

TEKNIK FÖR ALLA

BILNUMMER

13
1968

19 JUNI—3 JULI

PRIS 2:— INKL OMS

I DANMARK 4:50 INKL OMS

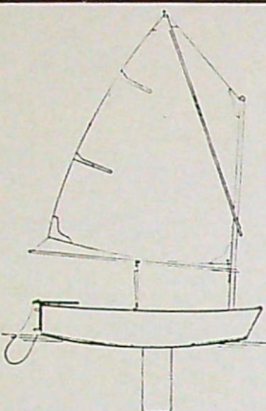
I NORGE 4:—

I FINLAND Fmk 2:50

SMÅBILSSALONG • båttest: POLAR-SNIPAN 22
test: FORD ESCORT & SIMCA 1100 • MG:S HISTORIA
special: ÅRETS F1 MOTORER • snurretest: PENTA 550

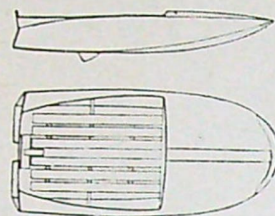


Teknik för Alla har tagit många uppmärksammade initiativ för att ge ökad bredd åt båtsporten. Baserat på gör-det-självdén har TjA lanserat en lång rad populära och lättbyggda båttyper. Bygg själv efter TjA-ritningar.



OPTIMISTJOLLEN

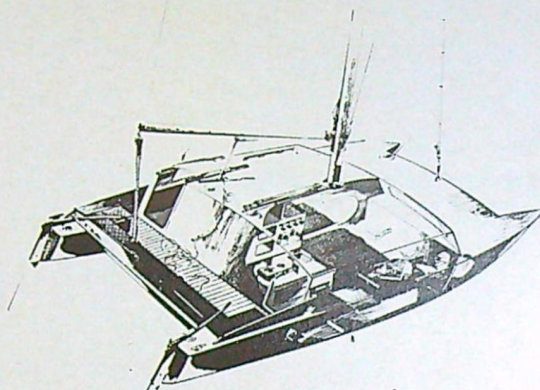
Optimistjollen är en idealisk pojkbåt som är 2,28 m lång och 1,12 m bred. Denna mycket lättbyggda centerbordsbåt har en segelyta på ca 3,3 m². Byggs av 6 mm plywood varför byggkostnaden blir låg. Ritningen är i skala 1:10 med detaljer i full skala. Satsen omfattar även byggbeskrivning. RITNING 56 Pris 15:75 + oms



SPEEDY

Speedy är en lättbyggd fartbåt som konstruerats av Åke Sundstedt. Den mäter 2,60x1,35 m och byggs i 8 mm plywood med ett minimum av spant. Planar med 8 hk snurra och har nått farter på omkring 30 knop med 15-18 hk motorer. Ritning i skala 1:10 med komplett byggbeskrivning. RITNING 57 Pris 20:- + oms

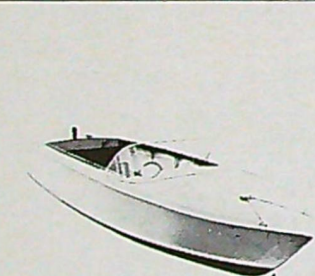
BÅTRITNINGAR för AMATÖRBYGGE



DACAPO 20

Dacapo är en rymlig kryssarkatamaran med två från varandra avskilda byggs i plywood. Ritningsatsen omfattar 6 ark, översiktsritningar i skala 1:10, detaljritningar i olika skalor, segelritning och riggning. Byggbeskrivning ingår givetvis. RITNING 81 Pris 200:- + oms

Denna familjekatamaran grundgäende — den har centerbord — och byggs i plywood. Ritningsatsen omfattar 6 ark, översiktsritningar i skala 1:10, detaljritningar i olika skalor, segelritning och riggning. Byggbeskrivning ingår givetvis. RITNING 81 Pris 200:- + oms



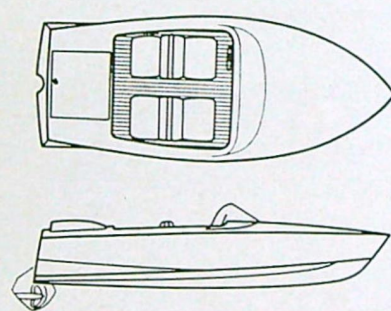
SPORTY

Denna populära sportbåt är bl a lämplig för vattenskidåkning. Den är 4,50 m lång och 1,70 m bred, lämpar sig för motorer på mellan 25-65 hk och byggs i 8 mm plywood. Ritad av Åke Sundstedt. Gör 28 knop med 35-40 hk snurra. Sittplats finns för fyra personer. Ritning i skala 1:10 med detaljer i 1:5. RITNING 67 Pris 26:- + oms



TOPPJOLLEN

Toppjollen har gjort sig känd som den bästa segeljollen i sin klass. Den är ritad av kapten Per Brohäll, är 2,93 m lång, 1,20 m bred och segelytan är 5 m². Denna centerbordsbåt byggs i 4 mm plywood. Kan även köras med liten snurra eller användas som roddjolle eller biltaksbåt. Ritning i skala 1:10 med detaljer i 1:2. RITNING 74 Pris 34:- + oms



WINDY

Windy har konstruerats av Åke Sundstedt och är en snabb, fyrsitsig vattenskidbåt. Den är 4,30 m lång och 1,78 m bred. Botten är uppdelad i två plan, något som ger styrka, kursstabilitet och mjuk gång. Den är ritad för Crescents nya inu-drev och gör 32 knop med en man ombord. RITNING 79 Pris: 32:- + oms

och denna motor. Båten kan dock även byggas för vanlig utombordsmotor och lämpar sig då för motorer på 18-65 hk. Ritningen är i skala 1:10, detaljer i 1:5 och omfattar spantruta i full skala. Byggbeskrivning ingår liksom alltid när det gäller TjA-ritningar. RITNING 79 Pris: 32:- + oms



NORRSKÄR

Norrskär är en modern familjekryssare med djup V-botten med långsgående steglistor. Den har ritats av Halvor Rosenbaum, mäter 6,80x2,60, är avsedd för inu-drev och planar med motorer på 80 hk. Kan dock även köras som halvplanande båt med lägre motoreffekt. Den är utomordent-

ligt robust och sjövärdig. Den är valdäckad och mycket rymlig. Höjd från däck till kabintak är 165 cm och fyra sovplatser kan arrangeras med två-väningskojer. Pentry, garderob och toalettutrymme. Ritning i skala 1:10 med spantriting i full skala. RITNING 80 Pris 175:- + oms

Börja båtbygget nu — sjösätt i vår!

Teknik för Allas Ritningsservice Box 3137 — Stockholm 3 — Postgiro 15 79 92

Var god sänd mig omgående mot postförskott + oms och porto ritning nr

Namn

Adress

Postadress

TjA 13/68

TEKNIK FÖR ALLA

13

19 JUNI
— 3 JULI
1968
ARGANG 29

Chefredaktör HJALMAR STEINSVIK

Andre redaktör STIG SANDELIN
och ansv utg

Layout BENGT FLODING

Annonser och försäljning SVEN BERLIN

REDAKTIONSKOMMITTÉ

Generaldirektör Ragnar Woxén
Undervisningsrådet Börje Beskow
Professor Nicolai Herlofson
Professor Axel Johansson
Ingenjör Sven Sköldberg
Redaktör Hjalmar Steinsvik

Redaktion och expedition: Tunnelgatan 3, Postadress Box 3137, 103 62 Stockholm 3, Telefon 24 44 25. Annonssavdelning: Drottninggatan 6, 111 51 Stockholm. Telefon 23 40 20.

Prenumerationspris: Helår 40:-, halvår 23:-, Postgiro 15 79 92. Prenumeration kan påbörjas vid varje månadsskifte och verkställs enklast genom insättning på postgiro. Tidningen utkommer varannan onsdag. Eftertryck endast efter tillstånd.



TEKNIK FÖR ALLA

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång det senaste tillskottet i modellfloran från engelska Ford i Dagenham, Escort kallad. Vagnen är mycket kompakt och har fått en i mångas tycke ganska underlig design. Mer om bilen kan ni läsa på sidan 10.

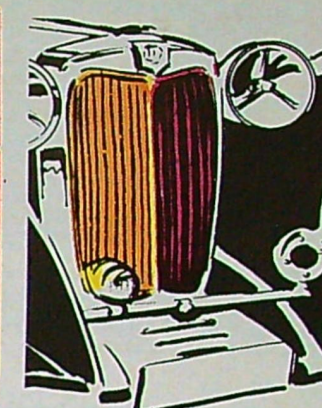
Foto LARS LARSSON



SID 10 Ford Escort och ...



SID 16 Polar 22



SID 24 MG Midget

AKTUELLT

SID	8	FARTBÅTARNAS MARATONLOPP
	18	DET SKA VARA EN V 12 I ÅR Årets racermotorer presenteras
	22	EXPONERINGSTID: 1/1 000 000 sek
	29	TEKNISKT NYTT

BILAR

SID	10	FORD ESCORT OCH SIMCA 1100 Specialtest
	12	NY BIL UNDER 12 000 KR
	20	VISST KAN NI SJÄLV BYTA SKIVBROMSBELÄGG
	24	MG MIDGET
	28	AKTUELLT I BILVÄRLDEN

BÅTAR

SID	15	ASPSKÄR Båt att bo i
	16	POLAR 22 Båttest
	30	KANALFÄRD I ENGLAND
	30	PENTA 550 MOT E 50 Utombordartest

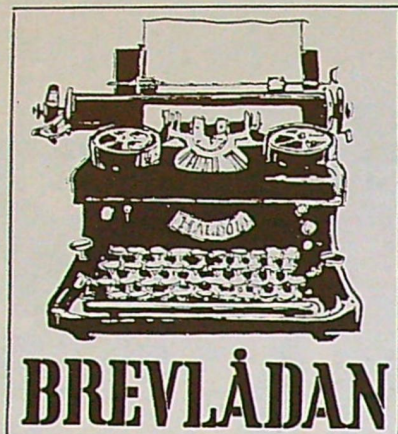
ÖVRIGT

SID	35	TFA-KRYSSET
	35	TFAE-NYTT
	38	MACCHI M 7 Jaktflygbåt



NÄSTA NUMMER

BILTEST: OPEL OLYMPIA
HUR BRA ÄR TYRISTORTÄNDNINGEN?
BÅTAKTUELLT MED TESTER
PETTERSSON MED INUDREV!



PROBLEM FÖR MG-ÄGARE

Hur såg instrumentpanelen på MG TD ut? Var den av ädelträ, eller var den klädd med samma material som bilens klädsel i övrigt? Vilken typ av bränslepump hade den och var satt den monterad? Hur många MG har sålts under årens lopp i vårt land? Hur många MGB GT har sålts hittills i Sverige och totalt?

MG-ägare

Instrumentpanelen på MG TD var 1/2" furuplywood som klätts med pegamoid. Bränslepumpen var en SU typ L, 12 volt, som var placerad i motorrummet på torpedens högra sida.

BMC berättar att man under 1946—49 sålde ca 65 vagnar. Under 50-talet såldes 875 bilar och hittills under 60-talet har 1 975 MG sålts här. Av dessa är 340 MGB GT, medan man saknar uppgift om den totala försäljningen av den modellen.

Red

INSTRUKTIONSBOK TILL ESSEX

Var kan man få tag på en instruktionsbok till en Essex Super Six av 1930 års modell? Vem tillverkade den bilen?

Essex-ägare

Vi vet inte var man kan få fatt i en instruktionsbok till den modellen, men kontakta Motorhistoriska Sällskapet, Box 244, 142 00 Trångsund, då man där eventuellt kan förmedla kontakt åt er. Essex byggdes av den koncern som tillverkade bl a Hudson.

I USA, närmare bestämt i Florida finns en sammanslutning speciellt för Essex-ägare.

Red

VAR FINNS JEEPEN?

Jag skulle vilja ha tag på en jeep. Den bör vara av den klassiska militär-typen, alltså inte en Land Rover eller Volvo. Var finns en sådan?

Jeepintresserad, Åland

Tyvärr är det praktiskt taget omöjligt att få fatt på ett sådant fordon vid det här laget. Vi har hört oss för med Försvarets Fabriksverk som säljer ut överskottsmateriel, men där förklarar man att alla jeepar är slutsålda sedan länge. Enda möjligheten är därför att försöka få tag på en genom annons i någon dagstidning.

Red

DAGS ATT LÄRA OM

"Trots att föraren ställde sig på bromsen träffade bilarna varandra med våldsam kraft."

Det är en mening man oroväckande ofta brukar se i dagapressens olycksreferat. Tydligt är det en utbredd uppfattning att man ska bromsa, bromsa hårt när en olycka håller på att ske. Vore det inte idé att bilskolorna talade om för de blivande körkortsinnehavarna att så inte är fallet? Nu nämner man visserligen att en bil inte går att styra om hjulen är låsta, men det talar man om då kapitlet vinterkörning avhandlas.

Vi misstänker att det är få elever, om ens några, som fått veta hur man kör av vägen om en olycka hotar. I TV har det talats om detta, och det tackar vi för, men vore det inte idé att också ta upp detta under bilskoleutbildningen istället för ett helt onödigt tjat om regler som de allra flesta aldrig kommer att komma i kontakt med då de är ute och kör på vägen.

Tänk efter själv. Sitter ni och planerar att nu har jag så och så många meters fri sikt och då har jag den och den bromssträcka plus en viss väglängd då bilen rullar innan jag hinner reagera och alltså får jag köra så och så fort? Skulle man inte kunna minska ner den delen av undervisningen där eleverna nu lär sig utantill en rad bromssträckor istället för att bara konstatera att då det går fortare ökar också bromssträcka avsevärt?

Likasa tvivlar vi på att bilisten med färskt körkort och en personbil i garaget har intresse av att veta hur fort en långträdare med eller utan släp får köra.

Vore det inte dags att gallra bort alla de här uppgifterna som endast teoretikerna har intresse av och istället koncentrera utbildningen på de väsentliga detaljerna, exempelvis hur man ska överleva en hotande frontalkrock?

Björn Svallner

Björn Svallner

Nu!!!

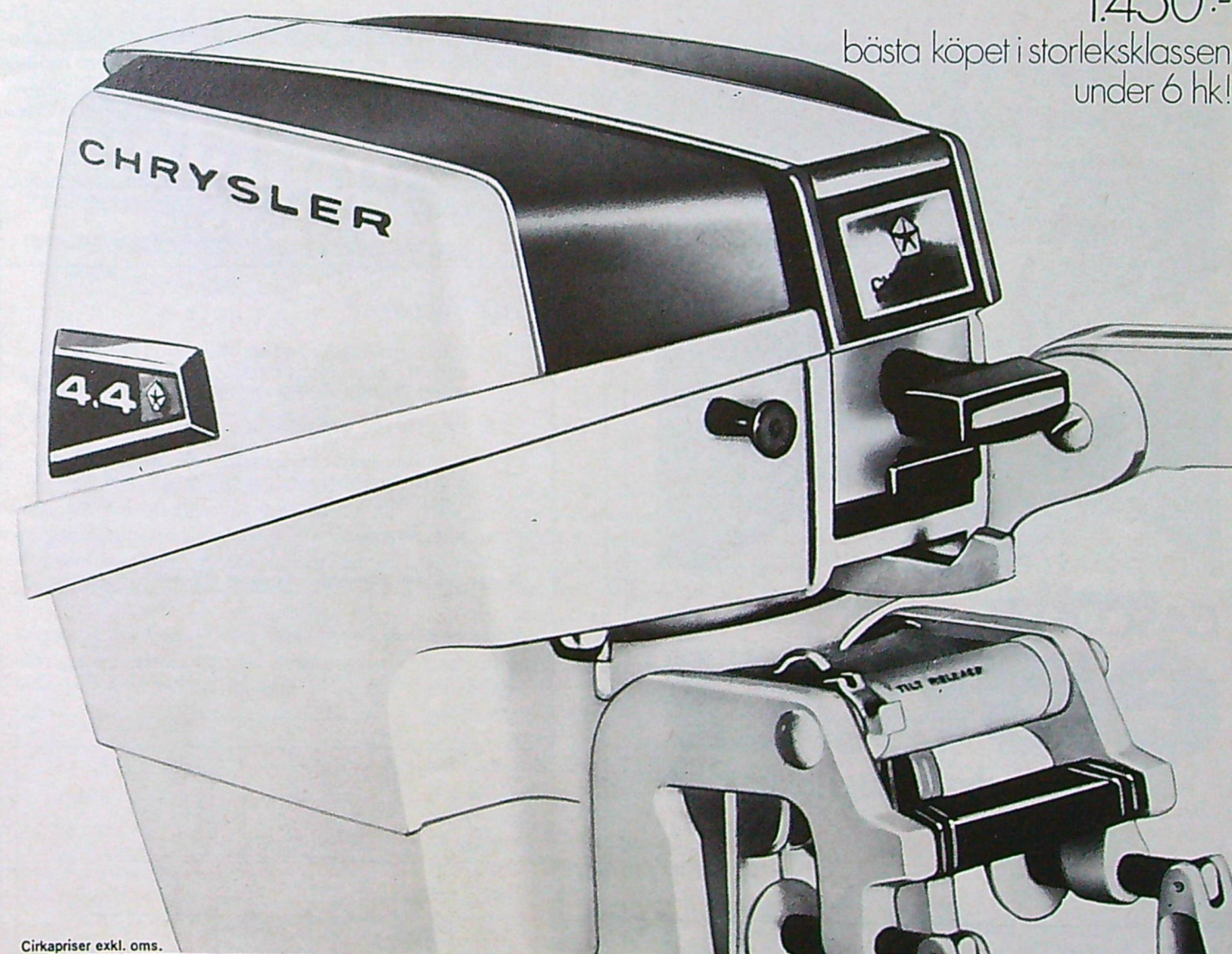
den första 2-cylindriga, vattenkylda, utbordaren under 6 hk. med fram och back **Chrysler 4,4 hk.** Ny elegant kompakt design. Tyst, dragstark.

Chrysler-kvalitet!

Cirkapriset exkl. oms

1.450:-

bästa köpet i storleksklassen under 6 hk!



Cirkapriser exkl. oms.

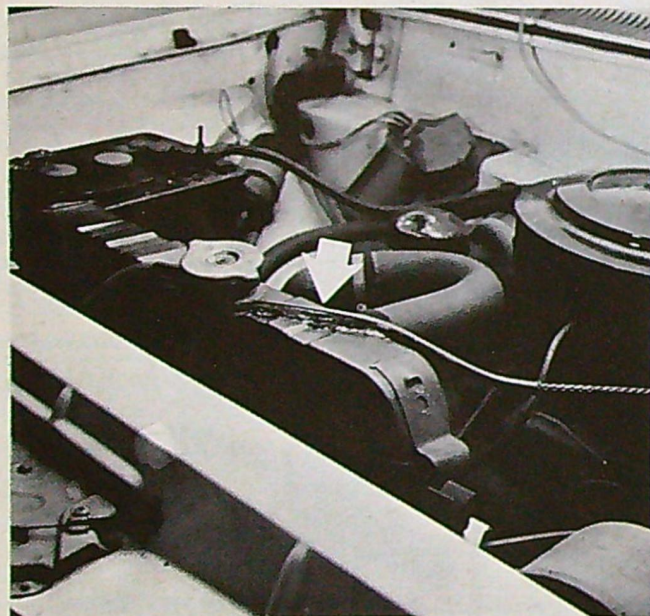
105hk 9.500:-	75hk 7.750:-	55hk 5.600:-	45hk 4.600:-	35hk 3.990:-	20hk 3.275:-	9.9hk 2.790:-	6.6hk 2.075:-	4.4hk 1.450:-	3.5hk 875:-	CHRYSLER Marine
										GENERALAGENT motorkraft

NYHET
FRÅN CASCO



Limma i stället!

Nu finns det ett nytt Casco-lim med helt otrolig styrka. Cascofen Epoxi limmar de flesta material och kan förvånande ofta t.o.m. ersätta svetsning eller hårdlödning av metaller. Utblandat med t.ex. sand, trämjöl, krita etc. blir Cascofen Epoxi dessutom ett ypperligt spackel som fyller och binder "stenhårt" utan att sjunka. Ett exklusivt yrkeslim — nu för hobby och "gör-dét-själv"



CASCOFEN
epoxi
- det lödstarka limmet



AB CASCO STOCKHOLM 11

RÖSTA OM FARTGRÄNSER

Allmänheten har tyvärr alltid haft små möjligheter att delta i debatten om fartgränserna, trots att denna fråga är något som angår oss alla. Vi på TEKNIK FÖR ALLA vill gärna göra något åt detta och därför har vi anordnat en omröstning om hastighetsbegränsningarna. På röstsedeln härneda får ni möjlighet att säga vad ni anser, och vi ska se till att röstresultaten överlämnas till berörda myndigheter.

RÖSTSEDEL

Jag föredrar

- ☐ 1. Fartbegränsning endast på särskilt farliga vägsnitt, kombinerad med intensivövervakning enligt förslag av bl a rikspolischef Carl Persson.
- ☐ 2. En generell fartgräns som gäller för alla vägar.
- ☐ 3. Differentierade fartgränser för olika vägtyper, dvs det system som nu tillämpas med 90—110—130 km/tim.
- ☐ 4. Helt fri fart.

Korsa för det alternativ Ni helst vill ha!

Motivera gärna (skriv kort)

.....

Namn

Adress

Innehar körkort ... ja ☐ nej ☐

Är bilägare ja ☐ nej ☐

Fyll i röstsedeln och skicka den till TEKNIK FÖR ALLAS omröstning, 109 69 Stockholm, så att vi har den senast fredagen den 21 juni. DET ÄR VIKTIGT ATT ALLA DELTAR.

TEKNISK INFORMATION FRÅN VOLVO



Volvos nya vindruta av "high impact"-typ ger effektivt skydd mot skada utifrån och förebygger "inre" skada. Föraren har fullgod sikt även efter ett kraftigt stenscott.

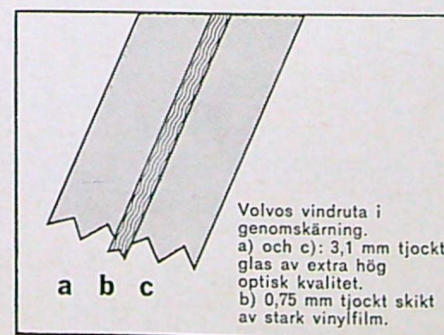
Stensäker

Två olika slags säkerhetsglas används i vindrutan på moderna bilar: härdat glas och lamellglas. Det härdade glaset har nackdelen att det krackelerar och blir ogenomskinligt vid t.ex. stenscott. Lamellglaset är betydligt dyrare att tillverka — men också betydligt säkrare. Lamellglaset krackelerar inte och blir inte ogenomskinligt vid stenscott eller kollision. Alla Volvos personbilar har la-

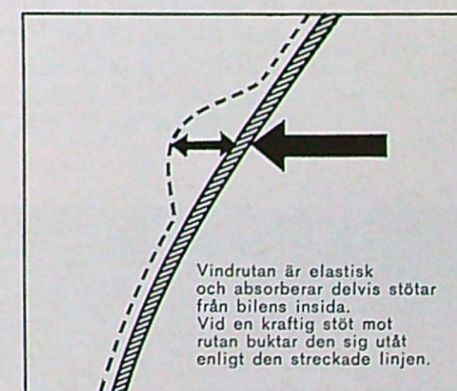
mellglas i vindrutan. Genom extra hög kvalitet på Volvos lamellglas elimineras också risken för optisk förvrängning. Lamellglaset består av två glasskivor som sammanfogas med en plastfilm. På Volvos 140-serie används ett speciellt s.k. segstarkt lamellglas med beteckningen "high impact". Den mycket kraftiga vidhäftningen mellan glasskikten och filmen förhindrar effektivt sprickbildning vid exempelvis stenscott — endast en liten "stjärna" strax omkring träffstället uppstår. Det innebär oförändrad fullgod sikt för föraren — ett oeftersigligt säkerhetskrav.

En vindruta av typ "high impact" är dessutom något elastisk. Vid en kollision kan den därför absorbera och dämpa kraftiga stötar även från insidan. De åkande hålls kvar inuti bilen, där det är minst risk för skador.

Statens Trafiksäkerhetsverk har utfärdat nya



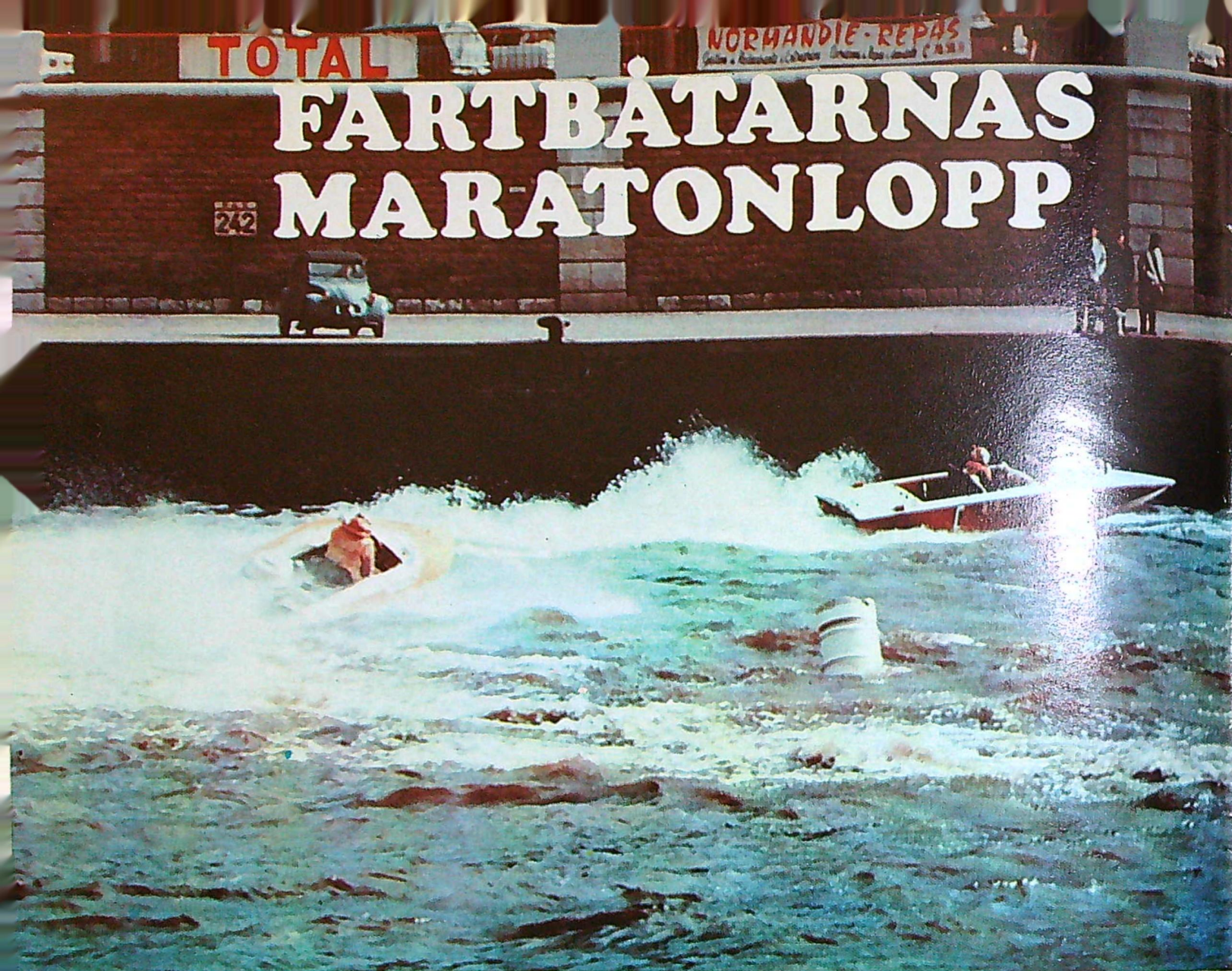
Volvos vindruta i genomskärning.
a) och c): 3,1 mm tjockt glas av extra hög optisk kvalitet.
b) 0,75 mm tjockt skikt av stark vinylfilm.



