

TEKNIK FÖR ALLA

27 MARS—10 APRIL

7

PRIS 2:— INKL OMS

I DANMARK 4:50 INKL OMS

I NORGE 4:—

I FINLAND Fmk 2:50

1968



MC-NYHETER

MOPEDSALONG-68

SÄTT FÄRG PÅ BÅTEN

TEST: FORD FALCON

TfA-HANDBÖCKER för händig folk



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

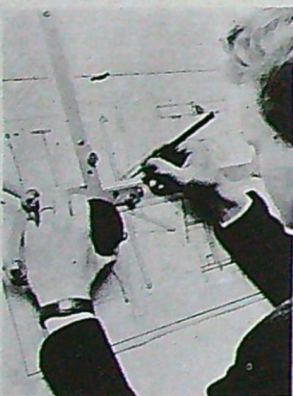


RAKNESTICKAN OCH DESS ANVÄNDNING

Av Tore Porsander. 16:e uppl.
Handbok nr 1. Pris 4:50 + oms

ALLA MATEMATISKA FORMLER

Praktisk "lathund" för de flesta
räkneoperationer. 7:e uppl.
Handbok nr 9. Pris 7:- + oms



MASKINRITNING

Av Rudolp Tegström. 5:e upplagan.
Instruktiv handledning i maskinritningens grunder för nybörjare.
Handbok nr 11. Pris 5:- + oms



GENVÄGAR TILL SNABBREKNING

Av Josef Almqvist. 8:e upplagan.
En oumbärlig hjälpreda vid det praktiska räknearbetet. Laminerat omslag.
Handbok nr 14. Pris 7:45 + oms

ATT LABORERA HEMMA

Del 2.

Av Ivan Bolin och Bror Gustaver.
114 intressanta försök i organisk och fysiologisk kemi.
Handbok nr 17. Pris 3:75 + oms

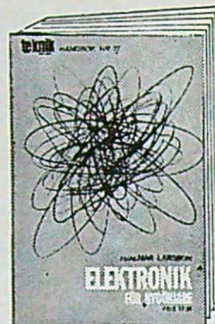
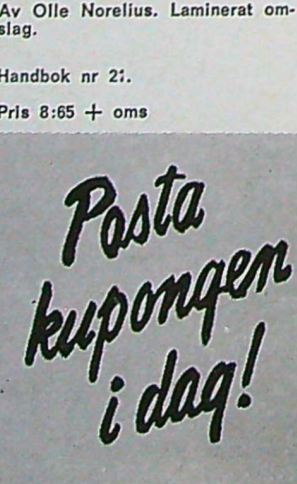


DYK

Av Gunnar Nordanfors. 2:a uppl.
Råd och anvisningar i undervattenssimning, undervattensfotografering och undervattensfiske för sportdykare.
Handbok nr 20.
Pris 7:50 + oms

PERSPEKTIVTECKNING

av maskiner och mekanismer, röntgenteckningar och sprängda bilder.
Av Olle Norelius. Laminerat omslag.
Handbok nr 21.
Pris 8:65 + oms



ELEKTRONIK FÖR NYBÖRJARE

Av Hjalmar Larsson. Den elektriska strömmens egenskaper och uppförande, radions grundprinciper.
Handbok nr 22.
Pris 12:50 + oms



BYGG SJÄLV FÖR BÄTTRE DX

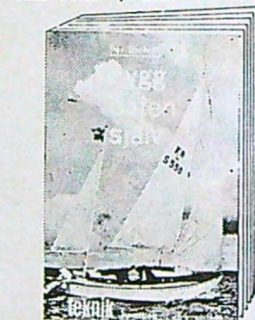
TfA-handbok för kortvågsläsnare med tekniska tips som visar hur man med enkla medel får ut mera av DX-hobbyn.
Handbok nr 23.
Pris 12:50 + oms

Handbok nr 23.
Pris 12:50 + oms



TÅG SOM HOBBY

Av Jan Jangö. Ny TfA-handbok för modellrällare. Ur innehållet: Att bygga och bygga om. Tågstaket planeras. Tips om första tåget. Tågbordet. Första spårplanerna. En hemmabana på 5 timmar. Gräs, hus, träd — och så invigningståget. Att koppla ström. Trafiken på banan och massor av andra praktiska tips för nybörjare. 2:a uppl.
Handbok nr 24.
Pris 14:50 + oms



BYGG BÅTEN SJÄLV

Av Per Brohäll. Den enda handboken i sitt slag för amatörbygge av båtar. Utförlig handledning i material, byggnadsteknik och verktyg för motor- och segelbåtsbygge. Skriven i samarbete med landets skickligaste båtbyggare. Över 200 sidor, rikt illustrerad. 2:a upplagan.
Handbok nr 25. Pris 20:- + oms

Handbok nr 25. Pris 20:- + oms

TEKNISKA FÖRLAGS AB Box 3137, Stockholm 3

Sänd mig omgående mot postförskott + oms och porto här angivna böcker.

.... ex. av Handbok nr ex. av Handbok nr

Namn:

Adress:

Postadress: V. g. texta tydligt tack!

TfA 7/68

TEKNIK FÖR ALLA

7

27 MARS—
10 APRIL
1968
ARGANG 29

Stefredaktör HJALMAR STEINSVIK

Andre redaktör STIG SANDELIN
och ansv utg

Redaktionssekr LARS-ERIK JOHANSSON

Layout BENG T FLODING

Annonser och försäljning SVEN BERLIN

Verkställande direktör BJARNE STEINSVIK

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, Stockholm 3. Telefon 24 44 25. Annonssavdelning: Drottninggatan 6, Stockholm C. 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

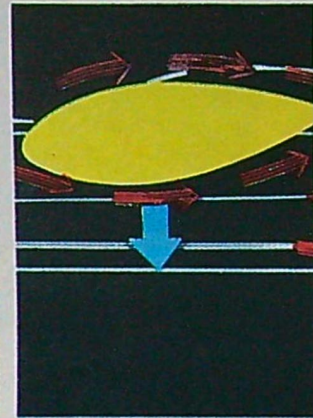
är en stämningsbild som vi tycker passar årstiden — nu när vi litet till mans börjar längta efter utflykter på tvåhjulning i skog och mark. Motorcykeln är en BSA Spitfire Mk IV Special, marknadens vassaste 650-kubikare med toppfart på omkring 190 km/tim.



SID 8 Försvar mot ...



SID 11 Ford Falcon



SID 24 OSI Silver Fox

AKTUELLT

- | | | |
|-----|----|--|
| SID | 8 | FÖRSVAR MOT RÖDA ROBOTAR <i>USAs robotförsvar granskas</i> |
| | 16 | MOPED SHOW -68 <i>Årets mopeder</i> |
| | 19 | MYCKET NYTT PÅ MC-FRONTEN <i>Årets motorcykelnyheter presenteras</i> |
| | 20 | JÄTTESVÄVAREN <i>SRN4 från England</i> |
| | 23 | MOTORCYKEL FÖR MILJONÄRER |
| | 26 | HEJ HOJ!! <i>Vi provar hopfällbara cyklar</i> |

BILAR

- | | | |
|-----|----|--|
| SID | 6 | AKTUELLT I BILVÄRLDEN <i>Nytt från Italien</i> |
| | 11 | FORD FALCON <i>Biltest</i> |
| | 24 | OSI SILVER FOX <i>Bilvärldens katamaran</i> |

BÅTAR

- | | | |
|-----|----|----------------------------|
| SID | 32 | SÄTT FÄRG PÅ BÅTEN |
| | 40 | CRESCENT 66 <i>Båttest</i> |

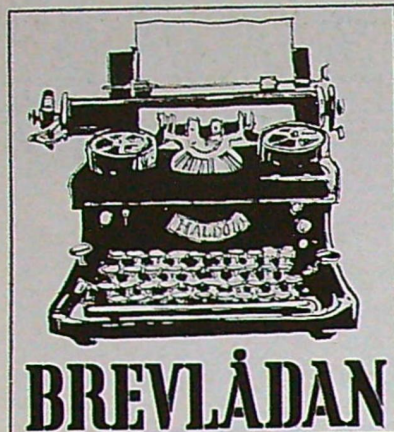
ÖVRIGT

- | | | |
|-----|----|---|
| SID | 22 | DET SVARTA MOLNET <i>Åttonde avsnittet</i> |
| | 30 | NU GÅR MINIRACERN TILL SJÖSS |
| | 29 | TEKNISKT NYTT |
| | 35 | TFA-KRYSSET |
| | 38 | SVERIGES FÖRSTA NATTJAKTPLAN <i>DH Mosquito</i> |



NÄSTA NUMMER

Toyota Corolla och Volkswagen 1300
Färgreportage från Genèveutställningen
Annorlunda segelbåt
Ny svensk motor



KADETT MED REKORD-MOTOR?

Eftersom man nu kan få Opel Kadett med 1900-kubiksmotorn undrar jag om det är möjligt att montera samma motor i en Kadett av 66 års modell. Om bilen ombesiktigas, kan man då starta med den i rallyn och andra tävlingar?

Opelfantast

General Motors Återförsäljareförenings tävlingsavdelning avråder på det bestämdaste från en sådan operation. Bilen finns inte klassad i detta utförande, varför den inte får användas för rallyåkning. Besiktningsmännen skulle alltså vifta med kalla handen om de såg bilen försedd med den motorn.

Red

VILKEN FÄRG?

I artikeln "Pansarslag på köksbordet" gavs en del generella målningsanvisningar, men nu undrar jag om jag kan få mera preciserade färgscheman för tyska arméns fordon under andra världskriget?

Färglös hobbymålare

Grundfärgen var i Europa under perioden 1939-45 mörkt grå. På Östfronten (41-43) målades fordonen med strimmar av grönt över det grå. Under 1943 fick varje fordon målas i den färg besättningen ansåg vara lämpligast med tanke på terrängen. Från fabriken levererades fordonen då mörkt sandgula varpå man målade fläckar eller band i jordbrunt eller mörkgrönt ovanpå den färgen. Karaktäristiskt för sommaren 1944 var ett mönster i mörkgrönt som bildade täta slingor på den gula bottenfärgen. Under krigets slutskede övergick man åter till den ursprungliga grå färgen, ibland ersatt av en mörk jordbrun färg över hela fordonet. Under ökenkriget hade Afrika Korps fordonen målade i en smutsig gul färg. Emellanåt målades jordbruna eller grå breda band över vagnarna.

Vintertid målades fordonen emellanåt vita över den ursprungliga färgen. Ibland lyste denna igenom så att vagnarna blev fläckiga.

Red

VETTIGT OCH KUL PÅ TVÅ HJUL

Är det ute att åka bil? Knappast, men det kan inte förnekas att livet blir allt besvärligare för bilägaren, särskilt om han bor i en tätort. Restriktioner och påbud, parkeringselände och 5-köer gör det svårt för vår mr Bilist att använda sitt ägandes fordon till och från jobbet. Men det finns alternativ, även för den som bor så till att han inte kan eller vill använda allmänna kommunikationsmedel.

Han kan t ex byta från fyra hjul till två. Lockande fördelar är ett pris, goda parkeringsmöjligheter och bra framkomlighet. Och en sak är säker, det är verkligen inne med tvåhjulingar just nu. Om man vill ha cykel, moped, motorcykel eller skoter beror på tycke och smak och vars och ens speciella behov.

Cykeln kommer starkast av tvåhjulingarna. Det visar statistiken tydligt. Försäljningen har ökat stadigt och det är betecknande att en stor del av ökningen kommer på kategorin "vuxna män". Folk skäms tydligen inte för att cykla längre, tvärtom vet man att man motionerar i gott sällskap med byråchefer, docenter och bemärkta personer. Cykeln har blivit något av en statusgrej och därmed också vanligare i större tätorter. Detta kan medföra en del problem ur trafiksäkerhetssynpunkt, för den som trampar sig fram i dagens täta och snabba stadstrafik har onekligen litet svårt att hänga med i svängarna. Svaret måste bli skilda cykelbanor liksom man försöker skilja fotgängare och bilar i modern stadsplanering.

Enligt siffrorna använder de flesta cykel på avstånd på högst sex km. Har man längre att åka eller vill ha det litet bekvämare blir mopeden aktuell. Trots att mopeden är ett praktiskt fordon med låga driftskostnader har försäljningen gått ned stadigt under de sista åren. Producenterna har nog på sätt och vis sig själva att skylla. Man har satsat hårt på sportmopeder, påkostade miniatyrmotorcyklar med fantasipriser. Det är i och för sig inte något fel i det, men man har alldeles glömt bort den billiga enkla vardagsmopeden. När får vi en svensk motsvarighet till kontinentens urfestliga, dödstysta Velo-Solex-"knallert"?

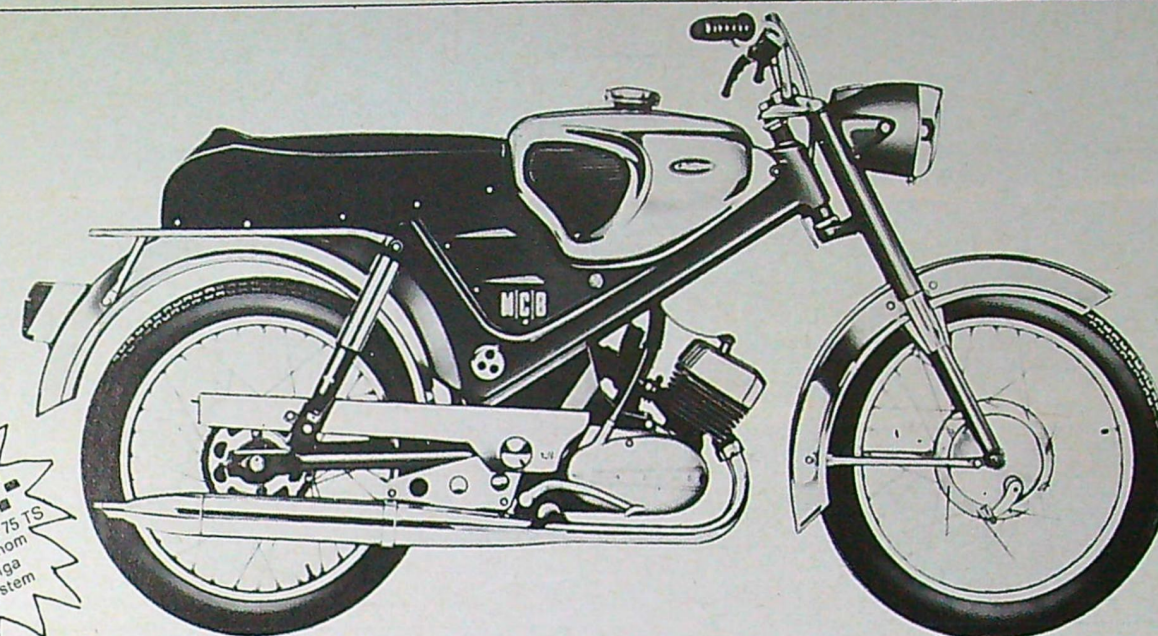
Motorcykeln kan glädja sig åt en ny popularitet. Perioden före Sven Bertil Taube är ett hemskt minne blott och av gamla tidens knuttrar återstår bara några få tappra. Tydligen är det många som köper begagnat, för det obestridliga intresset har ännu inte slagit igenom särskilt kraftigt i registreringsstatistiken. Som bruksfordon har den fördelen att hänga med i trafikrytmen genom bra väghållning, bromsar och acceleration. Som sportfordon åter ger den en känsla av frihet och kontakt med väg och maskineri som mr Bilist förlorat för länge sedan.

Tvåhjulingarna kan göra samhället en stor tjänst genom att bidra till minskad trängsel på gator och parkeringsplatser. Därför skulle man kunna vänta att myndigheterna uppmuntrar dem speciellt, t ex genom särskilt liberala parkeringsbestämmelser. Men oj vad man bedrog sig! Istället behandlar man dem envist som en minoritet som helst borde få själv dö: en föråldrad attityd som snarast måste revideras.

Hj. Steinsvik

HJALMAR STEINSVIK

Din för 3:-
kostar inte Crescent 75 TS
eller handpenning genom
Finans fördelaktiga
avbetalningssystem

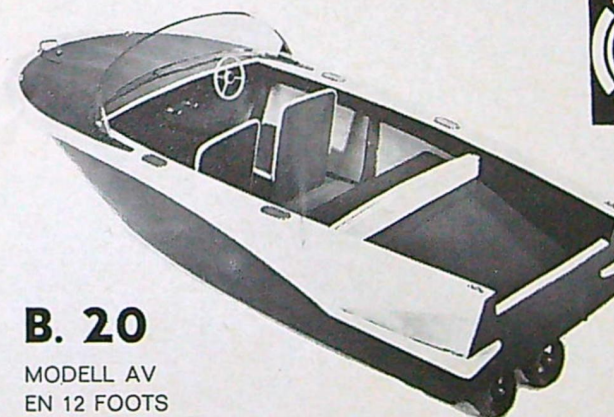


Crescent-aktuellt världsrekordnamn Ny MC-Crescent 80 TS

Motor: SACHS-75 cc, 8.000 varv/minut, fem växlar.
Vikt: under 75 kg
Framgaffel: Teleskopgaffel hydraulisk oljedämpning.
Stötdämpare bak: Hydraulisk oljedämpning.

en MCB produkt

Crescent 80 TS



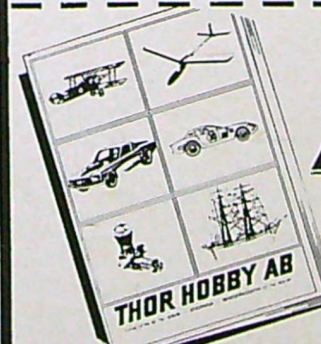
B. 20

MODELL AV
EN 12 FEET
SPEEDBÅT I SKALA 1:5.
UPPBYGGNAD SKER PÅ SAMMA SÄTT SOM VID FULL-
SKALABYGGGE. MASSOR AV FORARBETADE DETALJER.
LÄNGD 710 mm. BREDD 290 mm.
PRIS FÖR BYGGSATS 58:—
" " TILLBEHÖR 32:50



ASPSKÄR

TJUSIGT BÅTSKROV I GLASFIBERARMERAD NORD-
POLSPLAST. LÄNGD 970 mm. BREDD 300 mm. VIKT
1.8-1.9 KG. SKROVET FINNS I VITT EL. LJUSBLÅTT
MED INJUTET MOTORFASTE OCH ANSLAGSLIS-
TER FÖR FÄSTE AV DÄCK GÖR DETTA SKROV MYC-
KET LÄTT ATT VIDAREUTVECKLA. Per skrov 80:—



THOR HOBBY

AKTIEBOLAG

Telefon 42 84 00 Postgiro 50 26 23
SKÅNEGATAN 53 STOCKHOLM SÖ

Var vänlig texta namn o. adress
... st. NYA HOBBYKATALOGEN å kr
2:50. Skall bif. i frimärken.
... st. komplett byggsats B. 20 å kr 58:—
... st. tillbehör å kr 32:50
... st. ASPSKÄR å kr 80:—

Namn

Bostad

Postanstalt TFA 7/68



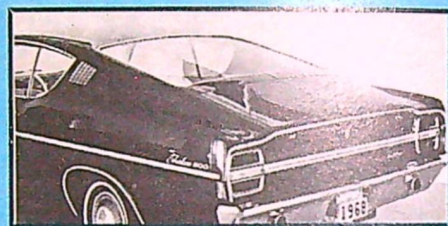
i bilvärlden



TVÅ NYA FORDAR

Cougar och Fairlane Fastback är namnen på två Ford-modeller som tidigare inte sålts här. Cougar är i princip en förstorad Mustang med en annorlunda kaross. Bilen är ca 10 000 dyrare än Mustangen, dvs den kostar omkring 36 000 kronor.

Fairlane Fastback är en sportvagnen försedd med ett sluttande tak. De nya linjerna har resulterat i en mycket obefintlig bakåtsikt, samtidigt som det praktiskt taget omöjligt att få in en blick genom den minimala bakluckan. Den kostar vagnen mot drygt 27 000 för den billigaste modellen av Fairlane.

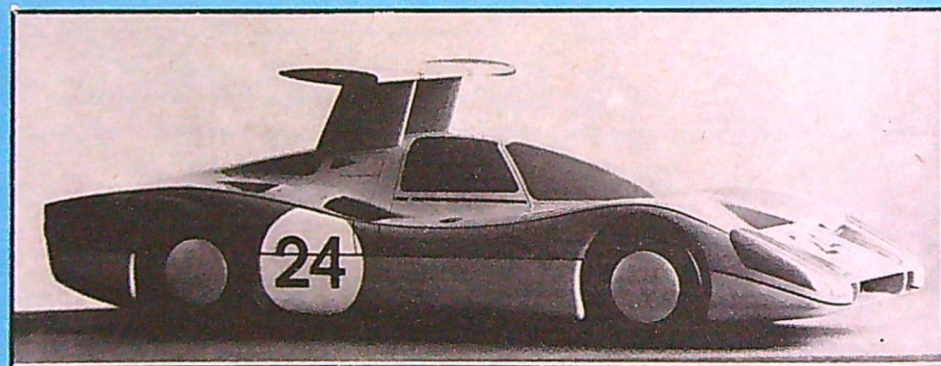


NYTT FRÅN ITALIEN 1

Lamborghini har för vana att komma med åtminstone någon nyhet varje vår och förhoppningarna har inte kommit på skam nu heller. För någon vecka sedan visade man upp en ny vagn som ännu så länge inte döpts. Bilen har liksom Miura och fjolårets Marzal en kaross formgiven av Bertone. Till största delen kan man karaktärisera bilen som en vidareutveckling av Marzal, där man tagit bort en del detaljer som är nog så vackra på en utställningsbil, men alltför

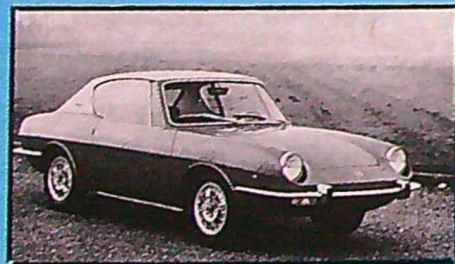
opraktiska på landsvägen. Trots att den har rena sportvagnsdrag är den klart fyrsitsig med rejäla fätöljer för alla passagerare.

Under fronthuven finns Lamborghinis vanliga V12-motor på 3,929 liter. Våxellådan är även den av fabriken egen tillverkning och har fem växlar framåt. Som sig bör har bilen skivbromsar runt om med dubblade bromskretsar. Originellt nog har man två servoanläggningar. Som toppfart har man uppgett 245 km/tim.



NYTT FRÅN ITALIEN 2

Inom kort kommer Bertone att starta produktionen av en "Racer Berlinetta" byggd på Fiat 850 Spyder. Man har försett den öppna bilen med en fast hardtop med fastback. Vidare har nospartiet formats om så att de stora strålkastarglasen försvunnit och ersatts av normala strålkastare. Magnesiumfälgar och ett minimalt nödsäte bakom framstolarna kommer att levereras mot extra kostnad. Motorn är Fiats egen på drygt 900 cm³ som ger 52 hästar, vilket fabriken uppger ska räcka till för att ge bilen en toppfart på 155 km/tim.



NYTT FRÅN ITALIEN 3

Ett för oss hittills okänt tävlingsinslag kallat Scuderia Brescia Corse har beställt en ny sportvagnsprototyp kallad Panther. Arbetet med den nya vagnen har nu avancerat så långt att man fått karossen klar efter långa prov i vindtunnlar med modeller i skala 1:5. Som drivkälla ska man använda BRMs trelitersmotor.

NYTT FRÅN ITALIEN 4

Lamborghini kommer med ytterligare en nyhet i vår, en GT-vagn av samma typ som den tidigare 400 GT 2+2. Vagnen har en helt ny kaross med modernare linjeföring än den gamla vagnen. Som tidigare använder man V12-motorn på 320 DIN-hk. Bilen heter Islero och visades för första gången på Genèveutställningen.

Notiser

RANDIG RUTA PÅ R 16

Också Renault följer utvecklingen mot förarvänligare bilar och förser nu R16 med en elvärmd bakruta. Liksom för andra bilar med detta system har man ett antal värmetrådar inbakade i glaset.

SAMARBETE FORD-KOCKUMS

Ford och Kockums har träffat en överenskommelse om att marknadsföra Brunett skogs-traktorer under namnet Kockum-Brunett. Första modellen med det nya namnet visades upp un-

der Skogsveckan. Det var en skogs-traktor uppbyggd på Ford 5000 traktorchassi, men nu försedd med turbokompressor, vilket ökar effekten med 15 till 20 hästar.

ÄNDRINGAR PÅ FIAT

De små sportiga Fiat-modellerna 850 Coupé och Spider har fått större motorer, nu på 903 cm³ och med kompressionen 9,5:1. Större oljepump och oljeträg i aluminium. Växelströmsgenerator och bredare fälgar är andra nyheter. Effekten är nu 52 hk DIN och toppfarten 145 resp 150 km/tim.

SÄKRARE LE MANS

Årets lopp på Le Mans tar inte upp några "big bangers", då reglementet ändrats sedan i fjol. Numera är cylindervoly-men begränsad till tre liter för sportvagnsprototyperna och fem för sportvagnarna — d v s de bilar som tillverkats i mer än femtio exemplar men ingen gräns för GT-kategorin. Bland deltagarna märks fyra Lola T 70 GT med Chevrolet-motorer och fem Ford GT 40 med 4,7-litersmotorer. Hur Ferrari står är ännu oklart. Man har inte aviserat några fabriksvagnar i loppet, men NART, d v s den

amerikanske Ferrari-försäljarens lag kommer med ett par bilar, enligt anmälningarna försedda med fyralitersmotorer och alltså klassade som sportvagnar. Vilken modell det rör sig om är ovisst då P 4an, som har en sådan motor, ännu inte hunnit klassas som sportvagn. Bland de övriga favoriterna märks fyra Porsche 907 med 2,2-litersmotorer samt ett antal franska vagnar, främst då en treliters Matra och fyra Alpine Renault, även de med motorer på ca tre liter. En ny kurva ska bidra till att hålla farterna nere på ofarligare nivå än förra året.

