

TEKNIK FÖR ALLA

NU I 4-FÄRG!

8

1966

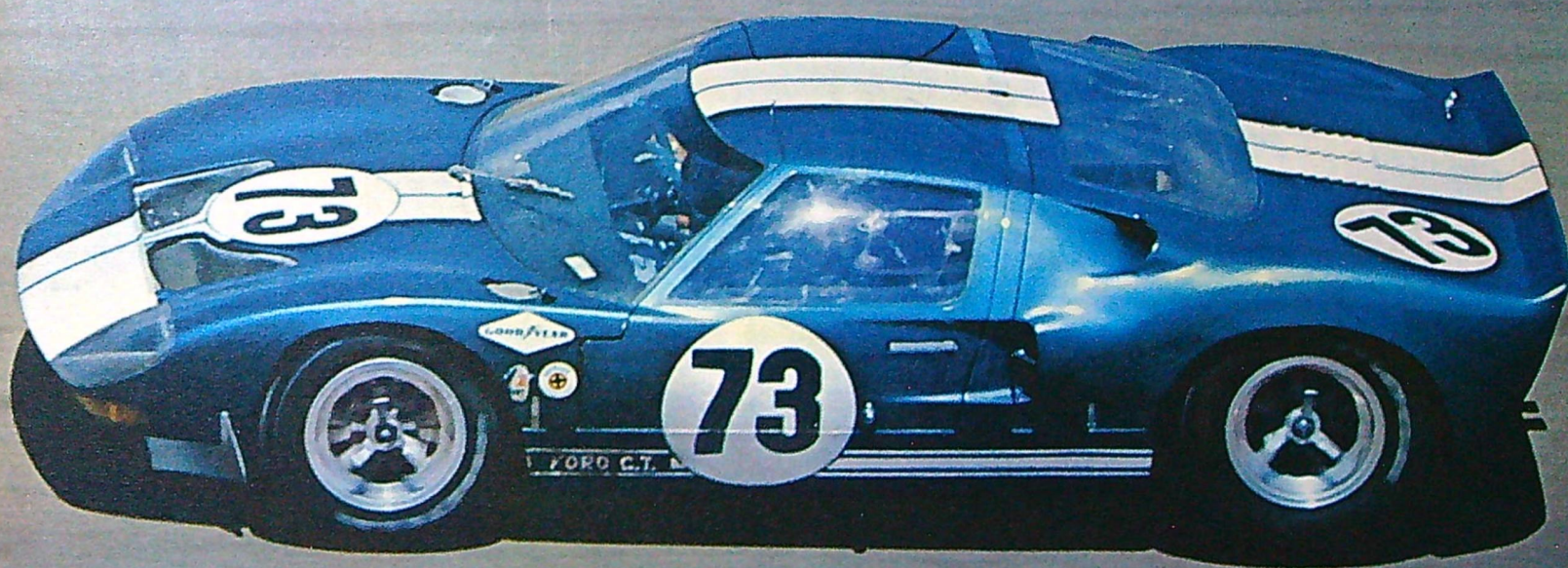
6-20 APRIL

PRIS 1:75 INKL OMS

I DANMARK 3:50 INKL OMS

I NORGE 3:50

I FINLAND Fmk 1:95



SAMLARSERIE: 'BIG BANGERS'

BILTILLBEHÖR

FORMEL 1. 1966

GENEVESALONGEN

Hur kan Ni klara Er utan Black & Decker?

Villan eller sommarstugan kräver rätt mycket jobb. Det är underhåll och mindre reparationer. Sådant vill man gärna klara av själv men ofta drar man sig för att sätta igång... Ett Black & Decker hemverktyg med olika tillbehör är den hjälp Ni behöver. Att slipa, såga och borra maskinellt går många gånger snabbare och ändå behöver man inte anstränga sig. Roligare blir det också!

Black & Decker hemverktyg är heller inte dyrt att skaffa — finns i prislägen från omkring en hundralapp. Det finns 33 olika tillbehör — här presenteras de som Ni kan ha störst nytta av!



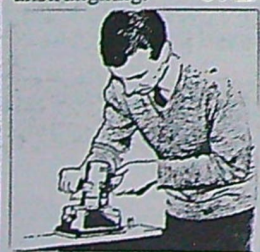
Tvåvarvsmaskinerna är ett stort framsteg. Black & Decker har utvecklat den idén och kan nu erbjuda hemverktyg med 2 hastigheter till låga priser. De ger perfekt hastighet till varje jobb — lågt varv för t.ex. installationsborrning, polering, skruvdragning och svarvning — högt varv för träborrning, slipning och sågning.

D520 159 kr
D720 199 kr
D820 269 kr

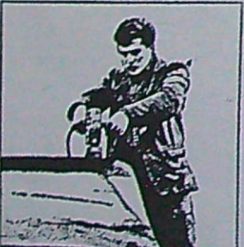


Gummistödrondell
Detta är det tillbehör som Ni har mest användning för. Ni använder det för att grovslipa; att ta bort t.ex. tjocka lager färg från dörrar och fönsterbågar går snabbt och lätt. Rondellen kan också kombineras med en lammullshätta för polering av bilen. 9 kr

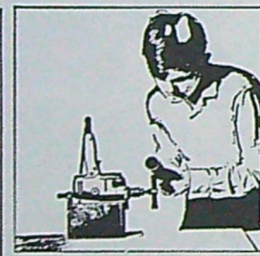
Slip- och putstillsats
Att finslipa är ett jobb som ofta återkommer för villaägaren — det gäller speciellt den villaägare som också är båtägare. Gör man det för hand tar det lång tid, men med Black & Decker slip- och putstillsats går det snabbt och utan ansträngning. 84 kr



Häcksax
Underlättar häckklippningen, lätt att använda, — även om Ni är ovan kan Ni klippa rakt. 95 kr



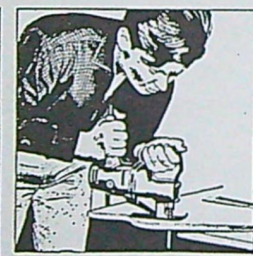
Koppstålborste
— river bort rost! 8:30 kr



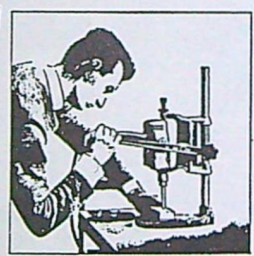
Horisontalborrstativ
Gör Black & Decker maskinen till en bänkslip, som Ni kan skärpa trädgårdsredskapen och verktygen med. 18:50 kr



Cirkelsåg
Att såga maskinellt sparar Er mycket tid — Ni som är rodd av att bygga om och snickra skall skaffa Er en cirkelsåg-tillsats. Inställbart skär djup och skärvinkel. Dubbla klingskydd. 64 kr



Fignersåg
Ger Er större möjligheter att göra komplicerade sågningar — både i trä och metall. Luftkanal håller spåret fritt från damm under sågningen. Kan monteras i sågbänk. 95 kr



Vertikalborrstativ
Precisionsborrning kräver ett stadigt stativ — Black & Decker vertikalborrstativ. Lätt att arbeta med — svängbar, fjäderbelastad hållare för maskinen. 65 kr
Samtliga priser är riktpriiser.

Black & Decker
VÄRLDENS MEST SÅLDA ELVERKTYG

BLACK & DECKER · Varholmsg. 2 · Göteborg V

Sänd mig utförlig broschyr om Black & Deckers olika hemverktyg och tillbehör!

Namn:

Adress:

Postadress:

Tlf 8/66

ÄR FRAMHJULSDRIVNA BILAR BÄTTRE?

BMC ställde frågan på annonsplats nyligen.

Experterna är fortfarande tveksamma. Det enda man är enig om, är att motor och kraftöverföring bör bilda en enhet som kan ligga fram eller bak i vagnen. Moderna racersportvagnar har visat att bakhjulsdrift med motorn framför bakaxeln förmodligen ger den bästa väghållningen.

BMC tvekar emellertid inte att svara med ett okvalificerat JA på den egna frågan. Annonstexten är alltså vilseledande i den utformning den fått av någon över-smart reklamkare. Det är just försäljningsmetoder av denna typ vi inte vill se i bilbranschen.

Många vana bilister känner till Hundkojans egenheter som kan vara farliga för den oförberedde. Får man framhjulssladd på en isfläck eller liknande uppträder våldsam understyrning och bilen går rakt fram. Är farten hög klarar en normalt kunnig bilist inte av situationen. Alla bilar är farliga om inte hastigheten anpassas till omständigheterna, framhjulsdrevna som bakhjulsdrevna.

BMC handlar därför fel när de genom att vilseleda bilisterna invagar dem i falska säkerhetskänslor. Annonskampanjer är dyra. Pengarna borde i stället användas till utvecklingsarbete. 1100:an skulle må väl av en detaljöversyn, som väl många ägare redan märkt.

Annonsmännens misstag kan rubba allmänhetens förtroende för företaget. Det vore synd. Hundkojan är i och för sig en utmärkt konstruktion och argument för saklig, konsumentupplysande annonsering av den typ vi lyckligtvis också ser ibland saknas inte.

BMC kommer kanske att anföra till sitt försvar att andra använder lika osmakliga försäljningsmetoder. Det är sant, även om det aktuella övertrampet är ovanligt grovt. Vi får kanske tillfälle att återkomma till avdelningen osaklig reklam — — —

Hj. Steinsvik

TEKNIK FÖR ALLA

TUNNELGATAN 3, postadress Box 3137, STOCKHOLM 3

Telefon växel 24 44 25

Redaktör: HJALMAR STEINSVIK

NUMMER 8 6—20 april 1966 ARGÅNG 27

Andre redaktör och ansv utg: STIG SANDELIN

Verkst direktör: BJARNE STEINSVIK

REDAKTIONSKOMMITTÉ: Generaldirektör Ragnar Woxén; undervisningsrådet Börje Beskow; professor Nicolai Herlofson, Kungl Tekniska Högskolan; professor Axel Johansson, Kungl Tekniska Högskolan; ingenjör Sven Sköldberg; Hjalmar Steinsvik.



FORUM

Under denna rubrik publicerar vi brev från våra läsare. Det kan gälla synpunkter på artiklar i Teknik för Alla, tekniska problem eller läsarens syn på teknik eller aktuella frågor inom vårt intresseområde.

BÅT UTAN SERVICE

Tack för den utmärkta ledaren i TEKNIK FÖR ALLA nr 6! Det är verkligen på tiden att konsumenterna får upp ögonen för missförhållandena inom båtmotorbranschen.

Själv köpte jag 1960 en Gray Marin 75 hk från AB Linco i Stockholm. Motorn var då demonstrationskörd. I våras vibrerade en bristfällig lödning på röret vid oljerenaren sönder med påföljd att vevstakslagen skar. Jag tog kontakt med Linco för att få nya lager, men firman förklarade att generalagenturen på motorn övertagits av AB Servbo.

Från Servbo erhöj jag en ny sats vevstakslager. Tre lagerskålar var justa men till den fjärde fick jag två övre lagerhalvor. Jag påtalade misstaget och fick då veta att Servbo inte hade flera lagerskålar i lager utan att dessa måste rekvireras från USA.

Det dröjde tre månader innan det resterande lagret levererades. Då var båtsäsongen slut och jag hade inte haft någon glädje av båten under hela sommaren. Jag är inte heller säker på att jag har fått rätt lager till motorn så att jag kan köra den här säsongen — det får jag inte reda på förrän lagret monterats på varvet. Jag har också fått veta att det inte finns färdiga topplockspackningar till min motor att få i hela landet.

Nu frågar jag mig om jag ska behöva köpa en ny motor för att kunna vara säker på att ha glädje av båten. Jag är inte motorkunnig själv — och har varken tid eller lust att själv rota i motorn. När sommaren kommer vill jag använda båten för att jag tycker om sjön och skärgården.

I värsta fall är jag inställd på att skaffa en ny motor till min båt. Men vad för märke ska jag i så fall köpa och var ska jag köpa motorn för att vara alldeles säker på att kunna få service på motorn inom rimlig tid om något skulle mankera?

Jag vill helt instämma med synpunkterna i ledaren. Jag betalar gärna litet mera för en båtmotor bara jag får garantier för service och reservdelshållning.

Arg båtägare

Vi har tagit del av insändaren enligt ovan och vill från början livligt beklaga det inträffade. Vi ber dock få klargöra vissa förhållanden.

AB Linco har under ett flertal år varit generalagent för Gray marinmotorer. AB Servbo är ett rent servicebolag, som endast säljer reservdelar och tillbehör och som inte har något med generalagenturen att göra. Vid sidan av Gray är AB Linco även generalagent för Evinrude utombordsmotorer, vilket är företagets huvudlinje.

För några år sedan började Evinrude tillverka inombordsmotorer och för nu fyra modeller på 90, 120, 150 och 200 hk. Enär vi ansett det omöjligt att representera två konkurrerande motormärken, upphörde vi för några år sedan med generalagenturen för Gray.

Trots upprepade kontakter med Gray Marine Motor har de ej lyckats få tag i någon ny representant. Vi har dock under mellantiden försökt göra vårt bästa för att hjälpa gamla Gray-ägare till rätta.

Att hålla tillfredsställande service utan att samtidigt sälja motorer är en mycket svåröst fråga och vi får därför för räkning Gray Marine Motor Co be om överseende med ev brister ur service-synpunkt innan ny generalagent blivit utsedd.

AB SERVBO

I DET HÄR NUMRET

Nu börjar båtåret med färg och fernissa sid 13

Genèvesalongen sid 16

Vår utsände Carleric Göranson rapporterar.

Big Bangers — klassen som kommer sid 18

Ny samlarserie.

Formel 1 1966 sid 21

Vi frågar — tre toppmän svarar sid 24

Förgrundsfigurer från våra tre största motororganisationer besvarar frågor om bilismens framtid.

Biltillbehör i vår sid 26

Lotus Elan Coupé sid 29

Vi testar en engelsman med stång.

Rekordracern som utklassade snabba jaktplan sid 32

Veteraner i väst sid 34

Gamla bilar i nya världen.

Monogram Ford GT sid 37

Mer om miniracing.

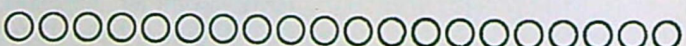
Fullblod för fartlopp sid 40.

Fartvidunder för havslopp ritat av Bertil Ledin.



OMSLAGSBILDEN

FORD GT 40 — Amerikas svar på Ferrari. Ford GT är en av de finaste bilar som byggts i Amerika. Trippelsegraren i Daytonas 24-timmarsstävling i år tyder på att 1966 blir ett hårt år för Ferrari. Ford GT 40 är för övrigt aktuell för Sverige just nu. Under påsken visas den på utställningen Sportvagnen & Vi i Stockholm.



I NÄSTA NUMMER

berättar vi om nyheterna på båtutställningen Allt för Sjön. Civilingenjör Björn Bergqvist inleder en ny artikelserie om rymdflyg med en beskrivning av de komplicerade beräkningarna kring månskotten. Stein Bekkevold redogör för undermetallen titans märkliga egenskaper. Biltesten gäller Ford Taunus Combi. Vår samlarserie Big Bangers fortsätter och när det gäller modellhobby behandlas R/C-flyg och miniracing.

Vinnarna i Bilo-tävlingen publiceras i nr 10.

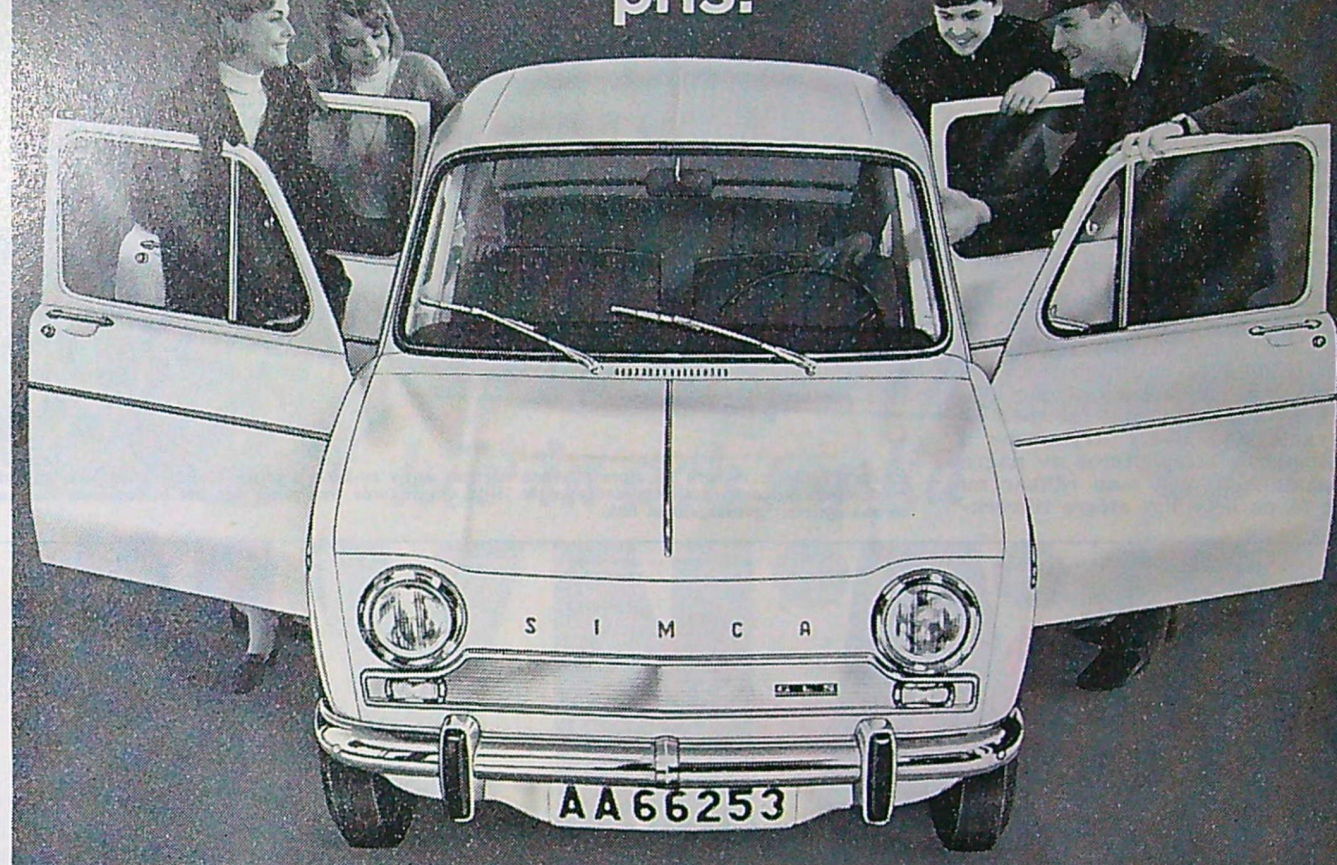


REDAKTION, ANNONSAVD OCH EXPEDITION: Tunnelgatan 3. Postadress: Box 3137, Stockholm 3. Telefon: 24 44 25. Prenumerationspris helår 38:-, halvår 20:- kr. Postgiro 15 79 92. Prenumeration kan påbörjas vid varje månads-skitte och verkställs enklast genom insättning på postgiro. Tidningen utkommer varannan onsdag. Eftertryck endast efter tillstånd.

Simca 1000



— nu
till lägre
pris! *



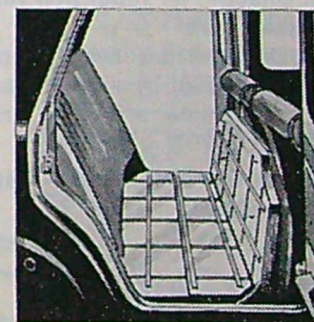
— presenterar även "halvkombi" och förenklad växling

*Simca 1000 LE, som nu introduceras i Sverige, ligger i 10.000-kronorsklassen! Det är ett verkligt förmånligt pris för en rymlig, modern 4-dörrars sedan med 50 hk (SAE) motor med femlagrad vevaxel, vass acceleration och toppfart på ca 130 km/tim. Den är bekväm, trivsamt att köra, har perfekt värmeanläggning och goda bagageutrymmen.

Simca 1000 LS är en helt ny typ av personbil — "halvkombi". Med ett enkelt handgrepp fälls baksätet undan

och man får ett rymligt, plåtklätt bagageutrymme med plant golv, idealiskt för varu-transporter, för transporter till sommarstugan, för extrastort semesterbagage. I övrigt är det en elegant 4-dörrars sedan med 50 hk motor, goda vägegenskaper och fina prestanda. Kort sagt: en utomordentligt praktisk bil till lågt pris — strax över 10.000:—!

Simca 1000 GLS med 52 hk motor har inredning, utrustning och finish av samma höga klass som "dyra" bilar.



Elegant, ventilerande klädsel av aeralon, djup, stadig stoppning i sätena och helt fällbara framsäten med vilstolsbeslag

ingår i standardutrustningen. Det är en av de allra snabbaste vagnarna i klassen med en toppfart på över 130 km/tim. Och givetvis har den liksom alla Simca-modeller 3 års rostskyddsgaranti!

Mot extrakostnad kan Simca 1000 GLS erhållas med en helt ny typ av semiautomatisk kraftöverföring. Det finns ingen kopplingspedal och man kan köra med ett minimum av växlingar — speciellt bekvämt i tät stadstrafik.

Säljes hos

PHILIPSONS

filialer och återförsäljare med service över hela landet

Generalagent:
Philipson & Söner AB
Stockholm



STOR FABRIK FÖR LITEN BANA

Av STEIN BEKKEVOLD

Miniracing har blivit de senaste årens stora slag på den svenska hobbymarknaden. Så är emellertid inte fallet överallt. Modelljärnvägshobbyn är fortfarande något att räkna med och detta gäller inte minst i östländerna.

Ett modelljärnvägståg ska vara väl detaljerat och miniatyrloken måste vara byggda så att de tål påfrestningar. Tillverkning av mj-materiel är ett precisionsarbete och detta gäller inte minst i de små skalorna som TT och N.

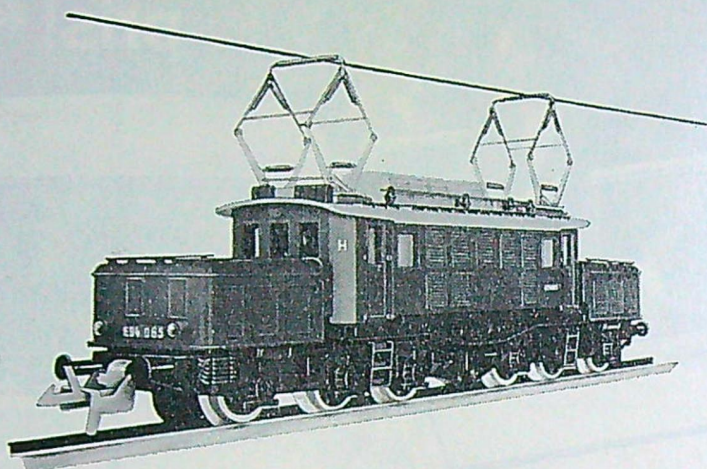
De små modellbanorna i TT-skalan, dvs 1:120 med 12 mm spårvidd, har visat sig vara ganska konkurrenskraftiga även gentemot de gamla och välkända märkena i skala H0. Detta gäller inte minst Zeuke, som nu beslutat sig för att satsa mycket hårt på den behändig Table Top-skalan.

I anknytning till Leipzig-mässan invigdes Zeuke & Wegwerth sin nya fabrik på Storkower Strasse i Ost-Berlin. Det lär höra till ovanligheterna att man bygger en speciell fabrik för tillverkning av mj-tåg. Zeuke-fabriken är en sexvåningsbyggnad. Utrymmena i huvudkomplexet kompletteras av några låga maskinhallar och man räknar nu med att få en betydligt större tillverk-

ningskapacitet än i den tidigare fabriken.

Behövs det då verkligen en så stor fabrik för att tillverka TT-tåg? I dag

behövs det inte. Fabriken är i själva verket 30-40 procent större än vad som betingas av tillverkningen i dag, (Forts på sid 8)



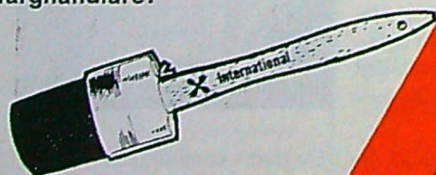
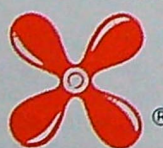
Zeuke TT tillhör numera de stora märkena när det gäller mj-banor i skala TT eller 1:120, och att likheten med förebilden och detaljnoggrannheten är långt driven torde framgå av den här bilden, som visar en av vårens nyheter, godstågsloket E94.

För Er som har plywoodbåt!

Speciallacken INTERLUX 707, hårdlack på polyuretanbas, påverkas ej av limgenomslag. Hårdblank, ytterligt slitstark, tål väder och vind, kemikalier, heta kokkärn m.m.

OBS! Mätta alltid ändträet på ny plywood! Vid målning: INTERLUX 708, den överlägsna hårdlackfärgen - ger samma effektiva långtidsskydd som INTERLUX 707!

NU dessutom båtpensel till förmånspris - fråga Er Internationalfärghandlare!



var med i vårens roligaste tävling!

-klipp ihop
Er egen festliga
fantasibil!



kör in och tanka

NYNÄS

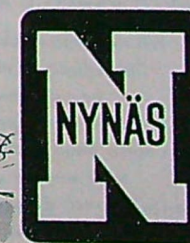
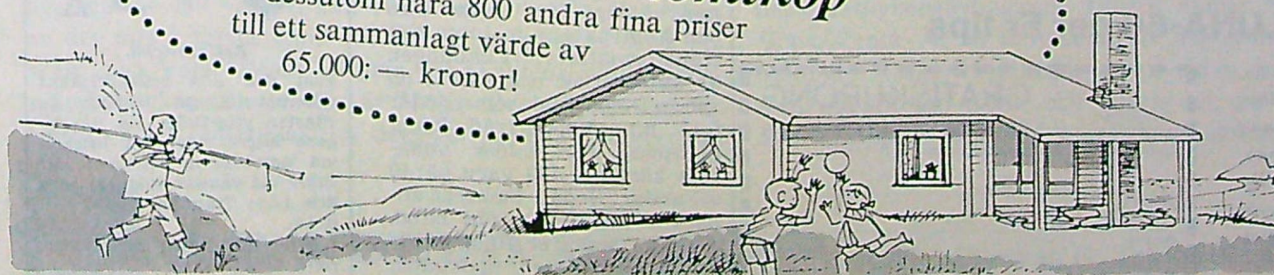
Nu pågår NYNÄS bilklippartävling! Var med och vinn - så här går tävlingen till: Varje gång Ni under tävlingstiden 1/4-22/5 kör in och tankar 25 liter eller mer, får Ni en bild av 2 bilar. Tanka 5 gånger. Klipp sedan ihop en egen fantasibil av de 10 bilder

Ni fått. Helt fritt (glöm bort hur en riktig bil ser ut). SÄTT IGÅNG! Kör in och tanka NYNÄS redan idag och hämta de två första bilderna. Senast den 25/5 skall bidragen vara Nynäs-tillhanda.

MYCKET ATT VINNA PÅ NYNÄS!

1:a pris denna sportstuga
+ 10.000:- till tomtköp

dessutom nära 800 andra fina priser
till ett sammanlagt värde av
65.000:- kronor!



**VILKET JOBB
NI ÄN HAR**



FRISTADS
PASSAR ALLTID

FRISTAD SKYDDSKLÄDER · GÅR UTANPÅ ALLT

Jag har satsat på riktiga "grejor" i min hobbyverkstad, därför har hobbyarbetet blivit roligt och alla småreparationer verkligen lösningsbara. Varje år gör jag intressanta köp ur LUNA-katalogerna.



Göran Persson
Apelgatan 9
VÄSTRA FRÖLUNDA



Elsvetsa!? LUNA-66 ger Er tips

Hämta gratis hos Er Järnhandlare eller beställ genom vidstående kupong årets stora hobbykatalog med verktyg och maskiner och dessutom "tipsartiklar" på olika bearbetningsområden.

GRATISKUPONG

Till LINDAHL & NERMARK AB
Göteborgsvägen 16 Alingsås

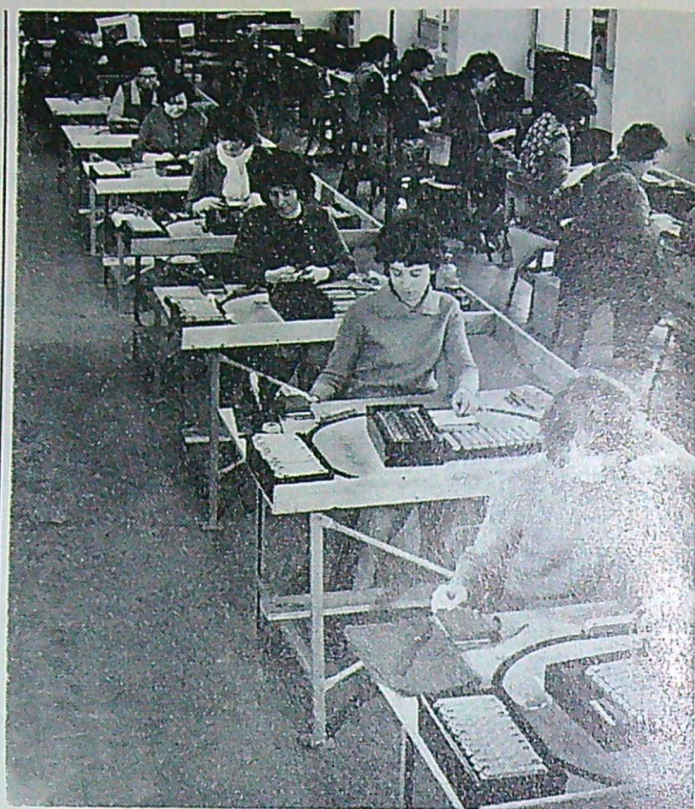
Var vänlig sända Er katalog LUNA-66 till

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

TFA 8/66



Varje lok testas på en ovalbana varvid man kontrollerar att det går som det ska, att reverseringen fungerar perfekt och att motorn inte producerar onormalt mycket värme.