Vindrutan är elastisk och absorberar delvis stötar från bilens insida. Vid en kraftig stöt mot rutan buktar den sig utåt enligt den streckade linjen.

bestämmelser om säkerhetskraven på bilrutor. Kraven kommer att gälla från 1969 års bilmodeller. De föreskriver bl.a. lamellglas i vindrutan. Volvo har haft lamellglas i sina vindrutor i 32 år. Ett av många exempel på Volvos framsynighet i säkerhetsfrågor.

VOLVO



ROUENS 24-TIMMARSLOPP ÄR ETT AV VÄRLDENS HÄRDASTE FARTLOPP FÖR BÅTAR. TÄVLINGEN GÅR PÅ SEINE OCH I ETT HELT DYGN RUSAR BÅTARNA FRAM I DET VIRVLANDE SNABBA RUNDBANELOPPET. I ÅRETS LOPP VAR DET FÖRSTA GÅNGEN SVENSKT DELTAGANDE OCH LAGET GERT OVE FORSBERG, LENNART PANTZAR OCH LARS BLOCK VANN R1-KLASSEN MED SIN SMUGGLER.



Engelsmannen Trevor Fox tävlade i klass NU och körde en Shakespeare-båt med en Mercury 125. Han hann med 490 varv och kom totalt på nionde plats. Här rundar han en vändboj. Bilden överst: Svenska Monark-Smugglern vann sin

klass och kom totalt på trettonde plats. Hann med 340 varv. Blinkers i hjälmen och bilstrålkastare på fördäck hörde till tävlingsrekvisiten, detta med tanke på nattkörning.

24-timmarsloppet för båtar i Rouen är en tävling som knappast har sin motsvarighet någonstans i världen. Där rusar trettiofem båtar runt ett helt dygn i sträck och river upp den annars lugna Seinen till en veritabel häxkittel.

Att köra ett helt dygn i sträck innebär att både båt och förare måste vara utrustade på ett annat sätt än det vi är vana vid. Således måste varje båt vara försedd med lanternor samt ha två fjärrstrålkastare av bilmodell monterade på fördäcket. Vad beträffar förarna måste dessa ha en blinkande lampa och reflexband fastsatta på sina hjälmar. Allt detta av säkerhetsskäl. Det skulle vara omöjligt att upptäcka en förare som ramlat ur sin båt under dygnets mörka timmar om han inte hade dessa belysningsanordningar.

Banan är i likhet med den vid Paris' 6-timmarslopp belägen i Seine och går runt en långsmal ö. Den har en längd av ungefär 3 500 meter. Tävlingen arrangeras av Rouen Yacht Club, och det är tydligt att det är grannarna i Paris som har varit förebilden för detta arrangemang. Av naturliga skäl utgörs majoriteten av de 26 startande av fransmän. De tävlade med Cormorant-, Rocca-, Olli- och Delta Marin-båtar. De förstnämnda fanns i både in- och utbordsversion och var ohögligt snabba. Totalsegraren Amedée Guillard körde just en Cormorant-båt med en 125 hk Mercury-motor.

Sverige representerades av en Smuggler med Volvo-motor och med Lasse Block/Gert-Ove Forsberg/Lennart Pantzar som besättning. Storbritannien representerades av team Shakespeare som startade med två båtar, båda utrustade med Mercurys 125 hk-motor. Här kan nämnas att Shakespeares motorer var helt standard eftersom de körde i klass NU. Fransmännen däremot körde i klass ON och hade därigenom möjlighet att utnyttja Mercurys racerväxlar. Detta innebär att motorn saknar back och frigång. Drivningen sker alltså via vinkelväxel till propellern.

Två av de intressantaste ekipagen i startlistan kom aldrig till start. Det var Sergio Carniti som hade anmält en Molinari-katamaran med sin nya boxersexa i aktern. Motorn har en effekt på 135 hk och hade med all säkerhet varit spekulant på totalsegern. Den andra båten som inte kom var Fritz Hunolds Smuggler, utrustad med en 2-liters BMW. BMW har som bekant gjort en marinversion av sin bilmotor och i tävlingsfärdigt skick bromsar den den aktningsvärda effekten av 180 DIN-hk. Kanske vi får se dessa båda båtar i Sveriges GP på Riddarholmsfjärden.

Klass R1, som var den största klassen, hade sex startande. Samtliga båtar försedda med Volvo-Aquamatic. Redan före start stod det klart att Raymond Guyard i en Cormorant-båt och René Wagner i en Olli-båt skulle bli de svåraste konkurrenterna.

När Lasse Block efter sitt tvåtimmarspass lämnade över ratten till mig låg vi på samma varvantal som Wagner i Olli-båten dvs 44 varv. Guyard däremot hade haft lite trubbel och låg längre ned i fältet. Under mina två timmar ökades avståndet till Wagner genom att han gick in i depån. Detta betydde att när Lennart Pantzar tog över ledde vi klassen klart.

Så fortgick det fram till kl 05 då det började krångla. En topplockspackning blåste, och det innebar att båten fick tas



René Wagner körde en fransk Olli-båt med Aquamatic-drev och låg länge i täten i klass R1 (ovan). Det fanns liksom vid Paris' sextimmars en del katamaraner... Det fantasierikt målade exemplaret på bilden t v är en fransk Rocca-katamaran. Den var utrustad med en Mercury på 125 hästar liksom Guillaards Cormorant som vann loppet med imponerande 579 varv.

Text och foto GERT OVE FORSBERG

upp på land. Felet reparerades snabbt, men vi förlorade ändå ca 1 timme på missödet.

Under tiden hade Guyard fått snurr på sin maskin och gått om oss. Jakten började på nytt och höll på till 4 timmar innan mål, då även den nya topplockspackningen gick sönder. Medan vi höll på med den reparationen kom Guyard och Wagner också in i depån. Den förstnämnde hade samma fel som vi, medan Wagner hade kört sönder sin vevaxel.

Det var då som stora taktikkriget började. Reglerna säger nämligen: Båt måste ha deltagit i tävlingen minst 16 timmar samt ha deltagit den sista halvtimmen för att räknas i resultatet.

Följden blev att samtliga tre kvarvarande båtar i klassen beslöt sig för att invänta 15.30-slaget och då försöka köra den sista halvtimmen och på så vis ta sig i mål. Det gick nu inte så bra för fransmännen. Det var endast den svenska Smugglern som kom i mål.

OLUSTIGT EFTERSPEL

Som vanligt när det är fransmän med i spelet blir det bråk och protester. Raymond Guyard lade in protest mot resultatlistan. Han påstod att han gått över mållinjen innan hans motor stannade. Om så varit fallet hade han varit tvungen att köra ytterligare ett varv, ty klockan var då ännu inte 16.00, då tävlingen skulle sluta. Tävlingsledningen kunde p g a denna protest inte dela ut några

priser i klass R1. Det är ett otrevligt faktum att just denna klass är utsatt för protester. Bråket kring Ebekke/Henriksen i Paris sitter i färskt minne.

SETT OCH HÖRT

Eld utbröt i depån under tävlingens gång. Det var en åskådare som tappade en cigarett rakt ned i ett tankningsaggregat. Tack vare att eldsläckare fanns i närheten kunde en allvarlig katastrof förhindras.

Mercury hade den absolut snabbaste servicen. Det var ett nöje att se dessa stressade fransmän formligen slänga sig i vattnet i iveren att så fort som möjligt komma ombord på den aktuella båten.

Franska bensinbolaget TOTAL som skänkte bensin till de startande båtarna gjorde av med 40 000 liter bensin och ett ton olja.

Grevinnan av Arran som startade i klass R1 med en don Shead-båt hade otur och ramlade i vattnet redan före start. Under tävlingen tappade hon sedan motorluckan, varpå drevet gick sönder. Tala om otur.

50 % av de startande gick i mål. 28 båtar startade, men endast 14 kom i mål.

Totalsegraren Amedée Guillard som körde en franskbyggd Cormorant med en Mercury 125 hk i aktern tillryggalade 2 034 km under 24 timmar. Genomsnittsfarten låg på 86,8 km/tim och det snabbaste varvet avverkades med en fart av 95,1 km/tim, dvs 51,3 knop. □

Ford Escort

Nya bilar är alltid spännande att stifta bekantskap med. Frågan är om nya Escort är en smäbil eller inte, och Ford själva har sett till att den diskussionen hållits vid liv genom sin annonsering.

Ford Escort är ny, men ändå gammal. Den bjuder inga som helst sensationer rent konstruktionsmässigt och alla tekniska lösningar är väl beprövade sedan tidigare. Konventionell motor placerad fram med bakhjulsdrift varken låter eller är okonventionellt.

Till det yttre är bilen svår att skilja från övriga vagnar i den klassen vid en snabb blick. Exteriören är dock vettig och vi saknar inte alla de kromlister som annars brukar ringla sig efter bilarnas sidor. Dörröppningarna är väl tilltagna, vilket behövs för att baksätespassagerarna ska ta sig in till sitt krypin. Passagen underlättas dock avsevärt av att hela framstolarna fälls framåt. Nackdelen med detta är dock att ryggstöden inte är justerbara och den lutning de har passar nu inte alla, varför långturer kan bli tröttnande för ryggen.

Fram sitter man dock trots allt acceptabelt, medan det bak blir mera besvärligt att sitta längre stunder.

Utrymmet är inte stort nog, och annat är väl inte att vänta i en så pass liten bil, men vad som är värre är att den passagerare som enligt papperen ska sitta mitt i baksätet ständigt känner kardantunneln genom stoppningen.

PA VAG

Ute på landsvägen uppför sig bilen som man kan vänta av konstruktionen. Den är understyrd utan att för den skull vara besvärlig i kurvorna, samtidigt som bakvagnen lätt släpper väggreppet om vägbanan är smågropig. Även i måttliga kurvor kan det därför bli en hel del rattande. Styrningen är dock exakt och mycket direkt, vilket vi uppskattade.

Motorn uppför sig snällt sedan den blivit varm och har acceptabel segdragningsförmåga, varför man inte behöver växla oroväckande ofta. Växellådan är för att sitta i en engelsk bil oväntat bra. Växellägena är distinkta och synkroniseringen fungerade perfekt. Växelspaken är placerad på kardantunneln och är behagligt kort. Utan tvekan var växellådan den största positiva överraskningen för oss när vi provkörde Escort.

Kopplingen blir dock en ren chock för den oförberedde föraren. Man sätter sig i bilen och låter vänsterfoten söka rätt på pedalen, lägger foten på den och pedalen går i botten. Vi tog för givet att det var något fel på kopplingen, men det visade sig att så skulle det vara. Något bestämt dragläge var svårt att finna då kopplingens ingrepp var mycket obestämt.

SAKERHETEN

Då vagnen introducerades talades vitt och brett om hur säker den var, men vid en närmare granskning visade det sig att man gått ganska osystematiskt till väga vid säkerhetsarbetet. Bromsarna är bra liksom styrningen, medan vägegenskaperna kunde bli bättre. Interiören är madrasserad, men stoppningen är mycket tunn. En del reglage sitter väl skyddade, medan andra är placerade på gammaldags manér. Var finns konsekvensen?

En intressant detalj är priset. På gatan kostar Escort ungefär tusenlappen mindre än Cortina. Med tanke på hur mycket mer man får för den tusenlappen börjar vi undra över prispolitiken hos Ford, utan att för den skull säga att Cortina är för billig...



**SPECIAL
TEST**

Engelsmännen sätter det sportiga draget högt på önskelistan då de ska köpa bil, vilket avspeglas i nya Escort, som presenterades för några månader sedan. Fransmännen däremot är

mera praktiskt sinnade samtidigt som komforten spelar en stor roll. Inte bara i den nya Simca 1100 utan också i den äldre 1000 GLS märker man detta.

Simca 1000 GLS & 1100

Franska bilar har tidigare haft ett frykte som inte varit så där odelat gott men efter bli Renaults framgångar har den franska bilindustrin kommit i en betydligt bättre dager bland de svenska bilisterna.

Frågan är väl om inte den nya Simca 1100 ska bidra ytterligare till detta. På franskt sätt är den okonventionell, praktisk och därtill bekväm. I mångt och mycket är den en kopia av Renaults succémodell R16, men trots detta har konstruktörerna på en del väsentliga punkter gått sina egna vägar.

Parallellt med testen på Simca 1100 tittade vi också på den tidigare lilla modellen 1000 GLS från Simca. Utvecklingen är intressant, inte bara för att man går från en liten bil med svansmotor till en större med frontmotor, utan också för att man nu insett att rejäla bagageutrymmen behövs även i en mellanstor bil.

För de två och ett halvt tusen extra får man så pass mycket mera bil att den lilla 1000-modellen borde själv dö om utvecklingen skulle gå normalt. Så är väl nu inte fallet, då det alltid kommer att finnas köpare som vill ha en bokstavligen talat liten bil till ett så lågt pris som möjligt.

Halvkombivagnar har vi sett flera exempel på tidigare, men vad vi tidigare saknat är någon vagn av den typen som faktiskt kunnat förvandlats till en kombi. I Simcan kan man nämligen inte bara öppna hela bakpartiet utan också fälla fram baksätet precis som i en vanlig kombi. Lastutrymmet blir därigenom enormt utan att man för den skull behöver lyfta ut något säte.

För att ta vara på utrymmena har motorn placerats på tvären fram och därmed har åtskilliga dyrbara centimetrar vunnits till bilens innerutrymme. Vad man förlorat är dock åtkomligheten och bli a tändstiften kan vara svåra att komma åt. För att förbättra viktfordelningen samtidigt som huven sänkts en aning har man lagt motorn lutande något bakåt.

Vägegenskaperna är så vitt skilda man någonsin kan tänka sig om man jämför 1000- och 1100-modellerna. Den gamla vagnen har motorn bak och därtill de billiga men farliga svängaxlarna, varför bilen för en nybörjare kan bli direkt farlig i vissa lägen. Så länge man kör den normalt och inte pressar den alltför hårt i kurvorna är dock vägegenskaperna tillräckliga. Överstyrningen är dock

markant och drar obevekligt bilens bakparti utåt i kurvorna.

1100-modellen är raka motsatsen. Den har motorn fram vilket tillsammans med framhjulsdriften ger en markerad understyrning. Några problem att hålla den på rätt spår är det inte, men i kurvorna kränger den hårt.

Komfort är något som fransmännen sätter mycket högt och då även den minsta bil ska ha fyra dörrar saknas det givetvis inte på Simcorna. Vill man av någon anledning ha bara två dörrar går det dock att ordna lik-som olika renodlade kombi- och skåpvagnsutföranden.

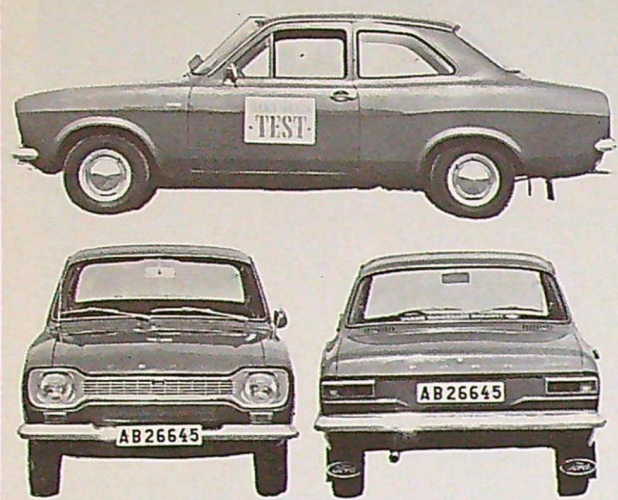
Säkerheten i övrigt är väl tillgodosedd. Bromsar och styrning räcker väl till och bilens interiör ger ett acceptabelt skydd. Trepunktssealar levereras som standard här i Sverige, medan vi däremot saknar någon form av skyddsnät som kan hindra last från att vid en bromsning kastas fram om man utnyttjar bakpartiet som i en kombivagn.

Vårt slutomdöme blir att Simca 1100 är så pass attraktiv att den borde slå ut den lilla modellen 1000 ganska snabbt, trots skillnaderna både i pris och modell.



Text BJÖRN SVALLNER Foto LARS LARSSON

FORD ESCORT



DATA & PRESTANDA

4 cyl frontmonterad vattenkyld fyrtaktsmotor på 1 098 cm³. Kompression 9:1. Effekt 45 DIN-hk vid 5 300 varv/minut.

Helsynkroniserad fyrväxlad låda. Slutväxel av hypoidtyp.

Skivbromsar fram, trummor bak. Två kretsar med kontrollampa. Servo.

Minsta vänddiameter 8,9 meter.

Toppfart klockad över uppmätt sträcka 127 km/tim.

Acceleration 0—80 15,0 sek, 0—100 21,1 sek.

Bränsleförbrukning vid 100 km/tim 0,8 l/mil, vid 50 0,76 l/mil.

SIMCA 1100



DATA & PRESTANDA

4 cyl tvärställd frontmonterad vattenkyld fyrtaktsmotor på 1 118 cm³. Kompression 9,6:1. Effekt 56 hk DIN vid 5 800 varv/minut.

Helsynkroniserad fyrväxlad låda.

Skivbromsar fram, trummor bak.

Minsta vänddiameter 11,0 meter.

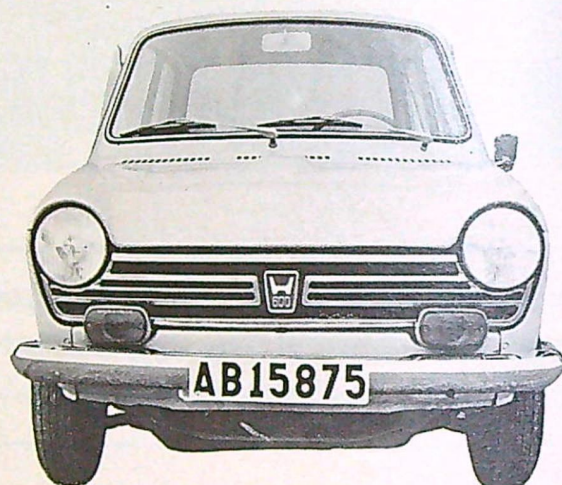
Toppfart, klockad över uppmätt sträcka 139 km/tim.

Acceleration 0—80 14,0 sek, 0—100 21,4 sek.

Bränsleförbrukning vid 100 km/tim 0,91 liter/mil, vid 50 0,79 l/mil.

NY BIL UNDER 12 000 KR

Billiga bilar är det ont om brukar man säga, men när vi började inventera den svenska marknaden fann vi att det fanns en hel del att välja på under 12 000-kronorsstrecket. Vi presenterar här de olika bilarna tillsammans med några viktiga data samt priset.



HONDA N 600

Den lilla hundkojeinspire-rade bilen från Honda har ännu inte börjat säljas i Sverige men trots detta finns dock ett par exemplar i vårt land. Bilen är ungefär decimetern mindre än BMCs Hundkoja, både på längden och bredden. N 600-modellen har en tvåcylindrig motor på 599 cm³ som på vanligt japanskt manér ger toppeffekten, 42 DIN-hk, vid ett förhållandevis högt varvtal, hela 7 000 varv/minut.

Något pris har general-agenten, Sahlén & Wicander, ännu inte fastställt, men man hoppas att det ska ligga någonstans kring 8 000 kr.

BMC 850 OCH 1000

Den lilla basmodellen av Hundkojan har i alla år haft en motor på 850 cm³, men nu kallar man den starkare 1000-kubiksmodellen för minstingen i serien.

Trots ett förhållandevis lågt pris bjuder vagnen åtskilliga finesser, t ex hydro-elastisfjädringen. Vägeskaperna är världsberömda, bland annat från åtskilliga tävlingssegrar jorden runt. 850-modellen kostar ca 10 600 och för den större modellen får man betala ytterligare tre hundralappar. Vill man åka fort med en Hundkoja bör man dock välja den motorstarkare Cooper S-modellen för ca 15 000:—.



CITROËN 8 OCH DYANE

Antingen hatar man den eller också älskar man den... Från början fick konstruktörerna i uppgift att bygga något som skulle kunna tjäna som regnskydd och fortskaffningsmedel för alla. Att de lyckades står väl utom all tvivel, även om skönhetsexperterna vrider sig så de ser åkdonet. Under den korrugerade motorhuvuven ligger en tvåcylindrig



boxermotor på 425 cm³. Vid 5 000 varv/minut ger den 16 hk DIN, en kanske inte direkt imponerande siffra, men de 16 hästarna räcker i alla fall till för att ge vagnen en toppfart strax under hundrastrecket. Som stadsbil passar den bra, medan långturer kan bli besvärliga tack vare den låga toppfarten och den dåliga accelerationen. Trots detta har dock åtskilliga entusiaster gett sig ut på långa expeditioner med sina fordon, ibland genom obanad vildmark.

Med sina 8 600 kr på gatan är den absolut en av de billigaste bilarna på marknaden.

Den främsta kritiken mot Lillcittran har riktats mot dess utseende, varför det är naturligt att man hos Citroën försökte snygga till karossen på Dyane. Fortfarande har den dock omisskännliga Citroën-drag och motorn är praktiskt taget identisk med Lillcittrans. Genom att öka kompressionen har effekten kunnat höjas till 18 DIN-hk. Priset är 10 155 kr på gatan i Stockholm och den summan inräknas då också en bensindriven kupévärmare, då man tydligen insett att den luftkylda motorn inte klarar av att hålla kylan ute i vårt klimat.



FIAT 850 S

Svenska Fiat slår hårt på Fiat 850 och onekligen ger den en hel del för de 9 750 kronor den kostar. Liksom den mindre 600-an är den dock vindkänslig och kan bli svår att bemästra för en nybörjare om olyckan skulle vara framme. Bagageutrymmet är obetydligt större än i en Volkswagen, men förefaller vara lättare att stuva.

DAF 33 OCH 44

Dafs vagnar är nästan kusligt geniala. Utöver ratt och broms har man bara gaspedalen och en växelvälsjarspak att ta hänsyn till. Någon dyrbar automatväxellåda finns trots detta inte under skalet utan problemet med den steglösa transmissionen har man löst med två ändlösa remmar som roterar kring remskivor med variabel diameter. 33 heter numera den ursprungliga modellen som förr hette Daffodil. 44 är en motorstarkare version, men fortfarande försedd med en tvåcylindrig luftkyld motor. 10 200 kr kostar den lilla modellen med 28-hästars motor, medan den starkare 44-an kostar 11 800 på gatan. Den har en 844-kubiks motor som ger 34 hk.

Med tanke på de behändiga yttermått, den moderata vändradien och den helautomatiska kraftöverföringen får de båda Dafmodellerna betraktas som stadsbilar som är så nära idealet man kan komma.



FIAT 600

är den minsta av de Fiatmodeller som importerats hit. Vägeskaperna är nu inte vad de borde vara — svansmotor och enkla pendelaxlar bak — men trots detta har bilen blivit en bestseller på kontinenten. Priset är lågt, bara 8 300:— på gatan.



SIMCA 1000 GLS

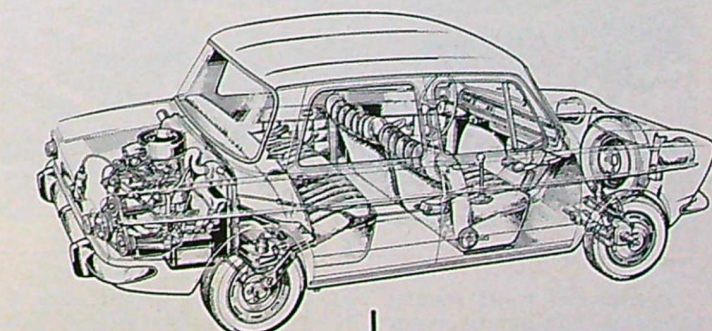
Minstingen i Simca-familjen är 1000 GLS, en svansmotorvagn med en 944 cm³-motor som ger max 42 DIN-hk. Som vanligt då det gäller bilar med motorn bak är inte bagageutrymmet det bästa. 11 750 kr kostar bilen som mot en tusenlapps tillägg kan försees med automatlåda.

På vanligt franskt manér har bilen fyra dörrar. Den lilla motorn är förvånansvärt pigg. För att åter jämföra med Volkswagen kan vi nämna att bagageutrymmet är något mindre än i VW 1300. Farlig konkurrent är den nya Simca 1000, som visserligen ligger över 12 000-kronorsgränsen.



JALTA

Försäljningen av den ryska småbilen Jalta är nu så gott som obefintlig, eftersom såväl kunder som försäljare går och väntar på den nya modellen som väntas hit till hösten. Om någon Jalta finns att få tag på kostar den 7 180 kr. Priset förefaller lågt, men finish och utförande är inte vad vi är vana vid från västerländska bilar.





RENAULT 4 L

"Skrytbilen" har reklam-makarna kallat vagnen och till följd av att det blivit något av status att åka omkring i en 4L är andrahandspriset ovanligt högt. Vagnen är framhjulsdreven och har en fyrcylindrig motor på 27 hästar. Med några enkla grepp förvandlar man vagnen till en kombivagn som lastar det mesta. Framkomligheten är tack vare viktfordelning och frigångshöjd förbluffande, men vill man ha ännu bättre prestanda i den vägen finns en fyrcylindrig modell. Liksom i Citroën Dyane kan man öppna hela bakpartiet och om man sedan tar bort baksätet, vilket är gjort i en handvändning, har man en ordentlig yta att lasta på, varför bilen kan användas för transporter av även skrymmande föremål, vilket annars inte exteriören skvallrar om.

Tidigare har det klagats en del på att växellådan bara haft tre framåtväxlar, men från och med -68 års modell har man en helsynkad fyrväxlad låda. Priset på 4L är 9 980 kr.



TRIUMPH HERALD

Herald har i sitt senaste utförande fått samma motor som 1300-modellen. Motoreffekten är 61 DIN-hk vilket räcker för att ge 13/60-mo-

VOLKSWAGEN 1300

är den billigaste vagnen från Wolfsburg. Trots att försäljningen minskat håller man envist fast vid den vid det här laget tämligen ålderstigna modellen. Fördelarna är bra kvalitet och ett väl förgrenat nät av serviceställen över hela jorden. På gatan kostar VW 1300 11 890 kr.



WARTBURG

Den östtyska småbilen Wartburg har knappast blivit någon bestseller, vilket kanske beror på att bilköparna numera anser att tvåtaktsmotorer är något som inte har under en bilmotorhuv att göra. Motorn är tre-cylindrig och ger 45 DIN-hk. Bilen har framhjulsdraft och frihjul. 11 600 kostar vagnen.



TOYOTA COROLLA

Toyota utmanade Volkswagenwerk med Corolla-modellen och menade att den snart skulle slå ut VW 1300. Så har dock inte skett trots Volkswagens brister: litet bagageutrymme, ålderdomlig grundkonstruktion och i vissa lägen farliga vägegenskaper.

