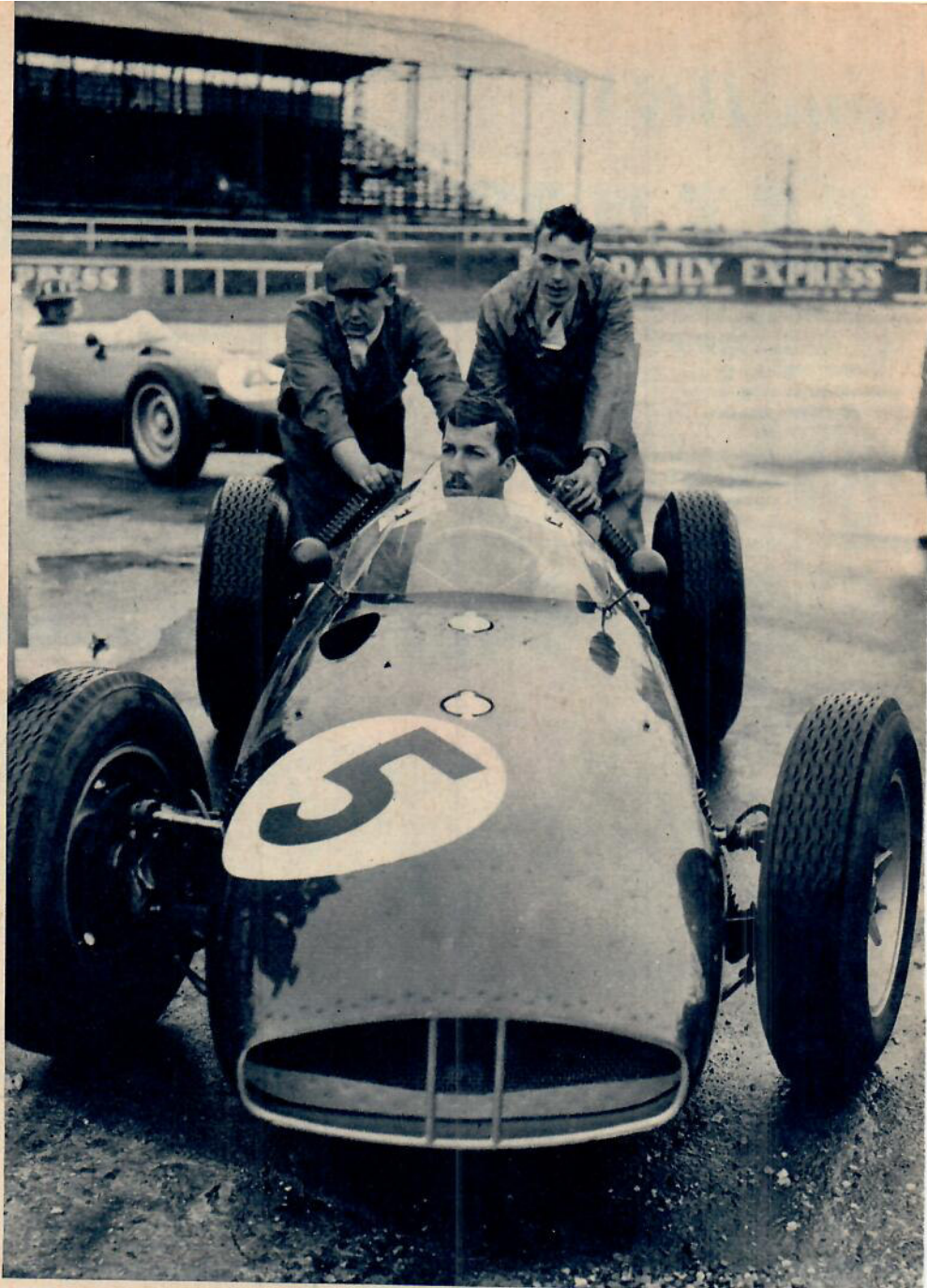
Se exempelvis på Cooper, som kör med två bilar. De kommer praktiskt taget alltid i mål. Vi har däremot en fruktansvärt dålig statistik i år. På de 17 starterna i de sex GP-loppen har bara två bilar kommit i mål, en gång på tredje och en gång på tionde plats. Själv har jag aldrig kunnat fullfölja en enda tävling! Cooper visar upp en överlägset bättre serie med bara fyra misslyckanden på 13 starter. Cooper har vunnit fyra av loppen och kan dessutom peka på ett par andra- och tredjeplaceringar.

Vad krånglar mest på BRM-vagnarna? Tyvärr praktiskt taget allting, vilket är det sorgliga. Om man bara haft något enstaka fel kanske det kunnat rättas till så småningom, men nu hopar sig bekymren. De flesta felen kan lokaliseras till motorn. Det började i Argentina med ventiltjädrarna, och dom har man fortfarande inte fått någon ordning på. Sedan har vi haft trassel med bl. a. växellådor, oljetryck och förgasare.

I Monaco gick chassiet av på en vagn, och det är ju en sak som absolut inte får inträffa. Nu senast i Silverstone hände samma sak med min bil. Det klagas mycket även på Lotus för att den är för lätt och instabilt konstruerad, men det ser ut som om BRM är ännu sämre i det avseendet.

Men det tycks trots allt som om bilens vägegenskaper skulle vara åtminstone lika bra som Coopers. I Silverstone fick man då det intrycket att BRM hade de bästa vägegenskaperna.

Om BRM skärpte sig litet, omorganiserade och fick en stark man som såg till vad som skulle göras, både på fabriken och under tävlingarna, och sedan använde bara två vagnar, tror jag dock att BRM skulle kunna bita ifrån sig ordentligt. Men nuvarande situation är ohållbar.



Nya BRM är en smäcker och tjugig vagn. Tyvärr alltför smäcker. På Silverstone gick chassiet av på Joakim Bonniers bil. Samma sak hände med en annan BRM i Monaco. Här får Joakim hjälp av »mekar» efter några träningsrundor på Silverstone.



BRM går ypperligt. Så länge den håller. Här har ledande Joakim Bonnier tvingats lämna banan i Buenos Aires. Orsak denna gång: Krängel med ventiltjädrarna. Så är den den förtärd



Spänningen i ett åskmoln är hundra miljoner volt eller mera, och strömstyrkor upp till 200.000 ampere har uppmätts i blixтар. Den korta tid — miljarddelar av en sekund — som blixten varar gör dock att energin i en »normal» blixт endast är ett eller annat tusental kilowattimmar.

LÄGG BAND PÅ BLIXTEN

Av BIRGER GRIPSTAD Teckning: Evert Höglund

Medan ni läser denna första mening slår blixten ned några hundra gånger på vårt klot. Dygnet runt rasar nämligen ungefär 3.000 åskväder och blixten slår ned så där en 50 till 100 gånger i sekunden, dvs. upp till ca 10 miljoner gånger per dygn. Ändå är det bara en tiondel av alla blixтар som träffar jordytan.

Hur skräckfylld man än kan känna sig under ett våldsamt åskväder, så bör man ändå vara glad att åskan finns. Den håller jorden i elektrisk balans och utan åskan skulle jonosfären laddas ur på en timme, vilket — förutom för oss nu okända återverkningar — bl. a. skulle medföra att

vi inte skulle kunna få radiokontakt över stora avstånd. Så sade den kände geofysikern, professor Horace R. Byers helt nyligen vid det stora geofysiska forskarmötet i Helsingfors.

En bråkdel av blixtnedslagen träffar vårt land, och vi räknar med ett hundratal blixtnedslag per kvadratmil och år som ett medelvärde för Svealand och Götaland. Inom vissa områden är dock nedslagsfrekvensen betydligt högre, medan den på andra håll — t. ex. på Gotland och i Norrland — är avsevärt lägre.

Blev ni förskräckt? Näja, det är inte så farligt. Faktum är att sannolikheten

för att ni skall skadas eller er egendom förstöras genom blixtnedslag inte är större än chansen att vinna någon av storvinsterna i Penninglotteriet. Och hur ofta gör ni det?

Men en och annan får i alla fall en storvinst och en och annan dödas eller skadas eller får hus och hem förstörda genom blixtnedslag.

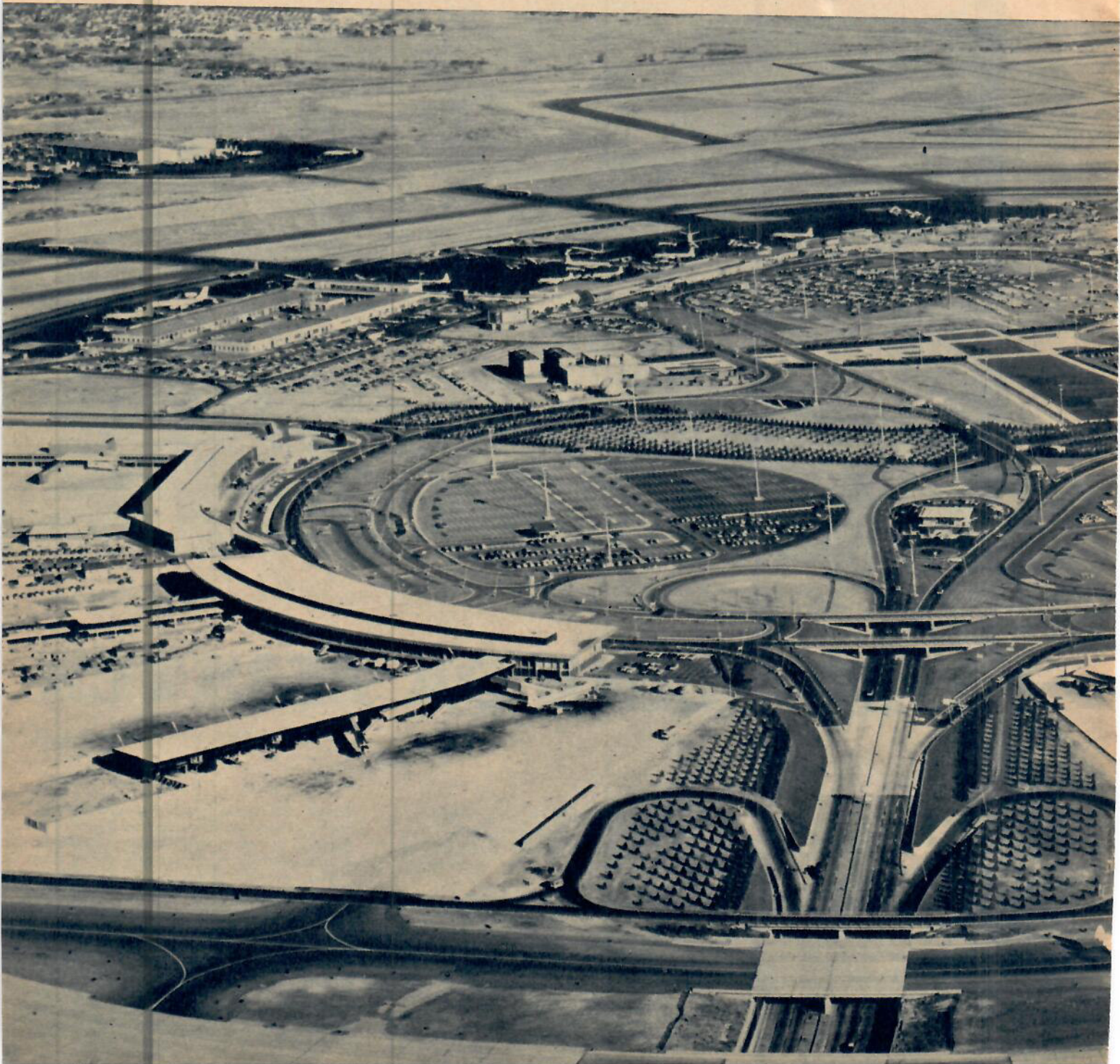
Lika säkert som storvinsten uteblir om ni inte köper lott, lika säker är ni för blixten om ni sätter er i en bil när åskan går. Visserligen händer det att blixten slår ner i bilar och det händer att vindrutan krossas av tryckvågen. Men passagerarna blir

(Forts. på sid. 58)

JETÅLDERNS FLYGPLATS

Enbart belysningen på Idlewild-flygplatsen utanför New York kostar 750 miljoner kronor — mångdubbelt mer än hela Arlandaprojektet. Detta ger en fingervisning om vilken enorm anläggning Idlewild är. Teknikens Värld redovisar här sina intryck från jätteflygplatsen.

Av Teknikens Världs utsände RUNE MELANDER

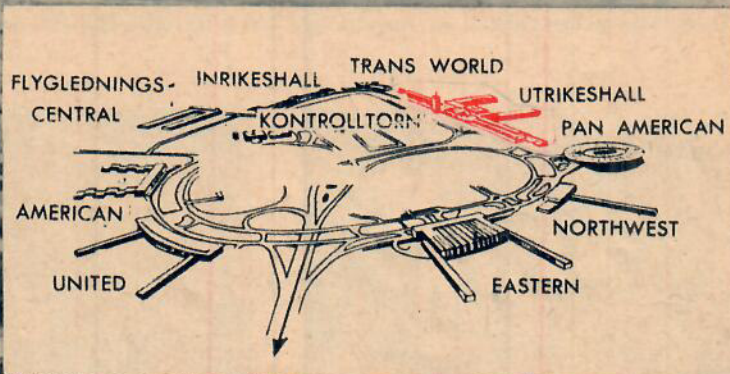




BILJETT TILL MORGONDAGEN

Arne Elfstrand, som vann Teknikens Världs och Mobils stora pristävling, var med på Idlewild då detta reportage gjordes. Efter upplevelserna i Amerika — vilka kommer att skildras även i de kommande numren av Teknikens Värld — startade han också sin hemresa från Idlewild, världens största flygplats. (Skyskrapan på bilden som Arne fotograferar är kontrolltornet.

VÄND!



Så här tar sig New Yorks internationella flygplats ut i fågelperspektiv. Den är en fantastiskt stor och påkostad anläggning, och det är inte bara skryt bakom amerikanernas påstående att Idlewild är världens förnämsta flygplats! På teckningen har flygbolagens egna hallar utmärkts. Eftersom det endast är de stora amerikanska bolagen som har egna byggnader finns det också allmänna hallar, för bl. a. SAS.



Utsikten från trafikledartornet är magnifik, och det är en upplevelse att följa arbetet i kontrollrummet, varifrån flygplanen dirigeras upp och ned.



Alla som kommer till USA via Idlewild måste passera denna hall för tullkontroll. Hallen tycks vara tilltagen för en hög resandefrekvens.



Flygplatsens egna hotell med sammanlagt 320 rum täcker inte alls behovet. Ytterligare 200 rum skall vara klara att tas i bruk redan 1962.



Om man vill kan man från Idlewild ta en helikopter in till »stan» och landa så här vid foten av skyskraporna. Både bekvämt och snabbt!

JETÅLDERNS FLYGPLATS... (forts.)

New Yorks internationella flygplats, Idlewild, har sådana enorma proportioner att den bildar en hel »stad» för sig själv. Amerikanerna betraktar den med stolthet som världens flyghamn nummer ett. Ytan är så stor att den får även de största byggnaderna att se små ut. Enbart huvudhallen är lika stor som Stockholms Centralstation.

Den totala ytan av hela lufthamnen är också imponerande — 4.000 tunnland. Antalet anställda uppgår till 22.000 vilket är något mer än befolkningen i hela Umeå stad. Lönekotot överskrider 500 miljoner svenska kronor per år. Bland de enorma siffrorna lägger man vidare märke till att det dagligen transporteras 16.175 personer till eller från Idlewild, vilket dock inte anses räcka till. 1965 siktar man på en total omsättning av 12 miljoner passagerare om året.

En plats med så ofantliga dimensioner måste väl kosta oerhört stora pengar att bygga? Ja, det har den också gjort. Till dags dato har det spenderats mer än en och en kvarts miljard kronor (1.250.000.000) och byggandet fortsätter i rask takt. När

det 1942 bestämdes att det skulle byggas ett flygfält här, fanns det bara en golfbana på den ödsliga heden, som delvis bestod av sumpmark. Till en början gick byggandet ganska sakta. 1948 landade det första flygplanet på Idlewild och då utgjordes hela hamnen av två hangarer och en provisorisk stationshall. Men sedan satte utvecklingen igång med raketfart och byggandet fortsätter åtminstone fram till 1965. Det kommer då att finnas 32.000 personer anställda i denna jätteanläggning.

Det som amerikanerna själva kallar för »terminalstaden» består av stationshallar för alla Amerikas stora flygbolag plus en internationell hall för alla flygpasagerare från andra sidan Atlanten. Kontrolltornet, som håller sitt vakande öga över all trafik, är elva våningar högt.

Vidare märks en park på 175 tunnland. I den finns det till och med en liten katolsk kyrka, och inom en snar framtid kommer det att finnas ytterligare två kyrkolokaler: ett protestantiskt kapell och en judisk synagoga.

På världens förnämsta flygplats finns

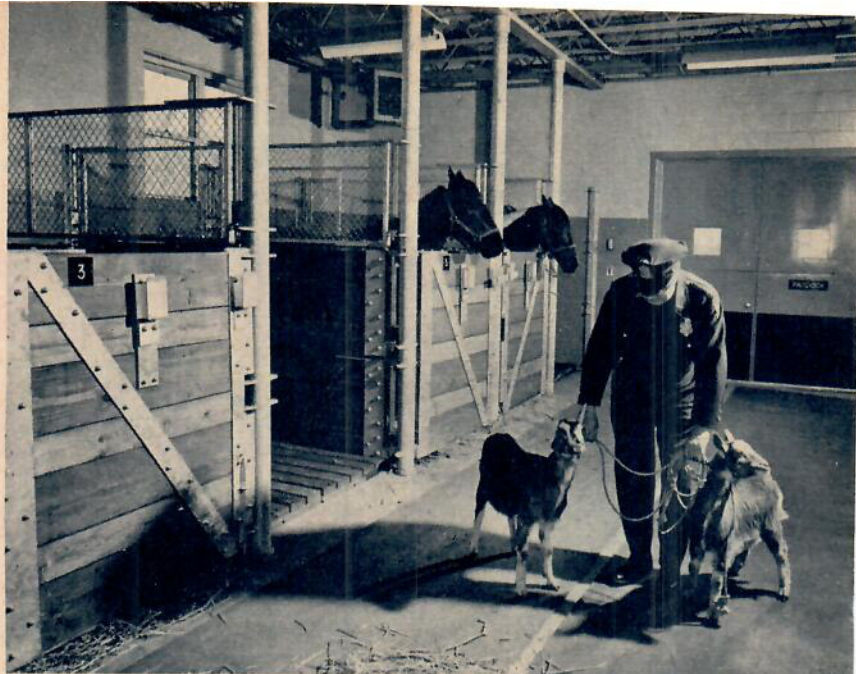
det naturligtvis möjlighet att ta emot de mest underliga saker. Det expedieras ungefär 100.000 ton varor per år. Möjligheten finns också att ta emot nästan vilket slag av djur som helst — från vanliga huskatter till tigrar! För detta sörjer en speciell anläggning, bekostad av Amerikas djurskyddsförening. Det betyder dock inte att mottagaren får sina djur förvarade gratis. Debiteringen sker efter en särskild taxa och beräknas efter antalet dagar djuret har fått logi. För en hund av normalstorlek debiteras 10 kronor per dag, för en gorilla 25 kronor och för ett sjölejon 12:50.