STOR FABRIK FÖR LITEN BANA

(Forts fr sid 6)

men man räknar med att man med rationell tillverkning och storserier ska kunna få ner priserna och att detta ska leda till att TT-tågen blir ännu mera populära i framtiden. Man har därför tagit till utrymmena så att man kan växa vidare inom de utrymmen som nu står till buds.

Det ingår en förbluffande mängd detaljer i ett modelljärnvägslok. Hos Zeuke tillverkar man också det mesta själv och arbetsmomenten blir därför många. På den översta våningen ytbehandlas metalldelarna. Där förnicklas alla dessa små krokar, plattor, vinklar och andra smådetaljer som så småningom blir till lok och vagnar.

I nästa våning tillverkas sådana detaljer som vagnskåpor och hjul samt nylon-drev på stålaxlar. Elmotor-tillverkningen sker i en annan våning. Där lindar man och kontrollerar motorer och transformatorer. Lindningen är automatisk och sker i en speciell maskin som lindar 0,15 mm koppartråd kring plåtarna, som bildar ankarets kärna, i 400 varv på 40 sekunder. Sedan lackeras ankarets lindningar för hand. Sedan ankaret lindats behandlas det med epoxilack. Därefter monteras motorn

och provkörs. Vid denna granskning kontrolleras dels att motorn snurrar ordentligt, dels att den verkligen tar de 100 mA den ska ta.

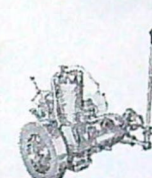
Loken monteras för hand — det är en tålmodsprövande process som kräver både tid och grundlighet — (Forts på sid 10)



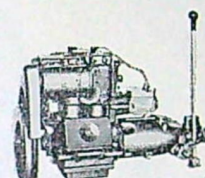
Reflexbricka.

Fäst den lilla reflexbrickans säkerhetsnål på insidan av vänster ytterficka. Gå på vägens högra sida. Låt brickan vid användning hänga i sitt snöre vid vänster sida. Då syns den både framifrån och bakifrån.
Affärsmän! Sälj reflexmaterialet! Allmänheten vill köpa.

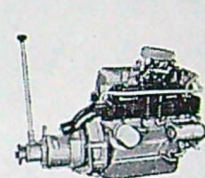
Världens största marinmotor- program



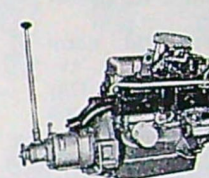
C 5. Bensin, 5 hk
Fotogen, 4 hk



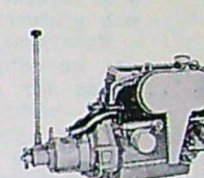
C 10. Bensin, 10 hk
Fotogen, 8 hk



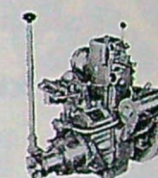
BB 30. Bensin och
fotogen 24—45 hk



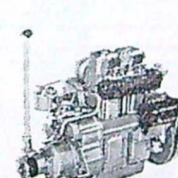
MB 18 F. Fotogen,
45—56 hk



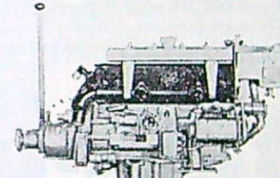
BB 100. Bensin,
63—100 hk



MD 1. Diesel, 7 hk



MD 2. Diesel, 15,5 hk



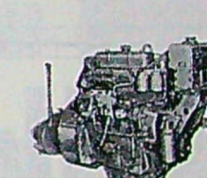
MD 19. Diesel, 68 hk



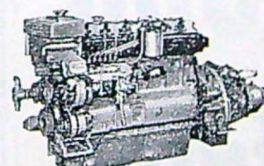
MD 27. Diesel, 83 hk



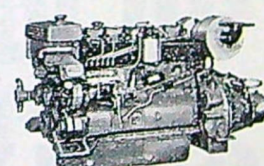
MD 38. Diesel, 44—53 hk



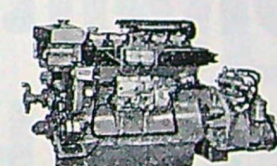
1113 BR. Diesel, 44—53 hk



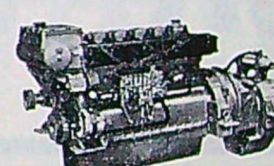
MD 50 A. Diesel, 75—94 hk



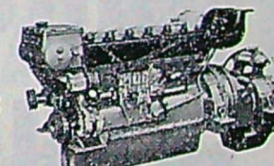
TMD 50 A. Diesel, 93—122 hk



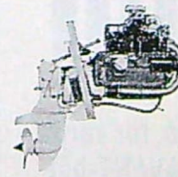
MD 70 A. Diesel, 100—126 hk



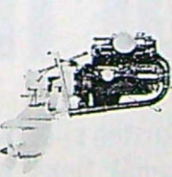
MD 100 A. Diesel, 135—148 hk



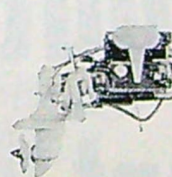
TMD 100 A. Diesel, 210—225 hk



AQ 60 F/100.
Fotogen, 60 hk



AQ 95/100.
Bensin, 95 hk



AQ 110/100.
Bensin, 110 hk



AQ 110/200.
Bensin, 110 hk



AQ 150/200.
Bensin, 150 hk



AQ D 19/100.
Diesel, 68 hk



AQ D 27/200.
Diesel, 83 hk

Detta är världens största marinmotorprogram. Det innehåller bensinmotorer, fotogenmotorer, dieselmotorer, inu-aggregat — allt vad Ni kan önska upp till 225 hk. Ändå är det inte i första hand för det stora urvalets skull Ni skall välja Volvo Penta — utan för kvalitets skull. Driftsäkerhet, ekonomi, service är Volvo Pentas honnörsord. Därför köper amerikanerna fler Volvo Penta-motorer än

något annat importerat marinmotormärke. Därför är Volvo Penta det ständigt återkommande namnet i de internationella hastighetstävlingarna. Därför vinner Ni på att välja Volvo Penta. Är Ni intresserad av någon av Volvo Pentas motorer? Ringa in motorn, riv ur sidan och sänd in den med uppgift om namn och adress till oss eller närmaste återförsäljare, så får Ni detaljerade uppgifter.



AB VOLVO PENTA

Box 392 Göteborg 1 Telefon 031/23 54 60

STOR FABRIK FÖR LITEN BANA

(Forts fr sid 8)

och kontrollkör sedan på en ovalbana. Ett antal kontrollanter sitter vid sina bord, var och en med en ovalbana framför sig, och övervakar att loken efter kontinuerlig drift i hela tre timmar inte blir varmare än att man ledigt kan hålla handen på dem. Man undersöker samtidigt även hur loken tar kurvorna, kontrollerar bog-gier osv.

I en annan fabriksall tillverkas bansektioner. Detta sker dels med hjälp av maskin, dels för hand. Modelljärnvägsaxlar är inte

billiga och efter det man följt tillverkningen förstår man orsaken. Växlarna monteras nämligen för hand och detta är ett utpräglat knäp-göra.

De färdiga loken, vagnar-na och spårsektionerna sam-las i slutkontrollen, där de olika modelljärnvägssatser-nas delar läggs ner i sina kartonger.

Modelljärnvägsentusiaster-na är stränga när det gäller kravet på realism och man lägger därför ner mycket ar-bete på att få fram underlag för de lok och vagnar, som ska lanseras. Zeuke-fabriken har en speciell ritsal där man konstruerar nya modeller med ledning av fotografier och teckningar. Där ritas också alla de specialverktyg som fordras som t ex press-och gjutverktyg.

Fabrikshallarna vid sidan om huvudbyggnaden är av-sedda för grovarbetet. Där finns verktygsmaskiner och maskiner för utstansning av metaldelar samt pressgjut-ningsmaskiner för tillverk-ning av vagnskåpor, slipers och mycket annat av termo-plast.

Det var jag som
körde om
i skynd



kurva

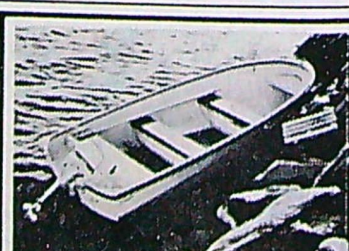
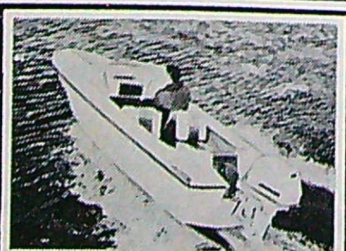
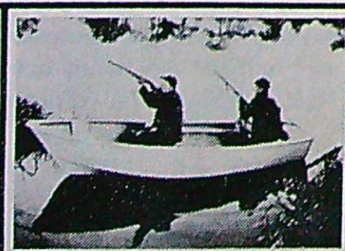
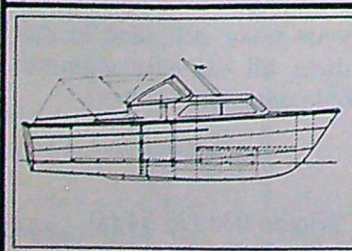


TT är en liten modellskala. Titta på flickan som håller ett modellok i handen. Här kan man verkligen tala om miniatyrmodeller.

Säkert • skönt till sjöss med **AVANT**-båtar från Monark Crescent

Tala med Er återförsäljare:

för kusten eller insjön, för varje ändamål finns en AVANT-båt med Lloyd's serietifikat — världens strängaste tillverk-nings- och materialkontroll.



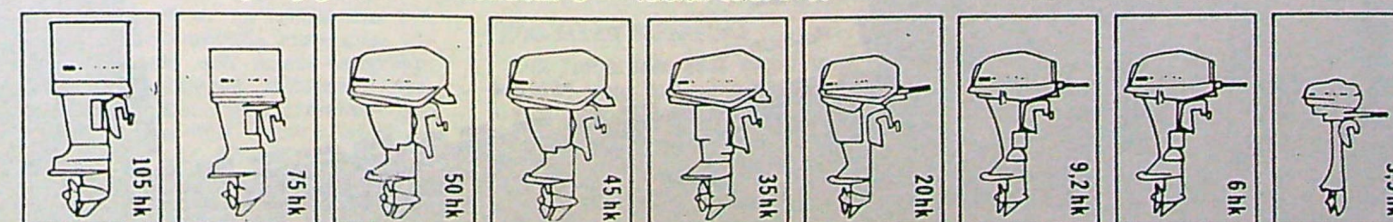
CHRYSLER OUTBOARD

exklusiva motorer för bra båtar



Generalagent:

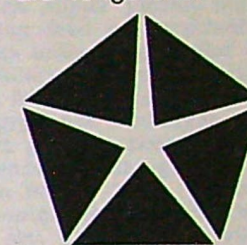
AB Motorkraft — Regeringsgatan 89 — Stockholm C — Telefon 08/23 24 90

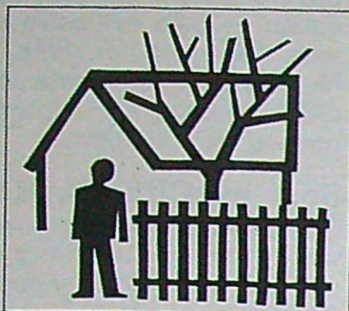


ab konsulterna olby & co

Världsmärket CHRYSLER har gjort entré på utbordarmark-naden — med exklusiva mo-torer för bra båtar. Från 105 hk, världens starkaste med OBC-certifikat, ner till mark-nadens lättaste 3,5 hk.

Se t. ex. CHRYSLER 9,2 En tystlåten lättviktare med verkligt sting. Ovanligt avan-cerade konstruktionsfinesser för sin ringa vikt. 9,2-an är rolig att köra — den över-raskar med sin distinkta villi-het. En stolthet i Chrysler-serien. 2 års fullgaranti.





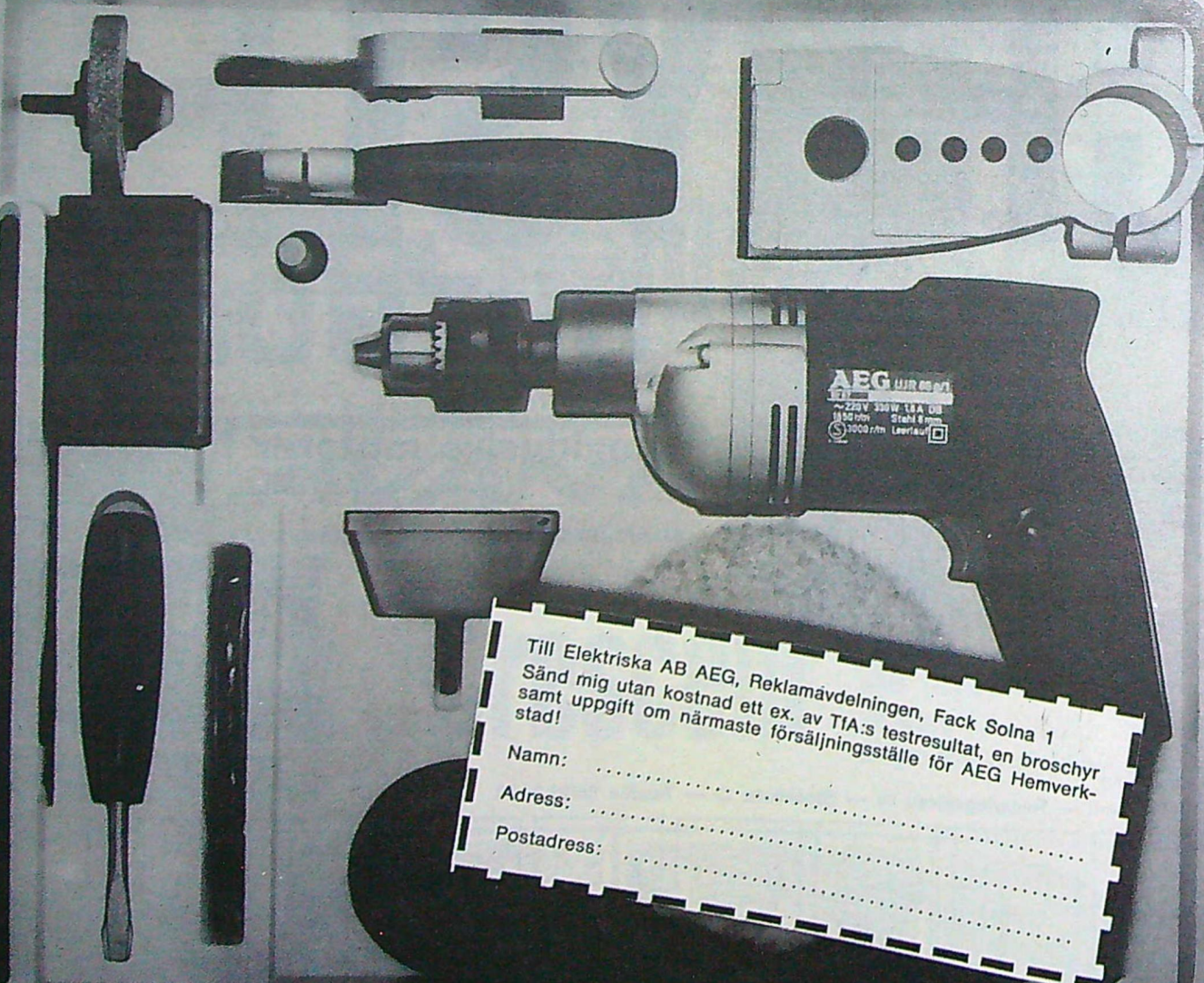
villaägare...

På vilket sätt ser Ni om Ert hus?

Om Ni ska sätta upp en ny bokhylla i vardagsrummet eller om dörren till sovrummet går trögt, ordnar Ni det då själv eller låter en hantverkare göra det? Förmodligen gör Ni det själv. Och med rätt utrustning går det snabbt, enkelt och blir bättre. Och rätt utrustning är en AEG Hemverkstad. En robust, tålig bormaskin bildar kärnpunkten tillsammans med borrar-slip- och polerenheter. Med dess hjälp borrar Ni raskt nödvändiga hål i väggen för bokhyllans fästen — med slagbormmaskinen även i hårdaste betong. Den kärvande dörren klarar Ni lika enkelt med sliptillsatsen. Detta är bara några exempel på vilken nytta Ni kan ha av en AEG Hemverkstad. Ni kan ju också använda den till arbeten på båten eller polering av bilen. Och AEG Hemverkstad kan kompletteras med en rad enheter som tillfredsställer även den kräsnaste hempysslare. AEG Hemverkstad har testats av Teknik för Alla och fått högsta betyg. Det kan Ni själva konstatera om Ni fyller i kupongen och sänder in den. Vi skickar Er omgående ett sätryck på testresultatet tillsammans med en utförlig broschyr. Men sänd in den redan i dag! Snart är våren här. Och med den allt pyssel som går så mycket enklare med en AEG Hemverkstad!

AEG ELEKTRISKA AB AEG

M 15.40



Till Elektriska AB AEG, Reklamavdelningen, Fack Solna 1
Sänd mig utan kostnad ett ex. av TFA:s testresultat, en broschyr
samt uppgift om närmaste försäljningsställe för AEG Hemverk-
stad!

Namn:

Adress:

Postadress:



NU BÖRJAR BÅTSÄSONGEN MED FÄRG OCH FERNISSA

Av STIG SANDELIN Foto ULF URBAN

Våren har kommit och därmed är också arbetet i full gång på småbåtsvarven. Det gäller att få båten slipad, målad och färdig så fort som möjligt.

Träbåtsägaren har det mest omfattande — och mest brådskande — utrustningsarbetet. En träbåt mår inte bra av att länge ligga i solgasset. Solvärmen torkar ut båten, näten börjar gista och om den legat länge på land så kan det dröja innan den blir riktigt tät.

Ytbehandlingen av en träbåt har två ändamål, dels att skydda materialet för fuktens, vattnets och solens angrepp, dels att ge båten en tilltalande yta. Samma sak gäller för lättmetall- och stålåtar medan den vackra ytan är det väsentliga när det gäller båtar av glasfiberarmerad plast.

Först ett par allmänna råd. Det finns flera olika färgmärken på den svenska marknaden. Några av dessa märken har en komplett materialserie som täcker alla båtvårdsproblem, andra har ett

mindre register. Vi rekommenderar båtägaren att hålla sig till ett märke och inte blanda olika fabrikat, dvs undvika experiment som t ex att använda en primer eller grundolja från ett fabrikat i kombination med en färg eller en färg från ett annat. Färgförsäljaren eller båtklubbssgrannen kanske ger ett annat råd, men det är bara tillverkaren som vet med säkerhet vilka material som kan kombineras. Välj därför ett fabrikat och följ konsekvent denna tillverkarens anvisningar.

FÄRG ELLER FERNISSA?

Det finns knappast något land i världen där man färgar båtytor i så stor utsträckning som i Sverige. Man vill visa trädets vackra yta och slipar och putsar till dess man får en spegelliknande yta. En färdig yta är dock betydligt mera arbetskrävande än en målad yta. För man en repa eller en blåsbildning på en färdig yta tvingas man till en genomgripande nedslipning vid nästa ytbehandlingsomgång. Fernis-

san gulnar nämligen något under säsongen och även träet — speciellt då mahogny — förändrar färg. En bättring av en färdig yta märks därför genast därför att den blir ljusare eller mörkare än det omgivande partiet. En färgskada kan däremot lätt snyggas upp med betydligt mindre arbete.

Om man föredrar att måla båten så rekommenderas ljusa färger när det gäller träbåtar. En mörk färg absorberar värme och kan bli orsak till att näten — springorna mellan bordläggningens "bräddor" — går upp. Ett ljus däck och ett ljus kabintak reflekterar solstrålarna medan t ex ett mörkt kabintak "suger åt sig" värme och gör det olidligt hett i båten.

TRÄBÅTAR

Vårutrustningen inleds med att båten tvättas av. Om färg eller färdig yta är i gott skick så slipas ytorna matta. Efter avtorkning med en varnolenfuktad trasa stryks sedan färgen eller färdig ytan. Det gäller att stryka tunt — lägger man på för tjockt får man mycket lätt misspdydande rinningar, s k gardiner. På en god yta räcker det oftast med en enda strykning, men om man önskar en bättre finish kan man upprepa arbetsomgången med ytterligare en slipning osv. Slipningen är viktig då färgen eller färdig yta måste fästa ordentligt vid underlaget — den fäster naturligtvis bättre vid en sträv, mattslipad yta än vid en blank.

Om ytan är sämre med t ex skrapmärken så måste först båtträ impregneras. När det gäller konventionella färger och färdig yta används ofta oljehaltiga impregneringsmedel. Dessa impregneringsmedel kan inte kombineras med plastlack av polyuretantyp, som kräver oljefria impregneringsmedel. Läs bruksanvisningen och följ den noga. Efter impregnering och ev spackling slipas och målas ett par gånger enligt den tidigare nämnda behandlingsgången.

En verkligt dålig yta — avflagnande färg eller färdig yta — kan kräva en helt ny behandlingsgång. Skrapning är ett tungt och besvärligt jobb — om ni skrapar, använd skarstensskrapa eller sikk, inte trekantsskrapa — och man vinner tid och spar arbete om man istället använder sig av färgborttagningsmedel. När man lagt på ett sådant medel mjuknar färgen eller färdig ytan och kan sedan lätt "skyfflas" bort med en lätt skrapning.

När färgen och färdig yta är borttagen tvättas skrovet noga med varnolen och impregneras enligt färgfabrikatets anvisningar. Om båten ska färdig yta grundstryks först med förtunnad färdig yta sedan impregneringen fått torka ordentligt. Man slipar och färdig yta sedan i så många omgångar som rekommenderas av fabrikatet. Vid målning stryker man först med primer och sedan med en första omgång förtunnad färg. Därefter följer ett flertal omgångar slipning och påläggning av ny färg.

PLYWOODBÅTAR

Den moderna polyuretanlacken — det är en plastlack — finns i både enkomponentstyp och med härdartillsats. Färg AB International tillverkar en sådan tvåkomponentslack — Interlux — som visat sig speciellt lämplig vid ytbehandling av plywoodbåtar. Den ger bl a ett mycket gott skydd åt plywoodens ömtåliga ändrättytor. En del plywoodfirmor rekommenderar följande uttryck-

NU BÖRJAR... (Forts fr föreg sida)

ligen polyuretanlack vid ytbehandlingen. Denna lack, som naturligtvis även är lämplig för ytbehandling av såväl träbåtar som plastbåtar, har dessutom den fördelen att vara synnerligen snabbtorkande.

PLAST- OCH PLÅTBÅTAR

När det gäller plast- och plåtbåtar så krävs att plasten eller lättmetallen tvättas av mycket noga för att få bort fettbeläggningar o dyl.

För att få god vidhäftning krävs lätt slipning. På plastbåtar kan man i regel måla direkt på plasten utan primer. Botten bör dock strykas med primer för att få bästa möjliga vidhäftning av bottenfärgen och hela lättmetallbåten bör primerstrykas.

Lättmetallbåtens botten bör strykas med primer i flera omgångar därför att bottenfärg av beväxningshinder typ ofta innehåller

koppar. Kommer kopparn i kontakt med lättmetallen uppstår en frätning och det krävs därför ett rejält skyddande skikt mellan lättmetallen och kopparfärgen.

BOTTENMALNING

Man använder specialfärger under vattenlinjen för att skydda mot beväxning — alger och havstulpaner bosätter sig annars gärna på en båtbottnen.

Bottenfärgen är giftig och det inträffar varje vår olycksfall därför att båtägare torrsliplar bottenfärg. Om man inte vill våtslipa måste

man här använda ansiktsmask.

En båtbottnen impregneras vanligen med kopparsalter av Cuprinol-typ, stryks med primer av den typ som färgbrikatet rekommenderar och sedan avslutas behandlingen med i regel två strykningar med växtlighetsförhindrande bottenfärg. Vissa färger tål inte lång solljusexponering och det är därför vanligt att den sista strykningen sker kvällen före sjösättningen.

Nåt under vattenlinjen spacklas inte med hårt spackel. Om man skulle använda ett sådant hårt material i näten skulle följden bli att träet inte kunde utvidga sig när det drar åt sig vatten. Bordet — brädan — skulle sprängas. Öppna nåt kan dock tätas med mjuka tätningssmedel av t ex vax, gummi-asfalt eller konatgummityp.

INTERIÖREN

Förr mönjade man alltid botten på insidan. Numera använder man dock syntetiska färger av speciell typ — exempelvis Internationals V-Danbolin — i stället för den långsamtorkande mönjan. Den förnuftigt försiktige båtägaren stryker däckens med halkskyddande färg eller fernissa i stället för blankfernissa, som blir farligt hal när den är våt. Kabintaket bör, som tidigare nämnts, hållas i ljus färg. En ljus, blank färg kan dock bli irriterande för ögonen och en matt eller halvmatt färg är här att föredra.

Till sist några råd som vi hämtat ur Internationals handbok Fakta om båtvård:

- Börja aldrig ett arbete innan ni läst burkens bruksanvisning.
- Ingen målning eller fernissning i fuktigt eller dimmigt väder eller vid lägre temperatur än plus 5° C.
- Måla eller fernissa aldrig i starkt solsken.
- Lacka inte när grannen slipar och slipa inte när grannen lackar.
- Vattna marken runt båten när det är riktigt torrt.
- Skaka aldrig en färg- eller fernissburk. Då får ni lätt blåsor i ytan.
- Doppa inte penseln ända ner till förlindningen.
- Tänk på att snabbtorkande färger och fernissor behöver förtunnas vid låga temperaturer.
- Använd hellre två minuter till urtvättning av penseln före arbetet än ett par dagar till slipning och ommålning av en oren yta.

självväxlande!



daf 66

Ni behöver bara gasa, ratta och bromsa — aldrig växla. Växlingen sköter DAFs steglösa kraftöverföring, Variomatic, som gör kopplingspedal och växelspak överflödiga. Körningen blir enklare och säkrare. Lugn och avspänd körning, alltid med båda händerna på ratten och ena foten på golvet? Sportig, snabb och rivig med en fot på gasen och en på bromsen? Vilket korsätt Ni än väljer är DAF bekvämare — inte minst i stadstrafik.

Där vinner Ni också på de snabba starterna och upplever att DAF är en billängd före — inte bara i tekniskt avseende. Självväxlingen inbe-

griper även differentialsjärr för riktigt väggrepp i halkigt väglag och tvära kurvor. De små ytterformaten, ringa vändraden och direktstyrningen gör DAF lättparkerad. DAF har alltså oslagbara egenskaper som stadsbil. För långkörning erbjuder DAF god ekonomi och komfort. Bränsleförbrukningen är lag och rundsmörjning obehövlig. 3 års rostskyddsgaranti. Bekväma sittutrymmen för 4 vuxna. Genomströmmande ventilation med stängda rutor. 400 l bagageutrymme (nästan som två ordinära badkar!).

daf -en billängd före...

Onskar Ni utförligare data om DAF så posta denna kupong för gratis tyrfärgsbroschyr
Till SVENSKA DAF AB, Birgerjarlgatan 112, Stockholm Ö

NAMN _____

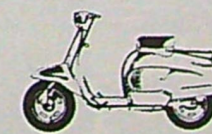
ADRESS _____

POSTADRESS _____

TEL _____

Jag är bräddad av en moped!

För första gången. Men vilken stil! Vilken elegans! Vilken form! Och vilka TOPP-finesser! TT-tank och TT-sadel. Avgasrör med jet-tratt. Stora fullbromsnav. 21" MC-däck. Teleskopgaffel fram. Super-stötdämpare bak. Överdimerad HVA Export-motor. En TOPP-dröm för alla tuffa grabbar. Prova för Dig på: Monark TOPPER-R-R...



Monark Automat — med många lyxdetaljer trots det låga priset. Automatkopplad HVA-motor med pedaler, effektiv bakhjulsfjädring.

Monark Sport — heltuff med nya 2-växlade HVA Exportmotorn med fotväxel. Bensintank, täckplåt, fälgar och skärmar förkromade.

Monark Skoterett — elegant och bekväm som en skoter. Lättkörd, bensinsnål och körkortsfri som en moped. 2-växlad fläktkyld HVA-motor med fotväxel.



66 GENEVE 1966

Så sprack då myten om Genève-salongen som nyheternas salong! Fabrikanterna svek för första gången på flera år, trots att det in i det sista talades om nya bilar från bl a Opel och Ford. Ja, t o m nya Volvo var på tapeten.