Toyotan har en rak fyrcylindrig vattenkyld motor på 1 077 cm³, som vid 6 000 varv ger 60 DIN-hästar. På gatan kostar Corollan 11 900 kr. Ännu är inte återförsäljar- och verkstadsnätet fullt utbyggt, varför det kan vara problematiskt att få bilen översedd.



STEYR PUCH

är en nykomling på den svenska bilmärknaden. Den består i sin enkelhet av en kaross från Fiat 500 som försetts med Steyr Puchs egen motor, en tvåcylindrig fyrtaktare på 16 hk DIN. På gatan-priset är marknadens lägsta, ca 6 000 kr. Finns även som kombi.



SKODA 1000 MB

Efter vad vi är vana vid här i väst verkar Skodan något enkel, men priset är lågt. Liksom för de övriga bilarna med svansmotor och pendelaxlar bak är väghållningen ett problem. Motorn är på 43 hk DIN och räcker för att bilen ska kunna accelerera från stillastående till 100 km/tim på ca 27 sek. Toppfarten är nära 130 km/tim. Priset är 10 450 kr på gatan.

Text
BJÖRN SVALLNER

MOSKVITCH ELITE

är "volymvagnen" bland de bilar som importeras från öst. Utseendet är relativt modernt, även om bilen är alltför hög för att tilltala ett västeuropeiskt öga.

Den bastanta motorn tål åtskilligt med misshandel innan den börjar protestera, och skulle något manka kan man vanligtvis klara av felet själv med hjälp av den utförliga instruktionsboken och den väl tilltagna verktygssatsen.

På gatan-priset för Moskvitch är 10 850 kr.



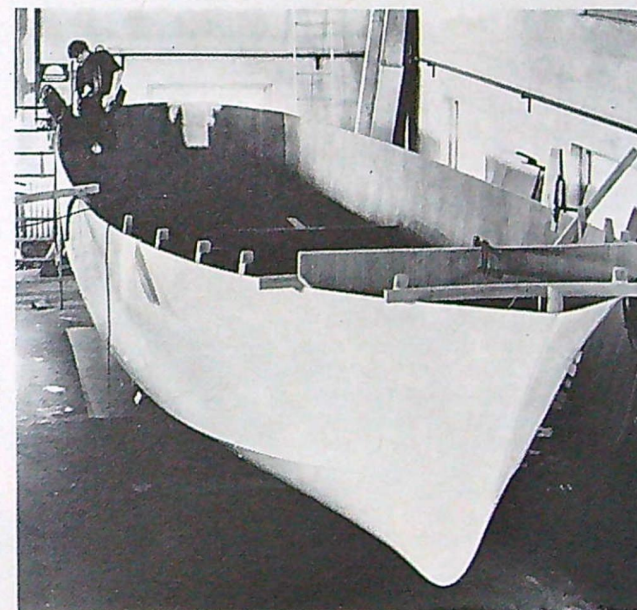
ASPSKÄR

-en båt att bo i

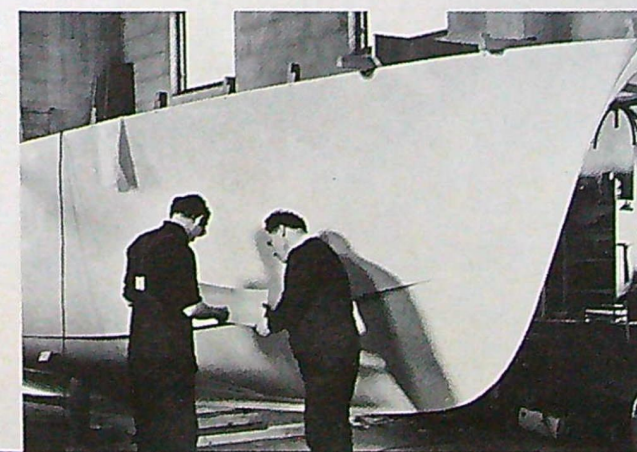
Stora och gedigna familjebåtar i glasfiberarmerad plast är inte vanliga i dag — i varje fall inte då det gäller båtar av den typ som är mer tänkt för rymlighet och komfort än för hög fart.



Detta är formen till Aspskär. Formen är tillverkad av glasfiberarmerad plast och polerad till höglans för att uppnå bästa möjliga finish. Vidare är formen delad långskepps för att underlätta uttagningen av den färdiga båten. T h: Plastskeppet är färdigt och inredningsarbetet kan börja. Inredningen i Aspskär är i stor utsträckning av trä — plywood — för att ge en smula ombonad träkänsla.



Skeppet är av halvplanande deplacementbåtstyp, men en sprutlist har byggts in längs "slaglinjen" föröver för att hålla stänk och sprut nere.



Det finns gott om snabba båtar med stora motorer, men den som vill ha en stor och rejäl båt med stora utrymmen ombord och som mera sätter värde på tid till sjöss än fart på vattnet, han har inte så värst mycket att välja på.

Bröderna Ericsson i Barkarby utanför Stockholm har satsat på just en sådan familjebåt, en 9,70 m lång och 3,00 m bred bjässe som kan bli en verklig flytande sommarstuga. Man planerar att bygga båten med akterruff, styrhytt och förruff. Akterruffen blir inte heller bara ett litet övernattningskrypin som på de flesta andra dubbelruffade båtar utan blir ett rymligt utrymme med tre kojor och matbord.

Aspskär, som båten heter, har ett skrov som väl närmast kan betecknas som lättdrivet deplacementbåtsskrov, men har utformats så att fartegenskaperna även bör bli goda i halvplanande läge.

Laminattjockleken är väl tilltagen. I botten håller glasfiberlaminatet 25 mm vid köl och övergår långsamt till 5 mm högst uppe i fribordet med ca 10—12 mm i slaget. I skrovet används inga träförstyvningar, bara polyuretenplast inbakat i flera lager glasfiberbatter.

Vid ett deplacement på 3,5 ton är kölvattenlinjen 8,5 m och farten uppskattas till över 15 knop med en Perkinsdiesel på 115 hk eller 15 knop med en Volvo-Penta MD 29 på 92 hk.

Tankarna rymmer tillsammans 800 l. De ligger bordsvarts akter om midskepps och utgör förstärkande element. Bränslet tappas från båda tankarna samtidigt ner i en matartank som ligger mycket lågt. Därmed undviker man luft i bränslet, vilket inte får förekomma när det gäller dieslar.

Skeppet kommer att kosta ca 23 000:— med tankar, skott och motorbädd. Färdig båt hoppas man kunna sälja för ca 80 000:—.

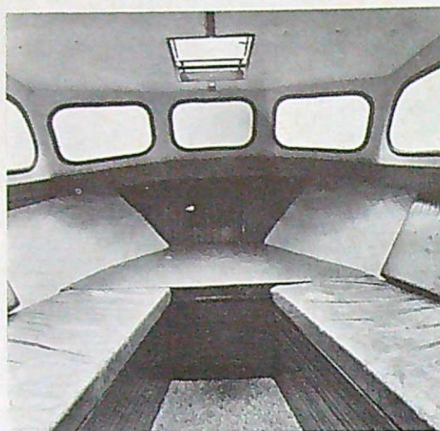
Text STIG SANDELIN

POLAR 22

Polar 22 heter en intressant norsk snipa. Den har en något modifierad botten men är ändå inte speciellt snabb, gör 8 knop med en 15,5 hk diesel och drar då omkring 3 l/tim eller 0,4 l/sjömil. Sjöegenskaperna är som hos de flesta snipor, men Polar 22 rullar inte fullt så mycket tack vare den nya bottenformen.



Med hjälp av en reservbänk kan man ordna ordentligt med sittplatser runt matbordet, som utgörs av motorlådans lock. Stolarna rymmer diskbänk, skåp för pentryutrustning och i ett fack på babordsskottet finns ett tvålågigt gasolök.



Ruffen är trivsamt inredd med få synliga plastyor. Tak och väggar är klädda med mönstrad vinyl och durken är klädd med heltäckande matta. En lucka av färgtonad plast tjänar både som ljusinsläpp och nödutgång.



Stora mahognnytor ger liv åt kabinutrymmet. Förutom de båda väl tilltagna kojerna finns här även garderob och toalett. Lägga märke till belysningen — skärmlampor är ju inte särskilt vanliga i båt-sammanhang...



Polar 22 från båtbyggerstaden Arendal kan nog tjäna som ett bra exempel på en modern norsk snipa. Den säljs i två huvudversioner, en öppen för- och akterdäckad version med frontrutor samt i en kabinbåtversion. Det vita skrovet, samma för bägge båttyperna, är kraftigt utfört och klinkformat över vattenlinjen. Dels tjänar klinken som förstärkande element i skrovet, dels fungerar den som spruthämmande "lister". Under vattenlinjen har skrovet slät yta för lägre vattenmotstånd. Strax under den över vattenytan spetsgattade aktern har skrovet skarpa slag och botten är här nästan plant utformad för att längre föröver hålla nära v-form. Genom dessa åtgärder har man lyckats öka skrovet högst hastighet från ca 6 till ca 9 knop.

Båtens uppbyggnad med plastskrov, trädäck och plastkabin med frontrutor monterade i mahognysargar är inte helt modern. Det var så man byggde plastbåtar för några år sedan. En uppbyggnad helt i plast vore att föredra både tillverkningsmässigt och ur prissynpunkt.

Polar 22 är dock ett vackert hantverk med däck utfört i mahogny och obehandlad teak. En relingslist kompletterad med fenderbeslag löper runt båten och förhindrar repor vid tilläggningar och då båten ligger förtöjd.

FYNDIGA LÖSNINGAR

Polar 22 är välutrustad och i inredningen hittar man en rad fyndiga lösningar. Den är helt utförd i mahogny och mahognyplywood med mycket god



Text PER JACOBSON
Foto WERNER GOLDBACH

DATA

POLAR 22 KABIN

Längd: 6,70 m
Bredd: 2,24 m
Djupgående: 0,65 m
Vikt: ca 1 040 kg
Pris med Albin 0-21: 24 950 kr + oms
Pris med Volvo-Penta MD2: 27 500 kr + oms
Försäljare: George Cervin AB, Mölndal m fl
Tillverkare: Polar-Plast A/S, Arendal, Norge

MOTOR

Volvo-Penta MD2
Effekt: 15,5 hk
Motorvarvtal: 2 300 v/min
Vikt: 215 kg
Fart: Omkring 8 knop

ytfinish. Dynorna i kabinen är klädda med textilier i varma och diskreta färger. Sittbrunnsdynorna och kaptenstolarna är klädda med konstläder. En skönhetsfläck var dock att man snålat med materialet vid klädningen av kaptenstolarnas ryggstöd, vilket resulterat i att klädseln spruckit redan efter mycket kort användningstid.

Stolarna rymmer diskbänk och skåp för köksutrustning. Till diskbänken hör även en liten färskvattenpump som får vatten från en 50-literstank. Ett tvålågigt kök sitter infällt i väggen på babordssidan i sittbrunnen. Med hjälp av en reservbänk kan man ordna ordentligt med sittplatser runt matbordet, som utgörs av motorlådans lock. För att förhindra att tallrikar, glas och bestick glider av bordet då båten rullar har locket försetts med lister längs kanterna. På sjömansspråk brukar detta kallas slingerställ.

Kabinen är förutom med de två bekväma sätena som kan utgöra liggplatser försedd med garderob och toalett. Takhöjden är rejäl och invändigt är tak och väggar klädda med vinyl. I kabintaket sitter en färgad, genomskinlig lucka av plast som tjänar som ljuskälla, ventilator och nödutgång. I övrigt ger de stora rutor kabinen ett ljust och trevligt utseende.

Sittbrunnens frontrutor sitter som sagt i sargar av massiv mahogny. Tyvärr var det så med passningen mot däck. Vatten rann in i båten då det regnade, trots att kapellet var uppfällt.

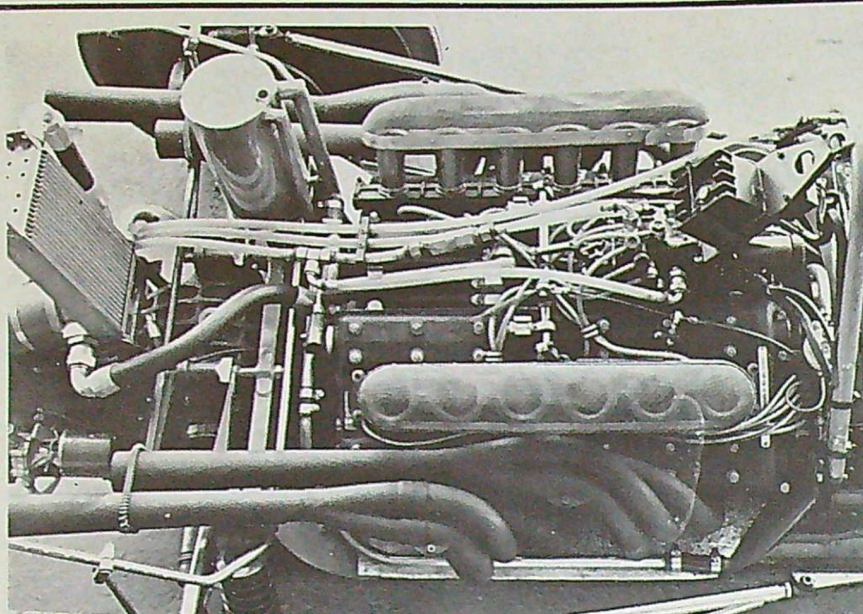
Manöverplatsen är försedd med pinn-

ratt, fjärreglage till motor och backslag, motorinstrument samt elektrisk vindrutetorkare. Polar 22 är även utrustad med reservstyrning genom att båten har en rorkult i aktern.

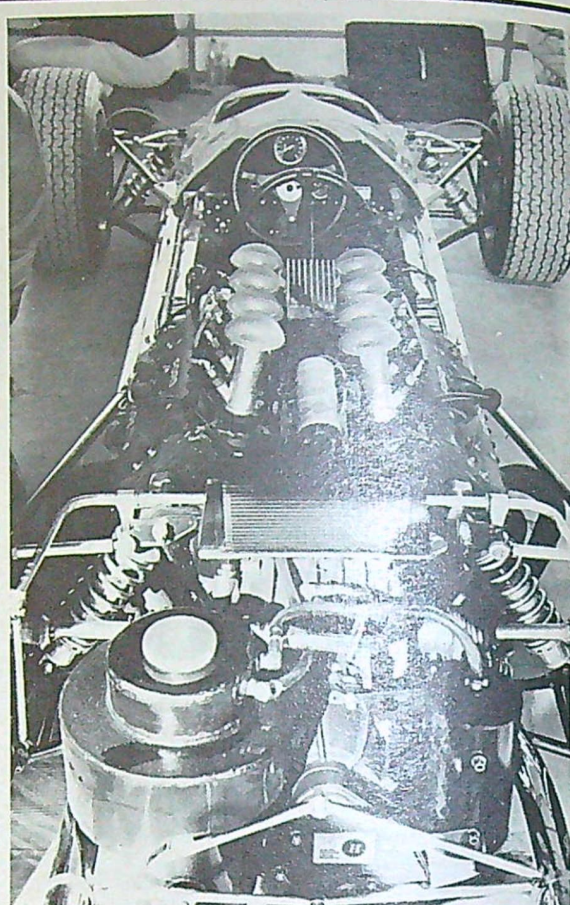
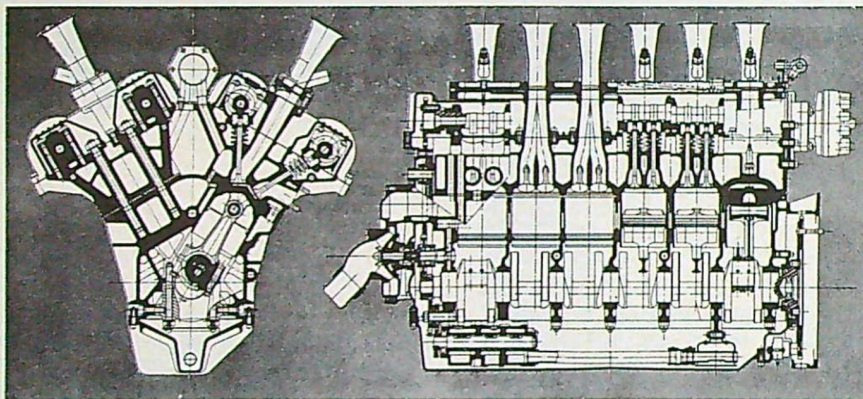
Som standard monterar varvet in Albins välkända tvåcylindriga 0-21-a i båten, men man kan även få den med andra motoralternativ. Provbåten var försedd med en annan beprövad motor, nämligen Volvo-Pentas tvåcylindriga livbåtsdiesel MD2. Den lilla dieselmotorn gav båten en lugn och vibrationsfri gång och inte heller var ljudet speciellt störande. Priset på båten blir något högre med detta motoralternativ, men man tjänar in pengar dels på billigare bränsle, dels på ökad trygghet och säkerhet.

LEVERERAS SJÖKLAR

Polar 22 levereras med kapell och monterade lanternor och är sjöklar, en tendens som glädjande nog blir allt vanligare hos båtillverkarna. Den är en bra sjöbåt med goda egenskaper och är något snabbare än den vanliga snipan. Detta förhållande har fått "betalas" med en något styvare gång som dock bara är till sin fördel. Båten är en trevlig familjebåt som bör passa speciellt bra där vägen ut till öppna havet är kort, och där det nästan krävs en båt av sniptyp. Goda utrymmen gör den lämplig för långfärd för max fyra personer. Stuvningsutrymmena räcker till för att transportera ett mindre flyttlass, men på kotsidan är det något sämre.



Ovan BRM-motorn monterad i en av Coopers vagnar. Liksom på Matra-motorn, teckningen nedan, ligger trattarna till insprutningssystemet mellan de båda kamaxelkåporna. Såväl Matra som BRM använder bränsleinsprutning från Lucas liksom en rad andra motortillverkare.



Fords V8 är tillsammans med Repco-motorn som Brabham använder undantagen från regeln som säger att det ska vara en V12 i år. Motorn på bilden sitter i en McLaren, men också Matra och Lotus använder Ford-motorn. Till höger Ferraris senaste motor, som om man får tro ryktena från fabriken är god för några hästar mer än i fjol. Ferrari är den enda motor som har avgasrören liggande ovanpå motorn och är därför mycket lätt att känna igen.



DET SKA VARA EN V-12 I ÅR

Årets F1-säsong ser ut att i tekniskt hänseende bli en av de intressantaste, åtminstone sedan trelitersregeln kom för ett par år sedan. Industrins män har insett att det ligger pengar i sporten, och inte någon gång tidigare har så många företag varit engagerade i kampen om det värdefulla VM-tecknet med allt vad det innebär av teknisk utveckling.

Text BJÖRN SVALLNER
Foto ROLF SUNDH

V12-an tycks vara modemotorn nummer ett just nu bland världens racerbilsbyggare. I Amerika arbetar Harry Weslake på en motor för Eagle, i Japan bygger Honda en, och i England finslipar BRM en annan. Det är egentligen bara australiska Repco och engelska Ford-Cosworth som går vidare på den gamla beprövade V8-linjen.

Repco är dock inte helt nöjda med fjolårsmotorn, som då i alla fall räckte till för att ge Denis Hulme VM-segern, och för den skull har man kramat ur motorn ytterligare effekt, hela 20 % mer än ur den gamla, så att effektkurvens topp nu ligger strax över 400 hk-strecket. Nytt för året är överliggande kamaxlar, två för varje cylinderrad. Det behövs, då man nu för första gången använder sig av fyra ventiler per cylinder. Trots den kraftiga effektkurven har man enligt Repcofabriken lyckats behålla den för motorn så karaktäristiska vridmomentkurvan som är osedvanligt

flack för en så pass avancerad motor.

BRM är den förmodligen penningstarkaste F1-tillverkaren, även om Ferrari backas upp av Fiat. Det låter därför en smula paradoxalt att det förmodligen är penningbrist som fick fabriken att låta fjolårets intressanta H16-motor försvinna ut i kulisserna. Dyrbara experiment slutade allt som oftast i motorkrängel på tävlingsbanan, varför man konstruerade en V12-motor. Den motorn har blivit populär inte bara bland F1-folket utan också bland sportvagnsprototypbyggarna och under året kommer ett par sådana vagnar att köras med BRM-motorer bl a på Le Mans.

Cooper kör också med BRM-motorn, då man tydligen tröttnat på den tunga och ofta krånglande Maserati-motorn. Helt har man dock inte släppt kontakten med den italienska bilindustrin då det ryktas om att Cooper inom kort kommer med en vagn utrustad med en Alfa Romeo-motor. Det är samma motor italie-

narna använder i sin egen "Tipo 33" som sedan borrats för att passa in i treliters-formeln.

Ford bygger som sagt vidare på sin åttacylindriga motor som från början bara fick användas av Lotus. I år är man frikostigare med motorer och både McLaren och Matra använder Ford Cosworth-motorn. Det kan låta långsökt att tala om standard i de här sammanhangen, men faktum är att Ford Cosworth-motorn ursprungligen härstammar ur två (just det, två) standardmotorer. Från början avsågs nämligen cylinderblocken till en så pass prosaisk bil som en Ford Cortina. Ford-motorn ger ca 405 hk ur de 2992 cm³ slagvolym.

Raketfabriken Matra kommer nu inte att köra med Ford-motorn i all evighet, man har nämligen en egen motor, givetvis en V12, klar inom kort. Redan experimentmotorerna har visat sig hållbara, och ett exempel på detta är att man körde en motor med stundtals över 10 000

varv per minut i hela fyra timmar innan något inträffade. Efter detta tillverkar man vevstakarna av titan vilket blir oerhört dyrt, men mycket hållbart. Då motorn är tävlingsklar ska den ge 420 hk vid 10 500 varv/minut. Meningen är nu inte att den enbart ska användas till formelracern — vilket kanske hade blivit alltför dyrt även för statsstödda Matra — utan också i en lyxsportvagn och i en sportvagnsprototyp. Trots att motorn är dimensionerad för att kunna borraras till fyra liters slagvolym är den inte synbart klumpigare än andra motorer, och i mångt och mycket påminner dess exteriör om BRM-motorn.

Ferrari arbetar som vanligt med V12-motorer. För F1-bruk använder man i år samma motor som i fjol först uppenbarade sig med tre ventiler per cylinder, men som senare fick nya toppar med totalt 48 ventiler. Under vintermånaderna har man experimenterat friskt och efter många och långa försök har man

nu monterat Lucas bränsleinsprutning, vilket gjort att man kunnat klämma ur fem hästar till eller totalt 410 ur motorn.

Eagle är det amerikanska hoppet inom F1-sporten. Jämfört med fjolårets motor har man lyckats med att både banta ned vikten något tiotal kilo, samtidigt som man höjt effekten så att motorn nu ger ca 420 hästar. Har man i samma veva fått bukt med alla barnsjukdomar man drogs med i fjol bör Dan Gurney vara en lycklig man.

En annan okänd storhet att räkna med är Honda som i fjol visade framfötterna ordentligt. Nu har man för någon månad sedan visat upp en bil med ny motor på hela 450 hästkrafter. Det är inte nog med detta, man lär arbeta med en ännu starkare motor, en flat, luftkyld maskin på ett okänt antal hästkrafter. Redan den nuvarande Hondan är den snabbaste vagnen i det fartglada F1-sällskapet, och en sak är säker, den nya Hondan kommer inte att gå sämre. □

VISST
KAN NI
SJÄLV

BYTA SKIVBROMSBELÄGG

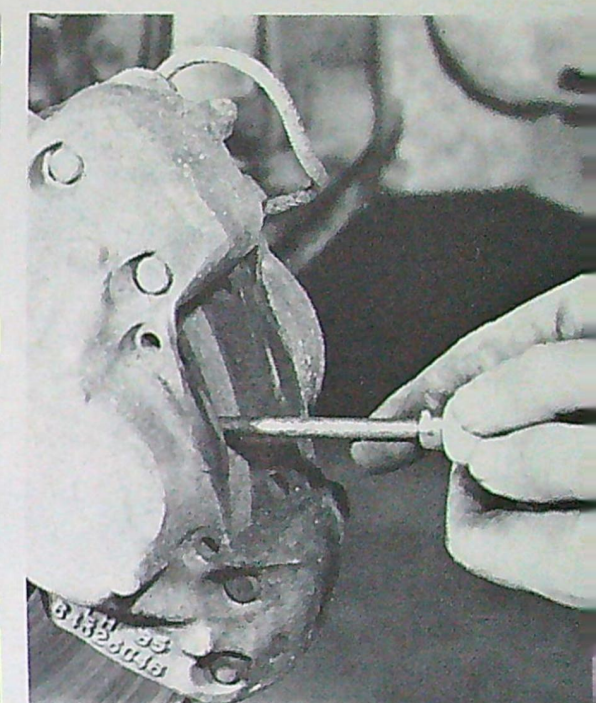
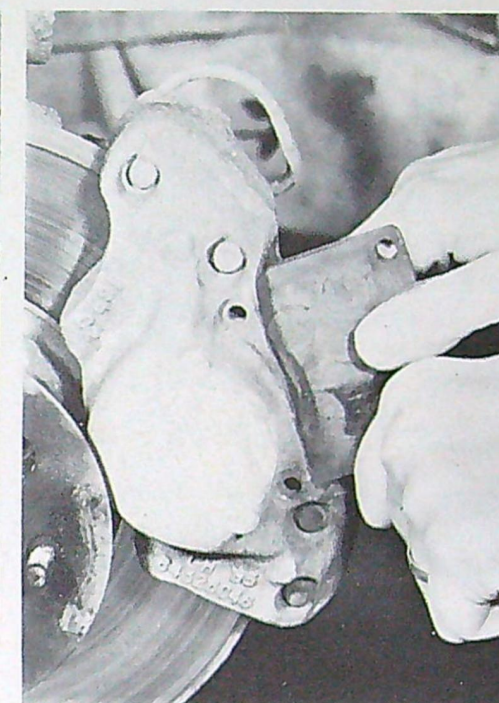
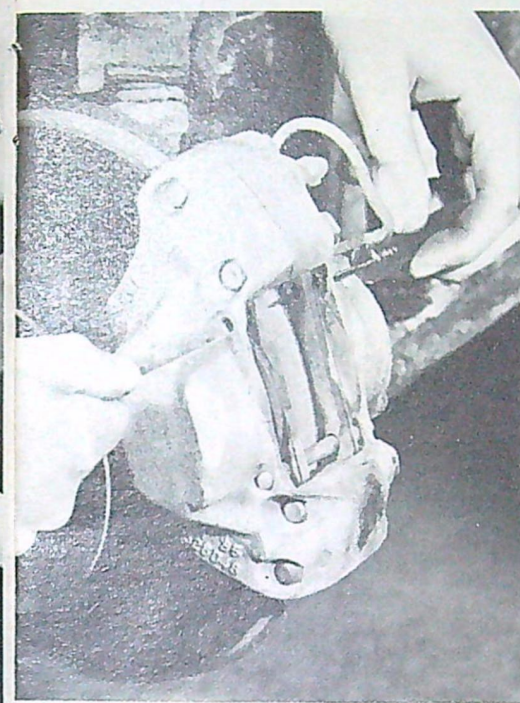
Text BJÖRN SVALLNER
Foto BENGT WESTLUND



1 Sedan man lagt i växeln, dragit åt handbromsen och hissat upp hjulet tar man bort detta, varvid skivbromsen blir lättåtkomlig.

2 Två mindre sprintar, ibland vanliga saxsprintar, håller tapparna som går tvärs igenom bromskalipern, dvs den hållare där belägg och kolvar sitter. Sprintarna lossas lätt med en plattång.

