

Teknikens värld

allt om BILEN · FLYG · MOTOR-TEKNIK

MORRIS
1100



NU UTÖKAD
MED BILTIDNINGEN

ALLT OM **bilen**

FIAT 2300 COUPÉ



VW KARMANN GHIA

EXTRA: ALLT OM BILENS
BILSALONG
20-SIDIG BILAGA

4/10 • 1962 • NR **20**
Pris 1: 50 (oms. inräknad)
I NORGE 2: 75,
I DANMARK 2: 75

REKORD- SNABB SIMCA

Av GUNNAR FRIBERG
Foto: PeO Eriksson



Inredningen är naturligtvis i högsta klass. Instrumenten är många och som sig bör lättavlästa.

Det italienska konstruktörssnillet Carlo Abarth är inte enbart bunden till Fiat. Att han skulle intressera sig för motorn i Simca 1000 var väl nästan väntat, dels uppvisar ju Simca och Fiat tydlig släktskap, och dels är ju den femlagrade högeffektiva lilla motorn idealisk att sätta extra snurr på.

Abarth har gjort det genom att montera en topp med två överliggande kamaxlar, balansera och lätta hela innanmätet samt låta bränsleförsörjningen skötas av två dubbla Weber-förgasare. Dessutom har han borrarat upp blocket till knappt 1300 cc, och resultatet har blivit ett litet dynamitpaket som ger c:a 125 hk SAE vid 7 200 v/min.

Kring denna motor har man byggt en elegant liten coupé i lättmetall, tvärsigt och



Huvudparten av bilarna från Abarth är försedda med svansmotor, liksom denna fransk-italienska.

exteriörmässigt en sann Abarth-skapelse. Bilen byggs i en liten serie, hugade (och penningstarka) spekulanter kan handla ett exemplar för c:a 48 000 svenska kronor.

Bilens prestanda är smått fenomenala. Den presenterades vid bilutställningen i Genève förra året och väckte sensation — redan nu är sensationen mångdubblad genom att bilen säkrat segern i sin klass i GT-VM! Teknikens Världs utsände såg Simca Abarth i aktion under 24-timmarsloppet på Le Mans, och där visade den sig ha bättre toppfart än självaste Porsche Carrera!

Factum est — de små spört- och GT-bilarna kommer med stormsteg... När får vi lämpliga klasser i Sverige?



Linjerna är typiska för Abarth, i dag världens främsta specialist på små Gran Turismobilar.

motor nytt

RACER- BILAR BYGGS I SERIE

Vår utsände GIAN FRANCO TANTERA lämnar här en sensationell rapport från Italien — det berömda privatstallet Serenissima är i full färd med att bygga en fabrik där man skall framställa seriebyggda Formula I — och sportvagnar! Det är stall Serenissimas starke man Giovanni Volpi som tröttnat på Englands dominans inom racersporten och nu vill lyfta en del av bördan från Ferrari.

Sasso Marconi i september.

Sp. a. Automobili Serenissima, Bologna, är ett företag om vars existens även den mest entusiastiske bilälskare hittills torde ha svävat i okunighet. Ty företaget har bildats i dagarna, och just nu pågår grundarbetena för en ny bilfabrik här i Sasso Marconi. När det första spadtaget togs var naturligtvis topptrion inom stallet Serenissima närvarande — Giorgio Billi, som är verkställande direktör i det nya företaget, greve Giovanni Volpi di Misurata samt mr Jaime Ortiz Patino, till professionen tennkung hemma i Sydamerika men med en lidelsefull kärlek till snabba bilar. Vid den enkla ceremonin var också representanter för den tunga italienska industrin och regeringen närvarande.

Stall Serenissima har hittills tävlat med material som anskaffats från olika håll, men nu är det meningen att man skall framställa material både för det egna stallet och för försäljning. Till att börja med skall Automobili Serenissima koncentrera sig på två huvudtyper, en Formula I-racer och en GT-bil med i stort sett lika motorer.

Anledningen till att man valt att förlägga fabriken till Sasso Marconi, en relativt liten stad, är att man framför allt vill vara i fred så mycket som möjligt. Dessutom vill man inte störa omgivningarna med vrålen från motorerna i provbänkarna — man kommer att bygga ett flertal provbänkar och dessa kommer naturligtvis att vara i gång dygnet runt!

Redan Enzo Ferrari byggde på sin tid sin nu berömda fabrik i Maranello, några kilometer från Modena längs Via Giardini. Platsen var belägen mitt inne på hans stora jordegendom, och det var alltså ingen risk för att bostadshusen

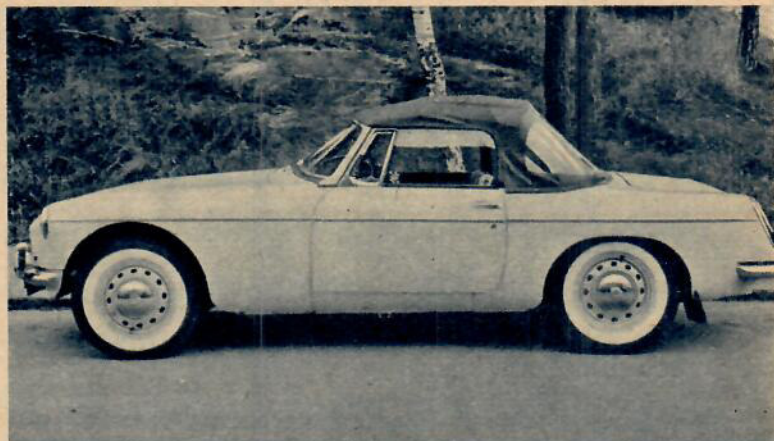
så småningom skulle börja trängas med hans fabrik.

Men låt oss återgå till Automobili Serenissima! Fabriken är ritad av de två italienska arkitekterna Fabbri och Martelli, och de förklarar att man avdelat ett markområde på 120.000 kvadratmeter. Fabriksbyggnaderna kommer att uppföras i två våningar och mäta 75.000 kubikmeter. Runt själva byggnaderna kommer man att avsätta ett område av 50.000 kvadratmeter för eventuella framtida utvidgningar.

I nedre våningen skall monteringshallarna, lagret, provbänkar och ett eget gjuteri vara belägna, medan kontors- och administrationslokaler återfinnes en trappa upp. Den första delen av fabriken beräknas vara färdigbyggd i november i år, men hela fabriken kommer inte att vara klar förrän hösten 1963. Innan driften är i full gång kommer företaget att arbeta vidare på sina projekt under namnet «SSS Republica de Venezia» i den utomordentligt vackra verkstad som ägs av herrarna Veri och Bonacini. Dessa båda är verkliga konstnärer när det gäller att utvinna extra effekt ur en motor — ett bevis för detta är att en Ferrari 250 GTO som preparerats av dem tog hem segern i Clermont-Ferrand med signor Abate vid ratten. Snabbaste varvet i den tävlingen åstadkoms för övrigt av Nino Vacarella bakom ratten i en Neri-Bonacini-trimrad Ferrari 3000 Sperimentale.

Till nästa säsong kommer man att offerera hugade spekulanter tre olika bilar — en Formula I-racer, en GT-vagn för tävlingsbruk och en något slöare GT avsedd för ren landsvägskörning.

Motorn i F-ettan är som reglerna föreskriver på 1500 cc och ger redan nu 180 hk.



NYA MGB ÄR HÄR

● Stötstångsmotor på knappt 1.800 cc och 94 hk SAE, skivbromsar på framhjulen, stel bakaxel och en toppfart av 180 km/t. är viktigaste data för nykomlingen, vilken uppskattningsvis torde komma att kosta 17.000:— på gatan. Karos-

Ännu kan man spåra klassiska MG-linjerna hos fronten på nya MGB. .



seriet är helt nytt, de bulliga linjerna från MG-MGA är borta, och i stället finns där litet mer italiensk kantighet och diverse drag från lilla MG Midget. Ett alldeles speciellt kännetecken är den kraftigt lutande vindrutan, som skulle kunna vara tagen direkt från Jaguars E-type!

När detta skrives har ingenting meddelats officiellt om bilen, som vi hittade på en bakgata. Förmodligen finns ännu så länge endast detta exemplar inom landet. Av utseendet att döma kommer MG att gå en ny var till mötes i registreringsstatistiken...

Inredningen motsvarar exakt vad man väntar sig av sann engelsk bil



vid 10 v/min. Den har åtta cylindrar i 90 graders V-form, fyra dubbla Weberc förgasare och torrsumpsmörjning. Fabriken ställer med denna bil upp i 1963 års förar-VM, men kommer också att i mån av tid förekomma i GT-VM. GT-bilarna kommer för övrigt att utgöra företagets huvudproduktion.

Den ena GT-vagnen kommer i stort sett att ha samma data som Formula I-vagnen, medan den andra blir en lyxbetonad bil, som även den icke tävlingsintresserade måste falla för.

En intressant detalj i det hela är att företagsledarna delat ut aktier mycket frikostigt

bland de anställda. Detta kan tyckas vara rena socialiseringsverksamheten, men i själva verket är det nog ett finurligt drag av greve Volpi och Co. för att binda så många arbetare och tekniker som möjligt vid sig för att man inte under pågående säsong plötsligt skall stå utan folk — något som hänt till exempel Enzo Ferrari i år.

Detta bevisar slutgiltigt att Automobili Serenissima satsar allt för att bli ett toppnamn inom bilsporten...

Teknikens Värld återkommer så snart som möjligt med ytterligare uppgifter om denna verkliga sensation inom racervärlden.

Vinson-herrmode som tål att synas

Färg och modell betyder mycket då Ni väljer skjorta. Men Ni vet så väl att trivseln i ett plagg framför allt hänger samman med kvalitén. Det är därför allt fler och fler herrar med anspråk på kvalitet väljer VINSON i skjorta och jacka, byxor, underkläder och strumpor. För Er skull har KF:s textillaboratorium noga analyserat materialet och kontrollerat viktiga egenskaper som t.ex. tvätt-, ljus- och krymphärdighet. Resultatet redovisas och deklarerar enligt VDN-normer på

VINSON ETIKETTEN.



DOMUS • KONSUM

I nästa nummer...

PARIS-SALONGEN

Höstens bilsalonger har slagit upp portarna och Teknikens Värld har som vanligt utsända medarbetare på plats. I nummer 21 av Teknikens Värld, som utkommer den 18 oktober, redovisas de nyheter som Paris-salongen hade att bjuda på. Dessutom kommer Teknikens Världs medarbetare att ge en rapport från vår provkörning av Chryslers nya turbinbil.

BESIKTNING PÅ PROV

Hur kommer den obligatoriska bilbesiktningen att utfalla — om riksdagen följer det förslag som framlagts? I en Allt om Bilen-special i Teknikens Världs nästa nummer görs en stickprovsbesiktning på en rad bilar. Besiktningen går helt efter de linjer som avses i det framlagda förslaget.

NY BILTEST — I FÄRG

Från nästa nummer är också hela den ordinarie bilanalysen ändrad. I fortsättningen kommer hela testen att utföras i färg och får ökat utrymme. Avsikten är dels att göra testen bättre och utförligare och dels att ge läsarna tillfälle att själva samla ihop till ett värdefullt testalbum. Den första bilen som är föremål för denna analys blir Renaults nya R 8, som testats av Teknikens Världs testarlag i Frankrike.

OMSLAGSBILDEN

i detta nummer visar Fiat 2300 Cupé, Morris 1100 och BMW 1500, alla ingående i den 20-sidiga bilsalongsbilagan på sidorna 31—50.

Teknikens värld

NR 20 • ARGANG 40
4 OKTOBER

Sveavägen 49,
Stockholm Va.
Tel. 34 00 80 (växel)

*Chefredaktör och
ansvarig utgivare:*
RUNE MELANDER

Redaktionssekreterare:
KARL-ERIK NYKVIST

Layout:
SÖREN GUSTAFSSON

Redaktionen ansvarar inte
för insända icke beställda
manuskript eller bilder. Ef-
tertryck utan angivande av
källan förbjuden.

ABONNEMANGSAVDELNING
Postadress: Box 3263, Sthlm 3.
Tel.: 34 00 80. Postgiro: 65 60 32.

ABONNEMANGSPRIS 1962
(inkl. oms.):

Helår kr 33:—
Halvår > 17:75

ABONNEMANG kan verkställas:
antingen på postanstalt, på pos-
tens abonnemangsblankett eller
genom tidningens prenumera-
tionsombud (se under Ahlén &
Akerlunds förlag i telefonkata-
logen), eller genom inbetalning
på Teknikens Världs postgiro
65 60 32. I Danmark, Finland och
Norge sker abonnemang på post-
anstalt.

ANNONSAVDELNING

STOCKHOLM
Torsgatan 21 34 90 00
GÖTEBORG
Larmgatan 4 031/11 26 01
MALMÖ
Öresundshuset 040/327 94

© Utgiven av Ahlén & Aker-
lunds Förlags AB

I denna annons finner Du några av skälen till att

DE FLESTA VÄLJER NKI för ingenjörsexamen och annan teknisk utbildning...



...och till att

DE LYCKAS

NKI-skolans ingenjörsexamen avlägges av tekniker från alla delar av vårt land — och från våra grannländer. Här 1962 års NKI-ingenjörer sedan de fått sina examensbevis från "Hela Nordens ingenjörsskola".

— Jag ville ta Er alla i hand — från Er kan man vänta ett fast handslag, sade byggmästare Olle Engkvist, sedan han delat ut examensbevisen till 1962 års NKI-ingenjörer. Bemärkta män inom svensk industri, svenskt näringsliv och skolväsen har genom snart 25 år hyllat nya NKI-ingenjörer. Men så har också NKI-skolan utbildat över 2.700 ingenjörer, dvs. 95 % av

alla helt korrespondensutbildade ingenjörer. I stigande antal kommer nu nya ingenjörer och nya tekniker från NKI-skolan. Allt fler har uppmärksammat att de NKI-utbildade ingenjörerna och teknikerna har framgång i livet! Också Du som läser detta kan — om Du vill och har intresse — bli NKI-ingenjör. Ta kontakt med NKI-

skolans erfarna studierådgivare — det gör Du lättast genom att fylla i frikupongen nedan och skicka in den till skolan — och Du får objektiva, sakkunniga råd om hur Du bäst skall lägga upp studierna för att nå effektiva resultat.

Börja idag — Du kan vara ingenjör inom 3–5 år!

Det största tekniska kursprogrammet

NKI har Nordens största program för teknisk utbildning — nu ytterligare utöggd. Det finns kurser på alla stadier för varje betydande område. Öka Dina kvalifikationer med NKI-utbildning, som leder Dig fram till förmanverkmästare- och ingenjörsbefattningar.

De förmånligaste betalningsvillkoren

NKI-skolan har tagit initiativet till att göra betalningsvillkoren mycket förmånligare för fritidsstuderande. Vid avbetalning har NKI bl.a. slopat den sedvanliga fördubblingen av första månadsbetalningen. Endast NKI erbjuder så förmånliga villkor för dem som vill framåt.

De flesta ingenjörskurserna

Du som vill bli ingenjör kan nu välja mellan fyra olika huvudvägar till ingenjörsexamen med sammanlagt 42 olika linjer inom 16 olika fack. Sätt ett kryss i frikupongen för den utbildning som intresserar Dig.

Den generösaste elevservicen

Som NKI-elev drar Du omedelbart alla fördelar av en service utan motstycke. Du får från början tillgång till individuell studierådgivning och studieplanering, yrkesorienteringar, stipendietjänst, frikurs i studieteknik m.m. Du får också en personlig undervisning av skolans vänliga och hjälpsamma lärare, som är måna om att se Dig på resultat.

Läs här om höstens stora nyheter

NU fyra huvudvägar till ingenjörsexamen ● Högre fackingenjörutbildning är numera beteckningen för den välkända NKI-ingenjörsexamen — hittills ca 2.700 utbildade.

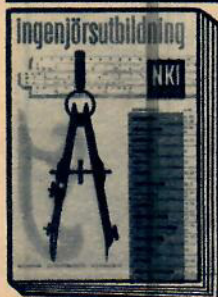
① **Fackingenjörutbildning** motsvarar de kommunala tekniska dag- och aftonskolornas utbildning.

② **Läroverksingenjörutbildning** på fackskolelinjen motsvarar vad som läses vid de högre tekniska läroverkens fackskolelinjer.

③ **Läroverksingenjörutbildning** på gymnasielinjen är upplagd efter de högre tekniska läroverkens kursplaner. **Tekniska korrespondensläroverk** är också ett NKI-initiativ, som kombinerar korrespondensstudier med muntlig undervisning och leder fram till examen som läroverksingenjör.

Tekniker-examen — nyhet för Sverige Teknikerutbildning per korrespondens — ett nytt NKI-initiativ — leder Dig fram till teknikerexamen. Du får ett kompetensbevis som kan ge högre lön och snabbare befordran. Läs vidare om denna nya examen och nya kurser för blivande arbetsledare, verkmästare och förmän i den nya studiehandboken "Tekniska Fackstudier". Du får den gratis genom frikupongen!

Du som har intresse och anlag för teknik — VÄLJ FRAMGÅNGSRIKA
TEKNIKERS SKOLA — VÄLJ NKI-SKOLAN



Nya stora studiehandböcker

GRATIS

Höstens stora nyheter inom ingenjör- och teknikerutbildning per korrespondens finner Du i NKI:s två nya studiehandböcker **INGENJÖRSUTBILDNING** och **TEKNISKA FACKSTUDIER**. Rekvirera dem gratis genom frikupongen.

FRIKUPONG (kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig gratis höstens nya kursprogram med upplysningar om bl.a. de förbättrade betalningsvillkoren, de nya studiehandböckerna "Ingenjörutbildning" och "Tekniska Fackstudier" samt tidskriften "På Fritid" gratis ett år.

Jag är särskilt intresserad av (kryssa för det som mest intresserar Dig)

- Ingenjörutbildning Teknikerutbildning
 Annan teknisk specialutbildning

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

För redan "På Fritid" Ja Nej



Frimärkes ej, NKI betalar portot.

NKI-SKOLAN
S:t Eriksg. 33
Stockholm 12

LOSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

Bland jägare och friluftsmänniskor – överallt ser man fler och fler som röker Camel. Varför? Camel är den aromrika cigaretten, fyllig men mild. Vad Ni än röker, hur mycket eller hur litet – gå över till Camel och upplev rökningens **sanna** njutning! Bästa tobaken ger bästa cigaretten.

Folk i farten röker

CAMEL

av fyllig aromrik tobak men mild som ett leende



R. J. REYNOLDS TOBACCO COMPANY • USA

Köp i dag Sveriges mest omtyckta "regular size" USA-cigarett

Fråga oss om bilar

Fråga: Kan man montera in en bilradio i sommarstugan och driva den med vanliga ficklampsbatterier? Jag tänker på en bilradio av transistortyp och tänker använda vanlig bilantenn på samma sätt som i bil. Nu frågar jag: Hur länge stoppar batterierna?

»Svante 41»

Svar: Det är omöjligt att kunna svara på livslängden för batterierna, eftersom detta blir beroende på radio, användning och volymkontroll. Däremot kan man säga följande: De flesta bilradioapparater som står märkt »transistor» på är inte helt och hållet transistoriserade. Flera rörfunktioner finns kvar, vilket gör att strömförbrukningen blir för hög för att man skall kunna använda ficklampsbatterier som strömleverantörer. »Transistor» är alltså ett litet smart reklamtrick på många apparater. Numera finns det dock i handeln ett flertal »riktiga» transistorapparater för bilar. För att riktigt skilja dem ifrån de tidigare tar man inga risker utan skriver »All Transistor» på de nyare apparaterna. En sådan radio går bra att driva med ficklampsbatterier, men man får räkna med en betydligt kortare livslängd på batterierna än på en vanlig bärbar transistorradio.

Fråga: Efter att ha studerat diverse tidskrifter och annonser har jag börjat fundera starkt över vad som egentligen menas med »riktpriset» på en bil. Det verkar inte som om bilbranschen har några som helst riktlinjer när det gäller priser. Nu undrar jag bara om Teknikens Värld kan lyckas att reda ut härvan åt mig om det över huvud taget går. Det kanske inte är meningen att riktpriset skall vara någon ledning så att försäljarna sedan skall kunna hugga till med vilka priser som helst. Vad säger Teknikens Värld?

»Prisjägare»

Svar: Nog skulle det behövas litet mer samarbete inom bilbranschen så att ex.-vis riktpriser angavs på samma sätt för alla bilar. I dagens läge vet man i stort sett inte mer än en sak: På alla bilar finns ett riktpris fastslaget och detta finns att läsa i bl. a. en prislista som utges av Svenska Automobilindustriförbundet. Om dessa riktpriser kan man säga att de vanligen inte inkluderar några som helst skatter. (Undantaget är generalagenten för Lotus, som inkluderar såväl särskild omsättningsskatt [accis] som allmän varuskatt.)

Generellt kan man vidare säga att de allra flesta i dag inkluderar vindrutespolare i riktpriset. En sak som däremot borde ingå är stöldskydd. Detta är emellertid inte inkluderat i en del amerikanska bilar riktpriser, icke heller på en del Ford- och BMC-bilar.

När det gäller frakt och leve-

ransavgift är detta inte inkluderat med undantag av GM, BMC och Fiat som har räknat in detta redan i riktpiserna. När det sedan gäller underreksbehandling eller behandling med rostskyddsolja är detta inkluderat av en del företag. I övrigt kunde kanske nämnas att Volvo inkluderar säkerhetsbälten men inte frakt eller leveransavgift.

Som synes råder den stora förbistring som påpekats i insändaren, men å andra sidan måste sägas att gemene man har mycket liten nytta av att veta vad riktpiset är för en bil. Man kan ju i stället direkt hos försäljaren få reda på priset »på gatan» med alla påslag inkluderade och sedan direkt jämföra dessa med andra bilar. Det enda man får tänka på att kontrollera är att utrustningen kan variera högst betänkligt.

Fråga: Beträffande Saab Sport: 1) Vad är det för fabrikat på skivbromsarna? 2) Är det sant att motorn har tre förgasare? Är detta i så fall nödvändigt på en så liten motor? 3) Vad är det för speciellt med tändstiften (jag har hört talas om dem) och kan man använda dessa på en vanlig Saab? 4) Hur fungerar färskoljesmörjningen? »Saab-Snille»

Svar: 1) Lockheed. 2) Ja, eftersom motorn är trecylindrig är det olämpligt att montera två förgasare. Med tre-förgasar-systemet får varje cylinder sin egen förgasare, vilket betyder att det är lättare att få rätt fördelning mellan cylindrarna. Detta i sin tur ger jämnare och bättre gång. 3) Tändstiften är av en speciell typ som amerikanerna kallar »surface ignition type». Översatt skulle detta betyda »yttändningstyp». Stiften har heller ingen konventionell sidelektrod utan gnistan får hoppa mellan mitt-elektrod och godset. Dessa tändstift håller sig kallare än vanliga och eliminerar därför risken för glödtändningar. De är inte lämpade att montera i en vanlig Saab-motor.

Fråga: Vad menas med p-ände? Om det är glapp i en sådan, vad gör man då? Vem säljer Willys Jeep? »Lösnummerköpare»

Svar: P-ände är en förkortning för parallellstagsände men kallas ibland även för styrlid. Namnet p-ände hänger med från gamla tider då det fanns ett stag tvärs över från det ena framhjulet till det andra för att hålla dem parallella.

En glapp p-ände byter man numera ut och sätter dit en ny i stället. I gamla tider fanns det dock bilar med justerbara p-ändar. Konstruktionen är dock utdöd i dag. Willys Jeep säljs av Scania-Vabis och dess återförsäljare över landet.

Fråga: Hur ofta skall man rundsmörja nya Ford Fairlane? Hur mycket i liter räknat rymmer dess bagageutrymme? Är det tillrådligt att ändra om en bil från 6 till 12 volts el-system?

»Mängsysslare»

Svar: Rundsmörjning varje 4.000 mil. Bagageutrymmets rymd är enligt fabrikanten 800 liter. Att ge sig in på att ändra om el-systemet från 6 till 12 volt kan vi lugnt avråda ifrån. Det blir alldeles för dyrt. Man måste ju förutom batteri, startmotor och generator byta ut alla lampor, reläer osv. Det blir säkert betydligt billigare att byta bil om man nödvändigtvis vill ha en bil med 12 volts el-system.

TEKNIKENS VÄRLD 20/62



SEGER, LONDON - STOCKHOLM

WHITE HORSE HÅRCRÈME

DEN MODERNA HÅRCRÈMEN SOM MÄRKS MEN INTE SYNS

White Horse Hårcrème håller håret luftigt och välkammat hela dagen □ Hårbotten blir frisk och fri från mjäll □ White Horse Hårcrème håller hatten lika fin som håret och håller huvudkudden ren

WHITE HORSE

HÄRVATTEN, HÅRCRÈME, HÅRSHAMPOO, RAKVATTEN, RAKBALSAM, ELSHAVE, RAKCRÈME, BRUSHLESS, COLOGNE, TVAL, DEODORANT, TALC



Bilister!
Ha alltid
med i
handskfacket

det
medicinska
tuggummit

V6

befriar
munhålan från
fräna dofter

Uppfriskande, välsmakande,
antiseptiskt, sockerfritt.
Endast på apotek.



Köp i dag!

ROA BOK 3

**SKRATTA med
KNASEN
och SCHASSEN**

Knasen och Schassen, lumpens moderna karikatyrer av befäl och manskap — en härlig och skrattretande drift med militärlivet. Koppla av och läs den nya ROA-boken "SKRATTA med KNASEN och SCHASSEN"!

Finns i tidningsaffärer, Pressbyrån och bokhandeln.

Fråga också efter
ROA-bok nr 1 och 2

**STENKUL med FAMILJEN FLINTA
SKRATTA med TUFFA VIKTOR**

Ovanligt mycket bil för ovanligt lite pengar



Opel Rekord är ovanligt mycket bil för ovanligt lite pengar — ett faktum, som varje Opel Rekord-ägare har konstaterat.

Vad avser olika Rekord-ägare med "ovanligt mycket bil"? Behoven är ju så olika. En Rekord-ägare har kanske stor familj och tänker på de goda utrymmena och den utomordentliga sikten. En annan har kanske ett slitsamt arbete och vill koppla av på hemresan i den ombonade komforten. En tredje bor kanske på landsbygden med dåliga vägar och tänker på den behagliga fjädringen, slitstyrkan och GM:s nya hög-

effektiva "Anti-Rost"-behandling. Fruarna tänker kanske på tryggheten och glädjen att få hem familjefadern piggt och utvilad.

Gemensamt för dem alla är säkert att de tänker på priset. Riktpriset för en 2-dörrars Opel Rekord är endast 9.600 kronor. I detta pris ingår en ovanligt riklig standardutrustning. Inbyggd lyx, som Rekord-ägaren betraktar som alldeles självklar. Helt igenom är Opel Rekord en stark, rymlig och välutrustad bil till rimligt pris — ovanligt mycket bil för ovanligt lite pengar.

OPEL REKORD. Riktpris från 9.600 kronor för 2-dörrars modell, från 10.310 kronor för 4-dörrars, inklusive värme och defroster, vindrutespolare, elektrisk klocka, stölskydd, GM Anti-Rost rostskyddsbehandling, underreksbehandling, frakt- och leveransavgifter, exklusive accis och nu gällande oms. Däck med vita sidor mot extra kostnad. Ännu trivsammare inredning. Ett flertal smakfulla klädslar att välja bland.

Varje Opel har genomgått GM Anti-Rost högeffektiva rostskyddsbehandling.

OPEL  REKORD

Se och provkör hos närmaste Opel-försäljare

VI DISKUTERAR...

Läsekretsen är välkommen att medarbeta under denna vinjett. Varje infört bidrag betalas med 25 kr. Bifoga namn och adress.

Ackordskörning

Angående artikeln i Teknikens Värld nr 12 om att stoppa ackordskörningen får man sig en tankeställare. Varför skall inte en chaufför ha lika stor chans till en bra dagsförtjänst som andra yrkesgrupper? Som artikelförfattaren påpekar kan man naturligtvis ge chaufförerna en högre timpenning, men en följd av detta skulle säkert bli att andra ackordsavlönade arbetare också skulle fordra timpenning. För deras del gör ackordet dem mindre vaksamma, vilket ut-sätter dem för större risker i arbetet.

Även om det är tragiskt att en ung mor och hennes två barn omkommer vid en olycka med en lastbil får man därför inte döma lastbilschaufförerna som yrkesgrupp. Det är sällan man ser lastbilar inblandade i olyckor och det kunde lika gärna varit du som hade haft oturen att vara ena parten i olyckan. Tänk efter hur ofta just du har slarvat med uppsikten! Kanske bara inte resultatet blivit lika olyckligt.

A. J.

Bättre rostskydd

För att skydda bilarnas underrede mot rost kunde man väl tänka sig att de blev försedda med en täckande plastskiva redan vid tillverkningen. Med lätthanterliga fästansordningar så att man ändå kommer åt för tillsyn och service.

Vägsalt och fukt utestängs effektivt. AB Värnamo Gummifabrik har ju börjat tillverka t.ex. stänkskärmar av gummi för lastbilar, stötfångare tillverkas av glasfiberarmerad plast, för att inte tala om hela bilkarosser.

Kör man enbart på asfalterade vägar, blir det inte på långt när sådant slitage på fordonet som det blir att köra på grusvägar preparerade med vägsalt och väglut. Även om skivan under bilarna inte blev standardutrustning, skulle det vara möjligt att inköpa en sådan för montering på egen bekostnad.

En del bilar förses med emaljerade ljuddämpare, ett steg i rätt riktning mot längre livslängd på bilarna. Det bru-

kar ju vara så med moderna bilar att motorn håller mycket längre än karossen, och det är knappast försvarbart från nationalekonomisk synpunkt.

ES

Träbåtar

Undertecknad vill påpeka för signaturen »Styrbord» i Teknikens Värld nr 14 att en träbåt inte fordrar slitgöra varje år, för den verkliga båtvännen är det ett roligt arbete. Men att många av plastbåtsägarna ej är några båtvänner ser vi då de med högsta fart blåser förbi våra bryggor och förtöjningsplatser utan att ta någon som helst hänsyn.

5 knop

Plastbåtar igen

Det är uppenbart att signaturen »Båt» och »Styrbord» i TV nr 14 har missförstått mitt inlägg i nr 10 i debatten om småbåtarna. Jag hade ej för avsikt att kritisera plasten som material till båtar. Visserligen tycker jag själv att plasten är tråkig, men jag erkänner gärna att det är en viss konservatism från min sida. Underhållet är onekligen mindre kostsamt, men det uppväges till en del av det dyrare inköpet. Det är också sant att träbåtar kräver en stor arbetsinsats på våren, men det är ett kärt besvär för de flesta båtägare. Det är väl faktiskt så att den första vårsöndagen då man kan börja skrapa båten blir en liten högtidsdag för familjen.

Vad jag opponerade mig mot i nr 10 var de just nu så populära små, oftast i plast byggda båtar med en överdimensionerad utombordsmotor. Dessa båtar är enligt min mening alltför dyra, snabba och bullriga för att kunna ge sina ägare avkoppling. Det har ju dessutom visat sig att de är ytterligt osäkra i sjön, vilket orsakat dödsolyckor.

Att en råoljemotor är bullersam kan jag inte hålla med »Styrbord» om. För mig är råoljemotorns dunkande ett idylliskt inslag bland alla ettrigt surrande aktersnurror, men om smak kan man som bekant ej diskutera.

Realare

Folk över hela världen



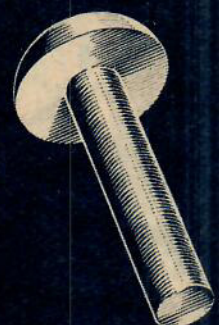
bakar



kokar



bränner



glödgar

KANTHAL är i dag ett begrepp inom elvärme. Kontinuerlig forskning och moderna tillverkningsmetoder håller vårt elektriska motståndsmaterial på toppen. Fler och fler ugnsgbyggare och apparattillverkare går över till KANTHAL och folk över hela världen bakar, kokar, bränner, glödgar...

...med



HALLSTAHAMMAR

TELEFON 0220/116 00



rekvirera

ÖBERGS HANDBOK

som beskriver olika filsorter
och deras användning samt
ger goda råd om filning.

Sändes gratis på begäran.

Ju mer Ni vet om filar,
desto mer värdesätter Ni



502

C. O. ÖBERG & Co:s AB ESKILSTUNA

VI DISKUTERAR...

(forts.)

Världens hårdaste bilkontroll!

Vid ett par tidigare tillfällen har under rubriken »Vi diskuterar» tagits upp såväl frågan om som följderna av den planerade obligatoriska bilkontrollen. Utan tvekan måste man hålla med om att en sådan är befogad. En närmare titt på alla de rishögar som f. n. trafikerar våra vägar stärker åtminstone undertrycknad i den uppfattningen.

Svåraste frågan är väl egentligen hur denna kontroll skall utföras i praktiken. Om det nu vid en kontroll visar sig att min bil är behäftad med något fel, blir jag anmodad att rätta till detta. Jag uppsöker då en verkstad som utför arbetet, och efter att ha erlagt en summa pengar kan jag köra vidare med min bil i förvisning om att allt är som det skall vara. Pondera nu att jag efter några dagar råkar ut för en flygande kontroll och att det då visar sig att det reparerade felet finns kvar. Givetvis kommer mina ord att stå mot polisens, såvida jag inte kan visa en specificerad och datumstämplad räkning från verkstaden.

Som jag ser det, bör det vid varje kontroll upprättas ett protokoll, liknande det som f. n. används av en del biltestningsanstalter. På detta protokoll bör således alla felaktigheter noteras. När jag så lämnar in bilen på en verkstad bör protokollet givetvis bifogas. Verkstaden bör sedan å detta kort notera vilka åtgärder som vidtagits, om man klarat det hela med endast en justering eller om man har måst sätta in några nya delar o. s. v. Likaså bör tiden för arbetet noteras samt kostnaderna.

På frågan om huruvida dessa kontroller skall ske i motorbranschens regi vill jag svara obetingat: Nej! Mina tidigare erfarenheter av verkstäder stärker mig i denna uppfattning. Jag skall också belysa denna uppfattning med ett par exempel: de elektriska vindrutetorkarna på min bil ville aldrig starta på morgnarna när det var lite kyligt. De ilyttade sig endast någon cm. Efter att ha stängt av och knäppt på 10—15 gånger brukade de äntligen komma i gång. Vid ett besök på verkstad fick de även titta på torkarna. Enbart detta kostade 15 kr. Resultat: inget.



Tack - givetvis
VARNAMO
trafiksäkra däck

48 sidor
hobby



LUNA HOBBY — specialkatalogen för hobbyverktyg och maskiner finns nu hos Er järnhandlare. I katalogen finns upptaget såväl vardagsverktyg som mer avancerade maskiner för hobbybruk. Ni får den gratis hos Er järnhandlare eller om Ni sänder in nedanstående kupong.

LINDAHL & NERMARK AB
GÖTEBORGSVÄGEN 16, ALINGSÅS

Sänd Er katalog "LUNA HOBBY" till

Namn

Adress

Postadress

TV 20-62

Efter några veckor lämnade jag in bilen enbart för justering av torkarna. Kostnad denna gång 45 kronor. Resultat: torkarna startade på första knäppen. Efter en månad var vi emellertid tillbaka i de gamla spåren igen. Totalkostnad utan något resultat 60 kronor.

Ett annat exempel: startmotorn orkade inte dra på vintern när det rädde några minusgrader trots att bästa tänkbara vinterolja användes. Verkstaden ansåg att batteriet var slut och måste bytas. Sagt och gjort. Kostnad: cirka 80 kr. Dagen efter orkade motorn fortfarande inte dra. Verkstaden plockade isär startmotorn och fann denna mogen för en rengöring. Ingen annan åtgärd nödvändig. Kostnad: cirka 40 kr. Efter knappt en månad vägrade startmotorn helt. Motorn hade under denna tid startats högst 20 gånger. Åter ett besök på verkstaden, där man nu konstaterade att kolen var slut, ankaret måste lindas om o. s. v. i den stilen. Kostnad: 60 kr. Totalkostnad bortsett från batteriet: 100 kr.

Tilläggs kan att bilen är 4 år och har gått 4.000 mil.

Med bl. a. dessa erfarenheter bakom mig kan jag inte tillstyrka att motorbranschen skulle få ensamrätt på dessa kontroller. Nej, kontrollerna, som absolut bör komma till stånd, bör skötas av opartisk personal. Varför inte av våra förnämliga motororganisationer M, MHF, KAK med flera?

Samtidigt vore det nog på sin plats med lite strängare kontroll av bilfirmorna också, speciellt dessa som är kända för att sälja rishögar till bl. a. raggare.

Alexander

Saabs bakljus

Nu när det blir allt mörkare och mörkare om kvällarna och bilkörningen blir svårare och besvärligare brukar motortidningarna vara pigga på att ge alla möjliga råd och dåd till bilisterna. Men det är ingen som vill ge bilfabrikerna en spark (rädsla?) för de många gånger undermåliga belysningar som bilarna är utrustade med. Eftersom väl ingen utomlands bryr sig om vad vi säger i Sverige, kunde väl åtminstone Saab ges en vink om att ändra sitt bländande baklyse. Borde det inte vara lag också på att belysningen bak inte får blända?

Bländad.



ung linje

Ung linje är för pojkar som gillar att använda fritiden till hobby eller sport. Ung linje visar mängder med intressanta och trevliga saker som kan intressera just Dej. Välkommen in — att titta och fråga, bland rejäla varor till vettiga priser.

KONSUM • DOMUS • KVICKLY • PUB



”en

FORD är det goda köpet

Er Ford kommer att bära Er många tusen bekymmersfria mil. Den kräver ett minimum av service och underhåll. I en Ford finns inbyggt allt det som gör den till en *modern* och framför allt en *ekonomisk* bil. Anglia med marknadens modernaste motor i sin klass — pigg och slitstark. Taunus som aldrig behöver rundsmörjas och är ”snålare än bensin-sål.” Zephyr med servopåverkade skiv-

bromsar. I varje prisklass — i varje storlek finner Ni en Ford med de egenskaper och prestanda som Ni vill ha. En Ford har lång livslängd och högt andrahandsvärde.

Ford tänker framåt... Ford ger Er morgondagens bil idag. En Ford är ekonomisk — *därför är Ford det goda bilköpet.*

Vi önskar Er lycka till för många, många mil. ♪♪



en FORD är en FORD för
FORD

Ford bygger moderna bilar och traktorer
för dagens behov. Se hela Fordprogrammet!



har resurser

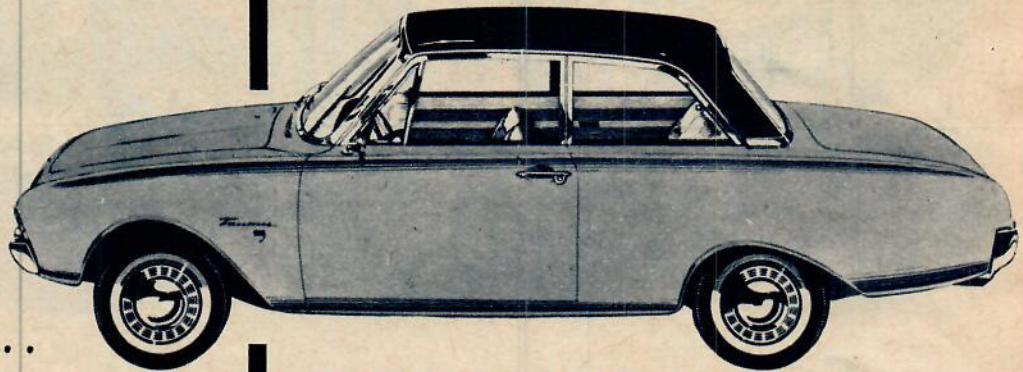


*Fler
och
fler*

*är
glada
att de
väntat på
sin Taunus...*

”— När kan jag få min Taunus”, har varit och är den stående frågan hos alla Fordsäljare. Sedan introduktionen i November 1960 har nu över 18.000 nöjda ägare funnit sin Taunus 17M. Ni ser själv på gator och vägar hur Taunus blir ett alltmer påtagligt inslag i trafikbilden. Det är ingen överdrift att rymliga, moderna Taunus är en verkligt populär bil. Taunus 17M — bilen som är väl värd att vänta på. Varför inte ta Er fru med redan i dag för en provtur. Ni kommer att bli stormförtjusta. Er Fordsäljare gör allt för att hjälpa Er att bli stolt ägare till en åtrådd Taunus 17M så snart som möjligt.

en FORD är en FORD för
FORD har resurser



FORD TAUNUS 17M

Riktpris 2-dörrars 9.580:-

4-dörrars 10.305:-

(Exkl. accis, frakt, leveranskostnad och oms.)



FORD TAUNUS SPORT

— sportig körkomfort.

Riktpris **11.350:-**

(Exkl. accis, frakt, leveranskostnad och oms.)



FORD TAUNUS TURNIER

— linjeskön herrgårdsvagn.

Riktpris **10.345:-**

(Exkl. accis, frakt, leveranskostnad och oms.)

Finesser Ni värdesätter:

- Motor på 67 hk — accelerationssnabb o. bensinsnål
- 3-växlad, helsynkron. (4-växlad mot beställning.)
- Lågt placerad motor för bättre väghållning
- Större "inuti än utanpå" — generös plats för 5
- Stor, välvd vindruta — bättre sikt
- Dubbelt rostskydd
- Lågt inköpspris
- Högt andrahandsvärde





Shellmannen har sakskäl när han rekommenderar Shell Premium med **ACT**

Ingen bil är den andra lik även om de har samma data, föraren ger själv karaktär åt sin vagn. Därför går det inte heller att välja bensen efter standardschema. Shell-mannen kan berätta det mesta om hur bilar reagerar när man gått över till Shell Premium.

Här är sakskälen:

- Ni får ut fler kilometer per liter bensen
- Ni får snabbare acceleration till lägre pris
- Ni kan vara säkra på ren motor under alla körförhållanden

Shell-mannen vet också att allt fler bilister med god känsla för den egna vagnen går över just till Shell Premium som ger trygg marginal för motorns prestanda och är den i längden mest ekonomiska lösningen. Bara Shell-mannen kan ge Er bensen med A.C.I. – tillsatsen som motverkar glödtändning och krångel med tändstiften. Kör till Shell-mannen, specialisten!

Vill Ni veta mer

Begär vår tryckta varuinformation hos Shell-mannen! Den ger Er utförliga svar på alla frågor.



Lita på Shell

ALLT OM BILEN I TEKNIKENS VÄRLD

■ Teknikens Värld har på senare år ägnat en så pass stor del av sitt innehåll åt bilar och motorteknik att vi redan sedan länge skulle ha kunnat komplettera tidningens namn med t.ex. titeln »Allt om Bilen». Bilen, som så starkt engagerar och intresserar oss svenskar att vi nått ställningen som Europas biltätaste land, är verkligen ett ämne som har sin givna plats i teknikens värld — och därmed också i Teknikens Värld!


Just i detta nummer uppgår månadstidningen »Allt om Bilen» i Teknikens Värld, och vi hälsar alla Allt om Bilen-läsare hjärtligt välkomna till oss. Allt om Bilen var som självständig tidning mycket omtyckt, och Teknikens Värld är därför glad att kunna tala om att artiklar och reportage av det slag som gjorde Allt om Bilen populär och läsvärd kommer att ges plats i våra spalter. Vi är övertygade om att både våra tidigare och våra nya läsare därigenom kommer att få glädje och behållning av sammanslagningen. Det bästa ur Allt om Bilen presenteras alltså i fortsättningen i Teknikens Värld.

