

EXTRA FÖRMÅN FÖR TEKNIKENS VÄRLDS LÄSARE

Specialerbjudande för BÅTINTRESSERADE

Ni får 4 nummer

av **BÅTNYTT** för endast 7:45

(ordinarie lösnummerpris 5:50)

Ta vara på detta enastående tillfälle att bekantskapsprenumerera på BÅTNYTT till särskilt förmånligt pris. För bara 7:45 får Ni BÅTNYTT i brevlådan under hela våren och sommaren. Jämfört med lösnummerpriset sparar Ni 1:95 på att abonnera nu! Ni får med andra ord ett 1:95-nummer gratis.

Läs om **BÅTNYTT** på nästa sida!

Skicka in kupongen nu —
betala när Ni får
inbetalningskort!

Jag prenumererar på Båtnytt nr 4—7 (4 nr) för endast 7: 45 och betalar när inbetalningskort kommer.

VAR GOD TEXTA TYDLIGT

1—2	20	23	38—40
33			120

EFTERNAMN

FÖRNAMN

(C/o)

GATA, BOX, POSTLADA ETC.

POSTANSTALT

ERBJUDANDET GÄLLER ENDAST MED DENNA KUPONG TV-7

EXTRA FÖRMÅN FÖR TEKNIKENS VÄRLDS LÄSARE

Specialerbjudande för BÅTINTRESSERADE

Ni får 4 nummer

av **BÅTNYTT** för endast 7:45
(ordinarie lösnummerpris 5:50)

Ta vara på detta enastående tillfälle att bekantskapsprenumerera på BÅTNYTT till särskilt förmånligt pris. För bara 7:45 får Ni BÅTNYTT i brevlådan under hela våren och sommaren. Jämfört med lösnummerpriset sparar Ni 1:95 på att abonnera nu! Ni får med andra ord ett 1:95-nummer gratis.

Läs om **BÅTNYTT** på nästa sida!

Skicka in kupongen nu —
betala när Ni får
inbetalningskort!

Jag prenumererar på Båtnytt nr 4—7 (4 nr) för endast 7:45 och betalar när inbetalningskort kommer.

VAR GOD TEXTA TYDLIGT

1—2	20	23	38—40
33			120

EFTERNAMN

FÖRNAMN

(C/o)

GATA, BOX, POSTLADA ETC.

POSTANSTALT

ERBJUDANDET GÄLLER ENDAST MED DENNA KUPONG TV-7

Tjänar bilutställningarna egentligen något annat syfte än att stimulera försäljningen i just det land bilutställningen hålles? Det är den frågan man ställer sig efter årets Genève-salong. Några verkliga nyheter för den stora gruppen bilköpare finns sällan kvar när det är öppningsdags.

Dessutom kan det väl sägas att åtminstone Europas bilsalonger, Genève, Frankfurt, Paris och London, alltmer specialiserats så till vida att Genève brukar vara tummelplatsen för de exklusiva bilarna med specialkarosser och ett och annat fartvidunder som för de flesta aldrig blir annat än skådebröd. Frankfurt — ingen utställning i höst — brukar vara försedd med nyheter för den stora bilköparallmänheten, Paris har sedan många år varit amerikannernas introduktionsplats i Europa, medan London brukar få ta det som blir kvar — om det blir något.

EXKLUSIVT

Skall man kunna tillfredsställa sitt lystmäte i Genève bör man ha en ganska välförsedd plånbok — schweiziska bilköpare har det — men då finns det också en hel del att titta på.

Mercedes-Benz hade två verkligt exklusiva nyheter att bjuda på. En kupé- och en cabrioletversion av fabriken's honnörsvagn 300 SE. Den hade en 185 SAE-häststark lättmetallmotor med 2996 cc slagvolym, för-

motor nytt

delade på 6 cylindrar, automatisk växellåda, luftfjädring, servostyrning och skivbromsar runt om. Dessutom en spärr-differential. Högsta vridmoment 28,3 vid 4000 varv. Toppfarten i standardutförande ca 175 km/tim. Motorn är som SE antyder en insprutningsmotor. Det kan tilläggas att bakaxelutväxlingen kan fås i ett annat utförande, som medger en toppfart på uppemot 240 km/t.

SPECIELLT

Italienarna, som också brukar använda Genève för att visa upp sitt rikliga sortiment av specialkarosser, hade ett 20-tal läckra skapelser att visa upp. De mest iögonfallande som vanligt signerade Pinin Farina. Alfa Romeo visade dessutom sina tre nyheter Berlina, Sprint och Spider.

Bland de nyheter som hade intresse för en större bilköparkrets var främst Fiats nya kombivagn på samma chassi som 1300-1500-modellerna. Tekniskt är det inga skillnader på den och de vanliga familjevagnarna. Men inredningen har fått en utformning som på

ett finurligt sätt underlättar in- och urstigning.

ÖVÄNTAT

Många hade väntat att Renault skulle komma med en större vagn — efterföljaren till den gamla Frégatte — men i stället kom ett par nya modeller på samma bas som den nuvarande Floride. Floride S heter den ena, som är 2+2-sitsig, och Caravelle den andra som är 4-sitsig.

Floride S är som S:et antyder en sportigare version av den nuvarande Floride med få yttre olikheter. Den stora nyheten ligger i motorn, som är ny och en utveckling av den tidigare Gordinimotorn. Den är nu på 950 cc och utvecklar 51 hästkrafter (SAE). Kompressionen är 9,5 och vridmomentet 7,5 kgm. Den nya motorn har vidare 5-lagrad vevaxel, vilket ger jämnare gång och skall ge större slitstyrka. Cyllinderfodren är utbytbara. Vidare kan nämnas att kylsystemet är slutet som på Renaults 4 L och behöver varken frostvätska eller vatten. Systemet tål kyla ner till -40 grader. Automatchoke finns också.

VÄLBETÄNKT

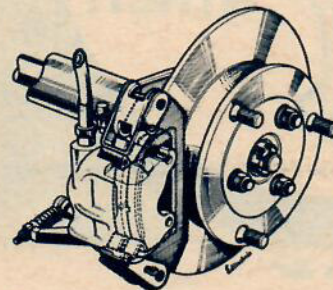
Alla nämnda nyheter i tekniskt avseende gäller också Caravelle. Den har kunnat göras 4-sitsig genom att taklinjen dragits ut och att sufflettlådan tagits bort samt att kylaren flyttats bakom mo-



Italienarna har alltid en massa vackra specialkarosser att visa. Övan en Fiat 1500 S som cabriolet.



Mercedes 300 SE cabriolet med prestanda som den snabbaste sportvagn var Mercedes Genève-nyhet.



Renault visade i Genève upp två nya versioner av sin Floride. Ny starkare motor om 51 hk finns i båda, Floride S, överst t v, och Caravelle, nedan t v. Den senare är fyrsitsig. Skivbromsar av Lockheeds typ på alla fyra hjulen och bekvämare, sitttriktigare säten tillhör också nyheterna.

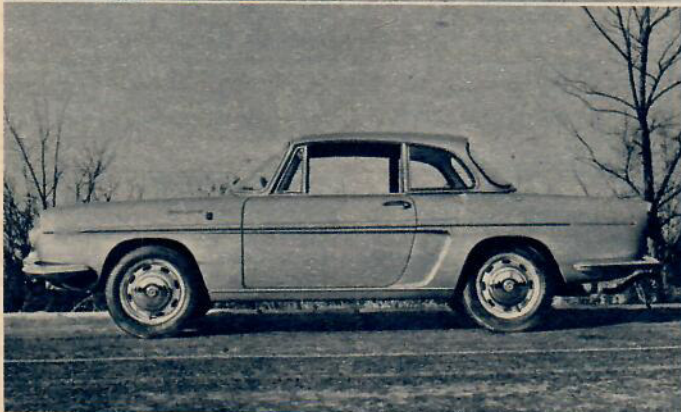
torn. Caravelle kommer dock enbart att finnas som kupé, medan Floride S tillverkas som enbart cabriolet eller som hard top.

Gemensamt för de båda vagnarna är också att de förses med skivbromsar på alla fyra hjulen. Det är av typ Lockheed med en effektiv bromsytta av 2.212 cm². Renault tog också steget fullt ut och satte skivbromsar runt om i och med att de gav sina bilar de ökade fartresurser som den nya motorn ger. Toppfarten uppges till 135 km/t för båda versionerna, men torde i verkligheten ligga ett steg högre.

VOLVODRIVE

Av de amerikanska nyheterna var det främst en ny Chrysler som tilldrog sig intresset. Den kom visserligen inte från Detroit utan från den europeiska avdelningen i Rotterdam.

Saab och Volvo fanns också med. Saabs segrarvagn från Monte Carlo-rallyt sågs på salongens hedersplats medan Volvo passat på att slå ett stort slag genom att på ett dominerande sätt reklamera sina produkter över hela Genève med omgivning. Volvo — vagnen för Schweiz, säger Volvo i sin reklam. Som tydligen inte klingat ohörd i alplandet. Statistiken säger att det svenska märket är på snabb frammarsch där nere.





Det bästa med sjön är

Johnson

Ta *sjöfrisk* semester i år... utan köer och kvalmig hetta... Bekanta Er med Johnsons nya kompletta utbordarprogram och marknadens effektivaste hästkrafter! I år har Ni 10 modeller att välja på. Vilken båt Ni än har — det finns en Johnson som passar!

På mindre än en minut lär Ni Er att manövrera årets nya Johnson-modeller med *Electramatic* automatväxel med enspaksreglage... enklare än så kan det inte bli!

75 hk | 40 hk | 28 hk | 18 hk | 10 hk | 5½ hk | 3 hk

Generalagent: **Aktiebolaget AGEBE**
STOCKHOLM GÖTEBORG MALMÖ



I nästa nummer...

STORT PÅSK NUMMER

Nästa nummer av Teknikens Värld, som utkommer den 16 april, är ett speciellt påsknummer och innehåller bland annat ett reportage om bilar som hör våren till. Det gäller vanliga bilar men med karosser och utrustning som lockar tanken till dyrare och snabbare fordon. Och som ligger inom gränsen för de flesta bilköparens ekonomiska möjligheter.

Nya Renault provas

En av de för vanliga bilköpare intressantaste nyheterna från bilsalongen i Genève var Renaults nya modeller, Floride S och Caravelle. Teknikens Världs medarbetare har varit i Frankrike och provat. Resultatet kan ni läsa om i påsknumret.

Chevy II testas

Den ordinarie bilanalysen omfattar General Motors mellankompakta nykomling Chevy II.

Dyra reservdelar

Reservdelarna till bilen är ett viktigt kapitel för bilägarens ekonomi. Olika märken tillämpar helt olika priser på till funktionen och utförandet nästan helt likvärdiga produkter. Teknikens Värld jämför priserna på reservdelar till de vanligaste märkena.

Panorama i färg

Världens största och modernaste passagerarfartyg, den nybyggda franska »Le France», presenteras i ett stort färgreportage i form av en panoramabilaga. Dessutom innehåller bilagan en översikt över vilka båtar som innehaft Atlantens Blå Band fram till våra dagar.

Teknikens värld

NR 7 • ARGANG 40
5 APRIL

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

**Chefredaktör och
ansvarig utgivare:
RUNE MELANDER**

Redaktionssekreterare:
KARL-ERIK NYKVIST

Layout:
ERNST DERNEHL

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

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

ABONNEMANGSPRIS 1962
(inkl. oms.):

Helår kr 29:70
Halvår » 16:20

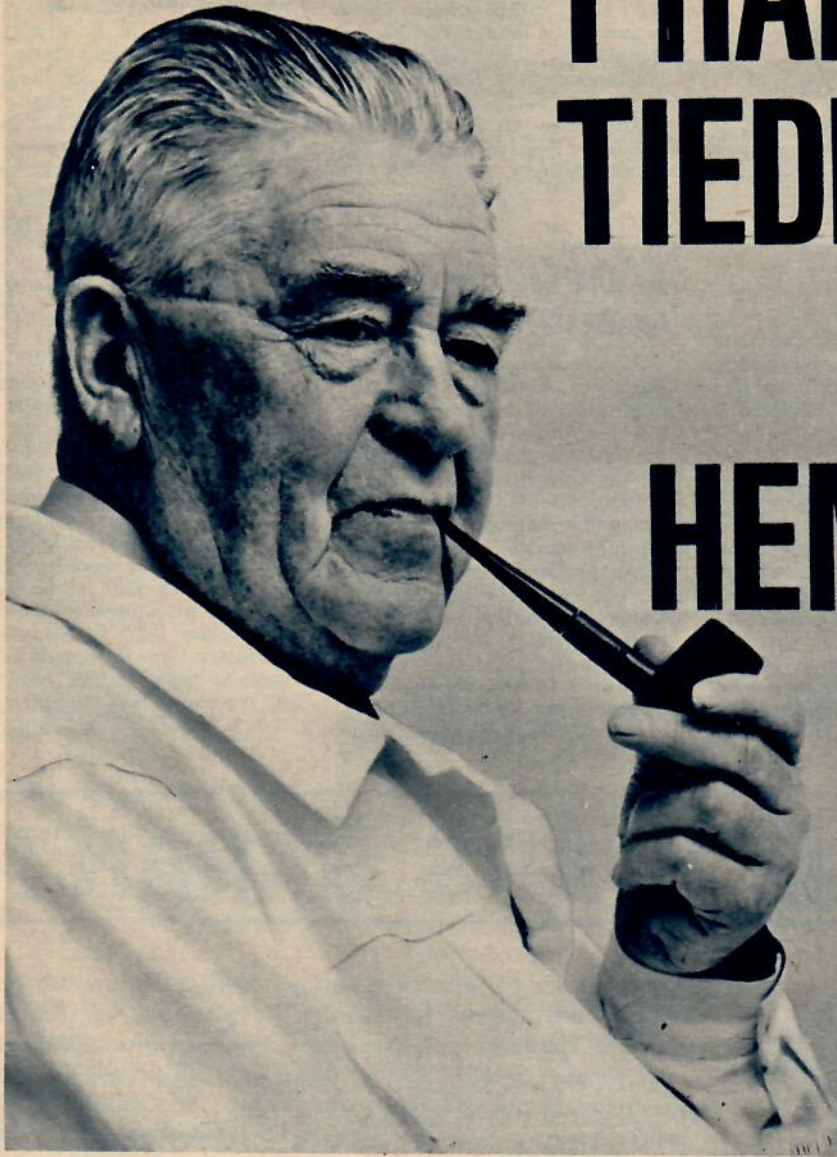
ABONNEMANG kan verkställas:
antingen på postanstalt, på pos-
tens abonnemangsblankett eller
genom tidningens prenumera-
tionsombud (se under Ahlén &
Åkerlunds förlag i telefonkato-
logen), eller genom inbetalning
på Teknikens Världs postgiro
65 60 32. I Danmark, Finland och
Norge sker abonnemang på post-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

ANNONSAVDDELNING

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

© Utgiven av Ahlén & Åker-
lunds Förlags AB

I HANS PIPA: TIEDEMANNNS EGEN HEMLIGHET



Vi ville slå vad om att vissa tobakssorter är så lika varandra att även den mest erfarna piprökaren inte kan skilja på dem. Rolf Møllhausen som är fabrikschef hos Tiedemanns i Oslo höll inte med oss.

— Det finns tre män i vår fabrik. Alla tre är gamla trotjänare med verkligt fin näsa för tobak. Liksom vinsmakarna kan analysera vinmärken kommer dessa tre underfund med nästan vilket tobaksmärke som helst. Därför anlitar vi dem som provrökare.

Så snart en ny blandning skall prövas kallas dessa "finsmakare" en efter en till vårt hemliga rum. Genom luckan tar de emot ett slutet kuvert innehållande "Tiedemanns senaste hemlighet". Sedan slår de sig ned i biblioteket. Kuvertet öppnas och dess innehåll stoppas med sakkunnig hand i en pipa. Långsamt och eftertänksamt röks det upp bloss för bloss. När pipan är utbrunnen får provrökaren fylla i ett formulär med tjugotre frågor. Hans och hans kollegors svar blir avgörande för den nya blandningens tillkomst eller vidareutveckling.

Men tillbaka till vadet! Jag skall kalla på en av våra provrökare: karverimester Nils Davidsen. Han har varit i tjänst hos oss i över femtio år. Och vad han inte vet om tobak det vet endast de som har tillträde till vårt hemliga rum. Davidsen skall få ta emot ett kuvert där "den senaste hemligheten" utgörs av vårt mest kända märke: Tiedemanns Gul! —

En kvart senare kallar fabriks högtalarna Nils Davidsen till det hemliga rummet. Han tar emot sitt kuvert, och snart fylls biblioteket av underbar tobaksdoft.

Vi väntar i spänd förväntan. Vadet gäller en middag på Bloms, ett av de finaste ställena för den som vill äta gott i Skandinavien.

Efter tjugo minuter lämnar Nils Davidsen biblioteket. Småleende överlämnar han formuläret till sin fabrikschef. Framsidan med frågorna är tom. Men på formulärets baksida där står det prydligt textat sex ord: TIEDEMANNNS GUL, mild, fyllig, oljar inte!



NYHET! TIEDEMANNNS GUL NU ÄVEN I CIGARRETTAUTOMATEN
SPECIALFÖRPACKNING 30 GRAM RIKTPRIS 3 KR

VI DISKUTERAR...

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

Säkerheten främst

Det är glädjande att vi i Sverige äntligen skall få trafiksäkra bilar. Den obligatoriska biltesten hälsas välkommen av alla som har respekt för människoliv. Att köra omkring med en trafikfarlig bil borde ju bestraffas lika hårt som resande av livsfarligt vapen!

Nej, bort med alla "rishögarna", så vägar även en cyklist använda våra vägar.

Velocipedryttare.

Stopp för rallyn

Är bilsporten så känslig att en journalist måste straffas för att han skildrar ett rally, då är det hög tid att förbjuda alla biltävlingar som berör allmänna och även för annan trafik öppna vägar. Annorlunda kan knappast licensindragningen

om vilken berättas i Teknikens Värld nummer 4 tolkas. Vad sedan Svema har med en licensinnehavares yrke att göra är en annan fråga.

Senior.

Bra rutet

Upprörande är ett mildt uttryck för Svemas handlande gentemot Gunnar Friberg. Det är — som ledarskribenten i Teknikens värld nr 4 uttrycker det — härresande att en organisation skall bestraffa en person för att han utövat sitt yrke. Upprörande och inte så lite löjlig är också motiveringen som lämnas av Svemas talesman — att reportaget i och för sig inte föranlett någon åtgärd utan att domen grundas på citat ur tidskriften Motor. Hur kan en organisation som är mån om sitt anseende — det är man väl ändå på Svema-

håll — handla på ett sådant sätt!

Löjets skimmer har lägrat sig över bilsportens högsta myndighet i landet. En sportsmannamässig ursäkt och ett erkännande från Svema att de lagt sig i saker som de inte begriper — en tidningsmans arbete — kan möjligen få det att förblekna.

Erik Johansson.

Är bilbranschen meriterad?

Jag läste med förvåning reportaget i nummer 5 av Teknikens Värld att staten avser att låta bilbranschen egna organisationer svara för den tilltänkta obligatoriska bilbesiktningens. Såvitt jag minns var också idén bilbranschen. Även om man kanske inte helt skall fränkänna herrarna som handlar och reparerar bilar ett intresse för trafiksäkerheten så ligger ju uppsåtet i öppen dag när man läst Teknikens Världs reportage. Den obligatoriska besiktningen kommer i första hand att ge bilhandlare och

verkstäder en ny och jättestor marknad. De kommer själva — på testanstalterna — att bestämma hur mycket som skall repareras, ja, ännu värre, de kommer att kunna döma ut bilar hur de vill och kanske tvinga andra människor att antingen vara utan bil eller köpa nytt. Man kan riktigt se hur bilhandlarna gnuggar händer inför denna möjlighet.

Meningen att ett statligt kontrollorgan skulle stå bakom som en garanti för bilägarna är ju rent löjligt. Vem som helst som någonsin haft med myndigheterna att göra kan nog föreställa sig hur det skulle gå till: En bilägare klagar. Han får vänta månader — kanske år — innan han får ett besked eller en rättelse till stånd. Under tiden har väl bilen fått stå med körförbud. För det skall väl vara körförbud om bilen inte klarar kontrollen. Vad skall annars kontrollen tjäna till. Nej, vi bilägare tror inte att bilverkstäder och bilhandlare skall ha hand om så viktiga ting. De har då sannoligen inte hittills meriterat sig för sådana uppgifter.

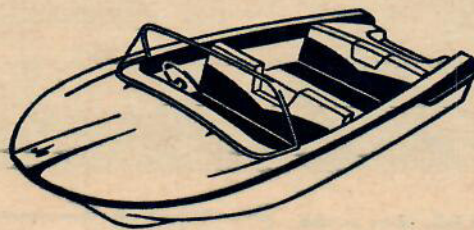
AA-bilist.

3 BÅTAR MED 3 ÅRS GARANTI

NKK SELFLEET

RIVIERA

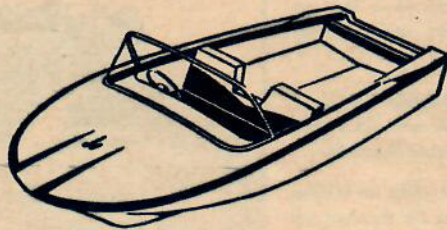
Löa 4,30
Bredd 1,65
25—70 hk motor
Bekvämt bäddbar, två fällbara säten. Stuvutrymme för tank och batteri.



NKK SELFLEET

MONACO

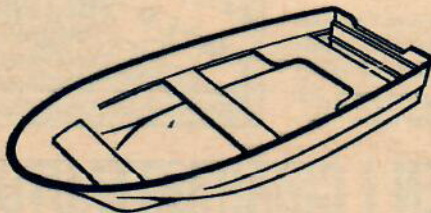
Löa 4,00
Bredd 1,60
10—50 hk motor
Smidig, sportig mellanbåt, bekvämt bäddbar. Kan också förses med baksäte.



NKK SELFLEET

CASINO

Löa 4,00
Bredd 1,60
6—25 hk motor
En oöm, säker familjebåt. Tre löstagbara tofter. Åror med beslag medföljer.



NKK ger Er tre års helgaranti på Selfleet-båtarna Riviera, Monaco och Casino. Garantin gäller material- och fabriksfel. Garantin besparar Er obehagliga överraskningar efter premiärsäsongen. Selfleet-båtarna är tillverkade av stark, glasfiberarmerad polyesterharts. Väljer Ni Selfleet får Ni utöver garantin säkerhet till sjöss. Selfleet-båtarna har nämligen dubbel slät botten, som tjänstgör som flyttank, och är därför praktiskt taget osänkbara.

3 FINESSER hos Riviera och Monaco



1) Air-Pillow säten med no-sag-fjädring, skumplaststoppade.



2) Sjökortsfack, stor förvaringshylla och stuvutrymme bakom fällbart fotstöd.



3) Stunningsfickor i framsätets ryggstöd.

NKK — Er garanti för trygghet vid båtköpet



AB N K KRISTENSSON

UTSTÄLLNING: Regeringsgatan 9, Stockholm, Tel. 240100
STOCKHOLMS MARINA: Gamla Nöjesfältet, Djurgården, Tel. 67 20 49



ASEA rullar vidare även på banområdet

ASEAs nya likriktarlok kan anpassas för alla kraftförsörjningssystem, oberoende av frekvens och spänning. Det kan användas både i snälltågs- och godstågstjänst och har speciellt konstruerats för att kräva minimalt underhåll. Det gör därför skäl för beteckningen universallok.



ASEAs leveranser till Statens Järnvägar innefattar bl.a. världens längsta lokserie litt. D, som byggs i nära 500 exemplar. Bilden visar det första D-loket på Stockholms Central den 16 maj 1926.

Kisellikriktardrift i nya "Europa-loket"

Växelströmmen har segrat internationellt på banelektrifieringens område — men paradoxalt nog med traktionsmotorer för likström. Den nya given inom banelektrifieringen är den enkla och underhållsfria *kisellikriktaren*, som gör det möjligt att rationellt kombinera den överträffade traktionsmotorn för likström med växelströmssystemets förlustfria reglering och ekonomiska kraftförsörjning.

För bandriften i Sverige används en frekvens av $16\frac{2}{3}$ Hz, åstadkommen genom tredelning i omformarstationer av kraftnätets normala 50 Hz och vald för att passa enfasbanmotorerna. Likriktarsystemet är emellertid oberoende av frekvensen, och man kan lika gärna mata det direkt från ett 50 Hz eller 60 Hz nät som från ett lågfrekvent bannät. Det "svenska" systemet ger dock stora fördelar, bl.a. genom att enfasbelastningen jämnt fördelas på trefasnätet och det induktiva spänningsfallet i kontaktledningen blir litet. I ett likriktarlok betyder å andra sidan en högre frekvens betydligt lättare och mindre transformatorer och glättningsreaktorer.

Kisellikriktarlok är sålunda dagens lösning för 50 Hz-elektrifieringar, men det är icke uteslutet att likströmsmotorn som traktionsmotor kan medföra så stora fördelar att likriktarlok även i Sverige allvarligt kan övervägas.

För att skaffa praktisk erfarenhet har SJ givit ASEA i uppdrag att tillverka två kisellikriktarlok i sin nya provloksserie, utförd för 4 500 hk och en högsta hastighet av 120 km/h. Det första av dessa levererades till SJ vid en provtur inför skandinavisk järnvägsexpertis den 8 februari. Huvudleverantör är ASEA som svarar för all elektrisk utrustning. ASEA har konstruerat även boggierna, som dock tillverkats av Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö. Övrig mekanisk utrustning har konstruerats och tillverkats vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Falun.

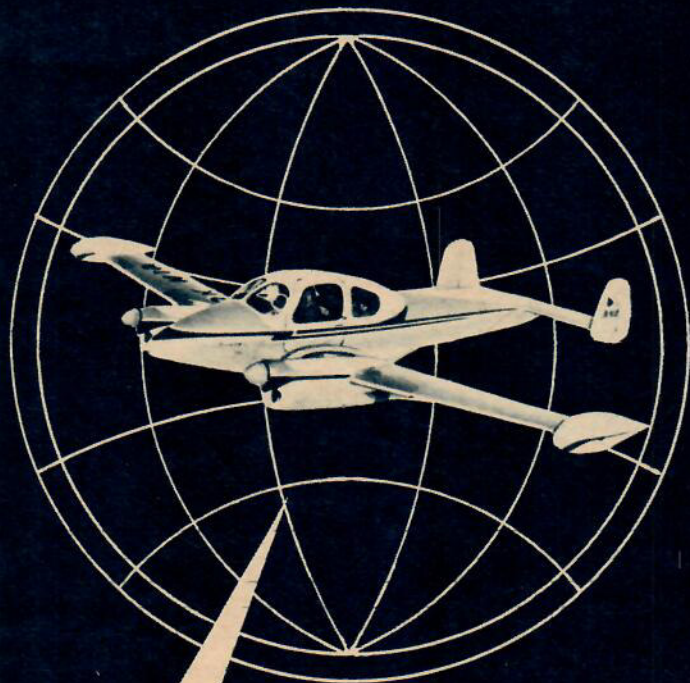
Det nya loket kan betraktas som första steget mot ett universellt Europa-lok — lika lämpligt för alla frekvenser som för olika användningsområden.

ASEA

MORAVA

L 200

Handelns vingar



- flygplanet för Er, som måste representera
- flygplanet för Er, som inte vill vara bunden av flyglinjernas tidtabeller
- flygplanet för Er, som vill flyga när som helst och landa var som helst
- flygplanet för Er, som vill flyga bekvämt och säkert över hela världen

Morava L 200 är lättmanövrerat, har en hastighet av 280 km/tim., höjd 6.600 m, aktionsradie 1.700 km, bränsleförbrukning 27 l./100 km.

Morava L 200 är utrustat med 2 Waltermotorer M 337 med kompressorer och direktinsprutning samt rymmer pilot, fyra passagerare och bagage.



OMNIPOL

Entreprise du Commerce Extérieur

11, Washingtonova

Prag 1.

Tjeckoslovakien

Fråga oss om bilar

neutraliserande medel kan även monteras på batteripolen under kabelskon. Själva batterihållaren kan lämpligen målas med underredsmassa. Denna står emot korrosionen mycket bra. Viktigt är att batteriet står luftigt placerat. Batterilock som täcker batteriets översida är oftast till mer skada än nytta och kan gärna avlägsnas

Fråga: Skivbromsar är populära just nu. 1. Hur blir det med service och reparationer? Det verkar som om skivbromsarna skulle vara mera komplicerade och dyrbara än vanliga trumbromsar.

2. Hur sker bromsbelägsbyte?

3. Hur fungerar beläggs självjustering? »Skiva»

Svar: 1. Skivbromsen är enkel och man behöver inte befara vare sig servicesvårigheter eller bristande funktion. I princip är skivbromsen enklare än trumbromsen. Skivan är fäst vid hjulnavet och roterar med detta. Bromshuset, som delvis omger skivan, sitter monterat på hjulspindeln. Inuti bromshuset finns vanligen två cylindrar med kolvar. Mellan kolvarna och skivan sitter de segmentformade bromsbeläggen, fästade vid stålplattor. När bromspedalen pressas ned trycks bromsbeläggen mot skivans sidor. När trycket upphör stannar bromsbeläggen i ett läge nära skivan och är beredda på nästa bromsning. Skivbromsen har en stor del av skivan fri för värmeöverföring till luften. Detta gör att prestationsförmågan blir oförändrad även vid hård och upprepad behandling.

2. Det är enkelt att byta beläg-

Fråga: Hur håller man batteripolerna och kabelskorna rena från den svamplika korrosionen? Jag har ofta torkat och borstat rent dem men besväret kommer ständigt åter. »Svamprött»

Svar: Bästa sättet att göra rent batteripolerna och även kabelskorna är att spola dem med varmt vatten. OBS. Påfyllningspropparna måste vara ordentligt påsatta så att man inte får vatten i batteriet. Man kan även skölja med en svag sodalösning. Detta är effektivare än enbart ljummet vatten. Vanligen räcker dock vattenmetoden bra till för fullständig rengöring. För att efter rengöringen skydda mot förnyat angrepp bör man använda vaselin för infattning. En porös packning med

Modellbyggare! Stora modellkatalogen här med senaste nytt — specialkataloger



Modellflyg — båtar — bilar — motorer — tåg — radiokontroll m. m.



SEMO 1 "RIVIERA"



Elegant modellmotorbåt för elektrisk inom- eller utombordsmotor. Komplet byggstsats med alla delar utstansade, utrustningsdetaljer av plast medföljer. Pris Kr 10: 50

.. st Modellflyg katalog	1: 50
+ porto	0: 25
.. st Scalextric Mini-racing	0: 75
.. st Minic-Ships	0: 60
.. st Aurora Plastmod.	0: 75
.. st Triang TT tåg ..	0: 75
.. st Fleischmann Tåg	1: —
.. st Semo 1 RIVIERA	10: 50

Kataloger kan bet. med frimärken

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

Namn:

Adress:

Postadress: TV 7-62

gen. Bytet kräver ej några ingrepp i hydraulsystemet, och det är därför inte heller nödvändigt att lufta systemet efteråt. Vid byte lyfts bilens framända upp och hjulen avtages. Skruvarna som håller styrplåtarna för bromssegmenten lossas. Därefter tas de gamla segmenten ut och kolvarna tryckes tillbaka och de nya segmenten monterats. Byte bör ske när beläggen slitits ned från ca 8 till 2-3 mm. Det är även enkelt att vid inspektion se bromsbeläggens slitagegrad.

3. Några speciella mekaniska delar här för finns inte. När hydraultrycket upphör efter en bromsning stannar beläggen automatiskt i närheten av skivan.

Fråga: Vad gör bilfabrikerna för att hindra att bilarna rostas sönder alltför snabbt på våra vägar?

»Rostig»

Svar: Samtidigt som användningen av salt och väglut tilltar har man mer och mer uppmärksammat problemet hos de olika bilfabrikerna. Rostproblemet är vanligen mer konstruktivt betingat än skapat av olika plåtkvaliteter. En ren konstruktion, dvs. en kaross utan för mycket skrymslen och vrår, klarar sig vanligen bäst. Behandlingen i rostförebyggande syfte har också den största betydelse.

Här i landet har man mer och mer gått in för att behandla vissa delar av karossen med rostskyddsolja samtidigt som man använder underredsmassa. Dessa metoder är dock inte tillräckliga för att ge ett skydd under lång tid, utan man måste ett par gånger om året

kontrollera behandlingen och ev. komplettera den.

I vissa amerikanska bilar har man börjat att använda galvaniserad plåt till bottenplattor och tröskellådor. Vid sammanfogningen av karossen skadas galvaniseringen i svetsskarverna. Därför zinkputsas dessa ställen. Själva karossen genomgår vid fabrikerne vanligen en s.k. bonderisering. Denna behandling rengör och etsar plåten så att man erhåller ett visst rostskydd och dessutom ett gott fäste för lacken. Därefter doppas eller sprutas karossen med en rostskyddsfärg. Vid doppning rinner färgen in i alla delar och sektioner. Ett eller två lager grundfärg sprutas vanligen före slutlackeringen och ugnbränningen. Atminstone en engelsk bil underredsbearbetas direkt på fabrikslinan samtidigt som tröskellådorna sprutas med polythenvax innehållande aluminium. Detta är det stadium till vilket de främsta bilfabrikerna nått i dag.

Fråga: Fyller en laddningskontrollampa och en amperemeter samma funktion? Om inte, vad är skillnaden?

»Ström»

Svar: En amperemeter visar om ström går till eller från batteriet. Den säger inte hur mycket ström generatoren lämnar. Generatoren kan gå fullbelastad och amperemätaren ändå visa mycket liten laddning eller t. o. m. urladdning beroende på batteriets tillstånd och vilka strömförbrukare som är inkopplade. En kontrollampa visar endast om generatoren arbetar, inte om ström går till eller från batteriet.

VI SKRIVER ALLA MED FACIT PRIVAT



»Lill-påven» Håkan Josephson, gymnasist:

— Under hela gymnasietiden har jag haft stor nytta av min Facit Privat. Man lär sig språk bättre på maskin, både stavningen och betydelsen av glosorna. Facit Privat är en bra hjälp i plugget.



Inga Edelöf, hemmafru:

— Jag är hemmafru och trebarnsmamma och har alltid en hel del att skriva: brev, listor för storköp, tvättnotor, recept och mycket annat. Och alla barnen får öva sig på Facit Privat. Svensk tillverkning inger förtroende.



Per Aspman, taxichaufför:

— Jag skriver mycket hemma, på min Facit Privat, en god hjälp i allt föreningsarbete jag sysslar med. Maskinen skriver tyst, så jag stör inte familjen. Premieköp 25:—/mån. är ett bekvämt betalnings sätt.



Ivan Eriksson, redaktör:

— I mitt arbete behöver jag kunna skriva praktiskt taget när och var som helst, hemma och på täta resor. Facit Privat är en stabil maskin, som tål att slita på! Det stora tangentbordet och fjäderlätta anslaget underlättar.



Gustaf Jonsson, pensionär:

— Jag har så svårt att skriva tydligt för hand. Har därför lärt mig skriva maskin på äldre dar! Skratta inte! Det gick fint med gratiskursen som följde med när jag köpte min Facit Privat.



**SKOLAN
SLUTAR!**
Ge Facit Privat
som examenspresent!
Premieköp
25 kr/mån.

Atvidabergs-försäljning och service på 130 platser i landet. Säljes dessutom hos bok- och pappershandlare och andra auktoriserade återförsäljare. 1 års GARANTI.

Den NYA toppvassa sportmopeden!



Nu med bromsljus

Först med

- Treväxlad fotväxel
- MC-ram
- 21-tums MC-hjul
- 120 mm bromsar
- Stickaxlar
- Kickstart

Sport
ZUNDAPP

— accelerationssnabbast
i 1961 års test!

TV 7-62

Namn:
Adress:

Sänd Er
Zündapp
broschyr
till

Till
1/2 MOTOR Kraft
Regeringsgät. 89
Stockholm C

Sänd mig omgående

en Facit Privat Hemskrivmaskin att betalas på Premieköp med 25 kr vid lev. och 25 kr/mån. (slutpris 470 kr exkl. oms) eller kontant vid lev. med 430 kr exkl. oms.

väska till Facit Privat 60:— på Premieköp eller 55:— kontant.

jag önskar tabulator — tillägg kr 50:— på Premieköp eller kontant kr 45:—.

närmare upplysningar om Facit Privat och närmaste återförsäljare.

8 dagars returrätt för köparen. Åganderättsförbehåll för säljaren.

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

TV 7-62

Frankeras ej
Portot
betalas av
Atvidabergs.

Till
ÅTVIDABERGS,

Svenska Försäljningen

Fack

Stockholm 7

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 199
STOCKHOLM 7

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 7-62

SÄKER PÅ

sjön



säker med

GÖTA MARINMOTOR

Köp GÖTA och utnyttja vår 35-åriga erfarenhet av 2-taktsmotorer. Namnet borgar för god kvalitet och god service.