En enda FIAT 125 startade i Östgötarallyt - och den vann grupp 1 standardvagnar...



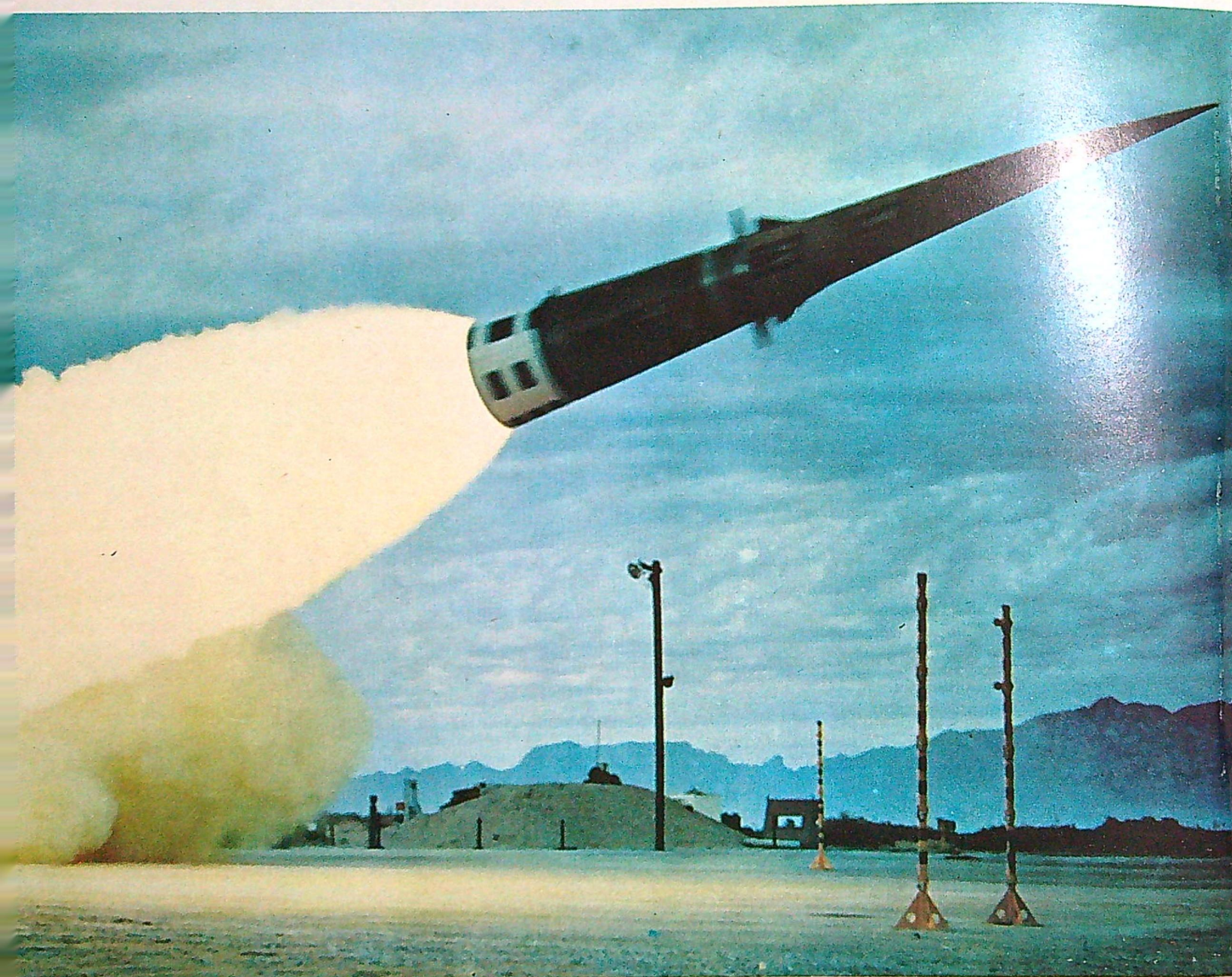
Vi ville gärna ta reda på hur en ren standard FIAT 125 — Årets bil — skulle klara sig i ett hårt vinterrally i konkurrens med hela den svenska rallyeliten och alla de välkända "rallymärkena". Vi tog en av våra tjänste- och demonstrationsvagnar, gav den normal service, monterade en skyddsplåt under motorn, satte på ett par extra strålkastare men vidtog i övrigt inga förändringar på vagnen. Den fick inte ens speciella stötdämpare vilket annars är tillåtet enligt tävlingsbestämmelserna.

Harry "Sputnik" Källström ställde sig till förfogande för denna intressanta test, startade i det 90 mil långa Östgötarallyt — som ingår i SM — och totalsegrade i grupp 1 standardvagnar med god marginal! Vagnen gick hela tiden som ett urverk, klarade den hårda körningen utan några mekaniska fel och utan s. k. avåknings — och kom i mål utan en enda skråma!

FIAT 125

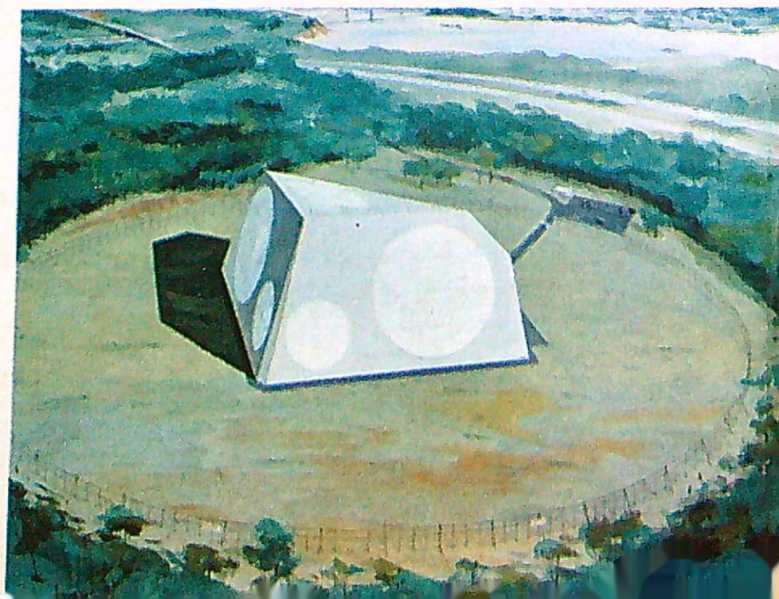
årets bil!

Det nya antirobotsystem USA håller på att utveckla är bara till en liten del avsett för försvar av storstäderna. Huvudvikten läggs vid försvaret av baser som rymmer hundratals långdistansrobotar, USAs ryggrad i terrorbalansen just för att man vill behålla sin repressaliekapacitet.



Längst upp startar en Sprint-robot och spurtar förbi kameran på bara något tiotal meters avstånd. Roboten drivs av krutraketer i två steg och uppnår den fantastiska accelerationen 100 g. Till höger systemets "störhjärna", radarn PAR, som arbetar med separata sändar- och mottagarantennor och som kan se fiendens robotar när de är under horisonten. Bilden på sidan 9 visar en Sprint i start från silo.

Text STEIN BEKKEVOLD



FÖRSVAR MOT RÖDA ROBOTAR

För en tid sedan avslöjade USAs försvarsmi-
nister att det nya antirobotsystem som kommer
att byggas de närmaste tio åren för en totalkost-
nad av omkring 5 miljarder dollar bara till en del
är avsett för försvar av storstäder. Tankegången
bakom detta beslut, som hälsades med stor oro
av folket i USA och med tillfredsställelse av Pen-
tagon, är i korthet denna: USA anser det inte
vara lönt att kosta på ett försvar mot robotanfall
för varje storstadsregion, eftersom Sovjets ar-
senal är av en sådan storlek och kapacitet att
ett effektivt försvar skulle bli fruktansvärt dyrt
att åstadkomma. Däremot kan man mycket väl
åstadkomma ett försvar av städerna, om det är
beräknat mot den kinesiska robotpotentialen på
sjuttioålet. Försvaret är således dubbelt: man
försvarar några städer och samtliga robotbaser
mot ett anfall från Kina, och försvarar bara robot-
baserna mot ett anfall från Sovjet.

Orsaken till att man koncentrerar sitt försvar
kring de egna robotbaserna är givetvis den att
man önskar ha kvar en repressaliekapacitet, och
resonemangset är givetvis att Sovjet drar sig för
att starta ett förintelsekrig, medan man inte riktigt
vågar "lita på" Kina i det fallet.

TEKNISKT AVANCERAT

Det nya försvaret baserar sig delvis på ett
robotförsvar som redan finns i tjänst, Nike. Nike-
systemet har funnits i flera år, i olika varianter,
Nike-Ajax, Nike-Zeus och på papperet Nike-X.
Det var Nike-X man beslöt utvidga till det nya,
Spartan-Sprint. Detta består dels av en stor
robot för områdesförsvar och motattack på hög
höjd, Spartan, och av en mindre och oerhört
snabb robot för mera lokalbetonat försvar på
lägre höjder. Bilderna på dessa sidor visar
Sprint. Spartan väntas kunna provskjutas från
Kwajalein-öarna om ett par år.

Hjärnan i systemet består av i huvudsak två
nya radartyper, PAR och MSR. Man kan säga
att PAR är störhjärnan, det är en radar som ser
bortom horisonten och som kan ge Spartan tidig
varning. MSR betyder Missile Site Radar och
kan styra såväl Spartan som Sprint-robotar för
lokalt försvar av robotbaser. □

Kör **Johnson**

med
FOTOGEN!

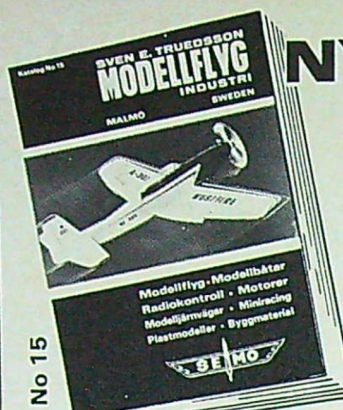
Varannan sjömil
gratis!

Nu kan Johnson köras på motorfotogen med **2-års-garanti!** Samma höga effekt! Samma driftsäkerhet! Halva bränslekostnaden! Ni spar t.ex. **7:50** i timmen vid fullgas med en 40-hästare ... **3:50** med en 15-hästare (bensinkostnad 15: 90 resp. 7: 40).

Som extra utrustning till 15, 20, 33 och 40 hk kommer redan nu förgasare med helautomatisk omkoppling för startbensinen. Andra modeller kan köras med omkoppling för hand och standardförgasaren.

Med **JOHNSON** har Ni råd att köra dubbelt så långt.

Generalagent:
AKTIEBOLAGET AGEBE • Stockholm • Göteborg • Malmö



NY MODELL KATALOG

Modellflyg • Modellbåtar
Radiokontroll • Motorer
Modelljärnvägar • Miniracing
Plastmodeller • Byggmaterial



Ett fantastiskt hobbysegment

Årets
special-
kataloger
Se kupongen!

Utöver jätteprogrammet av Modellflyg och Båtmoteller finner Ni i KATALOG Nr 15 ett intressant urval av det bästa marknaden bjuder i PLASTMODELLER - MINIRACING, exklusiva MODELL-LOK och VAGNAR - BILMODELLER för samlare och mycket mera.

Köp katalogen hos modellhandlaren eller skriv efter den idag!

Stora Modellkatalogen No 15	3:50
SCALEXTRIC 1/32	1:25
SCALEXTRIC SUPER 1/24	1:-
FROG Plastmodeller	1:-
MINIC HO Bilbanor	1:-
TRIANG/HORNBÝ HO tåg	1:50
PYRO Plastmodeller	1:50
RUSSKIT slotracing 1/24	1:50
STROMBECKER slotracing	1:50
Arnold Rapido tåg 1:160 "N"	1:-
FLEISCHMAN Tåg HO	1:-
POCHER Tåg HO	1:-
FULGUREX/TENSHODO Tåg HO	5:75

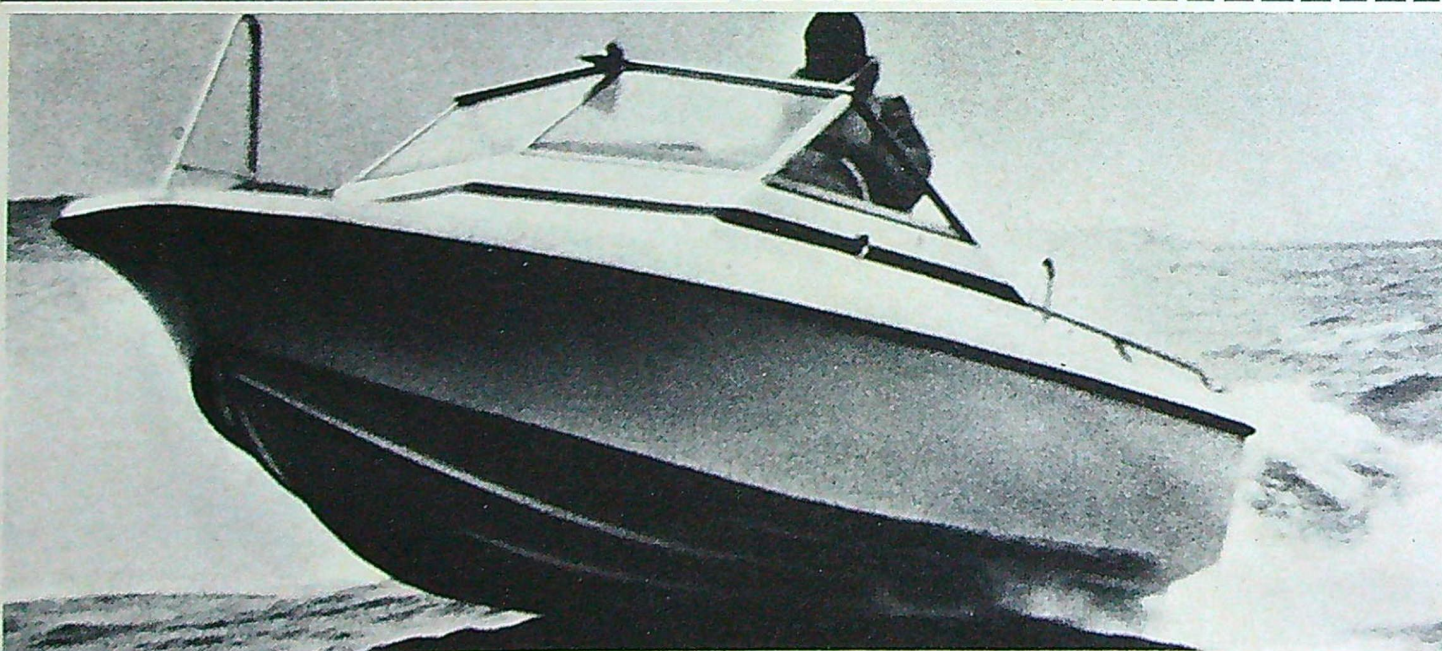
SVEN E. TRUESSON
MODELLFLYGINDUSTRIN
STORGATAN 25 MALMÖ C

Betala med frimärken.

Namn:

Adress:

Postadress: TFA 7/68



Crescent 53

Längd: 5,12 m
Bredd: 2,02 m
Vikt: ca 440 kg utan motor
Bärighet: ca 6 personer
Rek. motor: Crescent Drive 45°

Daycruiser Crescent 53 — en härlig familjebåt med eleganta linjer och utomordentliga sjöegenskaper. Tre sovplatser med dynor i högsta yllekvalitet. Sandwichlaminat i fördäck. Isolering i klädsel. Fönster i ruffen. Rak V-botten (23,5°) och sex långsgående steglister. Levereras kompl. med Crescent Drive 45/50 eller för utombordsmotor.

Frinans — bästa hjälp att finansiera båtköpet.

MCB BÅT VARBERG
TEL. 0340/160 00

EN **MCB** PRODUKT



FORD FALCON

En ny bil med gammalt namn kan man utan tvekan kalla Ford Falcon, eller Ford Falcon 62 C Futura Sports Coupé, som den mera pompöst heter enligt besiktningspapperen. Falcon är ett namn vi känner igen sedan tidigare, men under ett antal år har modellen inte importerats till Sverige.

Formgivningen på den nya Falcon är typisk amerikansk med en dragning åt det sportiga. I amerikanska ögon tycks detta betyda en jättelik motorhuv och ett diminutivt bakparti. Varken sittutrymme eller bagagerum blir enorma av detta, även om de i Falcon inte är förkrympta som i "sportkompakt"-vagnarna.

Ytterligare ett krav från de "sportiga" är separata stolar fram, vilket alltså borde borga för en perfekt sittkomfort. Nog kan man få en bekväm körställning i Falcon, men vill man ändra den genom att luta ryggstödet är det genast bra mycket besvärligare. Ryggstödsjusteringen kan inte ske under körning och sker med två skruvar i leden mellan ryggstöd och sittdyna.

Som en följd av de amerikanska säkerhetsnormerna är vagnen stoppad så gott som överallt i kupéutrymmet och därtill är så gott som hela interiören

mattsvart. Visserligen ser den svarta färgen dystert ut, och visst bör interiören bli något av bakugn en het sommar, men man slipper irriterande blänk från olika delar av inredningen.

Instrumenten sitter väl samlade framför föraren, men vi fann att hastighetsmätaren är alltför rörlig för att man ska kunna läsa av den snabbt. Varför inte göra även den "sportig", dvs rund med vita siffror på svart bakgrund?

Då man sätter sig bakom ratten i Falcon frapperas man främst av hur liten ratten är. Servo finns inte, men utväxlingen i styrväxeln är hela 16:1, vilket ger nära fyra rattvarv mellan fulla hjulutslag. Tack vare utväxlingen behövs inte någon jättelik ratt, det går lätt att vrida hjulen även om bilen står still. Vinddiametern är i största laget, hela 13,1 meter mellan trottoarkanter. Det betyder att man knappast vänder ens på en bred gata utan att backa.

Motorn startade lätt i alla väder, även om vi nu inte hade tillfälle att köra vagnen i ordentlig kyla. Trampar man ned gaspedalen skvallrar inte bara motorljudet om den kraft som finns under huven, utan samtidigt vrids bilen en smula i sidled när bakaxeln påverkas av den stora motorn. Den är för övrigt en standardversion av 4,7-litersmotorn som sitter i tävlingsvagnen Ford GT 40.

Att man har en rejäl V8 med massor av hästkrafter till förfogande är ju både på gott och ont. Motorn inbjuder verkligen till snabba accelerationer, och därmed blir bensinkostnaderna i högsta laget. Redan vid normal körning får man räkna med att vagnen vill ha en bra bit över litern per mil och i ren stadstrafik mätte vi en förbrukning på 1,9 liter per mil i genomsnitt.

Den stora motorn ger inte bara en fin acceleration utan också ett underbart drag även på mycket låga varv. Vridmomentkurvan är som för alla stora motorer mycket flack och bästa draget får man redan vid 2 600 varv, inte mindre än 40 kpm. Eftersom man sällan behöver högre varv än så kan man lätt räkna ut att motorslitaget blir minimalt med en lång livslängd som följd.

Vår testbil var utrustad med en auto-

TEKNIK FÖR ALLA
TEST

Text B SVALLNER

Foto L LARSSON

OLYCKSFÖREBYGGANDE SÄKERHET

14

POANG

Sikt	3,5
Väghållning	2,5
Bromsar	3,0
Acceleration	5,0

Summa 28 poäng

Maxpoäng 8x5=40 poäng
Genomsnitt hittills 24,6 poäng

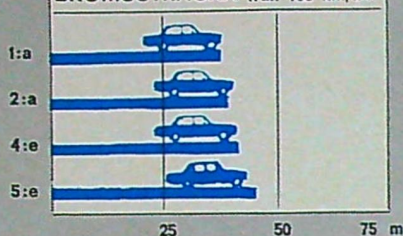
SKADEFÖREBYGGANDE SÄKERHET

Kaross	4,0
Passagerarskydd	4,0
Förarskydd	4,0
Säkerhetsbälten	2,0

14

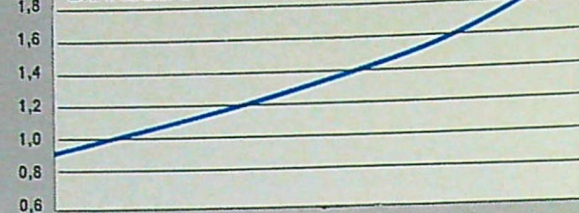
POANG

BROMSSTRÄCKA från 100 km/tim

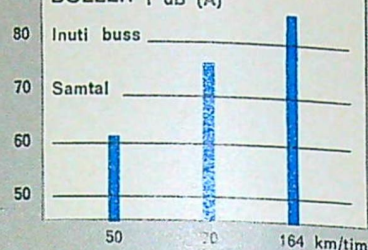


Pedaltryck 15 kp Handbroms 30 m (50 km/tim)

BRÄNSLEFÖRBRUKNING



BULLER i dB (A)



Amerikanska lagar har tvingat fram en på det hela taget acceptabel säkerhet i de flesta bilarna. Den enorma kudden på rattnavet är ett exempel på detta liksom polstringen på instrumentpanelen och takstolparna. Att sedan navkudden gjorts så stor att den skymmer en stor del av instrumenten har man tydligen inte tagit med i beräkningen.

Lägg märke till backspjels placering på den högra bilden. Spjelen har helt enkelt klistrats fast mot glaset, en lösning som är minst sagt fantasifull, men som visat sig fungera bra.



matlåda som manövrerades med en spak på rattstommen. Lådan fungerade hela tiden bra och växlade utan besvärande ryck. Den har tre växlar framåt, varav den lägsta enbart är avsedd för körning i branta backar, då man vill ha en extra motorbroms eller då man av någon anledning vill ha en extra dragkraft. Liksom alla automatlådor hände det med den i Falcon att P-läget, dvs den låsta växeln som ska läggas i då man parkerar vagnen, kärvade fast. Detta inträffar då man ställt bilen på ett sluttande underlag, varför vi vill varna för detta. Använd istället handbromsen och vrid hjulen mot trottoarkanten.

Falcon är en typisk amerikansk bil som vi sagt tidigare och därmed inte direkt vad man drömmer om att åka med på slingrande småvägar. Den hör istället definitivt hemma på långa asfalterade vägar, där man inte behöver bekymra sig om bakaxelns beteende. Då vi skulle fotografera vår testbil ville fotografen ha en bild på en sämre underlag, varför vi gav oss in på en mindre väg i ett grustag. Här var vägbanan betydligt sämre än på vår ordinarie väg och det märktes direkt att vagnen inte trivdes på detta underlag. Den stela bakaxeln är upphängd i långsgående bladfrjädrar utan några som helst stag var-

ken i tvär- eller fängdled, vilket visade sig ha just den effekt man kan vänta, dvs studsningar i sidled under kurvtagning och acceleration samtidigt som man hela tiden har en osäkerhetskänsla om vad som ska hända. Rattutväxlingen, som gör bilen så lättkörd i stadstrafik, passade inte heller här och fick man en sladd kunde det vara nog så kritiskt.

En detalj som kan vara intressant att notera, även om vi här i Sverige knappast har någon glädje av den, är vagnens toppfart och acceleration. Vi klockade Fordens toppfart till 164 km/tim på startbanan till ett flygfält strax utanför Stockholm. Vi har där uppmätta distanser, och vi kan därför med hjälp av stoppur lätt kan få fram den korrekta toppfarten.

Accelerationen är även den imponerande med tanke på att bilen i alla fall väger ett och ett halvt ton. 0-80 klarar den utan vidare på 7,2 sekunder, medan man för att göra en omkörning från 80 till 120 bara behöver 10 sekunder blankt. För att jämföra med en europeisk bil är Forden aningen snabbare i accelerationen än BMW 2000 TILUX, medan den inte har fullt lika hög toppfart.

Säkerheten är numera lagstadgad i USA och det har givetvis satt sina spår i den senaste årgången från Detroit. In-

vändigt finns stoppning nästan överallt och instrumentbrådan har blivit till en hård men skyddande kulle. Vidare finns tvåkrets bromssystem med en varningslampa som tänds om en av kretsarna skulle läcka olja. Så långt som till den lastkännande tryckreduceringsventilen har man dock inte kommit ännu — trots att en sådan finns på betydligt billigare bilar här i Europa.

Rattstången är teleskopisk och i rattcentrum finns en stor kulle som skyddar vid en olycka. Säkerhetsbälten finns fram, medan man bak nöjt sig med att ordna fästena för sådana.

VI ANSER

att Falcon är ett betydligt vettigare tillskott till bilfloran från USA än de sk sportvagnarna, Mustang, Camaro och allt vad de nu heter. Den har faktiskt hyfsade innerutrymmen, även om de kunde bli ännu bättre med en annorlunda karossform. Nu är det onödigt mycket plats i bilens framsida, vilket i alla fall för det goda med sig att motorn blir lätt åtkomlig för service. Efter vad man kan döma av motorprestanda så bör också motorn hålla länge och vi får hoppas att bilen i övrigt hänger med lika länge.

CYLINDERVOLYM: 4,7 l, 162 hk DIN;
VIKT: 1 460 kg
EFFEKTBELASTNING: 9,08 kg/hk DIN
PRIS PÅ GATAN: 27 270:—
SKATT PER ÅR: 417:—
FÖRSÄKRINGSKLASS: 420



FORD FALCON 62 C FUTURA SPORTS COUPÉ DATA OCH PRESTANDA

TILLVERKARE: FORD MOTOR COMPANY, DETROIT, USA
GENERALAGENT: FORD MOTOR COMPANY AB, STOCKHOLM

MOTOR: Vattenkyld åttacylindrig V-motor på 4 739 cm³. Cylinderdiameter 101,6 mm, slaglängd 72,9 mm. Kompression 8,7:1. Maximal effekt 195 SAE-hk vid 4 600 varv/minut (162 DIN-hk). Maximalt vridmoment 40,0 kpm vid 2 600 varv/minut. Specifik effekt 34,5 hk DIN per liter slagvolym. Kolvmiddelshastighet vid 4 000 varv/minut 9,73 m/sek.

