

teknik

för alla



Stort bilnummer

NR 9 • 26 APRIL — 10 MAJ 1962

PRIS 1:75 inkl. oms.

I DANMARK OCH NORGE 2: 75

BMC 850 — Hundkojan kallad — har verkligen blivit populär sedan den börjat härja i prislistorna på T- och istävlingar. Läs om den lilla vassa vagnen på sid. 5 och ta del av testteamets bedömning.

PLANERA NU FÖR SEMESTERN!

Se sidorna 33-41

bilen som alla har råd med



FIAT 600 — 32 hk, 4 cyl. motor



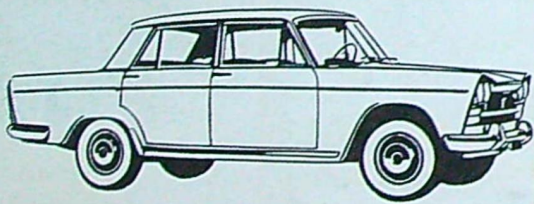
FIAT 1100 Special — 55 hk, 4 cyl. motor



FIAT 1300/1500 Juventus — 72 resp. 80 hk, 4 cyl. motor



FIAT 1800 B Scandinavia — 97 hk, 6 cyl. motor



FIAT 2300 Scandinavia — 117 hk, 6 cyl. motor



FIAT 1800 B och 2300 Familiare — 97 resp. 117 hk

Fiat gör bilar för alla — alla har råd med Fiat. Det finns en Fiat för varje behov, för varje kassa...

Ni kan välja *Fiat 600*, bilen som rymmer mer och kostar mindre. Den gör samma tjänst som en större och dyrare bil åt de flesta familjer. Eller *Fiat 1100 Special*, den prisbilliga, tillförlitliga bilen i mellanklassen. Och så *Fiat 1300/1500 Juventus*, den STORA nyheten som rymmer det bästa dagens bilteknik kan erbjuda och är oslagbar i sin klass i säkerhet, styrka och utrustning. Den har bl.a. skivbromsar fram och dubbla strålkastare samt kan erhållas med 72 eller 80 hk motor. En kompakt, elegant och sportig familjebil med lyxutrustning — till populärpris! *Fiat 1800 B Scandinavia* är den rymliga och eleganta bilen med sobra italienska linjer. Den har 6-cyl. motor, skivbromsar runt om, värmeelement även i baksätet m. fl. finesser. *Fiat 2300 Scandinavia* är ännu bekvämare, snabbare och mera lyxutrustad. En vagn för den kräsne bilisten. *Fiat 1800 B och 2300 Familiare* är marknadens elegantaste herrgårdsvagnar. De är representativa, rymliga allroundbilar för både arbete och fritid.

Vilken Fiat Ni än väljer gör Ni ett gott val. De olika modellerna är var och en i sin klass ett mästerverk — Ni får mycket för pengarna när Ni köper Fiat och därtill god service genom bra verkstäder. Välkommen att provköra Er Fiat hos närmaste återförsäljare.

I DETTA NUMMER

Aktuellt

Nu måste bilindustrin lära av flyget	14
Husvagn lönar sig i längden	20
Tsar-tåg — dröm i plysch	26
Planera nu för semestern	33
Handlingar ni behöver för bilen	37
Nytt och nyttigt om niton länder	38
Flyg och hyr bil	41

Motor

Motornyheter	3
Biltest: BMC 850	5
Ägarna bedömer Simca Ariane	6
Nytt om Formel K	8
Volvo lanserar gasdrift ..	12
Så här görs ett däck	18
Caravelle för fyra — vassare Floride	30

Båtar

Två 25-hästare — två temperament	23
Träbåten kommer tillbaka ..	42
Drömbåtar — och mar-dömmar	47

Hobby

Kom ihåg när ni målar ..	11
--------------------------	----

Flyg

Autogiron kommer tillbaka ..	27
------------------------------	----

Radio

Motora höjer rösten	32
TFAE-nytt	62

Tävlingar

TfA-krysset	65
-------------------	----

Serier

Buzz Cooper och Buck Rogers	66
-----------------------------------	----

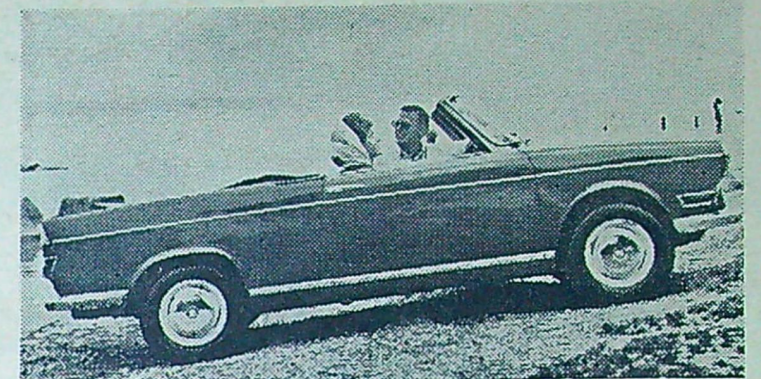
I NÄSTA NUMMER

presenteras en ny, liten och lätt Formel K-vagn, som TfA låtit konstruera och som nu är under serietillverkning. Det blir mera motor: en mopedalong med årets nyheter på den fronten, presentation av två amerikanska experimentvagnar och test av splitternya Ford Zephyr. Utombordartesten fortsätter och ett ovanligt plastbåtsbygge refereras. De flyg- och rymdfartsintresserade får också sin beskärda del genom en artikel om attackflygplan och en populärutredning om påkänningarna på höghöjdsraket. Teknik för Alla nr 10 utkommer torsdagen den 10 maj — gå inte miste om detta innehållsrika nummer!

MOTORNYHETER

BMW SPORT-CABRIOLET

Med den vanliga BMW 700 Sport som utgångspunkt har fabriken nu konstruerat och presenterat en helt ny cabrioletmodell. Accelerationen uppges vara god — 0-80 på 7,5 sek — och toppfarten ligger vid 140 km/tim. Priset på gatan blir här i Sverige 13 300 kr.



FÖR FINSMAKAREN



Ovan en av Pininfarinas specialkarosser. Det är en Ferrari 400 SA Superamerica, som verkligen tål att vila blicken på. Ekipaget får väl främst anses lämpat för dollarmiljonärer eller motsvarande.



BANKRÄNARNAS ÖVERMAN

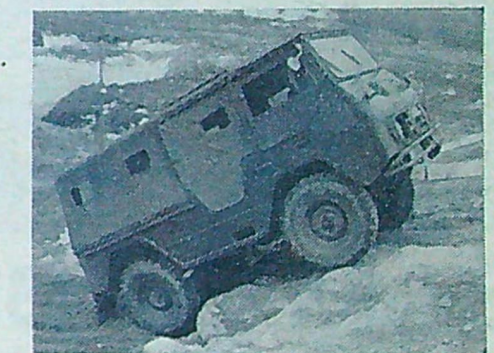
Denna rullande säkerhetsbank — enligt sakkunskapen en ointaglig borg — har kommit till Sverige. Det är en Commer från Rootes med dubbla ytterskal. Samtliga fönster är gallerförsedda och i utrustningen ingår också automatiska elektriska lås. Det är Städernas Vakt som köpt exemplaret.

100 000 MGA TILLVERKADE

Inte mindre än 100 000 MGA-vagnar har sedan 1955 lämnat MG-fabriken i Abingdon. Aldrig tidigare har en sportvagnsmodell tillverkats i så stort antal. Konstruktören Syd Enever förklarar framgången med: "Vi försöker inte bygga exklusiva vagnar för ett fåtal prentiösa köpare. Vår politik är att ge de många sportvagnsentusiasterna en bil som de får valuta för. Genom att göra bilar i stora serier kan vi hålla rimliga priser."

LÄTT TERRÄNGVAGN PÅ BANDET

Efter flera års ingående prov har nu Volvos lätta terrängvagn L 3314 kommit i produktion. Den skall levereras både till svenska och norska armén i stora serier. Motorn är den från Volvos personvagnar välkända B 18 A 75 hk och även växellådan är av standardtyp. Toppfarten ligger på över 100 km/tim. L 3314 har drivning på alla fyra hjulen. Anti-spinn och automatiska lamellkopplingar på bakre differentialen. Tack vare de stora däckerna har vagnen hög frigångshöjd, vilket är av stor betydelse för bra gång i kuperad terräng.



PLANERA NU FÖR SEMESTERN

På sidorna 33 till 41 får ni massor med tips för utlandssemestern, ni får en karta över de viktigaste färjeförbindelserna, uppgifter om 19 länder i Europa: hur vägarna är, vad

bensinen kostar, vad man får beräkna för kostnad per person och dygn, uppgifter om de största evenemangen och mycket annat nyttigt för er som tänker bilda utomlands i sommar.

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång BMC:s populära "Hundkojan", vagnen som blivit något av en sensation efter sina fina insatser vid T- och istävlingar. Testteamet bedömer denna vagn nå så dan 5. Foto ULF. H. HOLMSTEDT.



NUMMER 9
26 april — 10 maj
ARGÅNG 23

Chefred. o. ansv. utg.: **BIRGER GRIPSTAD**
Andre redaktör: **STIG SANDELIN**

REDAKTION OCH EXPEDITION: Tunnelgatan 3. Postadress: Box 3137, Stockholm 3. Telefon: Växel 22 44 25. Prenumerationspris: Helår 29:70, halvår 16:20 kr. Postgåro 15 79 92. Prenumeration kan påbörjas vid varje månadsskifte och verkställs enklast genom insättning på postnir. Tidningen utkommer varannan torsdag. Eftertryck endast efter tillstånd.

REDAKTIONSKOMMITTÉ: Rektorn för Kungl. Tekniska Högskolan, professor Ragnar Woxén; ordf. i Folkbildningsförbundet fil. dr. Iwan Bolin; undervisningsrådet Börje Beskow, Kungl. Skolöverstyrelsen; laborator Axel Johansson, Kungl. Tekniska Högskolan; direktör Sven Sköldberg.

Wulf & Co AB i Vänersborg är nu ensamförsäljare för Fiat i Sverige genom ca 80 representanter över hela landet. Skulle någon sådan ej finnas på Er ort ring då till oss för närmare upplysningar. Tel.: Vänersborg 0521/120 50, försäljningsavdelningen.



SAMMA BIL UTRUSTAD MED PIRELLI

cinturato



Samma kurva, samma fart, samma bil. I första fallet "släpper" den — i det andra håller den greppet . . . med Pirelli Cinturato gördeldäck ● Cinturatodäckets speciella konstruktion med mjuka smidiga däcksidor och inbyggd gördel ger styv slithana och betyder ● *säkrare kurvtagning* därför att dess form förblir oförändrad trots den starka centrifugalkraften och bilens krängning ● *Kortare bromssträcka* genom större anlaggningsyta — särskilt vid högre farter ● *Bättre bränsleekonomi* genom väsentligt lägre rullmotstånd ● *Betydligt större livslängd* genom bättre kylning och genom att däckets ej slirar mot vägbanan ● *Säkrare körning* under alla förhållanden men särskilt i vått väglag. Ett däck för folk, som har bråttom med ansvar.

Teknik för Allas test-team bedömer:

BMC 850 BASIC SALOON

TEKNISK BESKRIVNING — *Vagnstomme*: Självbärande helsvetsad stålkaross med två dörrar. Bagageutrymmet bak, motorn tvärställd fram. Vagnen är framhjulsdreven. *Motor*: 4 cyl. fyrtakts vätskekyld radmotor med toppventiler. Cylind. 68 mm, slaglängd 68,3 mm, slagvolym 848 cc. Kompr. 8,3. Max. effekt 37 hk SAE vid 5 500 v/min. *Kraftöverföring*: Enkel torrlamelkoppling. Fyra växlar. Golvväxelspak. Växellåda och kraftöverföring inbyggda i motorns oljesump. *Hjulsätt*: Separat hjuluphängning och hydrauliska teleskopstöttdämpare runt om. *Däck*: 5.20X10". Hydraulisk fotbroms, mekanisk handbroms. Bandarea 435 cm². *Styrning*: Styrväxel av kuggstängstyp, 2 1/2 varv mellan fulla hjulutslag. *Elsystem*: 12 volt, 34 Ah. *Tjänstevikt*: 720 kg. *Bränslemängd*: 25 l. *Längd*: 3,05 m. *Bredd*: 1,41 m.

ACCELERATION
0-60 km/tim 11,7 sekunder
0-80 " 17,6 " "
0-100 " 31,7 " "
0-1 000 m 42,6 " "
Testvagnens toppfart 121 km/tim

BRÄNSLEFÖRBRUKNING
Vagnen förbrukade under testen i genomsnitt 0,66 l/ mil. Vid normal stadskörning var förbrukningen 0,65 l/mil, vid lön landsvägskörning (60-80 km/tim) 0,59 l/mil och vid hård landsvägskörning på topplart 0,78 l/mil.

PRIS I STOCKHOLM
Riktpris 5 730 kr
Accis 740 " "
Varuskatt 427 " "
Reg., lev. trimn., utrustn. 225 " "
7 122 kr

ALLMANT OMDÖME
Morris-Austin 850 kan liknas vid den idealiska damskon — liten utanpå men rymlig inuti. Fjädringen är stötig på groppiga vägar, men vägeskänkaperna och då framför allt stabiliteten i kurvorna något utöver det vanliga. Trean en bra och snabb omkörningsväxel.

Testvagnens vägeskaper på vintervägar var förträffliga. På trasiga vägar presterade den drygt 90 km/tim och på högsta växel hela 121 km/tim. Vagnens akterparti påminner om de stora stationsvagnarna. Det enda som skiljer Austin 850 från Morris 850 är kylargrillens utformning.



MEDELPOÄNG 3,3

Testförare	Motor	Kraft- överföring	Styrning	Bromsar	Köregenskaper	Komfort	Värme, ventilation	Utförande	Bagage- utrymmen	Säkerhet	Summa poäng	Anmärkningar
Teknikern	4,0 Ettirig, tyst, gående motor	3,5 Växelspaken sitter inte bekvämt	4,0 God styrci- sion	3,8 Fullgoda för vagnen	4,0 God egen- skaper på vinterväglag	3,0 Dåligt utrym- me i bak- sätet	3,5 Tillräcklig för medelkalla vintrar	3,5 God utförande med tanke på priset	3,0 Tillräckliga för 2 personer	3,5 Säkrar säker- hetsbälten	39,3	En liten vagn med mycket goda pre- stera och acceleration och vagnlängd.
Flygaren	3,5 Lättstartad	2,9 Dålig synkro- niserig, ar- betsam växel- spak	4,0 Väl avvägd	3,5 Lagom pedaltryck	3,6 Förvånansvärt god väg- hållning	2,8 Hygglig tak- höjd, spar- tansk inred- ning	3,0 Defrosterver- kan god, men i övrigt ranska klen effekt	3,1 Ordinärt	2,3 Yttre bagage- utrymme, bra utrymme invändigt	2,1 Fåga har gjorts för att säkerheten	33,9	
Yrkes- kvinnan	3,8 Pigg motor, men högljud	3,5 Dålig synkro- niserig	4,0 Perfekt	3,9 Normalt pe- daltryck, fina bromsar	4,2 Utmärkt vägeskapa- per	3,0 Bättre än vän- tat med hän- syn till bilens storlek	3,1 Bra defroster- verkan	3,3 Ordinärt	2,1 Minimalt ba- gageutrym- me, bra utrym- men invändigt	2,3 Säkerheten eftersatt	36,7	Trots ersatt sä- kerhet och ganska spartansk inredning en trevlig bekant- skap.
Journa- llisten	3,5	3,1	3,5	3,4	4,0 Väghållningen är bilens största för- tjänst	3,2	3,0	2,9 De mekaniska detaljerna "billiga"	1,8 Får man kalla sådant för bagageut- rymme?	2,0 Atminstone säkerhets- bälten borde ingå	34,0	Trots det enkla ut- förandet är "Hund- kolan" som bil be- traktad betydligt bättre än sitt rykte. Utmärkt "andrabi".
Summa poäng	14,8	13,0	15,5	14,6	15,8	12,0	12,6	12,8	9,2	9,9	143,9 (220 möjlige)	

Poängsättning: 1 = dålig, 2 = mindre god, 3 = god, 4 = mycket god, 5 = föredömlig.

Ägaren testar bilen:

SIMCA ARIANE

Simca Ariane är ett barn av Suezkrisen. När President Nasser 1956 förklarade Suezkanalen vara egyptisk egendom blev resultatet som bekant inte bara en misslyckad fransk-engelsk militärkupp mot kanalområdet utan också att denna oljans "pulsåder" för en tid blev avstängd i nästan hela Väst-Europa.

I Frankrike blev kännningarna betydligt allvarigare än här och det gällde att på bästa sätt spara bensin. Då föddes tanken, i första hand för fransk drosktrafik att kombinera en stor vagns utrymme med en liten vagns motor. Simcafabrikerna slängde med rekordkort varsel ut sin sexsitsiga Vedette med Arondes fyrcylindriga motor på 48 hk under huven i stället för den ordinarie V-åtta.



Motorrummet ritades för en V 8 och är alltså väl tilltaget för 4-an. Effekten tycks räcka, även om accelerationen inte är mycket att skryta med.

Simca Ariane blev redan från början en succé på hemmamarknaden. Accelerationsresurserna blev givetvis sämre än hos både Vedette och Aronde, men bränslekostnaderna i förhållande till transportkapaciteten förlät allt. När Vedette fick något modifierade karosslinjer behölls den ursprungliga karossen för Ariane, som fick leva vidare även sedan bränslekrisen var ett minne blott.

Så småningom befanns typen även mogen för export, och i Sverige introducerades Ariane 1959, medan märket fortfarande representerades av ANA i Nyköping.

Förhållandet mellan effekt och vikt förbättrades så småningom genom att Ariane fick överta en starkare motorversion, nämligen Rush Super som har



Simca Ariane är i hemlandet sexsitsig, vilket innebär att framsätet är tänkt för upp till tre personer. I Sverige registreras Ariane dock som femsitsig.

samma cylinderdata som den ursprungliga men genom bl. a. högre kompression utviner 14 hk högre effekt.

Motorn, som har en slagvolym av 1 290 cc, ger 62 hk SAE vid 5 200 varv per minut. Kompressionsförhållande 8,5:1, cylinderdiameter 74 mm, slaglängd 75 mm.

Växellådan har fyra lägen framåt, varav de tre övre är synkroniserade.

Andra viktiga data:
Total längd 4 520 mm
Total bredd 1 755 mm
Markfrigång 150 mm
Bensintanken rymmer 60 liter
Däckdimension 6,5-15/165X380-4
Riktpris, inkl. oms och accis 12 853 kr
Bilskatten per år .. 194 kr



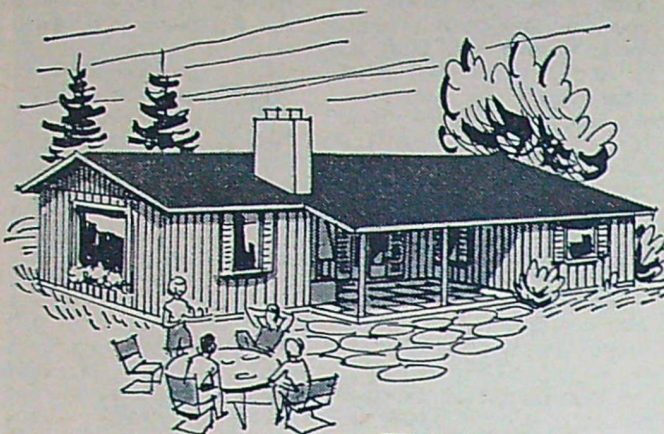
Bagageutrymmet får överlag gott betyg av de fem tillfrågade Ariane-ägarna. Reservhjulets placering vid ena sidan betecknas som ett speciellt plus.



Simca Ariane är en unik kombination — kaross från en stor bil, Vedette, och motorn från en liten, Aronde. Karossen har de tidigare Vedettemodellernas linjer.

Ägaren bedömer:	komforten	bagageutrymmet	fjädring o. vägegenskaper	motor-effekten
 Direktör ARNE LINDESTAM Min förra vagn var också en Ariane, och jag trivdes utmärkt med den. Har nu i dagarna kört 1 500 mil med den senaste.	★★★ Komforten är ovanligt bra och reglagen är lättåtkomliga.	★★★ Ariane har stort och rejält bagageutrymme.	★★★ Vägegenskaperna och kurvtagningsförmågan är av hög klass.	★★ Motorn kunde givetvis vara starkare i förhållande till vagnens vikt.
 Billackerare OLOF NORDAHL Har haft Simca tidigare. Den är pålitlig i alla väder och vi behövde en vagn med större utrymme. Har kört drygt 1 200 mil.	★★★ Komforten är bättre än i tidigare modeller. Körställningen är bra liksom utrymmet även i framsätet.	★★★ Bagageutrymmet är tillräckligt. Reservhjulets placering utmärkt.	★★★ Vagnen har utmärkta vägegenskaper och kräver inte i kurvorna.	★★★ Motoreffekten är fullt tillräcklig och marschfarten god.
 Trädgårdsmästare FOLKE JOHANSSON Jag ville ha en rymlig och driftsbilig vagn. Har nu kört ca 1 000 mil.	★★ Sittdynorna är för mjuka, men utrymmet är bra, även bak för passagerarna.	★★★ Bagageutrymmet är rymligt och stort.	★★ 1/2 Fjädringen är acceptabel.	★★ Vagnen är inte så accelerationsnabb utan man får använda växelspaken väl mycket i stadstrafik.
 Byggmästare HELGE JOHANSSON Jag köpte Simca Ariane för att det var en "stor småbil" och borde vara billig i drift. Har nu kört den 3 200 mil.	★★ 1/2 Motorljudet är något störande på ettans växel.	★★★ Bagageutrymmet är mycket gott och reservhjulet ur vägen.	★★ 1/2 Ariane är en utomordentligt bra vägvagn med god kurvtagningsförmåga men är något för lätt i baken vid hålt väglag.	★★★ Med rätt körsätt är den nod för snabba omkörningar.
 Droskägare NILS JOHANSSON Jag behövde en ekonomisk och slitstark vagn för min droskrorelse. Har kört mer än 13 000 mil.	★★★ Komforten och utrymmet är bättre i Simca än i många andra mer sålda droskvagnar.	★★★ Bagageutrymmet är väl tilltaget för en droskbil.	★★★ Vägegenskaperna är utmärkta.	★★★ Motoreffekten är tillfredsställande, om man kör vagnen på rätt sätt.
Bilens poäng (15 möjliga)	13 1/2	15	14	13

sikten	värme och ventilation	bensinförbrukningen	utförandet	säkerheten	servicen	Ägarens betyg:
★★★ Sikten är klassig.	★★ Värmen är i svagaste laget, men ventilationen är mycket god.	★★★ Normal bensinåtgång i förhållande till vagnens vikt, ca 0,9—1,0 l/mil.	★★★ Utförandet är gott, rostfria stötfångare, navkapslar m. m.	★★★ Vagnen har utrustats med de bästa tänkbara bromsar.	★★★ Stor serviceorganisation finns. Reservdelar finns och är inte onormalt dyra.	(30 möjliga) 28
★★★ Sikten är god både framåt och bakåt. Vagnen är dessutom lätt att backa in på trånga parkeringsutrymmen.	★★ 1/2 Värme-systemet är bra, ger snabb uppvärmning och klar sikt framåt. Bakrutan är däremot svår att hålla imfri.	★★★ Bensinförbrukningen är förvånansvärt låg. Man kör i 80—90 km/tim på 0,7 l/mil.	★★★ Vagnen är tät och dessutom har ännu inget skrammel förekommit. Detaljarbetet är utmärkt.	★★ 1/2 Bromsarna är mycket bra. Där emot kunde instrumentpanelen ha varit stoppad för att lindra stötarna vid en ev. krock.	★★★ Har ännu inte behövt anlitna någon verkstad, men av vad jag hört skall servicen vara tillfredsställande.	29
★★★ Runtomsikten är den bästa tänkbara.	★★ Värmen är medelgod. Rutorna går inte alltid att hålla im- och frostfria.	★★★ Ariane har låg bensinförbrukning, under litern per mil.	★★★ De flesta blanka delarna är rostfria, och lackeringen verkar vara av god kvalitet.	★★★ Man känner sig säker i Ariane.	★★ Har ännu inte behövt anlitna någon serviceverkstad. En beställd reservfälg för vinterdäck har dock inte levererats ännu (väl lång leveranstid).	25 1/2
★★★ Sikten är mycket bra runtom.	★★★ Värmen är den bästa tänkbara. Den kommer snabbt och håller rutorna rena till ca 90 procent.	★★★ Bensinförbrukningen ligger mellan 0,7—0,8 l/mil vid landsvägskörning och vid stadskörning 0,8—1,0 l/mil.	★★★ Utförandet anser jag vara av god klass. Ingen rostbildning på de blanka delarna och dessutom är fönsterlisterna fullständigt täta.	★★★ Säkerheten är väl tillgodosedd, bl. a. när det gäller bromsförmågan.	★★★ Den service jag hittills behövt har gjorts relativt bra. Reservdelarna ligger inte högre i pris än hos de flesta andra bilmärken.	29
★★★ Jag har inga som helst anmärkningar på runtomsikten.	★★★ Värmen och ventilationssystemet är över förväntan.	★★★ 0,9 l/mil är den genomsnittliga bensinförbrukningen.	★★★ Detaljarbetet är mycket bra. Inget skrammel och ingen rostbildning.	★★★ Ur säkerhetssynpunkt är allt perfekt.	★★★ Servicemöjligheterna är goda och reservdelpriserna anser jag vara rimliga.	30
15	12 1/2	15	15	14 1/2	14	141 1/2



TREETEX-stugan — etapp IV

TREETEX ritar · NI bygger enkelt, bra, billigt med TREETEX 1/2" byggplatta

Här är den nya TREETEX-SPORTSTUGAN. Bygg den själv, antingen där den skall stå eller också "monteringsfärdig". Den går bra att påbörja hemma i källaren, hobbyrummet eller garaget. Ni kan bygga hela stugan som den ser ut på bilden eller i någon av nedanstående etapper. Och det bästa av allt: Ni kan bygga den med ett enda boardmaterial, TREETEX 1/2" BYGGPLATTA, en erkänd kvalitetsprodukt för både ytter- och innerväggar, tak och golv. Spikas direkt på regelstommen. Är lättsnickrad, böjstyv, starkt vattenavvisande, förblir plan och är ett utmärkt underlag för bestående målning.

Idéskisser g·r·a·t·i·s... ritnings- sats för en t·i·a

TREETEX-ettan: Allstuga.
TREETEX-tvåan: Allstuga och sovhytt.
TREETEX-trean: Storstuga, kök i tidigare allstugan, sovhytt, veranda.
TREETEX-fyran: Storstuga, kök, 3 sovhytter, hall, tvätt-rum, veranda.

Sänd in kupongen. Ni får kostnadsfritt och utan förbindelse en folder med utförliga idéskisser till den utbyggbara TREETEX-SPORTSTUGAN. Studera skisserna och välj den etapp som passar Er. Sedan kan Ni genom en kupong i foldern skicka efter ritningar och arbetsbeskrivningar till förmånspriset 10 kr för just Er TREETEX-STUGA!

Namn: _____

Bostad: _____

Postanstalt: _____

(Skriv tydligt, texta gärna)

MO OCH DOMSJÖ TREETEX AB
Örnsköldsvik



TTA 9/62

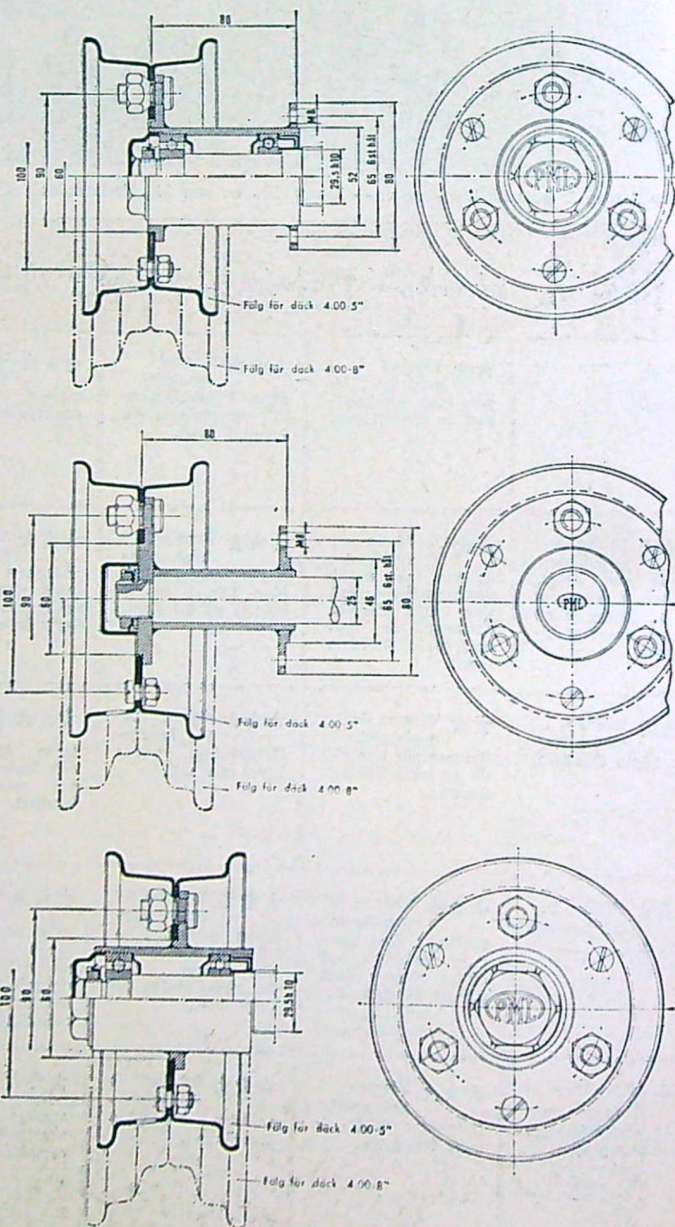
NYTT OM FORMEL K

Av BIRGER GRIPSTAD

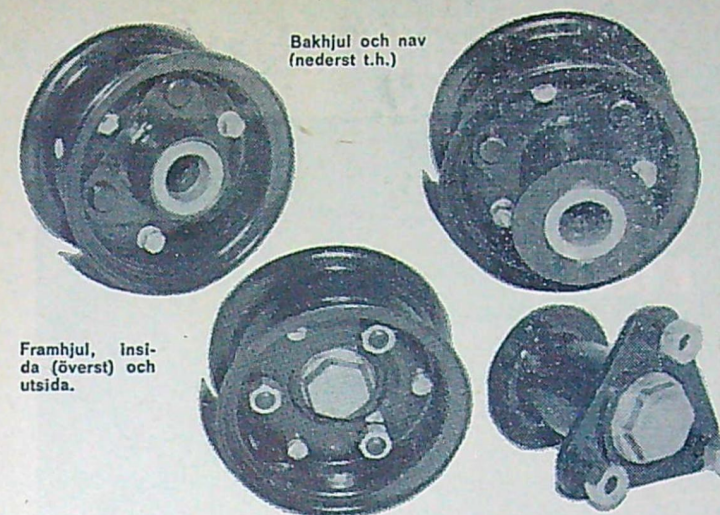


AB P. M. Liljeqvist i Anderstorp — specialist på fälg-tillverkning — har nu tagit upp Formel K-fälgar på sitt program. Man tillverkar tre typer av FK-fälgar, nämligen

bakhjul för drivning på axeln, bakhjul med individuell drivning samt framhjul. Samtliga fälgtyper görs i dimensionerna 5, 6 och 8 tum. I de båda förstnämnda di-



Konstruktionen av PML-fälgarna framgår tydligt av ritningarna här ovan. Överst ses bakhjul för individuell drivning, därunder bakhjul för drivande axel och underst framhjul. De kullager som använts i navet är SKF typ 6204 resp. 6205.



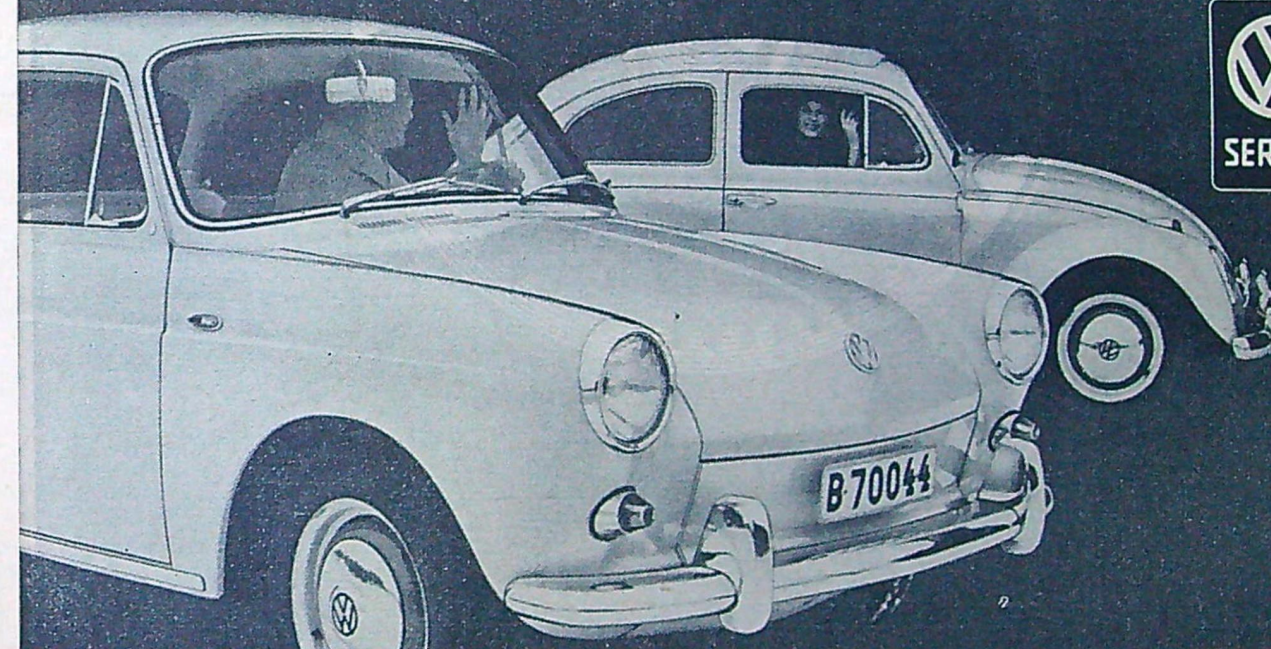
mensionerna är fälgarna delbara, i den sistnämnda hel-svetsade. Materialet i fälgarna är stålplåt, men trots detta har vikten kunnat hållas nere ganska bra. Som exempel kan nämnas att ett framhjul i 5 tum med nav väger 1,75 kg och ett bakhjul för individuell drivning i samma dimension väger 1,85 kg. Ett bakhjul avsett för drivande axel är ännu något lättare. Priserna är ännu inte fastställda, när detta skrivs, men fabriken kan lämna upplysningar om dessa om någon tid.

Fälgfrågan, som alltid varit ett problem för både tillverkare och hemmabyggare, har med P. M. Liljeqvists ini-

tiativ blivit definitivt löst. Nu har vi alltså både svenska FK-fälgar och -däck.

Italkart heter en ny italiensk vagn, som importeras av Mästergaraget, Mäster Samuelsgatan 20, Stockholm. Italkart är som original utrustad med Garelimotorer, men kan också fås med andra motorer av valfritt fabrikat och även komplett vagn utan motor säljs. Alla upplysningar om den lilla eleganta vagnen kan fås från Rolf Arbinge, Mästergaraget. Italkart har körts på ett par svenska tävlingar av bl. a. Allan Löfqvist och visat fina takter.

Er garanti... båda har **VW-SERVICE**



Den som går i biltankar har mycket att lära av alla dem som redan har bil och därför vet vad som krävs för ett bekymmersfritt biläggande. De vet att man förutom pris och prestation också måste räkna med den service som man kan få. De vet att en bra bil inte är någon bra bil utan fullgod service! Därför väljer fler och fler Volkswagen.

Volkswagen har nämligen en service lika bra som bilen —

service över hela landet och i Europa, riktpriiser för tillsyn och underhållsarbete, garanti på reservdelar och utbytesdetaljer. VW-servicen betyder ekonomisk och bekymmersfri drift och dessutom ett högre andrahandsvärde.

Och antingen Ni väljer VW 1200 eller VW 1500 är Er garanti för hög kvalitet och perfekt service densamma — båda är Volkswagen, båda har Volkswagen-service. AB SCANIA-VABIS

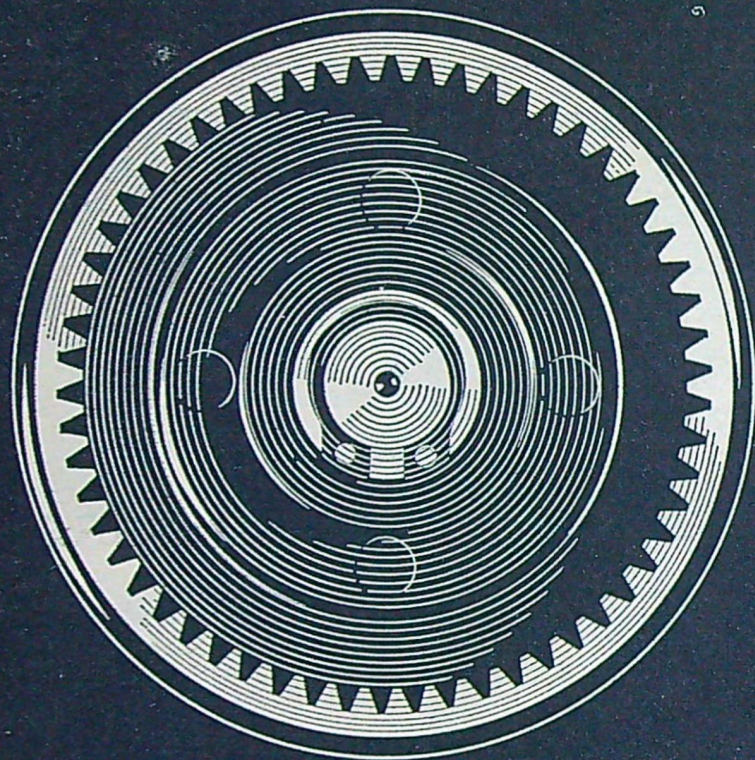


Det kostar så
mycket mindre
med

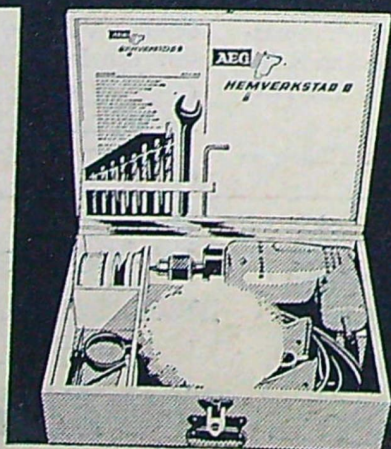
VOLKSWAGEN

Luftkyld, slitstark motor. Service lika bra som bilen. Marknadens mest ekonomiska bil. Därför är VW 1200 Sveriges mest köpta bil.

gissa vad?



... jo, det robusta borrarspindel-drevet i handbormaskinen till AEG Hemverkstad — en verkligt praktisk och användbar verktygssats när Ni skall polera eller ta bort rost på bilen... slipa, borra eller ta bort färg på båten... reparera i villan, lägenheten eller sportstugan... när Ni håller på med hobbyarbeten och vid tusen och ett andra tillfällen. AEG Hemverkstad kan komplette-



ras med extra tillbehör för kvalificerade arbeten såsom svarvning, cirkel- och sticksågning, spårfräsning, finare slip-, fräs- och polerarbeten och mycket annat. Det finns alltid jobb som kan göras bättre — med AEG Hemverkstad. Gå till fackhandeln — begär broschyr och titta närmare på

AEG HEMVERKSTAD

M 15.14

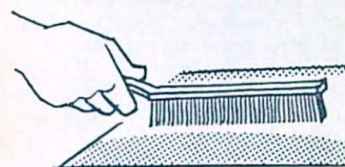
KOM I HÅG
NÄR NI MÅLAR...

FÖRARBETET
BESTÄMMER RESULTATET

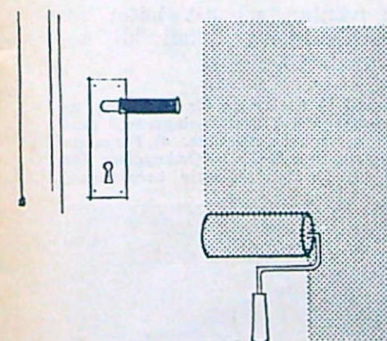
När ni skall bättra på målning eller måla om kom då ihåg att alla sprickor skall skrapas upp, och endast färg med absolut fast förankring får sitta kvar. Vid dålig vidhäftning renskrapas hela ytan. Skrapa och slipa i träsens längdriktning. Underlätta efterföljande slipning genom att vid skrapningen utjämna övergångarna till kvarsitande färgpartier. Slipa ordentligt med sandpapper nr 3 och därefter hela ytan med finare sandpapper.



TA BORT
ROSTEN FÖRST



Järn rostar genom inverkan av luftens syre i närvaro av fukt. Rostbildning kan förhindras genom rostskyddsmålning. För att denna skall få avsedd verkan måste all gammal rost avlägsnas, annars fortsätter rostningen under den nya färgen. På skrovliga ytor kan det vara svårt att få tillräcklig färgtjocklek på topparna. Man bör då grunda två gånger. Blymönjefärg ger tjockare skikt än zinkkromatfärg men torkar långsammare.



ROLLA
DÖRREN

När man skall lackera stora ytor som dörrar och skåpluckor uppnår man lättare ett bättre resultat om man rollar med en lackfärgsroller, varefter ytan slätas jämn med en fin pensel.



Dessa och hundratals andra råd och anvisningar för den som målar och reparerar finns samlade i Alcos plansch för villaunderhåll, som erhålls gratis hos färghandeln. Med planschen på väggen behöver man aldrig vara rädd — dessutom är den en trevlig prydnad eftersom den är tryckt i 8 färger och har formatet 100x70 cm.

ARCHIMEDES/PENTA E30 får USA-beröm

*"Enastående bränsleekonomi...
förnämliga prestanda"*

säger Jim Wynne, världsbekant amerikansk motorexpert som testat E-30.

Bensinsnål i särklass: 6 lit/tim i ekonomifart (= ca 18 knop med Lux Gyllene Ratten) — det är oslagbart för en motor i 30-hk-klassen! Exklusiv utrustning med bland annat generator för belysning och 3 propellrar att välja mellan som standard — Ni får utrustning och finesser till flera hundra kronors värde på köpet! Överlägset enkel att sköta — inga bränsleblandningskruvar, lättstartad i alla väder! Dessutom — Electrolux garanterar kvaliteten!

**LUX har också den
rätta båten för Er**



Årets Lux-serie omfattar 9 ekonomi- och säkerhetstestade familjevänliga båtar. Riktpriser från kr 1.125:—. På bilden: Lux Gyllene Ratten (riktpris kr 4.200:—) med E-30 — ett snabbt och rivigt ekipage för dem som gillar vattenskidåkning och sjösport i farter upp mot 25 knop.

Alla priser exkl. oms.

**3 av hemligheterna bakom ARCHIMEDES
PENTA:s bensinsnålhet**

Låg bränsleförbrukning vid full belastning tack vare hög kompression, turbulensspalt i förbränningsrummet, förkromade cylinderlopp och lågfriktionslagring av samtliga rörliga delar. Bränslesnål vid delbelastning tack vare den belastningsgradsföljande förgasaren. Exceptionellt hög dragkraft tack vare den kraftigt nedväxlade 3-bladiga propellern med den stora diametern.