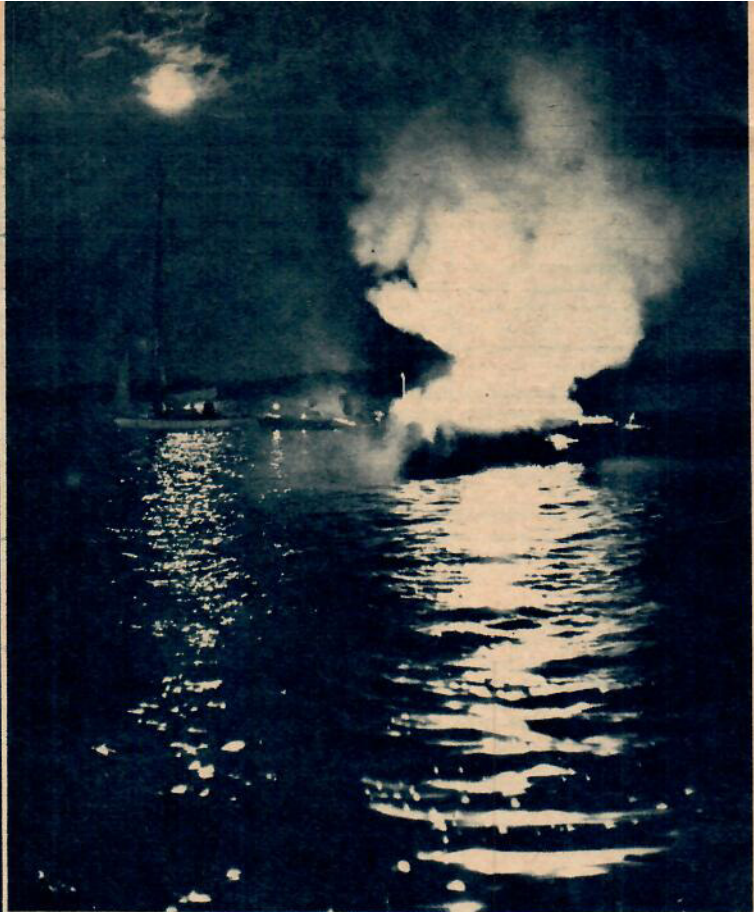
STOCKHOLMS-REPRESENTANT:

G. A. EKSTRÖM AB
GREV MAGNIGAT. 15
STOCKHOLM Ö - TEL. 671785

GÖTEBORGS-REPRESENTANT:

HISINGENS MOTORVERKSTAD
INLANDSGAT. 20
GÖTEBORG H - TEL. 229186

AB GÖTAMOTORER · OSBY



Aktion mot småbåtsbränder:

TESTAD SLÄCKARE FÖRSÄKRINGSKRAV

Båtbrandförsäkringen är ett värdelöst papper om inte släckare av godkänd typ finns ombord. Småbåtsägare som trots sig vara garderade av exempelvis dvärgsläckare kan lika gärna slänga skräpet i sjön — inte bara av försäkringskäl. Statens provningsanstalts tester har avslöjat skrämmande förhållanden.

Av LEIF JUNGESTAD

Försäkringsbolagen har gjort gemensam sak mot det ökade antalet båtbränder. Nu är försäkringen ett värdelöst papper om det inte finns brandsläckare av godkänd typ ombord. Undantagna från regeln är båtar med utombordsmotorer under 20 hkr och — men bara under en övergångsperiod — försäkringar som tecknats eller förnyats tidigare i år.

Frånsett detta säger riksbandsinspektörens rekommendationer bl. a. att alla motorbåtar och segelbåtar med hjälpmotor skall ha brandsläckare oavsett bränsletyp. Båtar på

upp till 10 meters längd kräver minst en brandsläckare och båtar över 10 meter minst två släckare, av vilka den ena kan utbytas mot fast kolsyreanläggning för motorrummet.

Aktionen har haft det goda med sig att många odugliga släckare försvinner ur marknaden. Det är bara ägnat att förvåna att inte myndigheterna ingripit på den punkten. Att det inte är förenat med sunda principer att saluföra undermåliga varor är självklart. Lika självklart borde det vara att i lag förbjuda handel med räddningsredskap

(Forts. på sid. 12)



KVALITETSKAMEROR med VÄRLDSRYKTE från JAPANS STÖRSTA FOTOINDUSTRI



FUJICA 35 SE har förenklad inställningsautomatik. Endast ett handgrepp och rätt exponering erhålles. Fujica-kamerorna har FUJINON-objektiv F/2,8 55 mm, som ger oöverträffad skärpa. Hellsynkroniserad slutare 1/1 sek. — 1/1000 sek. och B samt självutlösare. Kompletterad med väska, motljusskydd och handlovsrem 398: — exkl. oms.

Generalagent AUG. EKLÖW AB, Stockholm, Tel. 23 06 20

1962 SAAB 1962
RALLYE MONTE-CARLO

1958	8.183
1959	9.493
1960	13.721
1961	20.567



SAAB SLÅR ALLA REKORD

SAAB
ökade försäljningen
1961
mer än något
annat märke

Ni vet väl att SAAB ökade sin försäljning mer än något annat märke i vårt land under 1961...? Sammanlagt nådde SAAB 96 och SAAB 95 herrgårdsvagn en försäljnings-siffra på inte mindre än 20.567 vagnar, vilket betyder en försäljningsökning på hela 50 %! Denna ökning som i antal innebär nära 7.000 vagnar ger en klar bild av SAAB-succéns snabba acceleration. Det är som bekant god bilekonomi att välja ett märke på stadig frammarsch. Populariteten är bästa garanti för högt andrahandsvärde!

**Totalseger i
Monte Carlo —
ett nytt bevis
på överlägsen
KÖRSÄKERHET**

Erik Carlsson och hans röda SAAB svarade för helsvensk totalseger i 1962 års Monte-Carlo-rally — en välförtjänt topp i ekipagets nästan otroligt fina meritlista från senare årens tävlingar. I hård kamp med vagnar i alla storleksklasser visade SAAB, att den på de ishala alpvägarna var helt överlägsen. Framhjulsdriften i kombination med säkerhetskonstruktionen och svensk flygkvalitet har ännu en gång placerat SAAB i toppen i internationellt sammanhang. SAAB är pålitligheten själv på alla vägar!



ÅTERFÖRSÄLJARE OCH SERVICE ÖVER HELA LANDET

TESTAD SLÄCKARE

(Forts. från sid. 10)

som inte håller måttet. Åtgärderna, som vidtagits gemensamt av riksbrandinspektören, Statens provningsanstalt, Svenska brandskyddsföreningen, båtförsäkringsbolagen och Svenska brandberedskapsföreningen, har satt fart på tillverkare av brandsläckare. Men än så länge kan provningsanstalten bara rekommendera ett fåtal för användning i båtar.

Regler saknades

Brand- och explosionsolyckorna i småbåtar har under de senaste åren visat en markant stegring. Naturligtvis beror denna delvis på att båtbeståndet ökat, men en väsentlig roll spelar också båtarnas ökade fartresurser, ökad bränsleåtgång och tätare tankningar. Inte sällan förekommer extralager ombord för påfyllning under gång. Många av fortåkarna har säkert inte heller samma sinne för sjömanskap och ordning som sina äldre och lugnare sjöbröder.

Då brandförsäkring tecknades förutsattes att båtägaren hade släckningsutrustning ombord, men för nöjesbåtarna fanns vare sig regler, villkor eller föreskrifter om minimikrav. För båtar som står under Kungliga sjöfartsstyrelsens uppsikt — båtar som mot

betalning befordrar passagerare — är förhållandena annorlunda. Deras brandsläckningsutrustning måste ha utprovats vid Statens provningsanstalt. Och det är den principen som med vissa modifieringar nu skall tillämpas för nöjesbåtarna.

Normalbrand

Det var främst två frågor som måste besvaras, nämligen omfattningen av en normalbrand och om en sådan brand kan bekämpas med ombord medförd släckningsmateriel av personer som kanske inte tidigare konfronterats med brandsläckare. Givetvis måste hänsyn tas till vilken utrustning som ur vikt- och volymsynpunkt kan medföras och hanteras i en liten båt. Uppgifter från inträffade bränder och förprov i två utrangerade båtar gav svaret på den första frågan. Oberoende av orsaken till antändningen så är risken alltid stor att branden sprider sig i bränsle som genom slarv eller läckage spritt sig över slagvattnet under durkarna. En effektiv brandsläckare skulle klara en sådan brand — det var minimikravet.

Skrämmande provresultat

22 brandsläckare provades, först i en motorbåt, varefter

proceduren upprepades i en segelbåt. Början gjordes med s.k. dvärgbrandsläckare. Samtliga dessa var helt ineffektiva. Även en något större typ av släckare, innehållande mellan 1 och 1,2 kilo pulver, visade sig vara klart otillräcklig liksom kolsyresläckare på 1,5 kilo. Lika dystert blev resultatet med en släckare som innehöll 1,8 kg pulver. Med en pulversläckare på 2 kg lyckades släckningen i den mindre båten, men två stycken 3-kilos kolsyresläckare — den ena med fast snörör och rattventil, den andra med diffusor och rattventil — var otillräckliga. Med pulversläckare på 2 kg och 2,2 kg, båda med slang och avstängningsbart munstycke, lyckades släckningarna i båda båtarna, men däremot kunde inte en 2,8 kilos kolsyresläckare försedd med slang, diffusor och pistolventil godtas — kapaciteten var för liten för den större båten.

Rekommendationer

Proven gav värdefulla upplysningar, dels om vilken mängd släckningsmedel som erfordras i en båtbrandsläckare, dels om vissa önskvärda konstruktionsdetaljer. En båtbrandsläckare skall förutom erforderligt släckningsmedel ha sådana egenskaper att sprutning kan ske i alla lägen utan att funktionsdugligheten

äventyras — exempelvis slangutrustning — och vara försedd med snabbavstängning. Proven ligger också till grund för den test Statens provningsanstalt nu låter brandsläckare för nöjesbåtar genomgå. Och det är dessa prov försäkringsbolagen rättar sig efter.

Testerna har visat att mängden av släckningsmedel inte är avgörande. Det finns pulversläckare och kolsyresläckare på 2 kg respektive 3 kg som godkänts, medan andra — och tyngre — underkänts. De godkända har haft en annan och bättre konstruktion. Det är således de praktiska proven som avgör — inte vikten.

Proven har helt naturligt gett eko — inte minst hos tillverkare av brandsläckare. I dag finns det en del modeller som testats vid anstalten och befunnits uppfylla kraven. Men det är än så länge bara ett fåtal som kan erbjudas försäkringstagarna.

Chansa inte

Det är möjligt att ni redan har köpt en släckare för en billig penning för att ha i båten. Räkna inte med att ni klarar en brand om det är en sådan där prydnadssläckare. Den inger en falsk trygghetskänsla, och en sak är säker: Det finns få tillfällen ni känner er så ensam som när båten brinner i rum sjö.

EVINRUDE NYHET 28 HK SPEEDITWIN

75 hk

STARFLITE DE LUXE

En kompakt välbalanserad V-4 motor med bl.a. elektrisk start, automatisk choke, termostatkylning. Finns i 2 modeller. De Luxe: med elstart. De Luxe: elstart, växelsströmgenerator och "selectric shift". Vikt 108 kg. Fartområde: från sakta fart till över 40 knop. Pris: Kr. 6.695,— och 7.625,— (inkl. tryckpå knappen reglage och generator).

18 hk FASTWIN

En idealisk motor för vattenskidåkning och familjebåten. Frikoppling och backslag, fantastiskt lyst och jämn gång. Lätt att starta (även ett barn klarar det). Vikt 36 kg. Fartområde: från sakta fart till över 25 knop. Pris: Kr. 2.850,—

5 1/2 hk FISHERMAN

En oerhört lyst och bensin-snål motor med vibrationsfri gång. Har en stor motors finesser, frikoppling och backslag. Roto-Matic styrspak, bränslepump, termostaterat kylsystem och separat bränsletank. Lättast transporterbara start. Vikt 25 kg. Fartområde: från sakta fart till över 10 knop. Pris: Kr. 1.675,—

3 hk LIGHTWIN

1. Evinrudens 3-hästare är tvåcylindrig. 2. Den är vattenkyld och 3. har större cylindervol., 87 cm³. 4. Dessa tre fördelar resulterar i den särklassigt lystaste och jämnaste gången samt starkaste motorn. 5. Trots dessa egenskaper utan motstycke kostar den bara 795,—! Vikt 14,5 kg. Fartområde: från sakta fart till över 7 knop. Pris: Kr. 795,—

26 hk SPEEDITWIN

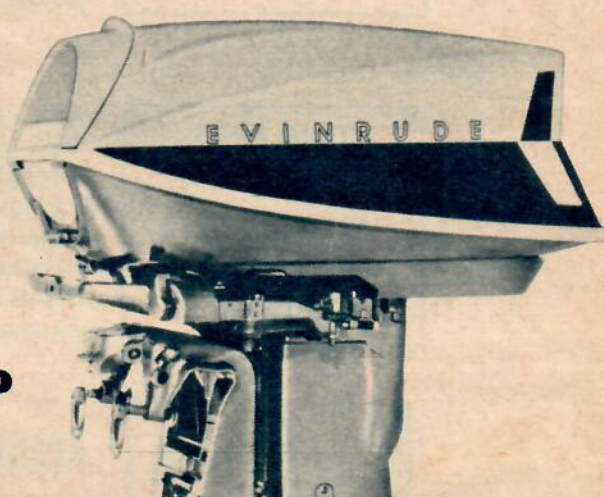
Är den idealiska bruksmotorn i mellanklassen. Den är kraftig och drifts-ekonomisk. Goda fartresurser med lyst och jämn gång. Lämpar sig även synnerligen bra för vattenskidåkning. Vikt 53 kg. Fartområde: från sakta fart till över 30 knop. Pris: Kr. 3.350,—

SELECTRIC SHIFT

automatisk växling för fram, frigång och back.

Tryck-på-knappen-metoden för utbordare är här! Vi behöver bara trycka på en knapp för önskat växelläge.

Selectric Shift är standard på Evinrudens 75 hk Starflite de Luxe och 40 hk Lark de Luxe.



EVINRUDEFAMILJEN 1962

Starflite Standard75 hk	Speeditwin28 hk
Starflite de Luxe75 hk	Fastwin18 hk
Lark Standard40 hk	Sportwin10 hk
Lark de Luxe40 hk	Fisherman5 1/2 hk
Big Twin40 hk	Lightwin3 hk

Generalagent:
AB LINCO
Linnégatan 31
Stockholm Ö
Tel. 63 06 40



Husqvarna skapar
för lyckliga hem



Kan man mc, så står man med Husqvarna

Ingen bäge vinner medaljer som Husqvarna -- i motocross, i trial och OT... Därför att Husqvarna bygger in sting i varje maskin och aldrig kompromissar med kvaliteten. Lyssna själv när snacket går - man lutar på sin Husqvarna. Och det kan du också göra...

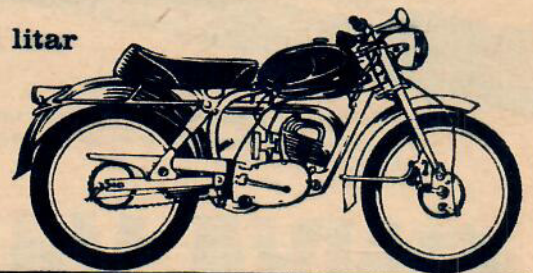
SEGERMASKINEN SILVERPILEN I LÄGSTA KÖRKORTSÅLDERN

Absoluta toppen i utseende och prestation: 175 cc 2-taktare med förkromad cylinder, topp 100 knutar, vikt 74 kg, skatt 30:-, försäkring för lätt mc.



Du vinner själv på

Husqvarna *Silverpilen*





fulländat
femstjärnig
helt igenom



Alla Vauxhall Victor granskas minutiöst innan de lämnar fabriken en garanti för att de uppfyller kravet på perfekt passning och högsta kvalitet i varje detalj.

5-stjärnig kvalitet

Stor omsorg och minutiös noggrannhet har ägnats åt detaljarbetet på nya Vauxhall Victor, allt är perfekt, allt är högsta kvalitet. Detta har uppnåtts också tack vare en hel del väsentliga detaljförbättringar. Nya material, ökad användning av lättmetall och förenklad karosskonstruktion med bl. a. större plåtenheter, som minskat antalet svetsfogar med över 60 %, gör nya Victor gedignare, stabilare och — 40 kg, lättare, trots ökade yttermått. Nya Victor har också en helt ny typ av cellulosasyntetisk lack som ger hårdare yta med hållbarare djuplyster än någon annan lacktyp. Detta tillsammans med det effektiva rostskyddet ger lägre underhållskostnader och högre andrahandsvärde.

De många revolutionerande förbättringarna och de stränga kraven på noggrannhet i tillverkningen har resulterat i att nya Vauxhall Victor visar upp högsta kvalitet i varje detalj!



NYA VAUXHALL VICTOR

-den särklassiga vägvagnen från General Motors

VAD ÄR LARV I BILREKLAMEN?

Hur larvig får annonsen vara? frågar Göran Falk i förra numret av Teknikens Värld. Den direkta frågan i rubriken på Göran Falks artikel är lätt avklarad: Reklamen får vara hur larvig eller osaklig som helst!

För några decennier sedan fick den även vara hur oriktig som helst. Sedan början av 30-talet har vi dock lagen mot illojal konkurrens, som med böter och fängelse sätter stopp för avarter inom reklamen.

Några få rader i lagboken lämnar givetvis ändå ganska stora smyghål öppna för mindre nogräknade reklamaktörer, men senare på 30-talet tillkom ett finmaskigare nät att fånga reklamens fula fiskar i. Det är Internationella handelskammarens »Grundregler för god reklam», som fick sin nuvarande utformning 1955. Där sägs att reklamen bör vara »förenlig icke blott med gällande rätt utan även med moralisk och etisk uppfattning i det land där den bedrivs». Denna formulering, tillsammans med grundprincipen att vid strid mellan allmänhetens och säljarens intressen skall allmänhetens intressen tillgodoses, ger givetvis den som skall övervaka att grundreglerna efterlevs ganska stora möjligheter att ingripa mot oarter av de mest skilda slag. I Sverige handhas övervakningen av Näringslivets Opinionsnämnd.

Mot osanna påstående, grova överdrifter och vilseledande formuleringar är allmänheten ganska väl skyddad. Men om »larv» sägs inget i grundreglerna. Larvig reklam måste vi stå ut med. Och tur är kanske det.

Vem skulle vilja åta sig att rättvist avgöra vad som är larv och vad som är praktiska upplysningar? Går gränsen för larv i fråga om bilreklam vid klädsel och färgskala eller skall man tolerera även »svepande linjer» och »körglädje»? Som det nu är blir larvet oförenligt med god reklam först när det blir så påfallande att det kan skada reklamens anseende. Innan det gått så långt torde försäljningschefen för den annonserade varan för länge sedan ha observerat de larviga annonsernas resultat eller snarare uteblivna resultat och gett reklamchefen sparken.

Men jag antar att Göran Falk inte är nöjd med svar bara på sin bokstavliga fråga. Man anar att han vill veta hur det kan komma sig

att reklamfolket utnyttjar sig av sin frihet att göra enligt hans mening larviga annonser. Varför innehåller en bilannons ofta argument som inte säger det ringaste om bilens prestanda?

Först måste vi göra klart för oss reklamens eller rättare sagt annonsernas roll i bilförsäljningssammanhang. För att spetsa till det kan man säga att annonsens uppgift är här inte att sälja. Ingen annons, den må vara aldrig så välgjord, kan få en genomsnittssvensk att ta fram plånboken och betala 10.000 för en bil så där utan vidare. Annonsen kan förmodligen inte ens få honom på tanken att skaffa bil.

För att bilannonsen skall kunna göra nytta, måste köplusten redan finnas.

Det första steget i försäljningsprocessen utgör stadsplanerare och turistintendenter, som åstadkommer avstånd för dagliga förflyttningar och reslusten till semestern och därmed skapar behovet av en bil. Först när behovet och köplusten finns kan annonsen börja verka och inrikta intresset på ett visst märke. Men där är en stor del av försäljningsarbetet redan utrett.

Det intresse som annonsen förmår väcka kan i sin tur resultera i kontakt med en bilförsäljare, och sedan är det hans sak att sälja bilen.

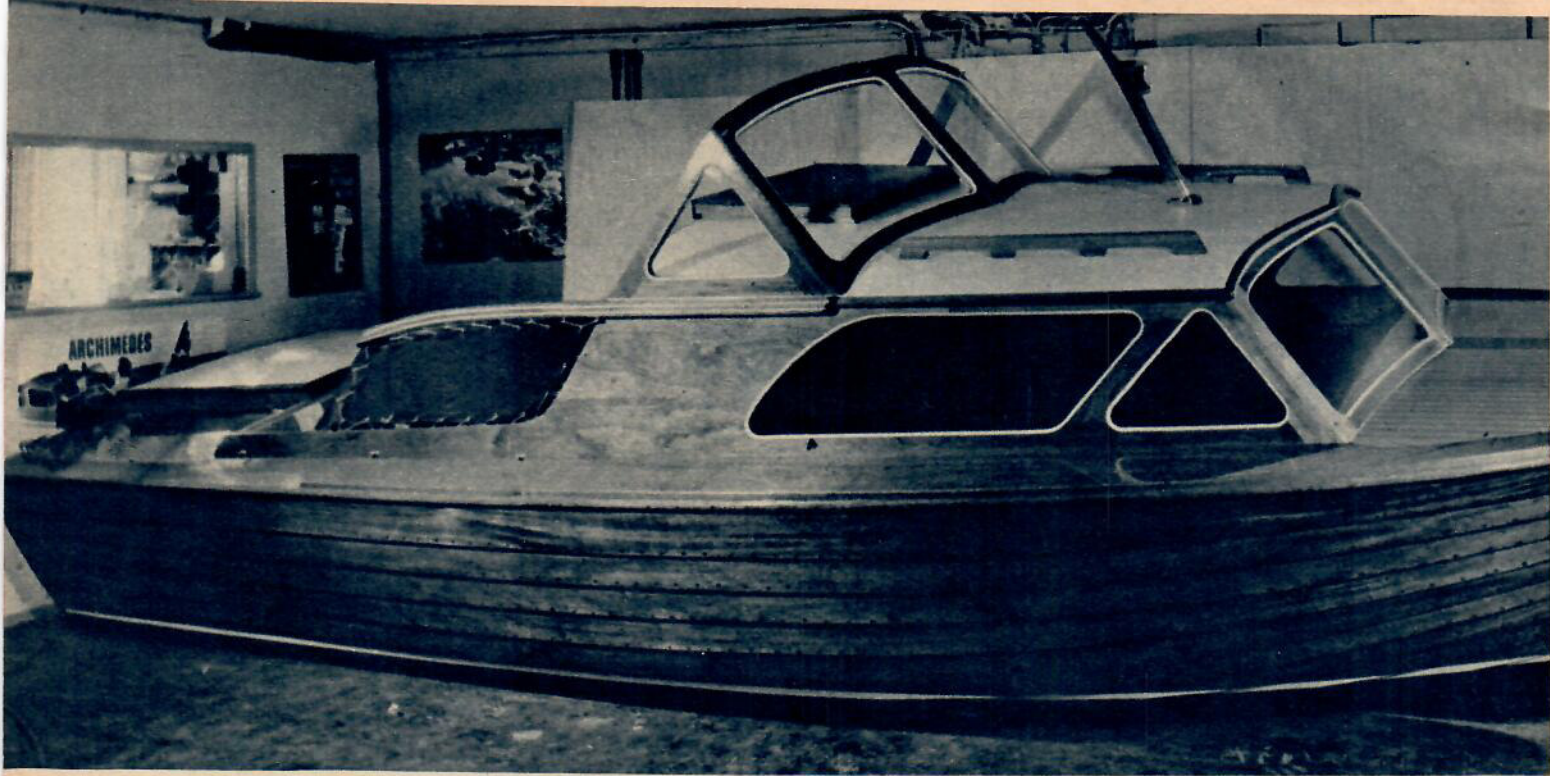
Men för att väcka intresse med en annons måste man använda argument som intresserar, och det är här som larvet kommer in i sammanhanget. Lika väl som Göran Falk tycker att vita däckssidor och svepande linjer är larv, finns det andra bilspekulanter som tycker att skivbromsar och dubbla överliggande kamaxlar är obegripligt fåneri. Dom kommer antagligen att sätta värde på »fåneriet» efter en provtur och det kanske blir av avgörande betydelse för köpet, men på annonsstadiet var det likafullt ett ointressant argument — larvigt helt enkelt.

Osaklig bilreklam kan leda till »larvighet till döds», och det lär inte ge någon copywriter den ära och berömmelse som Göran Falk lät antyda.

Men även i kritiken mot den larviga eller osakliga reklamen måste man använda sig av saklighet. Annars blir också den med sina fraser, sarkasmer och olustigheter bara »larv». Då förfelas det uppsatta målet.



Lars Rosengren, redaktör för Den Svenska Marknaden, Svenska Försäljnings- och Reklamförbundets tidskrift.



Åland: B. M. Kabin

En klinkbyggd kabinbåt med goda innerutrymmen. Bordläggningen i afrikansk fernissad mahogny. Motorbäddar och köl är utförda i furu. Ovanligt på svenska byggen. Bottenstockar och spant i ek.

Impregneringen under däck är dåligt utförd och bör genast efter köp göras. Samma sak gäller lådor i pentryt, som bör gås över med fernissa en gång för att man skall slippa blåträ.

De slator som kojerna vilar på är ganska slarvigt ihopsikade.

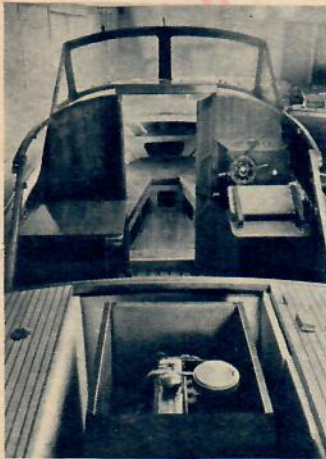
I övrigt är båten ovanligt välbyggd, vilket även den täta spikningen av fönsterlisterna pekar på.

Glaset vilar i tätningsmassa mot rutsargarna.

Motorn är en Penta Aquamatic och mot monteringen finns inga större anmärkningar. Man har monterat separat spilltråg under motorn. Det är kanske i minsta laget och bör i stället för galvaniserad plåt vara gjort i koppar.

DATA: Mått: l. 6,10 m, br. 2,52 m. Motor Penta Aquamatic 70 hk. Bränsletank i koppar på 100 l. Fart ca 24 knop. Pris 19.875 kr. Tillverkare: Överströms, Mariehamn. Generalagent och beställare: Bil & Marin, Stockholm. Konstruktör enligt uppgift Stig Roggentin.

Bilden t. v. visar inredningen med bl. a. en extra ljudisolerande kåpa vid motorn. T. h. en spikning vid kojerna. De nedre bilderna visar inredningen, kojlängden, pentryt och jarderoben.



Norge: Hyttebåt

Norska båtar har ofta stora avstånd mellan spanten. Denna utgör inget undantag. Avståndet är hela 80 cm. Bygget är utfört i afrikansk mahogny på vad det verkar sågade ekspant, som ger ett ganska vekt intryck. Underbehandlingen på gömda ytor är dålig eller obefintlig.

Inredningen är väl planerad och ger gott utrymme.

Motormontaget relativt välgjort, men propelleraxeln är trepunkts-upphängd, vilket kan orsaka vibrationer. Styrningen sker med snäcka, och där visade det sig att sprint saknades i styrinrättningen. I den detaljen måste ses till. I samband med styrningen kunde vi inte finna någon anordning för reservstyrning.

DATA: Mått: l. 7,8 m, br. 2,50 m. Motor Penta BB 70. Bränsletank i koppar på 1,30 l. Fart ca 16 knop. Pris 31.000 kr.



Teknikens Världs special:

HUR BRA ÄR IMPORTBÅTEN?

Importbåtar säljs ofta billigare än motsvarande svenska båtar. Men hur är det, kan de kvalitetsmässigt konkurrera på marknaden? Teknikens Värld sände ut ett expertteam för att syna båtarna i sömmarna. I teamet ingick en professionell båtman, Hans Johansson från Björnhammarvarvet utanför Stockholm, vilket årligen reparerar och iståndsätter hundratals båtar, och chefredaktören för Båtnyt, Bengt-O. Allskog. Här är deras rapport.

Foto: Lennart Häwi, Owe Wallin, Åke Hylén

Svensk båtbyggnadskonst i all ära, men är det inte så att vår höga levnadsstandard och höga löner hjälpt till att göra båtar litet väl dyra? Olika importfirmor har insett den saken och vänt sig till länder med billigare arbetskraft och billigare båtar. Importbåtarna presenteras med buler och bång på marknaden som verkliga prisbomber. Men vad får vi för priset? Är det bra båtar?

■ Låt oss börja med den svenskbyggda seriebåten. Den ser stabil och förtroendegivande ut, men är inte helt fläckfri ur kvalitetssynpunkt. Den visar särskilt upp brister ur underbehandlingssynpunkt. Förarbetet är många gånger dåligt gjort, och många köpare finner redan vid första årets uppläggning att de får betala en hel del för att ge båten en riktig finish. Undandömda skrymslen, som urfräsningar i rutlister och dödräet under skarndäcken, är många gånger helt obehandlade.

■ I många fall döljer man också de maskinutrustade kopparnitarna med limmade pluggar. Det är inte ovanligt att nitarna efter en säsong skall riva i sina fästen, och att då plocka bort pluggen utan att göra överkan är ganska omöjligt. Mycket arbete och stora kostnader för ägaren. Denna lilla inledning bara för att påpeka att allt svenskt inte är guld.

■ Finland och Norge har på de sista åren exporterat en hel del båtar till Sverige beroende på att de ur importörsynpunkt legat mycket bra till i pris. Detta har gjort att många nya båtfirmor dykt upp. Ffirmor som i många fall inte haft den ringaste aning om båtbygge. Nu har emellertid konkurrensen skärpts, de billigaste båtarna har försvunnit.

■ Orientens mystik har hittat till kalla Norden i form av seriebyggda båtar. Angående dessa får man hålla i minnet att de i första hand är byggda för amerikansk kundkrets och därför har mycket gemensamt med detta lands byggen. D.v.s. det som ligger dolt under durkar o. dyl. är inte meningen att ögat skall se, och därför är behandlingen av detta virke inte gjord med tanke på någon finish. Men här ligger priserna å andra sidan så lågt att man får överse med detta.

■ Det är klart att varje köpare vill komma över en båt till billigt pris. Han bör dock tänka på att båten skall vara byggd av ett sådant material att varv skall kunna reparera den om något inträffar. Virket och byggnadssättet skall inte vara främmande för svenska förhållanden. En annan sak är att många av de utländska tillverkarna håller en viss garanti på sin båt, men vilken generalagent skall kunna uppfylla den garantin om han inte har tillgång till ett varv? Det är ju knappast möjligt att skicka tillbaka båten till tillverkaren.

Gäller det sedan plywoodbyggen bör det finnas med någon uppgift om efter vilka normer materialet garanteras.

■ Målning och ytbehandling är en annan detalj som måste deklarerats. Vårrustningen med tillhörande bättringar enligt våra metoder kan annars som Martin Ljung säger göra pannkaka av allsammans. Håller man dessa detaljer framför ögonen finns det ingen anledning till att man inte skall försöka sig på en importbåt. Det kan ju vara intressant att ha något ovanligt. I övrigt kanske den koncentrerade bedömningen på denna och följande sidor kan ge en del tips.

Tillverkare: Skilsö Båtbyggeri, Norge.
Generalagent: AB Rabeka, Göteborg.
Konstruktör: Okänd.

Här ses tydligt det långa avståndet mellan spanten och dess egenartade sågning som skall imitera växta spant.

Kina: 23 fot Hard Top

Ett bygge på vilket nyfikenheten varit stor. Det visade sig vara en klinkbyggd båt med amerikanska linjer men med ett utförande som verkar synnerligen robust och kraftigt dimensionerat. Båten ger ett grovt intryck, och ytfinishen är inte den bästa. Detaljgranskad man båten är dock varje detalj båtbyggmässigt av hög klass.

Akterspegeln har t.ex. fått varje bord infällt. Något som sannernligen inte är vanligt på seriebyggen men ger god styrka. Under de

basade spanten har man dessutom satt in kilar mot bordläggningen. Kopparnitarna är dessutom synnerligen kraftiga. Mahognyn, troligen filippinsk, är mörklaserad. Däcket är av teak.

Trots båtens storlek är dock in-nerutrymmena snålt tilltagna. De två kojerna under fördäck är i kortaste laget. Sittbrunnen har ribbgarnade sidor, skruvade till spanten.

En eftergift till amerikansk stil är att durkarna är fastskruvade, men utrymmena under dessa är ordentligt målade och inte så råa i ytan som hos USA-båtar.

Motorn var ej monterad vid vårt besök, men skall bli en 138 hk Gray. Propelleraxeln blir rostfri med 25 mm diam. Kanske i minsta laget.

DATA: Mått: l. 7.00 m, br. 2.60 m. Motor Gray Marine V8 på 138 hk. Bränsletankar i koppar på 180 l. Fart ca 25 knop. Pris 14.800 kr exkl. motor.

Tillverkare: Hip Sing Timber Company, Hongkong.

Generalagent: Erenius & Co AB, Stockholm.



Varje bord är infällt i akterspegeln, vilket betyder stor styrka på den punkten.

Här skall motorn stå i Kinabåten. Observera kilningen under span-ten i botten.

Skrovsidorna är garnerade på in-sidorna med mahognyribbor, skruvade till spanten.



Kojerna är i minsta laget i den korta ruffen. Bordläggningen är här målad.



Japan: Pacific 20 fot

Detta är en billig båt för snurror med goda utrymmen för en familj. Den är byggd i plywood, och med hänsyn till vad man får för detta pris inte så tokig. Plywoodbygget ger ju relativt rena ytor, vilket är lämpligt för den som rustar själv.

Plywooden och trävirket är dock i sig själva så ljusa att man laserat dem, vilket kan ställa till besvär vid bättringar på överbyggnad och däck.

Bygget är i högsta grad Amerikainfluerat, vilket yttrar sig i ruffa ytor på undangömda ställen och en del slarviga spikningar.

Passningar på luckor och dörrar är heller inte av högsta klass.

Bygget är dock robust och bör tåla en hel del, vilket väl behövs eftersom skrovformen inte inbjuder till mjuk gång. Skrovet är utvändigt målade med epoxyfärg.

Någon uppgift vilket slags plywood som använts eller efter vilka normer den är gjord har inte lämnats.

Båten säljs komplett med dynor och en lätt sufflett. Vattentank av termostyp finns vid pentryt liksom en plastisolerad låda vid förrarsätet.

DATA: Mått: l. 5.95 m, br. 2.20 m. Lämplig för utombordsmotorer upp till 75 hk (säljs även med Aquamatic). Pris 10.000 kr.

Tillverkare: I. H. I., Tokyo, Japan. Generalagent: AB Bilvårdsaffären, Göteborg.



Den originellt lutande frontrutan är öppningsbar. Konstruktionen dock väl vek samt otät.

Båten avsedd för Aquamatic. Akterspegeln bakom plywoodspe-geln verkar dock utskottsvirke.

De slantar som kojerna vilar på är slarvigt spikade till det lamellimrade stävknaet.



Östtyskland: Donau kabinbåt



Dessa bilder visar hur väl underbehandlad båten är under de blanka listerna.



Närmast t. h. ses motorbrunnen med sitt höga skvalpskott. Längst t. h. inredningen med pentry om styrbord och garderob med toalettplats om babord. Garneringen vid skrovsidorna är dock av björkplywood, vilket är litet betänksamt.

Redan förra året visades på Göteborgsutställningen båtar från andra sidan järnridån. De såg dock lite underliga ut även om byggena var bra. I år har det kommit en båt med bättre utseende till relativt billigt pris. Vi måste dock erkänna att detta bygge kvalitetsmässigt stod högst bland de båtar vi besiktigat.

Skrovet är byggt i ribbkravell. Finishen är mycket hög (vi har haft tillfälle att se både utställnings- och serieexemplar). I ett utförande är alla sidor garnerade, i ett annat inte. Spantavståndet är ganska stort men bör räcka. Botten har inverterat klinkbygge.

Detaljgranskar man båten skall man finna att det inte finns några obehandlade skrymslen där rötan kan få fotfäste. Vi skruvade loss lister runt fönster, men kunde inte finna någon obehandlad

yta. Fönstren är förresten inbäddade i gummi.

Allt är dock inte ros. Garneringen i ruffen och skvalpskottet i motorbrunnen liksom rufftaket var utfört i finsk björkplywood. Ett material som inte har det bästa rykte som båtbyggarmaterial. Luckan över ruffdörrarna är dessutom för vek och otät. Helhetsintrycket är dock en bra båt för pengarna.

DATA: Mått: l. 6.40 m, br. 2.20. Utombordsmotorer upp till 50 hk. Båten säljs komplett med sufflett och vinterkapell, dynor och lanternor. Pris 11.500 kr.

Tillverkare: WEB Yachtwerft. Generalagent: AB Rabeka, Göteborg, Ake Raméns AB, Nyköping.



Japan: Sinderella kabinbåt

Denna japan byggs på samma varv som plywoodbåten. Även den här i plywood men byggd i klink av detta material. Här måste man ställa sig litet tveksam, eftersom materialet ej är deklarerat. Naturligtvis är plywoodkonstruktionen billig och stark, men genom klinkbygget får man inte de rena ytorna och rustningen blir därför krängligare.

Även här har man laserat virket där detta ej är målat. Skrovet är på utsidan epoxylackat med god finish.