● Jämsides med sitt stora material om bilar och motorteknik kommer Teknikens Värld givetvis att bjuda på nyheter och allsidig information från alla

delar av teknikens stora fält. Redaktionen vill göra allt för att våra nytillkomna läsare skall trivas bland oss »gamla». Den fascinerande utveckling som kännetecknar dagens teknik skall ni kunna läsa om på ett trevligt och intressant sätt i Teknikens Värld.

I det här sammanhanget vill vi också nämna att våra läsare inom den närmaste tiden kommer att bjudas på en rad glada nyheter. Ett par av dessa är en helt ny biltest (som ni kan samla till ett eget uppslagsverk) — den börjar i nästa nummer — och en pristävling, som blir den största tävling Teknikens Värld någonsin arrangerat. Priserna i den kommer att bli till oförglömliga upplevelser för vinnarna!

● Välkomna alltså till Teknikens Värld, som ger allt om bilen, motorteknik och flyg. Detta är ett omfattande innehållsregister, ett register som i sig har tre tidigare tidskrifter! Vi vill gärna tyda detta som en styrka vilken understryker den all round-karaktär som Teknikens Värld har i svensk fackpress och som säkerligen medverkat till att göra Teknikens Värld till den mest lästa och i särklass största populärtekniska tidskriften i hela Skandinavien.



Rune Melander, chefredaktör

VAD ÄR STANDARD?

■ Frågan om vad som menas med begreppet standardbil har nyligen aktualiserats i samband med 12-timmarsloppet på Skarpnäck, där en av de deltagande firmorna bara åtta timmar före start tog tillbaka sina tre anmälda bilar. Den officiella förklaringen till detta drastiska steg var att tävlingen gällde standardbilar trimmade till grupp I — se Teknikens Värld nr 19 — och att denna grupp speciellt främjar en viss typ av motorer.

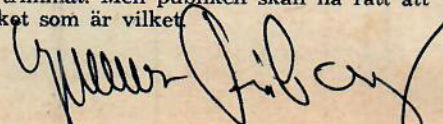
Dessutom ansåg det företag som tog tillbaka sina bilar att hela tävlingen måste vara vilseledande för den stora publiken, som i sina program — och även i tidningarnas annonser — läser att tävlingen gällde rena standardbilar i lycklig okunnighet om att en bil kan trimmas avsevärt inom grupp I. Har ett bilföretag lyckats få diffust formulerade homologeringsbesked godkända hos FIA, är det inga omöjligheter att inom grupp I höja motoreffekten med 30 procent!

■ Det rent sportsliga i den aktuella bilfirmans

tillvägagångssätt kan naturligtvis diskuteras, även om man hade ovanligt goda orsaker att ifrågasätta tävlingens värde som konsumentupplysning, under vilken beteckning tävlingen lanseras av arrangörerna. Betydligt mer intressant är att begreppet standardbil i tävlingssammanhang måste bort! Det förekommer faktiskt i dag praktiskt taget inte en enda bil som tävlingskörs här i Sverige vilken befinner sig i exakt samma skick som när den stod i bilhandlaren utställningslokal!

Med tanke på att motorpubliken är så stor är detta verkligen beklämmande. Det verkar som om Sveriges motorfederation, tävlingsarrangörer och bilföretagen tillsammans strävade efter att medvetet föra motorpubliken bakom ljuset. Det finns inga rena standardbilar, åtminstone vad den stora publiken menar med sådana, på tävlingsbanorna.

Standard skall vara standard — och trimmat skall vara trimmat. Men publiken skall ha rätt att få veta vilket som är vilket





ETTÖRESJAKT

Låg- eller högoktan?



Regular- eller premiumbensin? Esso eller Koppartrans? Eller kanske något av de andra åtta märkena? Vilken bensintyp är mest ekonomisk?

Är det som att elda för kråkorna om jag kör med högoktanbränsle i min bil?

Bilägarnas frågor är många och inte alltid lätta att lösa. Vi gjorde samma frågor, och svaret på dem blev — ja, läs och begrunda! Av LEIF JUNGESTAD och HÅKAN KJELL Foto PeO Eriksson

PÅ BENSINDROPPAR

Bränslemätaren kopplas in och funktionsprovas. Ledningarna går från tanken via mätaren till bensinpumpen.



Under accelerationen drivs bilen av provbensinen, men mätaren kopplas till först vid startmärket.

VÄND!

"Körsättet betyder

Vilken bensintyp skall jag använda för just min bil? Kräver motorn den dyrare högoktaniga bensinen eller fungerar den lika tillfredsställande med den billigare lågoktaniga sorten? Den svenske medelbilisten kör årligen cirka 1.500 mil med ett fordon som drar i runt tal 0,8 liter/mil. Använder han sig av den bättre kvaliteten, betyder det rent prismässigt en ökning av bensinbudgeten med 48 kr per år — under förutsättning att bilen drar lika mycket bränsle. Detta tillägg får naturligtvis inte bilägarens kostnads-kalkyl att rusa som ett kort-hus, men å andra sidan kan det vara nog så irriterande att misstänka att man bildligt talat eldar för kråkorna, att fyra ettöringar försvinner med avgaserna utan att ha gjort rätt för sig.

KOMPRESSIONSGRÄNS

För varje motor finns ett kompressionsförhållande angivet, men det baseras helt på teoretiska beräkningar. Omfattande laboratorieprov utförda vid ett stort bensinbolag har avslöjat att motorer som plockats ut efter varandra på ett sammansättningsband uppvisat — i detta sammanhang — markanta avvikelser och krävt bensintyper av anmärkningsvärt varierande oktantal. Detta förhållande är intimt förknippat med de toleranser man har att räkna med vid motortillverkning.

Det har också påvisats att från början indentiska motorer efter en tid krävt skilda bensintyper beroende på vilket sätt de körts. Likaså kan konstateras att en sidventilmotor kräver högre oktantal för samma kompressionsförhållande än t. ex. en toppventilmotor med hemisfäriskt förbränningsrum.

Av den anledningen är de riktvärden som förekommer i specifikationer för motorer tamligen intetsägande. Exakt hur många oktantal en motor kräver är mycket individuellt, även om de kommer efter varandra i samma serie.

Det finns en tumregel som säger att motorer med kompressionsförhållande över 7,5:1 är alltför högkomprimerade för att nöja sig med vanligt lågoktanigt bränsle, men därmed är inte sagt att de behöver bensin med absolut högsta oktantalvärde.

OKTANTVÄRDE

Men vad anger då oktantal? Det är helt enkelt ett mätvärde för bensinens motståndskraft mot tryck som kan orsaka självtändning, dvs. gasblandningen tänder före gnistbildningen. Det är då knackningsfenomenet uppstår, och det medför i sin tur onödiga påfrestningar på exempelvis lagren.

Samtliga bensinbolag utom ett erbjuder två bensinkvaliteter, majoriteten av dem 87 eller 97 oktantal. Uno-X är det

bolag som bara har en sort och den håller 94 oktantal. Nynäs har 90 som lägsta och detsamma är fallet med IC i Stockholm och Västerås — övriga landet har 87 som lägsta. Hos vissa IC-stationer i landsorten och ett växande antal BP-stationer går det att få mellankvaliteter på 90, 92 och 95 oktantal från specialpumpar och helt naturligt till differentierade priser. Nynäs tillämpar blandningstabell. Det betyder att de bilister som funnit 87 oktantal vara för lågt trappstegsvis kan gå upp mot det oktantal som krävs och kanske tjäna en eller annan ettöring per liter på kuppen.

JAKT PÅ ÖREN

Inledningsvis konstaterades att en bilist som kör 1.500 mil per år med en bil som drar 0,8 liter/mil får öka sin bensinbudget med 48 kr om han övergår från lågoktanigt bränsle till högoktanigt. Samma resonemang fördes för övrigt på ledarsidan i Teknikens Värld nr 18. Men i vad mån inverkar bensinens oktantalvärde på förbrukningen per mil? Vinner man mil på högoktanigt bränsle? I vad mån sparas motorn?

PRAKTISKA PROV

Efter omfattande praktiska prov har vi svarat på en del av de frågor som osökt dyker upp. Vad vi däremot inte kan besvara är bensinernas inverkan på en och samma mo-

tor under en längre tidsperiod. Det är också omöjligt att i praktiken utföra en sådan test, då den mänskliga faktorn och omständigheter över vilka det är omöjligt att råda så påtagligt skulle komma in i bilden.

Vi var ingalunda främmande inför tanken att göra den genomförda testen i ett laboratorium, men efter moget övervägande beslöts att den skulle ske i praktiken, på en speciellt uppmätt sträcka, men under så betryggande omständigheter att den mänskliga faktorn helt eliminerades.

Proven ägde rum på en uppmätt 2000-metersbana och den bil som användes var en Volvo 544 Special II, dvs. med B 18-motor, körd 1060 mil totalt och 40 mil efter en 1000-milarservice. I bilen fanns förare och en passagerare. Samtliga i handeln förekommande bensinmärken inköpta på märkesstationer provades. Samtliga märken — undantag Uno-X — representerades av två kvaliteter — högsta och lägsta oktantalvärde.

Den uppmätta banan kördes tre gånger i vardera riktningen per bensinkvalitet. Gaspedalen var fixerad för en konstant fart av 100 km/tim. Alla proven genomfördes under samma vind- och väderleksförhållanden: svag sidvind, uppehållsväder och +15 grader C. Den uppmätta sträckan var asfalterad. Motorn hade under samtliga prov normal

SIFFRORNA

redovisar genomsnittet av sex körningar, tre i vardera riktningen, på en uppmätt sträcka av 2.000 meter. Konstant fart 100 km/tim. Testbil Volvo 544 Special II, körd 1060 mil.

BENSINMÄRKE	LITER/MIL	OKTANTVÄRDE	LITER/MIL	OKTANTVÄRDE
SHELL	0.876	87	0.860	97
ESSO	0.853	87	0.831	97
NYNÄS	0.812	90	0.799	97
KOPPARTRANS	0.873	87	0.840	97
MOBIL	0.851	87	0.845	97
IC	0.901	90	0.857	97
BP	0.859	87	0.846	97
CALTEX	0.847	87	0.820	97
GULF	0.822	87	0.843	97
UNO-X	—	—	0.858	94

mest"

och likartad arbetstemperatur.

Den specialkonstruerade bränslemätare som användes har en mät noggrannhet av ± 0.0005 liter, och det betyder att avvikelserna på en 2000-metersbana blir 0.25 procent vid omräkning i liter per mil.

TABELLKOMMENTARER

De siffror tabellen upptar redovisar genomsnittet av sex körningar — tre i vardera riktningen — för varje bensinkvalitet och märke. Helt naturligt kan dessa siffror inte användas som riktmärke för en Volvos bensinförbrukning. De avslöjar helt enkelt bara vad en viss Volvo förbrukade på en bestämd sträcka och under ovan angivna förhållanden.

Avsikten med proven var att jämföra ett bensinmärkes två kvaliteter med varandra. Men som framgår av tabellen finns också skillnader märkena emellan. Anmärkningsvärt lågt ligger som synes Nynäs högoktaniga bensin, som här fint gått under 0.8 lit/mil. Beträffande jämförelsen mellan kvaliteterna framgår att bilen drog mindre med högoktanigt bränsle i samtliga fall utom vad gäller Gulf. Där noterades en genomsnittligt lägre förbrukning med lågoktanbensin.

Vid samtliga prov med lågoktanbensin uppstod knackningar i motorn i pådragsmomentet från tomgång. På teststräckan, då bilen kördes med konstant fart, märktes däremot inga knackningstendenser. De högoktaniga bensinkvaliteterna eliminerade helt knackningstendenserna. Det samma var fallet med mellan-kvaliteten Uno-X, som har ett oktänvärde av 94.

Proven gav således klart be-lägg för att bensinförbrukningen minskar med högoktan-bränsle — på ett undantag när. Därmed krymper också de 48 kronor som det talats om tidigare. Men klart skall sägas ifrån att de skillnader som påvisats obetydligt påverkar bensinbudgeten vid jämförelse med vad körsättet betyder.

Den specialkonstruerade mätaren har en mät noggrannhet av 0.0005 l. Kronometern används för kontroll av hastigheten på själva provsträckan då gaspedalen också hela tiden var fixerad vid 100 km/tim.



Teknikens Värld provkör nya Ford Taunus 12M



STRID PÅ KNIVEN I NY BILKLASS

Av KARL-ERIK NYKVIST
TEKNIKENS VÄRLD 20/62

Bilfabrikerna i Europa satsar i år på en helt ny klass — den mellan de små och mellanstora bilarna och i prisklassen kring 10.000 kronor. Det blir en knivskarp konkurrens om köparna. Frågan för dagen är: skall det genomgående konventionella dra det längsta strået eller skall de mera tekniskt avancerade bilarna vinna de nya bilköparna? Teknikens Värld har varit i Tyskland och provkört en av de senare, Ford Taunus 12 M.

KÖLN i september.

Det sedan flera år alltmera accentuerade förhållandet att det blir allt färre stora märken som kommer att dominera bilmärknaden understryks ytterligare i år. Det har tillkommit en ny bilklass — klassen mellan de små och mellanstora bilarna. I den har i rask följd presenterats Renaults R8, Opel Kadett, Ford Cortina, Ford Taunus 12 M och Morris 1100. Eftersom de alla är bilar i prisklassen strax under och över 10.000 kronor kommer konkurrensen att bli knivskarp. Opel Kadett och Ford Cortina bygger på den konventionella linjen, medan de övriga presenterat mer eller mindre tekniskt avancerade modeller. Frågan för dagen bland bilfabrikanterna är i vilken mån den nye bilköparen är beredd att satsa på det nya tekniskt avancerade eller om han sätter sin lit till det äldre beprövade.

Ford och Opel har karossmässigt låtit sina produkter få en så lika utformning som möjligt med dagens större bilar, medan Renault och BMC också därvidlag satsat på en nyare giv.

När Ford i Köln presenterade sin nya vagn — Taunus 12 M — fanns det ekonomiska experter som var bekymrade. Det kan bli ett bakslag, även om vederbörande inte trodde att detta skulle drabba den tyska Fordfabriken och dess nya 12 M. Den tyska vagnen, som är det egentliga resultatet av amerikanska Fords sedan många år omtalade projekt Cardinal, är med sin V4-motor, framhjulsdrift och fläktlösa motor inte så extrem att det finns anledning förmoda att den skulle dra det kortaste strået i striden om bilköparna. Och den tekniska ledningen för fabriken var mycket lyhörd för vad Europas motorskribenter hade att anföra när den fått ta del av vagnens egenskaper på en kurvrik och backig slinga uppe i de vackra Eifelbergen.

Kanske var det ett missgrepp av fabriken att låta hundratals motorjournalister pröva vagnens egenskaper just på en sådan vägslinga. Men onekligen var det ärligt och värdefullt just med tanke på det för många ovanliga förhållandet med framhjulsdrift.

Vår egen provtur var på både gott och ont. Med

ganska stor erfarenhet från framhjulsdrevena vagnar kunde vi konstatera att nya Taunus 12 M var markerat understyrd, avgjort mer än man vant sig vid i DKW och Saab. Hela motoraggregatet i 12 M ligger framför framaxeln och medverkar till understyrningen. Det var ett styvt arbete att hålla vagnen kvar på vägen i härnålskurvorna i Eifelbergen om man, som sed är vid sådana här provkörningar, ger för mycket gas i kurvorna. Den markerade understyrningstendensen upphörde emellertid snabbt i den mån man släppte helt på gasen. I vissa vagnar uppträdde då plötsligt ett annat fenomen — vagnen neutraliserades direkt och blev till och med något överstyrd. Detta fick till följd att det blev svårt att direkt återgå till rätt kurs efter kurvan — färdens blev helt enkelt slingrig.

Detta skulle vi emellertid inte vilja betrakta som ett allvarligt fel — om ens något fel över huvud taget. Hur man skall behandla gas och ratt i en kurva blir ganska snabbt en vanesak, men det var kring just denna punkt som det kom att stå diskussion när Fordfabrikens tekniska experter svarade på frågor från en samlad europeisk motorexperter. De flesta ansåg helt enkelt att den var för mycket understyrd, och det är sannolikt att fabriken på ett eller annat sätt redan i produktionens början försöker komma till rätta med denna »olägenhet».

I övrigt så uppförde sig Taunus 12 M ytterst sedesamt på vägen. På rak väg var kursstabiliteten mycket god, och med ett flitigt utnyttjande av den fyrväxlade lådan var det lätt att hålla hög och jämn marschfart trots provslingans svårighetsgrad.

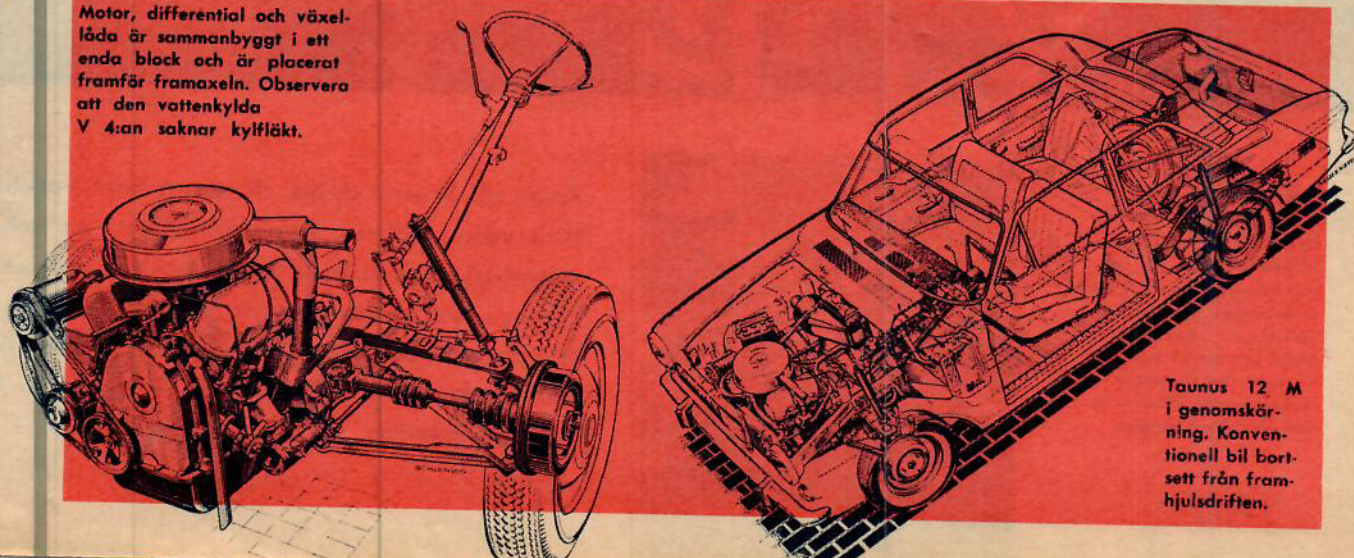
Taunus 12 M är emellertid ingen stor vagn — den engelska system Cortina är avgjort rymligare vad beträffar ben- och kroppsutrymme. I gengäld finns det ingen skrymmande kardantunnel i 12 M och för personer av medellängd torde utrymmet räcka ganska väl. Däremot blir körställningen inte den allra bästa om man utgår från det accepterade faktum att den bästa körställningen är den där man kan hålla armarna någorlunda raka. Framstolarnas konstruktion lämnar också en del övrigt att önska. De är inte skålade vare sig i säte eller rygg vilket medför att föraren och frampassageraren måste ta ordentligt spjörn vid kurvtagning.

Nämnas bör också att fjädningen kändes mycket bra, stabil men ändå helt fri från stötighet. Vid gaspådrag vid kurvtagning var dessutom krängningen måttlig. Även bromsarna förtjänar ett gott betyg. Det är visserligen helt vanliga trumbromsar — dubbla cylindrar fram — men de tar jämt och fodrar ett mycket måttligt pedalytryck.

I övrigt konstaterade vi att den nya V4-motorn arbetade relativt tyst — kylfläkt saknas — men att den ligger så långt fram i motorrummet att den och kylarpaketet inte kan räkna med att klara sig från skador ens vid en ganska lindrig frontalkrock. Men krokar är kanske inte sänt man skall kalkylera med vid bilköpet.

Taunus 12 M är onekligen något nytt. En intressant konstruktion som kanske alldeles särskilt kommer att tilltala den svenska publiken — förtroende som vi har för framhjulsdriften.

Motor, differential och växellåda är sammanbyggt i ett enda block och är placerat framför framaxeln. Observera att den vattenkylda V 4:an saknar kylfläkt.

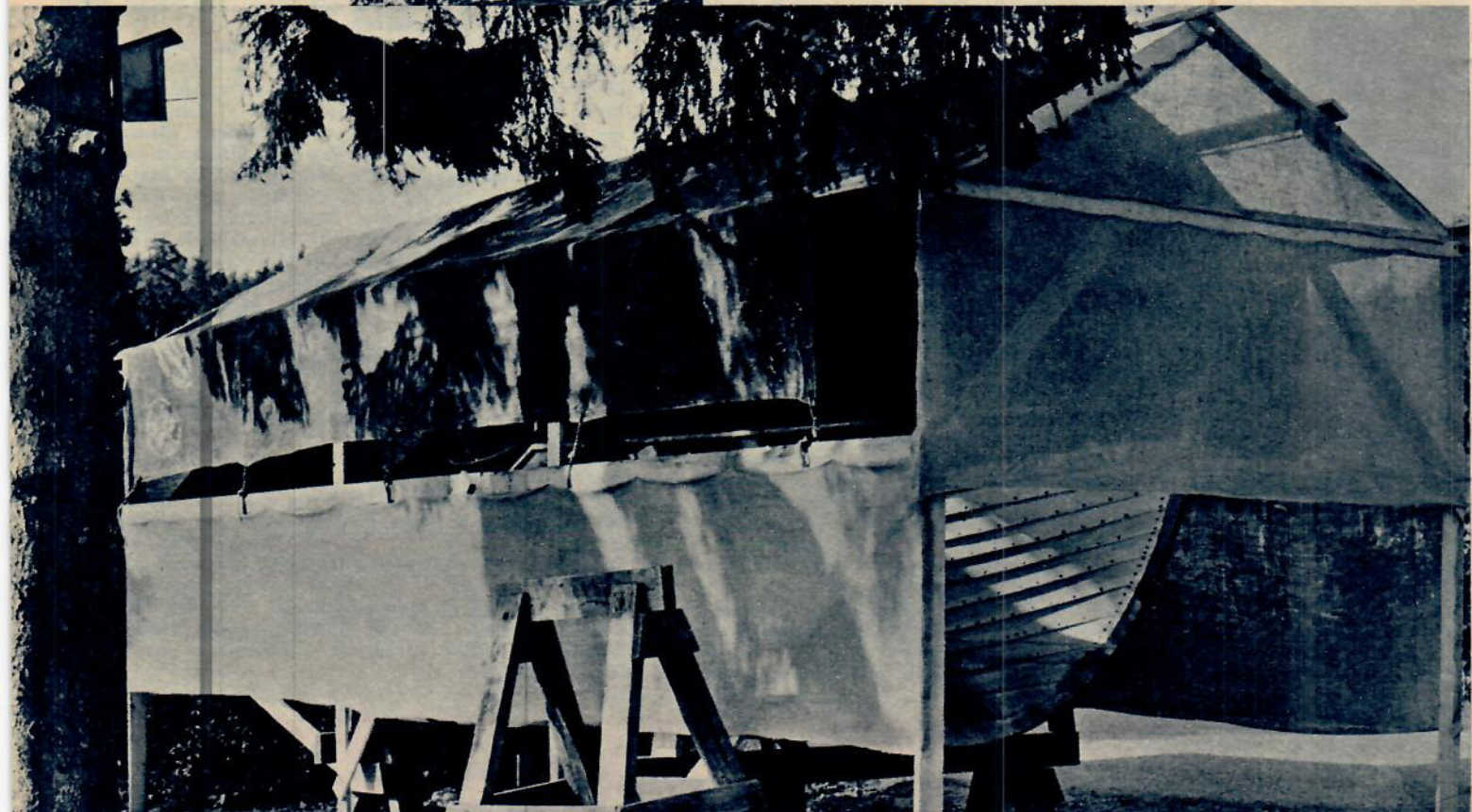


Taunus 12 M i genomskärning. Konventionell bil bortsett från framhjulsdriften.



Sommaren är slut

BÅTEN GÅR I VINTER- IDE



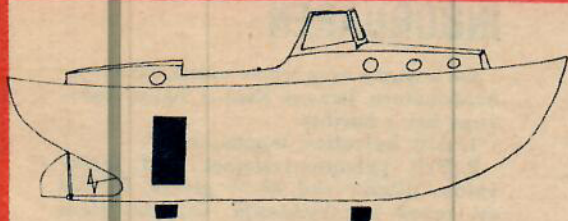
RÄTT OCH FEL

En riktig täckning ökar båtens livslängd och gör det trivsammare när vårutrustningen skall börja. Täckningen ovan är både billig, bra och lätt att hantera. Den till höger — med öppna sidor — är inte att rekommendera.

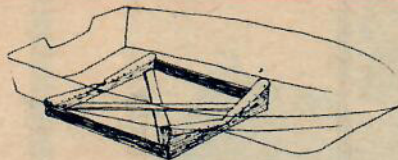


Även ett år som detta, då sommaren verkligen låtit vänta på sig, finns det säkert en och annan sjöentusiast som fallit för frestelsen att behålla båten i sjön så länge som möjligt. Det kan ju hända att sommaren kommer en vacker höstdag. Men man bör inte vänta hur länge som helst.

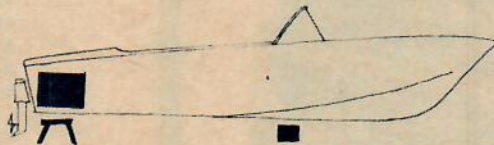
Av BENGT OHRELIUS



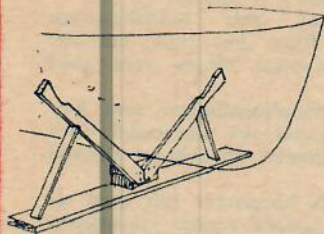
Placera pallningsklossarna som skissen visar, således med en kloss under motorn, som annars »hänger över». Sidstöden bör vara väl avpassade för båten.



Den V-bottnade plastbåten vil-
lar bäst i ett skräddarsytt skrå.



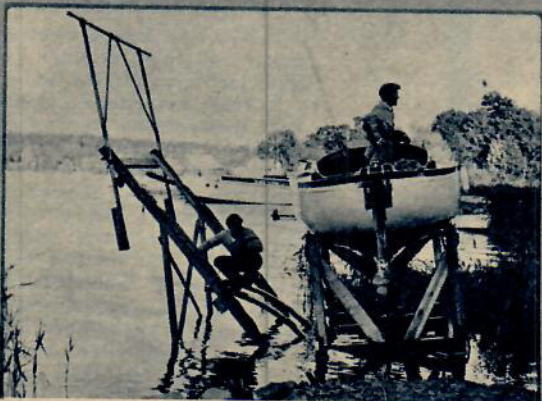
Med okterupphängd motor
räcker det med bockar i ak-
tern — under motorn.



Har man en tung motor i en
lätt båt måste motorn mon-
teras ur vintertid.



Själva uppta-
gningen av bå-
ten går givet-
vis lättast om
man har en
upptagnings-
vagn som den
till höger...



... eller om
man har segel-
båt en upp-
dragnings av
typen till
höger. Men var
noga med att
båten ligger
rätt.



Väl på land
återstår det
inte minst vik-
tiga jobbet att
göra ren båten.

Nu är det snart oåterkalle-
ligen dags att säga farväl
till skärgårdsliv i båt. Är man
riktigt rädd om båten bör man
nog egentligen redan ha dra-
git upp den på land. Det är
viktigt att den kommer upp
så tidigt att den hinner torka
innan frosten kommer på all-
var. Frost kan nämligen all-
varligt skada träet — särskilt
känslig är mahognyn. Om vat-
ten i virket får tillfälle att
frysa kan söndersprängningar

inträffa på grund av att isen
får större volym än vattnet.

I det här sammanhanget kan
det kanske också vara motive-
rat att fråga: »Hur är det med
försäkringen, den har väl inte
gått ut för säsongen?» I så fall
ytterligare ett skäl.

BARA PLIKTEN

Det är tyvärr alltid lika
svårt att mobilisera den där
riktiga entusiasmen och ar-
betsglädjen i höstuppläggning-

ens dystra dagar. Semesterti-
den är för länge sedan slut,
skolan eller jobbet har börjat;
det är säsong för mera land-
bundna hobbies. Båten har
plötsligt blivit något som man
pliktskyldigast måste göra nå-
got åt för att den inte skall
bli alldeles förstörd. Man sliter
sig ur stadens grepp, avstår
kanske från att gå på en
spännande fotbollsmatch och
ger sig i väg till båthamnen.
Där ligger hon som en enda

stor förebräelse, ensam och
övergiven, hon ser ruggig och
en smula skamfilad ut. Man
grips nästan av lätt panik. Det
är bäst att skynda på och få
det hela överstökad så fort
som möjligt. Ur med grejorna,
bort till slipen, upp på bockar-
na, över med någon bristfällig
täckning. Det var egentligen så
mycket man tänkt göra just i
höst. Men det får väl anstå till
i vår. Känns stilen igen? Det
är dumt det där att gå och

INBORDAREN


De åtgärder som måste vidtas om *inombordsmotorn* lämnas kvar i båten redovisas här i korthet:

1. Allt kylvatten tappas av.
2. Fyll kylvattensystemet med färskvatten tillsatt med 40 % glykol. Tillsatt ev. också rostskyddsolja. Om det finns gummislangar i kylsystemet är rostskyddsoljan mindre lämplig, eftersom den brukar förstöra gummit.
3. I varje cylinder hålls genom tändstiftshålet några kubikcentimeter rostskyddsolja, varefter motorn dras runt några varv med startvev eller startmotor.
4. Byt smörjolja i vevhuset.
5. Bränsletankar och bränslesystem töms helt, alla filter görs rena, varefter systemet om möjligt blåses rent med tryckluft.
6. Lossa de kopplingsflänsar som förbinder propelleraxel och motoraxel. Särskilt axlarna från varandra. Inspektera axlarna och propellern.
7. Maskineriets kopparrör blir med tiden hårda och spröda genom vibrationer och föråldring. De bör ungefär vart tredje år tas loss och glödgas.
8. Om tändspole, magnet, fördelare, startmotor, generator och högspänningskablar inte tagits loss måste de torkas av och täckas ordentligt med oljat papper.
9. Rengör motorn väl utvändigt, anoljades ordentligt och täck med en preseningsbit.
10. Startbatteriet lyfts ur och lämnas till laddningsstation för laddning.

UTBORDAREN

För *utombordsmotorn* låter motsvarande minneslista så här:

1. Kör rent kylsystemet genom att låta motorn gå några minuter i en tunna eller hink med rent färskvatten.
2. Töm kylsystemet genom att vrida runt motorn med startsnöret. Håll härvid motorn i normalläge. OBS! Motorn får absolut inte vändas upp och ner, då kan nämligen vatten i riggens nederdel rinna genom avgaskanalerna in i cylindrarna och åstadkomma svår rostbildning.
3. Tvätta ren motorn med kristalolja.
4. Skruva ur tändstiften. Spruta in litet rostskyddsolja i cylindrarna, skruva i stiften och dra runt motorn några varv.
5. Lossa propellern och smörj propelleraxeln med fett eller olja. Sätt på propellern igen.
6. Byt olja i växelhuset.
7. Smörj startdonets återgångsfjäder med olja eller fett. Byt ev. skadat startsnöre.
8. Töm bränsletankarna och bränslesystemet.
9. Smörj alla leder och lager. Bättra lackskador. Vaxa alla lackytor och blanka delar.
10. Ta iland startbatteriet och lämna det till laddning.
11. Förvara motorn stående eller liggande, helst dammskyddad med kapell eller plastduk, i ett relativt torrt rum, t.ex. i garaget.



Det räcker inte — som många tror — med att bara sätta upp suffletten på båten när den tas upp på hösten. Borden utsätts för sol och vindar på ett sätt som skadar. Den väl täckta båten har avgjort större chanser att klara sig från vinteridet utan att bord och tätningar gått isär.

BÅTEN GÅR... forts.

vänta på en brittsommar som kanske aldrig kommer. På våren svär man över sitt eget slarv i höstas. Tänk om man hade gjort allting efter konstens alla regler. Hur mycket lättare skulle det inte ha varit att vårutrusta då. Många onödiga utgifter hade man kanske sluppit också. Nog hade riggvajrarna räckt ett par säsonger till om de blivit ordentligt smorda i höstas, och inte hade den där dynan möglat och ruttnat om jag hade tagit hem den. Nog hade båten mått mycket bättre om jag hade täckt den ordentligt o. s. v.

FÖR NÄSTA ÅRS SKULL

Men det man gör eller underlåter att göra vid höstuppläggningsen kan också ha sin stora betydelse ur säkerhetssynpunkt. Fukt, rost och röta som tillåts härja fritt en hel lång vinter kan ställa till obotliga skador på båt, motor, rigg och utrustning. Skall vi alltså ta oss samman i år och trots den sena tiden på året göra uppläggningsen samvetsgrant och ordentligt.

Låt oss alltså sätta i gång. Först och främst skall alla inventarier bäras i land. Dynor, madrasser, kapell, segel, tågvirke, flytvästar och liknande utrustning torkas och luftas,

innan den stuvats på lämplig plats hemma eller på varvet. Huvudsaken är att den förvaras torrt. Eldsläckare, vissa instrumentförråd etc. etc. måste också föras i land. Glöm inte bort lämna ackumulatortill förvaring och laddning.

VASKA BÅTEN

När båten tömts på alla lösa grejer är det tid att börja den stora höstrengöringen. En större båt vaskar man ordentligt medan den ännu ligger i sjön och man har riklig tillgång till friskt vatten. Skrubba ordentligt i alla skrymslen och vrår, se till att våghålen är rena, skölj bort eventuella matrester under durkarna, rensa bort flask- och konservburksetiketter, tvätta bort olja och bensin som samlats i kölen. Det måste vara riktigt rent innan man ger sig. Sedan är det dags att skrubba av däck, och slutligen tar man utsidan ner till vattenlinjen. Det går bra att använda t. ex. Fenom i vattnet för den här rengöringen. När båten kommit i land skrubbas botten ren utvändigt med rotborste. Det går lättast att få bort bevaxningen medan botten ännu är fuktig. En aktersnurra eller någon annan mindre båt kan man lika gärna skrubba

(Forts. på sid. 74)

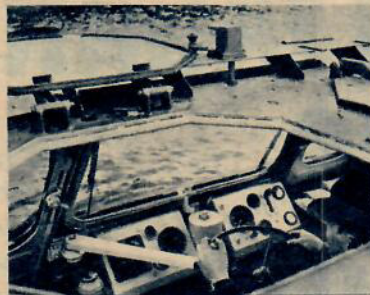
KUSTJÄGARNA GÅR TILL SJÖSS — I BIL

Som första tidning har **TEKNIKENS VÄRLD** närmare fått bekanta sig med svenska kustartilleriets senaste vapen — en engelskbyggd 8,5 tons terränggående amfibiebil. På en öde holme någonstans i den stockholmska skärgården visade saltstänkta kustjägare att det är ett fordon kapabelt att lösa de flesta omöjliga transportuppgifter. **VÄND!**

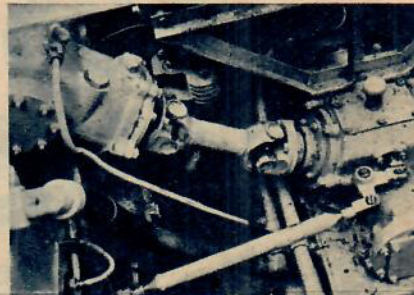
Av LEIF JUNGESTAD Foto: PeO Eriksson Teckning: Tord Nygren



KUSTJÄGARNA... (forts.)



Styrningen av turbinernas utloppsmunstycken sker med en mekanisk styrarm.



Drivkraften till turbinerna har tagits från växellådan via två kardanaxlar.

Den tunga kolossen är klar att gå till sjöss. De stora och individuellt fjäderande hjulen följer varje ojämnhet. Observera vattenintaget till turbinen mellan och ovanför bakre hjulen.



Med vrålande motor bökar sig Kämpe ut mot fritt vatten. Grund erbjuder inga större svårigheter att forcera — turbinerna kopplas bort och hjuldriften tas i anspråk.

Kustjägarernas nytillskott betyder oändligt mycket för försörjningsdetaljen. Inte ens branta och fukthala klippor tycks hejda Kämpen och en vältrimmad fordonsbesättning.



Strålen vid baklämmen kommer från två pumpar som länsar 240 lit/min.



Det är något av förhistoriskt vidunder över den tunga kolossen då den med snörv-lande turbiner och morrande motor bökar sig upp för de brant sluttande stränderna. Och därför tror man gärna kustjägarerna när de påstår att nykterheten hos semesterfirare till sjöss blivit en helt annan sedan amfibiebilen först dök upp i skärgården. För ett mullrande sjöodjur med stora lysande ögon i en förvillande skymning smäller lika högt som skära elefanter.

INGEN SKÖNHET

Stilwart — Kämpe — som bjässen heter är ingen skönhet och fjärran är en jämförelse med den amfibiecabriolet som vi tidigare presenterat och som

nyligen forcerat Engelska kanalen. Men så vänder sig inte heller Kämpe till presumtiva amfibiebilägare — även om den nu dykt upp i en civil version snarlik den militära. Tung transporter på väg som övergår i oländig terräng med insprängda sjöar och vattendrag eller mellan öar och holmar i vår vidsträckt skärgård — det är då Kämpe firar triumfer. Fordonstypen, som är helt ny för kustjägarerna och än så länge bara finns i ett fåtal testexemplar, har löst många transportproblem. Det har tidigare varit nog så knepigt att få fram ammunition och förnödenheter till skärgårdens utposter. Mellan öarna har båtar klarat förbindelsen, men sedan har det gällt att få för-

råden skyddade inne i terrängen. Nu är omlastningar ett minne blott. Hög landsvägsfart, fina prestanda i terräng och därtill möjlighet att ta sig fram över också stora vatten är en från många synpunkter utomordentlig kombination.

SEXHJULSDRIFT

Kraftkällan i Kämpe är en rak åtta av fabrikat Rolls-Royce, som vid 4.000 varv/min. utvecklar 220 hk. Den femväxlade lådan är helsynkroniserad. De korta huvudaxlarna går ut från fördelningslådan, som ligger mellan mitthjulen. Vagnen driver på samtliga sex hjul via axlar som går ut från två huvudknutar, belägna på vardera sidan av fördelningslådan. I varje hjul finns pla-

netväxel, som reducerar det ingående varvtalet till en fjärdedel. Hjulen är separat upphängda och fjädringssystemet utgörs av torsionsstavar. Därigenom har man eliminerat de utrymmeskrävande och klumpiga fjäderpaketen. De främsta och bakersta hjulen har fyra stötdämpare var, två hydrauliska och två med gummelement. Mellanhjulen har tre stötdämpare, varav två hydrauliska.

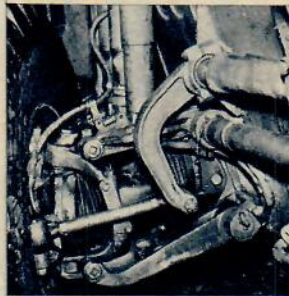
FYRHJULSSTYRD

Hydrauliska tryckluftsbromsar med skivor på samtliga hjul tillhör finesserna. Trumbromsar anses alltför känsliga för att kunna komma i fråga på ett amfibiefordon.

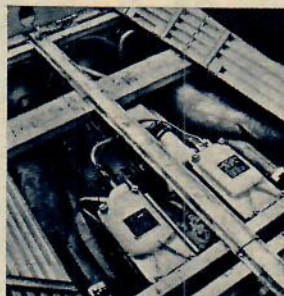
Det hydrauliska styrsystemet



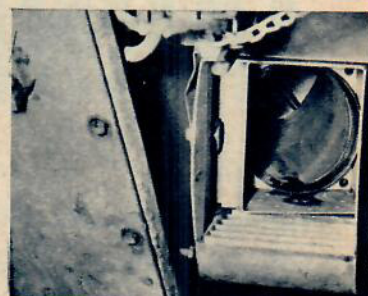
Kämpe styr med de fyra främre hjulen. För att få den idealiska linjen har de bakre styrhjulen endast halva utslaget jämfört med de främre.



Detaljbild avslöjar fyra stötdämpare, styrning m. styrstag, styrarm och styrlänk. Innanför styrarmen torsionsstaven.



Två fläktar suger friskluft genom kylsystemet. Motorn är rak åtta från Rolls-Royce. I förgrunden luftrenarna.



Turbinernas utloppsmunstycken, som är vridbara i sidled. En klaff, den syns ovanpå munstycket, kan framåtrikta vattnet.



påverkar de fyra främre hjulen. För att få den riktiga kurvlinjen har mellanhjulen — de bakre styrhjulen alltså — bara halva utslaget mot de främre.

MOTORN "AKTERUT"

Motorn är placerad längst bak, och två kraftigt dimensionerade fläktar suger kallluft genom kylpaketet. Tillsammans med växellåda, fördelningslåda och dess huvudknutar, bränsletank och diverse andra aggregat upptar den hela utrymmet under durken. Av säkerhetsskäl finns sprinklersystem med sex känselspröt som täcker hela motorrummet. Utrymmet ovanför är fordonets flak. Förarhytten har

plats för tre man — en fordonschef, förare och signalist. Tio man med full utrustning är personkapaciteten — 5,1 ton den totala lastförmågan.

TILL SJÖSS

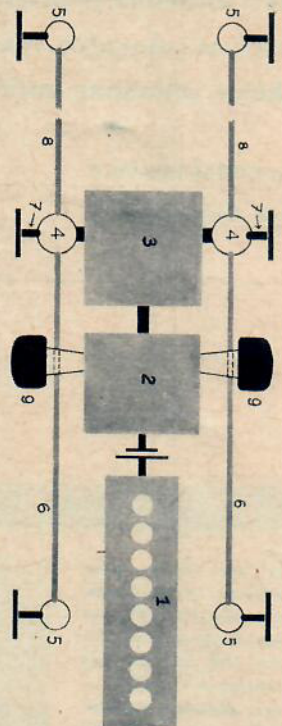
I vattnet är Kämpe turbin-driven. Insugen — ett på vardera långsidan — sitter omedelbart framför bakre hjulen och de båda tvåstegsturbinernas kraftuttag på växellådan. Turbinernas arbete är synkroniserat, och detsamma är fallet med den mekaniska styrningen som möjliggör sidledsrörelser av de båda utloppsmunstyckena. För att få bromsverkan och viss backningsförmåga kan utblåsningen bakåt stoppas av klaffar. Det från turbinerna utströmmande vattnet tvingas då ut ge-

nom framåtriktade ventilspjällor.

LOVANDE FÖRSÖK

Än så länge har kustjägarna bara fått ett fåtal försöks-exemplar. Meningen är att dessa skall provas under de mest krävande förhållanden. Redan har Kämparna fått vara med om en hel del, men fler tillämpningstester väntar. På kustjägerhåll sticker man inte under stol med att det är det bästa fordon man vet. Visst finns det plats för en del modifieringar — bl. a. saknar man en vinsch — men i samtliga fall tycks det vara förändringar som är tämligen lättgenomförbara. Vad gäller framkomligheten är kustjägarna fullt nöjda. Visserligen tycks det vara omöjligt att

Principskiss av drivsystemet hos Kämpe. 1. Motorn som är belägen längst bak i fordonet, 2. växellåda, 3. fördelningslåda, 4. huvudvinkelväxel, 5. vinkelväxlar, 6. drivaxlar till bakre hjulen, 7. drivaxlar till mellanhjulen, 8. drivaxlar till främre hjulen, 9. drivaggregat för turbinerna.



forcera dy — turbinerna orkar inte, hjulen drar inte, och har man en gång satt sig fast när varken båt eller bärgningsbil — men man är också medveten om att det inte går att begära allt av ett fordon som skall vara både bil och båt.