Men nyheterna uteblev helt sonika och det är väl kanske inte att undra på efter höstens kolossala modelluppladdning i Frankfurt, Paris och London. Bilfabrikerna måste helt enkelt hämta andan mellan varven, det går inte att spotta ur sig nyheter ideligen. Nu hade man nöjt sig med ett uppkok på höstens modeller, ett uppkok där detaljförändringarna var legio men karossändringarna få.

Vad som främst dominerade årets salong var kombi-bilen. Den har äntligen slagit igenom hos tillverkarna, de flesta har redan demonstrerat sitt program på området, nu tillkom Fiat 1100, Audi samt BMC 1100, samtliga i mycket tilltalande och välplanerade herrgårdstutföranden. Och mera lär det bli framöver, bl a ryktades det om en kombi från tyska BMW inom kort.

BMW svarade för en av salongens få verkliga nyheter. Det var modell 1600 som nu kom i ett lätt, elegant coupékarosseri. Vagnen är delvis ombyggd, bl a har hjulbasen minskats med 50 mm och karossen har kortats av. Den fyrcylindriga radmotorn ger 85 hk DIN, dvs 2 hk mer än tidigare. Futtig effekt kan tyckas med tanke på vagnens egenskaper. Men man gjorde ingen hemlighet av att detta bara är början på en coupé-serie som ska omfatta hela modellfloran från 1600 t o m 2000.

En annan nyhet var Jaguar typ E i ett förlängt, s k 2+2-sitsigt utförande.

Det innebär att en liten sittbänk klämts in bakom framsätena och att vagnen därmed, allt enligt fabriken, är fyrsitsig. Det är den nu inte, en provsittning avslöjade snabbt att baksätet på sin höjd kan härbärgera spädbarn. Och knappt det!

Rover slog hårt på sin nya modell TC, som är en vassare version av personvagnen 2000. Genom att bestycka insugningssidan med dubbla förgasare har man höjt effekten från 91 till 108 hk DIN — ingen dålig effekt för en 2-liters standardmotor.

Avdelningen snabba bilar blir större för varje år, här är det främst italienerna som utmärker sig. Så ock i år. Den lilla ASA, som ägs av ett stort italienskt kemikonsortium, 45k överraskande upp i två varianter, Rollbar 1300 och 1800.

Grundstommen är densamma, ett nytt, mycket avancerat räckhassi. Karossen är av plast, har avsevärt tak med inbyggd stötbåge typ Porsche Targa, allt mycket föredömligt utfört. Skillnaden bilarna emellan ligger i motorutrustningen. ASA 1300 har en nykonstruerad rak sexa på 1290 cc och 124 hk effekt, medan 1800 har en till 1755 cc uppborrad version av basmotorn, den lilla Ferrari 1000.

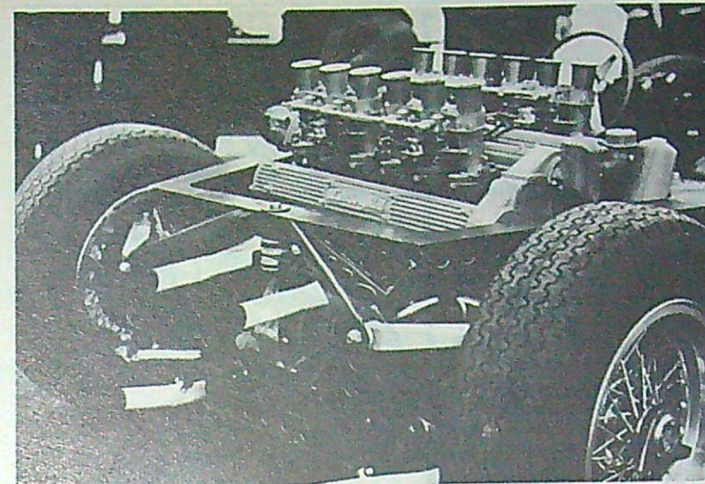
Abarth kom direkt från racerbilutställningen i Turin med sin OT 2000, som närmast kan beskrivas som en Fiat 850 i kromosomformat. Carlo Abarth har byggt om hela bilen, och bl a monterat in en 2-liters motor med överliggande kamaxlar. Fartresurserna är skrämmande, drygt 240 km/tim. Det måste erkännas att bilen såg otroligt tuff ut med sina halvmeterbreda hjul, överdrivna spårvidd och ringa höjd. Ty-

Av CARLERIC GÖRANZON

Årets Genève-salong, den 36:e i ordningen, hade man väntat sig mycket av, då envisa rykten i flera månader hade förutsagt att salongen skulle följa sina goda traditioner och visa upp en flod av högin-tressanta nyheter. Tyvärr var verkligheten krassare än drömmen, och salongen blev en besvikelse.



Triumph visade den nya modellen 1300. Vagnen är framhjulsdriven och drivaggregatet kommer i förstorat skick i den nya, stora SAAB:en (Se TFA nr 2/66).



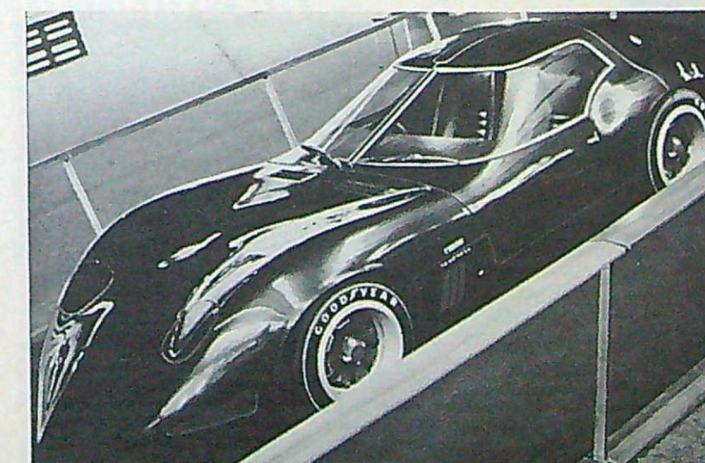
En farlig konkurrent: Lamborghini V12, fyra liter och 430 hk. Motorn är sammanbyggd med växellådan och aggregatet sitter bakom föraren.



Skodas ganska färska MB 1000 visades i Genève i ett utförande med hardtop. Man kan diskutera om den är snygg eller inte, eller hur?



Italienska ASA visade nya Rollbar med rörram och plastkaross. Taket är avtagbart och vagnen levereras med 1300 eller 1800 cc motor.



Vauxhalls överraskning: En mycket elegant experimentbil vars exteriör baserar sig på amerikanska Cheetah. En V8 rymts under huven.



Carlo Abarth har färdigställt sin nya OT 2000, baserad på en Fiat 850. Ett imponerande resultat, vagnen gör hela 240 km/tim.



Den alltmer ökade efterfrågan på kombivagnar speglas på bilsalongerna. Auto-Union visade en kombivariant på sin nyskapelse Audi.



BMW 2000 är en förstoring av 1800-modellen. Yttre skillnaden mellan de två modellerna är 2000-modellens inkapslade strålkastare.



BMC 1800 har fått nytt namn och ny grill. Den säljs i fortsättningen som Morris 1800. Motorn är på 1798 cc och ger 87 hk.

GENÈVE . . . (forts)

vär är priset inte så ringa, drygt 40 000 svenska kronor kostar apparaten.

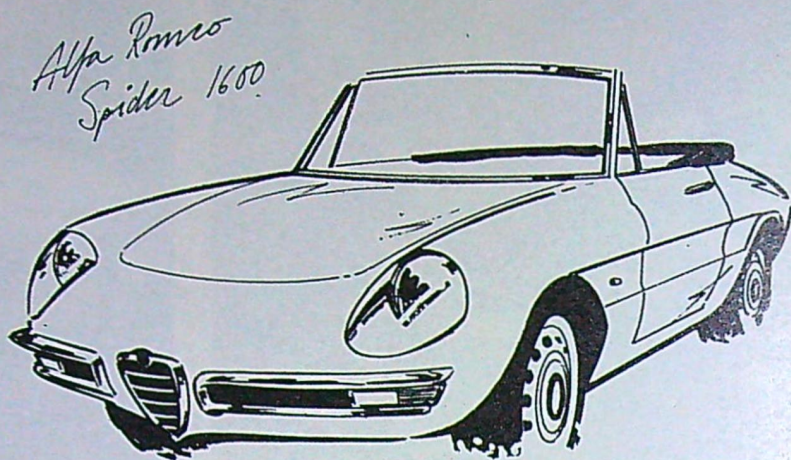
Den mest potenta bilen i hela samlingen kunde Lamborghini visa upp. Det var P400 "Miura", en mycket avancerad vagn som kom direkt från plåtskräddare Bertones ateljé. "Miura" har nämligen en 4-liters V12-motor monterad transversalt bakom föraren! Därmed har Lamborghini uppnått bästa tyngdpunktsplacering i vagnen samtidigt som största tyngden ligger över drivhjuln med exceptionellt gott däckgrepp som följd. Med sina 430 hk är vagnen kapabel för färter kring 320 km/tim.

Bertone visade fö upp en imponerande kollektion specialkarosser, bl a på Jaguar och Porsche 911-basis. Enligt min uppfattning är han på väg att bli stilledande när det gäller bildesign. Ett intryck som stärktes av Pininfarinas ganska svaga, USA-inspirerade vagnar.

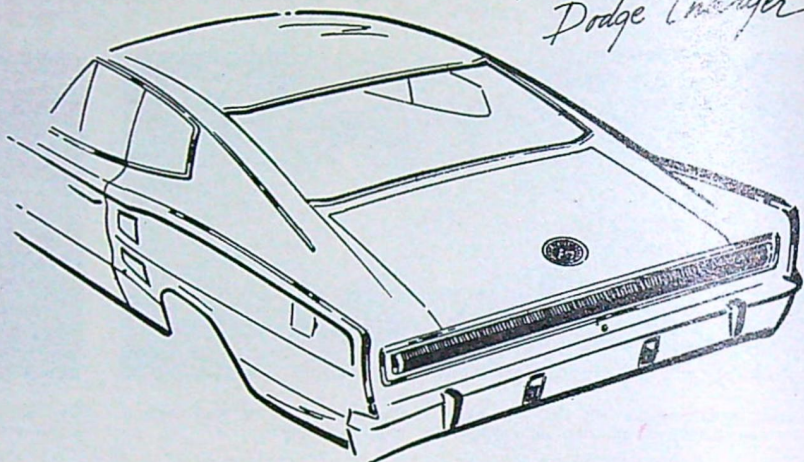
En intressant företeelse i internationella bilsalonger på sistone är den allt rikligare förekomsten av s k experimentvagnar. Det är något som hittills bara de amerikanska koncernerna producerat, men nu har plötsligt europeerna insett bilarnas oerhörda reklamvärde. Kostnaden för att framställa en experimentbil är faktiskt liten mot den gratisreklam som man får i världspresen.

Resultatet lät inte vänta på sig, i Genève ställde plötsligt både Vauxhall och tyska Ford upp med var sitt specialbygge. Vauxhalls vagn blev kanske mest uppmärksam, det är en otroligt strömlinjeformad vagn med ovanligt djärva, eleganta linjer. Vagnen som framställts helt på fabriken i Luton ska tjäna som testbåt för en serie nya V-motorer påstod en talesman, medan en annan erkände att den bara ska gå på utställningar. Och pratet om en framtida produktionsmodell avlivades direkt.

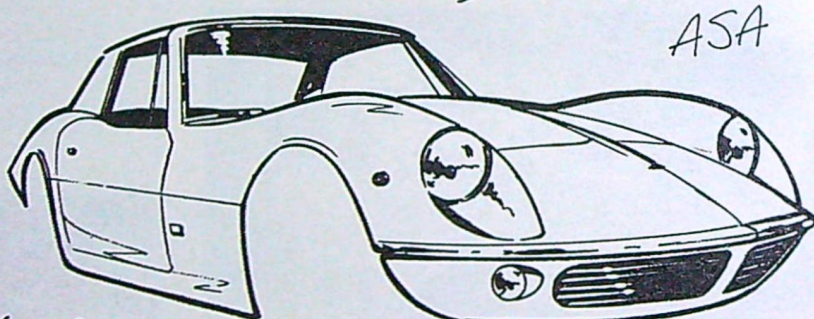
Detsamma gäller Forden. Det är Taunus 20 M TS som fått kaross hos OSI i Italien. Designen är tuff och stilren, med fastback och Kamm-inspirerad stjärt. Men bilen kommer aldrig att tillverkas. Den ska bara ställas ut. Det ger så fin reklam. Sade Fords egna.



Alfa Romeo
Spider 1600



Dodge Charger



ASA

Lucio Gioran

FORD GTX1

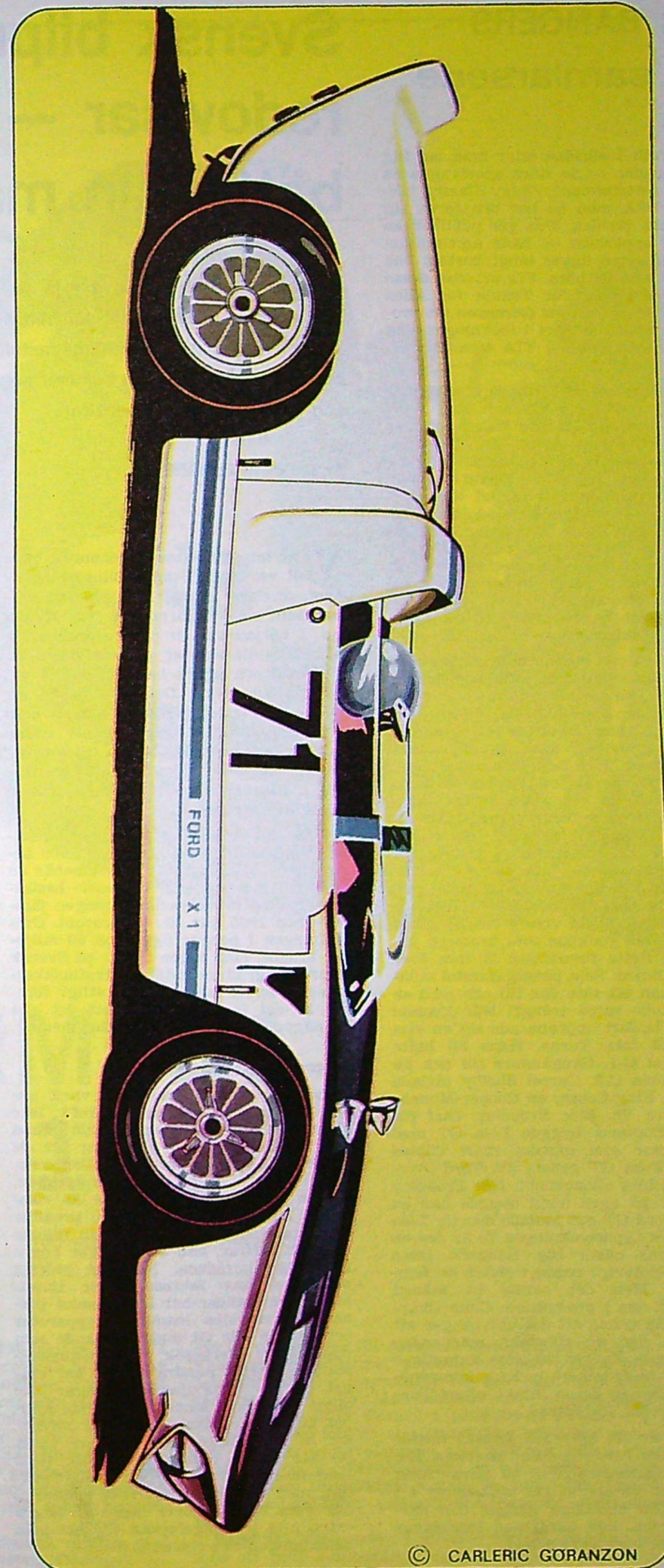


Sedan amerikanska Ford kastade sig in i tävlingsspelet har företaget satat miljoner och skärpt fått en hel del i utbyte också. Man har tävlat i nästan alla sammanhang. Men det som gjort Ford mest känt på tävlingsbanorna är utan tvivel den stora satsningen som man gjort med Ford GT. Bruce McLaren fick i uppdrag att konstruera en öppen version av GT:n som fick typbeteckningen X 1. De tekniska specifikationerna är i stort sett desamma som för GT, men karossen av skiljer sig avsevärt. Fronten är mycket liten och nere vid strålkastarna och långt bak finns spotters för att trycka bilen mot vägbanan. Luftintaget på nosen med utsläpp från dörrarna och luftutsläppen i stötdämparna ökar också dess styrka. Som i GT:n är motorn placerad i mitten för bästa viktdistribution.

Liksom GT har X 1 en otyckligt förtydligad jästa från Colotti och differentialspär. Fläktarna både fram och bak är individuella. Bromsarna är styvställda av skivtyp. Genom att använda dubbla huvudcylindrar har man fått separata bromssystem för fram- och bak. Vagnen är inte bara på säkerhetsiden, man kan också reglera den individuella bromsverkten med större precision. Styret är av kugghjuls typ med hydraulisk styrningsdämpare. Sätena är sammanslagda med karossen. I stället för pedaler är justerbara. Däckdimensionerna är imponerande, 8,00X15 fram och 9,50X15 bak. De två bränsletankarna av neopren är av samma typ som man brukar använda sig av i flygplan. De ligger i karossens sidor. Volymen är sammanlagt 140 liter.

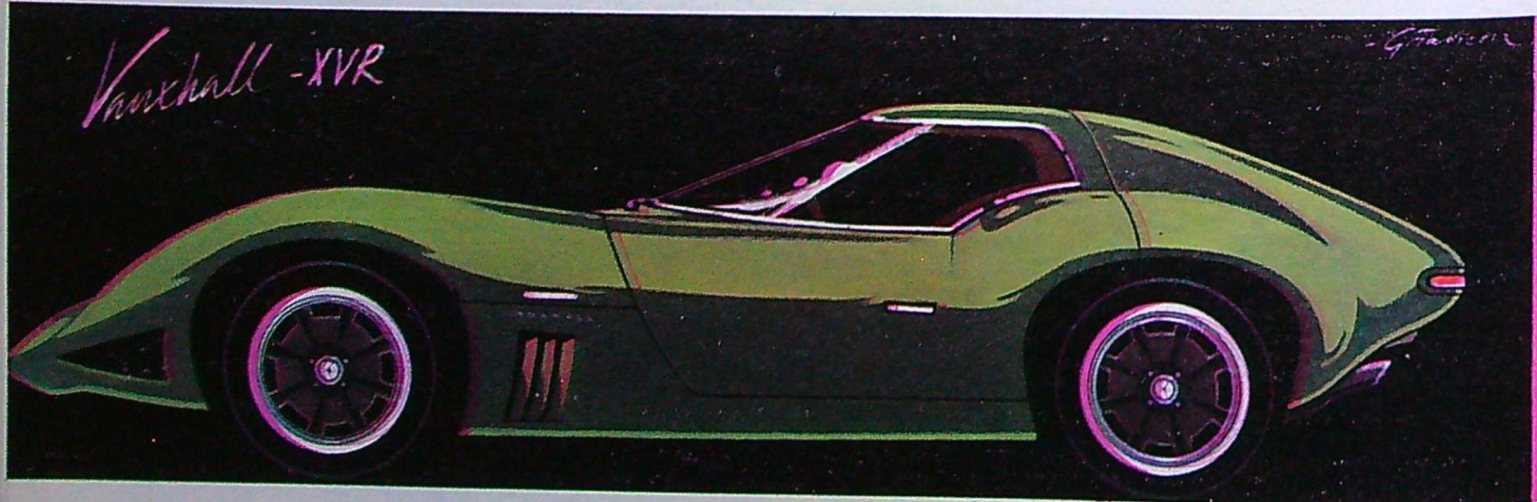
På en väsentlig punkt skiljer sig X 1 från GT:n. Både typerna använder sig av Fords indianspolsmotor, men GT:n har den tidigare typen med stötdämpare, medan X 1 har fått den motor som har fått separata bromsar. Den tidigare typen körde till seger 1965. Den motorn gav på alkoholtankar inte mindre än 465 hästkrafter vid 8 800 varv/min. Slagvolymen var 4,2 liter och kompressionen 12,5:1. Man kan förutse att effekten blir något större om den motorn ska sitta i en X 1. Valet av bränsle och bensin tyngd betyder förmodligen att effekten måste stiga något. Men effekten bör i alla fall bli imponerande. Vi får väl se hur det går med McLarens Ford GT X 1 under 1966!

KLIPP HÄR



© CARLERIC GORANZON

Vauxhall -XVR



BIG BANGERS - Ny samlarserie

Överallt i världen talar man om Big Bangers — de stora sportvagnarna med supertrimmade V8:or. Klassen började i USA men nu har den spritt sig över hela världen. Den ger publiken en verklig upplevelse — både acceleration och ljudvolym ligger långt bortom vad man är van att höra. För att visa dessa fantastiska bilar för Teknik för Allas läsare bad vi Carleric Göransson att presentera några av dem i teckningar som kommer att finnas i TFA som samlarserie.

Egentligen är Big Bangers en ersättare för sportvagns-VM som dog 1957. Anledningen var att fabrikerens intresse var ganska ringa. Aston Martin, Maserati, Mercedes-Benz och Jaguar drog sig tillbaka och lämnade Ferrari ensam kvar på valplatsen. I stället kom GT-VM, som tyvärr inte blev på långa vägar vad man hade väntat sig. För att ge främst Ferrari men också alla privata ägare till gamla racersportvagnar en chans att använda sina dyra bilar inrättades Prototyp-VM, som egentligen aldrig varit något annat än en racersportvagnsklass.

Och se, i och med prototypernas intåg började amerikanerna intressera sig för klassen. Här kunde man ju använda modifierade amerikanska V8:or! Den som kom igång snabbast var emellertid inte en amerikan utan en engelsman, John Cooper. Han fick höra att en amerikan hade försett ett Cooper Monaco-chassi med V8 och satte genast igång att göra Monaco-chassier med plats för motorer från Oldsmobile, Ford och Chevrolet. En annan känd pionjär var Roger Penske med sin Xerex Special som från början var en Cooper som Jack Brabham kvaddade på Watkins Glen. Penske köpte vraket för 20 dollar och fick den godkänd som prototyp genom att flytta förarstolen 20 mm över centrumlinjen. Som passagerarstol monterade han ett säte där till och med en baby skulle suttit trångt! När klassen började ta fart uppenbarade sig en viss Jim Hall från Texas. Hans bil hette Chaparral C-1, föregångare till den nu så berömda C-2. Carrol Shelby tävlade med sin King-Cobra, en Cooper-Monaco med Ford V8. Eric Broadley, chef för Lola i England, byggde Lola GT med Ford-motor som ganska snart döptes om till Ford GT genom att Ford övertog projektet ekonomiskt. När Broadley fortsatte på egen hand byggde han en öppen Ford GT och kallade den för Lola P70. Med typbeteckningen 70 är den en av dagens bästa Big Bangers. Bilen fanns för övrigt redan i slutet av femtiotalet. Men det skulle ta många år att få den i produktion. Colin Chapman insåg också att det var pengar att göra på den amerikanska marknaden och byggde sin typ 30, som antagligen är en av hans mindre lyckade konstruktioner. Typ 40 är en direkt efterföljare och avsevärt förbättrad.

Detta är ett kort och kanske alltför summarisk historik, men eftersom Big Bangers kommer igång på allvar först i år tror vi att vi får anledning att återkomma åtskilliga gånger den närmaste tiden, inte bara med teckningar och bilder utan även i text.

Svensk bilprovning redovisar — år 1965 bättre än man väntat

AB Svensk Bilprovning går in på sitt andra verksamhetsår under 1966. Det betyder att man fått ett bättre grepp om bilparken. Man vet när det kan bli toppar på besiktningstanstälterna och man vet vad bilägarna tycker och tänker. Under 1966 kommer några nyheter, bland annat vad släpvagnar och släpvnagsvikter beträffar.

Av GUNNAR ELMGREN

Vi är inte ute efter att döma ut bilar till varje pris, säger Bilprovningens chef, direktör Alexej Pellijeff. Det verkar som om bilägarna har förstätt det nu. I början var ju många oroliga för att vi skulle slå ner på rostfläckar på skärmar och andra bagateller. Det vill vi inte alls göra. Det vore ju fel att döma ut bilar som kanske har ett eller två års brukstid kvar men av någon anledning inte är så snygga till det yttre. Är bara de saker som är viktiga för trafiksäkerheten i ordning har vi inget att invända.

I år ska de 150 testanstälterna runt om i landet klara av ungefär 7 000 besiktningar om dagen, vilket innebär en årssiffra på 1,6–1,8 miljoner besiktningar. Den procentuella ökningen jämfört med 1965 blir 30–40 procent. Omställningen i pengar ligger på 50 miljoner kronor. Men ingen tjänar på Svensk Bilprovning, utom möjligen trafiksäkerheten. I egenskap av halvstatligt företag är det inte meningen att det ska bli någon avkastning i egentlig mening.

LJUSPROBLEMET

Vad har största problemet varit under det första verksamhetsåret? Inte klagande kunder som man skulle kunna tro. De flesta tycker tydligen att de blivit humant bemötta. Inte heller smitning från den obligatoriska kontrollen. Vid en jätterazzia i Malmöhus län visade det sig att det bara var en promille som hade hållit sig undan! Man räknar med att siffran kan vara något högre i storstadsområdena. Nej, det största problemet har faktiskt varit ljuset. Många verkstäder har inte absolut plana golv vid sina inställningsapparater och följden blir ett underkännande som resulterar i återbesök på provningsanstalten. Knappt hundra kunder har klagat på att deras ljusinställningar inte blivit godkända. Men det kan inte hjälpas att en liten tanke av tvivel smyger sig in när Bilprovning gör sitt bästa för att skapa millimeterrättvisa. Rätt justerat ljus är visserligen otroligt viktigt, men vad hjälper perfekt justering, när man bara behöver lägga in några extra kilo i bagageluckan för att hela inställningen ska spölieras?

HUSVAGNARNA

Husvagnarna har tydligen förorsakat ett visst huvudbry. Man kan inte riktigt komma överens om hur tunga husvagnar de flesta bilar får dra. Nu håller man på med en stor utredning om saken. I väntan på att utredningen ska avge sitt betänkande håller man sig till siffror som i stort sett är baserade på vad fabrikanterna uppger.

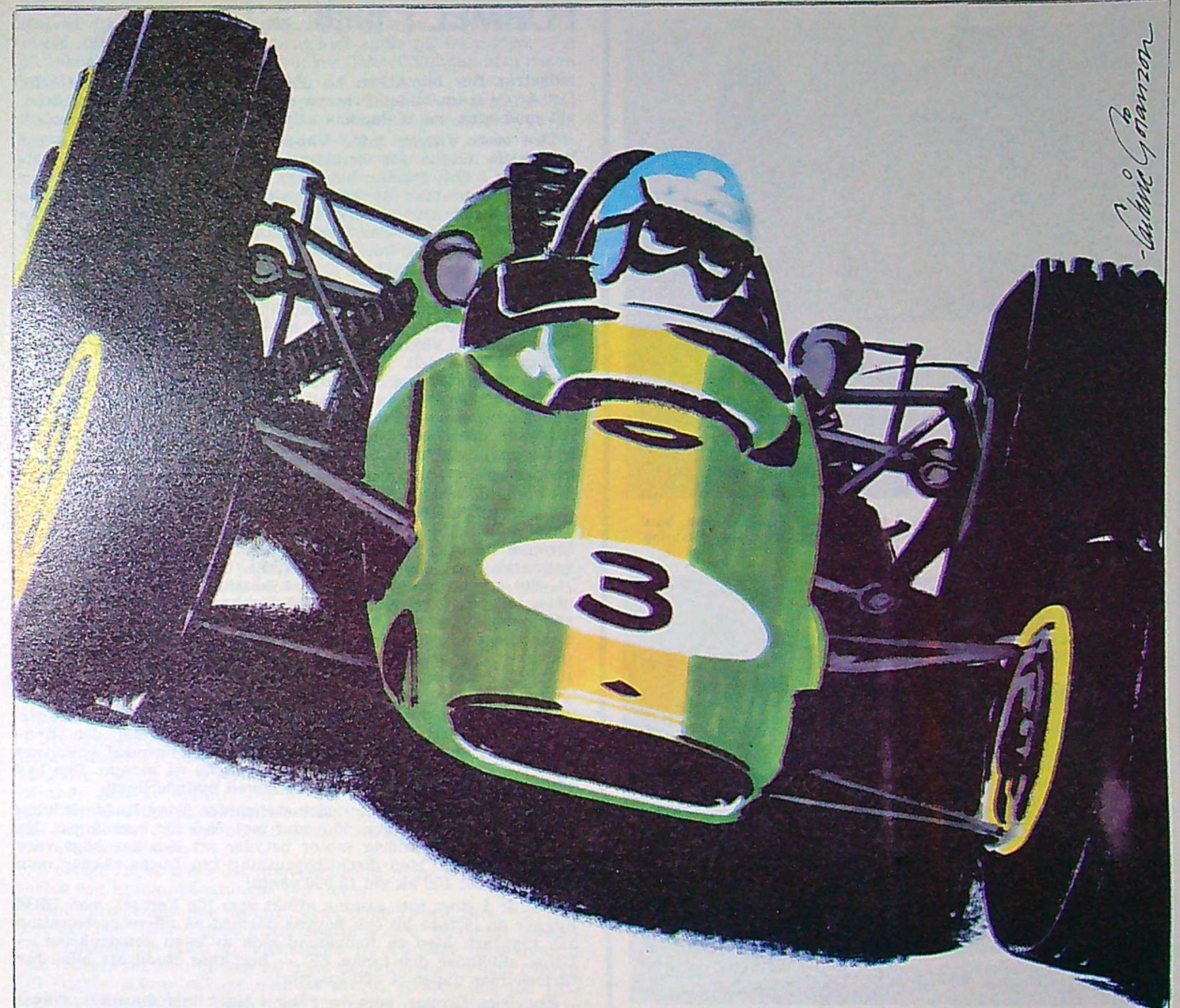
En annan sak som är under utredning och har varit det alldeles för länge är fartbegränsningen för husvagnar. Tycker verkligen inte ansvariga (obs ej AB Svensk Bilprovning) att det hade varit lämpligt att ha utredningen klar så fort som möjligt, helst redan i höstas? Då hade ju både tillverkare och köpare av husvagnar kunnat avpassa sina göranden och låtanden efter den. Nu får man tydligen vara glad om det kommer besked till sommaren.