Glaset i kabinfönstren är lamellglas, vilket är ett plus. Den uppfällbara frontrutan är av plexi-

glas och den liksom förluckans tätning är klart undermålig.

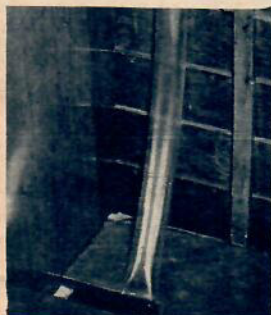
Båten säljs med en Penta Aquamatic, där själva motormontaget är bra utfört. Litet betänksam blir man dock mot de båda plättankarna under durkarna vid framsätena. Sammanbindningen mellan dessa är ett synnerligen grovt rörmokeriarbete med mässingsmuffar och järnrör om vartannat. Påfyllningsröret, som löper från skarndäck, är ett grovt plaströr, nerstucket i en springa i durken. Den detaljen vill vi inte godkänna ur brandsäkerhetssynpunkt.

Det är svårt att bedöma en sådan här båt. Den verkar faktiskt vara byggd efter principen: Köp — slit — släng, och så långt har vi väl inte hunnit när det gäller båtar i Sverige.

Pentryinredningen består av ett originellt skåp med vatten-terms och diskho.



Till vänster bränslepåfyllningsröret, som får tummen ner. Nedan förluckan, som inte tätar oräntligt.



EN LANDKRABBA GÅR TILL SJÖSS

Det var en stor båtutställning i Stockholm. Teknikens Värld gjorde ett experiment, sände dit sin båtnovis. Han kom tillbaka, föga klokare men med större förståelse för sina saltstänkta kamrater.

Av GÖRAN FALK Foto: Ulf Christer

Det är inget att skryta med, men jag är världens mesta landkrabba. Ganska blek och med landsvägsdamm i öronen. Njuter av att dra på för fullt med den röda Floriden. Påtar sedan i jorden ute på torpet för att gå ned i varv.

Riktigt fina sommarkvällen, när solen står högt och försöker vändsteka bilplåten, brukar jag snabbglida förbi småbåts-hamnen i Mariefred. Utanför hamnen utbreder sig visserligen bara en blåkrusig Mälärvik, men det kliar i krabblorna. Tänk bara att återigen hålla ett par åror. Jag tror att även en landkrabba känner behov av att smaka sjöns svalka och ro.

Jag har ett par hundratusen gelikar i landet. Vi som vill skölja av oss dammet, fast båtköpet uppskjuts år från år. Några av oss blir till sist plastfantomer utan sjövätt och hänsyn — h'Östermans fasa. Några av oss längtar efter barndomens skötbåt med doft av trä, tjära och drev.

Vi tillhör alla det stora gäng som av någon anledning svikit sjön, det stora gäng som inte ens de mest idoga båtför-säljarna riktigt når. De verkar inte ens försöka nå oss, trots att lönande affärer väntar.

Man kan dock ta ett eget försiktigt initiativ. Gå på båtutställning.

Jag hamnade bland båtar för 5 mil-

joner kr. 56 motorbåtar i trä, 24 i plywood, 11 i glasfiber, 11 i lättmetall, 33 segelbåtar och 69 jollar och roddbåtar. Plus rader av motorer och tillbehör.

Mig känner ni lätt igen. Jag pratar inte mycket och jag vandrar först mellan utställningens ytterligheter. Tittar på en finsk 22-kilos jolle, beundrar Knud H Reimers havskryssare i plast, ler åt husbåten Rikitiki (billig, bara 7 600 kr) utrustad med en skrattretande liten snurra, låter blicken smeka de snabba, eleganta katamaran-båtarna, knackar på lättmetallbåtarna, bedömer expertmässigt att ett orangefärgat livräddningsfartyg för 64 man är för stort för familjen, smacker med välbehag vid anblicken av Yamaha — ett japanskt flytande tefat med tio stolar och en liten snurra i mitten (idealisk groggveranda), vandrar förbi kanoter, kajaker och uppblåsbara vindunder, men stannar barnsligt road inför »Snigeln» — ett fartäk i vilken motorn växt ut genom skrovet, fantiserar hur Scott-snurran på 125 hk skulle ta sig ut på 22-kilosjollen... Ja, landkrabban gör utställningen på sitt eget lilla vis.

Enligt en tidning baxnar inte folk för en Chris Craft för 25 000 kr och med en 185 hk Chevrolet. »Ungdomen tvekar vare sig för pris eller bensinförbrukning.» Den ungdomen...

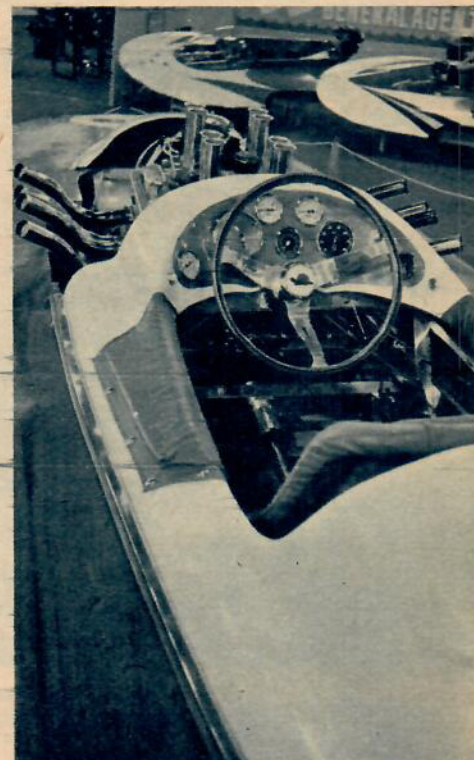
Men landkrabban baxnar. När han sett alla märkvärdigheter söker han upp båtar i vilka han och familjen kan komma att trivas. I de mindre pass- eller kabinbåtarna. Han har mycket att välja på, då han inte är avogt inställd till plast. Känner sig bara lite förvirrad bland alla pastellfärgade skönheter. Omöjligt avgöra vilka båtar som är verkligt bra. Och någon större hjälp får han inte på en utställning. Ingen varudeklaration existerar med undantag av Lloyd-kontrollen. Båtpriserna slår bilpriserna i långsökthet. Vad som är inräknat i priserna varierar från båt till båt. Uträkningen av »priset-på-sjön» tillhör den högre matematiken.

Men även amatören gör bra resultat ibland. Jag hittade lämpliga familjebåtar i både trä och plast. Danska BMT DeLuxe kostar 8 888 kr och för de slantarna får man en plastbåt för 4-5 personer, Mercury-snurra på 40 hk och en trailer. Ett fynd. Sea-Custom med en 25 hk Gale och en trailer går på 8 300 kr, också bra. Det är fem års garanti på båten. Inger trygghet. Malmö flygindustris Svärdfisken, Monarks och Crescents campingbåtar är trevliga familjebåtar liksom norska Po-

lar 17 (lätt bäddbar), ett par av de sällsynt vackra Ockelbobåtarna, de billigare i Coronet-serien och många, många fler.

Vi noviser lämnar trots variationernas mångfald utställningen med en fadd smak i munnen, villrådig och föga kunnigare. Utställningen ger ingen orientering, bara en uppvisning i skönhet som gör att många av oss dammiga landkrabbor tappar det lilla båtfornt som vi dock har och köper hem en plast racer till familjen. En racer med en mastodont till snurra i aktern, som får fören att peka mot mäsarna.

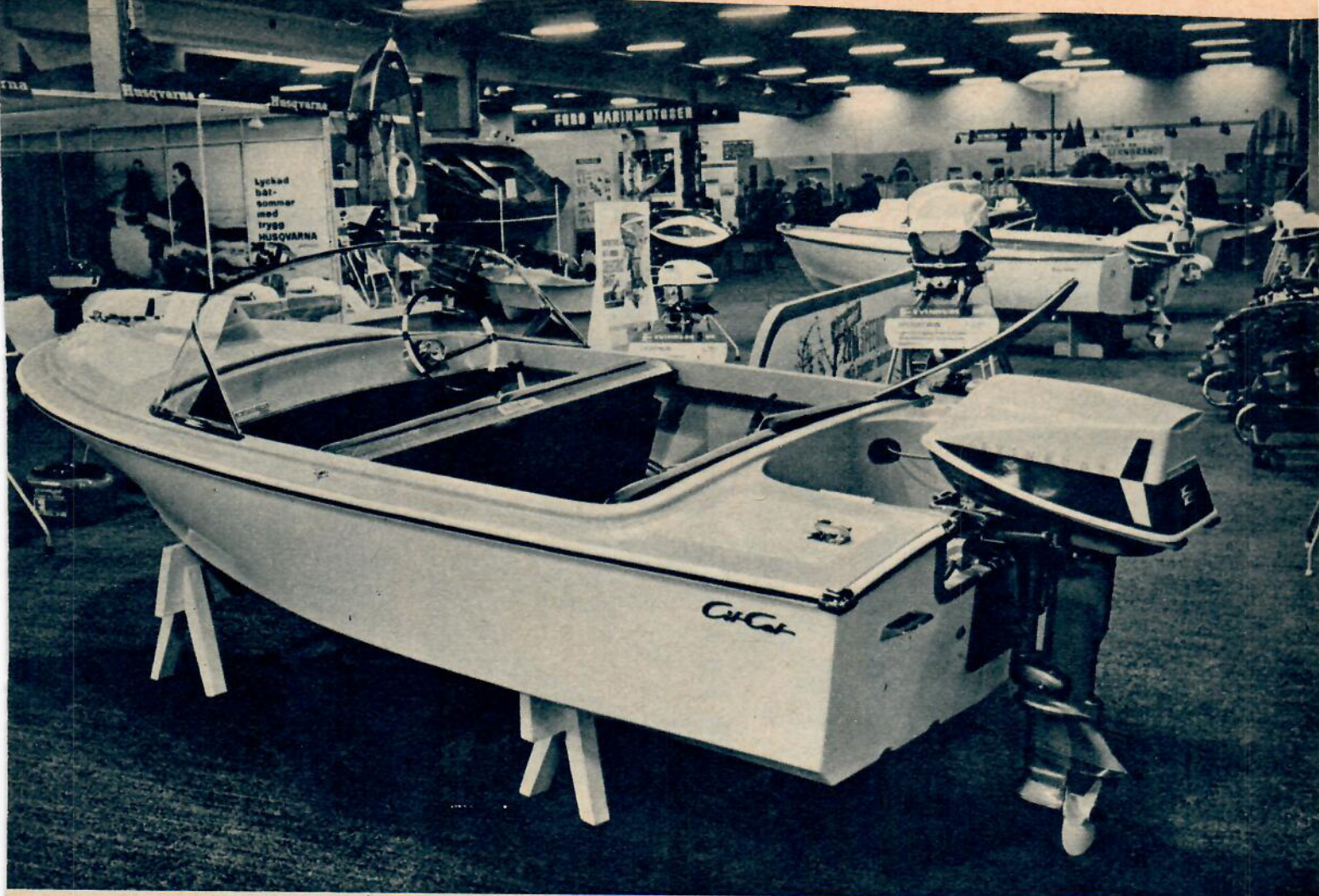
Sedan dansar vi studshambo på vägtopparna en sommar, medan h'Österman hötter med valkig näve.



Med den här apparaten tänker Bertil Westrin slå världsrekordet, 210 km/tim, i 500 kg-klassen. Motorn en Corvette på 425 hk. »Snigeln» var namnet.

Kungen bland utombordsbjässarna var den enorma, äggformiga McCulloch Scott på 125 hk. God tvåa en svart Mercury på 100 hk och drygt 9 000 kr.





Flygfisken från Malmö flygindustri har fått en storebror, Svärdfisken med hard top. Pris 8 500 kr. Lämplig utom- eller inombordsmotor 40—75 hk.

Detta är något för er som vill ha omväxling på tomten. En flytande sommarstuga, »Rikitiki», billig — 7 600 kr. Utrustas med en liten nätt snurra.

Cit-Cat från Marieholms bruk är en sportbåt på 170 kg (ovan). Den kostar 4 550 kr, men fullt utrustad med tillbehör och en 28 hk Evinrude 9 343!



En rejäl och elegant klinkbyggd kabinbåt i trä, något för längre turer för hela familjen. Pacific 19 heter den. Pris exkl. oms 9 195 kronor.



Helmer Pettersson & Sons båt för ca 34 000 kr. Ny bygghetod med plåtar hopfogade av hård lättmetall i »spårstycken». 24 knop med Aquamatic.

Sweet Sixteen, nedan, kommer liksom Cit-Cat från Marieholms bruk. Verkligt elegant passbåt i polyesterplast. Inredning i stil med dyrbar sportbil.



EN LANDKRABBA GÅR TILL SJÖSS (forts.)



Sea-Custom, populär för vattenskidåkarna. Båt, 25 hk Gale och trailer kostar 8 300 kr. Fem års garanti på båten. Tilltalande och snabb!



Nyheten Aqua Cabin, en svensk klänkbyggd ruffbåt. Gör 24 knop med Volvo-Penta Aquamatic. Pris 19 975 kr. Räkna med 22 330 kr fullständigt utrustad.



Polar 17, bäddbar norsk campingbåt. Pris komplett med 40 hk snurra 6 895 kr. Lämplig för motorer upp till 80 hk. Ger bra väderskydd, utmärkt kapell.



En exponent för Coronet-båtarna. De finns i 13 versioner. Priserna varierar mellan 7 900 och 27 900 kr. De billigare båt-typerna inkluderar inte motor.



Danskbyggda BMT DeLuxe. 8 888 kr exkl. oms för båt, 40 hk Mercury-snurra och trailer. Om man inte vill ha trailern sjunker priset med 1 100 kr.

Den festliga, runda japanska Yamaha med en 6,1 hk snurra i mitten. Plats för tio. Fart 5 knop. Pris ca 12 000 kr. Döpt till »Flytande gloggverandans».



Electrolux

Electrolux

VOLVO-PENTA

rescent



Under provkörningen gick sjön hög. Båten satte sig dock mjukt efter skutten

EN VETTING PLASTBÅT

Rynka inte på näsan åt plastbåten ni som vill ha en riktig båt. Plastfabrikanterna har börjat hitta melodin för familjebåtarna i plast. Monark/Crescent-koncernen kommer i år med ett starkt kort. Teknikens Värld har provkört.

Av BENGT-O. ALLSKOG

Foto: Lennart Nérwi

Svenska plastbåtar har länge haft amerikanska snabba turistbåtar som förebild. Inget ont i det, men vårt klimat och våra kuster ställer andra krav på en båt som skall kunna utnyttjas maximalt under den korta tid vi kan vara till sjöss.

Monark/Crescentkoncernen i Varberg har haft detta för ögonen när den konstruerade sin campingbåt. Den är i första hand avsedd som en sjösäker familjebåt men gör det även möjligt för den som så vill och har råd att åka fort och t. ex. bogsera vattenskidåkare. Rangordningen brukar annars vara den omvända.

Ingenjör Harry Becker har ritat skrovet och i dess linjer fått lösa problemet att göra en relativt lätt driven båt men även ett skrov som har bärighet och planingsförmåga för större motorer. Dessutom skulle båten ha så mjuk gång i sjön som möjligt.

Att stå och putsa och skrapa på ett skrov är något som nutidsmänniskan inte har tid till. Materialet i skrovet blev därför fiberglas. För att få den rätta båt känslan valde man dock att låta inredningsdetaljerna tillverkas i mahogny. Till detta bidrar också att vindrutan och sidorutorna är

av traditionell campingtyp med glas i rutorna. Förutom gott vindskydd ger de möjlighet att montera vindrutetorkare, vilket är nog så viktigt vid färder i yrande saltvatten.

Man har lagt ner särskild omsorg på att göra ett formstyvt och välförstärkt skrov med ordentliga förstärkningar i form av lådbalkar i botten och kraftig akterspegel. Extra lager av rowingväv är inlagd vid slag och köl, vilket ger ett förtroendeingivande intryck. Fabriken är ju dessutom godkänd av Lloyds som tillverkare av fiberglasbåtar.

(Forts. på sid. 55)

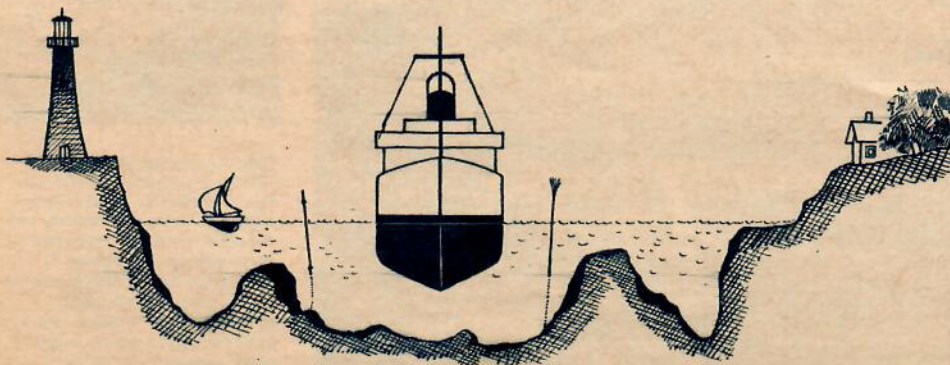


Campingbåten har skrov i fiberglas liksom däck. Bottenlinjerna visar upp bärande skidor i aktern och inbyggd sprutlist ovanför. Inredningen är utförd i mahogny. För familjebruk är båten lämplig för fyra personer plus bagage. Småbilderna visar båten med olika motorer: 8, 40 och 70 hk. Lämplig trailerbåt.

TRAFIKVETT KRÄVES ÄVEN PÅ SJÖN



Vatten kan se öppna och vida ut för den som seglar en liten båt. Men för den stora båten kan det vara trångt. Avsnittet ur sjökortet ovan visar det område ur vilket exemplet i artikeln är hämtat. Nedan en bottenkiss som visar att ett fartyg i många fall nästan måste gå som på räls i farlederna. Undanmanövrer i sådana situationer kan sluta med katastrof.



Trafikvett till sjöss är ett begrepp som för varje år blir allt aktuellare. De som drar till sjöss för sitt nöjes skull i små snabba motorbåtar eller segelbåtar måste veta att havets frihet är en frihet under ansvar. De stora fartygen, som måste navigeras fram i trånga farleder, har ytterst små möjligheter att väja undan. Och de kräver stora utrymmen – utrymmen som inte alltid finns mellan undervattensskär eller i trånga sund.

Av BENGT OHRELIUS
Teckningar: Tord Nygren

Bittra erfarenheter, intensiv trafikpropaganda och skärpt poliskontroll utmed landsvägarna och i städerna har så småningom lärt de flesta av oss trafikvett. Av var och en som kör bil eller motorcykel krävs att han eller hon behärskar gällande regler och förordningar. Som bevis för att man verkligen gör det måste man ju också avlägga körkortsprov. Fordonen måste dessutom uppfylla vissa krav för att få användas. — Vi har alltså på olika sätt lärt oss, ibland ganska hårdhänt, att det krävs hänsyn och omdöme i trafiken till lands. Alltjämt gör sig dock hänsynslösheten bred på andras bekostnad, och det händer tyvärr då och då att bilister överskattar sin skicklighet och sina fordons prestationsförmåga, oftast med katastrofala följder. Men trots den kraftigt stegrade trafikintensiteten flyter trafiken på gator och vägar i stort sett relativt hyggligt, även om den i vissa avseenden lämnar en hel del övrigt att önska.

Trafikträngsel, bensinångor och landsvägsdamm håller på att väcka till liv bland landsvägens trafikanter en längtan till sjön. Det börjar bli märkta populärt att

vara »sjöman för nöjes skull». Underhålls-fria plastbåtar och eleganta aktersnurror av kromosomformat har öppnat nya perspektiv för »farthungliga motormänniskor». Vattenskiporten har blivit otroligt populär och lockat åtskilliga f.d. stillsamma soldyrkare och »klippliggare» till äventyrlig slalomåkning genom tränga sund och över vida fjärdar. Moderna människor tjuvas också i hög grad av den mera krävande och svårlärda segelsporten. Allt detta innebär att landsvägarnas trafikproblem börjat »gå till sjöss».

Sjövett en dygd

Havets frihet är ett begrepp som en och annan av de nya generationerna båtfolk tolkat som frihet att fara fram hur som helst. Den rättigheten har man emellertid lika litet till sjöss som i land. Men det har aldrig krävts examensprov och kompetensbevis för att föra to m ganska stora nöjesfarkoster. Detta har hittills inte ansetts nödvändigt. Båtfolk av den gamla stammen gjorde nämligen en dygd och tradition av nödvändigheten. Man har seglat och åkt motorbåt av hjärtans lust, men det har mestadels skett under motot: »Frihet under ansvar». Riktigt båtfolk har alltid satt en ära i att kunna navigera sina båtar även i svårframkomliga vatten; sjömansmässigt uppträdande ombord och gentemot andra sjöfarare har också alltid varit en dygd. Man har frivilligt gått på kurser och pluggat navigation och sjömanskap, lärt sig konsten att nyttja sjökort, transportör och passare, kompass och pejlskiva. Man har också ingående studerat havens vägtrafikförordning, nämligen sjövägsreglerna eller, som det hittills hetat, ombordläggningsreglementet.

Många moderna motorbåtar ser nästan ut som bilar, de har bilsäten, ratt, signalhorn, gasreglage och kopplingsspak. Miljön verkar alltså riktigt hemvan för en nybliven viking, som kopplat trailern med den nya båten akter om bilen och kört ut till en lämplig sjösättningsplats i skärgården. Båten ser otroligt lättmanövrerad ut. Aktersnurrar startar med ett ryck, och en motor förstår ju varje normalbegåvad svensk sig på. Vattnen verkar stora och breda. Här finns ju oändligt mycket mera plats än på landsvägen. Allt verkar så frestande enkelt. Man inbillar sig lätt att det bara är att stiga ur bilen och i båten, tuta och köra. Det är möjligt att det inte är svårare att hantera en liten båt än en bil. Men, det finns ett viktigt men, man måste kunna konsten!

Mardröm för yrkessegelaren

Om vi skall få behålla den förnämliga förmånen att få utnyttja våra båtar utan examenstvang, båtbesiktning, rigorösa säkerhetsbestämmelser och skärpt kontroll med därtill hörande båtskatter, registreringsavgifter, nummerskyltar etc etc, då måste också nykomlingarna på sjön lära sig trafikvett till sjöss, sjömanskap och navigeringskonst på frivillighetens väg.

Den ljuvliga sommaren, som för småbåtarnas folk betyder rekreation och njutningsfyllda dagar på solglittrande vatten, har för de stora fartygens folk blivit en mardrömsperiod. Att ta in ett stort fartyg genom vindlande och grunduppfylla skärgårdsvatten är aldrig någon sinekur. På sommaren, när lotslederna är trängselfylla med segel- och motorbåtar, är det en verklig pärs. — På landsvägen kör ingen

vettig människa med berätt mod och hög fart på fel sida av vägen rätt mot en mötande långtradare. Ingen försöker väl heller att avsiktligt passera en järnvägsövergång 50—100 meter framför ett framrusande tåg. Men till sjöss vågar man göra motsvarande konst, därför att man inte vet hur farligt det är.

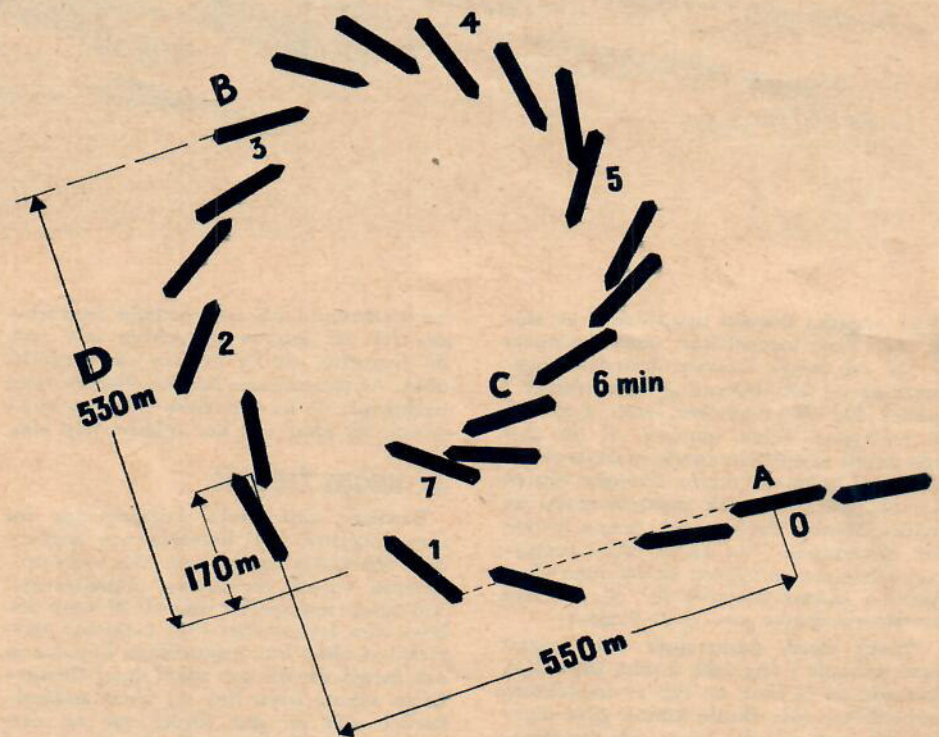
Sjövägsreglerna

Det står i sjövägsreglerna att ett maskindrivet fartyg skall hålla undan för ett segelfartyg. En överlots i Göteborg har kallat denna bestämmelse »sjövägsreglernas självmordsparagraf». Man behöver bara läsa en rapport från en episod som inträffade i Sandhamnstrakten i Stockholms skärgård häromåret för att förstå varför. Befälhavaren på Grängesbergensbolagets 14 000-tonnare »Avasaksa» skriver bl.a: »Den 13 juni i år, då »Ava-

saksa» med lots ombord var på ingående till Stockholm via Sandhamnsleden med full kollast och med ett djupgående av ungefär 29 fot (ca 9½ m), kom en segelkutter i kollisionsrisk genom följande manöver:

Då »Avasaksa» befann sig en knapp nautisk mil öster om Kalvö fyr styrande västvärt kom en kutter seglande fram från Vindö ström, styrande kurs tvärs över farleden på väg mot Sandöfjärden. Maskinen stoppades omedelbart på »Avasaksa», och en lång signal blåstes med sirenen för att varna segelbåten.

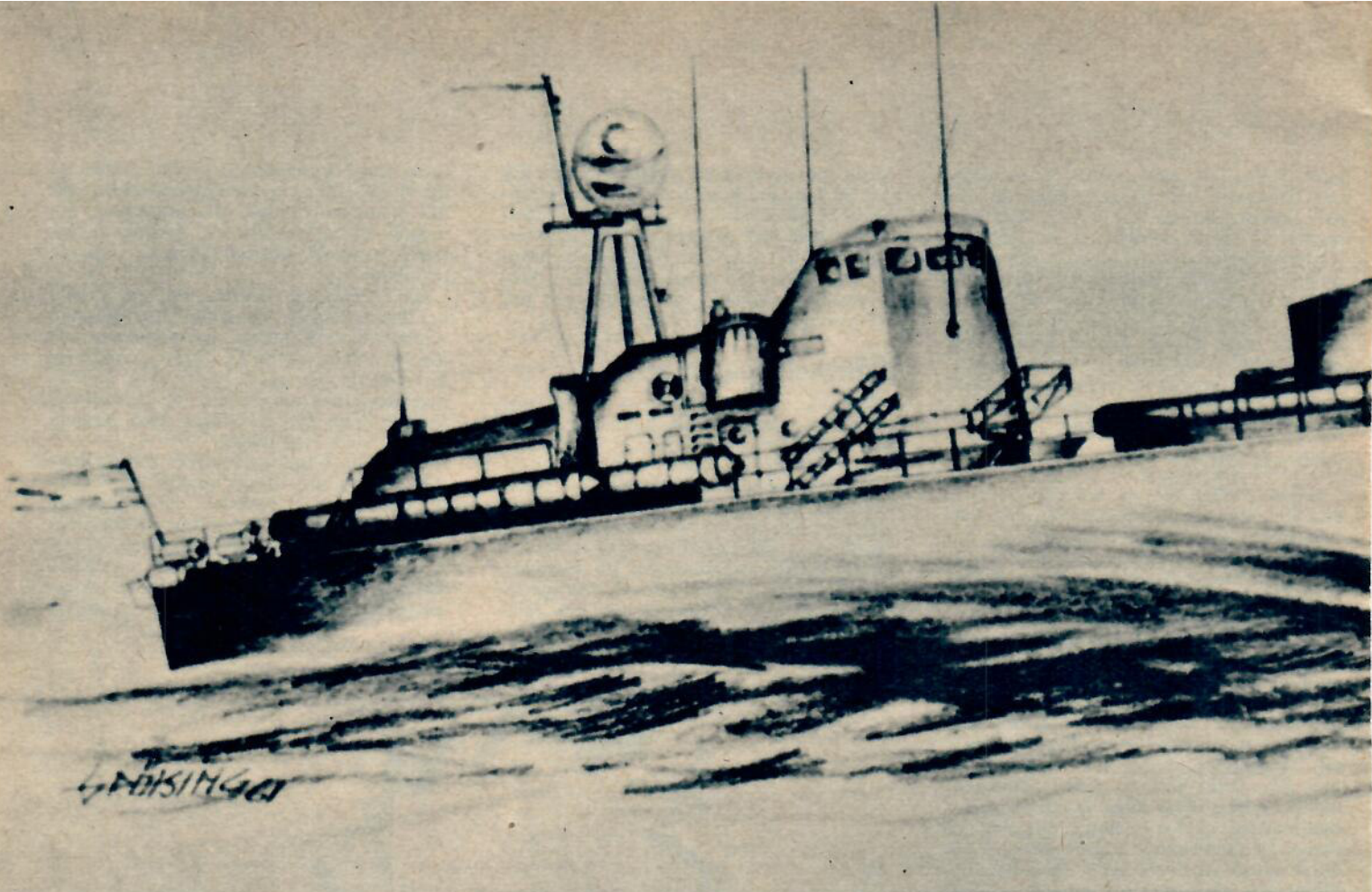
På denna visades dock inte minsta tecken till att segelbåten tänkte ge 14 000-tonnaren plats i farleden. På »Avasaksa» kunde emellertid intet göras, då farleden på platsen är för smal för några större girar med ett stort fartyg och en backmanöver otvivelaktigt skulle kastat »Avasaksa» i gir. (Forts. på sid. 47)



Fartygsprofilerna visar läget var 20:e sekund. Vid A läggs rodet dikt styrbord. Som synes förflyttar sig fartyget först en smula babord. Efter 1 min 30 sek och 550 meter från manövern börjar är fartygets kurs vinkelrät mot inloppskursen. Efter 3 min (vid B) har fartyget nått kontrakurs och girdiametern är 530 meter. Vid fortsatt gir »kanar» fartyget ännu mer utåt och har efter 6 min 20 sek åter nått den ursprungliga kursen (C), dock med en sidoförflyttning på 170 meter. Farten har gått ned från 14,2 till 7,4 knop.



Även skissen nedan visar läget var 20:e sek. Vid A gör fartyget 13,6 knop. Då slås full back. Fartyget viker åt styrbord, trots att rodet hela tiden står midskjepps. Efter 8 min har fartyget stoppat med en kursändring av 135 grader. Båda exemplen är autentiska med M/S »Arvidsjaur», vars hela längd är 140 meter. Större fartyg kräver självfallet ännu större manövrutrymme.



På svenska flottans nyaste serie av stora motortorpedbåtar med nummer T 121 och högre kommer framdrivningsmaskineriet att utgöras av gasturbiner i stället för dieselmotorer, som finns på T 102-typen. Detta innebär att ett nytt och delvis revolutionerande maskineri gör sin entré inom vår marin. Svenska flottan har beställt en engelsk gasturbinmotor av märke Marine Proteus och denna provas för närvarande i en av de stora motortorpedbåtar. Avsikten är att man skall beställa sådana motorer för de sex nya motortorpedbåtar som skall byggas.

Försök med gasturbiner för marint bruk började i engelska flottan 1958. Man önskade då få fram en typ av medelstora torpedbåtar som skulle kunna göra mycket hög fart, och det fanns inte dieselmotorer eller förgasarmotorer med tillräckligt hög effekt. Då tog man tre stycken Proteus gasturbiner, ursprungligen avsedda som flygplansmotorer, och byggde om dem för marint bruk. Det innebar helt enkelt att man satte till en reduktionsväxel för att få ner varvtalet till måttlig storlek. Dessutom försågs motorn med ett backslag. De ombyggda motorerna monterades sedan in i 32 meters nybyggda motortorpedbåtar av Brave-klass. Särskilda avgasrör måste bland annat byggas in i båtarnas akterspeglar. Den första »Brave Borderer» gjorde med sina tre Proteus gasturbiner en fart på 50 knop. Varje turbin hade en effekt av 3.500 hkr = 10.500 hkr för hela maskineriet. Den höga farten är anmärkningsvärd, eftersom det icke gäller någon liten farkost utan ett fartyg med 100 tons displacement.

Proven med »Brave Borderer» gick så bra att engelsmännen beslöt att pröva det nya maskineriet på nya 2.000 tons fregatter. På fregatter hade man tidigare

varit hänvisad till att använda ångturbiner för att erhålla tillräckligt hög fart, då fregatten skulle anfälla en upptäckt ubåt. Ångturbinerna har emellertid vissa nackdelar: de fordrar flera timmars klargöring för gång och har relativt hög vikt.

32 knops fregatt

Brittiska amiralitetet konstruerade nu fyra fregatter med kombinerade ångturbin- och gasturbinmaskiner, där båda turbinerna verkar på samma propelleraxel. Vid gång i marschfart upp till 20 knop behövs bara ångturbinen. När fregatten upptäckt en ubåt, kan gasturbinen kopplas in och farten går då upp till 28 knop. Gasturbinen visade även här sin stora användbarhet, och en stor fördel var att den kunde utveckla full kraft efter bara 1–2 minuter. Detta medförde också väsentligt högre gångberedskap — fartyg som låg i bas kunde löpa ut efter några minuters förvarning.

Vid uppbyggnaden av den nya västtyska flottan har man gått in för att pröva nya idéer. Ett exempel härpå är de nybyggda fregatterna av Köln-klass om 2.100 ton, vilka utrustats med ett maskineri bestående av fyra dieselmotorer kombinerade med två Brown Boveri gasturbiner. Dieslarna är på 3.000 hkr vardera, medan gasturbinernas effekt är 12.000 hkr per turbin. Dieslarna användes för vanlig förflyttning upp till 20 knop, och när man behöver hög fart kopplas gasturbinerna in. Högsta fart blir då 32 knop. Denna höga fart bör emellertid endast användas under en halv timme på grund av gasturbinernas höga bränsleförbrukning.

Bärplansbåt för u-båtsjakt

På sista tiden har också amerikanerna

fått upp ögonen för gasturbinens möjligheter, främst för drift av bärplansbåtar.

Den amerikanska firman Grumman bygger f.n. en bärplansbåt på 90 ton, vilken skall användas för passagerarfart mellan Florida och Bahamaöarna. Som maskineri skall användas en gasturbin på 20.000 hkr och farten beräknas bli mellan 60 och 80 knop. Vid hamnmanöver sjunker båten ner med skrovet i vattnet och då används en 1.000 hkr hjälpgasturbin för låg fart. Huvudgasturbinen är samma som i passagerarplanet Convair 990 och den mindre turbinen förekommer också i helikoptern Vertol 107, som bl.a. anskaffas för svenska marinen.

USA-flottan bygger också en bärplansbåt för ubåtsjakt, och även denna skall få gasturbiner. Det kan också nämnas att världens snabbaste och lyxigaste yacht har gasturbindrift. Det är den grekiske storredaren Niarchos yacht »Mercury», som med sina tre Proteus gasturbiner kommer upp i mer än 50 knop.

Lättare maskineri

Främsta anledningen till gasturbinens frammarsch är att detta maskineri medger mycket höga farter. Ett gasturbinmaskineri ger en effekttökning på hela 35 % jämfört med dieslar samtidigt som maskineriet är 50 % lättare. En viktig fördel är också den korta klargöringstiden.

Men gasturbinen har ännu så länge en väsentlig nackdel: den har mycket hög bränsleförbrukning och den torde därför knappast lämpa sig för lastfartyg. Gasturbinens användningsområde torde därför vara inom örlogsflottorna samt för passagerarbefordran, där kravet på hög fart är dominerande.