DATA

Kämpe har ganska imponerande mått: längd 6,25 m, bredd 2,67 m, höjd med bom för presenning 2,65 m, markfrigång 42 cm, tjänstevikt 8,4 ton, lastkapacitet 5,1 ton. Landsvägsfart ca 70 km/tim.

Till sjöss: djupgående (olastad) 1,52 cm, lastad 1,82 cm. Fart ca 5 knop.

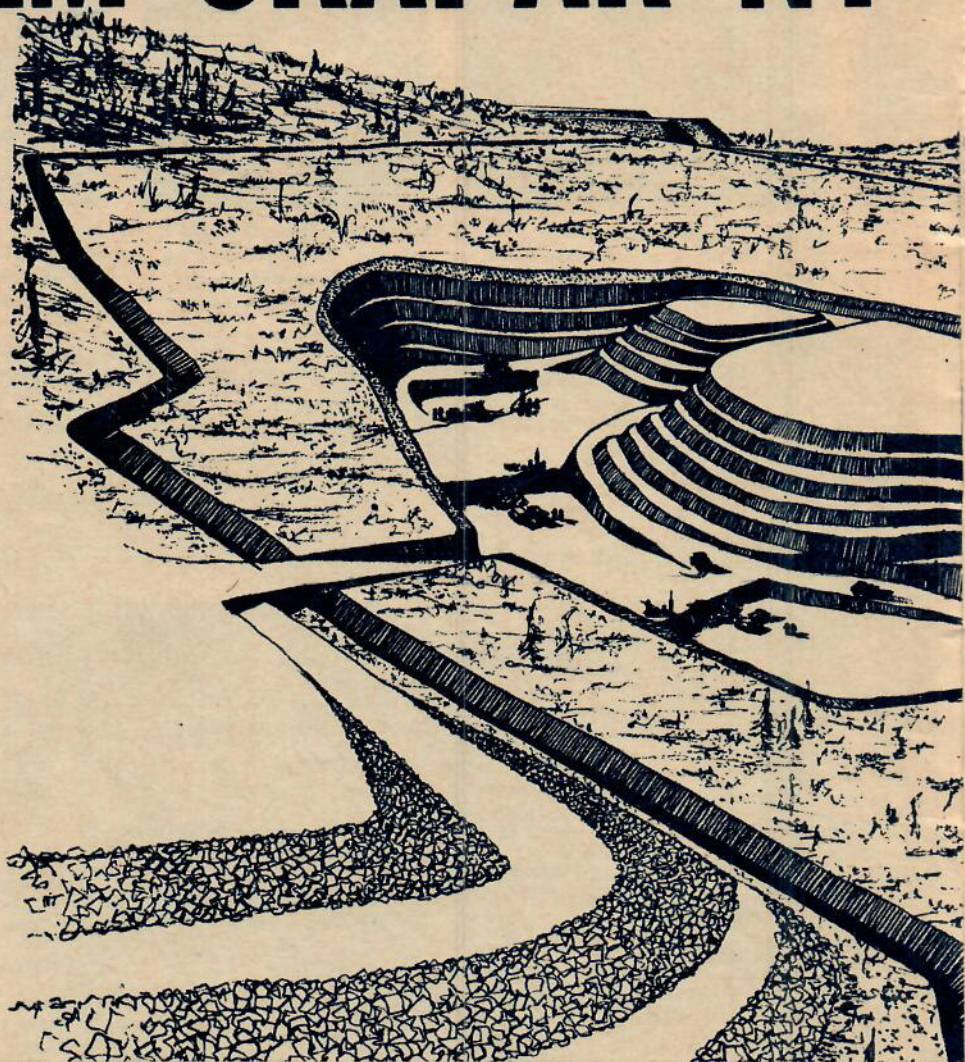
Bränsletanken är tillräckligt stor för att medge avsevärd aktionsradie.

JÄRNMALM SKAPAR NY

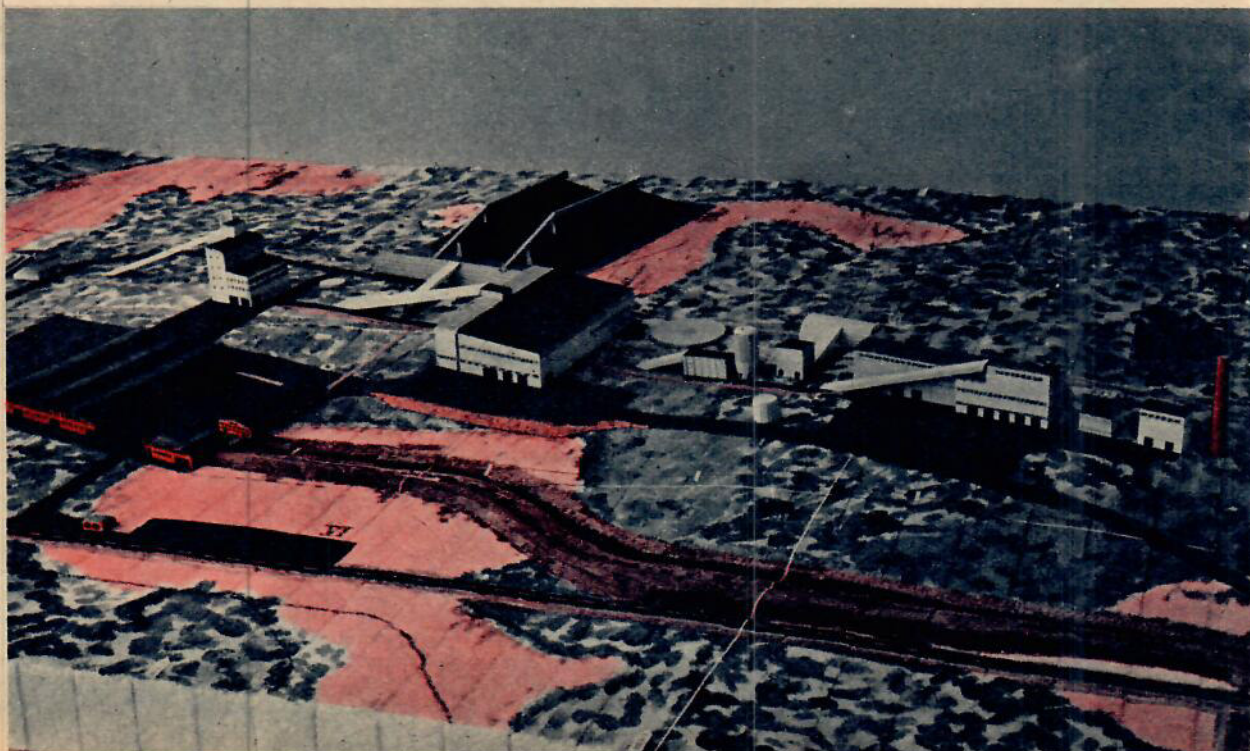
Tre miljoner ton per år är den siffra med vilken vår järnmalmproduktion kommer att ökas när LKAB:s exploatering av de nya stora fyndigheterna i Leveäniemi invid byn Svappavaara fem mil sydost om Kiruna kommit i gång om några år. Men innan malm-brytningen kan påbörjas fattas en sak: det nya Svappavaara. Ett helt nytt samhälle skall nämligen byggas i obygd. Med bostäder, skolor, allmänna institutioner . . .

Av GÖSTA HELLBECK

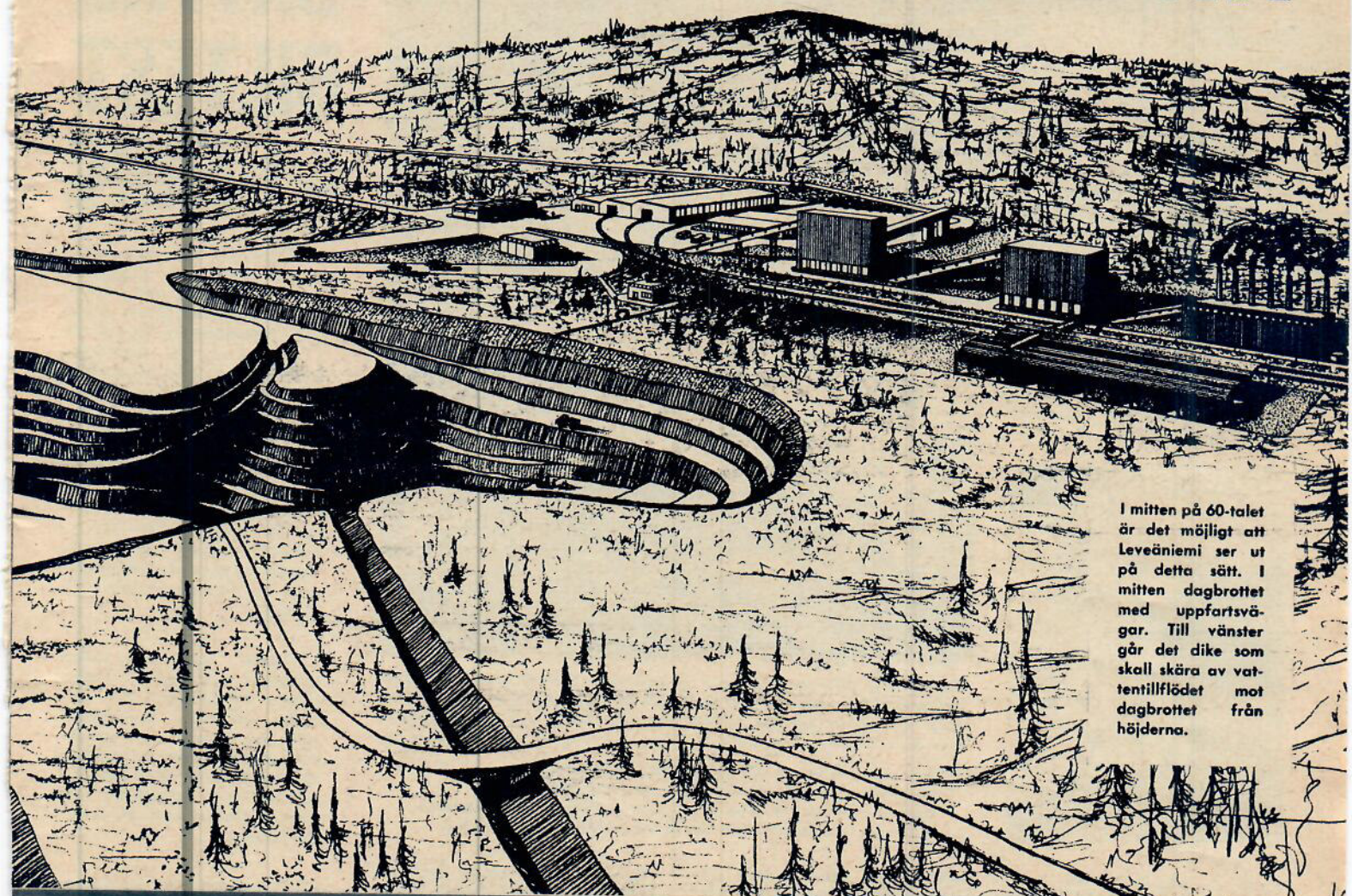
Foto: Gunnar Bergbom



Så här tänker man utforma industriområdet som hör till gruvan. Malmen måste innan den fraktas bort krossas och anrikas — dvs. genomgå en procedur som gör den mer koncentrerad. Möjligen kommer man också att anlägga ett kulsinterverk. Därtill kommer service-, reparations- samt en mängd olika lagerlokaler.



GULDÅLDER I ÖDEMARK



I mitten på 60-talet är det möjligt att Leveäniemi ser ut på detta sätt. I mitten dagbrottet med uppfartsvägar. Till vänster går det dike som skall skära av vattentillflödet mot dagbrottet från höjderna.

När malmbrytningen i Kiirunavaara påbörjades för mer än ett halvsekel sedan växte samhället Kiruna upp i den lappländska ödemarken som en planlös röra och visade snart tendenser att förslummas. Skjul och kåkar hur som helst kring stigar och gropiga vägar präglade de första åren i nybyggarsamhället. När i dag ett nytt gruvssamhälle växer upp har processen ytterst få likheter med Kirunas Klondyke-betonade tillkomst- och uppväxtår. I dag planerar man minutiöst, exploaterar efter noggranna kalkyler och investerar pengar inte bara för att rationalisera brytningen, utan också i ett företag som siktar till att ge människorna i och kring gruvan ett modernt samhälle där alla teknikens landvinningar tagits i anspråk.

Nya bostadsområden av denna storlek — 1.500 lägenheter — har visserligen projekterats och byggts tidigare i Sverige, men det nya Svappavaara är

unik i så måtto att det är avsett att bli ett eget, helt samhälle — inte en drabantort till en storstad. Det är också frågan om att bemästra en rad speciella problem som till exempel särpräglade naturförhållanden — Svappavaara ligger ett bra stycke norr om polcirkeln. För att få fram en stadsplan för det nya samhället arrangerade Kiruna stad — Svappavaara ligger inom vår nordligaste stads gränser — och LKAB en arkitekttävling vars resultat ligger till grund för de planeringsarbeten som nu pågår.

BÖRJADE MED KOPPAR

Svappavaara är, eller rättare var, en liten by vars 400 invånare livnar sig på jord- och skogsbruk. Ännu betar kor och får på gårdstunen, men i morgon kommer moderna bostadshus omgivna av väl tilltagna parkeringar och lekplatser att kanta permanentade gator där

nu härbren och gamla stockvirkesgårdar står.

Dagens Svappavaara är ett nybyggarsamhälle. Men historiskt sett är byn det inte. Byn räknar nämligen sina anor århundraden tillbaka. Inte heller gruvbrytningen är något nytt för Svappavaara. För över 300 år sedan väcktes nämligen byborna till idogt brytningsarbete av den driftige Abraham Momma, som sedan det 1654 blev känt att det fanns malm i Svappavaara föranstaltade om brytning. Men den gången var det koppar. I 16 år varade kopparrushen — tillräckligt länge för att Momma skulle bli adlad till Reenstierna.

Sedan dess har flera intressenter varit och hackat i berget, men inte förrän LKAB 1957 företog en grundlig prospektering med åtföljande provbrytningar hände något positivt. Den 7 februari 1961 klubbade bolagsstyrelsen ett beslut som innebar grönt ljus för Svappavaaraprojektet. Kring årsskiftet 1964—1965

skall produktionen vara i gång på allvar. Om fem à sex år beräknar man att bryta tre miljoner ton järnmalm årligen.

En modern jättegruva fordrar dock stora förberedelser innan den kan tas i drift. Pionjärerna — de som schaktar och planerar, bygger grunden för gruvdriften och samhället — de bor som alla andra nybyggare provisoriskt. Men deras baracker ser inte ut som de dragiga brädiskjul vilka härbärgerade gruvarbetarna som började bryta i Kiirunavaara. Inte heller går arbetet till på samma sätt. 1962 går teknikerna i täten. Kartlägg, mäter, uppskattar och provar sig fram. Man vet på ett ungefär hur mycket malm som finns, var den finns och vilken kvalitet den håller.

BERGET SPOLAS RENT

Förarbetet för brytningen, järnvägs- och bostadsbyggen kräver en insats av inemot 700 man. Att åstadkomma en

... (forts)



1,5 milj. kubikmeter jord har skilts av för att frilägga malmkroppen i vilken man pallvis skall bryta sig ned. Den mark som täcker malmen är ganska värdelös skogsmark.



Den bil med vilken man för fram sprängämnen, borrstål och annan material är i en klass som gör att den skulle bli utdämd vid en bilinspektion. Rutor och dörrar har åkt all världens väg. Skulle nya rutor sättas in blev deras livslängd kort. De skulle snart tryckas in vid någon sprängning.

Man spränger en s. k. järnvägstoll för att underlätta malmtransporten. När tågsättet körts ner i tullen kan den krossade malmen tömmas direkt från fickorna ned i vagnarna. Nedfarten (se bilden!) mäter 330 m, varav 200 m under bergtak.

gruva är nämligen inte bara att spränga ett hål i berget och plocka fram malmen. Malmen är tung och fordrar för sin bortforsling stadiga don — järnvägar och vägar. Till en del måste den bearbetas också innan den forslas till utskleppningshamnen Narvik via Kiruna för Leveäniemi-malmens del. Därtill måste ledningar för kraft, vatten och avlopp dras, jord schaktas undan och berg sprängas.

Men innan detta: prospektering med provborrning, analyser, kartläggning. Ännu återstår mycket innan gruvan ger tre miljoner ton årligen. Flera miljoner har investerats på många tiotusentals meter diamantborrning. Ända till 600 meter djupa borrhål har gjorts, och de kostar 100 kronor metern.

Bortschaktningen av den jord som täcker malmkroppen — den så kallade avtäckningen — är genomförd. Cirka 1,5 miljoner kubikmeter har fraktats bort och malmkroppen är frilagd i en utsträckning av 1,5 kilometer, vilket medger brytning i tio år. Nu pågår som bäst uppställning av området för att få fyndigheten

helt blottad. Man hackar och skrapar och spolar med tryckluft till dess ytan är fullkomligt ren. Geologerna kan sedan kartlägga sprickbildningar och förkastningar. Allteftersom området avtäckts flygfotografieras det av rikets allmänna kartverk. På flygfotografierna kan experterna studera malmlytan och kartlägga fyndigheten. Dessutom kan man med flygfotona som material få fram nivåkartor med vars hjälp man mycket noggrant kan beräkna volymen på de uttagna jordmassorna.

Brytningen i Leveäniemi kommer att ske som dagbrott. Man kommer att ta malmen från toppen och äta sig ner i marken. Fyndigheten ligger nämligen inte i ett berg, utan i en väldig kropp under marknivån. Sedan dagbrytningen i Kiirunavaara avslutades för kort tid sedan finns för närvarande blott ett mindre dagbrott i en av Kiirunavaaras utlöpare.

Ett av de största problemen vid brytningen är vattnet som ständigt rinner från de omgivande höjderna ner i brytningsområdet. För att leda bort vattnet måste gruvan omges av

jättediken som samlar upp och leder bort vattnet. Själva brytningsområdet består också till stor del av sank myrmark, och denna måste dikas ut innan brytning kan ske.

GULDGRÄVARFYND

Åtskilliga tiotusentals ton malm har redan provbrutits, förts till Malmberget och där genomgått analys i full skala i ett anrikningsverk. Det har visat sig att malmen i Leveäniemi är av skiftande kvalitet. Den håller när den är som rikast 65 procent, men det finns fattig malm också, ned till 30 procent. Gyllene tider stundar åter för Svappavaara — man hittade faktiskt också guld när man bröt i en av de gamla koppargruvorna för 300 år sedan. I dag är järnet guld. Men inte alltid har järnmalmfyndigheterna i området varit guldkantade. Järnmalmberget Mertainen såldes för 64 år sedan av Svappavaara by för en spottstyver — 8.000 riksdaler var köpeskillingen. I dag får man sätta åtskilliga nollor bakom för att träffa bergets rätta värde, och det är nollor som inte orsakats av fallande penningvärde.

ÄNNU BÄTTRE BILTEST - I FÄRG

Från och med nästa nummer kommer Teknikens Världs biltester att utföras helt i färg. Det är en nyhet som tidningen är ensam om i svensk press. Samtidigt kommer analysen att utökas, bli mer omfattande och ägna ett speciellt intresse åt just sådana detaljer som är ett ständigt återkommande bekymmer för alla bilägare — rosten. Testarlaget kommer att granska bilen med minutiös noggrannhet för att avslöja sådana eventuella rostfickor som i framtiden för med sig allvarliga skador på karossen.

Varje väsentlig detalj granskas och bedöms utförligare än tidigare. De tekniska proven, hastighets-, bränsle-, broms- och accelerationsprov, kommer givetvis att bestå. Efter hand kommer också nya uppgifter att kunna lämnas om de testade bilarna.

I samband med att testerna utföres i färg utökas också formatet från tre till fyra sidor. Avsikten med detta är utöver en bättre och utförligare analys att vem som helst skall kunna riva ur de fyra färgsidorna — som alltid kommer att ligga i tidningens mitt — och samla dem till ett riktigt testalbum. Detta utan att någonting annat i tidningen förstörs. Det blir efter hand ett allt värdefullare samlingsverk om dagens aktuella bilar utan att det kostar någonting extra för Teknikens Världs läsare. En särskild samlingspärm kommer att erbjudas läsarna.

Teknikens Värld kommer att testa alla de nya bilar som kommer ut i marknaden, antingen i Sverige eller utomlands i den mån det dröjer med leveransen hit. Den första testen i serien är Renaults nya R 8. Den testen utfördes i Frankrike.

Vi på Teknikens Värld hoppas att ni skall ha glädje av denna nya uppläggning av biltesten.

HÖSTEN 1962

ALLT OM bilen

bilsalongen

120
BILAR
I BILDER

BILNYTT
I FÄRG



BMW 1500

ÅRETS BILNYHETER

Sällan har bilnyheterna kommit så tätt som i år. På sitt omslags innersidor visar Bilsalongen det som är nytt.



BMW 1500

Länge omtalad har BMW:s mellanklassvagn 1500 äntligen kommit i produktion. Den uppenbarar sig som en läcker skapelse och som ett nytt bevis på BMW:s stolta bilbyggartaditioner. Motorn på 1.499 cc och 80 hk DIN driver upp vagnen i toppfarten 150 km/t. Utrustningen är kvalitetsbetonad, men inte luxuös. Prisklass på gatan: 17.000 kronor. Minitest: Vaghållning, komfort och utförande i toppklass försvarar det relativt höga priset. Stabiliteten i höga farter bättre än konkurrenternas.

SIMCA 1000

För första gången på ett decennium har Simca i år släppt ut en ny modell, Simca 1000. Den ligger i småbilsklassen, har motorn bak och kaross i tvåkopsstilen. För att vara svansmotorvagn har Simcan hyggligt bagageutrymme, och fyrdörrarskarossen ger utrymme för fyra vuxna. Prisklass på gatan: 9.000 kronor. Minitest: Vagnen är trevlig i stadstrafik, kvick och behändig. Motoreffekten är tillräcklig, men överstyrningstendensen dock stor.



MORRIS 1100

Decenniets största bilnyhet har man kallat Morris 1100, »Hundkojans» storebror från BMC. Konstruktionen är märklig, tvärställd 4-cylindrig motor på 50 hk, skivbromsar fram, vätskefjädring och kylsystem med expanderkärl. Fyrdörrars karosseri med mindre mått än VW, innerutrymmen som hos Opel Rekord. Toppfarten 125. Minitest: Fenomenala vägegenskaper och god komfort för fyra. Spartansk inredning. Pris på gatan: 10.500 kr.

(Forts. på sid. 10)

RIKASTE BILÅRET

● 1962 visade sig vara det rikaste bilåret på lång tid. Rikt på tekniska nyheter, på nya bilmodeller och bättre i urval för bilköparen än på mycket länge. Och mest glädjande av allt: Det är de överkomliga prisklasserna som gynnats.

Det som har hänt är att en rad stora biltillverkare ökat sitt sortiment och erbjuder bilar i låg prisklass med komfort, säkerhet och prestanda som tidigare kostade mer. Speciellt säkerheten har fått sitt genom att bromsarna ägnats extra omtanke.

Detta att bilfabrikerna breddar sitt sortiment är något vi känner igen. De bilföretag som i dag är de ledande i USA slog ut sina konkurrenter just genom att förse marknaden med en fullständig skala biltyper. Återförsäljaren behövde ingen komplettering, kunde tillfredsställa varje kunds behov.

Hårda tag tycks stunda på den europeiska marknaden.

Alla skiljaktigheter till trots har årets bilnyheter ett gemensamt: Service och rundsmörjning blir något sällan förekommande.

1962 har varit — och är — ett bilår utan motstycke på länge. I den långa raden av nytillskott behöver man inte tänka längre än till Morris 1100, Opel Kadett, Taunus 12 och Renault R 8 för att inse det. På svenska marknaden är 1962 startår också för till exempel Renault R4, Simca 1000 eller, för att gå över till den exklusiva sidan, Jaguars typer E och X.

Redigering: John Murray

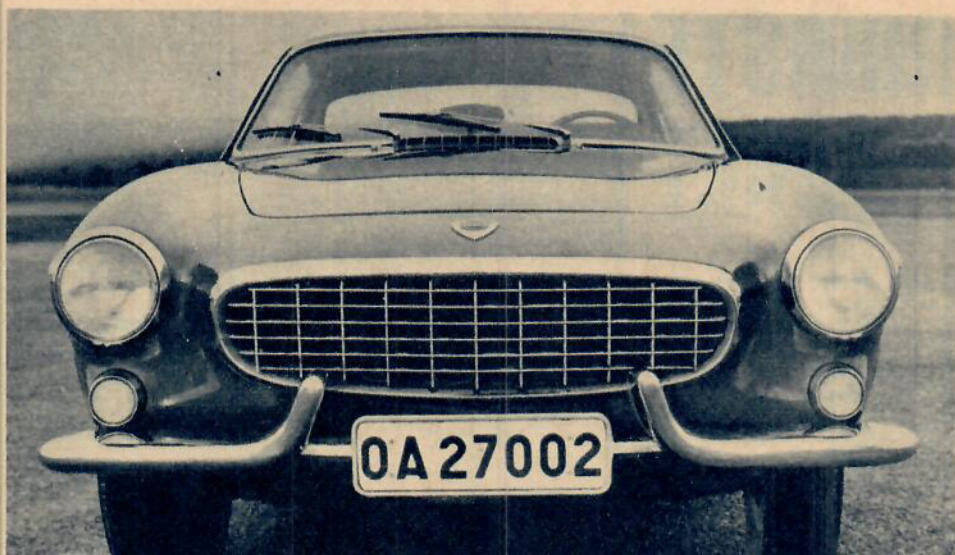
Alla priser är ungefärliga och ger ett genomsnittspris för vagnstypen. Priserna varierar som bekant från försäljningsställe till försäljningsställe. I tekniska data anges cylindervolymen i cm³, effekten i hästkrafter och måtten i centimeter. A betyder automatväxel och Ö överväxel. Vikten anges i kg, tom efter siffran betyder tomvikt och tj tjänstevikt.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.		Sid.		Sid.
A		G		Porsche 1600	36
Alfa Romeo Giulia TI	46	Glas S 1004	37	Porsche 1600 Super 75	36
Alfa Romeo 2600 Berlina	46	Glas Isar T 700	37	Porsche 1600 Super 90	36
AU 1000 Limousine	38			R	
Austin 850	40	H		Rambler American	48
Austin 850 Cooper	40	Hillman Super Minx	41	Renault R 8	44, 49
Austin A 40	40	Hillman Super Snipe	41	Renault R 4	44
Austin A 60	40			Renault Dauphine	44
Austin A 110 Westminster	40	J		Renault Caravelle	44, 49
Austin Healey Sprite	40	Jaguar XK'E'GT	42	Renault Floride S	44
		Jaguar Mark 2/2,4	42	Riley 1,5	40
B		Jaguar Mark 2/3,8	42	Riley Elf	40
BMW 1500	32, 37	Jaguar Mark X	42	Rover 3-litre	42
BMW 3200 S	37			Rolls-Royce Silver Ghost	50
BMW 700 LS	37	L		S	
Buick Riviera	47	Lancia Flaminia	46	Saab 95	35
Buick Special	47	Lancia Flaminia Coupé	46	Saab 96	35
		Lancia Flavia	46	Saab 96 Sport	35
C		Lincoln Continental	47	Simca 1000	32, 45
Cadillac Sedan de Ville	47			Simca Aronde Monthéry	45
Checker Superba	48	M		Simca Ariane Superluxe	45
Chevrolet Corvair	47	Maserati 3500 GT	50	Singer Vogue	41
Chevrolet Corvette	47	Mercedes 180	38	Skoda Octavia	39
Chevrolet Impala	47	Mercedes 190	38	Skoda Octavia Super	39
Chevy II	47	Mercedes 190 D	38	Studerbaker Avanti	48
Chrysler 300	48	Mercedes 220 SE	38	Sunbeam Alpine	41
Chrysler Valiant	48	Mercedes 300 SE	38	Sunbeam Rapier	41
Citroën 2 CV	45	Mercedes 220 Coupé	50		
Citroën Mi 6	45	Mercury	47	T	
Citroën ID 19 Confort	45	MG Midget	40	Triumph TR 4	42
Citroën DS 19 Berlina	45	MGA 1600	40	Triumph Herald 1200	42
		Morgan 4/4 Series IV/Ford-motor	43	Triumph Vitesse	42
D		Morgan Plus Four/Triumph TR 4- motor	43	V	
Daf Daffodil	48	Morris 850	40	Vauxhall Victor	41
Daimler 250 SP	42	Morris 850 Cooper	40	Vauxhall VX 4/90	41
DKW Junior de Luxe	38	Morris Minor 1000	40	Vauxhall Velox Cresta	41
Dodge Dart	48	Morris Oxford	40	Volga	48
		Morris 1100	32	VW 1200 Limousine	36
F		Moskvitch	48	VW 1200 Karmann Ghia	36
Fiat 500	46	N		VW 1500 Limousine	36
Fiat 600	46	NSU Prinz 4	37	VW 1500 Karmann Ghia	36
Fiat 1100 Speciale	46			VW 1500 Variant	36
Fiat 1300	46	O		Volvo PV 544 Special	34
Fiat 1500	46	Oldsmobile Starfire	47	Volvo PV 544 Sport	34
Fiat 1800 Scandinavia	46	Opel Kadett	37	Volvo 121	34
Fiat 2300 Scandinavia	46	Opel Rekord 1700	37	Volvo 122	34
Fiat 2300 S Coupé	46, 49	Opel Kapitän	37	Volvo P 1800	34
Ford Anglia	43			Volvo P 210 Duett	34
Ford Anglia Super	43	P		W	
Ford Consul Classic 315	43	Panhard PL 17	45	Wartburg Limousine	39
Ford Cortina	43	Peugeot 403	44	Wolseley Hornet	40
Ford Fairlane 500	47	Peugeot 404	44	Wolseley 6/110	40
Ford Galaxie	47	Plymouth Savoy	48		
Ford Taunus 12 M	39	Pontiac Tempest	47		
Ford Taunus 17 M 60 hk	39				
Ford Taunus 17 M TS 70 hk	39				
Ford Zephyr	43				

VOLVO

● Just när man ansåg sig ha fått bevis för att Sverige saknade förutsättningar för att kunna bygga inhemska personbilar, då satte Volvo i gång i Göteborg. Många ruskade på huvudet åt »den svenska hemslöjden» vid 20-talets slut, men av »by-smedjan» på Hisingen utvecklades en livskraftig industri. Nu är Volvo med på listan över världens 100 största företag utanför USA, och då Torslandaverken nu börjar bli klara kan produktionen passera 100.000-strecket bara på personvagns-sidan. PV 544 — som med sin ålder av 18 år blivit en av världens mest slitstarka bilmodeller — tillverkas fortfarande i full utsträckning, men Amazon — numera kallad 121 eller 122 — går om snart också i den svenska försäljningsstatistiken. Under de senare åren har modellsortimentet vuxit snabbt, mest beroende på att med den konkurrens som nu väntas komma måste återförsäljarna kunna vara specialiserade på bara Volvo och ändå kunna klara de flesta kunders önskemål.



P-1800

Med P 1800 har Volvo ingalunda skapat en hypervass sportvagn. Däremot en komfortabel långfärdsvagn av hög klass. Minitest: Komfort och väghållning på alla slags vägar samt bromsar över all kritik. God ekonomi. Prisklass: 20.000 kr.

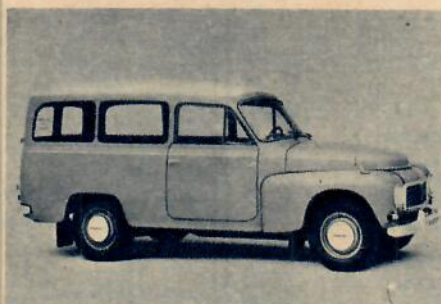
Amazon kan betecknas som en systervagn till 544, men dyrare och modernare. Solid, tämligen rymlig och snabb finns den med motor om 75 eller 90 hk. Kaross med 2 el. 4 dörrar. Minitest: Väghållning av klass, en utmärkt motor och gott detaljarbete på pluskontot. Prisklass: 14.000–17.000 kronor.

AMAZON 2-d.

PV 544

▼ Trots sin ålder är 544 fortfarande populär på flera marknader. I Sve-

rige är det Volvos största modell. Finns med 3- eller 4-växlad låda och med B 18-motor på 75 eller 90 hk. Minitest: Bra vägvagn med en förstklassig motor. Sikt och utrymme inte i takt med tiden. Gott detaljarbete. Prisklass: 12.000–13.500 kronor.



Volvo Duett som nu fått B 18-motorn är en av de mest praktiska kombivagnar marknaden har att erbjuda.



Nyast bland Volvos modeller är länge väntade Amazon Kombi, en elegant, lättlastad och rymlig kombi, som dock inte hör till de billiga.

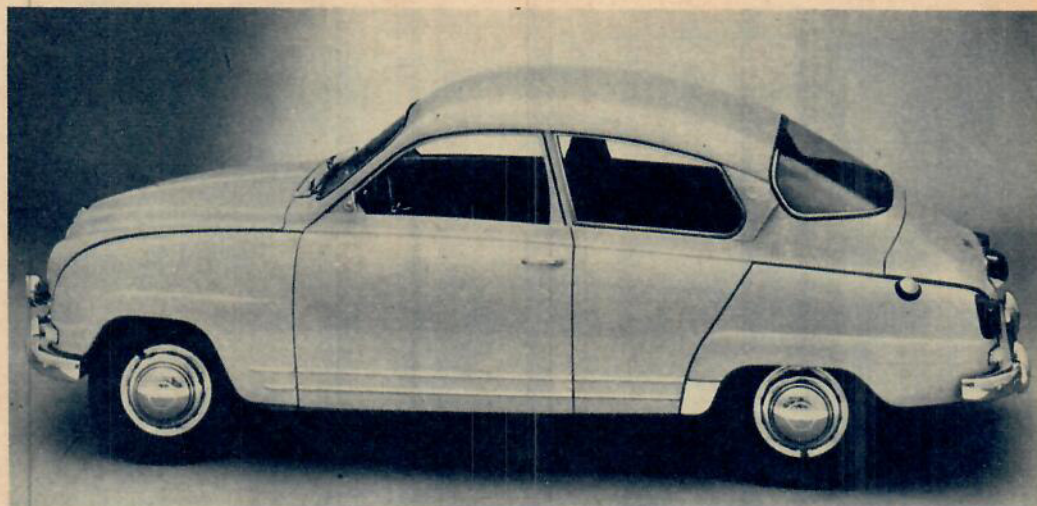
TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÅNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VAXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
VOLVO PV 544 SPECIAL	2	5	1080 tj	450	158	156	1780	75 SAE	4	12,0 sek	145
VOLVO PV 544 SPORT	2	5	1080 tj	450	158	156	1780	90 SAE	4	9,5 sek	155
VOLVO 121	4 (2)	5	1160 tj	445	162	151	1780	75 SAE	3 (4)	11,2 sek	145
VOLVO 122	4 (2)	5	1160 tj	445	162	151	1780	90 SAE	4 (6)	10,0 sek	153
VOLVO P 1800	2	4	1200 tj	440	170	130	1780	100 SAE	4 (6)	7,7 sek	170
VOLVO P 210 DUETT	3	5	1190 tj	440	160	168	1780	75 SAE	3	12,0 sek	145

SAAB

■ Yngst bland biltillverkare är Saab det märke som skapat försäljningssensation på den svenska marknaden. Från en blygsam plats bland toppmärkena har man kommit fram till nummer två bland bilmodeller. Delvis är det Volkswagens recept man använt, att envist bättra på en populär bilmodell till en ännu bättre — och ännu populärare. Och också Volkswagens andra linje har man följt, att ständigt bygga på serviceverksamheten.

Det är 12 år sedan Saab förde ut sin modell 92 på marknaden. Bilen var avsedd som produktionsutfyllnad, då man hos flygindustrin fruktade ett bakslag på grund av vikande militära orderstockar. Optimismen och intresset var stort, men produktionen blygsam. 2.000 vagnar om året fick man fram till en början, medan 24.000 spekulanter stod i kö. I dag är produktionen cirka 35.000 bilar per år och exporten får alltmer ökad betydelse.



SAAB 96 SPORT

Saabs nyhet för året är Saab Sport — en utveckling av gamla Saab 750 GT. Alltså en utpräglad sportbetonad vagn med goda sittplatser för två och ett reservsäte för två. Numera används 96-motorns stomme på 841 cc cylindervolym, men effekten är höjd till 52 hk DIN och smörjning sker från separat oljetank. Instrumentutrustningen är riklig och inredningen i lyxklass. Minitest: I vanliga Saabkarossen har man lyckats skapa en fullfjädrad sportvagn, som dock är högst komfortabel. Dock är vagnen svårkörd i stadstrafik. Prisklass: 16.000 kronor.



SAAB 96

En mycket robust utförd kaross och ett originellt utseende som varken kan kallas modernt eller omodernt kännetecknar Saab 96. Bra sittutrymme finns för fyra personer, baksätet är originellt nog ställbart i höjdled. Vagnen är en av de få som är försedda med friskluftsutsläpp i bakvagnen för en bättre värmefördelning. En trecylindrig tvåtaktare driver de parallellstagsupphängda framhjulen, medan bakhjulen är monterade vid en urformad, stel axel. Spiralfjädrar runt om. Minitest: En förnämlig styrprecision parad med utmärkta vägegenskaper och god kursstabilitet ger Saabföraren möjlighet till mycket höga marscharter trots en liten motor. Motorn är tyst och smidig, men ger besvärande rökavgaser. Pris på gatan: 11.000.

SAAB 95

Utan tvekan är Saab 95 en triumf för praktiskt tänkande. Ur det rymliga lastutrymmet kan två säten fällas fram — ett bakåtvänt! Sju personer får sittplats i den lilla bilen, som annars lastar hela 510 kg. Minitest: Saab 95 känns som en personbil och har behållit de förnämliga egenskaperna från modell 96. Prisklass: 12.500 kronor.



TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
SAAB 95	3	6	1000 tj	412	157	147	841	42 SAE	4	18 sek	120
SAAB 96 SPORT	2	4	945 tj	405	157	147	841	52 DIN	4	12 sek	145
SAAB 96	2	4	890 tj	405	157	147	841	42 SAE	3	15 sek	125

MERCEDES · AUTO UNION · DKW

■ Då man talar om tysk grundlighet — då har man lätt att tänka på Daimler Benz och dess Mercedesbilar. Ty just där tycks grundligheten frodas som ingen annanstans. Kvaliteten på bilarna har alltid varit hög och i konstruktionen har man gått grundligt till väga — också då det gäller att finna nya problemlösningar. På tävlingsbanorna var grundligheten så stor vid bilkonstruktion och planläggning att märket praktiskt taget alltid vann. Tävlingsverksamheten är nu nedlagd. Men man har riktat förnyad uppmärksamhet åt en annan tradition: Att bygga stora lyxvagnar. I vintras lanserades modell 300 SE och nu väntar man en modell 450. Den lär inte bli just billigare än Rolls-Royce... Auto Union har nästan lika fina anor från förkrigstiden och är nu systerbolag till Daimler Benz, vilket har hjälpt upp ekonomin tillräckligt för att man snart skall vara mogen att presentera en ny mellanklassvagn.



Mercedes 220 S eller SE är en av de populäraste stora vagnarna på den svenska marknaden.

Mercedes 300 SE är till det yttre identisk med 220 SE så när som på en rikligare kronutsmyckning. Bilen är utrustad med gasvätskefjädring och automatväxel.

Mercedes-Benz 180 — kanske mest känd som taxibil — har blivit berömd för tillförlitlighet och ett robust utförande.



MERCEDES 190

Med rätta har Mercedes 190 blivit prestige-bilen nr ett i landet. Minitest: Bra åkkomfort, bra värme, utmärkta vägegenskaper. Ibland oberäknelig på vinterhalka. Pris: 19.000.



AU' 1000

DKW har växt till mellanklassen, AU 1000 kan fås med motor på 44 eller 50 hk, med 2 eller 4 dörrar. Minitest: Snabb, vägsäker familjevagn för tvåtaktsvän. Pris: 11.500 kronor.



DKW JUNIOR

DKW-namnet är bevarat i modell Junior, trecylindrig tvåtaktare utan frihjul. Minitest: Rymlig för klassen, vägsäker. Pris: 9.500.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÅNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VAXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
MERCEDES 180	4	5	1250 tj	450	174	156	1897	68 DIN	4	13,5 sek	136
MERCEDES 190	4	5	1310 tj	473	180	150	1897	80 DIN	4	11,8 sek	152
MERCEDES 190 D	4	5	1360 tj	473	180	150	1988	55 DIN	4	20,2 sek	123
MERCEDES 220 SE	4	5	1450 tj	488	180	151	2195	120 DIN	4	8,3 sek	170
MERCEDES 300 SE	4	5	1550 tom	488	180	151	2996	160 DIN	4	7,7 sek	175
AU 1000 LIMOUSINE	2	5	970 tj	423	170	147	981	44 DIN	4	15,9 sek	130
DKW JUNIOR DE LUXE	2	4	800 tj	398	158	143	796	34 DIN	4	15,5 sek	117

OPEL · BMW · GLAS · NSU



Som helhet sedd är årets Opelsensation Kadett tämligen konservativ, både i utseende och konstruktion. Den fyr-cylindriga radmotorn driver bakhjulen. Ovanlig är motorns upphängning mycket långt bak och framvagnen med tvärliggande blad fjädrar. Kadett är en rymlig vagn för fyra fem personer med bagageutrymme i bästa Opeltradition. Accelerationen är med 26 sekunder till 100 km/tim normal för klassen. Vagnen är markant tystgående. Pris: 10.000 kr.

Byggt som en familjebil utan sidoblickar är Opel Rekord. För inköpspengarna får köparen en förhållandevis rymlig vagn, som åtminstone under de första tre åren fungerar bekymmersfritt. Ett flertal olika utföranden finns att välja på: tvådörrars, fyrdörrars eller kupékaross. Minitest: Städad vägvagn som inte reagerar surt på små misstag, men som heller inte är avsedd för körtekniska excesser. Ytterst lättkörd och tystgående. Prisklass: 12.000 kronor.

● Adam Opel AG i Rüsselsheim tillhör ända sedan 20-talet de stora tyska bilfabrikanterna. Under trettioåret var modell Kadett Tysklands mest sålda. Den har nu åter lanserats; man har satsat en miljard Mark på att bygga en ny fabrik som skall kasta den nya vagnen in i marknaden som en direkt konkurrent till Volkswagen. Utgången av denna tvekamp är spännande, men Opel tillhör General Motors, världens största industri. Resurser finns — även om det mot förmodan skulle vara en felspekulation. Redan före Kadetts återinträde var Opel Tysklands näst största bilindustri. BMW har alltid haft rykte om sig för goda bilar och dåliga finanser. Modell 700 har delvis byggt upp ekonomin och nu hoppas man att 1500 (presenteras på sid. 2) skall fortsätta. Att de stora vagnarna fortfarande görs får betraktas som en ren prestigeåtgärd.



OPEL

6-cylindriga Kapitän är liksom sina märkesbröder en vagn utan märkligheter. Men den bjuder på driftsäkerhet och komfort i hög klass. Minitest: En god vägvagn som ger höga medelhastigheter på långa resor. Prisklass: 18.000 kr.



Glas Isar T700 är en av de få vagnarna med panoramaruta.

Intressant hos Glas 1004 är kamaxeldriften med plastkuggrem.



Genom att förlänga BMW 700 fick man fram rymligare BMW 700 LS.

BMW:s modell 1500 börjar produceras i dagarna och är en av bilårets mest omtalade vagnar. 1500 presenteras i färg på sid. 2.