Dragkrokarnas konstruktion är också under utredning. Men här finns det redan ganska klara normer och besked kommer väl snart. Anledningen till hela historien med husvagnarna är att man vill att det ska finnas samma normer på alla ställen. Ingen ska kunna säga att han blivit orättvist behandlad.

I ÖVRIGT

På Svensk Bilprovning har man märkt att kontrollbesiktningssmärkena används som försäljningsargument. En varning är befogad: tro inte att en bil är perfekt bara för att den här kontrollbesiktigad. Ta reda på när besiktningen är gjord, mycket kan hända på några månader! Be att få se protokollet, tänk på att bilar med lättare rostskador i skärmar och dylikt går igenom kontrollen. Och framför allt: kontrollbesiktningen säger inte ett dugg om motor och kraftöverföring! För det ändamålet finns det en särskild konditionsbesiktning. Om man gör den samtidigt med kontrollbesiktningen kostar det hela 50 kronor.

I sommar hoppas man att alla ska hinna med sin kontrollbesiktning före semestern. Under förra sommaren var vissa stationer överbelastade på försommaren, men man tror att det ska bli bättre nu när bilisterna börjar vänja sig vid bilprovningen. Glöm inte att det går bra att komma hela två månader före den normala provningsmånaden!



FORMEL 1 1966

Av TOMMY WIKING Teckning CARLERIC GÖRANZON

Den första januari i år trädde bilsportens kungsklass Formel 1 in i ett nytt skede. Gränsen för motorstorleken höjdes från 1 500 till 3 000 cc och därmed skapades underlag för en helt ny vagnflora, där effekten och fartresurserna blir mer påtagliga än någonsin under Grand Prix-bilens historia.

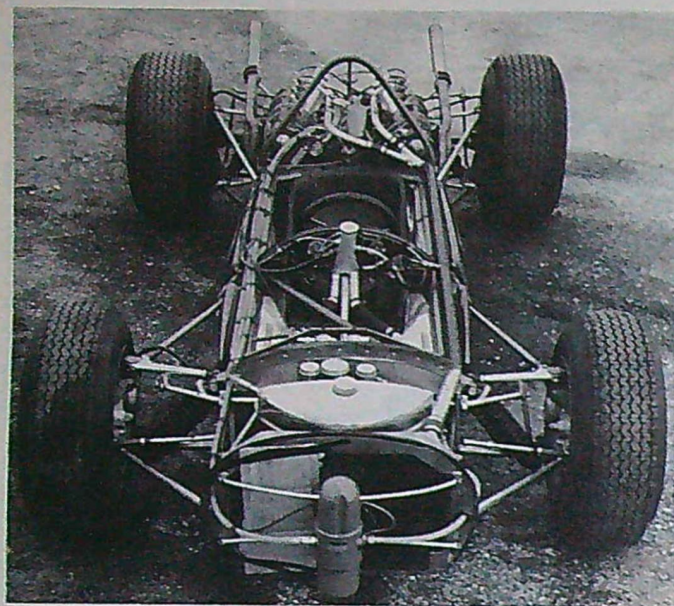
Beslutet om en 3-litersklass fattades för ett par år sedan av bilsportens internationella överhuvud FIA. Beveklsegrunderna var flera, men de främsta argumenten gällde chassier och — däck! Under 1,5-literformelns fem år hann utvecklingen på dessa områden så långt att motoreffekten helt enkelt blev för liten i förhållande till vägegenskaperna!

Beskedet om en fördubbling av slagvolymen möttes med blandade känslor. Förarna uppskattade givetvis förslaget, det

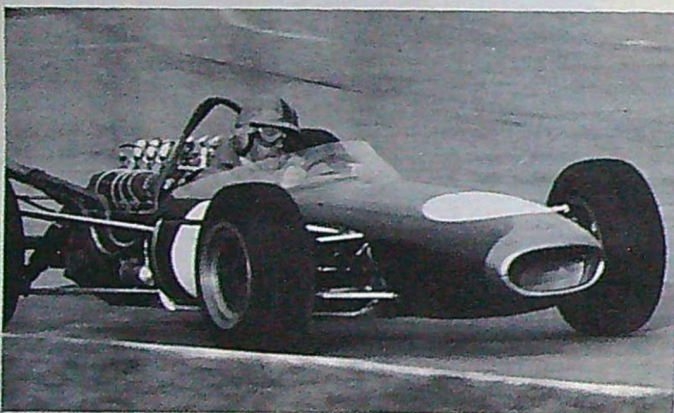
gav ju möjligheter till snabbare men framför allt säkrare bilar. Fabrikanterna däremot protesterade och pekade på de kolossala utgifter som övergången för med sig i form av nya motorer och större bilar. Men beslutet stod fast och den första januari trädde alltså Formel 1 på 3 000 cc i kraft.

Samma dag kördes ett Grand Prix efter det nya reglementet. Det var sydafrikanerna som höll sin årliga stortävling i East London. Tyvärr kom bara en 3-litersbil till start, det var en Brabham med Repco-motor. Vagnen ledde loppet före en massa halvfabrikat innan bränslepumpen gick sönder efter 50 varv.

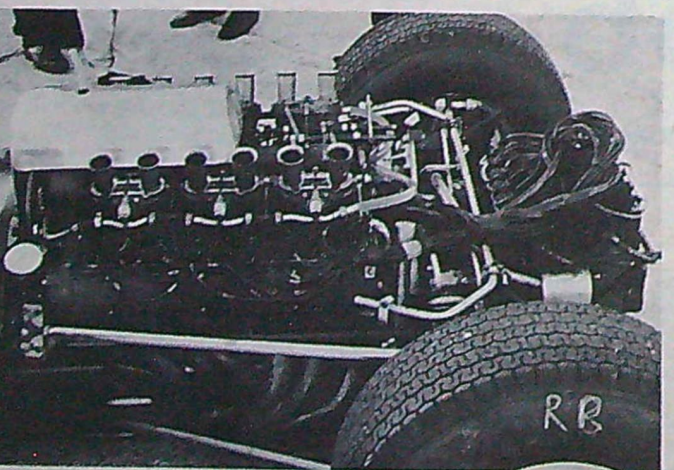
Först till VM-starten i Monaco den 22 maj kan man räkna med ett fullt 3-litersfält. Och det roliga är att VM-premiären



Så här ser Brabham-Repco Formel 1 1966 ut när skalet är borta. Som alla andra avklädda racerbilar ger den mer ett intryck av förvirring än kraft och raffinering i varje detalj.



Jack Brabham, bilmakare och gammal stridsflygare från Australien, nöjer sig inte med att konstruera och hjälpa till att bygga sina bilar, han kör dem själv också.



Den mest beprövade konstruktionen i hela Formel 1-dansen är utan tvekan Maserati-motorn som sitter i Cooper. Ska den kunna göra 1966 till en ny Cooper-hegemoni i stil med 1959 och 1960?

FORMEL 1 1966 (Forts fr föreg sida)

mönstrar fler bilmärken än någonsin under 1,5-litersformeln. Det är de stora bilmakarna som nu blandat sig i bilsporten, väl medvetna om tävländets självvärde på öppna bilmärknaden.

Den stora frågan inför VM-starten är om engelska Lotus kan hålla undan för konkurrenterna och försvara sin VM-titel från i fjol. Firman har stora problem, det gäller lämpliga motorer, som man av ekonomiska skäl inte kan framställa själv. Nu ska man visserligen få en V12-motor från engelska Ford, men den blir klar först nästa år och därför måste man jaga upp en lämplig kompletteringsmotor på annat håll. Och se, det paradoxala inträffade att svåraste konkurrenten BRM erbjöd Lotus sin nya 16-cylindriga H-motor!

Kring denna motor, som ännu inte är klar, har Lotus-chefen Colin Chapman byggt en helt ny Grand Prix-bil med självbärande kaross. Vagnen är till stora delar baserad på fjolårets Indianapolis-modell, men blir något smalare och får givetvis symmetrisk fjädring runt om — på Indy som går enbart i vänstervarv används osymmetrisk upphängning. Motorn ingår som en bärande del i konstruktionen. Frampartiet är fäst till karossen med bultar och i motorns bakdel är växellåda och hjulupphängningar monterade.

Konstruktivt blir bilen mycket lik BRM, men Chapman som är specialist på hållfasthetsberäkningar brukar arbeta inom mycket snäva marginaler och använder så tunt och lätt material som möjligt. Den tekniken fällde utslag under 1,5-litersformeln då varje kilo vagnsvikt hade betydelse. Men nu, när vagnarna får dubbelt så stor effekt, blir problemet ett annat — det gäller att överföra alla hästkrafterna till drivhjulerna utan att dessa spinner loss. Därför har det spekulerats i att Chapman skulle använda fyrhjulsdraft på årets bil. Men det är knappast troligt, Indianapolis-bilarna har visat att bakhjulsdrivning går bra ända upp till 400 hk. Det är i stort sett så mycket som man får ut ur BRM-motorn.

BRM, ja. Denna firma, som tillhör den engelska industrigruppen Owen, började projektera en ny motor för flera år sedan men först i år har man börjat plocka ihop den. Konstruktionen är ganska märklig och kan väl närmast beskrivas som två åttacylindriga boxermotorer lagda på varann. Den har alltså 16 cylindrar och toppar därmed cylinderlängden.

Motorn som utvecklas under stallchefen Tony Rudds ledning blir extremt kortslagit, 50,2 mm mot 68,5 för borrhningen. En kortslagit, flercylindrig motor betyder att den har högt varv och hög effekt. Med direktinsprutning typ Lucas räknar man med att få ut 400 hk vid 12 000 v/min!

Det är i stort sett samma effekt som för Ferrari, men BRM bygger en lättare bil och hoppas därmed på högre acceleration och toppfart. Med en femväxlad låda av egen konstruktion — Lotus använder den tyska ZF — beräknar Rudd att bilen får fartresurser uppemot 320 km/tim!

Engelska Cooper, som en gång i tiden introducerade svansmotorn i GP-sammanhang, har inte lyckats nämnvärt bra under 1,5-literformelns dagar. Nu gör man ett allvarligt försök till comeback, uppbackat av en engelsk industrimagnat. John Cooper har engagerat BRP-stallet med chefsingenjören Tony Robinson i spetsen och detta team har nu framställt en vagn med självbärande kaross, den första bilen av denna typ i Coopers historia. Robinson har utgått från sin egen BRP-konstruktion och gjort ett avslutet karosserör av aluminium och stål. Utmed sidorna och under förarsätet finns bränsletankar så i realiteten ligger föraren i en skräddarsydd bensintank! Hjulställen är av Lotus-typ med dubbla tvärlänkar bak och en enkel tvärlänk fram. Denna arm är upphängd mitt på och påverkar fjädrar och stötdämpare som sitter inne i vagnen enligt hävstångsprincipen. Kul detalj är bromsarna som monterats mellan hjul och kaross. Fördelarna är dels bättre kylning, dels att man kan använda vilka hjulstorlekar man vill utan att behöva ta hänsyn till bromsskivornas storlek.

För motordetaljen har man gått över än efter vatten och köpt en italiensk Maserati-motor. Det är en V12-motor, byggd redan på 50-talet och då provad i den legendariska 250F-modellen. På den tiden gjorde motorn ingen större lycka, beroende på att konstruktören Alfieri inte var så hemma på det här med kamtider etc. Men sedan dess har mycket hänt på området och när 3-litersklassen blev aktuell, togs den gamla V12:an fram igen. Den vidareutvecklades och förbättrades och motorn har nu gått ett par hundra testmil på bana utan problem.

Det är i likhet med BRM en ganska kortslagit motor. Slaget är 64 mm mot 70,4 mm för borrhningen. Med Weber-förgasare tar man ut 330 hk vid 9 750 v/min men nu har man apaterat direktinsprutning och därmed sprang effekten upp till 375 hk vid samma varv! Och mera väntas, redan till VM-starten i Monaco tror man att effekten ska ligga uppemot 400 hk.

Man har provat en del växellådor, började med italienska Colotti, fortsatte med engelska Hewland innan man nu slutgiltigt stannat för den tyska ZF. Ett slag var man inne på att använda automatlåda men det projektet sköts på framtiden, bl a på rekommendation av Lotus-chefen Colin Chapman som redan provat systemet utan framgång!

Brabham var som nämnts enda 3-litersbil vid premiären i Sydafrika. Firmachefen, den f d australiske stridsflygaren Jack Brabham, befann sig så sent som i höstas i samma problemställning som Lotus och jagade lämplig motor. Bl a funaderade han på en nedfodrad version av Oldsmobiles V8-motor på 4,5 liter. Men så dök Repco, en tillbehörsfirma i Australien, upp med en sportvagnsmotor. Även den var visserligen på 4,5 liter men Repco gjorde om konstruktionen och ställde motorn till Brabhams förfogande. Som givetvis accepterade med tack-samhet.

Nu är det här ingalunda den vassaste av motorer. I dagens läge utvecklar V8:an 300 hk vid 8 000 v/min och det räcker inte långt i konkurrensen. Men motorn är stryktålig och tillförlitlig, den pallar med ett helt lopp och att fullfölja är ju trots allt det avgörande.

Vad gäller chassit är Brabham den enda GP-bilen där man fortfarande använder en ren rörarm. Anledningen är dels att firmabakarna är för små, man har ingen plats för mangling av karosseriplåt, dels att både Jack och hans chefkonstruktör Ron Tauranac tror på rörarmen. Den är starkare och mera elastisk än den självbärande karossen. Vars fördelar är lägre vikt och större motstånd mot vridpåkänningar. Det nya Brabham-chassit följer i stort fjolårsramen men blir förstärkt på alla utsatta punkter.

En av årets nykomlingar är McLaren, som ägs av den 28-åriga racerföraren och ingenjören Bruce McLaren. Han har i likhet med Jack Brabham kört för Cooper där normal praxis är att förarna får delta i konstruktionsarbetet och lära sig bilarna från insidan. Som tack för det har nu alltså bägge två startat eget och det med större framgång än Cooper!

McLaren startades för tre år sedan och först på programmet stod en racersportvagn. Denna basmodell har sedan utvecklats och McLaren anses idag som den vid sidan av Lola och Chaparral bästa racersportvagnen i världen.

Det originella är att Bruce använt racersportvagnarna som testapparater för en Grand Prix-racer och en sådan har man nu gjort. Det är en mycket intressant konstruktion med självbärande skal av Mallite. Det är ett sandwich-material, bestående av balsaträ mellan aluminiumväggar. Mallite är mycket lätt och starkt och har bara den nackdelen att eventuella bucklor inte kan slås ut.

I övrigt följer bilen det konventionella mönstret med svansmotor och hjulupphängningar typ Lotus.

Motorproblemen har drabbat även unge Bruce. Men han har löst det tills vidare genom att skaffa Fords V8-motor avsedd för Indianapolis. Den är visserligen på 4,2 liter men motorn har fodrats ner och genom att modifiera topplocket och övergå till lättare kolvar räknar man på att få ut 330—350 hk. Inte mycket jämfört med BRM men i gengäld har vagnen utsökta vägegenskaper.

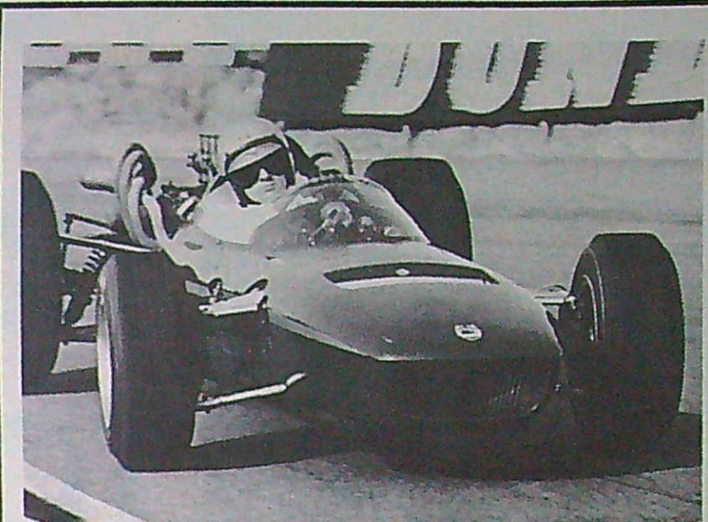
Ferrari kommer som alltid väl förberedda och har två motorer, bägge av V12-typ. Bilarna som ritats av Hillman Impkonstruktören Mike Parkes byggs efter samma princip som Lotus, dvs självbärande kaross med motorn som bärande enhet. Ferrari har ju en otrolig erfarenhet av V12-motorer och man kan därför utgå från att bägge typerna är tillförlitliga. Den vassare med dubbla överliggande kamaxlar per cylinderrad utvecklar i likhet med BRM 400 hk. En ny motor lär dock vara under konstruktion, det blir en 16-cylindrig V-motor.

Frankrike blir kanske med i Formel 1 igen. Det är raket- och bilfirman Matra som fått i uppdrag av franska bilindustrin att framställa en lämplig racer. Förmodligen utvecklar man F3-vagnen som hade stora framgångar förra året. Vilken motor som kan bli aktuell är ännu inte känt.

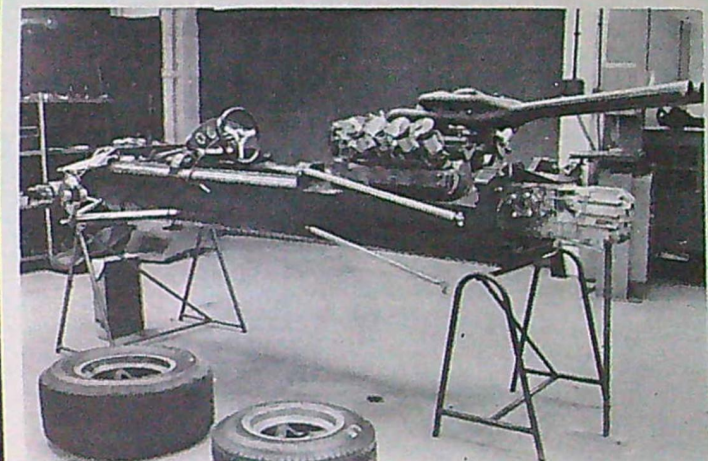
Europas tid som ensamma tillverkare av Grand Prix-bilar är numera ett minne blott. I år ställer nämligen både Japan och Amerika upp med bilar. För att börja med Japan så är det Honda som sköter representationen och firman kommer säkerligen, stärkt av segern i Mexikos Grand Prix, med en potentiell vinnarbil.

Nu vet man ytterligt litet om de tekniska detaljerna, vagnarna beräknas inte bli klara förrän någon gång på sensommaren och debuten sker troligen först i Italiens GP på Monza i september. Förhandsryktena om en kompressormatad version av fjolårets 1,5-liters V12:a kan säkerligen avskrivas direkt, liksom talet om en X24, dvs två V12:or lagda tråg mot tråg!

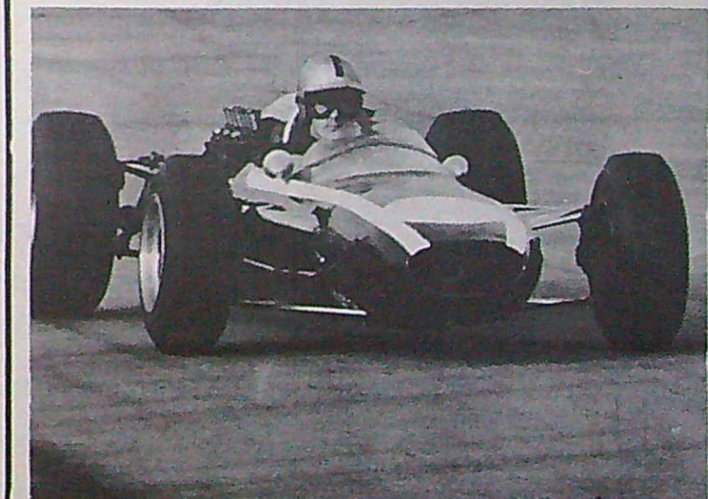
Muycket talar däremot för en 16-cylindrig motor, bestående av två V8:or monterade bredvid varann på ett gemensamt (Forts på sid 43)



Under de första provkörningarna hade Bruce McLaren en Traco-Olds i sin Formel 1. Nu har han Ford. Lågg märke till hålet ovanpå nosen, en aerodynamisk finess som håller nosen nere i höga farter.



Russinet i kakan hos McLaren är den jättelika Ford V8:an som beräknas ge 350 hk, men den självbärande karossen i Mallite eller de jättelika Firestone-däcken skäms inte heller för sig.



Engelsmannen Roy Salvadori hör till bilsportens verkliga veteraner. Han är inte aktiv som racerförare längre, men han är en av dem som kört Cooper-Maserati mil efter mil på bana.

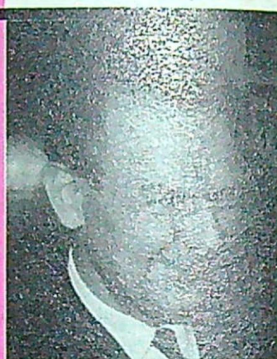
1. Kan det inte vara på tiden att bilistorganisationerna enas till en stark organisation på riksplanet som kan tillvarata medlemmarnas intressen?
2. Anser Ni att ett politiskt parti kan vara ett alternativ till en stark bilistorganisation?
3. Vad anser Ni om fartbegränsningsförsöken som pågår utan att man kan skönja slutet?
4. Vad tror Ni om långvariga hastighetsbegränsningsförsök före dagen H?
5. Även om fartbegränsningsperioden sätter spår i olycksstatistiken bör det väl finnas andra sätt att öka trafiksäkerheten?
6. Har man tänkt på att anledningen till vissa dödsolyckor mycket väl kan bero på att vissa bilar är farligare än andra genom sin konstruktion?
7. Många olyckor orsakas av orutinerade förare. Tror Ni att differentierade körkort skulle kunna vara en lösning?
8. Anser Ni att det är en medveten strävan hos myndigheterna att försöka få bort privatbilisterna från framför allt Stockholms centrum?
9. Vad tänker Ni göra för att motverka myndigheternas försök att stoppa privatbilismen i städerna?
10. Riksdagen har bestämt om hårdare regler för fotgängare—bilister vid övergångsställen. Vad anser Ni om detta?
11. Anser Ni att det skulle vara bra om polisen kunde ta upp böter för mindre förseelser direkt på platsen?
12. Behöver vi fler poliser?
13. Tror Ni på NTF i dess nuvarande form?

Vi frågar TRE TOPP- MÄN SVARAR

Bilismens problem står som alltid i blickpunkten, inte minst nu när högertrafiken närmar sig och man diskuterar långvariga försök med hastighetsbegränsningar. Det signaleras hårdare metoder mot privatbilisterna i städerna. Teknik för Alla har frågat de tre stora bilistorganisationernas toppmän Nils Ahlgren, Rune Andréasson och Bengt Persson: Vad tycker Ni?



NILS AHLGREN, direktör i Motormännens Riksförbund. 220 000 medlemmar.



RUNE ANDRÉASSON, direktör i Motormännens helnykterhetsförbund. 140 000 medlemmar.



BENGT PERSSON, direktör i Kungliga Automobilklubben. 13 000 seniormedlemmar, 4 000 ungdomsförbundare och 15 000 anslutna till lokalförbunden.

1. Det är önskvärt. Men vi har redan en gemensam remissinstans, Motororganisationernas Samarbetsdelegation, som fungerar mycket bra. Risken med en stor gemensam organisation är givetvis kraftig likriktning.
2. Otänkbart!
3. Fartbegränsningarna har väl lämnat försöksstadiet. De temporära hastighetsbegränsningarna har sitt värde genom att de sparar liv. Men vid längre perioder minskar efterlevnaden successivt.
4. Det är klart att man bör göra försök med långvariga hastighetsbegränsningar, även om man vet att

1. Vi har redan en sådan organisation. MSD fungerar alldeles utmärkt. Varje förbundsstyrelse är i huvudsak ett halvt år åt gången. Under det här halvåret är det jag, i höst blir det Nils Ahlgren i M och nästa vår Bengt Persson i KAK.
2. Programmet är för ensidigt för att kunna vara grund för ett politiskt parti.
3. Jag accepterar tillfälliga hastighetsbegränsningar. Att olyckorna minskar tror jag snarare beror på den intensiva övervakningen än den sänkta farten.
4. Förslaget om långvarig hastighetsbegränsning före dagen H motsätter jag mig. Ju längre perioderna är desto sämre blir efterlevnaden. Högertrafikomläggningen är vår verkliga chans att nollställa trafiken och lära om. Därför tror jag att man bara ska ta till begräns-

1. Det finns redan. MSD är en mycket värdefull organisation, även om våra uppfattningar givetvis skiljer sig när det gäller detaljer. Beviset på att MSD fungerar är att vi numera får alla remisser från departementen direkt till MSD.
2. Jag tror inte att det är ett alternativ. Det är en för dålig grund för ett politiskt parti. Däremot är det mycket viktigt att hålla intim kontakt med riksdagsmännen.
3. KAK har deklarerat sin åsikt. Vi anser att kortare perioder sänker olycksstatistiken tack vare propaganda. Längre perioder blir lätt ett slag i luften.
4. Vi är fruktansvärt rädda att det skulle innebära en negativ attityd hos bilisterna gentemot hastighetsbegränsningarna. Man bör inte förbruka känslan för hastighetsbegränsningar i förtid. Det är på dagen H begränsningen behövs, inte tidigare.
5. Intensiv övervakning är naturligtvis det bästa. Utbyggnaden av vägarna är viktig och i väntan på

efterlevnaden minskar vartefter. Men tidpunkten före dagen H är alldeles fel vald. Begränsningarna behövs efter dagen H, inte före.

5. Myndigheterna säger att de inte har folk till intensiv övervakning. Men trafiksäkerhetsarbetet måste fortsättas. Jag tror att till exempel kurser har bättre verkan än intetsägande affischer.
6. Det är vi helt medvetna om. Det är därför vi belönat Citroën för deras varningsapparat för nedslitna bromsbelägg.
7. Jag tror att det skulle vara bra. Problemet är övervakningen. Man ska ju inte skriva lagar som man vet blir svåra att efterleva.

ning när det behövs, dvs tiden för omläggningen.

5. Det väsentligaste är för det första intensivare övervakning, för det andra att bygga ut vägarna och för det tredje att skapa en trafiksäker miljö genom att helt ompröva den nuvarande trafiksäkerhetsundervisningen.
6. Ja, MSD har nyligen satt igång en diskussion om bilens inre säkerhet.
7. Det är ett svårt problem. Men med de nuvarande möjligheterna till övervakning tror jag inte på den lösningen.
8. Ja, myndigheterna skjuter problemen på framtiden och vill bara ha bort bilarna från stadskärnan. Men det rimmar mycket dåligt med riksdagens beslut att olika kommunikationsmedel ska konkurrera på lika villkor. Ibland är det ju inte möjligt att transportera sina inköp på bussar eller T-bana.

- bättre vägar kan man givetvis diskutera hastighetsbegränsningar på korta, dåliga avsnitt. Felet är bara att efterlevnaden är dålig.
6. Det är klart. Ett förslag om haverikommissioner har lagts fram. De skulle vara stationerade i universitetsstäderna och bara undersöka svårare olyckor. Vi anser att de borde få välja sina verksamhetsområden själva. Det må sedan gälla bilarnas tekniska sidor eller vägolyckor.
 7. Vi anser att det är riktigt att man bör ha ett provisoriskt körkort under t ex ett år. Tar man körkort på sommaren så vet man ju inget om halkkörning. Där borde man tänka sig en vidareutbildning. Vi tror också på att markera nybörjare med skyltar på bilen efter engelskt mönster. Det skulle underlätta för alla parter.
 8. Stockholm har svåra geografiska förhållanden. Myndigheterna eftersträvar rörlighet i trafiken och kan tydligen inte lösa problemet på annat sätt.