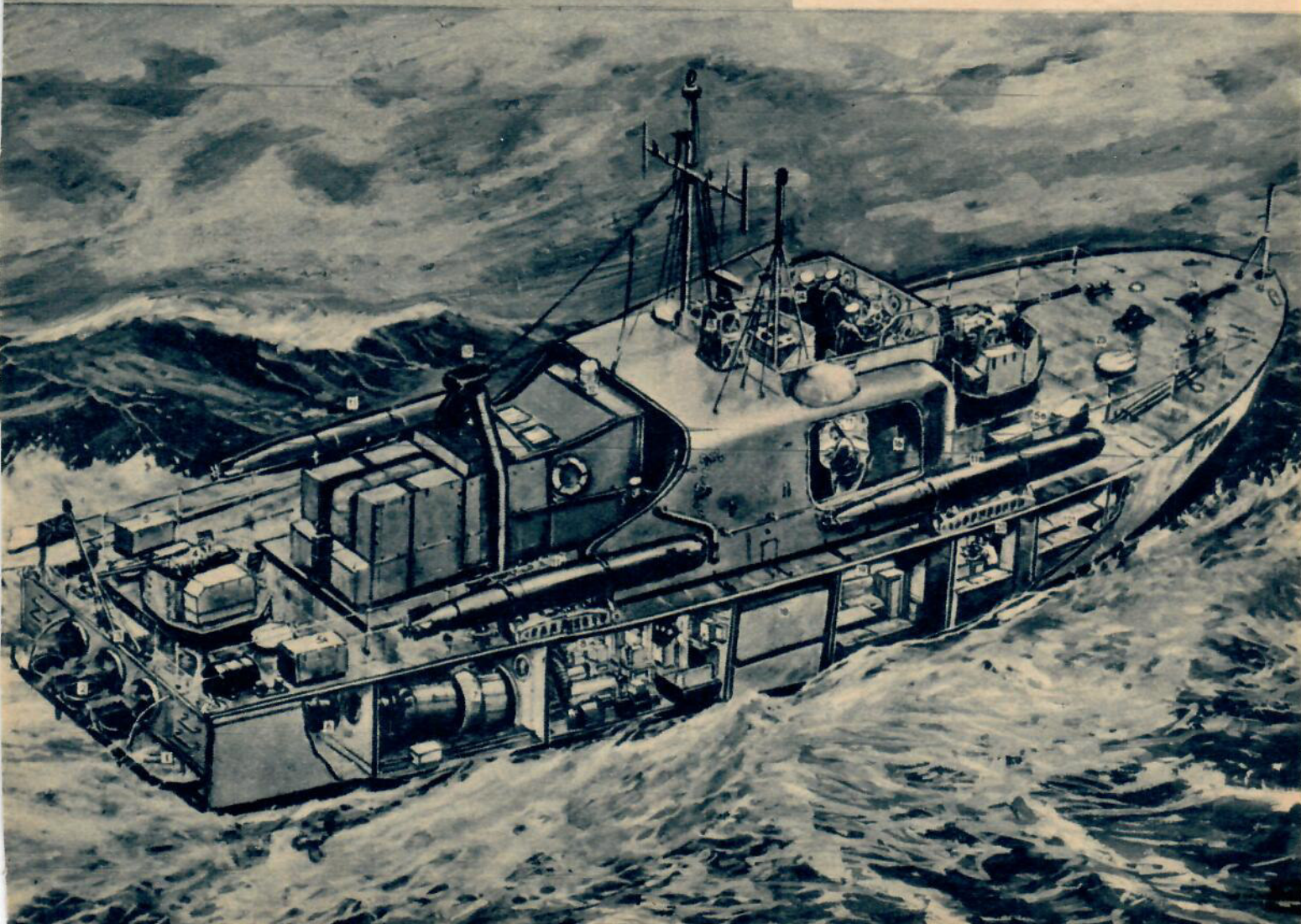
Flottan blir snabbare med gasturbiner

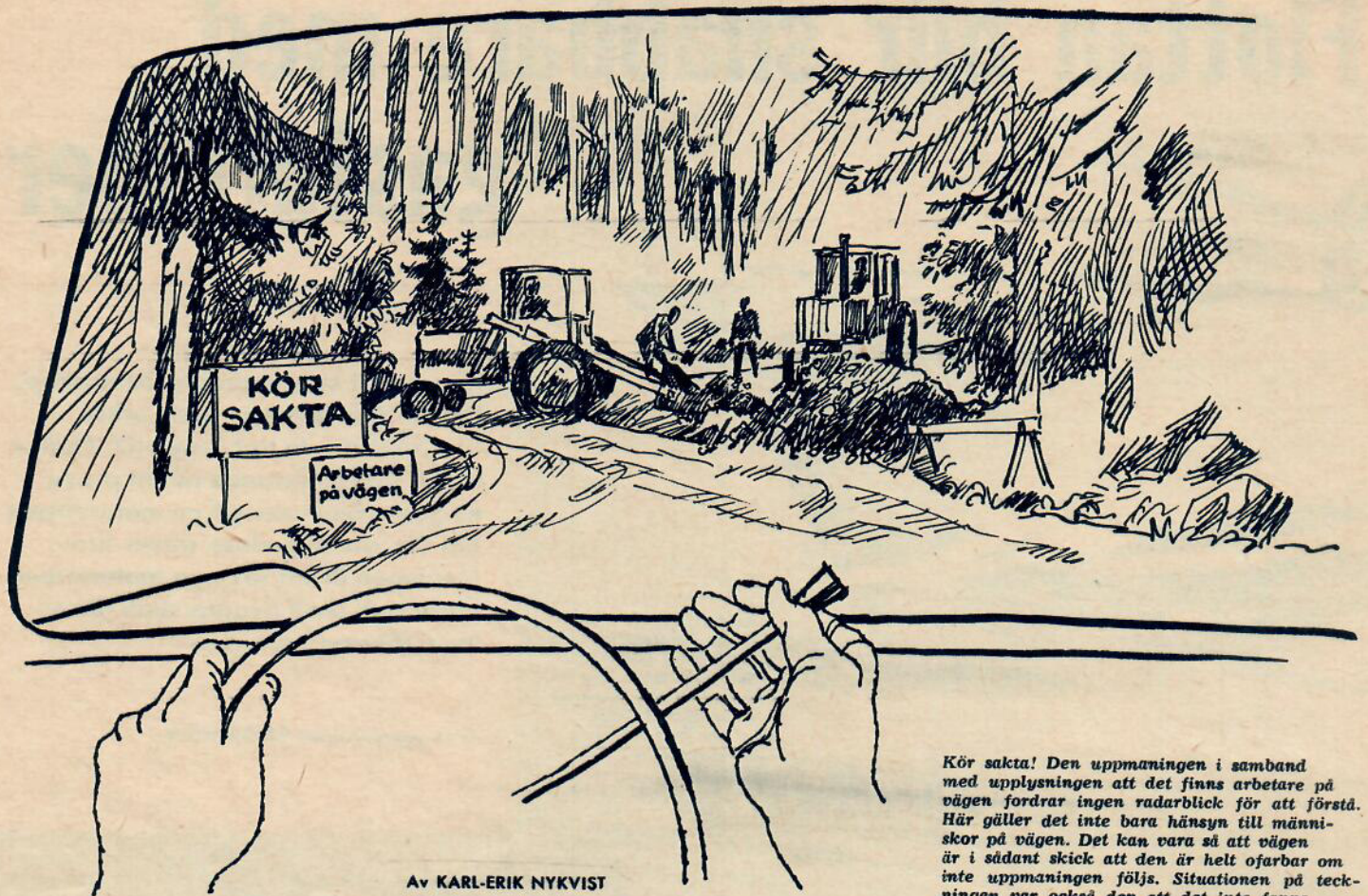


Svenska flottans nyaste typ av motortorpedbåt, T, 121, med gasturbinmotor och nedan den engelska Brave Borderer i genomsnittet skick. Den gör över 50 knop. Obs gasutsläppet i akterspeglin.

Högre fart och snabbare beredskap. Det är två begrepp som också försvaret måste ta hänsyn till. Flottan håller för närvarande på att prova en gasturbinmotor på en motortorpedbåt för att tillgodose dessa krav. Meningen är att sex nya motortorpedbåtar som skall byggas skall förses med sådana motorer.

Av kommendörkapten TORGIL WULFF





Av KARL-ERIK NYKVIST
Teckningar: Tord Nygren

Kör sakt! Den uppmaningen i samband med upplysningen att det finns arbetare på vägen fordrar ingen radarblick för att förstå. Här gäller det inte bara hänsyn till människor på vägen. Det kan vara så att vägen är i sådant skick att den är helt ofarbar om inte uppmaningen följs. Situationen på teckningen var också den att det inte fanns någon möjlighet att se vart vägen tog vägen.

KÖR BIL MED RADARBlick

Hur kör ni bil? Håller ni full gas och tvärbromsar då och då? I så fall är ni inte rolig att åka med. Tecknet på en god bilförare är att hans passagerare sitter lugna i bilen och kanske rent av njuter av färden. Det behöver inte nödvändigtvis gå sakt, hemligheten ligger i att föraren kör med förutseende. Kopplar så att säga på radarblicken och anpassar sitt körsätt efter vad den registrerar.

Fråga vilken bilförare som helst och han tycker att han är en rasande skicklig bilist, mannen som kör fort och säkert och framför allt med gott omdöme. Men ändå anses det fullt klart att omkring 90 procent av alla trafikolyckor beror på att föraren felat. Den dålige och omdömeslöse bilföraren finns aldrig med där det diskuteras bilkörning, men tyvärr finns han ute på vägarna. Ofta är det han som försöker verka tuff och erfaren i förhållande till sina medtrafikanter. Och att vara tuff i trafiken det är att vräka sig fram utan hänsyn till andra, göra huvudlösa omkörningar och aldrig se längre än näsan räcker.

Det är nu inte bara de andra trafikanterna ute på vägarna som har ont av ett sådant körsätt. De eventuella medpassagerarna i den tuffes bil sitter oftast med hjärtat i halsgropen och tuggar på naglarna allt under det de försöker bromsa upp farten genom att trampa hårdare och hårdare i durken. Att vara passagerare i en sådan bil är en pina för de flesta. Men detta tar den tuffe ingen hänsyn till, snarare har han ett visst nöje

av att skrämma upp sina passagerare.

En annan kategori förare är de som kör som den tuffe men som långt ifrån är det, deras körsätt bara blir likartat — men oftast farligare. Skillnaden är den att den tuffe i många fall behärskar sin bil bättre men saknar omdömet. Den andra kategorin har ofta ett bättre omdöme men behärskar inte körningen så att det blir någon glädje med omdömet.

Den bilförare som kör med förutseende är den som klarar sig bäst. Han kör kanske inte saktare — medelfarterna blir kanske t. o. m. högre på långa sträckor — men han håller jämn fart och måste inte ideligen bromsa in och accelerera, ett körsätt som för övrigt blir bra mycket dyrare. Att köra med förutseende innebär helt enkelt att man iakttar allt som sker på och vid sidan om vägen och helst bortom den punkt ögat når direkt. Det är detta vi vill kalla radarblicken. Man kan »se bakom ett hörn» i vissa fall och dra sina slutsatser om vad som skall ske där bakom och vidta de åtgärder som kan vara erforderliga för ett tryggt och säkert åkande.

Lekande barn

Ett mycket bra typexempel hur detta går till hittar man i tätorter, där det står bilar parkerade utefter vägen. För en förutseende bilförare är detta ett tecken till låg fart och största vaksamhet. Framför eller bakom bilar leker ofta barn sina bekymmerslösa lekar. Det är ett ögonblicks verk för en liten parvel att springa rätt ut i vägbanan. Kanske inte just *det* barnet var synligt för föraren. Men kanske såg han andra barn som lekte vid sidan om vägen eller på trottoaren. De barnen borde »berättat» att det kanske fanns fler barn i närheten — som i sin ystra lek plötsligt skulle över till andra sidan vägen. Det går inte bara att skylla på barnet. Kanske är skulden mest dettas, men ansvaret måste också ligga hos bilföraren som måste anpassa körningen och farten och vara beredd på att det kan dyka upp något framför kylaren helt plötsligt.

En rullande boll

En boll som plötsligt rullar över vägen. Den kan komma från en grind, nedför en backe som är skymd av en häck eller ut mellan ett par hus. Bollen berättar för iakttagaren att det med största sannolikhet kommer någon efter som skall hämta den. Upptända av leken tänker barn inte på att det kan komma en bil — alla förmaningar från föräldrarna till trots. Impulsivt och med bollen och enbart bollen i tankarna rusar det rätt ut i vägen för att hämta tillbaka sin kära ägodel. Föraren som kör med förutseende vidtar alla försiktighetsåtgärder när han ser liknande saker. Och han gör det i god tid. Han behöver kanske inte ens bromsa utan klarar det lika bra eller bättre genom att växla ner, vilket också ger honom möjlighet att accelerera om det skulle vara bättre för att klara situationen.

Reflexer och dammoln

I många fall kan en bilförare långt i förväg ana sig till att det kommer ett möte eller att en bil kan komma ut från en korsande väg. På många håll är det så att vägen försvinner i förgrunden men blir synlig bortom ett krön eller på andra sidan en dunge. Då kan man — om man ser ett annat fordon — bereda sig på ett möte, som många gånger kan vara nödvändigt om vägen är smal. Ja, även om fordonet inte alltid syns kan det kanske anas genom dammoln eller vindrutereflexer. Den som hela tiden gör sådana iakttagelser och anpassar sitt körsätt efter det behöver inte bli in-

vecklad i några nödsituationer i den mån det ankommer på honom. Då kan nedväxling, eller bara ett lättande på gasen, ge den nödvändiga fartminskningen i stället för den tvära inbromsningen i sista ögonblicket.

Den som kör med förutseende behöver nu inte alltid ha förmågan att se tvärsigenom skymda kurvor och buskage. Förutseende innebär ju också att körningen anpassas till omständigheterna just därför att man ingenting vet om vad som kan hända. Den som ingenting vet om vad som kan dölja sig bakom nästa vägkrök eller bakom en skymmande häck måste ändå räkna med att det kan vara någonting i vägen utöver det vanliga.

Han skall således förbereda sig på detta och försöka skaffa en sådan överblick över situationen att han hela tiden har klart för sig vad han skall göra med sitt fordon. Den som kommer från andra hållet kan hålla för långt ut i vägbanan — mycket vanligt för övrigt — och då bör man kunna kasta sitt eget fordon åt sidan. Vilket oftast förutsätter att man växlat ner och har möjligheter att accelerera och att farten inte är högre än att man kan åstadkomma en ganska tvär gir.

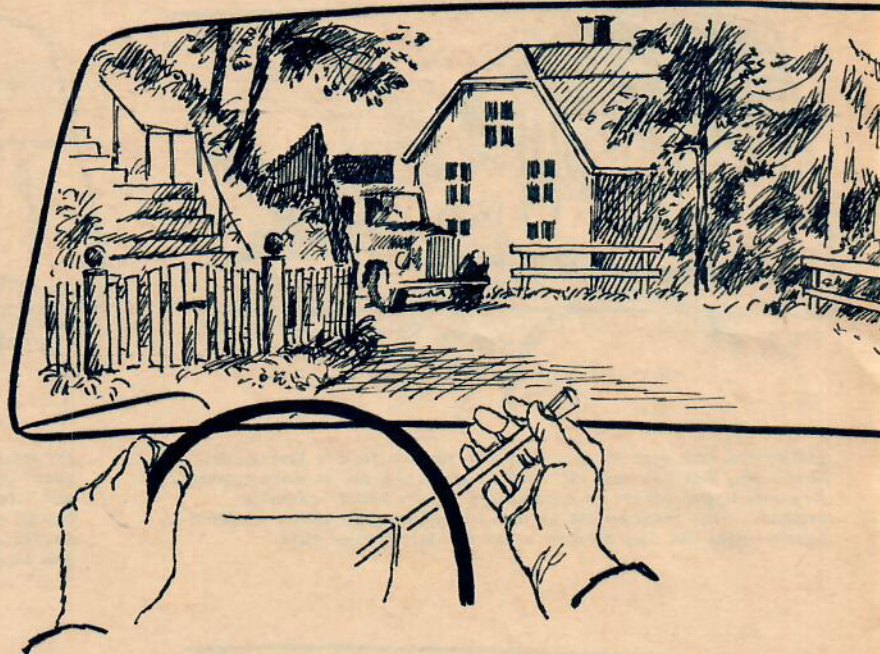
Upptäck själv!

Det finns naturligtvis tusen och en små möjligheter att förutse vad som kan komma

att hända. Det mesta upptäcker man själv om man verkligen försöker. Sedan gäller det att inte nonchalera faran utan att anpassa körsättet — precis som vägtrafikförordningen stadgar. Resan tar inte längre tid för att man kör säkert. Och så blir det betydligt angenämare för både förare och framför allt passagerare och medtrafikanter. Ge akt på medpassagerarna. Ser de oroliga ut när ni kör är det hög tid för er att lägga om körstil. Bromsar och accelererar ni i ett kanske det också är skäl att tänka på körsättet. Hur är det, brukar ni inte själv tycka att andra som kör tufft bär sig underligt åt i trafiken? Antagligen. Har ni också tänkt på att ni kanske gör likadant?

VÄND!

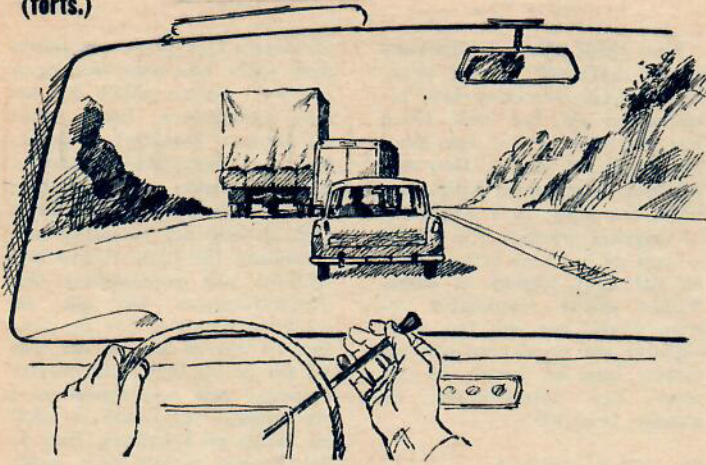
Det är en helt »ogenomskinlig» kurva. Vad som gör den ännu farligare är de närbelägna husen. Det betyder att vad som helst kan hända. Alltför många bilförare har en benägenhet att hålla innerkurva — även om det blir på högra sidan. Det gjorde den mötande lastbilen. Hade Teknikens Världs reportagebil inte växlat ner och saktat farten i tid hade den mött mitt i kurvan.



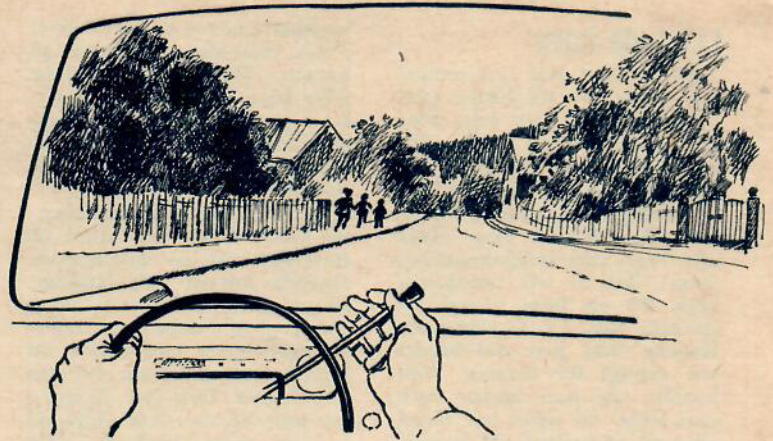
En stuga, en häck och ett par lekande barn innanför. Något grindhål syns visserligen inte, men den lilla stugan måste ha en infart. Sådant måste en god förare absolut kunna förutse. I den skymda kurvan har han inte stora möjligheter att stanna eller göra en undanmanöver för ett barn eller en cyklist som kommer ut på vägen om han inte räknat med att något kan hända.



(forts.)



Bara ett lättande på gasen i god tid räcker i många fall för att undvika att situationer uppstår. På motorväg inträffade att en personbil fick tvärbromsa för att undvika att köra på en paketbil bakifrån därför att paketbilen företog en omkörning av en långtradare. Bilen bakom personbilen uppfattade situationen långt i förväg och behövde aldrig ta till bromsarna. Körsättet blev lugnare och säkrare så.



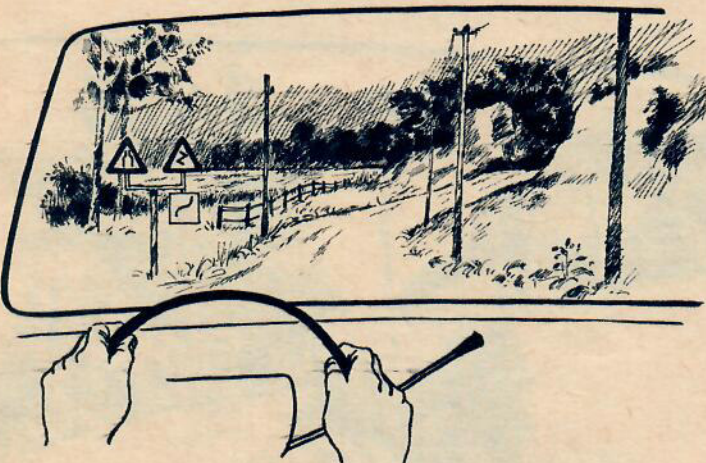
Barnen håller sig snällt på trottoaren när bilföraren får se dem. Men hur länge blir de där? Lekande barn bör alltid vara en allvarlig varning till en bilförare. De är impulsiva, och även om de blivit lärda att inte springa ut på vägen utan att se sig noga för, så glömmar de så lätt. En nedväxling i god tid och en signal för att väcka barnens uppmärksamhet, för medvetet springer de inte ut framför en framrusande bil.



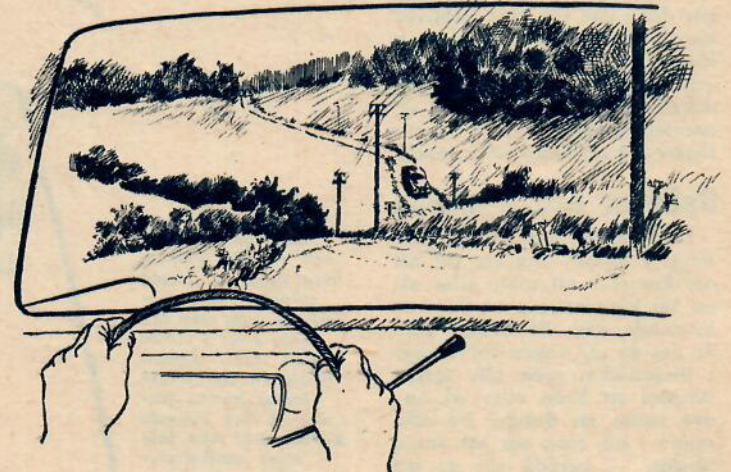
Tjälskotten kan vara farliga. Dels kan föraren förlora herraväldet över bilen, dels kan man slå sönder vagnen om det är stora »potthål». Den som ligger bakom en annan vagn — och håller ordentligt avstånd — har fördelen att av den framförvarande bilens uppförande kunna utläsa om han behöver sakta ner farten eller väja.



En ganska typisk bild ur livet i städernas förorter. En rad parkerade bilar. Vad som finns mellan dem syns inte. Ofta är det lekande barn som i brist på lekplatser håller till där. Här måste föraren vara beredd på vad som helst. En boll som rullar ut mellan bilarna berättar att det med största sannolikhet följer en liten grabb strax efter som skall hämta sin boll.



Kurva, avsmalnande väg och en beskrivning av kurvans utseende borde vara nog varning för en fartsugen bilförare. På den plats teckningen visar kunde man emellertid se ännu längre. Vägen syns visserligen inte alls bortom buskaget, men en skarp iakttagare kan ibland ana sig till ett möte genom sol- och ljusreflexer. Det var vad som inträffade när Teknikens Världs reportagebil passerade platsen.



Blicken bör inte bara spela över det närmaste avsnittet av vägen. En förare som ser framåt kan se långt fram i färdriktningen även om vägen »försvinner». Många gånger är vägen synlig även bortom det skymda avsnittet. I det vägvagnsnitt som teckningen visar blev det ett möte i en kurva i svackan, men föraren var beredd, han hade sett den mötande bilen långt innan.

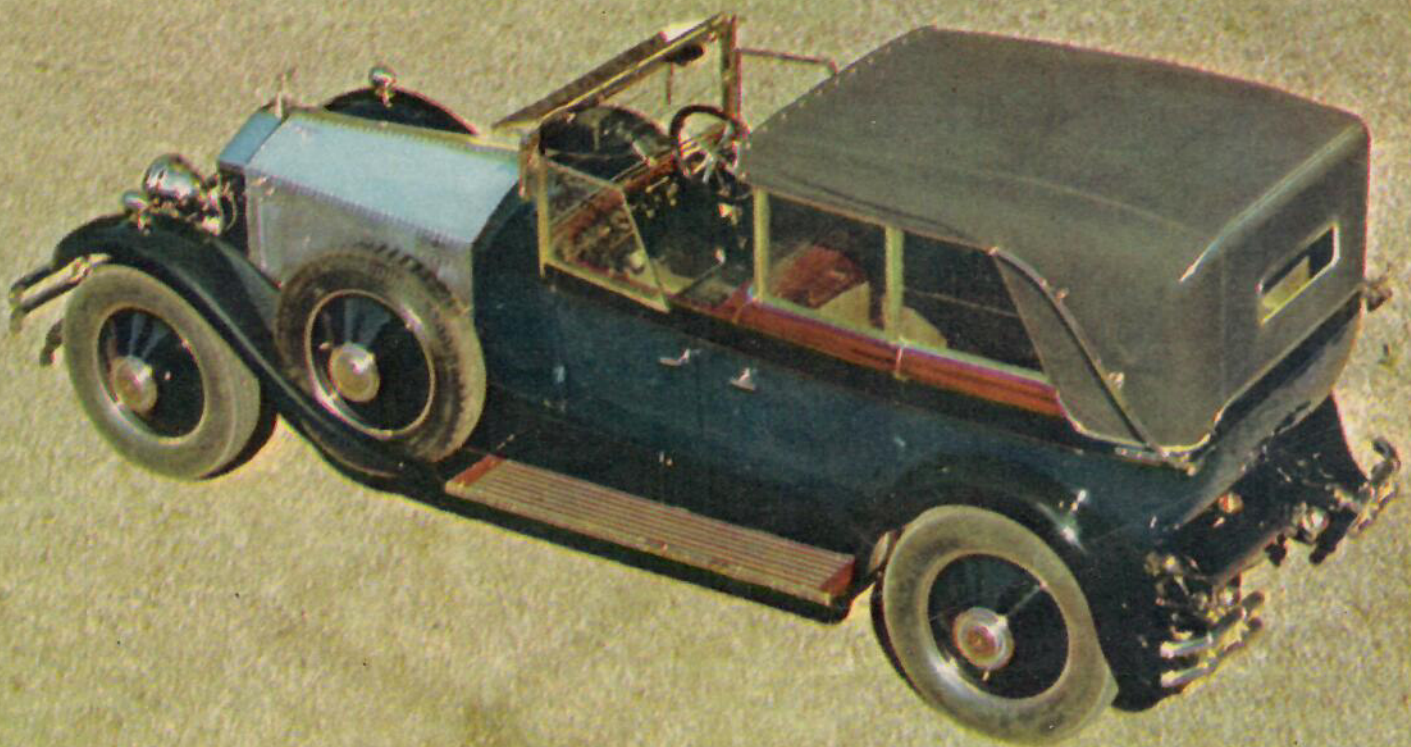
ETT "SILVERSPÖKE" GÅR IGEN!



Rolls-Royce slopade fyra modeller och satsade fabriken samlade resurser på den nya modellen 40—50 H. P. Redan från början blev den nästan legendarisk och det var den bilen som bidrog till att skapa begreppet Rolls-Royce. Modellen kallades smekamt SILVER GHOST.

VÄND!

Foto: OLLE ROSENQVIST





OROMANTISK SKÖNHET SOM BESTÅR

Rolls-Royce Silver Ghost betraktas av konnässörer som den mest legendariska bland de bilmodeller som lämnat den sägenomspunna fabriken. Typbeteckningen var egentligen så oromantisk och vardagligt krass som 40–50 H. P. Sitt smeknamn — Silver-spöket — fick vagnen då ett av de första exemplaren försattes med försilvrade beslag där samtida bilar hade mäs-sing och andra mindre ädla metaller och dessutom hade en motor som lät som en visk-ning vid jämförelse med kon-

kurrenternas — ett kanske något oegentligt ord i sam-band med begreppet Rolls-Royce. Som vid den tiden var brukligt bland tillverkare av lyxbilar byggde fabriken endast chassier och överlät åt sin kräsna kundkrets att efter egen smak utforma karosseriets linjer och inredning. Den första Silver Ghost kom 1906 och ansågs så lyckad att fa-brikens fyra övriga modeller slopades och de samlade re-surserna koncentrerades under 19 år på nykomlingen.

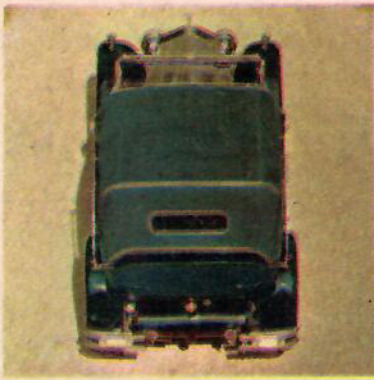
Den vagn som skulle kom-

VÄND!



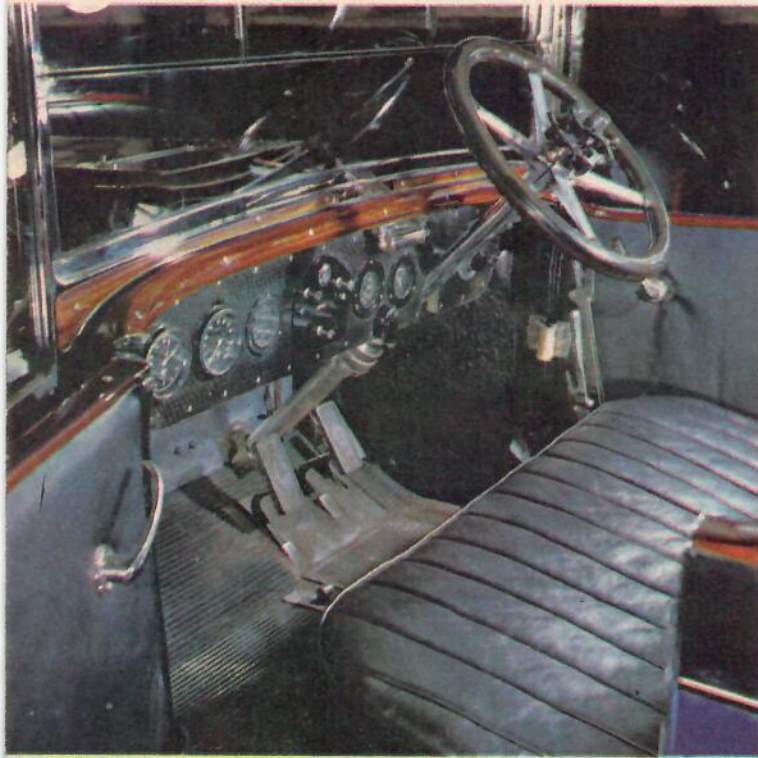
Leveransdagen för mer än 40 år sedan togs en bild utanför Riksmuseet. Scenen har upprepats — med samma bil! Tänk om den kunde berätta vad som speglats i dess lampor och nysilverkylare.





EN SVENSK FIRMA BYGGDE KAROSSEN

Många anrika
vagnar har skattat
åt förgängelsen
och det är
sällan man kan
glädjas åt att se
en hederlig
årgång.



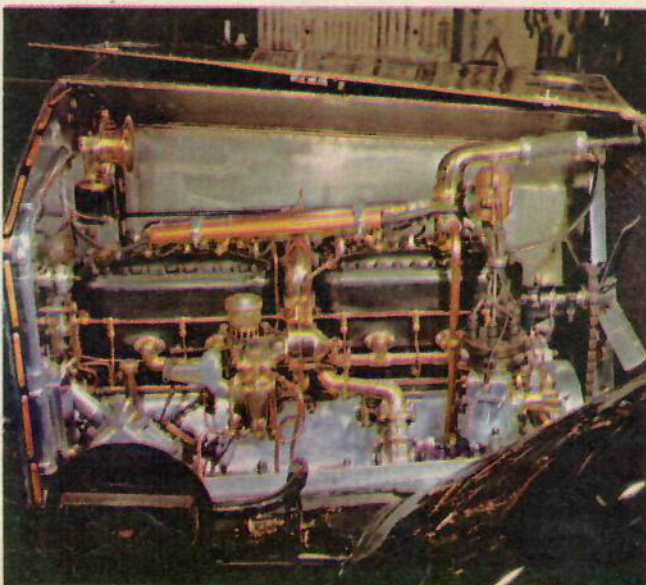
Utsatt för vädrets makter fick chauffören
köra herrskapet, som kunde njuta
av ormskinnsklädda säten och inredning av
ädelträ. Bilden nedan visar motorn
från förgärsarsidan. Detaljarbetet är
fascinerande. Likaså den rika
förekomsten av välpolerade rör.

(forts.)

ma att ge ett alldeles speciellt
skimmer åt Rolls-Royce, ja
man kan säga som var med
om att skapa begreppet Rolls-
Royce, hade en sexcylindrig
sidventilmotor på 7.434 cc. Vid
1.200 varv/min. utvecklade
motorn cirka 68 hk, en siffra
som Rolls-Royce vägrat att
bekräfta. Motorn räckte emel-
lertid till för att ge den cirka
2,5 ton tunga vagnen en topp-
hastighet av 100 km/tim. Kon-
struktivt och prestandamässigt
var den tämligen lik sina sam-
tida — det mest revolutione-
rande låg i tändsystemet, som
var det första verkligt tillför-
litliga. Och lika häpnadsväc-
kande var det oerhörda arbete
som lades ned vid tillverkning
och passning av minsta detalj.

i dag — ansågs på sin tid vara
höjden av gedigen elegans. I
närmare 40 år var denna vagn
i samma familjs ägo, de sista
två decennierna mer eller
mindre glömd och undan-
trängd i en garagehörna, fjär-
ran från trafikbruset. Men en
ny storhetstid skulle komma.
År 1958 förvärvades vagnen av
godsägare Tom Brahmer.
Chassiet nedmonterades i
minsta detalj och alla förslitna
delar byttes ut mot nya. Mo-
torn plockades isär, borrades
om, fick nya lager och en väl-
behövlig uppsuttning. Alla
elektriska ledningar i hela
vagnen byttes och karosseriet
återvände till sin ursprung-
liga tillverkare för välbehövlig
ansiktslyftning. Efter 2.500 ar-
betstimmar återuppstod denna
ärevördiga Silver Ghost, likt
sagens Fågel Fenix, i all sin
glans vittnande om en svun-
nen epok i bilismens historia
och så väl ompysslad att den
får vara med om att uppleva
nya epoker.

Vagnen som presenteras på
dessa sidor är just en Rolls-
Royce Silver Ghost. Tillverk-
ningsåret är 1921 och karos-
sen, som byggts av Gustaf
Nordbergs Vagnfabrik i Stock-
holm — firman finns kvar än



BILANALYS 7/62

CITROËN MI SIX

Teknisk analys: Bengt Odelgaard

Text: Karl-Erik Nykvist

Foto: PeO Eriksson



EN KUL BIL — MEN GUNGIG

Citroën har alltid levererat «bomber» på bilmärknaden. I vilken utsträckning de kan anses vara vackra att titta på är en sak som bara har med den personliga smaken att skaffa. Men en sak är klar, de har alltid varit ovanliga i linjerna och ovanliga till sin tekniska uppbyggnad. På många områden har Citroën varit föregångsfabriken och lanserat djärva idéer. Utseendet är ofta förbryllande, och det gäller kanske alldeles speciellt om MI SIX — den senaste skapelsen från Citroëns konstruktörer.

MI SIX ser större ut än den i verkligheten är, men det är definitivt en småvagn men

med för klassen relativt goda utrymmen. Den har fyra bakåtlutande dörrar och plats för fyra, inte alltför storvuxna personer. Genom rattens placering med nästan samma vinkel som en buss får föraren god plats med ben och knän, och även om körställningen till en början kan tyckas ganska ovanlig, vänjer man sig ganska snabbt och finner den då både bekväm och rolig.

För den som vill flytta hela framsätet framåt eller bakåt uppstår dock en del problem. Den detaljen kan inte ordnas med mindre än att man går ur bilen och lossar en sprint under sätet, justerar inställningen och sätter fast sprinten igen.

Dras sätet till sitt bakersta läge, blir det trångt för knäna för baksätesspassagerarna.

En del av utrustningen är i enklaste laget för att vara på en bil som dock kostar över 10.000 kronor på gatan. Men sätena är mjuka och av den klass man vant sig vid från den större och dyrare DS-modellen. När man sjunker ner i de mjuka sätena på MI SIX har man en känsla av att man slagit sig ner i bästa fåtöljen hemma i vardagsrummet — om man bortser från att man knappast skulle välja så grälla möbelytger som provvagnen hade. Sen kan man inte längre dra några likheter (Forts. på nästa sida)



BILANALYS CITROËN MI SIX (forts.)

med det ombonade hemmet. Dörrarnas fönster är av skjuttyp — de var mycket svåra att öppna i kylan under provkörningen och hindrade effektivt att man böjde sig ut för att titta exempelvis vid backningsmanövrer. Detaljarbetet visade heller inte en sådan kvalitet man har rätt att fordra för dryga 10.000 kronor.

Bagageutrymmet är förhållandevis stort för vagnens storlek, men dess oregelbundna utformning hindrar att det utnyttjas effektivt för större väskor.