Det skulle bli alltför omfattande att räkna upp allt som finns inom Idlewilds område. Vi nöjer oss med att nämna ett hotell med 320 rum, ett otal restauranger och »luftposthuset», som vidarebefordrar den nätta mängden av 25.000 ton flygpost per år.

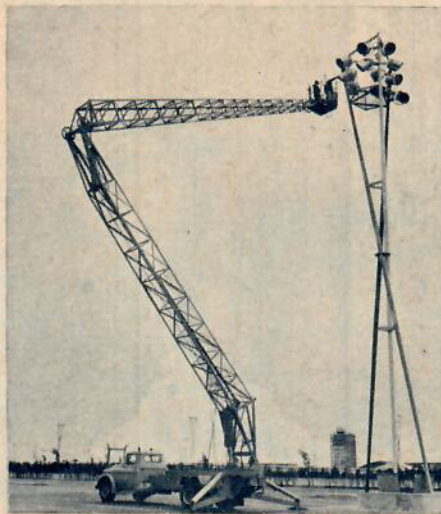
För några år sedan, medan flygplatsen ännu var »liten», fattade en doktor det djärva beslutet att öppna en praktik där. Han blev genast överhopad med arbete och måste snart anställa två kolleger.



På den övre bilden har Teknikens Världs medarbetare fångat Arne Elfstrand (t. h.) på väg in i en helikopter för en tur över New York tillsammans med mr Edgar R. Franzetti, New York Port Authority. På bilden under landar helikoptern efter turen mitt inne i de centrala delarna av staden New York.



Möjligheterna att ta emot och logera djur på Idlewild är goda. En speciell byggnad finns för detta ändamål. Getter, piggsvin, hästar, tigrar osv., ja, allt och alla tas emot.



Att byta ut en trasig glödlampa hör inte alltid till det lättaste, men med hjälp av den här specialvagnen går det bra. Vore förresten inte det här något för brandkåren?

Numera finns det också både tandläkare och advokater i arbete på denna fabulösa flygplats.

Polisen har inte mindre än 1.800 man, som dessutom är specialutbildade så att de vid brandtillbud även kan tjänstgöra som första klassens brandsoldater.

Med den omsättning av eldfarligt bränsle som man har är det nog lugnast att hålla sig med en ordentligt tilltagen brandkår även om brandtillbudet är få. I genomsnitt pumpas det ut 100.000.000 liter bränsle per månad — en aktningssvärd siffra när man betänker att hela Sveriges konsumtion av motorbränslen uppgår till 300.000.0000 liter på en månad.

Men det är inte enbart mängden av bränsle som gör tankningen på Idlewild till världens svåraste utan till detta bidrar även det faktum att de 37 olika flygbolag som opererar från flygplatsen inte kunnat samsas om att använda bränsle från samma oljebolag. Tvärtom måste den firma som har kontrakt på alla oljeleveranser till lufthamnen hålla 22 olika bränslesorter i lager. Visserligen är en del av bränslena olika, men många är samma

bränsle fast från olika oljebolag. Nog kunde man väl ha enats om något mindre antal leverantörer!

Nu måste kontraktfirman hålla 131 st stora tankvagnar i gång för att klara alla order. En leverans till en reagentje uppgår visserligen till omkring 40.000 liter, men å andra sidan inbegriper servicen även tankning av helikoptrar som inte behöver mer än ett par hundra liter åt gången.

Bland den mängd av olika produkter, som används både direkt och indirekt i flygningens tjänst, hittar man även ett svenskt inslag, nämligen kompressorer från Atlas Copco, som används vid markservicen.

Givetvis finns även SAS representerat på denna monstruösa flygplats, men »vårt eget» flygbolag märks inte mycket bland de amerikanska storbolagen, som alla har satt upp eller håller på att bygga jättelika stationshallar. Hallarna är något speciellt i arkitektväg, och det verkar som om de alla försöker överglänsa varandra. TWA (Trans World Airlines) bygger på en konstruktion som till takformen när-

mast påminner om vingprofilen på en fågel. Från utsidan ser man bara vingprofilen, vilken verkar att vara uppbyggt enbart av glaskonstruktionen i väggar. Invändigt är det mest anmärkningsvärda den stora vänthallen, som är byggd som en stor teaterlokal med utsikt över landningsbanorna.

På American World Airways har gått in för en konstruktion som mest av allt påminner om en svamp. Finessen med det är att flygplanen kör in under taket, och passagerarna går direkt in i hallen, utan att behöva bli våta, även om det störtregnar utanför. Hos American Airlines har man löst problemet på annat sätt. När flygplanet kört fram till stationshallen och passagerarna skall lämna eller borda planet sker detta genom en »utdragbar» korridor.

Den största anläggningen står Eastern Airlines med. Den representerar en nätt investering av över 100 miljoner kronor. Enbart detta flygbolag räknar med att transportera 2,3 miljoner passagerare under 1960, men så har man också plats för att lasta 24 rea-jättar på samma gång.

Nya uppgifter för marinen...

KOPTERN KLARAR KUSTEN

Av STIG NAHLBOM Foto: Göran Andrén och Ulf H. Holmstedt

— Full tank, tack. En Alouette II tankar i skärgården. Bränsleförbrukningen håller sig vid normal flygning på låg höjd på ca 175 l/tim. Tanken rymmer 580 l. En Vertol 44 kan ta med sig över 1.100 liter!

När Sjöräddningen kallar på hjälp får Marinen rycka ut med sina helikoptrar. Nedre bilden visar hur det kan gå till. Yngste man på helikoptern — en värnpliktig luftflotist — går här ner i motorbåten för att visa hur räddningsmaterielen anbringas.



Vi stack i väg från Bromma en härlig sommarmorgon. Steg rakt upp och uppslukades av skärgården.

Vi är i detta fall Mariens luftburna avdelning, dvs. helikopterdivisionen. Med en Alouette II och en Vertol 44 som sällskap styrde vi kosan mot Öregrund.

Vi skulle vara med om en dag med

marinens helikoptrar och träffa flygare med ankare i stället för vingar i mössan. De skulle visa oss vad helikoptrar egentligen duger till.

Vi landade i Öregrund och togs emot av en kommitté bestående av ett postbud, en mjölkkruga och den tama svanen Pelle, som i egenskap av både sjö- och luftbu-

Marinens helikoptrar har blivit välkomna brevduvor för dem som lever ute i havsbandet. Men de är också en skänk från ovan när olyckan är framme...

ren fågel hälsade helt kollegialt på kapten Björn Atterberg. Mjölkkrukan åkte in i Alouetten och brev och tidningar stoppades undan i Vertolen för att sedermera hissas ner mot väntande händer på Grundkallens fyr. Mjölkkrukan hade samma destinationsort.

Skärgården är helikoptrarnas egentliga rike. Där finns många kända platser för de marina helikopterförarna. Platser med bränsle och mat omgärdade av taggtråd och skarp bevakning.

På Grundkallens fyr hovrade kapten Atterberg medan högbåtsman Kym hissade ner posten. Så landade Alouetten med sin mjölkkruga. Fyrpersonalen visade stolt sin egen lilla värld, modern som vilken hyreslägenhet som helst på torra land. Men runt om finns bara hav. Pojkarna beklagade dock att de inte haft tid att klä om sig, när det kom så fint främmande. — Men vi kommer snart tillbaka, tröstade »luftskepparna».

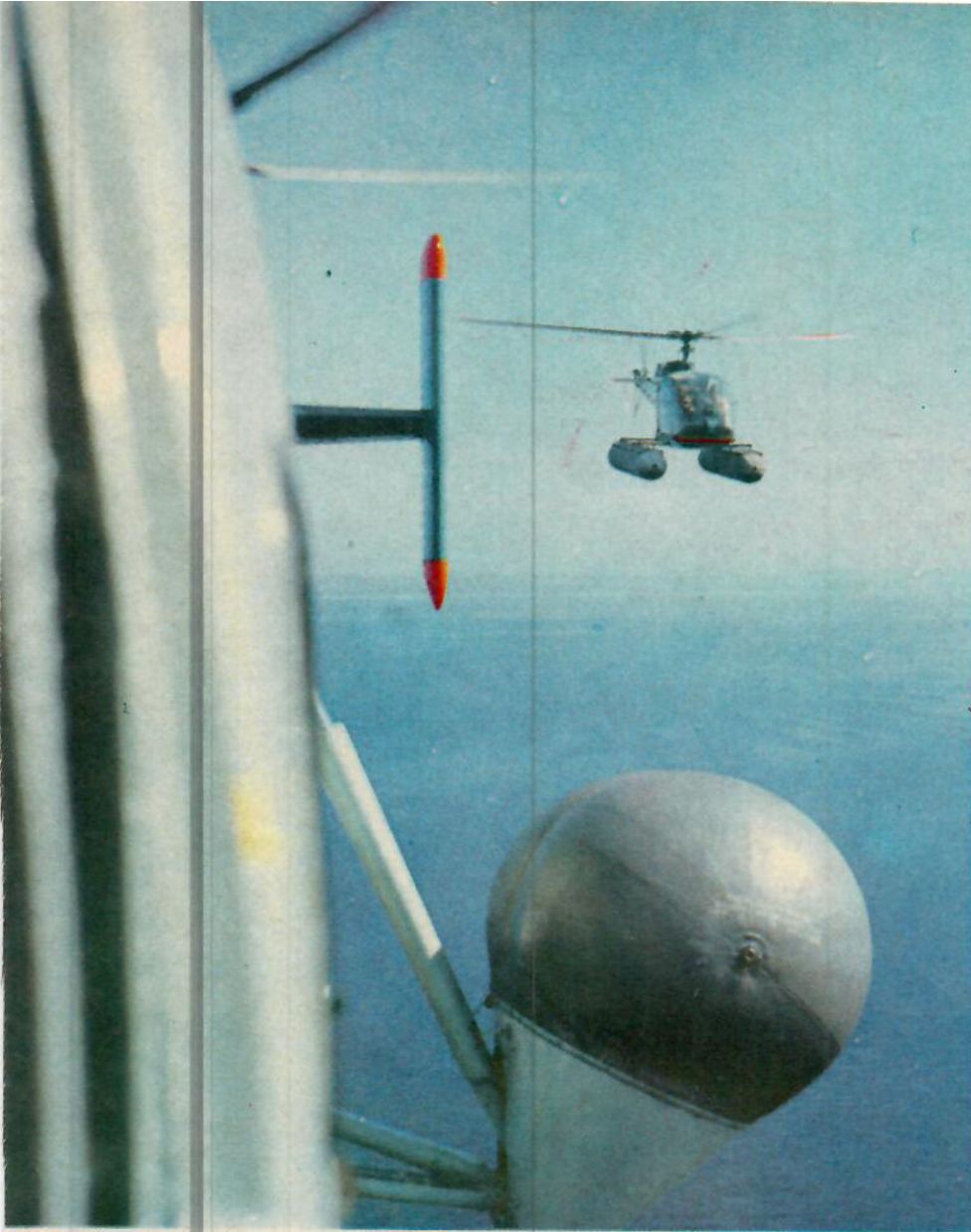
När en motor- eller segelbåt råkat illa ut kan Sjöräddningen få hjälp hos marinen. Ett redlöst plastflarn kan orsaka katastrof för en ovan nöjesskeppare. Här blir helikopterns vinschlina vägen till räddningen. Och det brukar gå bra, om de nödställda inte förlorar fattningen helt. Vid vår »aktion» firade vi först ner en man som undervisade de »nödställda» i hur räddningsselen skall skötas. Sedan skötte vinschen resten.

Samma maskineri var i aktion mot Almagrundets fyrskepp. Det gäller att sikta i ett sådant fall, så att den som skall firas upp eller ner inte får ett ofrivilligt dopp. Men det gick bra. Det nyfernissade däcklet blev ett litet streck i räkningen, men Almagrundets besättning svalde förtretet. En stormig natt kan den här övningen bli verklighet.

Slutligen gjorde vi en tur till Gotska Sandön, drack kaffe hos fyrvaktaren och räddade en »flygare», som guppade med sin räddningsflotte på ett alltmer oroligt hav.

Och så snabbt hemåt mot Bromma. Perfekt landning och tack för i dag.

Inga dåliga grejor, dom där helikopterrarna!



Marinen förfogar över två helikoptertyper: den lilla Alouette II — populärt kallad »Vis-seljohanna» — och den kraftigare Vertol 44 (»Den flygande bananen»). Här möts de båda maskinerna på ett marint uppdrag.

VÄND!

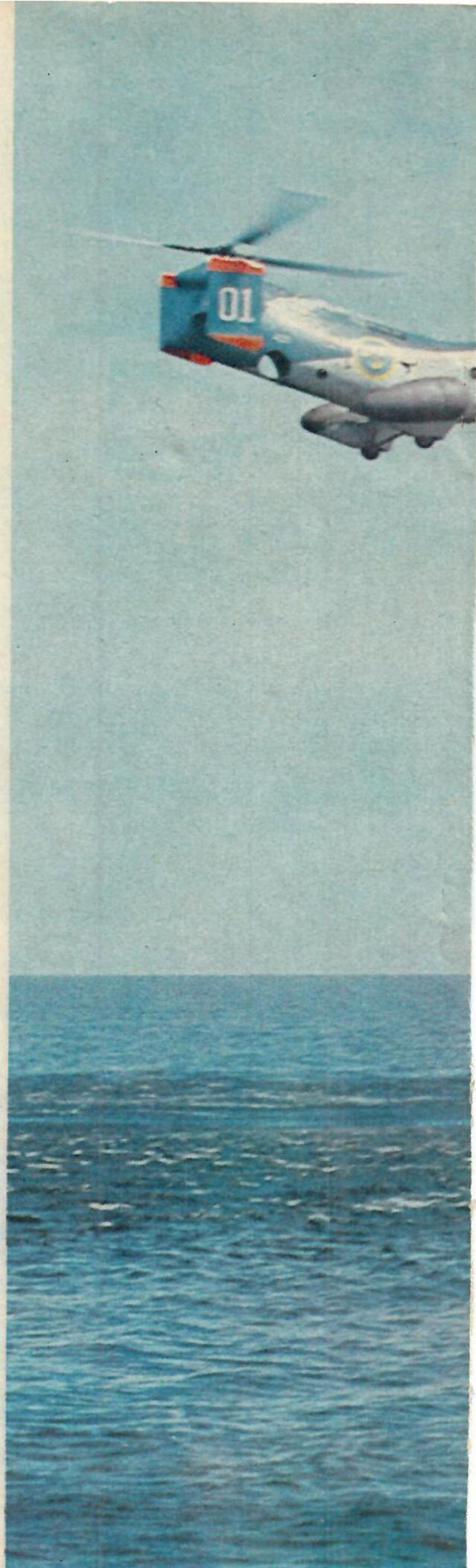
En nödställd i en gummibåt sänder en för-tvivlad signal med sin röckfackla. En vacker syn här uppfifrån helikoptern, men bister verklighet på den oroliga havsytan. En räddningsaktion med helikopter är dock en relativt enkel procedur. Huvudsaken att den nödställda handlar lugnt och övertänkt.



KOPTERN KLARAR ... (forts.)



Vertol 44 är på grund av sin stora bränsleförbrukning tvingad att hålla »ekonomisk fart» och blir därför ofta omflugen av den lilla Alouetten (ovan). De röda rotorspetsarna ritas en effektiv cirkel mot vattnet. Men Vertolen är inte klumpig. Nedan hoverar kapten Björn Atterberg elegant över Grundkallens fyr, bryter isoleringen för en stund och överlämnar post. Däcket på Almagrundets fyrskepp, t. h., var visserligen nyfernissat, men besättningen hade ändå inget emot vår lilla demonstration. Besättningen på fyrskeppet vet att när som helst kan det komma allvar med i spelet.







DAF har en tvåcylindrig fyrtaktsmotor av boxertyp. Den är luftkyld och kylflödet utnyttjas i värmesystemet. De två stora svarta slangarna leder in varmluften i vagnen. Motorn är på 600 cc och utvecklar 22 hk (SAE).



DAF har en ganska enkel inredning som dock är smakfullt utförd. Instrumentbrädan domineras av de två stora öppna handskfacken. Den halvcirkelformade detaljen mitt på instrumentbrädan är defrostermunstycket.

DAF 600

DAF 600 är en ur många synpunkter intressant vagn som främst låtit tala om sig genom sin helautomatiska kraftöverföring. Vagnen kommer från den holländska fabriken van Doorne's Automobielfabriek (DAF), som hittills varit relativt okänd för gemene man här i landet. DAF-fabriken är emellertid en gammal storindustri som sysselsätter ca 5000 man och som hittills i huvudsak byggt lastvagnar och allehanda slags släpvagnar samt militärfordon, marinmotorer, bensin- och dieselmotorer osv. DAF 600 är fabriken första seriebyggda personvagn.