8. Absolut.
9. Vi försöker spänna emot så gott det går. Och vi har fått en uppmjukning. Det blir ingen 5-minutersregel och antalet gator med ständigt parkeringsförbud har minskats.
10. Det har vi tillstyrkt.
11. Ja.
12. Ja.
13. Jag tror att NTF i och för sig har en stor uppgift att fylla. Men sådana saker som till exempel den senaste föreslagna långa fartbegränsningsperioden står jag i opposition till.
9. MSD har redan trätt in. Vi protesterar kraftigt. Speciellt anser vi att den aviserade 5-minutersregeln är felaktig. I en komplicerad stad som Stockholm hinner man inte uträtta några ärenden på fem minuter.
10. Jag anser att det rimmar helt med internationella regler. Så länge det inte blir fråga om kitslighet från polisens sida med rapporter om överträdelse när det inte är någon trafik är det bra.
11. Ja.
12. Ja.
13. NTF får inte ses som ett självändamål utan som ett samarbetsorgan för trafiksäkerhetens höjande. Tyvärr håller det litet på den punkten. NTF vill inte riktigt acceptera frivilligorganisationerna som ett hjälpmedel att kanalisera sina syften.

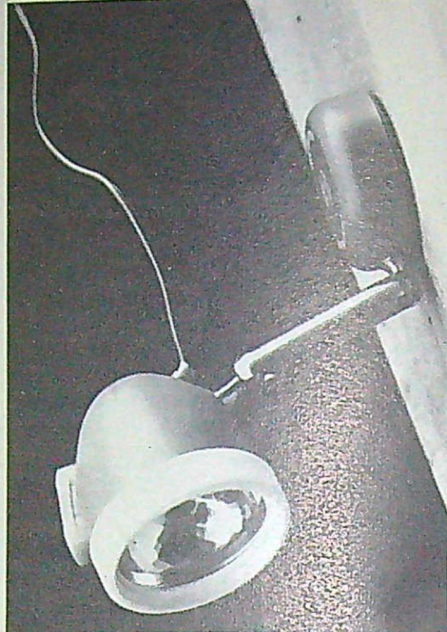
9. Vi kommer att hävda att man måste ha ordentliga genomfartsleder, även om den ekonomiska sidan är svårast. Vore det inte bättre att bygga österleden med utländskt kapital och ta avgift? Då fick vi ju en ny genomfartsled tio år fortare.
10. Det är mycket lyckligt att riksdagen drivit igenom beslutet. Dålig disciplin har alltid varit ett utmärkande drag i förhållandet mellan bilister och fotgängare.
11. Ja, det borde gälla alla mindre förseelser.
12. Ja, alldeles säkert. Det gäller både stadstrafiken och landsvägarna.
13. En känslig fråga! NTF har en mycket stor uppgift att fylla. Målsättningen är ju att verka för och sprida kännedom om trafiksäkerhet. Jag har i princip inget emot NTF, men deras senaste skrivelse till Kungl Maj:t ger ett intryck av att man inte kan klara av trafiken på annat sätt än att sänka farten. Deras åtgärd i den här frågan är nog att betrakta som ett misslyckande.



En eldsläckare skadar inte att ha med i bilen även om man har brandförsäkring. Speciellt för husvagnsägare och campare borde den vara oundgänglig. I motorbåtar är eldsläckare numera obligatoriska enligt försäkringsvillkoren och frågan är om man inte borde kräva detsamma för husvagnar med kokmöjligheter. Eldsläckare finns i många varianter från små engångsförpackningar som är förvånansvärt billiga till stora släckare som kan fyllas på efter varje användningstillfälle. Firemaster FM.20 (bilden) är en engångsförpackning som kostar 23 kronor.



En liten burk bättringsfärg av nagellacksmodell är ofta det bästa om man vill snygga till de små rostskador som ofta uppstår på vintern. Skrapa bort rosten, skaka burken och måla på! Svårare än så är det inte att snygga till mindre stenskott själv. Färgen finns att köpa på respektive bilmärkes reservdelslager och finns till de vanligaste märkena. Fördelen med att köpa den här sortens färgburkar är att penseln sitter fast i locket. Man behöver aldrig bekymra sig om att tvätta penseln. Se till att målarhänden får ordentligt stöd mot plåten. Priset för en färgburk är ca 6 kr.



Antalet varningslampor som olika fabrikanter tillverkat för bilister under årens lopp är väl i det närmaste oräknligt. Felet med de flesta har varit att de haft batterier som blivit urladdade med tiden. När man behövt sin lampa har den inte fungerat. En av de bästa lösningar vi sett är den här lilla japanska lampen. Den tar sin ström från bilens cigarettändarurtag och finns för alla voltal. Lampen är monterad på en kraftig magnet som kan fästas även på bilens vertikala plåtytor. Lampan ger antingen fast vitt arbetsljus eller gult blinkande varningsljus. Pris ca 30 kr.

BILTILLBEHÖR I VÅR (Forts fr föreg sida)

våra strövtåg i tillbehörsaffärerna hör nästan i samtliga fall till kategorin "praktiska". Det är ju klart att sådana saker som snobbringar inte riktigt hör dit, men å andra sidan är de ganska oskyldiga eftersom de varken förstör bilen eller har någon menlig inverkan på trafiksäkerheten.

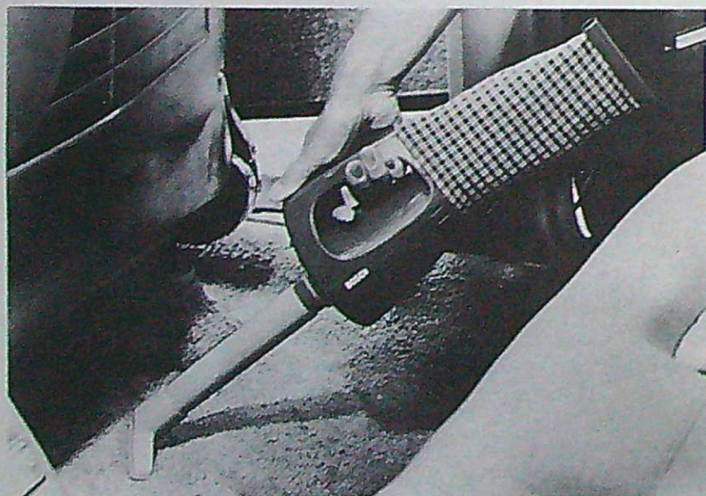
Alla tillbehör som vi tagit ut är sådana som ni kan montera själv. Det är klart att montering av till exempel signalhorn kräver ett visst mått av händighet. Men det kanske är just det som många bilägare vill uppleva. Känslan

av att ha gjort något själv som kräver en viss färdighet brukar vara uppiggande, även om man inte sparar så mycket pengar på det. Glöm bara inte att följa monteringsanvisningarna och se noga till att alla elektriska tillbehör är kopplade över säkringsdosan!

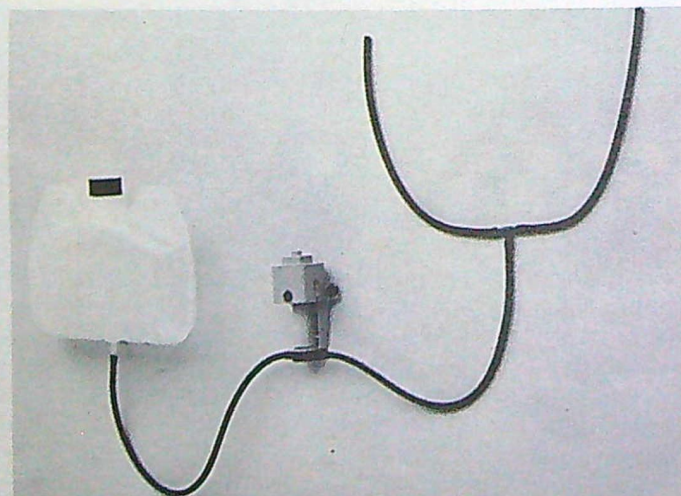
När det gäller tillbehör som kräver borrar i karossen vid monteringen, till exempel extra backspeglar, ska ni inte glömma att samtidigt som ni sätter borrar i plåten bryter ni upp ett sår i den rostskyddande hinna som bilen får på fabriken. Ofta är det ju inte bara

lacken som skyddar utan också en specialyta som läggs på av fabriken genom att man låter de olackerade karosserna passera flera bad med rostskydd. Är det så att man bryter hinnan bör man åtminstone försöka att stryka på rostskyddsolja i borrhålen. Annars kan det bli misspyrdande blåsor på mycket kort tid.

Några regler för allt vad tillbehör heter: tänk efter om ni verkligen behöver den här nya grejen innan ni köper den, fråga i affären om ni är det minsta osäker på monteringen och se till att ni skruvar fast allt ordentligt! Mycket nöje!



Att hålla bilen ren från damm och sand är inte det lättaste alla gånger. Under årens lopp har det kommit en mängd olika bildammsugare. En av de som gjort det mest solida intrycket på oss är den dammsugaren från Bosch. Den går på ström från bilens batteri och finns både för 6 och 12 volt. Speciellt för den ökande skaran av husvagnsentusiaster bör det här vara något att tänka på. Höljet är av slagtålig plast som också är dammavvisande. Tre munstycken följer med, ett bredare för större ytor, ett smalt med slits för vinklar och vrår och en sugborste. Anslutningssladden till biluttaget är 3 meter lång. En lustig finess är att dammsugaren har belysning så att man kan förvisa sig om att det blir rent även i vagnens mörkaste hörn. Riktpriset är 155:— (Foto Bosch).



Vindrutespolare är ett högaktuellt tillbehör just nu när väglaget skiftar mellan blött och mycket torrt och dammigt. De flesta nya bilar har vindrutespolare som originaltillbehör. Men det finns ännu många bilar som inte har den här utrustningen som är en av de viktigaste för trafiksäkerheten. Tillbehörsmarknaden erbjuder ett otal lösningar. Billiga handpumpar för någon tja, dyrare vakuumdrivna eller elektriska. Alla duger givetvis till att spruta vatten på rutan med, frågan är bara hur pass effektivt de gör det. Vår erfarenhet pekar på att elektriska spolare genomgående är bäst, även om de kostar litet extra. Den här spolaren är av fabrikat Waso och kostar inklusive slangar och munstycken 68 kronor.



Testen utförd av
TEKNIK FÖR ALLAS
testlag

Text GUNNAR ELMGREN
Foto PeO ERIKSSON

LOTUS ELAN COUPÉ

Varvräknaren står stadigt på 3 000 varv/min, i med ettan, upp med kopplingen och full gas, 5 500 varv växling till tvåan, drar till 6 500, i med trean, varvräknarnålen slår upp mot röda sektorn vid 6 500 igen och så i med fyran, gasen i botten. Hastighetsmätarnålen är på väg förbi 160 km/tim och klättrar fortfarande med god fart, ända upp mot 200 om man så vill.

I den täta stadstrafiken tar bilen sig fram smidigt och tyst. Varvräknaren pekar på knappa 2 000 varv och farten är 50 km/tim på fyran. Radion spelar avkopplande musik och det enda motorljud som stör friden kommer från medtrafikanternas bilar. Litet frisk luft? Tryck bara på knappen på dörrsidan så sköter den elektriska fönsterhissen om resten.

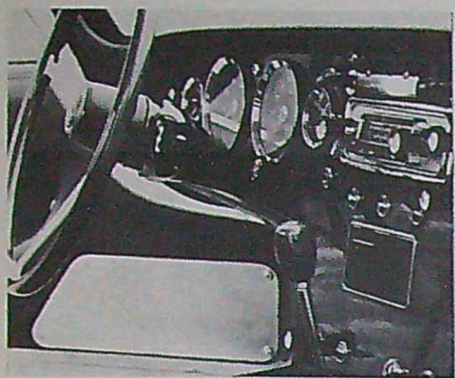
Vad är det för bilar vi testat? Kan den första vara en extrem tävlingsbil och det andra en lyxös amerikanare? Nej, det rör sig faktiskt om samma bil fastän man har svårt att tro det när man jämför egenskaperna på landsväg och i stadstrafik. Som rubriken redan skvall-

rat om är det en Lotus Elan Coupé som besitter så märkliga egenskaper. Redan från början är det lika bra att tala om att den här Chapman-konstruktionen med typnummer 36 är det finaste som någonsin lämnat fabriken. Det vill säga om man talar om bilar för vanliga människor. Racerbilar av olika slag är ju inte på något sätt jämförbara med GT-bilar, även om man kan vinna Indianapolis 500 eller VM i Formel 1 med dem. Den första bil som Lotus byggde som kan göra anspråk på att vara ett människovänligt transportmedel var Elite, eller typ 14. Den finns numera bara i byggsats och räknas redan som en klassisk GT-vagn. Efterföljaren är typ 26, den vanliga öppna Elan, som tillverkas för fullt i flera olika utföranden. Mellan den och Coupén finns det bara en bil som går att köra på vägen, typ 28, som i gemen kallas Lotus-Cortina. Men den räknas inte som GT-vagn och vi kan lämna den därhän i det här sammanhanget.

Elan Coupé är alltså den tredje verkliga GT-bil som Lotus har byggt. Det är

förvånande att konstruktionen verkar så fullvuxen. En vanlig bilfabriks tredje bil skulle antagligen kunna visa upp både den ena och den andra skrämmande barnsjukdomen. Men att det inte är så har vi fabriken intensiva tävlingsverksamhet att tacka för. Kom sedan inte och säg att det inte är utvecklande för bilindustrin med tävlingar! Även om

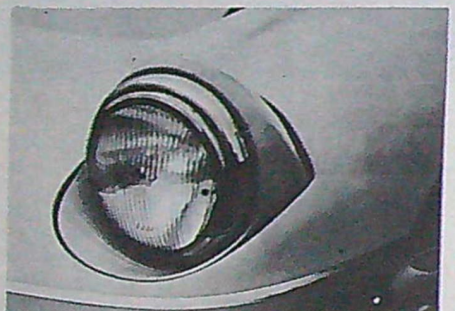




Den vackra instrumentbrädan talar för sig själv. Observera hyllan för cigaretter, solglasögon och annat alldeles bakom växelspaken.



Motorrummet skvallrar om att det är stora krafter i rörelse. Plåten mellan kamkåporna skyddar tändstiftet för vattenstänk.



Strålkastarna fälls upp ur fronten på pneumatisk väg. Parkeringsljus och blinkvisare sitter under den diminutiva plaststötfångaren.



De senaste Elan-modellerna har bara två baklysen mot tidigare inte mindre än sex. Bagageluckan har också fått ny utformning.



Den stora knackmuttern är det enda som håller hjulet. När man ska byta hjul är det bara att lossa muttern med en kopparklubba.

LOTUS ELAN COUPÉ (Forts fr föreg sida)

det just i det här fallet bara kan komma en ganska utvald skara till godo.

PLASTSKAL OCH PLÅTBOTTEN

Elan Coupé är ganska okonventionellt uppbyggd. Dock inte så okonventionellt som föregångaren Elite som hade självbärande plastkaross med hjulupphängningarna direkt infästade i plasten. Här har man nöjt sig med att pressa en bottenplatta i plåt med en långsgående förstärkningsprofil i mitten. Ovanpå bottenplattan sitter en mycket form-skön plastkaross, som består av ett fåtal komponenter. Framparti, bakparti med tak, dörrar och luckor. Det verkar äventyrligt ur reparatörssynpunkt med så stora komponenter i plast, men problemet är mindre än det verkar. Till Elan finns en komplett reservdelskatalog för karossbitar. Det går till exempel bra att köpa högra halvan av fronten separat. Reparatören sågar bort det skadade partiet och plastar dit den nya biten. Det finns inte så många verkstäder som är specialiserade på bilplastarbeten av det här slaget, men jobbet kan likaväl göras av ett varv som sysslar med plastbåtar! Karossdelarna tas med flyg från England, vilket innebär att man kan räkna med en väntetid mellan ett och fem dygn beroende på hur långt från ett flygfält man bor.

ÖVERLIGGANDE KAMAXLAR

Kraftkällan i Elan är en Lotus-Ford-motor med överliggande kammar. Det är helt enkelt en utveckling av samma motor som sitter i bland andra Cortina GT. Men skillnaden är stor. Toppen är givetvis helt annorlunda och dessutom har motorn två dubbla Weber-förgasare i originalutförandet. Förutom de synliga skillnaderna finns det ett och annat invändigt som inte heller är sig riktigt likt om man jämför den med ursprungsmotorn. Cylinderdimensionerna är ändrade så att slagvolymen är i det närmaste 1 600 cc för att bara ta ett exempel.

Växellådan har också sitt ursprung från engelska Fords vanliga serieproduktion. Den har fyra växlar framåt och synkronisering på samtliga. Det måste sägas att synkroniseringen fungerade överraskande fint, även på ettan. Många gånger kan engelska växellådor vara litet känsliga just på den punkten, men Elanen klarade blixtnas snabba nervaxlingar utan skrap trots att bilen bara hade gått 500 mil och fortfarande kändes litet kärvt. Backen är försedd med spärr. Man lyfter spaken uppåt och för den åt sidan. Ingen risk för katastrofalt dyra felväxlingar. Manövreringen av spaken sker med en mycket kort spak med träknopp. Längden är sällsynt distinkta. Kopplingen är ganska tungtrampad och erhört beständ. Den förlåter inga misstag. Resultatet av fel behandling blir en ryckig start eller motorstopp. Någon som helst tendens till slirning finns inte, inte ens om man gör en tävlingsstart med 4 000 varv/min. Precis så ska en koppling på en sportbil vara!

FYRA SKIVBROMSAR

Ett absolut krav på en bil som gör över 160 km/tim är att den har skivbromsar, åtminstone på framhjulen. Lotus Elan fyller kraven med god marginal. Skivbromsar på alla fyra hjulen räcker till för alla förhållanden. Bromsarna tar mycket mjukt och man kan inte märka någon som helst sneddrag-

ning. Det går bra att släppa ratten i 100 km/tim och bromsa hårt. Bilen håller kursen utan att vika en tum. Som alla skivbromsar utan servo är bromsarna mer tungtrampade än normala trumbromsar, men skillnaden är inte besvärande stor. Det är väl värt besväret med tanke på den korta bromssträcken. Nackdelen med att ha skivbromsar på bakhjulen är att handbromsen brukar ta dåligt. Så är fallet även på Elan Coupé. I en brant backe finns det ingen möjlighet att få bilen att stå stilla utan att lägga i en växel. Rent parentetiskt kan nämnas att det går utmärkt att montera en bromsservo på Elan. Det har bland andra svenske mästaren Staffan Wahlström gjort på sin tävlingsbil. Kostnaden belöper sig till ett par tre hundra kronor inklusive montering.

INREDNING "DE LUXE"

Det som skiljer Coupén från den vanliga öppna Elan är inredningsdetaljer och självfallet det fasta taket. När man sätter sig i de skåde bucket-stolarna pirrar det behagligt i magen av spänning. Instrumentbrädan är full av intressanta instrument och roliga knappar. Alla de vanliga instrumenten plus varvräknare finns på plats. En bra detalj är utan tvekan varningslampan för handbromsen. Mindre bra tycker vi att reglaget för vindrutetorkare och spolare är. Det fungerar visserligen oklanderligt, men placeringen till höger om växelspaken är inte lyckad. På en så snabb bil skulle man vilja ha en snabbmanövrering av spolare och torkare som sköttes med vänsterfoten, som Mercedes har. Varför inte flytta upp avbländningskontakten till rattstängens som på de tidigare Elanerna? Då finns det ju plats för en fotpump. Vindrutetorkarna påverkades inte av fartvinden i farter under 170 km/tim. Bra!

Den känsla av lyx man upplever i Elan Coupé kan man inte känna i många sportbilar. Trärratten, den över-skådliga instrumentbrädan i valnötsträ, de mjuka mattorna, den svarta inredningen och sist men inte minst de elektriska fönsterhissarna är en komposition som ger en känsla av att det här är det rätta sättet att transportera två personer med rätt mycket bagage om de har bråttom och krav på att åka säkert och bekvämt.

INTE SA BRA

Men som alla andra bilar är Elan Coupé inte en konstruktion som är helt fri från fel. Det rör sig inte om några uppenbara defekter, utan saker som skulle kunna vara bättre. Fjädringen är perfekt avvägd för asfalterade vägar men i hårdaste laget för litet gropigare grusvägar. Manövreringen av ögonlocken för strålkastarna sker med hjälp av vakuum från insugningsröret. Om det av någon anledning blir en läcka på vakuumsystemet fälls strålkastarna ner kvickt som tanken. Det kan vara mycket farligt på en krokig väg nattetid. De elektriska fönsterhissarna fungerar bra, men är nog inte så roliga att ha att göra med om något kontaktfel eller liknande skulle uppstå. Särskilt om fönstren fastnar i neddraget läge.

UTMÄRKTA KÖREGENSKAPER

Att köra Elan Coupé är en underbar upplevelse. Den går förvånansvärt tyst och man kan hålla marschfarter mellan

ELAN COUPÉ

TEKNISK SPECIFIKATION

MOTOR: Rak fyrcylindrig fyrtaktsmotor med två överliggande kamaxlar, vätskekyld. Cylindiam 82,55 mm, slagl 72,75 mm, slagvol 1 558 cc. Kompression 9,95:1, maxeffekt 105 hk vid 5 500 varv/min. Max vridmoment 14,93 kpm vid 4 000 varv/min. Femlagrad vevaxel.

KRAFTÖVERFÖRING: Enkel torrlamellkoppling, 20,4 cm lamelldiam. Fyrväxlad hellsynkroniserad växellåda, golvspak. Slutväxel av hypoidtyp, utväxling 3,91/1. Utväxlingsförhållanden som standard: 1:a till 4:e växeln 3,55/1, 2,38/1, 1,41/1 och 1/1. "Tätare" växlar på beställning: 2,5/1, 1,64/1, 1,23/1 och 1/1. Back standard 3,96/1, speciell 2,81/1.

HJULUPPHÄNGNING, FJÄDRING: Fram separat upphängning med olika långa gaffelben och spiralfjäder samt teleskopstötdämpare. Bak separat upphängning system Chapman med spiralfjäder, teleskopstötdämpare och underliggande gaffelben.

STYRNING: Alford and Alder kuggstångsstyrning, rattdiametr 15" (38 cm), antal varv mellan fulla hjulutslag är 2 2/3. Minsta vänddiametr 9,0 m.

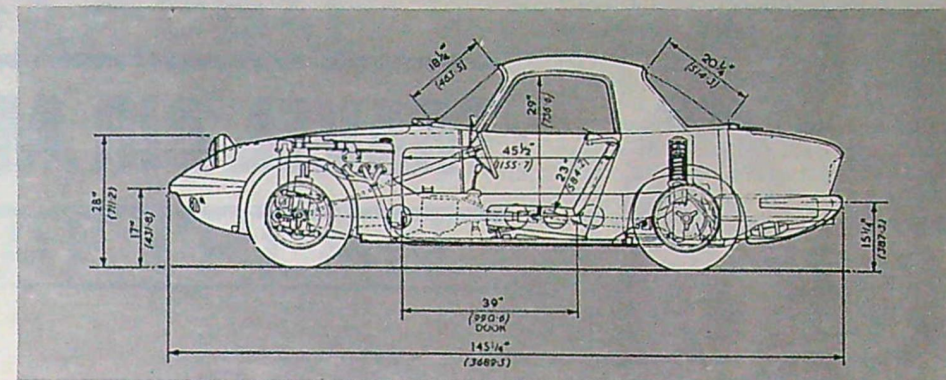
BROMSAR: Girling skivbromsar runt om, fram med 24,2 cm diam och bak med 25,4 cm. Bromsklotsarna sveper en yta av 2 310 cm². Mekanisk handbroms som verkar på bakhjulen.

ÖVRIGT: Förgasare två Weber 40 DCO E 18. Tanken sitter bak och rymmer 45 liter.

140 och 160 km/tim utan att man på något sätt behöver anstränga sig för att känna att man har bilen under fullständig kontroll. I de farterna är Coupén avsevärt tystare än de flesta standardbilar! Kurvegenskaperna är i verklig toppklass, vilket väl i viss mån beror på Dunlop Sp 41-däcken som monteras som standard. Om man vill kan man köra fort men ändå lugnt i kurvorna och bara styra bilen igenom, vill man åka fortare än fort krävs det inte mycket träning förrän man kan lägga upp en lätt sladd så att bilen "driver" genom kurvan. Det kan låta äventyrligt med lätt sladd på asfalt, men med en så neutralstyrd bil som Elan går det i allmänhet utan att passageraren ens märker det.

Att en utmärkt landsvägsvagn går att köra lugnt i stadstrafik är mindre vanligt. Elanens motor är så elastisk att man knappt behöver växla den om man inte vill. Den accelererar utan bekymmer från 1 500 varv/min på fyran! Risken att man ska hålla för lågt varv är alltså inte så stor. Risken att övervarva är ännu mindre. I Elanens strömfördelare finns det nämligen en regulator som gör att man inte kan överskrida maxvarvet 6 500. Säkert en mycket klok åtgärd som sparar motorn väsentligt. Under den tid som Elan har funnits i Sverige har det inte inträffat ett enda allvarligt motorhaveri!

(Forts på sid 43)



12-volts elsystem, likströmgenerator typ Lucas/Ford C 40 22700J som lämnar 337,5 W och 25 A. Batterikapacitet 57 Ah. Däck 145X13" Dunlop SP 41.

DATA & PRESTANDA

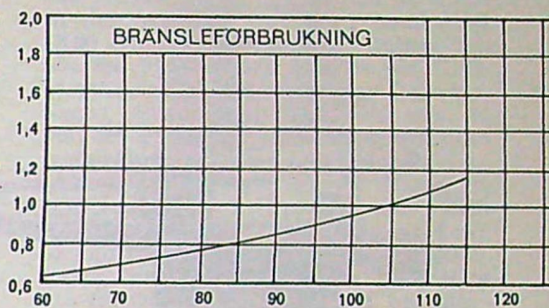
TESTFÖRHÅLLANDEN: Vårväder, blöta vägar, snöblandat regn. Temp $\pm 5^\circ$.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade 50 vid 49 km/tim, 80 vid 78, 110 vid 108, 130 vid 127 och 150 vid 147, 180 vid 172 och 210 vid 200 km/tim.

TJÄNSTEVIKT: 800 kg. Effekbelastning vid tjänstevikt 7,6 kg per hk.

MAXIMIHASTIGHET: 185 km/tim. På 3:an 150 km/tim, 2:an 113 km/tim och på 1:an 74 km/tim. Hastigheten vid 1 000 varv, på 4:an, är 26,9 km/tim.

ACCELERATION: 0—100 km/tim 8,5 sek.



På grund av Lotus Elan Coupés korta hjulbas kunde vi inte göra proven på rullande landsvägen. Väglaget var inte heller tillräckligt bra för att kunna göra rättvisande bromsprov på vanlig landsväg. Att de fyra skivbromsarnas kapacitet är mer än tillräcklig i alla situationer torde däremot vara ställt utom allt tvivel.

ELAN COUPÉ

Tillverkare: Lotus Cars Ltd, Cheshunt, Herts, England.
Generalagent: Sportvagnsimport, Stigbergsliden 12, Göteborg V

Pris på gatan: 27 400:—

Skatt: 110:— + 40:—

Underhåll:

Oljebyte i motorn efter 1 000 mil
Oljebyte i växellådan efter 1 000 mil
Byte av oljefilter efter 1 000 mil
Underhållsfri framvagn
Sommarolja 20W/30
Vinterolja 20/30W
Ev helårsolja 10W/30
Service på större Ford-verkstäder

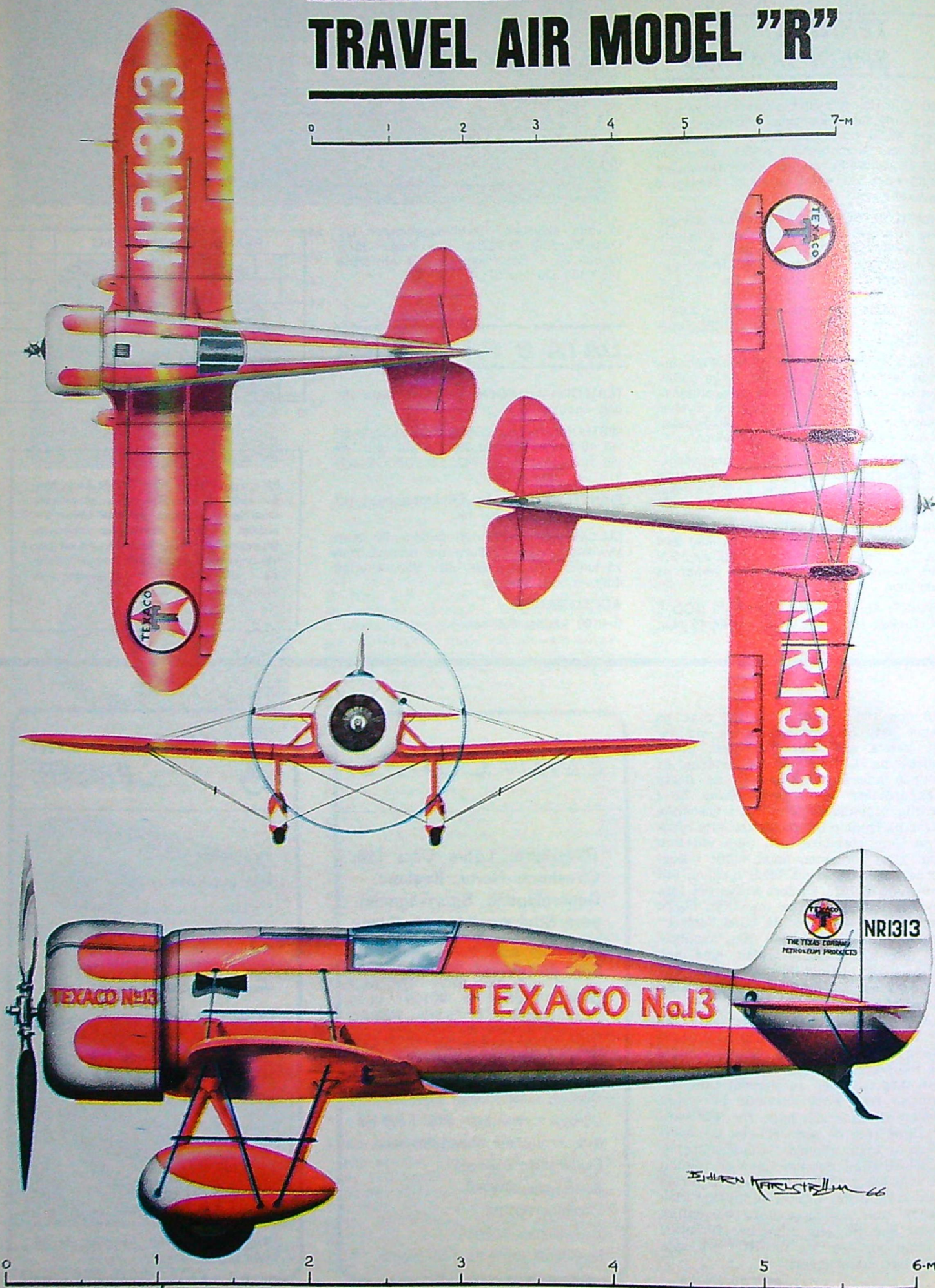


RESERVDELAR PRISER:

Fyra kolvar 420:—
Fyra avgasventiler 68:—
En sats bromsklotsar 60:—
Framskärm ca 675:—
Halvt nosparti ca 315:—
Helt nosparti ca 630:—
Bakparti ca 525:—
Bakskärm ca 630:—
En drivknut av gummi-metall 60:50
Vindruta lamellglas 500:—
Sotningssats 42:—
Hel packningssats 75:—
Stötfångare fram 162:—
Stötfångare bak 162:—
Reparationspriserna baseras ej på fasta tidssättningar.