MOTOR

Drivkällan är bara på 22 hästkrafter, vilket naturligtvis inte kan ge någon blixtrande acceleration, även om det går lätt att hålla relativt hög marschfart när man väl fått upp farten. I sanningsens namn får man nog en känsla av att motorn utvecklar fler hästkrafter än den gör. Motorljudet är emellertid mycket högt, rent av störande på de lägre växellarna. Växelspaken av paraplytyp är lätt att hantera när man väl vant sig vid den, och med ett riktigt

utnyttjande av växellådan kan man göra körningen rätt smidig även i stadstrafik — den dåliga accelerationen till trots.

FJÄDRING

Fjädringen är ju numera något alldeles specifikt för Citroën, och MI SIX har inte vansläktats på den punkten. Den är mjuk, mycket mjuk, och kan vara obehaglig för sådana som har anlag för bilsjuka. Det gungar och kränger ganska våldsamt i den mån inte underlaget är alldeles jämnt. Innan man vant sig vid krängningarna vid kurvtagning inger vagnen en obehagskänsla — ger intryck av att släppa väggreppet. Men detta är alldeles fel. Tvärtom är vägeskaperna mycket goda, vilket väl delvis också framhjulsdriften medverkar till. På dålig väg torde de flesta andra bilar i klassen komma på efterkälken.

INREDNING OCH UTRUSTNING

Säten och sidorutor har redan nämnts. Någon riktig plats att förvara saker och ting på inuti vagnen finns inte. Läsbart handskfack saknas. I stället finnes en mindre hylla under instrumentpanelen att placera småsaker på. På grund av den bakåtlutande rutan finns heller ingen plats bakom baksätesspassagerarna. Ratten och de inre dörrhandtagen är ett arv från DS 19, och de båda detaljerna får godkänt betyg.

De senare är relativt barnsäkra, eftersom det fordras två grepp innan dörrarna kan öppnas inifrån. Inifrån justerbara strålkastare är en annan detalj som inte finns på andra bilar i den här klassen. Detta är emellertid en nödvändighet på en vagn med så mjuk fjädring som MI SIX, där bagagevikt och passagerarvikt gör större utslag än på någon annan bil. Instrumenteringen är tillräcklig.

VÄRMEN

Vår provkörning ägde rum när det var 8–10 grader kallt, och då räckte värmen inte till. Motorns kylflöde skall klara av kupévärmerna, och den är inte tillräcklig. Med defrostermunstycket — det finns bara ett i centrum — kan man välja riktning på luftströmmen antingen till den ena eller andra sidan. Detta är inte tillfyllest. Med fyra personer i vagnen immade rutorna snabbt igen, och ventilationsrutor i vanlig mening finns inte. Sidofönstren måste dras åt sidan, och då kan man inte komma ifrån ett irriterande drag för passagerarna bak.

Från förarplatsen kan man inte se vagnens fyra hörn, men sikten vid körning är ganska god, även om hörnstolparna vid vindrutan skymmer sikten snett framåt. Backspeglarna är så knappt tilltagen att den inte kan utnyttjas med någon säkerhet, föraren måste vända



Bakpartiet på Mi Six ger bilen en särprägel. Taket går ut längre än på andra vagnar med »selvänd» bakruta. Bagageutrymmet är förhållandevis stort, men kan inte utnyttjas för flera stora resväskor.



Motorn på 22 hästar väsnas väl mycket — speciellt på de lägre växellarna. Reservhjulet förvaras i motorrummet.

PRISER

Katalogpris i Stockholm: 8.720 kronor. Där in går ventilerande värmesystem, mekanisk vindrutespolare, rostskyddsbehandling och stänkskydd.

Vägskatt: 110 kr per år

Särskild omsättningskatt: 790 kronor.

Priset på gatan: 10.278 kronor. Detta pris innefattar dock inte vägskatt och försäkringsavgifter.

RESERVEDELSPRISER

(exklusive 6,4 procent varuskatt:

Sats cylindrar, kolvar, kolvringar och bultar	273:—
Vevaxel, vevstakar, vevlager o. främre ramlager	420:—
Bakre ramlager	26:75
Sats avgasventiler	19:—

Avgasrör, komplett med ljuddämpare ..	181:50
Kopplingslamell med centrum	55:—
Framflygel, olackerad utan tillbehör ..	125:—
Framdörr, olackerad utan tillbehör	176:—
Främre stötfångare, komplett med alla detaljer	187:—

Riktpriser på reparationer tillämpas icke.

TEKNISKA DATA:

Fabrikat och modellbeteckning:
CITROËN MI SIX

Tillverkare: Automobiles Citroën, Paris.

Generalagent: Automobiles Citroën AB, Stockholm.

Vagnstomme: Bottenplatta med förstyrningsbalkar.

Inredning: 4 sittplatser. Helt säte fram och bak.
Instrumentering: Våg- och hastighetsmätare samt bränslemätare.

Motor: Luftkyld tvåcylindrig fyrtakts boxermotor. Cylinderdiam. 74 mm. Slaglängd 70 mm. Slagvolym 602 cc. Kompr. 7,4 Effekt 22 hk vid 4500 v/min. Trycksmörjning. Inbyggd oljekylare. Förgasare Solex 30 PBI. Batteri 6 V, 50 Ah. Generator effekt 150 watt.

Koppling: Torr skivtyp.

Växellåda: Fyrväxlad helsynkroniserad.

Styrinrättning: Direktstyrning av kuggstångstyp. Enekrad säkerhetsratt med plastklädsel, saknar centrum.

Kraftöverföring: Motor, växellåda och slutväxel i en enhet. Framhjulsdraft med dubbla inre och yttre kardanknutar.

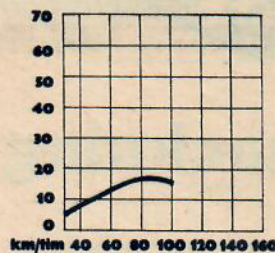
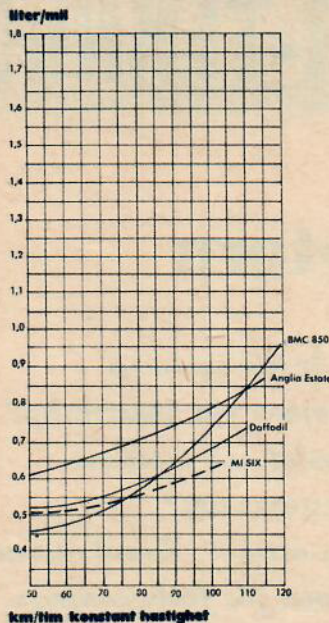
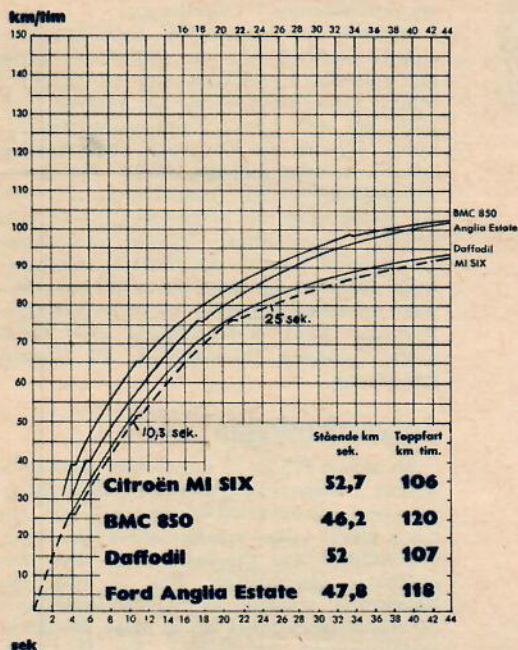
Karosseri: Helt av stål med fyra dörrar samtliga hängda i framkant. Tak av glasfiberarmerad plast.

Hjulställ: Separatfjädring av samtliga hjul med

ACCELERATION

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

DRIVHJULSEFFEKT



BROMSPROV från 80 km/tim



Pedaltryck
1:a 18 kp
20:e 19 kp

1:a 41 m
5:e 41 m
10:e 43 m
15:e 42 m
20:e 42 m

sig om vid vanliga filbyten eller svängar. Den »felvända» bakrutan (diskutabel ur säkerhetssynpunkt) visade sig inte ha någon särskild fördel vid smutsigt väglag, men den isa-

de inte igen lika hårt när det var kallt och övriga fönster frös vid nattparkering utomhus. Vindrutetorkarna sveper ett tillräckligt sammanhängande fält.

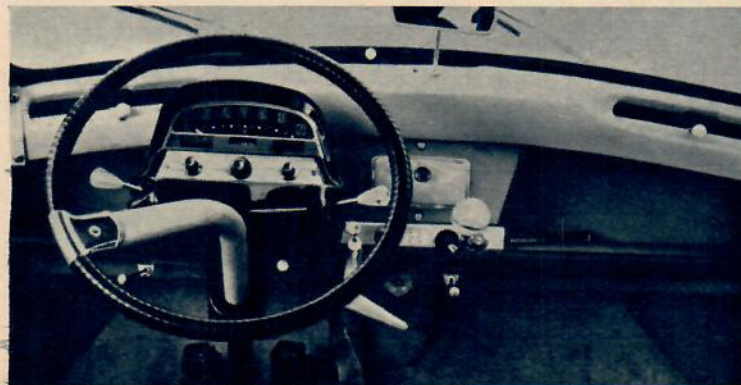
SLUTOMDÖME

För att vara en bil som kostar över 10.000 kronor är detaljarbetet inte det man har rätt att önska sig. Men om man inte har alltför stora anspråk

på sportiga egenskaper, så finner man dock här en vagn som är avgjort rolig att köra och vars framkomlighet — även om det inte går så fort — är ställt utom allt tvivel.



Förarställningen påminner om den som bussförare får. Anledningen är rattens lutning. Men sitsen blir bekväm i de mjuka sätena och lären får vila även om föraren är lång.



Ratten är densamma som i de dyrare DS- och ID-modellerna. Instrumenteringen är i övrigt tillräcklig. Knappar och reglage är av fransk typ — vilket betyder att de ibland kan vara svåra att nå.

rullgrade bärramar. Skruvfjäderpaket gemensamma för främre och bakre bärramen på vardera sidan. Friktionsstötdämpare och tröghetsdämpare.

Bromsar: Hydrauliska fyrhjulsbromsar, främre bromstrummorna med kylflansar placerade intill växellådan. Total bromsarea 566 cm².

Däck: Michelin-X 125×380.

Volym: Bränsletank 25 liter. Vevhus 2 liter. Växellåda 1 liter. Bromssystem 0,5 liter. Bagagerum 0,35 kbm med slätt golv och raka sidor, fritt från reservhjul.

Utrustning: Reglerbart värme- och defroster-system. Luftkonditionering genom intag på instrumentpanelen. Ställ- och utbytbara framsäten. Klädsel av nylontyg. Dubbla vindrutepolare. Stråkastarna reglerbara i höjdded inifrån vagnen.

Tjänstevikt: 720 kg.

Vänddiameter: 5,5 meter.

Antal rattvarv mellan fulla framhjulslutlag: 2,5.

YTTERMÅTT

Total längd 387 cm, hjulbas 239 cm, höjd 149 cm, bredd 152 cm, spårvidd fram 126 cm, bak 122 cm, markfrigång (olastad) 25 cm.

INNERMÅTT

Framsätets effektiva bredd 132 cm, baksätets effektiva bredd 122 cm, bagageutrymmets effektiva bredd 96 cm, höjd 38 cm, längd 72 cm, framsätet går att skjuta 6 cm åt vardera hållet.

ÅTKOMLIGHETS BETYG

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

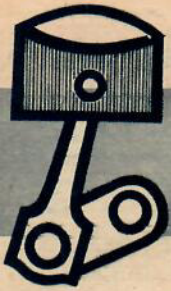
Just. av förarsäte 1, just. av värme o. vent. 3, oljemätsticka 5, oljepåfyllning 5, batteri 5, startmotor 5, generator 4, strömfördelare 2, tändstift 3, bränslepump 3, förgasare 5, bromsvätskebeh. 2, fläktrem 2, motorhuvslås 5.

HASTIGHETSMÄTAREN

visade	30	50	80	100
vid verklig fart	27	47	78	98

VÄGMÄTAREN

visade 2 % för kort vägsträcka.



MOTOR-TEKNIK

Knackning i motorn

Varför knackar bilmotorn ibland? Är det motorns eller bränslets fel? Vad händer i motorn vid knackning?

Hur inverkar kompressionsförhållandet och motorns tillstånd? Vad är oktantal? Hur bestäms det?

Detta är frågor som belyses i denna artikel. Bland annat har Motor-Teknik besökt Institutionen för förbränningsmotorteknik vid Tekniska högskolan i Stockholm, som just forskar på området.

De flesta bilförare vet att en bilmotor kan knacka om motorn belastas för hårt eller om *»dålig»* bensin används. Däremot torde det för de flesta av oss vara mindre bekant vad orsakerna till knackning är och vad som händer inuti



motorn. Låt oss därför följa en tilläpplad knackningsdemonstration vid Institutionen för förbränningsmotorteknik. Proven görs på en Penta B-16 4-takts 4-cylindrig bensinmotor.

Motorn är monterad i en bromsbänk av virvelströmstyp. För att genomföra noggrann mätning av händelseförloppet används bl.a. tryckindikeringsutrustning med piezoelektrisk givare monterad på tändstiften samt katodstråleoscilloskop. För noggrann varvtalsmätning används fotoelektrisk pulsgivare och dekadräknare. För temperaturmätning visarinstrument och potentiometerskrivare samt termoelement för mätning av tändstiftselektrodens och avgasernas temperatur.

Motorn körs först med 97-oktanig bensin vid 1500 varv och full belastning. När temperaturstabilisering uppnås kopplar man över till lågoktanig bensin. Tändstiftstemperaturen och vridmomen-

tet iaktas i båda fallen. Vid knackning sjunker det uppmätta vridmomentet samtidigt som tändstifts- och kylvattentemperaturen ökar. Avgastemperaturen däremot sjunker kraftigt. Man skulle kanske tro att avgasernas temperatur skulle öka vid den ökade belastningen och värmeutvecklingen. Så är emellertid inte fallet. Detta förklaras av att värmeövergången till cylinderväggarna ökar kraftigt vid knackning, eftersom den utvecklade värmemängden är konstant måste detta medföra en sänkning av avgastemperaturen.

Tryckvågor

När motorn arbetar normalt antänds bränsleluftblandningen vid tändstiftet och en flamfront utbreder sig över förbränningsrummet med en hastighet av 10 till 30 meter per sekund. Den tryckstegring som uppstår i cylindern överförs på kolven och förvandlas till arbete.

Vid knackning ökar förbränningshastigheten till mellan 300 och 500 meter per sekund. Förbränningen sker tämligen okontrollerat och orsakar kraftiga tryckvågor, som slår mot kolv- och förbränningsrum. Det är de häftiga tryckvågorna som åstadkommer de metalliskt onjutbara ljud som vi kallar knackningar. Men knackningen följer inte enbart höga påkänningar på motorns mekaniska delar utan även stor värmeövergång till kylvattnet. Samtidigt sjunker motoreffekten och bränsleförbrukningen ökar.

Knackning beror inte enbart på om bränslet är av bra eller dålig kvalitet, d.v.s. har högt eller lågt oktantal. Det beror även på motorns s.k. oktantalbehov.

Vädrets betydelse

Vi märker ibland att motorerna går bättre i fuktig väderlek. Samma motor kan ha mindre benägenhet till knackning vid en väderlekstyp än vid en annan. Det förklaras av att vid fuktig väderlek

erhåller man en lägre förbränningstemperatur och vid lågt lufttryck får man en tryckminskning i cylindrarna.

Motorkonstruktionen är dock den viktigaste faktorn när det gäller förmågan att undvika knackning och ge maximal effekt. Utvecklingen har de senaste åren gått mot allt högre kompressionsförhållande för att ur en given motorstorlek erhålla största möjliga effekt. Kompressionshöjningen har naturligtvis fått lov att rättas efter de bränslekvaliteter som kunnat framställas. Själva motorkonstruktionen i form av förbränningsrummets utformning, dess material och därmed sammanhängande värmeavledningsförmåga samt kylsystemets effektivitet avgör motorns benägenhet att motstå knackning.

Sotavsättningar

En annan faktor är eventuella sotavsättningar i förbränningsrummet. Dels hindrar sotet värmeavledningen, dels kan det börja glöda, vilket orsakar självantändning. Tändningen kan således komma före den ordinarie tändgnistan. När vi talar om knackning orsakad av självantändning i förbränningsrummet är vi inne på tändinställningens betydelse. En för tidig tändning ger upphov till okontrollerat förbränningsförlopp, d.v.s. knackning. För löst dragna tändstift eller för mjuka stift kan även orsaka knackning. Motorns kylvattentemperatur har stor betydelse. Ju varmare motorn går desto större blir oktantalbehovet. Man kan således genom att på vintern skärpa av kyllufttillförseln för mycket göra en bilmotor knackningsbenägen. Detta gäller speciellt om man av oförstånd felaktigt använder kombinationen vintertermostat och kylargardin.

Oktanvärdet

Ordet oktantal kan enklast förklaras som ett mått på bensinens förmåga att motstå knackning. Ju högre oktantalet är desto mer knackningsbeständigt är bränslet. När man bestämmer ett bränsles oktantal körs bränslet i en speciell provmotor med variabelt kompressionsförhållande. När kompressionsförhållandet ändras så att knackning av en viss given intensitet erhålls, avbrytes provet. Därefter körs motorn med ett s.k. referensbränsle. Bränslets sammansättning ändras



tills samma knackningsintensitet erhålls. Referensbränslet blandas av iso-oktan, ett kolväte som är mycket knackningsbeständigt och som betecknas med oktantalet 100, och normalheptan, som har givits oktantalet 0. Volymprocenten iso-oktan i referensbränslet anger det provade



bränslets oktantal, d.v.s om blandningen innehåller 90 procent iso-oktan och tio procent normalheptan och ger samma knackningsintensitet som provbränslet så har detta ett oktantal av 90.

Samma bensin!

Numera anges oktantalet enligt den s.k. researchmetoden. D.v.s. lågoktanigt bränsle har värdet 87 till 90 och det högoktaniga 96 till 98. För ganska få år sedan angavs oktantalet för den vanliga bensinen från ca 70 till 75. Helt prötsligt och utan nämnvärda försök till varudeklara-tion började man tala om att oktantalet var ca 81 till 85. De som gav akt på motorernas uppförande kunde mycket riktigt konstatera att de uppförde sig precis som förut. Någon kvalitetsförbättring ha-

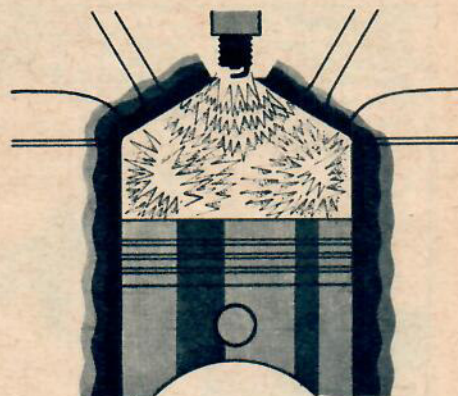
de inte ägt rum. Hela förklaringen låg i att det finns två standardiserade motorer enligt vilka oktantalet kan bestämmas. Fram till denna tidpunkt hade man i Sverige använt sig av en oktantsangivelse grundad på den s.k. motormetoden. Enligt denna metod blir siffervärdena lägre. Eftersom man utomlands och framför allt i USA övergått till researchmetoden antogs även denna hos oss. Det som skiljer de olika provmetoderna åt är framför allt varvtalet och temperatur. Vid researchmetoden är varvtalet 600 och kylvatten-temperaturen 52 grader C. Vid motormetoden är varvtalet 900 och kylvatten-temperaturen 38 grader C.

Rätt bränsle viktigt

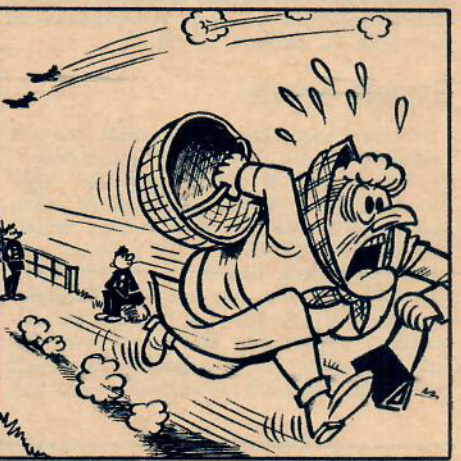
Varje motortillverkare anger i sina specifikationer motorns oktantsbehov under normala driftförhållanden. Som vi nämnt tidigare blir en sotig motor i behov av bränsle med högre oktantal. Likaså ökar oktantsbehovet om tändningen höjes alltför mycket. I sammanhanget för-tjänar påpekas att det inte är någon fördel att använda ett högoktanigt bränsle i en motor med så lågt kompressionsförhållande att lågoktanigt bensin kan användas. Enda följden är en onödig stegring av bränslekostnaden.

Tidigare, när motorerna var byggda med lägre trimningsgrad, var det en vanlig metod att tändningsinställningen skedde med hjälp av bilmekanikerns öra så att en lätt spikning kunde höras vid kraftig belastning av motorn. Härvid gav

motorn lägsta bränsleförbrukningen och bästa prestanda. Det finns fortfarande kvar en ovana att man försöker kurera moderna högeffektiva motorer på samma sätt. Resultatet blir vanligtvis nedslående. De moderna motorerna kräver absolut riktig justering av brytarspetsarnas kamvinkel, med instrument och tändningstid-punktens inställning med hjälp av »tänd-pistol», d.v.s. stroposkoplampa. Vissa fabri-kanter rekommenderar därefter en viss manuell finjustering på några grader. Ef-ter den manuella justeringen måste dock förnyad kontroll av tändinställningen fö-retas.



Accis	Riktpris	SAAB	Accis	Riktpris
1.450	16.000	95 Kombi	1.060	9.980
1.490	17.100	96 Sedan	960	8.350
1.540	18.300			
1.560	20.000	SIMCA	880	7.415
1.590	23.000	Etoile	1.070	8.200
—	38.850	Elysee	1.100	9.325
1.390	22.625	Monthléry	1.100	9.525
1.390	23.990	Monaco	1.130	10.700
		Castel Kombi	1.130	9.850
880	9.990	Ariane Superluxe	1.300	10.730
1.060	11.990			
		SKODA		
940	7.350	Octavia	1.080	6.400
1.300	10.900	Touring Sport	1.100	7.300
		Felicia Kabriolet	1.120	9.000
1.180	7.075	Kombi	1.140	7.810
		STUDEBAKER		
620	6.140	Lark 2-d.	1.460	13.900
660	9.200	» Kombi	1.610	19.400
		» V8 2-d.	1.610	16.800
1.460	22.200	Hawk GT Hardtop 6 cyl.	1.630	23.000
1.480	23.200	» V8 259	1.760	24.000
		SUNBEAM		
1.120	9.600	Rapier Saloon	1.280	13.600
1.140	10.310	» Kabriolet	1.250	13.860
1.130	11.090	Alpine	1.180	14.080
1.190	10.350	TRIUMPH		
1.540	14.240	Herald 1200 Lim.	990	7.635
1.550	15.130	» Kupé	960	8.545
		» Kabriolet	960	9.090
1.220	11.400	TR4 Kabriolet	—	14.700
1.410	12.300	WARTBURG		
1.250	12.900	Limousine	1.100	7.300
		Kombi	1.190	8.750
1.710	19.300	Kupé	1.120	9.165
1.700	20.200	VAUXHALL		
1.790	21.000	Victor Super 3-växl.	1.150	9.760
		» 4-växl.	1.160	10.010
—	18.300	Victor De luxe 3-växl.	1.160	10.470
2.990	28.375	» 4-växl.	1.160	10.700
2.990	28.000	Victor Kombi 3-växl.	1.210	11.190
3.400	31.600	» 4-växl.	1.210	11.440
		Velox	1.440	12.470
		Cresta	1.450	13.285
—	18.660	VOLGA		
—	19.795	M 25 K	1.720	11.680
—	21.280	VOLKSWAGEN		
—	19.985	1200 Limousine	900	7.185
—	21.020	» Kabriolet	—	9.935
—	22.570	» Karmann Ghia Kabr.	—	12.140
—	—	» Kupé	960	10.715
1.390	13.900	» Limousine	1.030	10.090
1.980	21.000	W.O./SELY		
		1500	1.080	9.538
		1600	—	11.780
830	6.695	VOLVO		
840	8.140	PV 544 Favorit 3-växl.	1.170	9.950
940	11.250	» Special 4-växl.	1.180	10.600
940	12.050	» Sport 4-växl.	1.180	11.100
		P 210 Duet	1.300	10.495
1.120	10.960	» 4 dörr. 3-växl.	1.250	12.275
—	13.270	» 4 dörr. 4-växl.	1.270	12.375
—	—	» 4-växl.	1.270	12.775
—	—	» Sport 4-växl.	1.270	13.475
—	—	» Sport överväxel	1.290	17.950
1.730	17.300	P 1800	1.320	17.950
2.190	23.100	P 1800 Överväxel	1.330	18.600



BILNYCKELN

Som ett komplement till Bilnyckeln, som fanns införd i Teknikens Värld nr 1-5, publicerar vi här priserna på de vanligast förekommande bilarna. Klipp ur prislistan (som forstärker på nästa sida) och sätt in den som komplement till Bilnyckeln.

Model	Accis	Riktppris
ALFA ROMEO		
Giulietta Berlina TI	1.140	14.600
Spider	1.050	16.000
Spider	1.120	18.100
2000 Sedan	1.590	26.300
AUSTIN		
850 Basile-Saloon	190	5.730
Super Saloon	790	7.260
Cooper Saloon	8.740	7.900
850 Kombi	920	7.380
A40 Saloon	850	7.780
Kombi	8.010	8.010
A60 Saloon	1.290	10.610
Kombi	12.060	12.060
A110 Saloon överväxel	16.110	16.110
Healey 3000 Mark II	1.340	17.240
BMW		
700 Limousine	790	7.580
Sport Kupé	790	9.550
2.6 Limousine	1.660	27.000
3.2 Limousine	1.710	29.800
BENTLEY		
S 2	71.700	105.000
Continental Park Ward Kabr.		
BUICK		
Special 4019 Standard 4-d.	1.460	19.900
4167 Cabriolet 2-d.	580	28.900
CADILLAC		
6039 Fleetwood Spec. Sedan 4-d.	—	52.600
6733 Fleetwood 75 4-d.	—	76.500
CHEVROLET		
Corvalet 727 2-dörr.	1.320	16.400
769 Sedan 4-d.	1.340	16.775
Chevy II 369 Sedan, 4-cyl. 4-d.	1.390	17.000
435 Kombi	1.570	19.350
Biscayne 1169 Sedan 4-d.	2.200	20.075
Bel Air 1535 Kombi	2.860	23.325
1569 Sedan 4-d.	2.190	20.975
Impala 1739 Hardtop 4-d.	2.570	22.550
1747 2-d.	2.180	22.150
Bel Air V8 1635 Kombi	2.200	24.050
1669 Sedan 4-d.	2.200	21.700
Impala V8 1839 Hardtop 4-d.	2.380	23.275
CHRYSLER		
Valiant V100 Sedan 2-d.	1.410	14.200
Sedan 4-d.	1.410	14.950
Kombi	1.430	16.950
Valiant V200 Sedan 4-d.	1.430	15.750
Sedan 145 hk	1.400	16.150
Newport Sedan 4-d.	—	27.800
CITROËN		
MI 6	790	8.720
ID 19 Confort	1.390	14.950
Break Kombi	1.520	18.110
DS 19 S	1.440	18.200
DAF		
Sedan 750 De Luxe	800	6.500
DAIKER		
750	850	7.500
800 De Luxe	880	7.950
AV 1000 Limousine	1.060	8.950
S Coupé 4-d.	1.110	10.400
4-d.	1.130	10.250
DAIMLER		
SP 250	1.220	21.550
DODGE		
Lancer 770 Sedan 2-d.	1.440	16.400
GT Hardtop 2-d.	1.430	17.100
Dart Sedan	1.710	19.700
440 Sedan 4-d.	1.730	21.700
V8 Sedan 4-d.	1.800	22.500
FERRARI		
250 GT 2+2	—	67.000
Berlinetta de luxe	—	72.000
FIAT		
600 D	740	5.910
1100 Speciale	1.110	8.850
1300 Juventus	1.140	10.345
1500	1.140	10.945
1800 B Scandinavia	1.140	10.945
2300 Scandinavia	—	13.885
—	—	15.340
FORD		
Anglia De Luxe	920	6.995
Kombi	1.000	8.025
Taurus 12 M Super	1.070	7.850
Consul 4-d.	1.150	9.680
Capri	1.130	11.565
Taurus 17 M Super 2-d.	1.080	9.580
Kombi	1.160	10.345
Sport	1.120	11.350
Consul	1.350	9.970
Zephyr	1.440	12.100
Fairlane 500 2-d.	1.470	17.875
Galaxie 500 4-d.	2.380	22.100
V8	—	22.100
Thunderbird Hardtop	3.390	32.000
GLAS		
400 Sedan	560	4.800
Sport	600	6.000
Isar 700 D Luxe	810	7.155
HILLMAN		
Husky Series I	1.140	8.750
Minx Series IIB Special	1.170	8.810
Kabriolet	1.220	11.200
Super Minx	—	10.175
HUMMER		
Hawk Saloon	1.650	15.630
JAGUAR		
Mark II 2.4	1.670	21.950
3.4	1.730	25.950
3.8	1.730	27.750
E-type	—	32.000
LANCIA		
Aprilia Sedan III	1.120	13.450
Flavia Sedan	1.120	18.350
Flaminia Sedan	1.770	34.410
MG		
Midget	840	9.250
MGA 1600 Tourer	1.110	12.575
Magnette	—	12.645
MERCEDES		
180	1.370	14.400
180 D	1.410	15.450

KAN AUTOMATKAMERAN TÄNKA?



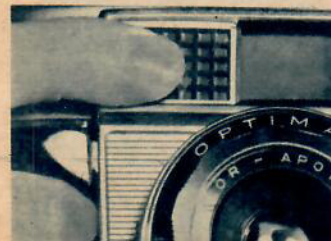
Marie, 4 år, kan ta perfekta bilder med Olympus Pen, som inte fordrar mer av fotografen än att denna kan trycka på en knapp.

Kriteriet på en bra automatkamera är att fotografen inte behöver bekymra sig om några inställningar, som kräver bedömning, grundad på kunskap eller erfarenhet. Det skall räcka med att ställa in filmkänsligheten en gång och rikta kameran mot ett motiv, trycka av och vrida fram filmen för att resultatet skall bli perfekt. Även kameror, som har viss manuell inställning, t.ex. på så sätt att två visare skall sammanföras, kan räknas in bland automatkamerorna. Detta handgrepp kräver ju inget kunnande.

För all fotografering fordras ljus. I en automatkamera får detta ljus, förutom att det tecknar en bild på filmen, ställa in bländaren. Ljuset passerar nämligen på sin väg till filmen, eller går en separat väg till en ljusmätare. I denna omvandlas ljusets energi till en kraft, som är tillräcklig för att ställa in bländaren. Ju mer ljus desto större kraft och därmed mer hopdragen bländaröppning. Ett extra krafttillskott kan man i vissa konstruktioner få då avtryckaren rör sig de första bråkdelarna av den första millimetern.

Kamerans insläpp till ljusmätaren måste anpassas till den känslighet filmen har. En färgfilm med en hastighet av 16 DIN måste motsvaras av en liten ljusglugg, medan en snabb film på t.ex. 27 DIN får en stor öppning för ljuset, vilket ger större ljusenergi och följaktligen mindre bländare.

Det här går illa. Man får inte hålla fingret för ljusintaget. Det leder ofelbart till överexponerade bilder.



Ljusinsläppets storlek reglerar fotografen själv. Ofta är det en liten räfflad ratt som skall ställas om vid byte av filmtyp. Det är lätt gjort att glömma den operationen, men ett sådant slarv hämnar sig ofelbart. Inte heller är det rekommendabelt att hålla ett finger framför ljusintaget. Det leder till överexponering, eftersom kameran, naivt resonerat, tror att det är mörkare ute än det i verkligheten är.

En automatkamera är ingen tänkande kamera. Riktat man kamerans mätare i motljus mot en vacker flicka med en ljus himmel i bakgrunden får man obönhörligen himlen rätt exponerad, medan flickans ansikte blir mycket mörkt, kanske en silhuetbild. Den som prövat att fotografera kyrktorn t.ex. med en automatkamera vet att också de blir kraftigt underexponerade. Kamerans ljusintag rättar sig nämligen efter himlajuset, vilket dominerar bilden, och »tror» att det är den viktigaste delen av motivet. Bästa sättet är att undvika sådana bilder är att låta bli motivet. Med litet övning kan man kanske lära sig hur man håller ett finger framför ljusintaget eller hur man ställer om finkänsligheten till ett högre tal, allt för att öka storleken på ljusintaget. Detta är dock mycket osäkra sätt.

Det vanligaste förhållandet mellan bländare och tid är att slutartiden fixeras vid t.ex. 1/60 sekund. Det gäller näm-

(Forts. på sid. 43)

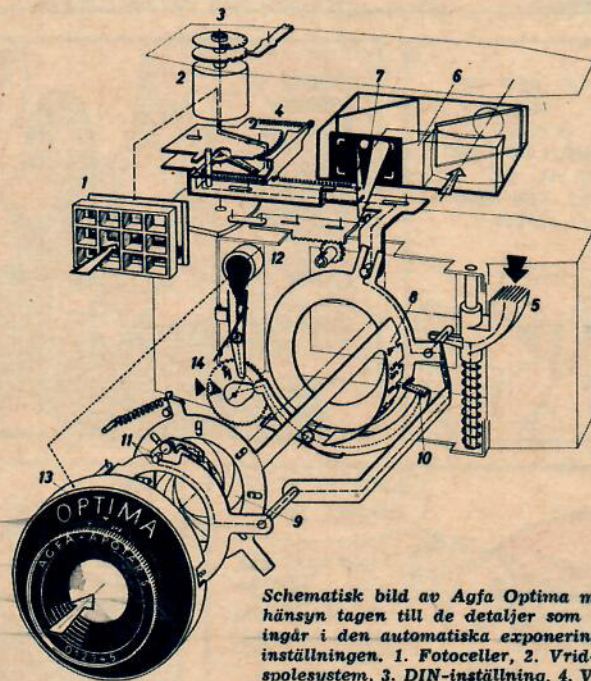
För de kvalitetsmedvetna konsumenter som vill få tekniskt perfekta bilder och har råd att betala för en bra kamera men som inte är roade av att ställa in avstånd, bedöma ljus eller exponeringstider har automatkameran skapats.

Av ROLAND MÖLLERFORS

Så fungerar automatkameran

Innanför höljets till en automatkamera finns en mängd detaljer som tillsammans bildar exponeringsautomatiken. Sprängteckningen visar hur en Agfa Optima, en konventionell automatkamera för småbild, fungerar. Siffrorna i texten hänvisar till siffrorna på skissen. De streckade linjerna anger vilka delar, som är verksamma vid arbete.

I selencellen (1) ger ljuset en elektromotorisk kraft, som påverkar exponeringsmätarens vridspole (2). Filmkänsligheten, som reglerar vridspolens inställning, har ställts in vid (3). När tangenten (5) trycks ner förs en hävarm fram till ett anslag (4) och fixerar mätarens vridspole i utslagsläge. Vid kopplingsringens rörelse styrs först tidinställningen av slutaren, från 1/30 sekund till 1/250 sekund. Först när ljuset är så starkt att 1/250 sekund är för lång tid börjar bländaren strypas åt till 22. Några bestämda steg som 5,6, 8 o.s.v. för bländaren har inte automatkameran, utan bländaren kan öppnas till t.ex. 7,2 ell. dyl. Inte heller tiden följer ett schema. Kameran kan lika gärna exponera på 1/86 sekund som på 1/100.



Schematisk bild av Agfa Optima med hänsyn tagen till de detaljer som ingår i den automatiska exponeringsinställningen. 1. Fotoceller, 2. Vridspolesystem, 3. DIN-inställning, 4. Visarutslag, 5. Tangent för automatikinställning, 6. Sökare, 7. Röd-grön signal, 8. Bländarstyrning, 9. Irisbländare, 10. Styrning för blizrtinställning, 11. Tidstyrning, 12. Anslutning för blizrt, 13. Objektivets trepunktsinställning, 14. Inställningsskiva för automatik, blizrt och tid.



RULLE RYMD

TECKNAD AV JACOVITTI



RAKETEN HAR NU LÄMNAT OSYNLIGHETSFÄLTET KRING RYMDSTATIONEN OCH RASAR VIDARE UT I RYMDEN ...



HALLÅ, TOMEROMSKI! HÖR NI OSS? HOHO, PROFESSORN!



NÅGRA TIMMAR SENARE VAKNAR KARLARNA OMBORD, TUSENTALS MIL BORTA ...

VAD HAR HÄNT? VI FLYGER JU!



VAKNA, PROFESSOR!

AAAJ! OOOJ!



VARFÖR FLYGER VI?

VI HAR INGEN FÖR-BINDELSE LÄNGRE! VI SER DEM INTE HELLER!