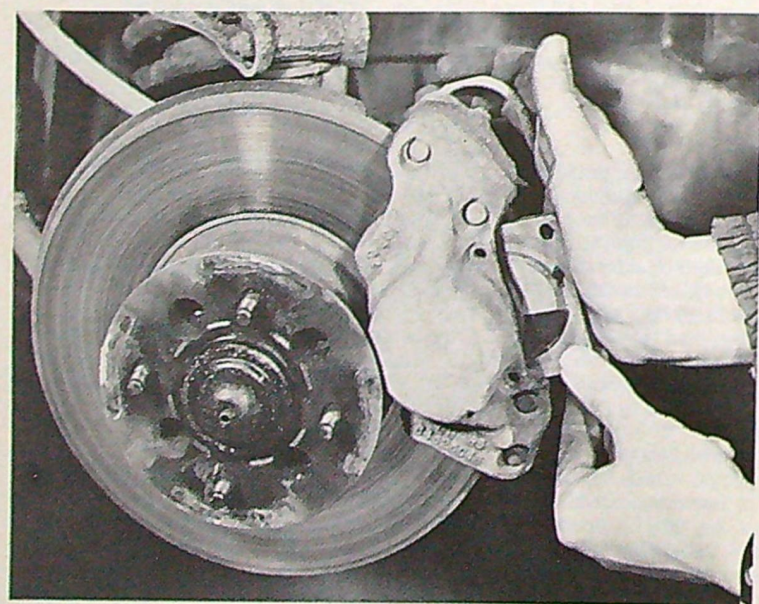
Så här ser skivbromsen ut sedd rätt bakifrån och delvis uppskuren. 1) är bromsskivan, 2 är bromsbeläggen 3) är bromskolvarna 4) tapparna som låser fast beläggen i rätt läge, medan 5) är hållaren för kolvar och belägg, den s k kalipern.



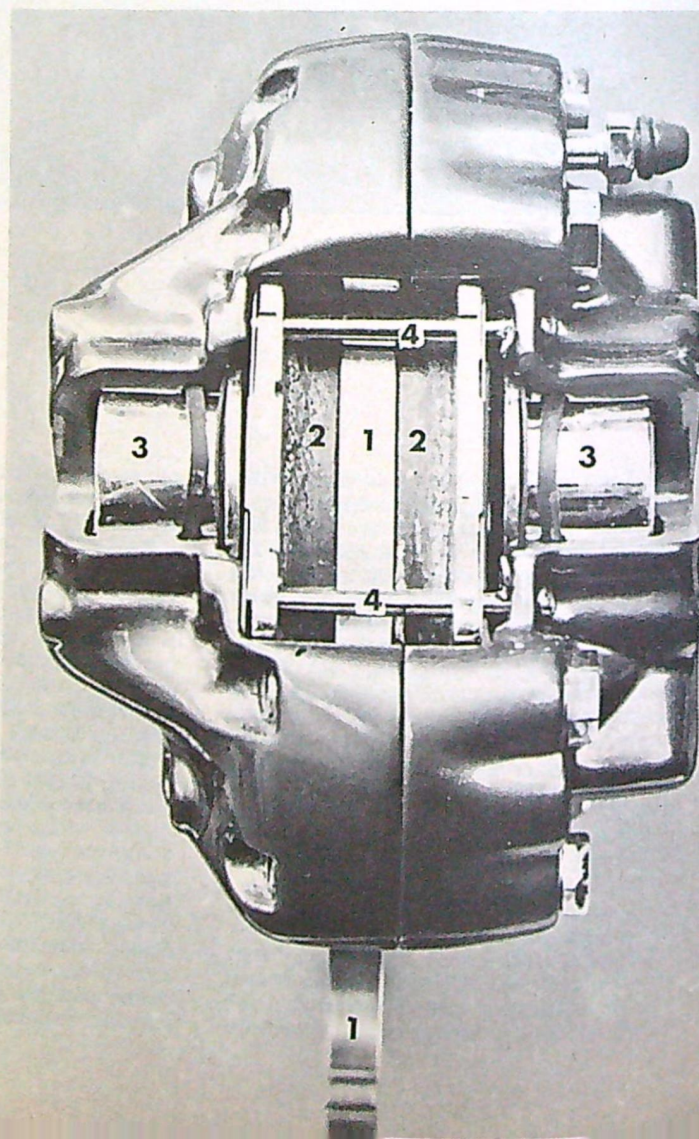
3 Därefter lossas man de båda tapparna, som om de sitter hårt lossnar om man använder en hammare och en dorn.

4 Bromsbeläggen kan därefter dras ut. Lägg på minnet hur beläggen satt och hur eventuella färgmarkeringar var placerade.

5 Bromskolvarna trycks därefter åt sidan med ett lämpligt verktyg.



6 De nya bromsbeläggen sätts på plats. Se efter om några markeringar finns som talar om var beläggen ska sitta och jämför med de äldre för att placeringen ska bli den rätta. De olika delarna monteras därefter i omvänd följd mot vad de demonterades. Används saxsprintar som spärr för tapparna genom kalipern bör dessa bytas ut efter varje gång de använts.



Att byta bromsbackar i en bil med trumbromsar är inte något den vanlige bilisten gärna ger sig på. Bromssystemet är ju en bokstavligen talat livsviktig detalj och därför bör man vända sig till en fackman. Men skivbromsarna, som nu förekommer på allt flera märken, är som gjorda för oss amatörer, då man enkelt kan byta belägg utan risk för ett livsfarligt misstag. Anvisningarna här täcker de vanligaste märkena. Ett undantag att observera är dock Citroën som kräver vissa specialverktyg.

Arbetet med att byta bromsbeläggen — eller padsen som de vanligen kallas — tar inte mer än någon kvart sedan man lärt sig handgreppen. Till en början kan det dock vara idé att ta betydligt längre tid på sig för att kunna göra allt lugnt och metodiskt.

Utöver den vanliga utrustningen för att hissa upp bilen och ta av hjulet behöver man också en skruvmejsel, en plattång och en dorn för att kunna slå ut hårt sittande låssprintar.

Arbetet börjar med att man hissar upp det hjul där man tänker byta pads. Bilen bör pallas så att den inte kan falla ned då man arbetar med den. Sedan man tagit bort hjulet och lagt det åt sidan ser man skivbromsen tydligt. Ska man byta pads på ett av de främre hjulen kan man lämpligen vrida ratten så att man får bekväma lägen på bromsskivan för att lätt komma åt att arbeta.

Med hjälp av tången drar man bort låssprintarna eller använder dornen om så behövs. Ibland kan sprintarna vara av typ saxsprint. Dessa låser de tapparna som håller

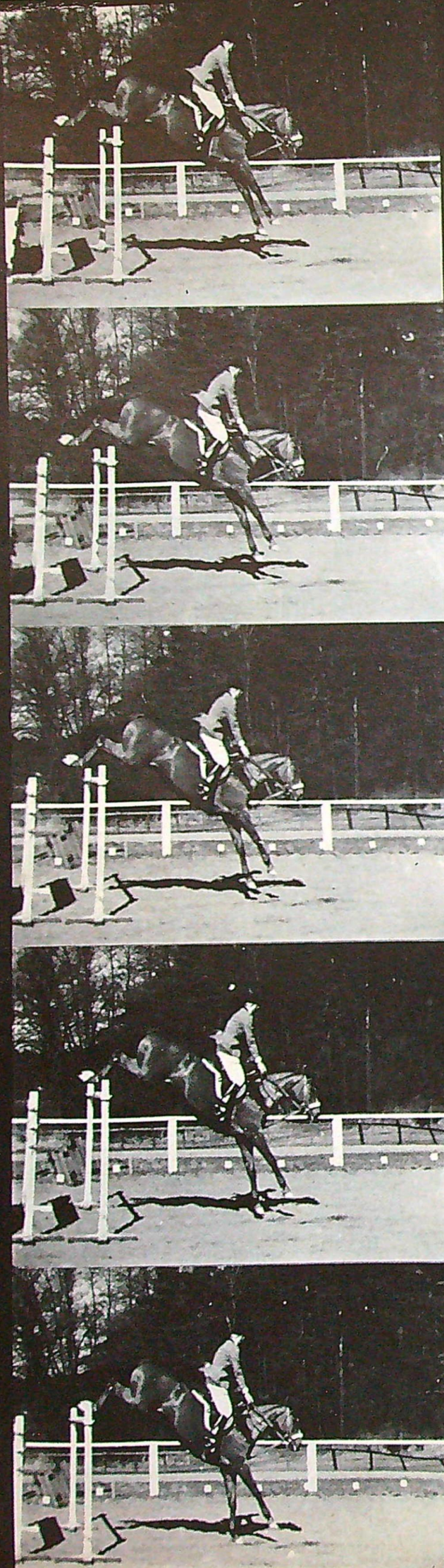
bromsbeläggen och sedan sprintarna tagits bort kan man dra bort tapparna, vanligen två per broms.

Beläggen är nu lösa och kan dras ut ur sin hållare. Inuti hållaren kan bromskolvarna i bromscylin-drarna skymtas och med hjälp av en skruvmejsel trycker man in dem i sina cylindrar. Gör man inte detta kan man inte få in de nya beläggen i hållaren, då de gamla padsen slitits så att de är tunnare än de nya.

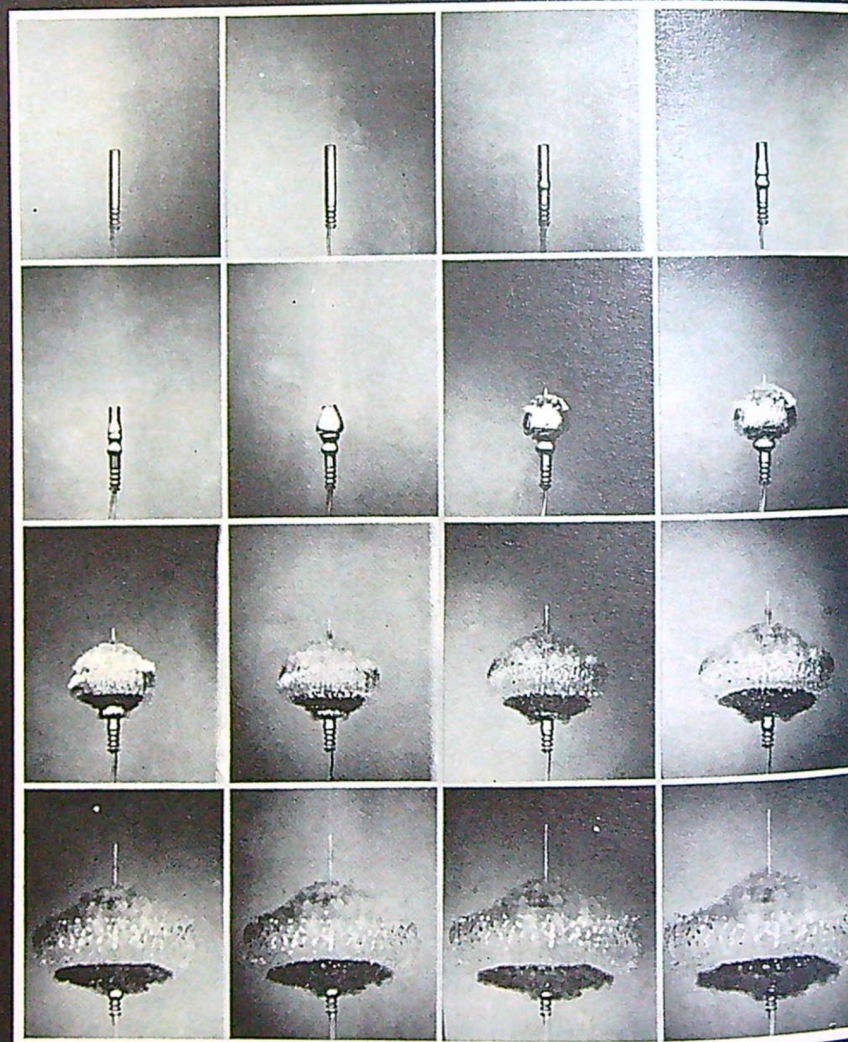
Sedan man skjutit in de nya beläggen på plats upprepar man arbetsoperationerna i omvänd ordning. Slutligen sätts hjulet på plats och arbetet upprepas för det andra hjulet.

För att inte göra några misstag vid monteringen om padsen inte är lika bör man för säkerhets skull jämföra med de gamla som man tar ur hållaren. Omedelbart efter ett byte bör man innan man kör ut från garaget trampa hårt på bromsen en gång. Annars kan bromseffekten utebli vid första inbromsningen beroende på bromskolvarnas läge. Efter detta bör man prova så att ingen kolv låst sig på grund av ändrat läge och därav följande kärvhet.

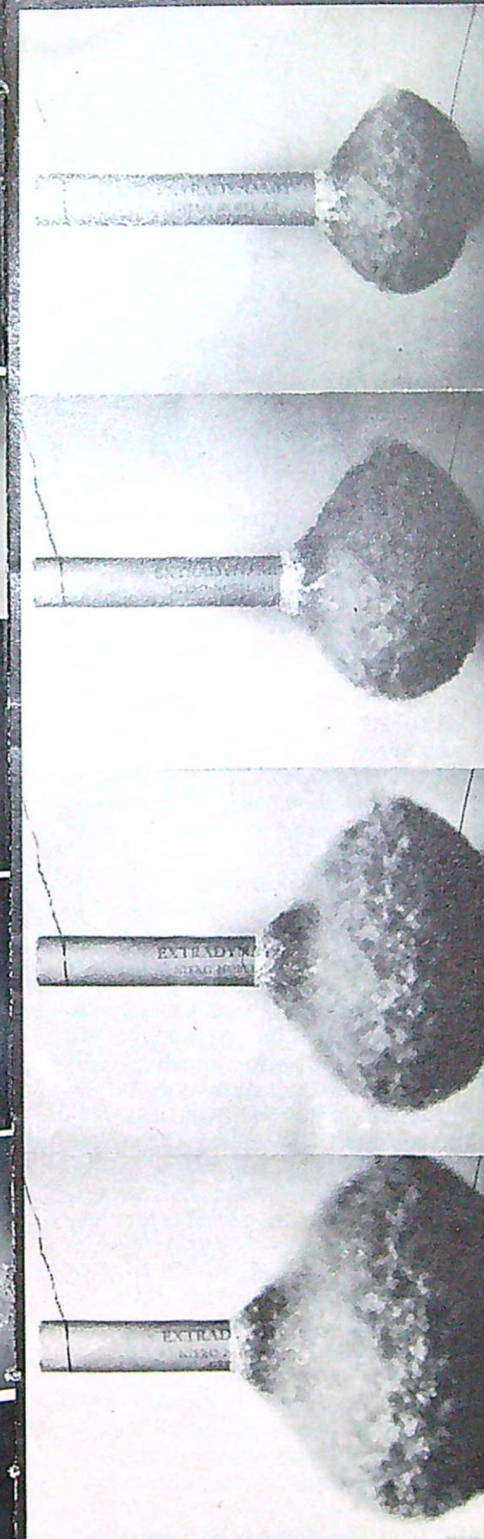
Exponeringstid: 1/1000 000 sek



Bildserie upptagen med 600 bilder/sek med Mitchell 16 mm highspeedfilmkamera med intermittent filmframmatning. (Här återges var 10:e bild från filmen). Med sitt avancerade frammatnings- och griparsystem har denna kamera — även i jämförelse med vanliga 16 mm filmkameror — en anmärkningsvärd bildskärpa och bildstabilitet.

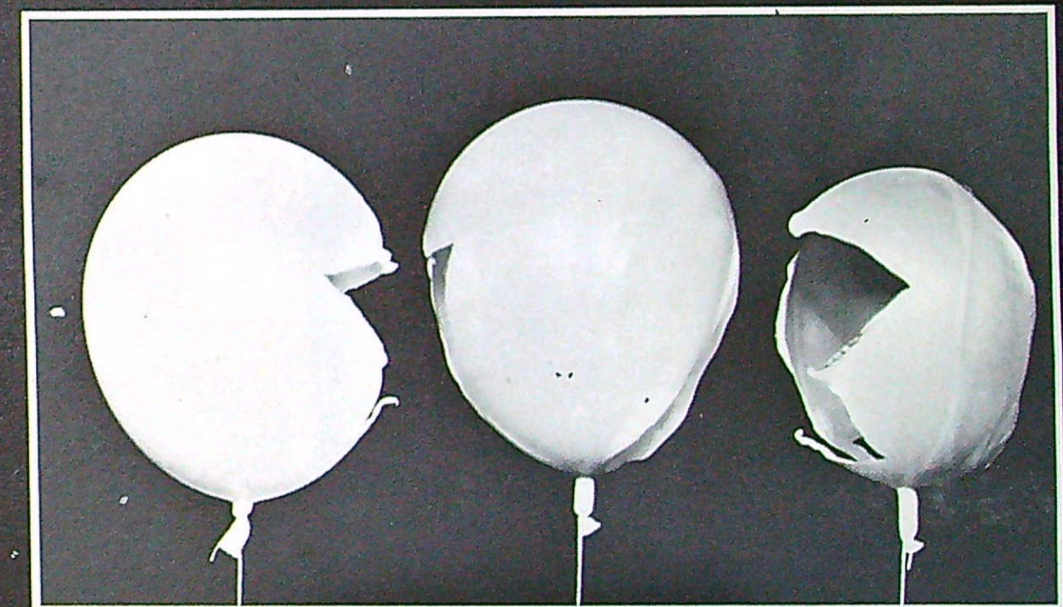


Bilden visar en detonerande sprängkapsel. Exponeringstiden är $0,1 \mu\text{s}$ (1 tiondels miljondels sekund) och det är $2 \mu\text{s}$ (2 miljondels sekunder) mellan varje bild. Som belysning användes fyra elektronblixtrör. Splitterakurens hastighet i radiell led är 2,3 km/sek och hastigheten hos strålen från sprängkapselns botten 3,7 km/sek. Bilden tagen med fyra sammankopplade Kerr-cellkameror. Foto Algot Persson, Stiftelsen Svensk Detonikforskning.



Detonerande dynamitpatron fotograferad med fyra sammankopplade Kerr-cellkameror. Exponeringstiden är $0,1 \mu\text{s}$ (1 tiondels miljondels sekund) och mellan varje bild är det $7 \mu\text{s}$ (7 miljondels sekunder). Belysningen utgjordes av sprängämnesblixtror med argongas. Dynamitens detonationshastighet är 2 070 m/sek. Foto Algot Persson, Stiftelsen Svensk Detonikforskning.

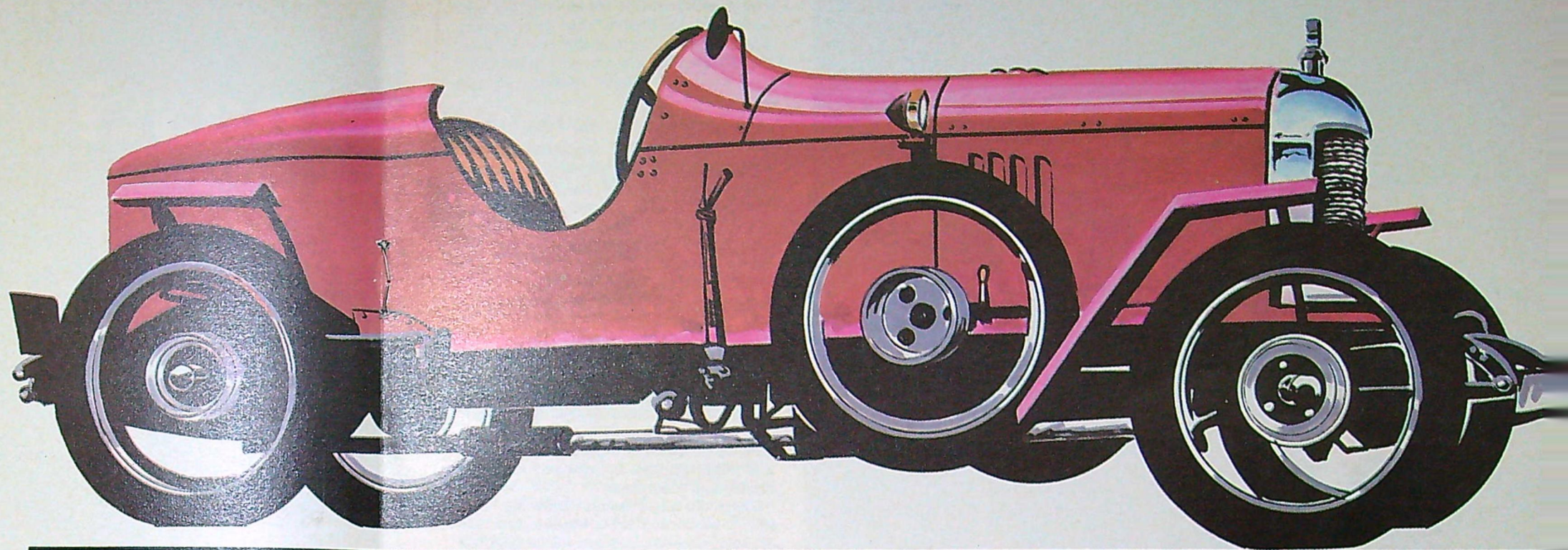
Höghastighetsfotografering — med exponeringstider på en miljondels sekund eller mindre — är en teknik med militärt ursprung som dock får allt flera civila tillämpningar. För materialprovningar, analys av maskinfunktioner, för



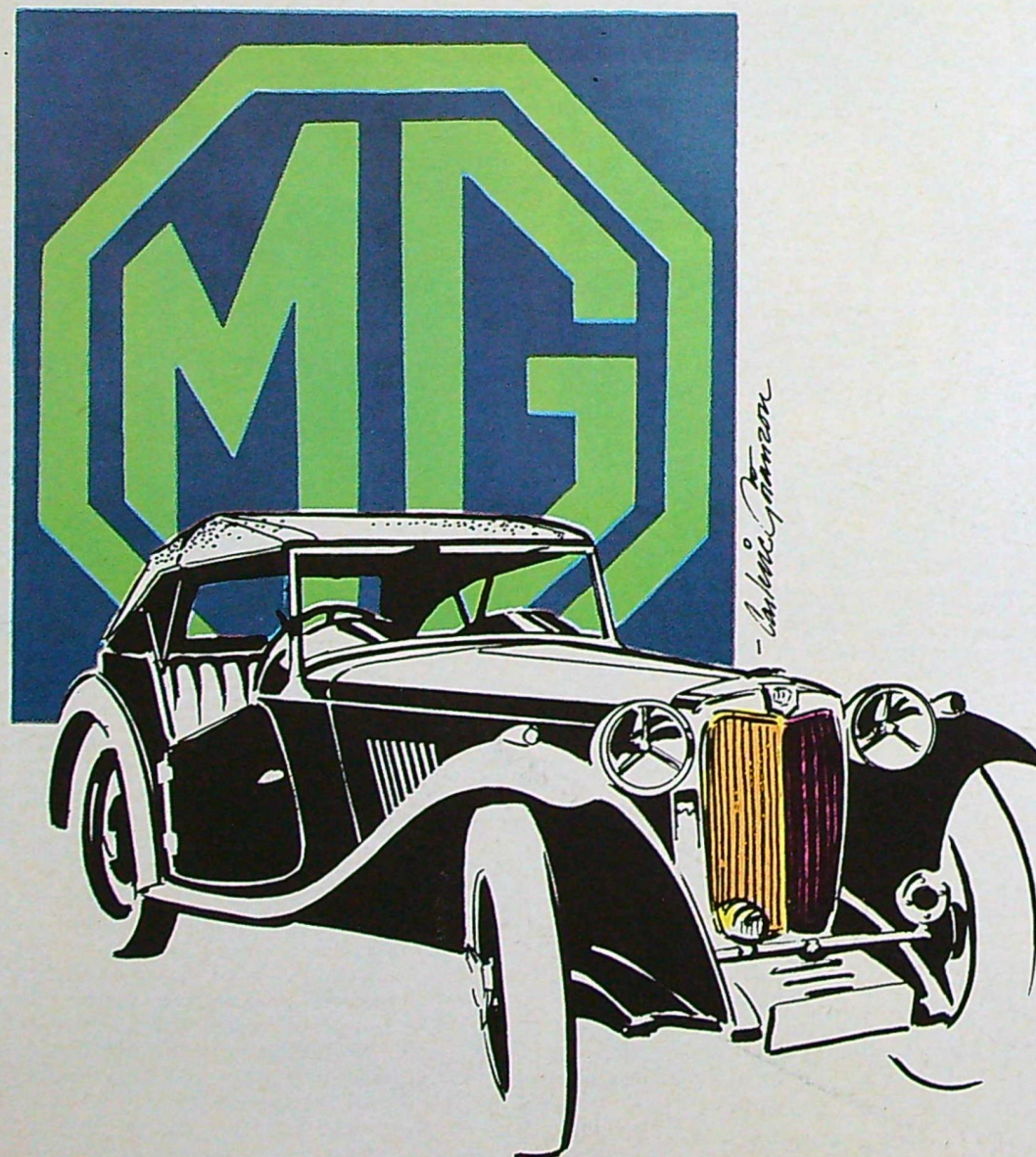
Pistolkula genom ballonger. Stillbildsupptagning med Hasselbladskamera och FOA-blixt-aggregat med exponeringstid en mikrosekund (en miljon sek). Foto Berndt Andersson, FOA.

fotografering av krockförsök med bilar etc blir denna speciella fototeknik ett allt vanligare hjälpmedel.

Till höger den äldsta MG som finns, "Old number one". Vagnen byggdes 1925 och finns numera på museum i Abingdon. Kylaren skvallrar om vad som finns under det vackra skalet, en mera prosaisk Morris Oxford. Nedan till vänster en MG TC från slutet av 40-talet. Den skiljer sig endast obetydligt från förkrigstidens TB och den ännu äldre TA. TA och TB har olika motorer medan TB och TC endast skiljer sig åt på bredden i sittbrunnen.



Text BO LEGELIUS, MMGCC
Teckningar CARLERIC GÖRANZON



Namnet MG har alltid varit synonymt med den typiskt engelska sportbilen, trång, dragig, hårdfjädrad och med en liten motor, som kunnat varvas upp på ett sätt som förnekat dess ofta enkla ursprung. Få bilar har omgivits av en sådan mystik och entusiasm av sina fanatiska anhängare. Modellernas mångfald och komplicerade bokstavs- och teckenbeteckningar har också bidragit till att ingen vanlig dödlig lyckats få grepp om märkets utveckling.

Från namnet på William Morris — sedermera Lord Nuffields första företag, som hette Morris Garages, kommer initialerna MG. Även sedan den stora koncernen Morris Motors Ltd bildats bibehölls Morris Garages som Morris personliga egendom. Man sysslade där huvudsakligen med försäljning och service och som chef anställdes i början av tjugotalet en ung entusiast. Han hette Cecil Kimber och skulle bli MGs andlige fader. 1924 började han förse vanliga Morris Oxford-chassin med lätta polerade aluminiumkarosser. Dessa såldes under namnet Morris Garages Special Sports och anses vara de första MG. Året därpå användes i reklamen för första gången den välkända MG-symbolen, octagonen. Efter ett tag började bilarna överhoppas av octagonmärket och somliga ansåg till och med att det var egendomligt att Kimber inte också försåg motorerna med åttakantiga cylindrar.