Jubileumsserien till jubileumspriser

E-30 — 29,1 hk

2-cylindrig, kompakt, vattenkyld, vändspolning; råstark, accelerationsvillig, tystgående.
Riktpris kr **3265:—**

E-7 — 6,1 hk

1-cylindrig, luftkyld med automatisk frikoppling, vändspolning, separat bränsletank, strömuttag 12 V/30 W.
Riktpris kr **995:—**

E-3 — 2,4 hk

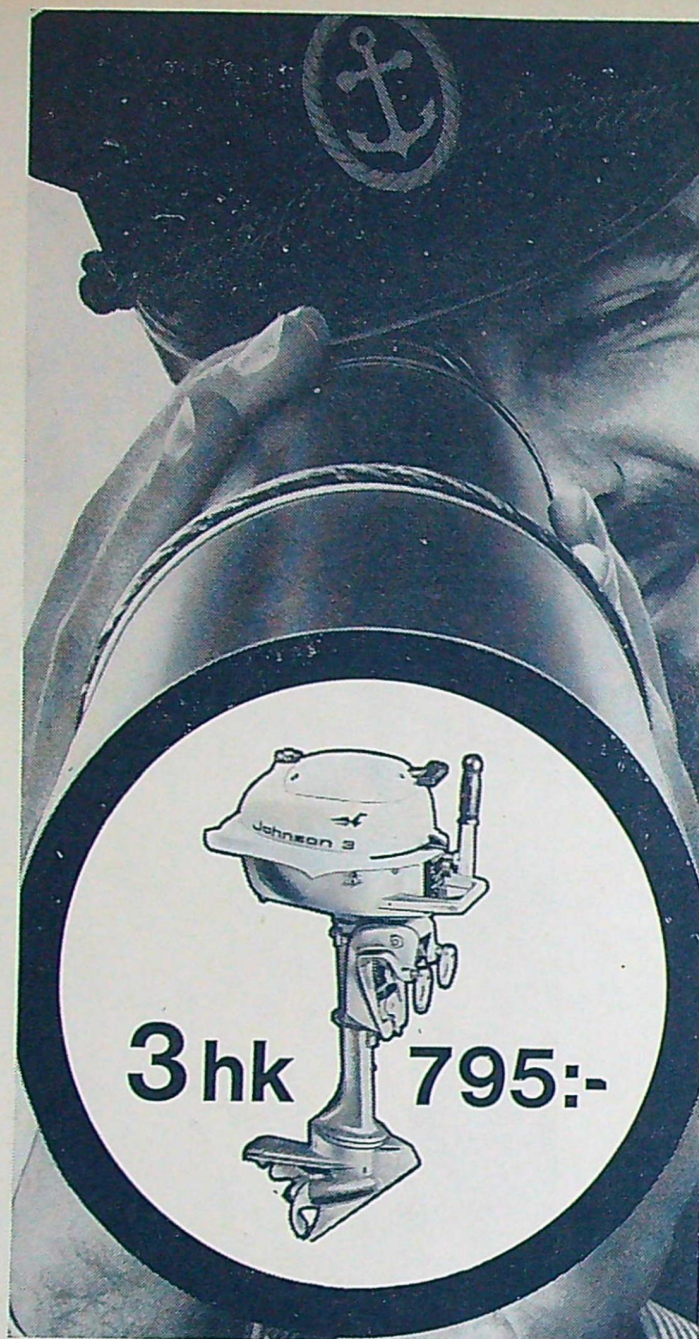
1-cylindrig, luftkyld, vändspolning; lättstartad, kompakt, lättmanövrerad.
Riktpris kr **595:—**

Electrolux

BÅT- OCH MOTORUTSTÄLLNING

STOCKHOLM
BIRGER JÄRLESGATAN 15
TEL. 010/54 00 40

GÖTEBORG
NYA ULLEVI, TEL. 031/19 71 70
Återförsäljare finns över hela landet.



Det bästa med sjön är

Johnson

Ta *sjöfrisk* semester i år... utan köer och kvalmig hett!... Bekanta Er med Johnsons nya kompletta utbordsprogram 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 | 5 1/2 hk | 3 hk

Aktiebolaget AGEBE
Generalagent STOCKHOLM GÖTEBORG MÄLMÖ



VOLVO LANSERAR GASDRIFT

ett nytt motorbränsle LPG (Liquefied Petroleum Gas) — en petrokemisk industriprodukt med huvudbeständsdelarna propan och butan, som tillhör de mättade kolvätena — lanseras i Sverige av Volvo. Företaget tar nämligen upp försäljning och service av det italientillverkade Landi-aggregatet. Detta är utfört som en tillsats, varför man får ett dubbelt bränslesystem. Man kan således skifta mellan bensin och gas eller tvärtom.

Bränslet förvaras i en slutna tank av högtryckstyp. Tankning sker med slang och standardiserad skruvkoppling. Då LPG finns i slutet kärl och under tryck är den i vätskeform.

Bränsleledningen utgörs av ett avspänningsglödgat kopparrör, som är plastöverdraget för smuts- och köldskydd. Genom denna kommer LPG-vätskan fram till en elektromagnetisk avstängningsventil som är kopplad till tändningsnyckeln. Ventilen öppnas då tändningen är tillslagen.

Ledningen för bränslet vidare till förgasarregulatorn, som är utförd som en 2-stegs tryckregulator. När trycket sänks övergår vätskan i gasform. Varmvatten från kylaren passerar förgasarregulatorn för att underlätta förgasningen. För kallstarter finns chokereglage.

LPG, som nu är i gasform, förs vidare i en slang till LPG-blandaren. Denna är placerad mellan luftrenare och förgasare. Härigenom har det dubbla bränslesystemet kunnat åstadkommas.

Landi-aggregatet säljs av samtliga Volvo-återförsäljare

i Norden. Priset med tank är i Sverige 1450:— plus oms. Monteringskostnaderna beräknas bli mellan 300—500 kr beroende på vagn typ.

Tanken levereras för Volvos del standardmässigt antingen på 50 l för personbilar eller på 90 l för lastbilar. Körsträckan blir då ca 40 mil, naturligtvis beroende på körförhållandena. För personbilarnas del avses tanken monterad i bagagerummet.

Aggregatet har knappast några rörliga delar och har därför praktiskt taget obegränsad livslängd. Anläggningen kan lämpligen överflyttas till annan vagn vid byten o. dyl.

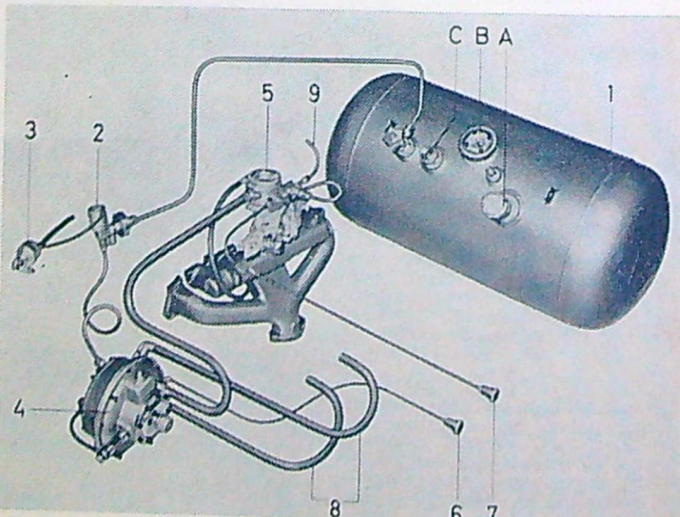
Landi-aggregatet är godkänt av Sprängämnesinspektionen. På Volvo-motorerna skall ingen kompressionshöjning göras. Sedan injustering med specialinstrument gjorts plomberas injusteringen.

Landi-aggregatet levereras med 6 mån. garanti och har alltså samma service som Volvo-produkterna i övrigt.

För närvarande finns det endast en firma i Sverige som distribuerar tillräckligt ren LPG. I mycket snabb takt byggs nu 200 tankstationer i landet. Dessa förläggs till en början till tätorterna. Redan nu finns tankstationer i Malmö, Hälsingborg och Halmstad. LPG kostar i dag 48 öre/l vätska.

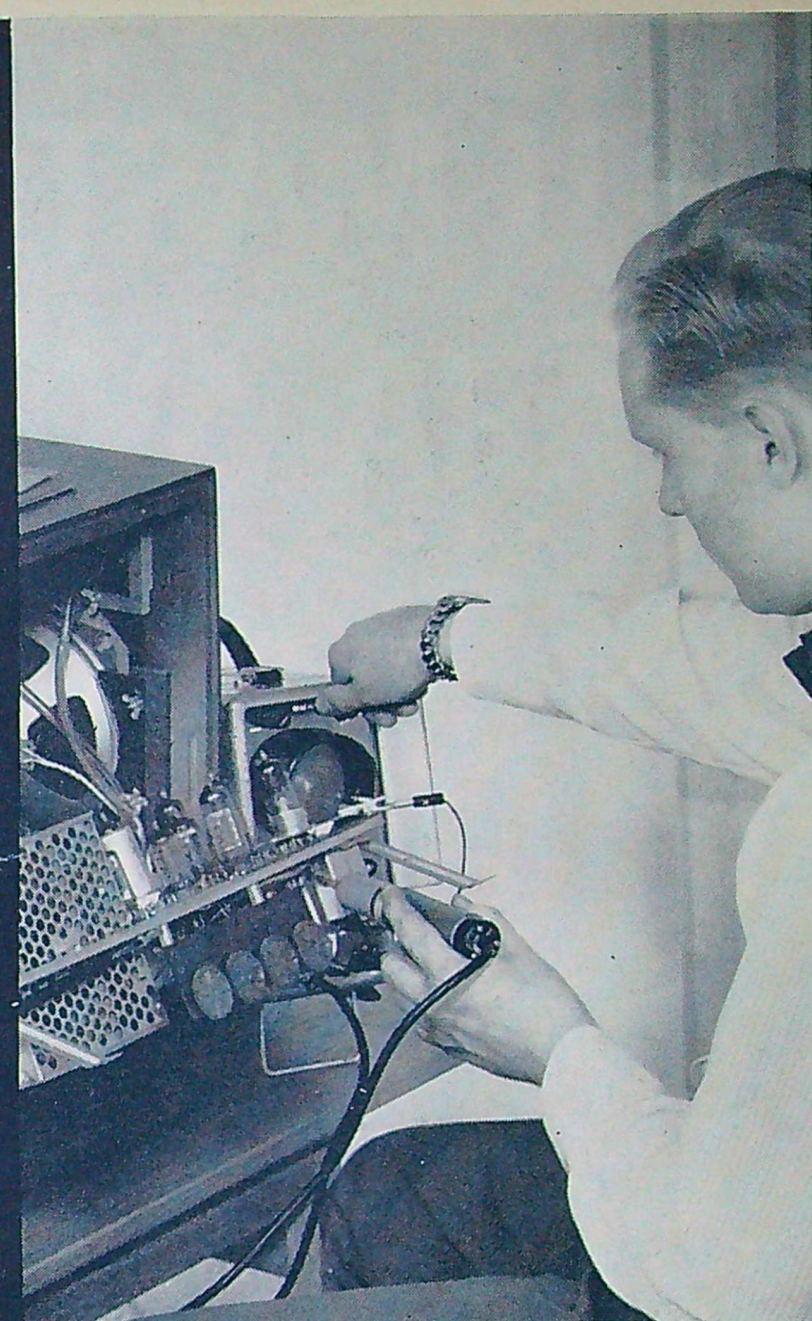
LPG-drift är lämpad för all körning som f. n. sker med bensin. Tills vidare måste man emellertid begränsa rekommendationen till all distributions- och kortdistanstrafik i väntan på att nätet av LPG-stationer skall bli utbyggt.

Landi-aggregatet för Volvo-bilar: 1) Tank med a) anslutning för påfyllning, b) nivåmätare och c) säkerhetsventil. 2) Elektromagnetisk avstängningsventil med finfilter. 3) Tändningsnyckeln ansluten till avstängningsventilen. 4) Förgasarregulatorn. 5) LPG-blandaren. 6) Chokereglage för LPG. 7) Omkopplare för LPG eller bensindrif. 8) Varmvattenslanger. 9) Det ordinarie bensinröret.



RM Radiola-Mästerskap i TV-Service

RADIOLA kommer under våren 1962 att anordna en **TÄVLING** i TV-service, till vilken vi har nöjet att inbjuda alla TV-tekniker i landet enligt följande tävlingsbestämmelser:



1 RADIOLAS TV-servicetävling står öppen för alla i Sverige boende TV-tekniker, som i sitt dagliga arbete helt eller delvis sysslar med service av TV-mottagare för allmänt bruk (alltså ej special-TV o.dyl.). Berättigade att delta är alltså även kombinerade försäljare-tekniker, tekniskt utbildade radiohandlare och motsvarande. UNDANTAG: Personer anställda i LM Ericsson-koncernen får ej delta.

2 Tävlingen är individuell. Ingen som helst hjälp från andra tävlingsdeltagare eller utomstående personer får anlitas. Endast ett tävlingsbidrag får sändas in per deltagare och etapp.

3 Tävlingen kommer att omfatta åtminstone två etapper med skriftliga uppgifter, där den första etappen, som är en kvalificering för den andra, ej blir föremål för prisbelöning.

4 Om så erfordras kan ytterligare etapper anordnas för att skilja deltagare med samma resultat i etapp två.

5 Tävlingen granskas och bedöms av en jury bestående av tre personer, vars beslut ej kan överklagas.

6 Juryns sammansättning, prisförteckning och detaljerade tävlingsbestämmelser utsänds tillsammans med uppgifterna till första etappen.

7 Anmälan till tävlingen sker på nedanstående kupong, som skall vara poststämplad senast den 19 maj 1962.

Till Svenska Radioaktiebolaget
Fack, Stockholm 12.
Undertecknad anmäler sig till RADIOLA-mästerskapet i TV-service.
Namn
Firma
Adress
TfA 9

NU MÅSTE BILINDUSTRIN LÄRA AV FLYGET:

DEN HÄR FÖRAREN KLARADE SIG...

Våra bilar har blivit säkrare — inte genom bättre konstruktion utan genom att säkerhetsbältet har slagit igenom. Men detta enbart kan inte kompensera brister hos andra viktiga detaljer. Här kan flyget lära bilindustrin en hel del om inre säkerhet — detaljer som "mirakelräddar". Ta t. ex. föraren i den kraschade "Tunnan". Hur kunde han klara sig...

Av STIG BJÖRKLUND

Foto HEINO HEINEMANN och SVEN JANSSON

...MEN INTE DENNA...

NU MÅSTE BILINDUSTRIN... (forts)

En flygare som kraschlandar med ett snabbt jetplan klarar livet om planet inte fattar eld. En bilist som sladdar runt och med kanske 35 km/tim kör mot ett träd löper stor risk att få dödliga skador. Varför? Frågeställningen motiverar en närmare titt på vad som skiljer mellan

flygarens förarsäte och bilistens.

För presentationen och kommentarerna svarar Sveriges troligen främste expert på katapultstolar, byråingenjör N. B. Holmqvist vid Flygförvaltningen.

— Att föraren oftast klarar sig när flygplanet krasch-

landar beror på att han sitter ordentligt fast. Han sitter i en stol, som i sig själv är stabil och som är fast förankrad i flygplanet, och han har den bästa form av säkerhetsbälte, som för närvarande finns att få — fyra rejäla remmar, som möts i ett snabb-lås mitt på magen. Två av

remmarna bildar ett höftbälte, de andra två löper över vardera axeln.

Betyder detta att hans rörelsefrihet är begränsad? Knappast, eftersom stolen inte bara är stabil utan också har finesser. En flygare i ett modernt stridsflygplan kan t. ex. mycket väl luta sig

framåt och sitta ledigare utan att behöva avstå från det skydd som selen ger. Han behöver bara ställa om en liten spak, varvid axelremmarnas grepp lossas. Remmarna följer kroppen men har som förbindelse med stolen en wire, som löper från en rulle på ryggstödet bak-sida. Det fina med rullen är att den inte hindrar en långsam utrullning av wiren, men omedelbart säger stopp om denna hastigt skulle sträckas genom att föraren kastats framåt. Linan fångar upp honom i det läge han befinner sig vid retardationsögonblicket och håller honom fast.

"PERMISSION" FRÅN BÄLTET

En enklare variant av retardationslåset förutsätter att man lutar sig tillbaka i stolen igen för att säkerhetsbältet på nytt skall få det önskade greppet. Här har man alltså en kort "permission" från säkerhetsbältet, medan den mera komplicerade typen hela tiden behåller sin skyddseffekt.

En tredje variant av den bekväma säkerhetsstolen finns i J 34 Hawker Hunter. Här är själva ryggstödet inställbart i olika lägen för bekväma sittställning, men det är fortfarande så stadigt, att det kan tjänstgöra som stativ för säkerhetsbälten.

Detta om flygplan. Men vilka av de här idéerna skulle kunna översättas i bilsammanhang?

— Flera än man tror. Den sistnämnda typen t. ex. skulle teoretiskt kunna anpassas för vilken bil som helst, även om priset antagligen endast skulle motivera, att den infördes i dyrare vagnar. Man skulle där kunna tänka sig en stadig ram, inom vilken ett ryggstöd gjordes inställbart med hjälp av kraftiga armar. Ramen skulle givetvis utgöra fäste för säkerhetsbälten och stolen skulle i detta utförande obetingat vara motiverad för sportvagnar och tävlingsvagnar. Utan tvivel något som Volvo eller SAAB borde titta närmare på. Här finns plats för en pionjärsats på bilområdet.

Systemet med wire och retardationslås förefaller inte direkt praktiskt att överta, eftersom man där har den bieffekten, att personen i bältet mycket lätt kan kastas åt sidan. I flygplan kan man ta den risken, eftersom de flesta kraschlandningar sker rakt framåt och wiren alltså sträcks åt rätt håll.

FLYGSAKERHET I BIL — EN PRISFRÅGA

Vilken detaljlösning man än väljer, så går det under alla förhållanden att flytta

över själva principen, nämligen att stolen med hjälp av i denna fästade säkerhetsbälten skall hålla den sittande på plats vid en mycket kraftig retardation. Inte ens kravet på att stolarna bör vara inställbara är olösligt, det går att ordna med tappar i hål. Problemet är nog till stor del ekonomiskt, eftersom bättre bilstolar kostar mera pengar. Dessutom har väl saken också en psykologisk sida. Man har kommit fram till att säkerhet inte säljer.

"VÄSTSELEN" KOMMER

Säkerhetsbältet är förresten ingalunda den slutgiltiga lösningen. Vid de våldsamma inbromsningar som kan komma i fråga med morgondagens supersnabba flygplan räcker inte fyra fästpunkter för att hålla kroppen kvar, och remmarna inte för att skydda utan att skada. Krafterna måste fördelas, och det sker med hjälp av en "västsele" eller "korsett", i vilken fallskärmen hakas fast i speciella söljor. Nyheten har presenterats i USA och svenska flygvapnet har redan gjort sin första beställning, även om det dröjer något år innan den nya seltypen kan levereras.

— Någonting för bilar?

— Absolut, i varje fall när det gäller Joakim Bonnier & Co.

Är sätesfrågan nonchalerad av bilfabrikanterna? Många anser det, och även om fabrikanterna själva hänvisar till att medicinsk expertis varit inkopplad vid konstruktionen, så medger man också att "riktiga" säten, i den betydelse som en del experter lägger in i ordet, inte skulle gå att sälja.

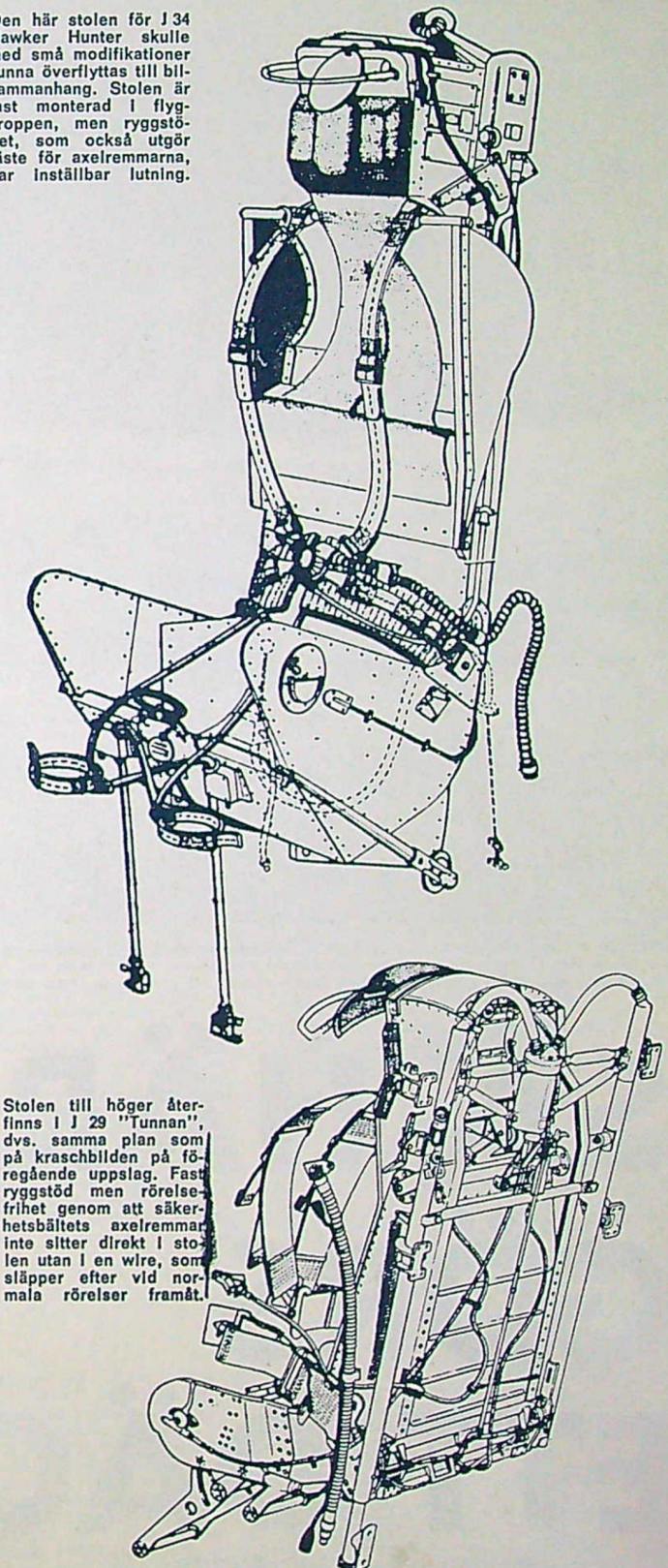
Bruno Mathsson, Värnamo, världsberömd som formgivare av sittriktiga stolar, har skisserat det idealiska förarsätet så här: Det skall ha ytmjukhet med fasthet under. Ryggstödet skall vara så fast, att det svarar ordentligt när föraren exempelvis måste bromsa kraftigt. Ett vetenskapligt format förarsäte behöver inte bli någon klumpig sak. Högst en decimeter i tjocklek. I gengäld måste sittkurvan vara korrekt.

— Jag tror att formplywood, plåt eller helt enkelt sadelgjord vore det riktiga. På denna sittform skulle det räcka med några centimeter skumplast och ett tygöverdrag.

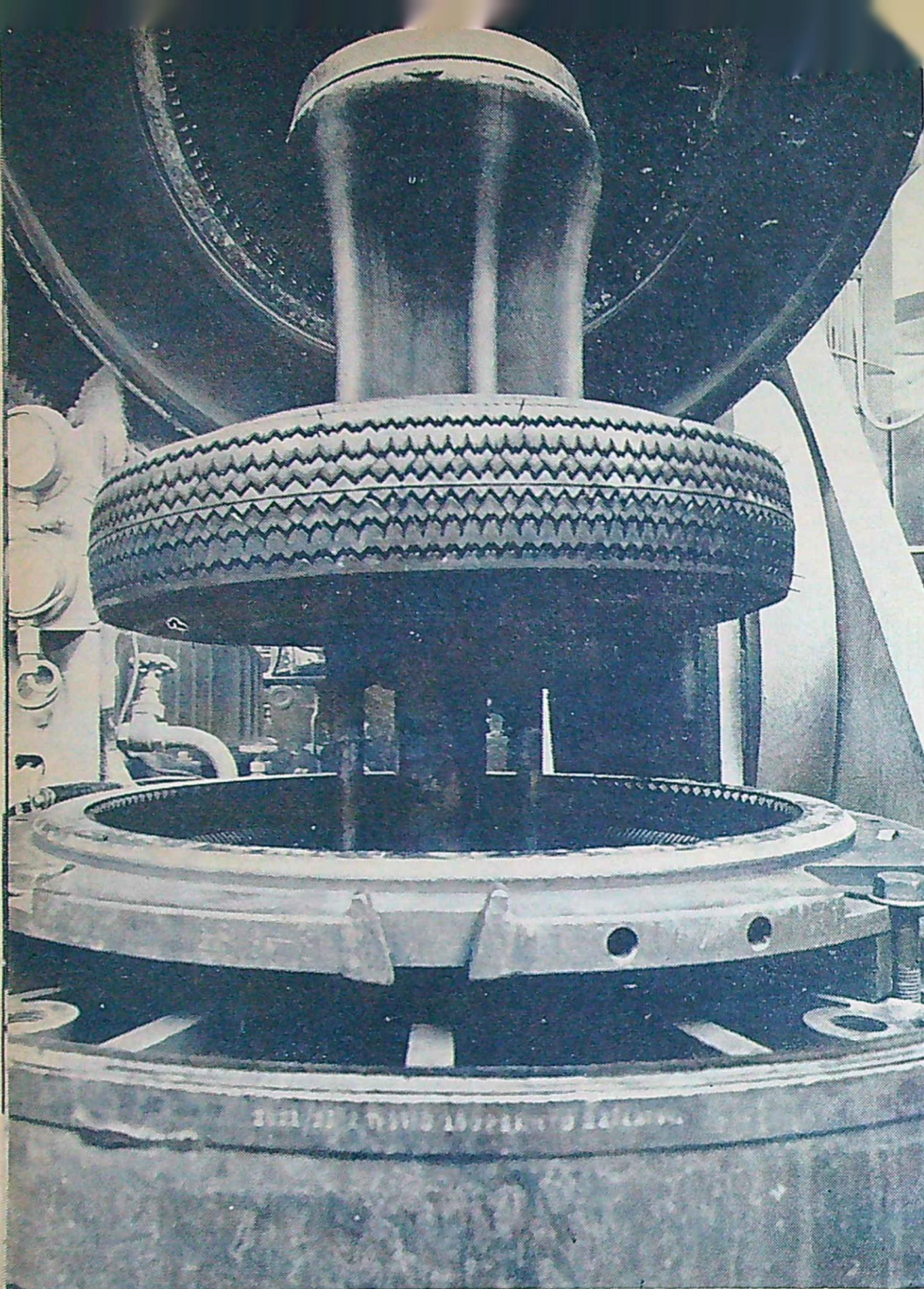
Viktigast är alltså att förarsätets grundform är riktig. Det innebär bl. a. att den måste ge ordentligt stöd åt svanken. Man kör till mycket stor del bil med baken, och säte och ryggstöd måste svara ordentligt i kurvorna.

...DET ÄR STOLEN SOM RÄDDAR

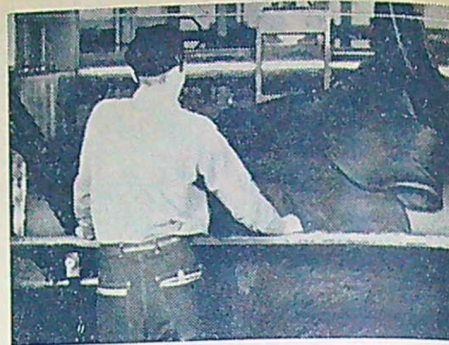
Den här stolen för J 34 Hawker Hunter skulle med små modifikationer kunna överflyttas till bilsammanhang. Stolen är fast monterad i flygkroppen, men ryggstödet, som också utgör fäste för axelremmarna, har inställbar lutning.



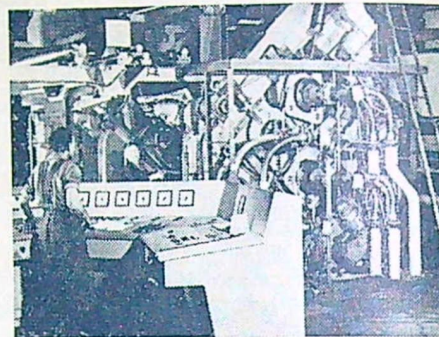
Stolen till höger återfinns i J 29 "Tunnan", dvs. samma plan som på kraschbilden på föregående uppslag. Fast ryggstöd men rörelsefrihet genom att säkerhetsbältets axelremmar inte sitter direkt i stolen utan i en wire, som släpper efter vid normala rörelser framåt.



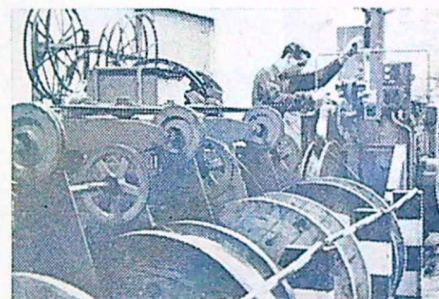
Detta är ett just färdigvulkaniserat däck. Vulkaniseringen sker i moderna, av hålkort tids- och temperatur-reglerade Bag-O-Matic-pressar, som automatiskt expanderar, vulkaniserar och lämnar däckets ifrån sig. Jämför denna bild med andra bilden uppför i första spalten på nästa sida, som visar däckets form före vulkaniseringen.



Sedan man fått fram den önskade gummiblandningen uppmjukas denna i ett valsverk innan den går vidare till de olika bearbetningsmaskinerna: profilsprutmaskinen, där slitbanorna blir till, eller 4-valsalandern, för beläggning av kordväven.



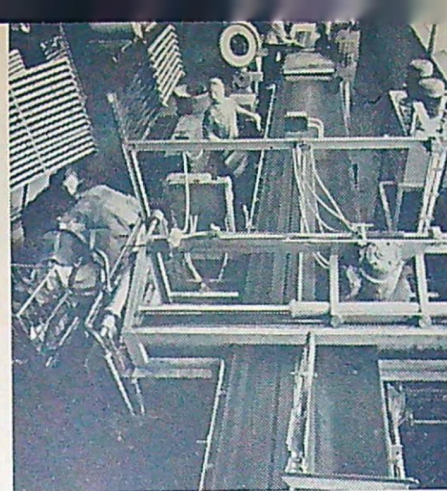
Kordväven av rayon eller nylon doppas i latexlösning, torkas och sträcks samt beläggs med gummi i 4-valsalandern. För däckets balans, stabilitet och styrka krävs att beläggningen blir absolut jämn. Detta kontrolleras med radioaktiv strålning.



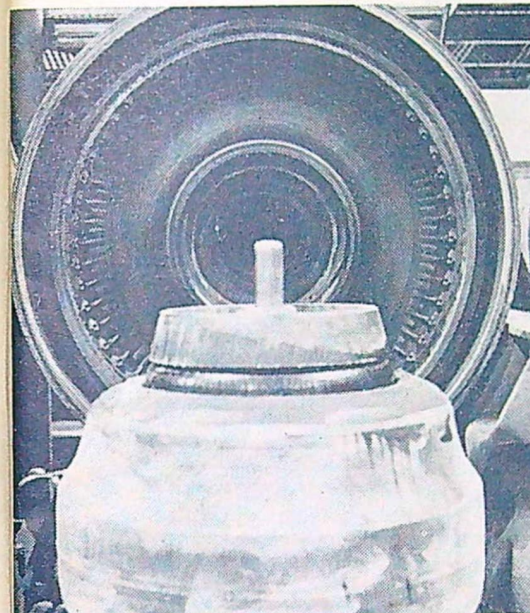
Alla däck har en kärna av specialbehandlad, förkopprad ståltråd, som överdras med gummi och lindas flera varv. Det hela omsluts av ett vävband, som sedan förankras i däckstommen (se F på skissen). I denna maskin gör man trådkärnorna.

De allra flesta har nog en ganska dimmig föreställning om hur ett bildäck kommer till. Med detta reportage från Trelleborgs Gummi-fabrik vill vi i bilder och bildtexter ge ett begrepp om tillverkningsprocessen. Denna börjar med att de stora rågummiballarna styckas sönder och i blandningsmaskiner blandas med de kemikalier, som skall ge gummit de önskade egenskaperna. Kemikalierna är *swavel*, som erfordras för vulkaniseringen, *accelerator*, som påskyndar vulkaniseringen, *konserverator*, som motverkar åldring och sprickbildning, samt *plastikatorer*, som mjukar upp gummit. Bland övriga ingredienser intar *carbon black*, dvs. kimrök, en särställning när det gäller att framställa gummi med högsta möjliga slitstyrka.

Och nu över till bilderna...

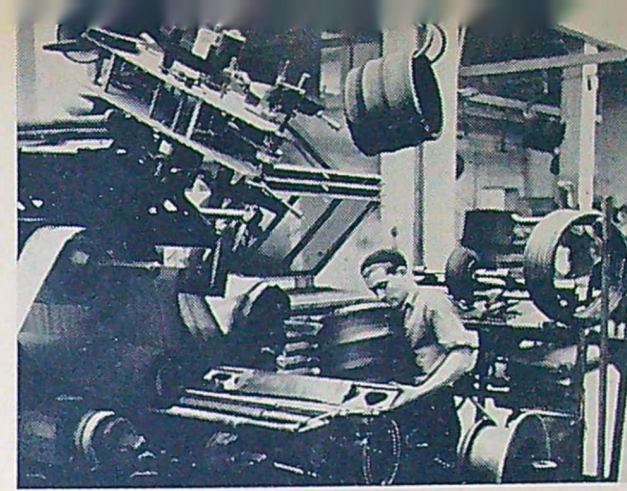


Själva slitbanan sprutas fram i en s.k. profilsprutmaskin. Denna kan enkelt föras med olika "matriser", dvs. formar, för att ge önskad profil. Efter avkylning kapas den ovulade slitbanan i lämpliga längder beroende på däckets dimension.

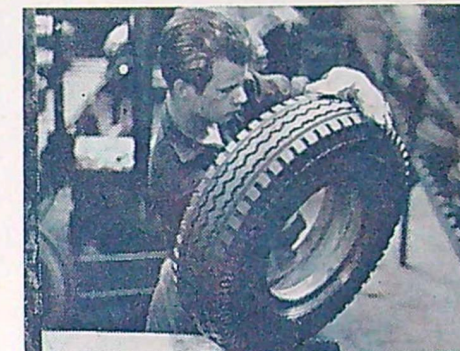


När "rådäcket" lämnar ringbyggaren går det via kontroll och vägning till vulkanisering, den process som ger däckets slutliga form, mönster och slitstyrka. Här ett däck före vulkanisering. På inledningsbilden ses samma däck efter vulkanisering.

För att få fram så starka och säkra däck som möjligt är bl.a. en grupp rutinerade testförare sysselsatta med praktiska prov på landsväg. Dag och natt, året runt, avverkar de ca 1 500 km i treskift. Fortlöpande stationära prov görs dessutom i speciella provmaskiner, som sedan 1925 snurrat en sträcka som motsvarar mer än 20 miljoner (!) kilometer.



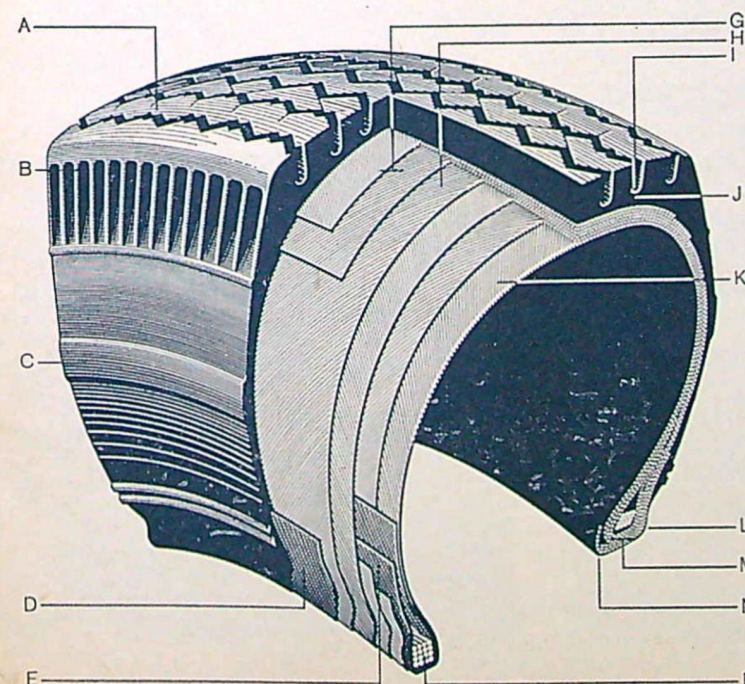
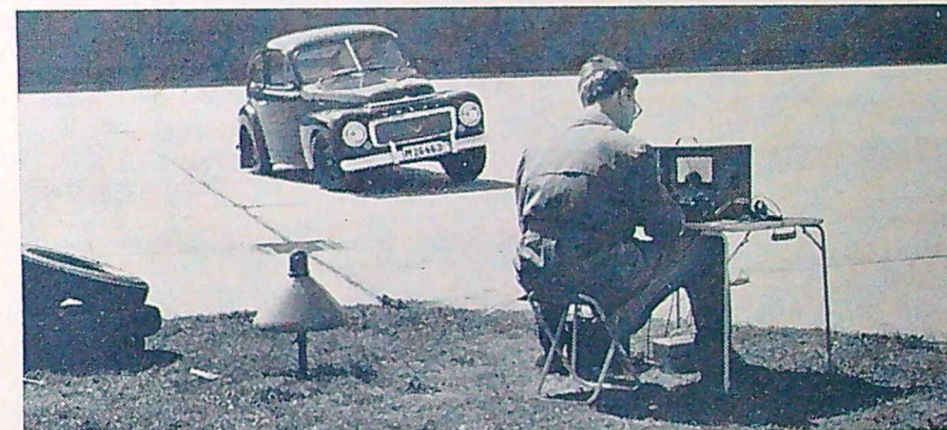
Vid ringbyggnaden möts däckets olika beståndsdelar: kordväv, trådkärna och slitbana. Kring en roterande ståltrumma i en specialmaskin bygger ringbyggaren upp däckets. Först kommer däckstommen (bilden överst t. h.) med kordtrådarna i varje nytt lager i vinkel mot det föregående. På detta sätt blir alla drag- och tryckpåkänningar jämnt fördelade. Allt material matas på från en automatisk lagerställning. Sedan trådkärnan kommit på plats läggs slitbana och däckslida av massivt gummi utanpå stommen (undre bilden t. h.)



Innan däckets är klart för leverans avses, ytbehandlas och avbalanseras det. Denna kontroll kompletteras dessutom med täta stickprov ur produktionen. Då väljer man slumpvis ut däck, som man skär upp för att kontrollera att de är rätt byggda.

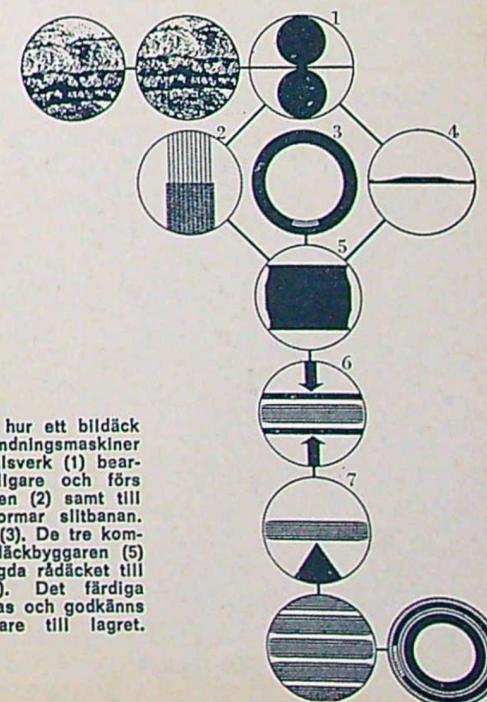


Den statiska avbalanseringen är en viktig detalj. Den sker i en sinnrik maskin, som närmast påminner om ett stort vattenpass. Vid detta moment får däckets en liten stämpel som visar var ventilen skall placeras för att balansen skall bli den bästa.



I ett bildäck ingår följande huvudkomponenter, vilka vid tillverkningen förenas i en effektiv konstruktion. Däcket byggs upp som tvärsnittet på bilden t.v. visar, och de olika detaljerna har följande namn: A) Slitbana, B) Skulderparti, C) Sidgummi, D) Förstärkningsväv, E) Trådkärna, G) Protoktorväv, H) Topp-laget, I) Mönsterdjup, J) Under-skens, K) Innerlaget, L) Däck-häl, M) Däckfot och N) Däcktå.

Skissen t.h. visar schematiskt hur ett bildäck kommer till: Rågummit får i blandningsmaskiner sin rätta sammansättning. I valsverk (1) bearbetas gummiblandningen ytterligare och förs därefter till kordvävsberedningen (2) samt till profilsprutmaskinen (4) som formar slitbanan. Samtidigt tillverkas trådkärnan (3). De tre komponenterna möts sedan hos däckbyggaren (5) och därifrån går det färdigbyggda rådäcket till pressar för vulkanisering (6). Det färdiga däckets avbalansering (7), avses och godkänns innan det transporteras vidare till lagret.



SÅ HÄR GÖRS ETT DÄCK

Av BIRGER GRIPSTAD Foto GEORG ODDNER
18 TEKNIK för ALLA 9/62

HUSVAGN LÖNAR SIG I LÄNGDEN

Den mänskliga driften att under sommarmånaderna leva friluftsliv får väl anses som en kvarleva från svunna tiders primitiva levnadsförhållanden. Men att tillbringa semestern i tält rimmar inte riktigt väl i jämförelse med levnadsstandarden i övrigt. Under de senaste åren har också husvagnssemestern börjat slå igenom på allvar, vilket måste anses vara en logisk utveckling. Många människor är ändå skeptiska mot "sommartugan på hjul". — Det är både dyrt och obekvämt, hävdas det. Men är detta med sanningen överensstämmande?

Av KURT BLOMQVIST och OLA JOHANSSON Foto LENNART AHLBECK

Enbart en veckas semester med husvagn är tillräckligt för att övertyga de flesta människor om fördelarna med denna form av camping. Det som redovisas i denna artikel är sju års erfarenheter av husvagnen som bostad under semester och helgdagar — tillsammans minst 30 dagar per år och förflyttningar mer än 400 mil varje säsong på vägar av alla tänkbara beskaftenheter både inom och utom Sveriges gränser.

Erfarenheterna säger bl. a. att de flesta argumenten mot husvagn och husvagnsägande beror på okunnighet och endast är nonsens eller i bästa fall halvsanningar. Här följer några exempel:

Belackarna hävdar med bestämdhet att slitaget på en bil som drar en husvagn är mycket stort. Detta får dock betraktas som en stor överdrift. Om man kör förståndigt — vilket inte är liktydigt med att krypa fram — märks inga ökade försämringar på bilen. Några motor- eller växellådsfel har inte uppstått under de sju åren. Både en bil med 50 hk motor och en med 100 hk under huven har utan att ta skada dragit husvagnen, som väger omkring 400 kg.

MÅSTE MAN KÖRA SAKTA?