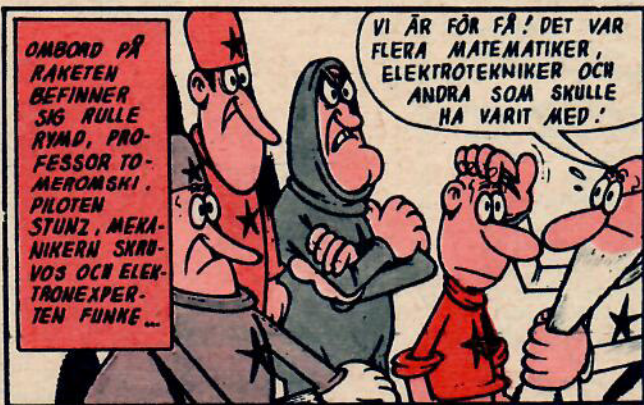
HUR HAR DET HÄNT? STARTEN SKULLE INTE HA VARIT FÖRRÄN OM TIO DAGAR!



DET ÄR DEN HÄR SLYNGELN VI TOG MED SOM HAR SKULDEN!



SLUTA MED DET DÄR! DET VAR EN OLYCKSHÄNDELSE! NU ÄR VI PÅ VÄG OCH KAN INTE VÄNDA!



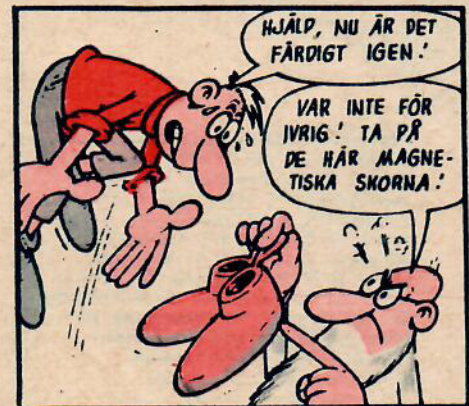
OMBORD PÅ RAKETEN BEFINNER SIG RULLE RYMD, PROFESSOR TOMEROMSKI. PLOTEN STUNZ, MEKANIKERN SKRUVOS OCH ELEKTRONEXPERTEN FUNNKE ...

VI ÄR FÖR FÅ! DET VAR FLERA MATEMATIKER, ELEKTROTEKNIKER OCH ANDRA SOM SKULLE HA VARIT MED!



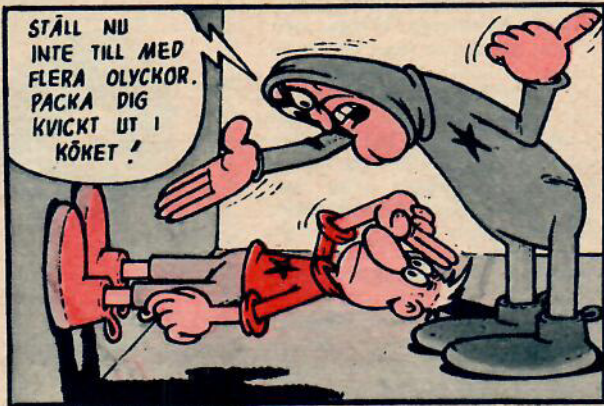
VI SKULLE HA VARIT TJUGO OCH NU ÄR VI FEM. VAR OCH EN MÅSTE ALLSÅ JOBBA FÖR FYRA OM VI SKA LYCKAS! RULLE FÅR BLI KOCK OCH UPPASSARE!

FÖR ER KAN JAG GÖRA VAD SOM HELST, PROFESSORN!



HJÄLP, NU ÄR DET FÄRDIGT IGEN!

VAR INTE FÖR IVRIG! TA PÅ DE HÄR MAGNETISKA SKORNA!



STÄLL NU INTE TILL MED FLERA OLYCKOR. PACKA DIG KVIKKT UT I KÖKET!



RAKETEN HAR NU BARA BLIVIT EN LITEN PRICK I RYMDEN ...



KAN AUTOMATKAMERAN TÄNKA?

(Forts. från sid. 41)

ligen för fabrikanter att få en tid som är tillräckligt kort för att förebygga skakningsoskärpa men samtidigt få så lång tid att kameran kan användas även under relativt dåliga ljusförhållanden.

■ Hos vissa automatkamera-modeller är slutare och tid sammankopplade. När kameran exponerar öppnar helt enkelt bländarlamellerna sig under t.ex. 1/50 sekund till bländarstorlek 11.

Ägaren av en verklig automatkamera skall inte behöva uppskatta avstånd. I stället för angivna metertal på optiken kan man t.ex. ställa in efter symboler. Ett huvud kan markera närbild, en grupp mellanavstånd och en bergstopp oändligt. Mycket noggranna inställningar, t.ex. för närbild, blir inte möjliga att utföra, men så småningom kan man lära sig var skärpan ligger. Ju sämre ljus och ju närmare, även inom kamerans



Agfa Optima II, välkänd automatkamera i mellanprisklassen.



Svensk sensation på kamera-marknaden i vår: Wilca, som laddas med 16 mm film och på vilken man inte ens behöver ställa in filmens ljuskänslighet.



Olympus Pen, japansk halvformatkamera, som tar 72 rätt exponerade bilder på en vanlig småbildsrulle avsedd för 36 exponeringar.

TEKNIKENS VÄRLD 7/62

»tillåtna» skärpeområde, man har sitt motiv, desto svårare är det att få en skarp bild.

■ Andra kameror har fixfokus. Det betyder att allt blir skarpt från kanske 1,5 meter vid bra ljus till oändligt. Optiken är då av vidvinkeltyp, vilket ger stort skärpedjup. Bäst blir dock bilderna med motivet på ett avstånd mellan 5 och 10 meter från kameran. Ju bättre ljus, desto närmare kan man gå och desto bättre blir skärpan. En kamera som varken har avstånds- eller bländarinställning är mycket snabbt aktionsberedd.

■ Vissa typer av automatkameror har pilot- och följevisare placerade i kamerahusets tak. Vid inställning är det då lätt hänt att kamerafronten med ljusintaget vänds upp mot himlen. Under sådana förhållanden får man naturligtvis en felaktig inställning.

Helautomatiska filmkameror har en mycket stor fördel framför de manuellt betjänade. Vid en panorering, då motivet rör sig från ett ljusst till ett mörkt område t.ex., ändrar kameran bländaröppningen under pågående exponering, varför hela scenen blir jämnt exponerad. Detta har man nytta av också om solen går i moln just som man exponerar en scen.

När man köper en automatisk kamera skall man förvissa sig om att registret för filmkänsligheterna är tillräckligt brett. Allt snabbare färg- och svartvita filmer kommer, varför en kamera med kanske högsta DIN-värde på 21 om något år inte har tillräckligt stort användningsområde.

■ En helautomatisk kamera är känsligare för stötar än andra kameror, naturligtvis beroende på den invecklade och ömtåliga mekanism som ryms i den. Så småningom inträffar också avvikelser i ljusmätningen då mätaren mattas, men detta kan lätt justeras genom ändrad inställning av filmkänsligheten. De automatkameror som ger fotografen möjlighet att ställa in manuellt vid sidan om automatiken är att föredra. En någorlunda kunnig fotograf kan då själv sköta inställningarna under extrema förhållanden, t.ex. vid motljusfotografering, men låta kameran sköta rutinfotograferingen själv.

Det är inte helt oviktigt vilken film man väljer till automatkameran. Filmen bör vara ganska snabb, men inte extremt snabb. 21 DIN svartvit och 18 DIN färg är bra känslighet om man inte tänker fotografera på mycket ljusa platser, t.ex. i fjällen eller på badstranden.



Njut av gnistrande blått vatten och friska sjövindar med WEST BEND. WEST BEND ger Er en bekymmersfri båtsommar. Rekommenderas av motorexperter som en pålitlig och säker bruks- och sportmotor. Det finns en WEST BEND för alla båttyper, 7 storlekar: 3 1/2, 7 1/2, 12, 18, 25, 40 och 80 hk. Service och reservdelar över hela landet.

WEST BEND



ANGLO-NORDIC MOTOR AB

Valhallavägen 47 • Stockholm • Tel. 22 06 55

1962 års Skoter- och

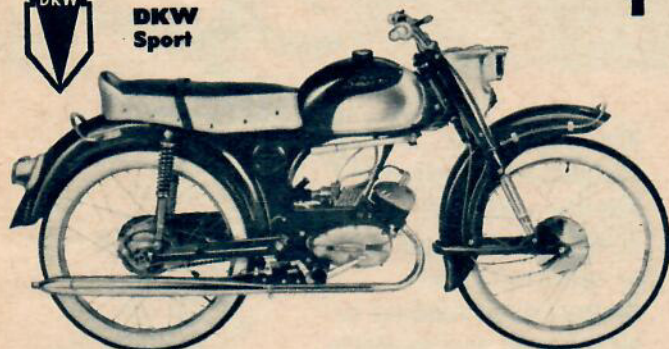


Välkomna till en ny »Salong», Ni alla spekulanter på bekväma och lätthanterliga tvåhjulingar! Det har hänt en del på området sen sist; utvecklingen går mot ännu större säkerhet och ännu förnämligare utrustning. Allt kan inte redovisas på några korta texttrader, utan Ni gör klokt i att använda kupongen här nedan om Ni vill ha ytterligare data och prisuppgifter. Svar kommer då direkt i Er brevlåda. Förmedlingen är som vanligt helt kostnadsfri.



DKW
Sport

1



Fulländad robust sportmoped i extremt utförande. 1 hk 3-växlad DKW-motor. Fotväxel. Bromsljus, fullbromsnav, ringdim. 23×2,50". Tanken, som har kromat fält, rymmer ca 8 liter. Lackering: metallglänsande röd.

Importör: AB MOTOR-SERVICE, Stockholm Va — Hälsingborg.

MUSTANG
618 Sport

3



Det sista från Mustangfabriken, en lækker modell i vitt, blått, rött, stålgrått eller svart. Motorn är den berömda 3-växlade Zündapp med autom. fotmanövrerad mc-växellåda, exakt densamma som i en lätt motorcykel på 5 hk, men här är den naturligtvis nerttrimmad. Teleskopfjädring både fram och bak, bromsljus, helkapslat kedjeskydd med invändig gummibeklädnad. Exkl. oms. 1.150:—.

AB TRELLEBORGS VELOCIPEDFABRIK, Trelleborg

VICTORIA
Super

2



En Vicky lyxmoped med 1 hk 2-växlad Victoria-motor. Fullbromsnav, bromsdim. 120 Ø. Ringdim. 23×2,50". Lackering: mellanblå med förkromade tanksidor.

Importör: AB MOTOR-SERVICE, Stockholm Va — Hälsingborg.

FÖRMEDLINGSKUPONG

Adressera kuvertet till

Skoter- och Mopedsalongen 1962
Åhlén & Åkerlunds Förlags AB
Box 3267, Stockholm 3

Jag önskar ytterligare upplysningar om skoter nr
moped nr

Namn:

Adress:

Postadress:

Det finns mer mopeder

Mopedsalong öppnad!

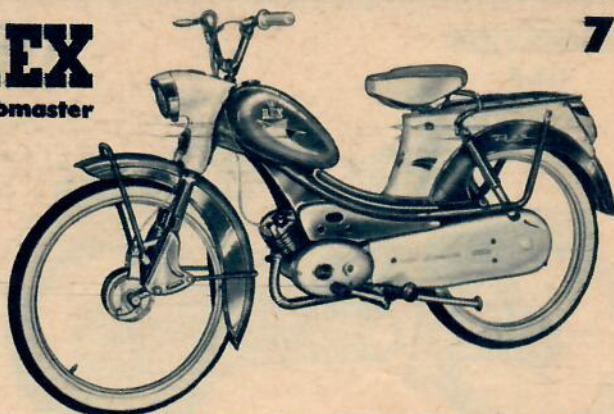
Vespa
POPOLINO



4

Popolino är en specialbyggd Vespa för 16-åringar... tålig, ettrig, lättskött, säker! 125 cc, 5 hkr, 3-växlad och 80 km/tim. Vikt 74 kg med full tank. Skatt 30:—, trafikförsäkring 40:—, riktpriis 1.975:—. Har Du körkort för lätt mc är Popolino Din höj! Generalagent COMO M & T BJERKE AB, Stockholm

REX
Clubmaster



7

Villiers och Victoria, två verkliga »topp»-motorer, finns på Rex-mopederna! Svängchassifjädring, stoppljus, hastighetsmätare, valfri hand- och fotväxel och 5-års trafikförsäkring är finfina plusvärden hos årets Rex. Riktpriis kr 1.095:— + oms 70:10.

AB MASKINFABRIKEN REX, Halmstad



5

Vespa
TOURING

Alla vet att Vespa är övriga scooters förebild — sedan starten 1946 alltid en hjullängd före! 1959 passerades en viktig milstolpe — den geniala motorkonstruktionen för Touring och Super med bara 2 % oljeblandning. Elit 1.950:—, Super 2.075:—, Touring (ovan) 2.225:—, exkl. accis och oms.

Generalagent COMO M & T BJERKE AB, Stockholm

TOMOS
SPORT



8

På Europas modernaste specialfabrik för mopeder tillverkas Tomos, mopeden på modet med kickstart, fotväxel, fotbroms, bromsljus, långsadel och stor tank. Pris 1.195:—.

Generalagent COMO M & T BJERKE AB, Stockholm

Vespa
GRAND Sport

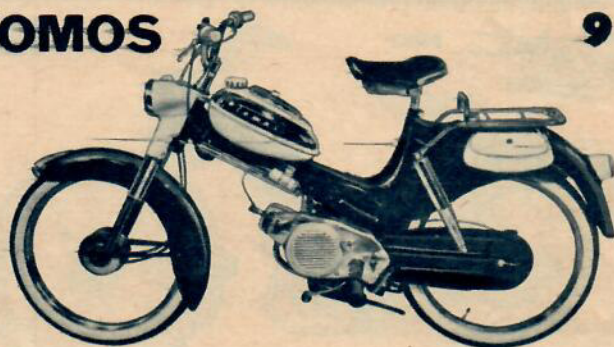


6

Det är Grand Sport som enligt kända motorskribenter ledigt »håller undan» för betydligt större modeller. 150 cc (den billiga försäkringsgränsen), perfekt väghållning, snabb acceleration — en maskin med extra resurser! Riktpriis 2.475:—, exkl. accis och oms.

Generalagent COMO M & T BJERKE AB, Stockholm

TOMOS



9

På Europas modernaste specialfabrik för mopeder tillverkas Tomos, mopeden på modet med kickstart, fotväxel, fotbroms och bromsljus. Priser

Tomos KS (»Kick Superior») 1.050:—,

Tomos KL (»Kick Luxe») 1.100:—.

Generalagent COMO M & T BJERKE AB, Stockholm

på nästa sida

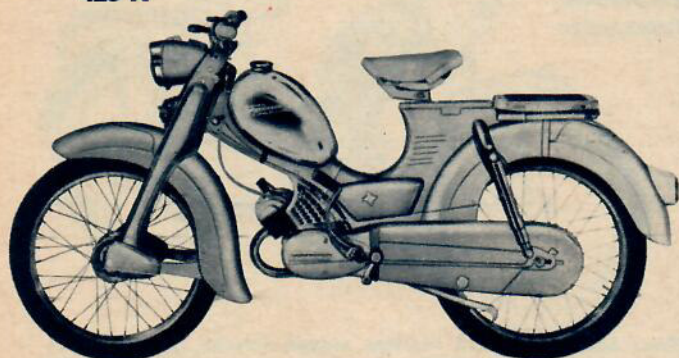


Skoter - och Mopedsalongen 1962

ZUNDAPP

428 K

10



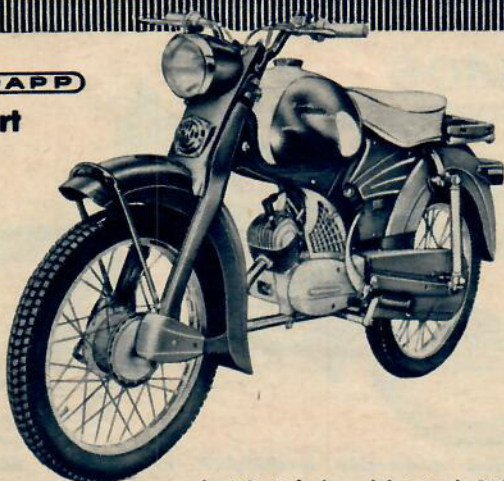
En överlägsen kvalitetsmoped — en moped att vara stolt över! 2-växlad med handväxel, koppling i oljebad, perfekt fjädring m.m.

AB MOTORKRAFT, Stockholm.

ZUNDAPP

Sport

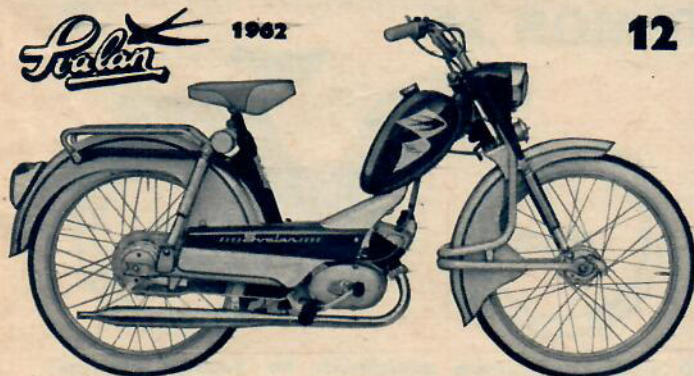
11



Den nya toppvassa sportmopeden! 3-växlad med fotväxel, 21" mc-hjul, 80-km-bromsar, stickaxlar, bromsljus. Accelerationssnabbast i 1961 års test! Samma maskin i mc-utförande gör 80 km/tim.!

AB MOTORKRAFT, Stockholm.

1962



12

2-växlad SACHS-motor på 1 hk. Kickstart. Fotstöd eller pedaler, hand- eller fotväxel. Perfekt fram- och bakhjulsfjädring. Helt in-kapslad kedja och bromsljus. Extra låg — lätt att komma på. Färger: Svart, röd, blå eller cubabrun med brytande färg i smakfulla kombinationer.

Aktiebolaget SVALAN Cykelfabrik, Falun

MV 50 KF
FLORIDA

13



1962 års PUCH-mopeder har nytypad motor med polerat insug, fabriksstrimmade för blyxt-axl! Årets succémodell är helvit, har fullnavsbromsar, förkromad mc-ljuddämpare, extra högt sportstyre och strålkastare med »mösskärm». 2-växlad växellåda med snedskurna kuggdrev och flerskivig lamellkoppling i oljebad. Fläktkyld, alptestad PUCH-motor från Steyr-Daimler-Puch-fabrikerna. — Alla PUCH-mopeder har ett års garanti. Riktpris från 1.055:—.

LUNDBOLAGEN I MALMÖ AB, Sektion MOTORLUND

DS 50 K
ALABAMA

14



Årets nykomling i PUCH-programmet, en lyxmoped till vardagsbruk! Den berömda fläktkylda PUCH-motorn från Steyr-Daimler-Puch-fabrikerna i Graz, Österrike, har försetts med 3-växlad låda för bästa ax och backtagningsförmåga. Kraftiga 12-tumshjul med fullnavsbromsar både fram och bak. Enastående balans och vägsäkerhet kännetecknar ALABAMA, som i hemlandet byggts för 65 km/tim.! Riktpris 1.295:—. Ett års garanti.

LUNDBOLAGEN I MALMÖ AB, Sektion MOTORLUND



Polisen lär Er kör- teknik

I Teknikens Världs nya bok Bli TOPPBILIST får Ni gå igenom Stattpolisens kurs i avancerad bilkörning. Lär Er bilkörningens finesser och bli toppbilist!

Finns i tidningsaffärer!

Var ute i tid - sänd in kupongen nu!

När seglaren redan befann sig i svallet ett par famnar från 'Avasaksas' bog, gav mannen vid rodröt på kuttern upp och lät sin båt lova upp, släppte rorkulten och lät därpå befäl och lots på 'Avasaksa' med svenska språkets hjälp veta, att ett maskindrivet fartyg viker för segelfartyg.

Girradie 400 meter

Motsvarande brist på ömdöme, ansvarskänsla och hänsyn i bil skulle säkert vid en trafikkontroll ha rubricerats som grov vårdslöshet i trafik och sannolikhet resulterat i indraget körkort.

Det är en himmelsvid skillnad att manövrera tex en tre tons segelbåt och ett fartyg på 15 000—30 000 ton. Tretonnaren är kanske åtta meter lång och vänder på en femöring. 30 000-tonnaren är cirka 200 meter längre och har en girradie på dryga 400 meter. Från sittbrunnen på den lilla båten verkar 200 meter vara ett betryggande avstånd till de flesta farligheter. På den stora är samma sträcka bara en knapp fartyglängd. Den lilla farkosten är ungefär 2½ meter bred, den stora cirka 30 meter bred, medan djupgåendet i det ena fallet är cirka 1½ meter och i det andra 8—11 meter. Den mindre båten kostar omkring 50 000 kr, den stora kanske 30 miljoner kr. Där rorsman i segelbåten tycker att han nästan har en ocean att färdas över, just där har kanske det stora fartyget en speciellt trång och besvärlig passage. Som regel måste de stora fartygen genom sitt djupgående nästan exakt följa den heldragna svarta linjen som i sjökortet betecknar lotsleden. Studera ett sjökort noga och ni skall snart förstå varför. På åtskilliga ställen ganska nära utanför lederna är djupet avsevärt mindre än de 10—12 meter som behövs för att undvika grundkänning.

1.500 meter till stopp

Om ni någon gång frestas att titta litet närmare på ett elegant lastfartyg, som manövrerar genom skärgårdslederna, kom då ihåg att lotsen och befälet på bryggan håller på med ett precisionsjobb, som kräver all deras skicklighet och omdöme. Låt bli att irritera dem i onödan. Om ni tycker att det är roligt att fara framför stäven på ett stort motorfartyg, glöm då inte bort att det behöver 1½ km för att kunna stoppa. En turbindriven tankar på 30 000 ton med full last behöver tio minuter för att backa upp och stoppa framfarten. Under den tid propellern arbetar girar fartyget 180 grader samtidigt som det för-

flyttar sig ungefär tre kilometer. Det behövs också svängrum när girradien är närmare 500 meter och akterskeppet dansar iväg sidledes med god fart i girarna. Man kan lätt låsa ett stort fartyg i manövern, även när man ligger långsides med det. Den som är ute för sitt nöjes skull i båt bör helst undvika att färdas i de leder där nyttraffiken måste fram. Om man måste gå i lotslederna, skall man hålla sig ur vägen och lämna djuprännan fri för de stora. Man är också skyldig att i god tid genom en kraftig och tydlig manöver visa vad man tänker göra. En sådan manöver kan spara åtskillig undran och oro på det stora fartygets brygga och förhindra många onödiga kritiska situationer. Det stora fartyget kanske inte har någon möjlighet att gira undan för er utan att gå på grund, en grundstötning som kanske kostar 100 000-tals kronor i reparation och uteblivna fraktförtjänster.

Försök förstå

På ett nyss lossat tankfartyg är dessutom explosionsrisken mycket stor. En vårdslöst manövrerande seglare eller motorbåtsförare kan alltså, om oturen är framme, orsaka en mångmiljonkatastrof och få många människors liv på sitt samvete. Olja som rinner ur läckande tankar kan slutligen förstöra badvattnet för många månader framåt, samtidigt som oljan kan betyda plågsam död för tusentals sjöfåglar.

Det kan kanske också i detta sammanhang vara av intresse att notera att handelsfartygen betalar omkring 18 miljoner kr i sk fyr- och båkavgifter samt dryga 12 miljoner i lotspengar. Medel som i stor utsträckning används för att betala alla de säkerhetsanordningar som behövs för att trygga navigeringen utmed våra kuster och i skärgårdarna.

De stora fartygen har oftast ytterst små möjligheter att inomskärs visa hänsyn mot ansvarslösa, okunniga och lekfulla småbåtsägare. Båtsportens folk måste bära sin frihet med ansvar och skaffa sig de kunskaper som behövs för att kunna uppträda vettigt till sjöss. De som har sjölivet som hobby måste också lära sig att respektera yrkessjöfolkets och försöka förstå de många problem som är förknippade med navigering av stora fartyg i trånga farvatten.

**MISSA INTE
PÅSKNUMRET**



**betala
en bit
i taget**

Volvo Penta introducerar nu en ny avbetalningsform, upplagd för att underlätta Ert köp av Volvo Pentas populära marinmotorer.

Det nya systemet ger Er följande fördelar: Låg kontantinsats ● Låg räntekostnad ● Lång avbetalningstid ● Redan från början full fabriksgaranti 6 månader på både material och arbetskostnader.

- C 23 bensin 8—14 hk
- C 23 fotogen 6,5—11 hk
- BB 25 fotogen 17—25 hk
- MB 16 bensin 22—50 hk
- BB 70 bensin 50—70 hk
- ED 6 bensin 30—84 hk
- ED 6 fotogen 31—60 hk
- MB 36 bensin 72—120 hk
- MD 1 diesel 6 hk
- MD 4 diesel 19—35 hk
- Större dieselar upp till 200 hk

Kör med ny motor redan i sommar!



AB VOLVO PENTA

Box 392, Göteborg 1 ● Tel. 23 54 60

Till AB VOLVO PENTA, Box 392, Göteborg 1

Sänd utan förbindelse från min sida närmare upplysningar om motor typ Har ej båt

Har båt Längd m Bredd m Plattgattad

Spetsgattad Häckbåt Depl. ca ton.

Namn

Adress

Postadress TV 7-62



TÄND-STIFT

med



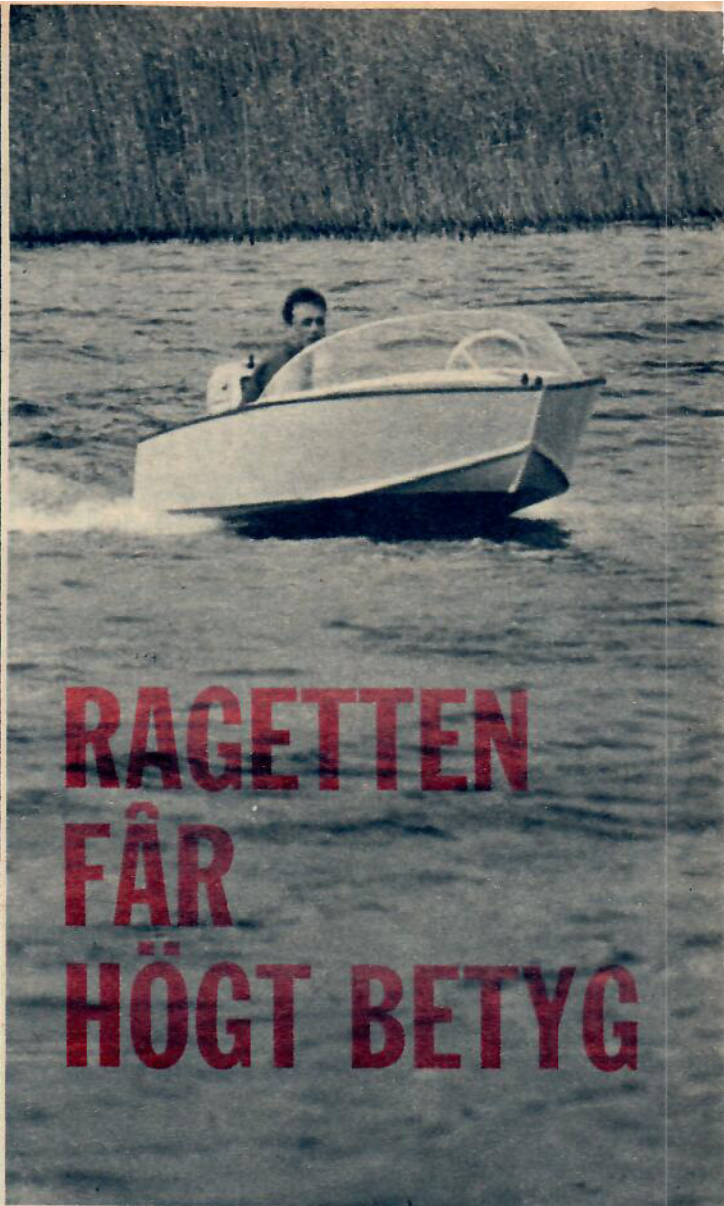
FIRE RING

- tänder "raket-snabbt", flammans omringar hela förbränningsrummet
- ger renare förbränning
- kyles snabbt, förhindrar därmed glödtändning
- ger motorn ökad kraft och lägre bränsleförbrukning

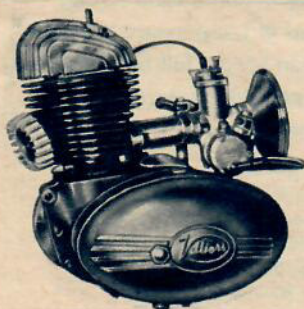
BYT TILL **AC**
nästa gång!



Tack - givetvis
VÄRNAMO
trafiksäkra däck



RAGETTEN
FÅR
HÖGT BETYGG



Favoritmotorn för Formel K-bygget Villiers Mark 9 E/4

Super Sport 197 cc 15 hk
med 4 tätliggande växlar,
kickstart och Amal Monobloc
förgasare.

Motorn, som gjort rent hus i
pristabellerna vid Go-Kart-
tävlingarna i utlandet.

AB MASKINFABRIKEN REX · BOX 111 · HALMSTAD

Sänd mig alla upplysningar och prisuppgift om Villiers Formel K-motor

Namn

Adress TV 7-62

Välkommen ombord...



... härliga sjöturer står på programmet hos Firma Båt och Motor i Ljungby. T. ex. med båten här intill, en kraftig och välbyggd campingbåt i mahogny, 5,30 x 1,90 m. Lämplig utombordsmotor 18-50 hkr. Eller någon annan trevlig typ i trä, plast eller lättmetall. Specialitet: Kabin- och campingbåtar för ino. utombordsmotorer. Ring eller skriv till

Firma Båt & Motor, Ljungby, Tel. 0372/11557

Har ni följt med Teknikens Världs serie om hur man bygger plywoodbåten Ragette? Och tänker ni själv bygga den? I så fall kan vi glädja er med att den byggsats Teknikens Värld plockade ihop blev en verkligt bra båt!

Så är det äntligen dags. Dags att provköra. Det går förvånansvärt lätt att skjuta ut båten och faktiskt — den flyter också! Pessimisternas förmodade läckage infinner sig inte, trots att flera personer belastar båten för att prova dess bärighet. Det här är spännande sekunder för byggherren. Naturligtvis är det han som skall sitta bakom ratten under den allra första körningen.

Nu sitter motorn där. Någon på bryggan frågar om den är fastdragen ordentligt. »Byggmästaren» i båten, som är ivrig att få rycka i snöret, upptäcker att han glömt bort detta och drar skyndsamt till skruvarna. En orolig mamma kommer skyndande med en flytväst, som kastas ut till båten

och påtages under protester. Äntligen klart för det stora provet. Men motorn går inte! Inställningarna kontrolleras, men trots detta och ihärdiga drag i startsnöret förblir motorn tyst.

Nej, vänta ett tag. Kanske choken skall stå åt andra hållet? Fantastiskt! Motorn går igång och med puttrande maskin styr båten ut mot vida vatten.

Båtbyggarens nervositet har försvunnit under det allmänna arbetet med att få igång motorn, och nu drar han glatt på mera gas. Vilken befriande känsla är inte detta att känna hur motorns kraft lyfter båten samtidigt som den skjuter fart!

(Forts. på sid. 50)



DU SOM VILL BLI TEKNIKER

Du kan tjäna en förmögenhet*

om Du fyller i och sänder in denna annons!

Svara på frågorna och sänd in annonsen i frankerat kuvert till NKI-skolan, S:t Eriksgatan 33, Stockholm 12

Detta ögonblick, när Du läser dessa rader, kanske kan innebära att Din framtid helt förändras. Det kan betyda att Du tar första steget in på en levnadsbana, som genom ökade kunskaper ger Dig rikare framtid, men säkrare ställning och högre lön. Besvara frågorna och skicka REDAN IDAG in annonsen till NKI-skolan. Det kostar Dig 30 öre i frimärken, men de pengarna får Du tusenfalt igen — ökade kunskaper kan flerdubbla Din livslön!

Gratis får Du från NKI-skolan en särskilt för Dig utarbetad studie- och yrkesvägledning, som kan bli Dig till ovärderlig hjälp.

TA CHANSEN NU

Namn:

Bostad:

Postadress: tel:

Yrke: Ålder:

I vilka skolor har Du gått Examen resp. avgångsklass År

.....

.....

Har Du någon annan utbildning?

Har Du studerat vid NKI? Ja Nej (elevnummer)

Var har Du varit anställd och som vad?

.....

Vilken anställning trivdes Du bäst med (motivera gärna kort)

.....

Om Du fick önska fritt, vad skulle Du då helst studera till

Vad vill Du helst bli?

- konstruktör
- förman
- verkmästare
- ingenjör
- produktions- eller driftsledare
- forskare
- laborant
- kontrollant
- försäljningsingenjör
- serviceingenjör
- vet ej

Hur många timmars studier kan Du få in på en normal arbetsveckas fritid?

När "vill" Du vara färdig med Din tekniska utbildning?

Vilket fackområde intresserar Dig mest?

- maskinteknik
- verkstadsteknik
- gjuteriteknik
- motorteknik
- bilteknik
- flygteknik
- värme och sanitet
- elektroteknik
- radioteknik
- husbyggnadsteknik
- väg- och vattenbyggnad
- kemisk teknologi
- textilteknik
- träteknik
- offert och försäljning
- produktion och personal

NKI-skolan erbjuder Dig ingenjörsutbildning på 3 linjer (fackingenjörskurser, läroverksingenjörskurser på fackskolelinjen, läroverksingenjörskurser på gymnasielinjen). Du har möjlighet att antingen gå direkt på en ingenjörsexamen eller gå i etapper via förmans- och verkmästarexamen. Skriv redan idag till NKI-skolan sedan Du kryssat för Dina svar i denna annons, så får Du en personlig studie- och yrkesvägledning till svar där NKI-skolan har tagit hänsyn till just Dina möjligheter. Märk kuvertet "Min framtid" och frankera med ett 30-öres frimärke.

Vilken väg till ingenjörsutbildning väljer Du?

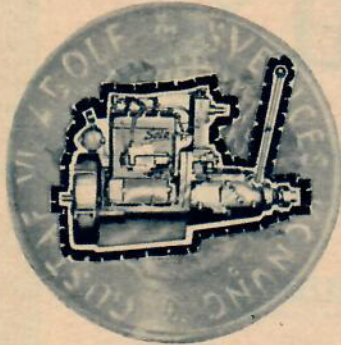
- Direkt på målet
- Etappvis via förmans- och verkmästarekurser

* 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 årslön än han annars skulle ha fått. Sammanlagd merförtjänst under 35—40 år till pensionsåldern kan alltså bli mer än 500.000 kr!

TV 7-62



ekonomi
inombords ...



SOLO

9 storlekar från 2 1/2 till 30 hk.
Bensin-fotogendrift, lättstartade,
tillförlitliga. Låga inköps-,
drifts- o. underhållskostnader.
Begär broschyr!

**BRÜDERNA SKOOGS
MOTORFABRIK AB**

BORLÄNGE Tel. 0243/102 39, 102 69

Säljes i Stockholm av:
Quist & Larson AB,
St. Nygatan 41-43

Säljes i Göteborg av:
Electrolux Motorutställning,
Nya Ullevi

Säljes i Uddevalla av:
Firma Carl Jacobsson,
Sö. Drottninggatan 9

SENSATIONELLT erbjudande



FM-tillsats för 75:— kr.

En selektiv och känslig FM-tillsats, känd för sin goda kvalitet. Försedd med magiskt öga. Täcker 86—100 MHz, 4 rör + selenlikriktare. 220 V 50 Hz S-märkt.

Även som byggsats med utförlig beskrivning. Kr. 50:—.

**BEGRÄNSAT LAGER
— BESTÄLL I DAG**

Tel. 545462 — 541635

experten ab

Komponentavd Box 18049, Stockholm 18

RAGETTE FÅR HÖGT BETYG

(Forts. från sid. 48)

"Idiotsäker"

Ragette är en lämplig båt för den unga familjen eller för den ensamstående som vill ha möjlighet att ta bekanta med sig på färden. Utrymmena räcker bra till för fyra. Flera bör man i säkerhetens namn inte vara. När det gäller motor kan 10—25 hk vara lagom. Det är inte tillrådligt att hänga på mer än ca 25 hk, även om båten stoppar för nära. En överstark motor på en båt drar bensin i onödan, och dessutom blir båten svårare att manövrera.

För våra prov valde vi en Johnson 18 hk av årets modell. Med denna motor hade båten en mycket stabil gång, man skulle utan överdrift kunna kalla den idiotsäker. Trots hård »kurvtagning» var det omöjligt att få fram några som helst tendenser till stjälpning. Däremot kanar båten en del i sidled, men det är inget ovanligt för båtar av denna typ.

Båten är lättstyrd och har över huvud taget inga olater för sig. Däremot märker man att gången kan bli ganska stötig i hårt väder. Detta beror på den förhållandevis platta fören, men det är också denna som delvis gör att båten övriga egenskaper blivit så utmärkta. En spetsigare för skulle ge båten mjukare gång i sjö, men den skulle plana sämre och fören skulle få en tendens att själv styra båten. Detta skulle bli märkbart speciellt vid kurvtagning men även ge oroligare gång vid smågropig sjö.