Den helautomatiska transmissionen på DAF 600 består, från motorn räknat, av en centrifugalkoppling, en mellanaxel, en fördelningsväxellåda som även innehåller kopplingsanordning för fram och back och friläge, två stycken variabla kilremstrans-

missioner (en för vardera bakhjulet) samt en reduceringsväxel vid vardera bakhjulsaxeln. Den variabla kilremstransmissionen manövreras helt automatiskt av centrifugalvikter i de främre remskivorna och av motorns vakuum, så att motorn alltid arbetar med lämpligaste varvtal. Centrifugalkopplingen vid motorn arbetar i två »steg», så att vid 1200 v/min träder fyra stycken kopplingssegment i funktion och vid 1600 v/min ytterligare fyra segment, så att kopplingen får ett fast ingrepp. Vid minskning av motorvarvet blir förloppet det omvända, och vid alla varvtal under 1200 v/min är kopplingen helt frikopplad. För att kunna använda motorn även som broms vid körning i långa utförsbackar finns ett reglage på instrumentbrädan som, via vakuummanövreringen, väljer

lägre utväxling och bättre motorbromsverkan.

En sats kilremmar till transmissionen kostar 55 kronor och uppges hålla lika länge som en omgång däck, vilka ju bör klara sig rätt länge med tanke på vagnens prestanda.

Systemet fungerar utmärkt och körningen blir jämn och ryckfri hur klumpigt man än bär sig åt. Att köra bilen i tät stadstrafik är mycket enkelt och viltsamt, eftersom man endast har att gasa, styra och bromsa. Enda olägenheten innan man blir van vid bilen är att den är något oberäknelig då man skall »smyga» in den på trånga parkeringsplatser o. d. När man blir van är det emellertid lätt att »passa» med den vänstra foten på bromspedalen.

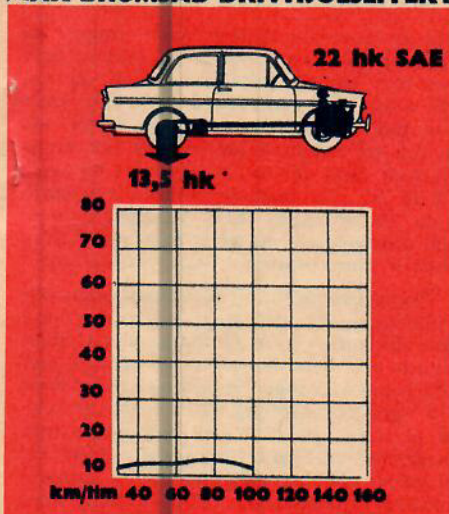
Styrningen går mycket lätt, och en

VÄND!

PROVRESULTAT

Alla prov körda med 2 pers., full tank, inget bagage

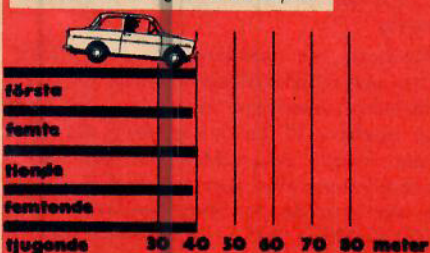
MAX BROMSAD DRIVHJULSEFFEKT



BROMSVERKAN

Max pedaltryck vid 1:a bromsan. 24 kg
Max pedaltryck vid 2:0:a bromsan. 28 kg

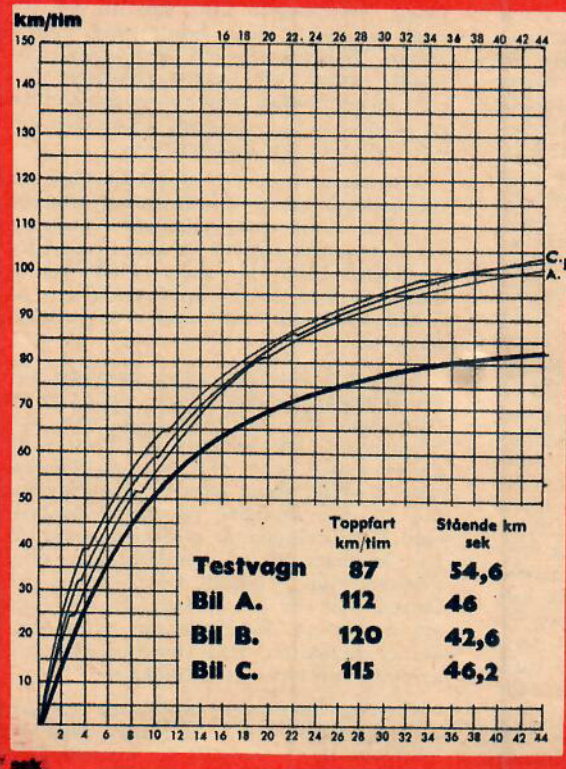
Bromssträcker vid 20 max bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 80 km/tim.



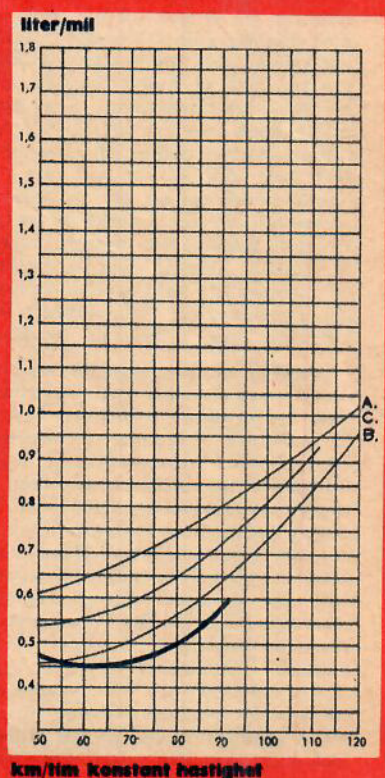
ACCELERATION

med jämförande data för följande bilar

A. GOGGOMOBIL T 700 B. BMC 850 C. VOLKSWAGEN



BRÄNSLEFÖRBRUKNING





DAF 600 har en enkel exteriör med mycket lite kromutsmyckning. Vagnen har ganska måttliga prestanda och är väl lämpad som »andra bil».

Genom förnuftig placering har innerutrymmena blivit goda. Trots den ovanliga rattlutningen är körställningen bra om föraren håller medellängd.



I förhållande till sin storlek har DAF 600 ett bagagerum som är mycket rymligt. Tyvärr har det en väl hög tröskel.

Genom den automatiska kraftöverföringen har DAF endast gas- och bromspedal. Det är dock liten plats för vänsterfoten.



BILANALYS DAF 600 (forts.)

vänddiameter på endast 8,5 meter gör också sitt till för att göra bilen trivsamt i stadstrafik. Styrväxeln är av kuggstångstyp som ger en direkt och exakt styrning.

Motorn arbetar mycket tyst och vibrationsfritt med tanke på att den har endast två cylindrar och är luftkyld. Motoreffekten på endast 22 hk SAE ger dock inte vagnen några lysande accelerationsprestanda, och toppfarten på knappt 90 km/tim gör ej heller vagnen till någon idealisk långfärdsvagn. För stadstrafik måste dock påpekas att fart- och accelerationsresurser räcker till alldeles utmärkt. När man inte är van vid bilen får man också en känsla av att accelerationen är sämre än vad den i verkligheten är. Detta troligen genom att motorn upp till ca 60 km/tim arbetar med konstant varvtal och genom att hela accelerationsförloppet går kontinuerligt utan avbrott för några växlingar med åtföljande »ryck».

Karosseriet har fått en ändamålsenlig utformning som ger gott utrymme. Bilens exteriör är också tilltalande trots att den är spartansk ifråga om kromutsmyckningen. Utöver kylarmaskering och stötfångare finns endast en enkel kromlist utefter vagnssidorna. Interiören är också enkel, men ger ett väljort intryck. Säten och dörrsidor har plastklädsel, taket tygklädsel och golvet täcks av gummimattor med god passform. Innerutrymmena kan man inte klaga på. Bredden ger gott svängrum för två personer både i fram- och baksätet. Takhöjden är också bra i både fram- och baksätet. Benutrymmet räcker till på alla platserna under förutsättning att framstolarna inte skjuts tillbaka helt. Det enda som stör något i detta avseende

är att hjulhusen tar bort väl mycket plats i framsätet. En smal kardantunnel finns visserligen, men däremot inte någon skrymmande uppbyggnad i framsätet.

Sikten är mycket god runtom från framsätet, men i baksätet skymmer fönstrets överkant sikten för en person av normal längd. Backspeglarna sitter bra till och ger god bakåtsikt, men borde vara något större. Vindrutetorkarna, som drivs elektriskt, sveper ett sammanhängande fält som täcker nästan hela rutan. Solskydden är av den mjuka stoppade typen och går även att fälla för sidofönstren.

Instrumenten består endast av väg- och hastighetsmätare. För bränsle, laddning och oljetryck finns varningslampor. Dessutom finns en optisk signal som anger när drivremmarna blivit för slaka så att det är dags att med fälgnnyckeln vrida om en lättåtkomlig justerbult under bakre stötfångaren.

Alla manöverorgan sitter bekvämt till. Dessa består, förutom ratten, endast av en väljarspak för fram och back, gas- och bromspedal, körvisarspak samt en spak under ratten som allt ljus manövreras med. I övrigt finns bara tändningsnyckel och ett par knappar på instrumentbrädan. Rattlutningen är ganska horisontell. Det är inget fel på körställningen eller körkomforten i övrigt. Dörrhandtag och fönstervevar är bra utformade och lätta att manövrera. Handbromsen sitter mellan framstolarna, men fordrar rätt stor kraft för att dras åt tillräckligt.

Värmeanläggningen består av ett par värmekammare på avgasröret plus en fläkt som tar in friskluft vid fronten. Frå-

gan är huruvida anläggningen stoppar för vårt klimat. Den matade in massor med het luft när vi provkörde, men då var det också 15° varmt ute. I varje fall borde nog defrostermunstycket, som sitter vid mitten på rutan, delas upp på två munstycken. Som det nu är torde det bli svårt att få fri sikt framför föraren vid stark kyla. På dörrarna finns ventilationsrutor och fönstren går att veva helt ner. I bakvagnen finns däremot inga luftutsläpp.

Vägegenskaperna är förvånansvärt goda. Fjädringen är fast, men medger ändå god åkkomfort även på dåliga vägar. Både längd- och tvärstabiliteten är mycket god, och vagnen kränger endast obetydligt även vid hård kurvtagning. Bromsarna är också alldeles utmärkta och uppvisade inga svagheter vid våra bromsprov. Detta får ju också ses mot bakgrunden av vagnens måttliga fartresurser. Utmattningsproven kördes från 80 km/tim i stället för normalt 100 km/tim eftersom vagnens toppfart inte tillät den högre farten.

I dagens läge, då allt fler familjer börjar skaffa sig en andra-bil för shopping och resor till och från arbetet, är DAF 600 rena önskebilen härför. Dess köregenskaper bör ju speciellt falla de kvinnliga bilkörande familjemedlemmarna utmärkt väl i smak.

Förutom ett måttligt pris bör även drifts- och underhållskostnaderna bli låga. Bränsleförbrukningen är ju låg, och utöver oljebyte (2 liter) var 300:e mil behöver enligt rekommendationerna inte rundsmörjning eller annan periodisk översyn ske mer än en gång om året eller varje ca 2000:e mil.

VAGNBESKRIVNING

Fabrikat och modellbeteckning: DAF 600 deluxe.
Tillverkare: van Doorne's Automobiel-fabriek, Eindhoven, Holland.
Generalagent: Svenska DAF AB, Stockholm NO.

PRISER OCH UTRUSTNING

Katalogpris: kr 6.495 vid leverans i Stockholm, vilket inkluderar följande standardutrustning: ventilerande värmesystem, fosfatbehandling plus halv underredsbearbetning, asymmetriskt halvljus och balanserade hjul.

Vägskatt: kr 110 per år.
Accis: kr 790.

Bilen kostar »på gatan» 7.470 kronor (varvid det utöver standardutrustningen ingår leveransstrimning, accis, reg.-avgift, nummerplåtar, och godkända reflexer. Obs. att här till kommer vägskatt, försäkringsavgifter och 4,2 % varuskatt.)
Plats för radio är förutsedd.

RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor ca 750:—
Sats kolvar, jämte kolringar och bultar 124: 50
Sats avgasventiler inkl. ventiltjädrrar 31: 50
Strömfördelarlock utan kablar 12: 50
Kopplingslameller för centrifugal-koppl. 124:—
Sats bromsbackar med nya belägg .. 198:—
Stötdämpare, komplett sats 561: 50
Vindruta (härdat glas) 120:—
Höger framflygel eller motsvarande komplett men utan strålkastare .. 105:—
Bakre stötfångare, komplett med alla detaljer 42:—
Komplett kylarmaskering 27: 40
Avgasrör, kompl. med ljuddämpare 110:—

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser under utarbetande.
Ventiljustering ca 10:—
Montering av bytesmotor » 90:—
Byte av kopplingslameller » 72:—
Byte av styrsjindelbultar eller motsvarande » 75:—
Byte av samtliga bromsbackar .. » 80:—
Ventilslipning med sotning » 85:—

ytermått

Bredd 144 cm
Spårvidd fram 118 cm
Spårvidd bak 118 cm

innermått

Framsätets effektiva bredd 117 cm, »baksätets» d:o 118 cm.
Bagageutrymmets bredd 100 cm. Framsätet går att skjuta 6 cm åt vardera hållet.

MARKFRIGÅNG: 18 cm

VÄGMÄTAREN

visade 2 % för lång vägsträcka

betyg

+



VID NORMAL KÖRNING ÄR SÅNGEN RYCK FRI HUR ILLA GASPEDALEN ÄN ANVÄNDES



VID »SMYGGKÖRNING» UPPSTÅR LÄTT RYCK I TRANSMISSIONEN

populäranalys

Han tycker: Kan holländarna bygga bilar? Av gammal vana förknippar man Holland med blomsterlökar och därför är man kanske lite skeptiskt inställd när man först hör talas om den holländska bilen DAF.

Ett mycket lyckat bygge, upptäcker man sedan man väl bekantat sig med fordonet, som tillverkas i en fabrik vilken framställt lastvagnar i många år. Tro nu bara inte att DAF är en bil som alla andra. Den skiljer sig väsentligt från våra vardagsvagnar på en del punkter. En av dessa punkter är kraftöverföringen med kilremmar. Det enda man behöver göra när man skall åka är att peta i spaken på »fram» och sedan trycka på gasen. Sen sätter sig bilen i rörelse på ungefär samma vis som en ångbåt vid en brygga. Några växlingar behöver man, liksom ångbåtskaptenen, inte tänka på. Uppväxlingen sker automatiskt

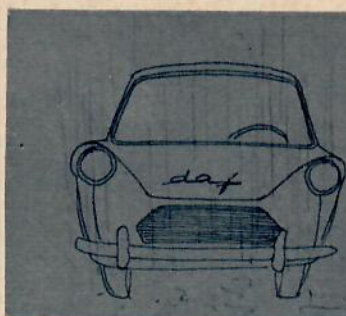
och steglöst. Skall man backa, drar man spaken på »back» och trampar på gasen.

En mjukt och behagligt verkande kraftöverföring som enligt vårt tycke är något för »saktfärdig». En starkare motor skulle ge ett välkommet tillskott till både acceleration och toppfart.

Hon tycker: En bil med tilltalande linjer och trevlig, enkel interiör. Inga dåliga utrymmen heller! Bagagerummet är stort och välplanerat.

Själva körningen gick över förväntan bra — men man får komma ihåg en sak: om man av misstag gasar upp motorn i friläge måste man vänta en stund innan man rör spaken. Annars blir resultatet ett rejält skrap.

I stadstrafik kom bilen bäst till sin rätt. Lätt och bekväm styrning, ingen koppling, ingen växling och små yttermått gör bilen smidig i filerna. De enkla manöverorganen gör också DAF till en förnämlig invaldibil.



vattenprovet

Ventilationsrutorna och dörrrutornas ramstycken låg inte an ordentligt mot tätninglisterna, vilket förorsakade en del läckage in i kabinen. Även i bagageutrymmet kom in lite vatten via en packning som tätade dåligt runt låset.

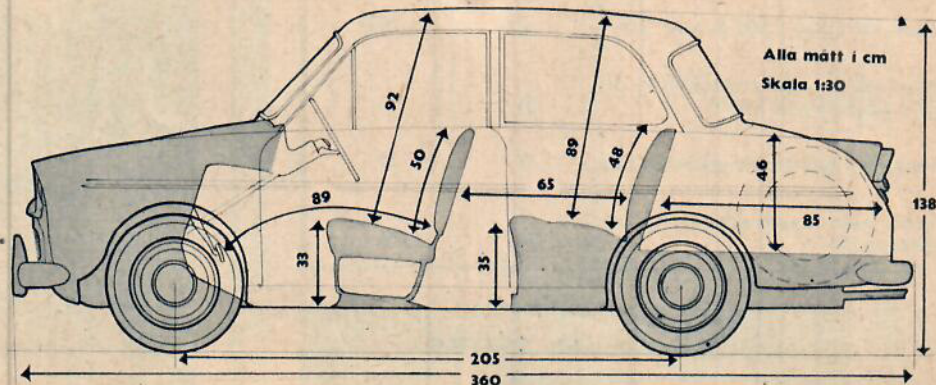
VÄND!

HASTIGHETSMÄTAREN:

| | | | | |
|-----------------|----|----|----|-----|
| visade | 30 | 50 | 80 | 100 |
| vid en | | | | |
| verklig fart av | 29 | 48 | 75 | 94 |

VÄNDDIAMETER: 8,5 meter

ANTAL RATTVARV mellan fulla framhjulslutslag: 2 1/3



TEKNISK BESKRIVNING

DAF 600

(forts.)

Vagnstomme: Självbärande stålkaroseri med två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme baktill åtkomligt utifrån. Motorn fram, vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: Fram: separata stolar med ställbara ryggstöd. Bak: helt säte av sofftyp.

Instrumentering: Väg- och hastighetsmätare.

Motor: 2 cyl. fyrt. luftkyld flat motor med toppventiler. Cyl.-diam. 76 mm, slaglängd 65 mm, slagvolym 590 cm³. Kompr. 7. Max. effekt 22 hk SAE vid 4.000 v/min. Max. vridmoment 4,5 kpm SAE vid 2.500 v/min.

Kraftöverföring: Helautomatisk kraftöverföring med centrifugalkoppling och automatisk, varierande kilremstransmission med steglös utväxling. Utväxlingsförhållanden mellan 20:1 och 4,4:1.

Hjulställ: Bak: triangulärt stagade svängaxlar, progressiva spiralfjädrar och hydrauliska teleskopstötdämpare. Fram: tvärgående bladfjäder med hydrauliska teleskopstötdämpare, vilka även fungerar som styrspindlar.