Visst är det sant att man ofta både får och kan hålla en betydligt högre

medelfart utan husvagn på släp. Men att ha en husvagn och därigenom förlora tid under själva körningen är inte en nackdel som är okompenserbar. Nej, den kompenserar sig själv. Den extratid det tar att förflytta sig mellan två platser tjänar man i allmänhet in när det är dags att upprätta nattkvarter. Inget tält behöver resas och ingen tid går åt i försök att skaffa hotellrum. Det är bara att parkera ekipaget och om man så vill krypa till kojs per omgående.

BETALAR SIG HUSVAGNEN?

Ett ganska vanligt påstående är att en husvagn aldrig betalar sig. Om man krasst jämför husvagnssemester med tältsemester i dess enklaste form har påståendet givetvis sin riktighet. Men det är knappast logiskt att jämföra dessa båda semesterformer. Husvagnssemestern har närmast sin motsvarighet i bilsemester där familjen bor på hotell och äter ute (på restaurang eller grillbar). De flesta husvagnsägarna — eller kanske snarare deras hustrur — tillhör troligtvis inte den typ människor som tältar!

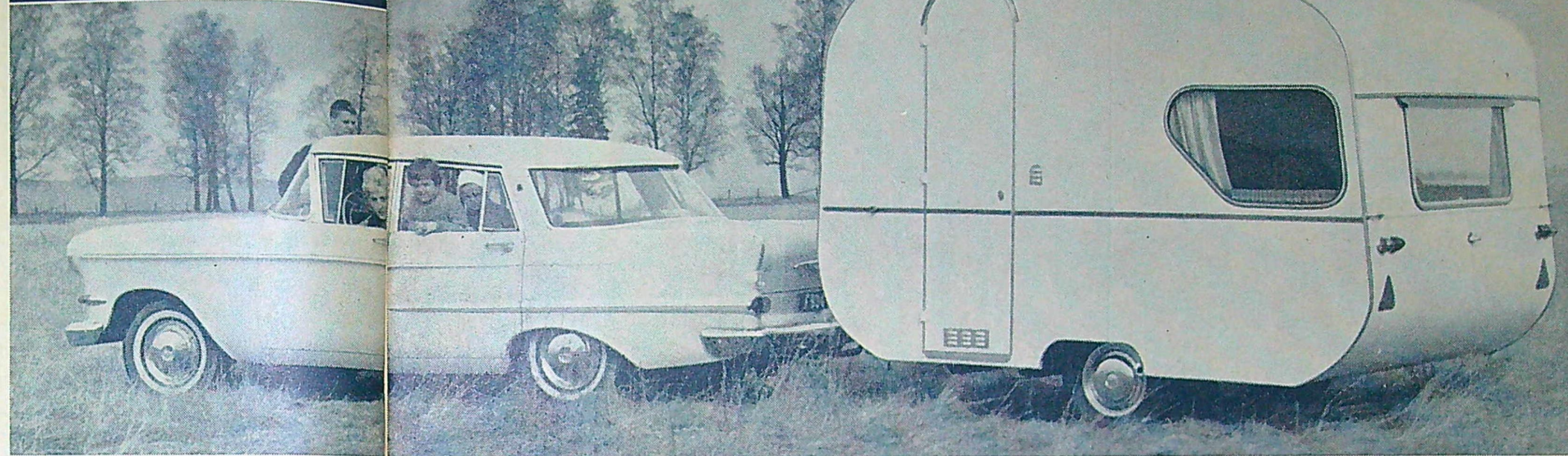
Ett semesterdygn för fyra personer som bor på hotell kan uppskattas kosta omkring 65 kr, dvs. ca 30 kr för husrum och ca 35 kr för mat. Om samma familj har husvagn stannar summan vid 16—17 kr för mat, parkering och gas.

För en femårsperiod med i genomsnitt 30 dagars årlig husvagnssemester — kortare turer och kanske en veckas vintersemester i husvagnen inräknade — uppgår den totala kostnaden för en familj på fyra personer till 11 175 kr. Samma antal dagar på hotell/restaurang skulle kosta 11 575 kr. Tilläggas bör då att husvagnen, som kostade drygt 5 000 kr i inköp, efter fem år både betalt sig och dessutom representerar ett värde på mellan 2 000 och 3 000 kr.

VAD KOSTAR HUSVAGNSSEMESTERN?

För en familj på fyra personer — två vuxna och två barn — som under fem år utnyttjar sin husvagn 30 dagar årligen som ett andra hem under semester

Inga bekymmer med rumsbeställning
Oberoende av väder och vind
Bara obetydligt merslitage på bilen



och annan ledighet kommer man till följande kostnadstabell:

Husvagnen i inköp (med varuskatt)	kr 5 250:—
Dragkrok, reg. o. dyl. ...	200:—
Försäkring	375:—
Skatt (hela året)	400:—
Bensin (400 mil), 5×400 ×1,32×0,83	2 200:—
Mat, parkering, gas, etc. ...	2 500:—
Förvaring	250:—
Summa	kr 11 175:—

Om samma familj skulle bo på hotell och äta på restaurang under samma antal dagar blir resultatet:

Bensin, 5×400×1,1×0,83	kr 1 825:—
Mat, parkering etc.	5 250:—
Logi, 30×30×5	4 500:—
Summa	kr 11 575:—

ÖKADE DRIFTSKOSTNADER?

Det går inte att förneka att bensinåtgången ökar om en husvagn bogseras efter bilen. Väger släpet 400 kg blir

Alla hemmets bekvämligheter innehåller inte husvagnen, men t.ex. möjligheterna att tvätta sig har ofta lösts enkelt men på ett fullt acceptabelt sätt.



bränsleförbrukningen ca 20 procent högre. Om bilen drar 1,1 liter/mil i normala fall blir förbrukningsökningen 0,22 liter/mil, vilket översatt i pengar för en 400-milsemester innebär att kostnaderna ökar med ca 65 kr.

ÖVRIGA "PROBLEM"

Köper man en husvagn från erfarna tillverkare, är felaktigheter sällsynta. En viss vårbehandling i form av vaxning och färgförbättring på framsidan där bilen "kastar grus" bör lämpligen utföras, liksom rundsmörjning och vårrengöring "inomhus".

Husvagnsägare som bor i storstäder har dock problem — parkering och framförallt garagering vintertid. Parkeringen löses bäst genom att man avtalar med någon markägare på landet att få ha husvagnen där för en mindre penning. På så sätt får man en sommarstuga på köpet och ett mål för mindre utflykter.

Garageringen kan lösas på likartat sätt, genom att vagnen inhyres i någon tom lada eller loge och på så sätt får "tak över huvudet". Priset för sådan

Maten lagas bekvämt på ett gaskök. En speciell diskho tillhör också inredningen. Det finns fyra bäddar trots att vagnen inte är stor — vikt 400 kg.



förvaring rör sig om ca 50—75 kr/vintersäsong. Alltså en överkomlig summa.

Däckslitage på husvagnen är också förvånansvärt litet. Man kan räkna med att en omgång däck kan rulla dubbelt så långt som bilens. Däremot är det troligt att slitaget på bilens däck ökar något om man bogserar en husvagn.

PENGAR ÖVER!

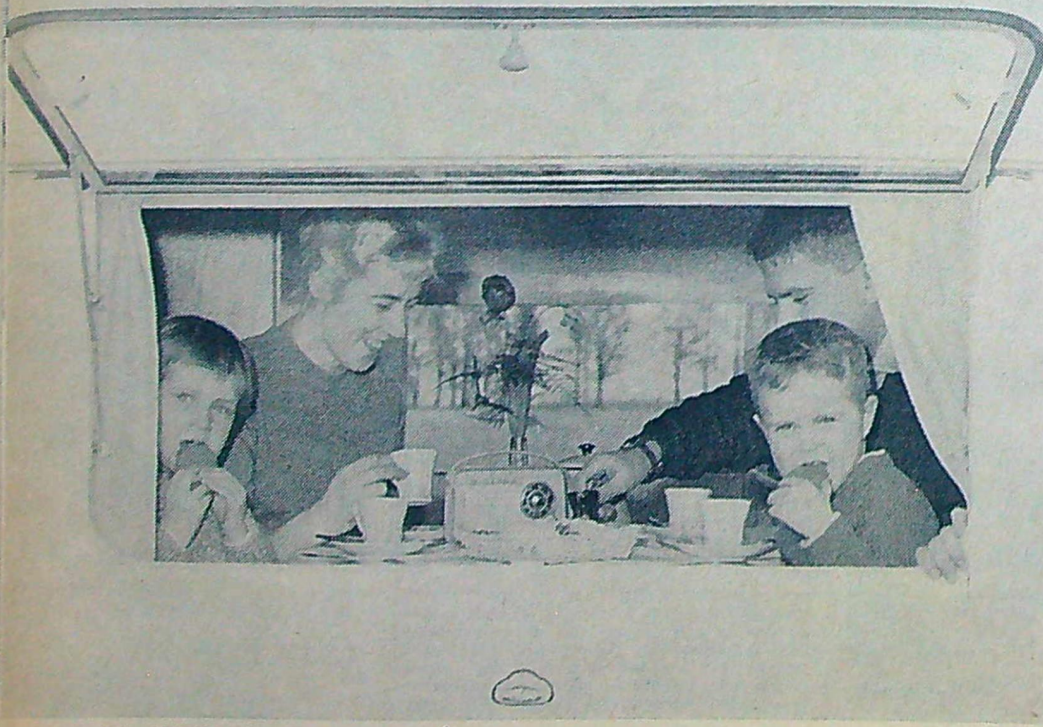
Om kostnaderna slås ut över en femårsperiod och jämförs med hotell/restaurang-semester ger formen för husvagnssemester faktiskt en vinst på 400 kr samt friheten från detaljplanering, rumsbeställning m.m. Till detta bör dessutom husvagnens "andrahandsvärde" läggas. Det är visserligen sant att väsentligt större besparingar kan åstadkommas om jämförelsen görs mellan hotell/restaurang-semester å ena sidan och tältsemester med matlagning på gaskök i det fria å den andra. Men vad skall då sägas om bekvämligheten? Vi lever ju i alla fall under det tjugonde århundradet och både ställer och har rätt att ställa vissa krav på bl. a. bekvämlighet...

Så här tar sig familjen ut samlad framför husvagnen — en Kabe Komet 280, som kostar 4 950 kr. Fyra personer plus en hund ryms också gott inuti.



VÄND!

Så här kan man inte ha det i ett tält. Har man husvagn är det bara att parkera intill vägen, koka kaffet och duka bordet precis som hemma. Dessutom får man sova under tak väl skyddad i dåligt väder.



HUSVAGN LÖNAR SIG... (forts)

Nya vagn typer

Nya användningsområden

Nya bestämmelser

Husvagnar är långt ifrån någon nyhet — den första vagnen visades nämligen för 43 år sedan av en engelsk firma på en motorutställning i London. I dag är husvagnsbyggandet en industri som växer ut kraftigt i linje med bilismens utveckling.

Aven i Sverige har man på senare år kunnat märka hur husvagnarna ökat i antal på våra vägar och campingplatser. Och mycket kommer säkert att hända om vi får uppleva en solig sommar 1962. Eller tvärtom, som husvagnens förespråkare hävdar. Blir det en regnig sommar kommer husvagnen till sin rätt — åtminstone om man jämför med tältet.

Innan husvagnsförsäljningen tar maximifart här hemma och närmar sig förhållandena ute i Europa och i Amerika måste dock trafiklagstiftarna tänka om. Bestämmelsen om att vagnens vikt inte får överstiga $\frac{1}{2}$ av bilens för att ekipaget skall få framföras med fri fart har inte sin mot svarighet någon annanstans. Om inte alla tecken slår fel får vi dock till nästa säsong nya bestämmelser i vilka 40 km-begränsningen tas bort, medan vi i stället får en generell fartbegränsning för alla husvagnar oavsett vikt på 70 eller 80 km/tim.

FRAM FÖR NY LAG

Redan den 1 juli i år träder en ny bestämmelse i kraft som säger att husvagnar som väger mer än 750 kg skall vara utrustade med bromsar

som kan manövreras av bilföraren. Bestämmelsen berör vagnar som säljs efter nämnda datum. I gengäld tillåts dessa att köra med hastigheten 50 km/tim om $\frac{1}{4}$ -viktsregeln inte kan tillämpas.

Flertalet av de drygt 60 husvagnstyper som saluförs på den svenska marknaden är utvändigt klädda med aluminiumplåt och invändigt med faner, hardboard, plywood, masonit eller plast. Ja, plasten börjar också komma som utvändigt material. Om några år när "barnsjukdomarna" övervunnits för plastens del kommer den säkert att bli en allvarlig konkurrent till de konventionella materialen.

MÅNGA TYPER

I Sverige kan man i dagens läge alltså köpa ett 60-tal olika typer husvagnar och sex olika campingvagnar. De i särklass största leverantörerna är Essemve i Örebro (SMV-vagnen), Myrby Snickerier i Enköping (Triambvagnarna) och J. C. Caravan i Linköping (engelska Spritevagnar). Men husvagnar kan inte bara köpas i färdigt skick — på senare år har försäljningen av lättmonterade byggsatser alltmer förts fram. Enbart plywood eller plywood tillsammans med ett annat byggnadsmaterial har visat sig synnerligen lämpligt för ändamålet. En privatbyggd husvagn är framförallt betydligt billigare än de som köps färdiga.

Det allra senaste på husvagnsfronten är lanserandet



Den här husvagnen — Fairly 4 — med fyra bäddar premiärvisas i Sverige på den Brittiska mässan i Stockholm (18 maj—3 juni). Pris ca 6 200 kr, vikt 569 kg.

av husvagnen som sportstuga. I England finns det omkring 250 000 husvagnsägare som bor i den året om och 4 miljoner som har husvagnen som semesterbostad.

Husvagnen kan även för svenskarna bli en tillflyktsort över helgerna och inte som nu enbart tjäna som bostad under bilsemestern. Den kommer med andra ord att fun-

gera som en ambulerande sportstuga, som kan köras till nästan vilken plats som helst. På sommaren kan den t.ex. placeras vid en badort och vintertid tjäna som bostad under fjällsemestern. Eftersom de flesta husvagnarna är utrustade — eller lätt kan utrustas — med värmeanläggningar är de lika användbara vinter som sommar.

HUR FORT FÅR MAN KÖRA?

England 48 km/tim

Norge 50 km/tim om husvagnen inte har bromsar, 60 km/tim om den har

Danmark 60 km/tim

Finland 60 km/tim

Holland 60 km/tim

Tyskland 80 km/tim

Schweiz 80 km/tim om vagnen inte väger över 1 000 kg — annars 60 km/tim

Österrike 80 km/tim

Spanien 80 km/tim

Jugoslavien 80 km/tim

Belgien Fri fart

Frankrike Fri fart

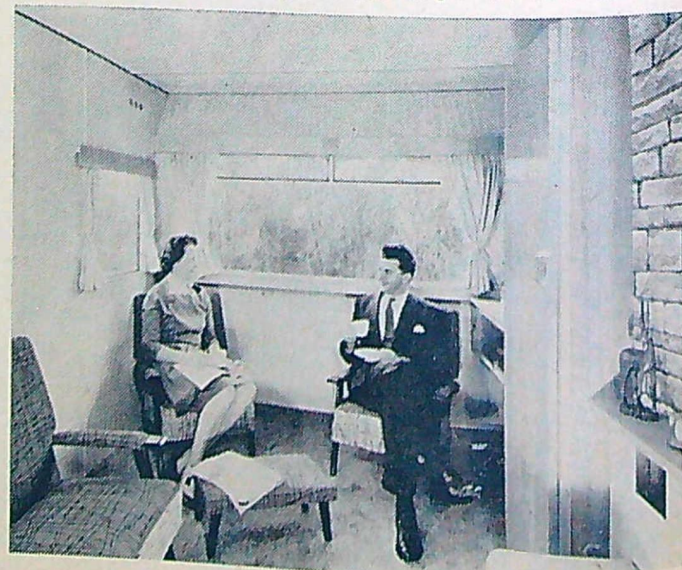
Grekland Fri fart

Italien Fri fart

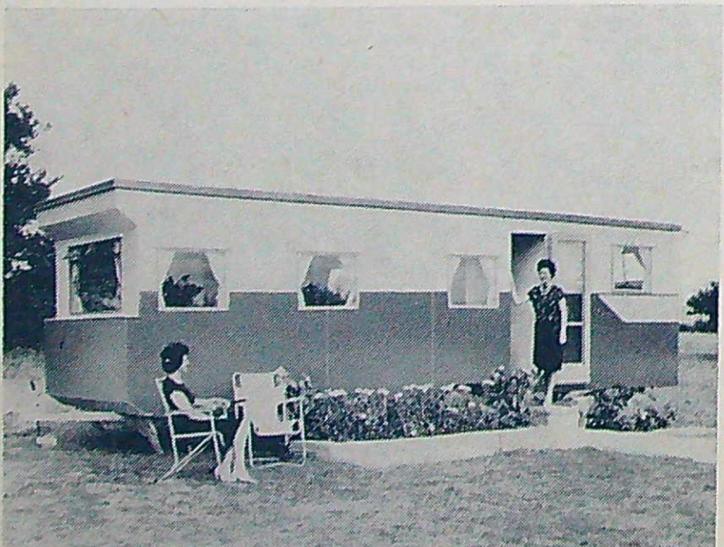
Portugal Fri fart

Sverige Fri fart om vagnens vikt inte överstiger $\frac{1}{2}$ av bilens — annars 40 km/tim

Så här kan man koppla av i vardagsrummet på Rhine med en kopp kaffe. Engelsmännen tror att de stora vagnarna i framtiden kommer att användas av många svenskar som tillflyktsort över helger och under semestern.



De engelska vagnarna försöker nu slå sig in på den svenska marknaden som konkurrenter till sportstugan eller som rullande hem. Fairwheels Rhine (på bilden) är 7,9 m lång och priset lär bli ungefär 11 000 kr. Den har fyra sovplatser.



Valet mellan katalogmässigt jämnstarka utombordsmotorer kan vara svårt, i synnerhet för den nyblivne båtägaren. TFA:s utbordartester ger intressanta möjligheter till jämförelser, som gör det lättare att välja motor efter vars och ens behov. Här ställer vi upp mot varandra två 25-hästare, Evinrude-"släktingen" Gale 25 och Mercury 250.

Av STIG BJÖRKLUND

Foto ULF H. HOLMSTEDT

TVÅ 25-HÄSTARE TVÅ TEMPERAMENT

De två motorerna i denna jämförelsetest representerar två vitt skilda kategorier. Den ena, Mercury, är en med hänsyn till volymen rätt liten motor, ur vilken hög effekt tas ut med hjälp av högt varv. Den andra, Gale, har mer än 60 procent större slagvolym, 585 cm³ mot 360, och kan alltså ta ut samma effekt vid betydligt lägre varv, 4 500 v/min mot 5 800.

Hur utfaller jämförelsen? Låt oss granska motorerna mot varandra och låta tabellerna komplettera.

Innan provet kan sättas i gång måste

motorn monteras på, varvid frågan om vikt och hanterlighet naturligt kommer in i bilden. Här går poängen utan tvekan till Mercury, som med sina 42 kg mot Gales 54 har ett betryggande försprång. Skillnaden känns. Att Mercury samtidigt genom ett mycket kompakt byggnadssätt är betydligt mindre till omfånget stärker ytterligare dess ledning.

Starten gick ungefär lika bra med båda motorerna. Gale har fler knappar att ställa in, vilket kan vara en fördel när man väl känner inställningsfinesser-

na men medför en del fallgropar innan man känner motorn närmare.

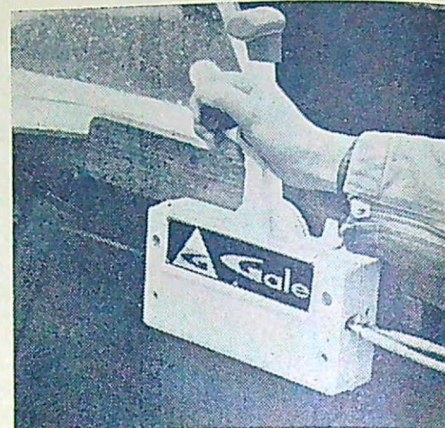
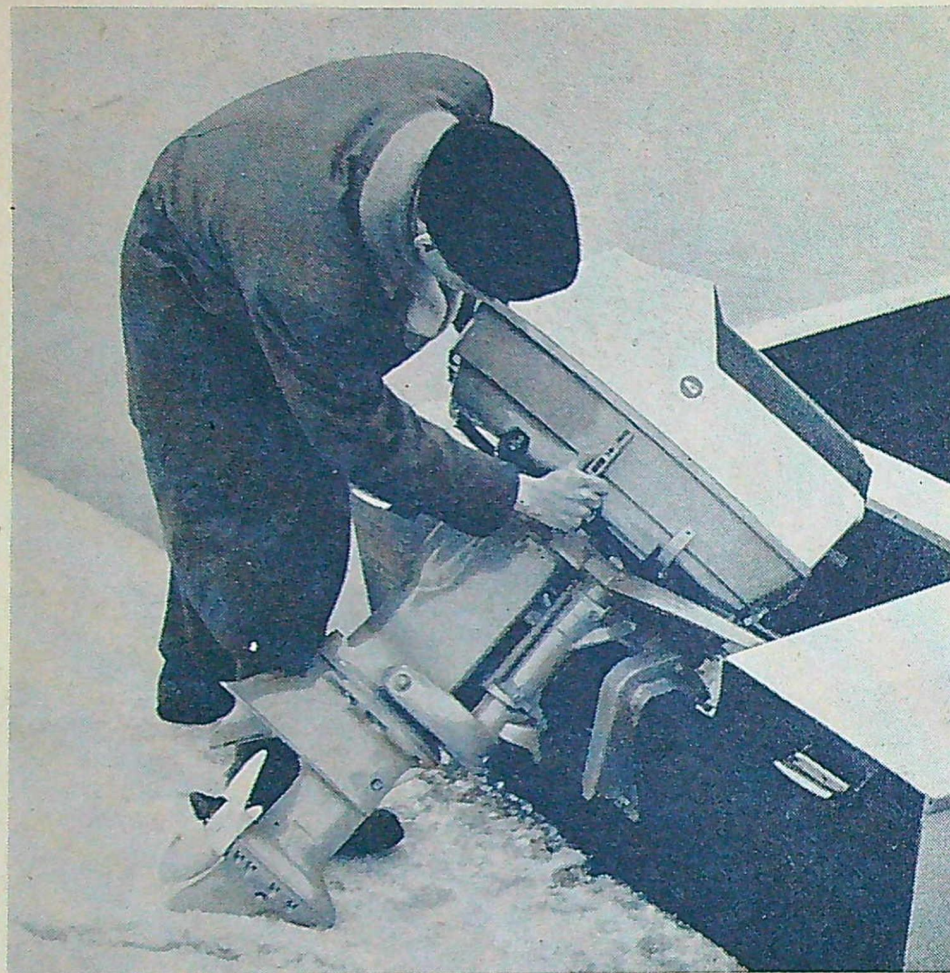
Vilken motor är mest öronvänlig? Här föredrog vi för exakthetens skull att begagna oss av teknisk apparatur, nämligen en bullermätare, som välviligt ställts till förfogande av Atlas Copco, som specialiserat sig på bullermätningar av maskiner.

Apparaten har en visarnål, som gör större utslag ju högre ljudnivån är. Genom att med en graderad ratt nollställa visaren kan man på ratten avläsa bullernivån.

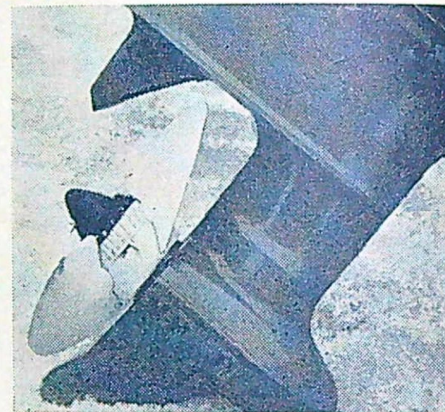
VÄND!

TVÅ 25-HÄSTARE... (forts)

GALE: FÖR ER SOM ÅKER MJUKT



Gale 25, t. v. är en tvåcylindrig motor på 585 cm³, som utvecklar maxeffekten vid 4 500 v/min. Motorn, som kostar 3 125 kr, levereras med tvåspaksreglage, ovan, som tillåter god anpassning mellan gas och koppling. Den ställbara propellern, nedan, användes för utprovning av bästa propellerstigning.



Mätaren bekräftade örats subjektiva besked, nämligen att Mercury bullrade mest. Från förarsätet noterade apparaten en bullernivå av 106 decibel och från baksätet, alltså närmast motorn, 113 db, i båda fallen mätt vid toppvarv. Motsvarande siffror för Gale var 98 respektive 104 decibel.

Det subjektiva omdömet var att Mercury har ett "råare" motorljud och förmedlar mera vibrationer till båten, medan Gale har ett väl inkapslat brum-

mande ljud och denna motor är bättre gummiupphängd.

Fartproven gav förvånansvärt jämna siffror. I båda fallen prövades två olika propellar. Mercury provades först med en tvåbladig propeller med 11" stigning, varvid toppfarten stannade vid 19 knop. Eftersom varvräknaren avslöjade att motorn inte varvade ut ordentligt skiftade vi till en trebladig propeller med 9" stigning. Toppfarten steg omedelbart till 21,5 knop och motorn gav betydligt

högre varv, 5 600 v/min. Denna propeller behölls sedan under samtliga prov.

För Gale användes en trebladig propeller med variabel stigning. Toppfarten 21 knop nåddes här med 12,5" stigning, men vi prövade också med 12" bl. a. under förbrukningsproven. Skillnaden var svår att avgöra, men möjligen hade den större stigningen något bättre effekt.

Intressant att observera är att Mercury, som hade något högre bränsleför-



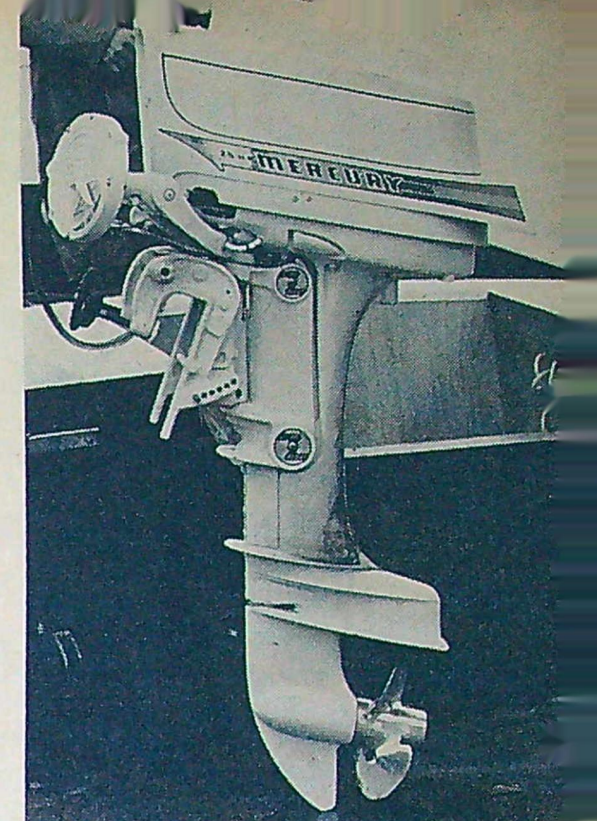
Lättast att bära, både tack vare sin låga vikt, 42 kg, och sitt behändiga format, var utan tvivel Mercury.

Lättast att köra:

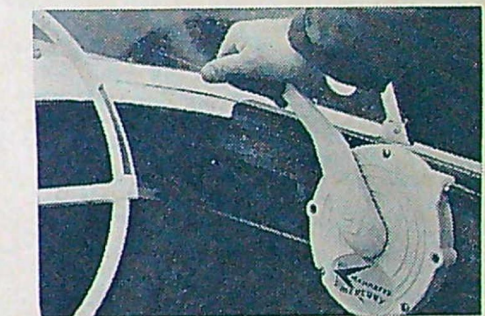
MERCURY: VÄSSAD FÖR TOPPVARV

brukning på toppfart, knappade in på konkurrenten ju mera farten sänktes. På "sparlåga", dvs. vid körning med 15 knop, hade Mercury övertaget med god marginal. Orsaken får till en del sökas i att 15 knop med en tung båt kan vara besvärligt nära planingsgränsen. Gale kördes i mera smågropig sjö och arbetade relativt hårdare än Mercury för att hålla båten på 15 knop utan att den samtidigt sjönk igenom och bromsade upp.

Och i övrigt låter vi tabellerna berätta. De båtitierade noterar säkerligen att toppfartarna verkar låga med tanke på motoreffekten och båtstorleken. Till detta kan sägas, att proven gjorts med den första prototypen av Sporty, ett exemplar, som på sina ställen är onödigt grovt dimensionerat och alltså tyngre än de båtar, som nu säljs som byggsats. Så snart som möjligt kommer ett lättare exemplar att sättas in för proven, och vi kommer då att



Mercury 250 är en liten, 360 cm³, högrtrimmad motor, som ger 25 hk vid 5 800 v/min. Pris 3 275 kr. Motorn har enspaksreglage, nedan, som dock gav ganska ryckig inkoppling av drivläge framåt.



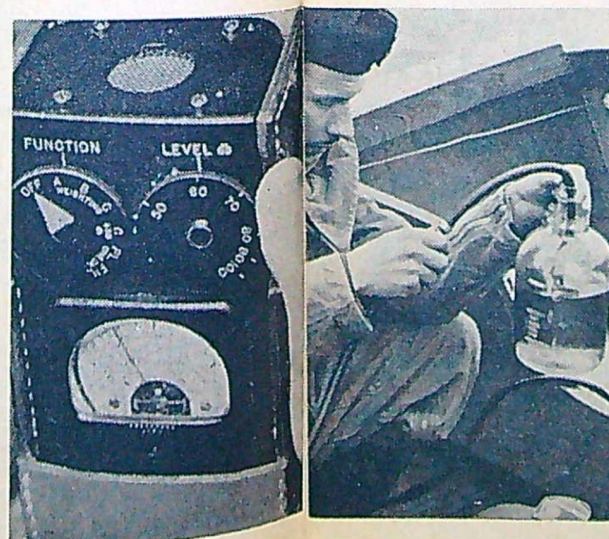
som första punkt göra en jämförande fartprovning mellan de båda båtarna, dvs. den nu använda prototypen och byggsatsbåten, för att klart och tydligt få hastighetsskillnaden för olika motoreffekter fastslagen.

I 25 hk-klassen finns förutom Gale och Mercury även West Bend och Firestone, som i princip är samma motorer. Generalagenterna för dessa märken avbjöde emellertid att ställa upp motorer till test.



Fartnoteringarna i samband med Teknik för Alla båttestar görs med hjälp av en Sum-log (bilden till vänster). Givaren är här av den typ, som fästs på akterspegeln och överför sin rörelse till mätarinstrumentet rent mekaniskt via en wire.

En nyhet på området är objektiv mätning av motorens bullernivå med hjälp av en batteri-driven bullermätare, t. h. Apparaten har dels en visare, dels två rätter, varav en för grovinställning och en, den högra, för fininställning. Med den senare, som är graderad, kan man nollställa mätaren och sedan direkt avläsa bullernivån i decibel.



HUR FORT GICK DET?

Toppfart	Gale	Mercury
Sporty + 1 man	21 knop	21,5 knop
Sporty + 2 man	20,5 knop	21 knop
Sporty + 3 man	18,5 knop	18 knop

HUR MYCKET DROG MOTORN?

	Gale	Mercury
Toppfart	12,63 l/tim	13,33 l/tim
18 knop	12,20 l/tim	12,86 l/tim
15 knop	12,20 l/tim	10,91 l/tim

För mätning av bränsleförbrukningen används en graderad flaska, som tillfälligt får ersätta den ordinarie bränsletanken. En medhjälpare i båten klockar den tid det tar att med en viss, förutbestämd hastighet köra slut på en liter bensin i flaskan. Genom att dividera 3 600 med det antal sekunder det tar att köra slut på en liter, kan man direkt få fram timförbrukningen med den aktuella farten. Med hjälp av den förutbestämda farten är det sedan lätt att räkna fram en intressant tabell över hur många sjömil man kommer med respektive motor per liter bränsle vid olika farter. (En sjömil motsvarar 1 853 meter).



VILKEN MOTOR BULLRAR MEST?

	Gale	Mercury
Mänt från framsätet	98 db	106 db
Mänt från baksätet	104 db	113 db

HUR LÅNGT PÅ EN LITER?

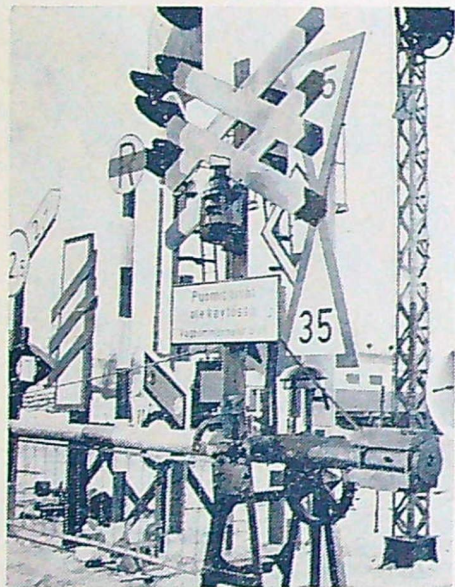
	Gale	Mercury
Vid toppfart	1,66 sjömil	1,61 sjömil
Vid 18 knop	1,48 "	1,40 "
Vid 15 knop	1,23 "	1,37 "

Finskt järnvägsjubileum:

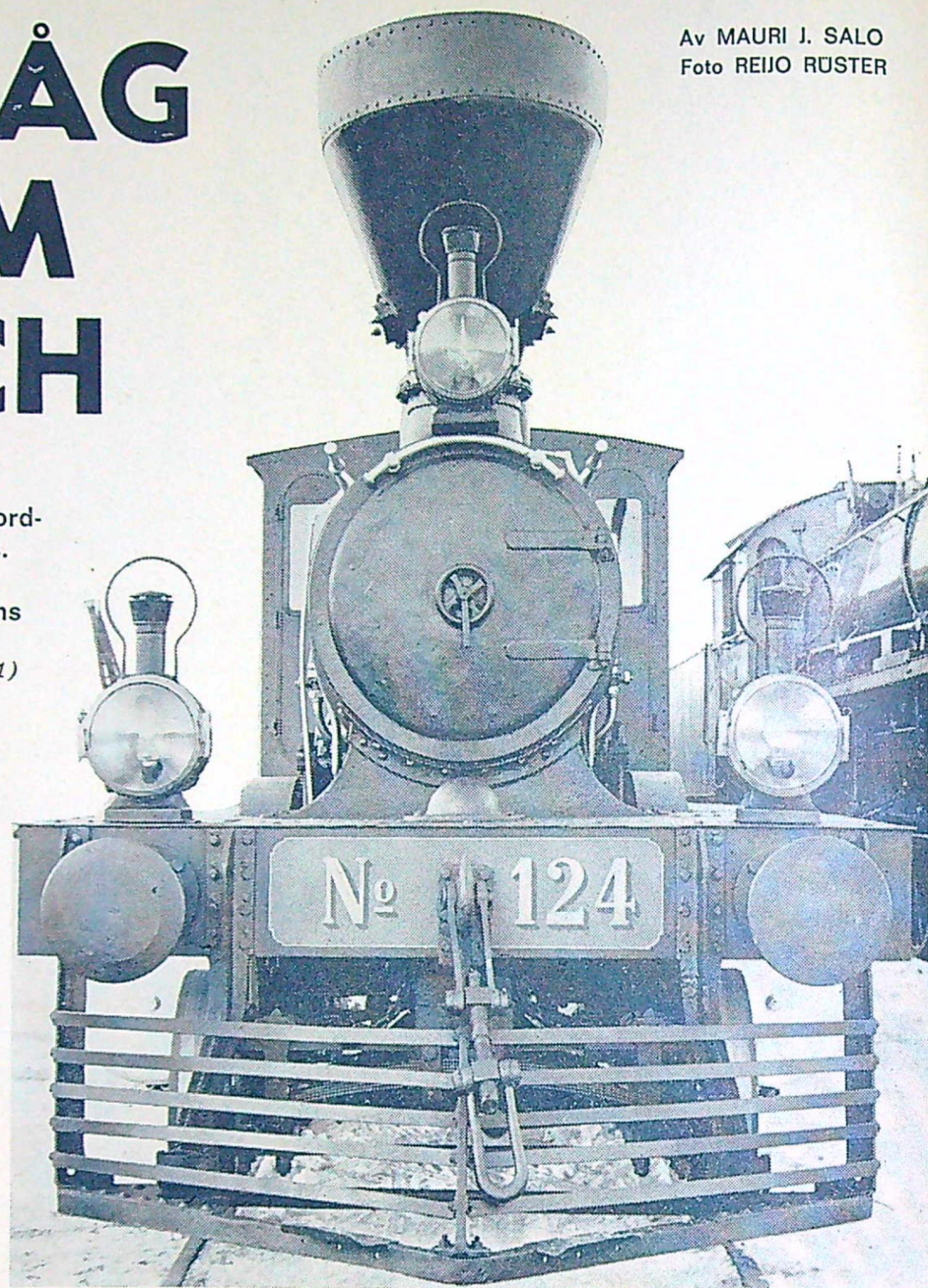
TSAR-TÅG — DRÖM I PLYSCH

De Finska Statsjärnvägarna har fyllt 100 år och i samband med jubileet anordnades en stor utställning i Helsingfors. Till de stora attraktionerna hörde ålderdomliga lok och den ryske tsarens lyxiga privattåg.

(Forts. på sid. 51)

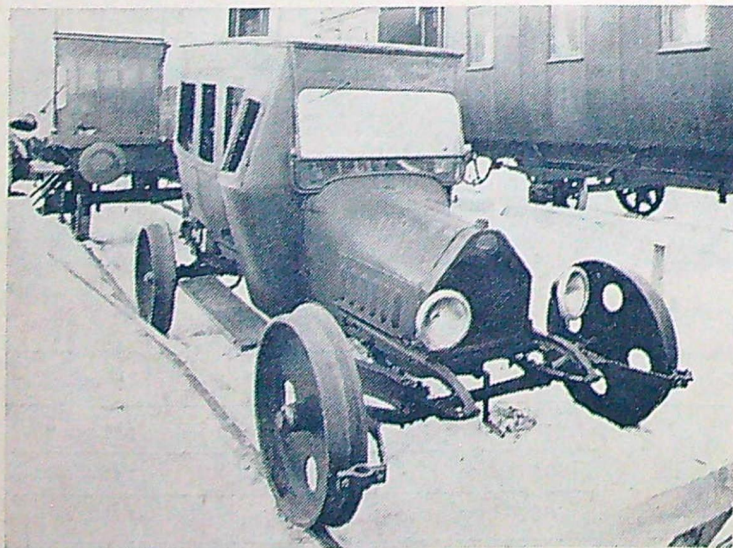


En skog av järnvägssignaler hälsade besökarna vid entrén till Finska Statsjärnvägarnas utställning.

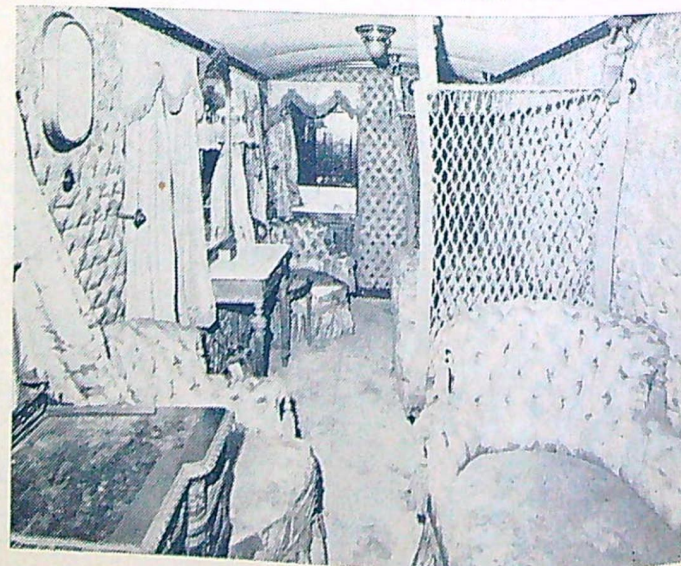


Denna pampiga lokbasse byggdes i Schweiz och har gjort lång och trogen tjänst på de finska järnvägarna. Loket väger 42,5 ton, är 12,8 m långt och har en drivhjulsdiameter på 1 250 mm. Maxfart 65 km/tim.

Den här motordressinen är helt enkelt en bil placerad på ett par dressinhjulpar. Modellen är nu antik, men dressinen fyllde säkert sin uppgift på ett utmärkt sätt.



En av de finska järnvägarnas museala klenoder är det kejserliga tåget, dvs. tsar Alexander III:s privata tåg. Bilden visar inredningen i en av vagnarna.



Av MAURI J. SALO
Foto REIJO RUSTER

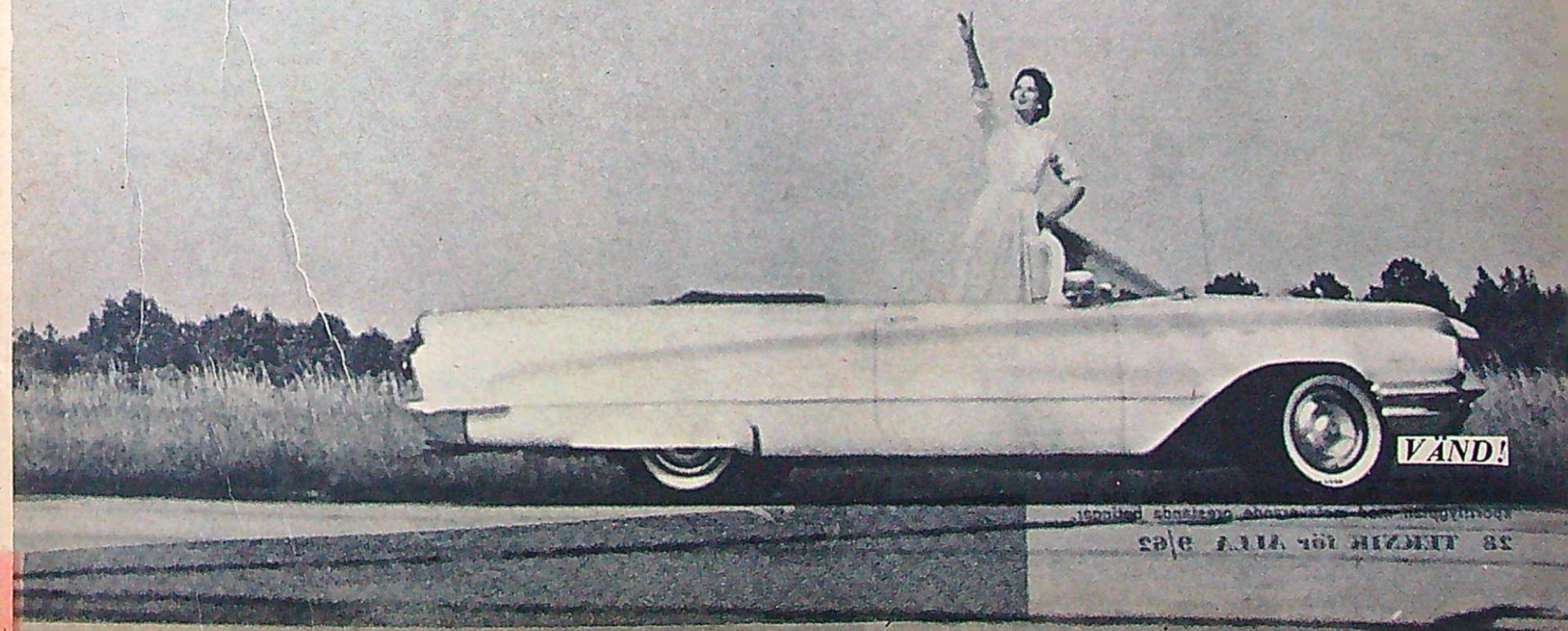


Bilden visar en lilleputtautogiro av den amerikanska firman Bensens fabrikat. Denna lilla flygapparat är en helt öppen rörkonstruktion försedd med en 70-hästarnas motor. Den når en marschfart på 100 km/tim, men kan flyga så sakta som 25 km/tim utan att förlora höjd. Startsträckan är några tiotal meter, medan landningssträckan endast är sju meter. Bensen-autogiron har normalt ett trehjulsställ, men den kan givetvis också förses med flottörer.