TRAVEL AIR MODEL "R"

0 1 2 3 4 5 6 7-M



REKORD-RACERN SOM UTKLASSADE SNABBA JAKTPLAN

Av BJÖRN KARLSTRÖM

Walter Beech, Clyde Cessna och Lloyd Stearman är kända namn i flygvärlden. Deras firmor har producerat många förnämliga flygplan sedan 1930-talets begynnelse, men visste ni att dessa tre herrar arbetat tillsammans en gång i tiden? Inte — då ska här berättas historien om "mystiska R:et"!

År 1924 startade de tre nämnda herrarna en flygfabrik tillsammans som döptes till Travel Air Manufacturing Co. De producerade en rad flygplan som blev mycket populära bland mindre flygbolag och privatpiloter i Amerika. Men Travel Air Company blev inte långlivat. Redan år 1929 tog Curtiss-Wright Corporation över kontrollen av bolaget och Walter Beech blev utnämnd till chef för Curtiss-Wright-koncernen. År 1930 försvann firmanamnet Travel Air sedan en rationalisering genomfördes som resulterade i att Curtiss-Robertson Airplane Manufacturing Co ensam skulle stå för flygplanstillverkningen inom koncernen. Då sade Walter Beech upp sig och bildade en egen firma — Beech Aircraft Company. Men det är en helt annan historia...

Travel Air var 1929 helt i händerna på Walter Beech. Två år innan hade Lloyd Stearman lämnat sällskapet för att starta eget, och året därpå följde Clyde Cessna efter.

Walter Beech lyckades med lätthet övertala sina finansörer att få bygga ett racerflygplan. Firman blomstrade — man hade byggt 500 plan under 1928, och namnet var aktat — så det var lätt att påverka finansörer att glänta på plånböckerna... speciellt som en omfattande pressreklam kunde förväntas om planet blev så bra som Beech förutspådde...

På våren 1929 kunde Beech sätta sin chefkonstruktör Herb Rawdon på jobbet. Rawdon hade sin lyckligaste tid. Han behövde inte tänka på att bygga ekonomiskt, inte tänka på att planet skulle kunna ta stor last, inte tänka på att det skulle uppfylla några andra fordringar än att gå FORT! Och det gjorde det!

Tio dagar före National Air Races vid Cleveland rullades planet ut ur fabriken för provflygning. Travel Air Model "R" överträffade förväntningarna. Det var oväntat snabbt, och dessutom stabilt och lättflygt. Walter Beech hade samtidigt engagerat en ung trafikpilot från Atlanta, Doug Davis. Denne flög in sig några dagar på planet som samtidigt fintrimmades. Så bar det av till Cleveland och "de stora rubrikerna".

Omedelbart efter det planet anlände till flygfältet i Cleveland rullades det in i en hangar och täcktes över med presenningar. Detta var ett lyckat drag av Beech. Pressen blev otroligt nyfiken på det "hemliga" planet som anmälts i "stora" klassen (free-for-all).

Den skulle tävla mot bl a de modernaste jaktplan amerikanska flygvapnet och flottan kunde ställa upp. Det var första gången sedan 1925 som flottan och armén skulle mötas i tävling, och bara detta var värt stora rubriker. Armén ställde upp med löjtnant R G Breene i en Curtiss P-3-A och flottan med kommandörlöjtnant J J Clark i en Curtiss F6C-6 Hawk. Dessa plan var allmänt ansedda att vinna och för att minska på monotonin i att se två plan flyga ikapp plockade tävlingsledningen ihop ett blandat fält bestående av en Lockheed Transport, några snabba kabinflygplan samt Doug Davis i sin lilla mystiska Travel Air "R".

Kvällen före tävlingen hade pressen döpt om planet till "Mystery Ship" (mystiska planet) eftersom ingen fått glutta under presenningen.

Så randades då tävlingsdagen. Elva olika plan ställde upp för den 80 km långa tävlingssträckan som omfattade fem varv på en 16 km-bana. Ingen anade att dessa 8 mil skulle få någon betydelse för det amerikanska flygets vidare utveckling — men så blev det.

"R" accelererade ifrån alla plan redan i starten och slog direkt ned all opposition. För att ytterligare förolämpa de givna vinnarna (flottan eller armén) så missade Davis ett vändmärke och fick flyga tillbaka och runda märket korrekt. Trots detta — som hände på andra varvet — körde han ikapp sina medtävlare igen och pressade mållinjen med ett försprång på 13 km till nästa medtävlare, Breene i Curtiss P-3-A.

Beech fick sina stora rubriker och pressen krävde att få veta hur det kom sig att en liten, fyra år gammal fabrik kunde bygga flygplan som på ett så utmanande sätt överträffade det bästa USA kunde ställa upp i militärflyg! Det

blev ett yrvaket uppvaknande i kongressen och nästan över en natt reorganiserades finansiering och bestämmelser för militärflyget som därefter missköts.

För Travel Air blev typ "R" ett glädjepiller. Den byggdes i fyra exemplar som bidrog till flitiga raderingar i rekordboken för hastighetsrekordflygningar mellan städer både i USA och Europa.

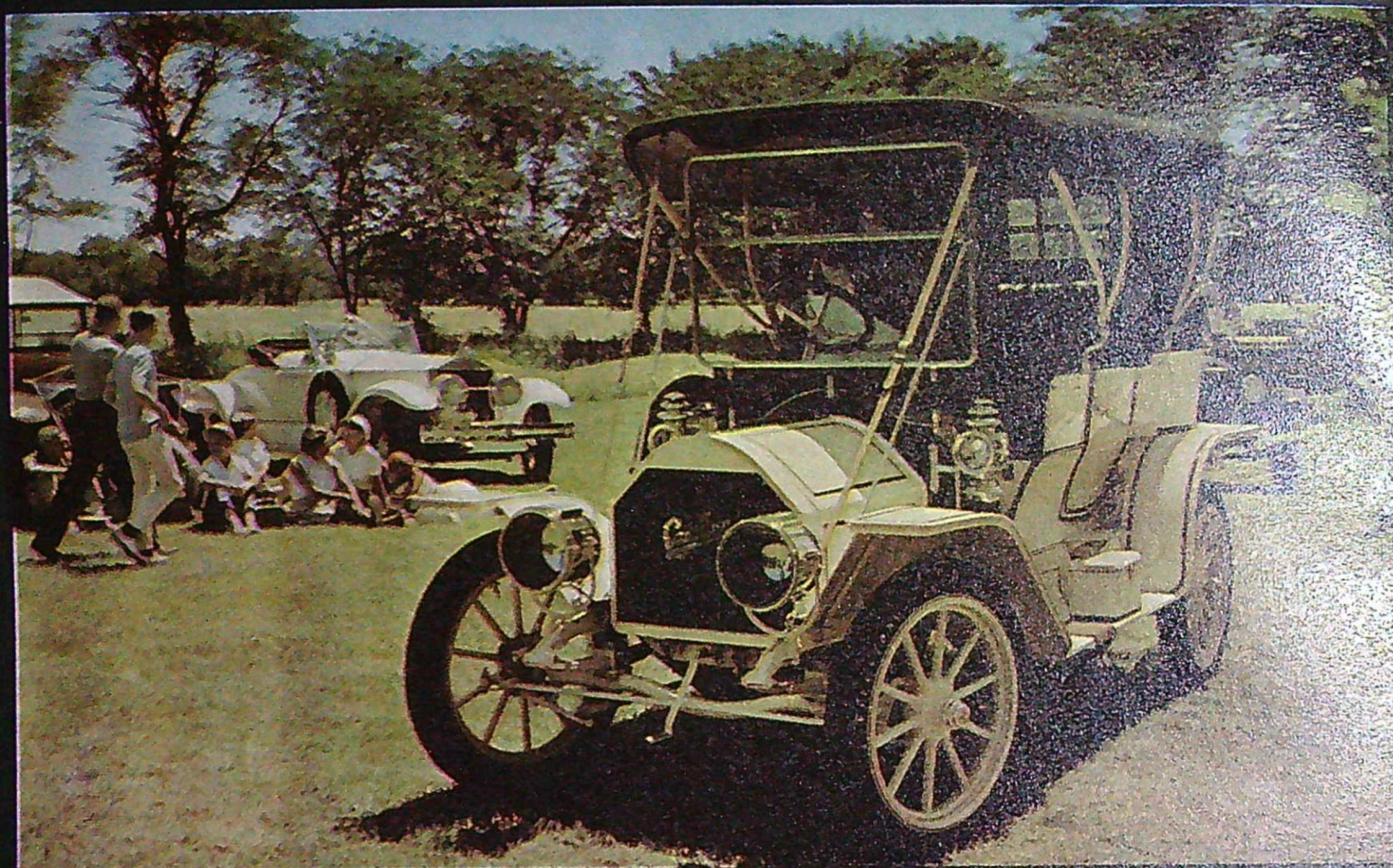
Ett plan köptes till av italienska staten för militära "studier".

Sverige hedrades också av ett fransyskt besök av "R". Det var år 1931 när TEXACO:s (nuvarande CALTEX) flygande inspektör Frank Hawks under en rekordflygning i Europa passerade vårt land. Han hade tillryggalagt sträckan London—Rom den 17 juni på 4 tim 38 min och var tillbaka i London kl 18.00 efter att ha lunchat i Italien. Till Sverige kom kapten Hawks vid ILIS-utställningens (flygutställning i Lindängen, Stockholm) öppnande den 15 maj och gjorde här en rundflygning utan mellanlandning över Norrköping, Linköping, Jönköping, Malmö, Halmstad, Göteborg, Örebro, Uppsala, Gävle och åter till Stockholm (Barkarby) på 4 tim 45 min för den 130 mil långa distansen. Innan han lämnade Sverige rekordflög han till Oslo på 1 tim 25 min, och återfärden till Barkarby tog 1 tim 17 min. Från Stockholm flög han sedan till Paris (1 642 km) på 4 tim 45 min med endast en mellanlandning på Bulltofta för bränslepåfyllning. Den högkomprimerade motorn fordrade bränsle med högre oktantal än vad som fanns i landet, varför man enkom för kapten Hawks maskin fick införa specialbränsle. Det besväret åvilade TEXACO:s svenska representant, något som inte torde vara behövt i dagens läge när vi är mer välsorterade i bränslebranschen. Planet visas på vår ritning i just den målning och dekor det hade vid besöket i Sverige. Det skilde sig från standard "R" genom en helt inklädd kabin — originalet hade en vindruta som täckte bara halva sittbrumsöppningen.

Travel Air Co, Wichita, Kansas
Modell: R
Spännvidd: 8,89 m
Längd: 6,15 m
Höjd: 2,84 m
Motor: En högkomprimerad 450 hk Special Wright Whirlwind 300
Toppfart: 403 km/tim
Marschfart: 386 km/tim
Trä- och metallkonstruktion med dukklädda roderytar



Travel Air "R" blev något av en sensation under uppvisningsturnén i Europa. Med toppfarten 403 km/tim var den amerikanska racern betydligt snabbare än de samtida jaktplanen.



Cadillac 1908. Under gemytliga former intas lunchen i gröngräset framför en Rolls-Royce "Silver Ghost", medan den stolte ägaren till en Cadillac 1908 visar upp sin bil.

VETERANER I VÄST

Text och foto BJÖRN-ERIC LINDH

För en svensk automobilhistoriker är det närapå som att komma till himmelriket när man en varm och solig dag anländer till ett möte i New Jersey-sektionen av Antique Automobile Club of America. Färden dit gjordes stilenligt i en 1915 Stutz Bulldog, vilket gjorde att man från början kom i den rätta stämningen.

Intresset för gamla bilar är ännu mycket större i Amerika än här i Sverige, där vår äldsta och förnämsta klubb, Automobilhistoriska Klubben, inte bildades förrän 1950.

Det tidigt vaknande intresset för autobiler av god årgång resulterade i att en mängd värdefulla bilar lämnade Europa under 50-talet. En stor del av världens bestånd av Bugatti, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini och Rolls-Royce "Silver Ghost" finns nu i Amerika. Skälet var dels att amerikanerna med sin förmånliga valuta kunde bjuda över de europeiska spekulanterna, dels att vi inte i tid såg om vårt hus. Så sent som på 50-talet skrotades i Sverige en av de två Duesenberg som funnits här, två Hispano-Suiza (de båda vagnar som finns i landet är nyimporter), och många andra värde-

fulla vagnar försvann. Visserligen finns det åtskilliga bilar som ännu inte kommit i händerna på seriösa samlare, men de ägs ofta av skrupelfria individer, som har hört att gamla bilar blivit värdefulla. Hutiösa priser begärs för dåliga bilar, och tyvärr så uppmuntras denna kategori av artiklar i pressen, där stolta ägare säger sig ha blivit erbjudna fabriksnya bilar i inbyte mot sin "renoverade" rishög. Den historien är lika gammal som lögnaktig. "Renoverad" betyder ofta att bilen fått ett nytt lager lack och att de trasigaste detaljerna ersatts med moderna. Ett otyg för en samvetsgrann renoverare, som kan leta i årtal för att få tag på en originaldel, som sedan kanske är i lika dåligt skick som den bortkastade.

Det har ofta sagts att man i Amerika inte lägger så stor vikt vid att hålla bilarna i originalskick, att man gärna bättrar på litet och kanske också kromar i onödan. Tidigare förstörde man utan tvekan en del bilar på det sättet, men få lägger nu så stor vikt vid att allt ska vara i rätt skick, som domarna vid de "Concours d'Elegance" som hålls i de amerikanska klubbarna. Motsatsen förekommer tyvärr i England, där man gärna

vill ha ut mer effekt ur klassiska sportvagnar. Fortfarande har man också hårda tävlingar, och varje år förstörs oersättliga vagnar genom hänsynslös behandling.

Nästan varje söndag under sommarhalvåret arrangeras möten i de amerikanska klubbarna. Ofta följer hela familjen med och äter picknick i gröngräset. Enklare tävlingar, manöverprov i någon form eller frågesport om intrikata bilhistoriska problem är också populära. Och naturligtvis beundrar och provkör man varandras bilar. Ännu har vi i Sverige inte tillräckligt antal renoverade bilar för att kunna ha riktigt välbesökta möten, men varje höst arrangerar Automobilhistoriska Klubben ett rally till Skokloster. Det brukar vara cirka 30 deltagare, men om några år blir det säkert betydligt fler. De flesta länder uppmuntrar hobbyn genom stora lätnader ifråga om skatt och försäkringar för äldre bilar, men de svenska myndigheterna anser sig inte kunna hjälpa till.

Den stora händelsen denna vackra junidag var att en av medlemmarna efter tre års arbete fått sin Cadillac 1908 färdig. Bilen var en dröm i vitt och mässing, och den stolte ägaren fick gång på gång slita sig från hamburgersserveringen, som det kommit på hans lott att sköta, för att under publikens jubel köra ett ärevarv med bilen.

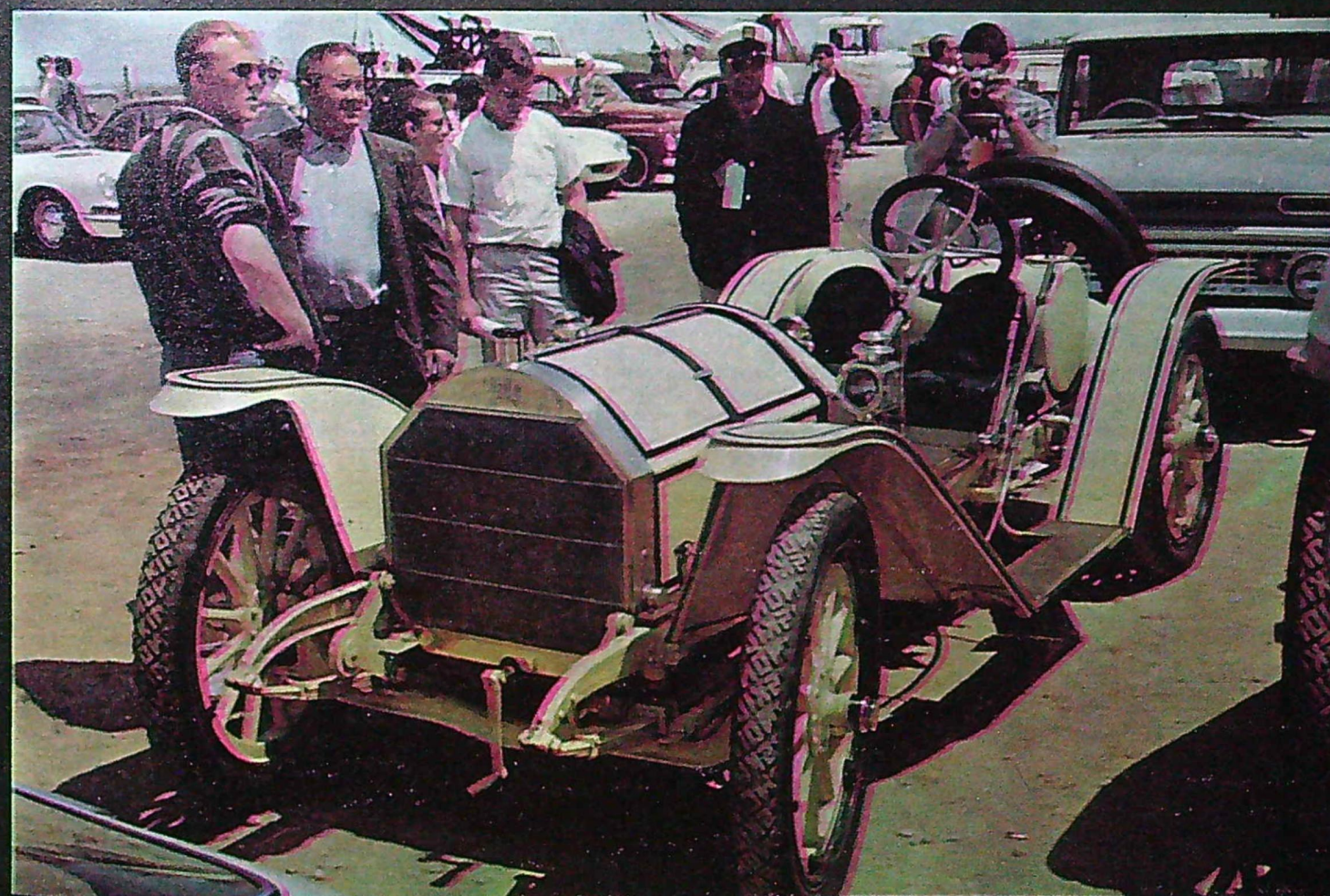
Två gånger av helt annat slag fanns också på plats. Störst var en Locomobile med spartanskt tvåsitsigt karosseri och en uppkäddad jättelika mässingslyktor. Närmast liten tedde sig en Rolls-Royce "Silver Ghost" 1924 med tvåsitsig roadsterkaross med svärmorslucka. Bilen var tillverkad i Amerika, där Rolls-Royce-fabriken 1919 startade ett dotterföretag i Springfield. Produktionen lades ned redan 1926, sedan det visat sig att amerikanerna helst köpte den "äkta" varan. Engelska arbetare hade importerats och bilarna byggdes med samma krav på exaktitet, så förmodligen var det de engelska vagnarnas "snob-appeal" som avgjorde saken. "Silver Ghost" tillverkades

med små förändringar 1907—1925 och hade en 6-cylindrig motor i två block. Cylindervolymen var över 7 liter.

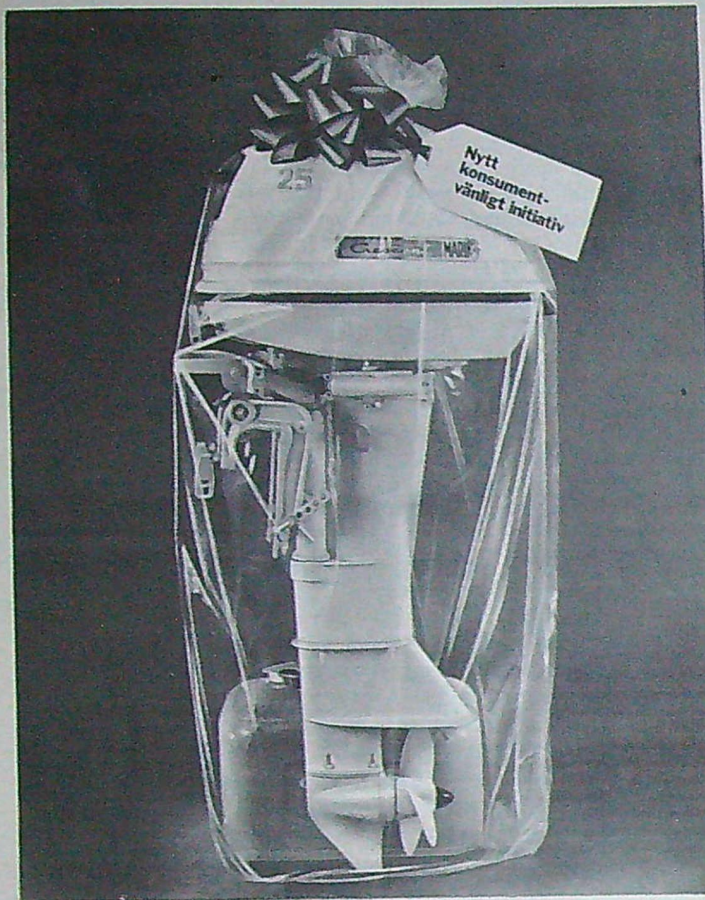
Som kontrast fanns också en hel del T-Fordar, både med och utan mässingskylare, en sak som Ford slutade med 1915 när massproduktionen satte in på allvar. Det var också glädjande att se T-Fordar i andra färger än svart, eftersom det är en mycket spridd missuppfattning att alla T-Fordar levererades svarta. I själva verket var det inte förrän i mitten av 1914 som Henry Ford stillsamt påpekade, att kunden kunde få bilen i den färg han önskade, förutsatt att det var svart. Innan 1914 fanns både röda, blåa och gråa T-Fordar, beroende på årgång och modell.

Två representanter för det legendariska märket Mercer in-
fann sig också, en "Raceabout" typ 35 från 1912 och en typ 22/70 från 1921. Mercer hade stora tävlingsframgångar med typ 35 och Ralph de Palma och Barney Oldfield tog hem många segrar till stor förtret för anhängarna av Stutz Bearcat, det andra stora märket för det rika och fartälskande Amerika på tiotalet. Mercer-motorn är 4-cylindrig och ger 58 hk vid 1700 varv/min. Det är en "T-motor", dvs insugningsventilerna står på ena sidan om cylindrarna och avgasventilerna på motsatta. 1925 lades fabriken ned, och det unga Amerika fick lov att importera bilar från Europa när det skulle vara riktigt fint och snabbt.

Sportbilar från 20- och 30-talen är mycket populära i Amerika och många Alfa-Romeo, Bugatti och Bentley kommer till klubbmötena. Även i Sverige har vi åtskilliga bilar av det slaget bl a 20 Bugatti och många kompressorförsedda Mercedes-Benz, och förra året importerades två Bentley från 20-talet. Om några år blir det kanske lika mycket sevärt på planen framför Skoklosters Motormuseum som på ett amerikanskt klubbmöte!



Mercer 1912. En playboys högsta dröm på tiotalet — men också en bil som kom på tredje plats i Indianapolis-loppet 1913. Mercer "Raceabout" byggdes i 600 exemplar, men bara ungefär 20 finns kvar idag.



Crescent Marin 66 först med kvalitets- deklarerade utbordare

Konsumenten har rätt att veta exakt vad han betalar för. En fullständig objektiv deklaration av den kapitalvara som en utbordare innebär. Det är helt naturligt. Lika naturligt är det för Crescent att nu kvalitetsdeklarera sina utbordare. Crescent kvalitetsdeklaration ger garanti för extra säkerhet, extrem drifts-ekonomi och »viskande» gång. Alla Crescent Marin dessutom med 2 års fabriksgaranti.

Nu också med ögonblicksstart!



Crescent Marin startas bekvämt och med minimal kraftansträngning. Detta kan ske tack vare en effektiv startapparat med noggrant avpassad utväxling och linskivediameter. Reduktionshål i riggen minskar avgas-

motståndet under vattenytan. Högeffekt-tändsystem ger tändande gnista vid mycket låga varvtal och tvåspjälls marinförgasare med fasta munstycken innebär alltid rätt inställning och ögonblicksstart som resultat.

Alla motorerna utrustade med belysningsuttag. Länspump finns på 9, 18 och 25 hk.

Ett komplett utbordarprogram!



Vi börjar med 4 hk — Sveriges mest köpta! Nu i modern färgsättning. Lättstartad med magnapullstart, lättmanövrerad och överlägset stark — dragkraften är 45 kilopond. Tyst gång och synnerligen bränslesnål. Full tank, 11 liter, räcker ca 11 timmar vid full fart.



8 hk ger också fantastisk dragstyrka. Kommer i ny modern dekor och färgsättning. Extra lättstartad med magnapullstart och högeffekt-tändsystem. Vattenkyld motor, cylindrar och cylindertopp i ett stycke av speciallegerad lättmetall. Bland övriga finesser märks inbyggd belysningsgenerator och som extra tillbehör fjärreglage.

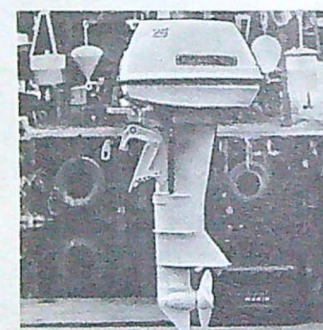


Särklassig i ekonomi, säkerhet och komfort är nya 9 hk-motorn — med gummiupphängd tvåcylindrig 2-takt. Rigg med ståldetaljer i rosthärdigt kromstål. Fram-, back- och friläge. Manövre-

ras automatiskt synkront med gashandtaget. Inbyggd generator för 6 volt 32 watt. Länspump av rotortyp.



Världsrekordmotorn på 18 hk ger verklig bränsleekonomi. Gummiupphängd Crescent tvåcylindrig 2-taktsmotor av speciallegerad lättmetall och med förkromade cylindrar. Såväl kullager som rull- och nållager. Specialförgasare med fasta munstycken. Hydrodynamiskt utformad rigg. Sidoförställd 3°. Automatisk växel för fram-, back- och frigång synkroniserad med gashandtaget. Automatisk länspump — kapacitet 700 lit/tim.



Världsrekordmotorn Crescent Marin 25 för blyxtacceleration! Den sensationella, urstarka utbordaren — nu detaljförbättrad, ännu starkare, ännu accelerationsnabbare. Vid ekonomifart är bränsleförbrukningen endast ca 5,5 lit/tim. Crescent tvåcylindrig 2-takt med vibrationsdämpande gummiupphängning. Två specialförgasare. Kullager samt rull- och nållager. Ljuddämpande fiberglasåska. Växel för såväl fram-, back- som frigång synkroniserad. Gummidämpad rigg. Sidoförställd 3°. Automatisk tipp-spärr.