Däck: 5,20x12".

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

Styrinrättning: Styrväxel av kuggstångstyp.

Elsystem: 6 V, generatoreffekt 240 W, batterikapacitet 56 Ah.

Bränsletanken rymmer 28 liter.

VIKT

Tjänstevikt 730 kg (körklar med förare), lastad vikt 1.000 kg (körklar med 4 personer + 60 kg bagage).

ÅTKOMLIGHETSBEYTG

Betygsskala: 5 = idealisk; 4 = mycket god; 3 = god; 2 = mindre god; 1 = dålig.

Just. av förarsäte 3, just. av värme o. vent. 3, oljemätsticka 5, oljepåfyllning 5, batteri 5, startmotor 5, strömfördelare 5, tändstift 4, bensinpump 4, förgasare 5, bromsvätskebeh. 5, fläktrem 4, generator 5.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 3,5 lux. Halvljus 25 m 0,8 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd.)

SPECIELLA DATA

| Utväxling | Lägsta | Högsta |
|--|--------|--------|
| Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling | 20 | 4,4 |
| Teor. fart vid 1.000 v/min km/t | 5,3 | 23,5 |
| Max. effekt och medelkolvh. 8,7 m/s uppnås vid km/t | 21 | 94 |
| Teor. fart vid maxdragkraft, km/t | 13 | 59 |
| Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt | 450 | 99 |

I NÄSTA NUMMER TESTAS
DKW JUNIOR

EN



Med 80 km/t och på två hjul närmar sig Jean Sunnys bil mannen på vägen.

Innan ni tittar närmare på det här reportaget ber vi er om en sak: Försök inte själva! Det blir bara tråkigheter, även om Jean Sunny klarat sig.

Text och foto: JACQUES BLOT

Så här kan det gå till i Bologneskogen när fransmannen Jean Sunny och hans orädda medhjälpare ger en lektion i respektlöshet inför trafiköden.

För att komma i form börjar han med en liten trampolinövning. I 80 km/t kör han upp på en trampolin med det högra hjulparet. När bilen står i rätt vinkel åker den graciöst 300 meter med hela belastningen på vänsterhjulen. En utmärkt avslappningsövning, uppges det.

Sedan börjar cirkusen, och medhjälparna utsätts för den ena livsfaran efter den andra. Så håller man på varje dag. Publikintäkterna går till de franska fallskärmsjägarna.

Jean Sunny har utövat den här sporten i fem år. 1954 var han med om en amerikansk bilrodeo, och när han åkte var han fast besluten att bli »konstakare». Han tömde sin bil på lakan, handdukar och näsdukar (han var nämligen resande i textilbranschen) och satte igång med träningen. Varje morgon i två års tid övade han och sålde resten av dagen textilvaror.

Så var det dags att slå Hamiltons distansrekord på två hjul med 78 m. Sedan gjorde han ett gigantiskt hopp till hela 503 m, som blev världsrekord. Han lyckades även komma upp till först 600 och sedan 800 m.

Sedan var det dags att börja visa upp konsterna för fransmännen, och det gjorde han under en turné i 350 städer.

Självt anser han att den svåraste, av alla övningarna är den när han på två hjul åker mellan två män som är placerade på tre meters avstånd från varandra. Han kan då inte se mannen till höger och är tvungen att snudda vid mannen till vänster.

Naturligtvis är det inget försäkringsbolag som åtagit sig att försäkra denne djärve man, fastän det ännu inte hänt honom någon olycka sedan han började.

Om de vuxna åskådarna är entusiastiska, så är barnens entusiasm översvallande. De ser i Jean Sunny en inkarnation av Tarzan och Stålmannen. För de äldre är han en precisionsmästare i Wilhelm Tells anda.

Den svåraste övningen. Föraren (Jean Sunny) ser inte mannen t. h.



LEKTION I PRECISION



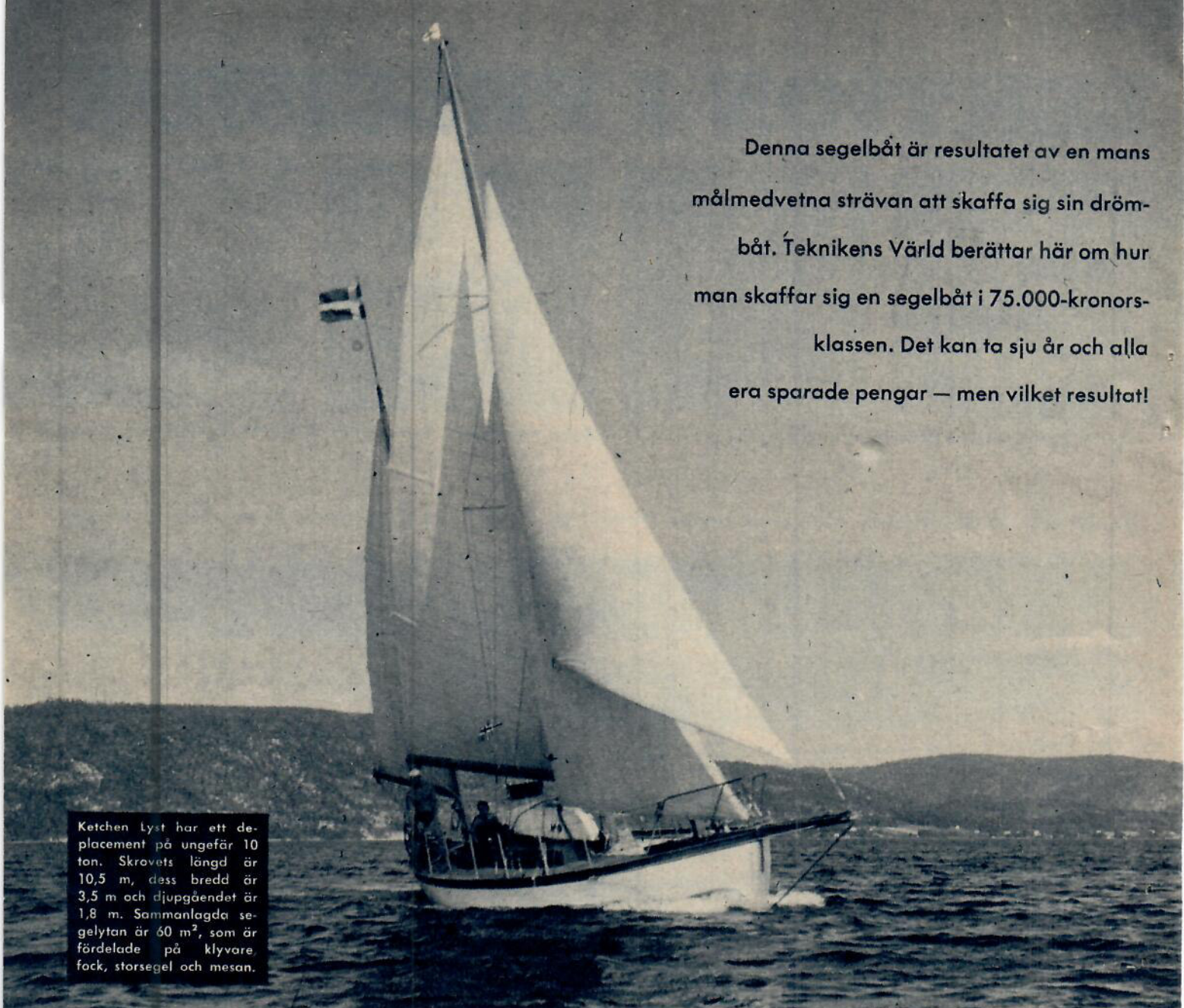
Farten tas successivt ned och färden slutar då bilen har alla fyra hjulen på vägbanan, men då skiljer det inte mer än 30 cm mellan bilen och mannens rygg!

Farligt ser det ut, och liknande övningar är inte att rekommendera amatörerna. Men de här herrarna känner varandra och kan sin sak till fulländning.



Här gäller det att ha kalla nerver och precision! Medhjälparen på körbanan räcker en störtkruka till Sunny, som kommer svepande i full fart på två hjul.

Denna segelbåt är resultatet av en målmedvetna strävan att skaffa sig sin drömbåt. Teknikens Värld berättar här om hur man skaffar sig en segelbåt i 75.000-kronorsklassen. Det kan ta sju år och alla era sparade pengar — men vilket resultat!



Ketchen Lyst har ett displacement på ungefär 10 ton. Skrovets längd är 10,5 m, dess bredd är 3,5 m och djupgåendet är 1,8 m. Sammanlagda segelytan är 60 m², som är fördelade på klyvare, fock, storsegel och mesan.

DEN GAMLE PÅ HAVET

Av BENGT SANDKVIST Foto: Ulf H. Holmstedt

Alla som gått och tittat på de många segelyachter från jordens alla hörn som sommartid samlas i våra hamnar har väl någon gång önskat sig en sådan båt. Hos den 30-åriga göteborgaren Jan Wilsgaard har denna längtan efter en »riktig» segelbåt varit starkare än hos de flesta. Men det skulle inte vara en yacht vilken som helst, utan den måste vara ritad av den amerikanske båtkonstruktören Colin Archure. Archure, som var verksam omkring sekelskiftet, är i vårt land relativt okänd som båtritare. Utomlands, t. ex. i Norge, är han ett välkänt namn bl. a. därför att han ritade de första norska livräddningskryssarna. Han har även konstruerat flera segelbåtar som seglat jorden runt.

Att hitta en Colin Archure-båt till ett överkomligt pris torde inte vara det lättaste. Janne Wilsgaard höll också på i ett år innan han fann vad han sökte. I Fredrikstad i Norge hittade han 1953 ett mycket skamfilat skrov som en gång hade varit norska marinens utbildningsfartyg. För ungefär 600 svenska kronor blev han ägare till det, och sedan han tätat ett stort hål i bordläggningen bogsrades det till Göteborg.

Sedan båten kom upp på land i Göteborg har det inte existerat några fritidsproblem. All inredning och däckat revs bort och renoveringen började med skrovet. Bordläggningen är av 2" furu, och på en del ställen var den så skadad att den måste bytas ut. Sam-

manlagt byttes ungefär 25—30 bordläggningsplankor och 10—15 spant. Sedan bordläggningen var klar lades ett nytt oregon pine-däck och sedan vidtog inredningen. Denna är mycket sinnrikt planerad, bl. a. är skrovet dubbelt midskepps. Med hjälp av denna dubbla bordläggning och vattentäta skott i för och akter kan båten flyta även om den yttre bordläggningen skadas så att båten läcker. En annan finess är rufftaket. Detta är tillverkat av glasfiberarmerad plast. Förutom att plasten är lätt och stark släpper den igenom ett diffust ljus, så att ruffen är mycket ljus fastän den saknar »fönster». Inredningen för övrigt omfattar tre kojplatser, svängbart matbord, ett

otal skåp och hyllor för pentryutrustning m. m. Den skall även kompletteras med rostfri diskbänk och kylskåp. Båten är försedd med tre vattentankar som rymmer 500 liter tillsammans. I förpiken finns bl. a. WC, kättingbox, utrymmen för segel, arbetsbänk med skruvstycke etc. Akter om ruffen finns ett litet motorrum som rymmer en Penta BB 40 med backslag och reduktionsväxel.

Då Wilsgaard köpte båten sänkades riggen, och denna fick han plocka ihop på egen hand. Mesanmasten hittade han i Hanko, och seglen, som kommer från en sjunken båt, köptes i Oslo, och i Göteborg kom han över stormasten och bommen. Bommen var för lång, så att den kapades, och



Man har svårt att föreställa sig att det kan vara samma båt som visas på de två bilderna. Översta bilden visar skrovet i det skick det var då Jan Wils-gaard inköpte det i Norge.

Undre bilden visar båten sju år senare. Den är helt genomgången och repare-rad. Allt är i förstklassigt skick, den har riklig utrustning och torde repre-sentera ett värde på upp-skattningsvis 75.000 kr.



Manöverplatsen är inrättad så att en man kan segla båten ensam. Alla skot, även för fock och klyvare, är framdragna till den själv-länsande sittbrunnen. Härifrån kan även motorn och läns-pumpen manövreras. För navigationen finns en



kompass framför ratten och i ruf-fen förutom kompass även en ra-diopejlingsanläggning (högra bil-den). Rufftaket är tillverkat av glas-fiberarmerad plast. Detta material är lätt och mycket starkt och släp-per även igenom ett diffust ljus.

för lång, så att den kapades, och biten som blev över blev mesan-bom. För att hålla kostnaderna nere har så gott som all utrust-ning till Lyst, som båten heter, köpts begagnad. Skrotfirmor, skeppsskrotningar och båtvarv i västra Sverige och Norge har haft många besök av Janne på jakt ef-ter pryglar. Allting som har köpts har gått igenom och renoverats så att allt är i förstklassigt skick.

De första tre åren efter för-värvet stod båten på land för om-byggnad, men sedan har den fått tillbringa somrarna i vattnet. Ar-betet har fortgått jämsides med segling, men några verkliga lång-seglingar har det inte blivit. Hit-tills har de längsta seglingarna gått till Danmark och Norge. Så

småningom är det inte helt omöj-ligt att det blir en långsegling även om inga direkta planer föreligger. Båten är emellertid ut-rustad med tanke på överhavsseg-lingar med bl. a. en mycket rik-haltig nöd- och räddningsutrust-ning. För navigationen finns kom-passer, radiopejlanläggning, di-stanslogg, sextant osv. Sjökort finns i massor och bokhyllan rymmer seglingsbeskrivningar för nä-star alla tänkbara vatten runt jor-den.

Vi frågar vad båten har kostat förutom all fritid i sju år. Svaret blir att Janne aldrig vågat räkna ut det. Skulle båten köpts i sitt nuvarande skick hade den kostat omkring 75.000 kronor.

SÄKER I HAMN

En slarvigt förtöjd båt kan stå er dyrt. För-vissa er därför om att förtöjningspollare, tågvirke och hamptrossar är i bästa skick. Då kan ni känna er trygg när höststormarna ryter vid förtöjningsplatsen i havsbandet.

Av SVEN ÖSTENSSON Teckning: Jan Ullén

Under förra året betalade båt-försäkringsbolagen i Sverige ut 1,5 miljoner kronor i ersätt-ning för skadade småbåtar. En stor del av skadorna härrörde från båtar som slitit sina förtöjningar och kommit på drift.

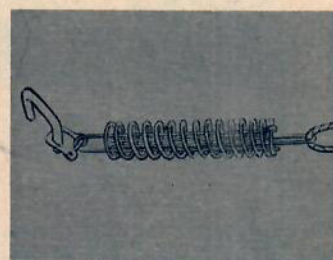
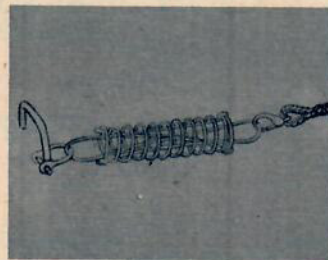
Hösten står åter för dörren och det är hög tid att kontrollera och förbättra förtöjningarna innan bå-ten lämnas kvar ute vid sommar-stugan för att på egen hand rida ut höststormarna. Låt inte oföret-samsamhet och missriktad sparsam-het hindra er från att ge båten de förtöjningsanordningar som den behöver. Däliga förtöjningar kan bli en dyrbar historia, särskilt som försäkringsbolagen brukar pruta på ersättningen om förtöjningarna varit bristfälliga.

Börja med att kontrollera tåg-virket. Byt ut slitna och ruttna tampar. Hamptrossar som börjar anta en ljusgrå färgton är inte ett lita på längre. Har trossarna varit i kontakt med rostigt järn är det stor risk att de angräps av rötta. Nylon-trossar har många fördelar, men använder man tågvirke av vitt eller orange, glansigt ma-terial bör man tänka på att kno-parna lätt kan glida upp. Lägga på ett par extra halvslag eller säkra

ändarna med en bändsling innan ni åker till stan. Kryp in under däck och se efter att knapar, pollare och förtöjningsringar verkligen är fästade med genomgående bultar och dubbla muttrar. Van-liga träskruvar duger inte. De brukar »ryckas upp med roten» när belastningen blir för stor. Många båtägare har dystert be-traktat resterna av sin båt bland strandstenarna, medan förtöjnings-pollaren, som ryckts loss från bå-ten, suttit väl förankrad i förtöj-ningstampen vid bryggan.

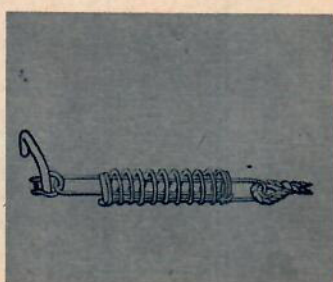
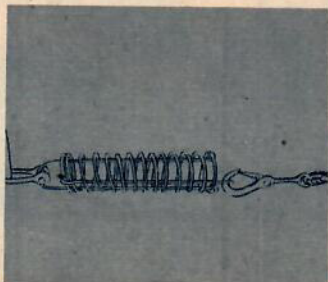
Har man en plastbåt bör man se till att pollarens genomgående bultar är fästade i rejäla träklos-sar på undersidan av däck. Det har redan förekommit haverier med plastbåtar därför att bultarna åtit sig igenom plastdäcket. Schack-lar är i allmänhet pålitliga, men sprinten kan gånga sig loss. Det blir nämligen kraftiga vibrationer när båten ideligen rycker i förtöj-ningarna. Sprinten bör därför hård-dras med skiftnyckel eller märispik och låsas med järntråd. Sätter man en oljedroppe i gäng-orna är man säker på att det också går att öppna schackeln vid behov. Om man nitar änden av

(Forts. på sid. 35)



FEL. För att minska rycken användes ofta en fjäder mellan förtöjnings-ringen i bryggan och linan. Linan får emellertid inte fästas med karbin-hake av denna typ, eftersom den kan rätas ut vid kraftiga ryck. Den får heller inte löpa oskyddad genom fjädern, då den kan nötas av.

RÄTT. En karbinhake av denna typ är kraftigare och har dessutom en säkerhetspär. Om linan splitsas fast skall den skyddas av en kaus.





DAN SEGER

AV ALBERT WEINBERG

SVERIGE INBJUDER TILL

IN-VIGNINGEN AV RYMD-ÅRET

PÅ EN VÄGG I DEN KANADENSISKA STADEN WHITEHORSE ...