KRAFTÖVERFÖRING: Helautomatisk växellåda med utväxlingarna 2,46 på ettan, 1,46 på tvåan, 1,00 på trean samt 2,70 på backen. Växellådan rymmer 12,3 liter olja.

HJULUPPHÄNGNING, FJÄDRING: Fram triangeltvärllänkar och spiralfjädrar med teleskopstötdämpare. Bak stel axel upphängd i långsgående bladfrjädrar. Inga ankarstag eller krängningsdämpare.

STYRNING: Styrväxel av typ kulmutter utan servo. Utväxling 16:1, 3 3/4 rattvarv mellan fulla hjulutslag. Minsta vänddiameter mellan trottoarkanter 13,12 meter.

BROMSAR: Fram skivor med 289 mm diameter. Bak trummor, diameter 254 mm.

Servo och dubbla bromskretsar. Lastkännande tryckregulator för bakhjulen saknas. Handbromsen verkar på bakhjulen. Effektiv bromsytta 823 cm² (beläggyta).

ÖVRIGT: En tvåportsförgasare tillverkad av Ford. 12 volt elsystem, batterikapacitet 55 Ah. Generatoren av växelströmstyp, ger maximalt 460 watt. Däckdimension 6,95x14" slanglösa. Lagerklass 4. Däcken är som standard av högfartstyp. Bränsletanken ligger bak och rymmer 61 liter.

FÖRHÅLLANDEN: Våta vägar med temperaturer övervägande över 0.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visar 60 km/tim vid 61, 70 vid 70,6 och 120 vid 118,3 km/tim. I övrigt endast bränslemätare och vägmätare samt kontrollampor för kylvätsketemperatur, laddning, parkeringsbroms, helljus, blinkvisare samt oljetryck. Plats finns för radio.

TJÄNSTEVIKT: 1 460 kg. Effektbelastning 9,08 kg per hk/DIN. Högsta totalvikt 1 840 kg. Högsta tillåtna vikt på släp 910 kg.

BULLER: På tomgång 47 dB (A), vid 50 km/tim 61 dB (A), vid 100 km/tim 76 dB och vid toppfart 164 km/tim 85 dB (A).

MAXIMIHASTIGHET: Klockad på uppmätt distans till 164 km/tim.

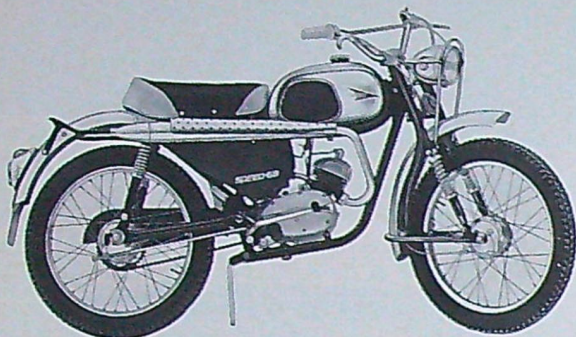
ACCELERATION:

0-50	0-80	0-100	80-120 km/tim
3,6	7,2	12,05	10,0 sek

UNDERHÅLL OCH RESERVDELSPRISER:

Oljebyte i motorn efter 1 000 mil
Året runt olja SAE 10W-30
Oljebyte i växellådan behövs inte
Oljebyte i bakaxeln behövs inte
Rundsmörjning (sex nipplar) efter 5 000 mil
Service på ca 170 orter i Sverige
Avgasventiler med fjädrar 192:—
Bromsklossar fram 115:—
Bromsbelägg bak 47:—
Komplett avgasanläggning 187:—
Komplett kolv med ringar och bultar 90:—
Olackerad framskärm 440:—
Olackerad bakskärm 670:—
Stötfångare fram 360:—
do bak 330:—
Olackerad dörr 780:—
Komplett kylarmaskering 185:—
Fälg, grundlackerad 60:—
Vindruta, lamellglas 675:—
Strålkastarinsats med lampa och glas 34:50
Oms tillkommer

för dig
som tycker om
att köra



SPEED-68 MOPED.

En sportmoped konstruerad som en motorcykel. Testad för hårdkörning på väg, bana eller terräng. Perfekt körställning och balans.

Läs vår stora cykel- och mopedkatalog. Finns hos cykel- och sporthandlare.



Uppsala Stockholm Norrköping Hålsingborg
Box 3005 Sveavägen 108 Box 123 Box 66

**FINNS NI MED
BLAND VINNARNA?**

Här har vi vinnarna i fjärde tävlingsetappen. De 14 först öppnade rätta lösningarna hade skickats in av:

VINST: LUXOR TURIST-RADIO

Herr Gert Sörbom, Anders Johanssonsgatan 18 F, ARBOGA

Herr Sixten Johansson, Höga, ASAKA

Herr Kjell Nilsson, Pl 1225, ALEM

Herr Ragnar Kullander, Björkhaga Heda, ODESHOG

Herr Johan Allgulén, Gavenius väg 8, HUDDINGE

Herr Sven-Erik Molander, c/o Olsson, Vallingatan 37, STOCKHOLM C

VINST: LUXOR ES-523 SKIV-SPELARE

Herr Sören Karlsson, Box 5, LAXARBY

Herr Per Stuge, Bortorp, STJÄRNHOV

Herr Claes Jönsson, Bävervägen 10, KARLSTAD

Herr Gusten Ljunggren, c/o Sjögren, Tempelgatan 8, MÖLNDAL

Herr Staffan Andersson, Dalhem Frödinge, VILMÖREBY

Herr Göran Martensson, Kristinavägen 33, LINDEBERG

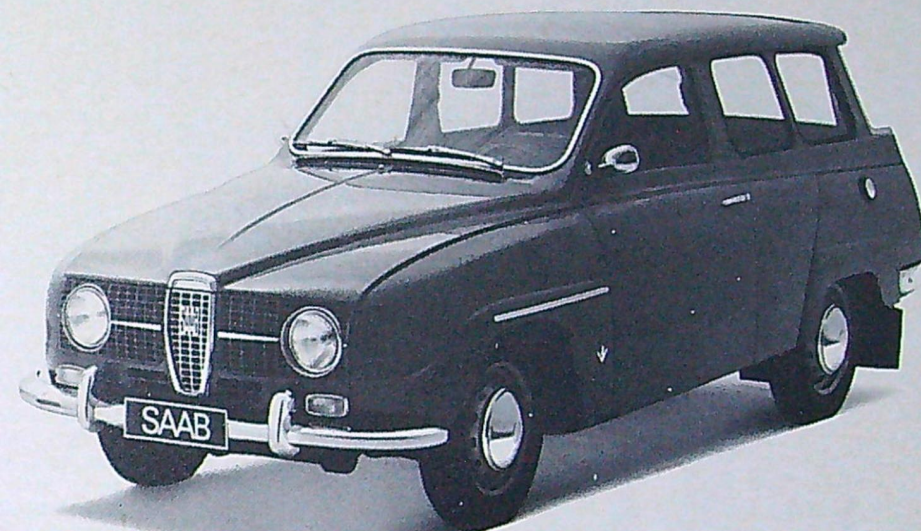
VINST: ABU CASTER 121 MED RULLE

Herr Lennart Mollberg, Engelbrekts-gatan 123, BORÅS

Herr Ingvar Nilsson, Låda 458, RAMSELE

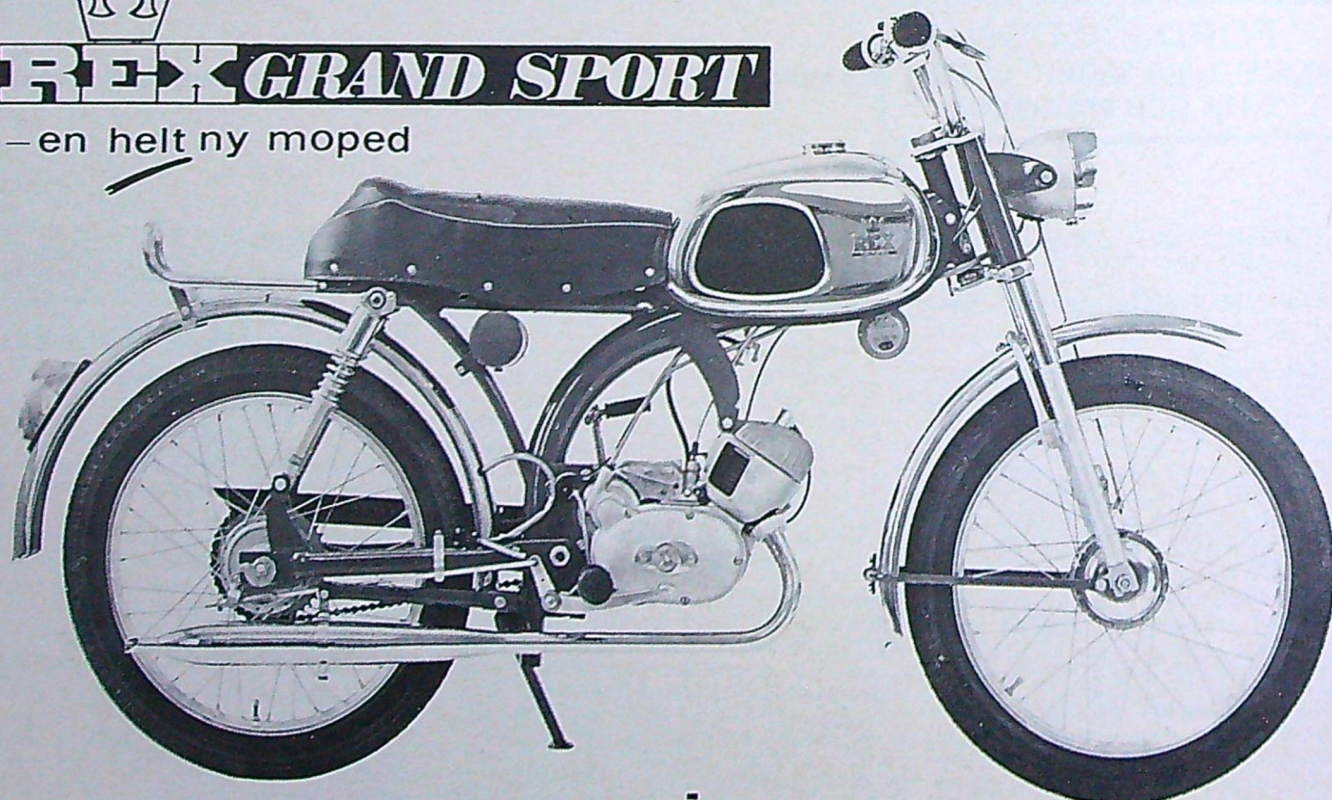
Vi lyckönskar vinnarna och ska se till att de får sina priser så fort som möjligt.

la



REX GRAND SPORT

— en helt ny moped



68-års STORA mopednyhet

AB MASKINFABRIKEN REX • BOX 111 • HALMSTAD 1

Sänd den nya REX-katalogen till

Namn

Adress

Postadress

En bil fingranskar man före ett köp. Jämför med andra märken och modeller. Kalkylerar fram kostnader.

En bil är ju en av de största kapitalinvesteringar man gör i livet. Valet måste vara genomtänkt.

Och bilister med sunt förnuft finns det många av.

Det är därför ingen slump att SAAB V4 var förra årets mest sålda herrgårdsvagn. Även den näst mest sålda personbilen.

Anledningarna är flera. Herrgårdsvagnen har samma starka, tysta och bensinsnåla V4-motor på 73 hästar som personbilen.

Den som Expressen, efter 4.000 mils testning, utnämnde till "den mest ekonomiska bilen att köra och äga."

Det invändiga utrymmet i herrgårdsvagnen är så stort att man lagligt får sitta ända upp till 7 personer i den. Åker man ensam eller bara några stycken kan man enkelt göra om bakre delen för lastning. Totalt lastar den drygt 1/2 ton. Säger en del om robust konstruktion.

Inredningen har nu blivit mer ombonad med bl.a. heltäckande tvättbara textilmattor, som är lätta att ta ut.

Och säkerheten?

Den har vi som alltid ägnat vår allra största omsorg. Det är ju en SAAB!

Man bör ha vissa egenskaper för att kunna uppskatta en SAAB: sunt förnuft, sportighet och sinne för ekonomi. Tänk efter! Kanske har Ni dom.

SAAB-ANDAN
en del har den



SAAB



Våren är här, och med den intresset för nya mopeder. Tendensen går som i fjol mot allt mera påkostade sportmopeder, men "vanligt folk" har också en del att välja på.

Vad blir framtidens lösen bland bruksmopeder? Förmodligen automatiken. Puch har i år en tvåväxlad modell med helautomatisk kraftöverföring. Den är tvåväxlad. En centrifugalkoppling fungerar vid start och stopp, och en annan växlar mellan ettan och tvåan. Enkelt och idiotsäkert. Det vore inte förvånande om de flesta bruksmopeder kommer att ha någon form av automatik inom ett par år.

I år säljs för första gången hopfällbara mopeder i Sverige. Det är italienska cykelfabriken Legnano, som förstärkt en av sina hopfällbara cyklar och satt en Mosquitomotor på den. Drivningen sker med rulle på bakhjulet, och robustare och rejälare mopeder finns, men något måste man förstås pruta på för att få den lätt och hopfällbar. Friset är kring tusenlappen.

Komar, känd sedan ett par år som prissensationen bland mopeder, kommer i år också utan trampor, vilket har medfört en liten prishöjning. I övrigt är den i stort sett oförändrad, och prismsigt fortfarande mycket konkurrenskraftig. Den tillverkas i Polen men har svensk magnet. Pris med trampor ca 775 kr, med kick 825 kr.

Suzuki — i år oförändrad — är fortfarande marknadens enda japanska moped. Generalagenterna har inte lyckats få Hondas moped "little Honda" att gå långsamt nog för att bli godkänd. Den har motorn inbyggd i bakhjulet, överliggande kam (!) och pakethållare både fram och bak. Intressant sak — synd att det inte lär bli något särutförande för Sverige.

Bland de importerade mopeder-na finns ett och annat nytt: Puch Mexiko är en annorlunda sportmoped; spännande att se hur den säljs. Kreidler får i år en ny, elegant framgaffel, men är i övrigt oförändrad. DKW och DBS är sig lika, liksom Vespas mopeds-koter, som dock kommer även i chockrosa, en trafiksäker färg, vad man än må anse om den för övrigt. Norska DBS och danska Standard har inte ändrats.

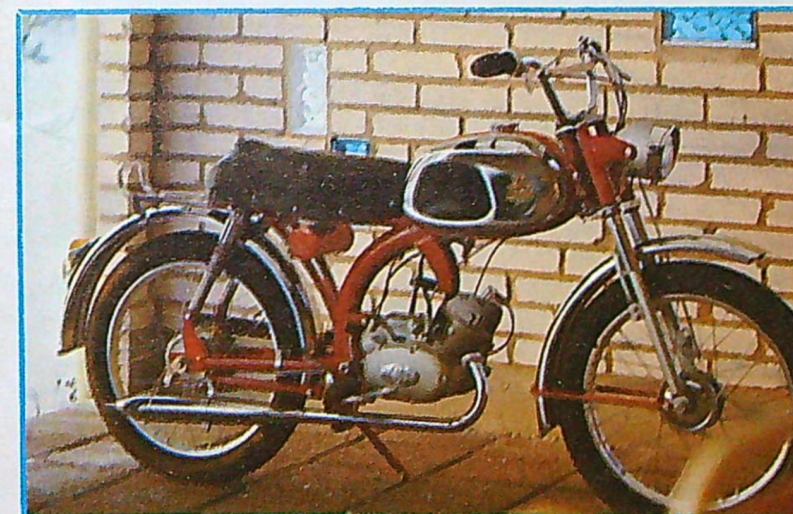
MOPED SHOW 68



Text LARS-ERIK JOHANSSON

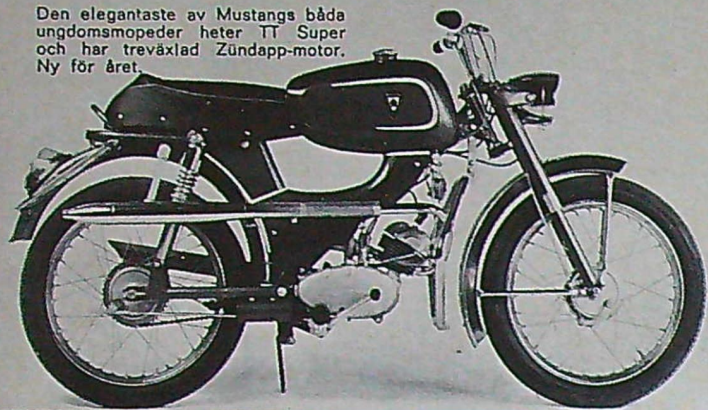
Vänstersidans bild visar nya Puch Mexiko, en 4-växlad sportmoped baserad på Puchs mopeds-koter. Nedan Rex Grand Sport, enkel och vettig sportmoped med fyrväxlad fläktkyld Sachs-motor. Kraftig ram, men ändå bara 54 kg tung.

Ovan Standard Weekend Cross, som kan fås med två- eller fyrväxlad Sachs — formgivningen är väl ändå litet överarbetad? Nedan Komar, gammal bekant som numera kan fås också med kickstart i stället för pedaler.

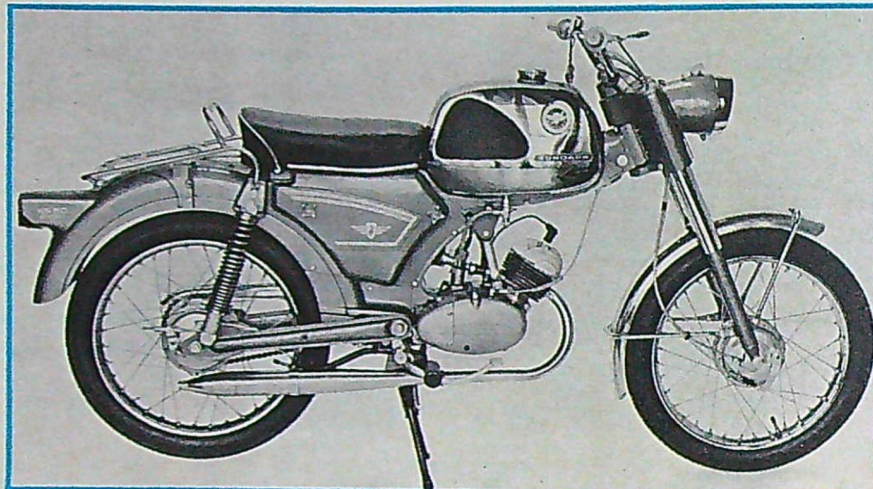


Mopederna för säsongen 1968 har kommit, lyxigare och mera färgsprakande än någonsin. Men några verkligt stora nyheter har det inte blivit i år. Vad som dock är värt uppmärksamhet är bl a ett par verkligt annorlunda sportmopeder från Rex och Puch, och att automatiska kraftöverföringar kommer.

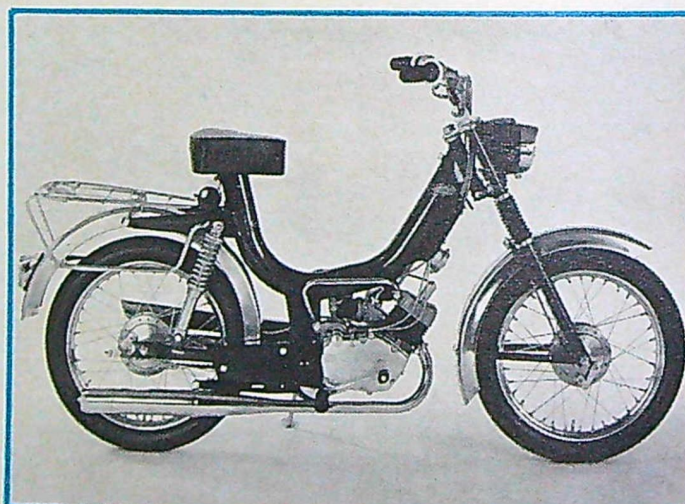
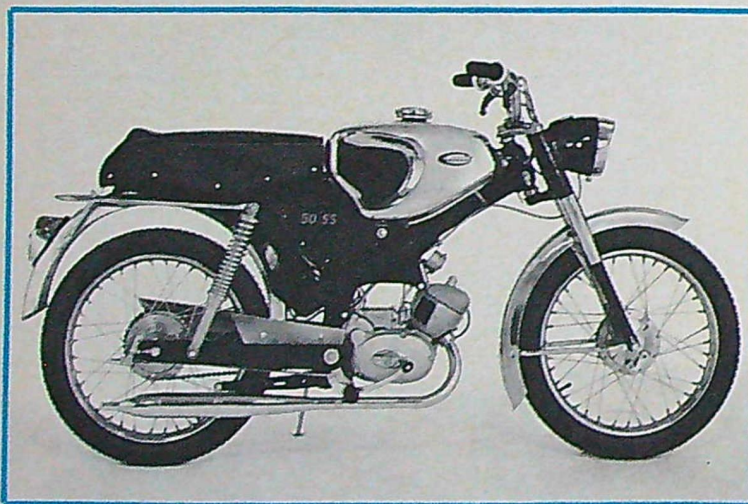
Den elegantaste av Mustangs båda ungdomsmopeder heter TT Super och har treväxlad Zündapp-motor. Ny för året.



MOPED 68 SHOW



Ovan: Tomos-mopeden, jugoslaviskt licensierad av Puch, har fartvinskylning i stället för fläkt. Sportmodellen Tomos GT är i övrigt smigen identisk med Puch Dekote. Fyrväxlad. Zündapp Super Sport har fått detaljförändringar, bl a ny tank-design. Motorn är treväxlad, och modellen har en mycket elegant finish i blått. En tung, dyr och rejäl moped. Nedan två Crescent-mopeder, sportmodellen 50 SS och vuxenmopeden Compact. 50 SS har treväxlad Sachs-motor, fläktkylning och är till stor del identisk med företagets nya lätta mc. Compact är lätt och har fått beröm för sin djärva men praktiska formgivning. Den har Husqvarna-motor.



Bland de svenska nyheterna märks en ny sportmoped från Fram/Kingbolagen med Zweirad Union-(DKW)motor — den var inte klar i pressläggningsögonblicket. Mustang har satt teleskopgaffel på sin dyraste sportmoped, TT Super.

Den nya sportmopeden från Rex är enkel, flädfri och föga uppseendeväckande, men ger ett robust och vettigt intryck. Inspiration till ramkonstruktionen har tydligen hämtats från HD-Aer Macchi i Italien, som gör motor-Macchi i Italien.

Monark-Crescent har tagit upp Sachs-motorerna för sina sportmopeder, men har fortfarande

Husqvarna i de modeller som är avsedda för litet äldre kunder. Årets nyhet är modell 50 SS, en sportmoped med fläktkyld Sachs-motor och samma ram och tank som på den lätta motorcykeln.

Det finns utvecklingstendenser som inte är enbart trevliga. Alla sportmopeder i marknaden har motorer som är lätta att trimma. I katalogerna heter det "lätt att ändra till lätt motorcykel", men tyvärr är det ganska många som registrerar sina fordon som motorcyklar. Det är möjligt att okunighet om straffpåföljder är en orsak till att det finns gott om trimmade mopeder. Dryga böter,

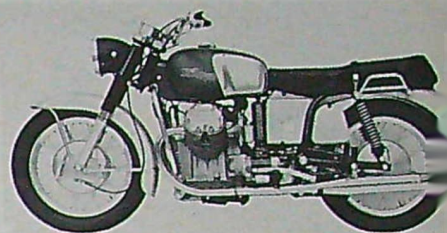
konfiskering av de olagliga delarna och två års längre väntan på körkortet — det kostar mer än det smakar.

Ändå verkar det som om bara mopeder som är lätta att trimma går att sälja till ungdomen numera. Fabrikerna tycks ha accepterat det som oundvikligt, och i år levererar t o m Monark-Crescent sina sportmopeder med importerade motorer i stället för Husqvarna för att de har flera växlar och är lättare att trimma. Visst kommer de att sälja mer efter den åtgärden, men när landets största tillverkare ger efter för en tendens av det här slaget verkar det betänkligt. □

Vespas giv för 1968 innefattar psykedeliska färger, ett sortiment dekaler för att låta upp utseendet på de mera sedesamt lackerade modellerna, och en ny Popolino-modell för 16-åringarna.



Moto Guzzis eleganta landsvägsslok V7 har en motor på 704 cm³ och 50 hk. Priset på gatan i Sverige är 8 500 kr. Elstart, kardandrift. Suzuki's nya 500-kubikare har gaffel och instrumentmontering à la BSA, men resten är omisskännligt Suzuki. Kanske litet törstig, men det gör inget i USA, där den kommer att säljas mest. (Bilden nederst.)



Mycket nytt på mc-fronten

Frågan är vad som ska betraktas som de trevligaste nyheterna på motorcykelmarknaden 1968 — de nya, tekniskt intressanta modellerna eller de mycket prisvärda maskinerna av fjolårsmodell. Det finns mycket att välja på till synnerligen rimliga priser, och sannolikt kommer de litet väl höga priserna på begagnade maskiner att pressas ned till rimligare nivå framåt sommaren.

Vi börjar med Triumph-maskinerna. Två av 67-orna kommer hit, den vassa 500-kubikaren Daytona med två för-gasare och omkring 39 hk, som med varvräknade kostar 5 400 kr på gatan, och den inte fullt så högrimmade 6T Thunderbird, som kostar 5 100. Av Bonneville finns bara 68-or, men priset är mycket lågt även för dessa, 6 250:— med varvräknare.

Även av BSA finns nu 67-or. Även här är det två modeller. B4⁴ Shooting Star på 450 kubik kostar 4 600:— på gatan, A65 Lightning — en 650 — 5 900:—. Den förra är lätt som en 250-kubikare, och även om den är måttligt snabb märks cylinderstorleken på att det finns ordentligt vridmoment på låga varv.