Fram till 1928 var MG-vagnarna vida-reutvecklingar av Morris-modellerna, men till Londonsalongen det året kom två helt nya modeller som för första gången bar den karaktäristiska MG-kylaren. Den största av de två kallades MG 18/80 Six Mark I och var den första "riktiga" MGn. Den andra modellen innebar ett avsteg från fabriken linje med lyxösa och relativt dyra bilar, men den inledde en serie som skulle bli MGs populäraste. Det var den första Midgeten.

M-type Midget 8/33 av år 1928 inledde också den bokstavsserie, som användes för att beteckna de olika modellerna. Egentligen var det interna chassinummerprefix, men de blev kända utanför fabriken.

M-type Midget var en liten tvåsitsig sportbil med lätt vävklädd kaross med spetsigt bakparti och cykelskärmar. Den hade samma motor som den nyintroducerade Morris Minor, men det var inte vilken småbilmotor som helst utan en liten fyra på 847 cm³ med överliggande kamaxel. Kamaxeldrevet tjänstgjorde också som ankarspindel i den stående generatoren. Motorn var varvvillig, men motoroljan kunde lätt läcka in i generatoren med svåra följder för laddningen.

Redan från början deltog Midgeten i tävlingar. Den var framgångsrik på den klassiska Brooklandsbanan och det fanns en mängd trimningsdetaljer. I standardutförande ansågs Midgeten vara snabb i förhållande till sitt låga pris. Toppfarten var något över 100 km/tim, men det var den legendariska C-type Montlhéry Midget som blev den verkliga tävlingsversionen. För att kunna tävla i 750 cm³-klassen hade den som alla tävlingsmidgets kortare slaglängd och var på 746 cm³. Med kompressor gav den en effekt av 52,4 hästkrafter och kom upp i en maxfart av 145 km/tim.

I september 1929 kom en coupéversion som var en lyxöst utrustad liten bil. Den måste ha varit den tidens BMC Cooper! 1931 presenterades D-type Midget, som egentligen var en fyr-sitsig upplaga av M-type med längre hjulbas. Samtidigt fick denna metallkaross och priserna sänktes. Standardmodellen kostade nu 165 pund.

I augusti 1932 kom M-types efterföljare, den helt nya J-type. Tekniskt var den mer avancerad och hade fyrväxlad låda, dubbla SU-förgasare och Rudgekopplingar på hjulen. J2, den tvåsitsiga ver-

sionen, nådde vid test en toppfart av 80 miles per timma — ca 130 km/tim — vilket ansågs smått sensationellt för en 0,85 liters bil med ett pris under 200 pund. Den öppna fyr-sitsiga och coupén hette J1 och tävlingsversionerna fanns med och utan kompressor och kallades J3 och J4. Första året hade J2 s k cykelskärmar, som följde hjulens konturer, men inför 1934 års säsong försågs den med skärmar hopbyggda med fotbrädorna. Med de nya svepande skärmarna och den separata bensintanken, det utvändiga reservhulet och de två över instrumentbrädan uppdragna kåporna hade den typiska MG-formen bildats. Den skulle stå sig i över tjugo år.

Trots att J-type var en försäljnings-succé efterträddes den redan i mars 1934 av P-type eller PA, som den vanligen kallas. PA var snarlik J-type, men hade förstärkt chassi, bättre bromsar och omkonstruerad motor. Visserligen var motorn i sina grunddrag densamma med lika stor slagvolym, men den var kraftigare byggd och hade en trelagrad vevaxel. M- och J-type hade fått nöja sig med en tvålagrad. I standardutförande gav motorn 44 hk netto (=DIN) vid 5 500 varv/min. PA tillverkades förutom som two-seater också i en fyr-sitsig version och med en strömlinjeformad coupékaross, "Airline." Konstruktören hade verkligen hängivit sig åt excesser i octagonform. Växelspaksknoppen, alla visartavlor och knappar på instrumentpanelen och oljepåfyllningen var åttakantiga!

PA tillverkades oförändrad fram till hösten 1935, då den för ett tag blev ett prisbilligare alternativ till 1936 års nya modell som hette PB. Denna hade rikhaltigare utrustning med den största förbättringen var att motorn borrades upp till 939 cm³. PB är utan tvekan den bästa av trettiotalets små sportbilar. Den 750 kg tunga bilen accelererades från

stillastående till 96 km/tim på 27 sekunder. Den betydligt dyrare tvåliters sexcylindriga Rover 14 tog t ex 41 sekunder på sig.

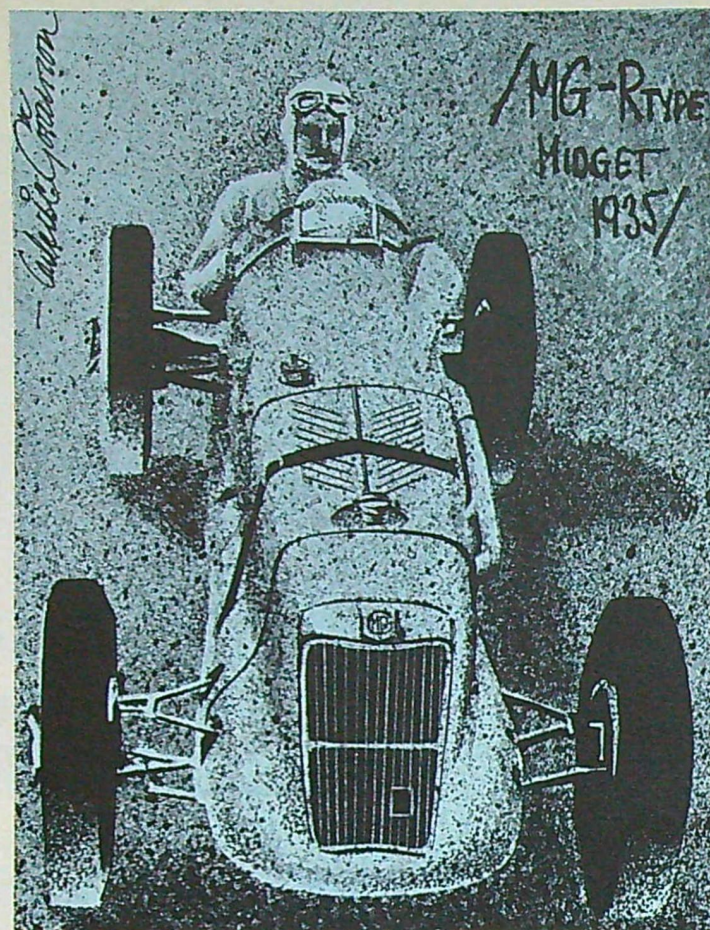
MG hade också presenterat två mycket avancerade tävlingsmodeller. 1934 tillverkades Q-type Racing Midget i ett fåtal exemplar. Motorn i denna baserade sig på P-type, men hade en slagvolym av 746 cm³. Med kompressor var den bromsade effekten över 100 hk, dvs en litereffekt på 150 hk. Den halvautomatiska förvärlärlådan medgav mycket snabba växlingar och Q-type satte i sin klass nytt hastighetsrekord på Brooklands med 122,4 mph (=196,8 km/tim). Sensationella värden för en tvåsitsig bil som vem som helst som hade 550 pund kunde köpa. Några djärva ägare använde den till och med som vanlig vägbil.

R-type Racing Midget som byggdes i tio exemplar år 1935 var däremot en renodlad racing-car av revolutionerande konstruktion. Den var individuellt avfjädrad runt om med torsionsstavar och i den strömlinjeformade monopostokarossen satt en motor av samma slag som i Q-type. Bilen vann sin klass i 1935 års franska Grand Prix.

De mest hårdnackade och intoleranta MG-anhängarna skulle nu säga att MGs historia är avslutad. De anser att efter PB-Midget tillverkades inga "riktiga" MG-vagnar, utan några slags förfälskningar med — skräck och fasa! — stötstängsmotorer. Lord Nuffield sålde nämligen år 1935 Morris Garages till Morris Motors Ltd. Friheten i Abingdon-on-Thames, där MG-fabriken legat sedan 1930, var slut. Styrelsen för Nuffieldkoncernen bestod av äldre affärsmän, som inte brydde sig om tävlingsport. De ville bygga "förnuftiga" familjebilar i vilka avancerade motorer med överliggande kamaxlar var överflödiga.

Entusiasterna i Abingdon gjorde emellertid det bästa av situationen när de

MG R-type heter vagnen till vänster. Den var en renodlad racervagn och bjöd på sådana konstruktionsfinesser som individuell hjulupphängning med torsionsfjädring. Ramen var byggd på samma sätt som i dagens Lotus Elan, dvs med en ryggrad i Y-form med motorn placerad mellan balkarna. Motorn var på 750 cm³.



gamla motorerna tog slut. Den minsta Morrisens motor var slitstark, men av sidventiltyp. Däremot fanns inom Nuffield-koncernen en nykonstruerad toppventilfyra som kunde sättas i en sportbil. Denna motor trimmades upp och placerades i de i juni 1936 introducerade första Midgeten av T-serien, som skulle bli den mest kända och byggas längst. MG TA chockade alla entusiaster inte bara genom sin toppventilmotor och sina hydrauliska bromsar, som ännu betraktades med största skepsis i England, utan också genom sin storlek. Till utseendet var den ganska lik PB men en helt och hållet ny och större bil. Motorn på 1 292 cm³ gav 50 hk, men växellådan var i alla fall fortfarande osynkroniserad. Hela bilen verkade annars mera "touring" än "sports". Alla onda aningar kom emellertid på skam när det visade sig att den nya bilen var både stryktåligare och snabbare än någon tidigare Midget och kunde göra bra ifrån sig i den specifikt engelska bilsporten backtävlingar. Ju lergare och brantare backarna var desto bättre!

TA-modellen detaljutvecklades fram till krigsutbrottet. Ganska snart fick den en tätare stegad växellåda med synkronisering på trean och fyran. Sommaren 1938 visades en kabrioletversion, dvs med fodrad sufflett och vanliga sidofönster i stället för lösa sidostycken.

1938 kostade en MG Midget series TA i Sverige 6 400 kr. Det var mycket med tanke på att en Ford V8, den tidens

krutåk bland de populära bilarna, bara kostade 4 550 kr. MG:n var naturligtvis av högre kvalitet och gjorde 0–96 km/tim på 22 sekunder, vilket Forden med sin mycket större motor knappast gjorde bättre.

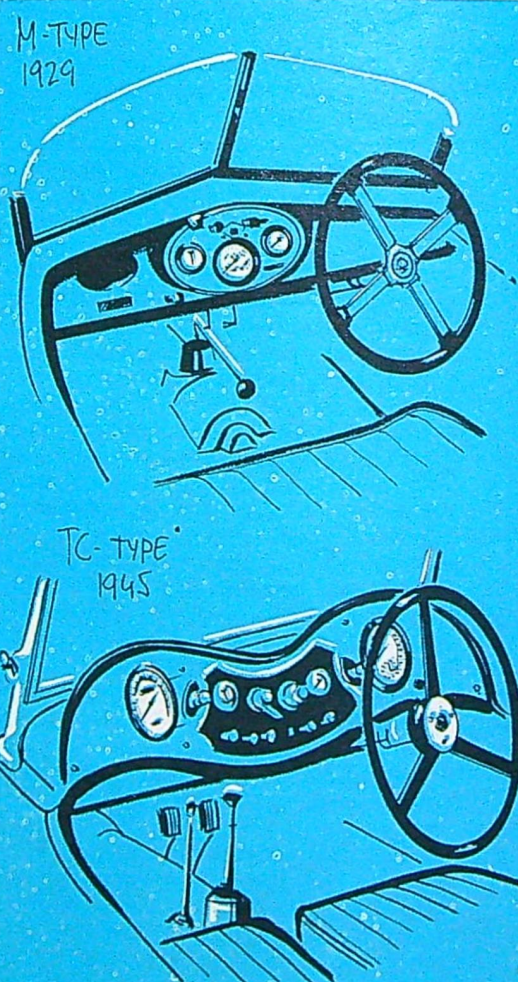
Under senare delen av 1939 kom MG Midget series TB men endast ett fåtal hann tillverkas före kriget. TB skilde sig endast vad gäller motor och växellåda från TA. Motorn, vars typbeteckning är XPAG, var kortslagitare men hade större borrhning. Den var på jämna 1 250 cm³ och 54,4 hk och kunde varvas betydligt högre.

Efter krigsslutet 1945 togs till en början endast en modell upp på programmet. Det var MG Midget series TC och den var praktiskt taget identisk med typ TB. Experterna brukar skilja dem åt genom att TC har en något bredare cockpit. Någon kabrioletversion gjordes inte efter kriget.

TC-modellen är väl utanför Englands gränser den mest kända klassiska MG:n. Dels tillverkades den i tiotusen exemplar och dels exporterades den i stor omfattning, främst till USA, där den grundlade hela sportvagnsmarknaden. Stor var engelsmännens förvåning när de kunde sälja obegränsat antal av den nu i deras tycke antikverade TC, medan de med sin pontonkaross utrustade Austin A40 och Hillman Minx möttes med relativt kallsinne. Många amerikaner hade nämligen upptäckt att "that funny little car" hade vägegenskaper som var vida överlägsna

de övergödda amerikanska bilarna. TCs acceleration var också i klass med många av den tidens amerikana. På lågoktanig efterkrigsbensin gjordes 0–100 km/tim på cirka 21 sekunder, men på grund av den aerodynamiskt ogynnsamma formen var toppfarten inte mycket högre än 125 km/tim ens om man fällde ner vindrutan.

Trots sin popularitet vände sig TC:n till en begränsad krets köpare, som var beredda att acceptera den hårda fjädring de stela axlarna förde med sig. 1947 hade MG börjat tillverka en riktigt trevlig liten fyrdörrars saloon, som hade XPAG-motorn i enkelförgasarförande.



Den var den första MG-modellen i produktion som hade individuell framhjulsfjädring och tallrikshjul. Modellen hette YA/YB och man ser den fortfarande rätt ofta på engelska vägar.

STORA SKRÄLLEN

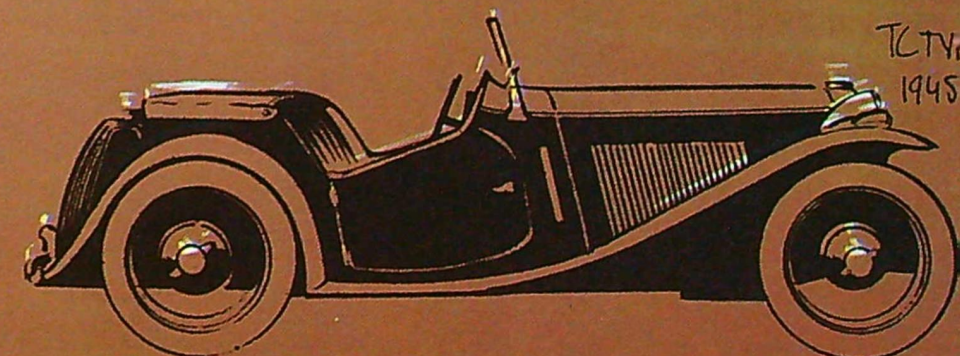
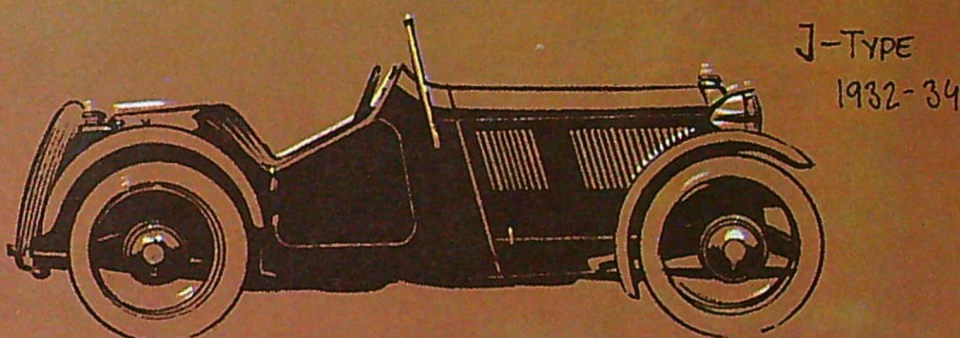
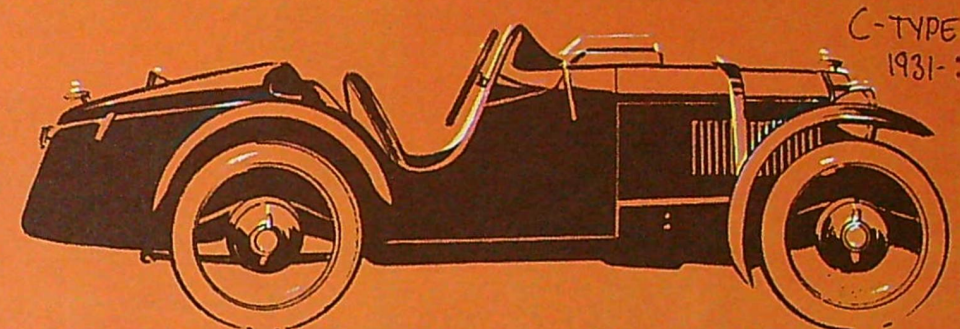
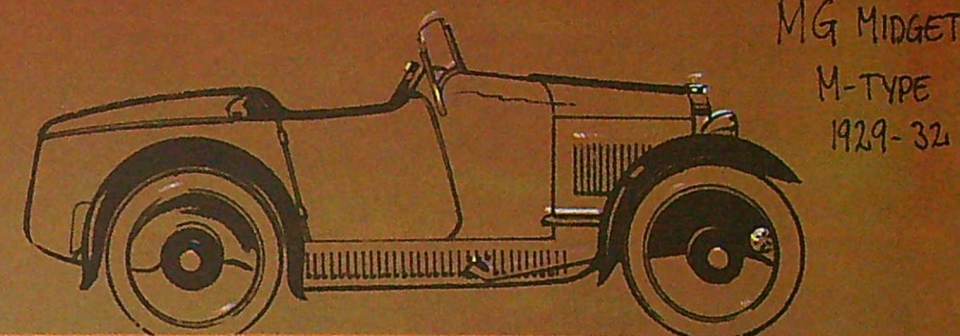
Vid bilsalongen i Earls Court 1949 kom så stora skrällen. För femte gången presenterades en helt ny Midget, men trots att den var snarlik TC hade den bara motorn och instrumenten gemensamma med föregångaren. Protesterna när TA kom var ett intet mot det ramaskri som nu väcktes när MG-anhängarna upptäckte att series TD hade samma individuella framvagnsupphängning som YA och YB. Vad värre var, ekerhjulen hade fått ge vika för vanliga tallrikshjul och fram och bak satt det stötfångare. Karossen var rundare i linjerna och bilen kunde fås vänsterstyrd. Oerhört! I själva verket var TD en ovanligt bra modell. Den förenade de gamla modellernas utseende och karaktär med moderna tiders krav på tillförlitlighet och komfort. Styrningen var av kuggstängstyp och betydligt exaktare. Rätt behandlad var motorn praktiskt taget outslitlig och trots högre vikt hade TD bättre prestanda än TC. Sedermera fanns en sk competition version. TD Mark II med ekerhjul och något högre effekt, men den gjordes i mycket liten serie. Totalt tillverkades TD i större antal än någon tidigare modell.

MODERNA TIDER

Marknaden började nu tröttna på sportbilar med trettiotalsutseende. Triumphs nya sportbil TR 2 följde den stil Jaguar redan 1947 hade bildat med sin XK 120-modell. Inför modellåret 1954 kom så den sista av den gamla typen av MG. Den kallades TF och hade strålkastarna inbyggda i skärmarna. Kylaren och bensintanken hade lutats i brantare vinkel men i princip var det under skalet samma bil som TD. Motoreffekten var 57 hk, dvs lika hög som i TD Mark II. I juli visades TF 1500 med till 1 466 cm³ uppborrad motor och 63 hk.

Ett år senare tävlade MG i Le Mans-loppet med en smäcker prototyp. I oktober samma år började man producera den. Alfabetet hade ju tagit slut med Magnette ZB, som var en saloon-typ, och man fick börja om från början. Bilen var alltså MG series MGA. Som nu var vanligt protesterade de konservativa MG-anhängarna mot den nya bilen men köpte i alla fall i oanade mängder. Det var den första sportbil som passerade 100 000 ex innan den avlöstes år 1962 av MGB.

Teckningarna av interiörer visar överst M-typen från 1929–30. Lätt märke till instrumenteringen vars placering påminner om den i dagens Hundkoja. Under den instrumentbrädan i MG TC med varvräknaren framför föraren och hastighetsmätaren mitt för passageraren. Mitt på panelen finns bl a amperemätare och oljetrycksmätare samt en del kontrollampor.



SKENET BEDRAR

Utseendemässigt skiljer sig inte denna Ford Escort speciellt mycket från den vanliga småbilen, men följarna förefaller vara bredare än normalt och grillen är svartmålad.

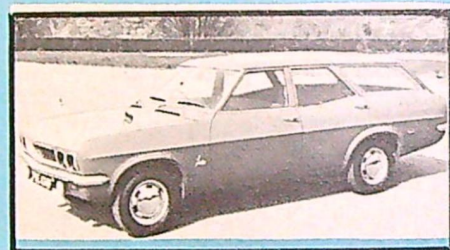
Det är nu inte någon vanlig familjebil utan snarast en renodlad tävlingsvagn försedd med samma motor som bl.a. används i sportvagnen Lotus Elan. Motorn är försedd med dubbla överliggande kamaxlar och har speciellt utformade förbränningsrum. Toppfart över 180 km/tim. Escort standard gör omkring 125 km/tim.



TWISTANDE BIL

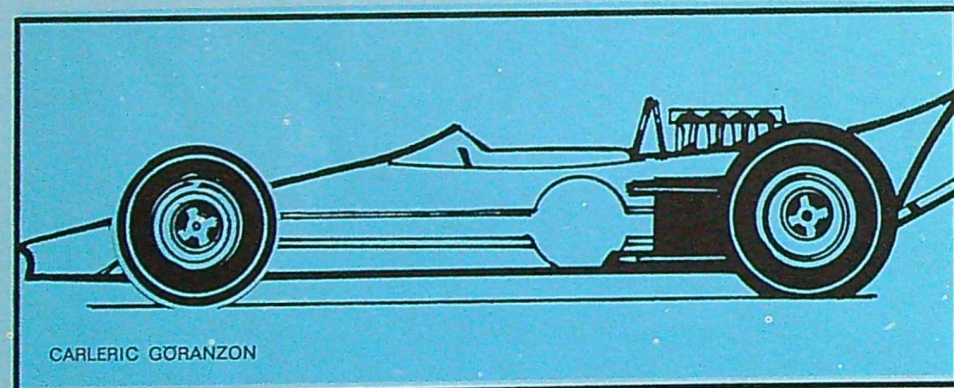
Twister har konstruktörerna till det här fordonet slående nog döpt skapelsen till. Den är avsedd att köras i den oländigaste terräng och för att alla åtta hjulen ska ha maximalt markgrepp kan den vrida sig genom en led mitt på ramen. Fordonet har

byggts av Lockheed. Twister är stöthjulsdriven och kommer att förses med en lämpligare överbyggnad än den på bilden. Vagnen ska eventuellt byggas för amerikanska armén, som ska använda den som dragvagn för artilleriet.



VICTOR COMBI

Inte oväntat har nu engelska Vauxhallfabriken kommit med en kombiversion av personbilen Victor. Stationsvagnen har samma tvålitersmotor som Victor. För att hålla imma borta från glasytorna har man försett kombi med luftutsläpp bak som ska evakuerar kupélufven. Den modell GM ska marknadsföra i Sverige förses med separata framstolar och golvväxelspak, men kan förses med automatlåda som extra utrustning. Priset på gatan i Stockholm är med vanlig växelåda 16 995 kronor.



CARLERIC GÖRANZON

NYTT FRÅN LOTUS

Colin Chapman kommer ständigt med nyheter och nu senast är det formen på en rad tävlingsvagnar som förväntas. Såväl årets F1 som Indyvagnarna och en ny F3 har fått en kilformad kaross. F1-an bygger på fjolårets Lotus 49 men har bl.a. fått en DeDion-bakaxel. F3-an, som om allt går som

det ska även kommer att köras av en svensk förare, hade till en början beteckningen 41X, men kommer senare att få numret 55. Den är i princip samma vagn som den tidigare F3-an, men hjulupphängningen har modifierats och överensstämmer nu med racingversionen av sportvagnen Europa.

FIAT DINO NU I SVERIGE

Efter moget övervägande har nu Svenska Fiat beslutat ta in sportvagnen Dino till Sverige. 44 000 lär en köpare få betala för den öppna modellen, medan Coupén är ytterligare ett par tusen dyrare.

FARLIG P-PLATS

Som ett appropå till den svenska parkeringsdebatten just nu kan vi berätta vad som inträffade för en intet ont anande bilist i USA. Klockan 9.30 parkerade han utanför sin affär, klock-

kan 9.32 började man installera parkeringsmätare där och ytterligare två minuter senare upptäckte han en parkeringsvakt som var i full färd med att skriva upp honom för att han inte betalat någon avgift i mätaren. Hans förklaring godtog dock och han slapp betala böterna!

SÄKER BAKRUTA

Den elektriskt uppvärmda bakrutan, som numera kommer på allt fler bilmodeller även i de lägre prisklasserna, har i Tyskland belönats som bästa säkerhetsdetalj 1968. Säkerhetspriset

överlämnades av den tyska motororganisationen ADAC till fönsterfabrikanterna vid ADACs årsmöte.

NYTT FRÅN BMC

Svenska BMC har nu introducerat den nya modell av BMC 1800 som fått tillnamnet Mk II. Vagnen har fått en något förlängd kaross med ökat bagageutrymme som följd. Vidare har styrningen gjorts lättare genom nya främre fjädringselement. Effekten har höjts till 90 hk genom att man höjt kompressionen, monterat ett nytt topplock med

större ventiler samt lättare vevstakar.

VOLVO HÅLLER RENT

Volvo har utvecklat ett nytt sätt att rationalisera avfallsbehandlingen genom att använda en ny form av sophämtningsvagn. Den nya bilen har framtill en gaffel som passar runt sopkärlet, med vilken den lyfter behållaren över förarhytten och tömmer den i en öppning på sopbehållaren bak till på bilen. Genom den operationen behöver föraren inte gå ur hytten någon gång under lastningen vilket spar avsevärd tid.

TEKNISKT NYTT

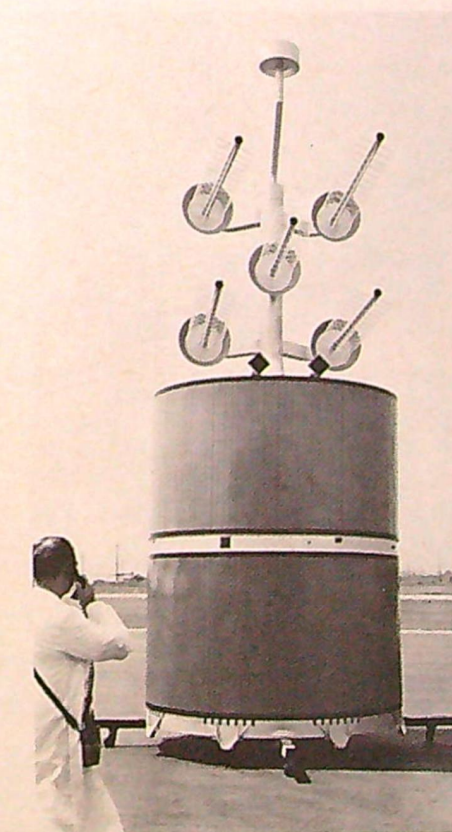


SOM FÖRSTA FLYGBOLAG I EUROPA har Finnair låtit bygga om en av sina DC6-or till fraktplan med sk swingtail. Hela stjärtpartiet kan alltså svängas åt sidan och medge lastning av långt gods som propeller-

axlar till båtar, vävmaskiner etc. gods som vanligen inte kan tas av maskiner med lastöppning i sidan. Planet ska gå ruten Helsingfors—Amsterdam tre gånger i veckan och kan lasta upp till 11 000 kg.