Det ser faktiskt ut som om autogiron skulle uppleva en renässans i våra dagar. Och det finns egentligen inget skäl varför den inte skulle bli populär. Den är ungefär lika lättflugan som ett vanligt flygplan, har de flesta av helikopterns fördelar och är avsevärt billigare. Efter att ha studerat de senaste typerna finns det all anledning att tro att...

...AUTO- GIRON KOMMER TILLBAKA

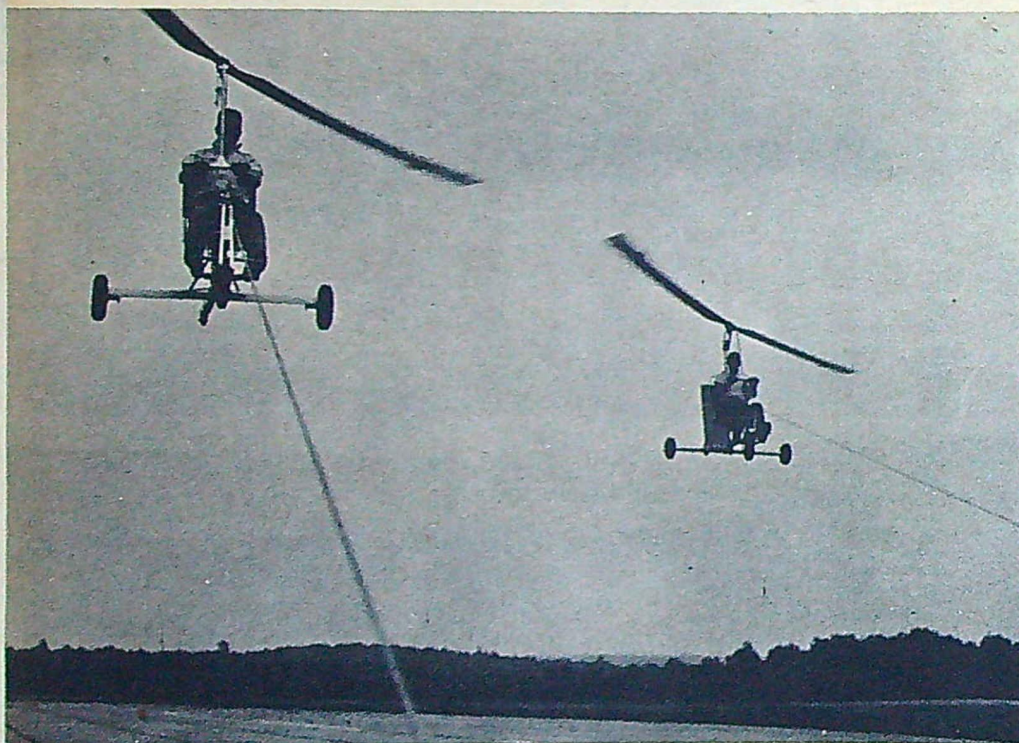
Av kapten SVEN SANDBERG



STORT INTRESSE FÖR LÄTTFLUGEN OCH BILLIG MASKIN

Det är nu över trettio år sedan den spanske ingenjören la Cierva konstruerade den första autogiron, helikopterns föregångare. Fram till krigsslutet var svensken Rolf von Bahrs autogiro en ganska vanlig syn här hemma. Många minns väl ännu hans uppvisningar, där han bland annat brukade demonstrera maskinens förmåga till långsamflygning genom att låta sin mekaniker springa ikapp denna och klättra ombord via en repstege.

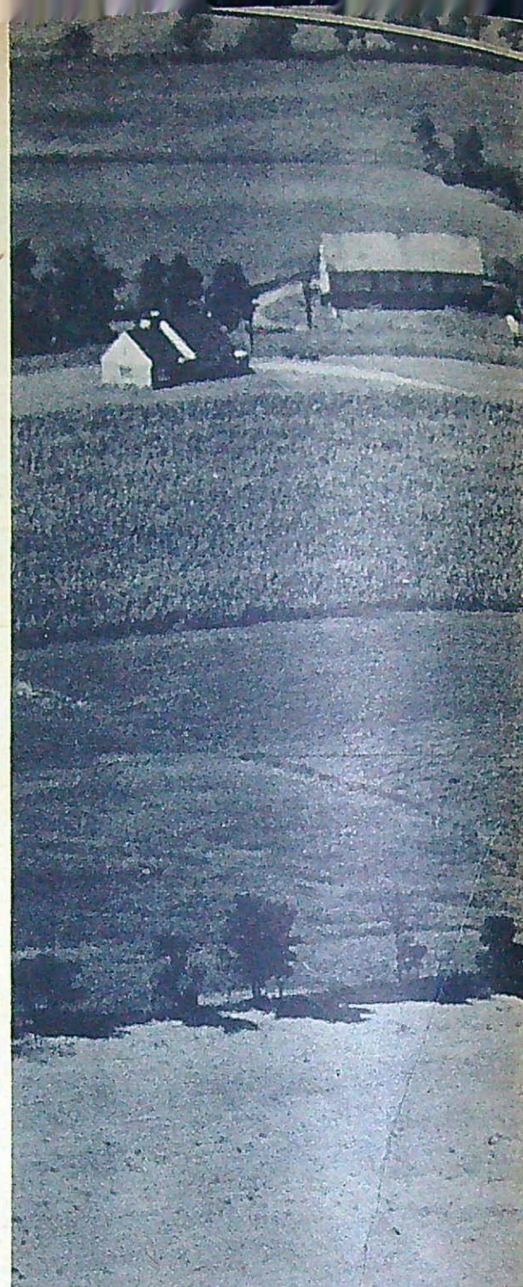
Sedan dess har helikoptern kommit och det har varit ganska tyst kring autogiron. Helikoptern är ju egentligen bara en utveckling av autogiron, vars automatiskt svängande rotor blivit motordriven. Begreppet "autorotation" var den princip som la Cierva kom på, och enligt vilken han konstruerade autogiron. Det innebär att rotorn genom att lutas något kommer att anblåsas snett underifrån. Vid en viss anfallsvinkel på rotorbladen får man då närmast navet



Bilden ovan: Bensen-autogiron förekommer också i en motorlös version och klassificeras då — åtminstone i Sverige — som "drake". I detta skick är det också tillåtet att flyga den i vårt land, däremot får man inte koppla loss linan när "draken" stigit till väders för att glidflyga ner, för då blir den ett glidplan och som sådant är flygapparat inte tillåten av Luftfartstyrelsen. Ett exemplar finns — eller har i varje fall funnits — i Sverige. Det var en bilfirma i Uddevalla som importerade detta för en del år sedan och företog provflygningar bl. a. på flygfältet i Trollhättan.

Till höger: Umbaugh Aircraft Corporation i USA har konstruerat och tillverkat denna tvåsitsiga autogiro, som drivs av en 190 hk skjutande propeller. I USA är priset ungefär 10 000 dollar, dvs. ca 50 000 kronor. Det är ungefär dubbelt upp vad ett sportflygplan med motsvarande prestanda betingar.

28 TEKNIK för ALLA 9/62



Umbaugh-autogiron har en hydraulisk koppling mellan motorn och rotorn. Denna gör att man vid start kan driva upp rotorn i så högt varvtal att autogiron stiger vertikalt några meter. Eftersom man samtidigt har fullgas på motorn accelererar maskinen snabbt och kan stiga brant. Landningsförfarandet är enkelt — man drar bara av på gasen och glider ned mot den tilltänkta landningsplatsen. På låg höjd tar man upp kraftigt, varvid autogiron nästan stannar helt innan den sätter sig.



en vridande kraft enligt vindlekans princip. Längre ut har bladet betydligt större hastighet, och där fås en lyftkraft på samma sätt som när en vinge rusar genom luften. Denna lyftkraft är tillräcklig för att bära autogiron även vid låga farter, där ett flygplan ofelbart skulle vika sig och kanske gå i spin. Om en helikopter får motorstopp kan den genom att autorotationen utnyttjas glida ned mot marken och genomföra en nödlandning utan att maskinen tar skada.

BILIG OCH LÄTTFLUGEN

I USA har några firmor kommit på, att den gamla idén har sina fördelar än i dag. Helikoptern är nog bra, men två nackdelor kan man peka på: Först och främst är den dyr. Både i inköp och underhåll är den många gånger dyrare än ett flygplan med motsvarande lastförmåga och fart. Det är det pris man får betala för att få vara oberoende av landningsfält. För det andra tar det — liksom för konventionella flygplan — sin tid att lära sig flyga den. Autogiron har däremot inte dessa nackdelor. Den är ganska prisbillig och den är — åtminstone enligt vad tillverkarna påstår — mycket lätt att lära sig flyga. Den har dessutom ungefär samma fördelar som helikoptern utom en: den kan inte hovra, dvs. sväva stilla i luften. Där-

emot kan den höja sig direkt från startplatsen, och landningssträckan är högst några tiotal meter.

Med utgångspunkt från detta har man räknat ut att det bör finnas en ganska god marknad för autogiron i dessa dagar då tid är pengar och biltrafiken tätnar alltmer, samtidigt som avståndet till flygplatserna kan vara besvärande stora.

Det amerikanska företaget Umbaugh Aircraft Corporation har konstruerat en tvåsitsig autogiro med en 180 hästkrafters motor. Grundpriset i USA är ca 10 000 dollar eller drygt 50 000 kr i svenska pengar, vartill givetvis kommer tull, frakt m. m. Den är alltså ungefär dubbelt så dyr som ett sportplan med motsvarande kapacitet, om man undantar det mycket viktiga faktum att man kan landa och starta praktiskt taget var som helst, där några tiotal meter slät markyta står till förfogande.

GOD DRIFTSEKONOMI

Förutom rotorn har maskinen en skjutande propeller av "bakblåstyp", dvs. den är monterad bakom motorn. Tre-dubbel fena med sidroder samt ett konventionellt trehjulsställ kompletterar utformningen.

Normalt roterar alltså rotorn fritt med hjälp av luftströmmen, men en särskild finess har införts för att undvika

rullsträcka i starten: motorn kan genom en hydraulisk koppling driva upp rotorn i högt varvtal före starten. Sedan kopplas motorn ifrån och rotorns bladvinkel ställs på stor stigning. Dess levande kraft räcker då för att maskinen skall ta ett skutt flera meter upp i luften. Under tiden har man full gas på motorn och den skjutande propellern. Maskinen accelererar därför snabbt till den fart framåt som krävs för att autorotationen skall ge erforderlig lyftkraft. Autogiron kan sedan stiga ganska brant. Startförfarandet låter kanske invecklat men är med tanke på oerfarna piloter tämligen automatiserat. Idén med att i starten driva rotorn med motorkraft är dock inte ny, utan återfanns även på förkrigstyperna.

Under flygning styrs Umbaugh U-18, som den kallas, med spak och sidroder precis som ett flygplan, fast spaken i detta fall påverkar rotorn i stället för skev- och höjdroder.

Landningen är mycket enkel. Man drar av gasen helt och glider i mer eller mindre brant vinkel mot den utsedda landningsplatsen. På låg höjd tar man upp kraftigt, varvid autogiron nästan stannar helt innan den sätter sig. Marschfarten är cirka 160 km/tim och aktionssträckan 40 mil. Genom att de

(Forts. på sid. 57)

Sportigt från Renault:

CARAVELLE FÖR FYRA — VASSARE FLORIDE

Det är nu cirka tre år sedan Renault släppte ut sin Floride, den tvåsitsiga sportcabrioleten med Gordini-motorn på 40 hästkrafter. Vagnen har hittills knappt rönt några större försäljningsframgångar i Sverige. Motorstyrkan är ju också i minsta laget för en bil av denna typ.

Nu kommer emellertid Floride S med betydligt vassare motor på 51 hk SAE och skivbromsar runtom. Karossen är sig lik, och vagnen kan alltså fås både som cabriolet och som kupé med hardtop. I bägge fallen är det fråga om två platser plus nödsäte där bak. Den mest anmärkningsvärda nyheten är dock att Floride S också kommer i en rent fyrsitsig version med det numera fartklingande namnet Caravelle.

BRA LÖSNING

Med Caravelle har Renault lyckats ganska bra med problemet att få in fyra

personer i en bil som ändå i stort sett bibehållit sina sportvagnslinjer. Taket har dragits ut en aning, dock utan att något skönhetsvärde kan anses ha gått förlorat. Det är givetvis inte särskilt gott utrymme för benen i baksätet, men det är i övrigt bekvämt, och förändringen har enkelt åstadkommit genom att sufflettådan avlägsnats och kylaren flyttats bakom motorn. Caravelle kan därför endast fås som kupé.

LAG BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Om de yttre förändringarna hos Floride S inskränker sig till en ny färgskala, så är de inre modifieringarna desto fler. Den nya motorn har utvecklats ur Gordini-modellen, är på 950 cc och har kompressionen 9,5 och vridmomentet 7,5 kgm. Den har utbytbara cylindrefoder och automatisk choke. I den fyrväxlade lådan är ettan osynkroniserad, vilket dock inte vållar nämnvärt

besvär. Växellägena har gjorts mera distinkta och utslagen på spaken kortare. De flesta skulle nog vilja ha denna placerad längre bak, ty det är en smula obekvämt att nå ettans och treans lägen.

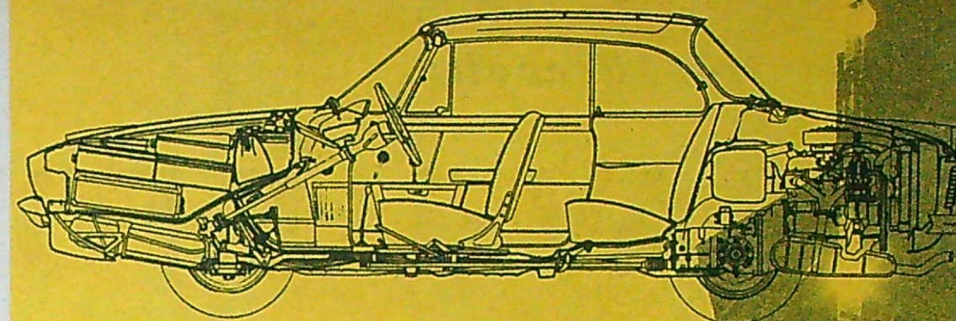
Bränsleförbrukningen är påfallande låg. Under mycket hård körning med utnyttjande av full acceleration och toppfart klarar sig vagnen under en liter per mil. Med något lugnare tempo bör man kunna nå närmare 40 mil på en fyllning av 30-literstanken. Tankvolymen kan dock inte anses vara tillfyllest för en vagn av denna typ. Orsaken till den ringa volymen är att tanken placerats bak, vilket dock är lovligt såtillvida att det främre bagageutrymmet kunnat göras större och fått en ganska bekväm utformning, även om det inte är särskilt stort. I den tvåsitsiga versionen kan ju dock nödsätet utnyttjas för bagage.

(Forts. på sid. 52)

Efter provkörning på en sträcka av nära 100 mil på franska vägar av varierande beskaffenhet kan man inte säga annat än att Renaults nya sportvagnar Floride S och Caravelle uppfyller önskemålen när det gäller väghållning, snabbhet och charm. Den intressantaste bekantskapen var naturligtvis den helt nya Caravelle-modellen, som har exakt samma yttermått som Floride, men medger bekväm plats för fyra.

Av SVEN SANDBERG

Motorn, som utvecklats ur Gordini-versionen, är på 950 cc och utvecklar 51 hk SAE. Kompression: 9,5.



Bagageutrymmet i Caravelle är väl tilltaget med hänsyn till placeringen framtill. Den effektiva Canada-värmen från Dauphine har bibehållits och kompletterats med ventilation både vid fram- och baksätet.

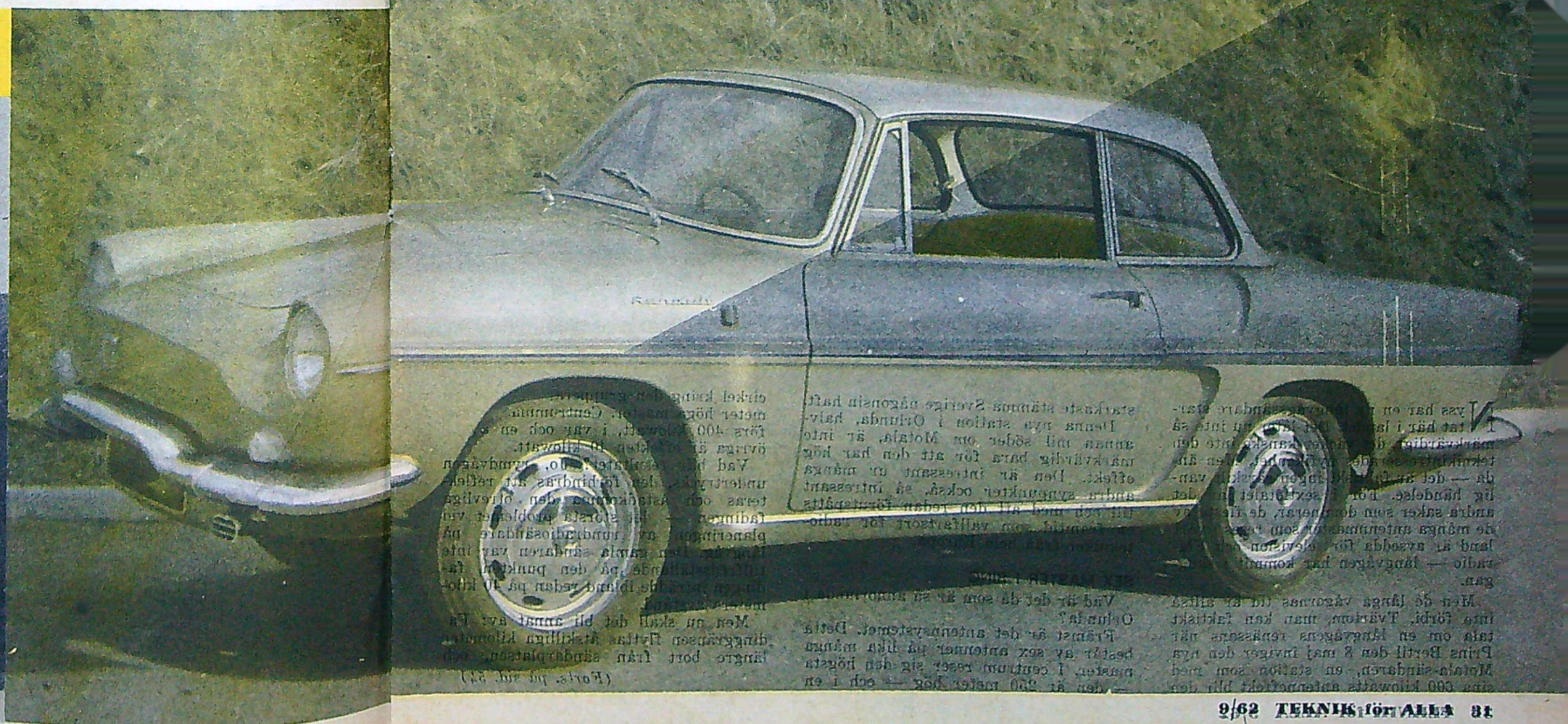


Caravelles baksäte är bekvämt och försett med armstöd. Med långa personer i framstolarna, varvid krävs att dessa ställs i bakre läget, blir benutrymmet för baksätespassagerarna ganska litet.



Framstolarna har väl skårade ryggsidor och lutningen är ställbar i fyra lägen. Golvet är helt plant och benutrymmet bra. Sikten är god och instrumenten lätta att avläsa. Reglagen är lättåtkomliga.

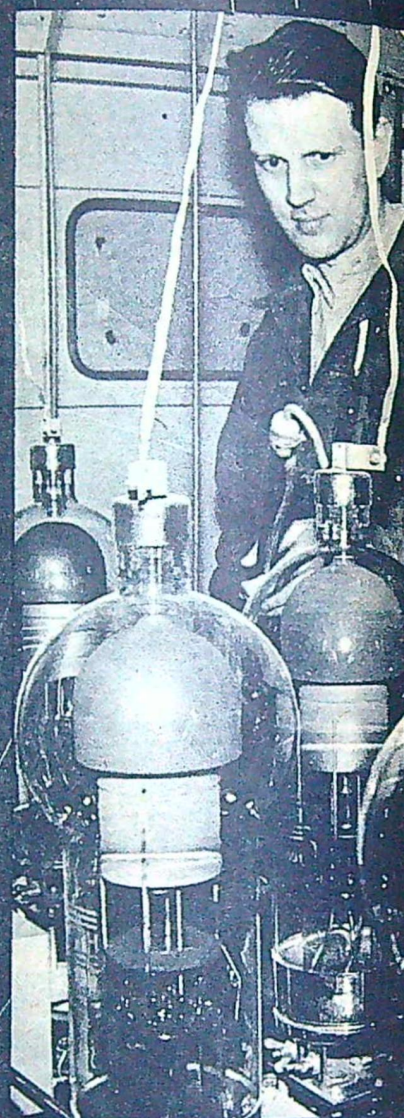
Skillnaden mellan Floride S t. v., och Caravelle t. h., består i att i den senare har inre utrymmet och taket förlängts för att ge bra benutrymme och god takhöjd i baksätet. Priset på gatan torde bli något under resp. något över 14 000 kronor. Stora bilden: Renault Caravelle har vackra och farhuggriga linjer.



Den 8 maj kommer en ny radiostation att invigas. Det är Orlunda-sändaren vid Motala, som den dagen tas i bruk. Med sina 600 kilowatt blir den Sveriges starkaste stämma i etern.

MOTALA HÖJER RÖSTEN

Text och foto AKE SVENSSON



Det behövs ordentliga grejor till en stark långvågssändare. Bilden visar en av reparatörerna vid de stora likriktarrören, som ändå inte är av den allra grövsta kalibern. Stora bilden: huvudmasten vid Orlunda.

Nyss har en ny långvågssändare startat här i landet. Det låter nu inte så märkvärdigt, det väcker kanske inte den teknikintresserades nyfikenhet. Men ändå — det är faktiskt ingen särskilt vanlig händelse. För i sextioalet är det andra saker som dominerar, de flesta av de många antennmaster som reses i vårt land är avsedda för television och FM-radio — långvågen har kommit i skuggan.

Men de långa vågornas tid är alltså inte förbi. Tvärtom, man kan faktiskt tala om en långvågens renässans när Prins Bertil den 8 maj inviger den nya Motala-sändaren, en station som med sina 600 kilowatts antenneffekt blir den

starkaste stämma Sverige någonsin haft. Denna nya station i Orlunda, halvan mil söder om Motala, är inte märkvärdig bara för att den har hög effekt. Den är intressant ur många andra synpunkter också, så intressant till och med att den redan förutspåts en framtid som vallfartsort för radiotekniker från hela Europa.

SEX MASTER I RING

Vad är det då som är så annorlunda i Orlunda?

Främst är det antenssystemet. Detta består av sex antenner på lika många master. I centrum reser sig den högsta — den är 250 meter hög — och i en

cirkel kring den grupperar sig fem 200 meter höga master. Centrummasten tillförs 400 kilowatt, i var och en av de övriga är effekten 40 kilowatt.

Vad blir resultatet? Jo, rymdvågen undertrycks, den förhindras att reflekteras och åstadkomma den otrevliga fadningen — det största problemet vid planeringen av rundradiosändare på långvåg. Den gamla sändaren var inte tillfredsställande på den punkten, fadningen inträdde ibland redan på 40 kilometers avstånd.

Men nu skall det bli annat av: Fadinggränsen flyttas åtskilliga kilometer längre bort från sändarplatsen, och

(Forts. på sid. 54)

Om ni tänker bilda utomlands på semesteren är det hög tid att börja planera nu. Viktigt är att ni försäkrar er om plats på färjan för överfärden till kontinenten, Åland eller Finland. På nästa uppslag finner ni en karta över de viktigaste färjeförbindelserna, på sidan därpå får ni upplysningar om de olika linjerna och sedan följer tre sidor med upplysningar om förhållanden i de olika länderna, t. ex. turistmål, bensinpriser, vägnas beskaffenhet, servicemöjlighet för bilen, beräknad dygnskostnad per person etc. I vissa länder krävs visum och internationellt körkort. Hur och var ni skaffar dessa handlingar får ni också besked om. Om ni vill flyga och hyra bil vid framkomsten så får ni på sidan 41 reda på hur det går till och vad det kostar.



PLANERA NU FÖR SEMESTERN

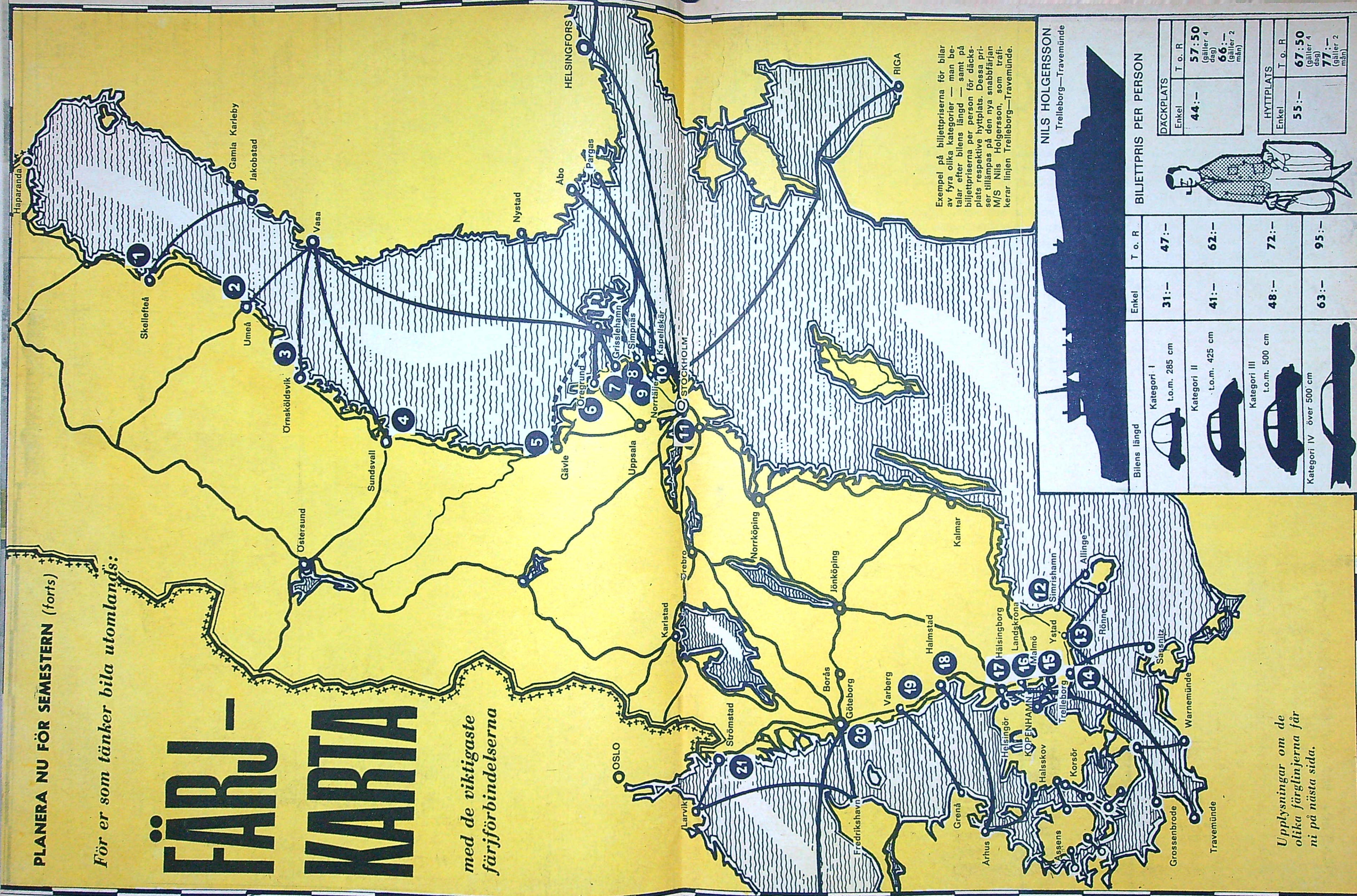
Av STIG BJÖRKLUND, OLA JOHANSSON och RONNY SAMUELSSON. Teckning CARLERIC JORANSON Foto C. CARLSSON

PLANERA NU FÖR SEMESTERN (forts)

För er som tänker bilda utomlands:

FÄRJKARTA

med de viktigaste
färförbindelserna



Exempel på biljettpriiser för bilar av fyra olika kategorier — man betalar efter bilens längd — samt på biljettpriiser per person för däckplats respektive hyttplats. Dessa priser tillämpas på den nya snabbfärjan M/S Nils Holgersson, som trafikerar linjen Trelleborg—Travemünde.

NILS HOLGERSSON
Trelleborg—Travemünde

Bilens längd		BILJETTPRIS PER PERSON	
Kategori I	Enkel	T o. R	DÄCKPLATS
t.o.m. 285 cm	31:—	47:—	Enkel 44:—
Kategori II			T o. R 57:50 (gäller 4 dag)
t.o.m. 425 cm	41:—	62:—	66:— (gäller 2 mån)
Kategori III			HYTTPLATS
t.o.m. 500 cm	48:—	72:—	Enkel 55:—
Kategori IV			T o. R 67:50 (gäller 4 dag)
över 500 cm	63:—	95:—	77:— (gäller 2 mån)

Upplysningar om de olika färglinjerna får ni på nästa sida.

VAD NI BEHÖVER VETA OM FÄRJETRAFIKEN

Som en komplettering till kartan på föregående uppslag presenteras här de viktigaste färjlinjerna till Åland, Finland, Danmark och kontinenten. Under varje linje får ni reda på de väsentligaste uppgifterna: om seglationsperioden, om priser för bilfrakt och biljettpriser samt restid. Från några linjer har en del av dessa uppgifter ännu inte kunnat erhållas och vidare måste vi reservera oss mot eventuella ändringar, som kan bli aktuella för olika rederier längre fram. Under en speciell rubrik får ni också uppgifter om färjetrafiken mellan fastlandet och Öland och Gotland.

Norra kusten

SKELLEFTEA — GAMLA KARLEBY (Yxpila via Jakobstad) Rederi AB Botten-viken, tel. Gamla Karleby 6275.

UMEA — VASA Rederi AB Vasa—Umeå, tel. Umeå 187 75 (7/11—16/11 dagl. t/r). Bilfrakt fr. 32:—, enkel 29:—, t/r 48:—. Restid 6 tim.

ÖRNSKÖLDSVIK — VASA Rederi AB Vasa—Umeå, tel. Örnsköldsvik 120 51 (fr. 2/6). Bilfrakt fr. 32:—, enkel 29:—, t/r 48:—. Restid 9 tim.

SUNDSVALL — VASA Stockholms Rederi AB Svea, tel. Sundsvall 503 50 (15/6—17/8 torsd.). Bilfrakt fr. 40:—, enkel fr. 40:—, t/r fr. 70:—. Restid 14 tim.

STOCKHOLM — VASA Stockholms Rederi AB Svea, tel. 22 77 80 (9/6—17/8). Bilfrakt fr. 40:—, enkel fr. 57:—, t/r fr. 104:—. Restid 24 tim.

Åland och Finland

ÖREGRUND — ECKERÖ Rederiet Grisslehamn—Åland (21/6—31/8 dagligen). Bilfrakt fr. 20:—, enkel 15:—, t/r 20:—. Restid 3 tim.

GRISSEHAMN — ECKERÖ Rederiet Grisslehamn—Åland (8/6—30/9 dagligen). Bilfrakt fr. 15:—, enkel 10:—, t/r 15:—. Restid 2 tim.

SIMPNÄS — MARIEHAMN Rederi AB Slite, tel. 60 87 03 (4/6—21/6 2 dagliga turer, 22/6—28/8 4 dagliga turer). Bilfrakt fr. 15:—, enkel 10:—, t/r 15:—, barn 5:—, t/r 7:—.

NORRTÄLJE — ÅBO AB Siljarederiet, tel. Norrtälje 129 00 (dagligen). Bilfrakt fr. 32:—, enkel 27:—, t/r 48:—. Restid 9 tim.

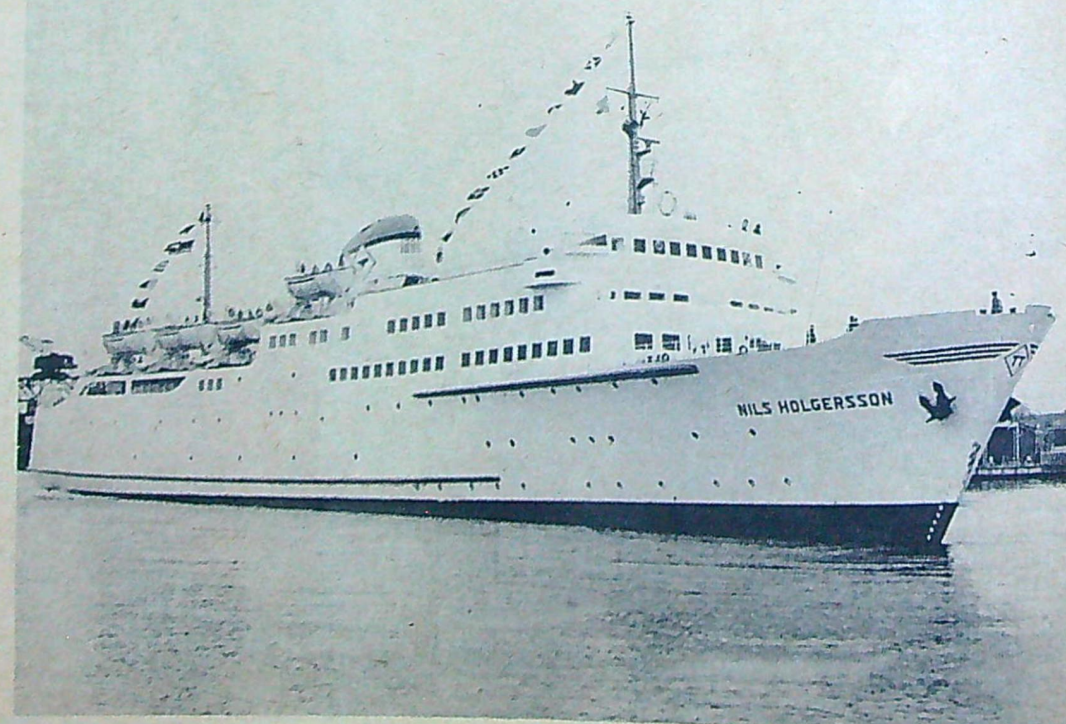
NORRTÄLJE — MARIEHAMN AB Siljarederiet (dagligen). Bilfrakt fr. 20:—, enkel 14:—, t/r 25:—. Restid 5 tim.

KAPELLSKÄR — PARGAS Rederi AB Vikinglinjen, tel. Reso 22 60 20 (7/5—29/9). Bilfrakt 26:—, enkel 23:—, t/r 37:—. Restid 6 tim. 45 min.

STOCKHOLM — HELSINGFORS Stockholms Rederi AB Svea, tel. 22 77 80. Bilfrakt fr. 40:—, enkel fr. 52:—. Restid 20 tim.

STOCKHOLM — MARIEHAMN Stockholms Rederi AB Svea. Bilfrakt fr. 20:—, enkel 28:—, t/r 46:—. Restid 6 tim.

TT-bolagets nybyggda bilfärja Nils Holgersson trafikerar sedan 30 mars i år linjen Trelleborg—Travemünde dagligen. Den kan ta ombord hundra bilar och niohundra passagerare — överfarten tar på ett ungefär sex och en halv timme.



STOCKHOLM — ÅBO Stockholms Rederi AB Svea. Bilfrakt fr. 40:—, enkel fr. 40:—. Restid 14 tim.

Sydskusten

HÄLSINGBORG — HELSINGÖR Stadsbanorna, tel. Hälsingborg 201 85 och Linjebussfärjorna, tel. 201 85. Bilfrakt fr. 6:—, t/r fr. 9:—, person 1:50 t/r 2:25. Restid 25 min.

HÄLSINGBORG — KÖPENHAMN — TRAVEMÜNDE Linjebuss, tel. Hälsingborg 201 85 (fr. 15/6 onsd, fred, sönd). Bilfrakt fr. 41:—, t/r fr. 61:—, person fr. 44:—, t/r fr. 70:—. Semesterbiljett t/r (gäller 3 veckor). Restid ca 9 timmar.

LANDSKRONA — TUBORG Skandinavisk Linjetrafik, tel. Landskrona 164 50. Bilfrakt fr. 6:—, t/r fr. 9:—, person 2:10, t/r 4:15. Restid 1 tim 45 min.

MALMÖ — KÖPENHAMN Öresundsbolaget, tel. Malmö 129 73, och SJ, tel. 202 19 (dagligen). Bilfrakt fr. 8:—, t/r fr. 12:— (tågferjan "Malmöhus" 18:— resp 27:—), person fr. 3:65, t/r fr. 5:75. Restid 1 tim 30 min.

MALMÖ — KASTRUP, trafik AB Malmö-Kastrup, tel. Malmö 196 30 (dagligen). Bilfrakt fr. 7:50, t/r fr. 11:25, person 2:—, t/r 3:75. Restid 1 tim 40 min.

LIMHAMN — DRAGÖR Öresundsbolaget (dagligen). Bilfrakt fr. 8:—, t/r fr. 12:—, person 1:50. Restid 50 min. Diverse privatredier har dessutom trafik mellan Malmö, Landskrona och Hälsingborg och olika danska hamnar, men kan ej ta bilfrakter.

TRELLEBORG — TRAVEMÜNDE SJ, tel. Trelleborg 139 50 (dagligen). Bilfrakt fr. 25:—, t/r fr. 35:—, enkel 40:—, t/r 60:—. Restid 6½ timme.

TRELLEBORG — SASSNITZ SJ (dagligen). Bilfrakt fr. 20:—, t/r 30:—, enkel fr. 19:50, t/r fr. 26:—. Restid 3 tim 40 min.

YSTAD — TRAVEMÜNDE, 66-bådene, tel. Ystad 100 15. Bilfrakt fr. 75 dkr, enkel fr. 35 dkr. Restid 11 tim.

YSTAD — RÖNNE. 66-bådene. Bilfrakt fr. 25 dkr, enkel fr. 15 dkr, t/r 23 dkr. Restid 3 tim.

SIMRISHAMN — ALLINGE, 66-bådene, tel. Simrishamn 211 (fr. 16/5—17/9 dagligen). Bilfrakt 19:—, enkel 11:40, t/r 17:50. Restid 2 tim.

Västskusten

STRÖMSTAD — FREDRIKSTAD, "Knut Viking", tel. Strömstad 260. Turlista ej fastställd. T/r 10:—. Ej bilar.

STRÖMSTAD — HORTEN, "Knut Viking". Enkel 14 nkr, t/r 23 nkr. Restid 2 tim 30 min. Ej bilar.

STRÖMSTAD — SANDEFJORD, "Bohuslän", tel. Strömstad 260 (15/6—31/8) dagligen. Ej bilar, t/r 15:—.

STRÖMSTAD — OSLO, "Göteborg", tel. Göteborg 13 15 46.

Ej bilar, enkel 20:—, t/r 30:—.

GÖTEBORG — OSLO, "Göteborg" (2 veckoturer). Linjen drivs av Rederi Göta Kanal. Enkel 60:—, t/r 96:—.

GÖTEBORG — FREDRIKSHAVN, Fredrikshavnslinjen, tel. Göteborg 17 70 40 (3 dagl. turer). Bilfrakt fr. 26:—, t/r 42:—, person 20:—, t/r 30:—. Restid 3 tim 40 min.

GÖTEBORG — LONDON, Svenska Lloyd, tel. Göteborg 17 43 00. Bilfrakt fr. 75:—, 3 pers. 56:—, 4 pers. bilen gratis. Person fr. 155:—.

VARBERG — GRENA, Europafärjan, tel. Varberg 3810. (2 turer dagl 30/6—5/8). Bilfrakt fr. 25:—, t/r fr. 40:—. Person 20:—, t/r 30:—, barn 10:— resp 15:—. Dagbiljett 22:—. Restid 4 tim 15 min.

HALMSTAD — ÅRHUS, Lion Ferry AB, tel. Halmstad 191 90 (dagliga turer). Bilfrakt fr. 30:—, t/r 45:—. Person 24:—, t/r 35:—, barn halva priset, under 6 år gratis.

HALMSTAD — KALUNDBORG, Lion Ferry AB (se ovan). Bilfrakt 45:—, t/r 56:25 (föraren inkluderad i priset på sträckan Århus—Kalundborg). Person 27:—, t/r 44:25.

FÄRJOR TILL ÖLAND OCH GOTLAND

Gotlandstrafiken

NYNÄSHAMN — VISBY Gotlandsbolaget, tel. 23 63 80. Bilfrakt fr. 45:—, enkel fr. 29:—. Restid 7 tim.

VÄSTERVIK — VISBY Gotlandsbolaget, priser som ovan. Restid 4,5 tim.

OSKARSHAMN — VISBY Gotlandsbolaget, priser som ovan. Restid 5 tim.

OSKARSHAMN — KLINTEHAMN Ölinjen rederi AB Nordö, tel. Oskarshamn 100 04 (15/6—23/8 dagl.) Bilfrakt fr. 45:—, enkel 25:—, barn 12:50. Restid 4,5 tim.

GRANKULLAVIK — KLINTEHAMN se ovan. Bilfrakt fr. 37:—, enkel 20:—, barn 10:—. Restid 2 tim. 45 min.

OXELÖSUND — KLINTEHAMN Ölinjen Rederi AB Nordö (1/6—t. v.). Bilfrakt fr. 45:—, enkel 25:—, barn 12:50.

KLINTEHAMN — BYXELKROK Ölinjen Rederi AB

Nordö. Bilfrakt fr. 37:—, enkel 20:—, barn 10:—.

Ölandstrafiken

OSKARSHAMN — GRANKULLAVIK (se ovan). Bilfrakt fr. 15:—, enkel 8:—, barn 4:—. Restid 1 tim. 45 min.

OSKARSHAMN — BYXELKROK (se ovan). Bilfrakt fr. 15:—, enkel 8:—, barn 4:—. **MÖNSTERÅS** (Öknö djuphamn)—**BORGHOLM** Ölinjen, tel. Mösterås 615 (fr. 15/6 4 turer/dag). Bilfrakt (12 platser) fr. 8:—, enkel 4:—. Restid 1 tim.

REVSUDDEN — STORA RÖR Ölinjen, tel. Stora Rör 94 (en tur/timme). Bilfrakt (25 platser) 8:—, enkel 1:—. Restid 20 min.