BSAs 68-or hör till de starkaste i klassen, men är dyrbare. Frågan är, om de inte är de elegantaste brittiska maskiner som tillverkas just nu, och t o m japanerna börjar ta efter deras formgivning.

Nya modeller från Norton-Villiers-koncernen är två 750-or. Norton Commando, sensationen på London-utställningen, har ny ram med gummiupphängd motor. Priset är 7 325 kr på gatan. Norton P11 Scrambler är trots namnet ingen riktigt äkta crossmaskin, utan en landsvägsmaskin som lättats och anpassats för terräng. Amerikanar-

na brukar kalla en sådan "street scrambler", och den kostar 7 140 kr.

Modellerna 750 Atlas och 650 SS finns kvar, liksom motsvarande i Matchless-utförande.

Tyska BMW har fått detaljändringar i år, men priserna är så gott som oförändrade, med R 69 S för 8 090 kr. Den vassa 125-kubikaren från Puch ska tas in som förberedelse till de nya lagbestämmelserna 1970, då 16-åringar får köra 125-or.

Motorcykelimport från Italien är inte särskilt lönsamt. Det blir mest stora maskiner som tas in, och nya för året i Sverige är Moto Guzzi V7 med V2-motor på 700 cm³ och 50 hk, en långfärdsmaskin i toppklass för 8 500:— på gatan, och den fabulösa MV Augusta 600.

En ny generation Jawa-maskiner har börjat säljas i Tjeckoslovakien, men det lär dröja innan de börjar exporteras. Österifrån kommer också Pannonia, som görs i Ungern. Den verkar litet gammaldags tysk och har tråkig finish, men ett lågt pris. Den nya Six Days-modellen verkar trevligare än standardutförandet.

Bultacos två lätta modeller är i år typbesiktigade, och sportmaskinen 250 Metralla har blivit över 500 kr billigare. Motocrossmaskinen Bandido 360 är ny och uppges vara på hela 43,5 hk. Montesa, som också tillverkas i Barcelona, har nya crossmaskiner på 250 och 360 cm³. Halva brittiska eliten har köpt sådana, och de verkar bli ett stort nummer också här hemma.

Bland crossmaskinerna får vi inte glömma Husqvarna, som i år har en avsevärt ändrad ram och flera detaljförbättringar i motorn, en bekvämare sadel och mjukare dämpning fram.

Hondas 450-kubikare för 1968 har

snyggats upp utvändigt med bla ny tank. Motorn är nu på 45 hk DIN, växellådan har fem växlar, och priset är 6 800:— på gatan. Ett lager 67-or finns också — de kostar 5 850 kr. En ny 250-kubikare från Honda väntas, men kanske först till nästa vår.

Suzuki-programmet har drygats ut med en tvåcylindrig tvåtakts 500-kubikare, femväxlad och på 46 hk. Snygg är den också, men leveranserna lär inte börja före midsommar. Yamaha-försäljningen har inte kommit igång, men det kanske blir i år. Yamaha-maskinerna är måhända inte vackrast eller snabbast av japanerna, men har ett avundsvärt rykte för tillförlitlighet och slitstyrka.

Kawasakis 650-a finns i ett nytt utförande, modell W2SS, med sportigare formgivning och tre hästkrafter extra. Den kostar 7 395 kr. Den som vill ha en lättare bruksmaskin kan i år beställa också Kawasakis 175-a, som finns med eller utan elstart. Hos fabriken i Japan finns en tvåtakts 500-kubikare, men en marknadsundersökning som pågår kommer att avgöra om den modellen ska produceras. Den i fjol så sensationellt billiga 250-modellen har kommit upp i normal prisnivå i år, och nu säljs också varienten med upplagda avgasrör.

Största nyheten bland de lätta maskinerna i år är Monark-Crescents 80-kubikare. Visserligen är den kanske inte snyggast eller snabbast i klassen under 75 kg, men bra service betyder mycket. Zündapp kommer med en uppsnyggad 100-kubikare, och Ducati levererar i år sin i två utföranden — ett för landsväg och en "street scrambler". □

Text LARS-ERIK JOHANSSON

JÄTTESVÄVAREN



"Biggest in the World", brukar vara beteckningen på något amerikanskt, men för en gångs skull har amerikanska konstruktörer fått se sig slagna av kollegor på den här sidan Atlanten. Engelsmännen har ju från början haft ett visst försprång då det gällt svävare, varför det inte är så konstigt att man också blir först med en jättesvävare. Farkosten är speciellt intressant för oss svenskar då projektet har svenska medintressenter.

Text och foto TORBJÖRN GUSTAFSON

SRN 4 imponerar redan på avstånd — på nära håll blir världens största svävare nästan överväldigande. Trots färiska intryck från överfarten med den reguljära "hoverlinjen" mellan Southampton och Cowes finner sig en liten, hädisk tanke: Tänk om... — Den ska fungera —, säger mr Simmons lika trosvisst som bestämt, redan van vid besökarnas insinuanta fråga. Förmodligen har han rätt. Innan 18 000 000 kr-bygget kommit så här långt, har British Hovercraft Corp redan ägnat år och miljoner åt förberedande forskningsarbete. Bakom SRN 4 ligger både teoretisk projektering, vindtunnelprov, modellförsök och inte minst erfarenheterna från de många

mindre svävare som redan opererat kommersiellt i flera år.

Den mest påtagliga nyheten med SRN 4 är därför i första hand att den är störst i världen och specialbyggd för sitt ändamål. Den kommer dock inte att vara unik så länge till. Ytterligare två exemplar av samma typ är under byggnad, varav ett ska levereras till kanaltrafikbolaget "Hoverlloyd" — med skandinaviska medintressenter — redan i mars och sättas i trafik några månader senare. Vid det laget bör förstlingen, beställd av "Seaspeed" (Brittiska Järnvägarnas Svavaravdelning), redan vara väl testad och hemmastadd på sin route mellan Dover och franska kusten.

FLYGANDE FÄRIA

Mest intressant är kanske ändå att svävaren i och med SRN 4 definitivt lämnat försöksstadiet och tagit det betydelsefulla steget ut i världen som ett absolut nytt, men också erkänt och accepterat transportmedel. En utveckling som knappast kunde förutses för mindre än tio år sedan, då grundidéen dök upp i sin mest primitiva och ofullkomliga form och av många avfärdades som helt orealistisk och oanvändbar i praktiska sammanhang.

SRN 4 blir därmed en milstolpe — och vilken milstolpe sedan! Från fören med dess ginungagap till akterkant mäter skrovet inte mindre än 40 meter. Bredden är 23 m och höjden från "kjolens" un-

derkant till sidorodrens spetsar hela 12,7 m. Av de 539 kvadratmeterna däcksyta disponeras största delen för ca trettio bilar mitt i skrovet, medan fyra kabiner eller salonger för 254 passagerare placerats längs ytterkanterna. Bilarna körs in genom portarna i aktern och ut genom fören. Passagerarna stiger ombord och debarkerar via sidodörrar. Bottenkonstruktionen med lufttutsläppen är än så länge en väl bevarad hemlighet, men synlig från utsidan är i varje fall "underkjolen", vilken under gång hjälper till att stänga in luften och åstadkomma den "kudde" som lyfter skrovets undersida drygt två meter över underlaget.

"Lyftluften" blåses in av

fyra centrifugalfäktar, vardera 3,5 m i diameter. Skulle "kudden" försvinna, tex om kjolen slits sönder eller vid maskinhaveri, finns ändå tillräcklig flytkraft i skrovets fyrtioåtta separata tankar eller sektioner för att hålla den fullastade svävaren flytande med stor marginal.

Vid sammanfogningen av skrovenheterna används moderna metalllimningsmetoder i mycket stor utsträckning. Infästningen mellan "underkjöl" och skrov anses tex vara den största limfog mellan gummi—metall som någonsin förekommit.

"TANKERHASTAR"

Kraftbehovet är oerhört. Fyra Bristol Siddeley Marine Proteus gasturbiner om vardera 3 500 hk (vid kont drift) ger tillsammans effekt tillräcklig för en ganska ansevärd tankbåt. Därutöver finns två mindre turbiner — Rover IS/90 hk — som hjälpmaskiner, bl a för de elektriska generatorerna. För bästa bullerdämpning och kortast möjliga avgasväg har turbinerna placerats parvis i två separata maskinrum längst akterut, där de också är lätt åtkomliga för översyn och utbyte. Detta innebär å andra sidan en ganska komplicerad kraftöverföring. Problemet har lösts med kardanaxlar, de längsta drygt arton meter och en av de mera okända faktorerna som kan vålla konstruktorerna orolig nattsömn.

Varje turbin driver en luftfläkt och en drivpropeller, varvid kraftfördelningen sker via växellådor och kan varieras inom ganska vida gränser genom de ställbara drivpropellarna. Under normal marschfart dirigeras 2 000 av turbinens 3 500 hk till drivpropellern, medan luftfläkten kräver 1 150 hk. Resterande 250 hk är en reserv som bl a kompenserar kraftförluster i transmissionen eller turbinens egna hjälppaggregat. Eftersom varje turbin under kortare perioder kan leverera upp till 4 250 hk, finns fortfarande en rejäl marginal för extra kraftbehov vid start eller "landning".

Stämmer beräkningarna, kommer SRN 4 att med full last kunna hålla maximalt 77 knops fart (148 km/tim) och en ekonomisk marschfart på ca 70 knop (133 km/tim). Detta dock endast förutsatt att sjön vilar lugn. Vågor med 1—1,5 m höjd har ingen större inverkan även om farten förmodligen måste minskas till ca 55 knop (120 km/tim). Vid 2,5 m våghöjd kan hastigheten knappast bli mer än 20—30 knop och är sjön högre än tre meter torde turbinerna få inställas, eftersom framfarten blir alltför påfrestande för de ombordvarande.

VÄNDER PÅ FEMÖRING

Svävarens hittills mycket måttliga manöverförmåga och dåliga kursstabilitet har varit ett av de mest svårbeaktade problemen. För SRN 4, som trots sina dimensioner måste kunna operera också i hamnar och andra områden där svängrummet är begränsat är problemet än mer påtagligt. Lösningen är en kombination av luftroder (styrfenor) och förändring av propellerströmmarnas riktning och hastighet. Vid sväng åt styrbord vrids de två främre propellarna åt babord och svänger fören i den önskade riktningen. Samtidigt vrids de två bakre propellarna åt styrbord och skjuter aktern åt motsatta hållet. För att öka girverkan ytterligare minskas stigningen automatiskt på styrbordssidans propellrar och ökas på babordssidans. Slutligen vrids också luftrodrarna åt styrbord. Genom att på detta sätt utnyttja maximal girverkan bör SRN 4 kunna manövreras med tillräcklig precision även under mycket låg fart.

Manöversystemet kan förefalla komplicerat i beskrivning, men kommer inte att vålla befälhavaren större svårigheter än hans kollega i ett helt vanligt flygplan. I motsats till den senare har svävarpiloten alltid möjlighet att "bromsa", stanna eller rent av backa för att klara upp en komplicerad situation.

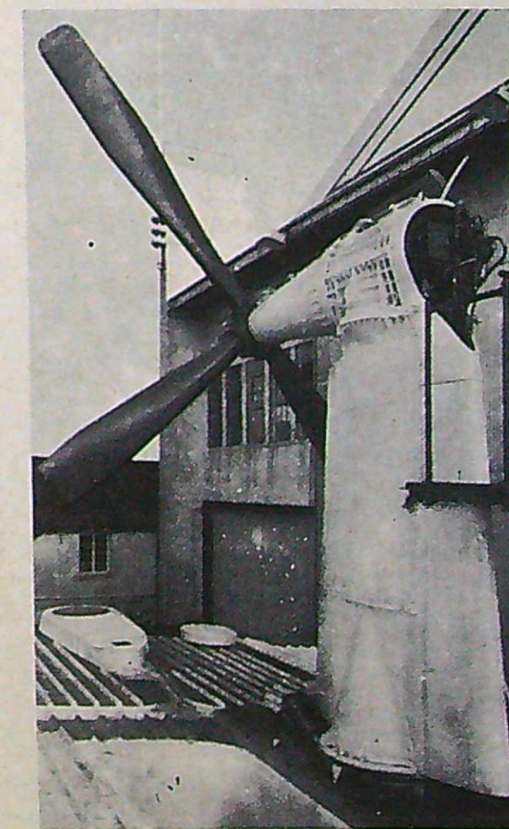
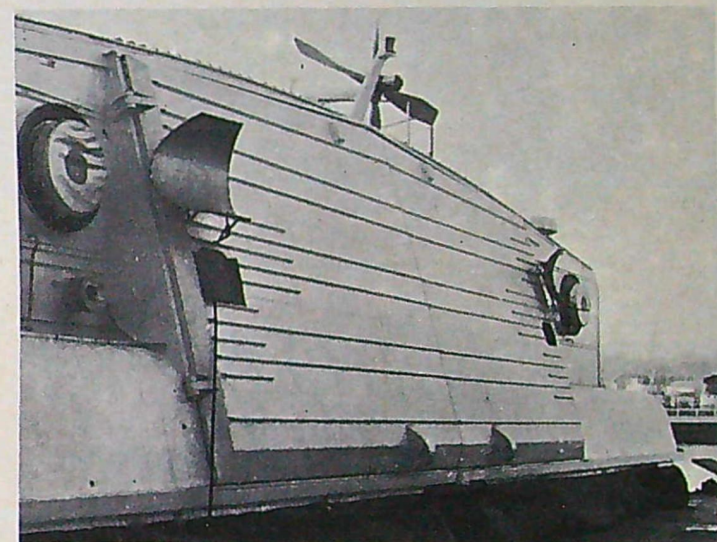
VARFÖR SVÄVARE?

Även om den tekniska sidan är minutiöst förberedd, dras projektet SRN 4 ännu med ett stort frågetecken när det gäller ekonomin. Visserligen kan en del kalkyler baseras på praktiska erfarenheter från reguljär trafik med mindre svävare över Kanalen och andra linjer som redan existerat i ett par år, men definitivt rätt svar kan bara ges av SRN 4 själv under praktiska prov. Allt står och faller med regulariteten, vilket i sin tur är en fråga om väder och vind. Förhandsberäkningarna, baserade på SRN 6-trafiken, talar för att 97 procent av de planerade turerna ska kunna genomföras — bl a tack vare den större svävarens betydligt bättre lyfthöjd. I så fall bör bara extremt svåra väderförhållanden kunna hålla SRN 4 i hamn.

Håller kalkylerna blir SRN 4 det första praktiska exemplet på den "felande länk" som länge saknats i modern transportteknik. Med ett fartygs lastkapacitet i kombination med flygplanets fart och komfort samt med sina mycket anspråkslösa krav på terminal- eller hamnanläggningar öppnar svävaren utan tvekan helt nya möjligheter för snabba och billiga kommunikationer. □



SRN 4s cockpit är verkligen välutrustat med instrumentering som inte bara anger fart, turbinvarv etc utan också vind, luftkuddetryck och annat som kan vara värt att veta. Med "flygplansratten" dirigerar piloten vridningen av drivpropellarna. I utrustningen ingår givetvis också navigeringsmedel av modernaste typ.



Det imponerande akterpartiet med de stora portarna där bilar ska köras in och avgasutsläppen från de fyra drivturbinerna på sammanlagt 14 000 hk. Observera den kraftiga "underkjolen" som limmats till skrovet.

De fyra ställbara drivpropellarna har vardera en diameter av nära sex meter. Därigenom kan varvet hållas lågt utan att drivkraften minskas. Varvtalsreduktion är en av de utvägar som utnyttjas för att minska bullret. Även vid fullvarv är bladspetsarnas hastighet bara Mach 0,6, jämfört med Mach 0,85 för nuvarande, mera högljuda svärvägar.

Ett gasmoln utifrån kosmos närmar sig jorden. Ledda av den originella cambridgeprofessorn Kingsley beräknar astronomerna att Molnet kommer att skymma solen under en månad med katastrofala följder! Regeringarna underrättas mot Kingsleys vilja. Han har nämligen inga höga tankar om politikernas förmåga. Engelska regeringen, som till varje pris vill hemlighålla upptäckten, isolerar vetenskapsmännen på Nortonstowe, där de ska arbeta fram data om Molnet. Nortonstowe utvecklas till en vetenskaplig institution. Kingsley har invändningar mot den föråldrade samhällsstrukturen med amatörmässiga politiker i toppen. Han vill utveckla radiosändningssystemet och göra Nortonstowe till centrum för världskommunikationerna, men nya problem dyker upp. Molnet uppför sig på ett oväntat och obegripligt sätt. Djävulstyg inuti! fastslår ryssen Alexandrov.



8:e avsnittet

Under juni och juli steg temperaturen stadigt. USAs statistik uppvisade fortfarande ganska låga dödssiffror. Folk tvingades stanna inomhus veckor i taget där temperaturen genom luftkonditioneringen kunde hållas vid en relativt dräglig nivå.

I tropikerna dog 7 943 växt- och djurarter ut. Exakta antalet omkomna är okänt. Det kan bara sägas att mer än sjuhundra miljoner människor förlorade livet. Endast de som grävt ner sig i djupa grottor kunde överleva.

Temperaturen i världshavens ytvatten steg, visserligen inte så fort som lufttemperaturen, men tillräckligt fort för att orsaka en farlig ökning av luftfuktigheten.

I juli hotades tropikernas befolkning av total förintelse när plötsligt regnmoln svepte in hela klotet. Temperaturen sjönk en aning, eftersom molnen reflekterade solstrålarna tillbaka ut i rymden. Men varmt regn föll överallt, även så långt norrut som Island. Insekterna förökade sig enormt.

Växtligheten frodades fantastiskt och öknarna blomstrade, men inga skördar såddes och de utmattade människorna orkade inte ta några initiativ överhuvudtaget. Förhållandena förvärrades inte ytterligare. Dödssiffrorna hade klättrat upp till en fullständigt grotesk nivå, men steg inte vidare.

England fick tropisk hetta. Gräset brändes och blommorna vissnade, men i jämförelse med andra områden blev England lindrigt drabbat, även om temperaturen steg till 38° på dagen och endast sjönk till 33° under natten.

På Nortonstowe fortskred livet som tidigare, men man övergick till att tillbringa nätterna i den luftkonditionerade bunkern.

En månljus natt observerade Marlowe att ljuset gradvis tycktes förändra sig. Han riktade sökaren mot månen.

— Gode Gud, utropade han, den kokar! Det här måste de andra se!

Det var en fantastisk syn. Månen var alldeles citrongul. De vanligtvis skarpt framträdande konturerna hade mattats av ett jättemoln, som tycktes svämma över månskivan. Molnet bombarderades med strålar från de mörka molnfälten. Med jämna mellanrum slungades nya strålar ut från dessa fält, som hela tiden översveptes av glittrande ljusvågor.

— Vad innebär det här, Chris? frågade Ann Kingsley när de gick tillbaka till bunkern.

— Kommer du ihåg vad vi sa häromdagen om Molnet, att det slår av på takten när det närmar sig solen i stället för tvärtom? Molnet saktar farten genom att fyra av gasklumpar med hög hastighet. Vi vet inte varför, men Marlboroughs och Leicesters

— Det är för ruskigt att ens fundera på vad som skulle hända om vi träffades av en av de där gasklumparna, som har en hastighet på tusen kilometer i sekunden. Jag gissar att jordens hela at-



mosfär skulle sopas ut i rymden.

— Kan en sådan klump träffa oss också?

— Jorden är ju en mycket liten måttavla. Men månen är ju ännu mindre och en av dem har just träffat månen!

— Vad skulle hända om...?

— Det är för ruskigt att ens fundera på vad som skulle hända om vi träffades av en av de där gasklumparna, som har en hastighet på tusen kilometer i sekunden. Jag gissar att jordens hela at-

mosfär skulle sopas ut i rymden.

— Vad jag inte begriper, Chris, är hur du orkar reta dig på politikerna. Det verkar så oviktigt i jämförelse med det här.

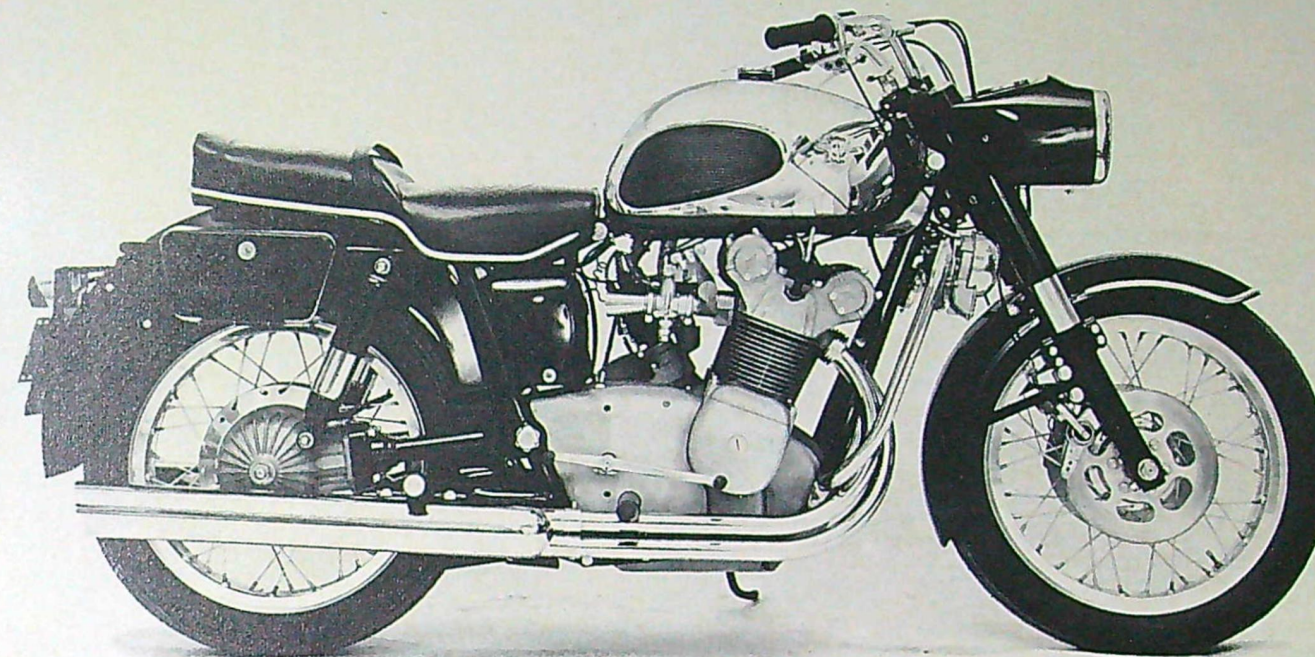
— Kära Ann, om jag hela tiden gick och tänkte på hur det hela kan utveckla sig skulle jag bli galen. Min form av eskapism är att ryta över politiker. Men från och med nu måste överlevandet räknas i timmar.

Hon drog sig närmare honom.

— Eller kanske jag skulle uttrycka mig mer poetiskt, viskade han.

(Forts på sid 28)

Motorcykel för miljonärer



En Ferrari bland motorcyklar har man kallat den fyrcylindriga MV Agusta 600. Om man med Ferrari avser en av de lyxiga GT-modellerna är det en jämförelse som håller.

Text LARS-ERIK JOHANSSON Foto PEO ERIKSSON

En fyrcylindrig italiensk motorcykel för landsvägsbruk måste komma förr eller senare, det var man ense om redan i början på femtiotalet. Åskådare vid racerlopp såg hur mekaniker kunde låna Geoff Dukes Gilera för att åka ned till närmaste korvkiosk, långsamt och elegant, eller hur Les Grahams MV Agusta framfördes av den då mycket unge son med pappa bakom sig i sadeln (Stuart Graham är nu TT-åkare i världsklass).

Det kom också prototyper med fyrcylindriga motorer och full utrustning för landsvägsbruk, men av produktion blev inget förrän 1967, och i vinter har den första MV 600 nått Sverige.

Gilera-fyran har anor som går tillbaka till 1936, då den var kompressor-matad och vattenkyld, men den kom igen med luftkyllning och utan kompressor 1947. Greve Agusta lockade över Gileras chefskonstruktör, ingenjör Remor, för att bygga sina racermaskiner för säsongen 1950. Därför blev MV Agustas fyrcylindriga racermaskiner mycket lika Gileras.

Varvtalen på kring 10 000 var knappast något för vardagsbruk, men motorernas smidighet imponerade. Till denna bidrog att inga eller mycket blygsamma megafoner användes, och ett tag nöjde man sig med två förgasare. Icke desto mindre var Gilera och sedan MV världsmästare i tio år med samma konstruktion.

Att bygga om en sådan racer till

standardmaskin kan synas lätt, men en försvårande omständighet måste man ta hänsyn till — greve Agusta var mån om att den inte skulle gå att bygga om till racer. En illa trimmad f d standardmaskin i inkompetenta händer skulle skada firmans utmärkta rykte. Därför gjordes cylindervolymen större, till några räknat 592 cm³ och med små möjligheter till ändring, och växellådans fem växlar gavs utväxlingsförhållanden som passade bättre för stadskörning än racerbanor.

MV Agusta 600 är inte i egentlig mening en sportmaskin, även om den är en god bit ifrån vad man vanligen väljer för turerna till och från arbetet. Komfort och höga genomsnittsfarter är vad den byggts för, precis som de Ferrarimodeller den kan liknas vid. Körställningen är tämligen fixerad genom att det är en avsats mellan fram- och baksits, och man sitter tämligen upprätt med ett brett styre framför sig. Så kan man inte sitta om man ska komma i närheten av den i katalogen uppgivna toppfarten 185 km/tim, men man sitter verkligen skönt.

Vad som byggs i Italien brukar inte bara gå fort, det brukar gå att få stopp på det också. MV Agusta 600 är inget undantag. Framtill finns två Campagnolo skivbromsar, som av expertisen fått betyget "förvånande effektiva". Skivbromsar på motorcyklar har tidigare haft tvivelaktigt rykte.