JÄTTESATELLITEN på bilden finns än så länge bara som fullskalmodell, men ska inom några år finnas på plats i rymden för att ta hand om amerikanarnas militära kommunikationer. Satelliten kommer att väga ca 800 kg, med antennerna är den lika hög som ett tvåvåningshus och kommer att klara av lika många samtal på en gång som 10 000 tvåvägs telefonledningar.



SKRIVNA BUDSKAP från datamaskiner är sedan en tid verklighet. IBM har lanserat en bildskärm som lämpar sig utmärkt för alla institutioner som är anslutna till en central datamaskin, t.ex. resebyråer, hotell, filial- och avdelningskontor. Till skärmen hör ett tangentbord och via det kan man fråga datamaskinen över telefonlinjen. Svaret kommer bokstavligen talat blixtnabbt och i klartext på en bildruta. Överföringshastigheten är hela 240 bokstäver per sekund, maximalt kan 960 karaktärer visas på skärmen, antingen med 15 rader om 64 karaktärer vardera eller 12 rader med 80.

MÅNGA KORROSIONSFÖRSKARE HÄVDAR att bakterier är den egentliga orsaken till många typer av industrikorrosion. Det uppges att hela 77 % av korrosionsförlusterna vid oljekällor kan skyllas på sulfatreducerande bakterier, och vidare hävdas att samma bakterier är orsak till 67 % av saltvattenskorrosionen på järn och stål. Lockheed anser att mikrober bär skulden för korrosion i jetplanens drivmedelstankar. Men det finns skeptiker som påstår att man inte alls kan skylla på mikrober i sådan utsträckning, utan det förhåller sig så att de helt enkelt trivs där korrosion pågår! Vilka som har rätt tänker Dr Warren Iversen vid amerikanska National Bureau of Standards ta reda på.

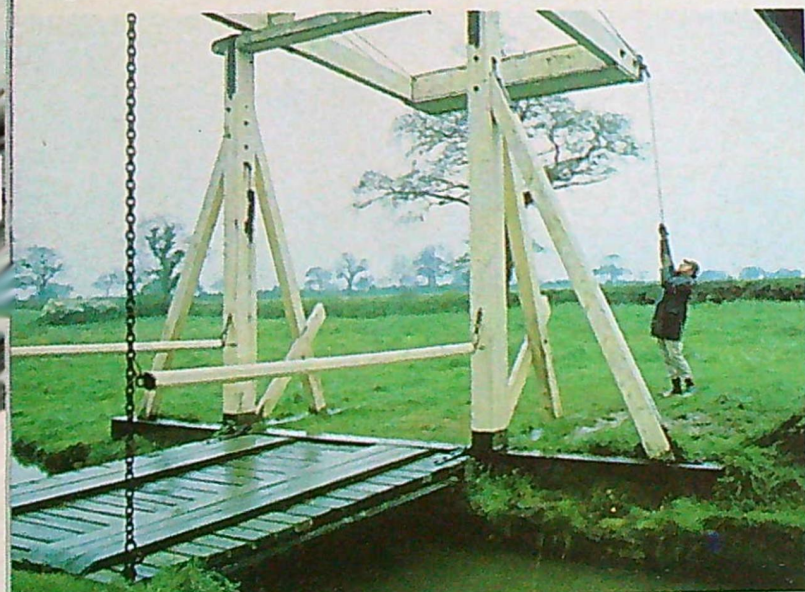
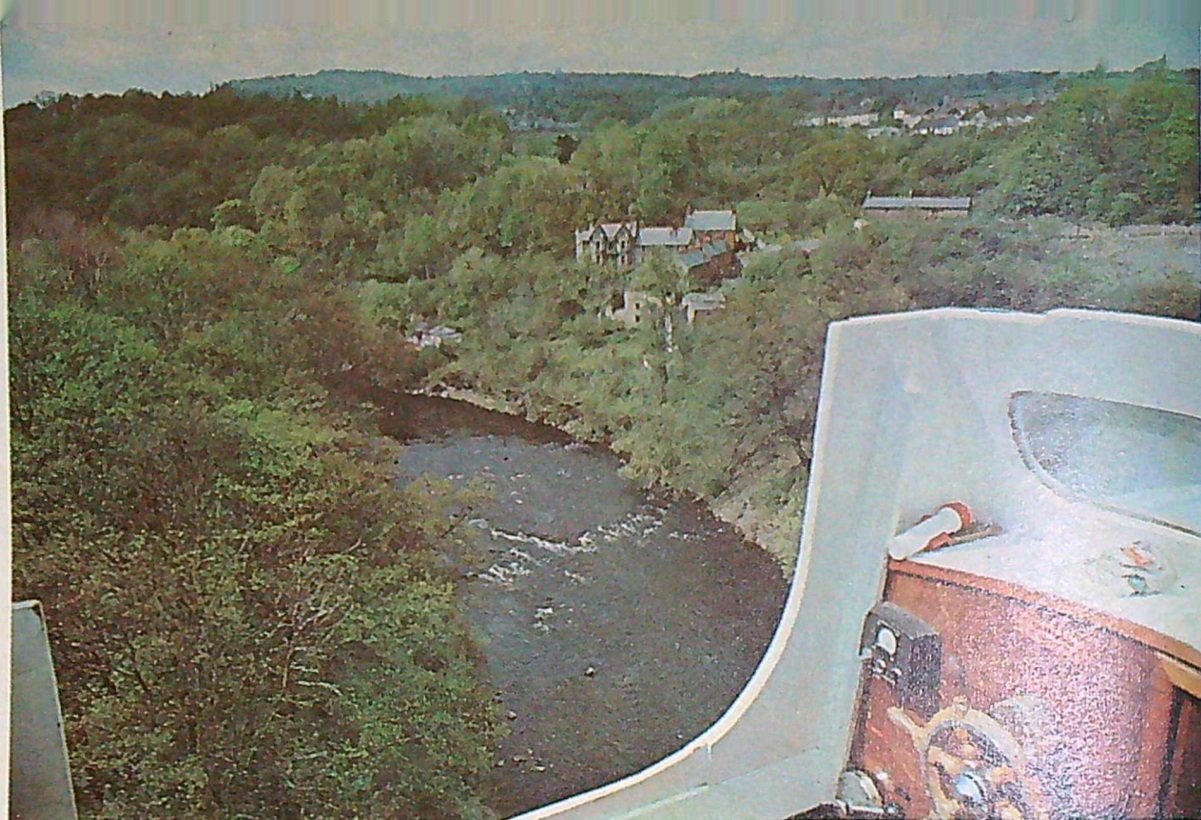
JORDEN PÅ MANEN, om man så får säga, har visat sig vara av stort sett samma konsistens och sammansättning som på jorden. Tre av de amerikanska Surveyor-sonderna företog kemisk analys av jorden med hjälp av en liten grävskopa, och analysresultaten gav vid handen att bärbarhet, konsistens och bindningsförmåga är tämligen lika vår egen jords. På en punkt skiljer sig emellertid jordarterna åt: det som bakar ihop månyllan till klumpar är inte fuktighet som här på jorden utan har visat sig vara en kombination av det vakuum som råder där uppe, den intensiva solbestrålningen samt av ett ständigt meteorregn. De stora haven på månen består till största delen av basalt, dvs samma bergart som är den vanligaste här på jorden. Man vet nu att månytan är tillräckligt fast för att man ska kunna landa en ganska tung farkost där, och att en astronaut kan ta det första, historiska steget utan att sjunka ned i meterdjupt damm.

EN SKOTTSÄKER VÄST i lättviktsklassen har nu utvecklats för Rikspolisstyrelsen av en firma i Skåne. Västen som tack vare användandet av rätt stål-sort i plattorna bara väger 15 kg, ska enligt fordringarna stoppa för minst två stålmanlad kulor som träffar precis samma punkt. Prov har visat att först den femte eller sjätte kulan förmar genomtränga det höghållfasta stålet, de andra faller platt till marken! Polisens gamla västar stoppar endast för blykulor med relativt låg utgångshastighet. Mot stålmanlade k-pistkylor med utgångshastigheten 420 m/sek, som ger en anslagskraft på hela 106 kpm, ger polisens tidigare västar knappast något skydd alls.

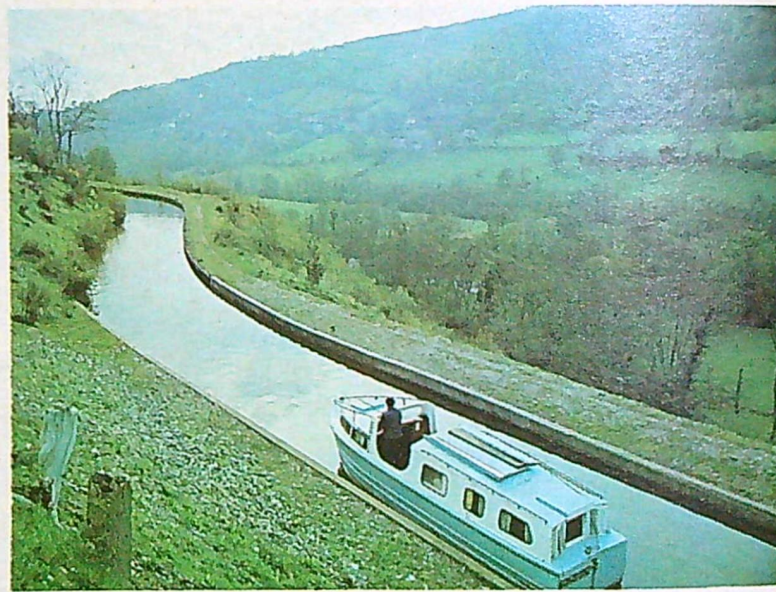
Detta är berättelsen om vår färd på världens vackraste kanal, den smala, vindlande Llangollen Canal — en fantastisk båtfärd genom djupa tunnlar och över svindlande höga akvedukter upp mot Wales blånande berg. I förra numret berättade vi om starten från medeltidsstaden Chester, om turen på Shropshire Union Canal, om vår egen Mary Belle och om andra engelska båtar.

Detta är berättelsen om vår färd på världens vackraste kanal, den smala, vindlande Llangollen Canal — en fantastisk båtfärd genom djupa tunnlar och över svindlande höga akvedukter upp mot Wales blånande berg. I förra numret berättade vi om starten från medeltidsstaden Chester, om turen på Shropshire Union Canal, om vår egen Mary Belle och om andra engelska båtar.

En sådan här utsikt från en båt har man bara på ett enda ställe i världen nämligen från Pontcysyllte-akvedukten i Wales. Båten glider här fram på sin vattenbro högt över floden Dee och hela den vackra floddalen öppnar sig för blickarna — detta naturligtvis under förutsättning att båtföraren inte bara tittar på den smala gjutjärnskanten som skiljer honom från avgrunden...



Fällbroar är vanliga längs Llangollen-kanalen. Bron fälls upp genom att man tar ett rejält tag i en kätting. När balanstyngden rubbas svänger bron upp av sig själv. I regel krävs det dock åtskilligt med kraft för att rubba balanseringen.



Mary Belle glider fram på den smala vindlande kanalen strax före Llangollen. Kanalen går här på en "hylla" i den branta sluttningen och det är långt ner till dalens botten. Bergen blir allt högre ju närmare Llangollen man kommer.

När det var som värst tittade en engelska fram ur sitt galonställ ombord på en annan båt i slussen och sade:

"Nice day for boating, isn't it?"

Det behövdes en paus i kanalpuben med litet uppvärmning framför den glödande kolbrasan under piltavlan innan vi blev människor igen.

BERGSKLATTRARE I FARTEN

Dagen därpå blev landskapet allt mera kuperat. Vi passerade en rad lyftbroar, broar som balanseras med en tyngd och som fälls upp då någon handfast man drar för vad livet är kärt i lyftkättingen.

Strax före Ellesmere passerade vi en underbart vacker sträcka. Vi gled mellan höga skogskantade stränder, passerade Cole Mere och Blake Mere, två glittrande och orörda skogssjöar som låg på bara några få tiotals meters avstånd från kanalen.

Bortom sjöarna låg Ellesmere-tunneln. På tunnelns murstensfront hängde två man i linor. De var klädda i slokhattar, bar svarta snöglasögon och var febrilt upptagna med att hamra in stålspikar. Mötet med bergbestigarna som tränade sammanbitet på en knappt fem meter hög tunnelfront förvirrade oss så att vi knappast uppmärk-

sammade passagen genom den korta och rätt breda tunneln.

Landskapet blev alltmera kuperat. Ibland gick kanalen fram högt över omgivningen på något som mest av allt liknade en banvall med vattenränna.

Vi passerade gränsen till Wales och började förundra oss över det märkliga språk som fortfarande talas i detta bergsland. Keltiskan, Britanniens urgamla språk, har här överlevt den engelska belägringen. Det är minsann inget lättillgängligt språk. Det förefaller nämligen att bygga på principen att stapla så många konsonanter som möj-

ligt på varandra och sedan uttala det hela ungefär tvärtom. Llangollen uttalas tex Schlangoschlen. Hur Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwllllantisilogogoch — en liten ort på västkusten — uttalas vågar vi inte ens tänka på.

NED UNDER JORDEN...

Kanalen gjorde en skarp krök och plötsligt låg Chirk-akveduktens 21 m långa och kusligt smala järntråg framför oss. Vi passerade över floden Ceriog och bortom båtbron såg vi ett svart hål i kullen framför oss.

Chirk-tunneln är 430 m

lång. Mary Belle visade sig vara skräddarsydd i höjd och bredd efter tunneln och det fanns inte många decimeter fritt vatten att manövrera på mellan valvväggen och dragstigen.

Det mörknade snabbt och vi såg snart ingenting annat än den andra tunnelöppningen som lyste som en bländande prick långt föröver. Så fort det blev kolsvart så började saker och ting hända. De gamla båtarna påstod att det spökade i tunnarna och sant är att man snart förlorar orienteringsbegreppen. Att styra på en avlägsen prick utan att se den egna båtens förstäv är som att för-

söka skjuta rätt med ett gevär med korn men utan sikte.

Båten törnar i mot dragstigen, studsar mot tunnelväggen och kraschjudet förstärks i den låga tunneln så att båtföraren blir övertygad om att han styr ett snabbt sönderfallande vrak. Båten är emellertid byggd för törnarna och fördäckets kraftiga järn-avbärare tar smällarna mot tunnelväggen.

Vi kände en viss lättnad över att Chirk-tunneln inte var längre. Englands längsta båtunnel är en halv svensk mil lång och i den manövrerade båtförarna en gång sina farkoster genom att ligga på rygg på rufftaket och sparka

fram båten med fötterna mot tunneltaket...

... OCH UPP GENOM LUFTEN

Tunnelfärden var en sensation men en större väntade — färden över akvedukten vid Pontcysyllte. Denna tillhör kanalbyggnadskonstens underverk, en fantastisk, monumental båtbro som leder över floden Dees djupa floddal.

Akvedukten är en hisnande upplevelse. På 19 väldiga pelare vilade en 308 m lång och 3,5 m bred gjutjärnsränna. Höjden är bokstavligen talat svindlande, kusliga 38 m, dvs lika mycket som ett medelsvenskt vattentorn. På

babordssidan var rännans gjutjärnskant bara några få centimeter hög och långt, långt nedanför skummade laxfloden Dees virvlar...

Detta fantastiska byggnadsverk invigdes 1805, en månad efter slaget vid Trafalgar. Akvedukten liksom hela Llangollen-kanalen konstruerades av en av 1800-talets stora tekniska genier, skotten Thomas Telford. Han var en självlärd man, började som timmerman, blev byggmästare och Llangollen-kanalen var hans första stora uppgift. Trots att kanalen går över dalar och upp i höga berg så har den på sträckan

(Forts på sid 43)



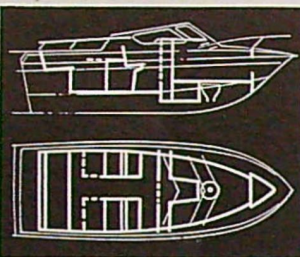
Tunnelfärderna var fascinerande upplevelser men det kändes skönt att komma ut ur underjorden och se ljus, grönska och båtar igen. Tunneln vid Chirk är 430 m lång och att manövrera i den smala tunnelpassagen med en båt utan strålkastare är en ganska nervpåfrestande uppgift.

TEKNIK FÖR ALLA

Ritningservice

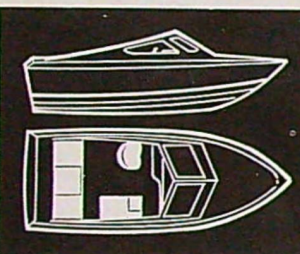
Nu presenterar vi den ärtiga Bahamaserien som konstruerats av Halvor Rosenbaum. Alla tre kan användas både som familjebåtar och för tävlingsbruk. Viss vill ni bli båtägare — rekvisiterna ritningarna och sätt igång med ett roligt och stimulerande hobbyjobb, de här båtarna klarar ni även om ni inte är professionell båtbyggare!

BAHAMA 21



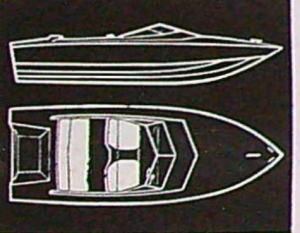
En daycruiser med 2 kojplatser, garderober och plats för toalett i ruffen. Pentryutrymmen i den rymliga, öppna sittbrunnen.
Längd: 6,30 m, bredd: 2,20 m.
Botten-V: ca 25°
Material: marinywood 8/10 mm.
Motor: inu-drev 1—2 aggregat.
Byggtid: ca 400 timmar.
Beskrevs i TFA nr: 25/26 -66
nr 3, 5, 7, 15—67.
Ritning nr 85
Pris kr 130:— + oms och porto.

BAHAMA 17



En liten daycruiser med öppen ruff och 2 kojplatser. En utmärkt week-endbåt som lätt och bekvämt kan transporteras på trailer.
Längd: 5,20 m, bredd: 2,00 m.
Botten-V: ca 20°
Material: marinywood 10 mm.
Rekommenderad effekt: 30—140 hk.
Byggtid: ca 250 timmar.
Beskrevs i TFA nr: 25/26 -66 och nr 18 -67.
Ritning nr 84
Pris kr 90:— + oms och porto.

BAHAMA 15



Bahama 15 är en öppen, föräddad, snabb båt som passar både nybörjaren och den som vill köra turistbåtslopp.
Längd: 4,50 m, bredd: 1,60 m.
Botten-V: ca 20°
Material: marinywood 8/10 mm.
Rekommenderad effekt: 20—65 hk.
Byggtid: ca 100 timmar.
Beskrevs i TFA nr: 25/26 -67
Ritning nr 86
Pris kr 50:— + oms och porto.

BYGGA BÅT — SKÖNT HOBBYJOBB!

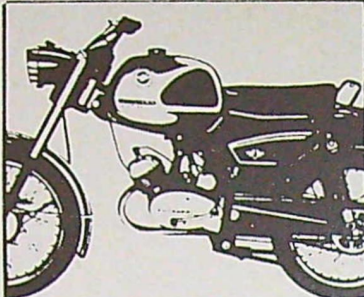
Var god sänd mig omgående mot postförskott + oms och porto de ritningar jag beställer.

..... st ritning nr 85 Bahama 21
..... st ritning nr 84 Bahama 17
..... st ritning nr 86 Bahama 15

Namn
Adress
Postadress TFA 13/68

Svars-
försändelse
Tillstånd nr 237
Stockholm 3

Till
TEKNIK FÖR ALLA
RITNINGSSERVICE
BOX 3137
STOCKHOLM 3

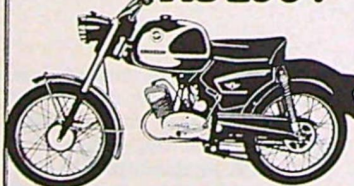


Mopeden med MC-känsla

Zündapp Super Sport är mc-kvalitet för hela slanten: Stor förkromad mc-tank. Kick-start. Fotväxel. Högt styre. Fjädringen. Den nya soffan. Mc-kvalitén på Zündapp Super Sport betyder en hel del annat också. Den är säker att köra. Den har ett andrahandsvärde som är mycket högt. (En begagnad Zündapp Super Sport är inte så speciellt mycket billigare än en ny.) Du kanske vill se den? Titta igenom alla tekniska uppgifter? Skicka in kupongen bara, så kommer Zündapps färgbroschyr i brevlådan! Skicka kupongen till AB Motorkraft, Regeringsgatan 89, Stockholm C.

Vilken lätt MC är mest köpt?

Zündapp KS100!



Skicka mig färgbroschyrerna med alla tekniska uppgifter om Zündapp Super Sport!

Namn
Adress
Postadress TFA 13/68



RADIO SYD PÅ MALLORCA

Om någon läsare av ovanstående rubrik får för sig att Cheeta II ska börja sända från Mallorca har han alldeles fel, den gamla piratskutan ligger fortfarande kvar som kafébat nere på Kana-rieöarna. Radio Syd är ett i hela Spanien inregistrerat namn för det svenska program som sedan flera år tillbaka sänds över Radio Popular de Mallorca. Eftersom av detta program är väldigt för de flesta DX-are, bl.a. presenterades verksamheten i en artikel i Eter-Aktuellt för två år sedan. Därefter har dock en del genomgripande förändringar skett, varav den viktigaste är den, att man har lämnat mellanvägen och endast sänder på FM 97,5 MHz. Orsaken här till är den förstås övergång till FM som de flesta spanska radiostationer kommer att företa. Under en övergångsperiod sänder många stationer på såväl mellanväg som FM, så även Radio Popular de Mallorca. Nu har man på Radio Syd i ett tidigt skede lagt beslag på den bästa sändningstiden mellan kl 19 och 20. Genom övergången hoppas man naturligtvis även kunna erbjuda bättre ljudkvalitet för de kränsa svenska turisterna som är vana vid vårt utbyggda FM-nät. Chef för Radio Syd på Mallorca är Lars Magnus Westrup. Till sammans med fru Inger sänder han varje vardag en timmes underhållning för de svenska turisterna. I programmen bjuder man på färsk nyheter från Sverige, tips för turisterna och så förstås musik och reklam. För reklamen står inte bara lokala restauranger och hotell utan även svenska läkemedelsföretag, resebyråer, flygbolag och banker. På onsdagar tar paret Westrup dock ledigt och låter ett par andra Mallorcasvenskar ta över studion. Det är Curt och Birgitta Renkowitz som serverar en onsdagskonsert, alltså ett program med huvudsakligen seriös musik.



Inger och Lars Magnus Westrup i Radio Andorras studios.

Lyssnar nu verkligen turisterna på detta program? Förra året gjorde en svensk civilekonom en lyssnarundersökning där han slumpvis tillfrågade 500 svenska turister. Resultatet blev en positiv överraskning, det visade sig nämligen att varannan av de tillfrågade hade lyssnat på programmet under sin vistelse på ön och ännu fler svarade ja på frågan om de överhuvudtaget visste att det fanns ett svenskt program. Denna kunskap hade de bl.a. fått genom alla reklamskyltar som finns uppsatta litet varstans i Palma, genom resebyråerna och genom vänner och bekanta. Den bästa reklam som Radio Syd på Mallorca fått någonsin är troligen det långa inlägg om programmet som var med i Ulf Thoréns "Hänt i veckan" i hösten. TV-inspelningen uppmärksammades inte bara här hemma utan lämnade även spår efter sig i Palma. Den förträfflige herr Thorén fick

nämligen för sig att man skulle ordna en kräftskiva som ram för programmet. Sagt och gjort, nyheten om kräftskivan annonserades via radion och 24 timmar efter det att idén hade klickats satt bortåt 1 000 turister och fröjades i södra Europas största kräftkalas!

Mallorca har visserligen under högsäsongen den största "svensk-tätheten" i hela Spanien, men Lars Magnus Westrup har planer på att med sina program nå svenskarna i hela Spanien. Här till behöver han en starkare sändare, och därför har han förhandlat med Radio Andorra och även varit på ort och ställe för att studera möjligheterna till ett regelbundet svenskt program över denna station.

Slutligen kanske några ord om Radio Popular de Mallorca. Stationen ligger inne i Palmas gamla stadsdel. Därifrån går programmen per kabel upp till Valdemosa där antennerna står. Mellanvägsfrekvensen är 1 268 kHz och det händer att stationen hörs i norra Europa när den har förlängd sändningstid. Inredningen på stationen är inte alltför imponerande efter svenska förhållanden, men efter spanska förhållanden är den ganska representativ. Det förtjänar dock att nämnas att man snart ska lämna de gamla lokalerna och flytta in i nya moderna studios.

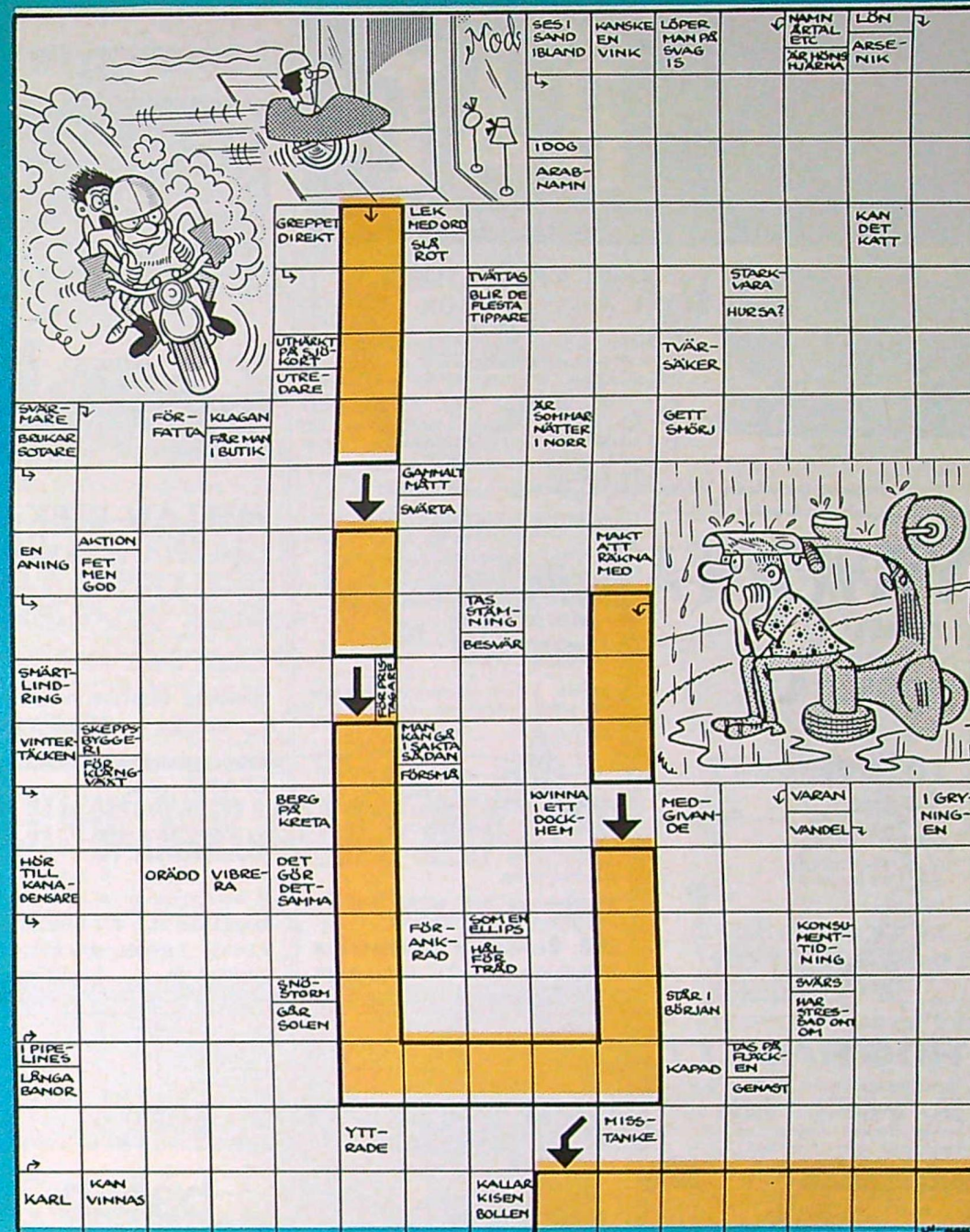
LA-BLANDNING

Vi är nu mitt inne i de period då Sydamerika dominerar banden om nätterna. Den tidiga delen av säsongen fram till juni var i stort sett normal med en del nätter med mycket goda förhållanden. I Shortwave Bulletin, veckobulletinen där de flesta LA-specialisterna finns, hittar vi en hel del fina loggningar.