KALMAR — FÄRJESTADEN Kalmarsunds ångfartygs AB, tel. Kalmar 100 56 (2 turer/timme). Bilfrakt (förhandsbest sommartid) 8:—, enkel 1:—. Restid 25 min.

HANDLINGAR NI BEHÖVER FÖR BILEN

Tar ni bilen utanför Norden behövs det en del internationella handlingar. Vilka och hur de lättast skaffas får ni veta i den här artikeln.



Motororganisationerna — KAK, M och MHF — och deras ombud runt om i landet hjälper er att för en ringa kostnad ordna formaliteterna för bilsemestern utomlands. Reser ni inom Norden räcker det att utrusta bilen med S-skytt — som f.ö. är obligatorisk vid alla utlandsresor. En frivillig reseolycksfallsförsäkring är dock att rekommendera. Vad som krävs vid resor till de övriga europeiska länderna framgår av nedanstående tabell. Dessutom är givetvis passet en obligatorisk handling. Dessa uppgifter gäller svenska medborgare. Liksom i allt när det gäller utlandsemester måste de internationella handlingarna färdigställas i god tid. Planera därför redan nu och beställ handlingarna minst tre veckor före avresedagen. Förutom vad som anges i tabellen är alltså pass, svenskt körkort och S-skytt obligatoriska. Vidare tillråds ni att förse er med någon form av försäkring för haveriservice och reseolycksfall.

VAD BEHÖVS VAR ?

x = handlingen obligatorisk	Visum	Internationellt körkort	Svenskt besiktningsskylt	Internationellt tillståndsbrev	Tullhandling	Grönt försäkringskort
Belgien			x			x
England			x			x
Frankrike			x			x
Grekland		x	x			x
Holland			x			
Irland				x		x
Italien			x			
Jugoslavien	x	x	x			
Luxemburg			x			x
Polen	x	x			x	x
Portugal		x	x			
Schweiz			x			x
Sovjet	x	x				
Spanien		x	x			
Tjeckoslovakien	x	x	x		x	x
Turkiet		x		x	x	
Ungern	x	x	x		x	x
Västtyskland			x			x
Österrike			x			x
Östtyskland	x		x			

VÄND!

PLANERA NU FÖR SEMESTERN (forts)

Ungefärlig dygnskostnad för familj om två vuxna, två barn, är ca 100 nya francs eller 105 kronor. Svårt få rum i juli-augusti.

I alla större städer finns bilservice för tyska, engelska, italienska och amerikanska bilar. Service för svenska bilar i bl.a. Paris.

Internationellt körkort rekommenderas.

Signalhornet får användas endast i nödsituation. Gult ljus rekommenderas.

Valuta: 1 NF (nouveau franc) motsvarar 1:05 sv. kr.

Engelska och ibland tyska går bra att använda för den som inte talar franska.



Valuta: 110 escudos motsvarar i svenskt mynt 18:15 kr.
Spanska förstås relativt lätt liksom franska. Tyska och engelska förstås på större hotell och restauranger.



SPANIEN är så rikt på sevärdheter, badorter och andra turistmål, att en kort uppräknin nästan är meningslös. Huvudstaden Madrid är värd sitt speciella kapitel. Men de flesta nordbor kommer kanske mer i kontakt med Barcelona, Spaniens andra stad, Valencia, också vid Medelhavskusten och bör inte försumma trakterna kring Sevilla. Originellt resmål, sherrystaden Jerez de la Frontera.

Huvudvägarna är till stor del permanentade och förbättras stadigt.

Småvägarna är av sämre kvalitet. Bensinen kostar 88 öre per liter. Begär "supercarburante", som håller 90 oktän.

Hjelpension kostar från ca 40 kr per person och nedåt till 15-16 kr. Svårt att få rum i juli-augusti, både vid de stora turistorterna och i Madrid.

Serviceomöjligheterna hyggliga i de stora städerna, bäst för italienska, tyska och franska bilar. Både Volvo och SAAB har representanter i Spanien.

Internationellt körkort behövs men inte visum.

Valuta: 1 peseta = 100 centimos. För 1 kr får man 11,57 pesetas.

Engelska och franska förstås hyggligt, på vissa håll även tyska.

Evenemang: I hela Spanien firas 21 juni "Corpus Christi". Speciellt ståtliga processioner i Sevilla, Cadix och Toledo. Tjurfäktningsveckan i Pamploa, dans- och musikfestival i Santander m.m.

PORTUGAL motsvarar till yttnehållet ungefär 1/5 av Sverige och avståndet blir därför inte stora. Från huvudstaden Lissabon i sydväst till Porto i nordväst är avståndet 333 km. Den pittoreska flisbebyn Nazare ligger 110 km från Lissabon. Badorten Estoril utanför huvudstaden är värd ett besök.

Vägarna är till stor del permanentade men kurviga.

Bensinen kostar 1:08 kr per liter för 91 oktän och 96 öre för 80 oktän.

Pensionspriserna är något högre än i Spanien. Ca 35-40 kr per person och dygn kan betraktas som normalt i Lissabon och 25-30 i andra städer.

De flesta väikända västeuropeiska bilmärken finns representerade, även Volvo och SAAB.

Visum och internationellt körkort behövs.

40 **TEKNIK** för ALLA 9/62

JUGOSLAVIEN blir allt vanligare som turistland. Huvudstaden Belgrad ligger i östra delen av landet, medan turisterna norrifrån huvudsakligen



kommer gen om från norr till söder och passerar Ljubljana, huvudstad i republiken Slovenien. Sevärdheter: Postojnagrotta n i Slovenien, 143 km från gränsen mot Österrike, samt badorterna Opatovci, 114 km från Ljubljana och Portoroz, 128 km från Trieste.

I norra delen av landet är huvudvägarna mest asfalterade. Asfalterad är också kustvägen Trieste-Split, 472 km, och genomfart från Österrike till Grekland, en sträcka på 1 220 km, varav endast 40 km grusväg.

Inga biltöer ännu, även om antalet bilar ökar ständigt.

Bensinen kostar 55 öre per liter (84 oktän) res ip. 50 öre (74 oktän).

Under juli-augusti kostar helpension på bra familjehotell 16-23 kr per person för minst tre dagar. Rabatt för barn och lägre priser i juni (25-30 procent rabatt).

Franska, italienska och tyska bilar är representerade, däremot få engelska och inga svenska.

Visum behövs men ordnas på en dag från ambassadens passavdelning. Inget foto, bara pass behövs.

Valuta: 1 kr = 144,9 dinarer.

Man klarar sig med tyska, engelska och franska.

Bland evenemangen märks sommarfestspelerna i Dubrovnik juli-augusti, Ljubljanafestivalen i juli samt folklorefester, bl.a. i Sarajevo i augusti.

Vägarna är till största delen av yppersta klass, men biltätheten på huvudvägarna är stor och småvägarna rekommenderas.

Bensinen kostar 80 öre per liter, 85 oktän, 88 öre för 95 oktän och 96 öre för 100 oktän.



Räkna med helpensionspriser på minst 30 kr per person med någon rabatt för barn. Smått om rum i slutet av juli-början av augusti.

Franska och italienska bilar sammanställs nu i England och bereder inga serviceproblem. Med tyska och amerikanska bilar är det sämre. För både Volvo och SAAB finns reservdelar inom landet.

Ett engelskt pund (sv. kr. 1:4:50) = 20 shilling (1 sh = 12 pence). Varje shilling = 12 pence, och penny motsvarar 6 öre.

Storbritannien har vänstertrafik, men däremot ingen lag om förkörsrätt.

Bland de många evenemangen sommartid kan nämnas Edinburghfestivalen i slutet av augusti samt på raden i på drottningens födelsedag den 2 juni i London.



GREKLAND blir för turisterna en snabbkurs i den klassiska historien. Namn som Delfi, Olympia, Ithaka lockar givetvis till utflykter, men bilresor tar tid, eftersom terrängen är bergig. Från huvudstaden Aten är det 167 km till Delfi och ungefär dubbelt så långt till Olympia på Peloponesos.

En bilresa tvärs över den grekiska kontinenten blir i drygaste laget, men det finns bättre, bl.a. till Ithaka på västkusten via Korfu. Tid 14 timmar. En båtut i den egelska övärlden rekommenderas också.

Huvudvägarna är numera huvudsakligen permanentade men som sagt bergiga.

Bensinen kostar 87 respektive 76 öre och oktänalen är 94 respektive 85.

Dubbelrum på bra andraklass hotell kostar ca 9 kr och helpension för 20-25 kr är normal.

De flesta hos oss vanliga bilmärken förekommer, men servicevärdet är gles. Svenska bilfabriker är representerade.

Visum behövs inte men därefter not internationellt körkort.

Valuta: 100 drachmer motsvarar 18:50 i svenska pengar.

Trafikreglerna är internationella, men fartgränsen i samhälle 30 km/tim på huvudgata och 20 på mindre gator.

STORBRITANNIEN

är ett utmärkt billand med gott om sevärdheter även inom några få mil från huvudstaden London, som i sig själv är sevärd nog. En lämplig dagst utflykt på 30 mil går från London till Oxford och Shakespeares stad i Stratford-on-Avon och åter till London. Drygt 70 mil norrut, 12 timmar resa, ligger Skottlands huvudstad Edinburgh, och ytterligheten syd väst ut är Penzance i Cornwall, drygt 40 mil från London.

IRLAND har väl hittills endast upptäckts av en begränsad turistkategori men lönar sig att titta närmare på. Från huvudstaden Dublin har man små avstånd, vart man än vill resa.

Vägarna är huvudsakligen permanentade.

Bensinen kostar 79 öre, 96 oktän, respektive 74 öre, 81 oktän.

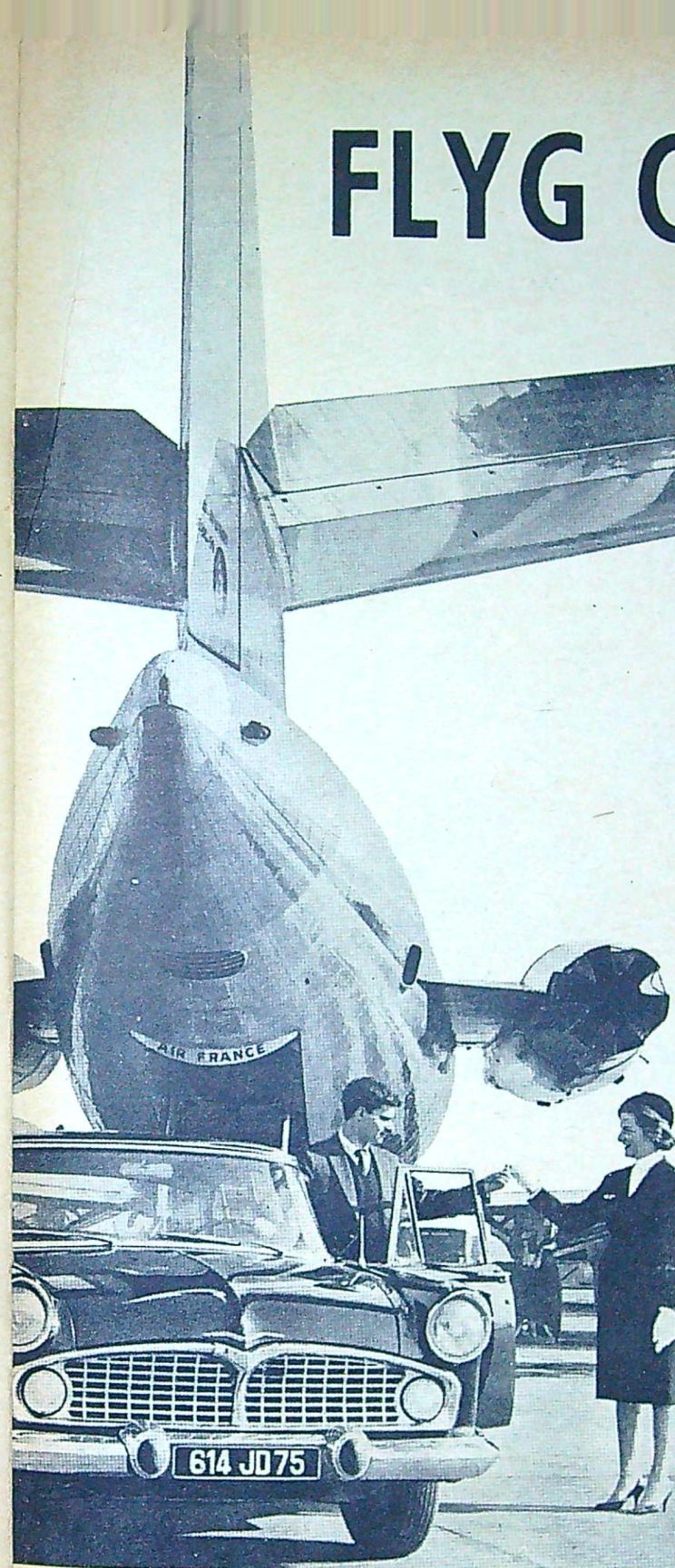
Pensionspriserna ligger något under de brittiska. 20 kr per person och dag kan tas som normalvärde.

Service finns för huvudsakligen engelska bilar, men tyska och franska klaras också. Volvo arbetar på att ordna representation på Irland.

Irland har vänstertrafik som England.

Valuta: Irlandska pundet räknas i kurehänseende som det engelska. Engelska pengar kan användas.

Bland evenemangen kan nämnas hästkapplöpningar i Dublin, som pågår hela sommaren. Goda tillfällen till flake och golf.



FLYG OCH HYR BIL

Om ni t. ex. har Sydeuropa som mål för semesterresan kan ni med fördel kombinera de två transportmedlen flyg och bil. Det betyder alltså att ni flyger den långa vägen till, låt oss säga, Medelhavskusten och där genom flygbolaget hyr en bil. Ni kan då utnyttja era semesterdagar mera effektivt och dessutom slipper ni ifrån de långa och tröttande "till-och-från-resorna". Men vad kostar ett sådant förfarande?

Det tar fyra till sex dygn att köra bil till Sydeuropa och fyra till sex timmar att flyga samma väg. Flygets betydelse som tidsbesparande faktor i sammanhanget är lätt att konstatera. Om ni alltså anser det vara värdetullt att snabbt komma till en plats långt från Sverige för att använda den som utgångspunkt för bilsemester, erbjuder i dagens läge flygbolagens "flyg-och-hyr-bil-service" goda möjligheter.

Låt oss leka med tanken att Medelhavskusten är målet för årets semester. Då tar ni flyget till Nizza och bestämmer i samband med köpet av flygbiljetter vilken bil ni vill hyra. På flygplatsen finns då vagnen till förfogande den överenskomna dagen. Den kan ni köra vart och hur långt ni vill — eller kanske så långt som semesterkassan medger. Om bilen körs 200 mil under 14 dagar kostar detta totalt inklusive bensin ungefär 700 kr. Detta förutsätter att bilen återlämnas på samma plats där den hämtades vid färdens början. Lämnar ni däremot bilen i t. ex. Paris och tar flyget till Sverige därifrån kostar det 200 kr extra.

När ni beställer en bil till en flygplats bör ni komma

ihåg att det alltid är billigast att utnyttja något av landets hemmamärken. Alltså: Renault, Simca, Peugeot, Citroën osv. i Frankrike; Volkswagen, Mercedes i Tyskland; Austin, Ford, Morris i England och Fiat i Italien. Men flygbolagen kan ordna praktiskt taget vilket märke ni än önskar av den senaste årsmodellen. Amerikanska vagnar och sportbilar betingar dock speciellt höga priser.

Hyrpriserna varierar också ganska avsevärt i olika länder. Ju längre ni hyr bilen desto förmånligare blir dygnspriset. Till detta läggs dessutom en avgift för varje körd kilometer och vidare får ni själv stå för bensinkostnaderna. Mallorca utgör ett undantag, eftersom en del flygbolag (t. ex. SAS) där inte tar hänsyn till körda kilometer utan endast fordrar dygnsavgift.

Denna form av bilservice genom flygbolagen täcker praktiskt taget alla Europas städer med flygplatser.

Tabellen här nedan visar vad det kostar att hyra bil i några olika länder. Till de här angivna avgifterna får utgifterna för bensinen läggas för att den totala kostnaden skall kunna beräknas.

SÅ HÄR MYCKET KOSTAR DET!

ENGLAND

Ford Anglia	18 kr/dygn + 24 öre/km
Morris Minor	18 kr/dygn + 24 öre/km
Ford Consul	24 kr/dygn + 36 öre/km
Ford Zodiac	28 kr/dygn + 36 öre/km
Jaguar	57 kr/dygn + 36 öre/km

GREKLAND

Volkswagen	17 kr/dygn + 34 öre/km
Peugeot 404	21 kr/dygn + 36 öre/km
Opel Rekord	21 kr/dygn + 36 öre/km
Taurus M 12	21 kr/dygn + 36 öre/km
Mercedes 190	26 kr/dygn + 41 öre/km

SPANIEN

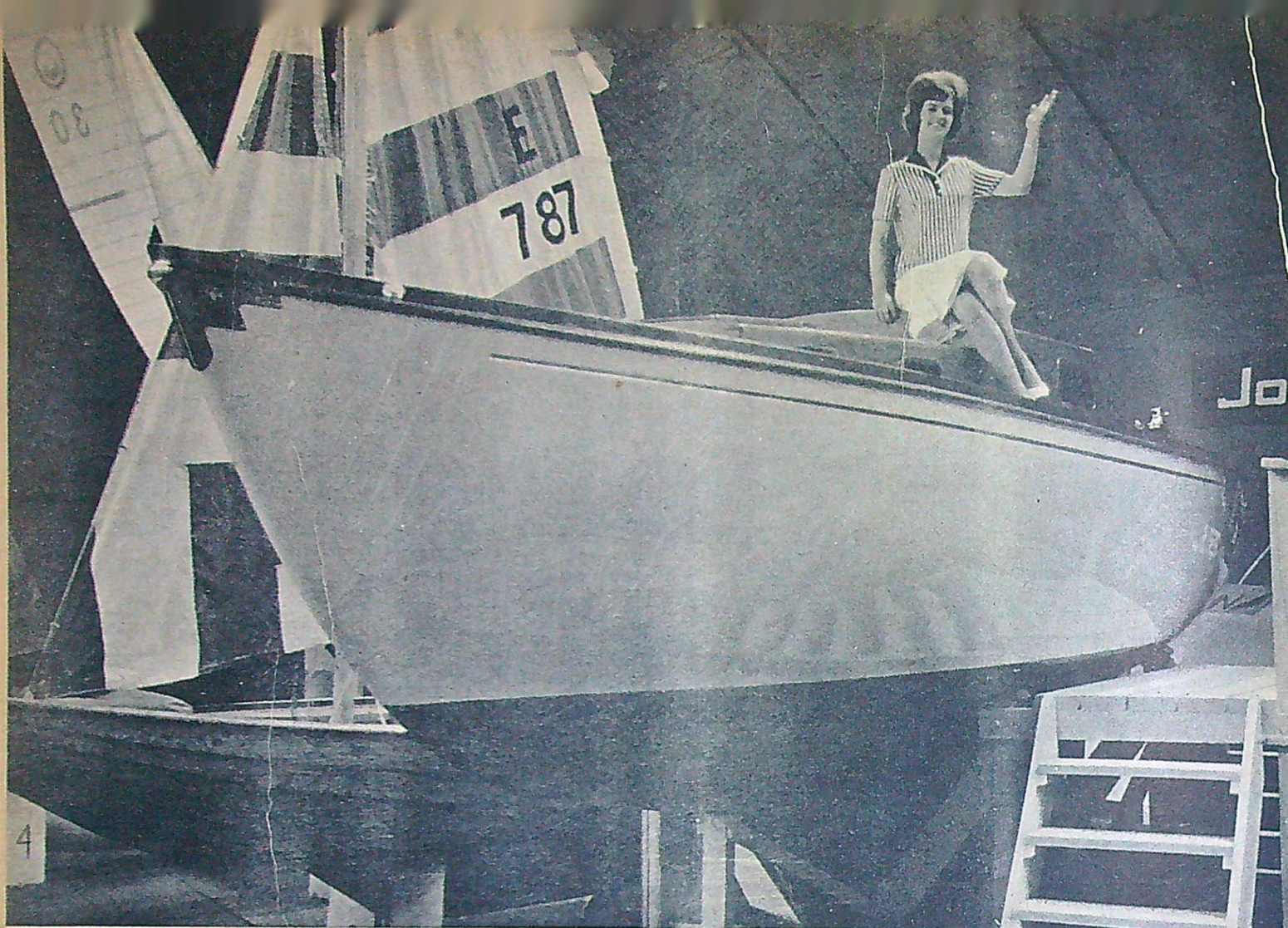
Renault 4 CV	23 kr/dygn + 36 öre/km
Fiat 600	23 kr/dygn + 36 öre/km
Renault Dauphine	29 kr/dygn + 44 öre/km
Fiat 1800	35 kr/dygn + 49 öre/km
Stor amerikanare	50 kr/dygn + 62 öre/km

ITALIEN

Fiat 600	9 kr/dygn + 29 öre/km
Fiat 1100	10 kr/dygn + 36 öre/km
Fiat 1800	11 kr/dygn + 47 öre/km
Opel Rekord	17 kr/dygn + 47 öre/km
Ford Consul	21 kr/dygn + 54 öre/km

MALLORCA

Fiat 600	48 kr/dygn
Renault Dauphine	69 kr/dygn
Fiat 1800	73 kr/dygn



Göteborgsutställningen visar:

TRÄBÅTEN TAR LEDNINGEN

Av STIG SANDELIN Foto LENNART J-SEN CARLÉN

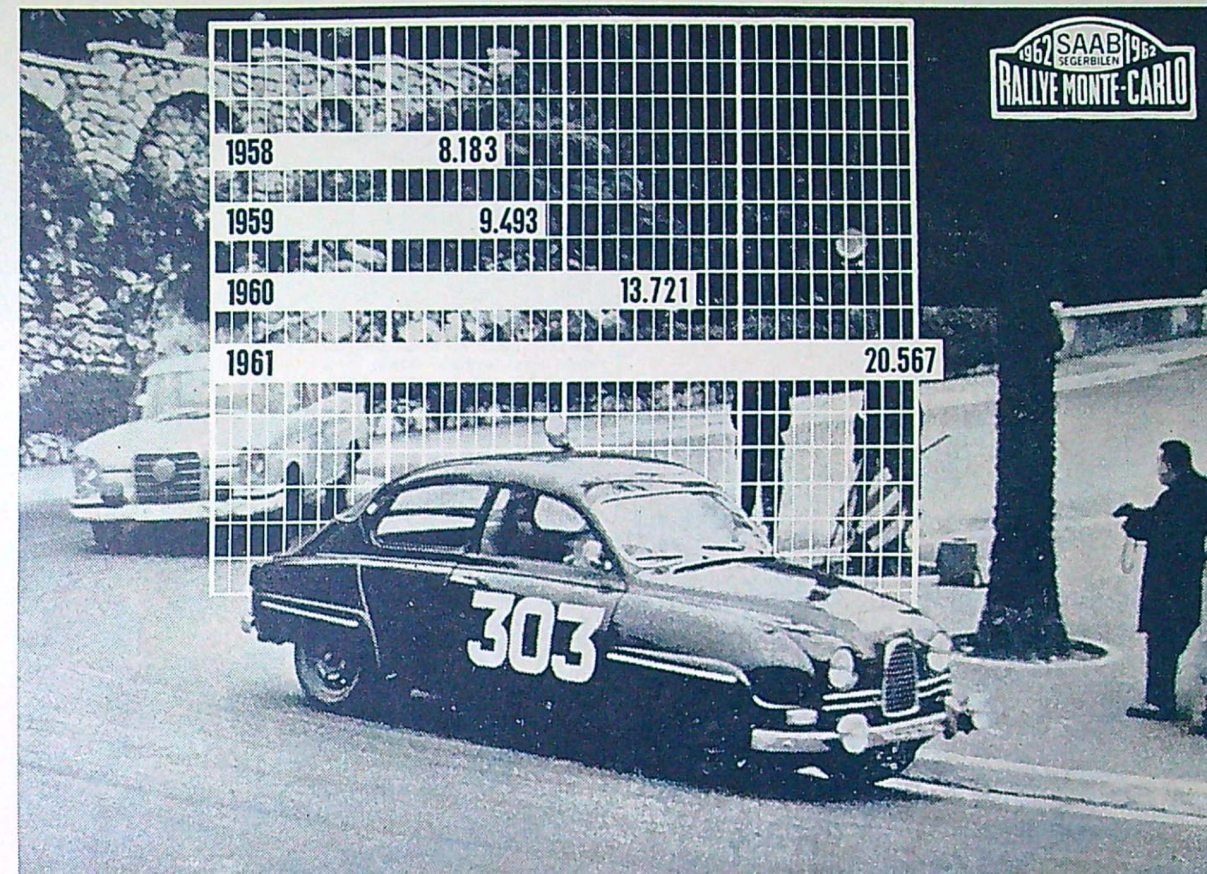
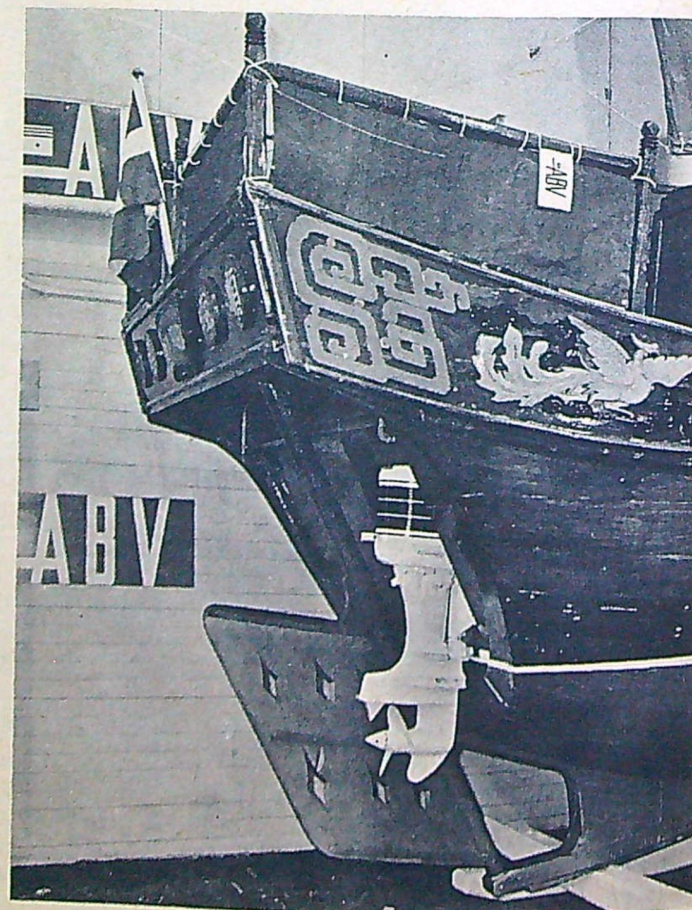
På Svenska Båttutställningen i Göteborg visade i år 250 utställare från 16 länder roddbåtar, motorbåtar, segelbåtar och t. o. m. en kinesisk djonk.

Västkustens vatten är mera krävande än Mellansveriges insjöar och skyddande skärgårdsvikar, och det är därför naturligt att man i Göteborg visade flera robusta och sjödugliga båtar än i Stockholm. Man lade merke till en hel del präktiga högsjöbåtar och spetsgattade, pålitliga ekbyggen.

Svenska Båttutställningen visade också att den värsta plastfebern lagt sig. Träet gjorde sin comeback och 50 procent av utställningens båtar var byggda i furu, ek eller mahogny. 40 procent av båtarna var tillverkade av glasfiberarmerad plast och resterande 10 procent utgjordes av lättmetallbåtar. De plastbåtar, som visades i år, var också genomsnittligt av bättre kvalitet än tidigare och föreföll också vara mera genomtänkta.

(Forts. på sid. 44)

Kordakryssaren från Kordaverken i Svanesund var en av de verkligt positiva nyheterna på Göteborgsutställningen. Denna 19 kvadratmeters Lage Eklund-ritade kryssare är 7,47 m lång och utrustad med Albin O 21 hjälpmotor. Prototypen visades i trä, men båten skall senare byggas i plast med inredning i mahogny. Bilden nedan visar ABV:s pittoreska Kinadjonk med utombordare.



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 försäljningssiffra 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-succés 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!

SAAB ANA

ÅTERFÖRSÄLJARE OCH SERVICE ÖVER HELA LANDET

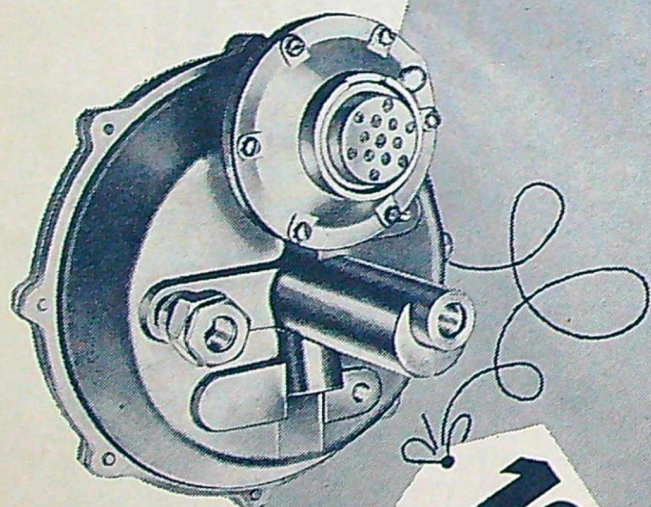


Dom litar på Er!

— kan Ni lita på bromsarna?

Plötsligt uppdykande faror kräver oerhört snabb reaktion. Det räcker inte med att bara bromsa — bromsningen måste vara ögonblicklig och effektiv. De sista metrarna, kanske t.o.m. centimetrarna, — kan bli ödesdigra för Er. Mot-A-Vac bromsförstärkare för personvagnar är ett servoaggregat som ger den "lilla" vagnen bromsar av samma höga klass som den dyra. Mot-A-Vac klipper av bromssträckan och genom en mjuk och effektiv inbromsning får Ni den säkerhetsmarginal som kan rädda liv. Mot-A-Vac passar alla bilar med fyrtaktsmotorer och kostar med komplett monteringsats inte mer än 195:—.

MOT-A-VAC bromsförstärkare för personvagnar

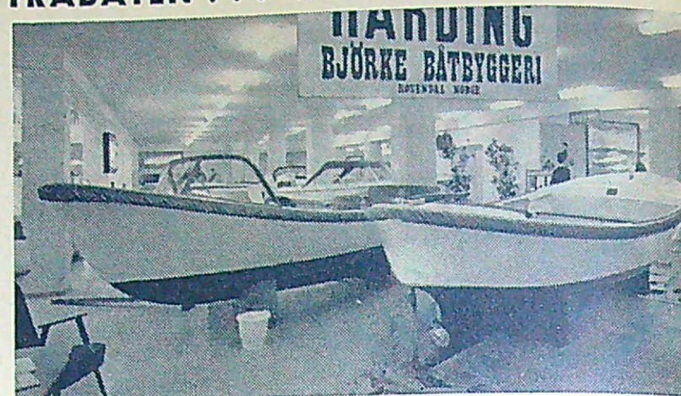


195:—
Riktpris

Ring eller skriv i dag och begär flerfärgsbroschyren "Tänk om" från

FÖRETAGET MED BROMSERFARENHET
INJECTOR-HESSELMAN AB
POSTFAK — STOCKHOLM 42 — TEL. 010/19 04 80

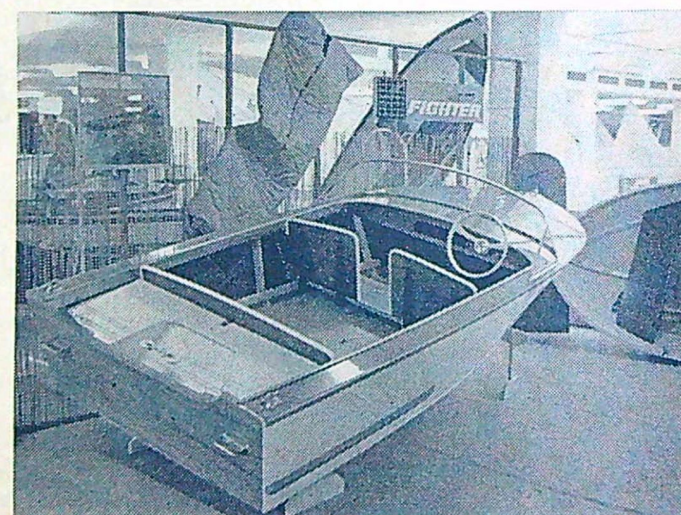
TRÄBÅTEN . . . (Forts. fr. sid. 42)



Harding heter en norsk plastbåt, som visades i två versioner, dels helt öppen, dels med fördäck. Båten är 5,4 m lång och kan närmast betecknas som en sjöduelig och robust bruksbåt. Harding har byggts för inombordsmotordrift.



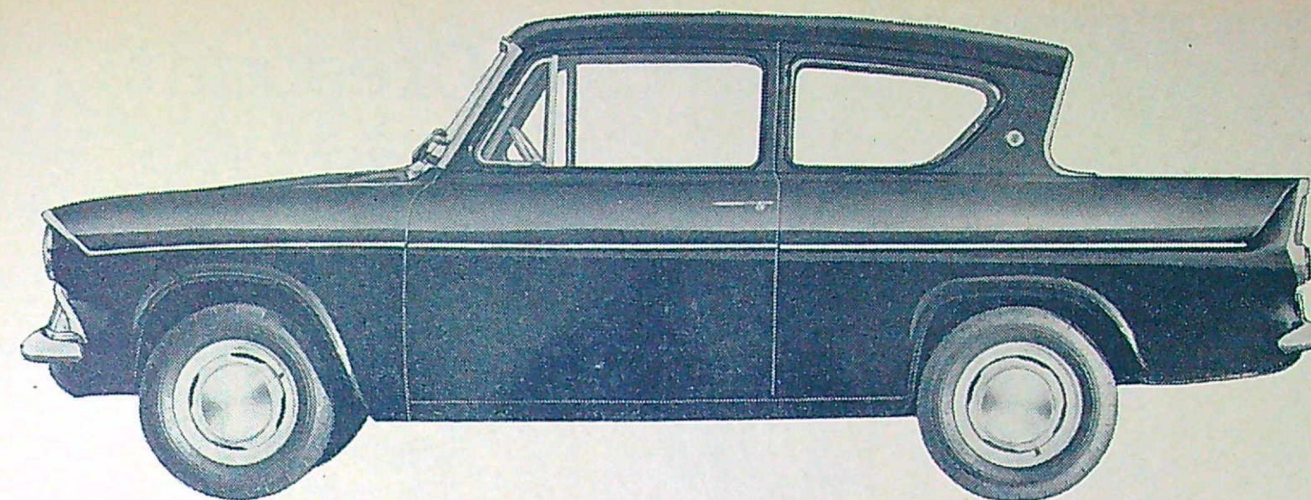
Mylady heter den här plywoodkabinbåten från Thorskogs bruk. Båten är byggd enligt principen "lång-smal våt yta" i stället för "kort-bred våt yta". Längden är 6,55 m och bredden 2,30 m och botten är försedd med längskeppskölar. Det finns 2-4 ligglägen ombord och båten är avsedd för Aquamatic eller utombordsmotor monterad på stålgalge utanför akterspeglin. Priset är 10 900:—.



Det visades en hel del plywoodbåtar på utställningen och en av de trevligaste var den finska sportbåten Fighter. Denna snabba båt är 4 m lång och 1,60 m bred, väger 200 kg och har konstruerats för motorer mellan 10 och 50 hk.



Kabinbåten Norsun och sportbåten Norrace är norskbyggda båtar i glasfiberplast. Norsun mäter 6,40x2,25 m och är utrustad med inredning i mahogny. Med två utombordsmotorer på totalt 100 hk gör denna rymliga kabinbåt 34 knop.



5 resor bättre



- 1 **motorn** FORD ANGLIA ger Er marknadens modernaste motor — en ettrig toppventilare på 40 hk (SAE) . . . mjukt spinnande . . . lågt och säkert placerad framtill. FORD ANGLIA — fem egenskaper bättre ger Er dessutom:
- 2 **särklassig milekonomi** . . . bara 0,53 l/mil i Mobil Ekonomilopp. I varje Anglia en segermotor — världens kortslagigaste i sin klass!
- 3 **strålände vägegenskaper** . . . tack vare den beprövade McPhearson-fjädringen — bevisade i en mångfald hårda segerlopp!
- 4 **fri sikt åt alla håll** . . . runtsikt på 310° — ett extra plus för säkerheten. Damm, smuts, regn och snö får ej fäste på bakrutan!
- 5 **extra stort bagageutrymme** . . . 280 l, klassens bästa . . . god plats för familjens bagage lättåtkomligt utifrån!

INGEN ANNAN BIL GER ER ALLT DETTA!

en FORD är en FORD för
FORD har resurser

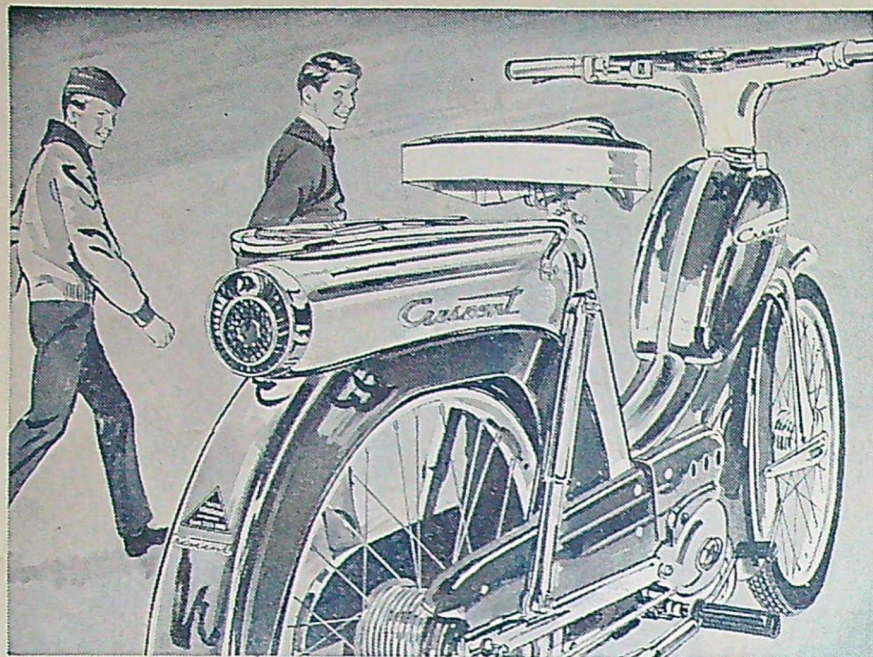
Riktpris 6.995:—

Accis, frakt, leveranskostnad och oms tillkommer. I standardutrustningen ingår friskluftsvarme, fullständig instrumentering, vindrutespolning, stänkskydd och sportig 4-växlad låda.

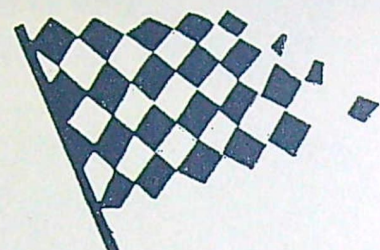
Och tänk på Fords säkra service och goda andrahandsvärde.

Ford
anglia

Dubbelt rostskydd
Alla Fordbilar rostskyddsbehandlas enligt Bonderiserings- och ML-metoderna. Hämta broschyr hos Fordförsäljaren.



Crescent
Sveriges
mest sålda
moped



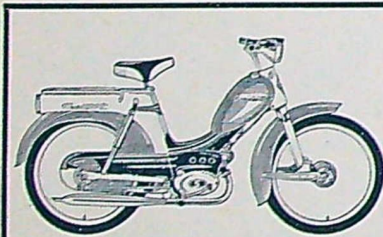
JET-LINJEN

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! Crescent 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 fjädringen 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 inbyggd mätare och strålkastare
- Bottenlängsgaffel ger flygmjuk körning
- Underhållsfri, gummiupphängd bakhjulsfjädring
- Bekväm, sitt-riktig sadel
- Fullnav fram och bak
- Extra kraftiga bromstrum-mor
- Stödläs
- Helkapslad kedja med stänkskydd
- Hög-effektiv ljuddämpare.



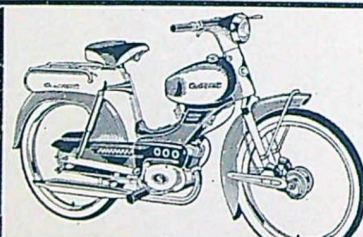
CRESCENT 1149

har alla Crescent-finesser och den berömda jet-linjen. Färger: transparent röd/gråvit, madonna-blå/gråvit eller pärlvit/grå. Riktpriis 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 madonnablå/gråvit färgställning. Riktpriis 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 madonnablå/gråvit. Riktpriis 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

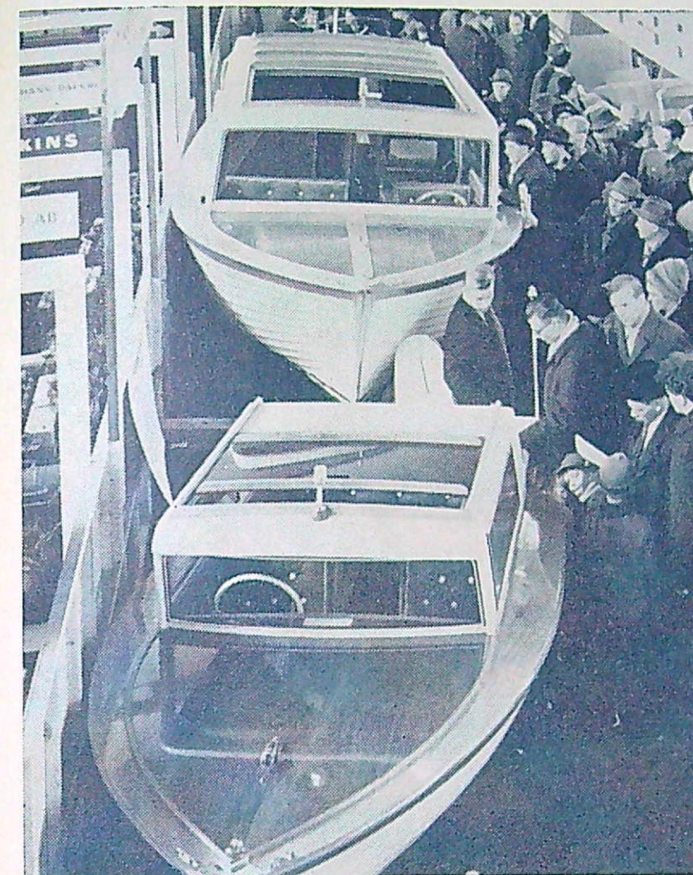
FÖR GLADARE FRITID

cyklar mopeder • utbordare båtar båtvagnar • motorgräsklippare • radio tv

Båtutställningen i Helsingfors:

DRÖMBÅTAR — OCH MARDRÖMMAR

Av MAURI J. SALO Foto REIJO RÜSTER



Båtutställningen i Helsingfors samlade en stor och intresserad publik. I Tullpaviljongen visades ett 70-tal båtar samt en mängd motorer och båtutrustning.

Vårhuttande helsingforsbor fick en gladare glimt i ögat när de besökte den årligen återkommande båtutställningen i Tullpaviljongen i Helsingfors. Trots att utrymmena var desamma som föregående år hade arrangörerna varit tvungna att begränsa utställarantalet, då alla ville ha med så mycket nyheter som möjligt.