Kollegor som haft tillfälle att prov-

köra maskinen (vi har inte ens haft lust — 52 hk och isgata...) rapporterar att fjädringen är för mjuk för att ge idealisk väghållning, men utmärkt ur bekvämlighetssynpunkt. Den stora rektangulära strålkastaren ser på en del bilder vedervärdigt ful ut, men i verkligheten blir intrycket ett annat. Bredden och den massiva uppbyggnaden fordrar helt enkelt något annat än en strålkastare av normal form och storlek. Men visst kunde den ha varit vackrare.

Störtbågarna är standard och behövs för att skydda den dyrbara motorn. På dem sitter tre signalhorn, ett normalt och två starktonshorn. En mera kapslad och renare utformad nedre del av motorn skiljer den från racerutförandet, men på cylindrar och topp syns ingen skillnad. Det finns självstart — fattas bara annat — av typ motorgenerator som ger 135 W som generator. Det finns inga luftrenare till de två förgasarna, men så är också grusvägar sällsynta i Italien. Litet ljuddämpning på insugningssidan hade dock inte skadat — nu låter den som en Ferrari också!

Punkter att kritisera? Atminstone en — någon form av fästen för en paket-hållare eller för väskor borde finnas, om MV Agusta ska vara praktisk för långfärder. Tanken lämpar sig inte för en tankväska. Och så priset förstås — 12 500 kr är mycket, hur raffinerad den än må vara.

OSI Silver Fox

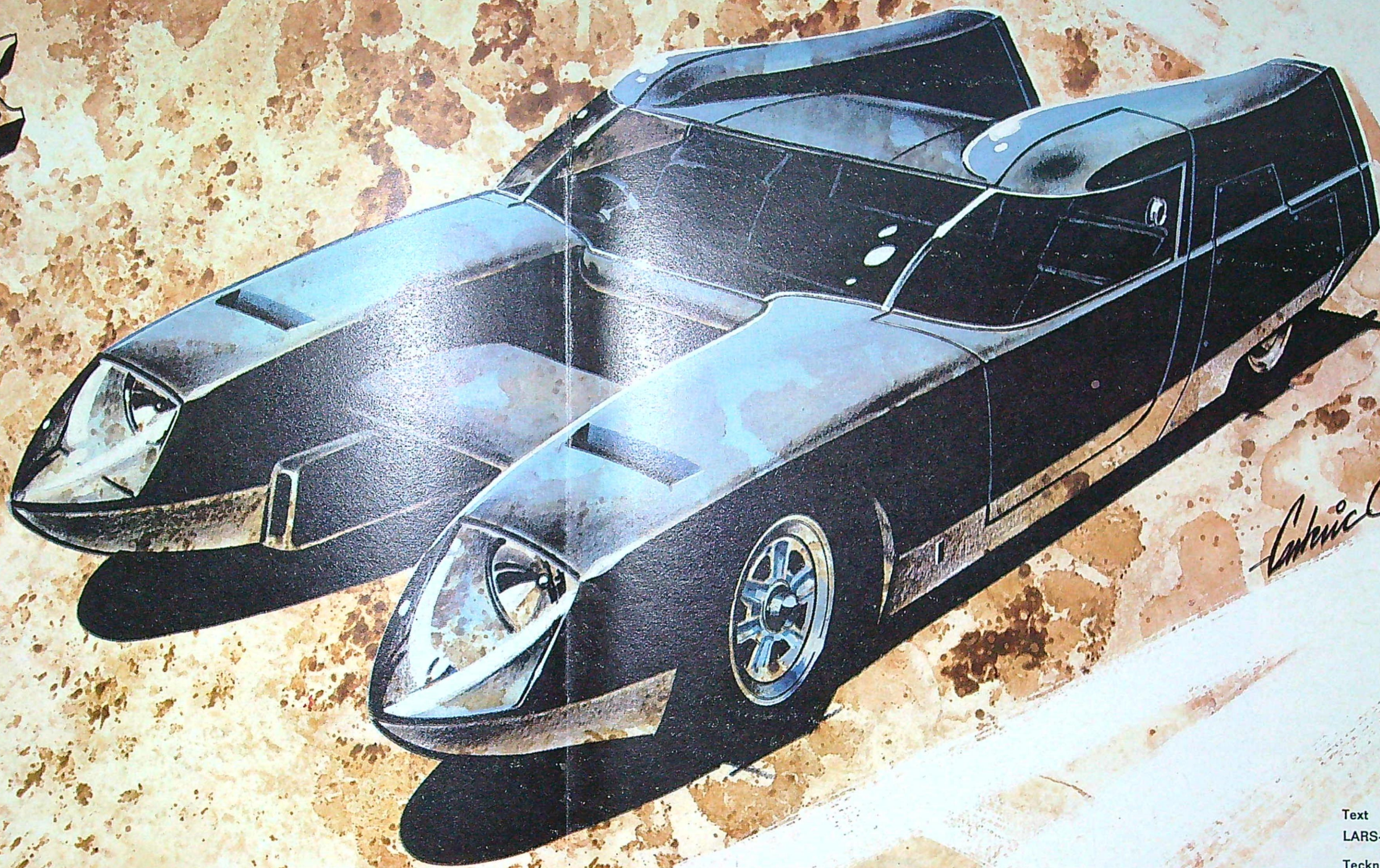
• Katamaraner börjar bli allt vanligare till sjöss, och den italienske ingenjören och f.d. racerföraren Piero Taruffi, med smeknamnet "Silverräven", tror att en bil konstruerad på liknande sätt också har en framtid. Fördelar och nackdelar är ungefär desamma — man får bli sämre utnyttjande av utrymmena.

När det gäller experimentbilen Silver Fox spelar det sistnämnda mindre roll; det är en sportvagnsprototyp, avsedd för tävling i Grupp 6-kategorin. Den har haft sina föregångare; Taruffi och två av hans vänner byggde 1948 rekordvagnen Tarf I enligt samma princip, och den gjorde omkring 180 km/tim med 44 hk. Senare byggdes den större Italcorsa, som tog rekorden i tvålitersklassen.

Taruffi kontaktade för två år sedan OSI, en karosserifirma i Turin, och frågade om de ville bygga en bil enligt hans tvådelade idé. De sade ja och lät tekniska högskolan i Turin utföra de erforderliga vindtunnelproven.

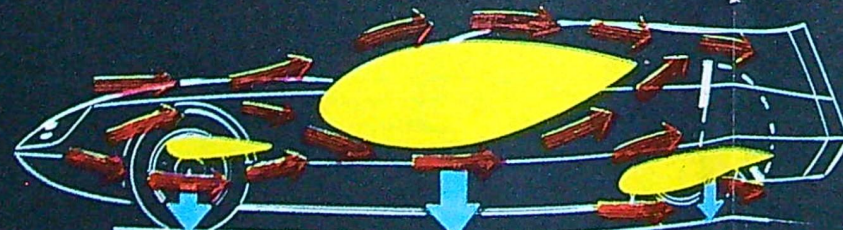
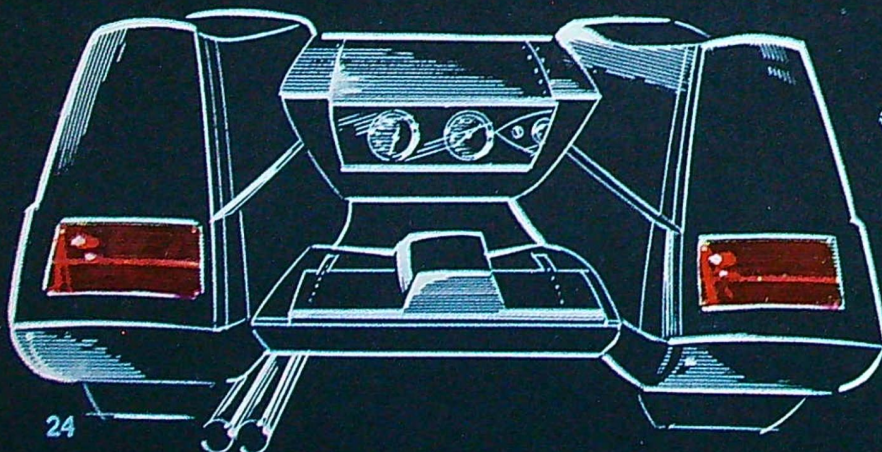
Formen medger inte bara lågt luftmotstånd — koefficienten är 0,259 — utan också att man använder luftbromsar. Tre bommar i form av vingprofiler binder samman de två kropparna; den stora mittvingen har en bromskraft och den bakre en uppfällbar luftbroms. Tillsammans kan de öka luftmotståndskoefficienten till 0,9 utan att ändra bilens stabilitet. Frontarean är bara 1,4 m², mycket litet med tanke på att spårvidden är hela 149 cm.

Samtliga vingprofiler har en negativ anfallsvinkel och pressar alltså bilen mot vägbanan. I synnerhet framhjulen har fått en helt annan vaghållning än på en konventionell bil. Ett problem: hur skulle man montera kylaren utan att störa strömlinjeformen? Lösningen blev att kylaren delades upp i två mindre, som placerades långt fram i varje "torped". Luftintagen under strålkastarna stör inte mycket!

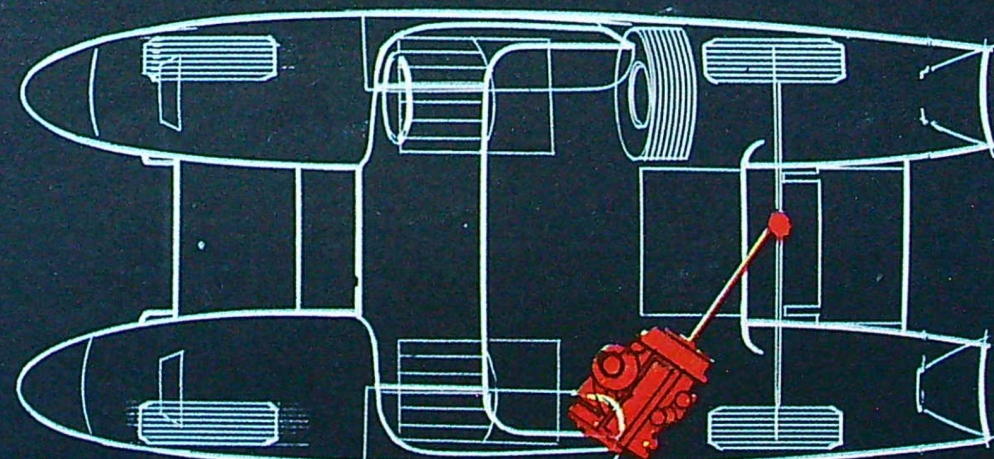


Carleric Goranzon

Text
LARS-ERIK JOHANSSON
Teckningar
CARLERIC GÖRANZON



Vyn bakifrån visar bl a hur en del av den största vingsektionen fått bil bakfönster, och att varje torped har Kamm-form baklill. Skissen ovan visar luftströmmarna kring vingprofilerna, som är gamla välkända NACA-profiler. Luftbromsen visas här också i uppfällt läge. Anfallsvinkeln på den främsta och klaffen på mittvingen varierar den negativa lyftkraften från noll till över 100 kg.



Uppbyggnaden är ovanlig — en blandning av fackverkskonstruktion i rör och skalkonstruktion i aluminiumplåt. Motorn, en Renault Alpine-Gordini på en liter ger omkring 112 hk och sitter snett och lutande i ramen. Differentialen är osymmetriskt placerad och är av fabrikat Porsche, men modifierad av Alpine för att passa Silver Fox. Tanken rymmer 70 liter. Bilen är som synes högerstyrd.



För att ta liten plats hopfälld måste en cykel ha små hjul, och 20 tum har blivit den vanligaste dimensionen. Den måste också byggas kort. En sådan cykel kan helt naturligt inte få samma stabilitet som en vanlig stor trampcykel. Man vinglar därför mer med en minicykel; i synnerhet känns det så, eftersom det krävs större rörelser med styret. Minicykeln är i regel inte så lätt-trampad som en normal cykel. Det kan vara nyttigt för den som cyklar för att gå ned i vikt, men knappast om man ska åka längre sträckor och inte har

viktproblem. De flesta minicyklar har någon form av växelnä, och i de fall detta kostar litet extra (30-40 kr) är det värt pengarna. Enklarest att cykla med är det tvåväxlade Torpedo Duomatic växelnä, som växlar automatiskt när man vilar på pedalerna. Legnano har ett treväxlat nä, som manövreras med en hävarm på styret och kräver litet mer uppmärksamhet.

Dyrast med undantag av tandemcykeln är Fram-King-bolagens Moulton, en engelsk konstruktion som byggs på licens i Norge. Den är unik genom att ha fjädring både fram och bak. Det känns konstigt de första metrarna man åker med den — första intrycket är att man har punktering och att luften just är på väg att ta slut i ringarna. Men efter bara några hundra meter börjar man uppskatta fjädringen. Intrycket av idén med fjädring är positivt, men Moulton har nackdelen att vara rätt stor i hopfällt skick. Den går knappast ned i bagageutrymmet på en småbil, men vållar inga problem på ett taksäck.

Tandemcykeln Graziella är kanske mera knasig än praktisk, men nog har man roligt med den. Provtrampare Björn Svallner och fotograf Westlund roade sig kungligt i lagret hos Welander & Josephson (det snöade ute), men greps av panik när de närmade sig en vägg. Bromsarna för både fram- och bakhjul manövreras nämligen från styret — pedalbroms finns inte. En panikmanöver räddade situationen. Moral: kolla bromsarna innan ni provkör!

Några av cyklarna är isärtagbara i två delar, andra har ett gångjärn på mitten. Vilket som är mest praktiskt beror på hur ni använder cykeln. En tvådelad som Monark, Rex och Moulton är ofta lättare att stuvade in i ett bagageutrymme på en bil. Om man ofta blir

tvingad att bära cykeln för att exempelvis plocka in den i en garderob i en stadsvåning, är det behändigare med gångjärn på mitten i stil med Legnano och Anglo Dane.

Justeringsmöjligheterna för pedaler och styre är mycket bra på alla modeller vi tittat på, och Björn Svallner hade inga svårigheter trots att han mäter några centimeter över 190.

En del modeller har slangar med normala cykelventiler, andra använder samma ventiltyp som i bilslangar. Tanken med det senare är, att då cykeln används som transportmedel från parkeringsplats utanför stadskärnan till en arbetsplats mera centralt, finns alla möjligheter att snabbt och bekvämt fylla på luft vid en bensinstation. Men används cykeln företrädesvis på landet, kan den gamla ventiltypen för vanlig cykelpump vara en välsignelse.

Listan här tar bara upp modeller för fullvuxna, men det finns barncyklar i samma stil. Legnano har t o m två storlekar av barnmodellerna. Favorit kommer med en barnmodell inom kort. Dessutom görs en del minicyklar som inte är fällbara, men som är små nog för att vara lätta att transportera. Den stora reglerbarheten av sadelhöjd och styre är särskilt tackvärda när det gäller barncyklarna.

En eller två bromsar? Egentligen klarar man sig väl med en, men i nervös storstadstrafik kan två vara en extra säkerhetsfaktor. Det gäller dock först sedan man lärt sig bruka frambromsen med förstånd — genom att cykeln är kort blir det extra lätt att gå på näsan om man bromsar för hårt på framhjulet. Fälg- och trumbromsar finns för framhjul. Trumbromsen är generellt att föredra, eftersom alla dess vitala delar ligger skyddade. □

Funderar ni på att köpa en hopfällbar cykel? Det finns nu åtskilliga modeller på marknaden, mer eller mindre praktiska, med många festliga och smått geniala detaljer. Som fordon för daglig transport till och från arbetet är den vanliga cykeln fortfarande oslagbar, men den som har litet speciella behov kan få stor nytta av en hopfällbar. Exempelvis för utflykter där bilen eller båten inte går fram, som shoppingåk vid sommartorpet eller motionscykel överallt.

Modell	Hjul-dimension, tum	Tid för hopfällning, sek	Dimensioner hopfälld, cm	Pris inkl oms kr ("cirka-pris")	Bromsar	Anm.
Anglo Dane	20	30 sek	80×77×35	365	2	Duomatic växelnä
Favorit	20	30 sek	70×50×23	310-400 beroende på utförande	2	Duomatic
Fram	20	25 sek	85×80×21	395	1	Duomatic växelnä
Fram Moulton	15	10 sek	största mått	95 495	2	Duomatic fjädring
Graziella	15	2 min	130×82×38	665	2	Tandem
Legnano	20	30 sek	77×73×32	385	2	3-växlad
Monark/Crescent	20	25 sek	81×80×37	416/422	1	Duomatic
Rex	20	25 sek	80×61×37	415	1	Duomatic



HEJ HOJ!!

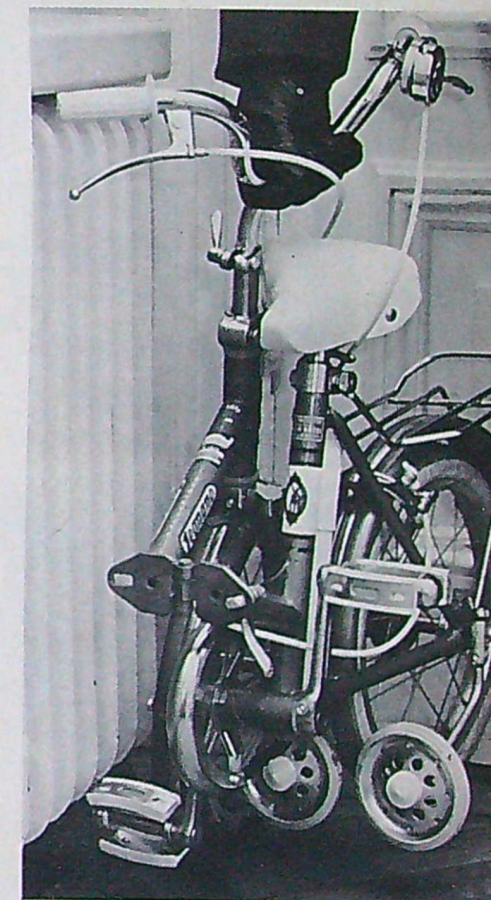


Text
LARS-ERIK JOHANSSON

Foto
BENGT WESTLUND

På motstående sida syns den engelska Moulton. Den har fjädring både fram och bak och blev en schlager i England. Rolig att åka på, men nog i dyraste laget.

Att cykeln ser liten ut behöver inte ens bekymra den som är nära två meter lång. Cykeln är en Legnano, tillverkad i Italien. Den är treväxlad och har nästan helkapslad kedja.



Minsta Legnano-barncykeln kan erhållas med löstagbara stödhjul medan teiningen lär sig cykla. Den är inte svårare att bära än en mindre resväska, och kan som på bilden ställas i en hall om man saknar cykelgarage i huset.

Graziella tandem är verkligen ett festligt åkdon, men blir för stor för ett normalt bagageutrymme. Den tas isär framför främre vevpartiet. En sexkantnyckel lossar allt, men taksäck behövs för transport.

En ärtä: DBS Sport!

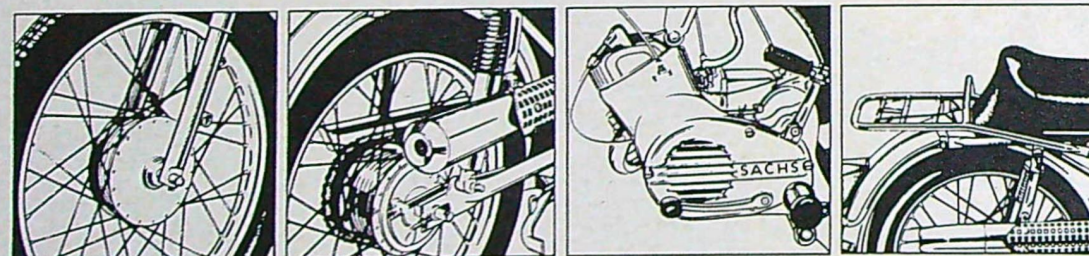
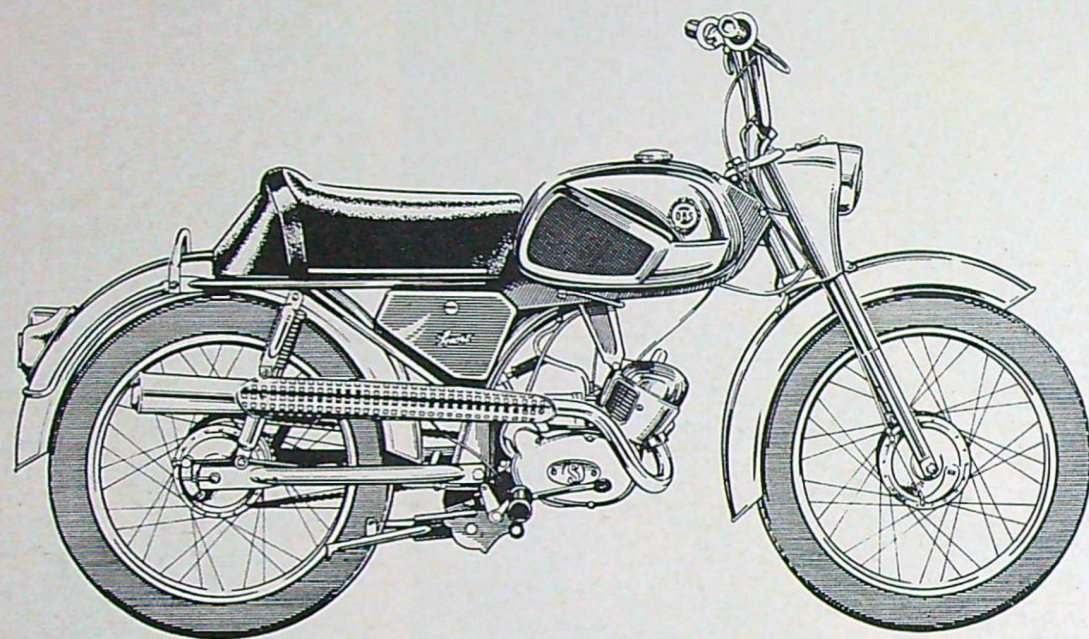
DBS Sport — den sportiga mopeden med ordentligt ax. Specialkonstruerad för tidens tuffa tonåringar — ser precis ut som en stor MC! Hårdtestad av motorcrossförare. Proffsen!

DBS Sport är gjord för nordiska vägar — ramkonstruktion som 100 cc motor-

cykel, motorn är dimensionerad för 4,3 HK. Med andra ord — stark, säker, solid och snygg.

DBS tillverkas och garanteras av en av Nordens största cykelfabriker.

Se den — provkör — Du kommer att tycka om den!



Nav och teleskopgaffel

120 mm trumbromsnav av extra kraftig konstruktion. Stor bromsytta. Stickaxel gör navet lätt att demontera och montera. Kraftig oljedämpad teleskopgaffel fram.

Säker och bekväm

120 mm bromsnav av extra kraftig konstruktion. Ryckutjämnande kedjeanslutning. Teleskopfjädring bak med utvändiga fjädrar. Avgasrör av megafontyp. Kraftiga fälgar i eloxerad lättmetall, storlek 21" x 2,75".

Motor

Fläktkyld 4-växlad Sachs 50 med fotväxel och kickstart. 38 mm cylinderdiameter, 42 mm slaglängd och 47 cm cylindervolym Bing förgasare med insugningsljuddämpare och speciellt startsystem.

Sadel och pakethållare

Mjuk och bekväm sadel med tjock skumgummi-beläggning. Stor förkromad pakethållare med kraftig klämma levereras som extrautrustning.



Jonas Øglænd
AKSJESKAP SANDNES
Norge



Kontakta närmaste distriktsrepresentant om Ni vill veta mer om DBS. Han lämnar också gärna namnet på Er närmaste DBS-återförsäljare.

Göteborg 031/41 53 30 - Hälsingborg 042/43 683 - Ludvika 0240/10 504 - Stockholm 08/24 83 50 - Sundsvall 060/11 34 34 - Tidaholm 0502/11 385 - Växjö 0470/16 480 - Örebro 019/18 99 41 - Örebro 019/11 35 74

DET SVARTA MOLNET

(Forts fr sid 22)

"Kyss mig nu, du ljuva, ljuva; Ungdomsvåren går så fort."

Man hade numera nattvakt utanför bunkern. Natten till den 27 augusti hade Stoddard vakten. 7.30 följande morgon knackade han tveksamt på Kingsleys sängkammardörr. Trädgårdsmästaren var för en gångs skull verkligen skadad.

— Den har inte kommit, sir, den är borta!

— Joe, jag slår in skallen på er om ni inte genast klämmas fram vad det är som inte har kommit! VAD ÄR DET SOM ÄR BORTA?

— Dagen, sir. Solen har försvunnit!

Kingsley trevade efter klockan: 7.42; i augusti inträffade gryningen normalt mycket tidigare. Han rusade ut. Det var kolsvart. Hela naturen andades primitiv skräck. Världen låg i mörker.

I väst lindrades choeken av att solförmörkelsen först blev märkbar i gryningen.

Men befolkningen på östra halvklotet upplevde fasan i att se ljuset dö bort. I Australien tex började himlen mörkna mitt på dagen och vid tretiden var det beckmörk natt. Det blev panikartat tumult i många av jordens större städer.

Efter tre dagar återvände ljuset och det började regna. Ljuset var först mycket svagt, men ökade i styrka till ett mellanting mellan fullt månsken och fullt solsken. Men det egendomliga röda skenet visade att läget inte normaliserats.

Temperaturen sjönk alltmör. Regnmängden var enorm. Upphettningen hade gjort att en stor mängd fuktighet lagrats i luften. När solljuset utestängts sjönk temperaturen och fuktigheten utföll som regn. Floderna steg snabbt, vägar och broar förstördes och massor av människor blev hemlösa.