NSU Prinz IV har lånat sina drag från Chevrolet Corvair.



BMW 3200 Super är den snabbaste stora vagn som överhuvudtaget byggs i Väst-T.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VAXLAR	ACC. 0-80	TOPPFART
OPEL KADETT	2	4	670 tom	392	147	141	993	40 DIN	4	14,5 sek	120
OPEL Rekord 1700	2 (4)	5	1020 tj	452	163	149	1680	55 DIN	3	13,5 sek	130
OPEL KAPITÄN	4	5	1400 tj	483	181	151	2586	90 DIN	3	10,7 sek	152
BMW 1500	4	5	950 tom	444	165	150	1499	80 DIN	4	10,8 sek	150
BMW 3200 S	4	5	1560 tj	473	178	153	3168	180 DIN	4	8,4 sek	190
BMW 700 LS	2	4	760 tj	386	148	136	697	35 DIN	4	17,5 sek	120
NSU Prinz 4	2	4	750 tom	344	149	136	598	30 DIN	4	17,5 sek	118
GLAS S 1004	2	2	750 tom	382	150	135	992	42 DIN	4	15,0 sek	135
GLAS ISAR T 700	2	4	700 tj	346	147	138	688	30 DIN	4	18,0 sek	119

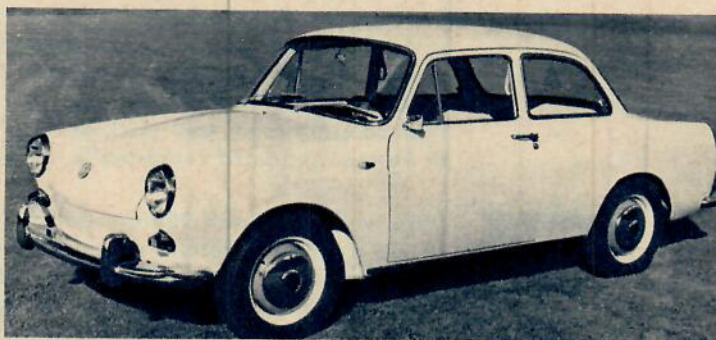
VOLKSWAGEN · PORSCHE



● Volkswagens historia som bilmärke är unik och faktiskt spännande som en roman. Det började redan långt före tredje rikets tid med Ferdinand Porsche — konstruktör hos Austro Daimler och sedermera Mercedes. Hela tiden hade han den billiga bilen med förnämliga prestanda i huvudet — men han fick aldrig resurserna att göra den. Resurserna kom från Hitler — hans uppdrag gällde att konstruera bilen för hela tyska folket — den skulle få kosta 1.000 riksmark! Dag och natt pågick konstruktionsarbetet, målet var en vagn som kunde rymma 5 personer och var snabb nog att gå i 100 kilometer per timme på Tysklands nya motorvägar. Prototypen byggdes bland annat hos NSU och Zündapp, men priset låg fortfarande för högt. I enkla källarutrymmen blev konstruktionen för Volkswagen dag för dag billigare och billigare. 1938 kunde de första vagnarna visas, och samtidigt byggdes staden Wolfsburg — på tvångsförvärvad mark — till bilens ära. Ferdinand Porsches namn är bevarat i ett bilmärke — Porsche — som dock är en självständig västtysk industri.

VW 1200

Sedan 1938 har Volkswagens huvudmodell sett ut så här. Då var den mycket modern, nu ter den sig lätt gammalmodig — men ingen protesterar annat än mot de opraktiska bagageutrymmena. Minitest: Stryktålig, robust. Utmärkt på vägen utom i det högsta fartregistret, där den är instabil. Prisklass 10.000 kronor.



VW 1500

Modell 1500 är faktiskt inte större än 1200. Men karossen är modern och utrymmena bättre för passagerare och bagage. Nytt är att baksätet förbättrats, fram hade man redan tidigare utmärkt plats. Minitest: God komfort och utmärkta köregenskaper, möjligen kan man önska mindre vindkänslighet och exaktare styrning. Överstyrningstendenserna mindre än hos 1200. Gott utförande. Prisklass: 12.000 kronor.



PORSCHE 1600

Porsche 1600 tillhör den ovanliga skara vagnar som förenar den bekväma vardagsvagnens egenskaper med sportbilens. Plats finns för två vuxna och två barn. Minitest: Vägegenskaper av högsta klass. Sportig men lättkörd motor. Prisklass: 21.000.



Variante är den lyckade kombiversionen av Volkswagen 1500. Flat motor ger plant galv.



Karmann-Ghia 1200 VW elegantare linjer. Men den kostar utrymme och pengar.



Den nyaste Karmann-Ghiamodeln är stöpt för 1500. Trivsamt lyx för 16.500 kr.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYMN	EFFEKT	ANT. VAXLAR	ACC. 0-80	TOPP. FART
VW 1200 LIM	2	5	820 tj	407	154	150	1192	34 DIN	4	16,2 sek	119
KARMANN GHIA	2	2	880 tj	414	163	133	1192	34 DIN	4		122
VW 1500 LIM	2	5	940 tj	423	161	148	1493	45 DIN	4	14,3 sek	132
1500 KARMANN GHIA	2	2	940 tom	428	162	136	1493	45 DIN	4		
VW 1500 VARIANT	3	5	900 tom	423	161	148	1493	45 DIN	4		
PORSCHE 1600	2	2	905 tom	401	167	133	1582	60 DIN	4	11,0 sek	162
1600 SUPER 75	2	2	905 tom	401	167	133	1582	75 DIN	4	8,0 sek	170
1600 SUPER 90	2	2	920 tom	401	167	133	1582	90 DIN	4	7,5 sek	180

FORD

■ Det är tydligt att man verkligen vädrar morgonluft hos de amerikanska bilföretagen på tysk mark. Både Opel och Ford satsar just nu oerhört på tysk och europeisk marknad och det med vagnar i allra populäraste klassen. Ford Taunus 12 M är dessutom tekniskt ytterst intressant — en framhjuldriven V4 med motorn framför framaxeln måste kallas avancerad — i all synnerhet som det rör sig om den amerikanska konstruktionen till den Cardinal som aldrig kom i produktion i USA. Med 54 SAE hk under huven borde den verkligen bli en bestseller. Den intressantaste frågan i sammanhanget är nu vad som händer med den överproduktion som inom kort måste uppstå i Tyskland. Ford och GM har uppenbarligen tänkt sig att förse hela kontinenten med stora mängder tyskbyggda vagnar, men det blir fråga om en giganternas kamp där många mindre bilföretag blir klämda.



TAUNUS 12 M

Taunus 12 M är ännu så ny att den inte finns i marknaden. Det är emellertid en behaglig familjebil med plats för fem och vägegensaper i hög klass. V4-motorn och framhjuldriften talar för mycket tillvaratagna utrymmen och plant golv. Enorma summor har lagts ned på konstruktionen, och köparen får troligen god valuta för sina knappa 10.000 kronor.

TAUNUS 17 M

Den originella formgivningen hos Taunus 17 M — gjord av en svenskättling — blev ett lyckokast. Vagnen är en rymlig och bekväm familjebil, avsedd att vara lättkörd. Finns också 4-dörrars och i ett TS-utförande som klarar 150 km/t. Minitest: Städd vägvagn med möjligheter till hård körning. Minustecken för låga ryggstöd. Prisklass: 12.500 kronor.



AWE WARTBURG

ÖSTTYSKLAND

■ Den östtyska bilindustrin har nu blott två typer på sitt program. Trabant är en liten folkbil som knappt exporteras, utan i första hand är avsedd för landets egen befolkning. Det är en liten Lloydliknande tvåtaktare med plastkaross. Den andra är AWE Wartburg, byggd på gamla BMW-fabriken i Eisenach. Karossen har fortfarande vissa BMW-drag, medan motorn är en utveckling ur DKW F9. I sitt hemland är Wartburg en lyxvagn i klassen kring 20.000.

AWE Wartburg har originella linjer, som fortfarande leder tanken till BMW.



SKODA

TJECKOSLOVAKIET

■ Tjeckoslovakien är ett billand med traditioner som aktas världen över. Tekniskt framskridna konstruktioner hör alltså till traditionerna, som nu upprätthålls av intressanta Tatra 603 med luftkyld svansmonterad V8-motor. Till Sverige importeras endast Skoda, som med en rad modeller på samma tema erbjuder robusta och vägsäkra vagnar till måttliga priser. På bilden en Octavia Kombi. Annars kan man välja mellan tvådörrars sedan och kabriolet. Två motorstorlekar finns och dessutom i olika trimningsgrader.

Skoda Octavia väntas under nästa år bli ersatt med en svansmotordriven vagn.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
FORD TAUNUS 12 M	2	5	850 tom	425	159	145	1183	54 SAE	4		125
FORD TAUNUS 17 M 60 hk ..	2 (4)	5	1020 tj	445	167	145	1698	60 DIN	3 (4)	12,9 sek	132
FORD TAUNUS 17 M TS 70 hk	2 (4)	5	960 tom	445	167	145	1758	70 DIN	4	9,4 sek	150
WARTBURG LIMOUSINE	4	4	1010 tj	431	157	145	900	45 SAE	4		114
SKODA OCTAVIA	2	4	990 tj	407	160	143	1089	40 DIN	4		120
SKODA OCTAVIA SUPER ...	2	4	990 tj	407	160	143	1221	45 DIN	4	18,0 sek	125

BMC: AUSTIN · MORRIS · MG · WOLSELEY · RILEY



AUSTIN MORRIS 850

»Hundkojan«, praktiskt bil-tänkande nästan till ytterlighet, är nu två år. Sedan den lilla vagnen i rävlingar visat vad den kan har den slagit definitivt. I grundutförandet är den

billigast i marknaden, men dyrare versioner finns, Cooper (bilden) med starkare motor. Minitest: Ytterst vägsäker, acceptabel plats för fyra. Lättkörd. Prisklass: Från 7.500 kr.



Austin A 40 Futura bildade skola för formgivningen av BMC:s »praktiska bilar«. Nu senast nya Morris 1100.



Morris 1000 är en gammal bestseller, beräknas stå kvar i produktion. Populärast i hemlandet.

MORRIS 1100 Alec Issigonis sensationella nyskapelse, Morris 1100 med tvärställd motor och ny typ av vätskefjädring, presenteras på sid. 32.



● Märkena Austin, Morris, MG, Riley och Wolseley tillverkas av samma koncern, British Motor Corporation (BMC), britternas största bilindustri. BMC är den europeiska fabriken med de flesta typerna. Ett har de gemensamt: de är typiska briter.



Austin A 110 är en snabb och mycket komfortabel sexcylindrig vagn. Finns med överväxel eller automatlåda.



Wolseley Hornet är ett exempel på hur de flesta av BMC:s modeller varierar. Här är det hundkojan.



Riley 1.5 och Wolseley 1500 är sällringar i BMC:s typflora. Små vagnar men med relativt vassa motorer.



MGA har de senare åren varit en av världens populäraste sportvagnar. Typen ersätts snart av MGB.



AUSTIN A 60

Austin A 60 och dess systermodeller med namnen Morris, MG, Wolseley eller Riley är nog familjevagnen som de flesta vill ha den. Rymlig, komfortabel och lätt lyxig. Minitest: God komfort, pålitligt uppträdande på vägen, lättmanövrerad. Tyvärr slapp styrning. Prisklass: Från 13.500 kronor.



Wolseley 6/110 är tillsammans med modeller under namnet Vanden Plas representationsvagnarna hos BMC.



Austin Healey 3000 håller sig i stort oförändrad. Ger mycket fart för pengarna. 190 km/tim. för 20.000 kr.

◀ **MG MIDGET**

MG Midget och systervagnen Austin Healey Sprite har nära nog gjort den riktiga sportbilen till en folk-

sjukdom. Minitest: Ger äkta sportbils känslor, en precis styrning och snabb motor. Prisklass 11.500 kronor.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL-VOLYM	EFFEKT	ANT. VAXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
AUSTIN/MORRIS 850	2	4	680 tj	305	141	135	848	37 SAE	4	17,0 sek	120
AUSTIN/MORRIS 850 Cooper	2	4	680 tj	305	141	135	997	56 SAE	4	12,0 sek	144
RILEY ELF-WOLSELEY											
HORNET	2	4		328	141	136	848	37 SAE	4		
AUSTIN A 40	2	4	730 tj	368	151	146	948	40 SAE	4	20,0 sek	116
MORRIS MINOR 1000	2 (4)	4	860 tj	376	155	151	948	40 SAE	4	18,7 sek	120
AUSTIN HEALEY SPRITE MG											
MIDGET											
AUSTIN A 60 - MORRIS	2	2	770 tj	349	137	126	948	50 SAE	4	13,8 sek	137
OXFORD	4	5	1067 tj	443	160	147	1622	63 SAE	4	15,3 sek	132
MG MGA 1600	2	2	1010 tj	396	147	127	1622	93 SAE	4	9,0 sek	165
RILEY 1,5	4	4	1020 tj	385	155	152	1489	67 SAE	4	13,5 sek	145
AUSTIN A 110 WESTMINSTER	4	5	1574 tj	476	174	154	2912	120 SAE	3+Ö		165
WOLSELEY 6/110	4	5	1549 tom	477	174	152	2912	120 SAE	3+Ö		165
AUSTIN HEALY 3000	2	2	1220 tj	399	154	127	2912	136 SAE	4+Ö	8,5 sek	190

VAUXHALL · HILLMAN · SUNBEAM · HUMBER · SINGER

● Vauxhall Motors är General Motors tämligen självständiga engelska dotterbolag. Man har på de nya modellerna av Cresta och Victor strävat efter en enkelhet i konstruktionen som är betydelsefull inte minst ur rostskyddssynpunkt. Vauxhall vänder sig direkt till den breda publiken, som behöver bekväma, rymliga och bekymmersfria vagnar. Undantaget från denna regel är den mer trimmade VX 4/90, som tar upp mycket gamla sporttraditioner. Med 170.000 enheter per år hör Vauxhall till de större brittiska producenterna. Rootes Group tillverkar mer individualistiskt präglade vagnar. Hillman var länge populär här, men märket föll på en sviktande försäljarorganisation. Nu arbetar man sig uppåt igen. Sunbeam har alltid sålts i ett fåtal exemplar åt en sportigt kräsen publik. Humber är Rootes representationsvagn, medan Singer — förr ett självständigt företag — är en lyxmodell av Hillman. Till våren väntas från Rootes en ny småvagn.



Vauxhall Cresta och Velox har i dagarna uppenbarat sig i ett helt nytt utseende. Uppenbarligen har man följt Victors lyckade linjer vid formgivningen. Cresta har fortfarande samma sexcylindriga motor och i huvudsak samma chassie som föregångaren, men karosseriet är lägre, längre och något bredare.



HILLMAN SUPER MINX

Detta är dyraste modellen av Hillman. Beteckningen är Super Minx, den tidigare modellen finns kvar utan beteckningen Super. Minitest: En ortodox familjevagn med förtroendeingivande egenskaper och tämligen gott om plats. Vägsäker, men farligt pedalarrangemang. Pris: 12.500 kr.



VAUXHALL VICTOR

Gott om plats för fyra till fem, har prydliga Victor. Motorstyrkan är tillräcklig, inte mer. Minitest: Lyckad familjevagn. Vägsäker och komfortabel. Prisklass 12.500 kr.

Vauxhall VX 4/90 är en sportigare version av Victor. Större hjul och skivbromsar samt högre toppfart.



Humber Super Snipe är en av representationsvagnarna som säljs under anrika Humbermärket.



Sunbeam Alpine har stark attraktionskraft på den sportigare publiken. Äntligen en sportvagn med bagageutrymme!



Sunbeam Rapier är en direkt konkurrent till våra 90-hästars Volvo vagnar. Snabb, lätt luxuös och utan tvekan elegant.



Singer Vogue är en ovanlig fågel på våra breddgrader. I princip lyxigare Super Minx.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LANGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VAXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
VAUXHALL VICTOR	4	5	953 tom	440	163	142	1508	56 SAE	3	14,7 sek	120
VX 4/90	4	5	953 tom	440	163	142	1508	81 SAE	4	12,2 sek	140
VELOX/CRESTA	4	5		462	178	143	2651	113 SAE	3		
HILLMAN SUPER MINX	4	5	1068 tom	419	157	148	1592	66 SAE	4	13,6 sek	130
SUNBEAM ALPINE	2	2	1080 tj	394	154	131	1592	86 SAE	4+0	9,9 sek	161
SUNBEAM RAPIER	2	4	1170 tj	415	155	149	1592	80 SAE	4+0		145
SINGER VOGUE	4	5	1093 tom	419	157	148	1592	66 SAE	4+0	14,1 sek	133
HUMBER SUPER SNIPE	4	5	1600 tj	478	177	155	2965	130 SAE	3+0	10,0 sek	155

TRIUMPH · JAGUAR · DAIMLER · ROVER



JAGUAR MK X

Förra årets stora sensation inom lyx-bilsmarknaden, Jaguar Mark X, står fortfarande i en klass för sig. E-ty-pens chassi borgar för oöverträffade vägegenskaper. Minitest: Överträffad. Prisklass: Under 40.000 kr.



TRIUMPH HERALD

Typisk engelsman är lilla Triumph Herald. Alltså väluppfostrad (med valnötspanel) och typiskt sportig. Frapperande åtkomlighet. Minitest: Bra och rolig vägvagn, men dock litet »hård». Prisklass: 10.000 kr.



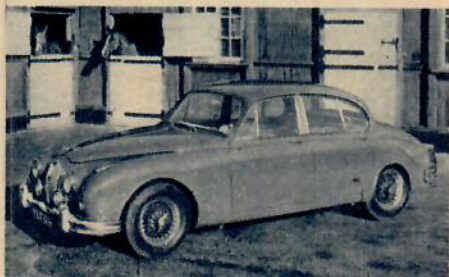
TRIUMPH TR 4

Namnet Triumph förknippas främst med sportvagnar. Typ TR 4 ersatte förra hösten TR 3. Genom bredare spårvidd har fjädringen kunnat bli mjukare utan sämre vägegenskaper. Minitest: Bra långrese- och sportvagn.

Daimler 250 SD är en originell och prisbillig skapelse med V8-motor. Nära 200 km/tim. när man för ett pris av ca 25.000 med denna plastvagn. Daimler ägs numera av Jaguarfabrikerna.



Rover 3-litre är en stark och sober engelsman med typisk inredning. Gillas av kräsna gentleman.



Jaguar Mark II står sig än med en mjuk och tidlös formgivning. Fartresurerna är tillräckliga!



Triumph Vitesse är den enda lilla sexan som nu tillverkas. I väsentliga delar är Vitesse — en färsk nyhet — en förstärkt Herald.



Marknadens mest extrema sportvagn är Jaguar Type E. Fartresurerna både syns och finns.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0—80	TOPP-FART
TRIUMPH TR 4	2	2	991 tom	396	146	127	2138	105 SAE	4+0	7,8 sek	177
HERALD 1200	2	4	900 tj	389	153	132	1147	43 SAE	4	18,4 sek	122
VITESSE	2	4	1580 tj	389	153	134	1596	70 SAE	4	12,0 sek	145
JAGUAR XK'E'GT	2	2	1178 tom	446	165	122	3781	265 SAE	4	5,6 sek	244
MARK 2/2,4	4	5	1520 tj	460	170	143	2483	120 SAE	4+0		160
MARK 2/3,8	4	5	1580 tj	460	170	143	3781	220 SAE	4+0	6,7 sek	201
MARK X	4	5	1788 tom	513	194	138	3781	265 SAE	4+0	8,9 sek	193,5
ROVER 3 LITRE	4	5	1730 tj	474	178	153	2995	115 SAE	4+0	11,7 sek	155
DAIMLER 250 SP	2	2	1110 tj	408	154	127	2549	140 SAE	4	7,5 sek	198

FORD

● Engelska Ford är ett företag med vind i seglen. Sedan 1959 har företagets minsta modell, Anglia, varit Englands mest tillverkade bil. Också nya Consul har slagit bra både hos professionella bedömare och allmänhet. Nya i år är Zephyr — med två motorversioner jämte lyxigare versionen Zodiac — och Cortina. Cortina anges liksom nya 12 M vara ett resultat av USA-Fords nedlagda Cardinalprojekt, men Cortina har fått en mer konventionell uppbyggnad med frammonterad motor och stel bakaxel. Modellens ankomst förvånade, då man allmänt inte tyckte att gapet mellan Consul 315 och Anglia var särskilt stort, men i och med att Cortina introducerats har man faktiskt gjort det ännu mindre då man försett en supermodell av Anglia med Cortinas motor. Fords motorer till de mindre vagnarna utmärks av extremt kort slaglängd, vilket har gjort dem till tacksamma trimningsobjekt. De återfinns i åtskilliga av de framgångsrika bilarna i Formula Junior.



ANGLIA

Om utseendet och den bakåtlutande bakrutan kan man naturligtvis diskutera, men Anglia bjuder bra bagageutrymme och acceptabel plats för fyra personer. Minitest: Köregenskaperna är goda vid måttlig fart. Stabil fjädring. Vagnen lättkörd. Prisklass: Omkring 9.000 kr.

CORTINA

Ett steg rymligare än Anglia bjuder Cortina på god komfort för fyra inte alltför fullvuxna personer. Bagageutrymmet är väl tilltaget. Cortina finns med två eller fyra dörrar och karakteriseras liksom sina märkesbröder av lättkördhet. Minitest: God vägvagn med reserver för nybörjarmisstag.



CONSUL CLASSIC

Den här modellen ersatte gamla Ford Prefect, men onekligen är den ett strå vassare. Då den kom var det sensationellt med skivbromsar på en så billig vagn, och att bromsarna är perfekta är också det första som frapperar. De dubbla strålkastarna är kanske mer en utseendesak. Och bagageutrymmet hör till de största i klassen. Minitest: Gott väggrepp och behaglig styrning. Prisklass: 11.500 kr.



ZEPHYR

Jämförd med tidigare modeller har nya Zephyr Mk III blivit rymligare och något snabbare. Minitest: Vagnen känns lugn och säker med vägegenskaper utan överraskningar. Inredningen är proper, men den är inte påkostad. Prisklass: 17.000 kronor.



En av de sista sportvagnsklassikerna är Morgan. Flera motoralternativ.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
FORD ANGLIA	2	4	840 tj	390	146	144	997	41 SAE	4	16,7 sek	124
FORD ANGLIA SUPER	2	4		390	146	144	1198	48,5 SAE	4		126
FORD CORTINA	2 (4)	5	780 tom	427	159	144	1198	48,5 SAE	4	15,3 sek	124
FORD CONSUL CLASSIC 315	2 (4)	5	1050 tj	434	166	143	1499	59,5	4	14,0 sek	130
FORD ZEPHYR	4	5	1320 tj	457	175	146	2553	105 SAE	4	9,4 sek	160
MORGAN 4/4 Ser. IV/Ford-m.	2	2	710 tom	366	142	130	1340	57	4		
MORGAN Plus Four/TR 4-mot.	2	2	960 tj	368	142	135	2138	105	4	8,0 sek	180

RENAULT · PEUGEOT



RENAULT DAUPHINE

Renault Dauphine är svansmotordriven, med en fyrcylindrig radmotor och fyra växlar. Fyrdörrarskarossen ger acceptabel plats för fyra och ett måttligt bagagerum. Minitest: Lättkörd, överstyrd. Prisklass: 8.500.



PEUGEOT 404

En rymlig och rejäl familjevagn är Peugeot 404. Fyrdörrarskaros i Farinastil. Fyrcylindrig radmotor. Minitest: Utmärkta väg- och köregenskaper. God komfort på alla vägar. Svag värme. Otillräcklig takhöjd för långa. Prisklass: 16.000.

RENAULT 4L

Fransmännen har alltid uppskattat det fiffiga. Och R 4 är verkligen praktisk. I sin lilla karosser den gott om plats för fyra och dessutom bagage. R 4 är en kombivagn. Motorn finns nu också på 32 hk. Minitest: Bekvämt och praktisk, men väl enkelt utförd. Prisklass: 7.500.



● Frankrike är just nu en av de intressantaste bilmärknaderna i EEC:s Europa. Inför konkurrensen med storproducenten Tyskland är tydligen nervositeten stor i biltillverkarleden, dessutom har de senare åren inte varit helt lyckosamma. Nya modeller tas fram i snabb takt, och i sammanhanget är det intressant att Renault i sitt senaste bokslut redovisade förlust. Renault är Frankrikes största biltillverkare. Fabriken nationaliserades efter en omdiskuterad rättegång i krigets spår och har sedan utvidgats i rask takt. På ett år presenterades tre helt nya modeller: R3/R4, Caravelle/Floride S och R8. Man behåller Dauphines modeller och Floride, medan lilla 4 CV har lagts ned. R3/R4 har framför allt i sitt hemland blivit en stor slagkraft, och R8 ser också ut att ha goda chanser. Peugeot är å sin sida ett av de få kvarvarande familjeföretagen. Gamla 403 tillverkas fortfarande som sedan och kombi, nyare 404 finns att tillgå som sedan, kabriolet och en purfärs kombi.



Renaults stora nyhet för höstsäsongen är R8. En trivsamt familjebil som säkert kommer att sätta spår i statistiken. Presenteras på sid. 49.



Caravelle skiljer sig från Floride genom att taklinjen dragits ut så att man har fått plats med fyra personer. Presenteras på sidan 49.



Floride S har nya luftintag ovanpå bakluckan och har fått intagen på sidorna borttagna, vilket skiljer den från Floride. Presentation på sid. 49.



Peugeot 403 är en trotjänare hos Peugeotfamiljen. Har ett påfallande gott namn i franska bilistkretsar och lär få stå kvar i produktion.

TEKNISKA DATA

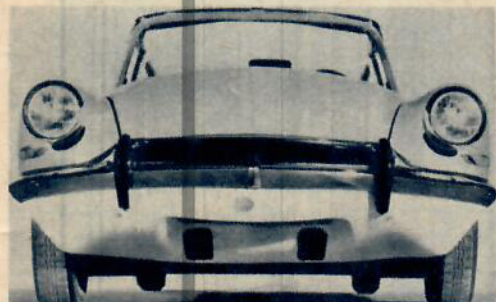
	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LANGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPPFART
RENAULT R 8	4	4	725 tom	399	149	141	956	48 SAE	4	16,0 sek	125
RENAULT R 4	5	4	540 tom	360	149	150	747	27 SAE	3	23,0 sek	102
DAUPHINE	4	4	770 tj	394	152	144	845	31 SAE	3 (4)	20,0 sek	115
CARAVELLE	2	4	870 tj	426	158	134	950	51 SAE	4	12,0 sek	135
FLORIDE S	2	2	870 tj	426	158	134	950	51 SAE	4	12,0 sek	135
PEUGEOT 403	4	5	1110 tj	447	167	151	1468	65 SAE	4	16,4 sek	125
PEUGEOT 404	4	5	1140 tj	442	163	145	1618	72 SAE	4	14,0 sek	138

CITROEN · PANHARD · SIMCA



Panhard PL 17 har länge varit sig lik. Står högt i gunst hos franska bilintresserade. Tvåcylindrig.

● Citroën har haft goda tider åren efter kriget. Lilla 2 CV slog ordentligt an hos den ekonomiskt sinnade fransmannen. ID/DS 19 har rönt ett stort intresse i vissa kategorier, och man har inte behövt ändra i någon utsträckning. Nu har man dock fått bekymmer hos Citroën. Mi 6, som lanserades förra hösten, har inte slagit. Beträffande 2 CV har Citroën sett sig slaget med egna vapen. R 4 är bättre utrustad och bjuder alla 2 CV:s fördelar. Men R 4 är billigare, och Renault har större resurser. Panhard, som ingår i Citroënkonglomeratet, säljs dock oförändrad i visst antal och märket lär väl existera så länge vagnen går att sälja. Men fabriker- na byggs om för Citroënproduktion. Simca tillhör också kategorin bilfabriker i motvind. Arondemodellen har varit bra, men har tydligen haft svårt att i tillräck- lig grad dra till sig uppmärksamhet. Ve- dette lades ned. I stället kom minstingen 1000, som nu är fabriken stora hopp. Ve- dettmodellen Ariane med Aronde-motor finns dock kvar. Rykten talar om en ny, stor sexcylindrig Simcamodell.



CITROEN ID/DS 19

Den intressanta hydrauliken för gas- fjädring, styrning och bromsar har gjort DS/ID 19 till en av världens mest omdiskuterade vagnar. Minitest: Ut- omordentligt rymlig. Vägegenskaper som en sportvagn, komfort i lyxklass. Detaljutförandet lämnar dock en del övrigt att önska. Pris: 16.500.



CITROEN MI 6

Citroëns originalitet är stor. Beträf- fande Mi 6 så stor att den kanske tar död på vagnstypen. Tvåcylindrig luft- kyld boxermotor driver det fyrsitsiga ekipaget. Minitest: Mycket rymlig. Mjuk fjädring, god komfort. Buller- nivån hög. Detaljutförande som kunde vara bättre. För dyr, pris 10.000.



SIMCA ARIANE

Hur många har inte drömt om en stor och flott vagn med småvagnsekonomi. Simca Ariane är ett försök att till- fredsställa en sådan önskan. Minitest: Stora, rejäla utrymmen. Bra vägegen- skaper. Goda bromsar. Komfort också för storvuxna. Tyvärr högt motor- och vägljud. Bra värme. Prisklass: 13.500.



Den fula ankungen Citroën 2 CV är fortfarande lika fascinerande ful. Däremot har man gjort en lätt justering uppåt på motoreffektsiffran.



Simcas Arondemodeller Etoile, Elysée och Monthéry står förmånligt i pris och får be- traktas som robusta och pålitliga bruksvagnar.



Simca 1000 är den franska fabriken stora sats- ning inför 1962. Ger mycket för ett lågt pris — kring 9.000. Presenteras utförligt på sid. 32.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÅNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
CITROEN 2 CV	4	4	600 tj	378	148	160	425	14,5 SAE	4	70,0 sek	90
CITROEN MI 6	4	4	620 tom	387	152	148	602	21 SAE	4	24,5 sek	105
CITROEN ID 19 CONFORT ..	4	5	1270 tj	480	178	147	1911	69 SAE	4	12,0 sek	135
CITROEN DS 19 BERLINE ...	4	5	1310 tj	480	179	147	1911	83 SAE	4	12,3 sek	155
PANHARD PL 17	4	5	800 tom	458	162	142	848	42 SAE	4	16,4 sek	130
SIMCA 1000	4	4	698 tom	380	149	139	944	45 SAE	4	18,0 sek	119
ARONDE MONTLHÉRY	4 (2)	4	1000 tj	419	157	143	1290	62 SAE	4		130
ARIANE SUPERLUXE	4	5	1190 tj	452	176	148	1290	62 SAE	4	17,1 sek	130



Dodge Dart är en god exponent för stilen från Chrysler Corporation år 1962. Den har inte slagit riktigt som man velat, ny stil 1963.



Plymouth Savoy heter den här vagnen. Plymouth är Chryslers stora försäljningsvagn som finns i ett otal olika utföranden av karosser och motorer.



VALIANT

Valiant är den kompaktvagn som på senare år haft de största framgångarna på svensk marknad. Minitest: Bra väg- och köregenskaper. Värmeanläggning av hög klass. Bra bromsar. Tyvärr är ettan osynkroniserad och halvljuset kort. Prisklass: 19.000.



Studebaker Avanti är det stora hoppet för tillverkaren. Sportvagnsmarknaden blir större i USA och Avanti är hypersnabb skapelse i Europastil.



Chrysler 300 är en typisk amerikansk representationsvagn. Mycket stark motor — över 400 hk finns att tillgå — och relativt stora yttermått.



Rambler American är den billigaste amerikanen.



Checker är gammalmodiga (i utseendet) och robusta vagnar, huvudsakligen för taxibruk. Rymlighet och lättköthet är främsta egenskaper.

SOVJET

Även om det antal Volga och Moskvitch som varit synligt i den svenska registreringsstatistiken på senare tid varit litet har Sovjet en högst betydande bilindustri. I Sverige är de mellanstora vagnarna Moskvitch och Volga väl kända. I Ryssland tillverkas därjämte den intressanta småvagnen Zaphorozhetz med svansmonterad V4-motor samt stora lyxvagnarna ZIL och Tschaika.

MOSKVITCH



Moskvitch är bekväm för fyra inte alltför stora personer och bjuder på radio och en fabrikstillad inventiös verktygsutrustning utan kostnad.

VOLGA



Volga är efterföljaren till Podjeda och har fått viss popularitet som taxibil också i Sverige. Bra komfort och framkomlighet är goda sidor.



DAF

DAF kallar sin lyxmodell Daffodil (bilden). Det rör sig om en rymlig fyrsitsig bil i lägsta prisklass. Frapperande är den automatiska transmissionen. Minitest: Mycket lättkörd. Goda vägegenskaper. Bra utförande. Utmärkt sikt. Tyvärr väl svag värme. Bilen svarar inte genast på gasen. Pris: 8.500 kr.

Holländsk bilindustri är varken stor eller gammal. Den består helt enkelt av originella småvagnen DAF, bördig från en industri som visserligen inte länge sysslat med att bygga personvagnar, men som desto längre byggt lastbilar och andra tunga fordon. DAF är världens minsta bil med helautomatisk växellåda. Den bygger på två variabla kilrepstransmissioner, en till vardera bakhjulet.

TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
CHRYSLER VALIANT	4 (2)	5	1360 kg tj	469	179	136	3692	145 SAE	3	9,6 sek	
CHRYSLER 300	4 (2)	6		546	202	140	6279	305 SAE	3		
PLYMOUTH SAVOY	4 (2)	6		513	192	137	3692	145 SAE	3		
DODGE DART	4 (2)	6		513	194	137	5215	230 SAE	3		
RAMBLER AMERICAN	4 (2)	5	1270 kg tj	440	178	143	3205	90 SAE	3		
STUDEBAKER AVANTI	2	2	1360 tom	480	180	137	4750				
CHECKER SUPERBA	4	6	1570 tom	507	192	160	3703	125 SAE	3		
VOLGA	4	5	1560 tj	483	180	162	2445	80 DIN	4	16,8 sek	130
MOSKVITCH	4	4	980 tom	406	154	156	1360	45 DIN	4		120
DAF DAFFODIL	2	4	740 tj	368	145	137	746	30 SAE	A	15,8 sek	114

CHEVROLET · PONTIAC · OLDSMOBILE · BUICK · FORD · MERCURY · LINCOLN



Cadillac är fortfarande mättstocken på lyxvagnar i USA. Den här modellen har fått namnet Sedan de Ville.



Oldsmobile brukar vara GM:s föregångsvagn i fråga om formgivning. Det är en Starfire Coupé 1962.



Buick har breddat sitt register men får allmer tyngdpunkten åt det sportiga. Här är en Buick Special.



Galaxie är modellnamnet på den stora Fordvagnen. Finns i ett otal karosstyper, motorer 135-401 hk.

● General Motors — som i USA tillverkar Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Pontiac och Cadillac och i andra länder bland annat Opel, Vauxhall och Holden — är världens största biltillverkare och världens största industri. Världens näst största bilindustri är Ford — med fabriker i bland annat USA, England och Tyskland. Också Ford har haft ett lyckat år i USA och man räknar med att modellerna i stort behålles. I själva verket är Buick Riviera den enda 63:an på det här uppslaget.



Kompaktbilarna får allmänt kabrioletversioner. Pontiac Tempest ser så här trevlig ut i öppen version (1962).



Mercury är mycket lik Ford Galaxie och levereras med samma motorer. Men är i Amerika ett steg dyrare.



Buick Riviera är en helt ny 63:a från General Motors. Vagnen skall direkt ta upp konkurrensen med Ford Thunderbird, och kampen lär komma att stå hård på de amerikanska jättesportvagnarnas begränsade marknad.



Det här är huvudtyperna med namnet Chevrolet. Från vänster heter de Corvette, Impala, Chevy II och Corvair. Corvair finns endast i detta utförande, men var och en av de andra finns i mängder av olika kombinationer.



FORD FAIRLANE 500

Mellankompakten blir om inte alla tecken slår för 1963 års melodi. Dit hör Fairlane 500. Minitest: Rymlig, bekväm. Pris: 21.500 kr.



CHEVY II

GM hoppas mycket av sin Chevy II, Chevrolet's mellankompakt. 4- eller 6-cylindrig motor. Minitest: Rymlig, komfortabel familjevagn. Pris kr 20.500.

Lincoln Continental är ett namn som nämns med aktning i USA. Hög kvalitet och en myckenhet lyx utmärker vad som är representationsprodukten fr. Ford Motor Company.



TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LANGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPP-FART
CHEVY II	4 (2)	5	1157 tom	465	180	140	3170	120 SAE	3	10,0 sek	150
CORVETTE	2	2		452	179	133	5358	250 SAE	3		
CORVAIR	4 (2)	5	1340 tj	457	170	131	2372	80 SAE	3	14,4 sek	145
IMPALA	4 (2)	6		531	199	141	3851	135 SAE	3		
PONTIAC TEMPEST	4 (2)	5	1570 tj	480	183	136	3526	185 SAE	3	9,0 sek	155
BUICK SPECIAL	4 (2)	5		479	182	135	3245	135 SAE	3	11,0 sek	153
BUICK RIVIERA				544	198	142	6456				
OLDSMOBILE STARFIRE	4 (2)	6		564	203	141	6391	260 SAE	A		
CADILLAC SEDAN DE VILLE	4 (2)	6		528	190	135	6571	325 SAE	A		
FORD FAIRLANE 500	4 (2)	6	1268 tom	500	180	141	2790	101 SAE	3	12,9 sek	147
FORD GALAXIE	4 (2)	6		531	203	140	4783	175 SAE			
FORD MERCURY	4 (2)	6		548	202	140	4783	175 SAE	3		
LINCOLN CONTINENTAL	4	6		538	199	140	7045	300 SAE			

FIAT · ALFA ROMEO · LANCIA



FIAT 600

Licenstillverkad i flera länder och överallt mycket populär är Fiat 600 från Italiens största bilfabrik. 600 är svansmotordriven och har plats för fyra personer. Bagageutrymmet är inte stort. Minitest: Lättkörd och rolig — ger i låga farter vision av sportvagn. Omsorgsfullt utförande. Överstyrd. Prisklass: Kring 7.000 kronor.



Fiat 500 är en liten tvåcylindrig vagn i absolut minsta klassen. Tvådörrarsvagnen har säten för fyra, men i baksätet får man vara småvuxen.



2300 Scandinavia heter den lyxigaste i Fiatraden. 6-cylindrig motor är monterad i vagnen, som också finns i lyxiga utförandet som visas sid. 50.



FIAT 1500

Verkligt avancerade prestanda har Fiat 1500. I en liten och lätt vagn har man en motor på 72 hk. Vagnen ger god plats åt fyra personer och fullt tillräckligt bagageutrymme. Motorn är fyrcylindrig. Minitest: Utmärkta prestanda, lättkörd. Tillräckligt vägsäker. Motorn som trivs med fart. Prisklass: 13.500 kronor.



Fiat 1800 är mycket omtyckt som kombivagn. Många vänner har sedanvagnen av denna 6-cylindriga vagn fått. Familiale kallas kombin.



Lancia Flavia Coupé är ett specialbygge på intressanta Flavia. Coupén har fått en viss popularitet i sydligare länder — trots ett högt pris.



Alfa Giulietta Sprint ser fortfarande ut som tidigare — men upphör inte för det att vara en av marknadens absolut vackraste sportvagnar.



Alfa Giulia TI är dagens bomb från statsägda Alfa Romeo. I en liten, lätt vagn har man fått in 108 hk SAE. Få bilar torde kunna hänga med!



Alfa Romeo har kommit åter till den sexcylindriga motorn. Det sker i linjesköna modell 2600. Fem växlar är ovanlig finess hos Alfa.



Lancia Flaminia tillhör de bilar bilkönsdrömmar om. Det här är en coupémodell med den berömda V6-motorn. Lyxigast är priset: 38.000.

Lancia Flavia har ännu inte introducerats för svensk publik, men har ändå sitt intresse. Framhjulsdreven, Lancias välkända V4 under huven.



TEKNISKA DATA

	ANT. DÖRR.	ANT. PLATS.	VIKT	LÄNGD	BREDD	HÖJD	CYL.-VOLYM	EFFEKT	ANT. VÄXLAR	ACC. 0-80	TOPPFART
FIAT 500	2	4	500 tom	297	132	133	499,5	18 DIN	4		95
FIAT 600	2	4	560 tom	330	138	135	767	25 DIN	4	19,0 sek	116
FIAT 1100 SPECIALE	4	4	1010 tj	391	146	147	1089	48 DIN	4	15,9 sek	127
FIAT 1300	4	4	1040 tj	403	155	137	1295	65 DIN	4	13,7 sek	140
FIAT 1500	4	4	1040 tj	403	155	137	1481	72 DIN	4	13,5 sek	145
FIAT 1800 SCANDINAVIA	4	5	1350 tj	449	162	147	1795	86 DIN	4	11,8 sek	145
FIAT 2300 SCANDINAVIA	4	5	1360 tj	449	162	147	2279	105 DIN	4	8,7 sek	163
FIAT 2300 S COUPÉ	2	2	1230 tom	462		131	2279	136 DIN	4		190
LANCIA FLAVIA	4	6	1210 tom	458	161	151	1500	78 SAE	4	14,1 sek	148
LANCIA FLAVIA	4	6	1610 tj	486	175	146	2458	100 DIN	4	9,5 sek	160
LANCIA FLAMINIA COUPÉ	2	5	1550 tj	468	174	142	2458	119 DIN	4		170
ALFA ROMEO Giulia TI	4	5		414			1570	106 SAE	4	9,4 sek	165
ALFA ROMEO 2600 Berlina	4	5					2584	108 SAE	4		170
ALFA ROMEO Giulietta Sprint	2	2	1020 tj	390	154	141	1290	92 SAE	4	11,4 sek	162



RENAULT CARAVELLE

Renault har på senare tid varit flitig med nyheter. I april kom Caravelle och Floride S, som under ett lätt modifierat Florideskal dolde en helt ny vagn. Skivbromsar runt om är en ny-

het i populärprisklassen, kylsystemet är helslutet och den fyrcylindriga radmotorn — som på 956 cc utvecklar 51 hk — har fem ramlager. Topp-hastigheten ligger kring 130 km/t.

Prisklass på gatan: 15.000 kronor. Minitest: Bra vägvagn med utmärkt fjädring. Överstyr vid högre farter, blir då lätt instabil. Inredningen är ej fullt i klass med vagnens pris.

RENAULT R 8

R 8 kallas Renaults senaste bidrag till den prisklass som har utsikter att bli den populäraste. R 8 är tekniskt välutrustad med samma specifikationer som Caravelle, dock med en motoreffekt av 48 hk, som ger en toppfart av 125 km. Fyra dörrar och hyggligt bagagerum. Prisklass: 10.500 kr på gatan. Minitest: Utmärkt komfort för fyra personer, bra vägvagn, dock påtagligt buller vid hög fart.



FIAT 2300 COUPÉ

En av de vackraste vagnar som presenterats under året är Fiat 2300 Coupé. Det är fråga om en 2 + 2-sitsig vagn med karosseridesign av Ghia. Vagnen finns i två modeller, den 6-cylindriga motorn levereras

med en effekt av 102 eller 136 hästkrafter. Toppfarten blir då imponerande 180 eller nära 200 km/t. Prisklass: 30.000 kr på gatan. Minitest: Det här är den fullblods vagn i resonabel prisklass många väntat på.

VÄND!