Crescent MARIN



Här ser man Monogram Ford GT framifrån. Vi är inte nöjda med taklinjen, den stämmer inte riktigt med originalet. Men undan går det verkligen!

MONOGRAM FORD GT

För att fortsätta miniracing-testerna, som avslutades i nr 6 efter det att åtta bansatser testats, har vi kontaktat 1965 års svenske mästare BJÖRN MIKKELSEN, som i några nummer framåt ska testa de mera "professionella" byggsatserna och även ge tips och råd beträffande såväl trimning av bilar som uppbyggnad och skötsel av en hel anläggning.

Foto REIJO RUSTER

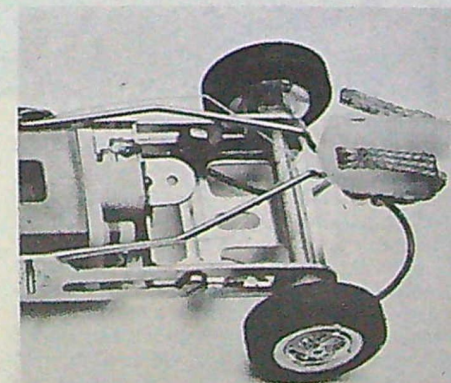
Monogram har kommit med två nya byggsatser, något som väl de flesta entusiaster känner till. De är Ferrari 330 P-LM och Ford GT. Dessa två är lika vad chassi, motor och däck beträffar, endast skalet skiljer dem åt. Delarna ligger snyggt förpackade i olika plastbubblor, man ser vad man köper. Bubblorna skärs enklast upp med en modellkniv och sedan är det bara att sätta igång. Först gör man karossen klar så att den hinner torka ordentligt innan slutmonteringen. Detta är ganska enkla operationer som vi inte ska tala så mycket om, det är bara att limma ihop delarna och sätta på snygga dekaler som medföljer och sedan ställa undan det hela.

Vad däremot chassit beträffar så är detta kanske ett viktigare jobb, och man börjar lämpligen med att studera den utförliga byggbeskrivningen. En sak som vi vill klaga på är att bakaxelns bussningar verkar vara för små för hålen i chassit, men eftersom de är platta på ena sidan så kan de knappast rotera.

En annan detalj som man ställer sig tvekan till är det ganska dåligt gjutna kronhjulet. Om man håller upp bilen och snurrar hjulen långsamt runt, så känner man att dreven går ryckigt. De hugger på ett ganska otrevligt sätt, och detta förbättrar givetvis inte bilens prestanda.

MOTORN

Motorn är av den nya och ganska högvirviga Mabuchi-typen, Monogram kallar den Tiger Super X 110. Dess livslängd är kanske inte den längsta. I samband med att vi talar om motorn skulle vi vilja råda eventuella byggare att köra in den under ca 45 minuter, innan man monterar den i chassit och utan att olja lagren. Lagg sedan på en liten oljedroppe på båda motorlagren och kör



Här ser vi den triangelformade och fjäderbelastade ståltråden som swing-pickupen sitter i. Det lönar sig att löda fast ledningarna!

den ytterligare 30 min, varvid spänningen inte bör överstiga 6 volt. Hur man lindar om och balanserar motorer av denna typ ska vi behandla i en senare artikel.

När vi ändå talar om det elektriska ska vi nämna att denna bil har s k swing-pickup, vilket är bra att ha vid acceleration och i branta nedförsbackar där bilen annars lätt hoppar ur spåret. Pickupen sitter på en fjäderbelastad ståltrådstriangel, lagrad i chassiramen, och följer banan ganska intimt.

FÄLGAR OCH HJUL

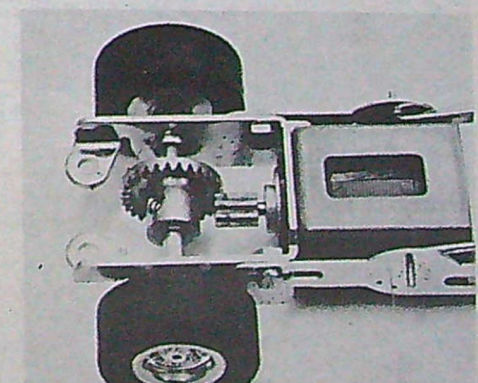
Ekerinsatserna som ska pressas in i fälgarna är snyggt gjorda, men när ska miniracing-fabrikanterna lära sig att tillverka riktiga ekerhjul i skala 1/32? Russkit har ju gjort några mycket vackra hjul i skalan 1/24, och vi hoppas verkligen att någon snart följer efter i 1/32.

Sedan man kört några varv runt banan märker man att bakhjulet är ganska hala och att utväxlingen inte verkar vara den rätta. Vi slipade däcken och rundade kanterna med grovt sandpapper och gned slutligen på en "däck-soppa" vars ingredienser vi ska behandla i ett senare nummer. Efter dessa mycket enkla modifieringar sänktes varvtiden på den 18 meter långa banan med 1 sekund. Sedan bytte vi ut det dåliga kronhjulet mot Revells nya teflonbehandlade på 37 kuggar och sänkte därmed varvtiden med ytterligare en sekund. Nu hade vi en verkligt snabb tävlingsvagn, som gjorde varvet på 7,2 sekunder, vilket innebär 2,5 m/sek och en fullskalastighet på hela 250 km/tim.

TOTALINTRYCK

Monogram Models Inc har lyckats ganska bra med denna modell som efter vissa modifieringar blir en tävlingsvagn som ingen behöver skämmas för. Karossen liknar visserligen den på originalet, men helt belåtna är vi inte. Det är framför allt något i taklinjen som inte stämmer. Kanske skulle Monogram titta lite bättre på originalritningarna? Om man sedan åstadkommer bättre kronhjul så blir vi nöjda. Karossen är färdigmalad när man köper byggsatsen, men den verkliga entusiasten borde nog måla inredningen och fylla i bakljusen med rött.

Satsen kostar kr 45:50 och Monograms generalagent i Sverige är bröderna Ivarson i Osby.



Bakhjulet var hala innan vi slipade dem. Alls "silastic slicks" skulle kunna förbättra väghållningen ytterligare. Se på det billiga kronhjulet.

TEKNISKT NYTT VÄRLDEN RUNT

Redigering:
MICHAEL KOLTERJAHN

FAST RAKETBRÄNSLE

Den första fastbränsle-raketmotorn för rymdraketer har provkörts på Lockheeds provstation i Beaumont, Kalifornien. Motorn förbrukade vid detta prov 318 ton drivmedel på 55 sekunder och utvecklade en drivkraft av 1 360 800 kilopond.

Raketmotorer med fasta drivmedel, så kallade krutraketer, blir avsevärt billigare än motorer med flytande bränsle och mindre komplicerade. Utvecklingen har nu hunnit så långt att krutraketer snart kan användas i bäraraketer inom ramen för det amerikanska rymdprogrammet.

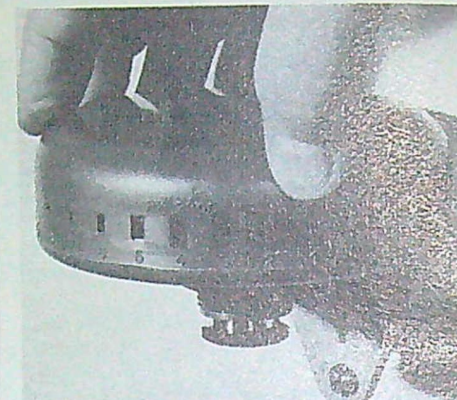
Alla styrningsinstrument är monterade kring dysan (utblåsningsmunstycket) innanför rakethylsan, som mäter 156 tum (3,96 m) i diameter. Styrsystemet verkar i alla riktningar och fungerar genom insprutning av vätska genom små hål bakom dyshalsen. Därigenom ändras gasstrålens riktning.

Motorn, som fått beteckningen 156-5, är cirka 23 meter hög och är avsedd att utgöra första steget i en bäraraket för rymdforskningsändamål.

Provserien omfattar även en annan krutraketermotor med samma diameter. Den är 10,7 meter hög och utvecklar en drivkraft på 550 000 kp. Denna motor är avsedd för andra steget i den nya bäraraketen.

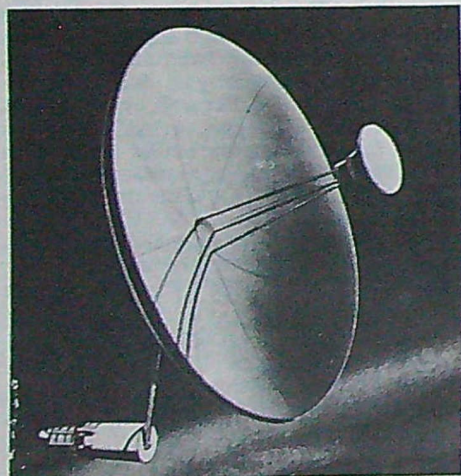


LJUSRELÄ



Ett nytt, halvledarstyrt ljusrelä, litet i formatet och enkelt att montera, lanseras nu av Philips. Reläet är avsett för automatisk tändning och släckning av alla slags belysningsanläggningar och skyltar. Det har en kåpa av klimatsänsidig plast och kan placeras utom- eller inomhus. Tändning respektive släckning sker vid önskad ljusnivå. Det vridbara locket är försett med sju fönster varigenom man kan ställa in reläet för varierande ljusinsläpp. Reläet är alltså inte tidsinställt utan arbetar efter rådande ljusförhållanden.

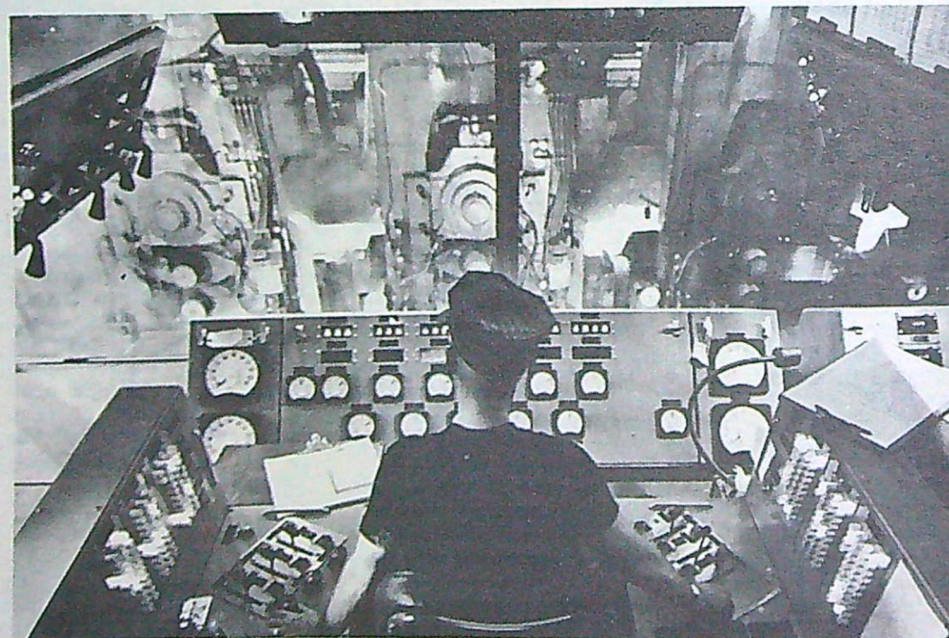
RYMDHUS KOMMER



Amerikanska astronauter kan i framtida rymdäventyr räkna med att få "bo" i uppblåsbara "rymdstugor" medan kraftförsörjningen sköts av väldiga och likaledes "uppumpade", paraplyformade "antennar" som omvandlar solstrålarna till energi. Man kan knappast sända upp ett sådant "paraply" med 17 meters diameter i färdigt skick från jorden — men det går om man gör det uppblåsbart.

Goodyear Aerospace Corporation håller nu på att bygga modeller av bägge dessa projekt. Modellerna ska testas i rymdmiljö och resultaten analyseras noga innan man försöker i full skala.

"Rymdstugan" är cylindrisk, uppblåsbar och självtagande. Enligt kontraktet ska Goodyear svara för konstruktionsarbetet till en sådan som är 1,3 m i diameter.



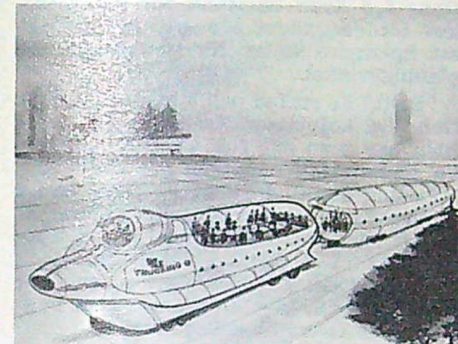
När man genomfört proven med "solparaplyet" i halv skala och de visat sig framgångsrika ska ett exemplar i full storlek sändas upp i rymden och placeras i omloppsbana för att utvinna energi ur solstrålningen.

Paraplyet tillverkas av ett "sandwichmaterial" som är elastiskt och självtagande. Man använder sig också av Goodyears "Airmat", en kraftig och metallarmerad väv. Kraftförsörjningen vid långa rymdresor är ett mycket viktigt problem och man har stora förhoppningar att det uppblåsbara "paraplyet" ska innebära lösningen.

AUTOMATVALSVERK

En enda man kontrollerar det programstyrda bandvalsverket vid en stålfabrik i Ohio. Stålet passerar genom valsverket med en hastighet av 1 000 m/min och förvandlas från 25 cm tjocklek och 32 ton tunga ämnen till stålplåt med en tjocklek av mindre än en mm.

På bilden ses den helautomatiserade anläggningens kontrollrum, varifrån valsverkets hastighet kontrolleras. Valsverkets dataanläggning och elektriska utrustning har levererats av Westinghouse.



ELEKTRONISK LANDSVÄG — EN VISION

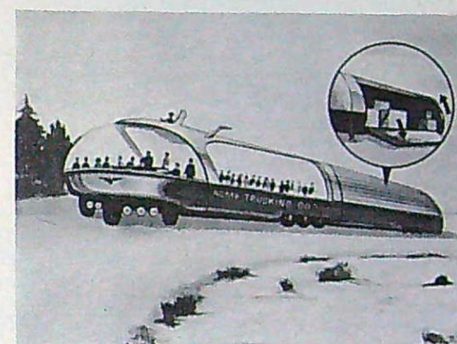
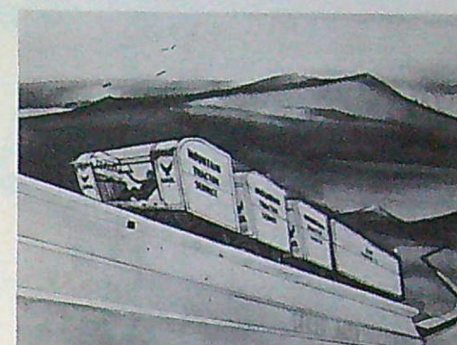
Framtidens lastbilar kommer enligt amerikanska ingenjörer att kunna ta sig över sand, träskmark och floder lika lätt som dagens personbilar kör på moderna landsvägar. Bilden t h.

Uptill till vänster: På en elektroniskt styrd landsväg kommer morgondagens transportfordon att erbjuda expresstransporter mellan tätorterna.

Uptill till höger: Extra dragfordon kommer att kopplas till fraktkrafterna när höga bergspass ska passeras.

Ned till till vänster: Rörliga klassrum för ut den tekniska undervisningen från tillverkaren direkt till grossister och detaljister.

Ned till till höger: Ett kombinerat buss- och lastfordon kommer kanske att trafikera morgondagens internationella motorvägar.



DIESEL UNDER JORD

Vid gruvorna i Kiruna sker transporterna via ett internt vägnät av imponerande omfattning. Enbart under jord finns ca 30 mil körbara vägar. För de mycket skiftande körförhållandena förfogar bolaget över en mycket stor vagnpark med ett flertal olika fordons typer. Till de interna transporterna under jord, där dieseldrift är ett krav, fordras oömma vagnar med god vändbarhet och stor segdragningsförmåga. Vägförhållandena varierar oerhört mellan breda, raka och asfalterade tunnlar till trånga orter med stenig och våt vägbana. Spiralförmade förbindelsevägar med mycket kraftig stigning finns på flera ställen mellan de olika nivåerna.

För snabba personal- och materialtransporter har LKAB inköpt sex stycken Volvo Laplander, konverterade av Malte Månsson AB, Linköping, med Perkins dieselmotor på 52 hk.



KANTSTEN LIMMAS



AB Gottåsa Cementgjuteri i Grimslov presenterar nu en ny metod att sätta kantsten vid gatu- och vägbyggen. Man limmar helt enkelt en kantsten av betong direkt på gatubeläggningen. Växjö stad har redan provat Grimslovsföretagets patentsökta nyhet och funnit att den tål både tunga vägghyvlar och vädrets skiftningar utan att rubbas ur fläcken.

Ur planeringssynpunkt innebär betong- och limningsmetoden en kraftig rationalisering. Gator och vägar i nybyggnadsområden kan t ex göras helt färdiga utan hänsyn till sättningen av kantsten. Detta har hittills varit en mycket tidskrävande process som dessutom påverkades av väder och vind. Nu kan kantstenen limmas på när det passar med hänsyn till arbetskraftstillgång och arbetet på byggnadstomterna.

Den nya betongkantstenen finns redan i olika typer för villaområden, genomfartsleder, kurvor och refuger. Den kan förses med genomgående spalt för dränering och vattensamlingar på gatan och den kan genomfärgas för t ex övergångsställen.

Med uppvärmning och kil får man loss kantstödet om det skulle behövas.



Bertil Ledin trycker fast tävlingsdekalen på "Britt". En vacker, fartbetonad båt med påfallande djup V-botten och moderna linjer.

Havsracerloppen har gett upphov till en helt ny klass av motorbåtar — båtar som i hög grad kombinerar fart och goda sjöegenskaper. Även i Sverige har tävlingar som Roslagsloppet och Getingloppet haft det goda med sig att man börjat satsa på snabba men rejäla båtar.

En av de intressantaste nyheterna på Allt för Sjön i Stockholm var just ett sådant fartvidunder som ritats av Bertil Ledin speciellt med tanke på Roslagsloppet. Ledins "Britt" är 6,20 m lång och 2,20 m bred. Båten är byggd i glasfiberarmerad plast av Ryds Industri AB i Ryd, har djup V-botten och högt uppdragen slaglinje föröver.

Inredningen är intressant med en stor specialtank — båten ska köras med två av Chryslers nya 105-hästar — smakfull galongarnering och skålad förarsstol i plast. Med hjälp av en vassertank kan den stora bensintanken i rostfritt stål justeras för bästa trimläge. Det finns f. ö. även trimtank för vattenballast föröver, något som gör det möjligt att korrigera båten för gynnsammaste planingsvinkel.

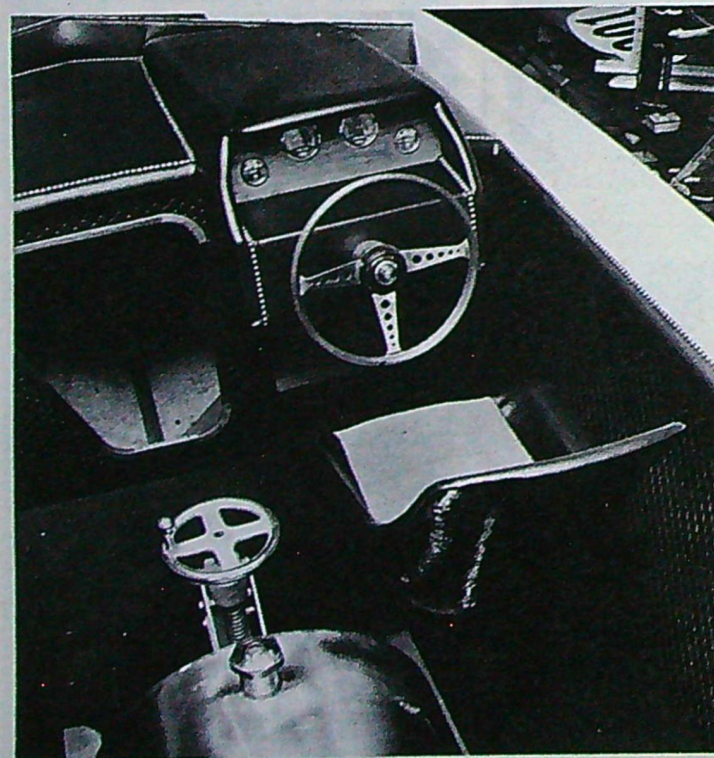
"Britt" är ruffad och i förarsutrymmet finns två kojplatser. Trots den låga profilen har man där full sitthöjd. En inbyggd underlätta passagen till förtäcket.

Ledins utställningsbåt — den visades i Svenska Varvsföreningens monter — är ett lyxutrustat fullblod och kostar som sådant 24 000:—. Båten kan dock även levereras som endast skrov och kostar då 6 200:—. Den kan också byggas som konventionell kabinbåt.

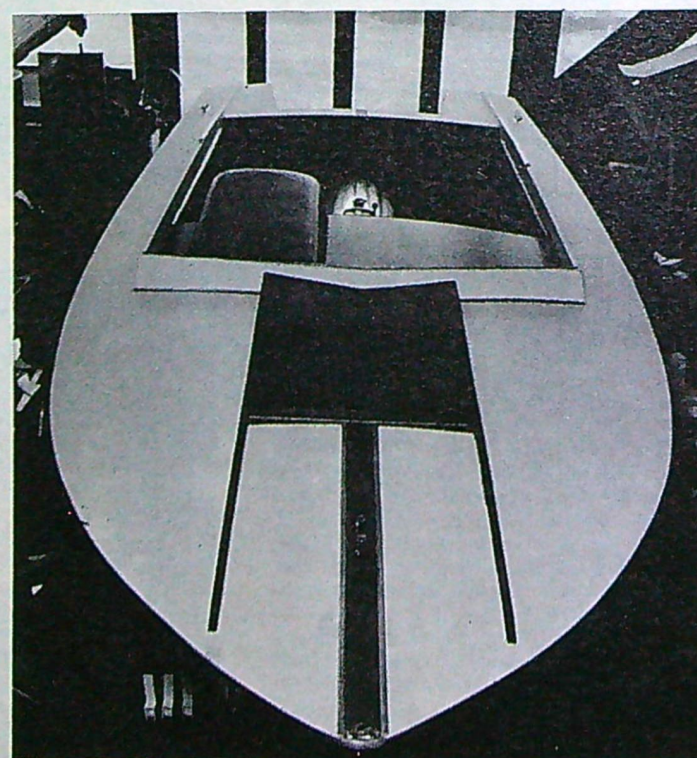
Såväl finish som detaljutförande var av mycket hög klass. Den nya Ledin-båten bör också kunna bjuda konkurrenterna en hård match i 1966 års Roslagslopp.

FULLBLOD FÖR FARTLOPP

Av STIG SANDELIN Foto ULF URBAN



Sittrummet domineras av den stora specialtanken i rostfritt stål. Med hjälp av ratten kan den trimmas in i önskat läge. Lägga märke till den eleganta instrumentpanelen och racerratten.

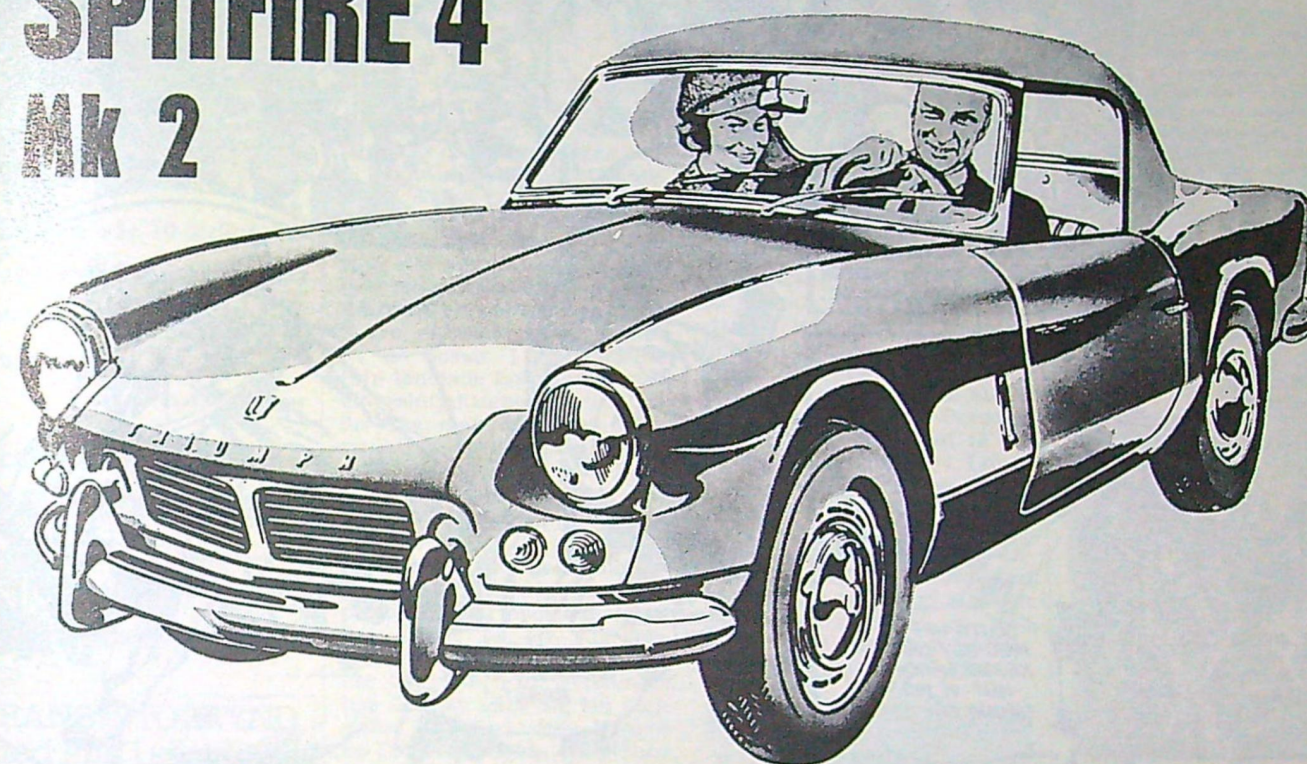


Båten var inte helt färdig när denna bild togs. Bogräck och vindruta hade inte hunnit monteras. I ruffen under däcksluckan finns två kojplatser. Ruffen är låg men har full sitthöjd.

TRIUMPH

SPITFIRE 4

Mk 2



DRÖMBILEN FÖR ALLA SPORTENTUSIASTER

EN ULTRAMODERN SPORTBIL I SUPERKLASS TILL ETT OSLAGBART LÅGT PRIS

BEGÄR KATALOG OCH NÄRMARE UPPLYSNINGAR

Generalagent

UNO RANCH AB

KARL GUSTAVSGATAN 25 — GÖTEBORG C — ENGELBREKTSGATAN 6
Telefon växel 031/17 79 60, 13 71 86 — Telegramadress: UNORANCH

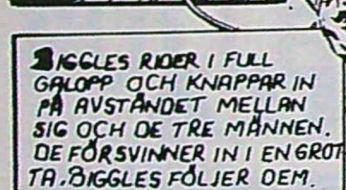
Auktoriserade huvudförsäljare för TRIUMPH:

Stockholm: AB Wohlinbilar, Östgötagatan 6, tel. 08/44 01 75. Rolf Haider AB, Birger Jarlsgatan 101, tel. 24 84 00.

Göteborg: Lundin & Jägersten, Erik Dahlbergsgatan 32, tel. 031/17 80 55. Luleå: Firma Bilcentralen, Skomakaregatan 23-34, tel. 092/240 30.

Svensk Motor Tidning 15.3.1966 Nr 5

BIGGLES Av kapten W E JOHNS



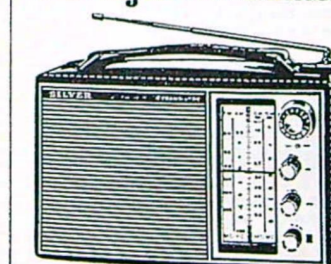
Reklirera vår 70-sidiga katalog med förutom våra varor även artiklar om motorsporten.

Pris 4:75 exkl oms

ELMHORN-TROBERG
RACING SERVICE AB

S:t Paulsgatan 22 - Stockholm S6
Tel 08/40 10 75, 41 20 60

TRANSISTORFYND
med ljud i särklass!



bara 30:- vid leveransen!

SILVER Voyager. En verklig toppt transistor. Ni kan lyssna på nästan vilken station som helst på MV, KV (2 band) och UKV (FM). Utmärkt ljudåtergivning. 14 transistorer för bästa inställning av basdiskant-ljuden. Autom. frekv.-kontr. gör att stationen aldrig "tonar" bort. Inbyggd ferrit-, utdragbar teleskopantenn. Uttag för hörlur. Kan nätslutas. Storl. 27x16x10,5 cm. Elegant form och sober klädsel gör Silver till en prydnad för varje hem. Kont. 375:-, avb. 413:-, per mån. 30:-. Inkl. batteri. SILVER Kompakt. Mindre modell med förstklassig ljudåtergivning. 10 transistorer. Storl. 7,2x11,6x3,4 cm. Kont. 185:-, avb. 204:-, per mån. 15:-. Inkl. batteri. Omg. leverans!