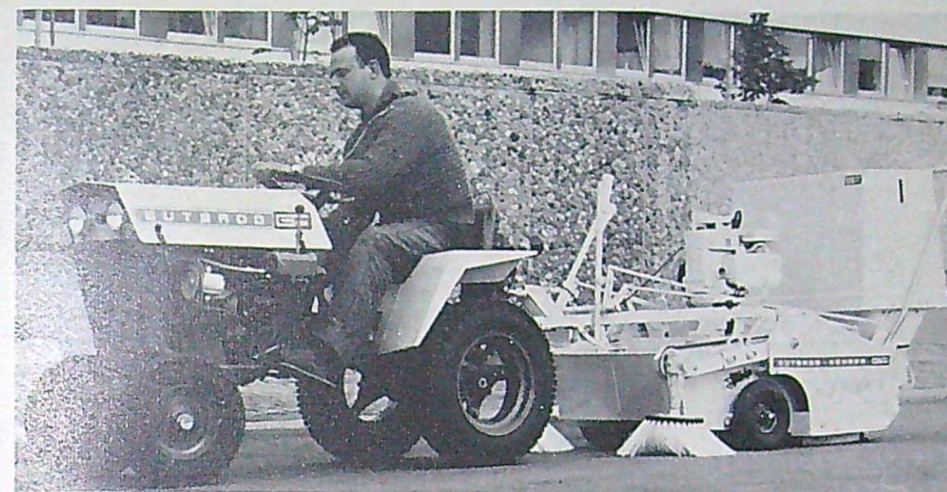
Ännu större katastrofer förorsakade de vilda stormar som svepte över jorden. Frigörelsen av energi i atmosfären genom kondensationen var oerhörd. Enorma förändringar av lufttrycket ledde till orkaner av oerhörd styrka.

Nortonstowes huvudbyggnad ramponerades nästan totalt under en sådan orkan. Två arbetare dödades när byggnaden störtade in.

Och temperaturen sjönk. Efter kort tid utföll fuktigheten i form av snö. De övervämmade fälten täcktes av is och under septemberns lopp tystnade de larmande floderna. Istäcket utbreddes sig långsamt men obarmhärtigt ner mot tropikerna. När ky-

(Forts på sid 43)

TEKNISKT NYTT



ANTALET SMÅTRAKTORER i effektklassen 5—15 hk är inte stort i Sverige för närvarande, men här liksom på så många andra områden kan man räkna med att utvecklingen följer den i USA, där försäljningen av småtraktorer mer än 10-dubblats på senaste åren. Det tyska företaget Gutbrod — Europas största tillverkare av maskiner för trädgårdsanläggningar och parker — har satsat hårt på denna utveckling.



KOMPRESSORN BLIR TYSTARE. Gatuarbeten nattetid är ibland nödvändiga och särskilt under högertrafikomläggningen fick många nattton störd av bullrande kompressorer. Man har arbetat med problemet och Atlas Copco presenterade nyligen en kompressor som knappast stör någon.

Maskinellt sett är den nya kompressortypen en av tillverkarens konventionella konstruktioner, i det här fallet en diesel-driven kolvkompressor av typ VT5Dd. Kring denna har byggts en speciell ljuddämpad kaross. Denna reducerar motor- och kompressorljud till en styrka som motsvarar normal samtalston. Kompressorn når vid full belastning upp till 70—75 decibel, dvs inte mycket högre än normal samtalston. Då kompressorn går på tomgång ligger ljudnivån ca 10 dB lägre.

Schematiskt kan den ljuddämpande karossen beskrivas som två skal som omger kompressorn. Invändigt är skalens plåtar bestyrkna med dämpningsmassa. Innerskalen är dessutom klätt med mineralull. All luft — således både för komprimering och kylning av kompressor och motor — tas in genom utrymmet mellan de båda skalerna. Kylfluten leds även ut samma väg.

Gutbrod-traktorerna tillverkas i fyra olika modeller, tre med en-cylindriga fyrtakts bensinmotorer på 7, 11 resp 14 hk och en med en 14 hk encylindrig dieselmotor. De spänner över ett mycket brett användningsområde och kan förses med ett 40-tal olika basutrustningar och närmare 100-talet tillbehör.

Representant i Sverige av AB N K Kristensson, Stockholm.



ETT NYTT INFRARÖDSIKTE som kan användas av infanteri i totalt mörker har utvecklats av en brittisk firma. Siktet är konstruerat för att tåla hårda stötar och kan monteras på gevär, kulsprutor och anti-tankvapen. Det är batteridrivet och fullkomligt okänsligt för temperatur och fukt. På bilden ses det monterat på ett granatgevär vid en demonstration i dagsljus.

SKRALL I MC-VÄRLDEN

Honda har dragit sig tillbaka från tävlingarna efter massor av segrar och arton världsmästerskap. Anledningen är de höga kostnaderna i förening med ökad insats när det gäller biltävlingar. Honda tävlar officiellt endast med bil under 1968, men förarna Mike Hailwood och Phil Read kommer att delta som privatförare med fjolårsmaskiner. Hondas beslut kommer att ge ny aktualitet åt kraven på maximering av cylinderrantalet till två och antalet växlar till sex för landsvägslöppen i syfte att få fram "realistiska" tävlingsmaskiner och minska kostnaderna.

GALON finns nu även som väggbeklädnad. Bygg-Galon, som nyheten kallas, finns i olika kvaliteter för olika interiörer, och är ungefär lika lätt att sätta upp som en tapet. Det är dyrare än tapeter, men är i gengäld tvättbart to m med skurpulver.

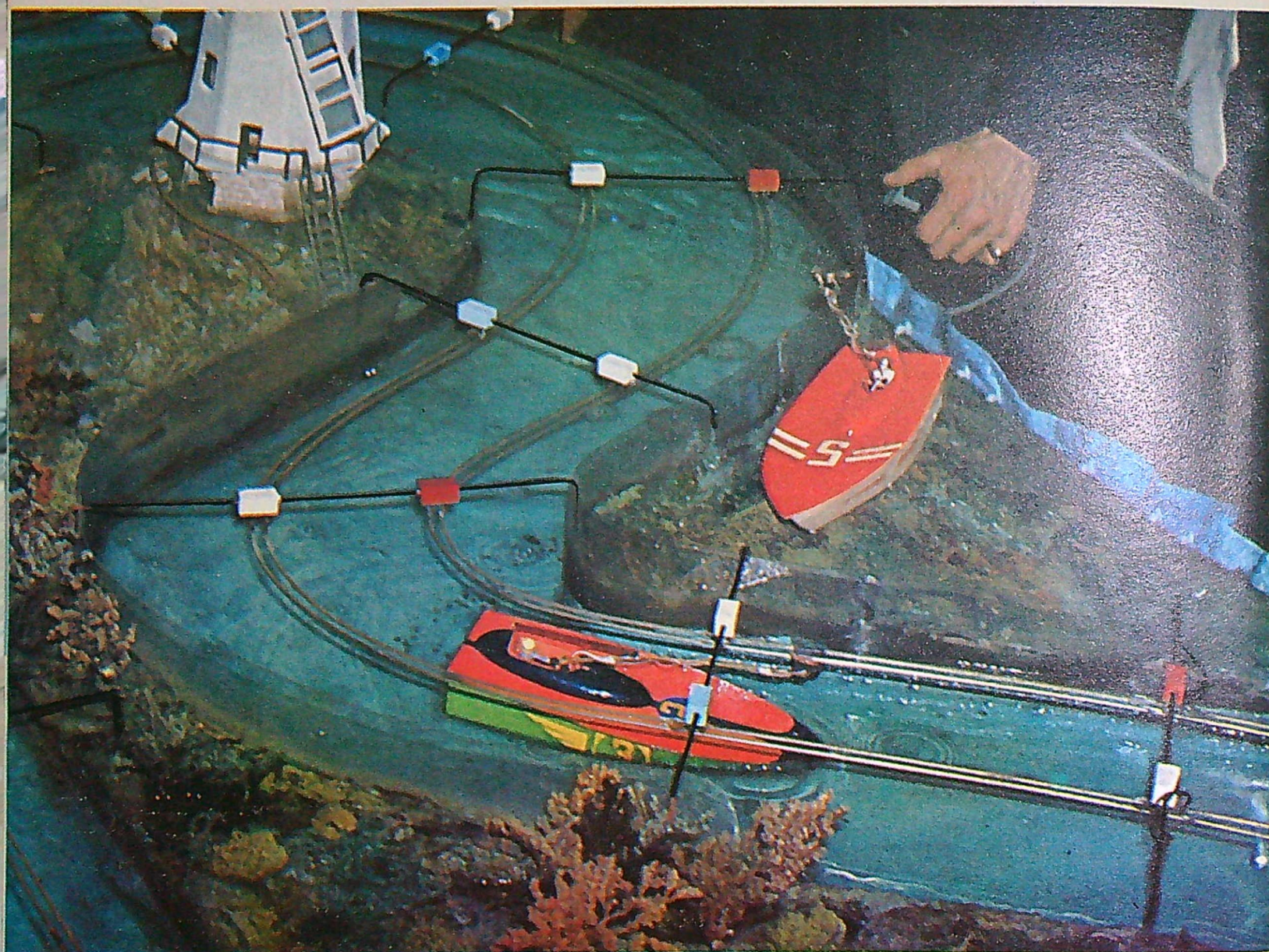
LANDETS FÖRSTA lego-härderi har öppnats i Malmö av Brukens Hårdverkstäder AB, ett serviceföretag som tillkommit i samarbete mellan landets ledande tillverkare av specialstål. Man erbjuder värmebehandlings- och gasinkolning, karbonitrering, blankhårdning, kolhaltsjustering, blankglödning m m under kontrollerad och styrd atmosfär.

HELIUM JUBILERAR I ÅR. För hundra år sedan upptäcktes ämnet av en brittisk vetenskapsman, J Norman Lockyer, i solens kromosfär, ett av de yttre gas-skikten kring solen. Eftersom Lockyer och andra vetenskapsmän på den tiden trodde att ämnet bara existerade kring solen, fick det namnet helium från det grekiska "helios" som betyder sol.

År 1918, 50 år efter dess upptäckt, utvanns helium för första gången i större volym från naturgas. Därefter har heliums betydelse och användning ständigt ökat. Först kom det till användning i olika former av ballonger. Idag används mer än hälften av allt helium som produceras i USA till raketer och rymdfarkoster. Helium används också som skyddsgas vid svetsning av aluminium, koppar, rostfritt stål och andra metaller.

Inom området atomenergi spelar helium också en viktig roll genom att tjäna som kylmedium eller värmeledare i kärnreaktorer. Helium används också i vindtunnlar, simulatorrum inom rymdforskningen, och för laser eller maser avsedda för rymdkommunikation. Och som förr — till ballonger!

NU GÅR MINIRACERN TILL SJÖSS!



Text och foto
STIG SANDELIN
Teckningar
HJALMAR LARSSON

Det har skett något stort och nytt när det gäller miniracing. Miniracern har gått till sjöss och rundbaneloppens ettriga sportbåtdueller i sprut- och vattenkaskader blir nu en ny och fascinerande modellhobby. Det är också en hobby där trimningsmöjligheterna är stora och där vem som helst kan bli sin egen båtkonstruktör och prova ut nya fartgivande skrovformer.

Nu kommer en ny spännande hobby — miniracing på vatten. Den första marina miniracingbanan visades på Model Engineer Exhibition i London och racerbåtarnas snabba rundbanelopp följdes av fascinerade åskådare.

Det var en provbana, långt ifrån fulländad, men detta till trots bjöd tävlingsjakten på spänning till övermått. Racerbåtarna jagade fram på sin kanalslinga, girade hårt i kurvorna, hoppade i de allt krabbare vågorna och alltför djärva satsningar slutade i krascher mot "kajerna".

En hel del detaljer var en smula primitiva på provbanan. Man hade problem med kylningen av miniracingmotorerna och luftledningarna var litet väl dominerande. Det är dock alldeles naturligt. När TFA för snart tio år sedan lanserade miniracing i Sverige så var också allt mycket enkelt och primitivt. Banorna fick man bygga själv och bilarna försåg man med modelljärnvägsmotorer och karosser utskurna av balsaträ. Det var hemmabyggarnas tid och det var då som skickliga modellentusiaster fann på fitness efter fitness och lade grunden till den utveckling som hobbyn har nått i dag.

Miniracing till sjöss är en alldeles ny hobby och den har också verkligt stora utvecklingsmöjligheter. Faktum är att "rundbaneloppet" är något i stil med de stora skeppsbyggnadsinstitutionernas provrännor om också i förenklad hobbyversion. Det finns med andra ord möjlighet till en "trimning" som går långt över vad som är tänkbart när den gäller den vägbundna miniracern. Här kan man exempelvis experimentera med skrovformer — djupa V-bottnar, katedralskrov, katamaraner, stegbåtar — och utveckla racerpropellrar i miniatyr.

Miniracingbåten utrustas med en vanlig miniracingmotor och drivs med 12 volts likström på samma sätt som modellbilen. Båten är försedd med ett strömvtagarspröt med strömvtagare som ligger an mot en luftledning. Sprötet är ledat så att det kan svänga upp och ner men inte i sidled. De engelska båtarna var försedda med en vanlig Rip Max-propeller och skroven var vakuumformade i plast. Motorn var inkapslad i ett vattentätt hölje och en del av motorenheten var placerad under hoten för att få bästa möjliga kylning — en i och för sig enkel lösning, men långt ifrån den bästa då den utskjutande motorenheten bromsade farten.

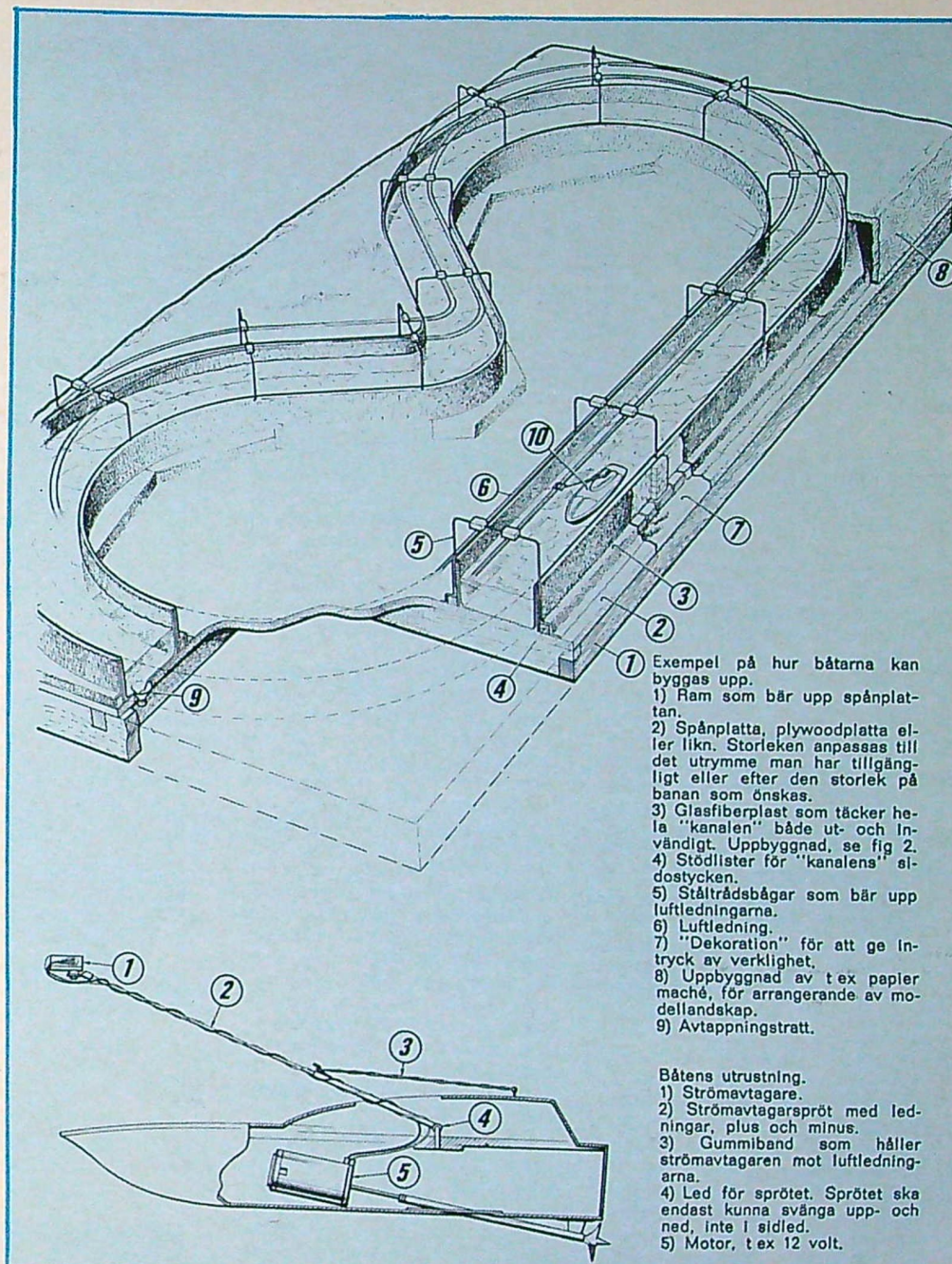
Några hobbydetaljer för den marina miniracingen finns än så länge inte. Man får hämta vad som går att utnyttja från bilminiracingen — motorer, strömvtagare osv — och använda sig av hobbyaffärernas modellbåtstillbehör.

Själva banan blir naturligtvis en smula mera komplicerad än den för bilar.

Det enklaste är att bygga upp den av kartong eller masonit och invändigt klädd den med glasfiberarmerad plast. Man får komma ihåg att den vattenfyllda banan kommer att väga en hel del och underlaget får anpassas därefter.

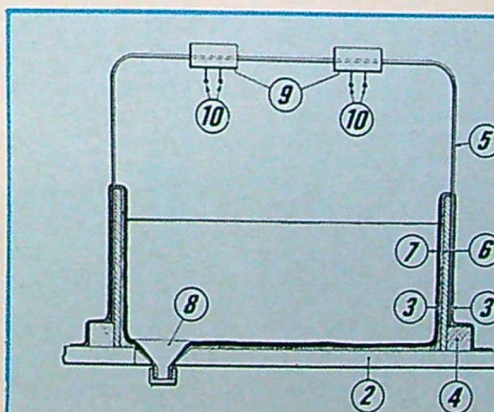
Den engelska banan var förbluffande "torr" — trots de fartfyllda hetsjakterna var det förvånansvärt litet vatten som stänkte över kajskoningarna. Förklaringen var att man byggt höga kajer och detta är också att rekommendera för hemmabyggaren. I vilket fall som helst är dock den marina miniracingen knappast lämplig för finrummet. Hur väl man än bygger banan kan det väl knappast undvikas att en del av vattnet så småningom hamnar bredvid fartrundan...

Våra teckningar visar hur man bygger bana, båt och luftledningar. Det är principskisser och resten lämnar vi till den modellentusiast som vill vara med på en spritt ny hobby lanseras. □



- Exempel på hur båtarna kan byggas upp.
- 1) Ram som bär upp spånplattan.
 - 2) Spånplatta, plywoodplatta eller likn. Storleken anpassas till det utrymme man har tillgängligt eller efter den storlek på banan som önskas.
 - 3) Glasfiberplast som täcker hela "kanalen" både ut- och invändigt. Uppbyggnad, se fig 2.
 - 4) Stödlister för "kanalens" sidostycken.
 - 5) Ståltrådsbågar som bär upp luftledningarna.
 - 6) Luftledning.
 - 7) "Dekoration" för att ge intryck av verklighet.
 - 8) Uppbyggnad av t.ex. papper maché, för arrangerande av modellandskap.
 - 9) Avtappningsträtt.

- Båtens utrustning.
- 1) Strömvtagare.
 - 2) Strömvtagarspröt med ledningar, plus och minus.
 - 3) Gummiband som håller strömvtagaren mot luftledningarna.
 - 4) Led för sprötet. Sprötet ska endast kunna svänga upp- och ned, inte i sidled.
 - 5) Motor, t.ex. 12 volt.



- 2) Spånplatta, se fig 1.
- 3) Glasfiberplast.
- 4) Stödlister.
- 5) Ståltrådsbygel.
- 6) "Kanalväggar" av kartong eller sammanlimmade papprem-sor.
- 7) Beläggning av vattenfast massa t.ex. underberedningsmas-sa för bilar.
- 8) Avtappningsträtt med skruv-propp av t.ex. en stor tand-krämskub eller liknande.
- 9) Fästklössar (elektriskt isole-rande, t.ex. trä) för luftled-ningar.
- 10) Luftledningar av t.ex. 3 mm mässingstråd eller liknande.

SÄTT FÄRG PÅ BÅTEN!

Varför ska alla båtar vara vita? Svaret är att man ända sedan sekelskiftet målat nöjesbåtar vita och att man nu fortsätter av bara farten. Det har alltid funnits moderiktningar när det gäller hur båtar och fartyg ska vara målade. I början av 1800-talet slog Nelson-stilen igenom med svart bordläggning och breda vita band längs kanonportraderna. När kanonportarna försvann övergick man istället till att måla relingar och lister i vitt och då man fick effektiva giftfärger så fortsatte man ändå att måla botten i färger som erinrade om antingen ny eller ärgig kopparförhyrding.

Senare upptäckte någon att vitt var den verkliga snobbfärgen. En båt i gnistrande vitt krävde ordentlig svabning av friborden. Vem som helst förstod då att skepparen hade råd att hålla en massa gästare för att hålla färgen blank och vacker. På köpet fick man dock en fördel som man inte tänkt på tidigare: vitt reflekterade solstrålarna och träet torkade inte ut i solgasset. Nästen gästade inte lika fort i torra och var det riktigt hett utanför så blev temperaturen inombords ändå tämligen draglig. Det är inte för inte som de stora fruktbatarna som går på tropikerna är vitmålade...

Vitt är alltså i och för sig en vettig färg på en träbåt, även om en ljus pastellfärg i stort sett har samma effekt och därtill har den fördelen att den inte utslätar och dödar så mycket av skrovformen som den vita färgen faktiskt gör.

Den vita färgen dominerar dock ingalunda när det gäller träbåtar utan den åter-

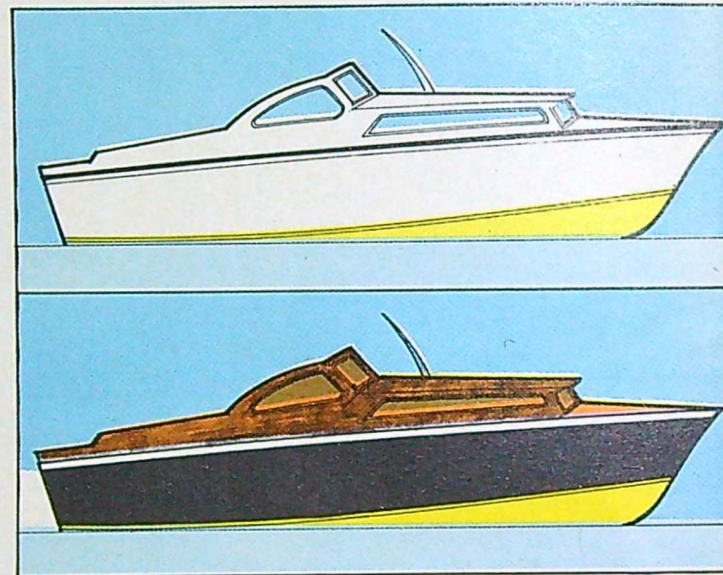
finns däremot i nästan uniformerad enformighet på plastbatarna. Man tar nog inte fel om namnen tvål-koppar och badkar på i och för sig förträffliga plastbåtar uppkommit just genom fabrikanternas förkärlek för oskuldens vita färg.

Den som tittar på båtarna i en svensk båthamn finner snart att träbåtar nästan alltid är av mahogny och att ädelträet är ägarens stolthet. Ett fernissat mahognyskrov visar träets vackra färg och ådring, men den mörka tonen drar åt sig solvärmens och man låter här det rent estetiska gå före det funktionella. Svensken betraktar det som snudd på helgerån att måla över en ädelträyta, men det gör inte amerikanerna. Inte heller världens skickligaste mahognybåttbyggare — det italienska Riva-varvets finishfanatiker — även de målar friborden om båtens utseende vinner på det.

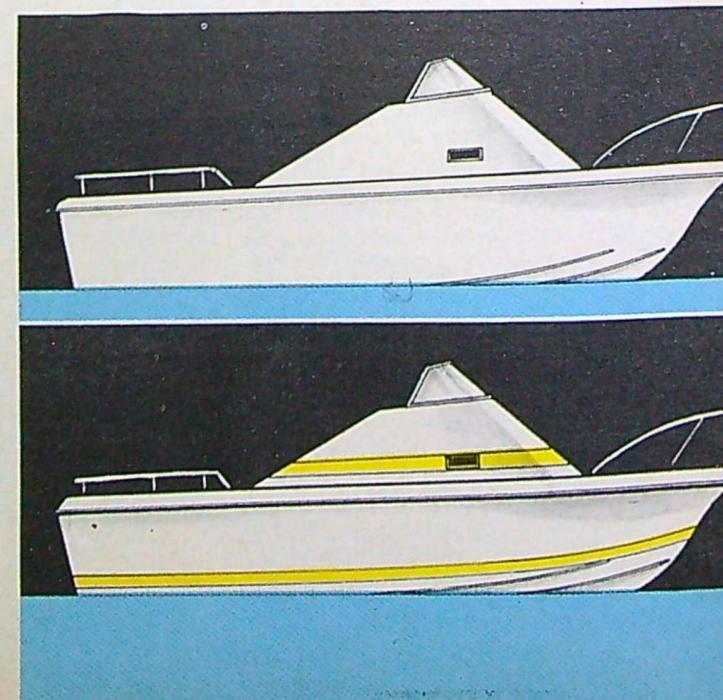
Den svenske båtentusiasten nöjer sig inte med ädelträ-exteriören, han fernissar också både durkar och kabininredning. Han kliver hellre på såphala fernissade durkar och kryper hellre in i en kabin som faktiskt måste ge honom en känsla att leva inuti en matsalsmöbel än att miss-handla levande, mörkt trä med ljus färg...

Det går emellertid att med mycket enkla medel att få en mörk mahognykabin att se ljusare och rymligare ut. Dynor i glada färger och ljusa gardiner gör en hel del, ett ljusmålat tak förstärker det gladare intrycket. Man kan gå ännu längre — det vackra ädelträet syns faktiskt ännu bättre och kommer än mera till sin fördel om det nyttjas sparsamt.