LÄCKERT I HÖGSTA PRISKLASS



MASERATI 3500 GT

Detta är den verkliga drömmen för finsmakaren. Racernamnet Maserati borgar för en teknik i yppersta klass, och karossens utförande står inte heller detta efter. Redan av exteriören får man intrycket av fart, som inte blir mindre då man granskar accelerationssiffrorna. Eller vad sägs om att från stillastående nå 120 km/t på mindre än 10 sekunder? Eller en toppfart väl över 200 km/t? Det var för övrigt med just en sådan här vagn som Boråsbyggmästaren Harry Sjögren satte hastighetsrekord med 217 km/t. Drivkällan i den 1.400 kg tunga vagnen är naturligtvis hemligheten bakom det hela — det rör sig om en sexcylindrig radmotor på 230 hk SAE. Om exteriören är elegant så är inredningen inte sämre. Hos Maserati kan köparen välja mellan tre olika bakaxelutväxlingar, mellan denna vagns 3,5-litersmotor och en 5-liters. Den större får en toppfart kring 300 km/t... Och priset? En struntsumma kring 60.000 kr.

MERCEDES 220 COUPÉ

I Mercedes exklusiva linje har vi valt MB 220 Coupé. På ett vanligt 220-chassie med motor på 120 hk av typ SE har man monterat ett verkligt lyxigt 2 + 2-sitsigt karosseri. Klädseln är av konstläder, men försedd med mängder av små andningshål, komforten är mycket nära det perfekta. I utrustningsväg fattas praktiskt taget ingenting. Jämfört med vanliga 220 SE är dock prestanda något försämrade — coupén väger faktiskt mer. Men till 160 km/t räcker det till. Priset omkring 50.000 kr.



ROLLS-ROYCE

Inte något bilmärke kommer väl någon sin att få samma gloria som Rolls-Royce. Sedan bilismens barndom har man hos Rolls inte prutat en tum på kvalitetskraven eller på kylarens formgivning. Bilden visar en Silver Cloud av aktuell modell — märkets värdighet står sig! Man ödslar inte superlativer på en Rolls, allt skall vara perfekt. Fabriken lämnar inga data — motoreffekt och fart anges som tillräckliga. Pris: Minst 85.000 kr.

BILANALYS 20/62 FORD ZEPHYR

LYX TILL LÅGT PRIS

Teknisk analys: Bengt Odelgard Text: Gunnar Friberg Foto: PeO Eriksson

När den senaste stora världsbranden temporärt slocknade och mänskligheten plötsligt förvånat upptäckte att det tydligen fanns annat att göra än att slåss började affärshjörnorna att som ett av de första objekten syssla med bilismen. Engelsmännen var raskt på det klara med att man måste exportera eller dö, och så började monteringsbanden i örrikets bilfabriker att röra på sig igen. Resultatet såg vi snabbt, bland annat här i Sverige. Plötsligt konfronterades vi med färggranna prospekt, som i hänförande bilder och ordalag skildrade industrilandet Englands fantastiska efterkrigsbilar — att det

i samtliga fall rörde sig om förkrigskonstruktioner med ofta mekaniska bromsar och andra egendomligheter ville vi helt enkelt inte förstå...

Sedan dess har mycket vatten runnit under våra broar. Den vagnpark som importerades då från England rostar, upplöst i primfaktorer, bortglömd på landets skrotupplag — på ett undantag när: Ford Anglia. Ty denna vansinnigt fula bil ägde förutom en hel massa charm även en kvalitet som gör att man fortfarande rätt ofta stöter på 15 år gamla exemplar i rätt hyggligt skick! Deras ägare älskar dem och bryr sig inte om att de kallas höghusmaskinister och korv-

gubbar — med suveränt förakt för det flyktiga bilmodet anför de bilköerna med trygga 65 km/t...

I dag tillverkar Ford i Dagenham moderna bilar, men utan några som helst futuristiska excesser. Man skyndar långsamt, håller sig till stela bakaxlar och bakhjulsdrift, bygger bilar för folk med känsla för linjer men också traditionell mekanik. Ett bra exempel på fabriken politik är nya Ford Zephyr, en lyxig och potent vagn i mellanklassen, där man modifierat traditionellt hjulställ och dito motor så långt det går och placerat ett vackert karosseri runt det hela.

Ford Zephyr är en elegant bil. Vad storlek, utseende och prestanda beträffar hör den hemma i en betydligt högre prisklass än den aktuella, det vill säga drygt 15.000: — på gatan. Karosseristilen flirar öppet med Farina, medan fronten lånat drag från tvåkoppsstilen. En lycklig lösning av exteriörproblemen! Den ovane kanske har litet svårt att förlika sig med de något ansvällda sidorna, hjulen ser litet bortkomna ut långt därinne i hjulbrunnarna.

Plåtpassningarna är bra, speciellt dörrarnas tätning — det brukar förekomma variationer här hos bilar med fyra dörrar.

Ford Zephyr är en elegant bil, som hunnit med att visa sig framgångsrik på tävlingar.



VÄND!

BILANALYS FORD ZEPHYR (forts.)

Dörrarna tillåter mycket bekväm passage till fram- och baksäten. De främre dörrarnas gångjärn befinner sig rätt långt framför vindrutans, och detta betyder att dörrrens tjocklek inte tar bort något av dörröppningens bredd.

Framsätet är helt, men står med en sådan finess som nedfällbart armstöd — annars brukar man bara hitta sådana i baksätet. Klädseln består av något läderliknande konststoff, som har en sträv men behaglig yta, bland annat håller den förare och passagerare kvar vid kraftig kurvtagning, man slängs inte hit och dit. Inredningen verkar mycket påkostad, röda bilar har inredning i svart och grått, medan mörkare färger matchas med inredning i rött. Klädseln på sätten, dörrar och tak förefaller lätt att hålla ren.

Instrumenteringen är sparsam, men folk som köper sådana här bilar brukar inte ha någon önskan att sitta och läsa

av instrument. Dessa är alltså bara tre till antalet och mäter temperatur, fart och bränslemängd. Trippmätare finnes också, resten sköts av kontrollampor. Signallringen i ratten skymmer i vissa lägen hastighetsmätaren.

Övriga reglage på instrumentpanelen sitter väl utspridda — det är svårt att begripa varför allt fler biltillverkare envisas med att placera ut reglagen på så stor yta som möjligt!

Körställningen måste ges ett extra plus. En förare som är 180 cm lång kan justera sätet så att han sitter på heldistans, men då blir det i sanningens namn också trångt för baksätesspassagerarna! Pedalerna är hängande och ingen anmärkning skall riktas mot deras funktion.

Sikten är utomordentlig, trots den kraftiga bakre hörnstolpen. Man sitter lagom högt inne i bilen för att ha god utblick och kontakt med omgiv-

ningen. Vindrutetorkarna är parallellgående och sveper över vindrutans hela bredd.

Under huven är det ganska välspacklat, men så finns där en stor sexa av ganska aktningvärda dimensioner. De viktigaste servicepunkterna när man dock utan alltför stora besvär, speciellt batteriet ligger väl till snett framför motorn. Den elektriska kabelhärvan är väl undanstoppad bakom värmesystemets fläkt, och detta betyder att motorrummet ser rent och välordnat ut trots att där bevisligen är trångt!

Bagageutrymmet är så stort som man kan vänta sig av en bil i den här klassen. Engelsmännen brukar ofta vara slarviga med sina bagageutrymmen, men Ford Zephyr har man i alla fall kostat på en ordentlig matta. Reservhjulet står vid sidan inne i vänster bakflygel — bra, hjulet kan alltså plockas ur utan att bagaget behöver stuvras om!

Men det är inte förrän man börjar köra bilen som man verkligen fäster sig vid den! McPhearsonfjädring — extra långa spiralfjädrar — fram och stäl bakaxel med halvelliptiska bladfjädrar bak låter inte särskilt spännande men ger i alla fall bilen härliga vägegenskaper. Detta har bland annat fabriksföraren Bosse Ljungfeldt bevisat genom att framgångsrikt ta upp rallykampen med betydligt dyrare, motorstarkare och med modernare hjulställ försedda konkurrenter! Dessutom är fjädringen utpräglat progressiv, det är aldrig tal om gungning eller svajning, utan när fjädringen verkligen får arbeta blir den oväntat styv i fjädringsrörelsernas ytterlägen. Den tunga, stela bakaxeln gör inte något som helst väsen av sig, vi försökte avsiktligt bringa den i studsning genom att köra på »vättbrädesvägar» — men ack nej!

Växellådan har alla fyra framåtväxlarna synkroniserade och är värd allt beröm. Genom att motorn är så stark har man kunnat utgå från en hög etta, och detta betyder att det är tätt mellan lägena hela vägen upp — är man road av att köra fort kan man alltså hela tiden utnyttja motorns maximala effekt om man vill kosta på sig besväret att lyfta handen till rattväxelspaken. Annars räcker motorns styrka mer än väl till för »amerikansk» körning på hög växel. Växelspakens slag är ganska små men absolut exakta — de som propagerar för golvväxelspakar torde köra en Zephyr och raskt få något att tänka på...

Motorn har i kombination med växellådan således mest bara gott att bjuda på. Men — man fäster sig vid att bränslekonsumtionen skjuter i höjden när man verkligen kör (Forts. på sid. 70)



Instrumentpanelens reglage är litet väl utspridda. Som synes skymmer signallringen en del av hastighetsmätaren. Instrumenten är få.

Karosseriet har fyra dörrar, som tillåter bekväm passage. Tyget på sätena är en extra finess för frusna svenskar.

VAGNBESKRIVNING

Fabrikat och modellbeteckning: Ford Zephyr 6 Mk III.

Tillverkare: Ford Motor Company Ltd, Dagenham, England.

Generalagent: Ford Motor Company AB, Stockholm.

PRISER OCH UTRUSTNING

Riktpris kr 13.500: — fritt fabrikslager i Stockholm, vilket inkluderar följande standardutrustning: ventilerande värmesystem, hel underredsbeklädnad enligt ML-metoden, manuell vindrutespolare, stänkskydd bak, asymmetriskt halvljus, helljusblink.

Vägskatt: kr 250: — per år.

Accis: kr 1.430: —.

Bilen kostar »på gatan» kr 15.250: — (inkl. utöver standardutrustningen, leveransstrimning, reg.-avgift, nummerplåtar, godkända reflexer. Obs. att härtill kommer vägskatt och försäkringsavgifter plus 6,4 proc. oms.

RESERVEDELSPRISER

Utbytesmotor finns, kostar	1.210: —
Sats kolvar jämte kolringar och kolvultar	246: —
Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar	97: 50
Cylinderlockspackning	6: —
Termostat för kylsystem	19: —
Oljerenarinsats (skall bytas senast var 1.000:e mil)	12: 25
Strömfördelarlock utan kablar	18: 75
Kopplingslamell, kompl. med centrum	88: —
Sats bromsbackar med nya belägg, bak (fram skivbromsar)	108: —
Avgasrör, komplett med ljuddämpare	143: —
Stötdämpare, komplet sats, bak (fram fjäderben McPhearson)	180: —
Vindruta, lamellglas	450: —
Vindruta, härdat glas	210: —
Höger framflygel eller motsv. kompl. men utan strålkastare	245: —
Bakre stötfångare kompl. med alla detaljer	200: —
Komplett kylarmaskering	320: 50

REPARATIONSPRISER

i Stockholm, fasta reparationspriser tillämpas:

Ventiljustering	17: —
Montering av bytesmotor	236: —
Byte av kopplingslamell	77: —
Byte av cylinderlockspackning	79: —
Byte av styvspindelbultar eller motsv.	55: —
Byte av samtliga bromsbackar	60: —
Ventilslipning med sotning	130: —

TEKNISK BESKRIVNING

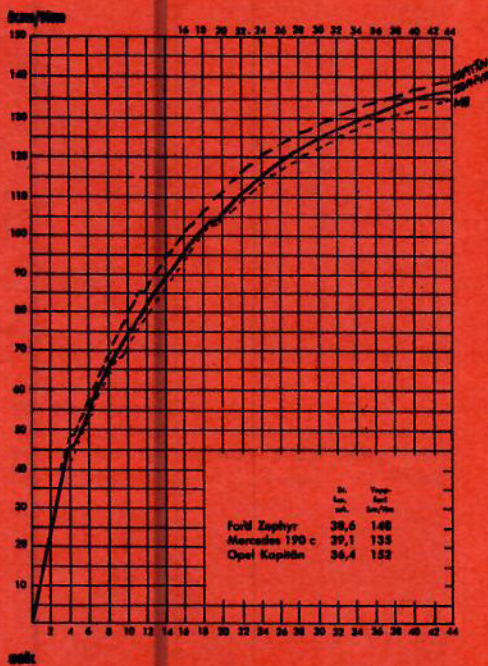
Vagnstomme: Självbärande stålkaross med fyra dörrar. Bagageutrymme bak. Motorn fram. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 5 sittplatser. Helt säte av sofftyg både fram och bak.

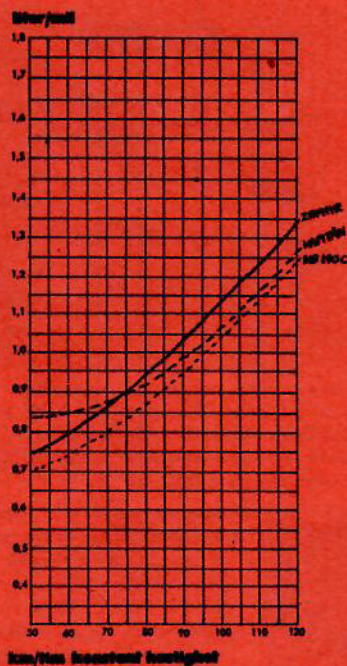
Instrumentering: Väg- och hastighetsmätare samt bränsle- och temperaturmätare.

Motor: 6-cyl. fyrt vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 82,6 mm, slaglängd 79,6 mm. slagvolym 2553 cm³. Kompr.förh.

ACCELERATION



BRÄNSLEFÖRBRUKNING



DRIVHJULSEFFEKT



BROMSPROV från 100 km/tim



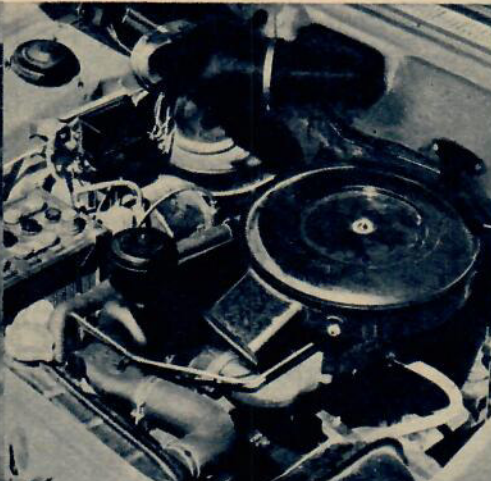
Pedaltryck

1:a	10 kp	15:e	49 m
2:a	13 kp	20:e	49 m

1:a 49 m
5:e 49 m
10:e 48 m
15:e 49 m
20:e 49 m



Karosseristilen är tydligt lånat från Farina. Modellen kommer att hålla sig modern i många år till!



Det är ganska trångt under huven, men rent och snyggt! Kabelhärvan är som syns undanstoppad bakom värmeaggregatet.



Bagageutrymmet är så stort som man kan vänta hos en bil i den här klassen. Reservhjulet står på sidan och är inte i vägen.

8,3:1. Max. effekt 105 hk SAE vid 4.750 v./min. Max. vridmoment 19,5 kpm SAE vid 2.000 v/min. Medelkolvhastighet vid max. effekt 12,6 m/sek.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Fyrväxlad helsynkroniserad växellåda. Rattväxel-spak. Totala utväxlingsförhållanden: 1:a an 11,2:1, 2:a an 7,83:1, 3:a an 5,0:1, 4:a an 3,55:1.

Hjulställ: Individuell framhjulsupphängning med fjäderben typ »Mc Phearson». Stel bakaxel med långsgående bladfjädrar. Hydrauliska stötdämpare runt om. De främre är inbyggda i fjäderbenen och de bakre är av hävarmstyp.

Däck: 6,40 x 13".

Bromsar: Servomanövrerade skivbromsar på framhjulen samt trumbromsar på bakhjulen. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

Styrinrättning: Styrväxel av kulmutterttyp.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 300 W, batterikapacitet 76 Ah.

Bränsletanken rymmer 55 liter.

Tjänstevikt: 1320 kg.

Vänddiameter: 11 meter.

Antal rattvarv mellan fulla framhjulslutslag 4 1/2.

ÅTKOMLIGHETS BETYG

Betygskala: 5 = idealisk, 4 = mycket god, 3 = god, 2 = mindre god, 1 = dålig.

Just. av förarsäte	4
Just. av värme och vent.	4
Oljemätsticka	3
Oljepåfyllning	4
Oljefilter	3
Kylvattenpåfyllning	4
Batteri	3
Startmotor	3
Generator	3
Strömfördelare	4
Tändstift	3
Bränslepump	3
Förgasare	4
Bromsvätskebehållare	4
Fläktrem	3
Motorhuvsås	3

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	30	50	80	100	120	140	km/t
vid verklig fart	28	47	76	94	114	132	km/t

VÄGMÄTAREN

visade 4 % för lång vägsträcka.

YTTERMÅTT

Bredd	175 cm
Spårvidd fram	135 cm
Spårvidd bak	132 cm
Markfrigång	17 cm
Hjulbas	272 cm
Total längd	457 cm
Höjd	146 cm

INNERMÅTT

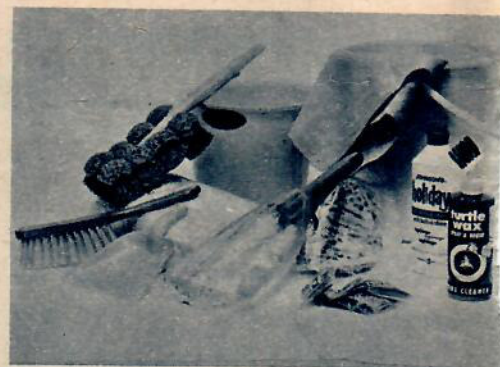
Framsätets effektiva bredd	140 cm
Baksätets effektiva bredd	148 cm
Bagageutrymmets effektiva bred	128 cm
Höjd	45 cm
Längd	122 cm
Framsätet går att skjuta 5 cm åt vardera hållet.	



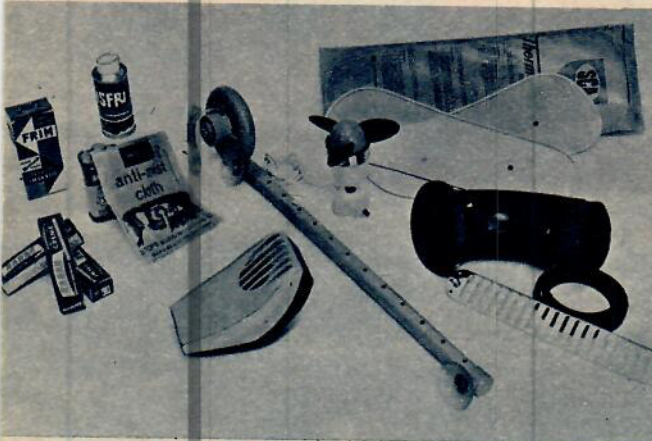
För bilens belysning finns skräddarsydda reservlampsatser i specialförpackning från ca 15:— . Bogserlinor och -wires kostar mellan 7:— och 20:— beroende på vilken typ man väljer. En fläktrem kostar cirka 5:— .



Skrapa med svamp och gummikant för imma och vid tvätt, lilla modellen 2:75, stora 7:50. Isskrapor — tyvärr snart aktuella — finns från 0:60 och skräpkorgarna kostar 4:50 pr styck. Snöborsten/isskrapan ca 4:50.



I plasthink för ca 5:— ryms borstset, ca 3:—, polertrassel, ½ kg, 2:80, polerborste med vät-ska 6:—, svamp ca 12:—, sämskskinn ca 12:—, tvättkuddar, däckrengörings- och tvätt/vaxme-del för 10:— resp. 8:—, svamp för slang ca 12:—.



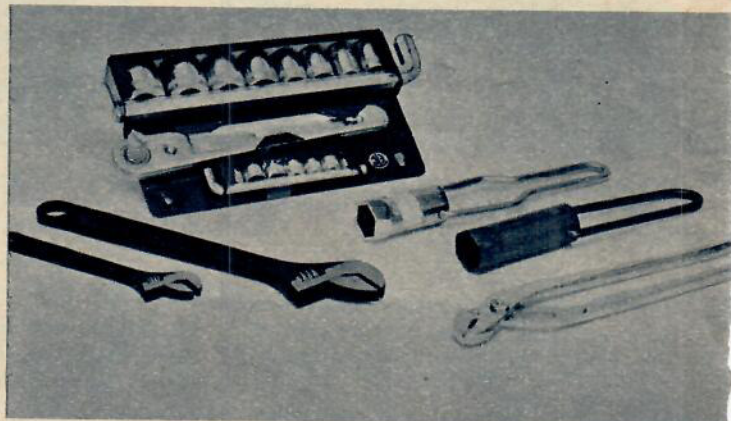
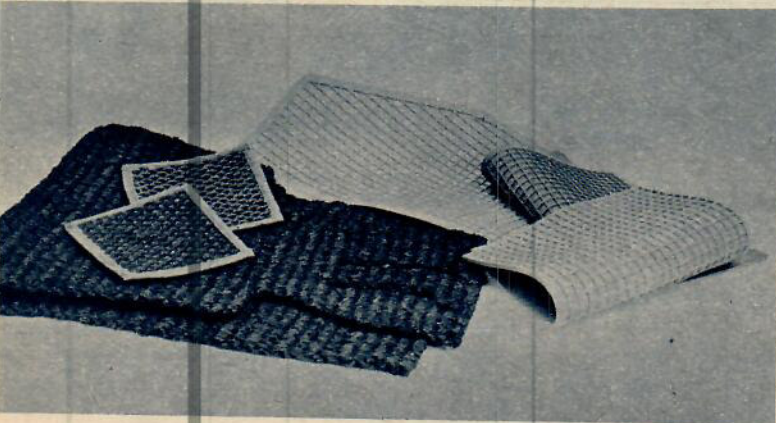
Kemiska medel mot imma på tub eller flaska kostar mellan 2:— och 6:—, imduk 3:— och imrutor mellan 6:— och 18:— . Fläktar finns i olika utföranden, de på bilden kostar drygt 50:—, den med fördelningsrör 39:— . Ventilationsanläggning 25:— .

En batterilampa med fast vitt och blinkande rött sken kostar 15:—, den lilla framför, också vitt/rött, 8:—, magnetisk med ställbart sken vitt/rött 12:—, sladdlampa med sugfot, vitt sken 15:— . En varningstriangel kostar 9:— .



Lösa mattor underlättar ofta städningen och fungerar också som ljudisolerering. Formskurna kokosmattor finns från 30:— till 55:— och gummi-mattor från ca 9:— . Kokosmattor för Volvo kostar 40:—, för VW 30:— .

Bilarnas verktygsutrustning lämnar ofta mycket övrigt att önska. Den här behändiga hylsnyckelsatsen kostar 14:—, rejäla skiftnycklar finns från 7:—, tändstiftsnycklar för cirka 5:— . Polygripern kostar 6:50.



STRÖVTÅG BLAND BILTILLBEHÖR



Dinitrol och Tectyl i sprayförpackning, 8: 50 respektive 8:—, är behändiga vapen vid rostjakt. Underredsmassa kostar cirka 3:—/kg. Rostolja för motsträviga skruvar och muttrar, spray 8:—.



Överdragsfilt kostar 12:—, nackstöd 20:— till 50:—, ryggstöd 18:—, sittedyna 19:—, överdragsklädsel för framsäten 70:—, prydnadskudde 8: 50.

◀ Fjärr-, dim- och kurvlykt finns i nästan alla prislägen. För en bra lampa får man betala mellan 40:— och 60:—. Backlampor finns från 12:—. De på bilden kostar mellan 12:— och 20:— kr. Skyddshuvar av den typ som är på bilden kostar 5:—.

▶ En mekanisk vindrutespolare får man för något över en tia. Den elektriska längst till höger kostar 38:—. Tillsatsmedel som tar bort fett någon krona per förpackning.



Domkraften som kräver specialfästen är ofta svåra att handskas med. En mekanisk av samma typ som på bilden kostar 27:—, den hydrauliska domkraften 45:—. Fälgkorsen ca 12:—.



Ett axplock ur vaxernas och polermedlens rika flora. Det finns fasta vaxer, t.ex. Simonitz, för 5:—. Latmansvax kostar 8:—, flytande Turtlewax, stor flaska, 10:—. Kromputs i tub av skilda typer kostar ca 2: 50, flytande kromputs cirka 3:—. Karosserirengöringsmedel och lackpolermedel får man för ca en femma och motortvätt i sprayförpackning kostar 10:—.



En reservdunk med bensin i bagagerummet kan komma väl till pass. Även om ni själv är ordentlig så finns det medtrafikanter... Dunkarna kostar 14:—.



Allt om Bilen har gått på upptäcktsfärd bland biltillbehör. En del av de artiklar som här presenteras har säsonganknytning och är högaktuella nu på höstkanten då bilen bör få tack för semestermilen i form av en ordentlig uppputsning. Andra är praktiska åretrunt-grejer, komplement till vagnens ordinarie utrustning. All denna extrautrustning är inte nödvändig — urvalet är att betrakta som tips!

Foto JAN EHNEMARK

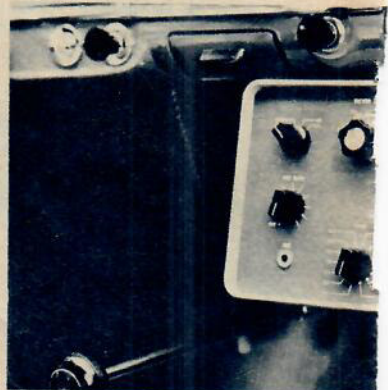
FOTNOT:
Rundvandringen har skett hos tillbehörslaget AB i Stockholm, men sortimentet återfinns också hos andra specialaffärer, hos bilfirmor och i vissa fall också i järnaffärer och varuhus.

SÄNDARE I BIL

NY RADIO- HOBBY

I trafikvimlet träffar man då och då på bilar med en alldeles extra lång radioantenn. I regel är den fäst i bakre stötfångaren och är dessutom avdelad på mitten med en förlängningspole. Det är den »exklusiva» delen av de ca 3.000 sändaramatörer som finns i Sverige, de som har sin sändar- och mottagarutrustning inmonterad i bilen.

Av HAKAN KJELL Foto: Nils G. Lindquist



Att våra radioamatör har en alldeles speciell tjustring. Det ger möjligheter till kontakter med snart sagt hela världen inom loppet av några sekunder. Men det är trångt i etern, och några mera invecklade diskussioner ger sig radioamatörerna inte in på. Huvudsakligen är det interna tekniska upplysningar som avhandlas. Men det räcker — det är kontakten ute i stora världen som skänker intresset åt denna fascinerande hobby. Vokabulären är speciell. Förkortningar som är internationellt kända används för det mesta. Detta för att göra samtalet begripligare och för att undvika missförstånd.

Vi kopplar in direkt på ett etersamtal mellan två amatörer:

— SM 5 DNA kallar allmänt anrop på åttio meter. Hallå allmänt anrop från SM 5 DNA på åttio meter. Jag lyssnar.

Det susar, knastrar och sprakar i rummet. Inga mänskliga ljud kan urskiljas ur detta kaos.

— SM 5 Danmark Norge Amerika kalla allmänt anrop, jag lyssnar på frekvensen.

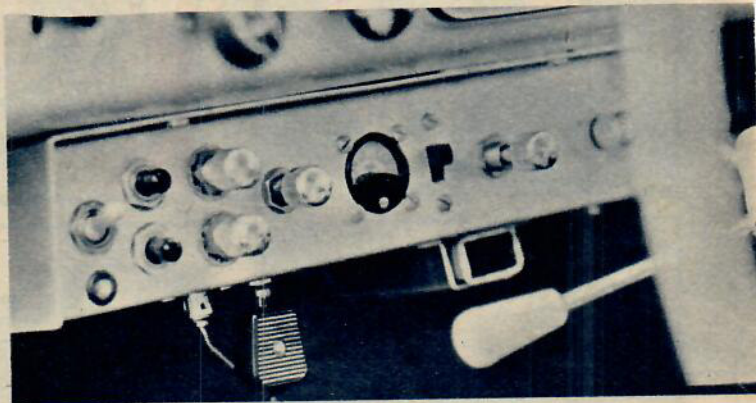
Här ser vi en del av de bilburna sändaramatörerna. De känns lätt igen på de långa radioantennerna.



SM 5 BL har »kört mobilt» med en amatör i England. Har haft kontakt med inte mindre än 37 länder.



Det är inte nödvändigt att antennen ser ut så här. I allmänhet räcker det att ha en förlängningsspole.



SM 5 WD får representera den övervägande skara av sändaramatörer som själva förfärdigat sin apparatur. Priserna kan variera oerhört. Ett hembygge kan kosta ett par, tre hundra, en färdigköpt sändare 10.000 kronor. Ovan ses SM 5 WD i sin bil, nedan hans utrustning som inte tar stor plats.



En mobil station behöver inte alls vara skrymmande. Här är ett exempel: sändare monterad i en Volvo.



Den här utrustningen är av fabrikkatet Gonset och är prov på hur en färdigköpt apparat kan se ut.

Och nu, avlägset och verklighetsfrämmande, som en provsändning från månen, hörs fragment av en röst:

— Hallå SM 5 DNA. Här är SM 5 CR, Jag hör dej fint. Jag sitter just nu i en bilkö på Kungsträdgårdsgatan. Det är jättetjockt, vi kommer ingen vart. Kom.

— Du kommer in här med fyra, femma, femma. Jaså, du har slutat jobbet för i dag och är på hemväg, kantänka. Det var rätt länge sedan vi hade ett QSO, ett halvår sedan om jag inte minns fel.

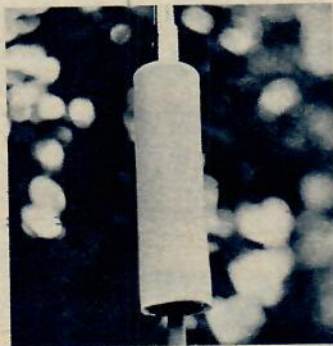
— Har du kvar din gamla låda än? Du har inte funderat på att köra mobilt?

— Jag har nog funderat lite av och an, och jag tror att jag snart skall skaffa mig en mobilstation. Kom.

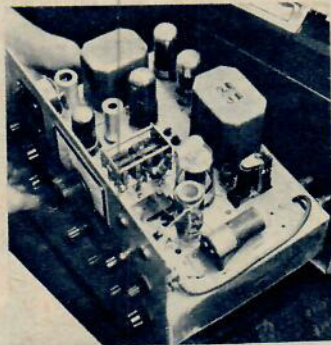
— Det tycker jag absolut du skall göra. Slå bara en signal så kan vi diskutera det.

Det är varje gång ett lika stolt ögonblick för en sändaramatör när han lyckas få kontakt med en annan sändare. Det gör inte så mycket om ljudkvaliteten inte alla gånger är den bästa, huvudsaken är att man får ett »QSO», ett radiosamtal.

Det finns omkr. 3.000 sändaramatörer i Sverige. Deras utrustning kan variera från



Antennerna är i regel ca tre meter långa. På mitten är det nödvändigt att montera en förlängningsspole.



Med denna utrustning har SM 5 KG haft förbindelse med 35 länder sedan han startade för åtta år sedan.

hembyggda lådor för ett par hundra kronor till färdigköpta, hypermoderna apparater för kanske 10.000 kr. En radioentusiast kanske sitter i en enrummare en trappa över gården, en annan kanske i en sjourumsvilla, de har i alla fall ett gemensamt: det brinnande intresset för sin hobby. Amatörradion känner inga gränser: ryssen pratar med tysken, kubanen med amerikanen, engelsmannen med kinesen.

CERTIFIKAT FORDRAS

Vem som helst kan bli radioamatör. I vårt land är sändaramatörerna sammanslutna i föreningen SSA, Sveriges sändaramatörer. För att få starta egen station fordras ett certifikat från televerket. Det finns tre slags amatörcertifikat: klass C, B och A. I klass C fordras att man kan sända 40 telegrafitecken i minuten. Sändareffekten är begränsad och man får bara hålla sig inom ett visst frekvensområde. För klass B fordras 60 tecken per minut. Där får man också större utrymme och får ha högre effekt. Klass A är svårast med 80 tecken per minut. I gengäld får man då sända på alla amatörbanden — 80, 40, 20, 15, 10 och 2 meter — och effekten är obegränsad.

Bästa räckvidden är på 20- och 15-metersbanden. På de frekvenserna är det möjligt att få goda förbindelser mellan stationer var som helst på jordklotet. De flesta sändaramatörer använder dock 80-metersbandet, som räcker bra till för kontakter inom Skandinavien. Några sänder också på ultrakortväg, 2 meter, men räckvidden är här i allmänhet inte längre än till horisonten, ungefär som en TV-sändning.

Det senaste är alltså s. k. mobila sändarstationer. Med det menas att stationen är installerad i bilen, antingen för gott eller också med möjlighet att flyttas. En mobil station innebär inga större svårigheter för den radiotekniske. Kostnaderna blir inte heller särskilt betungande.

Av extra tillbehör behövs strängt taget bara en omformare och en ca tre meter lång antenn, på mitten försedd med en förlängningsspole.

Det är f.n. ett par, tre hundra sändaramatörer i Sverige som skaffat sig en mobil station. En del har nått mycket fina resultat med förbindelser med alla världsdelarna. En radioamatör i Solna hade ett samtal med en amerikansk skolpojke som satt i sin bil

(Forts. på sid. 68)



RULLE RYMD

TECKNAD
AV
JACOVITTI



VÅRA LAGBESTÄMMELSER FÖRBJUDER MÄNNISKOR FRÅN JORD ATT LANDA PÅ MARS. MEN MED DES SÅ APPARATER KAN NI SE "ALLT" NI VILL PÅ MARS!

VILKET UNDERVERK!



VAD MÅNGA MÄNNISKOR! VILKA UNDERLIGA PALATS. TITTA PÅ DE DÄR TRÄDEN! VILKEN FÄRG!

MED DESSA APPARATER GÅR DET OCKSÅ ATT SE INOMHUS!

JAG SER EN SOM BADAR!



JOHNNY OCH HANS KAMRATER KAN SE ALLT PÅ MARS! TILL OCH MED MARSMÄNNISKOR SOM BADAR ...



JAG TYCKER ATT JAG VERKLIGEN BEFINNER MIG PÅ PLANETEN, BLAND FOLKET! OTROLIGT!



TACK VARE DESSA APPARATER "HAR VI VARIT PÅ MARS". HAR ER PLANET ALLTID VARIT SÅ LUGN?

SEDAN FLERA TUSEN ÅR. MARSÄR GI-VETSVIS!



ALDRIG DET MINSTA LILLA KRIG ELLER SLAGSMÅL?!

VI TILLBRINGAR VÅR TID MED ATT STUDERA ELLER GÖRA RYMDRESOR ELLER ROAR OSS MED ATT OBSERVERA JORDMÄNNISKOR!



MENAR NI ATT VI ROAR ER? TYCKER NI ATT VÅRA ELÄNDEN ÄR ROLIGA?

VISST INTE! ELÄNDEN ÄR ALDRIG ROLIGA. DET ÄR NI SOM ÄR ROLIGA FÖR ATT NI ÄR TVÅ MILLIARDER TOKSTOLLAR. NU VÄNTAR ERT RYMSKEPP...



VÅRT RYMSKEPP? MEN ... DET HAR NI JU FÖRINTAT, ELLER HUR?

VI FÖRINTAR BARA MED SYFTE ATT FÖRVARA ... ÅTMINSTONE I DE FLESTA FALL ...



ALLA ATOMER SOM BILDADE ERT RYMSKEPP FÖRVARAS I DENNA APPARAT.



ER VETENSKAP HAR HUNNIT TUSEN ÅR LÄNGRE ÄN VÅR!

NI SKULLE HA HUNNIT LIKA LÅNGT OM NI INTE SPILLT SÅ MYCKET TID MED ERA KRIG!

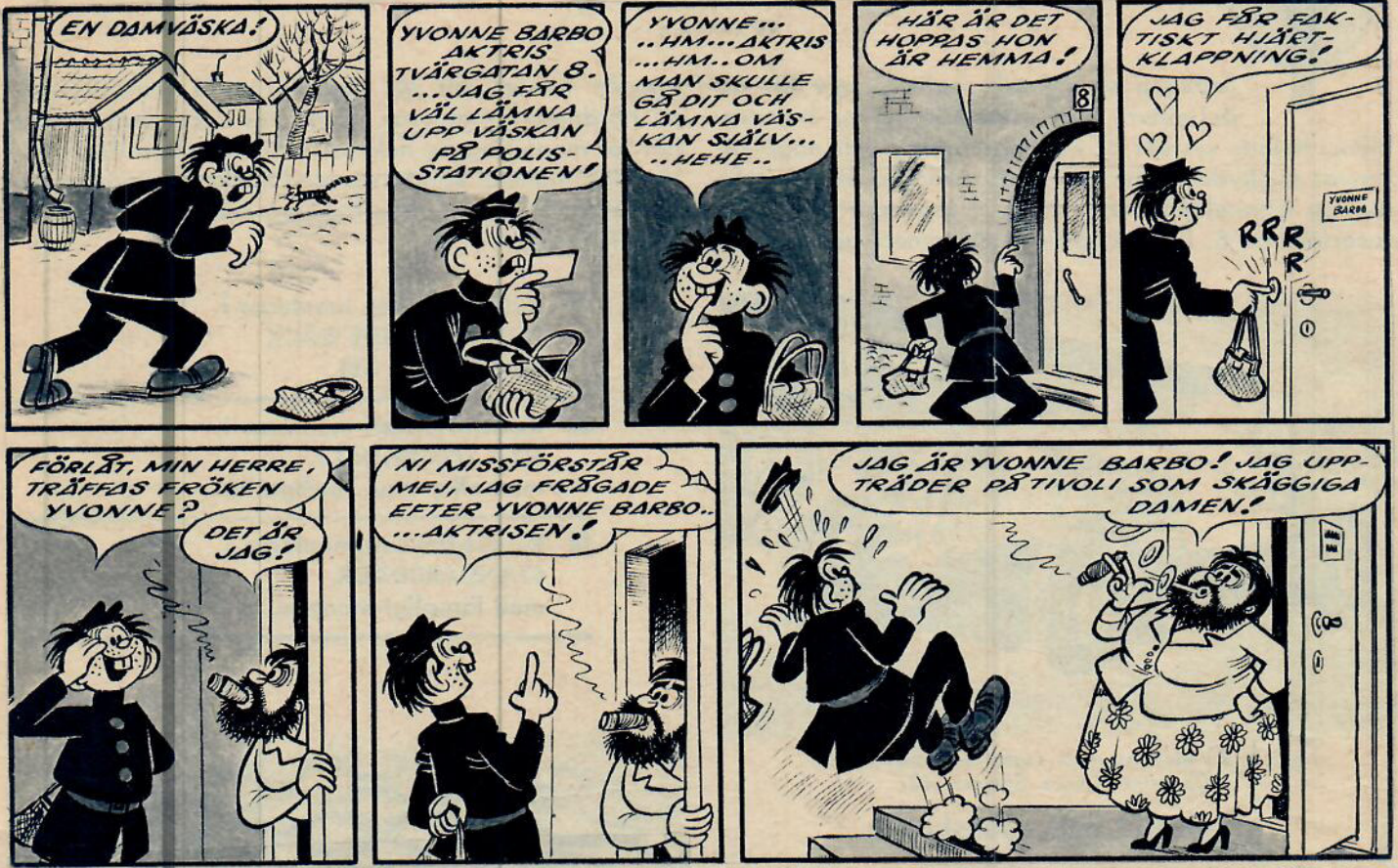


FOTO NYTT

Av ROLAND MÖLLERFORS

AGFAS LJUDPROJEKTOR

Ljud till 8-mm-film behöver inte kräva en bandspelare och krångliga synkroniseringar, som inte vill klaffa. Det kan också vara, och kommer i framtiden att bli, en nersänkt rand av magnetband i själva smalfilmen, där ljudet lagras som på en bandspelare. Fördelen är att man endast behöver en projektor med ljudanordning och att ljudet alltid ligger på exakt samma ställe i filmen. Man behöver alltså inte anpassa ljudet till filmbilden före varje körning.

Agfa Sonector 8 har nu godkänts av svenska myndigheter, som inom parentes sagt är mycket kinkiga i sina krav på utländska projektorers anpassning till svensk elektrisk standard.

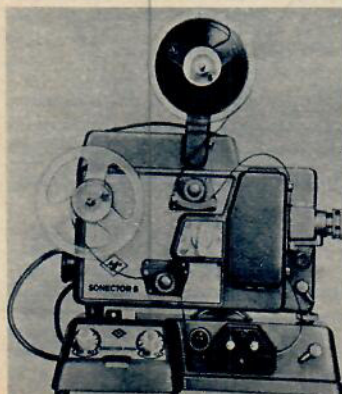
Agfa Sonector är egentligen en vanlig 8 mm stumfilmsprojektor, som är avsedd att placeras ovanpå magnetljustillsatsen Sonector Phon. Man kan alltså köpa bara stumprojektor och senare komplettera med ljudtillsatsen.

Filmen som skall ljudbeläggas, vilket kostar cirka 50 öre metern, spelas in med en hastighet av 18 bilder i sekunden i stället för normala 16. Detta sker för att ge bättre ljud. Ju lägre hastighet filmen och alltså även tonban-

det körs med, ju sämre blir ljudet, med risk för svaj vid korta toner, t. ex. pianomusik.

Innan ljudband läggs på filmen skall denna vara färdigredigerad. Med magnetband på filmen har man möjlighet att köra filmen fram och tillbaka, precis som bandet på en bandspelare och spela av, lyssna, radera och blanda ljud. Man kan samtidigt visa filmen med tal, musik och ljudeffekter. Även läppsynkrontal kan man med litet tålmod få.

Agfas 8-mm-ljudprojektor, som möjliggör avancerade inspelningar.



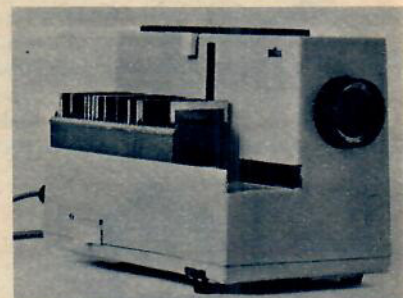
Agfa Sonector har inte någon högtalare inbyggd, vilket gör konstruktionen enklare och nättare. Ljudet får man genom att via diodurtaget koppla projektorn till en radioapparat, som då lämpligen placeras vid vita duken för att ge bästa illusion. Som separat tillbehör finns dock en slutförstärkare för Sonector.

Agfa Sonector ger ökade ljudsättningsmöjligheter genom att den försetts med en s. k. trickbländare. Den verkar på så sätt att man kan t. ex. tala in kommentarer på en redan ljudinspelad film när den körs på nytt utan att det gamla ljudet vid denna nya inspelning raderas bort. Den musik t. ex. som tidigare finns på bandet dämpas endast ner och ligger kvar som bakgrund.

Tekniska data: frekvenskurva ca 80 till 7.000 Hz.

NY LÅGVOLTSPROJEKTOR

Redan från ursprunget är Brauns nya småbilsprojektor D 20 konstruerad som en lågvoltprojektor med den för denna typ karaktäristiska ringa värmeutvecklingen: D 20 har en lampa för 12 volt, 100 watt. Den lampan har en mycket liten och kompakt glödtråd, och ljuset koncentreras därför i en smal stråle genom objektivet, så som det sker i en kamera med liten bländare inställd. Precis som i kameran får man därmed större skärpedjup och behöver inte fininställa någon skärpa på vita duken. Inte ens om man har pappmonterade bilder, vilka som bekant »poppar» ut när de kommer i det varma projektorljuset och därmed spolerar



Braun D 20, småbilsprojektor med lågvoltslampa, har stort skärpedjup.

skärpan, behöver man göra någon fininställning. Trots att D 20 är en automatisk projektor saknar den av denna anledning fjärrstyrning för skärpeinställningen.