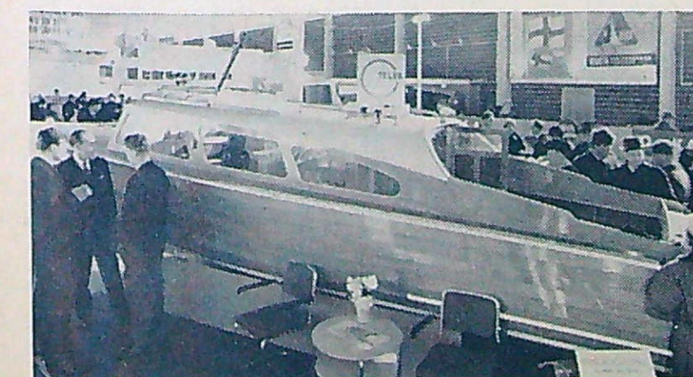
Sammanlagt visades ca 70 båtar, från en liten plastjolle till ett par stora motorkryss-

sare i konventionell stil. Ett stort antal mer eller mindre lyckade plastkrov visade med all önskvärd tydlighet att även finnarna mer och mer går in för plastbåtar.

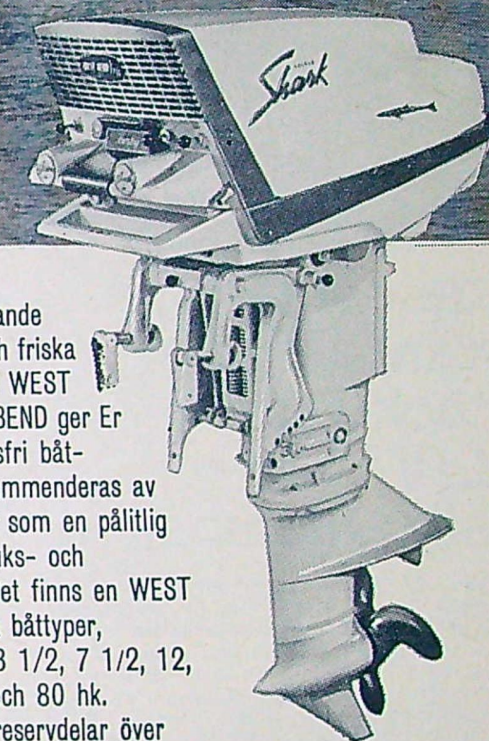
Bland det stora urvalet plastbåtar kunde man snart skilja agnarna från vetet genom att fingrarna detaljerna. Man fann då att plastbåtarna var av två olika slag, dels de amerikainspirerade — och ofta licensbyggda —

(Forts. på sid. 48)

Telvas stora utombordskryssare — 7,2x2,3 m — står med sådana finesser som centralvärmesystem av gasoltyp. Liggplatser finns för tre personer och båten har ett mycket praktiskt pentry. Förarplatsen är placerad långt förut.



Njut av gnistrande blått vatten och friska sjövindar med WEST BEND. WEST BEND ger Er en bekymmersfri båt-sommar. 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



de därhemma väntar tryggt - tack vare LIV säkerhetsbälten

Med LIV säkerhetsbälten har Ni bästa tänkbara skydd om en olycka skulle inträffa. Visserligen är Ni nog själv en säker förare men vad hjälper det när omdömeslösa medtrafikanter gör vansinnesomkörningar. Och tänk på familjen där hemma. Spar deras oro! Har Ni LIV-bälten i bilen väntar de tryggt även om Ni blir försevad. Och glöm inte bort Era passagerare! Naturligtvis LIV-bälten även i baksätet. LIV-bältet kan monteras i alla bilar och finns som standard avpassat för samtliga bilmärken med originalfästen.



LIV-bältet har blivit försäljningssuccé. Tillverkningen sker nu i så stora serier, att vi trots ytterligare kvalitetsökning kunnat sänka priserna 5-10 %.

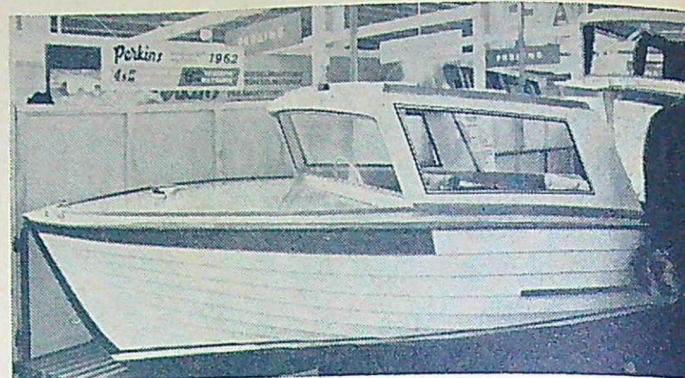
NYA	2-punktsbälte	38:-	41:-
RIKTPRISER	3-punktsbälte	51:-	54:-

Fråga efter LIV-bältet på Er bilverkstad

LIV-bältet är godkänt av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen samt vid officiella testningar i bl.a. Tyskland, England, Holland, Finland och Norge.

TILLVERKARE
LINDBLADS AUTOSERVICE
VARGÅRDA

DRÖMBÅTAR . . . (Forts. fr. sid. 47)



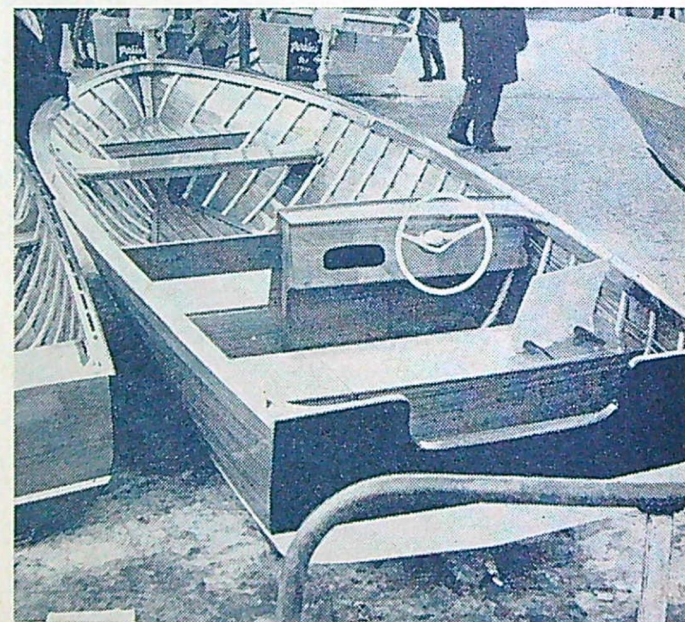
Firebird heter den här båten, som väckte åtskillig diskussion under utställningsdagarna. Den bakåtlutade vindrutan — som tydligen inspirerats av Anglias bakruta — var nog utrymmesbesparande men inte estetiskt tillfredsställande.

leksaker med mängder av kromlister, som lossnar när man stöter mot bryggan, dels de mindre glänsande finska plastbåtarna, som är utrustade med gummlister runt relingen och genomtänkta botenformer.

Mitt bland all plasten kunde man till sin glädje finna ett antal ytterst välgjorda och formsköna träbåtar och då tänker man speciellt på bröderna Seppäläs två vackra exportbåtar. Dessa är så välbyggda att man inte reagerar för att priset ligger över

det vanliga. Durkarna på Seppälä-båtarna är t. ex. tillverkade av teak och vid den påkostade ytbehandlingen har använts hård och hållbar polyuretanlack.

Glasmars visade ett par nya plastbåtar. Ranger är en 5,1 m lång och 2,2 m bred öppen båt för motorer på minst 40 hk. Skrovet har för övrigt hämtats från Glasmars välkända kabinbåt Fiesta, som vann Nordiska Motorbåtsrallyt i fjol. Ranger är alltså en öppen version av företagets kabinbåt.



En trevlig nyhet bland träbåtarna var Tolvast Ruteräs. Denna båt, som mäter 5x1,9 m, har långt akterut placerad förarplats. Båten är mycket snabb med hänsyn till storleken och föraren sitter bekvämt akter om båtens rörelsecentrum.

Seppäläs mahognybåtar är byggda för utombordsmotorer, men specialversion för Aquamatic-drift finns också att få. Frontrutan är gjord av spiltterfritt glas.



VÄRLDSPREMIÄR FÖR **BP** ENERGOL OUTBOARD OIL

DEN NYA UTBORDAROLJAN SOM ÖKAR MOTORNS LIVSLÄNGD



Nu kan Ni för första gången få en olja som är speciellt framställd för tvåtakts utombordsmotorer: BP Energol Outboard Motor Oil. Den rekommenderas av motorexperter och motortillverkare, som *den enda typ av olja som bör användas för utombordare.*

BP Outboard innehåller ett helt nytt tillsatsmedel, som inte lämnar några förbränningsrester. BP Outboard minskar risken för sotbildning och motorskärning, nedbringar slitaget och håller tändstiften rena. Tack vare BP Outboard kan Ni nu ha motorn i topptrim hela sommaren utan stopp och motorkrängel.

Använd aldrig någon annan olja än BP Outboard i Er utombordsmotor.



med BP Outboard



med vanlig 2T-olja

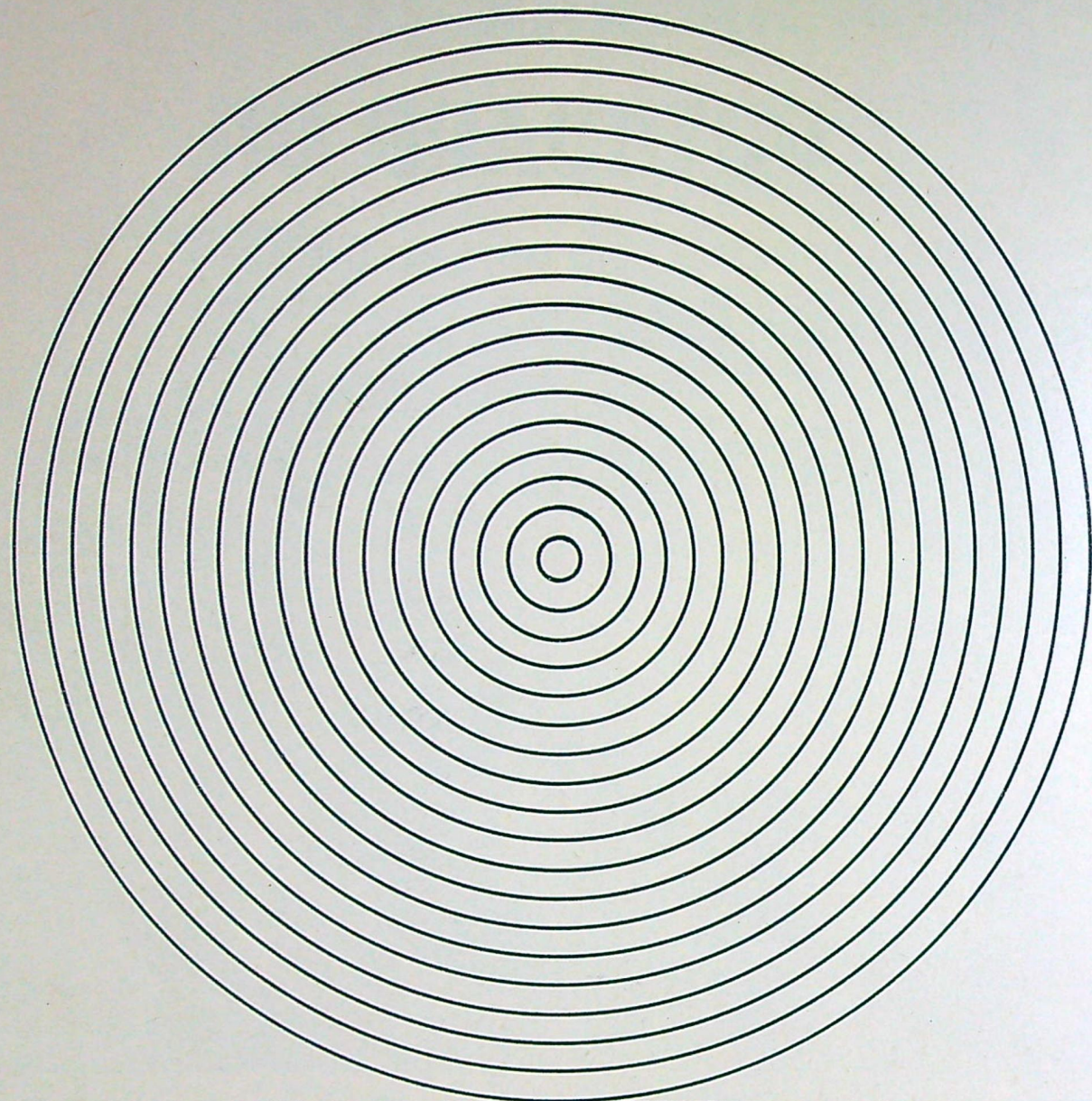
Fantastisk skillnad på bara 50 tim. Kolvarna på bilden ovan är från två motorer av samma märke och hk-antal. De har gått lika långt under likartade driftförhållanden, men den vänstra — den som ser i det närmaste ny ut — har körts på BP Outboard. Den högra, som har svåra koksavlagringar på toppen och ena kolvringen helt fastsatt, har körts på vanlig tvåtaktsolja. Vanlig tvåtaktsolja motsvarar emellertid inte alla de krav man ställer på oljan till en utombordsmotor.

BP:s SPECIALBRÄNSLE FÖR UTOMBORDSMOTORER SOM NU INNEHÅLLER BP ENERGOL OUTBOARD

Finns på BP Båtstationer. Själva Outboard-oljan finns dessutom att köpa på alla BP-stationer.

TANKA DÄRFÖR ALLTID





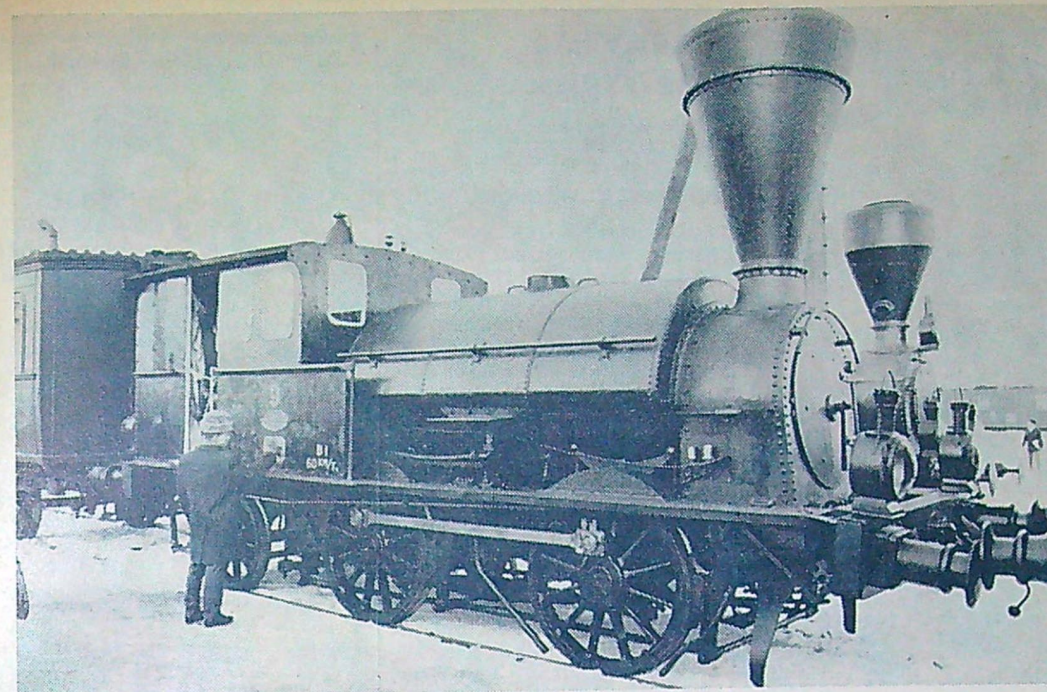
Tror ni vad ni ser?

I så fall skall ni röra tidningen i små cirk-
lar, så får ni se bilden snurra som ett hjul.
Fast den står stilla.
Synvillan beror på en egenhet hos ögat, som
gör att man lätt felbedömer runda föremål.
Ibland är faktiskt örat pålitligare, till exem-
pel när det gäller rundheten hos däck.
Alla däck är förstas runda - men hur run-
da? Ingen kan se om ett däck avviker en
aning från den perfekta cirkeln. Men det
hörs, om man lyssnar noga.
Hade ni ett sådant däck och körde i 40-50
på en jämn, fin väg, skulle ni märka orund-
heten som lätta dunsar varje varv som däck-
et snurrade. Ökade ni farten, skulle antag-
ligen det här ljudet drunkna i vindbrus och
motorbuller.

Någon millimeters orundhet spelar ingen

roll, tekniskt sett. Bilen går lika bra, däck-
et håller lika länge. Ändå har vi kontrollappa-
rater för att spåra upp sådana skönhetsfel,
som är så obetydliga att de bara hörs.
För vi tycker att ni skall åka skönt och tyst
även i 40-50.

TRELLEBORG



Detta sadeltanklok, som var det första finska lok som fick nummerbeteckning i stället för namn, byggdes i England 1868. Maximihastigheten var 60 km/tim och loket vägde 28,9 ton och var 7,9 m långt. Drivhjulens diameter var 1 230 mm.

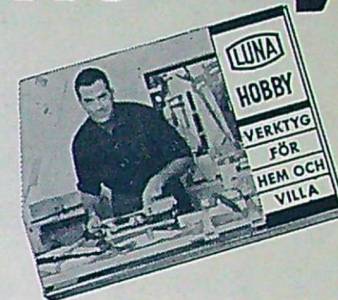
TSAR-TÅG (Forts. fr. sid. 26)

De järnvägshistoriskt in-
tresserade upplevde en
högtidsstund då de Finska
Statsjärnvägarna anordnade
en jubileumsutställning i Hel-
singfors med anledning av att
det gått 100 år sedan det
första tåget rullade i Finland.
Det finska järnvägsmuseet
saknar utrymmen för att
ställa ut lok, och visningen av

de gamla finska "ånghästar-
na" var därför ett unikt eve-
nemang. Det äldsta bevarade
finska loket, som bär serie-
numret 9 och byggdes 1868 i
England, visades tillsammans
med ett antal andra lokpion-
järer med tillverkningsårstal
från 1876 till 1886.
Det visades även moder-
nare lok, bl. a. diesellok av

olika typer, samt vagnar av
olika slag. Särskilt stor upp-
märksamhet tilldrog sig det
s.k. kejsrerliga tåget, ett tåg-
sätt, som ursprungligen sam-
manställdes för tsar Alexan-
der III.
En del av utställningen var
inrymd i ett utställningståg,
som senare kommer att tur-
nera i den finska landsorten.

48 sidor hobby



LUNA HOBBY — special-
katalogen för hobbyverktyg och maskiner finns nu
hos Er Järnhandlare. I katalogen finns upptaget sl-
vill vardagsverktyg som mer avancerade maskiner
för hobbybruk. Ni får den gratis hos Er Järnhand-
lare eller om Ni sänder in nedanstående kupong.

LINDAHL & NERMARK AB
GÖTEBORGSVÄGEN 14, ALINGSÅS

Sänd Er katalog "LUNA HOBBY" till

Namn _____

Adress _____

Postadress _____ TFA

Selfleet

(ÅRS)

3 GARANTI BÅTAR

Sjöriktiga —
Sjösäkra — Sportiga

Ritade av Otto L. Scheen jr.
Byggda av Selko A/S, Oslo

MONACO
Längd 4,00, bredd 1,60. Lämpl. mot.: Mercury 25-50 hk.
Monaco är en sportig båt som gör hög fart även med
liten motor. Elegant och bekväm inredning (med Air-
pillow-säten). Bäddbar. Dubbel skumplastfylld botten.
Rikliga stuvningsutrymmen och perfekt gång även i grov
sjö har gjort Monaco till en populär familjebåt. Belast-
ningsgaranterad.

CASINO
Längd 4,00, bredd 1,60
Lämpl. mot.: Mercury 6-25 hk
Casino är en sjösäker fiske-
dingy — men lika trevlig för
familjeutflykten. 3 löstagbara
fotter. Dubbel botten för extra
säkerhet. Den sjöriktiga kon-
struktionen garanterar perfekt
gång även i hög fart. Belast-
ningsgaranterad. Åror med be-
lag medföller.

RIVIERA
Längd 4,30, bredd 1,65.
Lämpl. mot. Mercury 40-70 hk.
Med en Mercury blir RIVIERA
en verklig sportbåt. Stora stuv-
ningsutrymmen och fack för
batteri och tank gör RIVIERA
dubbelt användbar — sport-
båt — campingbåt. Bäddbar.
Dubbel skumplastfylld botten
för extra säkerhet. Belast-
ningsgaranterad.

åkmed

GRATIS En trevlig broschyr med värdefulla råd inför Ert båtköp får
Ni gratis hos varje Selfleet-återförsäljare eller direkt från AB N K KRISTENSSON.

TILL AB NK KRISTENSSON, Regeringsgatan 9, Stockholm

Jag vill veta
mer om Selfleet-
båtarnas för-
delar och emot-
ser därför ytter-
ligare informa-
tioner.

NAMN _____

BOSTAD _____

POSTADRESS _____

ny elegant **NSU**



NSU PRINZ 4

• Rymlig och elegant pontonkaross med god plats för 4 personer. • Exceptionellt god runtomskikt. • Bekväm körställning, lätt ställbara, separata, skälade säten fram. • Temperamentsfull sportmotor med fin acceleration (0—80 km/tim på 14 sek!). • God driftsekonomi: ca 0,57 l/mil, lägsta skatteklass, låga servicekostnader.

... med lyxutrustning som standard

t. ex. vindrutespolare • klocka • bensinmätare • dörrfickor • dubbla askkoppar i baksätet • klädhängare • solskydd med make-up-spegel • ljusstuta • uttag för sladd-lampa • ratt för ventilationsrutorna • stoppad instrumentbräda • signalring • inifrån låsbara bagage- och motorrum • utvändiga backspegel • positionsljus • armstöd fram • automatisk innerbelysning • stölskyddat tanklock

... till ett verkligt ekonomipris: 7.700:-

(riktpris fritt Göteborg,
exkl. leveransavg., accis 700:-, oms.)

NSU PRINZ 4 tillhör samma motorfamilj som de segerrika NSU PRINZ och NSU SPORT-PRINZ — SVERIGES MEST EKONOMISKA BILAR! Begär prospekt redan idag!

BENGT BERG AB

Backavägen, Göteborg H, tel. 031/23 53 40

ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET

Till BENGT BERG AB, Backavägen, Göteborg H
Jag vill ha prospekt på Nya NSU PRINZ 4 samt uppgift
på var jag kan få provköra vagnen.

Namn
Adress
Postanstalt TFA 9/62

CARAVELLE FÖR FYRA...

(Forts. fr. sid. 30)

FÖRNÄMLIG STYRNING

Kuggstångsstyrningen har gjorts mera direkt och är försedd med retur fjäder som återför ratten till neutralläge. Vagnen gör därför till en början ett intryck av att vara understyrd, vilket inte är fallet. Sidvinds känsligheten förefaller måttlig, och framför allt betydligt bättre än hos Dauphine och Gordini.

SKIVBROMSAR RUNT OM

Bromsarna är — som väntat — mycket effektiva och måste liksom styrningen ges högt betyg. Pedaltrycket förefaller vara väl avvägt. I detta sammanhang kan nämnas att överföringen från gaspedalen gjorts så, att denna är mindre känslig i början av utslaget för att underlätta krypkörning — en idé som kanske är värd att ta efter.

HÄRD FJÄDRING — BEKVÄMA SÄTEN

Fjädringen är tämligen hård, men ingalunda obekväma, och vägegenskaperna förefaller goda. Man sitter bekvämt i väl skälade ryggstöd, och interiören är elegant och välgörande fri från blänkande och bländande krom. Säkerhetsbälten torde dock inte bli standard — tyvärr! En spärrmekanism hindrar Caravelles främre ryggstöd att fällas framåt vid häftiga inbromsningar.

SMÄRRE ÄNDRINGAR ÖNSKVÄRDA

Manöverorganen i övrigt är av typisk fransk modell, men några av detaljerna torde kunna förbättras. Sålunda saknar man exaktheten i lägena hos ljus- och riktningssvars pakarna. Den akustiska varnaren är helt ineffektiv i en bil med den relativt höga ljudnivå som det är fråga om.

BLIR CARAVELLE EN FÖRSÄLJNINGSRAMGÅNG?

Sedan Floride nu fått en mot sina farhuggriga linjer bättre anpassad motor gör bilen ett mycket trevligt intryck. Den äldre 40-hästarsversionen skall dock tillverkas även i fortsättningen. Framförallt skall det bli intressant att se om Caravelle blir en försäljningsframgång. Den representerar ju en ovanlig typ avsedd att tillfredsställa den som önskar kombinera sportiga linjer och egenskaper med vettiga utrymmen.

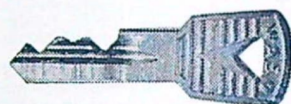
FÖRTROENDE BYGGT PÅ ERFARENHET

**Fånga
fina
fisker**

med rejäla fisker
kegrejor från Vapen-Depoten —
landets ledande
postorderfirma
i branschen.
Allt för jakt
och fiske

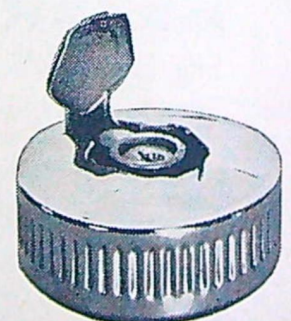
Sänd Eder katalog gratis till:
Namn
Bostad
Postadress
VAPEN-DEPOTEN • FÄLUN

NYCKELN



till
trygghet för
MOPED- och
MC-ägare
är nyckeln till
ABEKO

LÅSBARA
TANKLOCK

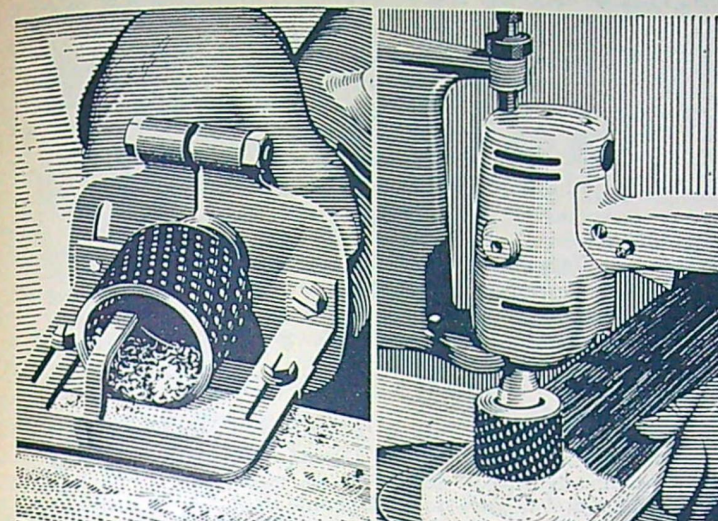


Konstant fjädertryck på den
bensinbeständiga packningen,
ger fullgod tätning.

EFFEKTIVT STÖLD-

O. SABOTAGESKYDD

Säljes genom Moped- o. Cykelhandl.
ABEKO, LINKÖPING 6



Värdefullt verktyg

SURFORM FRÄSCYLINDER

SURFORM tillbehör till elbormmaskin har visat sina goda egenskaper i många sammanhang — hör här vad en båtägare säger:

"Jag skulle lägga ett nytt däck och behövde göra en 17 meter lång ränna i skarndäcket. Uppgiften verkade så arbetskrävande att jag gruvade mej. Nu hade jag en SURFORM fräscylinder till bormmaskinen — det skulle bli ett verkligt eldprov för den... Jag måste säga att jag blev verkligt imponerad över dess avverkningsförmåga och den precision som arbetet gick med. Hela rännan blev klar i ett enda arbetsmoment."

Pröva också Ni vad SURFORM fräscylinder och fals- och frästillsats duger till! Och skriv gärna en rad och tala om Era erfarenheter för oss. Rekvirera med kupongen den nya, utförliga katalogen över SURFORM-verktygen — Ni får den gratis.

TRÄSÄVARVNING. Med svarstillsats till bormmaskinen kan Ni utföra träsävarvning med hjälp av SURFORM-filarna.

TRÄ- och METALLBEARBETNING. I det rika SURFORM-sortimentet av stommar och utbytesblad vill vi fästa Er uppmärksamhet på den robusta metallfilstommen (nr 150 och 151), som kan förses med fem typer av utbytbara blad för bearbetning av de mest skilda material och ytor.

SURFORM STAMGATAN 5, ÄLVISJÖ.

Sänd mig gratis katalogen med SURFORM-programmet!

Namn
Adress
Postadress TFA 9/62



NYA Wartburg

LYXUTRUSTAD FAMILJEBIL!

Söker Ni en rymlig, lyxutrustad familjevagn med inbyggd säkerhet och trevlig exteriör? Då är Nya Wartburg en idealisk bil för Er! Ni får alltid rätt innertemperatur, det garanterar det fläktförsedda värme- och luftkonditioneringssystemet. Nya Wartburg har de rätta vägegenskaperna för alla vägförhållanden tack vare framhjulsdraft, 15"-hjul och överdimensionerade bromsar. Den kraftiga säkerhetsramen och karossen av 0,9 mm stålplåt ökar säkerheten och skyddet. Den lättstartade motorn på 45 hk ger god acceleration och hög marschfart, den är tillförlitlig, slitstark och ekonomisk. Radio, positionsljus och backljus är standard! De skålförmade sätena av flygplanstyp är individuellt lätt ställbara i önskat läge. Nya Wartburg är bäddbar med ett enkelt handgrepp. Baksätet är extra rymligt, det stora bagageutrymmet har belysning. Tanklocket är låsbart. Se på det vettiga inköpspriset och den goda driftsekonomi och Ni förstår varför Nya Wartburg är en idealisk familjebil och bruksvagn.

Komplett reservdelslager finns nu i Halmstad. Tack vare goda förbindelser med tåg och flyg kan delar skickas med kort varsel över hela landet. Dessutom finns punktlager hos våra återförsäljare.



HALMSTADBIL & MOTOR AB

Larsfridsvägen 2, Box 4026, Halmstad 4
Telefon växel 035/181 80

Återförsäljare antas
på platser där vi inte
är representerade.

Till Halmstad Bil & Motor AB, Box 4026, Halmstad 4

Jag vill gärna veta mera om Nya Wartburg och få broschyr på
WARTBURG DE LUXE ☐ WARTBURG COUPÉ ☐
WARTBURG CAMPING ☐ WARTBURG COMBI ☐

Namn
Adress Postadress: TFA 9/62



små motorer

med stora prestanda

CLINTON



marknadens billigaste specialmotor. En stark och snabb motor speciellt konstruerad för den populära Formula K-sporten. I standardutrustningen ingår ljuddämpare, rekylstart och priset är endast

325:—

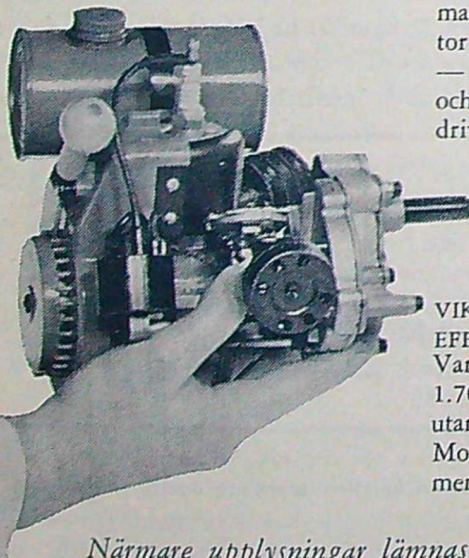
Motorerna är standard på IWA-Bantam.

VIKT: 7 kg
EFFEKT: 5,2 hk
VARVTAL: 6.500 v/m
Typ E 65 finns även för dubbelmontage för drivning på båda bakhjulen. Låt beställningsordern gå genom Er motorklubb. Då får Ni

15 % rabatt



Ohlsson & Rice



marknadens lättaste motor. Den är ultrakompakt — endast 15 cm hög — och därmed lämplig som drivkraft för exempelvis handverktyg pumpar, gräsklippare och andra trädgårdsredskap.

VIKT: 1 1/2 kg
EFFEKT: 1 hk
Varvtal: 6.300, 3.300, 1.700 och 900 med eller utan centrifugalkoppling. Motorn har rekylstart och membranförgasare.

Närmare upplysningar lämnas av generalagenten

Aktiebolaget AGEBE

STOCKHOLM GÖTEBORG MALMÖ
010/24 10 20 031/12 41 45 040/93 40 40



MOTALA HÖJER RÖSTEN . . . (Forts. fr. sid. 32)

många fler människor får njutbar P1-mottagning på långvåg. Förut kunde 750 000 människor med gott resultat ställa in radion på Motala, nu blir siffran 1,5 miljoner.

FÖRSLAG 1954

En sådan förbättring når man inte utan vidare. Det kostar pengar, och det tar tid. Det kräver planering och många hinder måste övervinnas innan man är framme vid målet: Att slå på sändaren, låta de många kilowatt flöda över slätten och ge en välförtjänt pension åt den gamla Motala-sändaren — som vid det här laget i närmare 30 år troget distribuerat radioprogram. När teledirektören 1954 skrev till kungen i den här frågan hade man åtskilliga skäl att anföra:

• Andra starka stationer hade i strid med rundradio-konferensernas internationella bestämmelser börjat störa Motalas frekvens.

• Motala-stationen har stor betydelse ur beredskaps- och reservsynpunkt och bör därför vara stark och effektiv.

• Motala använder en av

de två exklusiva frekvenser Sverige har enligt internationella överenskommelser.

• Den gamla stationen är modern. Dess verkningsgrad är mycket liten — endast 22 procent.

Mot de skälen hade regeringen inget att invända. Teledirektören fick sitt klartecken och den nya storstationen kunde på allvar börja planeras.

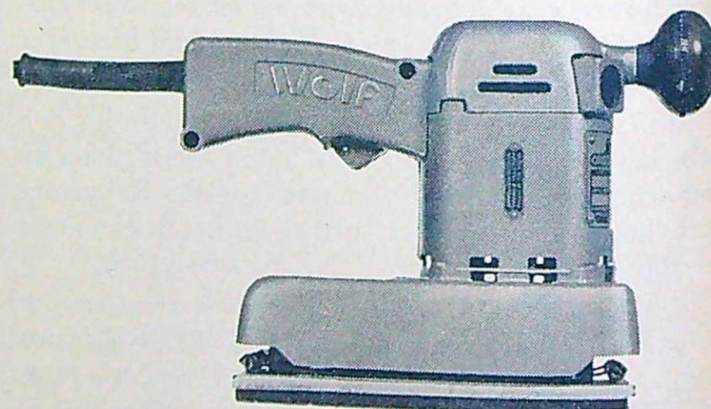
TIDSÖDANDE TRIMNING

Sedan dess har närmare sju år gått — Sverige har kommit in i TV-åldern och radion hamnat i skuggan, men behovet av en ny radio-station har fördenskull inte behövt ifrågasättas.

På förvintern 1956 började man bygga vägarna fram till stationsplatsen, drygt ett år senare byggdes fundamenten till de väldiga masterna, som snart kunde resas, och vid centrummastens fot byggdes stationsbyggnaden. När huset började bli klart satte man igång med installationen av den tekniska utrustningen, som kom från Frankrike.

Sommaren 1961 var det så

Wolf oscillerande
slipmaskin OR 37



MASKINEN SOM GER BÅTEN
DEN PERFEKTA YTAN

Tystgående, stabil och välbalanserad, byggd för kontinuerlig drift. Slipar även tvärs över fiberriktningen. Även lämplig som polermaskin. Plattans storlek 92 x 181 mm. Effekt: 210 watt; Vikt: 3,2 kg; Riktpris: 278:—.

AB ENTERPRISE
VERKTYGSAVDELNINGEN
STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ

gott som klappat och klart i Orlunda. Det var bara en detalj kvar: intrimningen av stationen. Nu stundade spännande dagar på slätten. Skulle stationen hålla vad den lovade, skulle teknikernas teorier visa sig riktiga också i praktiken?

Det är en fråga som man skall akta sig för att alltför bestämt svara på — ännu så länge. Men många och omfattande mätningar tyder dock på att stationen håller måttet.

ALLT FÖR DRIFTSÄKERHETEN

Det är inte bara antennsystemet som är värt att uppmärksammas i den nya sändaren.

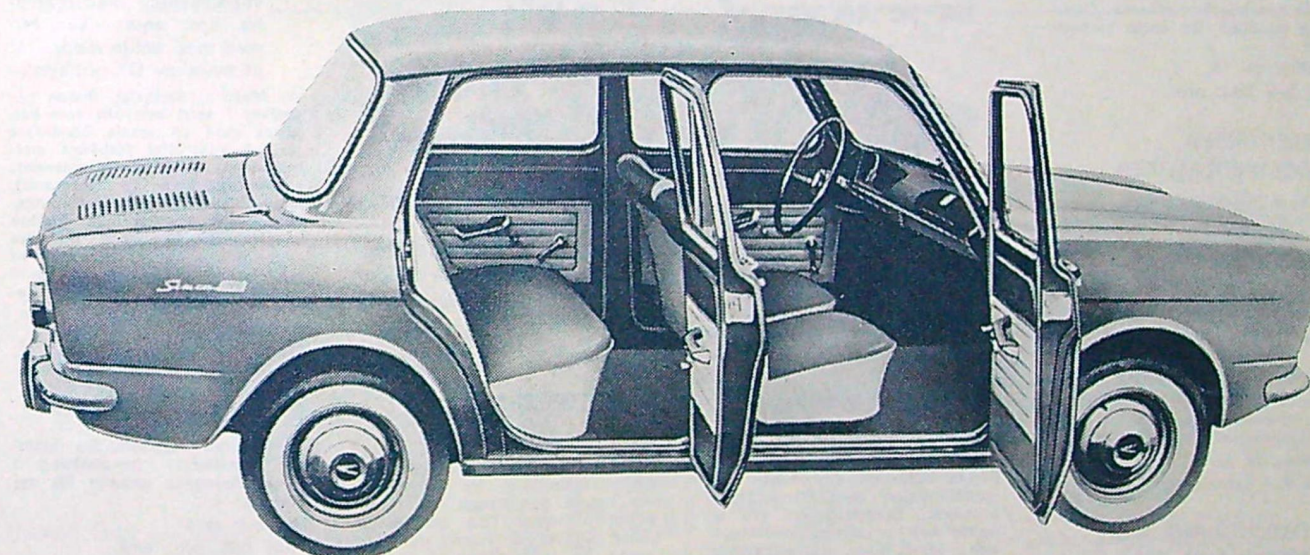
Stationen framkallar först och främst en reflektion hos betraktaren: automationen har gjort sitt definitiva intåg även på det här området. Efter den första tidens sändningar är det meningen att stationen skall skötas utan att någon människa behöver vara närvarande. Från den gamla stationsplatsen i Motala — där man dessutom har hand om TV- och kortvägs-sändningarna — dirigerar man genom fjärrstyrning de effektmängder som produceras på "radiofilialen" i Orlunda.

För driftsäkerheten har det också gjorts åtskilligt. Det finns således ett toppmodernt, automatiskt eldsläcknings-system, en fotocellanordning som registrerar blixtnedslag och vid behov stänger av stationen — och dessutom är sändarutrustningen dubbelrad. Varje sändare är på 300 kilowatt, men förmodligen kräver trängseln i etern att båda sändarna får vara i gång för jämnhet.

I och med Orlunda-sändaren har Sverige fått en radiojätte som i styrka kan mäta sig med kontinentens stor-sändare — en sändare som därtill har något så fint som ett alldeles eget antennsystem. Än så länge, kanske man skall tillägga. För vem vet om inte den nya vägen i Orlunda kan sprida sig över Europa...



Det var JAG
som körde in
på huvudled utan
att stanna först



simca 1000

ÖPPNAR DÖRRARNA
FÖR KLOKT BILVAL!

"färdig på gatan" i Stockholm, Göteborg och Malmö endast

Kr 8.880

inkl. oms.katt, allmän varuskatt, reg. och nummerplåtar samt underredsbekräftelse i Stockholm, Göteborg och Malmö.



BOMB
i populär-
prisklassen!

Nya SIMCA är här! Sensationen på 1962 års Bilsalong med alla de bästa egenskaper vi idag begär av en bil • Driftsekonomi i särklass • Rymlig sittkomfort • Väl tilltaget bagageutrymme • Valfjädrad och smidig • Vesslesnabb och lättkörd • God värme och noggrant rostskydd •

Pröva och känn själv, hur en verkligt modern bil skall vara — välkommen!



Generalagent PHILIPSON & SÖNER AB Stockholm

FILIALER OCH ÅTERFÖRSÄLJARE MED EGNA SERVICEVERKSTÄDER ÖVER HELA LANDET

TfA-HANDBÖCKER för händigt folk

TfA:s populära handböcker ger värdefulla kunskaper och praktiska tips på många områden inom teknik och hobby

NY UPPLAGA!



□ MOPEDBOKEN

Av Jan Jangö. 4:e helt omarbetade upplagan. Massor med praktiska råd och anvisningar. Allt om de nya bestämmelserna. Ombärlig handbok för varje mopedägare.
Handbok nr 18.
PRIS 8:- Inkl. oms.

□ ELEKTRISKA ACKUMULATORER

Av Tore Porsander. 6:e uppl. Konstruktion, skötsel och laddning.
Handbok nr 2.
PRIS 4:55 Inkl. oms.

□ ATT LABORERA HEMMA

Del. 2.
Av Ivan Bolin och Bror Gustaver. 114 intressanta försök i organisk och fysikalisk kemi.
Handbok nr 17.
PRIS 4:- Inkl. oms.

□ OMLINDNING OCH BERÄKNING AV SMAMOTORER

Av Tore Porsander. 10:e uppl.
Handbok nr 4.
PRIS 4:55 Inkl. oms.

NY UPPLAGA!

□ ALLA MATEMATISKA FORMLER

Praktisk "lathund" för de flesta räkneoperationer. 6:e uppl.
Handbok nr 9.
PRIS 6:40 Inkl. oms.

□ GENVAGAR TILL SNABBRAKNING

Av Josef Almqvist. 5:e upplagan. En ombärlig hjälpreda vid det praktiska räknearbetet. Laminerat omslag.
Handbok nr 14.
PRIS 5:- Inkl. oms.

NYHET!



□ MODELLMOTORN

Av Roland Sundqvist och Lennart Larsson
Första utförliga handboken om modellmotorer som utkommit på svenska. Expertråd om val av motor och propeller, inkörsnings- och servicetips, motortestning, bränslerecept samt presentation av marknadens modellmotorer med bilder och data. Laminerat omslag.
Handbok nr 23.
PRIS 8:- Inkl. oms.

NY UPPLAGA!

□ ELEKTRONIK FÖR NYBÖRJARE

Av Hjalmar Larsson. Populärt skriven och rikt illustrerad handbok som ger Er kunskaper att tränga in i elektronikkens fascinerande värld. Ombärlig för alla radiointresserade. 132 sidor.
Handbok nr 22.
PRIS 10:10 Inkl. oms.

NY UPPLAGA!



□ RAKNESTICKAN OCH DESS ANVÄNDNING

Av Tore Porsander. 15:e uppl.
Handbok nr 1.
PRIS 3:75 Inkl. oms.