Bra acceleration

Båten accelererar snällt upp i fart och man märker knap-

past någon övergång till planläget. Med en eller två i båten kommer man upp i toppfart nästan omedelbart. Med flera personer tar det litet längre tid att plana ut. Vid ett prov satt fyra småväxta personer i båten, och motorn hade inga större svårigheter att dra upp ekipaget över planläget med denna belastning. Med full last får en något försiktigare kurvtagning rekommenderas, men vi vill samtidigt poängtera att under våra hårda testkörningar kändes båten hela tiden mycket säker.

Om man är ensam i båten blir gången gärna litet »hop-pig» i sjöarna, men detta får inte belasta båtens minuskonto, eftersom detta till stor del beror på den låga vikten hos båten. En spetsigare botten i fören skulle endast delvis avhjälpa detta.

Som helhet får sägas att Ragette är en förhållandevis säker båt som man med rätt motorstyrka kan släppa i händerna även på en rutinerad förare. Båten är inte avsedd att vara en högsjöbåt men har fullt tillräckliga sjöegenskaper för att klara vanlig nöjesäk-ring. Om man vill göra något komplement till båtens byggnation skulle det i så fall vara en »motorlåda» baktill som stänger igen det öppna hålet vid motorn.

Uppmätta toppfarter:

Motor: Johnson 18 hk 1961.
Fart med en person + 15 l bränsle 22 knop, med två personer + 45 kg bagage och bränsle 18,5 knop, med tre personer + 45 kg bagage och bränsle 16,5 knop.

TRIVSELJOBBA I FRISTADS ARBETSKLÄDER



Fristads är specialist på praktiska arbetskläder. De slitstarka, oömma tygerna kommer från eget väveri och är av den yppersta klass. Välj därför alltid FRISTADS — så får Ni fin passform i ledig stil och rejäl, pålitlig kvalitet in i minsta detalj.

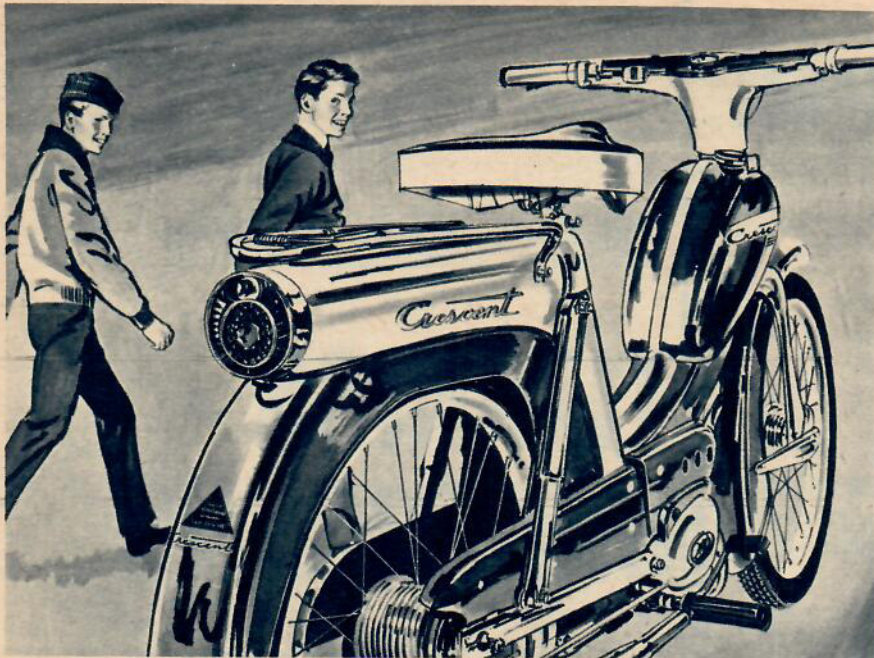


FRISTADS

GÅR UTANPÅ ALLT



Med en 18 hästkrafters Johnsonmotor fick Ragette en mycket stabil gång utan några tendenser till stjälpning ens vid mycket töra svängar. Fart 22 knop med en person.



Crescent
Sveriges
mest sålda
moped



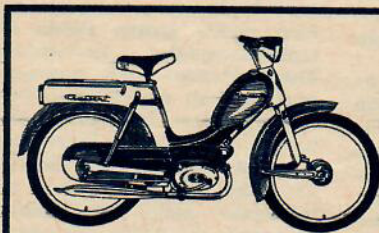
JET-LINJEN

CRESCENT GÅR I SPETSEN för formgivningen när det gäller mopeder. Nya jet-linjen har t. ex. redan nått berömmelse över hela världen — "ett skol-exempel på föredömlig formgivning". Titta på sådana finesser som det nya bakpartiet, där broms- och bakljus byggts in och packningshållaren är elegant kombinerad med fack för verktyg. Eller styret med sina rena linjer genom att både mätare och strålkastare byggts in.

SÄKERHETEN FRÄMST — de modernaste tekniska finesser med tonvikt på säkerhet och komfort samspelar effektivt med de moderna svepande linjerna. Crescent lanserade också 5-årsförsäkringen — ett initiativ i trafiksäkerhetens tjänst som nu har kommit hela branschen till godo! Crescents 5-årsförsäkring är Er bästa trygghetsgaranti. Gäller ända fram t. o. m. 1967 och för upp till 300.000:— gentemot tredje man.

FÖRST MED FINESSERNA i alla detaljer. När det gäller fjädningen har Crescent bland alla tänkbara lösningar testat fram den princip som visar sig bäst för de svenska vägarna. Likaså har manöverorgan och körställning provats fram genom ett metodiskt utvecklingsarbete. Crescent har lättåtkomlig kickstart och bekväma fotsteg. Kedjan är helt inkapslad. Tvåväxlad Sachs-motor garanterar toppstyrka och driftsäkerhet. Crescent forcerar med lätthet de svåraste backar!

- Jet-linje med helt nytt bakparti
- Inbyggt broms- och bakljus
- Fotbroms
- Fotsteg för bekväm körning
- 2-växlad Sachs-motor (1 hk) med kickstart eller pedaler
- Styret har reglage och inbyggt mätare och strålkastare
- Bottenlänk-gaffel ger flygmjuk körning
- Underhållsfri, gummiupphängd bakhjulsfjädring
- Bekväm, sitt-riktig sadel
- Fullnav fram och bak
- Extra kraftiga bromstrummor
- Stöldlås
- Helkapslad kedja med stänkskydd
- Hög-effektiv ljuddämpare.



CRESCENT 1149

har alla Crescent-finesser och den berömda jet-linjen. Färger: transparent röd/gråvit, madonna-blå/gråvit eller pärlvit/grå. Riktpris med 5 års trafikförsäkring kr 1.095:— + oms. Finns även i utförande med pedaler.



CRESCENT 1137

— en tålig bruksmoped i lägsta prisklassen men ändå utrustad med massor av finesser. Finns i transparent röd/gråvit eller madonna-blå/gråvit färgställning. Riktpris med 5 års trafikförsäkring kr 935:— + oms. Finns även i utförande med pedaler.



CRESCENT 1151

— med fartfyllda linjer och alla Crescent-finesser — är ungdomens favorit. Svart/gråvit eller madonna-blå/gråvit. Riktpris med 5 års trafikförsäkring kr 1.145:— + oms.



Detta märke visar vägen till Er Crescent-butik. Där får Ni bästa service — hos en utvald specialist för Crescent fritidsprogram.

Crescent

FÖR GLADARE FRITID

cyklar mopeder • utbordare båtar båtagnar • motorgräsklippare • radio tv

BYGG SJÄLV "TV-SPORT" PLASTBÅTEN

Satsen innehåller allt erforderligt plastmaterial, glasfibermatta och väv, vax och släppmedel, erforderliga verktyg såsom roller, stålroller och spacklar samt plastspackel för form.

Dessutom medföljer ritning för formbygge i skala 1:1 och fullständiga byggnadsbeskrivningar.

Beställningskupong

TILL TEKNIKENS VÄRLD, AVD. FÖR PLASTBÅTAR, PP-Produkter, Observatoriegatan 11, Stockholm. (Tel. 010/23 27 40) eller Kungsgatan 9 A, Göteborg. (Tel. 031/17 02 20).

Jag beställer härmed att sändas mot efterkrav st. sats för byggandet av Teknikens Världs plastbåt.

Följande färg önskas på ytterskiktet:

vit. Kr 395:— exkl. oms. o. frakt.

röd. Kr 431:50 » » »

Sätt kryss i lämplig ruta.

Namn:

Bostad:

Postadress:

Järnvägsstation: Tel.:

TV 7-62

Motorbåts nytt

har förkortat namnet till

ALLT OM BÅTEN ○ FISKET - SJÖN
BÅT

NYTT

och utökat innehållet med bl.a. segling.

Generalagent för Engelska **HUSVAGNAR**



söker ombud, goda betelningsvillkor och priser ***

Tel. 010/781080

SPAR TID OCH KRAFTER...

välj **MEMA** elborr när Ni rustar båten



□- och ©-märkt för maximal säkerhet

MEMA helsvenska råstarka elborr med MEMA sliprulle blir en överlägsen, prisbillig och snabb sliputrustning för trä och metall. Med andra MEMA-tillbehör kan Ni putsa, polera, såga och fräsa samt mycket annat som hittills kanske givit Er timtals med möda och besvär.

Rekvirera redan i dag broschyr på MEMA elborr och hemverkstad samt tillbehör som säljes av ledande järn- och maskinaffärer.

MILDENS ELEKTR. MOTOR AB
SPANGA - Tel. 010/36 25 20

Dystert 50-årsminne:

TITANICS UNDERGÅNG

Natten mellan den 14 och 15 april är det precis 50 år sedan »Titanic» gick under. »Titanic» ansågs i det närmaste osänkbar. Men bara cirka 700 av de 2.200 passagerarna kunde räddas. 1.500 följde med i djupet vid detta drama, ett av sjöhistoriens ohyggligaste.

Av CARL-OTTO SCHANDER

Det var telegrafisten Tom Cottom ombord på Cunardångaren »Carpathia», vilken som första man i sjöfartens historia hörde den nya internationella nödsignalen SOS i sina hörlurar. Det var S/S »Titanics» nödsignal som tonade fram genom etern. »Titanic», den nybyggda giganten — den osänkbara! Vad hade hänt?

»Titanic» hade gjort ett försök att redan på jungfruansan erövra det åtråvärda Atlantens Blå band, och kanske var det tävlingsivern och de ombordvarande rederirepresentanterna som förmädde kapten Smith att fortsätta att driva fartyget med 22 knops fart, trots att han under dagen fått rapport om svår drivis från framförvarande fartyg.

Kollisionen med isberget kom strax efter elva på kvällen. De ombordvarande märkte irte mer än en lätt stöt och inte en enda lös detalj i fartyget ändrade läge eller föll ned på durken. Ingen anade då att något allvarligt inträffat, än mindre att de stod inför en katastrof som de flesta av dem inte skulle överleva. Sex vattentäta skott hade emellertid rivits upp, och ett hundra meter långt hål genom fartygets båda bottnar släppte in hundratals ton vatten för varje minut. Varvet hade garanterat att fartyget skulle flyta om två sektioner

blev vattenfyllda, men nu rörde det sig om sex...

Flytvästar utan värde

Alla i ansvarig ställning ombord förstod mycket snart att »Titanic» var dödsdömd och att snar hjälp var av nöden om man skulle kunna rädda de ombordvarande. Livbåtarna kunde rymma 1178 personer, men ombord på »Titanic» befann sig mer än 2.200 människor. Flytvästar fanns det gott om ombord, men de var av intet värde eftersom en människa ändå inte kunde leva mer än några minuter i det iskalla vattnet.

Något större intresse hade man inte ägnat räddningsmateriel — »Titanic» skulle ju aldrig behöva sådana banala anordningar — hon var ju osänkbar. År 1912 var fartygsinspektionens bestämmelser ännu ganska mjuka, trots alla svåra katastrofer till sjöss som fått onödigt stor omfattning beroende på bristfällig eller total avsaknad av räddningsmateriel. Åtta år tidigare hade 629 av 798 ombordvarande omkommit då emigrantångaren »Norge» hade grundstött vid Rockall i Atlanten. Vid sjöförhöret framkom att fartygets livbåtar och flottar endast kunnat rymma 276 personer. På den här tiden kalkylerade

(Forts. på sid. 54)

DU vill framåt

Det börjar med en kurs hos HERMODS

HERMODS

Sveriges äldsta och största korrespondensinstitut är en stiftelse utan vinstintresse till elevernas tjänst.



TEKNIK • INDUSTRI

Ingenjörutbildning med statlig examen

- Tekniskt gymnasium eller fackskola (läroverkssingenjör) inom
 - Maskinteknik
 - Verkstadsteknik
 - Kraft- och värmeteknik
 - Elkraftteknik
 - Teleteknik
 - Byggnadsteknik
 - Kemiteknik
 - Merkantiltknik

Fackingenjörutbildning m. examen

- Matematik: större kurs vid teknisk högskola
- Teknikerutbildning på olika facklinjer
- Allmänna tekniska kursor
- Matematik - Fysik
- Kemi - Atom- och elektronfysik
- Svängnings- och vågrörelselära
- Räknestickans användning
- Rit teknik - Ritn.-läsn.
- Materiallära
- Mekanik - Hållfasthetslära
- Nomografi
- Grafostatik
- Differential- och integralkalkyl

Produktionsteknik

- Arbetsstudier
- Statistisk behandling av siffermaterial
- Funktionell tidbestämning
- Arbetsförenkling
- Inform.-kurs i MTM
- Industriell organisation
- Arbetsledningens psykologi

NYHET

Arbetsledning med praktikfall

- Arbetsfysiologi
- Arbetskydd
- Arbets- och meritvärdering
- Arbetslagstiftning

Arbetsledarekurser

Kurser i arbetsledning i samarbete med branschorganisationer för Byggnadsindustri Grafiska industri Lism.-bransche. Pappersmasseind. Sägverksindustri Textilindustri Träindustri Verkstadsindustri Väg- och vattenbyggn.-branschen

Rit- och konstruktionsteknik

Ritningsläsning Geometrisk ritning Projektionsritning Maskinritning Verktygskonstruktion Maskinelement Beräkningskurser

Maskin- och verkstadsteknik

Verkstadsindustrins grundkurser i Verkstadsteknik Gjuteriteknik Arbetsledning Kurser för Arbetsledare Arbetsstudiemän Filare Gas- o. elsvetsare Gjutare Härdare Instrumenttekn. Kylmontörer Landmaskinister Maskinarbete Maskinformare Planeringsmän Plåtslagare Resemontörer Ritare och konstruktörer Skyddsombud Servicemän på automatiskt styrda arbetsmaskiner Smeder - Svarvare Tidskrivare

Verkstadsteknik

Ritningsläsning för mek. yrken Materiallära Mätdon och mätmetoder Värmebehandlings-teknik Smidesteknik Svetsteknik Gjuteriteknik Verktygsmaskiner Toleranser o. pass. Grov- o. tunnplåtsbearbetning

Bil- och motorteknik

Kurser för Arbetsledare Bilmekaniker Motortekniker Motormontörer Förbränningsmot. Flygmotorer Bilens kraftöverföring, bromssystem, elektriska utrustning och underråde Bilens dynamik Praktisk bilkurs

Kraft- och värmeteknik

Beskriv. maskinlära Förbränningsmotorteknik Gasturbiner Vattenrörpannor Vattenmotorer Skötsel o. drift av ångpanneanlägg. Värmeöverföring Termodynamik Pumpar - Fläktar Ångturbiner Kylteknik Orienterande kurs i reglersteknik Industriell mätteknik

Sjöbefälkursor

Kurser f. inträde i sjöbefälsskola Kurs för maskinteknikerexamen som privatist Kurs för fartygs-mekaniker

Flugtekniska kursor

Textiltknik

VVS-teknik

Kurser för Konstruktörer Verkmästare Värmelednings-skötare Uppvärmningstekn. Oljeledning Ventilationsteknik Sanitetsteknik

Trätknik

Elkraftteknik Installatörskurser för B- och C-behörighet El. verkmästarkurs Maskinistkurser vattenkraft ångkraft diesel

Kurser för

Elmontörer Läringar Bilelektriker Linjemästare Elektricitetslära och mätteknik Elektromaskinlära Anläggningsteknik Installationsteknik Belysningsteknik

Teleteknik

Kurs för TV- och radiotekniker m. praktisk kurs Kurs för mästarebrev Teleteknisk verkmästarkurs Kurser för Försäljningspersonal Sändaramatörer Kurser i Industriell elektronik Mikrovågteknik Pulsteknik

Vägutbredning o. antennteknik

Telefonteknik Teleteknisk mätteknik Servoteknik

Byggnadsteknik

Kurser för Byggnästare Verkmästare Förmän Konstruktörer

Arbetskydd Materiallära Betongteknik Husbyggnadsteknik Beräkningskurser Byggnadsmaskiner Byggnadsutformning

Väg- och vattenbyggnadsteknik

Vägmästarekurser Vägbyggnadsteknik Jordartskänedom Vatten- och avloppsanlägg. Ackordläggning Bergsprängning

Kemiteknik

Kurser för Arbetsledare Laboranter Pappersmasse- och sågverksteknik Kurser för Arbetsledare

Livsmedelsteknik

Yrkeslärokurser

Fortbildningskurser

för Ingenjörer Arbetsledare Yrkesarbetare Läringar



HANDEL • KONTOR

Utbildning till Bankman Bokförare Dekorator Detaljhandlare Exportör - Importör Fastighetsmäklare Försäljare Försäljningschef Försäljningsingenjör Inköpschef Inköpskontorist Kamrer - Kassör Kontorschef Kontorsorganisatör Korrespondent Kreditchef Lagerchef Lagerbokförare Personalchef Reklamchef Revisor Sekreterare

NYHET

Praktisk marknadsföring Bokf.organisation Företagsstatistik Kontorsteknik Personalorganisation Integrerad databehandling Elektronisk databehandling Socialpolitik

Företagsekonomisk kurs m. examen på tre linjer: Redovisnings-Distributions-Ingenjörslinje Handelsgymnasie-kurser

Handelsskolekurser:

Kontorsteknik Försäljning Detaljhandel Affärsbokföring i Amerikansk bokf. Bokförings teori Bokföringsproblem Balansanalys och kreditbedömning Balansteknik Detaljhandelsbokföring

Hantverksbokföring

Fastighetsbokföring Industriell redovisn. Kostnadsberäkning o. kostnadsanalys Revisionsteknik Handelsräkning I-II ABC för kontors-elever Arbetsledning på kontor

Inköps- o. förrädsorganisation

Modern kontorsorg. Aktiebolagsrätt Handelsrätt Praktisk affärsjur. Skattekurser Rättskursk. f. mäkl o. fastighetsförv. Boutredning och arvskifte Distributionsekon. Försälj. o. reklam Försäljningskonst Reklamkurser Affärsbankernas verksamhet Befraktning och expedition Försäkringskunskap Förtullning Utrikeshandel Handelskorrespondens: svensk, engelsk, tysk, fransk

Företagsekonomi

Nationalekonomi Kurs f. detaljhandl. Textning o. plakatm. Maskinskrivning Stenografi Välskrivning Kommunalkunskap Sammanträdes-teknik Föreningsledning Konferensteknik Hantverkarkurser

Stödkurser i alla ämnen för skol-ungdom

Lantbruk



LANTBRUK TRÄDGÅRD SKOGSKURSER



REALSKOLA GYMNASIUM med examensrätt

Realskolekurser Grundskolans högstadium Studentkurser på samtliga linjer och grenar Kurser för särskild prövn. och fyllnadsprövn. i real- o. studentexamen

Kurser i alla ämnen för skol-ungdom



SPRÅKKURSER

Svenska Engelska Tyska Franska Spanska Ryska Finska Italienska Latin Grekiska Handelskorrespond. Behörighetskurser f. folkskollärare Lätta nybörjarkurser m. gram-mofonskivor

UNIVERSITETS-UTBILDNING

Kristendomskunskap Engelska - Tyska Matematik Fysik - Kemi Nationalekonomi

PSYKOLOGI PEDAGOGIK

Kurser f. INTRÄDE vid Universitet Karolinska institutet Tekniska högskolor Handelshögskolor Lantbrukshögskolan

Skogshögskolan Tandläkarhögskolor Socialinstitut Gymn. Centralinst. Pharmaceut. inst. Tekniska gymnasier Tekniska fackskolor Grafiska institutet Bergsskolan Konstfackskolan Sjöbefälsskolor Handelsgymnasier De affärsdrivande verken Seminarium Sjuksköterskeskolor Tandteknikerskolor Skogsskolor Trädgårdsskolor Driftsledarkurser vid Alnarps mejeriskola Polisskolor Statens brandskola m.fl. läroanstalter



TECKNING TEXTNING MÅLNING

FOTOTEKNIK

Studier till sjöss Kurs för apoteks-tekniker Musikteori Praktisk bilkurs Kost- och skärgårds-navigtion Blommor i hemmet Vår trädgård Studiocirkelkurser

60-talet kräver bättre utbildning

Sänd mig gratis bildrevyn Hur vi arbetar, Hermod's månads-tidning Korrespondens under ett år och studiehandbok över

Frankenas ej Hermod's betalar portot

HERMODS

Fack 8 A MALMÖ 70

LOSEN

Svarsförsändelse Tillstånd nr 36 Malmö 1

TV 5 4-62

Angiv ev. studiemål

Skriv tydligt! Texta helst!

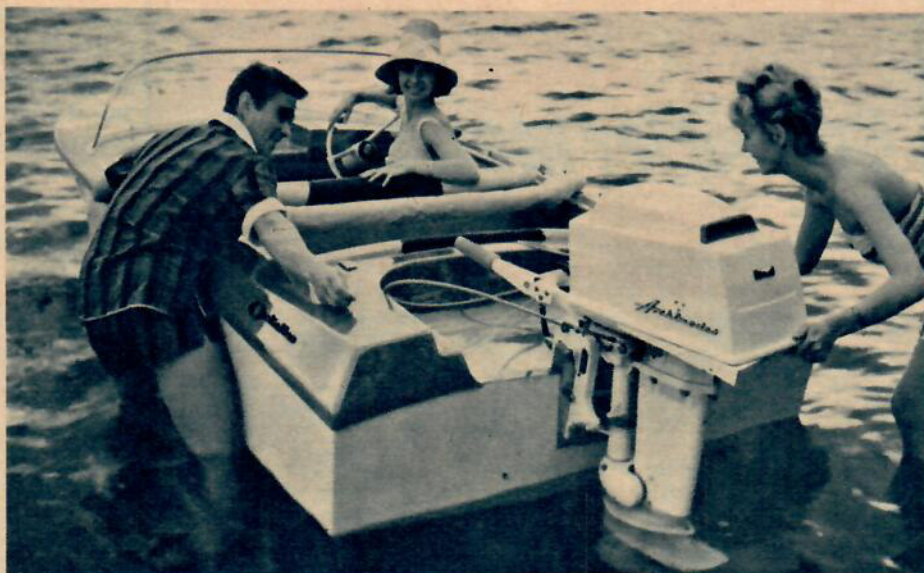
Förkunskaper

namn

yrke

bostad

postadress



ARCHIMEDES / PENTA

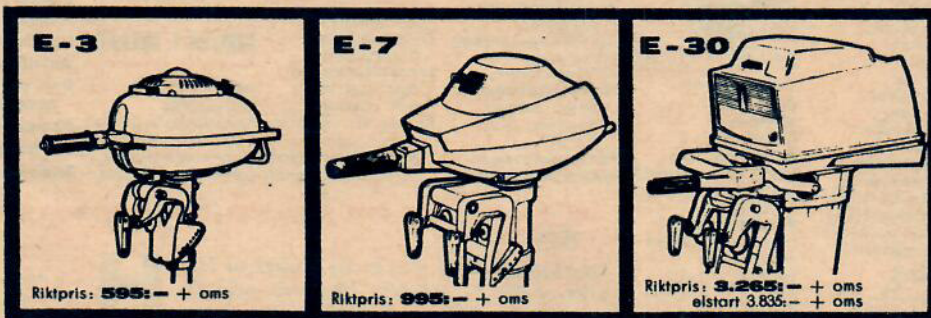
50 års erfarenhet bakom årets hårdtestade utombordsmotorer

I 50 glada somrar har de pålitliga utombordsmotorerna från Electrolux Brommafabrik skänkt 100.000-tals svenskar trivsel och trygghet till sjöss. Det var nämligen det soliga olympiaåret 1912, som den första serietillverkade utombordsmotorn lämnade den numera sedan många år tillbaka Electrolux-ägda ARCHIMEDES/PENTAFabriken. Tack vare kvalitet – stor slitstyrka, god ekonomi och fina prestanda – har ARCHIMEDES/PENTA under de gångna åren skapat sig ett enastående gott namn – både här hemma och ute i världen.

3 modeller i jubileumsserien

De tre motorerna i årets jubileumsserie står i särklass i fråga om de egenskaper som grundlagt ARCHIMEDES/PENTAs världsryste: stor slitstyrka, enastående ekonomi, riviga prestanda och hög driftsäkerhet. De är hårdtestade av Electrolux testförare under alla tänkbara driftförhållanden, de är långtidsprovade i fabriksens bassänger. Testprotokollen visar, att motorerna i jubileumsserien är av den allra högsta ARCHIMEDES/PENTA-klass.

Se dem hos närmaste återförsäljare!

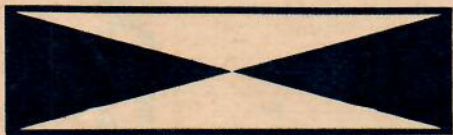


De mest lättskötta motorer Ni drömt om!

ARCHIMEDES/PENTAs jubileumsserie omfattar tre lättskötta och driftsäkra motorer. Alla har fasta munstycken, vilket gör, att Ni slipper alla bekymmer och besvär med bränsleblandningskranar. Alla är verkligen lättstartade i alla de sorters väderlek man kan råka ut för på våra nordliga breddgrader. Alla är särklassigt

enkla att manövrera (1-handsmanövrering). Därtill kommer Archimedes/Pentamotorernas erkända driftsäkerhet, som ger Er den trygghet, som är förutsättningen för verklig trivsel till sjöss!

Välj Archimedes/Penta för härligare fritid till sjöss!



Electrolux

AVD. UTOMBORDSMOTORER
Box 18030 • Stockholm 18

Motorutställningar:

STOCKHOLM: BIRGER JARLSGATAN 15, TEL. 54 00 40 • GÖTEBORG: NYA ULLEVI, TEL. 19 71 70

Auktoriserade återförsäljare finns över hela landet

TITANICS UNDERGÅNG

(Forts. från sid. 52)

man fortfarande med begreppet osänkbara fartyg, och pengarna satsades på fart och komfort. Livbåtarna blev endast en formsak, som i första hand avsåg att pryda upp fartygens exteriör. Men även om antalet livbåtar sammanlagt var tillräckligt för alla ombordvarande kunde olyckliga omständigheter göra att de inte gick att sjösätta. Vid »Andrea Doria»-katastrofen 1956 fick fartyget genast så svår styrbords slagsida att babordsbåtarna inte kunde svängas ut och sättas i sjön.

Fasornas natt

I böcker och på film har vi fått uppleva den fasornas natt då 46.000-tonnaren »Titanic» gick under med mer än 1.500 människor på Nordatlanten. Hjärtslitande scener utspelades när män skildes från sina hustrur och föräldrar från sina barn. Prov på hjältemod, uppoffring och gott sjömanskap visades av både passagerare och besättning den natten. Många män lämnade utan att protestera sina platser i livbåtarna åt kvinnor och barn. I ett fåtal fall utbröt panik och slagsmål om platserna, och livbåt nr 1 lämnade fartyget med blott 12 personer ombord, trots att den var avsedd för 40. Det var en engelsk lord med hustru och kammarjungfru, två herrar från första klass och sju besättningsmän. Besättningsmännen tystades med fem pund per man, och båtchefhavaren – en matros – vittnade falskt inför den amerikanska undersökningskommissionen.

Trodde SOS var skoj

Endast 10 distansminuter från katastrofplatsen låg s/s »California», som hade kunnat betyda räddningen för samtliga från »Titanic», men där ombord tolkade man nödraketerna som någon sorts igenkänningssignal från någon skojfrisk Atlantångare. Därför gjorde man inget för att skynda den sjunkande jätten till bistånd. I stället blev det »Carpathia», som flera timmar efter det att »Titanic» sjunkit fick ta hand om de 703 människorna som drev omkring i livbåtarna på olycksplatsen. Klockan 8.50 på måndagsmorgonen den 15 april 1912 klingade maskintelegrafen »Full speed ahead» ombord på »Carpathia» och stäven vändes mot New York. Kvar på olycksplatsen guppad endast några vrakspillror tillsammans med döda människor som hade flutit upp till ytan. Ett av världshistoriens mest ohyggliga sjödramer var slutspelat.

KA



det moderna

KUSTARTILLERIET

ger Dig

- gedigen utbildning
- kvalificerade tekniska och organisatoriska uppgifter
- hårdande kustjägartjänst i våra skärgårdar
- goda befordringsmöjligheter

Det finns många skäl att



bli KA-officer

— ett kvalificerat yrke i robotåldern

Till Rekryteringsofficeren
Kustartilleriinspektionen
Stockholm 80

Sänd mig den utförliga broschyren
»Officer vid Kustartilleriet»

Namn:

Går i ring:

Adress:

Postadress:

Ansökningstiden utgår den 1 maj.

— SÄND IN KUPONGEN I DAG!

TEKNIKENS VÄRLD 7/62

TEKNIKENS VÄRLD 7/62

EN VETTIG PLASTBÅT

(Forts. från sid. 23)

Hur går då båten i sjön? Vi hade tillfälle att prova båten med motorer i varierande hästkraftsklasser. Körningarna skedde utanför Varberg både i rum sjö och i krabba inomskärsvatten. Det blåste ungefär 8 sekundmeter med kvarvarande dyningar från en gammal kuling. Utomskärs gick alltså vad man kan kalla ruten sjö.

De första körningarna företogs med en 40 hk Evinrude med normal rigg. Fartresurserna var det inget fel på och båten gick förvånansvärt i sjön. Giregenskaperna är sådana att båten lägger sig ganska kraftigt inåt i girarna, varför motorn lätt sög luft till propellern vid rullning eller gir. En lång gir är utan tveivel idealet för att få de bästa egenskaperna.

Trots att firman inte rekommenderar större motorer än 50 hk kördes en test med 70 hk Mercury. Denna hade en något längre rigg, och sjöegenskaperna blev betydligt bättre. (Hoppbilden på omslaget visar båten med en 70 hästars snurra i aktern.) Här visade sig också båtens fina egenskaper i med- och läringssjö.

Med endast en 8 hk Crescent i aktern gick båten torr och sjösäkert med en fart av cirka 7 knop. Det är klart att den inte planade ut riktigt, men Beckers skidlinjer och den inbyggda sprutlisten plus den rundbottnade aktern gör dock att båten blir lättdriven och inte gräver ner sig i sjön.

Finns det då inga nackdelar? Jovisst. Man saknar t.ex. ett fotstöd för dem som sitter i framsätet plus det att aktersätet skulle kunna flyttas med ryggen åt detta så att passagerarna blev delaktiga av vind- och stänkskyddet som sidorutorna utgör. Skrovsidorerna akteröver kanske inte borde vara så indragna akteröver. Detta skulle öka bärligheten vid skarpa girar så att båten inte lutade lika mycket. Det allmänna omdömet är dock att den nya campingbåten är en sjösäker båt, som tveklöst kan rekommenderas åt den som första gången skall ge sig till sjöss. Den har god säkerhetsmarginal.

DATA

Mått: längd 4,5 m, bredd 1,8 m. Vikt 310 kg. Bärighet enligt fabrikanten högst 6 personer. Lämplig för motorer mellan 20 och 50 hk. Fartresurser med två personer ombord: 22 hk 17 knop, 45 hk 22 knop. Under provkörningen uppskattad fart: 8 hk c.a 7 knop, 40 hk 24 knop, 70 hk 30 knop. Båten flyter vattenfylld med motor upp till 100 kg. Pris 5.875 kr plus oms.

Jätte tävling

VINN EN AMAZON SPORT



och massor med andra värdefulla priser

Lös annonsens två fotogåtor, och markera i svars-kupongen vilket alternativ Ni anser riktigt. Den tredje fotogåtan finner Ni på en affisch som finns på varje Koppartransstation. Där markerar Ni på tävlingskupongen vad Ni tror att affischens fotogåta föreställer och kompletterar den med ett slagord för Koppartrans på högst tio ord. Tävlingskupongen lägger Ni ner i någon av de förseglade boxar som finns på varje station.

TOTALT 200 PRISER!

Vinst 1	VOLVO AMAZON SPORT
2	5 1.000 liter bensin
6	9 500 " "
10-13	250 " "
14-100	Koppartrans reservdunkar
101-200	Gratis rundsmörjning

Vinnarna underrättas direkt per brev och dessutom publiceras pristagarnas namn i Göteborgs-Posten, Dagens Nyheter och Expressen den 28 maj 1962.

HÄR ÄR TÄVLINGSUPPGIFTEN

På varje fotogåta har Ni tre alternativ att välja mellan. Markera rätt svar med 1, X eller 2.





- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Luftrenare | <input type="checkbox"/> 1 Bromstrumma |
| <input checked="" type="checkbox"/> X Munstycke till vindrutespolare | <input checked="" type="checkbox"/> X Tändstift |
| <input type="checkbox"/> 2 Luftventil på ett bildäck | <input type="checkbox"/> 2 Glödspiralen i en cigarettändare |

Denna fotogåta finner Ni på en affisch, som finns på varje Koppartransstation

KOPPARTRANS

KOPPARTRANS FÖRSÄLJNING AB GÖTEBORG

Slagord:

Fotogåta 1	1 X 2
Fotogåta 2	
Fotogåta 3	



Namn:

Adress:

Postadress:

Kupongen måste senast 30/4 kl 19.00 läggas ned i den svarsbox som finns på varje Koppartransstation.

För bil*båt*hem*hobby

JET PAK

sprutpistol MED 30 MIN.—AEROSOL

"Betalar sig själv på 30 minuter!"

JET PAK är den nya, prisbilliga sprutpistolen som alla kan använda överallt — inga slangar eller elsladdar. Sprutlackerna själv med originalfärg. Er bil, mc, moped — JET PAK ger direkt en perfekt färgyta med yrkesmässig finish. Två lösa färgbehållare medföljer — Ni kan byta till ny färg på några ögonblick. Den stora aerosolen räcker hela 30 effektiva minuter — på den tiden har JET PAK i regel betalt sig många gånger om.

Sprutar färger, fernissor, mal- och växtskyddsmedel m.m. Idealisk för bil-, mc-, moped- och båtägare, hobby- och yrkesfolk.

JET PAK
SPRUTPISTOL
Kompl. med 2 lösa
glasburkar 24:50
Aerosol-refill 7:25

Finns i välsorterade järn-,
färg- och hobbyaffärer,
varuhus.



GUSTAF v. SIVERS AB, Stockholm 30 • Tel. 51 21 00

FÖR ÖKAD TRYGGHET OCH TRIVSEL PÅ SJÖN

SEAGULL

UTOMBORDSMOTORER

2 års garanti

Kontakta generalagenten:
AB MOTORREIMERS

Östermalmsg. 68. Tel. 67 70 05 — 67 70 07. Stockholm Ö



FOTBOLLBOKEN 1962 UTE NU!

Bara
Kr. 3:95
(inkl. oms)

Finns i bokhandeln, i press-
byrån, i tobaksaffärer.

NGK

TÄNDSTIFT

Det enda
standardstiftet
med koppar-
elektrod.

RIKTPRIS 3.50

Generalagent:

CARL LARSSON & SÖNER %
Odinsgatan 19, Göteborg C



Vad Ni än har
sysslat med så
blir den smutsi-
gaste hand ren
med snabbver-
kande Fenom.



Fråga OSS

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

FLYG

Fråga: 1) Vilka data och pre-
standa har Piper Cub? 2) Hur
mycket kostar en sådan? 3) Vem
är återförsäljare för Piper i
Sverige? 4) För en privatperson
lov att köpa en Alouette II heli-
kopter? 5) Vad är priset för en
sådan?

Svar: 1) En Piper Cub av da-
gens modell heter Super Cub och
är försedd med en 150 hk Lyco-
ming-motor. Data och prestanda:
spännvidd 10,76 m, längd 6,86 m,
vingyta 16,58 m², tomvikt 422 kg,
flygvikt 794 kg, toppfart 208 km/
tim, max. marschfart 184 km/tim,
stallfart 69 km/tim, stighastig-
het 5 m/sek, topphöjd 5.800 m,
startsträcka till 15 m höjd 152 m,
flygsträcka 735 km. 2) Priset ligger
vid ca 50.000 kronor (beroende
på utrustning). 3) Nyge-Aero,
Nyköping. 4) Ja. 5) Ca 500.000
kronor.

Fråga: 1) Har Saab tillverkat
fler jettflygplan än J 21RA,
J 21RB, J 28A, -B och -C, J 29A,
-B, -C, -F, S 29, A 32, J 32B,
S 32, J 33, J 34, J 35A, J 35B och
Sk 35C? 2) Varifrån kan man få
tag i fotografier av ovanstående
flygplan och hur mycket kostar
de? Frågvis flygpojke

Svar: 1) J 28 (alla versioner),
J 33 och J 34 är samtliga av engelsk
tillverkning och heter respektive
de Havilland Vampire, Venom
och Hawker Hunter. Förutom de
uppräknade versionerna av Saab-
flygplanen kan nämnas J 29D
(experimentversion med efter-
brännkammare), J 29E (med mo-
difierade yttervingar), J 35D,
S 35E och J 35F. Dessutom kan
nämnas försöksflygplanet Saab
210, »Lill-Draken» kallad. 2) Ifråga
om Saab-flygplanen kanske Saab
i Linköping, Reklamavdelningen,
kan stå till tjänst med någon
bild. Fotografier är dock dyrbara
saker. Beträffande de engelska
flygplanen kan man givetvis till-
skriva fabriker direkt, The de
Havilland Aircraft Co Ltd, Hatfield,
Herts., respektive Hawker
Aircraft Ltd, Kingston-on-Thames,
Surrey, England.