Radio El Mundo i Ecuador har rört på sig litet och hörs nu på 4 740 kHz, ofta med god styrka omkring kl 05. På 4 795 kHz har en ny bekanskap dykt upp, nämligen Radio Quince i Bogotá, hörd kl 04.45. Radio San Juan i Tarma, Peru, har avlyssnats på 4 890 kHz kl 05 och 5 kHz högre rapporteras Radio Chamchamayo i Peru vid samma klockslag. På 4 950 kHz rapporteras två ytterst rara stationer, nämligen Radio Juan XXIII i Bolivia och Radio Jutecalpa i Honduras. Bolivien är hörd vid 02-snåret, medan Honduras-stationen är avlyssnad omkring kl 05, vanligtvis stänger den 05.05. En annan ny Bolivian är Radio San Rafael, som hörts på 5 055 kHz kl 01.30. Vid samma tid har Radioemisora Loyola i samma land avlyssnats på 5 995 kHz. På 5 060 kHz sänder nu venezuelastationen Radio Litoral. Tidigare har den hörts i Sverige på 3 205 kHz. Som synes finns det en hel del nytt att lyssna efter för den som har tålamod och tur. På tal om tur så har en del överraskande QSL trillat in fram på vårkanten. La voz de los Caras i Ecuador och Ondas del Meta i Colombia, tidigare kandidater till TFAEs gyllene papperskorg, har fått ett ryck och besvarat flera rapporter. Överraskande svar meddelas även från Radio Valle-dupar och XEMP, La Charrita del Cuadrante i Mexico.



DX-Parlamentet i Norrköping ska snart avhandlas i denna spalt. Här en bild från Umeå-Parlamentet och DX-Alliansens förhandlingar. Från vänster Lars Stenkl, Peter Högfeldt (dechargeordföranden), Nils Ingelström och Bertil Larsson. Den sistnämnde är arrangör för årets DX-Parlament.



TFA-KRYSS 10: Först öppnade rätta lösning hade insänts av Bertil Gustavson, Stockholms-vg 86, Enskede, och 50 kr blir priset. 25 kr var vann Anders Ohlsson, Box 474, Kungsgården, samt Torsten Vidarson, c/o Levin, Solvallavä 41, Sundbyberg.

TFA kryss 13

Vi delar ut ett förstapris på 50 kr samt två priser på 25 kr. Insänd krysset ifyllt eller en avskrift tillsammans med tävlingskupongen nedan till TEKNIK FÖR ALLA, Box 3137, 103 62 Stockholm 3. Märk kuvertet "TFA-KRYSS 13". Lösningen ska vara oss tillhanda senast den 3 juli 1968.

Kupong till TFA-KRYSS 13

Titel
Namn
Bostad
Postadress

TEKNIK FÖR ALLA

ANNONS-
AVDELNINGEN
Drottninggatan 6, Sthlm C
Telefon 08/23 40 20 (vx)
Postgiro 15 79 92

BÅT

ANNONSER



Panoramaruta 138:—

F:a Harald Gustafsson, Västnången 31, Borlänge 5, tel 0243/130 19.

BÅT BYGGSATSER TILLBEHÖR

Cabinbåt 5,5 m kr 3 500:—, Daycruiser 5,6 m kr 5 200:—, vattenskiidbåt 3,75 m kr 825:—, V-bottenbåt m. steglister 4,5 m kr 1 080:—, RITNINGAR till 20-tal båtar. Båtspik, skruv, lim och plywood. Rattar, panoramarutor, loggar, lanternor, reglage, varvräknare, vattenskidor. Katalog mot portokostnad 60 öre.

YAMAHA

NYHET!
3,5 och 5 hk
BENSINDRIFT

8 hk specialkonstruerad för
FOTOGENDRIFT
90 öre
pr timma

Aukt. återförsäljare
över hela landet

Generalagent:

AB MOTORREIMERS

Östermalmsg. 66 • Sthlm Ö
Telefon 08/67 70 05-07

HÖG RABATT

Nya utombordsmotorer -68 alla märken och storlekar. Crescent plastbåtar -68 hela serien Jätfefina amorteringsvillkor — byten. Egen aukt serviceverkstad

SKANSTULL marin AB

Box 93 Johannessov 1, Sthlm
08/43 11 95, 43 11 96
Under Skanstullsbron S.V.-sidan

Fina fynd i varje
nummer bland TfAs
BÅTANNONSER

DYK

Av Gunnar Nordanfors. 2:a uppl. Råd och anvisningar i undervattenssimning, undervattensfotografering och undervattensfiske för sportdykare.

Handbok nr 20.

Pris 7:50 + oms.

P 18' SOLVIGG



glasfiberbåten med tråkänsla. 4 kojplatser. 30 hk, 20 knop.

PETTERSSONS BÅTBYGGERI
Öregrund • Tel. 0173/302 63, 302 15



MELLAN-BLEKAN

Längd 5,30 m — Bredd 2,10 m. Rymligare — snabbare. En snipa för den kräsne. Byggs med vindruta eller kabin och 2 kojplatser. 5 års skriftlig garanti. Säljs endast direkt från fabrik.

Blekinge Glasfiberindustri AB
Näragöl. — Tel. 0455/921 21

SPANT- och BYGGSATSER BAHAMA 15

• reparationer • nybyggen
• ombyggnader • inredningar

BAHAMA 21 o 17? Kontakta oss!
EINAR LINDH BÅTBYGGERI
Spillersboda Tel. 0176/212 56



bygg båten själv

Av Per Brohäll. Den enda handboken i sitt slag för amatörbygge av båtar. Utörlig handledning i material, byggnadsteknik och verktyg för motor- och segelbåtsbygge. Skriven i samarbete med landets skickligaste båtbyggare. Över 200 sidor, rikt illustrerad. 2:a uppl.

Handbok nr 25. Pris 20:— + oms.

Till **TEKNISKA FÖRLAGS AB**, Box 3137, Stockholm 3

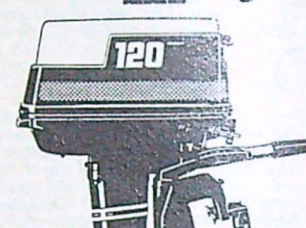
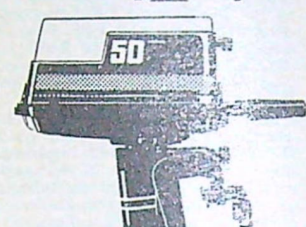
Sänd mig omgående mot postförskott + oms och porto ex. av Bygg båten själv.

Namn

Adress

Postadress TFA 13/68

lägsta pris på knopen



Se, kör och köp NYA
ARCHIMEDES

Återförsäljare över hela landet

DX-BOKEN

Lyssna på kortvåg

Av Hugo Gustafsson

Ny omarbetad upplaga av den populära DX-handboken

Lär DX-ingens finesser!
Lär tävlingsteknik för kortvågssjakter!

Nytt intressant innehåll:

Vad är DX-ing? — Radiovågor — Frekvensområden — Radiomottagare och antenner — Tidskillnader — Att hitta rätt station — En trevlig hobby — DX-hobbyn ger gott utbyte — Attraktiva QSL — Lätt att skriva lyssnarrapporter — Skriv själv på engelska och spanska — Fraser och glosor på engelska och spanska — Svenska röster från främmande länder — DX-program — Vi ordnar en DX-loggbok — Nytt rapportformulär — DX och bandinspelningar — Populära radiostationer — Lyssnarnöje — DX-klubbar och organisationer — DX-tävlingar — Vinnande teknik i DX-tävlingar — DX i cirkel och fritidsgrupp — Vart sänder man lyssnarrapporter? — Pris kr 9:50 + oms

DX-kortvågsslyssning

Av Hugo Gustafsson

Kort handledning för nybörjare, med studieplan för cirkelverksamhet.

Pris kr 3:25 + oms

Bli medlem i TFAs Eterklubb!

Följ DX-nyheterna i TFAE-spalten i varje nummer av TEKNIK FÖR ALLA!

Till **TEKNIK FÖR ALLAS ETERKLUBB**, Box 3137, Stockholm 3.

Jag anmäler mig för gratis medlemskap i Teknik för Allas Eterklubb och önskar utan kostnad få medlemskort, upplysningar om klubbens verksamhet samt prov på TFAs populära rapportkort. (Gör ett kryss i vidstående ruta om medlemskap önskas.)

Beställer härmed följande mot postförskott:

Rapportkort i flerfärgstryck à 20 öre + porto.
.... st Rapportkort med engelsk text.
.... st Rapportkort med fransk text.
.... st Rapportkort med portugisisk text.
.... st WORLD RADIO TV HANDBOOK 1968 års uppl. kr 29:50 + oms och porto.
.... st DX-BOKEN Lyssna på kortvåg 9:50 + oms och porto.
.... st DX-Kortvågsslyssning 3:25 + oms och porto

Namn:

Födelseår:

Bostad:

Postadr.:

RÄKNESTICKAN OCH DESS ANVÄNDNING



Av Tore Porsander. 16:e upplagan. Handbok nr 1. PRIS 4:50 + oms. Bäckerna sändes mot postförskott + porto

TEKNISKA FÖRLAGS AB

Box 3137 — Stockholm 3

MODELLJÄRNVÄGEN ALLA FÅR PLATS MED!

ARNOLD rapido

N-skalan = 1/4 av HO-utrymmet. Tekniskt fulländat! Skaffa ARNOLD katalogen hos Fackhandeln el. direkt från oss.



SVEN E. TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI

Storgatan 25, 211 41 Malmö

st katalog ARNOLD rapido, pris 1:50 (bifogas i frimärken)

Adress:

Namn:

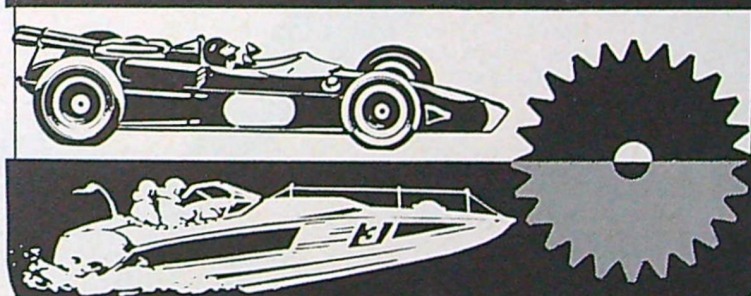
Postadr.:

TFA 13/68

TEKNIK FÖR ALLAS DEKALER

Den självhäftande TEKNIK FÖR ALLAS-dekalen framställde vi för att skicka med till våra ritningskunder, som använder den för att pryda upp sina byggen.

TEKNIK FÖR ALLAS



Många av våra läsare har bett att få köpa dekalerna separat för att fästa på bilar, båtar, motorcyklar, mopeder osv. Därför ha vi nu introducerat TEKNIK FÖR ALLAS:s självhäftande dekal som en artikel i vår service.

Dekalen är framställd i blått och rött tryck på plast. Den svart-vita illustrationen häröver är i naturlig storlek. Priset är 60 öre per styck.

Till **TEKNIK FÖR ALLAS-SERVICE**, Box 3137, Stockholm 3.

Undertecknad önskar mot postförskott erhålla
TfA:s självhäftande plastdekal, pris 60 öre per st + oms. Bifogas likvid i frimärken sänds dekalerna portofritt.

Namn:

Bostad:

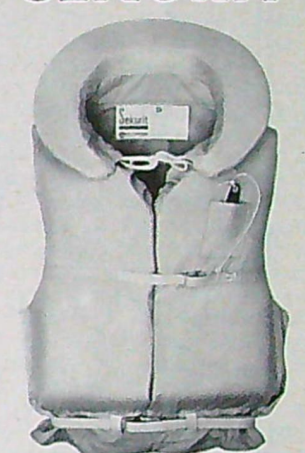
Postadress:

ny-nya TOMOS



Sänd efter broschyr på TOMOS GT

SEKURIT



VDN-deklarerade flytvästar för säkerhet på sjön. Material: Prima rötskyddad bomullsväv med fyllning av portät skumplast. Finns i 6 olika viktclasser. Pris ex. 80 kg ca-pris 81:—

Sekurit-Pop, samma som ovanstående men i något enklare utförande och till lägre pris. Pris ex. 80 kg. ca-pris 69:50.

SAILOR

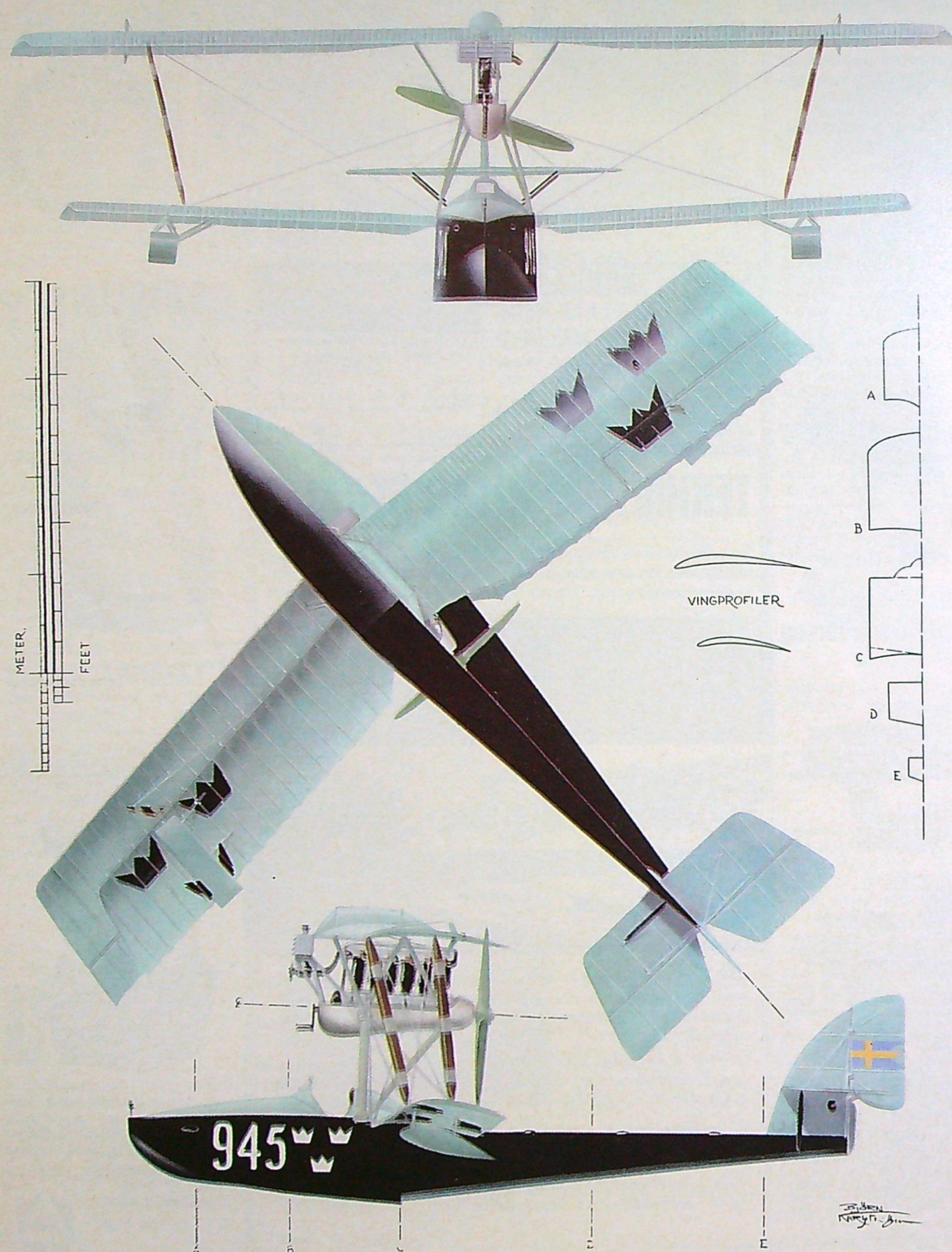


Seglar- och sportfiskevästen. Utformad i samråd med VM-mästaren Göran Andersson, Marstrand. Material: Vattenavvisande vävnylon med fyllning av portät skumplast. Finns i 2 olika viktclasser.

50 kg ca-pris 65:50.

80 kg ca-pris 78:50

ABC FABRIKERN
KUNGÄLV



JAKTFLYGBÅTEN MACCHI M7

Italienarna satte in jaktflygbåtar i luftstriderna mot österrikarna i första världskrigets slutskede. Det var snabba plan, t o m så snabba att en version efter kriget vann Schneider-trofén, sjöflygplanens färdmästerskap. Två sådana Macchi-flygbåtar inköptes av det svenska militärflyget.

År 1912 grundades Societ  Anonima Nieuport Macchi och följande  r tillverkades det första flygplanet, "Parasolen". Alls dan 1913 har Macchifabriken konstruerat och tillverkat ett stort antal olika typer. Tidigt specialiserade sig företaget på flygbåtar och sjöflygplan och blå då utvecklingar av t vlingsplanen kring Schneider Trof n ritade av Mario Castoldi. Under den senare delen av 1930-talet övergick Macchi till konstruktion av jaktflygplan, vilket ledde fram till konstruktionen av Italiens bästa jaktplan under det andra världskriget.

Under första världskriget byggde Macchi huvudsakligen Nieuport-jaktplan för leverans till den italienska armén. Dessutom tillverkades flygbåtar av egen konstruktion och  r 1918 levererades inte mindre än 1375 flygplan från Macchifabriken. Efter freden påbörjades Macchi konstruktionen av ett antal tävlings- och rekordflygplan.

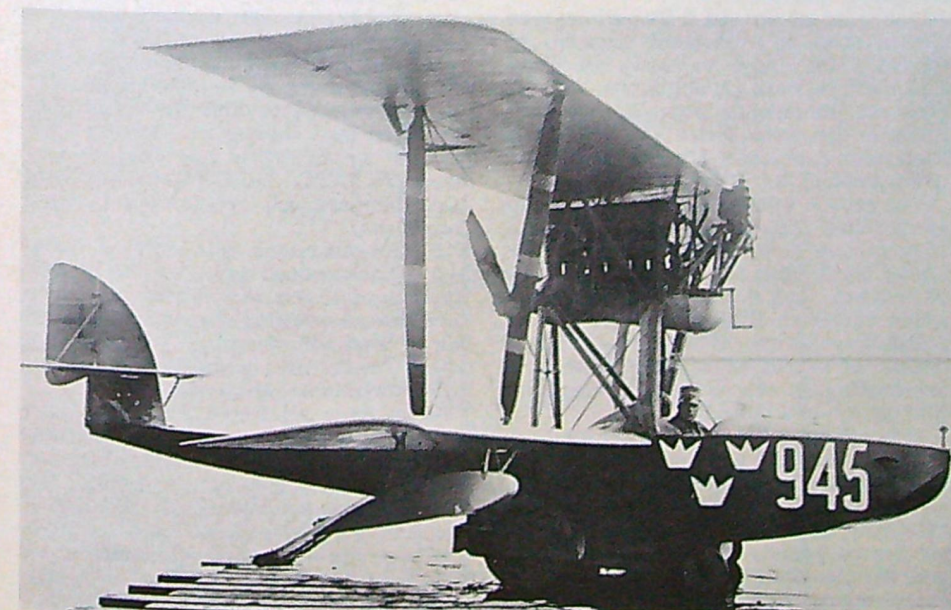
Bland de första t vlingsflygplanen märks Macchi M7 som var en dubbel-d ckad flygb t f rse d med en 250 hk Isotta Fraschini 12-cylindrig V-motor. Med löjtnant Giovanni de Briganti som förare hemfördes  r 1921 Schneider-trofén med rekordhastigheten 287 km/tim.

Macchi M7 var en direkt utveckling av M5 och båda dessa typer användes ursprungligen inom det italienska försvaret som jaktflygb tar. Totalt tillverkades under det första världskriget 350 Macchi M5 och M7. I krigets slutskede var M7 världens motorstarkaste jakt-flygb t.

Det svenska arm flyget började omkring 1917/18 undersöka möjligheterna till konstruktion av ett effektivt jaktplan. Tidigare flögs samtliga svenska arm flygplan helt utan fast bevapning. Försöken med ett helsvenskt jaktplan f rse t med fast bevapning påbörjades genom Södertälje Werkst ders SW 15. Försöken, som inte var helt framgångsrika, kröntes så småningom med viss framgång i och med att J 23-an flögs första gången (TFA 9/68). Redan tidigare, omkring 1919, hade den  sterrikiska Ph nix-jagaren börjat tas i bruk.

Marinens flygv sande mottog  r 1919 som gåva av den italienska staten två jaktflygb tar av typen Macchi M8 och Savoia S13. Dessa plan efterföljdes senare av ytterligare några få S13. Inga av marinens jaktflygb tar lyckades gå till historien med något större mått av  ra i beh ll. Samtliga kasserades inom

ett eller två år efter ett mycket ringa flygtidsuttag. Trots detta sneglade arm flyget på marinens jaktflygb tar och man trodde sig här ha ett idealplan f r basering på någon av Sveriges talrika insjöar. Planet skulle kunna operera oberoende av start- och landningsbanor och dyka upp där fienden kanske minst väntade det. Två Macchi M7 inköptes 1919 från Italien, båda f rse da med Isotta Fraschini-motor på 250 hk. Planet hade en fast bevapning bestående av två 8 mm kulsprutor monterade i flygb tens nos. M7 var ensitsig och hade en längsta flygsträcka på 840 km. Inte heller arméns Macchi M7 lyckades rita några större bokstäver inom det svenska militärflygets historia. De två planen fick nummer 943 och 945. Om 943 finns överhuvudtaget inga uppgifter att tillgå, medan det framgår att 945 användes ända fram till det självständiga flygvapnets bildande den 1 juli 1926. Planet finns dessutom bevarat vid de flyghistoriska samlingarna i Linköping. Den mest uppmärksammade flygningen med 945 företogs  r 1925, då nuvarande överstelöjtnanten Nils Kindberg flög från sjön Roxen via L ndar ngen till Helsingfors och sedan via Reval och Mar  åter till Roxen. □



DATA OCH PRESTANDA:

Motor:	Isotta Fraschini på 250 hk
Spännvidd:	9,95 m
Längd:	8,10 m
Höjd:	2,95 m
Vingyta:	26,60 m�
T�mvikt:	775 kg
Flygvikt:	1 080 kg
Högsta hastighet:	220 km/tim
St�gf�rm�ga:	5 000 m/21 min
L�ngsta flygstr�:	840 km
Bevapning:	2 st 8 mm kp

Text BO WIDFELDT

Teckning BJÖRN KARLSTRÖM

Detta  r en av de båda svenska Macchi-jaktflygb tarna. Ett av planen användes ända till 1926 och finns få bevarat i de flyghistoriska samlingarna på Malm n.

utom bordar TEST

Är Archimedes-Pentas nya Offshore 550 starkare än den tidigare modellen E 50?

Vi har jämfört den nya motorn med den gamla och våra testvärden visar både ökad effekt och lägre ljudnivå. Samtidigt har vi gjort bränsleprov med olika propellrar, prov som klart visar vikten av att välja rätt propeller för båten.

PENTA 550



För ett par år sedan övertog Crescent Electrolux-koncernens snurrettillverkning. Man har sedan dess inte utan spänning väntat på vad som skulle ske med den största svensktillverkade utombordaren, Archimedes-Pentas gamla E 50.

Fjölårets modell av denna motor bjöd inte på några nämnvärda sensationer. En väsentlig sak hade dock skett, nämligen att de tidigare ständigt krånglande tändspolarna utbytts mot sådana av ett mera pålitligt märke. Tändningssidan har alltid varit en svag punkt på Archimedes och Penta förändringen var väntad.

I år har det emellertid börjat ske saker och ting. Crescent-ingenjörerna har inte legat på latsidan och 1968 års motor har faktiskt ganska litet gemensamt med tidigare E 50.

Den nya motorn heter 550 Offshore. Till exteriören skiljer den sig betydligt mot den tidigare neutralt kylskåpsvita Electrolux-motorn. Greve Sigvard Bernadotte har tagit hand om formgivning, en sakt färg på motorn och gett Archimedes-Penta-serien en helt ny karaktäristisk profil.

De väsentliga förändringarna finns dock under kåpan. Man får faktiskt titta två gånger för att se släktkapvita E 50:s och 550 Offshore's motorenhet. Svänghjulet är nytt, startmotorn likaså på elstartmodellen, hela elsystemet för-

ändrat — bla har säkringar tillkommit — bränslepumparna är nya och de för E 50 typiska — och ljudalstrande — "förgasarrattarna" har bytts ut mot en insugningsljuddämpare.

E 50 gav 43 hk vid 5 500 v/min, nya 550 Offshore ska däremot prestera 52 hk vid 5 800 v/min. Vi ansåg att bästa sättet att ta reda på skillnaden var att göra ett jämförande prov. E 50-motorn tillhörde den sista serien som kom från Electrolux-fabriken i Ulvsunda, nya 550 Offshore kom från Crescent i Uppsala.

Vid provet kunde vi klart konstatera en skillnad. 550 Offshore gav ett högre varv och en fartökning på en knop. En knops fartökning kanske inte förefaller så mycket, men det torde nog vara ungefär vad man kan vänta med den effektökning det här är fråga om. Vi lade också märke till en rejälare skjuts vid accelerationen och ett mera skonsamt ljud på den nya motorn.

Hur har man då uppnått effektökningen? I första hand har detta skett genom en förbättrad balansering av insugnings- och avgassidan. Trippelsystemet med tre cylindrar, tre förgasare och tre tändspolar ger betydande möjligheter i den vägen. En trecylindrig motor ger följande exceptionellt goda möjligheter när det gäller att utnyttja motorns arbetstakt vid insugning och spolning och är här

överlägsen andra cylinderantalkombinationer utom den sexcylindriga, som ju dock blir mera komplicerad och dyrbarare. Till effektökningen bidrar också bla en ny riggkonstruktion som ger extra stor avgasvolym och därmed bidrar till avstämningen av avgassystemet.