EN FÖRBIPASSERANDE STANNAR ETT ÖGONBLICK OCH TVEKAR ...

SVERIGE! OM MAN KUNDE FARA DIT: MEN JAG DUGER INGENTING TILL!

SLÖTT FORTSÄTTER HAN SIN VÄG ...

JAG ÄR FÄRDIG!

SOM EN SÖMNGÅNGARE GÅR HAN UT PÅ GATAN ...

...OCH...

ID WALK AN

DAN SEGER OCH PIERROT MÅSTE TVÅR-BROMSA ...

HAN VÄNDER SIG INTE ENS OM! VAD SÄGER DU, GOSSE?

HAN KANSKE ÄR DÖV, DAN ...

MEN INTE BLIND, PIERROT. OCH ÄNDÅ GICK HAN ÖVER GATAN UTAN ATT SE SIG FÖR...TYCKTE JAG KÄNDE IGEN GÅNGEN!

HAN HADE TUR! NÄR DU KOMMER TILL BASEN ÄR DET BÄST ATT INTE VARA I VÄGEN FÖR DIG! FÅR JAG KILA TILL MÄSSEN DÅ?

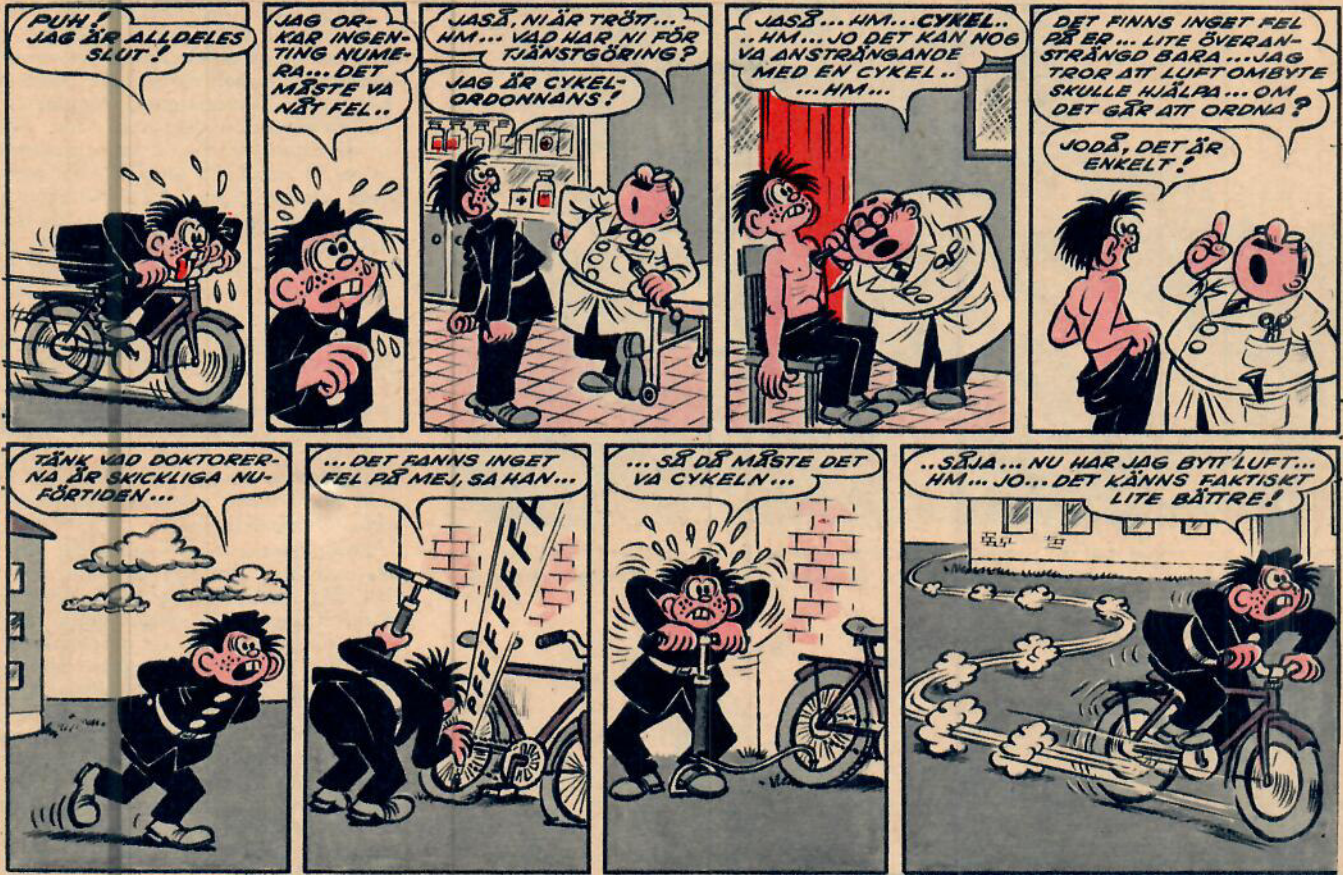
DU TÄNKER BARA PÅ CHOKLAD OCH BAKELSER, PIERROT. MEN DET FÅR GÅ UN DAN FÖR ÖVERSTEN SA ATT DET VAR BRÅDSKANDE OCH KONFIDENTIELLT!

FÖR DET BEHÖVER DU VÄL INTE KÖRA SÅ FORT!

COPYRIGHT SERIE-SERVICE

FEM MINUTER SENARE ...

NU ÄR VI FRAMME!



NY SERIE

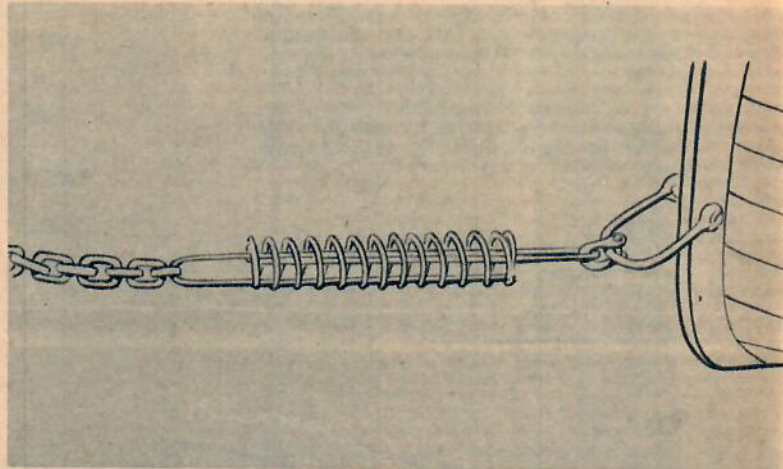
Den kanadensiske flygkaptenen Dan Seger gör Sverigedebut i detta nummer av Teknikens Värld. Hans första äventyr utspelas bland annat i Stockholm och har aktuell anknytning. Dan skall nämligen flyga den första flygsatelliten, X-100, en föregångare till ett fantastiskt projekt — rymdskeppet Cosmos. Följ Dan Seger på hans spännande äventyr redan från början!

Säker i hamn

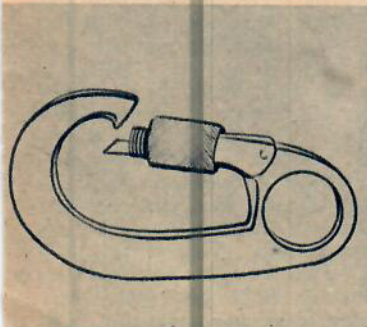
(Forts. från sid. 33)

sprinten går man säker för både stormar och bättjuvar. Det tjänar ju inte mycket till att man sätter ett kraftigt lås mellan kättingen och förtöjningsfjädern, om tjuven kan ta en skiftnyckel och öppna schackeln som förenar fjädern med bryggan. Glöm sedan inte att lägga på kapellet. Annars kan båten fyllas av regn och sjöstänk om man inte har någon som öser den under veckorna.

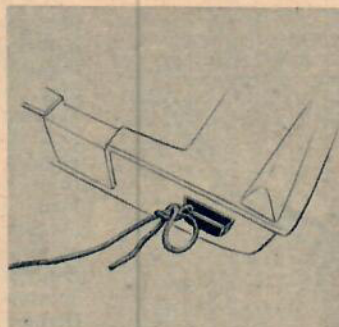
Har ni nu vidtagit alla försiktighetsåtgärder, kan ni sova lugnt i stan i den trygga förvissningen om att ni slipper förstöra septembersöndagarna med bärgningsarbete.



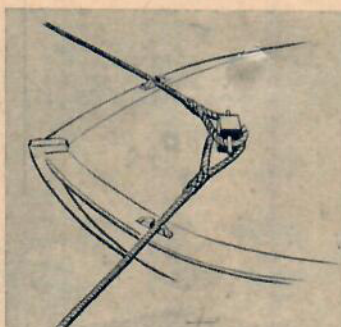
FEL. Ett kraftigt ryck kan klyva hela förstäven. En öglebult, som borras in framifrån genom stäven med bricka och dubbla muttrar, är bättre.



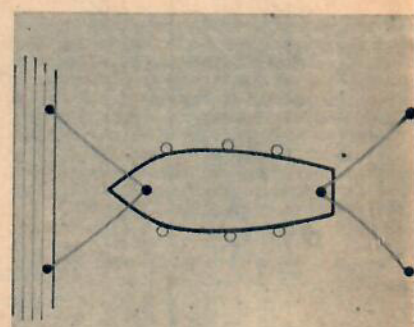
RÄTT. Då rårhysan på denna karbinhake gängas upp är det ingen risk att haken rätas ut eller att den öppnar sig ofrivilligt.



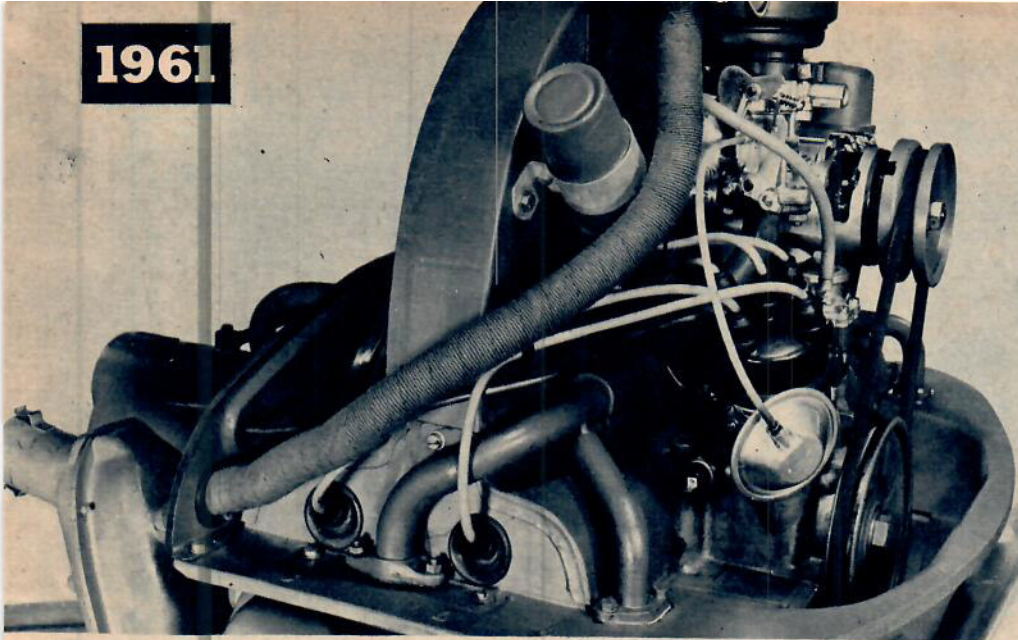
FEL. Plastbåtarna är ofta försedda med förtöjningshandtag av denna typ. De skarpa kanterna kan lätt skära av linan om den ej skyddas.



RÄTT. Om båten förtöjs så här behövs inga fjädrar. De diagonala linorna tar upp rycken mjukt. Pollarna på för- och akterdäck måste



sitta ordentligt. Stroppar av rätt längd med splitsade öglor gör förtöjningen till ett ögonblicks verk. Fendrar skyddar mot skador.



Närbild på den nya motorn med den automatiska förvärmningen av insugningsluften. Varmluften sugts från värmekammaren till det ordinarie värmesystemet. Resultatet blir mindre isbildning i förgasaren.

Detta är det nya . . . (Forts. fr. sid. 29)

der instrumentbrädan och att bensintanken fått en särskild urluftnings slang. Övriga ändringar i samma klass är att bromsolja behållaren nu tillverkas av genomskinlig plast och att hastighetsmätaren nu är graderad till 140 km/tim.

På chassiet noterar man att motorupphängningen gjorts kraftigare bl. a. därför att motorn nu är ca 10 kg tyngre. Sedan några månader tillbaka är dessutom fjäderarmarna i framvagnen nällagrade och styrinrättningen har fått en hydraulisk dämpare. Dörrlåsen har ändrats så att risken för att de öppnas oavsiktligt är mindre. En annan praktisk detalj är att tändningslåset har fått en spärr som gör det omöjligt att koppla in startmotorn så länge motorn går.

De enda ändringar som syns utvändigt är att vagnen kommer i nya färger som även återfinns på fotsteg, gummimattor, ratt och inredning.

Volkswagen 1960 testades så sent som i Teknikens Värld nr 24 1959. Av denna anledning har vi inte ansett det vara motiverat med en helt ny bilanlys, utan endast kört om accelerations-, toppfarts- och bränsleförbrukningsproven samt bromsat ut drivhjulseffekten. I detta sammanhang måste vi framhålla att den vagn som provats endast körts från Wolfsburg till Stockholm, en sträcka på ca 130 mil. Av naturliga skäl kan man inte vänta sig att en så ny vagn skall utveckla full effekt, utan prestanda torde bli något högre på en helt »inkörd» vagn.

I rena siffror skiljer det inte så mycket på accelerationen. 0-80 km/tim. klaras t. ex. på 16,1 sek. med den nya vagnen medan den gamla tog 17,3 sek. för samma fartökning. Omkörningarna går emellertid betydligt lättare med den nya vagnen. Anledningen är att man kan gå längre ned på växlarna, eftersom momentet höjts och utväxlingen sänkts.

Förändringarna på motorn gör dessutom att man kan utnyttja de höga varvtalen betydligt bättre än förut, och att bränsleförbrukningen blir något lägre vid delbelastningar. Ettan är naturligtvis bara startväxel även om vagnen når ca 40 km/tim. på den. Tvåans arbetsområde ligger mellan ca 15 km/tim. och 60 km/tim. Denna höga fart bör man dock endast utnyttja sporadiskt vid omkörningar, eftersom den ligger betydligt över den fart fabriken rekommenderar för kontinuerlig körning på tvåan.

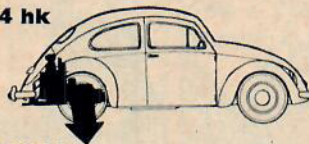
Redan vid 40 km/tim. har man god acceleration på trean, och denna växel »räcker» ända upp till 95 km/tim. och i gynnsamma fall t. o. m. något högre. Därmed är naturligtvis trean den bästa omkörningsväxeln som normalt skall användas på landsväg. Steget mellan trean och fyran är nämligen så stort att varvtalet reduceras med nära 32 procent när man lägger in fyran. Därför är det bara i högre hastigheter (= över 90 km/tim.) som fyran är användbar som omkörningsväxel.

Den helsynkroniserade växellådan är naturligtvis vid stadskörning en tillgång. Den gamla lådan hade perfekt synkronisering på de tre högsta växlarna. Med de förändringar som nu vidtagits har VW-lådan hamnat i toppklass. Det förefaller som om spakrörelserna har kortats av något på den nya lådan, men den är trots detta lättväxlad och växellägena är lättfunna fastän spaken är en aning sladdrig.

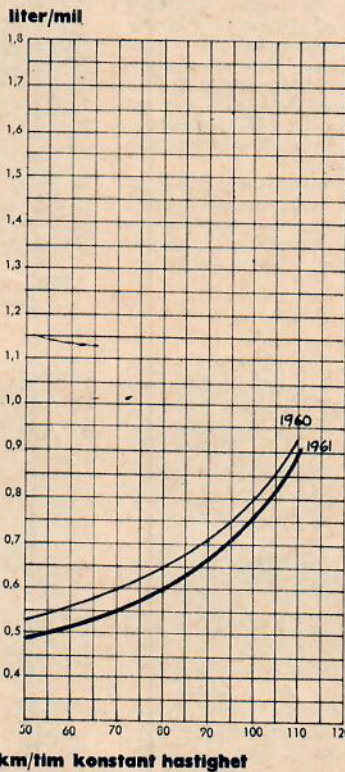
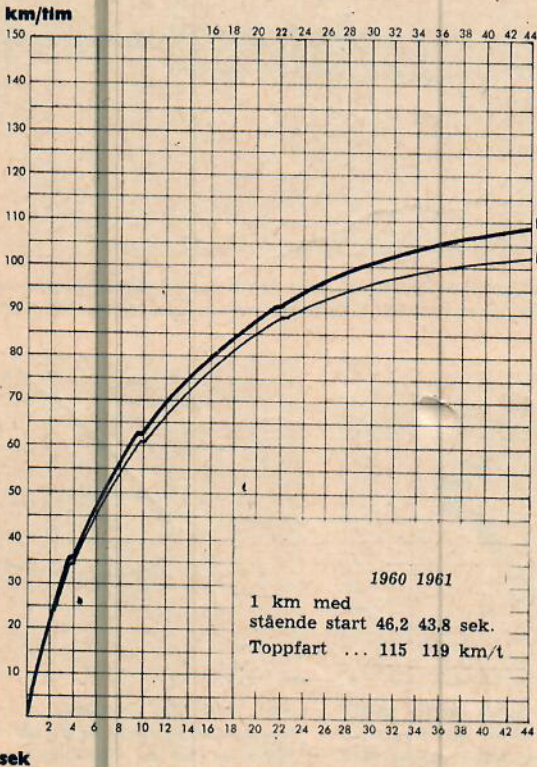
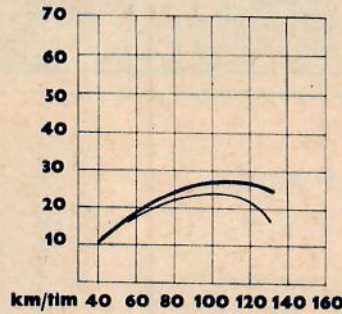
I och med de förändringar som vidtagits har priset i Sverige höjts med 225 kr så att vagnens riktpolis fritt Hälsingborg är 6.875 kr, plus 4,2 procent oms. Priset i Tyskland är oförändrat. VW-Werke har passat på att höja exportpriset.