Varför inte sätta mera färg på båten? Den traditionella vita färgen är faktiskt inte den lämpligaste för båten — den blir lätt smutsig och dessutom motverkar den all den skuggning som framhäver skrovets form. Med hjälp av färgdekor kan man också dölja eller framhäva särdrag hos båten. Vi berättar här om några knep.



Man kan trola med båtens form och storlek med färg. En vit båt ger ett intryck av att båten är stor men samtidigt lätt. Samma båt i svart verkar kompaktare, robustare och kortare. Med hjälp av t.ex. långsgående linjer eller band kan man ge ett intryck av att båten eller överbyggnaden är lägre än vad den är i verkligheten. Daycruiserdekoren t.v. är ett klart exempel på den saken.



Text STIG SANDELIN

Teckningar CARLERIC GÖRANZON

Stora mörka ytor blir däremot enformiga och tröttsamma.

PLASTEN GER NYA MOJLIGHETER

Plastbåtar är som sagt nästan alltid vita. Plasten är inte vit, som många faktiskt tror, utan halvgenomskinlig och ofärgad. Färgen får man genom att välja gelcoat — yttersikt — med önskat färgpigment.

I vår moderna tid är vi överallt omgivna av färger och det är en smula förvånande att se att man inte ger fantasin mera spelrum till sjöss. Utomlands ser man betydligt friskare på saken och satsar gärna på glada och djärva färger. Förmodligen är båt köparen där mindre traditionsbunden.

Här i Sverige måste båt-tillverkarna ta hänsyn till att de flesta köparna väljer vitt även om det i och för sig är en enkel sak att lägga upp en båtserie med båtar i varierande färger. Risken är att man läser försäljningsprogrammet. Det kanske visar sig att man skulle kunna sälja betydligt flera vita båtar än vad som tillverkats, men att ingen vill ha t.ex. de röda båtar som ligger osålda i lager.

Förr eller senare gulnar emellertid plasten på båtarna och då blir det aktuellt att ta fram penseln. Varför inte då ta och prova ett litet djärvt färgschema. Med plasten har man ju ingen risk för att färgen ska förorsaka gästnande nåt — den enda risken är att alltför kraftiga värmeväxlingar mellan ytter- och innertemperatur kanske ger upphov till kondensbesvär.

Färgen ger en mera indi-

viduell båt och det betyder bl.a. att båtjuvarna får ta större risker. Båten blir lättare att identifiera.

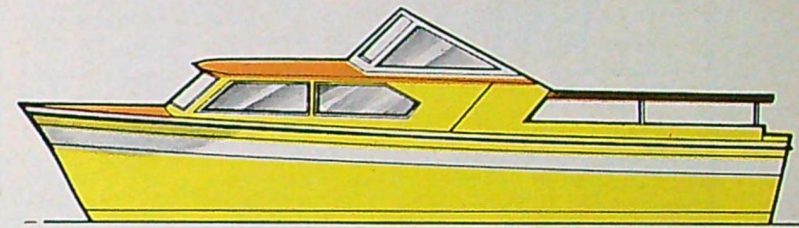
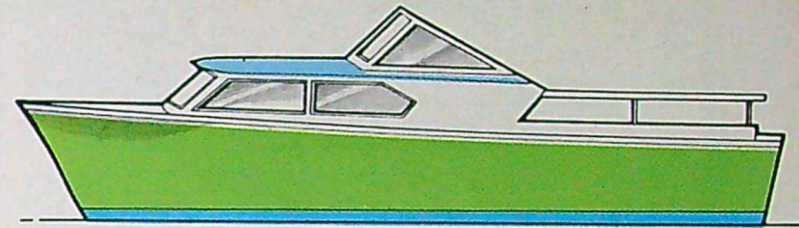
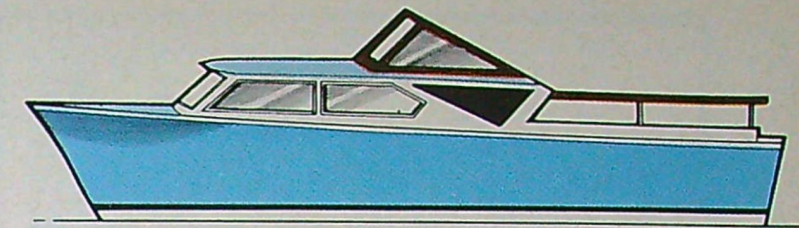
FÄRG OCH FORM

Man kan också trola med färg och båtformer. En hög båt kan göras lång och slank om den målas vit, en låg och lång båt kan göras kortare och högre i svart färg. En svart eller mörkmålad båt ser också tyngre och starkare ut än en ljusmålad båt. Därmed är inte sagt att polispsykologerna har valt den svarta färgen för polisbåtarna därför att båten ska se liten ut på håll och ge ett intryck av rammande mörk styrka när den styr upp mot en sjöbov...

En stor överbyggnad ser lättare ut om den hålls i ljus färg och skrovet hålls i mörkare ton. Med dekor och färgband kan man också förändra intrycket av båtens silhuett. Då många båtar i dag är höga i förhållande till sin längd så är också denna dekormetod högst vanlig på moderna båtar.

FÄRGEN FUNKTIONELL

Färgen på en båt är inte till för bara ögat. På båtar av trä, plywood och — i många fall — lättmetall har färg — och i tillämpliga fall fernissa — till uppgift att skydda själva materialet. När det gäller trä gäller det att förhindra vattenupptagning och rötangrepp, när det gäller lättmetall kan avsikten vara att dämpa risken för korrosion. Bottenfärgen har på samtliga båtar — även sådana av plast där färgen i övrigt inte har någon direkt funktionell betydelse — uppgiften att förhindra beväxning på båtbottnarna.



Samtliga bilder visar samma i båt men i olika färger och dekor. Lätt märke till hur det ganska dominerande partiet mellan vindrutegavel och skarnäck trolats bort med hjälp av dekor på de två översta och den nedersta båten. Den nedersta båten har också en vit dekorlinje nedanför relingen som har till effekt att trola bort den rätt höga fribordshöjden. Kabinaket ska hållas i en matt eller halvmatt färg för att minska reflexerna och det är också klokt att hålla takpartiet akter om vindrutan i en tämligen mörk antireflexbetonat kulör.

Det finns också vissa praktiska saker att ta hänsyn till när man väljer färg för sin båt. Vi har tidigare nämnt lämpligheten av ljusa färger när det gäller friborden på träbåtar. Tak och däck bör också hållas i ljusa färger för att hålla solgasset utanför. En kabinbåt med mörkt tak blir het som en bakugn en varm sommardag. På en sådan båt får man dock ta hänsyn även till reflexverkan. Ett blankmålat vitt kabinak betyder rena ögonfortyren en gassig sommardag och man bör därför välja matta eller halvmatta färger på ett sådant tak och gärna då välja en ton i pastell.

En ljusmålad båt ses bättre på sjön än en mörkmålad, men siktbarheten är dock inte något som bör överdrivas. Visst syns en knallgul eller

orange-färgad båt på mycket långt håll i medljus, men den blir ändå bara en svart silhuett mot solglittret om det är motsol. En drivande båt i nödsituation syns dock bäst om den är ljusmålad, likaså om den ligger förankrad en bra bit utanför land en nermörk augustinatt. Signalutrustning och ankarlanternor löser dock de problemen för dem som önskar en båt i mörkare färg.

Färgsinnet har dock vaknat i båthamnarna. För varje år ser man allt flera båtar med färg som bryter mot det uniformerade vita. Gladare färger kommer, färgurvalet från båt-färgsfirmorna ökar och i fjol kom det t.o.m. nya klara, glada bottenfärger som är precis lika effektiva mot bottenbeväxning som de tidigare murriga färgerna. □

TEKNIK FÖR ALLA

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

BÅT

ANNONSER

BYGG BÅTEN SJÄLV

efter

TFA-RITNINGAR

Begär närmare uppgifter

från

TFA:s Ritningsservice,
Box 3137, Stockholm 3

P 18' SOLVIGG



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

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

DYK

Av Gunnar Nordanfors. 2:a
uppl. Råd och anvisningar i
undervattenssimning, under-
vattensfotografering och under-
vattensfiske för sportdy-
kare.

Handbok nr 20.
Pris 7:50 + oms.

sjöfärd utan båtvet är vanvett!



Båtvet kräver navigationskunskaper
och pålitlig utrustning såsom:

- BÅTKOMPASS
- SJÖKORTSFODRAL
- TRANSPORTÖRER
- KURSINJAL
- PEJLKOMPASS
- ÖSKAR

Nyhet! SUFA kompass- och instru-
mentbelysning.

Demonstreras och säljes hos båt-
tillbehörsaffärer. Tillverkare:

AB Bröderna Kjellström
Stockholm 60 — Tel. 08/27 27 05

FM BÅT- MOTORER

Typ	hkr	cyl.-ant.	Anm.*)
C-1	3½	1	B/F
C-2	4	1	B/F
D-2	6	1	B/F
D-3	7	1	B/F
DA-11	7/9	1	D
L-5	8/12	2	B/F
L-2	12/16	2	B/F
DA-22	15/18	2	D
L-3	33	4	B/F

NEWAGE BMC BÅT- MOTORER

Typ	hkr	cyl.-ant.	Anm.*)
Vedette	19/23	4	B
Captain	31/37	4	D
Commander	42/55	4	D
Yeoman	37	3	D
Commodore	53/70	4	D
Sealord 51	70/90	6	D
Sealord 57	80/105	6	D

*) B/F = Bensin/Fotogen
B = Bensin
D = Diesel

FM PLAST- SNIPA



6,40x2,00 meter. Den levereras i
tre utföranden: Med CABIN eller
VINDRUTOR och sufflett eller
helt öppen.

Generalagent:

Grebbestad Bil- & Motor
Havstenssund Tel. 0525/211 26

Representant på ett 20-tal
platser i Sverige.

bär reflex eller lampå
i samhällen med
gles vägbelysning

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



BÅT BYGGSATSER TILLBEHÖR

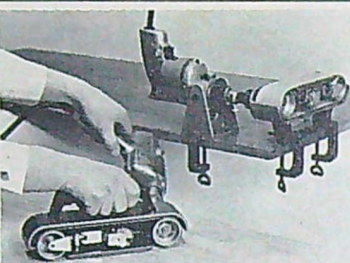
Cabinbåt 5,5 m kr 3 500.—, Daycruiser 5,6 m
kr 5 200.—, vattenskiubåt 3,75 m kr 825.—,
V-bottenbåt m. steglister 4,5 m kr 1 080.—.
RITNINGAR till 20-tal båtar. Båtspik, skruv,
lim och plywood. Rattar, panoramarutor, log-
gar, lanternor, reglage, varvräknare, vatten-
skidor. Katalog mot portokostnad 60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

Panoramruta 138:—

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

VILL NI SÄLJA BRA VAROR TILL BRA KÖPARE?

Ring eller skriv till **TEKNIK FÖR ALLA**, Annonsavdelningen,
Drottninggatan 6, Stockholm C, telefon 08/23 40 20.



Fine-Man

Tillsatsbandslip i lättvikt passande
handbormaskiner med 8-10 mm
borrchuck. Nu även för stationär
drift. Slipband för våtslipning finnes.
Pris 160 kr exkl. oms.

Säljs av välsorterade järnhandlare
och båtutrustningsaffärer. Även direkt
från tillverkaren.

F:A FINE-MAN BANDSLIPAGGREGAT

Bondeg. 8, Stockholm. Tel 08/44 53 46

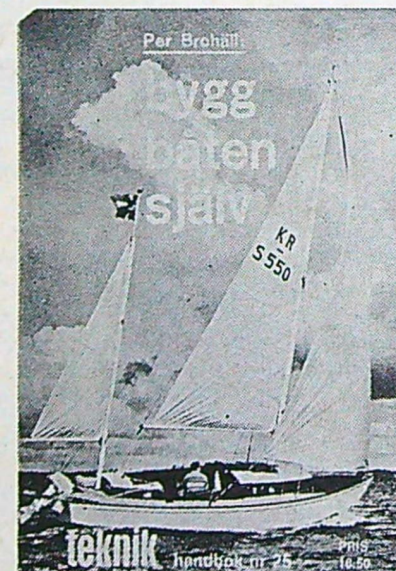


MELLAN-BLEKAN

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

Närvägen 1. — Tel. 0455/921 21



bygg båten själv

Av Per Brohäll. Den enda
handboken i sitt slag för
amatörbygge av båtar. Ut-
förlig handledning i mate-
rial, byggnadsteknik och
verktyg för motor- och se-
gelbåtsbygge. Skriven i
samarbete med landets
skickligaste båtbyggare.
Över 200 sidor, rikt illu-
strerad. 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 7/68

TFAE-NYTT

(Forts fr sid 35)

HOBBY-DON GER RABATT AT TFAE-MEDLEMMAR

Överenskommet har träffats
mellan Hobby-Don i Göt-
teborg om specialrabatt för klub-
bens medlemmar. Genom att ange
medlemsnummer kan TFAE-med-
lemmar erhålla 10% rabatt på
firmans redan tidigare låga pri-
ser på bl a tonband, bandspelare,
transistormottagare och skivspe-
lare. Detta blir den femte fir-
man som ger rabatt till medlem-
mar.

Hobby-Don drivs av den väl-
kända DX-aren Donaldh Rådberg,
kassör i DX-Alliansen och stu-
derande vid Handelshögskolan i
Göteborg. Donaldh är även ord-
förande i livaktiga Wermlands
Radio Union. Gratis katalog kan
erhållas från Firma Hobby-Don,
Box 231, Göteborg 2.

nya, nya TOMOS

ny design

ny motor

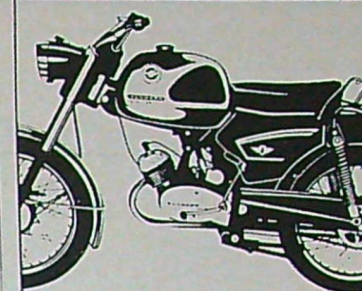
helt ny
från bromsnav
till stopplykta!



Sänd efter broschyr
på TOMOS GT



ETT RIKTIGT
TVÅTAKT
AB WELANDER & JOSEPHSON
Sveavägen 117-119 • Stockholm Va



Mopeden med MC- känsla

Zündapp Super Sport är
mc-kvalitet för hela slan-
ten: Stor förkromad mc-
tank. Kick-start. Fotväxel.
Högt styre. Fjädringen. Den
nya soffan.

Mc-kvaliteten 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 in-
te så speciellt mycket billi-
gare än en ny.) Du kanske
vill se den? Titta igenom alla
tekniska uppgifter?

Skicka in kupongen bara, så
kommer Zündapps färgbros-
schyr i brevlådan! Skicka
kupongen till AB Motor-
kraft, Regeringsgatan 89,
Stockholm C.

Vilken lätt MC är mest köpt?

Zündapp
KS100!



ZÜNDAPP

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

Namn

Adress

Postadress TFA 7/68

Delbar låghjuling Slingersmidig, balansenkel, vändsnål.

Den verkligt stora bilvänliga cykel-
nyheten — Crescent delbara låg-
hjulning. Lätt att ta med i bilens

bagagerum. Snabbblås för ändring av
sadel- och styrhöjd. Automatic in-
byggd fotväxel. Välj den i guldrunt

eller transparent blått. Rymlig shop-
pingväska som extra tillbehör finns
för den delbara låghjulingen.

Kränsa kräver

Crescent

en MCB produkt

Sveriges första nattjaktplan

MOSQUITON KONSTRUERADES URSPRUNGLIGEN SOM ETT BOMBPLAN, MEN BLEV KÄNT SOM ETT AV VÄRLDSKRIGETS MEST FRUKTADE JAKTPLAN. PLANET VISADE SIG DESSUTOM VARA DEN BASTA TVÄRMOTORIGA MANGSYSSLARE SOM BYGGDES MELLAN 1939 OCH 1945. PLANET ANVÄNDES FÖR NATT-OCH DAGATTACK/BOMB, FJÄRRSPÄNING, MINUTLAGGNING, RADIOSPÄNING, MILITÄRTRANSPORT, DAG- OCH NATT-JAKT SAMT JAKTBOMBUPPDRAG.

Text BO WIDFELDT

Teckning BJÖRN KARLSTRÖM

Mosquitons historia börjar under sommaren 1938, då De Havilland-fabriken först framkastar tanken på att bygga ett snabbt bombplan. Ett flertal projekt studerades i detalj och slutligen fastnade man för ett plan i träkonstruktion försett med två Merlin-motorer. Projektet gällde ett plan med två mans besättning och utan defensiv beväpning. Planet skulle få en hastighet på 650 km/tim kombinerat med en räckvidd på 2 400 km och en bomblast på 450 kg. Air Ministry studerade projektet snarare ur en akademisk synvinkel än ur en praktisk. Konstruktionen hade ett klart släktskap med det berömda tävlingsplanet DH 88 Comet (TFA nr 4/68), som även testades vid RAF.

I samband med den tyska invasionen av Polen och Englands krigsförklaring ändrades läget för Mosquito-projektet totalt. Den 29 december 1939 accepterade Air Ministry bombplansprojektet, som erhöll beteckningen DH 98. Det första kontraktet på 50 plan slöts den 1 mars 1940. De Havilland föreslog nu även en jakt- och en fotospaningsversion. Den sistnämnda rönt ett visst officiellt intresse, medan jaktversionen fortfarande ansågs mer eller mindre omöjlig. De Havilland påbörjade emellertid en inmontering av 4 mm kanoner under kabinolvet. I samband med Frankrikes fall och katastrofen vid Dunkerque avfördes Mosquitos från det aktuella programmet hos Air Ministry och prioritet gavs åt tillverkningen av Tiger Moth och Oxford! Hade inte Mosquitos i så hög grad varit uppbyggd av trä, som inte hörde till de strategiska materialen, skulle planets historia troligen slutat här.

Arbetet med den första prototypen forcerades medan slaget om Storbritannien rasade i luften ovanför. Den första flygningen ägde rum den 25 november 1940. Den första jaktplansprototypen flögs i maj 1941 och fotospaningsversio-

nen i juni samma år. Under juli 1941 skedde den första leveransen till RAF. Totalt tillverkades senare 7 781 Mosquito varav 6 710 levererades under kriget.

Under kriget landade av olika anledningar 20 Mosquito i Sverige. Den 23 april 1943 landade ett civilregistrerat kurirplan typ Mosquito 4 på F 8 Barkarby efter att ha tillfogats svåra skottskador av tysk nattjakt över Nordsjön. Planet tvingades buklanda på F 8, som då i motsats till Bromma kunde bestå med gräsfält lämpligt för ändamålet. En Mosquito typ PR XVI tillhörande amerikanska 8:e flygvapnet nödlandade den 3 april 1945 på Bulltofta. Efter ett anfall mot sjömal i danska farvatten nödlandade tre Mosquito FB VI vid Sätenäs, Varberg och Trollhättan den 4 maj 1945 och det var de sista Mosquito-planen som anlände till Sverige under kriget.

I samband med den allmänna upprustningen och moderniseringen av det svenska flygvapnet efter kriget beställdes 60 De Havilland Mosquito typ XIX år 1948. Planen levererades till F 1 Västerås från den 16 juli 1948 till den 15 november 1949. Beteckningen för det nya planet blev J 30. Samtliga plan inköptes som surplus i England, men togs så gott som direkt ur förråd och hade en mycket ringa flygtid bakom sig. J 30 blev det svenska flygvapnets första nattjaktplan försett med en för sin tid avancerad radarutrustning. Motorerna

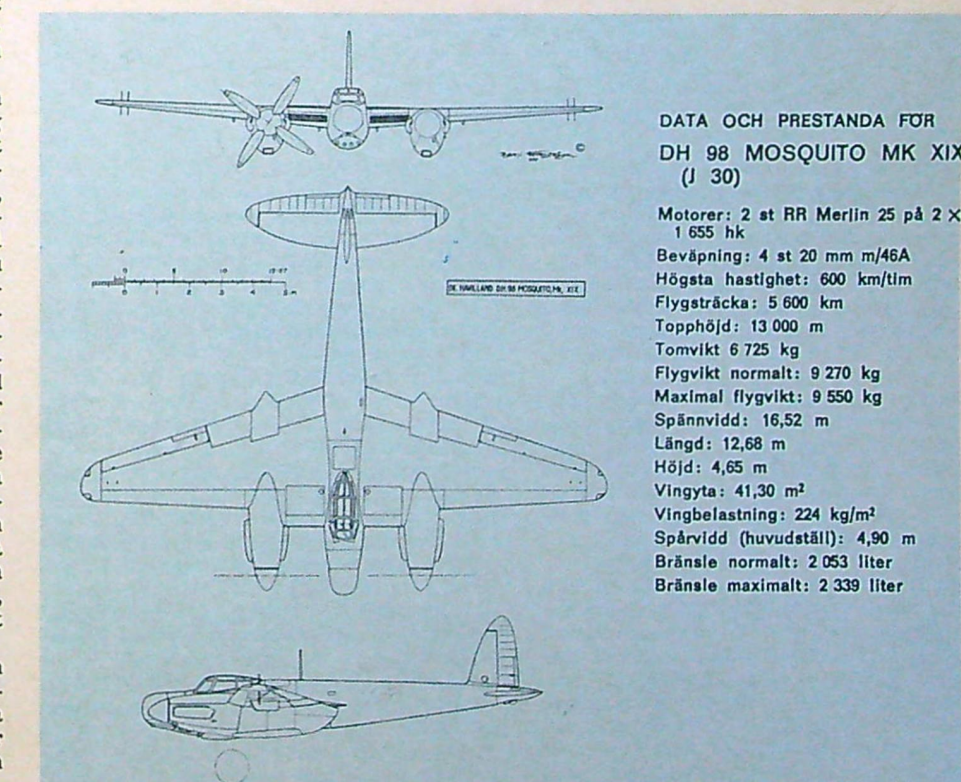
var av typen Rolls Royce Merlin 25 på 1 655 hk vardera. Beväpningen utgjordes av 4 st 20 mm akan m/46A med 4 x 150 skott.

Den elektroniska utrustningen bestod av en siktesradar typ SCR 720 B, navigeringsradar typ SCR 729 F, radarhöjdmätare typ APN 1 samt igenkänningsradar typ R 3121 (=IK-radar). Efter som avancerad flygburen radar var något helt nytt inom flygvapnet krävdes en flygande lektionssal för utbildningsändamål. En äldre B 3 (Junker Ju 86 K) byggdes om vid CVV och försågs med Mosquitons radarutrustning. Radarskärmen placerades under en plastkupa i nosen.

J 30, som erhöll FV-nummer 30001-30060, tjänstgjorde vid F 1 Västerås fram till mars 1955, då det sista exemplaret kasserades. Typen ersattes successivt vid F 1 med DD Venom NF 2 och 3 (J 33). Från och med maj 1959 tillfördes F 1 det första helt svensktillverkade allväders- och nattjaktplanet typ Saab 32B Lansen (J 32B).

Eftersom J 30 var flygvapnets första egentliga nattjaktplan och således flögs under svåra väder- och siktförhållanden blev haverifrekvensen relativt hög. Inte mindre än 23 plan av de 60 kasserades på grund av haverier.

Beklagligt nog finns ingen J 30 bevarad i Sverige. Undersökningar pågår dock huruvida möjlighet finns att tillföra samlingarna i Linköping en Mosquito. □



De Havilland Mosquito PR Mk XVI tillhörande No 540 Squadron i RAF. Detta flygplan flögs av F/Lt G Watson under "Operation Paravane" i september 1944, då det tyska slagskeppet TIRPITZ fotograferades i en norsk fjord. Planets serial var MM397.

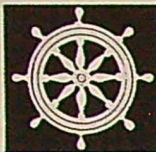
Mosquito FMk II från No 23 Squadron. Planet har serial DZ228.

Mosquito FB Mk XVIII tillhörande No 248 Squadron i RAF. Planet är försett med invasionsmålning (svart/vit randning) som täcker planets kodmarkering D-DM. Det fristående D-et har dessutom utformats som ett O. Denna version av Mosquitos kallades "Tse-Tse" och användes första gången operativt den 4 november 1943. Planet hade bl a en 57 mm kanon monterad i kroppen.

Mosquito 6, civilregistrerad G-AGGC och tillhörande BOAC. Detta och liknande plan användes på kuristräcken Leuchars-Stockholm med last av diplomatpost och passagerare. På returflygningen medfördes kullager och specialstål.

Mosquito FB Mk VI tillhörande den norska No 333 Squadron inom RAF. Planet, som hade serial RF724, nödlandade den 5 april 1945 på Torslanda. Efter ett uppdrag över Kattegatt ledde planet svårt stridsskador in till Torslanda där buklandning företogs.

Mosquito NF Mk XIX med den svenska beteckningen J 30 tillhörande 1:a divisionen vid F 1 Västerås. Kodet A var även målad på radarmans front. Treplanskissen här invid visar även flygplan J 30.



TEKNIK FÖR ALLA

TEST

Data:

CRESCENT 66:

Längd 6,50 m, bredd 2,40 m. Fribordshöjd vid akter 0,9 m, midskepps 1,0 m. Vikt tankad och körklar ca 1 100 kg. Motorutrustning Volvo-Penta Aquamatic.

TILLVERKARE, PRIS ETC: Tillverkare är Monarks Båtfabrik i Varberg och båten har konstruerats av Pelle Pettersson. Pris med 120 hk Aquamatic 35 000.—.

SKROV OCH UTRUSTNING: Skrovet är byggt i glasfiberarmerad plast enligt Lloyds specifikationer för seriecertifikat, d v s de strängaste föreskrifter som nu gäller. Skrovet har V-botten med långsgående sprutlistor och i botten inbyggda flytkroppar i form av cellplastinlägg. Inredningsklädsel mönstrad, stoppad galon. Lanternor, bog- och akterpulpit, durkmattor och dynor ingår i priset liksom båtshake o d. Inredningen omfattar babords- och styrbordsstol, den sistnämnda har pentryinredning med gasolkök och diskho. Den inbyggda tanken rymmer 130 l.