Den nya riggstammen är vattenfylld av kylvatten upp till breddavloppet. Därtill har motorn en helt ny vevaxelkonstruktion med vevstakarna styrda i kolven, en konstruktion som medger visst övervarv. Därtill har 550 Offshore en ny insugdämpare och avstämning i avgaskanalerna.

På förgasarsidan kan noteras annan typ av insugningsventil, annan flottörupphängning och nya munstycken. Motorn har nu också kraftigare magnet och högre sekundärspänning i tändspolen, vilket resulterar i gynnsammare turbulens i förbränningsrummen.

Vi nämnde att ljudet var mera dämpat. Minskningen av ljudnivån har uppnåtts genom den nya insugningsljuddämparen och genom att kåpan mdrasserats på insidan med cellplast. E 50 var tidigare med sina 97 dB(A) en mycket högljudd motor och minskningen till 94 dB(A) (decibel mäts enligt en logaritmisk skala och en minskning med 3 dB(A) innebär att ljudet sänkts med ca 29 procent) torde bidra till ökad trivsel

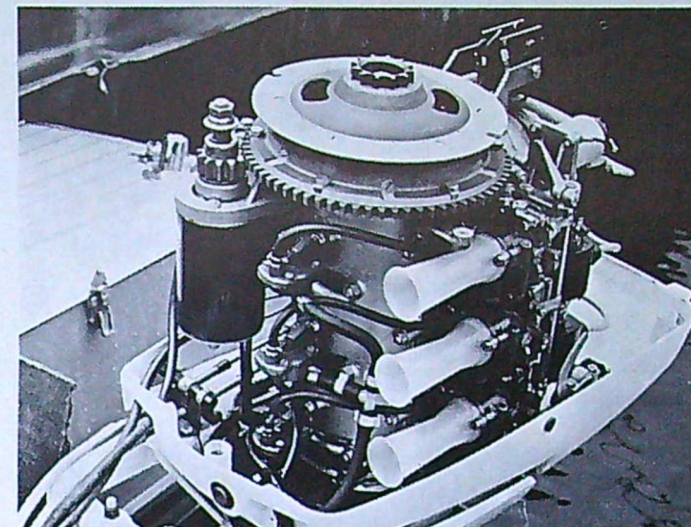
för både dem i båten och för dem som bor nära farlederna.

Elstartmodellens "instrumenttavla" med start, stopp och fjärrmanövrerad choke har nu ersatts med ett tändningslås, en i och för sig klar förbättring, som dock kunde ha varit bättre om tändningslåset var mera pålitligt. Vi hade problem med två tändningslås i följd.

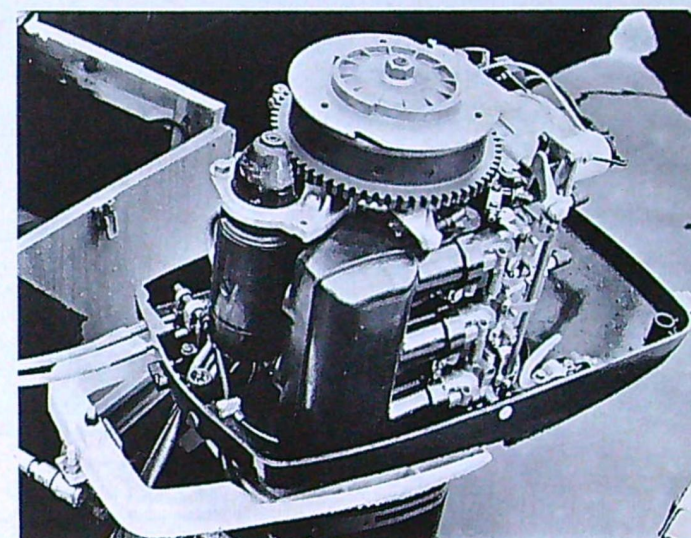
Den provade motorn var en av de första som var leveransklara. Vid provet fanns ännu ingen ny instruktionsbok utan endast ett omtryck av den gamla E 50-instruktionsboken, som nu lämnar en hel del missvisande data, måttuppgifter och på ett befärande t ex kopplingen av elstartmotorn.

Motorn provades sig lättstartad och gav god tjänst under provet. Bränslesiffrorna visar att den Offshore var en smula mera törstig än gamla E 50, men att även den nya motorn gav snabbt minskande bränsleförbrukning vid gasavdrag. En förbränsling på 0,56 l per distansminut vid nästan 38 knops fart är verkligen en låg siffra för en utombordare.

Vi gjorde också prov med olika propellrar. 550 Offshore varvade upp till sitt högsta tillåtna varv med märkets sk blå propeller, men toppfarten blev då lägre och bränsleförbrukningen högre. Den sk vita propellern var otvivelaktigt den korrekta för båten och uppgifterna om skillnaden i prestanda kan tjäna som en tankeställare vid propellerval oavsett vilken motor det gäller. Valet av rätt snurrepropeller har stor betydelse både då det gäller farten och motorns bränsleförbrukning och kan också i hög grad påverka motorns livslängd. □



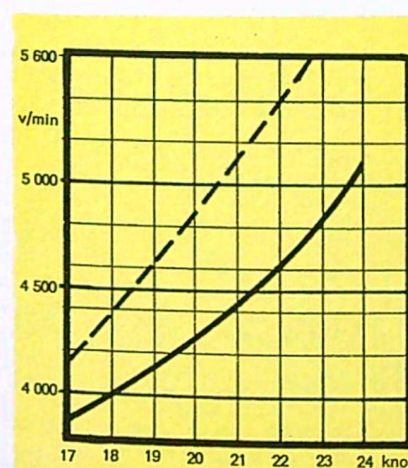
Detta är en Archimedes E-50 E av den typ som tillhörde den sista serien från Electrolux-fabriken i Ulvsunda. Fjölårets Crescent C 50 hade ungefär samma exteriör, men redan då hade tändspolarna bytts ut mot ett pålitligare fabrikat.



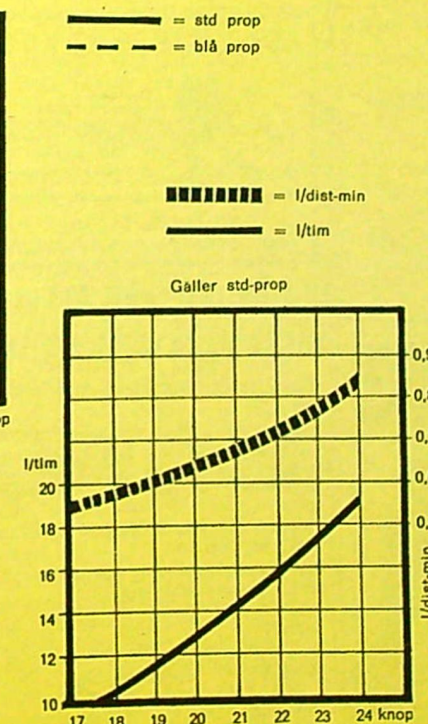
Här är Archimedes 550 Offshore, Crescentfabrikens vidareutveckling av E 50. Man lägger märke till nytt insugningsystem, nytt svänghjul och ny startmotor. Därtill är hela elsystemet nytt. Förändringarna är även i övrigt så stora att man kan tala om en helt ny modell av motorn.

Text
STIG SANDELIN

Foto
REIJO RUSTER



Dessa två diagram visar dels den effekt propellervalet kan ha för båtens hastighet vid olika varvtal, dels timme- och distansförbrukning för en Penta 550 med standardpropeller. Kurvan för bränsleförbrukningen per körd distansminut når sitt minimum utanför diagrammet, vid omkring 3 500 v/min eller farten 14 knop, där båtens planingströskel ligger.



DATA OCH PRESTANDA

Provet utfördes med en Mustang campingbåt med en längd av 4,70 m och en bredd av 1,85 m. Båtens tomvikt är ca 200 kg. Med två personer mobord uppnåddes följande värden: med Penta Offshore 550:

Varv/min	Fart	Bränsleförbrukning	Ljudnivå
5 100 v/min	24 knop	19,7 l/tim (0,82 l/sjöl) 94 dB(A)	
4 600 v/min	21,9 knop	15,6 l/tim (0,71 l/sjöl) 93 dB(A)	
4 000 v/min	17,9 knop	10,1 l/tim (0,56 l/sjöl) 92 dB(A)	

med Archimedes E-50:

4 900 v/min	23 knop	17,7 l/tim (0,77 l/sjöl) 97 dB(A)	
-------------	---------	-----------------------------------	--

Vid båda proven användes standardpropeller, diameter 285, stigning 310 mm.

DATA

Penta Offshore 550 är en trecylindrig vändspolad tvåtaktare med en slagvolym på 600 cm³. Effekten är 52 hk vid 5 800 v/min. Cylinderdiametern är 62 mm och slaglängden 66 mm. Kolvmiddelshastigheten vid 5 000 v/min 11 m/sek. Motorn har tre förgasare, membranpumpar och gummiupphängning och finns både i hand och elstartmodell. Motor med lång rigg och utan elstarttillsats väger 64 kg. Bränsletanken rymmer 25 l och oljebländningen är 2,5 procent.

PRIS

Priset är 5 195:— med kort rigg och i handstartutförande.

TILLBEHÖR OCH RESERVDelar

Kåpa 319:—, propeller 93:50, kolv komplett 58:—, packningssats 53:—, topplockspackning 2:60, stödxel 15:85, bränsletank 176:— och komplett Teleflex-enspaksreglage 299:—.

TEKNIK FÖR ALLA ANNONSÄVDENINGEN Drottninggatan 6, Sthlm C Telefon 08/23 40 20 (vx) Postgiro 15 79 92

FYND ANNONSER



W-Brygga

Chalmersprovad

löser era problem med att komma åt bilen underifrån. Den är i första hand avsedd för hemmabruk, vid inspektioner av framvagn respektive bakvagn och vid mindre reparationsarbeten.

Bryggorna är lätta men mycket stadigt konstruerade och kan när de ej används, skjutas ihop och tar på så sätt mycket litet utrymme. Beställ på nedanstående kupong från

VERKSTADS AB WINROTH & Co, Lindholmsvägen 25
417 08 Göteborg

- ☐ Sänd en sats à 115 kr inkl. oms. exkl. frakt till
☐ Sänd ytterligare information till

Namn

Adress

Postadress

Bilmärke TFA 13/68



ETT FYND FÖR DEN ELEKTRONIK- INTERESSERADE

En idealisk samling kopplingsschemor samlade till 11 böcker. Hela serien innehåller över 380 olika transistor-kopplingar. Var bok mellan 30-40 olika. Pris: Hel serie 132:- per st. 12:-. Begär innehållsförteckning från gen. agent

B. PERSSON Fack 30 MORA.

BESTÄLLNINGSKUPONG

Firma:

st.

Härmed best. följ. varor, vilka annonseras i TEKNIK FÖR ALLA nr 13/68

Varorna sändes mot ☐ postföreskott ☐ avbetalning enl. annonsvillkor

☐ Katalogbroschyr (om detta erbjudes.)

Beställare:

Adress:

Postadress: TFA 13/68

TRM Elektronik presenterar AMERIKANSKA POLISMOTTAGARE

SUPERMULTIBANDER
25-85 Mc, 168 Mc-band

MULTIBANDER
25-85 Mc

Lågbrusig
High Gain-kretsar
Svepinställning
Fästningsordning
för bil

SPIONSÄNDARE

Världens minsta och
känsligaste i sin klass
OBS! Har demonstrerats
i Svensk TV och RT.

TRM FM-SÄNDARE

Modulatorer
Frekvenskontroll
God musikåter-
givning

WORLD IMPORT

Fack, Handen 1
avd. UK-Radio

Ordertelefon 08/777 55 10

- st SUPERMULTIBANDER à kr 154:50
 - st MULTIBANDER à kr 124:50
 - st TRM-SPIONSÄNDARE à kr 54:50
 - st byggsats till d:o à kr 32:-
 - st TRM FM-SÄNDARE à kr 72:50
- Priser gäller exkl oms och porto.
12 månaders garanti lämnas på alla apparater.
Att omgående levereras till:

Namn

Adress

Postadress TFA 13 68

WALK-E-TALKIE

Prisexempel
100 mW Star 43:50
100 mW Pony CB-16 111:-
5 W från 340:-, 17 trans.

Sveriges största privatradio katalog mot 1:- i frim.

Sveriges lägsta priser.

Malmö Technical Imp. AB

Köpenhamnsvägen 5 D - Malmö V

NI HAR INTE RÅD ATT MISSA VÅRA NETTOPRISER!

Detta lämnar vi på verktyg och maskiner.

Vår STORA NETTOPRISKATALOG med över 1000-talet verktyg och maskiner med garanti erhåller Ni vid insändandet av namn och adressuppgifter.

OBS! Vår STORA VERKTYGSKATALOG ÄR GRATIS.

Var vänlig sänd mig ett ex. av Er stora verktygskatalog till:

NAMN:

ADRESS:

POSTADRESS: TFA 13 68

DOCOAB

Box 2016 431 02 MÖLNDAL 2

Reflex



REFLEX kopplingsur för veckoprogram
Kopplar under hela veckan radion,
bandspelaren, belysningen, värmen i
sportstugan m. m.
Är dessutom en vacker prydnads-
klocka med exakt gång.

RIKTPRIS KR 375:-
INDUSTRI AB REFLEX
Flystagränd 3-7, Sthlm
Tel. 36 46 42, 36 46 43

FM/AM radio P1, P2
P3 inb. i öltunnmodell.
Autom. Frekv. Kontroll
10 trans. 6 mån. ga-
rant. 7 dagars retur-
rätt 198:- exkl. oms
BROSCHYR GRATIS
Ombud, återförs. sökes.

DURGAS IMPORT Box 29, Gagnef

POLIS RADIO

FANTASTISK NYHET

Med Polisradion kan Ni lyssna på Po-
lisen över hela landet. Polisradion
utmärkes av mycket hög känslighet
och frekvensstabilitet. 3 st transi-
storer borgar för hög förstärkning. Ni
får Polisradion hem till Er trimmad
och helt färdig.

PROVA DEN I 14 DAGAR
Är Ni inte riktigt nöjd, skicka den
inom 14 dagar till oss, så får Ni Era
pengar tillbaka.

6 MÅNADERS GARANTI

Beställ redan idag.
Pris endast kr 58:70 exkl oms och
porto. (Finns även i byggsats och
kostar då kr 36:70 med apparatlåda).

SPIONSÄNDARE

Minisändare storl. 1/2 tändsticksask.
Registrerar den svagaste viskning.
OBS! Originalmodell. Lämplig för av-
lyssning och kommunikation. Räck-
vidd 500 met. På FM-bandet. Kom-
plett byggsats med utförlig arbetsbe-
skrivning. (Byggtid: en halvtimme)
Pris 45:- + oms o. porto.

SVENSKA TELEC AB

Avd. för elektronik
Box 90, 801 02 GÄVLE

Ordertel. 026/18 57 40

Sänd omgående:

- st Polisradio à 58:70
 - st Polisradio (byggsats) à 36:70
 - st Minisändare à 45:-
 - st Reservbatterier à 2:-
- Samtliga priser exkl. oms och porto.
Ritningar på andra apparater med-
följer. Varvräknare, förstärkare m. m.!

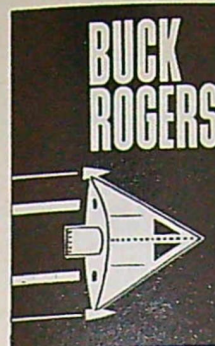
Namn

Adress

Postadress

Postnummer TFA 13/68

ALLA ORDER EXPEDIERAS
SAMMA DAG VI FÅR DEM



KANALFÄRD PÅ ... (Forts fr sid 33)

från Grindley till Llangollen — fem och en halv svenska mil — bara två slussar.

Telford byggde tunnlar och akvedukter, använde schakt-massorna för att bygga "ban-vallar" och avvägningen var så perfekt att toleransen är bara en tum på en engelsk mil.

Kanalernas vattenförsörj-
ning är ett stort problem i
England, men även den sa-
ken löste Telford genialiskt.
Vid Llangollen byggde han
ett konstgjort vattenfall som
tillförde kanalen vatten från
floden Dee. Detta "bevatt-
ningsfall" är en av anledning-
arna till att kanalen bevarats
till våra dagar. Llangollen-
kanalen är nämligen inte ba-
ra en bätled utan utgör även
en väldig vattenledning från
det konstgjorda fallet ner till
det stora vattenverket vid ka-
nalmynningen.

De erfarenheter Telford
vann vid Llangollen-bygget
kom också Sverige till del.
Telford hjälpte nämligen
Baltzar von Platen med att
lösa problemen vid bygget av
Göta kanal.

HÖGT ÖVER DALEN

Sträckan mellan Pont-
cysyllte och Llangollen är
fascinerande. Floden Dee fly-
ter i sin djupa dal mellan
svindlande höga berg som
ibland är så imponerande att

man kan tro sig ha förflyt-
tats till Österrike.

Här går kanalen på en
bergshylla högt över dalen,
blir smalare och smalare till
dess man nästan började tviv-
la på att det är fråga om en
kanal. På den sista delen av
sträckan är bredden bara 2,4
m och man ser överallt bot-
ten. Högsta fart är två knop
och den farten är det ingen
som överträder — det går in-
te att köra fortare. Krökarna
är inferniskt tvära och mö-
te är otänkbart — vändplats
finns först uppe vid Llangol-
len.

På en bergstopp ovan oss
låg ruinen av Castel Dinas
Bran, där trubaduren ap
Eynion Llygliw en gång för
tusen år sedan förgäves sjöng
sina smäktande sånger för
undersköna Myfanwy Fechan.
Sångerna har dock inte tyst-
nat i Llangollen, där Eisted-
fodd är årets stora evene-
mang, en väldig internationell
sång- och folkdanstävling som
tillhör Wales stora evene-
mang.

Vi förtöjde vid kanalban-
ken högt uppe över Llangol-
lens hustak och såg floden
Dee djupt nedanför oss. Mary
Belles resa upp mot de blå-
nande bergen var slut. Vi
skulle tillbaka också, men vi
oroade oss inte för den saken.
Vi visste att Mary Belle skul-
le hitta vägen.



TOMOS T4

och jag
trivs på sjön!
Ska'ru me!?

TOMOS T4 — en pigg partner
för friluftslivskaren, familjen, fiskaren.
Fyra fräsiga hästar, belysningsuttag,
separat tank. Toppbetyg i alla tester.
Det är inte utan orsak som TOMOS T4
blivit en av Sveriges mest köpta
i fyrahästarsklassen!
Ca 925: — + oms, med 12 l tank,
eluttag, motorbock och många finesser.



Generalagent:
AB WELANDER & JOSEPHSON
SVEAVAGEN 117-119 - STOCKHOLM VA

STUART modellångmaskiner. Ill.
kat. sändes mot kr 2:50 i frim.
Generalagent: ESKADER, Gums-
hornsg. 8, Sthlm Ö. Tel: 62 18 53.

BATPLYWOOD. Vi lagerför all tid garanterad båtplywood av furu och mahogny i tjocklekar från 4 till 18 mm. Tillskriv oss och begär broschyrer och prislista som sändes kostnadsfritt. AB SERIEBAT, Maria Skolgata 40—42, Stockholm Sö. Tel. 08/84 32 00.

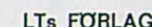
ENGELSKA BILHANDBÖCKER
med utförliga anvisningar för alla
slags reparationer. Massor av
sprängskisser och arbetsbilder,
alla tolerans- och inställningsda-
ta. Finnes för alla eng. Ford
GM- och BMC-bilar från 1947.
även sportmod. Pris 18:50 + oms
o. porto. Språknyckel medföljer.
Skriv till FÖRLAGS AB TEK-
NIK och PRAKTIK, Box 733,
101 30 Stockholm 1.

Köpes

HAGELGEVÄR hel el. halvaute matiskt, kapacitet minst 5 skott i gott skick, alla förslag beaktas. R. Helsing, Box 10012, 720 10 Västerås 10.

MC-DACK 28×3 vulst, gärna berg. Ro Granberg, 920 64, Tärnaby.

Postadress TFA 13/68

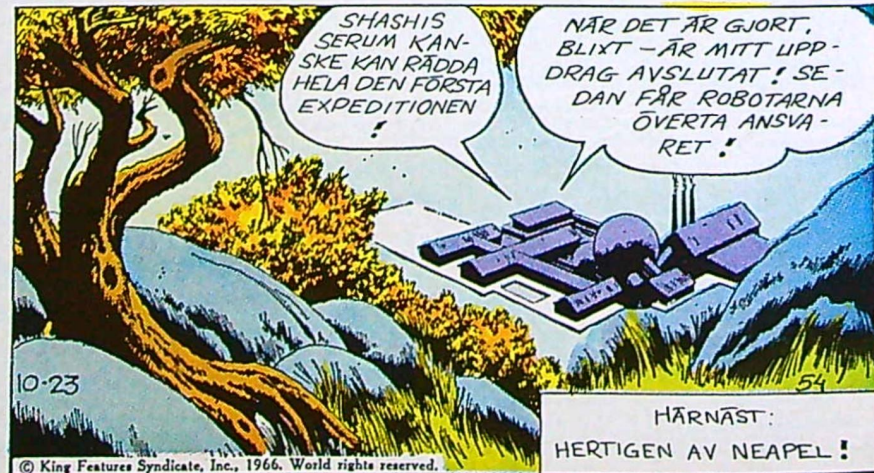


Prenumeration kan göras från vilket månadsskifte som helst. Skicka in nedanstående kupong i dag så får Ni Tfa fr. o. m. nr 14/68 i rätt tid hemburen till Er bostad.

.....

Till
TEKNIK FÖR ALLA
Prenumerationsavd
Box 3137
103 62 STOCKHOLM 3

BLIXT GORDON av MAC RABOY



© King Features Syndicate, Inc., 1966. World rights reserved.

Teknik för Alla har tagit många uppmärksammade initiativ för att ge ökad bredd åt båtsporten. Baserat på gör-det-självidén har TjA lanserat en lång rad populära och lättbyggda båttyper. Bygg själv efter TjA-ritningar.

BÅTRITNINGAR för AMATÖRBYGGE

TjA-KRYSSAREN

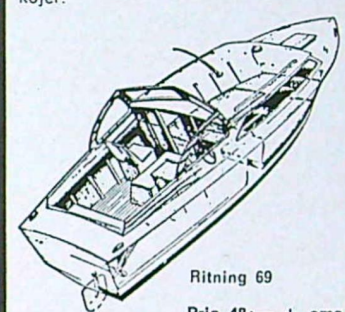
Den av Lage Eklund ritade TjA-kryssaren är en sjösaker, rymlig och driftsekonomisk familjebåt. Längden är 7,5 m och bredden 2,5 m. Båten har förrum, kök, stor mittruff med fullt utrustad och tre kojplatser, pentry och garderob. En fotogendriver med 12-hk motor ger en fart på 18 knop.

Ritning 51:— + oms



UTÖ-KABIN

Utö, som ritats av Åke Sundstedt, är en kabinbåt som mäter 6,5x2,3 m. Den är avsedd för antingen vanlig inombordare eller aggregat av Aquamatic-typ. Lämpig motoreffekt är 45-125 hk och farten blir 17-18 knop med 50 hk och närmare 32 knop med 125 hk motor. Båten byggs i marinywood på spant och vägare av ek och byggtiden uppskattas till mellan 400 och 500 timmar. Materialkostnad exklusive motor och motorutrustning beräknas till mellan 2 000 och 2 500 kr. I kabinen finns två kojor.



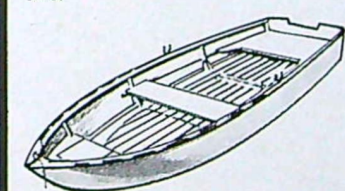
TjA:s KABINBÅT

har den nya, moderna bottenformen utombordare eller inudrev. Gör 33 med djup V-form och långsgående steg som ger snabb och mjuk gång med 30 hk utombordare. Byggtiden även i gropig sjö. Den har ritats uppskattas till ca 800 arbetstimmar av ingenjör Harry Becker och mäter och materialkostnad exkl. motor och 5,6 m i längd och 2,3 m i bredd. beslag till ca 2 000 kr. Ritningen Kan förses med motorer mellan 30 omfatta bl a spanritning i full skala, och ca 110 hk och kan byggas för Ritning 75

Pris 155:— + oms

BÅTSMAN

Båtsman har ritats av Åke Sundstedt och är en lättbyggd och okomplicerad båt. Den utgör en bra lösning på en praktisk bruksbåt av allroundtyp, kan köras med en snurra på 4 hk i 6-7 knop eller planande med 10 hk. Byggs i 7-8 mm plywood, mäter 4,1x1,52 m, ritning i skala 1:10 med detaljer i 1:1. Båtsman beskrivs i TjA nr 6/67, ritningen kostar kr 23:— + oms.



Ritning 83

SKARPÖ

Skarpö mäter 5,65x2,15 m och byggs i 8 mm marinywood på spant och vägare i furu. I kabinen finns två kojor och ett väl tilltaget stuvningsutrymme i förpiken. Båten, som konstruerats av Åke Sundstedt, lämpar sig för utombordsmotorer på mellan 25 och 95 hk och gör 15 knop med två man ombord med en 25 hk och 27,5 knop med fyra ombord med en 60 hk motor. Materialkostnaden beräknas till ca 1 300 och 1 500 kr och byggtiden till 350-400 timmar. Ritning i skala 1:10.

Ritning 70

Pris 40:— + oms

PoP 16

PoP-16 har ritats av kapten Per Bro-16 byggs i marinywood och har håll och är en lättbyggd, välseg-järnköl. Ritningarna till denna milande ruffad båt med kojplatser för niatykräysare är ytterst utförliga och två. Längden är 4,88 m, bredden i ritningspaketet ingår även detalje-1,90 m och segelytan 12,7 m². Om-rad byggbeskrivning, materialspecifikation etc.

Ritning 82

Pris 127:— + oms



SUPER-SPEEDY

Detta är en ny och betydligt snabbare variant av TjA:s välkända Speedy. Den har ritats av Åke Sundstedt, är 2,85 m lång och gör 35 knop med en 20 hk snurra. Botten är uppdelad i två plan, en konstruktion som ger både styrka och förbättrade fartegenskaper. Översiktsritning i skala 1:10 och spanritning i full skala ingår i ritningsatsen.

Pris 26:— + oms

Ritning 78

Börja båtbygget nu

Teknik för Allas Ritningsservice Box 3137 — Stockholm 3 — Postgiro 15 79 92

Var god sänd mig omgående mot postförskott + oms och porto

ritning nr

Namn

Adress

Postadress

TjA 13/68



Världens första
bildäck med
Polyestercord
NU I SVERIGE!

G8 polyester

Stomme av polyestercord!
Starkare och smidigare än allt
annat hittills. Håller däckets
stadigare på vägen. Ni kör både
säkrare och mjukare. I kurvor ...
på våt vägbanan ... i hög fart ...

Ni sparar pengar också.
Stommen håller formen, slitaget
minskar. G8 Polyester tål alla
påfrestningar bättre. Och det
rullar så lätt att Ni t.o.m.
kan lägga märke till minskad
åtgång på bensin.

Goodyear är först i världen
med polyestercord bildäck.
All testkörning bevisar att
egenskaperna är överlägsna.
Fråga Er däckhandlare efter
Goodyear G8 Polyester —
"livlinedäcket".



STOMME
MATT
ASTRONAUT
LIVLIN



GO
GO **GOOD YEAR**

Säkerhet är vår handelsvara