Däremot är bildväxlingen fjärrstyrd. En stor fördel är att magasinet ligger öppet, varför man kan redigera om sin visning under pågående körning.

Projektorns hölje är av pressjuten lättmetall och objektivet är ett Maginon 2,8/85 mm.

KADMIUMSULFIDMÄTARE

Yashica introducerar en exponeringsmätare i litet format, men med stort arbetsområde. Den har kadmium-sulfid och ett kvicksilverbatteri är drivkälla. Man kan läsa indikatornålen för avläsning. Finkänsligheterna ligger mellan 9-42 DIN och exponeringstiden 1/1000-8 sekunder, bländare 1-32 och EV-skala 3-17. Mätaren kostar cirka 60 kronor.

En informativ annons om



KEINÄS SYSTEM

Äntligen en ny och realistisk giv för att definitivt lösa vinterkörningens halkproblem. Keinäs system är ett högeffektivt och noga utprovat slirskydd, konstruerat och utvecklat av den från otaliga isbanelopp under 30-talet legendariske finske racerföraren S. P. J. Keinänen. Systemets goda effekt

uppnås genom att ett lämpligt antal Keinäs-Hokkar av hårdmetall monteras i speciella däck med färdiga hål för montering av hokkar. Även vanliga däck med lämpligt mönster kan förses med hokkar. Keinäs system för säkrare vinterkörning finns nu enligt nedanstående 3 ALTERNATIV:



»S. P. J.» med sin egen segerrika konstruktion Chrysler-Keinäs Special 1931.

Material och egenskaper

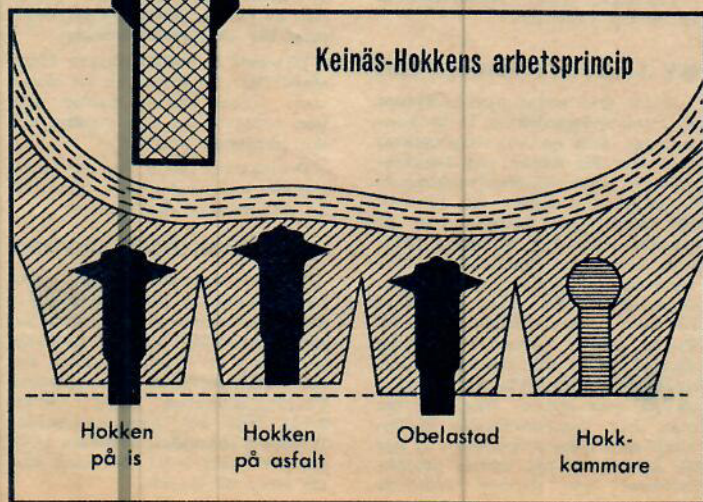
Keinäs-Hokken består av en hårdmetallkärna omsluten av delrinplast och finns i tre längder: 13, 15 och 17 mm. De längre hokkarna placeras ytterst och de kortare mot mittlinjen av slitbanan. Delrinplasten »arbetar» utmärkt

väl tillsammans med gummit, verkar ljudisolerande samtidigt som den mjukt och elastiskt tar upp accelerations- och bromspåkänningar. Delrinets mycket låga friktionskoefficient har dessutom visat sig få en avgörande betydelse för Keinäs-Hokkens funktion och livslängd. Någon extra friktionsvärme av betydelse uppstår nämligen ej i ett Keinäs-hokkat däck, trots att hokkarna ständigt är i rörelse i däckets slitbana.



Keinäs-Hokken i genomskärning

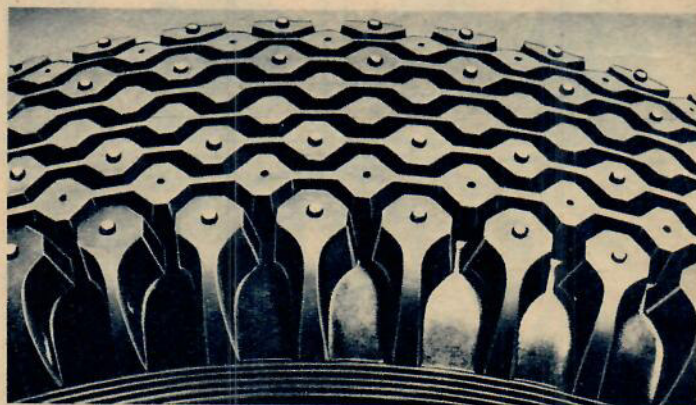
Keinäs-Hokkens arbetsprincip



■ Keinäs-Hokken monteras i REGUMMERADE DÄCK med färdiga hål.

■ Keinäs-Hokken monteras i NYA SPECIALDÄCK med eller utan färdiga hål.

■ Keinäs-Hokken monteras i STANDARD DÄCK med lämpligt mönster.



Keinäs-mönster + Keinäs-Hokken = det idealiska vinterdäcket!

Här ovan visas Keinäs specialmönster. Hokkar monterade i varannan mönsterrad — ett rejält och »greppigt» vinterdäck!

Keinäs-däck utrustade med Keinäs-Hokkar är en oslagbar kombination för alla väglag. Hokkarna ger Keinäs-däcket enastående gott väggrepp och perfekt spårhållning vid körning i såväl snö som på isgata eller på barmark. Keinäs-mönstrets utformning ger en överlägsen samverkan mellan däck och slirskydd, samtidigt som livslängden på hokkarna blir den bästa tänkbara.

Allt flera gummiverkstäder kommer efter hand att kunna leverera däck regummerade med Keinäs specialmönster med färdiggjorda hål, vilket underlättar och

förbilligar monteringen av hokkarna.

Hur många hokkar per däck?

Som beräkningsgrund vid bestämmandet av antalet hokkar till varje däck kan man ta bilens vikt. För varje 100 kg vagnvikt rekommenderas 10 hokkar per däck. På en bil som väger 1000 kg bör alltså monteras ca 100 hokkar per däck. Denna norm har framkommit efter omfattande prov i alla tänkbara väglag. Önskas broms- och slirskyddseffekten ytterligare ökad kan antalet hokkar lätt kompletteras i efterhand. Vänd Er alltid till den av oss speciellt utbildade och auktoriserade fackmannen — det tjänar både Ni och trafiksäkerheten på!

för säkrare vinterkörning

VIKTIGT vid hokkning av standarddäck

Keinäs-Hokkarna kan med ett speciellt borrhningsförfarande monteras i såväl nya som begagnade standard- eller vinterdäck. Det är emellertid av största vikt att begagnade däck har tillräckligt kraftig slitbana kvar, så att hokkarna får stadigt fäste. Kontrollera även att mönsterlamellerna, där hokkarna skall monteras, håller ett minimiformat av 15x15 mm. Sajpade däck är därför direkt olämpliga att förse med hokkar. Den auktoriserade gummiverkstaden har utbildad personal som hjälper Er med allt rörande Keinäs system för säkrare vinterkörning.

"Låter" det om hokkade däck?

Ljudnivån i däck försedda med slirskydd står i direkt proportion till slirskyddets vikt. Därför är Keinäs-Hok-

ken ett mycket tyst arbetande slirskydd — den längsta hokken väger nämligen inte mer än ca 2 g. Då hokken dessutom är inkapslad i sitt ljudisolerande delrinhölje, märks knappast förekomsten av metallföremål i däckerna.

Hur länge håller hokkarna?

Keinäs-Hokken med hårdmetall i hela sin längd är konstruerad att hålla däck ut under normala körbetingelser. Körsätt och ringvärd kan inverka på livslängden, snabba starter med hjulspinn mot hårt underlag såsom järnvägsräls och liknande kan öka brytningsrisken. Normalt slits de dock i takt med bilgummit och gör god tjänst under flera tusen mil.

Full fart på Brunnsviken

Vid en intressant isbanedemonstration i vintras inför en talrikt församlad expertis från motororganisationer, polis, brandkår m. fl. framkom följande intressanta re-

sultat, som tydligt visar Keinäs-Hokkarnas goda effekt.

Vid en hastighet av 80 km/t

Bromssträcka
MED hokkar 30 m

Bromssträcka
UTAN hokkar 80 m

Vid en hastighet av 40 km/t

Bromssträcka
MED hokkar 6,5 m

Bromssträcka
UTAN hokkar 20 m

Som provvagnar användes 2 st Ford Anglia.



Däckerna och hokkarna granskas efter de många påfrestande proven. Allt väl!

Hos auktoriserade återförsäljare över hela landet

Rådgör med den auktoriserade återförsäljaren om allt som rör Keinäs system, såsom däck och däckmönster eller hur hokkarna bäst skall fördelas över slitbanan etc. Alla återförsäljare har personal som är speciellt utbildad på Keinäs system, och de har även erforderliga specialverktyg för fackmässig montering av hokkarna.

PRISEXEMPEL

Enligt normen med 10 hokkar per däck för varje 100 kg vagnvikt kommer kostnaderna för en Volkswagen att se ut så här:

Tjänstevikt 820 kg
1 regummerat däck med färdiga hål ca kr 65:—
Antal hokkar 82 st
à 63 öre (medelpris) 52:—
Montering ca kr 5:—
Summa per däck ca 122:—

Auktoriserade verkstäder med av oss speciellt utbildad personal för montering och service av Keinäs system känns igen på denna skylt



Erfarenheten har ordet:



Verkmästare Folke Eriksson
Södervulk, Stockholm

»Som fackman i gummibranschen anser jag att Keinäs-Hokken är den effektiva vägen. Inbromsning på vinterväg blir lika effektiv som på sommarväg och drivningen faktiskt bättre än på barmark. Den framsynta upplägningen av försäljningen och den väl utbyggda organisationen med bl. a. specialutbildning av montörer för korrekt montering av hokkarna är viktiga faktorer som ökar trafiksäkerheten. Därtill en garanti för hokkarnas goda funktion och livslängd.»



Disponent Sune Holmblad
Stockholm

»Över 2000 mil i alla slags väglag — mest isgator i Mellansverige och norrländska svallisvägar — har två av våra resandevagnar körts med Keinäs-Hokken. Resultatet överträffade alla förväntningar! Den otrevliga, isande känslan i maggropen vid plötsligt uppdykande halka är vi lyckligt befriade ifrån — vi som kör på Keinäs-Hokken!»



Rallyföraren Bosse Ljungfeldt

»Keinäs-Hokkar runt om är mitt recept när det gäller att ta sig fram och åka undan. Kurvtagnings- och bromsförmågan ökar suveränt — även i glasfalt väglag. Och hokkarna tål stryk! Vi far ju inte fram som vänligt folk precis — men hokkarna hänger med förvånansvärt fint. Jag tycker dom är fantastiska!»

BESTÄLL DÄCKEN REDAN NU!

Ring eller skriv och begär adress och telefonnummer till närmaste auktoriserade återförsäljare. Keinäs system för säkrare vinterkörning är representerat över hela landet.

KEINÄS- HOKKEN



FRANK DAHLBERG AB
Hornsgatan 67—69, Stockholm Sö. Tel. 440350

TREVLIGARE FRITID

med kvalitetsartiklar från Sohlmans

BETALA BARA 1 KRONA (eller mindre) per dag!

Nu kan Ni verkligen satsa på varor av bestående värde — utan att det behöver kosta Er alltför mycket. Ni kan skaffa Er något Ni länge önskat — en perfekt men lättskött kamera, en förstklassig kikare, en fin jordglob eller någon av de andra kvalitetsvarorna från Sohlmans.

Sohlmans SPECIELLA KÖPEVILLKOR betyder en klok disponering av Era inköp. Ni betalar en tiodel eller mindre av priset NU vid

leveransen och resten med en tiodel per månad. Vill Ni slutbetala inom en månad räknas kontantpriset. Bättre köpevillkor kan Ni inte tänka Er!

Dessutom: Ni har FULL RETURRÄTT UNDER 8 DAGAR, så att Ni i lugn och ro hemma kan bedöma varans kvalitet. Utrusta Er för en rikare fritid. Men dröj inte för länge med att skicka in kupongen! Gör Ni det nu, kan Ni vara säkra på en snabb leverans.



MOTOR-TEKNIK

AVGASSYSTEMET - ETT MILJON- PROBLEM

Av ingenjör GUNNAR FRIBERG

Sönderrostade ljuddämpare och utblåsningsrör är både praktiskt och ekonomiskt en olägenhet för bilägaren.

Kostnadsmissigt är det stora belopp som rosten har på sitt konto. I biltätets land nr 1, USA, har US Bureau of Commerce gjort en uppskattning av nämnda kostnader. Under 1960 såldes i USA 30 miljoner ljuddämpare till ett genomsnittspris av 12,5 dollar, dvs. för 375 miljoner dollar totalt. Dessutom såldes 35 miljoner utblåsningsrör till ett genomsnittspris av 5 dollar = 175 miljoner dollar. Detta ger den respektive summan 550 miljoner dollar, dvs. i runt tal 2.750 miljoner kronor!

Motsvarande svenska kostnader har uppskattats till 56 miljoner per år f. n. Denna summa är visserligen bara ca 2 procent av den amerikanska, men ändå tillräckligt stor för att utgöra en tankeställare.

En naturlig reaktion är att man frågar sig: Varför är det så, vilka åtgärder har vidtagits och vilka åtgärder kan tänkas vidtagas framdeles för att reducera dessa stora kostnader?

Låt oss börja med »varför».

VAD HÄNDER I LJUDDÄMPARE OCH UTBLÅSNINGSRÖR?

En vanlig ljuddämpare för en medelstor bil håller i genomsnitt ett par år eller två till tre tusen mil. För bilar med avgassystemet

under golvet gäller att bakre avgasröret behöver bytas nästan lika ofta som själva ljuddämparen.

Sen är den vanligtvis sönderrostad genom att högkorrosiva syror bildas vid bensinens förbränning. En bidragande orsak är de stora temperaturvariationerna som uppstår, vilka i sin tur influeras av förarens körvanor och även kan vara resultatet av felaktigheter i utblåsningssystemet.

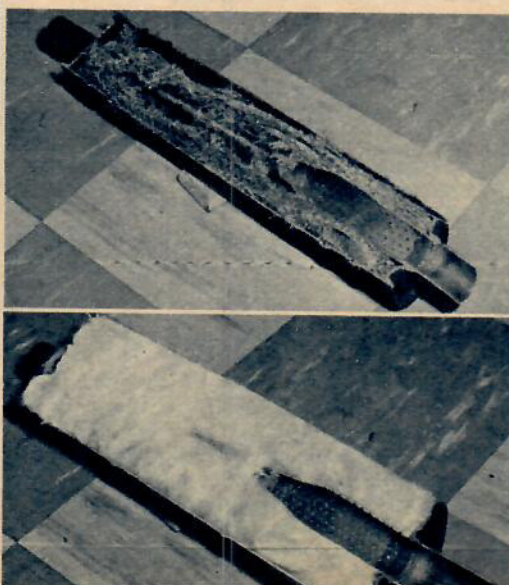
Vid normal förbränning bildas, som ovan nämnts, mycket korrosiva syror som angriper metallerna i avgassystemet. Dessa syror utgörs av svavelsyra och svavelsyrlighet, och de bildas av det i bensinen och i denna befintliga tillsatser ingående svavlet.

Bensinen innehåller normalt tetraetylbley som är ett tillsatsmedel för att öka oktantalet. Bleyet, som frigöres när tetraetylbley förbrännes, måste förflyktigtgas så att det inte avsätter sig i motorn. Därför tillsättes etylendibromid som rengöringsmedel för bleyet. En del av bromiden övergår emellertid i bromväte och bromvätesyra.

De i bränslet ingående kloriderna bildar klorväte och saltsyra. Enligt beräkningar som gjorts bildas mer än en liter syrehaltigt vatten i ångform på varje liter bensin som förbrännes i en genomsnittsmotor!

Denna högkorrosiva ånga formigen duschar ljuddämparen och utblåsningsrören. Då pH ligger omkring 2,5 inser nog var och en

(Forts. på sid. 64)



Metallspån som fyllning i ljuddämparen gör icke konstruktionen lyckad ur korrosionssynpunkt (övre bilden). Där under är metallspånet ersatt med glasull, men korrosionsresistensen blir densamma.



Automatisk småfilmkamera Crown Zoom 8.

45:-
per mån.

Modell EZ5

Enögd helt parallaxfri spegelreflexökare ger klar rättvänd ljusstark särbild. Alltid full motvinkel. Färgkorrigerat Zoom-objektiv Crown 1:1,8. Variabel brännvidd 10-30 mm. (Från vidvinkel till telefoto med överträffad bildkvalitet.) Exponeringsmätaren kopplad till bländarinställning, filmhastighet, finkänslighet. Automatisk exponeringskontroll i sökaren. 4 hastigheter + enbildstagnation. Läsbar avtryckare. 1 års garanti. Kontant inklusive revolverhandtag och väska 494:-, kontoköp 544:-.



Nya automatiska småbildskameran OGA-MATIC, 24X36 mm.

30:-
per mån.

Mycket enkel att använda tack vare alla tekniska finesser. Optisk signal anger rätt inställning. Exponeringsmätare. Helt synkroniserad. Objektiv Color Isconar 1:2,8-45 mm. Prontor Lux specialslutare. Filmräkneverk. Med elegant läderväska. 1 års garanti. Kontant 285:-, kontoköp 315:-, läderväska 25:-.



Terra Private Transistorradion.

30:-
per mån.

Av högsta klass — perfekt även som bilradio. Den har 9 transistorer och 3 dioder, MV, LV och UKV. Tankkontroll. Inbyggd ferritantenn, utdragbar teleskopantenn och uttag för bilantenn. Drives med standardbatterier. 1 års garanti. Kontant 385:-, kontoköp 425:-.



Transistorradion Sharp.

15:-
per mån.

Kombinerad bärbar camping- och reseradio. Specialuttag för bilantenn. Inbyggd ferritantenn. 6 transistorer. Mellan- och långvåg. Full garanti. Levereras med elegant läderfodral. Kontant 178:-, kontoköp 196:-.



Skrivmaskinen Adler Tippa.

25:-
per mån.

Västtysk kvalitetsprodukt med många finesser.

som speciell köpremie, får Ni ett praktiskt hemarkiv med hängmappar för viktiga handlingar. Adler Tippa har 1 års garanti. Kontant 365:-, kontoköp 395:-.



Jordgloben Tower de Luxe

10:-
per mån.

Tillverkad av hållbart plexiglas och i lyxutförande — 10 färger, belysning, fot av ädelträ och graderad meridian. 28 cm i diam. Svensk text. Kontant 110:-, kontoköp 121:-.



Stereoskivspelaren Musical PE 32.

15:-
per mån.

En modern skivspelare tillverkad efter teknikens senaste rön. Toppen av kvalitet och ljudåtergivning med: 4 hastigheter, duplo kristallsystem för stereofoniskt ljud och helautomatisk avstängning. 110 och 220 V växelström. Idealisk för språkstudier. 1 års garanti. Kontant 145:-, kontoköp 160:-.



Remington Roll-a-Matic.

10:-
per mån.

Passar alla skögg. Världens första omställbara hyvel med 3 dubbla saxar. S-märkt för allström. 1 års garanti. Kontant 95:-, kontoköp 105:-.



Kikare Scanex Lyx.

10:-
per mån.

Förstorar 7 ggr! Högeffektiv som nattkikare. Antireflexbehandlad. 50 mm objektiv. Med läderfodral. Kontant 135:-, kontoköp 148:-.

TILL SOHLMANS FÖRLAG AB, AVD. INT. PROD., Box 18, STOCKHOLM-GRÖNDAL
Härmed rekriverar jag de artiklar jag kryssat för till i annonsen angivna priser + oms och frakt. Jag betalar en månadsbetalning vid leveransen och resten med en månadsbetalning per månad. Vid full likvid inom 30 dagar räknas kontantpriset. Returrätt inom 8 dagar. Logen om avbetalning gäller.

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Filmkameran Crown Zoom 8 | <input type="checkbox"/> Transistorradion Terra Private | <input type="checkbox"/> Skrivmaskinen Adler Tippa | <input type="checkbox"/> Skivspelaren Musical PE 32 |
| <input type="checkbox"/> Kameran OGA-MATIC | <input type="checkbox"/> Transistorradion Sharp | <input type="checkbox"/> Jordgloben Tower de Luxe | <input type="checkbox"/> Rakhyveln Roll-a-Matic |
| | | | <input type="checkbox"/> Kikaren Scanex Lyx |

Namn:

Adress:

Postadress:

Är Ni ny kund v. g. fyll i detta för snabb exp.

Titel: Anställd hos:

TV 20-62



NU DAUPHINE 1963



40HK

Dauphine — hittills tillverkad i nära 2 000 000 exemplar — fortsätter sin succébetonade karriär på europeiska vägar. Just nu har de första vagnarna av 1963 års modell lämnat de löpande banden i Renaultfabrikerna och levererats till Sverige.

Dauphine 1963 heter DAUPHINE GORDINI. Utrustad med den accelerationsvilliga 40 hk Gordini-motorn. En starkare, snabbare, säkrare bil — men fortfarande samma suverant ekonomiska familjevagn. Lågt inköpspris, låga underhållskostnader, låga reservdelspriser, låg bensinförbrukning. Hög, stabilt andrahandsvärde.

DAUPHINE GORDINI har 3-dubbelt rostskydd enligt ML-metoden.

Generalagent SVENSKA RENAULT AB, Fack, Bromma 1. Ett 90-tal återförsäljare och 175 aukt. serviceverkstader.

Att själv kunna tillverka en bokhylla till barnen, en stega till mor eller en verktygsbänk till källaren är sällsynt tillfredsställelse. Ni klarar allt detta och mycket mer med



HEMVERKSTAD

Med MEMA rästarka helsvenska bormaskiner borrar Ni i de flesta material. Med tillbehören i MEMA hemverkstad polerar Ni bilen eller möbelen som blivit matt, slipar bort färrissan eller färgen från båt och villa och mycket annat som hittills kanske givit Er timfals med möda och besvär. Ni spar pengar också — redan efter några timmars arbete kan verktygen vara betalda.

SPECIALERBJUDANDE: Vid köp av MEMA KVICK, POPULÄR eller Hemverkstad under hobbyveckan den 8-20 oktober får Ni utan kostnad per post ett vattenpass när vi erhållit garantisedel. Tag kontakt med Er järnaffär.

Vår katalog på MEMA hemverkstad med tillbehör kan ge Er många tips. Rekv. den redan i dag från

MILDENS ELEKTRISKA MOTOR AB
SPANGA - Telefon 010 / 36 25 20



MOTOR-TEKNIK

(Forts. från sid. 62)

att det fordras resistent material för att klara av en sådan behandling.

Men det är temperaturen som avgör rostangreppens omfattning. Vissa delar av avgassystemet utsätts för ett temperaturspel i sämsta fall från kanske -30°C till $+700^{\circ}\text{C}$.

Så länge ljuddämparen är kall kondenseras avgaserna så att en frätande vätska eller imma uppstår. Korta körningar då och då gör att avgassystemet aldrig hinner bli riktigt varmt så att det syrahaltiga kondensatet kan förångas och strömma ut. Långkörningar är alltså ur denna synpunkt gynnsammare för avgassystemet än korta körningar.

Men även vägsalterna fräter utvändigt på ljuddämpare och rör. Bucklor och knäckningar uppstår lätt under körningarna och bildar angreppspunkter för rosten.

Undersökningar har visat att vid 80°C och 480°C uppstår de kraftigaste rostangreppen. 80°C är den temperatur då syrorna börjar kondenseras. Över denna temperatur börjar en förångning ske.

Jakten på högre motoreffekter har medfört produktion av bränslen med allt högre blyinnehåll. Resultat: ökade volymer korrosiva syror i kondensaten. Även förbättrade kylsystem har fatalt nog gett en högre grad av korrosion.

KONSTRUKTIVA ÅTGÄRDER

Konstruktionen av ett avgassystem är självfallet icke enbart

ett materialproblem. Det är naturligtvis en god ljuddämpning som i första hand eftersträvas. Utrymmesproblem och ekonomiska faktorer spelar härvid en betydande roll.

Av vad som tidigare anförts om temperaturen på ljuddämparen, vore det ur denna synvinkel lyckligast om ljuddämparen kunde läggas närmare motorn än vad som nu är fallet. Nedkylningen på avgaserna skulle därvid bli mindre och därmed även risken för kondensation. Emellertid är utrymmesproblemet en spärr för en sådan åtgärd.

På en del bilar finns dubbla ljuddämpare. De konstruerades ursprungligen för att minska baktrycket på avgaserna och för att förbättra motorns effektivitet. Emellertid vidtogs inga åtgärder för att minska storleken på ljuddämparna trots att varje ljuddämpare passeras av bara halva den volym avgaser som passerar ljuddämparen i ett singelsystem. Resultatet har blivit att livslängden på ljuddämparna i ett dubbelsystem är bara hälften av singelsystemets. Förklaringen härtil är att de korrosiva avgaserna stannar en längre tid i ljuddämparna på dubbelsystemet då det tar längre tid för dessa att uppvärmas till avdunstningstemperaturen.

För att bemästra detta problem, installerades en ventil för värme-kontroll i ena sidan av systemet. Vid kortare körningar tenderar emellertid denna ventil till att hålla ena sidan av systemet vid

Byt ut Er gamla omoderna vindrutespolare

montera
nya topp effektiva

SCASON
Electric (patentsökt)



I våra dagars allt intensivare trafik har den eldrivna vindrutespolaren blivit en för körtrivseln och trafik-säkerheten allt nödvändigare detalj. Gör slag i saken NU! Slopas Er gamla — byt till NYA SCASON Electric!
Högt tryck — ca 1 kg/cm² • Modern 2-litersbehållare av amerikansk typ • Dammtätad påfyllning • Strömsnål • Tystgående • Lättmonterad — den händige gör det själv! • Lågt pris

RIKTPRIS

Endast **38:50**

FRANK DAHLBERG AB
Hornsgatan 67-69 — Stockholm Sö

ett lägre temperaturområde under en längre tid än den andra sidan.

En konstruktiv åtgärd för att hålla högre temperatur på ljuddämparna är att lägga ett skikt av asbest mellan inre och yttre plåten. Denna konstruktion har dock den nackdelen att om inre plåten blir perforerad av rost verkar asbesten som ett läskpapper och suger till sig de syrahaltiga kondensaten, och på så vis, tråkigt nog, verkar den som en accelerator på rostningsprocessen.

En annan åtgärd är att använda sig av dräneringshål mellan ljuddämparens två eller tre kamrar. Detta för att ge kondensaten möjlighet att flöda från den ena till den andra kammaren och på så sätt underlätta förgasningen och minska korrosionsytorna.

En logisk följd är att materialrättssligt försöka bidra till lösandet av dessa problem.

JAKTEN PÅ ROSTRESISTENTA MATERIAL

Dessa problem med sönderrostningen av avgassystemet har skapat en intensiv jakt på lämpliga material. Stora serier laboratorieprov har utförts, men som så ofta är fallet här i världen, dessa lab-försök måste kompletteras med praktisk provning för att säkra bedömningar skall kunna göras.

En amerikansk tillverkare gjorde fältförsök på så sätt att den försåg de av företaget tillverkade ljuddämparna med en graverad metallskylt där servicepersonalen på verkstäderna ombads att skicka den trasiga ljuddämparen tillbaka

till tillverkaren jämte uppgifter om demonteringsdatum och bilens mätarställning vid tillfället. Som ersättning för besväret fick insändaren fem dollar.

Generellt kan man tala om fem olika grupper av material som används till ljuddämpare:

1. Zinkbelagt stål.
2. Aluminiserat stål.
3. Emaljerat stål.
4. Kromalliserat stål.
5. Rostfritt specialstål.

För att börja med nr 1, så används detta stål mycket. Det har en livslängd som är upp till ca 300 gånger större än för obehandlat stål. Men förzinkningen måste ske med omsorg, i annat fall blir det ingen förbättring av stålets resistens.

Aluminiserat stål har fått en ganska stor användning i USA. Ford t. ex. använde aluminiserade ljuddämpare på alla sina bilar 1960. Uppskattningsvis har denna typ av ljuddämpare en livslängd som är 60-100 procent högre än de konventionella.

Emaljerade ljuddämpare är kanske de som är aktuellast här i Sverige. De introducerades på Nash och Rambler 1961.

Emaljeringen tillgår så att ljuddämpare (och avgasrör) rengörs noggrant. Därefter doppas eller sprutas de med en uppslamning av emaljpartiklar i vatten, varpå följer torkning i ugn samt slutligen s. k. bakning i ugn vid ca 800°C.

Här i Sverige har Kockums emaljverk i Ronneby utvecklat

(Forts. på sid. 68)

KÖP FRÅN STÄLLET

Boliden underhållsladdare garanterar Er alltid toppladdat batteri



VARJE ORT HAR BOLIDEN SERVICE

FARTHOBBEN SCALEXTRIC

— världens enda kompletta system för miniracing!

RACERTÄVLINGENS TJUSNING BLIR ER NÄR DE REKORDSNABBA BILARNA RUSAR FRAM ÖVER RAKSTRÄCKORNA GENOM DE SUGANDE KURVORNA — BLIXTRANDE OMKÖRNINGAR LÅTER SPÄNNINGEN NÅ SIN KULMEN NÄR NI VISAR ER SKICKLIGHET BAKOM "GASPEDALEN"

Den skalenliga hastigheten på Scalextric-bilarna motsvarar den fart som presteras av de verkliga racerbilarna.

SKAFFA 1962 års SCALEXTRIC katalog med SVENSK text hos modellhandlaren — eller rekvirera den från oss.

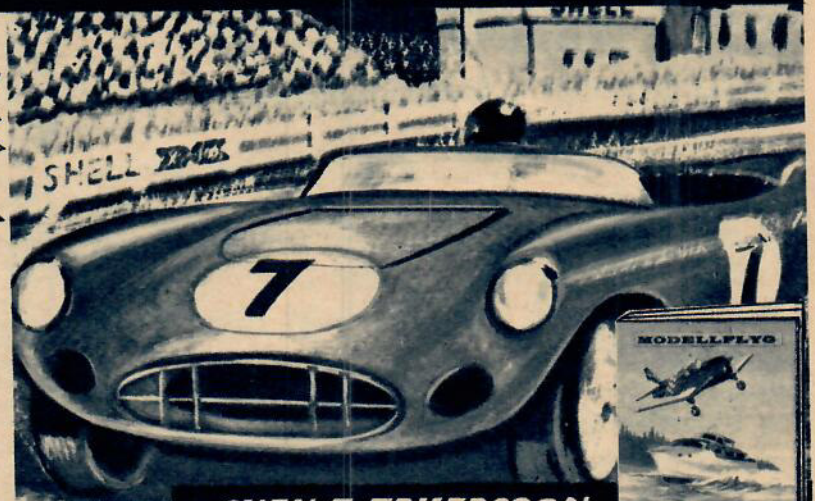
SCALEXTRIC FINNES I SJU OLIKA GRUNDSET. Dessutom massor av SCALEXTRIC tillbehör som gör det möjligt att bygga ut och variera banan i det oändliga.

SCALEXTRIC-bilar och körkontroller är försedda med TV-störningskydd. Driftspänning 12-14 volt, 1 amp. likriktad transformator av samma typ som till modelljärnvägar.

SCALEXTRIC FINNS HOS VARJE VÄLSORTERAD HOBBYHANDLARE

Rekvirera stora **MODELLFLYGKATALOGEN**

med landets största sortering av byggsatser, motorer, radiokontroll, båtar och alla slags tillbehör, även specialkataloger. Se kupongen.



Senaste nytt!

TT motorcyklar, »vintagabilar» — intressanta modeller av gamla fina årgångar. Nya bilar med el-ljus. Banbelysningar m. fl. fina nyheter i senaste SKALEXTRIC-katalogen.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRIN - MALMÖ

— Östergatan 20 —

... st Modellflygkatalog	1:50	... st Triang TT Tåg	0:75
+ porto	0:25	... st Fleischmann Tåg	1:—
... st Scalextric -62 SVENSK katalog	1:25	... st Rivarossi Tåg	1:—
... st Minic-Ships	0:60	... st Pocher Tåg	0:75
... st Aurora Plastmodeller	0:75	... st Fritz Gabriel Skeppstillbehör 1/100	2:75

Namn

Adress

TV 20-62

VAR 4:e BILIST KÖR TILL

IC



därför att...

- det är IC/OK som har infört högre bensinkvaliteter
- det är IC/OK som har 1 öre lägre pris på 97 oktan
- det är IC/OK som har infört snabbtank, där Ni sparar ytterligare 2 öre
- det är IC/OK som har sänkt priserna på bilgummi
- det är IC/OK som har kommit med fri förar försäkring
- det är IC/OK som ger återbäring på allt till alla

Detta är vad mer än 300.000 bilägare skapat i förening. Slut upp kring IC/OK — skapa förutsättningar för en fortsatt gynnsam prisutveckling.



— nyckeln till billigare biläggande



TEKNIK och VETENSKAP

Av STEN SÖDERBERG

Varför behöver man — 60 år efter uppfinningen av rakapparaten — fortfarande byta blad så ofta? Världens största rakbladsproducent, Gillette (som eg. skall uttalas på engelska Djilet med tonvikt på första stavelsen och inte på franska Schilett med tonvikt på andra som vanligen sker), inser nu att det är nödvändigt att möta torr-rakningen med elhyvel på något sätt. Vid företagets forskningslaboratorium i Reading i England har man börjat utforska vad som egentligen sker vid rakning med rakblad. Det kan tyckas vara på tiden då man har hållit på sedan 1903 och nu tillverkar 8 miljoner blad om dagen enbart vid de brittiska fabrikerna.

Tillverkningen har byggts utslutande på erfarenhet, men nu går en stark stab av forskare, 70 man, av vilka 30 med vetenskaplig examen, baklänges i tiden och undersöker varför man gör som man gör. De har elektronmikroskop, röntgendiffraktionsapparater, infraspktrometrar, gaskromatografer och fysikalisk och organisk-kemisk sakkunskap till sitt förfogande.

Forskarlaget försöker förstå hur en egg som är bara en tiondels mikron (0,0001 mm) kan skära sig genom en skog av tusentals hårstrån, alla 100—200 mikron i diameter. Rakbladet börjar sitt liv som ett 100 mikron tjockt stålband (nästan uteslutande svenskt stål), vilket härdas i långa ugnar och slipas i tre vinklar i automatmaskiner. Eggen antas bestå av en stålbygga med inbäddade små partiklar av hård järnkarbid. Det material som nöts bort under ett rakblads livstid anses vara mindre än en miljondels gram. Men ändå blir bladet slött.

Man upptäckte vid undersökningarna att det finns förbluffande få undersökningar av ansikts-härens kemi och fysik. Ett antal frivilliga bland personalen anmälde sig som försökskaniner, och nu vet man mera. Bland annat att variationen individer emellan är stor: herrarnas »rakbarhet» är ytterst olika.

I USA har Gillette samtidigt undersökt ytbehandling av bladen. 1960 introducerades ett blad täckt med några få my (en my = 0,001 mm) av en kiselförening. Detta blad som nu fyller 25 procent av marknadsbehovet är »smärtfriare», åtminstone under de första rakningarna med det. Även om man inte får fram det »eviga» rakbladet (vilket vore en katastrof för

företaget), så tror man sig kunna göra den våta rakningen betydligt angenämare.

Någon fortsatt tillbakagång för den våta rakningen förutser man inte — det finns ibland oss herrar åtskilliga miljoner som inte vill avstå från den uppfriskande in-tvålningen varje morgon och som inte kan förlika sig med de surrande klippmaskinerna.

□ Ingen tvivlar väl nu på att Telstar betyder en revolution i den interkontinentala telekommunikationen (telefon, radio och TV). Men man måste komma ihåg att detta är första försöket och att Telstars efterföljare säkert kommer att hålla sig mera exakt på plats. Nå, blir det flera kommer alltid någon av dem att ligga inom lämpligt relä-håll. Datamaskiner med transmissionsstationer spårar dygnet runt Telstar och kontrollerar dess styrning. I Lannion i Frankrike, den europeiska sändar- och mottagningsstationen, finns en datamaskin och en magnetbandsstation, som har direkt förbindelse med en identisk utrustning i Andover i USA. På Bells laboratorier i New Jersey samlar och bearbetar en datamaskin, IBM 7090, alla uppgifter och ger besked om bästa order. Det gäller att hela tiden vara på det klara med antennernas läge och planera för utnyttjande av deras optimala verkningsgrad. Utan datamaskintekniken skulle operation Telstar aldrig ha kunnat genomföras.

□ I Anatolien i Turkiet har en turkisk arkeolog hittat världens hittills äldsta kända muralmålningar, alltså målningar utförda på en uppbyggd mur i motsats till på grottväggar (grottmålningarna kan vara 30.000 år eller mer). Därmed har man flyttat högkulturen i dessa tidigt civiliserade (men nu primitiva) trakter av Mindre Asien tillbaka till början av sjätte årtusendet f.Kr. Målningarna återfanns i resterna av en ganska stor stad, och de hade främst religiösa motiv. För bara ett år sedan fann samme arkeolog, James Mellaart, en fabrik för tillverkning av fruktbarhetsgudinnor som daterades till 5.600 år f.Kr. — då vi här i Sverige hade en trevande stenålder. Fyrtio hus har grävts ut, byggda av torkade lerblock, alla med ingång genom de platta taken. De bestod av vardagsrum, flera sovrum, kök med spis, lager-rum för spannmål. I vardagsrummet fanns en upphöjd plattform och under den hade familjerna sin gravplats. Man behöll alltså sina döda anhöriga inomhus. Resterna av boskap, säkerligen tam, har också återfunnits, i så fall de äldsta spår (8.000 år) vi hittills har mött av tamdjur.



Du kan tjäna en förmögenhet*

om Du fyller i och sänder in denna annons!

Besvara frågorna, riv ur annonsen, lägg den i ett kuvert, sätt på ett 35-öres frimärke och skicka in den till NKI-skolan, S:t Eriksgatan 33, Stockholm 12.

Så nära att helt förändra Din framtid som just nu i det ögonblick, då Du läser dessa rader, har Du kanske aldrig varit. Besvara frågorna i denna annons och skicka in dem till NKI-skolan. Det kostar Dig bara 35 öre men kan betyda första steget in på en levnadsbana, som genom ökade kunskaper kan ge Dig en rikare framtid, säkrare ställning och högre lön, ja, kanske fördubbla Din livsinkomst. Som svar får Du från NKI-skolan gratis en speciellt för Dig utarbetad studie- och yrkesvägledning, som kan bli Dig till ovärderlig hjälp.

TA CHANSEN NU!

Namn

Bostad

Postadress

Yrke Alder

I vilka skolor har Du gått? Examen resp. År avgångsklass

.....

.....

.....

Har Du någon annan utbildning?

.....

Har Du studerat vid NKI Ja (elevnummer) Nej

Vilket område eller vilket yrke vill Du helst arbeta inom?

.....

Har Du haft eller har Du anställning som kan tjäna som praktik för det yrke Du skulle vilja utbilda Dig till?

.....

Har Du haft eller har Du anställning som kan tjäna som praktik för det yrke Du skulle vilja utbilda Dig till?

Hur många timmar av Din fritid kan Du genomsnittligt anslå för Dina studier per vecka?

För Dig som vill bli tekniker

Svara på frågorna nedan genom att sätta kryss i resp. ruta.

Vad vill Du helst bli?

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> förman | <input type="checkbox"/> konstruktör | <input type="checkbox"/> produktions- eller driftsledare |
| <input type="checkbox"/> verkmästare | <input type="checkbox"/> laborant | <input type="checkbox"/> kontrollant |
| <input type="checkbox"/> ingenjör | <input type="checkbox"/> forskare | <input type="checkbox"/> serviceingenjör |
| <input type="checkbox"/> tekniker | | |

Vilket fackområde intresserar Dig mest?

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> maskinteknik | <input type="checkbox"/> värme och sanitet | <input type="checkbox"/> kemisk teknologi |
| <input type="checkbox"/> verkstadsteknik | <input type="checkbox"/> elektroteknik | <input type="checkbox"/> textilteknik |
| <input type="checkbox"/> gjuteriteknik | <input type="checkbox"/> radioteknik | <input type="checkbox"/> träteknik |
| <input type="checkbox"/> motorteknik | <input type="checkbox"/> husbyggnad | <input type="checkbox"/> offert o. försäljning |
| <input type="checkbox"/> bilteknik | <input type="checkbox"/> väg- och vattenbyggnad | <input type="checkbox"/> produktion och personal |
| <input type="checkbox"/> flygteknik | | |

För Dig som vill göra karriär inom handel och kontor

Kryssa för det yrke som särskilt intresserar Dig.

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> affärschef | <input type="checkbox"/> försäljningschef | <input type="checkbox"/> sekreterare |
| <input type="checkbox"/> bokförare | <input type="checkbox"/> kassör | <input type="checkbox"/> utländsk korrespondent |
| <input type="checkbox"/> bokföringschef | <input type="checkbox"/> kontorschef | <input type="checkbox"/> företagsekonom |
| <input type="checkbox"/> försäljare | <input type="checkbox"/> korrespondent | |
| <input type="checkbox"/> chefssekreterare | <input type="checkbox"/> reklamchef | |

För Dig som vill utbilda Dig till andra yrken

Sätt ett kryss i resp. ruta.

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> apotekare | <input type="checkbox"/> officer | <input type="checkbox"/> tandläkare |
| <input type="checkbox"/> folkskollärare | <input type="checkbox"/> skogvaktare | <input type="checkbox"/> veterinär |
| <input type="checkbox"/> småskollärare | <input type="checkbox"/> bibliotekarie | <input type="checkbox"/> laborant |
| <input type="checkbox"/> läkare | <input type="checkbox"/> socialkurator | <input type="checkbox"/> gymnastikdirektör |
| <input type="checkbox"/> sjuksköterska | <input type="checkbox"/> polisman | |

När skulle Du vilja vara klar med Din utbildning?

Vilken lön siktar Du på att ha uppnått inom 5 år?

Skicka in annonsen ifylld i dag!
Den är värd en förmögenhet

Kontrollera nu att Du besvarat frågorna så utförligt som möjligt och fyll i namn och adress tydligt. Klipp ur annonsen och skicka in den till NKI-skolan, S:t Eriksgatan 33, Stockholm 12, i slutet kuvert märkt "Min framtid", frankerat med 35-öres frimärke. Bifoga gärna också avskrifter av Dina skolbetyg. NKI-skolans erfarna studierådgivare ger Dig sedan alla upplysningar om hur Du bäst skall studera för att nå Ditt mål.

* NKI-studierna kan ge Dig en merförtjänst på 500.000 kr eller mer. Ett exempel: en verkstadsarbetare har i normallön ca 12.000-16.000 kr om året. Om han avlägger ingenjörsexamen hos NKI i 25-30-årsåldern kan han räkna med 12.000 à 13.000 kr större årlön än han annars skulle ha fått. Sammanlagd merförtjänst under 35-40 år till pensionsåldern kan alltså bli mer än 500.000 kr!

TV 20-62 B



Ahlén & Åkerlunds

tidskriftsstipendium 1962

15.000 kr.

Stipendiebeloppet är avsett som ett erkännande för framstående insatser i svensk periodisk press och som uppmuntran till fortsatt medarbetarskap i denna. Rätt att ifrågakomma för detta stipendium har alla svenskspråkiga författare, journalister, illustratörer, tecknare, layoutmän och fotografer, som under tiden 1 dec. 1961—30 nov. 1962 medarbetat i periodisk press. Stipendiet kan, efter stipendienämndens bestämmande, utdelas med hela summan till en enda stipendiatar eller fördelas på flera personer, dock högst tre stipendiatar på 5.000 kr vardera.