ASU Stortorget 3, Malmö C, tel. 040-71445

Sänd Silver modell _____ att betalas med kr _____ varje på lev. följande månad tills kr _____ är betalt. Förfallodag 1:a dagen i mån. Ett (1) års garanti. 8 dagars returrätt. Åganderättsförbehåll för säljaren. Kontant: _____ Exkl. oms.

den / 196
Namn _____
Bostad _____
Postadress _____ tel. _____

FORMEL 1 1966

(Forts fr sid 23)

block. Låter invecklat och är det också. Men Honda har ju tidigare dokumenterat sig som experter på mångcyklindriga högeffektsmotorer.

I fjol körde man en monocoque, dvs vagnen hade självbärande kaross och utvecklingen pekar mot att man även i fortsättningen kör efter samma mönster. Bilen får motorn bak och hjulupphängningar av Lotus-typ.

Från USA kommer Eagle (örnen), ett projekt som förestås av racerföraren Dan Gurney och finansieras av bl a Ford, Firestone och Autolite. Ärligt talat är den här bilen mera europeisk än många andra europeer. Bilen med sitt självbärande karosseri har konstruerats av Lotus f d chefstekniker Len Terry, engelsman som numera är bosatt i Kalifornien. Han lämnade Lotus efter meningsskiljaktigheter med Colin Chapman om vissa konstruktiva principer, varför man kan vänta sig att Eagle kommer att skilja sig något från de engelska vagnarna.

Motorn är ett beställningsjobb hos den engelska experten Harry Weslake. Han har satsat på en V12-konstruktion som redan är under byggnad. För växellådan har Gurney vänt sig till engelska Hewland som bygger en femväxlad låda efter hans instruktioner.

Detta är läget på F1-fronten i februari. Men mera kommer att hända under månaderna fram till VM-starten i Monaco. Flera motorer är beställda, Coventry Climax t ex har fått beställning på 2-litersversioner av fjolårets V8-motor på 1500 cc. En sådan motor satt i Mike Spences segerekipage i Sydafrikas GP. En annan intressant konstruktion är Emery V8, det är Coventry Climax gamla 2,5-litersmotorer som köpts upp av Paul Emery och borrats till 3 liter. Med Tecalemit-insprutning utvecklar den över 325 hk.

Den 22 maj går VM-starten. Vem blir slutligen mäs-

tare? Ingen kan svara på den frågan just nu. Det kan bli någon av storfavoriterna, men det kan också bli en ren outsider. Så oviss är nämligen Formel 1 just nu.

LOTUS
ELAN COUPÉ

(Forts fr sid 31)

OMDÖME

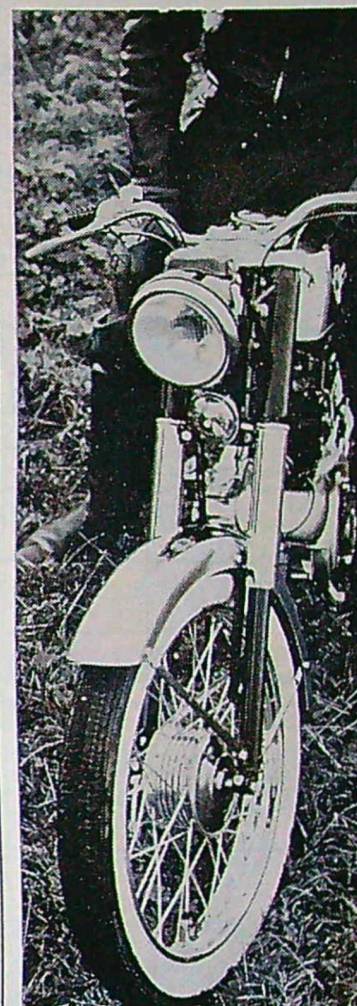
Redan när den vanliga öppna Elan presenterades möttes den av lovord i motorpressen över hela världen. Den allvarigaste kritiken mot de första exemplaren gällde hopsättningen av bilen. Det verkar som om fabriken kommit till rätta med saken nu. I varje fall kunde vi inte upptäcka några sådana fel på testbilen. Det goda helhetsintrycket vi fått av Elanen gör att vi tror att den inte bara är lämplig som leksak åt glada ungdomar utan även som transportmedel åt litet mera stadgade herrar. Både Porsche och Volvo P 1800 kan få en allvarlig konkurrent i Lotus Elan Coupé om bara generalagenten kan få fram tillräckligt många bilar. Som vanligt går de flesta på export till USA. Leveranstiden just nu är så lång att den som skriver order nu kan räkna med att få bilen någon gång på försommaren.



RÄTTELSE

I artikeln om Positiv Fritids hobbysats i nr 7 råkade det genom sammanblandning av bildtexter bli ett fel i texten till bilden i mitten till höger på sid 15. Bladet drivs inte genom en vinkelväxel. Däremot finns det i satsen en vinkelväxel som syns nedest i lådan på bilden bredvid.

Körkortsfri!



Ny
stålstark
TT-Puch
i British racing green

Puch
Dakota

Hydraulisk mc-gaffel fram och bak. 3-växlad cric-crac-låda. Fullnavsbromsar, 95 cm² bromsytta. 10,5 l förkromad tank med snabbtanklock. 21 tums hjul med 2,75 däck. Helförkromad framskärm.



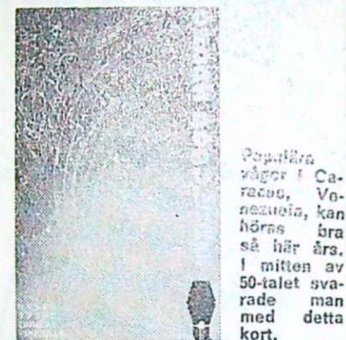
BLIXT GORDON AV Dan Barry



TFAE-NYTT

(Forts fr sid 44)

De sällsyntaste stationerna kan höras på 90-, 60- och 49-meters-banden, som erbjuder många små stationer i Peru och Ecuador samt i Dominikanska Republiken. Brasilien brukar höras på 19 och 25 meter, medan Argentina ofta är bäst på 25 och 31 meter. Venezuela är lättast att höra på 60 meter, medan det på 90 meter ofta är störningar. Det kan vara lämpligt med en varning i detta sammanhang, identifiering av en station får aldrig ske med hjälp av en tabell. Det är nämligen mycket vanligt att man byter frekvenser, varför tabellerna ofta inte alls stämmer. Den bästa hörbarheten erbjuder den mörka delen av dygnet. Lycka till med en spännande efterjakt!



KRIS INOM DX-INGEN?

Läget inom DX-ingen är för närvarande oklart och ger på sina håll anledning till bekymmer. Olika åtgärder för att ta igen det som förlorades i slutet av 50-talet och början av 60-talet tycks inte ha hjälpt. Det är främst på organisationsplanet det tycks ha slagit slint. DX-ingen som sådan tycks ha repat sig sedan den värsta TV-febern har gått över. Tillkomsten av Melodiradion och P3 har gjort att vi till stor del gått miste om dem som DX-ade främst för att få höra lätt musik. Bekymret för närvarande är DX-Alliansen.

DX-Alliansen har fungerat mindre väl på sista tiden. Vad det beror på är svårt att säga men utåt ser det ut som om var och en väntar på att någon annan ska göra något. Kanske är orsaken helt enkelt den att man inte riktigt vet vad man ska göra. Vissa förändringar som gjorts kan kanske förbättra situationen. Ordförande Olle Bjurström har av privata skäl beviljats tjänstledighet. Som ordförande har tillförordnats Jan Tunér, tidigare ordförande under två år och således väl insatt i arbetet. Owe Nordin har lämnat posten som huvudredaktör för Allians-Nytt, orsaken är bristande tid, men han kvarstår som sekreterare. Ny huvudredaktör är Jan-Erik Räf, ordförande under 1959. Hans främsta uppgift blir att samordna Allians-Nytt. Problemet har till stor del sin grund i att då en DX-are vunnit sådana erfarenheter att han blir användbar i DX-Alliansens styrelse, har han nått den ålder då studier eller arbete kräver så gott som hela hans insats. Det är samma förhållanden som gör sig gällande i andra sammanhang, de som kan göra en insats får så mycket att göra att de blir överlastade av arbete. Vi får hoppas att detta är en tillfällighet, men att styrelsen måste organiseras om på detta sätt under löpande verksamhetsår är inte något bra tecken.

LANDLISTAN OCH DIPLOMEN

Sedan många år tillbaka använder sig klubben av DX-Alliansens landlista som grund vid räkningen för klubbens diplom. Detta har inte uppmärksamats av alla medlemmar vilket fram-

(Forts på sid 50)

TfA:s post-order

FYND

SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT
 SOUND CRAFT

SOUND CRAFT tonband

kvalitetsband för bandspelare

amerikanska SOUND CRAFT från direktimportör
 7"/1800 fot 12:45, 7"/2400 fot 16:95, 7"/3600 fot 25:95
 6"/2400 fot 20:80, 5"/900 fot 9:95, 5"/1200 fot 13:25
 5"/1800 fot 15:60, 3"/600 fot 10:70. Exkl. oms. plus porto.

INTER PLANNING, Kungstensgatan 61
 Stockholm Va Telefon 08/34 40 09

Problem med radiokomponenter?
 Varför det? Vi har dem ju! Och inte nog med det — de är billiga också!
 Ring eller skriv och berätta, så ska vi fixa det.
AB TELEREGLER
 Box 8 Härryda
 Tel. 0301/301 27 el. 310 92



Sensationellt tillfälle
 som aldrig återkommer
Fabriksnya JB 150 cc
 MC-motorer med Dell'Orto racerför-gasare. Fullt korklara.
 REAS för 475 kr
 (PASSA PA — de har kostat 1000.— kr). Lämpl. för GO-KART, MC, snö-scooter, båt m. m. VÄNTA INTE — KÖP I DAG.

SVENSKA CYKELFABRIKEN - MALMÖ

9R-59-Special
 Nu för omg. leverans.

11 rör.
 380x250x180 mm. Vikt 11 kg.
 220 V ~
 Frekvensområde: 540 Kc-1,6 Mc, 1,6-4,8 Mc, 4,8-14,5 Mc, 10,5-30 Mc.
 Känslighet: 1 µV vid 50 mW, 1 µV vid 20 dB signal-brusförhållande.

Apparaten testad av ett stort antal radioklubbar. Läs t. ex. vad Malmö-Dxaren skriver i Nr 9 1964 sid. 18 och 19. Presentation av ett komplett testprotokoll med poängbedömning, samt utlåtande från ett stort antal kunder. Artikeln har skrivits på klubbens eget initiativ för att ge medlemmarna vederhäftig upplysning. Sedan vi läst denna artikel är det nog inte längre någon tvekan om vilken apparat vi bör välja. Ljuskopla av artikeln kan erhållas från oss för kr 4:—, PRIS endast kr 565:— inkl. kal. kristall 3,5 MC. Vid kontantköp lämna vi dessutom 5 % rabatt. Avbetalning utan tillägg. Handpenning kr 215:— resten med kr 50:— per månad. 9R-59, samma utförande men utan kristallkal. och anodspästabli-sator, säljes för kr 465:— med samma rabatt och avb.villkor som ovan.

SYDIMPORT, Vansövägen 1, Älvsjö 2. Tel. 47 61 84
 Från Älvsjö Sydimport A/B beställas härmed:
 st. Trafikmott. Kr. Kontant med 5 % rabatt.
 st. Trafikmott. Kr. På avbetalning utan tillägg med Kr 215:— vid leveransen och resten att betalas med kr 50:— per månad. Apparaterna förblir säljarens egendom tills full likvid erlagts.
 Namn: Född den
 Bostad:
 Postadress: Järnväg: Tel.:

MODERNISERA ERT TÄNDSYSTEM!



Spark-King gnistförstär-kare ger snabbare start och acceleration, färre tändstiftsbyten och tank-ningar. Inbyggd radio-störningsskydd. Monte-ras utan verktyg — utan jobb! Pris komplett med bruksanvisning, oms. och frakt 29:50. Full garant. Beställ Er Spark-King nu hos ge-neralagenten. Returrätt. ENGLT-AGENTUREN Box 105 Huskvarna C

GRAND-PRIS
 4 m/m SUPER RACER-KOLVAR
 HÖGRE för HÖG-kompression. Ger STING och KRUT. Finns till alla 50 cc motorer — även överdimensioner. Pris kompl. 26:50 st.

MOPEDAGARNAS INKÖPSCENTRAL
 AB - MALMÖ 1

BIL-MOPED-och CYKEL-TILBENÖR
 KATALOG
 UTKOMMEN

KATALOG MOT 2:— I FRAM. ÅTERBETALAS VID KÖP
 AB DURAX - Box 20032 - Malmö 20

Återförsäljare i branschen erhålla specialpriser

SPARA STORA PENGAR
 — köp CYKELN utan mellanhänder — direkt från
SVENSKA CYKELFABRIKEN, MALMÖ
 Tel. 040/216 59 Skomakaregatan 3-5
 Alltid minst 1.000 cyklar i lager. Över 6.000 beldina kunder 1964-65. Vi sänder stor färgbroschyr mot 1:— kr. i frim.
OMBU'D ANTAGES

STOR TEKNIKERBRIST!

SNABBT för Du Din tekniska grundutbildning och LÄTT lär Du Dig rita per korrespondens på fritid. Inga förkunskaper. Betyg efter genomgången kurs. Möjligheter till välbetalt arbete och extra inkomster.

KLIPP UR OCH POSTA TILL
SKANDINAVISKA INSTITUTET
 FACK GÖTEBORG 48
 Sänd mig GRATISBROSCHYR över RITAREKURS
☐ MASKIN ☐ BYGGNAD

NAMN: _____
 BOSTAD: _____
 POSTADRESS: _____ TfA 8/66
 TEL.: _____

STARTA RITAREKURS NU!

BESTÄLLNINGSKUPONG

Firma:
 st.
 Härmed beställs följande varor, vilka annonserats i Teknik för Alla nr 8.
 Varorna sändes mot ☐ postförskott ☐ avbetalning enl. annonsvillkor
☐ Katalogbroschyr (om detta erbjudes).

Beställare:
 Adress:
 Postadress:

MODELLRALLARE! LIMA — HO — nyheter. Modellbygge av högsta klass till otroligt låga priser tack vare direktimport. Sortimentet omfattar lok, vagnar, räls, växlar, transformator för 12V likstr., koppel passande Märklin m. m. Priex: Nya franska TEE-lok CC 40100 Kr. 53:—, HELESS ljussignaler enl. Sjs förebild, HEINZL lok och lokbyggdetaljer m. m. för experten. REPA växelmotor, avkopplare. Beställ katalog för Kr. 1:50 från MJ-HOBBY, Astradgatan 11, Ljungby. Återförsäljare välkomna med förfrågan.

NYHET!

TRR-7

180x80x50 mm. Vikt 700 gr. Antigen en högeffektiv och pris-billig sändare och mottagare för medborgarbandet som nu kan bli var mans egendom. Effekt 0,2 Watt. Räckvidd över öppet vatten: 10 till 20 km. 10 transistorer. Inbyggd mätare för batterispänningen. Påmonterad bärrem. Standardbatterier 1,5 V, 6 stycken. Kristallstyrd såväl sändare som mottagare. Enastående elegant utförande. Pris endast kr 455:— per par.

Apparaten är kontrollerad av Kungl. Telestyrelsens Radio-byrå, Stockholm.
 Under innevarande månad läm-nar vi 20 % rabatt till alla kun-der vid kontantköp.

SYDIMPORT
 Vansövägen 1 - Tel. 47 61 84
 ÄLVSJÖ 2

TFAE-NYTT

(Forts fr sid 46)

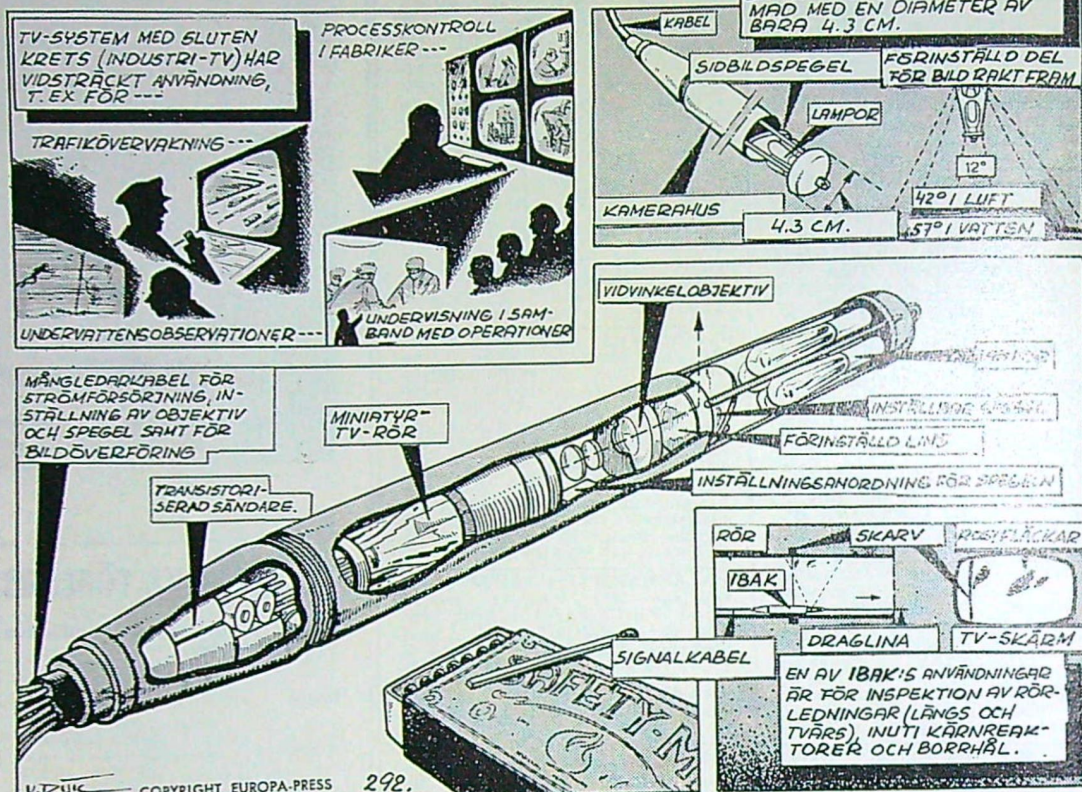
går av inkomna diplomansökningar. I förbigående kan sägas att landlistan och World Radio Handbook överensstämmer i stort sett. Kashmir och Taiwan räknas separat fast de i WRH står upptagna under Indien respektive Kina. Det vanligaste felet är att man räknar Estland, Lettland och Litauen som särskilda länder fast de i landlistan ingår i Europeiska Sovjet. Sovjetunionen räknas som två länder, Europeiska Sovjet och Asiatiska Sovjet, vilket kanske inte alla känner till. Öst- och Västpakistan är ett land. En ändring kanske kommer på den punkten, då bestämmelsen är omstridd. Malaya, Sarawak och Sabah räknas separata tills vidare. Orsaken är svårigheten att bedöma hållbarheten hos Malaysias federation. Att Singapore bröt sig ur denna federation i augusti medförde ingen förändring. I det här sammanhanget kan omnämnas att s k piratradiostationer inte räknas till något land, det har ansetts för svårt att utan vidare hänföra dem till något visst land. Om det är någon som har synpunkter på landlistan, antingen något är felaktigt eller oklart, förslag till förbättringar o dyl, så går det bra att skriva antingen till TFAE eller till Landlistekommittén, DX-Alliansen, Box 3108, Stockholm 3.

BREVSVAR

Från Ralph Johansson i Göteborg har kommit ett brev som han bett att få ett personligt svar på. Tyvärr har han inte lämnat fullständig adress, varför vi ber honom komplettera med denna. Vid korrespondens med klubben bör fullständigt namn och adress sättas ut i breven.

Hur fungerar det?

MINIATYR-TV



Bilen är för de flesta en lyx — men en lyx som är till stor glädje och nytta och som vi inte gärna vill avstå ifrån. En FIAT är i varje pris-klass "mera lyx" än kanske något annat märke — utom i pris! FIAT är föregångare när det gäller småbilar i ekonomiklass, men tillverkar också mellanklassvagnar och större sexcylindriga bilar, där man får gå långt upp i priser för att finna motsvarande utrustning och omsorg i detaljerna. Därför innebär varje FIAT-modell "sansad lyx".

FIAT 850

En helt ny bil i "lilla mellanklassen". Konstruktionen är ett resultat av FIATs samlade erfarenheter vid tillverkning av robusta, tåliga och ekonomiska småbilar. Alla beprövade goda FIAT-egenskaper finns här i funktionell formgivning med maximalt utnyttjande av passagerarutrymmet för bekväm komfort. Pigg, snabb- accelererande 42 hk motor med sportig golvväxel. Bensinsnål. Frost- säkert slutet kylsystem och effektiv värme. Drift- och vägsäker. Skatte- och försäkringsbillig — klass 111.

FIAT 850 S COUPÉ

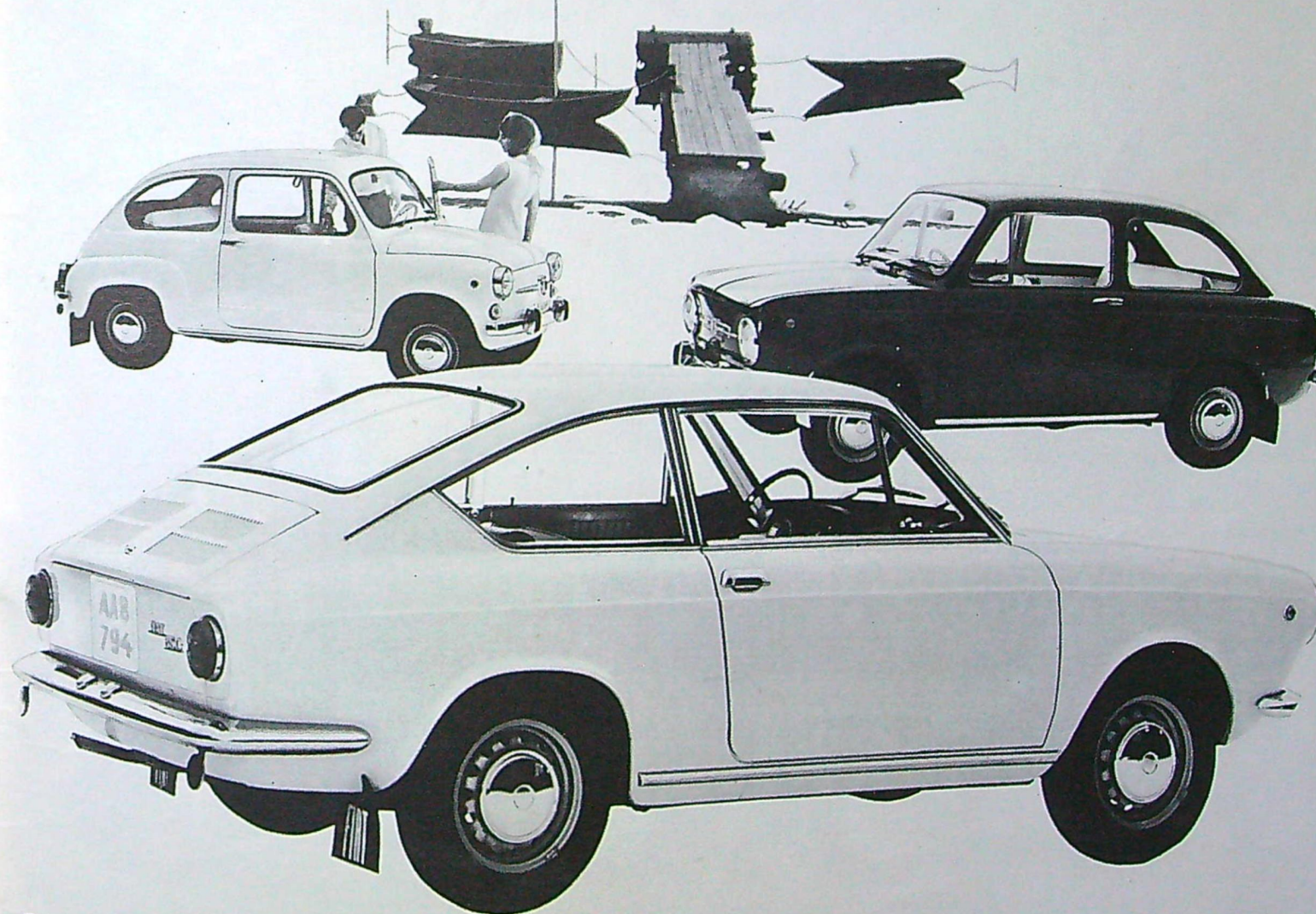
Den standardvagn med sport- egenskaper entusiasterna vän- tat på och vänner av vackra bilar får svårt att motstå. 52 hk och dubbelbörgasare ger vagnen "extraskjuts" vid om- körningar. Toppelegantinteriör, skålade framsäten. Kort golv- växelspak, skivbromsar fram. Försäkringsklass 113. En verk- ligt glad prisövertäckning.

FIAT 600

Betydligt mer än 1.000 — kronor billigare än jämför- bara 4-cylindriga västeuro- peiska bilar. FIAT 600 är bilen för den som tänker klokt i ekonomiska ting. Visserligen liten utanpå, men stor inuti. Kväck, lätt- körd, lättparkerad, utmärkt värme. Driftsbillig i sär- klass — en verklig ekono- mivagn, som ger ägaren råd till också annat "extra" — utom bilen! Försäkring: 111.

SANSAD
LYX MED

FIAT



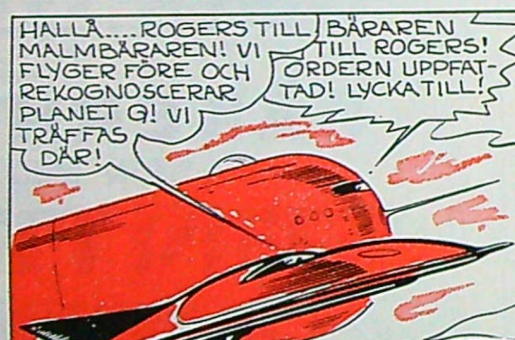
Svenska AB FIAT

ALLA FIAT-MODELLER HAR ETT ÅRS GARANTI — ELLER 15.000 KM — OCH ÄR DUBBELT ROSTSKYDDADE. AQUALITEBEHANDLING I FABRIKEN OCH ENLIGT ML-METODEN (TECTYL) I SVERIGE. VÄRLDS- FORETAGET FIAT MED EN PRODUKTION AV MER ÄN EN MILJON

BILAR PER ÅR HAR FÖRSÄLJNING- OCH SERVICESTÄLLEN PÅ 5.000 PLATSER I EUROPA. I SVERIGE FINNS CA 80 FIAT-REPRESEN- TANTER OCH ETT 100-TAL KVALIFICERADE VERKSTÄDER LANDET RUNT GER FIAT-SERVICE.



BUCK
ROGERS



TOTAL SEGER

I RALLY BORE

(STANDARDVAGNAR, GRUPP II)



Ny triumf för Tom Trana

I hård konkurrens med den svenska rally-eliten hemförde Tom Trana, Volvo Amazon, segern i Rally Bore genom att köra fartsträckorna snabbare än något annat deltagande ekipage.

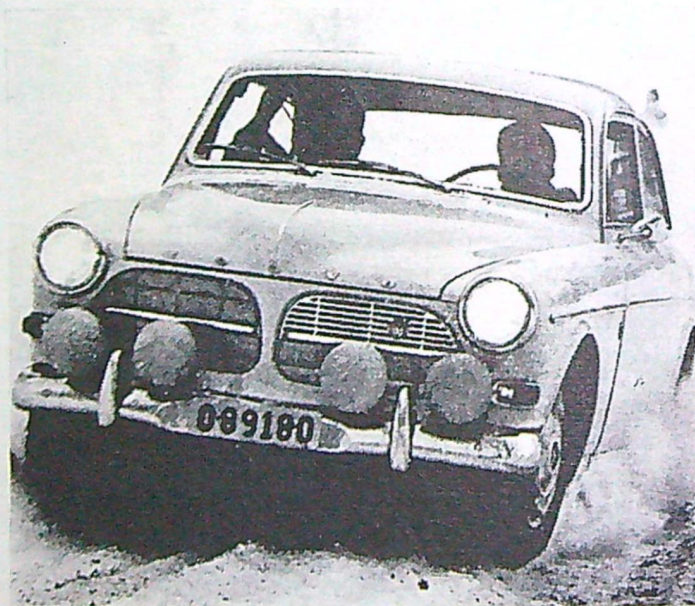
Rally Bore är ett av Sveriges största rallyn. Årets tävlingssträcka var ca 900 km. De snö- och isbelagda vägarna — huvudsakligen smala, krokiga skogsvägar — samt omväxlande regn och snö satte förare och bil på hårda prov.

Ett nytt bevis för Volvos kvalitet

Med sin triumf visade Trana vad det betyder att ha en bil som är byggd för det hårda nordiska klimatet. När påfrestningarna är stora faller Volvos kvalitet och prestanda utslaget.

Även Ni vinner på Volvo

De egenskaper som ledde Volvo fram till segern i Rally Bore är egenskaper som alla Volvo-ägare har nytta och glädje av: stryktålighet, goda vägegenskaper, pålitlighet och fartresurser.



VOLVO

VOLVOS VÄRDE VARAR