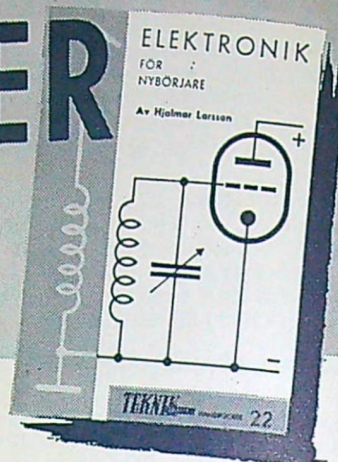
□ PERSPEKTIVTECKNING

av maskiner och mekanismer, röntgenteckningar och sprängda bilder
Av Olle Norellus. Laminerat omslag.
Handbok nr 21.
PRIS 8:- Inkl. oms.

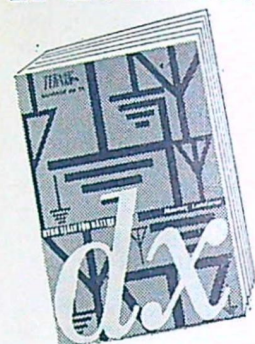
NYHET!

□ TAG SOM HOBBY

Av Jan Jangö. Ny TfA-handbok för modellrällare. Ur innehållet: Att bygga och bygga om. Tagköpet planeras. Tips om första taget. Tagbordet. Första spårplanerna. En hemmabana på 5 timmar. Gräs, hus, träd — och så invigningstaget. Att koppla ström. Trafiken på banan och massor av andra praktiska tips för nybörjare.
Handbok nr 24.
PRIS 12:25 Inkl. oms.



NYHET!



□ BYGG SJÄLV FÖR BÄTTRÉ DX

Ny TfA-handbok för kortvågsslyssnare med tekniska tips som visar hur man med enkla medel får ut mera av DX-hobbyn.

Av Mauritz Lundqvist. Boken beskriver i stort sett allt som kan göras med en smula händighet för att väsentligt förbättra motlagningen: olika slags antenner, antennförstärkare (preselectorer), kristallfilter, S-metrar, störningsbegränsare, LF-filter m.m. Tydliga kopplingsscheman och utförliga materialförteckningar gör att även nybörjaren lätt kan bygga de i boken beskrivna tillsatsaggregaten.
Handbok nr 25.
PRIS 13:30 Inkl. oms.

NY UPPLAGA!

□ MASKINRITNING

Av Rudolph Tegström. 5:e upplagan. Instrukтив handledning i maskinritningens grunder för nybörjare.
Handbok nr 11.
PRIS 5:35 Inkl. oms.

□ SVARVBOKEN

Av Tore Porsander. 5:e upplagan. En orientering över den moderna svarvans möjligheter.
Handbok nr 10.
PRIS 3:45 Inkl. oms.

AUTOGIRON KOMMER TILLBAKA

(Forts. fr. sid. 29)

flesta komponenterna är av välkänt märke både vad gäller motor, bromsar, instrument m. m. blir underhållskostnaderna låga, och vilken utbildad flygplanmekaniker som helst klarar tillsynen.

MÅNGA ANVÄNDNINGSMÖJLIGHETER

Umbaugh Aircraft har givetvis en mängd användningsområden att föreslå för sin autogiro. Den anses sålunda lämplig för läkare, veterinärer, handelsresande, inspektörer av telefonlinjer, oljeledningar, etc. Naturligtvis kan den också användas som sportredskap. Inte mindre än 8 000 maskiner hade beställts då tillverkningen satts igång i januari i år, vilket vittnar om ett påfallande intresse för detta nya — eller rättare sagt förnyade — kommunikationsmedel.

TREVLIG LEKSAK

Bensen Aircraft Co är ett annat amerikanskt företag som också slagit in på autogirolinjen men fastnat för en betydligt mindre och billigare modell. Det rör sig om en ensitsig, helt öppen apparat med 70 hästars motor.

Denna autogiro har dock ingen kopplingsmöjlighet mellan motor och rotor, utan torde ha en viss — om än ganska kort startsträcka. Landningssträckan är emellertid endast sju meter i vindstilla och i fem sekundeters vind sjunker den till noll. Marschfarten är 100 km/tim och lägsta fart (utan höjdförlust) endast 25 km/tim. Normalt har maskinen trehjulsställ, men kan också förses med flötörer.

BOGSERAD AUTOGIRO — EN DRAKE

Bensen-maskinen förekommer också i motorlös version. Den är avsedd att bogseras efter bil eller båt. 40 km/tim räcker gott, och om det blåser tillräckligt behöver man bara tjudra den vid ett rep och överläta åt vinden att sköta resten.

Denna avancerade leksak säljs både i byggsats och i färdigt skick. I det senare fallet kostar den ca 900 dollar eller omkring 5 000 kr. Motor kan man — om man vill — sätta dit senare när man får råd... och om Luftfartsstyrelsen kommer att tillåta detta.

VAD SÄGER LUFTFARTSMYNDIGHETENA?

Umbaugh U-18 kan troligen få luftvärdighetsbevis även i vårt land, men frågan är hur flygutbildningen skall ordnas.

SPECIELLT CERTIFIKAT BEHOVS

I USA krävs ett särskilt certifikat för att få flyga en autogiro. Firman anser tio skolflygtimmar erforderligt, såvida man inte redan har konventionell flygutbildning. Då skall det räcka med fyra!

RIGORÖSA BESTÄMMELSER FÖR BYGGE

Bensen-autogiron torde också vara mycket lättflugan, särskilt i den motorlösa versionen, men fullt så enkelt som att bara sätta ihop en byggsats och börja flyga är det inte härhemma. Bestämmelserna för flygmaskintillverkning är mycket rigorösa och torde inte medge några undantag hur enkla grejor det än gäller.

Men kanske får vi bland våra flygare så småningom en ny kategori: autogiroförare?



IWA speed-car

en svenskbyggd Formula K-vagn som på kort tid blivit storspörsäljare p.g.a. sin pålitliga konstruktion.

Den har helsvetsat stadigt stål-rörschassi och varje detalj har genomgått hårda testningar. IWA är byggd enligt internationella tävlingsreglementet och bl.a. utrustad med högklassiga rullager, luftgummihjul och effektiv skivbroms.

Ensamförsäljare för Sverige är

AB BILUTENSILIER

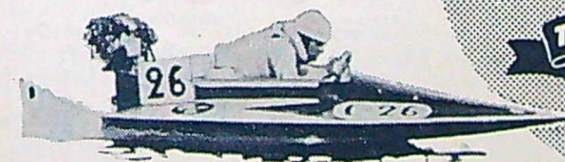
Sveavägen 48 Stockholm
Tel. 23 26 35

CASTROL

när det gäller
krävande smörjning



Beställ från oss kostnadsfritt
vår bildkavalkad »Achievements»
över tävlingsporten 1961.



THE MASTERPIECE IN OILS



Om Er ordinarie servicestation ej har CASTROL hemma, be dem beställa eller begär CASTROL återförsäljareförteckning från oss.

Säg inte bara "olja"

— begär uttryckligen **CASTROL**

CASTROL AKTIEBOLAG, Stureplan 2, Stockholm Ö, tel. växel 010/631820

Till TEKNIKA FÖRLAGS AB
Box 3137, Stockholm 3

Sänd mig omgående mot postförsändelse + porto de med X markerade böckerna.

Sätt kryss i rutorna framför boktiteln.

Namn:

Bostad:

Postadress:
V. g. texta tydligt, tack!

TfA 9/62

Posta
kuponen
i dag!

BILREPARATÖRS-

kurser samt traktor- och bilriktningsskolor om 4 mån. Fullständig bilverkstadsutrustn. Teori med stillfilm. Platsförmedling. Prospekt mot 2 porton.

Skövde Praktiska Skola

Tidn - Tel. Skövde 700 84, 704 29

De stora sport-reportagen

IDROTTSBLADET

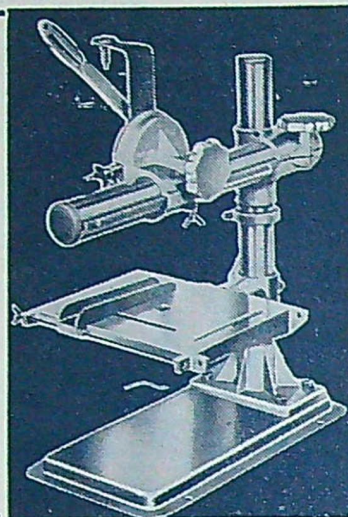
EN KOMPLETT HEMVERKSTAD

ER 1/4" BORRMASKIN PLUS

SELECTA

Nu sänkt pris 150:-

TILL AB SWEDECRAFT
Götg. 14, Stockholm Sö
SÄND BROSHYR TILL



NIKKOREX?

ja, naturligtvis... MED NIKON KVALITET

DET FINNS NÄMLIGEN
JAPANSKA KVALITETSKAMEROR
ÄVEN DE I LÄGRE
PRISKLASSERNA



Nikkorex 8
för filmning 2x8 mm
i färg och svart-vitt.

- Helautomatisk exponeringsmätare
- Elektrisk motor-drift
- NIKKOR-objektiv 10 mm/1,8
- Elektrisk fjärr-utlösare
- Teletillsats 20 mm/1,8
- Synnerligen kompakt kamera
- En NIKON-produkt
- Pris cirka 400:-

Engros även genom AB Arto
Generalagent:

Begär prospekt!



Axel V Bergström AB

Box 114, Bromma 1
Tel. (010) 25 50 90 — 80 00 65

SPORTY I MONTERINGSSATS...

Monteringssats med färdiglimmad stäv, akter och köl kostar 975:- vartill kommer 50:- för emballage, som utformats så att det skall användas som jigg. Till detta belopp — 1 025:- — kommer omsättningsskatt på 6,4 procent, 65:-, varför det totala priset blir 1 090:-. Monteringssatsen kan också erhållas på avbetalning med 40 procent = 436:- kontant och resten på upp till sju månader.

Vid beställning, oavsett om det gäller kontant- eller avbetalningsköp, betalas 25 kr i handpenning. Fraktagift tillkommer.

... OCH SOM FÄRDIGT SKROV

Som färdigt skrov kostar Sporty 1 950 kr vartill kommer omsättningsskatt med 125 kr + fraktagift. Färdigt skrov till Sporty kan köpas kontant eller på avbetalning med 40 proc. kontant och resten på upp till sju månader. Vid beställning oavsett det gäller kontant- eller avbetalningsköp betalas 50:- som handpenning.

Till TEKNIK för ALLA, Box 3137, Stockholm 3

Härmed rekvideras st byggsats till Sporty.
Jag önskar köpa monteringsatsen kontant och insätter 25:- på TFA:s postgirokonto 15 79 92. Resterande belopp förbinder jag mig att betala vid leveransen.
Jag önskar köpa monteringsatsen på avbetalning och insätter 25:- på postgiro 15 79 92 och emotser handlingar för avbetalningsköp.
Härmed rekvideras st färdigt skrov till Sporty.
Jag önskar köpa skrovet kontant och insätter 50:- på TFA:s postgirokonto 15 79 92. Resterande belopp förbinder jag mig att betala vid leveransen.
Jag önskar köpa skrovet på avbetalning och insätter 50:- på postgiro 15 79 92 och emotser handlingar för avbetalningsköp.
Stryk det som inte önskas.

Namn
Bostad
Postadress
Järnvägsstation

TFA-TRAILERN I MONTERINGSSATS

TFA-trailern, som presenteras utförligt på sidorna 40-41 i nr 5/62 kan rekvideras på nedanstående kupong. Priset för trailern är 790 kr, vartill kommer 50 kr i omsättningsskatt. Vid rekvisition insätts 35 kr som handpenning på Teknik för Allas postgiro 15 79 92. Jag förbinder mig att betala resterande belopp + frakt vid leveransen, som sker på järnväg. Avbetalningsköp kan ordnas. Fraktagift tillkommer. Leveranstiden är f.n. ca 14 dagar.

Till TEKNIK för ALLA, Box 3137, Stockholm 3

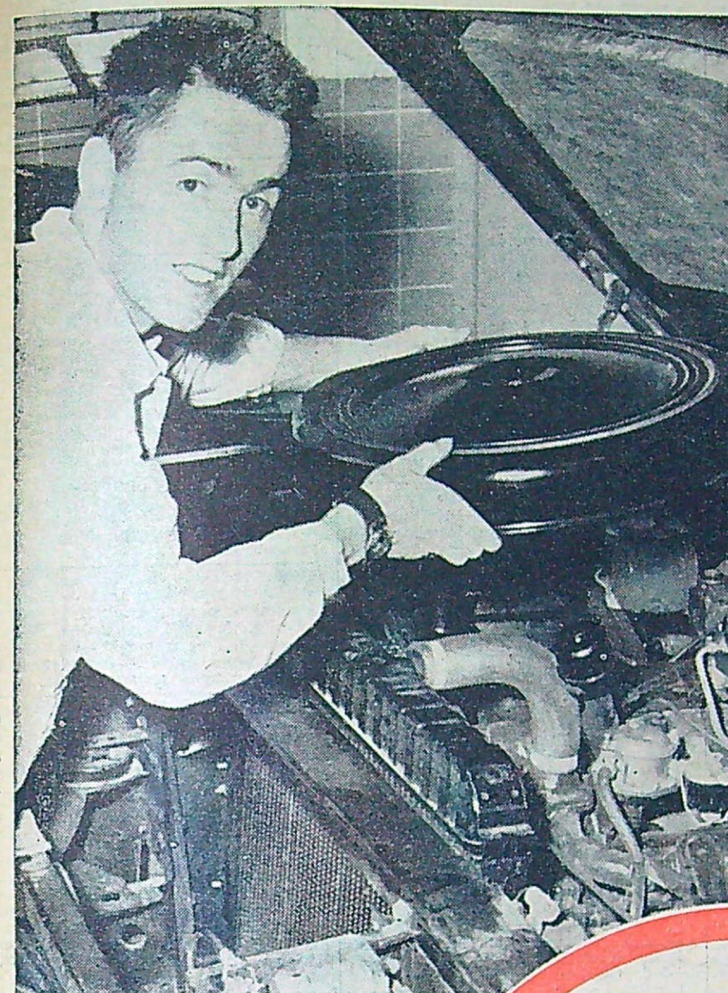
Härmed rekvideras st TFA-trailer. Samtidigt med denna rekvisition har jag satt in 35 kr som handpenning på Teknik för Allas postgiro 15 79 92. Jag förbinder mig att betala resterande belopp + frakt vid leveransen.
☐ Jag önskar uppgifter om avbetalningsköp.
Namn
Bostad
Postadress
Järnvägsstation

BESTÄLL HÄR BYGGNADSHANDLINGARNA FÖR SIM-SALA-BIM!

Med varje handling, som består av en värvitning plus 3 kopior, blankett för ansökan om byggnadslov 1 2 ex. och en teknisk beskrivning 1 3 ex., bifogas samtidigt en beställningskupong för respektive hustyp.

Till TEKNIK för ALLA, Box 3137, Stockholm 3

Jag är intresserad av hus typ och beställer härmed för byggnadsnämnden erforderliga handlingar till detta. Beloppet kr 23:- (inkl. oms) får uttas mot postförskott.
Namn
Bostad
Postadress



Avancera genom
fritidsstudier vid NKI

PÅ 3-5 ÅR
KAN DU BLI
INGENJÖR
INOM DITT
FACK!



NKI-SKOLAN HAR NORDENS STÖRSTA TEKNISKA KURSPROGRAM

INGENJÖRSUTBILDNING

Bli ingenjör på 3-5 år. NKI-skolan har 34 olika ingenjörskurser. 95 % av alla helt korrespondensutbildade ingenjörer är NKI-ingenjörer.

NKI:s fackingenjörskurser:

Maskinteknik	Husbyggnadsteknik
Verkstädsteknik	Väg- och vattenbyggnadsteknik
Gjuteriteknik	Kemiteknik
Motorer	Textilteknik
Bilteknik	Träteknik
Flugteknik	Offert- och försäljningsteknik
Värme- och sanitetsteknik	Produktion och personal
Elektroteknik	
Radioteknik	

NKI:s läroverksingenjörskurser på fackskolelinjen:

Maskinteknik	Väg- och vattenbyggnadsteknik
Kraft- och värmeteknik	Elektroteknik
Verkstädsteknik	Textilteknik
Husbyggnadsteknik	Kemiteknik

NKI:s läroverksingenjörskurser på gymnasieinlinjen:

Maskinteknik	Cellulosesteknik
Byggnadsteknik	Gjuteriteknik
Elektroteknik	Värme- och sanitetsteknik
Textilteknik	
Kemiteknik	
Marknadsföring	

INDUSTRI OCH TEKNIK

Kurser för högre befattningar
Arbetsledarkurser med psykologi
Verkmästarekurser
Förmanarkurser
Tekniska fackstudier för utbildning till olika yrken
Arbetsstudier
Bilreparatör
Byggnadsarbetare
El-installatör av klass B och C
Flygmekaniker
Gjutmästare
Kemist
Laborant
Maskinmontör
Maskinlärare
Målningsarbetare
Radiotekniker
Radiotelegrafist
Klärare
Rörmontör
Schaktmästare
Skyddsombud
Smidesmästare
Svagslutsarbetare
Svetsare
TV-servicemän
Vägmästare
Brandskydd
Informationskurs i ATM
Tryckluftsteknik
Matematik
Arbetsledning

Den snabba tekniska utvecklingen har skapat stor brist på välutbildat folk — en ingenjörutbildning innebär därför lysande framtidschanser. Du som har anlag och

intresse för teknik — tag steget fullt ut — studera till NKI-ingenjör. En NKI-utbildning är den bästa investering Du kan göra. Du studerar på Din fritid, behåller Ditt förvärfvsarbete och får därigenom den nödvändiga praktiken. Redan medan Du NKI-studerar kommer Du att märka att Dina ökade kunskaper meriterar Dig till högre lön och bättre ställning. Och som färdig NKI-ingenjör väntar Dig de välvärlönde befattningarna. Tveka därför inte.

Fyll i, klipp ur
och sänd in
frikupongen
idag!

FRIKUPONG

(kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig gratis NKI-skolans nya kursprogram med upplysningar om de förbättrade betingelserna, studiehandboken "Hur man blir ingenjör" och "Tekniska fackstudier" samt tidskriften "På Fritid" gratis ett år. Jag är särskilt intresserad av det jag kryssat för nedan:

- ☐ ingenjörutbildning
☐ förman- och verkmästareutbildning
☐ annan teknisk utbildning

(Namn)
(Titel/yrke)
(Bostad)
(Postadress)
TFA 9/62 ☐ För redan "På Fritid"

NKI
SKOLAN

Frankeras
av NKI betalar
portot.

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

LOSEN

Svarsförsändelse
Tilländ nr 104
Stockholm 12

SÄLJ KÖP BYT!

Fina fynd i
varje nummer
bland TFA:s
radannonser

När Ni beställer radannons sänd
In manuskriptet till TFA, så får Ni
med posten uppgift om när an-
nonsen kan införas, och vad den
kostar.

Radannonser betalas i förskott.
Vill Ni betala annonsen sam-
tidigt med beställningen så bi-
foga frimärken eller sätt in peng-
arna på vårt postgirokonto med
manuskriptet på talongen.

Ni kan räkna med att på varje
rad går det in ca 25 bokstäver.
Pris 2:- per rad. Ange under
vilken rubrik annonsen önskas.

Med en radannons i TFA får Ni
kontakt med läsare som har intres-
se för allt som rör teknik — bilar,
mc, skoters, moped, båtar och
snurrar, radio, TV, foto, hobby, ut-
bildning etc.

Använd signatur

om Ni inte vill sätta ut namn och
adress i Er annons. Svaren ställs
då till TFA:s annonsavdelning, som
skickar dem till Er.

Adress

Teknik för Alla
Annonsavdelningen
Box 3137, Stockholm 3

Radio-TV

TV-CHASSIE fabriksnytt kompl.
215:- exkl. bildrör. Fraktfritt
från B. Göransson, Fack, Sthlm 26.

RITNINGAR Å sändare/mottaga-
re. Förteckning 50 öre i frimär-
ken. Amatör-Radio. Fack, Sthlm
26.

NY REFL-visionsapp. Uppl. m.
porto. Sv. t. "30 kr". TFA, Box
3137, Sthlm 3.

TRAFIKMOT. Hallier, S-38 E
med transf. myck. välskött 250:-.
A. Nilsson, Vinkelgr. 3, 1 tr. Lu-
leå 4.

RA 500 16 rörs mott. 27-40 Mc/s
150:-. Aga 1771 i gott skick
300:-. O. Bjurström, Carl Lar-
sensv. 50, Bromma, Tel. 3718 05.

TV-GENERATOR 220 V 400 W
kan drivas av mopedmotor etc.
för drift av TV-app., dammsu-
gare o. d. n.äg. beg. 145:-. S.
Carlsson, Kungsgårdsv. 34 d, 2 tr.
Kalmår.

TV-RADIO-material billigt. På
grund av försäljningens upphö-
rande utförsäljning div. mat. såsom
antennar, mströr, bandkabel,
slangkabel, högtalare, skrivväxla-
re, skivspelare m. m. Begär pris-
lista. Fågelmara Radioaffär. Få-
gelmar.

MOTSTÄNDSSATSER best. av
bl a. reglbart mott. 0-200 Q,
15 W. Trädlindat (konstantan)
med spiralskruv på keramik-
stomme. Trädlindade 150 Q, 1 k Q,
5 W på ker.-stom. m. m. Satsen
lämplig för radioamatörer och
experiment. Samtl. komponenter
är nya och av välskottat tyskt fab.
Pris 10:-/sats. SEHM, Box 35,
Vårby.

RADIOTELEFONER för 27 Mc-
bandet godkända av Telestyrel-
sen. Wilu PR-1 (svenskstillverkad)
5 watts sändare. Kristallstyrd
mottagare med brusspär. 12-rör-
funktioner. Mått 33x13x8 cm.
Nettopriser: Radiotelefon inkl.
mikrofon o. högtalare. Stationär
365:-. D:o mobil 6 eller 12 V
425:-. 1/4 vågs mobil antenn 80:-.
Ground-plane antenn 100:-. Ko-
axialkabel 1:45/m. Lafayette PR-
2 amerikansk 5 watts station. Se
reportage i Teknikens Värld nr
26, 475:-. Basbelastad antenn
40:-. Radiofon PR-3 (svenskstill-
verkad) 5 watts station 735:-.
Begär broschyr o. bestämmelser.
A. Lundberg, Mariadalsvägen 3,
Lysekil.

FÖR SNABBA INKÖP av Radio
& TV-komponenter kontakta oss.
F:a Trans-Vektor, Stövgångatan
63, Bandhagen, Tel. 90 41 41.

HI-FI VERK. "Connaissance"
slumpas bort. Ring tel. 010/
24 14 70, Ing. Lindeskog, AB Tjerner-
nelds Radiofabrik.

RADIOMATERIEL realiseras. Ex.
vibratorer 6 o. 12 V 10:-. Vibra-
tortrafo 6 o. 12 V 16:50. Rör 6AN8
7:-. Drossel 75 mH 4:-. Kristall-
mik. 14:50. Prislista endast mot
porto. A. Lundberg, Mariadals-
vägen 3, Lysekil.

NÄT- och UTGÅNGSTRANSFOR-
MATORER samt drosslar lindas
och beräknas till humana priser
Inge Johansson, tel. 0302/431 31
eller 0322/147 48.

FABRIKSNY transistoriserad bil-
radio med högtalare. Endast
195:-. Handelsfirman VIKING,
Allébergsg. 18 B, Borås

Maskiner-verktyg

PLÅTLÅDOR m. lock, bärhandt.
o. lås 35x29 cm. felfria lämpl.
f. verktyg. smidet etc. 4:50/st. 3
st 10:- Autodelar. Skede

EXC.PRESS i alla storl. Gbg 404542.

Hobby

GLASFIBERPLAST för tillverkn.
och rep av bilar, båtar, kanoter,
husvagnar, käpor, formgjutn.
m.m. Kan armeras med glasfiber.
Lätt, starkt End prima råvara,
bl a. högkoncentrerad katalysa-
tor. Beställ provsats inneh. plast,
hårdare, accelerator, färgpulver
samt fullst. beskr. och prisli.
(även i parti) för 8:- + porto.

Obs! Samma plasttyp som an-
vändes vid TFA:s beskr. av plast-
arbete. Glasfiberbäv och matta.
Hög kval. låga priser. Prover och
prisli. 5:-. Firma Kegal, Box
844, Borlänge, tel. 0243/129 39.
Postgiro 390120.

GLASFIBERPLAST f. båt, bil,
flyg, hobby och hantverk. Vi la-
gerför alltid V-plast, accelerator,
hårdare, specialbehandlade glas-
fiberbäv, mattor, band och
snören. Tillskriv oss och begär
broshyr och bruksanvisning
som sänds kostnadsfritt. Minsta
försäljningskvantitet: 1 kg V-
plast med accelerator och hård-
are kr 8:50 — vilket räcker till
1 m² glasväv Y — kr 7:50 eller 1/4
kvm glasväv Tj kr 5:25. Vänd
Eder med förtroende till special-
listen. AB SERIERAT. Maria
Prästgårdsgata 40-42, Sthlm Sö.
Tel. 44 35 52.

Kläder

SPRAKANDEN NYHETER FRÅN
USA OCH KONTINENTEN. Leo-
pardjacka i 100 % bomull. Strong
i stilen. Storlek 44-54. Pris 49:-.
Italienska polotröjan Apache i
hållig bomull. Svart, vit, ljusblå,
lila, gul. Lång ärm och rullkrage.
Storlek 3-4-5-6. Pris 19:-. Ameri-
kanska jeans: Lee, kolsvart 39:50.
Mörkblå, ljusblå, vitbeige 35:-.
Wrangler i ljusblått o. mörk-
blått. Pris 32:50. Leiba i mörk-
blått. 29:75. Lewis i mörkblått
31:50. Alla storlekar av samtliga
märken. Svart amerikansk bälte
passande till jeansen. Stort för-
silvrat spänne. Pris 14:50. Barce-
lona, kolsvart byxa i terylen.
Spansk modell med brett midje-
band och vita skinnkanter vid
fickorna. Storlek 44-54. Pris
79:-. Amerikanska sidenskjortor
i tjockt, blankt siden, fantastiskt
 snygga. Pantersvart, syrenlila,
pärlemoovit, champagnegul pas-
tellblå, vinröd. Storlek 35-42.
Pris 45:-. Polotröja med hög
rullkrage, svart, vit, gul, röd,
ljusblå, orange. Pris lång ärm
12:50. Kort ärm 11:25. Storlek 3-
4-5-6. Obs! Oms.-skatt inräknad
i priserna. Du kan även skriva
efter vår nyaste katalog med se-
naste nytt från utlandet. De fle-
sta av varorna går ej att köpa i
någon affär Carlssons Import,
Avd. T. A., Falkenberg. Order-
tel. 0346/103 81.

Service-reparationer

MOTORVERKSTÄDER OCH MO-
TORMÄN! När det gäller renov.
av Eder motor kontakta oss. Vi
har en hypermod. maskinpark och
specialutbildad personal. Vi utför
spec.-arb. på såväl bil, moped,
båt och stationära motorer. Svets-
ning, omformd. av cylindrar,
cylinderrinnborrn., rev. och ram-
lagerrenovering. Utbytesvevaxlar
för DKW, SAAB, Minor och
Lloyd. Spec. avd. f. moped- och
utombordsmotorer. Aukt. rep. f.
STEFIA Flygtändning f. mc och
moped.

MOTORFIRMA B. ANDERSSON,
Göteborg H. Tel. 22 01 28.

URREPARATIONER, netto till
urmakare och ombud, prisex. hel
rengöring 8:50, balansbom 7:-,
uppdagsbom 4:- osv. Beställ
provrep. o. prislista. Obs! Ny ad-
ress. Ur-Service, Box 9036, Väs-
terås 9.

Flyg

SEGELFLYGHANDBOKEN, 528
sid. 236 bra bilder. Kraftig in-
bindn. End. kr 19:50. "Världens
bästa" STP, Box 121, Falsterbo.

MOTORFLYGHANDBOKEN 4:75.
Önskeboken av Övl. Kihlberg.
110 bilder! STP, Box 121, Fal-
sterbo.

Foto-optik

ASTRONIK har nu en ny stor
katalog över teleskop och tillbe-
hör samt en liten "handbok". Fr-
hålls mot 1:- i frimärken.
ASTRONIK, Vikstensvägen 36,
Johanneshov Tel. 010/49 96 32.

KOPIERINGSAPPAR Jättebilli-
gt. 7x10, 10x10, kr 3:- pr 100
blad. Svensk Fotofäst. Box 10,
Hägersten, tel. 010/18 51 00.

FILM JÄTEBILLIGT. Alla
märken t. ex. Agfaolor CT 24x
36-36 kr 12:25, 6x8, 4x4 8:50.
D:o CN Neg.färg. 24x36-20
4:65, 6x6, 4x4 3:75. Ektachrome
24x36-36 9:50. Startvikt 6x6, 4x
4 1:75. Kodachrome II 2x8 16:00.
Priser + oms. Allt i foto-kino
till rekordlåga priser. FOTO-
KINO, Box 9097, Sthlm 9.

FICKPROJEKTOR 8 mm för 15
m rullar, ny 35:-. Insp. 8 mm
film bill. Stereokamera 4x6,5 cm
25:-. "LKN". Trastbacken 13,
Söndergå.

UNDERHÅLLNINGSFILMER,
tonband m.m. Glada, spännande,
intressanta filmer. 8 o. 16 mm.
Även färg! Colorides 24x36 re-
samtiv m.m. Tonband, nya till
låga priser. Färska Agfa 24x36 o.
nya Kodachrome 8 mm. TRIO-
IMPORT, Box 21, Sundbyberg.

FRAMKALLNING, KOPIERING,
FÖRST. 30 % rab. Fraktf. vid
order på m. 5:- netto. Belätn-
het garanteras. Fotok. bif. F:a
AZONA, Box 172, Skövde.

Mc-moped

TIDN. BILSPORT finns hos
Pressbyrå.

BEG. DELAR till Monark Blue
Fighter, samtliga ram och mo-
tordelar, samt delar till NV-RE
125 cc, NV-DKW 125 cc, Lam-
bretta 125 cc och Villiers 197 cc
samt Ducati-moped, S. Björklund,
Scheelg. 31 c, Köping.

MOTORCYKELDELAR, begagna-
de till de flesta märken. Störst
i branschen Motorfirman JAP,
Olivedalsg. 3, Gbg, Tel. 12 69 34.

MOPEDISTER! Är det något som
felar, så har vi motorns alla de-
lar. Katalog sändes mot porto.
MOTOR-HÖÖKS, Åsén, Tel. 30 31.

MOPEDÄGARE det är ej så dyrt,
som Ni tror att borra och fin-
polera Endert cylinderröpp. Kolar
komplett m. kolvult, kolvrigar
samt läsringar: Puch 15:90, Ilo
G 50, Piano 15:90, Saxoped 15:90,
Vicky 16:80, DKW 16:80, HNV
16:80. Borring och finpolering
av cylinderröpp 12:-. Ex. Puch
15:90 + 12:- = 27:90 + oms.
Ställbara munstycken, H. K. kol-
var m.m. 1962 års illustrerade
katalog sändes mot 1:- i fri-
märken. ROFFES MOTORDE-
LAR, Blekingeg. 63, Sthlm 420543.

MOPEDÄCK-REA... PASSA
PÅ. Jättechans att köpa däck
billigt nu. Vi säljer ut däck med
obetydliga skönhetsfel s. k. 2:a
sort. Samma slitsstyrka som 1:a
däck. Full returrätt inom 8 dagar.
23x2" riktpr. 16:-, vårt pris end.
9:95, 23x2,25" riktpr. 17:50, vårt
pris end. 10:95, 23x2,50" riktpr.
24:50, vårt pris end. 15:50, 21x
2,75" riktpr. 32:-, vårt pris end.
19:95, 26x2,00" riktpr. 16:50, vårt
pris end. 10:95. Beställ i dag. Eller
behöver ju ändå däck förr
senare. Du tjänar på att köpa nu.
MOPEDÄGARNAS INKÖPS-
CENTRAL AB (specialisten i
mopeddelar), Box 19, Malmö.

MOPEDRACING 50 cc. Vår mo-
torverkstad trimmar din moped-
motor till absolut topppresten.
Vi utför arbetet med garanti och
precision. Obs! Trimming utförs
endast av motorer avsedda för
tävlingssändamål enl. SVEMO:s
bestämmelser. Skriv efter kata-
log och prisuppgift från landets
ledande specialist MOPEDÄGAR-
NAS INKÖPSCENTRAL AB. Mo-
torverkstaden — Malmö 1.

MOTOBECANE Scooter 125 cc ny.
bill. AB. Belgimex, Box 21029,
Stockholm 21.

MOPED & M/C-ÄGARE. Ny stor
bil. katalog över mc-moped samt
tillbehör & tillbehör erhålles mot
porto. Motorfirman Harry Hans-
son A/B, Box 31, Bengtsfors.

Båtar

BÄTPLYWOOD. Vi lagerför all-
tid garanterad. Bätplywood av
furu och mahogny i tjocklek
från 4 mm till 18 mm. Tillskriv
oss och begär broshyrer och
prisli. som sändes kostnads-
fritt. AB SERIERAT. Maria
Prästgårdsgata 40-42, Sthlm Sö.
Tel. 44 35 42.

BÅTAR, byggsatser, begär prosp.
Granlunds Båthyggeri, Ädelfors
Buk. Ålesda. Tel. Ädelfors 12.

OPTIMISTJOLLAR. Byggsatser
(kompl. el. enskilda del. enl. öns-
kan) segel-, rikt-, färd-, båtar.
OPTIMIST UNIONEN, Tryffel-
gränd 7, Enskede. Tel. 48 63 62.

BYGG SJÄLV PLASTBÅTEN med
hjälp av Ing. H. Larssons utför-
liga skrift: Plastbåtsbygge 8:35.
Plastbåtsbygge av träbåtar 8:35.
Specialritningar med spant i full
skala: Taifun 4 m plastpassbåt
36:45. Bris 3 m plastbåta 18:25.
Plastbåtsbygge utan form: rit-
ning och utförlig beskrivning på
Monsun, 4 m plastbåta 26:05. AB
MAGNET FILM, Rönninge. Post-
giro 50 96 75.

BÅTHYGGSATSER till motorbå-
tar samt den internationella se-
geljollen Moth. Wijkö-Industrier,
Hägerstens Gård, Hägersten. Tel.
010/88 35 00.

BÄTRITN. Katalog 1:-. E. Ny-
ström, Birger Jarlsgr. 113, Sthlm.

BÅTHYGGSATSER, Ragaette 60,
Wijkö-sport, segeljollen Moth. AB
Bergmans Järn, Sundbyberg. Tel.
010/28 25 85.

BÄTPLYWOOD. Båthyggare,
hobbybyggare vänd Eder till oss
när det gäller plywood för båt-
bygge. Furu, mahogny finnes
alltid i lager, alla tjocklekar och
standardformat. Ring eller skriv,
vi lämnar alla upplysningar kost-
nadsfritt. AB Lagerförsäljning,
Södra stationsg. Medborgarh. und.
Söderg. Sthlm Sö. Tel. 44 62 21.

SPORTBÅTAR, BYGGSATSER,
Speedy, Cub-serien, Spray, Puck.
1962 års Speedy ännu snabbare.
Licenstillverkningen utföres en-
ligt Åke Sundstedts senaste för-
bättrade konstruktion. Markna-
dens mest omfattande byggsats-
program över snabba sportbåtar.
Nu även glasfiberskrov med mon-
teringsatser i mahognyplywood
för däckning och inredning. Snå-
båtskatalog med 100-talet artik-
lar. Ex. båtbeslag, rattar, vind-
rutor, flytvästar, utrustning för
vattenskiidspor, utombordsmo-
torer m.m. Katalogmateriel och
upplysningar för fritidsombud
sändes mot 1:50 i frim. Rekvisira
idag! TEBE-BOLAGET, Fack
302, Umeå 3. Tel. 219 53 (efter af-
färstid tel. 168 53).

PLASTBÅTSBYGGSATSER
LATYL, Sigtuna, 10, Sthlm Va.

BÅTÄGARE — Båtbeslag — rat-
tar — tillbehör m.m. får Ni billi-
gare från oss. Sänd 50 öre i fri-
märken så får Ni vår katalog. A.
Sjögren & Co, Box 1721, Gbg 17.

PLASTBÅTAR, byggsatser Ruff,
Camping, Sport o. Rodd 2-5,5 m
samt motorer, Baggenbåtar, Fack
75, Trosa, tel. 0156/124 17.

SPORTBÅTSRITN. broshyr m.
plo. Roggertin, R. Göteborg, Sthlm.

UTOMBORDSMOT. nyrenov. Gra-
ver 2,5 hk 295:-, Delfin 3,6 hk
345:-, Apache 5 hk 550:-, Trim
6 hk 380:- Passbåt 4x1,50 met.
med utr. mahogny 1 675:-. Ra-
cergalosh 675:-. Fraktf. B.
Larsson, Fällingg. 24, Skänninge.

SPEEDY i mahogny m. panora-
mavindruta o. styrn. fullt vär-
utrustad. Tel. 0651/406 46. Pris pr
tel.

BÄTRATTAR, gjut, silumin
35:-. Styrvireblock, halkip, skid-
krok, stävbandag, båtshakar.
Prislista gratis. Handelsfirma K.
H. Karlsson, Gnosjö.

STATIONÄRA, luftkylda bensin-
motorer, fabrikat MAG 5-12 hk
säljes förmålligt. AB Gustaf
Terling, St. Raddhusgatan 18, Gö-
teborg C. Tel. 031/17 04 40.

VATTENSKIDOR OCH TILL-
BEHÖR. Lmpliga satser utlänas
för provning. Kontakta Gits
Fabriker, Åhus. Tel. 041/305 86.

Bilar-tillbehör

BILISTER! Registreringsnr av
självhäftande plast. Tål allt. Fä-
ster överallt på bilen utan att
skada. Pris fr 3:- + porto. Mot
postförs. fr. Avex, Box 1019,
Jönköping.

TIDN. BILSPORT finns hos
Pressbyrå.

OBS! NU KAN NI FÅ BILVAX-
MEDEL till grossistpriser! 1-
årsbilvax i 1/2 l-förp. Ert pris en-
dast kr 6:95 (ordinarie pris kr
14:50). Tvåttipshyl 1/2 l-plastförp.
endast kr 5:85, 10 fl. franko.
Skriv redan idag, lagret är be-
gränsat. OBJEKTINDUSTRI
IMPORTAVD., tf. Box 185, Mo-
tala 1.

VW-MOTOR i myck. gott skick.
Utbytesmotor t. årsmod. -54, körd
end. ca 900 mil 490:-. Vaxellåda
gratis. Sven Gustafsson, Fågel-
mar.

IWA SPEED — CAR I DELAR,
byggsats eller helt färdig. Ritn
omf. 2 modeller 12:-. Färd
Chassi 160:-. IWA Bantam m.
två motorer körklar 1700:-.
Motorfäste f. Silverpilm. 45:-.
Rekv. prisli. Ing. firman Welland
AB, Box 29, Spånga. 010/36 36 26.

SPECIALERBJUDANDE! Själ-
vbestämde nummerskyltar av plast.
Pris 5:-. Uppgiv nr och rekvi-
rera mot postförs. 2 porto.
"Totteskylten" Eriks 27 B, 2 tr.
Enköping 1.

LLOYD-ÄGARE, allt i Lloyd re-
servd. o. orig. tillbeh. sändes på
dagen vid best. Ring el. skriv till
SÖDERBIL, Gotlandsg. 74, Sthlm
Sö. Tel. 40 68 08.

ÄG BILEN BILLIGARE! KAKS
BILKURS ger de rätta råden.
KAKS Bilkurs är utarbetad av
landets främsta motorexperter
och omfattar 24 innehållsrika
kursbrev med över 900 instrukti-
va illustrationer. Ni får tusen-
tals praktiska tips att ekonomi-
sera bilägandet, att värda bilen
väl och snabbt komma tillrätta
med smälet, som ni själv lätt kan
avhjälpa. KAKS Bilkurs studens
idag av tiotusentals svenska bi-
listor, bidrar till att öka tryg-
gheten i trafiken och visar vägen
till lägre bilkostnader. Kungl.
Automobil Klubben borgan med
sitt namn för vederhäftigheten,
och efter godkänd slutprov tillde-
las ni KAKS värdefulla diplom
som bevis för er kompetens. Be-
gär närmare information direkt
från KAKS BILKURS. Försälj-
ningsavd., Drottninggatan 6,
Stockholm C.

LJUDDÄMPARE finnes i rost-
fritt, lättmetall, syrabehandad stål-
plåt, svartplått till ca 100 mod.
Rekv. prisli. upptar också andra
reservdelar från AUTO-BERGH.
Box 17012, Gbg 17.

REPARATIONSHANDBÖCKER
FÖR BILAR, Chevrolet 1955-56
30:-, DKW 2-cyl. 1933-45 6:-,
DKW 3-cyl. 1955-60 85:-, Hill-
man Minx 1955-59 15:-, Opel
alla mod. 1949-52 20:-, Opel
alla mod. 1953-59 45:-, SAAB
92-92 b. 1950-56 18:50, Volvo-
wagen 1949-58 18:50, Volvo PV
44 1948-60 18:50, Simca Aronde
1952-55 6:- Alla böcker är på
svenska och lämnar fullständig
beskrivning av konstruktion och
reparationsteknik. Hundratals bil-
der, sprängskisser och plancher.
Innehåller alla nödvändiga tole-
rans- och inställningsdata. Vid
best. uppgiv årsmodell. FÖRLAGS
AB TEKNIK OCH PRAKTIK,
Box 733, Stockholm 1. Tel. 0158/
210 78.

BILÄGARE! Ny, ill. katalog på
tillbehör, reservdelar, verktyg
m.m. sändes gratis på begäran.
Priser utan konkurrens. FIRMA
MICRO, Anderstorp.

BILIGA bildäck regummerade
dim. 520-13 47:-, 560-13 52:-,
590-13 54:-, 640-13 62:-, 670-
13 65:-, 500-14 47:-, 500-15
49:-, 560-15 58:-, 640-15 66:-,
670-15 73:- + oms. Nya däck i
alla dim. Rekv. prisli. Tel.:
198 70, Borås Gummi-Industri.
Box 240, avd. T. Borås.

BILIGA Volvo-däck 60:- i re-
gummerade 590-15 även vit sida.
Borås Gummi-Industri, tel. 198 70,
Box 240, avd. T. Borås.

BILÄGARE! Sänd efter 1962 års
katalog över tillbehör o. täv-
lingsutrustning. GILLMOS, Röd-
hakevägen 14, Älvsjö.

RIKT ILLUSTRERAD KATA-
LOG med nyheter inom bil-, cy-
kel- och vullbranschen sändes
mot 1:50 kr i frimärken, vilket
belopp återbetalas vid första be-
ställningen. AB Durax, Box 20052,
Malmö 20.

LÄR ER TÄVLINGSKÖRA! Allt
om körteknik, väghållning, kurv-
tagning, acceleration, fjädring
m.m. Pris 8:95. SOVI-FÖRLA-
GET, Box 400 61, Sthlm 40.

BILLACKERINGSKATALOG nr
4, utkommit i jan. Upptar allt
material för billackeringen: Ori-
ginalfärger, grundmaterial, slip-
material, polermedel. Höga rabat-
ter. Rekv. i dag från BRAND-
KÄRSBOLAGEN, Box 13007,
Göteborg 13.

Diverse

TELEKABEL. El. obeg. felfri.
120 m. 3:-, 70 m. 2:-, 5 rull.
fraktfritt. AUTODELAR, Skede.