Stipendienämnd för 1962

Ordf. i Sveriges Författareförening, Rektor fil. dr Stellan Arvidson.

Repr. för Publicistklubben, Redaktör Martin Strömberg.

Repr. för Svenska Journalistförbundet, Redaktör Olle Petrini.

Ordf. i Föreningen Svenska Tecknare, Konstnären Edward Lindahl.

Ordf. i Pressfotografernas Klubb, Fotograf Tore Falk.

samt Bokförläggare Albert Bonnier jr (ordf.), Bokförläggare Lukas Bonnier, Förlagsdirektör Tore Nilsson, v. Förlagsdirektör Erik Westerberg, Förlagsredaktör Sven Sörmark och Chefredaktör Fru Elisabeth Tham, samtliga från Ahlén & Åkerlunds Förlag.

Senast den 30 november 1962

skall ansökan och arbetsprover (från sökande) eller anmälan samt arbetsprover (från nämndledamot eller utomstående) vara nämnden tillhanda **skriftligen**. Nämnden äger att uteslutande taga hänsyn till ansökningar och anmälningar, som inom föreskriven tid inkommit skriftligen under adress: Ahlén & Åkerlunds Tidskriftsstipendium 1962, Sekreteraren, Torsgatan 21, Stockholm Va.

SÄNDARE I BIL...

(Forts. från sid. 57)

utanför skolan. Svensken i sin tur körde sin bil i Stockholms-trakten.

Ett »QSO» mellan radioamatörer är späckat med facktermer och förkortningar. Det stående samtalet är naturligtvis vilken utrustning man har, hur många watt, vad den kostat, vilken räckvidd den har, intressanta QSO:n med avlägsna stationer o. s. v. Det har också flera gånger hänt att radioamatörer spelat en aktiv roll t. ex. vid räddningsaktioner, de har förmedlat vädjan om mediciner och läkarhjälp, de har lokaliserat störtade flygplan. Militärt är de mycket värdefulla, vilket också inskrivningsmyndigheterna noggrant har noterat.

De termer och förkortningar som används är alla internationella. En del brukas för reguljär radiotrafik, en del bara av amatörer. Varje sändar-amatör har sin egen beteckning, sitt eget »namn». SM betyder Sverige, en 5:a visar att stationen hör hemma i ett mellansvenskt distrikt, och slutligen en bokstavskombination som är den personliga beteckningen.

73 TILL XYL

Vi låter de två radiorösterna komma till tals igen:

— SM 5 DNA. Här är SM 5 CR igen. Jag har nu hunnit fram till Skattehuset och skall snart vara ute på Götgatan. Det går en meter i taget, som du vet, men bara man ser Skanstullsbron så börjar man känna sig som hemma. Som sagt, du kommer in fint här fortfarande, fast läsbarheten har blivit sämre. Men det blir ju alltid en massa QRM när man ligger så här och kör i köer. Kom.

— Jag hör dej bra också. Ja, vi kanske ska sluta för den här gången, det var kul att höra från dej. Så SM 5 DNA säger QRT till nästa gång, och 73 till din XYL. Klart slut.

(Här tarvas kanske en förklaring: QRM betyder störningar i mottagningen, med QRT menas att förbindelsen avbryts. »73 till din XYL» betyder på klartext: »Hjärtliga hälsningar till din fru.» YL är nämligen lika med engelskans Young Lady, dvs flickvän, och ett X framför blir »före detta flickvän», alltså hustru.)

I stort sett kan man säga att radioamatörerna sänder på samma sätt som reguljära stationer, fast i mindre skala. I amatörciklar har man på senare år börjat använda en sändningsmetod som hittills är amatörerna förbehållen. Denna trafikmetod kallas SSB av engelskans Single Side-Band, (Forts. på sid. 70)

MOTOR-TEKNIK

(Forts. från sid. 65)

produktionstekniken för emaljering av ljuddämpare i färdigmonterat skick. De arbetar på licens med den amerikanska Bettinger-metoden, som bl. a. används för Ramblers avgassystem.

Problemet med emaljeringen är de skador som kan uppstå på denna vid lagring och i användning av emaljerade ljuddämpare. Där emaljen blir avslagen blir det en inkörsport för rosten.

Trots detta torde det emellertid vara en god lösning på ett besvärligt problem.

Enligt tillgängliga uppgifter på livslängderna på olika typer av ljuddämpare har i fackpressen redovisats följande data:

Obehandlade ljuddämpare 3 000 mils varaktighet

Förzinkad 5 300 mils varaktighet.

Aluminiserad 5 700 mils varaktighet.

Emaljerad 8—15 000 mils varaktighet

I USA har metoder utvecklats för beläggning av stål med en kromfilm för att öka rostbeständigheten.

En process kallas kromallisering, en annan alfatisering.

Kromalliseringen sker på stålplåt innan sammansättningen sker. Detta för att få en jämn beläggning. Borring och liknande operationer utförs dock först. Prov med dylikt belagda ljuddämpare har visat att de är opåverkade efter 5 000 mils körning.

Kromallisering är något dyrare än aluminisering, men betydligt billigare än rostfritt stål.

I USA har man utarbetat en ny typ av rostfritt stål som är särskilt avsett för bilars ljuddämpare och avgasrenare. Det kallas

MF-1 och uppges innehålla 11 procent krom, 0,36 procent titan och andra element samt vara korrosionsresistent, ovanligt duktilt och mycket lättsvetsat. MF-1 har vid prov klarat 2 100 timmar i flytande avgaskondensat. Aluminiserat stål klarade vid samma prov 900 timmar, medan vanligt kolstål hade en beständighet som var lägre än 400 timmar.

Utvecklingen går vidare. Nämnas kan att ett amerikanskt företag har framställt gjutna ljuddämpare av aluminium. Enligt uppgift skulle dessa uppvärmas sju gånger snabbare än en konventionell ljuddämpare, och detta innebär en minskad risk för kondenseringar och därmed korrosion.

Men trots detta skördar rosten fortfarande stora skördar. Det finns idag alltså möjligheter att få ljuddämpare som håller längre än de vanligt förekommande. Det är dock frågan om vad bilägare vill betala. Fatalt nog finns det många gånger ett oförklarligt köpmotstånd mot dyrare men bättre reservdelar, även om dessa har betydande fördelar och i längden blir billigare. Men detta sammanhänger kanske med att sakupplysningen många gånger är obetydlig eller saknas helt. Vi kanske skulle vara betjänta av någon form av varudeklaration på reservdelar och tillbehör. Ty det är uppenbart att bilens allt mer ökade betydelse i det moderna samhället skapar ett ökat krav på kvalitet, och detta gäller icke minst ljuddämpare och utblåsningssrör!

Det kan tilläggas att det numera är möjligt att få ljuddämpare i det emaljerade utförandet till exempelvis Volvo mot en mindre kostnad.

Ala läser Hermods

från yngste **man**
till **chefen**

Skolan för alla
från grundskola
till universitet

Personlig studiehandledning • Bättre utbildning • Högre inkomster •



TEKNIK • INDUSTRI

Ingenjörutbildning med statlig examen
Tekniskt gymnasium eller fackskola (läroverkstingenjör) Inom Maskinteknik Verkstadsteknik Kraft- och värmeteknik Elkraftteknik Teleteknik Byggnadsteknik Kemiteknik Merkantiltteknik

100 % av dem som efter brevstudier avlagt ingenjörsexamen som privatist kommer från Hermods

Fackingenjörutbildning med examen på olika linjer

Arbetsledarekurser i samarbete med Byggnadsindustrin Grafiska industrin Keramiska ind. Livsm.-branschen Pappersmasseind. Sögarverksindustrin Textilindustrin Träindustrin Verkstadsindustrin Väg- och vattenbyggn.-branschen Sveriges Arbetsledareförbundet, ALI

Yrkesläroverk i samarbete med Skolöverstyrelsen och Överstyrelsen f. yrkesutbildning Yrkesundervisning

Grundläggande teknisk utbildning
Ritningsläsning Ritteknik Materiallära Praktisk matematik Räknesättens användning Atom- och elektronfysik Fysik och kemi för tekniker Mekanik Hållfasthetslära Elektroteknisk grundkurs

Matematik från folkskola till högskola Praktisk matematik I-X Matematik för tekn. läroverk Differential- och integralkalkyl Större kurs vid tekn. högskola

Produktionsteknik Arbetskydd Arbetsfysiologi Industribrandskydd Arbetsstudier Arbetsförenkl. Funktionell tidsbestämning Inform.-kurs i MTM Industriell org. Arbetsledn.-psyk. Arbetsledning med praktikfall

Rit- och konstruktionsteknik Ritningsläsning Projektionsritning Maskinritning

100 % av dem som efter brevstudier avlagt ingenjörsexamen som privatist kommer från Hermods

Verktygskonstrukt. Maskinelement Beräkningskurser

Maskin- och verkstadsteknik Verkstadsindustrins grundkurser i Verkstadsteknik Gjuteriteknik Arbetsledning Kurser för Arbetsledare Arbetsstudiemän Avsnare - Filare Gas- o. elsvetsare Gjutare - Hårdare Instrumenttekn. Landmaskinister Maskinarbete Maskinformare Planeringsmän Plåtslagare Produktions-tekniker Resemontörer Ritare och konstruktörer Skyddsombud Servicemän på automatiskt styrda arbetsmaskiner Smeder - Svarvare Tidskrivare Ritningsläsning Materiallära Mätan och mätmetoder Värmebehandlings-teknik Verktymsmaskiner Beskriv. maskinlära Förbränningsmotor-teknik Gasturbiner Vattenrörpannor Vattenmotorer Skötsel o. drift av ångpanneanl. Värmeöverföring

Teleteknik Kurs för TV- och radiotekniker m. praktisk kurs Kurs för mästarekurs Teleteknisk verk-mästar kurs Kurs för Försäljnings-personal Sändaramatörer Kurser i Industriell elektronik Mikrovägteknik Pulsteknik Vågutbredning o. antennteknik Telefonteknik Teleteknisk mätteknik Servoteknik

Termodynamik Pumpar - Fläktor Angturbiner Kylteknik Ind. mätteknik

Bil- och motorteknik Kurser för Arbetsledare Bilmekaniker Motortekniker Motormontörer Förbränningsmot. Flygmotorer Bilens kraftöverföring, bromsring, bromsstyrem, elektriska utrustning och underrede Praktisk bilkurs

Flugtekniska kurser

VVS-teknik Kurser för Konstruktörer Verkmästare Värmelednings-skötare Uppvärmningstekn. Oljeledning Ventilations-teknik Sanitetsteknik

Träteknik **Sjöbållskurser** Kurs f. inträde i sjöbållsskola Kurs för maskinteknikerexamen som privatist Kurs för fartygs-mekaniker

Elkraftteknik Installatörskurser för B- och C-behörighet El. verkmästarkurs Maskinistkurs vattenkraft ångkraft diesel Kurser för Elmontörer Lärjungar Billelektriker Linjemästare Elektricitetslära och mätteknik Elektromaskinlära Anläggningsteknik Installationsteknik Belysningsteknik

Teleteknik Kurs för TV- och radiotekniker m. praktisk kurs Kurs för mästarekurs Teleteknisk verk-mästar kurs Kurs för Försäljnings-personal Sändaramatörer Kurser i Industriell elektronik Mikrovägteknik Pulsteknik Vågutbredning o. antennteknik Telefonteknik Teleteknisk mätteknik Servoteknik

Byggnadsteknik Kurser för Byggnads-mästare Verkmästare Förmän Konstruktörer Murare Träarbetare Specialarbetare Materiallära Betongteknik Husbyggnadsteknik Beräkningskurser Byggnadsformning

Väg- och vattenbyggnadsteknik Väg-mästarekurser Vägbyggnadsteknik Jordarts-kännedom Vatten- och avloppsanlägg. Ackordsättning Bergsprängning

Kemiteknik Pappersmasse- och sågverkteknik

Fortbildningskurser för Ingenjörer Arbetsledare Yrkesarbetare

Kurser i organisation o. i försäljning för ingenjörer

Elkraftteknik Installatörskurser för B- och C-behörighet El. verkmästarkurs Maskinistkurs vattenkraft ångkraft diesel Kurser för Elmontörer Lärjungar Billelektriker Linjemästare Elektricitetslära och mätteknik Elektromaskinlära Anläggningsteknik Installationsteknik Belysningsteknik

Teleteknik Kurs för TV- och radiotekniker m. praktisk kurs Kurs för mästarekurs Teleteknisk verk-mästar kurs Kurs för Försäljnings-personal Sändaramatörer Kurser i Industriell elektronik Mikrovägteknik Pulsteknik Vågutbredning o. antennteknik Telefonteknik Teleteknisk mätteknik Servoteknik



HANDEL • KONTOR

Handelsgymnasium på realexamens, grundskolans och student-examens grund

95 % av dem som efter brevstudier avlagt handelsgymnasie-examen kommer från Hermods

Föreläggsekonomisk examen under Överstyrelsen f. yrkesutbildning Tre linjer: Redovisning Distribution Ingenjörslinje

Handelsskola Kontor Försäljning Detaljhandel

STIFTELSEN HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT

arbetar i likhet med allmänna skolor utan vinstintresse helt i utbildningens tjänst. Allt överskott går till eleverna i form av stipendier.

NYHETER
Arbets- och meritvärdering Gaskärning Svetsn. f. reparat. Pulvermetallurgi Hydraulik Värmeväxlare Bänkarbete Fordonsdynamik Livsmedelsteknik Bryggeriteknologi Geoteknik Maskinell jord-förflytning Uppvärmningstekn. Pulsteknikens grunder Servotekn. ing.-k. Orienterande kurs i regler-teknik Verktymsmaskiner ingenjörskurs

Utbildning till Bankman Bokförare Dekorator Detaljhandlare Exportör - Importör Fastighetsmäklare Försäljare Försäljningschef Försäljning-ingenjör Inköpschef Inköpskontorist Kalkylator Kamrer - Kassör Kontorschef Kontorsorganisatör Korrespondent Kreditchef Lagerchef Lagerbokförare Personalsassistent Personalföreläsare Revisor

95 % av dem som efter brevstudier avlagt handelsgymnasie-examen kommer från Hermods

Handelsskola Kontor Försäljning Detaljhandel

Handelsskola Kontor Försäljning Detaljhandel

NYHETER
Arbets- och meritvärdering Gaskärning Svetsn. f. reparat. Pulvermetallurgi Hydraulik Värmeväxlare Bänkarbete Fordonsdynamik Livsmedelsteknik Bryggeriteknologi Geoteknik Maskinell jord-förflytning Uppvärmningstekn. Pulsteknikens grunder Servotekn. ing.-k. Orienterande kurs i regler-teknik Verktymsmaskiner ingenjörskurs

Industriell redovisning Kostnadsberäkning och kostnadsanalys Handelsräkning Företagsstatistik

Korrespondens Handelskorrespondens: svensk, engelsk, tysk, fransk Sekretärarkurser

Organisation Modern kontorsorganisation Integrerad databehandling Elektronisk databehandling Ledarskap Personalorganisation

Affärsjuridik beskaftning Handelsrätt Praktisk affärsjuridik Aktiebolagsrätt Skatterkurser

Försäljning o. reklam Distribution Praktisk marknadsföring Försäljning och reklam Försäljningskonst Industr. försäljning. Marknadsundersökning

Reklamkurser Reklamkurser Detaljhandelskurs Textning

Ekonomi, handelslära Nationalekonomi Företagsekonomi Bankkurser Försäkringslära Befraktn., spedition, förtullning Utrikeshandel

EXAMENSRESULTAT
- stående bevis på undervisningens kvalitet

Studentexamen	1920
Realexamen	2598
Handelsgymnasieexamen (började 1948)	312
Ingenjörsexamen (började 1959)	122
Elinstallatörsexamen (började 1942)	420
Maskintekniker (sjöbefäl) (examination sedan 1960)	68

SPRÅKKURSER

Svenska Tyska Spanska Finska Latin Engelska Franska Rysska Italienska Grekiska Handelskorrespond. Behörighetskurser f. folkskollärare Lätta nybörjarkurser m. grammatiksvår: English I-III Tyska - Spanska I Je parle français

REALSKOLA GYMNASIUM med examensrätt

Realistiska kurser Studentkurser på samtliga linjer och grenar Kurser för särskild prövning, i real- o. studentexamen Stödskurser i alla ämnen för skolor- ungdom

PSYKOLOGI PEDAGOGIK

Figur - porträtt - djur - landskaps-teckning Slöjdetekning Kurser för lärare Föreläsare - Akvarell Oljemålning. - Pastell Landskapsmålning Textning m. layout o. plakatomålning

TECKNING-MÅLNING

Figur - porträtt - djur - landskaps-teckning Slöjdetekning Kurser för lärare Föreläsare - Akvarell Oljemålning. - Pastell Landskapsmålning Textning m. layout o. plakatomålning

FOTOTEKNIK

Foto med färg

LANTBRUK • SKOG TRÄDGÅRD

UNIVERSITETS-UTB.

Kristendoms-kunskap Engelska - Tyska Matematik Fysik - Kemi Nationalekonomi

Inträdeskurser

till högskolor, fack-gymnasier, seminarier och andra skolor för fackutbildning. Ange Ert studiemål i kupongen

Musikteori Praktisk bilkurs Olje-målning Kust- och skärgårds-navigering Blomster i hemmet Vår trädgård Studiecirklar

60-talet kräver bättre utbildning

Sänd mig gratis bildrevyn Välkommen till Hermods, månadstidningen Korrespondens under ett år och studiehandbok över

Angiv ert studiemål

Skriv tydligt! Texta helst!

Förkunskaper

namn

yrke

postadress

Ålder

TV 4/10-62

HERMODS

Franskas ej Hermods betalar portat

Fack 8 A MALMÖ 70 Tel 040/70960

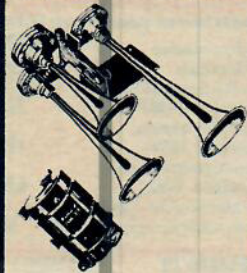
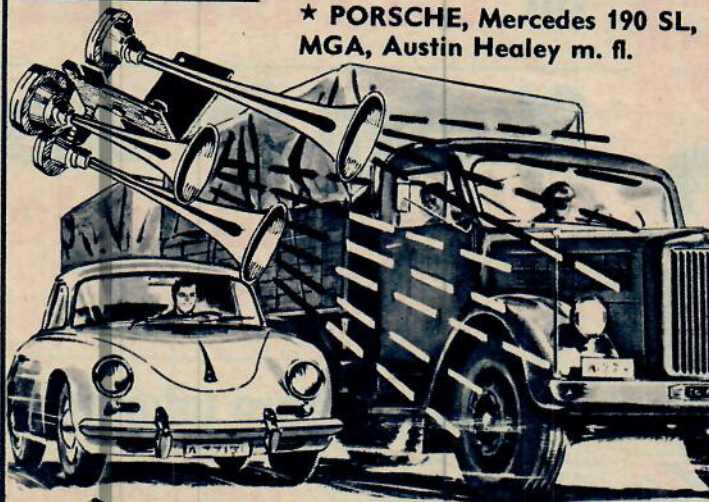
LOSEN

Svarförändelse Tillsänd nr 36 Malmö 1

FIAMM starktonshorn

— VÄRLDSMÄRKET för Er bil *

* PORSCHE, Mercedes 190 SL, MGA, Austin Healey m. fl.



FIAMM MTA/3

Trestämmigt, exklusivt starktonshorn för bilägare med extra stora krav. Mycket liten strömförbrukning trots hög kapacitet.

Komplett kr 258:—

Testat av
Statens Provningsanstalt

Utförlig
monteringsanvisning
medföljer.

Med **FIAMM** kommer man fram ...

FINNS HOS VARJE VÄLSORTERAD BILTILLBEHÖRSFIRMA

68 sidor spännande västern-äventyr!



HOPALONG CASSIDY och SMUGGLARNA

NY serie!

WESTERN TEX

i spännande äventyret
RANCHKRIG



NYTT
NUMMER
UTE
NU!



SÄNDARE I BIL...

(Forts. från sid. 68)

»ensamt sidband». Mycket förenklat kan sägas att denna metod går ut på att man i stället för att använda både bärvåg och dubbla sidband bara sänder med det ena sidbandet. Metoden sparar frekvensutrymme och medger dessutom automatisk växling mellan sändning och mottagning.

Sändaramatörer är mycket noggrant folk, som antecknar varje QSO i »loggboken». Under årens lopp kommer man upp till imponerande siffror: det finns amatörer som haft tusentals radiosamtal på ett halvdussin år.

Inom SSA har man ibland tävlingar av olika slag. En av dem är den s.k. rävjakten, där det gäller att på kortaste tid pejla in ett antal gömda sändare. Man kör också tillförlitlighets- och orienteringstävlingar med mobila stationer.

BILANALYS FORD ZEPHYR

(Forts. fr. sid. 52)

fort! Faktiskt mer än väntat. Redan vid normal körning drar bilen mer än konkurrenter med i stort sett samma motoreffekt, och vid hård körning blir det som sagt än värre.

Vindljudet är inte irriterande, men en del vägbrum letade sig upp genom karosseriet. Motorrummet är mycket väl ljudisolerat, men också motorn i sig själv är mekaniskt tystgående. Över huvud taget är

bilen ganska tyst, och detta bidrar naturligtvis till det smått lyxiga intrycket!

Bromsarna är ett angenämt kapitel för sig. Framhjulen har skivbromsar, medan bakhjulen fått nöja sig med trumbromsar — vanligt arrangemang numera — men systemet har servohjälp. Att bromsa från full fart är faktiskt en upplevelse, man placerar foten lätt på pedalen och bilen stannar! Det är som om en jättehand bara fångar upp bilen, plötsligt står man där utan att på något sätt ha någon känsla av att man utfört arbete för att få hejd på det hela. Ingen sneddragnings och ingen fading gör sig märkbara.

Ett par anmärkningar skall emellertid Zephyr inte slippa undan. Bortsett från det vi nämnt om bränslekonsumtion och innerutrymmen är handbromsen av paraplykrycketyper inte vidare lämpligt placerad. Vid en eventuell kollision torde förarens knän ofelbart råka i omild kontakt med handbromsen. Vidare kan man fråga sig om de dolda, tummanövrerade dörrhandtagen är så lämpliga för människor som är svaga i nyorna — man fick faktiskt ta i ordentligt för att få upp dörrarna!

Men som helhet är Ford Zephyr en flott, vägsäker och för sin klass mycket billig bil. I dessa dagar då de gränserna mellan de olika klasserna suddas ut alltmer — tänk bara på den nya 10.000-kronorsklassen — har Zephyr redan hunnit bli stilbildare för en ny klass: bilen som kostar 5.000:— mindre än den ser ut att göra!

I KORTHET ...

NIO LÄNDERS BILNYHETER PÅ LONDONSALONGEN

Närmare 40-talet biltillverkare från olika länder kommer att visa sina senaste modeller på årets bilsalonger i Earls Court, som slår upp portarna den 17 oktober. Förutom värdlandet England är Sverige, Frankrike, Holland, Italien, Kanada, Tjeckoslovakien, Tyskland och USA representerade på utställningen.

Som ett komplement till personbilsexpon kommer ca 400 utställare med anknytning till motorvärlden att demonstrera det senaste i fråga om karosseribygge, husvagnar — både traditionella sådana och motordrivna av typ »husbuss», tillbehör och komponenter, däck, transportutrustning m. m. Utställningen håller öppet t. o. m. lördagen den 27 oktober.

Som vanligt uppvisar modellstatistiken för augusti en mängd omkastningar på 20-största-listan. Såväl Volkswagen som Volvo har under augusti haft leveransvärdigheter. Dessutom har det för båda märkena blivit en eftersläpning i registreringen på grund av omtypning.

Stationsvagnarnas andel i marknaden fortsätter att öka. Den uppgår nu till nästan exakt 10 procent.

MODELLSTATISTIK JANUARI— AUGUSTI

	1962	1961
1. Volkswagen 1200	19.241	22.176
2. Saab 96	15.274	12.791
3. Volvo P 544	14.001	16.063
4. Volvo Amazon	11.951	9.130
5. Opel Rekord	10.936	12.140
6. Ford Taunus 12 o. 17 M	7.003	5.712
7. Volkswagen 1500	2.766	—
8. Renault Dauphine	2.738	3.136
9. Ford Anglia	2.253	2.854
10. DKW AU 1000	2.216	2.405
11. Mercedes 190	2.059	915
12. Opel Kapitän	1.778	2.038
13. Vauxhall Victor	1.576	692
14. Fiat 1300—1600	1.258	3
15. Mercedes 180	1.228	1.246
16. Peugeot 404	1.195	1.128
17. Ford Consul	1.081	271
18. Opel Caupé	966	—
19. Mercedes 220 S	825	980
20. Ford Zephyr	767	451
Övrigt	14.569	15.834
Summa personbilar	115.681	109.965
stationsvagnar	12.028	9.625
TOTALT	127.709	119.590

STATIONSVAGNAR:

Opel Caravan	2.930
Volvo P 210	2.573
Saab 95	1.613
Ford Taunus	967
Volvo P 221	817
Ford Anglia	788



Gulfpride

SELECT

SINGLE-G

Skydda motorn
med oljan
som arbetar
renare!



Gulfpride Select SINGLE-G innehåller högeffektiva Gulf-additiv som håller motorn ren under alla driftförhållanden. Ingående prov har visat att Gulfpride Select SINGLE-G arbetar renare än andra oljor, förhindrar uppkomsten av slam och

rost, motverkar knackning förorsakad av glöd-tändning samt minskar motorslitaget.

Gulfpride Select SINGLE-G är en äkta multi-gradeolja och därför den rätta oljan för varje väderlek, varje körförhållande!

BYT TILL GULFPRIDE SELECT SINGLE-G - VÄRLDENS FINASTE MOTOROLJA!



Fråga Hammarlund i SE!

Sveriges mest kände bil- och trafikexpert. C. G. Hammarlund, skriver nu i SE! Frågespalt, tips och inside-informationer för Er som kör bil.

Varje vecka i SE

Mycket mer att läsa i och ännu fler bilder



HELTÄCKANDE
IMMORTA
IMRUTA®
för VW, Volvo, Saab, etc. Box 4247 Malmö 4

Fantomen



Den mystiske hjälten på nya spännande och halsbrytande äventyr. Träffa honom var 4:e tidning i NYTT JÄTTE-nummer.

Allt för jakt och fiske



Förtroende byggt på erfarenhet. Begär vår illustrerade katalog.

VAPEN-DEPOTÉN FALUN

Fråga OSS

Teknikens Värld experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens namn och adress. Kuverten skall märkas »Bil», »Flyg», »Båt», etc. Postadressen är Teknikens Värld, Sveavägen 49, Stockholm Va.

BÅTAR

Fråga: I Teknikens Värld nr 9/61 fanns en bild av en motorsnipa i plast. Den kallades »Sjöbjörn». Eftersom jag blivit förtjust i denna båt undrar jag var man kan köpa ritningar till den? Är den lämplig för amatörbygge? Hur stor är den?

Paul Hannuksela

Svar: Utan vidare kan vi fastslå att en så avancerad båt som »Sjöbjörn» absolut inte är lämpad för amatörbygge. Några fullständiga ritningar till båten finns heller inte i handeln. »Sjöbjörn» är 5,20 m lång och 2,05 m bred och försedd med en Albin inombordsmotor. För närmare upplysningar kan sign. vända sig till Bro Varv AB, Kristinehamn, eller till AB Helmer Langborg, Birger Jarlgatan 23, Stockholm.

Fråga: Kan Teknikens Värld ge mig något tips om var jag skall få tag på ett kraftigt och förnuftigt seglarställ som verkligen håller en torr och varm under regn och överstänk? Under mina 25 år som seglare har jag inte träffat på ett ställ som varit tillräckligt kraftigt för att hålla för påfrestningarna ombord vid hårda seglingar.

Gotland runt

Svar: Det är sant att det inte är gott om riktiga väderställen i handeln. En hel del engelska och amerikanska ställ av sämre och bättre kvalitet har funnits, men riktiga inhemska produkter har det varit klen beställt med ända till på sistone. Vi vill helst inte framhålla något fabrikat som varande överlägset något annat — för att kunna göra det måste man ingående ha provat olika märken. Då vi emellertid i ett års tid har provat ett ställ av märket Viking från AB Didriksons Regnklädersfabrik i Amål kan vi lugnt intyga att det hör till det allra yppersta som finns att få på området. Under en strapatsrik vandring i de österrikiska alperna med dagliga regn- och snöbyar och kraftig blåst höll sig den som skriver detta alltid varm och torr till skillnad från de flesta övriga deltagarna. Vidare har vi haft tillfälle att prova stället under synnerligen realistiska sjöförhållanden, nämligen vid tre enkeltripper över Nordsjön regn- och stormommaren 1961. Vi fann att detta ställ nog är i det närmaste idealiskt ur funktionssynpunkt och dessutom är det elegant och trevligt. Engelska och amerikanska seglare visade stort intresse för detta ovanligt robusta och slitstarka plagg, som är tillverkat

av vävplast som nästan verkar outslitligt. Priset för jacka med slussknäppning och midjebyxor rör sig om 70 kr. Färger: vit, gul och orange.

Fråga: 1) Hur lyder bestämmelserna som gäller åldersgränsen för framförande av mindre motorbåt i svenskt farvatten? 2) Hur mycket kostar en byggsats till en Optimist-jolle och var kan man köpa den? 3) Vad är priset på en »Spätta»?

U-bo

Svar: 1) I Kungl. Maj:ts proposition om ny trafikförordning för svenska farvatten har det tidigare avgivna förslaget om åldersgräns för framförande av motorbåtar som går fortare än 10 knop utelämnats. Alltså är vem som helst t. v. oförhindrad att framföra nöjesbåtar som går hur fort som helst. 2) Optimist Unionen, Tryffelgränd 7, Enskede, erbjuder i dag byggsatser för 198 kr och 80 kr för segel. 3) 2.640 kr.

Fråga: 1) Kan Teknikens Värld upplysa mig om huruvida Tirpitz var Bismarcks systerfartyg? 2) Blev Tirpitz sänkt under sista världskriget? I så fall var och när?

Sjöbjörn

Svar: 1) I stort sett var Tirpitz och Bismarck likadant byggda och de räknades också som systerfartyg. 2) Tirpitz sänktes den 12 november 1944 i en norsk fjord av engelskt bombflyg. Fartyget har sedermera skrotats av ett norskt bolag.

Fråga: Jag har en gammal 5 m. lång sportbåt som börjar få en del sprickor i botten, varför jag har tänkt att belägga den med plast i botten. Är detta en besvärlig procedur och kommer det att bli dyrbart? Finns det något billigare och enklare medel att få sprickorna tätade?

Städning

Svar: Innan man börjar lägga på plasten måste båtbottnen bearbetas så den blir helt trären — då kanske man upptäcker att ett eller flera bord är så angripna av röta att de måste bytas ut vilket är ett nog så besvärligt arbete. Sedan skall ytan tvättas noga med exempelvis acetone och så ruggas upp med t. ex. grovt sandpapper. Om man inte innan dess har ledsnat kan man lugnt inköpa erforderligt plastmaterial och sätta igång beläggningen av plast och glasfiberväv. Om man vänder sig till någon av de större leverantörerna av plastmaterial för båtar kan man erhålla alla upplysningar om vilka sorter som är lämpligast samt utförlig bruksanvisning. I boken »Plastbeläggning av båtar» (AB Magnet-Film, Rönninge, 8 kr) redogör ing. Hjalmar Larsson på ett lättfattligt sätt för hur man plastbelägger en båt. Det

allra senaste i den här vägen är »Marine-Tex» — ett material som inte behöver glasfiberarmeras (Johansson & Carlander, Göteborg, eller Maskinaktiebolaget Helge Serbrandt, Dalagatan 30, Stockholm Va). Vi vägar inte ge oss in på några kostnadsberäkningar för en beläggning av en båt av den här storleken, men begär gärna ung. kostnadsuppgift från den firma Ni kommer att beställa plasten och väven hos — glöm dock inte bort att uppge ung. hur stor yta det rör sig om. Om sign. tycker att detta blir en alltför komplicerad procedur för en gammal båt kan Teknikens Värld rekommendera ett tätningsmedel som heter Farm (50, 80 och 100) och som säljes av AB Dickson & Strömberg, Stockholm 15. Medlet, som innehåller rent naturgummi, är utmärkt effektivt för tätning av båtar.

Fråga: 1) Vilket material är bäst att använda som beklädnad av en kanotliknande båt, plywood eller masonit. 2) Vilket ger bästa skyddet för en plywoodbåt — impregnering med giftimpregneringsmedel eller strykning med rå linolja flera gånger före ytbehandlingen? B. P. Y. T.

Svar: 1) Om vi bortser från dukbeklädnad, vilket väl är vanligast vid amatörbyggen av kanöter, vill vi nog helst rekommendera plywood förutsatt att riktigt båtplywood används. 2) Vid försök som utförts av en kommitté bestående av folkfolk på uppdrag av våra största fritidsbåtorganisationer kom man fram till att strykning med rå linolja före ytbehandlingen inte hade något större värde i sig själv. Trä som däremot impregnerats med giftigt impregneringsmedel motstod rötangrepp bra. Vattenupptagningen i träet visade sig i stort sett vara lika hög i trä som strukits tre gånger med rå linolja som i obehandlat material. Emellertid använder sig många varv av metoden att först impregnera träet med giftimpregneringsmedel (mot rötangrepp) och därefter strykning med rå linolja, eftersom de säger sig kunna påvisa ökat rötangrepp i ooljat trä. Generellt vill vi rekommendera följande behandling av torrt trä (8—10 proc. fukthalt): två eller tre strykningar med lämpligt impregneringsmedel, flera strykningar med outspädd rå linolja (bör få tillfälle att torka ett par månader), strykning en gång med kokt linolja, som ev. för-tunnats, och därefter kommer den egentliga ytbehandlingen bestående av fernissning eller målning upprepade gånger med noggrann slipning mellan varje gång. Bäst är om man vid all ytbehandling av en båt använder samma fabrikat av impregneringsvätskor och lacker eftersom de är anpassade efter varandra. Använder man olika fabrikat kan det bli fällningar och andra obehagligheter, som kan bli svåra att få bukt med.



Fråga: 1) I vilka klasser delar man in utbordarna vid tävlingar? 2) Hur kraftiga motorer får man ha i de olika klasserna?

Buster

Svar: 1 och 2) Klass I upp till 175 cm², klass A upp till 250 cm², klass B upp till 350 cm², klass C upp till 500 cm², klass X upp till 1000 cm². Klass C är den vanligaste.

"direktionsvagn"

*med alla
4 hjulen
på jorden*

En bil för fest, glädje och högtid, en bil vars eleganta linjespel gjort den till en av de mest representativa bilar som finns att få. Allt detta är Mercedes-Benz  Men, inte bara detta: Det är också en i hög grad praktisk bruksvagn, som tål ett hårt "vardagslit". Påfrestande, långa körningar, tung lastning, dåliga vägar, t. o. m. en mångårig, ovarsam behandling av inredning och lackering. *  Det är en bil som skänker glädje att se på, stimulans att köra — och en upplevelse att äga.

Tänk allvarligt på saken. Skulle inte också Ni vilja bli ägare till en Mercedes-Benz? Välkommen till oss och låt oss visa Er vad vi kan erbjuda! 

* Det finns kanske andra än ägaren som kör vagnen.

PHILIPSONS

AUTOMOBIL-AKTIEBOLAG

*Filialer och återförsäljare
med serviceverkstäder
över hela landet.*



av sedan den kommit upp på land och ligger i strandkanten. Men glöm inte att tappa ur eller torka upp allt vatten inuti båten. Finns det dyvika så skruva ur den, men se till att den sitter fäst intill dyvikhålet med en kedja eller dylikt så att den inte har försvunnit när våren kommer. Sjösättningen blir lätt misslyckad, om inte dyvikan sitter på plats.

Den verkligt samvetsgranne båtägaren skruvar helst också bort alla utvändiga förkromade beslag, strålkastare, vindrutetorkare, lanternor, halkpipor och dylikt. Sådana tillbehör blir lätt fula under vintern och man kan uppskjuta omförkromningen flera år, om de förvaras torrt. Lägg skruvarna i små plastpåsar, anteckna vart de hör och knopa fast påsarna vid respektive beslag. Tät alla skruvhålen med plastelina eller annat lämpligt tätningsmedel. Om man inte vill göra sig allt detta besvär, bör alla beslag liksom alla blanka stål- och metalldelar, vantskruvar, gängade detaljer etc. infettas ordentligt med någon rostskyddsolja eller med kromplast av den typ som används för bilar. Bensinbolagen redovisar för resten i olika broschyrer sina produkter och lämnar gärna upplysningar om vad som passar bäst för olika ändamål. Om beslagen är slitna eller om ytskiktet har flagnat av kan de omförkromas.

På båtar med röststyrning och fjärrreglage till motorn bör man ge särskild akt på de vajrar som ingår i manöverutrustningen. De bör alla fettas in noga, speciellt vid brytskivorna, där de är utsatta för särskild nötning.

Sedan man fått sin båt uppstötad och avpallad skall den täckas ordentligt till skydd mot regn och snö. Är det en vacker höst, kan man ta det litet lugnare med täckningsarbetet och låta båten torka väl, innan man tar itu med det. Enklast och bäst är naturligtvis om båten kan förvaras helt under tak. Men de klubbvarv som förfogar över båtskjul är ganska lätt räknade, varför båtägaren oftast själv får ordna vintertäckning till sin båt. En sådan täckning skall effektivt skydda mot regn, snö, sot och damm. Den bör vara relativt enkel och lätt att montera, så att den kan användas i många år. I nedmonterat skick bör den vara så litet skrymmande som möjligt. Helst skall man också kunna arbeta med båten under täckningen. Vintertaket bör också vara så utformat att snö och vatten inte blir liggande kvar i stora mängder över båten. Det bör också vara god ventilation mellan båt och täckning. Lyft också upp alla durkar samt öppna skåp, lådor och dörrar så att båten kan luftas ordentligt.

Att ordna båtens vinteride är faktiskt ganska besvärligt om man har en större båt. Men den lilla plastbåten eller »aktersnurran» kan man helt enkelt lägga på ett par rejäla stockar eller ett par låga bockar med kölen i vädret. Det kan man göra även om båten har fördeck och vindruta, dock först sedan den senare tagits bort. Även den upphöjda båten bör täckas ordentligt med en presenning eller dylikt. Alltjämt torde nog presenningen vara det bästa täckningsmaterialet. Plast-

dukar av olika slag är som regel för låta. De står inte emot en hel vinters påfrestningar utan att blåsa sönder i fastsättningspunkterna. Den ställning på vilken täckningen skall vila kan man bygga av trävirke. Numera finns ju också röstställningar med kopplingar av olika konstruktioner som är utmärkta för båtändamål. Har man tur kan man kanske komma över en passande uppsättning hos någon skrothandlare eller byggnadsfirma. Man bör aldrig låta täckningens takstolar vila mot relingen eller däck. Täckningen »arbetar» nämligen hela vintern, och båten blir lätt skamflad av nötande takstolar. Sätt inte heller fast presenningens surringsändar i de stöttor som skall hålla båten på rät köl. Det kan sluta mycket tråkigt.

Segelbåtsägaren har naturligtvis vid det här laget redan lyft ur masten och nu måste alltså riggen förberedas för vintervilan. Allt löpande och stående gods tas av, kranas upp snyggt och bänslas ihop. Är riggen komplicerad bör man märka alla vajrar och ändar. På äldre riggar kan man som regel inte ta loss vant och stag. De skall emellertid lossas från spridarna och surras intill masten. Spridarna skruvas loss; de kan annars lätt bli brutna, trassla in sig i andra riggar på förvaringsplatsen och ställa till med en massa besvär. Sedan läggs masten upp i mastskjul; kontrollera noggrant att den ligger rak. Har masten ränna för storseglet bör denna vändas nedåt. Bommen läggs på motsvarande sätt. Om man inte har tillgång till särskilt mastskjul, får man lägga rundhulten under båten. De delar av

masten som sticker ut utanför båtens täckning måste då skyddas på lämpligt sätt. Det är klokt att ta hem allt stående och löpande gods. Använd sedan några vinterkvällar till att gå igenom alltsammans, justera vajerklädningar, tagla tampar, fernissa block och spridare, rengör och smörj vantskruvar och så vidare. Om seglen behöver repareras passa då på att lämna dem till segelmakaren medetsamma. På våren har han händerna fulla med nybeställningar och hinner kanske inte med lapp- och lagningsjobb.

Både aktersnurror och inombordsmotorer kräver naturligtvis sin speciella tillsyn i samband med höstupplägningen. Det är mycket viktigt att man noggrant följer de råd och anvisningar som respektive fabrikanter meddelar i beskrivningsboken över motortypen i fråga.

En inombordsmotor behöver inte tas ur. Men har den visat tecken som tyder på att den behöver översyn eller reparation tar man naturligtvis ur den och lämnar in den på en fackkunnig och välutrustad motorverkstad. Samtidigt begär man offert på genomgången och beställer vad man vill ha gjort. Ett förbiseende på den punkten kan resultera i en obehagligt stor räknning.

Båten är en kär sommarvän som det lönar sig att pyssla om på hösten. Men man får inte glömma bort den helt under de långa vintermånaderna. Det är nödvändigt att då och då titta till den, kontrollera att täckningen gör avsedd nytta, skyffla bort snö och se efter att stöttorna står stadigt.

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

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

MOTOR

Säljes

Mopedister! Cylinderborring med kolv 24:—, Vevlagerrenovering med ny kpl. vevstake 29:50. Helrenovering av mopedmotor 70:— plus delar till nettopriser. **Mopedägarnas Inköpscentral, Motorverkstaden, Box 19, Malmö.**

Ljuddämpare finnes i rostfr. lättmetall, syrabeteat stålplåt, svartplåt till ca 100 mod. Rekv. pris., upptar också andra reservdelar. **Auto-Bergh, Box 17012, Gbg 17.**

Mopedister! Ny 104-sid. sensationell katalog med 1.000 ting för mopeden sändes mot 1:50 i frimärken. **Mopedägarnas Inköpscentral, Box 19, Malmö.**

Kuvert! Här har Ni chansen att enkelt och effektivt trimma m:cn till ett verkligt fartak. Lättfatti. trimningsanvis. för nästan alla 2-takt., t. ex. Silver- och Guldpil, NV, Monark m. fl. Kompl. endast 4:50. **Ingenjörsfirman Universal, Box 11, Stuvsta.**

Beg. mc-delar. Stor sortering av motorer, växellådor, framgafflar, ramar, hjul, däck, tankar, magnetor, generatorer, strålkastare, reläer, hastighetsmätare m. m. **Gustav Johanssons Motorfirma, Fyllebo, Telefon 163 54, Halmstad.**

Lloyd-ägare! Allt i Lloyd reservd. o. orig.-tillbeh., sändes på dagen vid best. Ring el. skriv till **Söderhill, Gotlandsg. 74, Sthlm Sö. Tel. 40 68 08.**

Bilägare! Ny ill. katalog på tillbehör, reservdelar, verktyg m. m. sändes gratis på begäran. Priser utan konkurrens. **Firma Micro, Anderstorp.**

Vespa, Lambr. m. fl. reservd. 25 %. **Ava Prod., Brahex. 32, Sthlm Ö. Tel. 61 93 17.**

Vill Ni bli ägare av Mopedbilen Shopper? Körkortsfri, bränslesnål, bekväm o. smidig i stadstrafiken. Skriv då till **Jan Erik Brodin, Box 3311, Hedemora,** så sändes uppl. o. broschyrer.