Fråga: 1) Hur många J 35A,
J 35B och Sk 35C kommer att
tillverkas? 2) Ungefär när kom-
mer J 37 i tjänst? 3) Jag har läst
att J 37 ej skulle få så omfattande
instrumentering utan endast
förses med de allra nödvändigaste
instrumenten. Hur är detta möj-
ligt? 4) När kommer Saab 105 att
börja tillverkas och kommer b) flyg-
vapnet att köpa typen för skolflygning?,
c) Vilken motortyp får flygplanet?,
d) vilken marschfart får det? 5) Hur
många Vertol 44 respektive Alouette II har

flygvapnet? 6) Vad slags motor
används i Vertol och på hur
många hk är den? Flyghiten

Svar: 1) Hemligt. Men serien
kommer dessutom att omfatta
även J 35D, S 35E och J 35F,
varav den sistnämnda versionen
beställts i största antalet av alla
Draken-varianter. 2) Hemligt. 3)
Red. tror för sin del inte att det
är möjligt att radikalt förenkla
instrumentutrustningen i en mo-
dern vapenbärare som J 37. Den
hittillsvarande utvecklingen (ex-
vis 35:an) tyder inte härpå. Där-
emot torde det vara möjligt att i
viss mån förenkla datarepresentationen
för föraren genom spaltinstru-
ment. Detta har man f. ö. redan
börjat införa i Drakens senare
versioner. 4) En prototyp till
Saab 105 är redan under byggnad
och beräknas kunna bli klar för
provflygning sommaren 1963. En
serieversion kan vara i tjänst
1965. b) Ja, om typen motsvarar
Saabs beräkningar, avser flyg-
vapnet att beställa mer än 100
dyliska flygplan. c) En helt ny
motor av fransk typ, Turbomeca
Aubisque med 700 kp dragkraft,
d) ca 650 km/tim. 5) Flygvapnet
har inga Vertol 44, men har där-
emot beställt fyra Boeing-Vertol
107-II. Antalet Alouette II vid
flygvapnet är tre. (Marinen har
åtta Vertol 44.) 6) Vertol 44 är
försedd med en kolvmotor av typ
Wright Cyclone på 1.475 hk.

Svar till Bo Persson m. fl.: Det
är inte möjligt för red. att sända
färg- eller andra fotografier eller
att publicera treplansskisser på
olika flygplantyper. Vidare måste
red. be läsarna att inte begära
data- och prestandauppgifter för
ett större antal olika flygplantyper
på en gång. Det har hänt att
begäran om publicering av data-
uppgifter på 20 olika flygplantyper
kommit från en och samma
läsare. Utrymmet lägger tyvärr
hinder i vägen för besvarandet av
sådana frågor.

RADIO TV

Fråga: Hur bär man sig åt för
att åstadkomma tyst lyssning till
ljudet på en TV-mottagare?

Bert

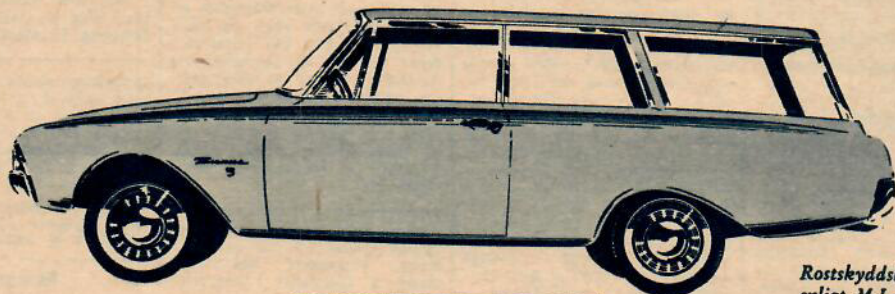
Svar: Det kan ordnas på olika
sätt. Om mottagaren är försedd
med uttag för hörtelefon eller har
extra högtalaruttag kan man an-
sluta en hörtelefon via en ledning
till detta uttag (för fallet med
extra högtalaruttag gör man i all-
mänhet klokt i att koppla en an-
passningstransformator mellan ut-
taget och hörtelefonen).

Man kan också åstadkomma tyst
lyssning på ett elegantare fast dyr-

(Forts. på sid. 58)



När kan jag få min Taunus?



Rostskyddsbehandlad enligt M.L.-metoden

Taunus Turnier är lösningen för Er som behöver en personvagn med stor lastkapacitet. Den har Taunus 17M:s bensinsnåla, accelerationsnabba motor på 67 hk (SAE), samma härliga körställning — och dessutom ett utrymme, som *slukar* bagage. Antingen Ni använder den som firmabil eller privatvagn — tänk vilken härlig vagn för camping, för-

resten — så är det en njutning att ratta linjesköna Ford Taunus Turnier. Välkommen till Ford-försäljaren för en provtur och för att i detalj granska Ford Taunus Turnier — den tål att synas.

Riktpris **10.345:-**
(Exkl. accis, frakt, leveranskostnad och oms.)



FORD TAUNUS 17M
— en vacker triumf för det praktiska.
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 är i dag Sveriges populäraste, helt nya bil — under 1961 ökade inregistreringarna av 17M med drygt 42%! Ford-fabriken i Köln har ständigt utvidgats och hela tiden arbetat för att minska väntetiderna. Det är *nu* Ni bör tala med Ford-försäljaren — han kommer inte att spara några ansträngningar för att hjälpa Er bli stolt ägare till en åtrådd Ford Taunus så snabbt som möjligt!

en FORD är en FORD för
FORD har resurser



DIVERSE

Säljes

Texas Boat, en riktig cowboystovel med hög klackställning och i rätta Western-stilen. Tillverkad av extra prima kalvskinn i svart färg. Mönstrat stovelskåft med vita inslag. Storlek 39-47. Pris 110:— exkl. oms.-skatt. Herrskar med hög klack. Tillverkade av utsökt smidigt kalvskinn i svart färg. Spetsig modell och cirka 4,5 cm hög klack. Storlek 39-47. Pris 78:—.

Urdelar o. verktyg säljes, även till amatörer. Illustrerad fournitur- eller verktygskatalog sändes mot 2 kr i frimärken. Firma E. Karlsson, Erikslund.

5 knepiga metallpussel bortslumpas för 2:95 i frim. Alla olika!!! C. Kim, Bergsgatan 28 11, Sthlm K.

Nyhet! Tjuvlar som kan användas för bilen, bostaden, affären el. kontoret. Endast 29:50. Dir. fr. imp. Kompl. m. batteri. Ingen inst. erf. A. Doverström, Ljunghy.

Underhållningsfilmer, tonband m. m. Glada, spännande, intressanta och pikanta filmer 8 o. 16 mm. Även färg! Colorslides 24x36 reseomotiv m. m. Tonband, nya, till låga priser. Färska Agfa 24x36 o. Kodachrome. Trioimport, Box 21, Sundbyberg.

Glasfiberplast för hobby och industri. Självhårdar, blir glashård o. genomskinlig. Användes för tillv. och reparation av bilar, båtar, husvagnar, mc-käpor, formgjuten. m. m. Kan armeras med glasfiber. Lätt, starkt. End. prima råvara. Beställ provats inneh. plast, hårdare, accelerator, färgpulver samt fullst. beskr. och prisl. (även i parti) för 8:— + porto. Glasfiberväv och matta. Hög kvalitet. Prover och prislista 5:—.

Urreparationer till landets lägsta priser. Ex. hel reng. 8:50, balansbom 7:—, uppdragsbom 4:— osv. Begär prislista och provrep. Obs. Ny adress: Ur-Service, Box 9036, Västerås 9.

Lättförtänta pengar!!! Bli fritids-ombud för våra kulspetspennor på Eder arbetsplats el. i Eder skola. Oanade förtjänstmöjl. Begär redan i dag upplysn. och vi sänder Eder abs. oslagbar nettoprislista. Alla prislag. Mercade, Box 16348, Sthlm 16.

REPARATIONSHANDBÖCKER FÖR BILAR

Table with 2 columns: Book title and price. Includes Chevrolet 1955-56 (30:), DKW 2-cyl. 1933-45 (6:), Saab 92-92b 1950-59 (18:50), Volkswagen 1949-58 (18:50), Volvo PV 444 1948-58 (18:50), Simca Aronde 1952-55 (6:), Hillman Minx 1955-59 (15:), Opel, alla mod. 1949-52 (20:), Opel, alla mod. 1953-59 (45:), *Saab 92-92b 1950-59 (18:50), *Volkswagen 1949-58 (18:50), *Volvo PV 444 1948-58 (18:50), Simca Aronde 1952-55 (6:). All books are for 18:50.

Skriv efter vår nyutkomna katalog med moderna ungdomskläder från USA och kontinenten — Ni får den gratis — från Carlssons Import, avd. TV, Falkenberg.

Slipsfynd i terylene — 3 st. endast 8:65! Eleganta, enfärgade slipsar i hög kvalitet. 1 mörkblå + 1 mörkgrön + 1 mörkröd. Beställ nu! Direkt från fabrikt! Full returrätt! Textilvaror, Avd. 3, Box 17021, Göteborg 17.

Grammofonskivor, beg., felfria, från musikautomater. Blandad repertoire. Singel 2:—, EP 3:—. Vid lev. av 10 st. fraktfritt AB Tone-Matic, Rademachergat. 19, Eskilstuna.

QBS! Vi har sänkta priser på Glasfiberplast och Glasfiber. För bät-, bilbygge m. m. i plast säljes fyllmedel: Kvarter, krita, glimmer, trämjöl, färger. Se vår annons 'Glasfiberplast'. Firma Regale, Borlänge.

Original-Stil cowboyhattar. Med knapp och ledersnodd. Havannabrunn färg. Storlek 52-59. Pris 19:50. Ombytesrätt eller pengarna åter. Begär vår nya katalog. Firma Carlssons Import, Avd. TV, Falkenberg. Ordertel. 0346/103 81.

Machetes, äkta djungelknivar, längd 57 cm, vikt 7 hg, i prima stål. 15:—/st. 2 st. fraktfritt. Oile Engström, Vittangsv. 20, 6 tr., Vällingby.

Hotell- o. flygmärken, 10 olika för kr 2:50 i frim., broschyr mot porto. AB Durax, Malmö V.

Båtar, båtbyggsatser och båtbeslag. Wijkö-Industrier, Hågerstens Gärd, Hågersten. Tel. 010/88 35 00.

Nya deckare 12 st. 5:— City Affärsb., Box 231, Västerås.

Båtgåre! Båtbeslag, -rättar, -tillbehör m. m. får Ni billigare från oss. Sänd 50 öre i frimärken så får Ni vår katalog. A. Sjögren & Co, Box 17021, Göteborg 17.

Volkswagen-ägare! Hur man själv tillverkar bäddsatshållare till VW. Utifrån beskrivning o. monteringsanvisning mot postföskott kr 5:— + porto. Passar VW av 1955 t. o. m. 1962 års mod. Bådden blir 180 cm lång o. plan. Arne Marklund, Musesgatan 2, Piteå.

Miniatyrkamera, tager knivskarpa bilder. Lev. m. ladväska o. 3 filmrullar. Pris 3:50 + porto, returrätt. Nja-Lagret, Box 183, Hudiksvall 1.

VECKANS ANNONSKATALOG. ÅHLEN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB. ANNONSAVDELNINGEN • TORSGATAN 21 • STOCKHOLM VA • TEL. 34 90 00

SKOLOR MALMÖ TEKNISKA INSTITUT. Ingenjör- och Teknikerkurser inom motor, merkantil m. fl. fack. Automation, MTM. Prospekt sändes. Roslins väg 18 E, Malmö. Tel. 629 51.

BILREPARATÖRS- kurser samt traktor- och bilriktningkurser om 4 mån. Fullst. bilverkstadsutrustn. Teori med stillfilm. Platsförmidl. Prospekt mot 2 porten. Skövde Praktiska Skola Tiden. Tel. 70084

TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM Grundad 1906. Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Högre fackkurs med ingenjörsexamen. Maskinteknik, värme-, ventilations- och sanitetsteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik; husbyggnad; väg- och vattenbyggnad. Teknikerkurs. Nya moderna laboratorier. Studielån och stipendier. Nya kurser 20 augusti. Prospekt kostnadsfritt.

URMAKERIKURS lättfattlig och rikt illustrerad samt Teknik-bladet och katalog 14:— + porto. UR ★ TEKNIK Malmö 13

MC-lager utförsäljes till starkt reducerade priser. Njurbälten, sadlar, dynor, kedjor, reglage. Amal, AJS, Ariel, Norton och Messerschmitt-delar m. m. samt ett 20-tal begagnade mc. Begär prisuppgift! SWEDEX Axgränd 5 A, Linköping

1962 års NYHETER i HONDA och GRITZNER från Speed-MOTOR KRONBORGSV. 4 MALMÖ. Fler och fler ungdomar utnyttjar möjligheterna att tävla med 50 cc racer — en billig form av riktig motorcykelsport! Speed-Motor har möjlighet att lämna service till tusentals tävlingsförare i minsta klassen — vi har allt inom branschen, samtliga trimningsdetaljer för alla mopedmärken och ny, modern specialverkstad för tävlingstrimning. Bästa delar, högsta kvalitet och precision till lägsta priser. Trimningsanv. medföljer. Katalog — 62 innehåller allt för såväl bruks- som tävlingsmopeder

HONDA BENLY Super Sport 125 cc 15 hkr 140 km/tim 2.960:— inkl. oms. och accis. Finns även 50, 250 och 300 cc. GRITZNER MONZA SK 50 cc 5,0 hkr ca. 100 km/tim 1.245:— exkl. oms. och accis. Finns även som moped. Vår katalog — Mopedisternas Mecca! Till SPEED-MOTOR, Box 5155, Malmö. V. g. sänd Er stora katalog över reservdelar och racertrimningsdetaljer för mopeder 50 cc inkl. trimningsinstruktioner. (Sändes med endast 1:50 i frim.). V. g. sänd broschyrer över Gritzner samt informationer om 50 cc. V. g. sänd broschyrer över HONDA motorcyklar. Namn: Adress: Postadress: TV 7-62

VECKANS ANNONSKATALOG

AHLÉN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB, ANNONSAVDELNINGEN • 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.



CAMPINGTÄLT med garanti!

I mer än 30 år ha vi tillverkat kvalitetstält, som vunnit berömmelse i vårt land och långt bort i främmande länder. Alltid högsta kvalitet i tältduk och alla detaljer. 1962 års katalog innehåller marknads modernaste lyxtält med tropiktak, som t. o. m. vid skyfall inte släpper igenom en droppe vatten, dessutom kan man gå rak överallt i dessa tält. Finns i flera modeller. Yttertält med förgård i storlek upp till 6,5x3,30 m. Tälthus, dubbeltält. Ryggstält från kr 74:--. Sensationella förbättringar känneteckna 1962 års tält, men till gamla bottenbilliga priser. Gummiluftmadrasser med 1 års garanti. Campingsäng, även utmärkt som reservbädd i hemmet, överdäligt bra och billig. Förnämliga sovsäckar och campingmöbler m. m. Under försäsongen extra förmåner med stor ekonomisk betydelse. Ni kan spara 100-tals kr men framför allt, Ni erhåller allra högsta kvalitet när Ni köper direkt från fabrikanter. Rekv. katalog, fås gratis och portofritt.

A.B. SMÅLÄNDSKA SÖMNADSDINDUSTRIEN
Avd. 12, Norrahammar, Tel. Jönköping. 036 601 86



RAKETTEKNIK FÖR AMATÖRER

Handledning i Raketeknik, innehållande raketens teori, beräkning, konstruktion, bränsle, säkerhetsföreskrifter m. m. Kr 7:85.
 Ritning med arbetsbeskrivning på en raket med dim. 25x1000 mm. Kr 4:50.
Oms. + porto tillkommer.
Ingenjörfirman ATLAS, Box 12, Höganäs
V. g. sänd det förprickade med returr. till
Namn
Adress TV 7-62

FISKNÅT — Ny katalog GRATIS

Fisknät av bomull, nylon och plattil, nätslingor, ryssjor, mjårdar, hövar, kräftmjårdar och sportfiskeredskap i riktigt urval som passar Er fiskel Rekv. katalogen m. det rätta sortimentet — skriv till **ALBERT ENGSTRÖMS Fiskredskapsfabrik AB, Korsnäs**
Sänd Er katalog till
Namn:
Adress: TV 7-62



Snabbkurs i dans FÖR NYBÖRJARE

Denna nya förenklade lärometod har blivit en fullständig framgång. Stora danskartor utvisar alla steg man tar runt golvet. Ni kan inte göra fel. På några kvällar kan Ni lära dansa perfekt och säkert. Foxtrot, Tango, Modern vals, Rock'n'roll, Mambo, Gammal vals, Hambo, Schottis m. fl. danser. 73 ill.
Lär dansa för 8:75! Skriv i dag!

BOKFÖRLAGET PRAKTISKA BÖCKER
Regeringsgatan 93, Avd. 1, Stockholm
Sänd mot postförskott Snabbkurs i dans. Pris 8:75
Namn:
Adress: TV 7-62

3 - IN - ONE

den världsberömda oljan
**RENGÖR — SMÖRJER
SKYDDAR MOT ROST**



Oöverträffad för maskiner, instrument, lås o. gångjärn, skjutvapen, spinnrullar, cyklar, bilar etc.
HA ALLTID "3 - I - EN" TILL HANDS
Säljes av järn-, färg- och sportaffärer.

U.S. AIR FORCE TYPE

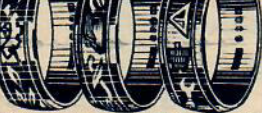


Stålbågar av senaste modell. Levereras i kraftigt fodral. Pris: 23:-- (inkl. oms.) + porto. (2 par fraktfri.) Beställ i dag!

AERO SERVICE

Box 4246, MALMÖ 4.

YRKESRINGAR



TEKNIK HANDEL TJÄNSTE MASKIN MOTOR kontr. silver m. guldkanter 26:-- helt i 18 karats guld 98:--

GULDSPECIALISTEN AB

Postfack 9023, Stockholm 9.
Härmed rekv. mot postfsk. ... st teknik-, handels-, maskinring 26:--/98:-- (Stryk under ringtyp och pris.) Storl. mm (innerdiam.).
Namn:
Adress:
Postadr.:



Han blir aldrig nöbbad — han har läst årets pangbok — KONSTEN ATT UM-GÅS MED FLICKOR

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. 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 högtintressanta boknyhet. Kostar end. 6:25 o. sänd. m. full returr. mot p.-fsk. från **FÖRLAG IDEAL - Avd. 2 - Box 3105 - Stockholm 3**

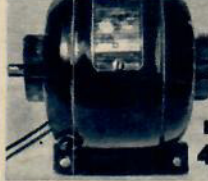
av Walter S. Keiting.

FYNDPRIS 88:--



för ny enkel skrivmaskin!
Större nya (se ill.) o. beg. billigt. Prosp. mot porto.

TYPING AB, TV, MALMÖ C.



Pris ENDAST 48:--

ELEKTRISKA MOTORER

General Electric 220 V. 1-fas, 1/3 hk vid 3000 v/m. Kullagrade tappar. Mycket stor segdragningsform. Lämpl. f. slip, klinga, hobby och båtsnick-mask. m. m., längd 18 cm.

ING-FIS KALLIN Svandammsv. 17, Sthlm.

HA PENGARNA KVAR



Sedelbältet skyddar mot ficktjuvar, rånare etc. under resor, camping och semester. Fästes runt midjan under kläderna.
Sedelbältet en läderprodukt av högsta kvalitet m. DUBBLA sedelfickor end. 15:50 st. 2 st portofritt. Uppgiv midjemått. Skriv eller ring 010 50 85 80.

BELBICO IMPORT CO

Ulvsvägen 44, Bromma
Förs.-ställe i Sthlm.: Fleminggatan 91

CLAS OHLSSON & CO INSION
-hobbykatalogen med 7000 intressanta artiklar sänds gratis mot 30 öre i frimärken

MOPEDISTER!

Är det något som felar, så har vi motorns alla delar.
Katalog sändes mot porto.
MOTOR-HÖÖKS
Sågen tel. 30 - 31

GRATIS HERRMODE KATALOG
inneh. ungdomskläder med senaste nytt från USA o. kontinenten. LEE jeans, amerik. si-denskjortor, polotröjor, häften, jackor m.m.
Hollywood
Bondg. 22, Stockholm Sö
Tel. 44 12 30

Hobbyhuset
har NYA FANTASTISKA hobbyartiklar som är roligare nyttigare
Skriv efter **GRATIS KATALOG** från **HOBBYHUSET, Göteborg C**
Sänd in annonsen i öppet kuvert (porto 15 öre) med namn och adress på baksidan av kuvertet

BYGG ER EGEN RADIO

Er egen
— en fascinerande hobby för alla åldrar.

AMATÖRKURS

i **RADIOTEKNIK** och **PRAKTISKT RADIOBYGGE**

Var instruktiva och populära kurs omfattar all teori och alla praktiska anvisningar som en nybörjare behöver för att bli en skicklig radioamatör.

Kan Ni laga en radioapparat?

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

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

Provbrevet, som Ni får gratis, innehåller bl. a. en grundkurs i telegrafi.

AB BEVA-TEKNIK MJÖLBY **GRATIS!**

Sänd gratis första brevet i »AMATÖRKURS I RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE» samt prospekt och vidare upplysningar.

Namn:

Adress:

Postadress:

Sänd kupongen IDAG!



SE HIT ALLA GRABBAR! EKIPERA FRÅN U. S. A.

Världsberömda jeans o. jackets kända fr. film o. bilder. Låg modern höftstil. Följande märken i lager: LEE i mörkblått o. vitbeige. Pris 35.—. LEE-jackets i samma färger. Pris 45.—.

WRANGLER i mörkblått o. ljusblått. Pris 32:50. **WRANGLER-jackets** i samma färger. Pris 42:50. **LEIDA-jeans** i mörkblått. Pris 29:75. Alla storl. finns. **OBS!** Uppgiv midjemått o. benlängd. **SVART BÄLTE** pass. till jeansen. Stort försilvr. spänne m. figur i gulmetall. Pris 14:50. **AMERIKANSKA SIDEN-SKJORTOR** i tjockt blankt siden. Syrénåla, panter-svart, pärlmövitt, vinrött. Stl. 35—42. Pris 45.—. Full ombytesträtt eller pengarna åter! Du kan även skriva efter vår katalog med kläder från USA och kontinenten. **CARLSSONS IMPORT, Avd. TV. FALKENBERG, ORDERTEL. 0346/10381**

TEXAS BOOT. Riktig cowboystövvel med hög klackställning och i rätta «WESTERN»-stilen. Tillverkad av extra prima kalvskinn i svart färg. Mönstrat stövvelskaft med vita inslag. Storlek 39—47. Pris 110.—. **«ORIGINAL STYLE»** Cowboyhatt m. knapp o. lädersnodd, havannabrun. Stl. 52—59. Pris 19:50.



KOLSVARTA BYXOR i terylene. Spansk mod. med brett midjeband. Vita skinnkanter vid fickorna. Extra smal lårvidd. Stl. 44—54. Pris 79.—. **ITALIENSKA POLOTRÖJAN «APACHE»** i härl. rayonull. Hög rullkrage, lång ärm. Svart, lila, gul, ljusblå, vit. Stl. 4—6. Pris 19:—. **POLOTRÖJA** i bomull m. rullkrage. Svart, vit, gul, röd orange. Stl. 3—6. Pris kort ärm 11:25. Lång ärm 12:50.

Jättesnygt! **FRÅN USA OCH KONTINENTEN.**

VECKANS ANNONSKATALOG

ÄHLEN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB. ANNONSÄVDDELNINGEN • TORSGATAN 21 • STOCKHOLM VA • TEL. 34 90 00

Garanti!
För alla kop av varor på denna sida garanterar annonsörerna retrurrätt inom 8 dagar från varans mottagande förutsatt att den returneras i oskadat skick.

BESTÄLL VÅR KATALOG

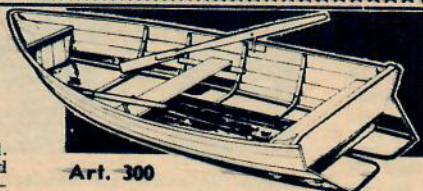
inneh. orig. skinn- o. mockajackor, skinn-skjortor, handarb. bälten, stövlar, mockasin-jeans, byxor, skjortor, hjörtskar, handarb. damväskor o. skor från USA o. Mexico m. m. Nästan alla våra varor kan ej köpas i någon butik. Bif. 50 öre i frim.



Skriv idag! **Western Shop** Avd. TV SUNDSVALL

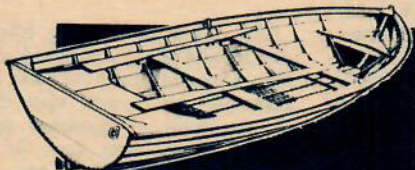
BÅTAR för 40:- per mån.

Art. 300
Flatbottnad bat. klinkbyggd i furu el. gran. kopparnit. o. skruv. ekspant. Längd 350+20 cm bärplan. Vikt ca 60 kg. 363.— avb. 397.— per man. 40.—. Samma bat i 8 mm marinplywood 20.— högre pris.



Art. 300 Kompl. o. oljad

Art. 350
En stark och väl klinkbyggd bruksbat av prima oflottad furu el. gran. Stäv och spant i ek, kopparnit. o. skruvad. Längd 430 cm, vikt ca 100 kg. 895.— avb. 985.—.



Art. 350 Kompl. o. oljad

Art. 400 Marino
Populär byggsats av en sportig familjebat i 8 mm mahognyplywood. Längd 380, bredd 155 cm, vikt ca 90 kg, svagt v-bottnad. Kompl. byggsats 980.— avb. 1.085.—. Färdigbyggd trären 1.790.— avb. 1.980.—.

Art. 450 Combis Byggsats Segel, rodd och motorbat
Lättbyggd och praktisk bat i 8 mm mahognyplywood. Svagt v-bottnad. Längd 410, bredd 150 cm, vikt ca 80 kg. Kompl. byggsats 690.—, avb. 770.—, per man. 50.—. Färdigbyggd trären 840.—, avb. 935.—. Lev. m. el. utan centerbord, centerbordsläda, mastoft, mastfot, roder.



Art. 400 Byggsatsbat



Vattenskidor
I elegant sportutförande med amerikanska origin.-bindningar. Pris 147.—, avb. 160.—, per man. 20.—.



Art. 450 Bygg båten själv på några timmar.



Gummibat
Uppblasbar två-mansbat av kraftigt gummi med cordinlägg, fastvulk. artullar. Gul färg. Storl. 115x215 cm, vikt ca 9 kg. 230.—, avb. 255.—, per man 30.—.

Sändes till köparens närmaste järnvägsstation.
Byggsats, lev. kompl. tillsäg., nummer., skruv o. lim, allt förp. i trähäck.
Skriv direkt till den välkända

Malungsfors Industrifirma, Box 55 Malungsfors Tel. 27115



NYA Remington ELECTRONIC

— världens mest avancerade rakapparat med rullande kammar, passar all sorts skägg. Komplet med laddningsaggregat för 3 veckors rakning utan sladd. 15.— per mån. tills 175.— erlagts. Kontant 158.—

Provraka 14 dagar **Gratis!**

Remington ROLL-A-MATIC **ASU AB SVENSKA URDEPOTEN** Stortorget 3, Malmö C
ger samma förnäma rakning som LECTRONIC men som allströmsapparat 110—220 volt. Exportmodell i lyxetui. Kontant 95.—. Avbetaln. 105.—.
Sänd omg. Remington Lectronic/Roll-A-Matic att betalas med ... den 15:e varje månad tills ... erlagts. Kontantpris ... 14 dagars retrurrätt. Ett års garanti. Äganderättsförbehåll för säljaren.
Namn:
Bostad:
Postadr.: TV 7-62

Per mån. 10:—

BILKLÄDSELÖVERDRAG

passande till VW, Opel, Volvo, Saab alla årsmodeller i prislägen fr. 94: 50. Alla priser betydligt under riktp. Begär provkarta.

Partilagret, Box 89, Ängelholm

SJUKVÅRDSARTIKLAR

Finns i ledande sjukvårdsaffärer

SILVER-TEX

Amerikas mest sålda preventivmedel

Generallagent: **AB Hans Wörlund & Co** Sthlm 31 • Tel. 54 27 80

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

JÄGAR- WILDWEST- STÖVLAR. Solid dubbelbottn. 68.—, Wildwestläderbälte 9.—, Wilddoik. björnhuvudskäft, lyxslida, 21, 25 cm 11:—, 15:—, M. postfsk.

NORRLANDIA AB - JARHOIS

TEKNIKENS VÄRLD 7/62



DETTA MÄRKE

garanterar att varje preventiv som säljes av RFSU kontrolleras i specialkonstruerad testapparat. Denna kontroll sker utöver fabrikskontrollen och den kontroll vid införsel i riket som stadgas i medicinalstyrelsens kundgörelse den 30/6 1959.

Ny RFSU-bok FÖDELSEKONTROLL

inb. 12:75
"... en ypperlig vägledning ..." Kvällsposten
"... en mycket värdefull bok ..." Aftonbladet
"... välskriven och lättläst ..." Ny Tid
Köp den i Er bokhandel eller direkt från RFSU

Ord.-tel. 010/61 79 98. (Priv. avs.)
RFSU-order, Box 474, Sthlm 1.
LATEX II TRANSPARENT ... st. tioförp. UB 6: 50.
LATEX II ... st. tioförp. UB, MB 6: 50.
LATEX III mindre storl. ... duss. UB, MB 7: 75.
... ex. FÖDELSEKONTROLL inb. 12: 75.
HOS LÄKAREN, nu 162.000 ex. ... ex. häft. 5: 65, inb. 8: 30.
Namn:
Adress: TV 7-62

RIKSFORBUNDET FÖR SEXUELL UPPLYSNING försäljningsavdelningen

RFSU

RIKS RONDEN

HERRLJUNGA

Samla på bilar tycker man är en dyr och otymplig hobby, som kräver både rymlig plånbok och rymliga lokaler.

I Herrljunga finns dock en bilsamlare som vederlägger påståendet att hobbyn är förbehållen miljonärer.

Samlaren heter Björn Svensson, är innehavare av Svenssons mekaniska verkstad (gör tillbehör till Saabs personbi-



I Björn Svenssons samling ingår den här välvärdade Forden, som nu har 39 år på nacken.



MG-vagnen från 1937 ser ännu litet medfaren ut, men desto finare är Mercedesen (1935).

lar) och har samlat på bilar sedan han var 16 år.

Det var 1950. Björn hade då ledsnat på motorcyklar och tyckte det skulle vara trevligt med någonting mera ombonat.

Så värst ombonad var kanske ändå inte premiärbilen, en 1923 års öppen Ford med sufflett. 700 kr kostade den i inköp, en summa som steg tvärt i takt med den nödvändiga renoveringen.

Till slut rullade den gamla vagnen riktigt snällt iväg på västgötavägarna. Farten kunde ibland gå upp emot 55 km/tim, och det är fortfarande första liv i den 4-cylindriga 22-hästarmotorn. Det är inte tu tal om att Forden är en av favoriterna i Björn Svenssons stall. Eller rättare sagt lada, för det är i en sådan klenoderna förvaras.

Där hittar vi också två MG-vagnar från 1934. Än så länge ser de kanske inte så mycket ut för världen, men snart kommer också de att ståta med helrenoverad motor, glänsande krom och lack och uppfräschad läderklädsel.

Björn trivs i alla sorters bilar, vardagsvagnar som sportbilar. Han har haft 35(!) sportvagnar av alla de slag (enda som fattas är Maserati). Hastighetslicensen visar att han kan köra dem också (blev SM-trea 1960). Närmaste planerna är att få köra Lotus, som han prövat på tidigare.

— Bäst av alla kärrorna tycker jag är min Mercedes från 1935, säger Björn. Den har jag hållit på med i tre år nu, och jag räknar med att det behövs ett år till innan den är klar att rulla ut.

Den tvåsitsiga cabriolen gör onekligen ett imponerande intryck. Plåten är glänsande svart, klädseln läckert röd. Under huven en åttacylindrig motor på nära fem liter och 100 hästar. Trots den fantastiska vikten, 2400 kg, ligger toppfarten omkring 160 km/tim. Tanken rymmer hela 200 liter, men det behövs minsann när man betänker att motorn drar ungefär 3 liter per mil!

NORRVIK

På Hässjölandet i Medelpad finns en ångsåg att köpa för 10.000 kr. Med byggnader, maskiner, virke och arbetare.

Pensionerade sågverksarbetaren Johan Johansson har byggt sågen alldeles själv. Alla lediga stunder under 23 år har gått åt, men så har också resultatet blivit en i minsta detalj naturtrogen modell av en medelpadsk ångsåg från 1920-talet.

Det var på den tiden som sågverksdöden härjade som värst. Den ena sågen efter den andra lades ner.



Johan Johansen har använt 23 års fritid till den fina sågmodellen.

När Norrviks ångsåg härjades av eld 1923, var också dess öde beseglat; man brydde sig inte om att bygga upp den.

Johansson — gammal sågverksveteran som han är — beslöt sig för att rädda åtminstone ett sågverk åt eftervärlden.

1930 började han bygga modellen av Norrvikssågen. Han hade inga ritningar att gå efter, utan litade helt till sitt goda minne. (Personer som vet hur den verkliga sågen såg ut intygar att modellen är 100 %-igt naturtrogen.) Under åtta år låg arbetet nere, men nu är allt klart.

Norrviksmodellen är 4,5 m lång. Allting är handgjort, förfärdigat av trä och metall, ingenting är köpt färdigt.

Miniatyrsågen är en »arbetande» modell, där alla delar fungerar, drivna med elektricitet.

Timmerstockarna dras med kedjor till sågarna. Det sågade virket transporteras med små vagnar på räls till uppstapling. En liten båt ligger vid kajen och väntar på lastning. Små elektriska lampor lyser inomhus. Det enda som fattas är att arbetarna ska spotta i nävarna och hugga tag i stockarna.

HISTORISKA RUTAN



PARFYMPRESSAR

Tillverkning av parfym och värluktande oljor hör till de äldsta tekniska yrkena. Orientens furstar i Assyrien, Babylonien och Egypten hade en raffinerad smak för sådant, och deras kvinnor hade lika stort intresse för kosmetik som en modern amerikanska. Märkligt nog utvecklades dock tekniken på detta område utomordentligt långsamt.

Allra tidigast använde man en mycket primitiv metod att pressa ut oljan ur blombladen och frukterna: de hopades i ett cylinderformat murat kar och så fick slavar trampa ur oljan med fötterna. Men redan före år 3000 f. Kr. övergick man i Egypten till att lägga materialet i en säck av fint linne, som hade en ögla i bägge ändarna.

Genom öglorna trädde stavarna, och så fick slavarna vrida runt stavarna åt motsatt håll. Oljan pressades då ut och fick sila ned i ett fat. Så höll man på i minst 500 år, innan man omkr. 2500 f. Kr. kom på att fästa säckens ena ända i en fast ram och bara vrida den andra ändan. Pressning av parfym i säck höll man bara på med till omkr. 600 f. Kr., då grekerna uppfann konsten att pressa med skruv.

EXTRA FÖRMÅN FÖR TEKNIKENS VÄRLDS LÄSARE

Specialerbjudande för BILINTRESSERADE

Ni får 2 dubbelnummer

av ALLT OM **bilen** för endast 3:75
(ordinarie lösnummerpris 5:50)

Ta vara på detta enastående tillfälle att bekantskapsabonnera på Allt om Bilen till särskilt förmånligt pris. För bara 3:75 får Ni Allt om Bilen i brevlådan under våren och sommaren. Jämfört med lösnummerpriset sparar Ni 1:75 på att abonnera nu!

Läs om **ALLT OM bilen** på nästa sida!

Skicka in kupongen nu —
betala när Ni får
inbetalningskort!

Jag prenumererar på dubbelnumren 5—6 och 7—8 av Allt om Bilen för endast 3:75 och betalar när inbetalningskort kommer.

VAR GOD TEXTA TYDLIGT

1—2	20	23	38—40
31			120

EFTERNAMN _____

FÖRNAMN _____

(C/o) _____

GATA, BOX, POSTLÅDA ETC. _____

POSTANSTALT _____

ERBJUDANDET GÄLLER ENDAST MED DENNA KUPONG TV-7

ALLT OM bilen

är den stora exklusiva månadstidningen i färg för alla bilägare. Allt om bilen är inte utpräglat teknisk utan håller sig främst på det praktiska planet. Ni som vill lära mer om konsten att njuta av bilen finner 1.000-tals goda råd om körteknik, skötsel, utrustning, färdvägar etc.



Frankera
ej
Vi betalar

ALLT OM **bilen**
Box 3260
Stockholm 3

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 230
Stockholm 3

Skicka in kupongen nu —
betala när Ni får
inbetalningskort!