Den fulländade bilen är väl något som varje bilfabrikant drömmer om. VW har naturligtvis långt kvar dit, men de vidtagna ändringarna är ett steg i rätt riktning. Överst på önskelistan för denna bil har jag satt ett förbättrat värmesystem. Den insläppta varmluften bör kunna blandas med friskluft så att lufttemperaturen kan regleras. Att detta problem kan lösas har Goggomobil visat med sin 700-modell. En annan sak som borde bättras på är kursstabiliteten. Vagnen är i hög grad känslig för sidvindar även om den är klart bättre än de tidigaste modellerna. Denna bil har trots sina nackdelar blivit en världsschlager, som väl konstruktören aldrig kunnat hoppas på. Anledningen är väl att detta är en bil som totalt sett ger »mycket» bil för lågt pris.

34 hk



27,5 hk



sek

Volvo ger dessutom



5-ÅRIG PV-GARANTI

som innebär att Ni slipper kostnaderna för vagnskadeförsäkring och att Ni under fem år alltid är garderad mot svårare ekonomiska överraskningar vid yttre skador på Er bil.

När Er PV-garanti går ut, kan Ni förlänga den med en *Volvia-försäkring* — en försäkring med en fast, enhetlig och mycket låg premie.



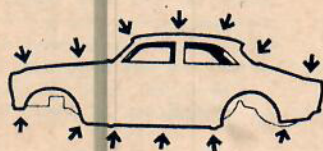
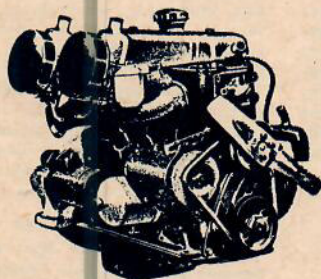
SÄKERHETS BÄLTEN

PV 544 och Amazon har fabriksmonterade säkerhetsbälten som standard. De har också säkerhetsmadrasserad instrumentbräda och säkerhetsratt.



VOLVO RESEKLUBB

Alla som köper en ny Volvo blir automatiskt medlemmar i Volvo Reseklubb — en serviceorganisation till Volvo-ägares tjänst och med kontor över hela Europa.



- + **Komplett utrustning.** El-drivna vindrutetorkare och -spolare, stödlås, kylargardin, stänkskydd.
- + **Accelerationssnabb motor** — en extra säkerhetsfaktor. Accelerationstider 0—80 km:
60 hk DIN ca 11,5 sek; 85 hk SAE ca 9,5 sek.
- + **Kraftiga bromsar** PV 544 och Duett har 1.016 cm² bromsyta och Amazon 1.068 cm².
- + **Reparationsprislista** med fasta, låga priser på såväl delar som arbete, specialutbildade montörer och välutrustade verkstäder.
- + **Stora hjul**, (15"), tävlingstestad väghållningsförmåga, lätt och exakt styrning.
- + **Lättväxlad**, 3- eller 4-växlad låda.
- + **Rostskyddsbehandlad kaross** samt lackering i mångdubbla lager. Volvo tål att stå ute året runt.
- + **Värme och defroster** med friskluft. Allt dimensionerat för nordiskt klimat.

VOLVO



nu finns det 9 **SURFORM** att välja på



SURFORM Skraphyvel S 120



Idealisk för ojämna brädgolv, borttagning av märkning på träemballage m.m., m.m.
Riktpris Kr. 16:25

SURFORM Rundfil S 124



För uppfilning av hål i flera olika material, dock ej järn.
Riktpris Kr. 10:50

SURFORM Standardhyvel S 107



Kompletterar standardfilen och ökar ytterligare antalet användningsområden.
Riktpris Kr. 18:—

SURFORM Putshyvel S 111



Ett praktiskt enhandsverktyg för putsning av kanter och mindre ytor.
Riktpris Kr. 10:50

SURFORM Finskärsfil S 102



Idealverktyget för snabb bearbetning av hårda material, även järn.
Riktpris Kr. 12:75

SURFORM Konvexhyvel S 105



För bearbetning av konkava ytor och för fläckputsning.
Riktpris Kr. 18:—

SURFORM Halvrund fil S 103



Speciellt användbar vid svarvning och bearbetning av konkava ytor.
Riktpris Kr. 13:50

SURFORM Standardfil S 101



För alla slags filningsarbeten på ett otal material från trä till icke järnhaltiga metaller.
Riktpris Kr. 12:75

SURFORM "Craftsman" S 117



Gjutjärnsversionen av standardhyveln för den, som föredrar ett tyngre verktyg.
Riktpris Kr. 28:50

Tillverkare: SIMMONDS AEROCESSORIES LTD, ENGLAND.

inte skadade och känner inte ens en elektrisk stöt trots att bilen genom sina gummihjul är ojordad.

Den isolation som gummihjulen medger spelar nämligen ingen roll vid spänningar av det här slaget. Överslaget sker från fälgen ner till marken, och strömmen går genom bilen till jord. Spänningen i molnet är flera hundra miljoner volt och pressar strömmen genom alla hinder. Men bilen är en »bur» med metall på taket, sidorna och golvet, och även om denna bur inte kan hindra den valdsamma spänningen, så omöjliggör den dock den farliga spänningsskillnaden, som gör att blixurladdningen viker av från den ursprungliga banan. Det är nämligen denna sidourladdning från »blixtkanalerna» till andra föremål som kan orsaka skador, brand och död.

Nu är det förstås lite opraktiskt och obekvämt att t. ex. stiga upp mitt i natten när askan går och kila ut och sätta sig i bilen. För att inte tala om hur snopet det är att lomma hem se'n när faran är över. Då är det bättre att montera upp en åskledare på huset och få några nog samma effektiva skydd som bilen erbjuder. Den enda riktiga metoden är då att efterlikna bilens metallbur för att nå trygghet inomhus. Och det är varken så komplicerat eller dyrbart som det kan låta.

För att ge ett fullgott skydd måste en åskledare uppfylla fyra krav, nämligen: 1) Blixten skall slå ned i åskledaren, inte i huset. En enstaka jordad mast är inte tillräcklig, eftersom blixten kan slå ned i takasen utan att träffa masten. Därför spänns en lina över takasen. 2) En farlig spänningskillnad får inte uppstå mellan åskledarlinan och andra metallföremål som står i förbindelse med »jord». Takrännor, stuprör, vattenledning, televisionsmast etc. förbinds därför med åskledarlinan. 3) Blixtrömmen leds till jord med två eller flera jordledare och detta kan t. ex. ske genom förbindelse med ett vattenledningsrör och en 15 m lång nedgrävd jordledare till en utbredd ringledare med strålförmiga utlöpare. 4) Åskledaren skall vara hållbar och inte förstöras av blixten eller genom mekanisk eller kemisk åverkan.

Under vissa omständigheter, bl. a. beroende på husets storlek och markens beskaffenhet, kan det vara nödvändigt att i stället för de två nedledarna vid gavlarna spänna en nedledare i vart och ett av husets fyra hörn och dessutom en tråd omkring huset i höjd med sockeln. Vi får då en »trädbur» som verkar på samma sätt som bilens metallklädsel. Och ju tätare det är mellan »maskorna» desto säkrare skydd erhålls.

Har man en flaggstång eller kanske ett högt träd i närheten av huset är det troligt att blixten slår ned i någon av dessa höga punkter och inte i huset. Då måste man skydda sig mot den farliga sidourladdningen, som kan tränga in i huset, genom att förbinda en på flaggstängen eller trädet fastspikad nedledare med jordledaren.

Växer det flera höga träd i närheten av byggnaden och står dessa på berggrund erbjuder det inget skydd, eftersom en »blixtkanal» kan uppstå mellan trädets rötter och huset, och blixten kan därför underjordiskt tränga in i huset. Sådana överslag kan ske på upp till 35 meters avstånd. Ett effektivt skydd erbjuder då träden kring byggnadens sockel.

Blixtnedslag i telefon- och elektriska ledningar kan medföra höga spänningar mellan dessa och åskledaren eller med denna förbundna metallföremål med risk för farliga sidourladdningar. Mot dessa kan man emellertid skydda sig genom att förbinda telefon- och elledningarna med åskledaren.

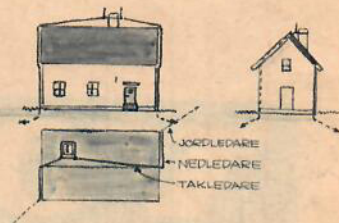
En jordad televisionsantenn ger inget säkert skydd för huset, utan det enda riktiga är att förbinda antennen med åskledaren.

Åskskadorna i vårt land är jämförelsevis små, och åskledarläggningar av sedvanlig typ kan knappast anses ekonomiskt berättigade på varje bostadshus på landsbygden. Men då en fullt tillräckligt åskledare till ett mindre bostadshus kan anläggas till rimliga kostnader — under hundralappen — kan den vara motiverad enbart för trygghetskänslan. Institutet för högspänningsforskning i Uppsala har givit ut en liten broschyr — Åskledare för mindre byggnader — som ger råd och anvisningar, och de tre kronor den kostar är en god investering.

Bilens effektiva skydd mot skador vid blixtnedslag kan man erhålla genom att konstruera åskledaren som en »trädbur» runt byggnaden. Utom takledaren spänns fyra nedledare till alla fyra hörnen och dessutom dras en tråd runt huset i höjd med sockeln. Inomhus ansluts en tråd runt hela byggnaden i höjd med innertaket. Ju tätare »maskorna» i trädburen är, desto bättre.



Denna typ av åskledare ger effektivt skydd åt mindre byggnader. Den består av en koppartråd som spänns över takasen och letts ned till marken vid båda gavlarna. Materialkostnaden kan beräknas till ungefär 80 kr.



Ingenjör?

Jag?

Menar Du allvar?

Ja,

Du

KAN BLI INGENJÖR PÅ 3-5 ÅR GENOM FRITIDSSTUDIER VID NKI



Du har intresse och anlag för teknik. Ditt dagliga arbete ger Dig den praktik Du behöver. Du har alla förutsättningar att skaffa Dig en riktig ingenjörsutbildning genom fritidsstudier vid NKI. Över 2.400 ingenjörer har hittills utbildats vid NKI. Deras framgång är bästa beviset för att också Du kommer att lyckas, om Du går in för uppgiften. Den moderna och effektiva utbildning som NKI ger sina elever, kursernas pedagogiska uppläggning, den personliga undervisningen och den fördelaktiga kombinationen av praktik på dagen och NKI-studier på kvällen hjälper Dig snabbt och säkert fram till Ditt studiemål.

NKI-skolan har Nordens största tekniska kursprogram. NKI-skolan har den ojämförligt främsta erfarenheten av framgångsrik teknisk utbildning per korrespondens. Resultaten talar för sig själva — nästan hälften av de ingenjörer som utexaminerats vid NKI sitter idag i ledande ställning.

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|
|  <p>Ingenjörstudier</p> <p>NKI:s fackingenjörskurser 16 olika linjer</p> <p>NKI:s läroverksingenjörskurser på fackskolelinjen 8 olika linjer</p> <p>NKI:s läroverksingenjörskurser på gymnasie-linjen 10 olika linjer</p> |  <p>Tekniska högskolekurser i Matematik Vektoralgebra Mekanik</p> | <p>Värmebehandling Metallbearbetning Valsverksteknik Gjuteriteknik Modellära Formmaterial</p> | <p>och kraftöverföring Bilreparation Flygteknik Aerodynamik Instrumentlära</p> | <p>Transistor-teknik TV-teknik Byggnadsteknik Husbyggnad Järn- och betongkonstruktionslära</p> | <p>Offert och försäljning Produktion och personal</p> |
| | | <p>Motor-teknik Tvåtaktsmotorer Dieselmotorer Förgasarmotorer Flygmotorer Jetmotorer</p> | <p>Värme och sanitet Installationsteknik Elektroteknik Värmeteknik Elektrisk anläggningsteknik Radioteknik Elektronör</p> | <p>Väg- och vattenbyggnadsteknik Kemi och kemisk teknologi Plastteknik Textilteknik Trä-, cellulosa- och pappersteknik</p> | <p>Andra kurser Psykologi Teckning och målning Fackteckning och nyttokost Sociala studier Reklamkonst Möbler, bostad och inredning</p> |

Gå in för framgång i livet. Ta första steget nu, sänd in jubileumsfrikupongen idag!

Industri och teknik

| | | |
|---|---|---|
| <p>Arbetsledarekurser med psykologi</p> <p>Verkmästarekurser för olika fack</p> <p>Förmanskurser för olika fack</p> <p>Tekniska fackstudier för utbildning till olika yrken:</p>  <p>Bilmontör Byggnadsmästare Byggnadsritare El-installatör</p> | <p>Flygmekaniker Förman Gjutmästare Kemist Maskinritare Radiotekniker TV-serviceman Rörmontör Svetsare Verkmästare Vägmästare Värme- och sanitetstekniker</p> | <p>Specialkurser</p> <p>Matematik Allmän yrkesmatematik Nomografi</p> <p>Arbetsledning Maskinteknik Maskinritning Maskinelement</p> <p>Verkstädteknik Materiallära</p> |
|---|---|---|

JUBILEUMSFRIKUPONG

Sänd in kupongen idag. NKI bevarar den. Den är värd 5:- vid anmälan till kurs före 27/9.

Sänd utan kostnad studiehandbok för det område jag nedan anger. Sänd tidskriften "På Fritid" gratis ett år och broschyren:

Hur man blir ingenjör.
 NKI - teknisk utbildning.
 Hur avancerar man inom tekniken.

(Skriv här vad som intresserar Er)

(Namn)

(Bostad) (Född år)

(Postadress) (Tel.-nr)

Frankeras ej.
NKI betalar portot.

Till NKI-SKOLAN S:t Eriksg. 33 Stockholm 12

(LÖSEN)

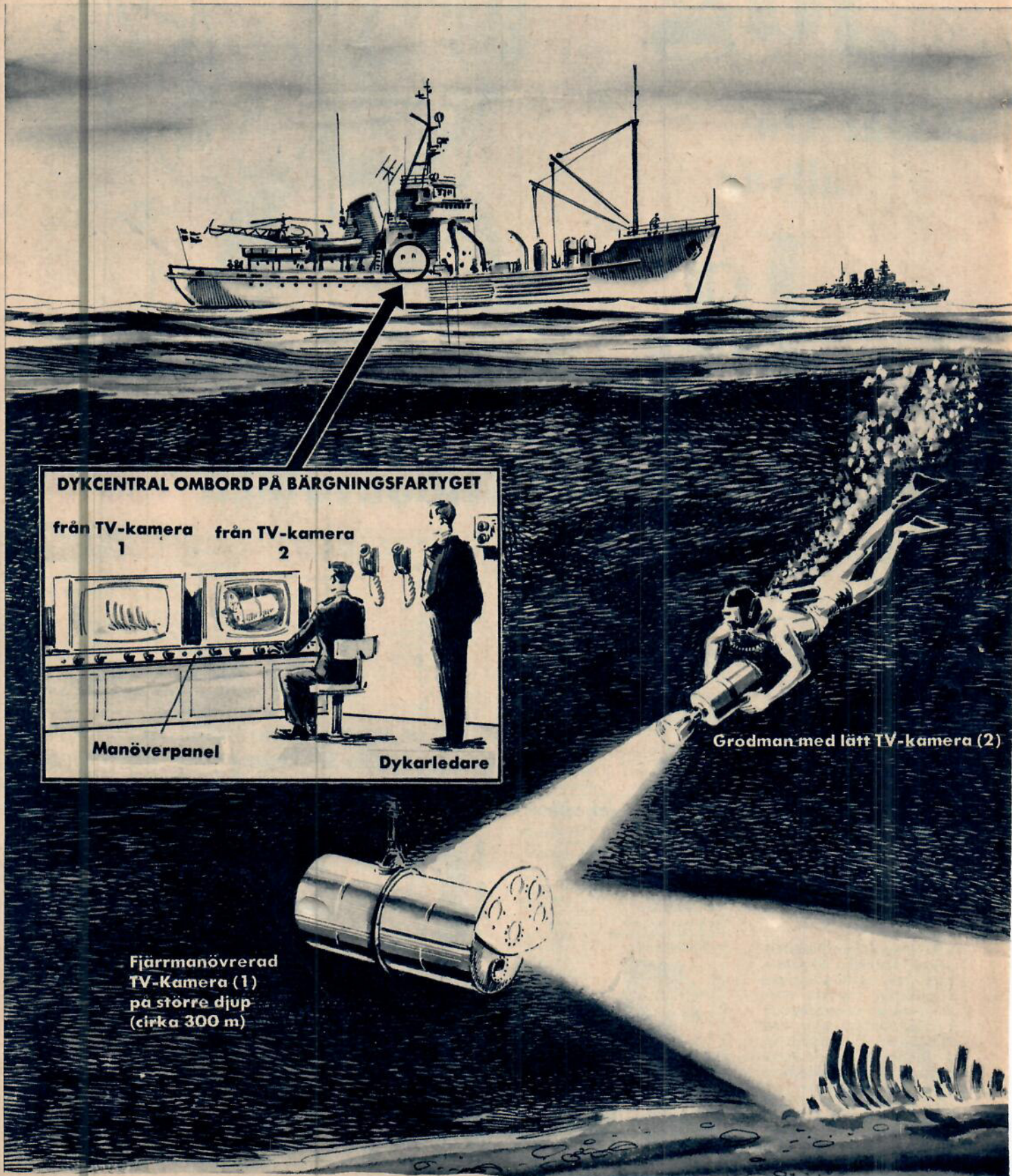
Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

TV 16-60

BOTTEN UPP PÅ TV-RUTAN

Av kommandörkapten TORGIL WULFF

Teckning: Magnus Gerne



Svenska marinens nya ubåtsbärningsfartyg utrustas med undervattens-TV, som kommer att väsentligt underlätta räddningsarbetet. Undervattens-TV blir också till ovärderlig hjälp vid utforskandet av havsdjupen, som döljer enorma rikedomar i form av t. ex. näringsämnen och olja.