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

3-fas flänsmotorer. 0,3—8,0 hkr. 700—2.800 v/min. **2-hast. motorer.** **Kylpumpar** utförs. billigt. **Box 140, Lidköping. Tel. 0510/240 40.**

Mopedägare! Högkompressionskolvar 5 mm högre, ställbara munstycken, drev m. m. Katalog mot 30 öre porto. **Reffes Motorer, Blekingegat. 63, Stockholm. Tel. 42 05 43.**

Mopedtjvare! Det är enkelt och billigt att trimma mopeden ända upp till 5—6 hk och över 100 km/tim. Våra utförliga och lättfattliga trimningsinstruktioner passar alla mopeder. Endast 4:50 mot postförskott. **Ingenjörsfirman Universal, Box 11, Stuvsta.**

Bilelektrisk handbok. »Våra motorfordons elektriska utrustning» av ingenjör Carl Skånberg. Detaljerad beskrivning av konstruktion, felsökning, reparation och vård av elutrustningen på bilar, traktorer, mc och mopeder. 486 sidor, rikt illustrerad. Pris end. 13:50 + omslag och porto. Beställ från **Bokförlaget Teknik och Praktik, Box 733, Stockholm 1. Tel. 0158/210 78.**

Distriktsombud anställas för försäljning av populära bil- och cykeltillbehör. Svar till »Kvalificerade, 50621».

Bygg eget laddningsaggregat efter vår utförliga ritning. Sändes mot postförsk. 3:— + porto. **K. Larsson & Co, Box 182, Västerås.**

Bilister! Registreringsnr av självhäft. plast. Uppgiv nr, rek. m. postförsk. 3:— + porto. **Tottekylisten, Eriksgr. 27 B, Enköping.**

Bilister, tävlingsförare! Reg.-skyltar av självhäftande plast. Fäster var som helst på bilen utan att skada. Pris ex.: 5 siffror 4 kr + porto. **Snabb lev. Avex, Box 1019, Jönköping.**

Nyhet för VW: Stötfångarhorn med gummibuffert pr st. 15:—, enbart gummibuffert pr st. 6:—, passar även andra horn. Gummibuffert, större, för skena, passande alla bilar, pr st. 11:— Lätta att mont. Lev. kompl. med skruv. Returrätt. **F:a Eñä, Steckaryd.**

Elvarvräknare billigt. Begär broschyr från **Agenturfirma Senex, Box 51, Enskede 1.**

Ny katalog över bil- och cykeltillbehör med erbjudande om 20 % rabatt. Sändes mot kr 1:50 i frimärken, vilket belopp återbetalas vid första beställningen. **AB Durax, Box 29052, Malmö 20.**

IWA Speed-Car. Detaljer, byggsatser, körkl. vagnar. Ritn. 2 mod. 12:—, Ing.-f. **Welland AB, Box 29, Spånga, 010/36 36 26.**

2 st. tävlingsklara reg. Speed-Cars med 200 cc Husqvarna-motorer. **Tel. 0225/109 74.**

Fynd! Crescent-moped, körd 100 mil, 500 kr. **Björn Jönsson, Fack 9, Fågelberget. Tel. 14.**

Lambretta 125 -50 sälj. i del. Motor, def., 60:—, ram 30:—, 3 hjul 30:—, **Robert Johansson, Mellared.**

Begagnade bildelar och motorer för följande bilmärken: Volvo PV 1953 —1957, Renault Dauphine 1960, Ford Taunus 1953, Volkswagen 1953 —1957. Nya och beg. följgar och däck. **Däcktrim, Olle Björk, Storgatan 61, Värnamo. Tel. 0370/140 45.**

Vespa -54 125 cc, med ny ljuddämpare, inreg., 175 kr, kan ev. säljas i del. **K. Källström, Parkvägen 3, Ekenäsöjn.**

Beg. mc-delar till **AJS 500 cc, Royal Enfield 700 Meteor, Ruc Gunnarsson, Ljungegaskog, Eket. Tel. 0435/531 55.**

Beg. mc-motorer och -delar slum-pas. **BSA B 33 m/52—56 100 kr pr st. B 31 m/52—56 75 kr pr st. C 11 250 cc m/53 50 kr pr st. Matchless m/45 350 cc motor 25 kr. Matchless m/54 100 kr. AJS 350 cc m/52 75 kr. Viktoria motor m/54 35 kr. Motorer och delar för följande märken: Triumph m/53, Vincent 1000 cc m/51, Puch, Royal E. 1 o. 2 cyl., Horex, Maico 150 cc, Monark, Husqvarna 125 o. 175 cc, JB, NV, DKW, Norton Dominator, Panther 250 cc, Velocette 150 cc, m. fl. **Mopeddelar** för Express Radexi, Sachs, Illo, Husqvarna m. fl. **Bergkvist, Zenithg. 9, tr. 3, 1 v., Malmö Ö. Tel. 040/97 08 25.****

Halda Speed-Pilot Special 1962, 8 månaders fabriksgaranti, till salu. **Tel. 0471/111 70.**

V.-låd. Chev.-51, Rekord -57, Fiat 1900 -55, Minor -54, säljes billigt. **O. N., Box 426, Gnarp.**

Volvo PV -47, Ford Vedette -51, Fiat 500 -54 säljes i del. **Stig Lundberg, Box 2696, Insjön.**

Hot Rod-byggare! Cheva 38 cab. i delar, i utmärkt skick, pris 800:—, Växellåda Ford 39 100:—, **Ove Henriksson, Solväg. 11, Trollhättan.**

Borgward motor, ny, med växellåda, billigt. **Tel. Höljes 192.**

Motor från Fiat 1400 -57, 4-cyl. m. dubbelförgasare, säljes m. el. utan växellåda el. bytes mot en 1- el. 2-kanalsradiostyrning till modellbåt, ev. mot en bandspelar. **B.-O. Strand, Agården 7730, Boden 1.**

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

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

Mercury 70 hk, lång, Evinrude 40 hk, Gale 25 hk, Evinrude 5,5 hk, fabriksnya. Beg., även def. utombordare tages i utbyte. F:a H. Gustafsson, Box 7124, Borlänge.

110 motor 250 cc 2-cyl. 1954, prima skick, 100:—, Express mopedomotor säljes i del. 30:—, NSU mopedomotor säljes i del. 30:—, Mopedram Kärrnan med gaffel, tank och skärmar för NSU motor 30:—, Arne Månsson, Saxtorp 28, Tel. 0418/302 77.

Beg. bildelar till Morris Minor och Chevrolet till salu billigt. Kaj Fransson, S. Storg. 1, Bjuv.

Köpes

Billig Silverpil eller Blå Stinget av senare modell köpes. Sam Bonta, Lennäs, Tärnaby.

Vevaxel till Porsche 1500 S. Ev. köpes komplett Porsche motor. K. O. Gierswold, Box 44, Hässeholm.

1 st. mc HVA Silverpilen kontant ej över 300 kr. Svar med prisuppgift till Gösta Vesterlund, Rudsjö, Backe.

HD eller Indian, helst 1200 cc, även 750 cc, köpes. Sv. t. »Pris, skick o. villkor, 12990».

RADIO - TV

Säljes

Andersén: Radioteknisk handbok, del 2, inb. kr 16:—, vägar, strålar, vibrationer kr 12:—, Mellersteads Förlag, Norrlandsgatan 22, Stockholm, tel. 11 84 62.

Tonband, silikonbehandlat, 5" 900 fot, kr 7:—, Tonbandet, Lund 6.

Tel-Eco-Plasta-Color, det nya TV-filtret som verkar linje- och flimmereliminering. Handinfärgat på Agfa specialfilm. Firma Pema, Box 1321, Borås 3.

Skivspelare Luxor RTW, Magnefon Luxor M 110 samt 50 rullar jazz 1925-62. B. Boman, Valkhallavägen 8, Karlskrona.

Radiodelar. Rör, kond., motstånd m. m. 20:—, Sv. t. »Slump, 12951».

FOTO OPTIK

Säljes

Astronik har nu en ny stor katalog över teleskop och tillbehör samt en liten »handbok». Erhålles mot 1:— i frimärken. Astronik, Vikstensvägen 36, Johanneshov. Tel. 010/49 96 32.

Allt i foto. Låga nettopriser. Begär prislista. Ejro-Agenturen, Box 20063, Sthlm 20, tel. 010/48 76 55.

Film, fotopapper köper Ni billigast hos oss. Begär prislista! K. Larsson & Co, Box 182, Västerås.

Enastående tillfälle! Ett parti först-kl. mikroskop, först. 100-900 ggr, 2 okular, 3 objektiv, grov- och mikroinst., hälskiva och spegel, förv.-låda. Utförsäljes för endast 120:—, Riktpris öv. 200:—, Astronik, Vikstensv. 36, Johanneshov.

Glossy-erbjudande. Gör Er fotohobby 25-30 % billigare. Begär prislista. F:a Glossy, Box 44016, Göteborg 44.

Projektor Eumig P8 8 mm, kört 5 rull. film, säljes för 250 kr, ev. byte mot bra bandspelare el. annat förslag. Sönder Simon, Tegnérgat. 45, Malmö Sv.

Fotomatörer! Beg. vår nya fotokat. som sändes mot 20 öre i porto. 30 % rab. på fotoarb. Anders Foto AB, Pl 105, Jörn.

Köpes

Ramsökare, närbildsaggr. o. närbildstillats med lins till Retina I b. S. Eriksson, c/o Welanders, Gullmarsväg. 2 II, Johanneshov.

MODELLBYGGE

Säljes

Meccatron 3 kan. kompl. 500:—, Tel. 010/64 45 45.

Fleischm. modellj., obet. beg., kat. pris 500:—, säljes f. 295:—, Mats Andersson, Hyssna, tel. 0320/390 56 eft. kl. 16.

1 st. ED Racer 2,5 cc 25:—, 2 st. Alibon Sabre 1,5 cc, 1 st. utan kolv, tillsammans. 25:—, 3 st. Enya 1,6 cc 10:—/st. 2 st. OK Cub 0,8 cc 10:—/st. Samtl. med tillb. S. Sjöbom, Box 609, Vindeln.

MASKINER VERKTYG

Säljes

En något beg. vattenspump, 2-takt. bensinmotordriven, kapacitet 200 l/min., bensinsnål (end. 0,8 l/tim.), säljes med tillhörande slang och kopplad backventil. Pumpen passar utmärkt för länsningar, vattning och vattenförsörjning där elkraft ej finnes. Pris 350:—, Bengt Dovebrant, Fack 34, Läggesta.

Rea. Ett antal handbormaskiner, Black & Decker D 500, specialkonstruerade för att passa alla B & D's tillbehör och ger hobbymannen rätt resultat. Borrkapacitet: stål 1/4", murbruk 1/4", trä 1/2", tomgångsvarv 2600. Pris endast 158:— fraktfritt. Hobbytillbehör finnes, pris på begäran. Svar till »Ömbud, 12972».

Bytes

Svarv, äldre modell, 750x6", 1 1/2 kv motor, remväxell., bytes mot bra kamera 24x36. Allan J. Okero, Furuhallsgatan 5, Eskilstuna.

SPORT JAKT FISKE

Säljes

Vapen för samlare. Pist. gev. Spec.: Blanka vapen. Modernt, dekorativt, värdebeständigt. Köper, byter. Fr.-fr. Returr. Katalog m. ill. mot p.o. Dekorationsvapen, K. Falk, Box 48, Halmsåed. Tel. 267 09.

Klubbålar, garanterade äkta. Katalog gratis. Sport-Emblem, Box 9936, Stockholm 9.

Ritningar till vapen. Revolver kal. 9 mm 5:—, Revolver kal. 6 mm (22) 5:—, Automatpistol kal. 6,35 mm 5:—, Mynningsladdarepistol 1-skotts 5:—, Dito 6-skotts revolver 7:—, Kan tillverkas av standarddelar. Råmaterial och verktyg kan levereras. K. Axelsson, Vrigstad.

Köpes

Pistol m/07 el. likn., pluggad eller opluggad. H. Bengtsson, Box 608, Sjömarken.

DIVERSE

Säljes

Urdelar o. verktyg säljes, även till amatörer. Illustrerad furniture-eller verktygskatalog sändes mot 2 kr i frimärken. Firma E. Karlsson, Erikslund.

Inspelade filmer 8 mm. Nu över 100 glada, intressanta, spännande och pikanta filmer. Även i färg! Fickprojektor 32:—, Colorslides rese-motiv m. m.! Tonband, Kodachrome II, Agfa CT 18. Trioimport, Box 21, Sunbyberg.

REPARATIONSHANDBÖCKER FÖR BILAR

Chevrolet 1948-52 10:—
Chevrolet 1955-56 30:—
Opel 1948-52 20:—
Opel 1953-57 30:—
Opel 1958-59 45:—

*Saab 92-92b 1950-56 .. 18: 50
*Volvo 444 1948-58 .. 18: 50
*Volvo PV 404 1948-58 .. 18: 50
Simca Aronde 1952-55 .. 6:—

Alla böcker är på svenska och lämnar fullständig beskrivning av konstruktion och reparations-teknik. Hundratals bilder och sprängskisser. Innehåller alla nödvändiga tolerans- och installationsdata. Vid best. upp-giv årsmodell. Bekörlaget Teknik och Praktik, Box 733, Sthlm 1. Tel. 0150/210 78.

* Märkta kan också erhållas genom bokhandeln. Lev. även till Danmark, Finland och Norge.

Sportbåtsritn. Broschyr mot porto. Roggertin S., Götg. 26, Sthlm Sö.

Lättförtjänta pengar!!! Bli fritids-ombud för våra kulspeppennor på Eder arbetsplats el. i Eder skola. Danade förtjänstmöjl. Begär redan i dag upplysning, vi sänder Eder abs. oslagbar nettoprislista. Alla pris-lägg. Mercade, Box 16348, Sthlm 16.

Ritarekurs. Starta Er tekniska utbildning per korrespondens med en ritarekurs. Genomförd kurs med betyg ger Er goda möjligheter till ett välbetalt och intressant arbete och extrainkomster. Inga förkunskaper kräves. Broschyr erhålles kostnadsfritt från Skandinaviska Institutet, Box 51013, Göteborg 51.

Bryt ensamheten! Öppna brevväxling! Tusentals damer och herrar i alla åldrar och samhällsklasser önskar brevväxla för ev. äkt. Insänd Edert namn, adress samt ålder till Sveriges största bekantskapsförmedling, så sända vi i slutet brev utan firmatryck fotografier och över 300 fullst. adresser med utförliga upplysningar samt vår specialbrevväl-lare. Vi garant. absolut diskretion. Göta-Klubben, Avd. TV, Skeppshorn 1, Malmö.

Glasfiberplast för hobby och industri. Självhårdar, blir glashärd o. genomskinlig. Användes för tillv. o. reparation av bilar, båtar, husvagnar, mc-käpor, formgiutn. m. m. Kan armeras med glasfiber. Lätt, starkt. End. prima råvara. Beställ provats inneh. plast, hårdare, accelerator, färgpulver samt fullst. beskr. och prisll. (även i parti) för 8:— + porto. Glasfiberavväv och matta. Hög kval. Prover och prislista 5:—, F:a Regale, Box 6844, Borlänge.

Så här svarar Ni på en radannons

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

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

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

Så här beställer Ni en radannons

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

Fyll sedan i kupongen här nedan (eller skriv samma uppgifter på en lapp) och skicka den tillsammans med annonsens text till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va. Annonsen införs i första möjliga nummer av tidningen (tidigast om 16 dagar). Ni kan också ringa in Er beställning på tel. Stockholm 34 98 00, Göteborg 13 60 22, Malmö 327 94. Sänd inga pengar! Priset för

radannons i TV är så lågt som 2:20 per rad. Men Ni behöver inte betala förrän annonsen varit införd i tidningen. Ni får då räkning och inbetalningskort. Där för behövs Ni inte, om Ni inte vill, i förväg räkna ut hur många rader Er annons kräver eller hur mycket den kostar.

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

BESTÄLLNINGSEDEL

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

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

Namn
Adress
Postadress TV 20-62

Hög rabatt. Köp Edra persienner och kornischer direkt från fabrik och mont. dem själv efter våra utförliga anvisningar. Vid återförsäljning kan en mycket god extraförtjänst erhållas. Prover och försäljningsvillkor gratis. Hä Pe Produkter, Hässeholm.

Båtar, båthyggsatser och bästbeslag. Wjiko-Industrier, Hägerstens Gärd, Hägersten. Tel. 010/88 35 00.

Grammofonskivor, beg., felfria, från musikautomater. Blandad repertoire. Singel 2:—. Vid lev. av 10 st. fraktfritt. Ej katalog på gr. av det st. antalet skivor. AB Tono-Matic, Rademachergat. 19, Eskilstuna.

Jordglober med el-belysn. 10 färger, diam. 33 cm, kr 84:50. F:a Mercantill, Box 25, Lerum.

Härvattnet — rakvattnet köper Ni billigast genom oss. Sv. t. »Prislista, 12960».

Fotografier av flygplan. Katalog sändes mot 1:25 i frim. Flyfo, Maltesholmsvägen 83, Vällingby.

Optimistjollar, byggsatser från 198:—, Segel 80:—, Rekv. prislista. Optimist-Unionen, Tryffelgränd 7, Eskade. Tel. 010/48 63 62, 73 08 80.

Teknikens Värld 1950-1961, kompl. årg. varav några bundna, säljes billigt, ev. byte mot bl. vapen eller dyl. Sv. t. »12 årg. TV, 12953».

Gitar säljes, har kostat 165:—, säljes för 100:—. Sv. t. »Som ny, 12955».

Ritbord med ritapparat o. parallell-linjal bortslumpas för end. 130:—. Skivans mått 60x90 cm. Svanen ritapparat. Staffan Sjödahl, Biavägen 9 B, Katrineholm.

Kulspeppautomat sälj. långt und. in-köpspr. Ny -61. Anv. end. 6 mån., likv. m. ny. Skriv o. beg. namn. uppl. Sv. t. »Förmänserbjudande, 12960».

Ritningsarbeten utföres snabbt och till humana priser i såväl tusch som blyerts. Jan Wigstrand, Sjöskumsvägen 16, Farsta 5.

Krokodiler, äkta sydäm., uppstopp., väl prep., trevlig maskot på TV:n, bokhyllan eller i bilen. Storl. ca 70 cm end. 27:—, 100 cm 36:10. Porto tillk. 8 dagars returr. Beställ i dag fr. Inter Trade, Box 212, Malmö.

ino-omformare för rakapparat, 6 V, net beg., 25:—, Carles, Gällstad.

Spion-kamera. Denna nyhet har blivit en verklig succé. Den tar knivskarpa bilder i format 14x14 mm. Inställning för tid och ögonblicks-tagningar. Kan med lätthet döljas i handen. Med läderväska. Endast 8:75. Filmmullar o. 75. Returrätt. Nyhetsimporten, Berghem.

Sommarstugeägare! Bygg Edert elverk själv. Billigare än Ni tror. Enkel och lättfattlig beskrivning och skötselinstruktion sändes mot postförskick. Pris 11:75. Bengt Dovebrant, Fack 34, Läggesta.

Ingenjörskurs på NKI överlätes bill. Upplysn. fås från herr T. Fröberg, Hemvägen 36, Alingsås.

Monarped, 2-växlad, 167:—. Cykel, 22" däck, 35:—, Byrå 25:—, Säng 15:—, Dragspel 325:— (K. 980:—). B. 136, Malmbäck.

Transistorradio MV—LV med väska, ny, 9 trans., säljes för 170:—, 1 st. luftgivar Diana 35:—, 1 st. tubbkäare 30x30 med stativ 35:—, R. Gustavsson, Box 34, Klevshult.

Transistorgrammofon endast 100 kr. M. J., Hästskohacken 7, Eskilstuna.

Köpes

Begagnade segelflyg köpes. Ring 0510/237 21.

SKOLOR

ÖRNSKÖLDSVIKS TEKNISKA SKOLA



Kommunal, statsunderstödd. Teknikerkurs 3 terminer, m. realex. el. motsv 2 term. Högre fackkurs ytterl. 2 term. Fackavd. MASKIN-, ELEKTRO-, HUSBYGGNADS- samt VÄG- o. VATTENBYGGNADSTEKNIK. Statl. studiehjälp. Nya kurser börjar i jan. och aug. Anmälan här till senast 1 dec. och 1 juni.

BILREPARATÖRS- kurser samt traktor- och bilriktningkurser om 4 mån. Fullst. bilverkstadsutrustn. Teori med stillfilm. Platsförmödl. Prospekt mot 2 porton.

Skövde Praktiska Skola Tiden. Tel. 70084

SUNDSVALLS STADS TEKNISKA SKOLA

I centrum av landet som ger massa och kraft. Kommunal statsunderstödd skola med ingenjörutbildning på 5 terminer. — Nya kurser i BYGGNADSTEKNIK, REGLERINGSTEKNIK (industriell elektronik och instrumentering) och TELETEKNIK i jan. och i ELKRAFTTEKNIK och MASKINTEKNIK i aug. Anmälan senast 1 juni resp. 1 dec. — Även kvinnliga elever mottagas. — Statl. studiehjälp. — Begär prospekt. Skolans exp. Nytorp, 2, tel. 060/50000.

TEKNISKA SKOLAN

KATRINEHOLM Grundad 1906

Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Högre fackkurs med ingenjörsexamen. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik; husbyggnad; väg- och vattenbyggnad. Teknikerkurs. Studielån och stipendier. Nya kurser 10 januari. Prospekt Kosinadsträtt.

HAN VAR VANLIG

Just du

är kanske missnöjd med din styrka och figur. Du har ditt livs chans.

Ge mig en kvart om dagen

... och jag skall ge dig

EN STARK OCH VACKER KROPP

lovat Arne Tammer. Du kan lita på att Arne vet vad han talar om och att han håller vad han lovar. Han har mer än 20 års egen erfarenhet när det gäller >kroppbyggnadens<. 10.000-tals män borgan för att kursen är 100-procentigt effektiv.

Passar alla. Den här brevkursen passar alla åldrar. Det spelar ingen roll om du är 15 eller 60 år.

Resultat inom en månad!

IDROTTSKOLAN

Essingeringen 80
Stockholm K

Härmed beställes Naturvägen att få en ny kropp. Sänd omg. 1:sta lektionsbrevet m. postf. 5:75 + porto. Efterfölj. 5 breven sändas var 20:de dag mot 5:75 + porto per brev.

TILL SALU

I GIFTASTANKAR?

Allt för Er själva och hemmet köper Ni bättre och billigare direkt från Wiskadals Fabrik. Fyndkatalog gratis — beställ den idag. Brudkronor utlånas gratis

WISKADALS FABRIK

BORAS Avd 4



Han blir aldrig nobbad
— han har läst årets pangbok —
KONSTEN ATT UM-GÅS MED FLICKOR

av Walter S. Keltling.

Även Du bör ta del av hans erfarna tips och psykologiska metodik, som ofelbart leder till målet. Här några intressanta kapitel: Hur man blir bekant med henne. Hur Du vinner hennes kärlek. Varför hon gillar Dig framför andra m. m. m. m. Tag denna chans redan i dag! Tro inte att Du kan allt om kvinnorna. Även den mest erfarna har säkert något att lära ur denna högintressanta boknyhet. Kostar end. 6:25 o. sänd. m. full retur. mot p.-fsk. från FÖRLAG IDEAL - Avd. 2 - Box 3105 - Stockholm 3



Lär Er dansa!

Modern lärobok för nybörjare

Extra stora danskortor gör dansen kolossalt lättfattlig. Träningen är enkel som ABC. Ni kan inte göra fel. Innan Ni vet ordet av kan Ni dansa. Tusentals personer har lärt dansa efter denna bok. Foxtrot, Tango, Modern och Gammal vals, Rock'n'roll, Mambo, Hambo m. fl. danser. 73 bilder. Pris kr 8:75.

Belåtenhet garanteras!

BOKFÖRLAGET PRAKTISKA BÖCKER

Regeringsgatan 93, Avd. 1, Stockholm

Sänd mot postförskott Snabbkurs i dans. Pris 8:75

Namn: _____
Adress: _____

TV 20-62

VECKANS ANNONSKATALOG

ÅHLEN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB
ANNONSAVDDELNINGEN • TORSGATAN 21

GARANTII
For alla kop av varor på denna sida garanterar annonsörerna returatt inom 8 dagar från varans mottagande förutsatt att den returneras i oskadad skick.

Hobbyhuset
har NYA FANTASTISKA hobbyartiklar som är roligare, nyttigare
Skriv efter GRATIS KATALOG

Hobbyhuset och Lagonda
— 2 stora företag gör samman och blir ett — ännu större med alla hobbyartiklar och schweizerkvalitetsur.

HOBBYHUSET, Göteborg 5
Sänd in annonsen i öppet kuvert (porto 20 öre) med namn och adress på baksidan av kuvertet

LISTOR
ländare och transistorradio!

Storlek som en tablettask, vikt 65 g. Sätt i proppen och Ni hör mellanväggsändaren! Batteri för ca 250 timmar. 2 transistorer. Pris 55:—.
Elegant presentkartong.

UNION-INDUSTRI
Box 363, Sundbyberg 3
Härmed beställes st. LISTOR ländare m. transistorradio.

Namn och adress

FINNSTÖVLAR

Prima, med cellgummi el. laddersula, herr 72:—, dam 59:—.
Sämsk-skinns-kalsonger 59:— f. omg.
lev. mot postfsk. Returr. F: a Y. KERO, Sattajärvi. Tel. 1.

YRKESRINGAR

TEKNIK HARDEL TJÄNSTE MASKIN MOTOR kontr. silver m. guldkanter 26:— helt i 18 karats guld 98:—

GULDSPECIALISTEN AB
Postfack 9023, Stockholm 9.
Härmed rek. mot postfsk. ... st. teknik-, handels-, maskinring 26:—/98:— (Styrk under ringtyp och pris.) Storl. mm (innerdiam.).

Namn: _____
Adress: _____
Postadr.: _____

TV 20-62

Nu kan Ni rita av

Er familj, Era vänner, ja, vad som helst med hjälp av den optiska teckningsapparaten REPRO. Det Ni önskar teckna syns på ritpapperet. Ni behöver bara fylla i bildens konturer med en blyertspenna. Apparaten förminskar o. förstorar. Pris kr 7:85. Sänd mot postförskott. **MAGICOLOR — R**
Betzy Kjelsbergsv. 4, Oslo, Norge

Western Shop
presenterar

CHARLIE

28.50

— amerikansk innan- eller utanpåskjorta med röda fyrkantiga pärltryckknappar. Svart, vit, randig marin/vit, brun/vit, ljusblå/vit.

äkta MOCKASINER

Dam 27:—
Herr 33:—

— amerikanska, tillverkade av finaste handskarvad kohud. SKÖNARE TOFFLOR FAR NI LETA EFTER! Äkta läderlaskning och snörning. Förstärkt häl. Alltigenom kvalitet!

Amerikanska Jeans
Lee mörkblå, ljusblå, kittvita. Upp till 18 år 30:—, mans 35:—
Wrangler, ljus- o. mörkblå. 12 år 24:—, 14-16 år 27:—, mans 31:—
Pärlbroderat bälte från Staterna. Ursnygg! Endast 6:75

87:—

The Western
— en äkta cowboystövle av kalvskinn. Import. Svart m. inläggningar i skafvet. Hög klack och spetsig tå.

BESTÄLL NU!

Ordertel. 060/537 60 eller skriv till

WESTERN SHOP
Avd. T 5, Sundsvall

VECKANS ANNONSKATALOG

ÄHLÉN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB, ANNONSAVDDELNINGEN • TORSGATAN 21 • STOCKHOLM VA • TEL. 34 90 00

GARANTI
För alla köp av varor på denna sida garanterar annonsörerna returrätt inom 8 dagar från varans mottagande förutsatt att den returneras i oskadat skick.

FOTO NI FÅR LÅGSTA PRISER

ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES för fotoarbeten i svart-vitt o. färg samt övrigt fotomaterial

Katalog mot 50 öre i frimärken

SYDSVENSK HANDEL Avd. TV - Rönneholmsv. 74 - Malmö V

Utsökt present

ÄKTA KOBRA SKINN

med glasögon-teckning

Som väggdekoration bland vapen eller varhelst man vill ha en prydnad utöver det vanliga. Ge ett äkta indiskt kobraskinns som present och ni kan vara säkra på att det uppskattas. Skinnen, av den fruktade indiska giftormen Naja naja, är 120-150 cm långt och garvat i vackert brun nyans. Garantimärkt, den karakteristiska glasögon-teckningen på ryggskölden bakom huvudet, finns på varje skinn. Sändes mot postförskott med 8 dagars returrätt för

endast **22:50** + porto.

Beställ redan i dag från **Argoprodukter, Fack 3 Stockund**

Sänd mig... st skinn enl. ovan

Namn:

Adr.

Postadr.

MOPEDISTER!

Är det något som felar, så har vi motorns alla delar. Katalog sändes mot porto.

MOTOR-HÖÖKS
Sågen tel. 30 - 31

Nu endast 32:50

TRANSISTORRADIO

Praktisk radio för sportstugan, stranden, jobbet, »andra-apparat» i hemmet. Ni kan lyssna på Ert favoritprogram var Ni än befinner Er. Tar lokalprogrammet med god högtalarstyrka. Örteltelefon medföljer och möjliggör avlyssning utan att störa omgivningen. Hela familjen kommer att ha glädje av denna apparat i årtal. Apparaten är avsedd för mellanvågsbandet 200-550 meter. Försedd med två transistorer. Befinner Ni Er långt ifrån sändaren erfordras utomhusantenn. Priset rekordlågt kr 32:50.

HOBBY-FÖRLAGET
Avd. T, Borås



Clas Ohlson & Co Insjöen

Hobbykatalogen med 7000 intressanta artiklar gratis mot 35 öre i frimärken.

RABATTKÖP!

Allt för bilen, fritiden, ännu billigare genom oss. 700 olika artiklar. Stor katalog mot 1:- i frimärken som återbetalas vid order.

BCS-Produkter
Grev Turegat. 50, Stockholm

MODERT OCH PRAKTISKT VÄLKLÄDD 29:75



55% polyester FIBER AND 45% WOOL

HR 2208. Specialerbjudande... BIL- och SPORTROCK för herrar, sydd av högklassig smärting. Impregnerad vilket gör den vind- och vattentät. Välpassande modell, halvsneda, infällda sidfickor, ärmsleifar. 20 cm sidslitsar med knapp och tamp. Fjeld fodrad med vaddstickat foder s.k. QUILTINGFODER. Storlekar 46-48-50-52-54-56-58. Finns i grågrön färg. Reklampris 29:75

HB 923. Tillv. av 55% STJÄRN-POLYESTER och 45% WOOL i cheviotvävd yta. Denna byxa är formbeständig och håller pressvecken även i regn, torkar snabbt och har en enorm slitstyrka. Modern modell med fäconveck vid midjan och hällor, blixtlås i gylfen, infällda sidfickor 2 bakkfickor med tamp. Avfodring i ripsiden, bästa fickfoder. Finns i färgerna grått eller brunt. Storlekar 46-48-50-52-54-56.

HB 235. Samma byxa som ovan finns även i yllediagonal. Pris 26:50

Beställ idag med full retur- och bytesrätt, från

SYFABRIKEN ALTISÖM
Box 129 Borås
Tel. 033/283 87

Direktköp från Amerik. armén möjliggör detta erbjudande!

Splitternya US-ARMY officers-kängor



VÅRT PRIS ENDAST: 25:50
HAR KOSTAT 55:-
I TILLVERKNING exkl. oms.

- Helt vatteniäta
- Smidiga älglederskaft
- Värmerade gummibottnar
- Kraftigt, ribbad sula
- Varma, sköna, sitter alltid perfekt och tillåter foten att andas

IDEALKÄNGAN FÖR sportfolk, jägare, fiskare, skogshuggare, traktorförare, byggnadsarbetare, jordbrukare m. fl.

GRATIS!
Tjocka, värmande inläggssulor av nöthår medf. varje par.

BESTÄLL NU OCH SPARA 30:- ● 2 par fraktfritt

MERCURY-BOLAGET
Vasagatan 5 B, Göteborg
Tel. 115429, 118165

Sänd omg. mot postförsk. med full returrätt inom 8 dagar.

Finnes i storl. 39-48

Namn:

Adress:

Postadress:

TV 20-62

SJUKVÅRDSARTIKLAR

Ingen tvekan längre!

Det överlägsna preventivmedlet med naturlig känslighet



Crest

NATURAC

AB Hans Woriund & Co
Stim 31

Se TV mer levande... sätt på FÄRGFILTER

kontinentens stora schleger för bättre bildkvalitet... 1000-tals nöjda TV-ägares färgfilter!

Har Ni en gång väl börjat använda FÄRGFILTER kan Ni sedan alltid glädja Er åt en enbart behaglig TV-bild, där avlägsnar flimret, som tröttrar ögonen. Ni får en lugn, stadig bild utan kritiga partier.

FÄRGFILTRET

FÄRGFILTER ger djup åt bilden - ja Ni uppfattar nästan figurerna tredimensionellt! Allt blir mer levande.

FÄRGFILTER ger naturligare bild! En vackert tonad färgskala möter Er, där bl. a. ansikten inte längre är grå, utan svagt hudfärgade!

FÄRGFILTER - det riktiga, kontrastrika filtret - universalfiltret för alla TV-rutor. Passar 17-21-24 tums apparater.

Pris 14:75

Rekvirera i dag! Sänd in kupongen så kommer filtret snabbt!

Firma Färgfilter, Box 34, Malmö 1

Sänd Färgfilter à 14:75.

Namn:

Adress:

Postadr.:

TV 20-62

BÄST ATT ANVÄNDA

rfsu

kontrollerad vara

BEKVÄMT MED POSTORDER - PROVA SJÄLV!

RFSU-ORDER, BOX 474, STOCKHOLM 1

Sänd mig diskret och portofritt.

Likvid medsäntes i frimärken eller check uttages mot postförskott

10-pak Latex 2 ub/mb 6:50

10-pak Latex 2 Transparent (endast ub) 6:50

10-pak Latex 3 ub/mb (mindre storlek) 7:00

10-pak Latex 3 Transparent (endast ub) 8:00

10-pak Latex Extra (extra tunn - endast ub) 7:25

Namn:

Adress:

(Skriv tydligt!)

ORDERTELEFON
010/61 79 98

RFSU FÖRSÄLJNINGSAVDDELNINGEN



TV 20-62

RIKS RONDEN



Inga dåliga grejor, eller hur? Inte ens med hjälp av sina styltor kan femåriga Mark Smolk kika över världens största entreprenaddäck, Goodyears Hard Rock Lug. Däcket väger 1.440 kg, diam. är tre meter.

EN BREDHJULING

av sällan skådade dimensioner rulltar omkring i Uddevalla revir. Domänverket har köpt detta transportredskap, som består av en konventionell traktor — ehuru med flygplansdäck fram och lågtrycksdäck med en diameter på 1,2 m och en bredd av 0,6 m bak — och en trailer. Denna har fyra hjul med intilliggande hjul i två boggiepar och lågtrycksdäck, vilkas diameter och bredd är 0,6 m. Trailern lastar fem ton, men tack vare specialdäck är ekipaget mycket skonsamt mot marken även vid full last. Framkomligheten i svår terräng är anmärkningsvärt god.



»Dödstrumman» i Hörby är något över en meter djup och diam. 5 meter.

DÖDSTRUMMA

I Hörby åker grabbarna moped och cykel i en fontän. Några vattenkaskader sprutar inte längre från fontänen men väl oljig avgasrök från mopederna, som avverkar varv efter varv i den gamla bassängen. Den är något över en meter djup och har branta väggar och en diameter på fem meter. I denna »dödstrumma» kör man runt med upp till 30 km/t. Ut-hållighetsrekordet på cykel har 10-åriga Lars Svensson, som har kört runt inte mindre än 697 varv utan uppehåll. Grabbarna hade först för avsikt att iordningställa bassängen och fylla den med vatten, men den höll inte tätt. På något sätt ville de ändå utnyttja den, och efter några provvarv på cykel stod det klart att den skulle bli en utmärkt »dödstrumma». Grabbarna har nu planer att bygga på bassängens väggar till 3 meter. Ingen hade väl väntat sig att en gammal fontän skulle bli tillhållet för köpingens grabbar.



Grabbarna kör med både moped och cykel i trumman. De tänker bygga bassängens väggar till 3 m.



TREDJEPRISTAGAREN

i Teknikens Världs modelljärnvägstävling. Anders Erlandsson från Hohultslätt, har nu fått göra den resa som blev belöningen för hans fina insats i tävlingen. Anders skulle få välja ett lok och åka med det. Mest intressant fann han Rapidloket, vårt nya helsvenska exprestågslok. Under en färd mellan Alvesta och Stockholm fick Anders sätta sig in i lokfö-

rarens ansvarsfulla jobb. Från förarplatsen fick han ta en titt på alla de instrument och reglage som det snabba tåget körs med. Loket har en toppfart av 150 km/tim och drar ett tiotal vagnar med helsvetsad stålkaross. Denna typ av tåg ersätter numera de orange-färgade motorvagnssätten på linjerna Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg.



GAMMALT HANTVERK

Landets ende propellermakare heter Rulle Andersson och bor i Västerås. Han gjorde den nya propellern till Nieupörten som flög på Malmöslätt på svenska militärflygets 50-årsjubileum. Andersson knöts till Centrala flygverkstaden i Västerås 1927, där den forne modellsnickaren tillverkade träpropellrar till bl. a. Hansorna och Klemm 35:orna. 1947 öppnade han egen tillverknings hemma i källaren, och där håller han alltjämt på.

F.n. gör han snurror till Albin Johansson i Arkösund, aerokopters konstruktör. I år har han gjort propellerbladen av bakelit till Marinens mefa.

Under kriget började Rulle Andersson tillverka propellrar på fritid. 600 nytillverkningar och ett oändligt antal reparationer har han hunnit med.

EN FORD SOM HENRY INTE KÄNDE TILL . . .



Utseendemässigt är det föga som skiljer denna Ford från andra Fordar av 1932 års modell. Men under skalet finns det ytterst få beröringspunkter.

Foto: Bertil Hagert



Motorhuvens sidoplåtar har avlägsnats för att nå bättre kylning. Utblåsningssystemet har 2 grova rör (bilden nedan).



Tre Strombergförgasare sitter på modifierade Rocketmotorn, en V8.



Vad Henry Ford hade för framtidsdrömmar när han 1932 släppte ut den framgångsrika A-modellens efterföljare är ovisst, men säkerligen kunde han inte i sina vildaste fantasier föreställa sig att vagnarna i dag skulle rulla omkring med prestanda på vissa punkter överlägsna sina sentida ättlingar. I Amerika är dessa hot road-vagnar alldagliga företeelser — i den svenska trafikbilden uppmärksammade särlingar.

Den vagn vi fick syn på har inte mycket gemensamt med sina årsbarn. Den blygsamma 4:an har ersatts med en Oldsmobile V8 Rocket, krönt med tre Strombergförgasare och med en effekt på 270 hk. Accelerationen därefter: 0—100 meter på 5,4 sek. och 1 liter (!) bensin, 0—400 meter på 8,2 sek. Bensinåtgången vid stadskörning då endast 1:an är användbar 4,5 lit./mil.

Bilen, som plockats sönder i sina beståndsdelar och verkligen byggts om för motoreffekt och prestanda, har en Lincoln växellåda, 2 bromsservoaggregat typ Bendix, kylflötsintag för bromsbanden och åtskilliga förstärkningar. Och de behövs sannernligen. Toppfarten ligger över 200 km/tim och framvagnen hänger i luften vid maximal acceleration. Därtill har bilbesiktningen tagit sig en grundlig titt på vidundret . . .



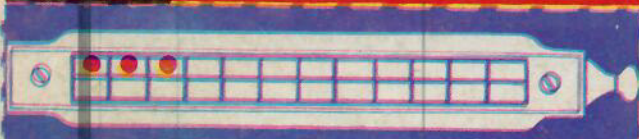
Musikläraren Helge Liljedahl korades 1958 till Svensk Mästare på munspel. Han har spelat munspel i 25 år och har ofta framträtt med sin munspels- och dragspels-trio i Sveriges Radio.

Bank 15
Svenske Mästaren

på munspel –

Helge Liljedahl – säger:

Kan Du vissla, så kan jag lära Dig spela munspel!



Så här enkelt är det:

För att spela t.ex. "Gubben Noak" behöver du bara använda 3 av hålen på munspelet. Varje hål ger en bestämd ton. Forma bara munnen som när du visslar och blås i ett hål i taget.

Du lär dig spela på mästarnas munspel – det kromatiska!

Det är den typ av munspel som Larry Adler, Toots Thielemann och de andra världsstjärnorna spelar på. Och det är den typ av munspel som det är lättast att lära sig spela på. Ett vanligt munspel har bara en tonart. De kromatiska munspel Du ser här till höger har 12 tonarter. Dessa kromatiska munspel ersätter alltså 12 vanliga munspel. På ett vanligt munspel måste Du fуска för att kunna spela halvtoner. På ett kromatiskt trycker Du bara in en knapp, så kommer halvtonerna automatiskt. Nu har Du tillfälle att köpa ett äkta kromatiskt munspel genom att sända in kupongen på denna sida.

"Du får privat-lektioner per post!"

Säger Sveriges skickligaste munspelare. "Var Du än bor, så får Du mig nu som privatlärare. Du tar dina lektioner när Du vill och Du tar dem i Ditt eget hem. Tack vare den enkla Westin-metoden, som visar alla handgrepp med diagram eller bilder, lär Du Dig snabbt både notlära och notläsning. Men samtidigt lär Du Dig också att spela melodier. Redan efter första lektionen kan Du spela en riktig melodi.

Kursen består av 16 lektionsbrev och är endast avsedd för kromatiska munspel stämda i C-dur. Jag sänder dig regelbundet ett brev var 14:e dag. Med varje brev får Du utan extra kostnad en riklig mängd melodier och övningsmaterial. Enbart detta är värt mer än hela kursavgiften.

Du får fråga mig så mycket Du vill!

Med varje lektionshäfte får Du ett speciellt frågeformulär. På det kan Du skriva ned vilka frågor Du vill, så besvarar jag dem omgående.

Så här billigt har jag aldrig sett lektioner

Jag ger Dig lektioner för c:a 40 öre om dagen och då får Du dessutom allt notmaterial gratis. Varje lektionsbrev (som omfattar 14 dagars undervisning) får Du för endast 5:75 mot postförskott. Och det kostar inte mer även om hela Din familj deltar i kursen.

Välj ett av dessa fantastiska munspel

de har större tonomfång än många moderna dragspel



Chromonica II.

Lyxetui
31:80
inkl. oms.

det vanligaste av artistspelen. Användes av bl.a. Larry Adler. 12 tonkanaler med 48 stämmor. Hohners världsberömda fabrikat.



Chromonica III.

Elegant
Lyxetui
49:75
inkl. oms.

universalinstrumentet Chromonica-serien. Tonomfånget är 4 oktaver. 16 tonkanaler med 64 stämmor. Hohners världsberömda fabrikat.

Om Du vill ha både munspel och kurs – sänd in båda kupongerna.

Till Helge Liljedahl, KORRESPONDENSINSTITUTET WESTIN & CO, Hornsgatan 94, Stockholm. Tel. växel: 68 02 00

Sänd mig omgående Din snabbkurs för munspel. Det första lektionsbrevet vill jag ha omgående och de övriga 15 med 14 dagars mellanrum.

Jag vill lösa varje lektionsbrev mot postförskott med 5:75 + porto.

Namn

Adress

Postanstalt

TV 20-62

KORRESPONDENSINSTITUTET WESTIN & CO., Hornsgatan 94, Stockholm. Tel. växel: 68 02 00

Sänd mig omgående, fraktfritt och mot postförskott:

Chromonica II, 12 tonkanaler med 48 stämmor. Lyxetui, 31:80.

Chromonica III, 16 tonkanaler med 64 stämmor. Elegant lyxetui, 49:75. (Sätt ett x för det munspel Du vill ha.) Omsättningskatt tillkommer.

Namn

Adress

Postanstalt

TV 20-62