HOTELL & FLYGMÄRKEN, 10
olika för 2:50 kr i frim., broshyr
mot porto. AB DURAX, Malmö V.

IMPORTERA SJÄLV — TJÄNA
MER! Nu kan Ni komma i kon-
takt med över 700 firmor i de
flesta branscher från 24 länder,
bl a. USA, England, Frankrike,
Tyskland, Italien, Japan, Schweiz
och Ryssland. För egen import av
allt från sydfrukt till

MINIATYR HÖGTALARE BILLIGT!



Ett restparti japanska miniatyrhög-
talare utförsäljes billigt. Impedans
10 ohm. Diam. 2", 2 1/2" el. 2 3/4".
Pris per st. endast Kr 8:— nto
Dessutom små potentiometrar, diam.
11 mm, 20 K semilog Kr 5:— nto
och tantalumelektrolyter 2x5 mm,
40 nF/4V. Kr 4:50 nto

KIFA HÖRAPPARATBOLAGET

Box 16129 - Sthlm 16
Reg.gat. 31 - Tel. 22 32 60

GRUNER-reläer

lagerförs nu i jättesortering — sub-mi-
niatur, miniatyr, normal- samt effektreläer.
6, 12, 24, 48, 60, 125, 220 volt, lik- eller
växelström, för modellflyg eller 10 A 220
V. Totalt ett 125-tal typer och varianter.
TRANSISTORMATERIEL M. M.

Germaniumdioder, motsv. IN 34 m. fl. —90
Kiseldioder från 1:50
1-pol. vippströmbrytare med metall-
vippa 1:40
2-pol. 2-vägs d.o. 2:20
8-pol. 2-vägs skjutomkopplare med
stift för inlödning på tryckt krets-
platta 5:70
D.o. 12-polig 9:—
Tryckknappsomkopplare, 3 tang., från
Pioneer Hi-Fi högtalare, bredbands-
typ med påmonterad separat tweet-
er. Frekvensområde 40—20 000 p/s.
Ø 8". 10 000+1.100 gauss. Typ PAX
20 A 85:—
Pioneer Hi-Fi Stereo hörteltelefon,
frekvensområde 25—13 000 p/s. skum-
gummiklädda hörteltelefoner i lyxut-
förande. Med tillhörande anslut-
ningsdos och omkopplare högtal-
are-hörteltelefon 94:—
Pioneer Hi-Fi bredbandshögtalare i
basreflexlåda, 475x280x230 mm, typ
CS-6A 110:—
MF — trafosats för mellanväg med 3 MF
— trafos, lindad ferritantenn, oscillator-
spole, kopplingsschema för 8-transistor-
radio Kr 14:50
PVC — 2, 2-gangs, helt kapslad vrid-
kondensator, lämpligt till ovanst. MF-sats
med 8 mm axel Kr 8:50
Transformatorer: Input ST -11, drivtrafo
ST -21, ST -22 eller ST -23, output ST
-31 eller ST -32 Kr 5:— per st
Miniatyrhögaltalare, 8 ohm
Ø 2" 8:— Ø 2 1/2" 8:50
Ø 1 1/2" 8:— Ø 3 1/2" 9:—
Amatörkatalog sändes mot 50 öre i fri-
märken. 8 dagars returrätt å alla kato-
logvaror. Oms. tillkommer på samtliga
priser.

INTRONIC AB

Birkagatan 17 - Stockholm Va
Tel. 30 82 20 - 32 00 24

EXTRA ERBJUDANDE
Stereoförstärkar-chassi STIAB 5901,
220 V, 2x2,5 W uteffekt, helt kom-
plett med nätrafo, rör, utg-trafos,
rattar, skyltar etc., så långt lagret
räcker
endast Kr 78:— netto

MC-Motorer

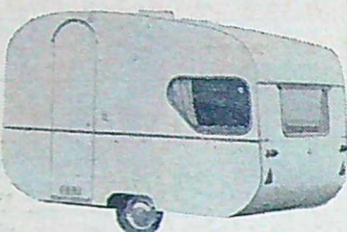
Vi utförsälja befintligt lager av J.B.
mc-motorer, nya alt. helrenoverade.
48 cc 125 cc och 148 cc.
Pris: 48 cc helrenov. 70:— nya 105:—
125 cc " 135:— nya 195:—
148 cc " 180:— nya 250:—

N. A. L. Ohlsson

Fack 1019, Malmö SV
Tel. 97 91 70 - 97 91 71, riktnr. 040



Det var jag som
körde
om vid
vägkors



Vi har
HUSVAGNAR
passande alla bilstorlekar

- 6 olika modeller
- Husvagnstillbehör
- Chassier med torsionsfjädring

Ingenjörfirman

KABE

Linnégatan 16. - Tel. 036/273 74
JÖNKÖPING

TA HEM HELA AFFÄR'N!



Rekvirera vår nya katalog GRATIS!

Abarth-trimningsdämpare • Auto-Bleu grenrör • Ockelbo
trimningssats för Volvo • Rallyhandskar • Taksökare
Starlight 65:— • Speed pilot.

Hjulsidor eloxerade lättmetall, 1 års garanti; 13, 14, 15
och 16" fr 37:—, Stötfångarskenor till VW 37:—, Stöt-
fångare VW, amerikansk mod. kompl. fram och bak
300:—, Bilplådar 12:—, Kartläsarlampa modell "kaffe-
panna" 40:—, Specialtillbehör VW samt reservdelar.

AB TILLBEHÖRSLAGRET

Vanadisplan 8, Stockholm Va Tel. 33 68 00 - 33 61 68

Moderna mopedmärken som märks på vägarna

Till Teknik för Alla, Annonsavdelningen
Box 3137, Stockholm 3.

Sänd mig närmare upplysningar om nedanstående moped, som är
avbildad på sista sidan i detta nummer (Stryk under den moped
Ni avser)

REX CLUBMASTER, DKW SPORT, MONARK LYX, PUCH
MOPEDSCOOTER, MUSTANG 618 SPORT, ZUNDAPP SPORT

Namn
Bostad
Adress

ETER-

AKTUELLT

Tidning för
Radio TV Hobby

DX-tips, TV-
DX, amatör-
radio, rapport-
service m. m.
Provex. Gratis
fr. SDXF,
Skillingaryd.



Nytt n:r av
DX-RADIO

Vägledning för
kortvågsläsnare, DX-
tips, kortvågstabell m.m.
Provex. mot 0:30.
Box 5083, Stockholm 5

Elera fiskar på färre kast

för man med rätt
utrustning.
Jätte-sortiment
för fiske och
sport finns i vår nya
katalog nr 69.

80 sidor
sport och fiske

GRATIS

Sänd mig GRATIS Er nya katalog nr 69

Namn.....TA

Adress.....

Postadress.....

BRÖDERNA TYSKLIND AB - INSJÖN

TFAE-NYTT

Red: BENGT DALHAMMAR

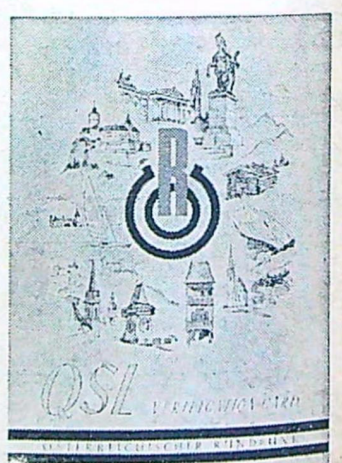
FINLAND VANN LANDSKAMPEN!

Sedan resultatet sent omsider
publicerats från landskampen vi-
sade det sig knappast oväntat
att Finland stod som segrare
med 1887,6 poäng. På andra
plats kom Sverige med 1751,2
poäng, på tredje Norge med
1434,2 poäng och på fjärde Dan-
mark med 912,4 poäng. I klubb-
tävlingen placerade sig Finlands
DX-Club på första plats med
placeringssiffror 6. Tvåa blev Vi-
king DX-Club med placeringss-
iffror 49.

Den individuella tävlingen vanns
av Kaj Tallroth, Finland med
1940 poäng; 2) Daniel Söderman,
Finland, 1930 p; 3) Jukka Kivi,
Finland, 1898 p; 4) Håkan Sund-
man, Finland, 1851 p; 5) Bengt
Gustavsson, Sverige, 1838 p; 6)
Owe Nordin, Sverige, 1835 p; 7)
Leif Blomqvist, Finland, 1819 p;
8) Thorolf Welin, Finland, 1795
p; 9) Carl-Johan Ericsson, Fin-
land, 1726 p. Samtliga dessa hade
hört 10 stationer. På 10:e plats
kom Bob Hielm, Finland, med 9
hörda stationer och 1801 p. Bäste
norrman var Odd Stensrud, Espo,
med 9 stationer och 1624 p. Han
kom på 24:e plats. På 67:e plats
kom bäste dansken, Niels Falsig,
med 7 avlyssnade stationer och
1319 p. Gunhild Svensson, Sve-
rige, blev bästa kvinnliga del-
tagare med en 93:e placering.
Hon hade hört 6 stationer och
fick 1100 p.

ÖSTERRIKISKT SCHEMA

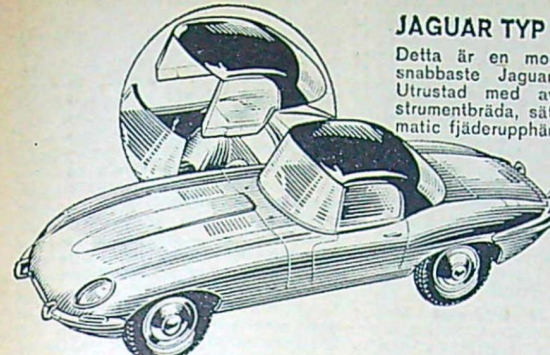
Österrikiska radion bedriver för
närvarande försöksändningar i
samband med utbyggnaden av
sändarnätet. Under en lång följd
av år var man tvungen att an-
vända små sändare, i regel på
200 W, och hörbarheten blev där-
efter. Nu har man äntligen fått
sändare på 50 kW så att öster-
rike kan göra sin stämma hörd
över världen. Sändningen för Eu-
ropa intresserar oss mest i detta
samband. Denna sändning
sker dels på 6 000 ke kl 05.30—
01.00 och på 6 155 ke kl 05.30—
01.00. Effekten varierar mellan 1



Verifikationskortet från Österrike
pryds med en mängd olika turistmo-
tiv. Hörs vanligen bäst på 6 155 ke.

och 50 kW. I huvudsak är det
hemmaprogrammet som reläas,
men det förekommer särskilda in-
slag för utlandet. Annonseringen
sker på tyska, engelska och
franska. Lyssnarrapporter är
mycket välkomna till Öster-
reichischer Rundfunk, Argenti-
nerstrasse 30 a, Wien IV, Öster-
rike. Verifikation sker med ett
trivligt kort, som visar turist-
motiv från olika delar av Öster-
rike.

(Forts. på sid. 64)



JAGUAR TYP "E" (307)

Detta är en modell av den nyaste och
snabbaste Jaguar som någonsin byggts.
Utrustad med avtagbar "hard top", in-
strumentbräda, säten, växelspak, samt Glida-
matic fjäderupphängning.
Längd: 91 mm Kr 4.75

MERCEDES BENZ 220 SE COUPÉ (230)

Denna modell är lika tilldragande och först-
klassig som förebilden. Utrustad med själv-
centerande styrning, säten, ratt, Glidama-
tic fjäderupphängning och öppningsbart
bagagerum innehållande reservhjul.
Längd: 102 mm Kr 5:—



CORGI TOYS



Skalenliga modeller i miniatyr

BENTLEY CONTINENTAL (224)

Prisbelönad som bästa modell 1961.
Utrustad med självcenterande styr-
ning, infattade strålkastare, öpp-
ningsbart bagagerum med löstagbart
reservhjul, förkromad kylare och
stöldämpare, säten och Glidomatic
fjäderupphängning.
Längd: 108 mm Kr 7:—

Corgis sortiment av precisionstill-
verkade modeller representerar det
absolut bästa inom formgivning.
Varje månad utkommer nya modeller.
Sortimentet omfattar, sportvagnar,
racervagnar, transportfordon, cir-
kuskvagnar och jordbruksmaskiner.



FÖR BÅTEN OCH SJÖN



båtar 62



Aktiebolaget GÖSTA BERG

REGGERINGSGATAN 30 - STOCKHOLM - TEL. 330465

Sänd gratis Edert stora båtpro-
gram i flerfärgstryck till

Namn

Adress

Postadress

Tfa 9/62

SEAGULL

2 års garanti

UTOMBORDSMOTORN för ökad trygghet och trivsel
på sjön. Begär broschyr med tekn. data, direkt från
generalagenten.

AB MOTORREIMERS

67 70 07 Östermalmsgatan 68, Stockholm Ö. 67 70 07

BÅTTILLBEHÖR

SÄND EFTER PROSPEKT

VI HAR ALLT FÖR BÅTEN



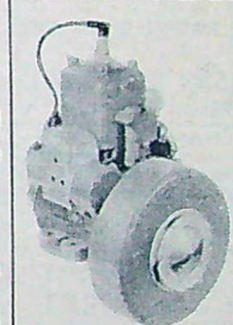
Tryckloggar(knop),
panoramavindrut-
tor, rattar, beslag,
racerpropellrar, rit-
ningar till båtar,
mm. finner ni i vår
katalog. Sänd. mot
portokostn.



Firma Harald Gustafsson
Box 7124, Borlänge
Tel. 0243/13019



SÄKER PÅ sjön



säker
med

GÖTA MARINMOTOR

Köp Göta och utnyttja vår
35-åriga erfarenhet av 2-takts-
motorer. Namnet borgar för
god kvalitet och god service

STOCKHOLMS-REPRESENTANT:

G. A. EKSTRÖM AB

3REV MAGNAT 15

3STOCKHOLM O - TEL. 67 17 85

3GÖTEBORGS-REPRESENTANT:

4ISINGENS MOTORVERKSTAD

NLANDSGAT 20

GÖTEBORG H - TEL. 22 91 86

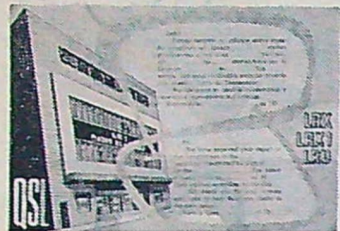
AB GÖTAMOTORER - OSBY

TFAE-NYTT

(Forts. fr. sid. 62)

NY STATION PA NYA GUINEA

Även till dessa avlägsna trakter tränger nya tidens bekvämligheter fram och Nya Guinea-



Lyssna till Radio El Mundo, Argentina, under det engelska programmet, som sänds 04.00-05.00 på 6120 kc.

territoriet har nyligen fått sin andra radiostation. Den första finns som bekant i Port Moresby i södra delen av territoriet och är känd under signalen VLT6. Radio Rabaul, som den nya stationen heter, ligger egentligen på ön Nya Britannien utanför själva Nya Guinea. Den räknas radiolandsmässigt till Nya Guinea. Ön tillhörde tidigare Tyskland, som emellertid förlorade den i första världskriget. Befolkningen uppgår till drygt 90 000 och det lär fortfarande finnas kvar kannibaler.

Och så något om själva stationen. Den heter Radio Rabaul och ägs av staten. Signalen är VL9BR och den sänder med endast 250 W på 4840 kc i 60 meterbandet. Sändningstiden är måndagar-fredagar 08.55-12.00 och lördag-söndag 09.40-12.00. Detta betyder att stationen kommer att bli svårhörd. Den som lyckas rapportera Radio Rabaul kan skriva till P. O. Box 71, Rabaul, Territory of Papua. De svarar enligt egen uppgift med brev.

RADIOFORBUND I VÄRMLAND

I början av februari bildades i Värmland ett DX-förbund, kallat Värmlands Radiounion, av radioklubbar i Karlstads, Kristinehamn, Säffle och Karlstad. Andra klubbar som är intresserade av medlemskap kan kontakta WRU. Endast klubbar kan vinna medlemskap men enskilda DX-are kan prenumerera på tidningen, kallad "WRU-nytt". Proven exemplar och andra uppgifter kan erhållas från WRU, Box 225, Kristinehamn.

FÖR KLUBBINTRESSERADE

Trots våren är intresset för att bilda klubbar stort. Den här gången gäller det Eskilstuna och Kristianstad. I Eskilstuna är det Bo Thidé, Bergsgatan 3 C, Eskilstuna, tel. 016/423 31, som vill träffa likasinnade för att bilda en klubb. DX-are i Kristianstad med omnejd bör kontakta Bo Lundgren, Höjdvägen 9, Kristianstad, som önskar få till stånd en klubb där.

MYSTISKA STATIONER

Det händer relativt ofta att klubben får förfrågningar från medlemmarna om stationer man inte lyckats identifiera. Vanliga rundradiostationer kan vi i regel klara ut, men när det gäller olika sorters kommunikationsradio är det värre. Denna kategori reserterar av stationer som sänder mycket schlagermusik och rabblar en mängd siffror, ofta på tyska. Några anrop förekommer inte och sändningen brukar avbrytas tvärt, det är inte ovanligt att det sker mitt i en melodi. Så vitt vi vet rör det sig om någon av tyska väderleksstationer, som sänder väderberättelser. Musiken sänds dels för stationsjusteringar, dels för mottagningsinställning. Dessa stationer hör mest i området 6200-7000 kc och omkring 1000 kc. Vi har inga adresser till dessa stationer och vet inte heller exakt var de är belägna. Om någon vet något om dem är vi tacksamma för upplysningar till klubben.

FÖR AMATORLYSSNARE

TFAE sysslar enbart med den vanliga kortvägssnaren. För dem som specialiserat sig på PTP, mellanväg eller amatörer finns det särskilda klubbar. För den som är intresserad av amatörer, eller "hams" som den amerikanska beteckningen lyder, finns SARC. Denna förkortning står för Swedish Amateur Radiolisters Club.

Som medlem får man en s.k. SWL-signal av typen SM2-F03. Största nyttan har man av QSL-byrå, som vidarebefordrar lyssnarrapporter till amatörer över hela världen. I många fall sänds verifikationer genom denna byrå. Observera att denna byrå ingenting har att göra med vanliga kortvägssnaren. Att denna service innebär stora portobesparingar är ju lätt att förstå. För den flitige DX-aren utgör portot en stor kostnadspost. I klubbens service finns rapportkort, diplom, svärskuponger m.m.

Medlem i SARC blir man genom att sätta in 5:- på postgiro 2488 18, SARC, Box 701, Lund. Klubben är ansluten till Sydsvensk DX-Förbund och vill man ha dess tidning Eteraktuell blir avgiften 15:-.



Med våren brukar de latinamerikanska stationerna dyka upp. Här visas QSL från Guatemala och Brasilien.



LYSSNARTIPS

Bo Thidé har hört de här stationerna på en AGA:
11.00-11.30 Tjeckoslovakien Radio, Prag, 9 550 kc, svenska, QSA 4.
15.30-16.00 Peking, Kina, 15 430 kc, engelska, QSA 3-4, QRR 3, BCQRM.
17.00-17.30 Budapest, Ungern, arabiska, 9 833 kc, QSA 5.
17.00-17.45 Commercial Service of Radio Ceylon, 9 560 kc, musik, QSA 4.
18.00-18.30 Bryssel, Belgien, 9 705 kc, franska, QSA 3-4, svärra BCQRM.
23.00-23.30 Leopoldville, Kongo, 11 795 kc, QSA 4, QRR 3-4, QSB.
00.00-00.30 Radio Caribe, Dom. Rep., 9 485 kc, musik, QSA 4, QRR 3-4.
Tack för tipsen! Även andra är välkomna med tips till spalten.

KV-NYTT I KORTHET

ECUADOR: Radio Nacional Espejo, Guayaquil, har flyttat till 4 545 kc från 3 660 kc. — Radio Tulcan sänder nu på 4 836 kc. (WRHB)
HONDURAS: Commercial Radio Honduras är en ny station som sänder på 6 150 kc med 15 kW kl 01.00-05.30 oregelbundet. Har också hörts på 9 620 kc. Sänder på engelska, spanska och portugalska. En annan ny station är Radio Onda Musical Tricolor på 6 190 kc med spanska program. (WRHB)
KONGO: Radio Bakavu har avlyssnats med god styrka på nya frekvensen 10 690 kc vid 19-tiden. (SCDX)

NEPAL: Alla ansträngningar att höra Radio Nepal har varit resultatlösa de senaste åren enligt japanska uppgifter. (WRHB)
NICARAGUA: Radio Puerto är en ny station i Puerto Cabezas. Den har hörts omkring kl 03.30 på 5 920 kc. (WRHB)
USA: International Broadcast Station KGXI sänder nu på 11 955 kc i stället för tidigare använda 11 965 kc. (WRHB)

FÖR HEM OCH HOBBY



HOBBYMATERIAL I SÄRKLAAS

- Byggsatser för modellplan o. båt, många skalmodeller.
- Diesel- och glödstiftsmotorer.
- Radiostyrning 2-8 kanaler, rodermekanism 1-2 kanaler.
- Tillbehör av alla slag.



SILVERPIL — skalmodell i specialplast. Längd 70 cm. Diesel- eller eldrift. Lämplig för radio-kontroll. Byggsats kr 65:-
Rekvirera gratis vårt svenska prospekt.

ELEKTRISKA MOTORER



Endast 48:-
General Elec. 220 V, 1-fas. 1/4 hk vid 3 000 v/min.
Längd 18 cm. Kullagrade tappar. Mycket stor segdragningsförmåga. Lämplig f. slipp, klinga, hobby och båtsnick-maskin.

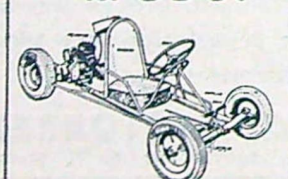
Ing. fa. KALLIN
Svandammsv. 17, Sthlm



NI kan bygga



för 350:-



Rekvirera ritning och byggnadsbeskrivning till TFA:s GO-KART. Priset för ritningssatsen är endast kr. 12:30 inkl. oms. Tävlingsreglemente för klassen bifogas gratis.

TFA TEKNIK FÖR ALLA
Box 3137 Stockholm 3

Sänd omg mot postförskott st ritnings-sats till TFA:s GO-KART a 12:30. Postförskottavgift och porto tillkommer.

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:



Det var JAG som gick ut i körbanan med ryggen mot trafiken

ASTRONIK

har nu en ny stor katalog, inkl. "liten handbok", över teleskop och tillbehör. Erhålls mot 1:- i frimärken.

Astronik, Vikstensvägen 36, Johanneshov. Tel. 49 96 32



HON SKYFFLAR PENGAR!

Med ett enda spadtag blev fru Astrid Haglund från Bohus 2 870 kronor rikare, när hon var i Borås och hämtade förstapriset i Wiskadals Fabriks kundpristävling. Priset bestod av ett skyffeltag en kronor ur en driva med 10 000 blanka kronor. Fru Haglund högg i för fullt och resultatet blev en bra slant.

VILL NI HA EN SKYFFEL PENGAR?

En halv miljon kunder försäkrar att vid varje köp från Wiskadals Fabrik "skyfflar de hem pengar" genom de häpnadsväckande förmånliga priserna för goda kvalitetsvaror — till mycket stor del av egen tillverkning.

SKYFFLA HEM ER VINST

Köp från Wiskadals Fabrik — hela Sveriges postordervaruhus med allt i bekländnad och det mesta för hemmet och fritiden — sortiment med över 20 000 olika artiklar.

NI får den stora (6 hektar tunga) fyndkatalogen gratis — beställ den idag.

TILL WISKADALS FABRIK, BORÅS

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

FOTO

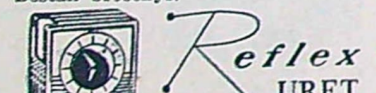
ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES

för fotoarbeten i svart/vitt o. färg samt övrigt fotomaterial.

SYDSVENSK HANDEL

Avd. TFA. Rönneholmsv. 74. Malmö V

För sportstugevärmen, bandspelaren, radio och TV. — Reflexuret för hela veckans program. Nu med helautomatisk veckoväxling. Ombyggnad av äldre ur. Tillverkare av Reflex mikroströmbrytare, manöverreläer, timers m. m. Beställ broschyr.



Reflex Industri AB Reflex URET
Flystagränd 3-5, Spånga

BLI RAKETFORSKARE

Bygg en raket enl. anvisningar i vår ill. handl. i RAKETTEKNIK (teori, konstruktion, bränsle m. m.). Kr 7:85 + porto.

Ingenjörfirman ATLAS
Box 12 HOGANÄS

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

NI FÅR LÄGSTA PRISER

Katalog mot 50 öre i frimärken

GO-KART

för 350:-

Rekvirera ritning och byggnadsbeskrivning till TFA:s GO-KART. Priset för ritningssatsen är endast kr. 12:30 inkl. oms. Tävlingsreglemente för klassen bifogas gratis.

TFA TEKNIK FÖR ALLA
Box 3137 Stockholm 3

Sänd omg mot postförskott st ritnings-sats till TFA:s GO-KART a 12:30. Postförskottavgift och porto tillkommer.

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

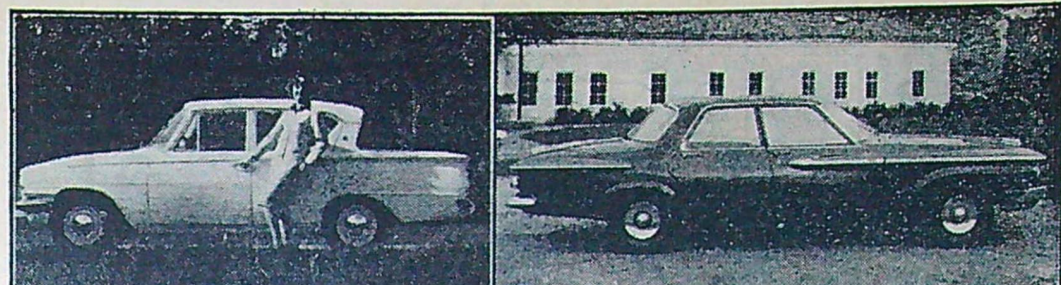
Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

Namn:
Adress:

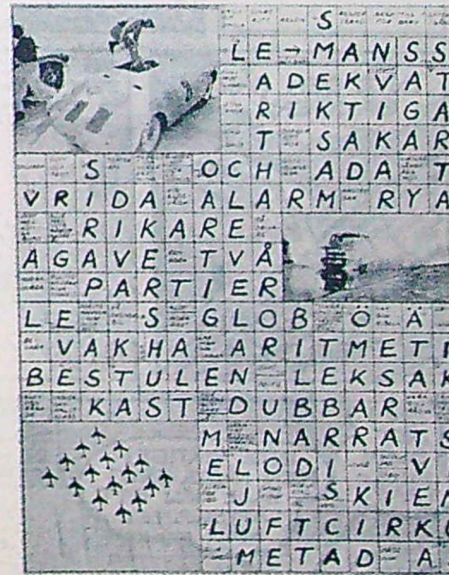


Med glitter på brigan	Kalor-rikt villar-valla	Efter varje vers som mall	På reda på	Rysk som faller i vita	Flood ut-havet	Ned-lagt blad	Upp-gårelse i britiska o'	Skum tid
PRIS-LISTA					FAKA I FJÄLL-LEN			
HONU-MENT	VAGN				SÖTA PALM-FRUKTER	AN-FÖRA	KVINNO RÖST	
JAVAN-KVINNO-KJOL	I NORD-AMERIKA JAPANSK OGRUPP				BOUR-GOGNE	KÄMPA LÄNG OCH STÄTLIG		SKREV A.M. LENN-GREN BLA.
LIUS-BRYTTAN-DE GLAS-KROPP					PUB OCH NK E-RAD			
GREKISK GUD					FRISTAT UPPHÄV-AS RYTARE			
SKIVAD					BLIR GAMMAL BIL RYSK FLOD			
FLIMMER HÄR					POJK-NAMN	GRUPP BLIR DAMPAT LJUD		
						GREKISK BOKSTAV SKRED		ATM-OVER-TRYCK
						TALA VITT OCH BRETT KISEL		
					VANTAR FÄRVS PÅ ORDEK			
						VASS-STRA		

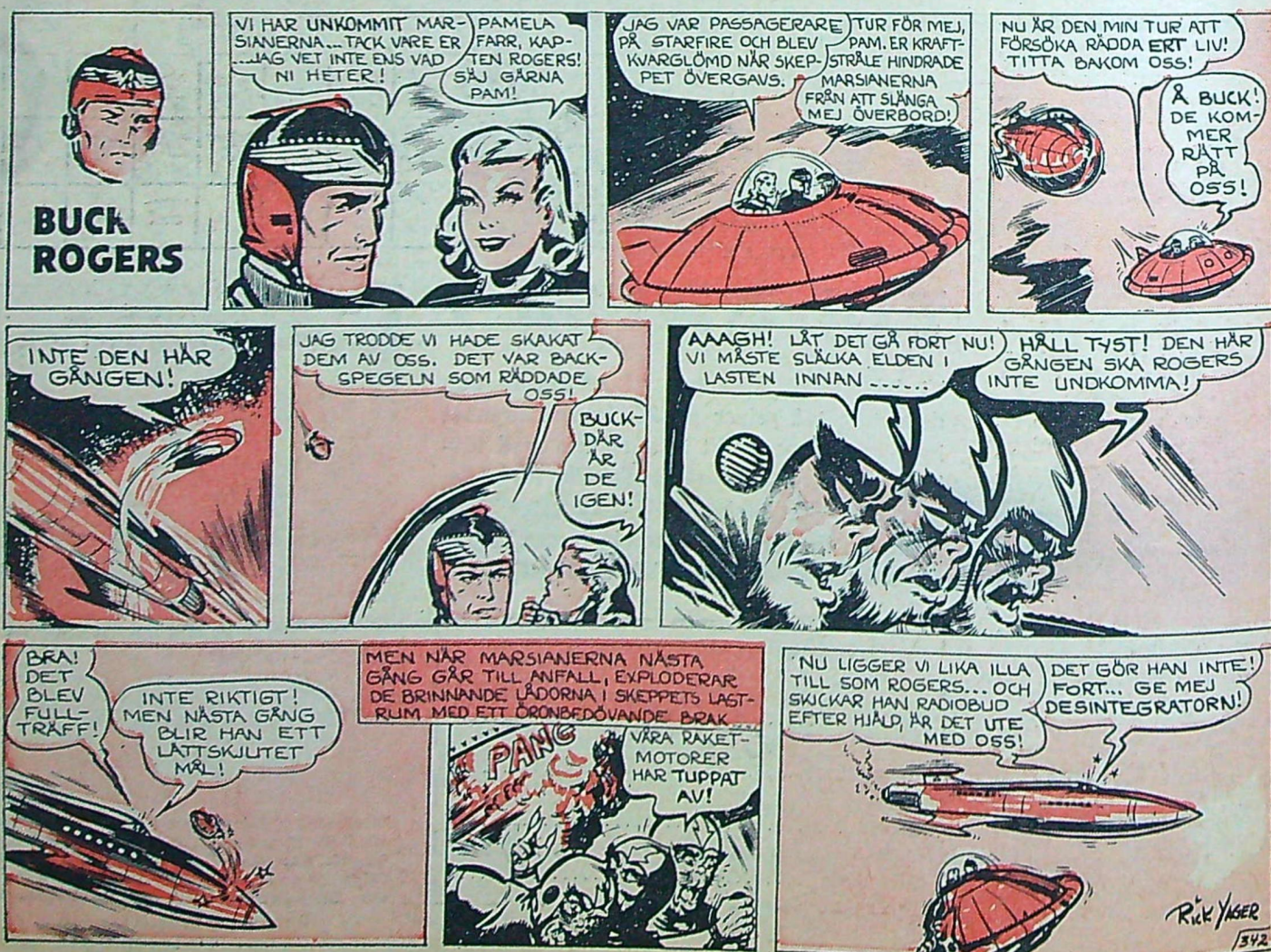
TFA-KRYSS 9

Vi delar ut ett förstapris på 50 kronor och dessutom två priser på 25. Insänd krysset ifyllt eller en avskrift tillsammans med tävlingskupongen nedan till Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3. Märk kuvertet "TFA-kryss 9". Krysslösningarna skall vara Teknik för Alla tillhanda senast den 10 maj 1962.

Tävlingskupong TFA-kryss 9	
Titel	
Namn	
Bostad	
Postadress	



TFA-KRYSS 6: 50-kronorspriset vanns av Lars-Olof Åkerlund, Ringgatan 5, Örebro, som insänt först öppnade rätta lösning. 25-kronorspriset vanns av Gösta Bergqvist, Rådmansgatan 16, Nora stad, och Sög Bengtsson, Box 5030, Västerhische.



GÖR SOM GUNNAR WIKLUND FISKA

med världsmästare-grejer från Svängsta



— Fiske är en härlig och spännande hobby, säger Gunnar Wiklund. Det är en fin sport och en underbar avkoppling — massor med frisk luft och lagom avspänd motion får man ju på köpet. Naturligtvis skall man se till att man har rejäla fiskedon — själv har jag kommit fram till att grejer från Svängsta kan man lita på i alla väder.

planera för en drömsommar

Du kan själv redan nu börja planera för en riktig drömsommar! Skaffa dig en modern sportfiskeutrustning från Svängsta — så kommer du att få uppleva ett sommarlov, som du sent skall glömma. Utrustningen är inte alls så dyr som du kanske tror. För 34:50 får du ett komplett fiskeset med spö, rulle, lina och beten.

casting — en världssport

Visste du för övrigt att sportfiske också är en stor internationell idrott med egna DM-, SM- och VM-tävlingar. Världrekordet i längdkastning med t.ex. haspel 30 g ligger för närvarande på fantastiska 160,48 meter. Hittills har alla VM-titlar i denna gren erövrats med

ABU 144-rullar från Svängsta, Europas största och modernaste industri för tillverkning av sportfiskeutrustning.

bilda en sportfiskeklubb

Här i Sverige breder sportfisket ut sig allt mer. Inte minst i skolorna, där man på många håll bildat sportfiskeklubbar, som ordnar skolmästerskap och tävlingar mellan olika skolor. Om du och några likasinnade har lust att bilda en sportfiskeklubb, så kan ni få god hjälp från Svängsta. Skriv några rader till: PR-avdelningen, ABU, Svängsta, så får du en del tips om hur man organiserar en sportfiskeklubb, lägger upp tävlingar m. m.

vinn fina hederstecken

Om du blir sportfiskare, så får du också chansen att erövrå något av Svängstas eftertraktade hederstecken, Record-fisken. Den finns i olika valörer — brons, silver och guld — det är fiskens storlek som fäller utslaget. Den som drar upp årets största fisk inom varje klass, bjuds dessutom på en verklig drömresa med gratis uppehålle på någon berömd fiskeplats.

gratis handbok — "Napp och Nytt"

Som du ser, kan man få glädje av sportfiske på många sätt. Skaffa dig en Svängsta-utrustning, så har du en verkligt spännande och rolig sommar framför dig. Hämta Svängstas nya handbok "Napp och Nytt 1962" hos närmaste järn- eller sporthandlare (eller rekvidrera den med kupongen här nedan). Där finns massor med tips om bra fiskegrejer.

lär mer om fiske



Vill du lära mer om fiske och bli verklig expert, så heter vägen "Svängsta-skolan". Det är en lärorik men lättfattlig brevkurs på 5 brev, som tillsammans kostar 18:—. Du kan rekvidrera också den genom kupongen!

Till AB URFABRIKEN, SVÄNGSTA
V. g. sänd (sätt kryss för det du önskar)

- ☐ GRATIS handboken "Napp och Nytt"
- ☐ Mot postförskott kr 18:— brevkursen "SVÄNGSTA-SKOLAN" med ett brev var 10:e dag

Namn:

Adress:

Postadress:

(V. g. texta)

AB URFABRIKEN
SVÄNGSTA

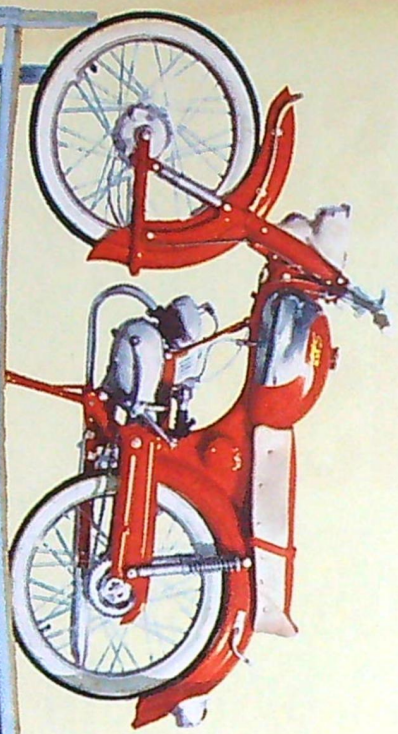
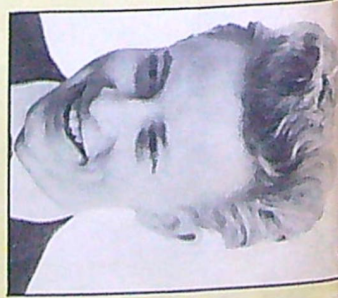
ABU

RECORD



Moderna mopedmärken som märks på vägen

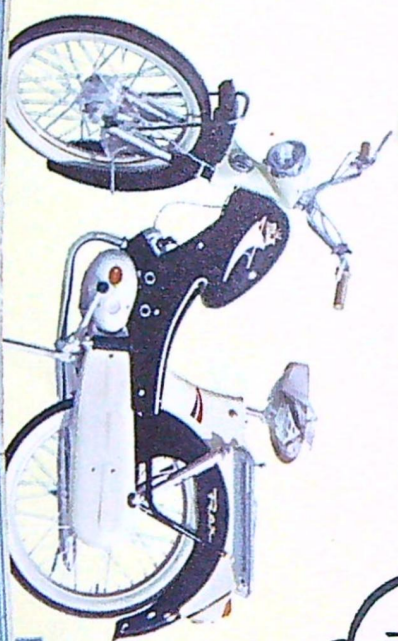
VILL NI VETA MER
OM NÅGON AV DESSA
MOPEDER, SKICKA
IN KUPONGEN
PÅ SIDAN 62.



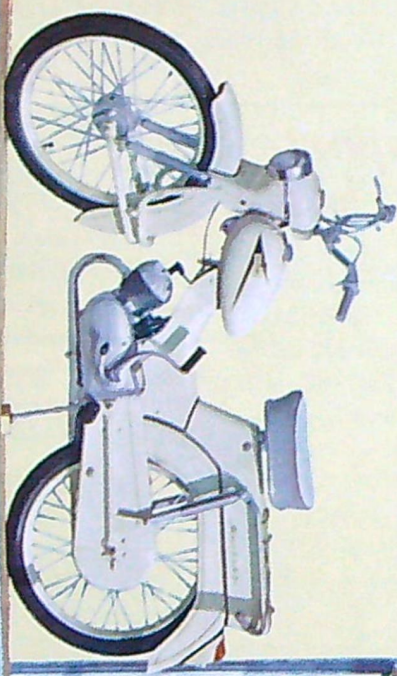
DKW Sport
Motor: DKW EM 50, 1 hk, kickstart, 3-växlad, fotväxel. Hjul: 23x2,50".
När: fullbromsnytt av lättmetall. Framgaffel, bottenlänks-gaffel. Tank:
8 liter. Vikt ca 60 kg. Färg: Röd, vita däcksidor.
Riktpriis 1 250:— + oms.
Generalagent: AB MOTOR-SERVICE — Stockholm Va



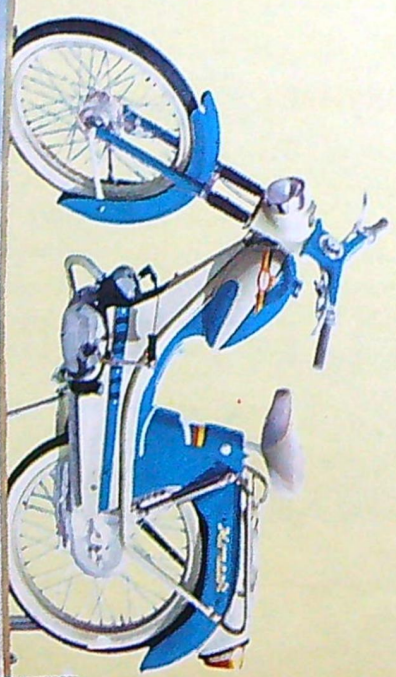
PUCH Moped scooter Alabama
Motor: Puch fläktkyld 1 cyl. 2-takt med kickstart, 1 hk. Handväxlad
med 3 växlar. Förgasare: Bing 1/12/122. Däckdimension: 23x2,25".
Fjädring: Teleskopfjädring fram, swingarmfjädring bak. Vikt med full
tank 68 kg. Färg: Grå/blå med svarta däcksidor.
Riktpriis 1 295:— + oms.
Generalagent: LUNDBOLAGEN I MALMÖ AB, Sektion MOTORLUND



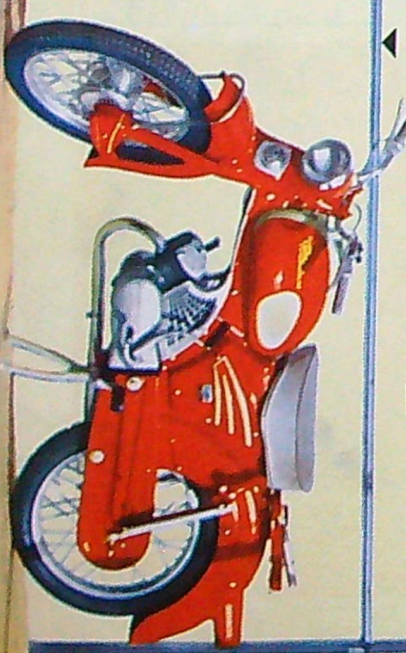
REX CLUBMASTER
Motor: Villiers, 1 hk, kickstart. Fotväxel 2-växlad. Förgasare med
automatisk störtchoke. Hjul: 23x2,25". Fjädring: Fram bottenlänks-
gaffel, bak teleskop. Tank: 5,5 liter, därav reservtank 1/2 liter. Hel-
kapslat kedjeskydd. Färg: Svart, röd, blå.
Riktpriis 1 095:— + oms.
Tillverkare: AB MASKINFABRIKEN REX, Halmstad.



MUSTANG 618 Sport
Motor Zundapp, 1 hk, 3-växlad med automatväxellåda. Fotväxel och
kickstart. Hårdlokkromat cylinderröpp och nållagrade kolvbutslager.
Inbyggd strålkastare med hastighetsmatr. Bromsljus. Fjädring:
Teleskopfjädring fram och bak.
Färg: Vit, svart, grå, blå.
Riktpriis 1 150:— + oms.
Tillverkare: AB TRELLEBORGS VELOCIPEDFABRIK, Trelleborg



MONARK LYX
Motor: Ilo, 1 hk, kickstart. Handväxlad med 2-växlar. Teleskopgaffel
fram och swinggaffel bak. Swingsadel. Helt in kapslad kedja. Fasta
fästod bromspedal. Tank: 5,5 liter. Hjul: 23x2,25". Färg: Röd, blå,
svart, blågrå, brun.
Riktpriis 1 095:— + oms.
Tillverkare: AB CYKELFABRIKEN MONARK, Varberg



ZUNDAPP Sport
Motor: Zundapp, 3-växlad, fotväxel, 21" mc-hjul, 120 mm bromsar,
kickstart. Bing förgasare. Strålkastare med inbyggd hastighets-
matr. Elektriskt signalhorn. Däck: fram och bak 21x2,75". Bensin-
tank: 11,5 liter därav reservtank 1,5 liter. Färg: Röd.
Riktpriis 1 330:— + oms.
Generalagent: AB MOTORKRAFT — Stockholm