Sverige förlorade en blivande världsmästare när Rolf Hossinger flyttade till Argentina för sex år sedan. Sitt tyskklingande namn har han efter sin österrikiske far. Här står Hossinger (t. v.) tillsammans med tysken Huth.

SVENSK FLYGARE ARGENTINAS "SPÖKIS"

Segern i öppna klassen i VM i segelflyg gick i år till Argentina. Triumfatorn heter Rolf Hossinger, en svensk flygare som en gång ratades av svenska flygvapnet . . .

Av GÖRAN FALK Foto: L. Ståhlfors

Svenska marinen kommer snart att presentera en teknisk nyhet: undervattens-TV. Det nya ubåtsbärningsfartyget, som om något år skall ersätta trotjänaren Belos, får den första TV-anläggningen. Fartyget kommer inte enbart att användas vid ubåtsbärning utan också delta i annan räddnings- och bärgningstjänst. Allt arbete under vatten skall dirigeras från en särskild dykcentral intill manöverbryggan. I dykcentralen kan fartygschefen följa dykarnas arbete genom att endast observera TV-skärmen! TV-anläggningarna finns i två olika utföranden: dels en lättare sändare som dykare kan sköta för hand, dels en tyngre sändare som enbart är avsedd för fjärrmanövrering från ytan. Den lätta utrustningen består i princip av en TV-kamera och vid sidan av denna två kraftiga strålkastare. Sändaren kan styras av dykaren med två handtag och är förbunden med ytan via en kabel. En särskild klarsiktstillsats kan anbringas på sändaren vid arbete i mycket grumligt vatten.

Den lätta anläggningen kan användas på de djup där vanliga dykare kan gå ner, dvs. ungefär ner till 50 meter.

För arbeten på större djup har konstruerats en betydligt tyngre sändarutrustning. Sändaren och erforderliga strålkastare är placerade i en stälcyllinder, som är ungefär en meter lång. Cylindern hängs upp i kätting under bärgningsfartyget och förankras också till boten. Genom särskild utrustning kan stälcyllindern fjärrmanövreras från bärgningsfartyget. Observatören på fartyget har sålunda möjlighet att rikta in sändaren i höjd och sida genom att bara trycka på knappar intill TV-mottagaren. Undervattens-TV av denna modell har prövats ner till 300 meters djup, och det är tekniskt möjligt att använda den på betydligt djupare vatten om strålkastarnas ljusstyrka och kablarnas längd ökas.

Den större modellen har utomlands använts vid bärgningsarbeten, och dessutom har man kunnat undersöka fisket samt havsbottens beskaffenhet. Här öppnar sig det kanske viktigaste användningsområdet för undervattens-TV i framtiden, nämligen utforskning och kartläggning av havsbotten, ett arbete som kan ge jordens befolkning ett nödvändigt tillskott av näringsämnen, mineraltillgångar och olja.

När TT-nyheterna en kväll meddelade att Rudolfo Hossinger, Argentina, med sin Skylark III vunnit öppna klassen i VM i segelflyg, framkallade det inga ovationer i Sverige.

Men Rudolfo är faktiskt svensk medborgare! Rudolfo Hossinger blev i stället kung för en dag i Buenos Aires när han kom »hem» från Köln-VM. Även tidigare har Don Rudolfo hyllats som folkhjärte för sina flygarbragder, som gett genljud över hela Sydamerika. För två år sedan segelflög han bl. a. sträckan Buenos Aires—Montevideo, en prestation som ingen tidigare mäktat med.

Argentinarna är stolta över sin Rudolfo Hossinger. Han är anställd som pilot hos Shell, och fritiden delar han upp mellan segel-, taxi- och ambulansflyg. Han betecknas som en djärv och skicklig flygare, som för Argentina är något i stil med vad »Spökis» Andersson är för Sverige.

Första kapitlet i sagan om Rolf (Rudolfo) Hossinger skrevs för 30 år sedan, då han föddes i Missiones bland »den röda jordens svenskar» och automatiskt blev argentinsk medborgare. Föräldrarna ledsnade dock på den argentinska vildmarken, och när Rolf var åtta år flyttade familjen till Kristianstad. Som 15-åring började Rolf segelflyga, inspirerad av en annan skänepåg, Rolf Flink från Österlöv, även han numera flygare i Argentina och hjälpreddat åt det argentinska VM-laget. Sedan gick han på en instruktörskurs på Alleberg. Han ansågs vara en bra segelflygare, men inget världsmästaremanne. Han sökte även till svenska flygvapnet, men ratades . . .

För sex år sedan återvände han till Argentina och skapade sig ett äktenskap med gott som

omedelbart, både när det gällde motor- och segelflyg. I tävlingarna höll han sig alltid i topp. Senast innan VM blev han tvåa i argentinska mästerskapen.

I Köln ville Rolfs lagkamrater inte låtsas om att han hade svenskt påbrå. De poängterade bara att han hade argentinskt medborgarskap. De tyska tidningarna nämnde inte heller något om saken. Där emot hade de tyska journalisterna till sin glädje fått reda på att Rolfs far var österrikare . . .

Rolf lyckades inte vinna någon delseger i VM men skrapade ihop goda 5.109 poäng av 6.000 möjliga efter placeringarna 4, 3, 8, 12, 3, 3. En förnämlig svit i den jättehårda konkurrensen av 55 segelflygare från 23 länder. Bäste svensk, Sven Ingvar Johansson, kom på femte plats med 4.443 poäng.

Nu hoppas Rolfs föräldrar, Karl och Margit Hossinger i Kristianstad, att sonen tar arbete i Sverige. Men han har tjusats av Argentina och föredrar att flyga filmstjärnor, industripampar, plantageägare och presidentkandidater i de farofyllda luftlagren över djungelns ändlösa, gröna flossamatta eller de ökända Anderna framför en tryggare tillvaro i Sverige.

Vid ambulansflygningar, där det ofta hänger på minuterna om patienten skall kunna räddas, händer det att han får använda uttorkade flodbäddar, en liten plätt mitt i djungeln eller en krokig väg som landnings- och startbana.

Men han är något av en luftens gaucho, som inte räds att ta en dust med tropiska oväder eller omöjlig terräng. Kommer han trots allt tillbaka till Sverige, så inte blir det för att det hårda flygarlivet därnere dödat hans äventyrlusta!



Gabriel

STÖTDÄMPARE

det bästa Inställbar för hand våra i 3 fixerade vägar lägen.

Utslita stötdämpare kan fororsaka svåra olyckor. Vagnen förlorar sin stabilitet och behagliga gång. Gabriel har en komplett linje för de mest skiftande behov och önskemål. Samtliga Gabriel stötdämpare är dubbelverkande. Automatic och Adjustable E är justerbara för hand för normal, hård eller extra hård körning.

Byt till GABRIEL för säkrare och bekvämare körning

Generalagent: **Huzells**

Stockholm - Karlstad - Malmö

FRÅGA OSS OM BÅTAR

Fråga: Hur stor är den ryska örlogsflootan f. n.?

Ubåtsförlit

Svar: Några officiella ryska uppgifter finns inte tillgängliga, men uppskattningsvis består sovjetflottan av 30 kryssare, 10 snabbgående minfartyg, 180 jagare, 540 ubåtar, 350 fregatter och andra eskortfartyg, 1000 minsvepare (lägt räknat), 550 motortorpedbåtar samt transportfartyg och landstigningsfarkoster, specialfartyg och isbrytare.

Fråga: 1) Längd, bredd, deplacement och antal torpedtuber samt farten hos amerikanska atomubåten Nautilus? 2) Vad heter de amerikanska atomubåtarna? 3) Har ryssarna någon atomubåt?

Twistande

Svar: 1) Längd 91 m, bredd 9,1 m, deplacement 3180 ton. Antalet 53 cm torpedtuber är 6. Farten i u-läge är 21 knop och i ytläge 23 knop. 2) Följande båtar är levererade eller under byggnad: Nautilus, Seawolf, Skate, Swordfish, Sargo, Seadragon, Skipjack, Triton, Halibut, Snook, Shark, Sculpin, Scorpion, Scamp, SSN 593. Planerade är SSGN 594-596 samt SSN 597. 3) Nej, men en serie

atomubåtar är utan tvivel planerad.

Fråga: Hur stort är danska örlogsfartyget Flora och vilken bestyckning har det? Flottist

Svar: Korvetten Flora som ingår i en serie fartyg sjösatta 1954 —55 deplaceras 760 ton och är 74 m lång, 9,4 m bred och har ett djupgående av 2,7 m. Bestyckningen består av 2 st. 76 och 2 st. 40 mm kanoner samt ett antal sjunkbomber.

Fråga: Finns det i Malmö någon firma som bygger en plastracerbåt som är 3,35 m lång, 1,40 m bred och väger 80 kg? Vad kostar den och hur många knop kan man räkna med att den gör med en 25 hkr utombordsmotor?

Tacksam för svar

Svar: Malmö Flygindustri, Bulltofta flygplats, Malmö C, bygger en plastbåt med nämnda dimensioner. Den kostar 2.875 kr (riktpris) och gör med en 25 hkr motor c:a 31 knop. Båten kallas för Flygfisken.

Fråga: Vad är ett centerbord och hur fungerar det?

Landkrabba

Svar: Detta är benämningen på en skiva av trä eller plåt, som finns i en del mindre segelbåtar och sitter i en inbyggd, långsmal, längskepps gående läda. Centerbordet kan sänkas eller vridas ner under botten för att minska avdriften och öka stabiliteten. Genom att fälla upp centerbordet kan man ta sig in på grundare vatten. Centerbordet är alltså en sorts uppifrån båten manövrerbar köl.

FRÅGA OSS OM TRAKTORN

Fråga: 1. Vad kostar det att få traktorkörkort? 2. Är det bara teoriläsning? 3. Hur lång tid tar det? 4. Vad får man för straff om man kör utan körkort?

»TV-läsare»

Svar: Körkortet är fritt från stämpelavgift och kostar salunda ingenting. Men för att erhålla traktorkörkort erfordras vissa handlingar såsom: läkarintyg, för en viss kostnad, åldersbevis, kostar ingenting, ett st. foto med läkares påskrift, varför detta lämpligen bör medhavas vid läkarundersökningen, också med en viss kostnad, lämplighetsintyg, utfärdas i regel av polismyndighet, kostar ingenting, samt kompetensintyg, vilket kan utfärdas av maskinkonsulent eller bilbesiktningsman inom edert område för en kostnad av ca 5 kr.

Vad det gäller den sista frågan, nr 4, är den inte så lätt att besvara, men i stort gäller samma straffregler som för övriga motorfordon. Dock talas i lagen om att vad det gäller traktor kan kortare vägsträcka få köras utan körkort. Man kan även få köra traktor till och från arbetsplats då det gäller passerande över allmän väg eller liknande. Detta gäller dock inte då allmän väg passeras flera gånger under arbetet, som t. ex. vid inkörning av hö, säd m. m. Då skall traktorkörkort finnas.

Autodekals

Båtar
Bilar

AUTODEKALS — den senaste amerikanska slagern finns nu i Sverige. Den har gjort det lätt för alla att ge just sin motorfordon eller sin båt en personlig stil utan höga kostnader eller tidsödande arbete.

AUTODEKALS är överföringsbilder som lätt monteras utan verktyg av något slag. Bilderna är mycket hållbara och finns i flera motiv, tryckta i vackra specialfärger. Monteringsanvisning medföljer.



A 101 SPINDELNÄT, röd, blå, och benvit färg. Längd 19,5 cm. Pr st 2.75

A 106 FARTDEMON, röd, grön, blå och benvit färg. Längd 10,5 cm. Pr st 1.50
A 110 Dito, längd 29 cm. Pr st 2.75



A 118 HUND, röd-svart. Vänster eller högervänd. Längd 20 cm. Pr st 2.25
A 109 HUND, röd-svart. Högervänd. Längd 29 cm. Pr st 3.25

A 111 MUSIKANTER, gul-svart-röd-vit färg. 3 olika. Höjd ca 8 cm. Pr 3 st 4.50



E 202 ELDFLAMMA, röd-gul med vit kant. Längd 29 cm. Pr st 2.75
E 201 Dito, längd 38 cm. Pr st 3.50
E 203 ELDFLAMMA, röd-gul med vit kant. Längd 12 cm. Pr st 1.50



E 204 Dito, längd 27 cm. Pr st 3.75
E 200 Dito, längd 45 cm. Pr st 6.75
A 117 TIGER, gul-svart. Vänster- eller högervänd. Längd 20 cm. Pr st 2.25
A 108 TIGER, gul-svart. Högervänd. Längd 29 cm. Pr st 3.25



A 114 DJAVULSANSIKTE, röd-gul-svart-vit. Höjd 12,5 cm. Pr st 2.25
A 115 UGGLA, röd-gul-svart-vit. Höjd 11,5 cm. Pr st 2.25
A 116 KORP, röd-gul-svart. Höjd 12,5 cm. Pr st 2.25
A 112 SPELKORTSMÅRKEN. Bredd 3,5 cm. Pr sats 2.40
A 113 Dito, bredd 2 cm. Pr sats 1.50



AUTODEKALS finns förutom i vidstående utföranden också i ett flertal andra motiv. I våra specialprislistor, som sändes GRATIS, har Ni möjlighet att se hela vårt sortiment av AUTODEKALS. Rekvirera prislistorna redan idag!

Sätt färg på Ert motorfordon
KÖP AUTODEKALS DIREKT FRÅN IMPORTBOLAGET

Frufällan
Härmed beställes nedanstående AUTODEKALS att sändas som postförskott. OBS! Portofritt vid köp för minst 25 kr. Full returrätt.

| Antal | Nr | Färg | Pris |
|-------|----|------|------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Namn:
Bostad:
Postanstalt:
(Skriv gärna på vanligt brevpapper om Ni inte vill klippa sönder tidningen.)

TV 16-60

FRÅGA OSS OM DYKNING

Fråga: 1) Vilket är att föredra: en andningsapparat för luft eller en för syrgas? 2) Är det tillrädligt att köpa en begagnad apparat? 3) Vilket är att föredra: helmask eller bitmunstycke? 4) Vilken typ av andningsapparat rekommenderas? 5) Måste man ha någon särskild anordning på en kompressor för att få alldeles ren luft? 6) Vilken firma rekommenderas vid inköp av dykermateriel? 7) Vad kostar en komplett sportdykarutrustning?

Rune Falk

Svar: 1) Luftandningsapparaten rekommenderas på det bestämdaste. Syrgasapparater är absolut ingenting för amatör- eller sportdykare! Se vidare härom i boken »Att dyka», Nordisk Rotogravyr, som finns att köpa hos de flesta bokhandlare och som kostar 9:75. 2) Som alltid, när man köper begagnat, får man vara försiktig. Men kommer man över en apparat, av välkänt märke, som är i gott skick och som säljs till ett billigt pris, så finns det ingen anledning att tveka. Övertyga er också om att ni kan få tag i reservdelar till apparaten och att lufttuberna är provtryckta och godkända för fyllning i Sverige. Med detta kan ni säkert få hjälp vid någon gasstation i er hemtrakt. 3) Det beror till en del på vilken typ av apparat man använder, eftersom vissa apparater är avsedda för helmask, andra för bitmunstycke. Det beror också på hur man dyker. Sportdykaren är väl i allmänhet mest förtjust i bitmunstycke, medan den som dyker mer eller mindre yrkesmässigt kanske föredrar helmask. Bäst är det om man kan skaffa sig en apparat, som passar både för bitmunstycke och helmask. Sådana apparater finns numera att köpa i Sverige. 4) Vi kan inte rekommendera någon särskild typ. De apparater, som finns i handeln numera, är praktiskt taget alla av bra kvalitet. Valet av apparat är alltså beroende på hur mycket man anser sig kunna betala för den och hur man tänker använda den. Vill man ha en apparat med bättre prestanda, får man också räkna med att betala mer än om man inte är så pretentiös. Beträffande reservdelar och lufttuber se svaret på er andra fråga. 5) Den luft, som används för dykning, måste vara helt fri från giftiga gaser och andra föroreningar. Vi råder er därför att fylla lufttuberna på någon gasstation, som kan lämna garanterat ren dykarluft. Har ni en egen kompressor, bör ni låta undersöka luften från den, innan tuberna fylls. Sådana undersökningar utförs av Statens Institut för Folkhälsan, Stockholm 60. 6 och 7) Följande firmor kan ge er alla upplysningar om priser m. m. Aqua-Sport, Odinsgatan 3, Göteborg C; Bröderna Tilling A. B., Holländargatan 11, Stockholm C; Firma Bardh Östergren, Dykeri- och Sjösportmateriel, Vaxholm; Navál & Co A. B., Vanadisvägen 5, Stockholm; Svenska A. B. Gasaccumulator (AGA), Avd. 7, Stockholm-Lidingö.

FRÅGA OSS OM FLYG

Fråga: 1) Vad kostar det att köpa ritningsunderlag till det ensitsiga franska sportflygplanet Druine Turbulent? 2) Kan man få en egenhändig konstruktionsritning godkänd? 3) Finns flygfaner och -väv att köpa i Sverige?

Flygfantast

Svar: 1) Ritningar till Turbulent torde kunna inköpas från Druine-fabriken. Turbulent hör inte till de typer som godkänts för »hembygge» i Sverige, vilket däremot Jodel har. Närmare uppgifter om möjligheterna för amatörbygge av motorflygplan kan erhållas från Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgatan 27, Motorflygavdelningen, Stockholm. 2) Ja, teoretiskt sett är det möjligt, men ett godkännande fordrar en sådan mängd beräkningsunderlag att uppgiften är mycket svår att gå lland med för en icke flygtekniker. Luftfartsstyrelsen skall nämligen granska och godkänna såväl ritningar som beräknings- och tillverkningsunderlag innan bygge får påbörjas. Även detta skall utföras under överinseende av godkänd kontrollant, d. v. s. om man skall få tillåtelse att flyga planet. I annat fall får man inte flyga med planet ens på den egna tomten om den skulle vara tillräckligt stor. 3) Skriv till KSAK, Motorflygavdelningen, som ger anvisning på lämpligt byggmaterial.

Fråga: Kommer Flygvapnet att utförsälja sina Sk 50 (Saab Safir) och i så fall till vilket pris?

H. Andersson

Svar: Flygvapnet använder fortfarande Sk 50 som skolflygplan typ 1 och eftersom vapnet f. n. har ytterligare 14 flygplan av denna typ i beställning är det knappast något som tyder på att försäljning skulle vara aktuell.

Fråga: 1) Hur hög fart kan ett propellerdrivet flygplan prestera? 2) Hur många jaktplan ingår i de finländska luftstridskrafterna, b) bombflygplan c) attackflygplan d) spaningsflygplan och e) helikoptrar?

Flygintresserad i Vasa

Svar: 1) Det är mycket svårt att få ett propellerdrivet flygplan att flyga fortare än 800 km/tim. Anledningen härtil är att propellerverkningsgraden minskas kraftigt då propellerbladens rotationshastighet närmar sig ljudets hastighet. 2) a-e) Det finländska flygvapnet befinner sig ännu i begynnelsen av sin återuppbbyggnad efter kriget. Tillsvidare har i huvudsak skolflygplan anskaffats medan anskaffning av jakt- och attackflygplan fått stå tillbaka av ekonomiska skäl. Utöver de få Vampire-plan som tidigare inköpts från England har Finland hittills endast beställt ett dussin jaktplan av typ Folland Gnat. Några bombflygplan (med invändiga bombupphängningsanordningar) får Finland inte ha enligt gällande freds-fördrag. Spaningsplan och helikoptrar torde ännu saknas.

FIAMM

SIGNAL- HORN

för MINDRE BILAR

FIAMM världsberömda kompressorhorn ger ton som hörs, kräver litet utrymme och är lätt att montera. Specialfäste finns för VW, VOLVO, SAAB, FIAT m.fl.

- Riktpris
- inkl. kompressor och relä
- ENDAST
- 149:—



Finns hos väl sorterade bilhandlare och tillbehörsaffärer

Aterförsäljare:

AB ENTERPRISE

Stockholm Göteborg
Malmö

HUZELLS

Stockholm Karlstad
Malmö

AB AUTO-IMPEX

Borås

ORSA fällbara sportsåg



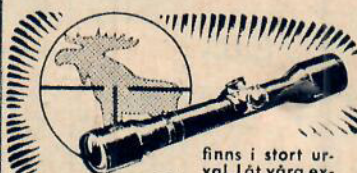
Lätt ställbar
i 3 lägen. Perfekt
camping-, jakt-
o. trädgårdssåg.

Finns hos Er järnhandlare.

JÄRNBIRGER AB • ORSA • TEL. 409 00

Det
ledande
märket

Hagstrom



Kikar-
sikten

finns i stort ur-
val. Låt våra ex-
perten montera:
hak-, sido- eller
övermontage
efter önskan.

Sänd Eder katalog gratis till:

Namn

Bostad

Postadress

TV 16-60

VAPEN-DEPÖTEN • FALUN

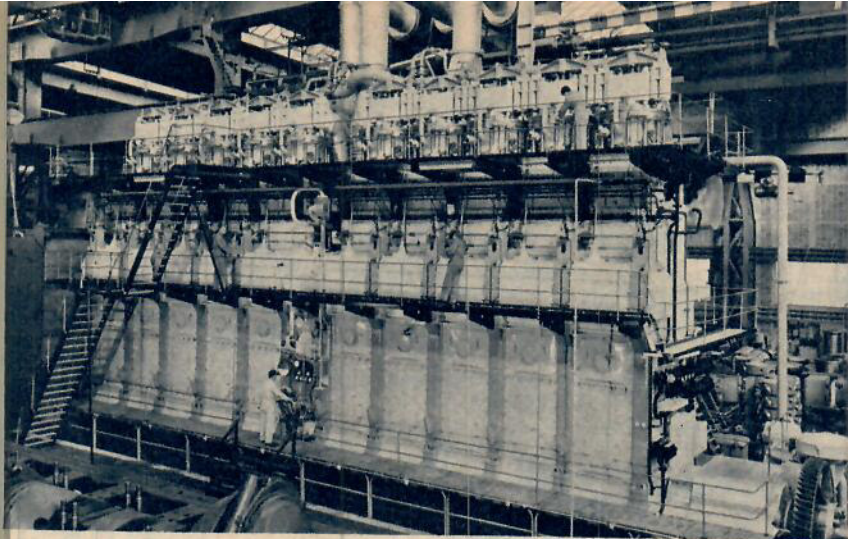


tryck på
KVALITET

... begär

SHEAFFER'S

Skriper kulpenna



Världens största fartygsdieselmotor provkörs just nu vid Götaverkens maskinverkstad. Motorn är 10-cylindrig och skall vid full belastning utveckla 18.500 axelhästkrafter vid 115 varv/min. Den skall sättas in i ett tankmotorfartyg som byggs vid Öresundsvarvet.



INDUSTRI I NORR

Gruvmontern dominerade vid drive-in-utställningen »Norrbottnen kommer» i Luleå. Hela malminhanteringen från brytning till kulsintring presenterades. Att skapa en illusorisk gruva av trä, malmskrot och papp var bara det en prestation (se bilden ovan). Gruvmodellen är så stor att det går att köra bil genom den! Direkt efter gruvan kom järnverket, i detta fall en modell av Norrbottens järnverk. Där var en koksmasugn i arbete och genom tolv telefoner kunde utställningsbesökarna få informationer om anläggningen. Att grabben på bilden t. h. måste vara intresserad av masugnprocessen är tydligt — han lyssnar på två telefoner samtidigt!



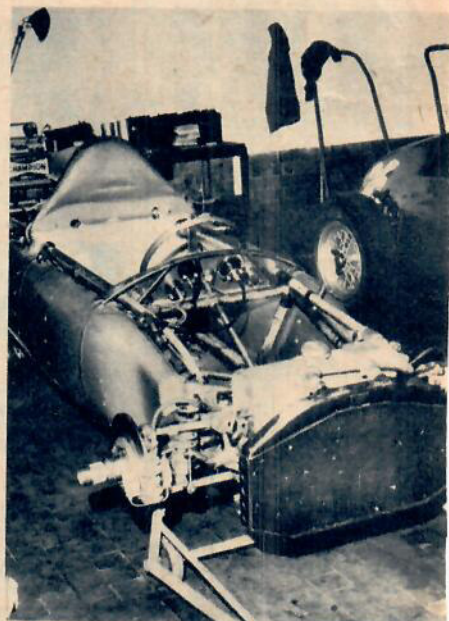
En campingvagn modell »dragspel» har lanserats i USA. Hopfärd tar den liten plats (t. v.) men uppfärd blir den ett krypin för turisterna. Den är tillverkad av aluminium och vattentät vinylplast. Sex personer får liggplats. Konstruktionen är välkommen till Sverige!



Växellådan till Ferraris svansmotorvagn är placerad bakom bakaxeln. Bakom lådan sitter den luftkylda flerskiviga kopplingen.

Av BENGT SANDKVIST

Den allmänna tendensen bland de fabriker som bygger och tävlar med racervagnar är och har alltid varit att kopiera de framgångsrikaste vagnarnas konstruktionsprinciper. Cooper, världsmästarvagn förra året och mycket framgångsrik även i år, har varit föregångaren för svansmotorvagnar. Lotus, BRM och Centro Sud's Maserati har följt efter med svansmotorer, medan Ferrari i det längsta strävat med sina frontmotorvagnar. Efter de första tävlingarna i år måste det emellertid ha stått klart för Ferrarifabrikens konstruktörer att de måste vidtaga radikala ändringar på sina vagnar för att kunna hänga med i VM-tävlingarna. Därför var det väl ingen som blev direkt överraskad när Ferrari-stallet uppenbarade sig till Monacos Grand Prix med en svansmotorvagn, som helt naturligt drog uppmärksamheten till sig. Den kördes av den amerikanske föraren Rickie Ginther, som lyckades uppnå en hedrande sjätteplacering. Dvs. vagnen nådde aldrig målslinjen utan bröt efter 70 av loppet, 100 varv men kom ändå med i prislistan genom ett omdiskuterat beslut från tävlingsledningen. Med hänsyn till att vagnen knappast körde före tävlingen var detta en lovande deb.



Så här ser svansmotorvagnen ut i avklätt skick. På båda sidor om förarsätet ses de stora bränsletankarna. Ram av grova stålror.

SLUTKLÄMMEN



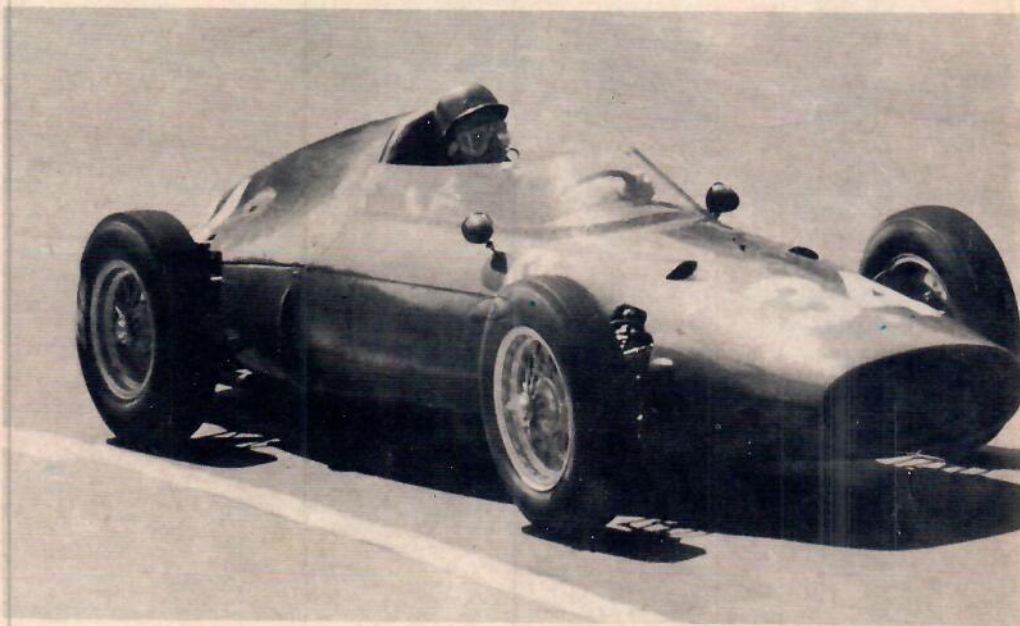
Bilden visar Ferraris nya Formula 1-racer (nr 34) med svansmotor i sin första tävling, Monacos Grand Prix. Före tävlingen hade den provats 20 timmar.

FERRARIS ENDA CHANS

och vagnen visade goda takter. Ferraris frontmotorvagnar är klart understyrda, medan den nya vagnen har överstyrningstendenser, vilket enligt Ginter var klart bättre på Monacos kurviga bana. Vagnen föreföll dessutom att ha bättre vägegenskaper än de gamla Formula 1-vagnarna.

Vagnen är emellertid inte ny helt igenom. Motorn är Ferraris befintliga V-6:a, som byggts ihop med en helt ny femväxlad växellåda. Här har Ferrari haft större besvär än övriga fabriker när de gått över till svansmotor. Ferraris växellåda, naturligtvis hopbyggd med differentialen, låg nämligen placerad i vagnens tvärriktning, varför den ej kunde användas för svansmotorvagnen. Originellt nog sitter kopplingen längst bak i vagnen bakom växellådan. Hjulupphängningarna, med tvärgående länkar, både fram och bak, påminner mycket om de gamla frontmotorvagnarna. En nyhet är att man för första gången på en Ferrari använder kuggstångsstyrning. Ramen påminner mycket om Cooper's, dvs. den har relativt få tunnväggiga rör med stor diameter.

Genom det nya byggnadssättet har Ferraris nya Formula 1-racer blivit nära femtio kg lättare än den gamla modellen, och om den håller vad den lovat kan Ferrari åter börja sikta mot toppen i VM-striden.



Här ses Rickie Ginter i full fart under Monacotävlingen. Vagnen visade lovande takter, men tyvärr fick Ginter bryta efter 70 varv på grund av fel i kraftöverföringen. Trots detta fick han 6:e plats.

BILENS REPARATIONSTEKNIK

FÖRGASARMOTORER för bilar



ger speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för 52 olika bilmärken.

... Uppläggnings av detta arbete röjer författarens stora erfarenhet av bilmotorer. Han har avstått från vidlyftiga teoretiska förklaringar och i stället lagt huvudvikten vid de rent praktiska synpunkterna, varför alla bilägare och alla på bilreparationsverkstäder kunna med behållning läsa denna handbok.

5:te upplagan
1058 sid. Rikt ill.

"Biblioteksbladet"

Utdrag ur innehållet:

Motorns konstruktion och arbetssätt — Underhålls- och reparationsarbeten — Förberedande arbeten före motorreparering och andra större reparationer — Sotning och ventilslipning — Cylinder och cylinderarbeten — Vevmekanismen — Ventilmekanismen — Bränslesystemet — Smörjsystemet — Kylsystemet — Montering och justering — Felsökning — Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar — Tabeller.

i alla dess former behandlas på ett lättfattligt sätt

För FACKMANNEN är handböckerna ovärderliga som uppslagsböcker och hjälp i det dagliga arbetet. De omfattande sakregistren är en stor tillgång, som gör, att man lätt och enkelt finner de anvisningar och beskrivningar man för tillfället behöver.

För den mera AMATÖRBETONADE MEKANIKERN finns bl. kapitel om "Felsökning" som ger goda råd om vad som kan vara förorsakat felet och vilken ord, som bör vidtagas för att reparera det. I dessa bilmekanikerbristens tider spar det både tid och pengar att själv kunna klara av småfel på bilen, och märk väl, det krävs ingen särskild teknisk utbildning för att tillgodogöra sig bokens innehåll — allt är beskrivet enkelt och lättfattligt. Detta gör, att bilreparationerna kan bli en trevlig hobby utan irritationsmoment.

CHASSI- REPARATIONER



... Boken är utomordentligt instruktiv, inte bara när det avser att bibringa kännedom om de olika organens konstruktion utan i all synnerhet och som sig bör, när det gäller dess reparation. Monteringsuppgifter och felsökningstabeller är utförliga och det är för anmämlaren omöjligt att föreställa sig en reparationsfråga, som icke i boken finner sitt svar.

4:de upplagan
1330 sid. (inkl. suppl.)
Rikt ill.

"Bilreparatören"

Utdrag ur innehållet:

Chassiets konstruktion och arbetssätt — Kopplingar — Väckelådor — Kardanknutar och -axlar — Bakaxelväxlar och differenttialer — Bakaxlar — Svansmotorledning — Framhjulsdrevning — Fyrhjulsdrevning — Styrning och framhjulsupphängningar — Fjädring — Bromsar — Ramar och karosserier — Smörjteknik — Felsökning — Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar — Tabeller.

DIESELMOTORER för bilar och traktorer

presenteras i en så praktisk form, att även de som saknar teoretisk underbyggnad kan förvärva ingående kunskaper inom området.



För den som snabbt vill finna lösningen på de många reparationstekniska problem, som kan uppstå under arbetet med reparation av dieselmotorer, kommer det att vara av stort värde att finna hjälp och stöd i en saklig fackbok.

Utdrag ur innehållet:

Dieselmotorer i allmänhet — Dieselmotortyper — Dieselmotorfabrikat — Bränsle för dieselmotorer — Insprutningspumpar — Matarpumpar — Bränslefilter — Insprutningsventiler (spridare) — Provnings av pumpar och insprutningsventiler — Start av dieselmotorer — Tändspiraler (glödtändstift) — Kylsystemet — Smörjolja och oljefilter — Lager — Transmissionskedjor — Cylinderfoder — Luftrenare — Inkörning och provning — Felsökning — Tabeller.

5:te upplagan
820 sid. Rikt ill.

ELEKTROTEKNIK för bilar

ger såväl allmän vägledning som detaljerade anvisningar och reparationsbeskrivningar för de olika fabrikatens elektriska utrustning.



3:dje upplagan
885 sid. Rikt ill.

För den utbildade bilelektrikern och för nybörjaren är handboken en ovärderlig tillgång för ytterligare förkovran inom facket och för den enskilde bilägaren för att lära sig, hur det elektriska systemet i hans vagn fungerar och skall skötas.

Utdrag ur innehållet:

Elektricitetslärans grunder — Bilens elektriska system — Generatorer — Reparations- och justeringsanvisningar för likströmgeneratorer — Reläer — Ström- och spänningsregulatorer — Batteriet — Startmotorn — Tändsystemet — Belysningsanordningar — Diverse elektrisk utrustning — Bilradio — Deselektrisk utrustning — Bilelektrisk provningsutrustning — Felsökning — Kopplingsscheman — Tabeller.

Gör Er beställning i dag genom att fylla i och sända in kupongen

Till bokhandel eller
TEKNOGRAFISKA INSTITUTET, Torsgatan 2, Sthlm C. Tel. 23 56 75.

Undertecknad beställer härmed

- Förgasarmotorer för bilar 58:—
- Supplementbok till d:o .. 18:—
- Elektroteknik för bilar .. 64:—
- Supplementbok till d:o .. 18:—
- Dieselmotorer för bilar .. 54:—
- Supplementbok till d:o .. 18:—
- Chassi-reparationer med supplementbok 66:—
- Hela verket inb. i prima konstläder 296:— kronor.

Betalningsvillkor:

- Kontant vid leveransen.
- Vid beställning av 1-4 böcker 18:— vid lev. och 10:— kr pr mån.
- Vid beställning av 5-8 böcker 30:— vid lev. och 20:— kr pr mån. Exkl. oms.
- Äganderättsförbehåll. Sätt X för det önskade.

Namn:

Titel:

Adress: TV nr 10 1960

Kompletteras år för år
och är därför alltid aktuella

Det kommer ständigt nyheter, som den praktiske yrkesmannen måste ha kännedom om — nya toleranser, nya inställningsmått, nya konstruktioner, nya modeller m. m. som skiljer sig från tidigare årgångar — därför kan inte ens den bästa handbok inom denna bransch vara helt aktuell längre än till den dag den utkommer.

Vi önskar emellertid att

Tekno's

handböcker för BILREPARATÖRER

skall vara så kompletta, som det över huvud taget är möjligt och utger därför i samband med varje handbok en supplementbok, som kommer att innehålla de senaste nyheterna av intresse och som år för år kommer att kompletteras. På detta sätt får köparen

ett uppslagsverk, som aldrig föråldras utan ständigt hålls aktuellt och städse blir värdefullare.