PRESTANDA OCH MATRESULTAT

Provet utfördes vid en temperatur av något under 0 grader och i lätt vind och lätt sjöbävning och med två man och gängse förtöjningsutrustning ombord.

Fart vid

4 950 v/min (motorn) 27,4 knop
4 500 v/min 24,9 knop
4 000 v/min 21,9 knop
3 500 v/min 18,9 knop

Ljudnivån mättes från förarplats och värdet var 97 dB(A), ett värde som var onormalt högt på grund av att provbåten saknade samma motorrumsisolering som finns på övriga Crescent 66. Dessutom har seriebåtarna andra luftintag.

CRESCENT 66



Styrbordsstolen utgör också pentryskåp. Stolen kan snabbt förvandlas till ett inventiöst pentry (t v). Närmast nedan förarplatsen med instrumentpanel och kaptensstol samt pentrystolen i hopfald "sittversion". Helstuckande matta på durken. Ruffen är rymlig och trivsamt (nederst t h). Höjden är fullt tillfredsställande. Ljusstyrningen är inte standard.



Crescents nya stora daycruiser är utan tvekan en av årets intressantaste nyheter på båtfronten. Det är en båt som det är lätt att bli bekant med och det är också en båt som man bör lägga märke till. Nya Crescent 66 har nämligen många av de egenskaper som är önskvärda när det gäller en verklig familjebåt.

Denna daycruiser har ritats av Pelle Pettersson och följer i stort sett samma linjer som Crescent 53, fjolårets daycruiser nyhet från Monarks Båtfabrik. 66 är dock betydligt större — 6,50 x 2,40 m — och därmed har den också användningsmöjligheterna ökat.

Ruffen är t ex förvånansvärt stor och mycket luftigare och rymligare än vad man i första ögonblicket föreställer sig. Kojlängden är hela 270 cm, sitthöjden från durk till kojöverkant 42 cm och höjden från dyna till tak hela 97 cm. Ljus galonklädsel — bl a rejäl stoppad plastklädsel i taket — och dagsljusinsläpp genom ventiler tar helt bort den lätta känslan av cellskräck som man ibland kunde få i de första båtarna av daycruisertypen. Liksom på den lilla daycruisern är durk och kojor utförda

som ett enda uppstagande och bärande element, något som bidrar till att ge skrovet en mycket stark uppbyggnad. Stuvningsutrymmen finns i förpiken och under kojerna.

Något garderobsutrymme finns inte. Pelle Pettersson anser att garderoben inte har någon större mission att fylla i en båt av det här slaget — kläderna ligger bättre stuvade i t ex en resväska än i en garderob, där mattan ändå inte kan bli vettigt tilltagna.

Sittbrunnen är 300 cm lång, alltså väl tilltagen. Förarstolen är placerad på babordssidan och har en sitt höjd på 72 cm. Fotpall finns liksom för styrbordsstolen, som döljer ett finurligt inrett pentry som snabbt kan fällas upp så att det omfattar diskho, arbetsbord, gasolkök och skåputrymmen för alla köksutensilier.

I durkplanet under skarndäck finns långsgående fack för fendrar, tågvirke och båtshake.

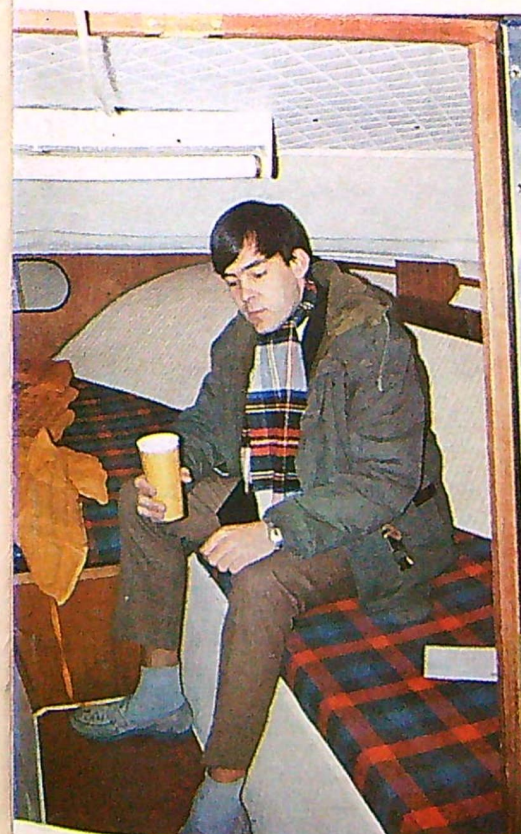
Utrymmet mellan vindruta och styrepult är hållet i en mattsvart, icke bländande ton och en bred "polstrad" list av svart galon med stoppning ger skydd mot oväntade törnar — mycket vettiga

och bra detaljer som borde finnas på flera båtar. Sikten är god — utomordentlig om man jämför med kabinbåtar i denna storleksklass — och vindrutan ger trots sin starka lutning mycket gott vindskydd.

En detalj som man kan sätta ett litet frågetecken för är den typiska "daycruiserdörren", d v s två luckor som travas på varandra och därmed bildar en dörr. En dörr som inte svängs utåt kan ge en panikkänsla om någon snabbt önskar rusa ut ur kabinen — t ex vid en grundkänning — och att då dra upp luckor vertikalt är kanske inte den bästa lösningen. Pelle Pettersson har dock tänkt igenom även det problemet och den övre luckan är så utförd att den lätt ger vika, om nu någon skulle gripas av en panikunge. Luckornas spjälventil har fö myggnät, en liten men välbefärd detalj i svenska sommarnätter...

Till sjöss går båten som på räls. Kursstabiliteten är mycket god och det behövs ytterligt liten rattning. Båten är lättstyrd och det krävs mycket liten kraft vid rattandet — styrningen är av typen Steermaster. Motorreglaget

Crescents intressantaste båt nyhet i år är en stor daycruiser. Vi provade den vid det vintriga Varberg, där isflaken klirrade vid hamnbryggorna. Därvid fann vi att den nya 66-an är en trivsamt, rymlig familjebåt som både har goda utrymmen och aktningsvärda fartresurser.



är lika känsligt som det brukar vara på båtar med Aquamatic-motorer — bara några millimeters förflyttning av spaken ger våldsam varvförändring. Känsligheten kan inte skyllas på reglaget utan får väl närmast sökas i för liten rörelse på motorns gasreglage.

Daycruisern går mycket mjukt och behagligt i sjön och är trots sin relativt djupa V-botten lyckligt fri från den lättrörlighet i sidled som är så vanlig på båtar med denna moderna bottenform. Två man kan faktiskt stå vid relingen på en stillaliggande 66-a utan att krängningen blir mer än 3—4 grader. Till detta bidrar naturligtvis att Aquamatic-motorn är lågt monterad och att det finns en väl tilltagen bränsletank under durken.

Däckets yta är halkförhindrande — man kan väl närmast karaktärisera ytan som i plasten inpressad däcksmönstring av ungefär samma typ som förekommer på de nu så vanliga galonvävsdäcken med tredäcksmönstring. Pulpitarna för- och akteröver är en ny konstruktion av Pelle Pettersson, en typ av bock som ger utmärkt handfäste men som inte hindrar passage. Pulpitarna ersät-

ter med fördel pollarebeslaget och nöter för tågverket betydligt mindre än vanliga kromade metallpollare.

Ljudnivån var rätt hög vid vår provkörning men får till en stor del skyllas på att denna provbåt saknade seriemässig ljudisolering och att luftintagen var oförmånligt placerade ur bullersynpunkt.

Daycruisern Crescent 66 är betydligt mångsidigare än lillasystem 53. Även om daycruisertypen väl närmast är tänkt som båt för dagturer, som vid behov även kan användas som övernattningsbåt, så torde 66-an även mycket väl kunna användas vid längre övernattningsfärder, t ex som semesterbåt.

Det går också att komma fort fram i fart på 27,4 knop med två man och utrustning ombord. Vid marschfart — ca 19 knop — ligger bränsleförbrukningen på ganska precis en liter per distansminut, vilket får anses vara ett gott värde.

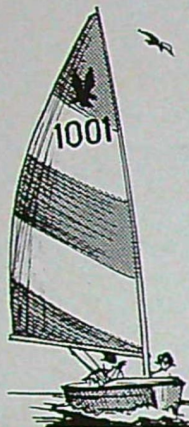
Text och foto

STIG SANDELIN

TEKNIK FÖR ALLA
ANNONSDELNINGEN
Drottninggatan 6, Sthlm
Telefon 08/23 40 20 (vx)
Postg. 15 79 92

FYND ANNONSER

DAGS ATT BYGGA ÖRNJOLLEN



495 kr!

Ni bygger lätt Sveriges populäraste segeljolle. Toppen även för rodd och motor. 3x1,4 m. Enkla verktyg, färdigsågade delar och utförlig bildbeskrivning.

BYGG SJÄLV EN

Weedo GT

Segerbåten Weedo GT kan bli Er för 4.350:-! Nu även som "byggset" med styrning, ruta och allt ex. säten.

SIGURD ISACSON AB
LIDINGÖ 3, Tfn 08/766 02 60

Sänd oss annonsen. Vi skickar gratis broschyrer. TFA 7/68

CBS tonband

-kvalitetsband till lågt pris-

amerikanska CBS tonband för bandspelare från direktimportör

7"/1800'	12.45	6"/1200'	11.95	5"/900'	9.95	4"/450'	8.45
7"/2400'	16.95	6"/1800'	16.25	5"/1200'	13.25	3"/600'	10.70
7"/3600'	25.95	6"/2400'	20.80	5"/1800'	15.60		

exkl. oms + porto — rabatt vid merköp

INTER PLANNING Loviselundsvägen 91 A, VÄLLINGBY 3 Tel.: 08/89 56 59
Kungstensgatan 61, Stockholm Va 08/34 40 09

BESTÄLLNINGSKUPONG

Firma:
..... st.
Härmed best. följ. varor, vilka annonseras i TEKNIK FÖR ALLA nr 7/68
Varorna sändes mot ☐ postförskott ☐ avbetalning enl. annonsvillkor
☐ Katalogbroshyr (om detta erbjödes.)
Beställare:
Adress:
Postadress: TFA 7/68

FM-SÄNDARE

ÄVEN KALLAD SPIONSÄNDARE
STORLEK CA 2,5x2,5x1,5 CM
AVLYSSNAS PÅ EN VANLIGA RA-
DIOMOTTAGARES FM-BAND. RÄCK-
VIDD CA 500 METER. PRIS FÄRDIG-
BYGGD END. 32:- + OMS O.
PORTO.

TRANSISTORTEKNIK
BOX 128 VÄSTRA FRÖLUNDA 1.

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, Spånga

Tel. 36 46 42, 36 46 38

SPIONSÄNDARE

Direkt från tillverkaren.
OBS! Äntligen modeller som fun-
gerar klanderfritt. Avlyssnas över
En vanlig FM-radio. Räckvidd
500-1000 m.

Lyxmodell i byggsats kr 33:-
i färdigbyggd kr 38:-
Super de luxe (3 transistorer)
i byggsats kr 60:-
i färdigbyggd kr 68:-
Stor ritningssats med bl. a. halv-
ljusautomatik, transistorändring
och polisradio, medföljer gratis!
Enbart ritningssats kr 12:50
Alla priser inkl. oms och porto.

Queen Electronics AB
Box 457, Gävle 1
Tel. 026/18 67 70

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 antages
DURGAS IMPORT Box 29, Segeltorp

POLIS RADIO

FANTASTISK NYHET

Med Polisradio kan ni lyssna på Po-
lisen över hela landet. Polisradio ut-
märks av mycket hög känslighet
och frekvensstabilitet. 3 st transis-
torer bärar förstärkning. Ni får Po-
lisradio med 3 st transistorer och
helt färdig.

PROVA PÅ 14 DAGAR
Är Ni inte helt övertygade skicka den
inom 14 dagar till oss. Vi får Ni be-
penger tillbaka.

6 MÅNADERS GARANTI
Beställ redan nu!
Pris endast kr 38:- exkl. oms och
porto. (Första 6 mån. i byggsats och
kostar då kr 39:- exkl. apparatdelar.)

SPIONSÄNDARE

OBS! Originalmodell. Lämpig för
avlyssning och kommunikation.
Räckvidd 500 met. På FM-ban-
det. Kompletter byggd med ut-
förlig arbetsbeskrivning. (Byggs
av alla på en halvtimme.) Pris
endast 24:- i oms o. porto Mini-
sändare stor. 1/2 tändsticksask,
starkare. Pris 46:- + oms o.
porto.

SVENSKA TELECOM

Avd. för elektronik
S. Kansligatan 30-32
GÄVLE 6
Ordertel. 026/18 57 40

Sänd omgående:
... st Polisradio à kr 58.70
... st Polisradio (byggsats) à kr 36.70
... st Spionsändare à kr 24:-
... st Minispiionsändare à kr 45:-
... st Reservbatterier à kr 2:-
Samtliga priser exkl. oms och porto.
Ritningar på andra apparater med-
följer!

Namn

Adress

Postadress TFA 7-68

SJU TUSEN !!! spännande artiklar för hobby och fritid hittar Ni i vår katalog

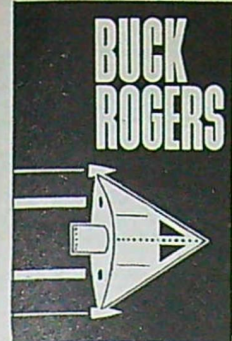


CLAS OHLSON & CO. INSJÖN

Sänd gratis Katalog

Namn

Postadress TFA 5/68



DET SVARTA MOLNET

(Forts fr sid 28)

lan höll hela jorden i sitt
järngrepp lättade molntäcket.
Nu kunde man se att det
övernaturliga röda ljuset inte
kom från solen. Ljuset spreds
nästan likformigt från hori-
sont till horisont, utan något
särskilt fokus. Hela himlen
glödde. Ljuset kom från Mol-
net och berodde på upphett-
ningen av Molnet när det
svepte runt solen.

Vid slutet av september
nådde de första tunna flikar-
na av Molnet jorden. Genom
kollisionen upphettades de
övre lagren av jordens at-
mosfär så som rapporterna
från Nortonstowe hade för-
utsagt. Men än så länge var
gasen för tunn för att orsaka
upphettning till hundratusen-
tals eller miljoner grader.
Temperaturen steg i alla fall
några tiotusentals grader. De
övre luftlagren utstrålade ett
skimrande blått ljus på nat-
ten.

Med tiden utbildades en
dygnsrytm med mörkröda
dagar och gnistrande blå nät-
ter, där varken sol eller måne
inverkade. Och hela tiden
sjönk temperaturen.

I de högindustrialiserade
länderna var dödsiffrorna
inte så höga, men på resten
av klotet dog människorna
som flugor. I veckor hade de
(Forts på sid 45)

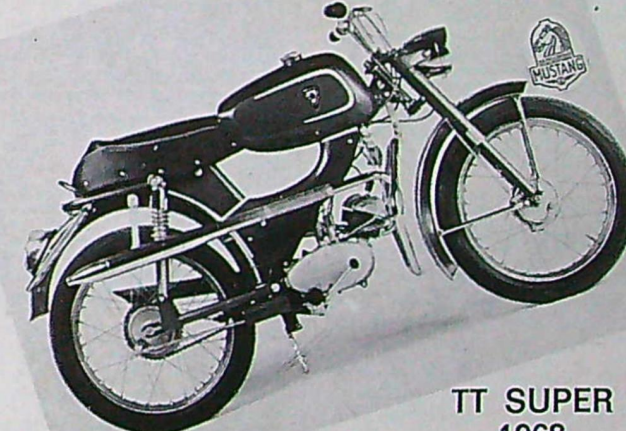


...ännu en tuff

KAWASAKI
250 A1SS SAMURAI
starkast: 31 hk DIN, 168
km i toppfart
snabbast: 402 m på 14,9
sek. 0-100 km på 6,3 sek.
snyggast — lyxigast!?
svaret får Du själv avgöra.

Generalagent
MOTORFIRMA
H. FLÖTER
Skånegatan 70 Stockholm Sö.
tel. 08/42 43 64-42 43 72

ÅRETS MUSTANG



TT SUPER
1968

Kvalitet i varje detalj

- * 3-växlad Zündappmotor med fotväxel
- * rostfria skärmar av 18/8 kvalitet
- * 21x2,75" hjul
- * Teleskopgaffel med oljedämpning
- * Oljestötdämpare bak, inställbara för olika belastning

- SUVERÄN
- STARK
- TILLFÖRLITLIG

Specialbyggd för Dig som inte blir nöjd
med mindre.

MUSTANGFABRIKEN AB TRELLEBORG

Radio-TV

DX-ARE! De flesta tipsen och de bästa artiklarna finns i ETER-AKTUELLT. Provexemplar mot 0:40 i frimärken från SDXF, Box 19008, Malmö 19.

KOMMUNIKATIONS RADIO.

Sveriges största privatradiokatalog. Landets absolut lägsta priser. Apparater från 43:50. Katalogpris 1:—, Högsta rabatten från: Malmö Technical Import AB, Köpenhamnsvägen 5 D, Malmö V.

VEVBARA TELESKOPMASTER ett tiotal realiserats 450:—, Fracarro 12 m. AB SIGNALMEKANO Box 6142, Sthlm 6.

BILRADIO TILL NETTOPRIS: Blaupunkt, Sanyo m. fl. kända märken. Bilantennar från 9:75. Mont.satser, extra högtal. och övr. tillbehör ingår i vår nya fyndkatalog, som vi sänder direkt mot 1:— i frim. ALL-TEST, avd. 3, Uddevalla.

POLISRADIO 10-transistorer, 27—50 MHz 148:—, 68—85 MHz 178:—, 146—175 MHz 148:—, FM-sändare 3-transistorer 125:—, FM-Tuner 5-transistorer 125:—, Radiotelefon 27 MHz 100 MW i fickformat 185:—, Import-Nytt, Box 79, Vargön.

INSELADE TONBAND. Stort urval. Kat. mot 1:20 i frim. Universal R. Källv. 14, Saltsjöbaden.

ANTENN-WIRE och bandkabel billigt. Begär prisuppgift! Inter-Trading, Box 5014, Kumla.

RADIOTELEFONER — Walkietalkie Pony CB-36S 1,5 W 2 kanaler. Det finns 8 olika modeller av Pony CB-36. Endast CB-36S fyller Telestyrelsens bestämmelser, vilket erfordras för att den skall få användas. 1 års garanti, 6 månaders bytessätt. Leveranstid: Omgående från generalagenten. Speed-Import, Box 5155, Malmö. Tel 040/91 67 10.

BYGG SJÄLV FM-radio, orgel, förstärkare, gitarr-booster, efterklang, antennförstärkare m. m. Katalog gratis. F:a HOBBY-ELEKTRONIK, Avd. 1, Box 220 11, Sthlm 22.

PONY CB-16 och **CB-36** gamla modellerna utsäljes fantastiskt billigt. Begär pris. Malmö Technical Import AB, Köpenhamnsvägen 5 D Malmö V.

KOMMUNIKATIONS RADIO Walkietalkie. Bilttelefoner. Räckvidd 5—50 km. Polisradio, Polisconverter Lafayette, Pony, Raytheon Effect kristaller, antenner. Ombud, återförsäljare sökes. Speed-Import, Box 5155, Malmö, tel. 040/91 67 10.

PRIVATRADIOTELEFONER, Skyfon. Pris 205:—. Malmö Technical Import AB, Köpenhamnsv. 5 D, Malmö V.

MOTTAGARE 9R59 billigt. B. Dahlin, Box 1546, Bollstabruk.

KOPPLADE kretsar i satser om 10 st. Innehåller ca 30 transistorer, 50 dioder dessutom motstånd, kond. och spolar. Vik lidvid till pg 513682 kr 12:80, postförsäkrat 14:50. L.G. Jönsson, Näckrosgr. 4, RÅÅ.

STEREO-anläggning DUX Beomaster 2x4W som ny, utan högtalare 275:—. Trafik-mottagare STAR SR-150, 4 våglängder 1,6—30 Mc, 550—1600 Kc, bandspridning, B.F.O., 8-måtare ngt beg. 200:—. Bandspelare LOEWE-OP-TA, nät och batteridrift, spole 41/4" ngt beg. 250:—. Sv. t. "R.A.", TFA, fvb.

KOMM.MOTT. 9R-59 m. högt. till salu. Sv. t. "300", TFA, fvb.

OBET. beg Lafayette HE-40 200:—. Hallicrafter S85 m. inb. kalibrator 3,5 MHz 300:—. 08/23 60 40 ank. 488, Melin.

DX-RADIO, tidningen för alla sorters kortvågsläsn. Provex. 0:45. SRK, Box 5083, Sthlm 5.

SLUMPAS. 4 st Command sändare 40—80 m. Tel: 08/30 43 82, 45 56 66.

TRIO 9R-59 SPECIAL. Pris kr 400:—. 021/18 06 12.

TV-RÖR, samtliga typer 9:70/st. Pl 36, Pl 500 o. dyl. 15:70 + porto. Mac's Electronic, Jägersrovägen 19, Malmö. Tel: 040/94 45 01 — 92 25 95.

KORTVAGSTABELL 1968 3:75. Postgiro 25 10 10, SRK, Sthlm 5.

Maskiner-verktyg

ELSVETS. Oumbärlig för t. ex. villa, bil- och båtägare. Klarar 2,5 mm elektroder. 60—80 amp. Erforderlig säkring 10 amp trög 220 volt. Detta är ett tillfälle för den som behöver reparera eller nyttillverka detaljer i järn, stål eller rostfritt. Pris: Byggsats med utförlig byggnadsbeskrivning och alla erforderliga detaljer kr 168:— + oms och frakt. Pris: Färdigbyggd med 6 mån. garanti kr 295:— + oms och frakt. Svetsprodukter, Box 15, Tibro.

EXC.PRESS i alla storl. Gbg 404542

MOTORSÄGAR. Nyröner. Be-Bu 65:—, Lombard 190:—, Mc Culloch 250:—, Solo 290:—, B. Larsson, Ekenäsv. 83, Motala.

Hobby

GLASFIBERPLAST för båt, bil, flyg, hobby och hantverk. Vi lagerför alltid V-plast, accelerator, hårdare, specialbehandlade glasfiber, vilket erfordras för att den skall få användas. 1 års garanti, 6 månaders bytessätt. Leveranstid: Omgående från generalagenten. Speed-Import, Box 5155, Malmö. Tel 040/91 67 10.

MINIRACING: 8 spårs bana, velodromkurva. Tillbehörsshop, biluthyrning. Banhyra 1:— per 10 min. Servering. FRENCH ankare och motorer. MRC varipover handtag. DYNA rewind 16 D motorer. GYLLENE KLOTET, Kungsholmsg. 70, 08/50 35 10.

GJUT IN I PLAST — flytande gjutplaster från Castolite nu också i flertal kvaliteter. För glas-klar "inbäddning" av blommor, fjärlar, biolog. prep., insekter, foto, reklamartiklar, souvenirer etc. Provsats A-kval. Innehållande gjutplast m. tillbehör och handbok samt svenska beskrivningar 27:50 sändes på begäran. För framställning av föremål med infärgad nyans etc. Provsats B-kval. m. dito tillbehör 23:50. Gjutplaster för industril. vetenskap, skolor och hobby. THE EUROPEAN CASTOLITE AGENCY, Bastug 12 a, Sthlm Sv. 41 90 10.

MINIRACINGAKTUELLT: Vi kan nu erbjuda Er Lancers SUPERCOMPETITION (Mc Laren M6a, Honker 11, King Cobra och Ferrari Can Am) och LIGHT WEIGHT karosser (Lola chevy, Mirage, Ferrari P4 och Lotus 40). Samt vinnar motorn (1:a, 2:a och 3:e plats på GYLLENE KLOTETS 24 tim. lopp) DYNA-RE-WIND 16 och 26D. Katalog 90 öre frimärken. TEAM AMERICAN HOBBIES, Box 374, Bandhagen 3.

När Ni sänder in annonsmanuskript till TFA får Ni skriftlig bekräftelse på när annonsen kan införas och vad den kostar. Radannonserna betalas i förskott. Vill Ni betala annonsen samtidigt som Ni skickar in manuskriptet så bifoga frimärken eller sätt in pengar på vårt postgirokonto och skriv manuskriptet på talongen. Skriv tydligt (texta helst). För otydligt skrivna

manuskript ansvaras ej. Ni kan räkna med att det på varje rad går in ca 25 bokstäver. Pris 4:— per rad. Ange under vilken rubrik annonsen önskas.

ANVÄND SIGNATUR

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

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

ALLT i miniracing Dyna Rewind Cobra Champion Mura Lancer Ford Mirage Lola 70 MK III 10:—, Can-Am karosser, Däck, drev Areo 33 magnetor Buzoo. R. Center, 0586/541 82, 526 78.

EN ST svarv Black & Decker, obet. beg. Total längd 882 mm. Pris kr 100:—. 0471/103 28 eft. kl. 18.00.

Foto-optik

ASTRONIKS katalog över teleskop och tillbehör mot 1:— i frimärken. Fack, Johannesov. 6. Tel: 08/49 96 32.

FILMER 8 mm o Super 8, färg ljud, kort o. långfilmer. Stor kat. gratis. Tel: 08/28 52 77. TRIO-IMP. Box 21, Sundbyberg.

MAGNETSPAR på 8 mm. 25 öre m. 16 mm 40 öre m. Tel: 0752/138 52.

Mc-mopeder

BBBBBBBBBBBBBBBBBBBB 9 hk Zündapp Sport 50 cc. Vi har nu fått fram Panggrejerna som slår ut allt annat, när det gäller att sätta sting och krut i Zündapp. Du som tänker bygga om och registrera in Din maskin har den här månaden tidernas jättechans. Följande 9 hk delar har vi för omgående leverans: 9 hk jättacyclinder med 22 cm breda kylflansar och väldiga kanaler. Ordern: RCZ-9 kr 149.50, 9 hk jättetopp 25x25x8 cm för högkomp till det otroliga — ordern: RTZ-9 pris 55:—, 9 hk insugningsrör 22 mm kpl m klammer o gummirör — ordern: RIZ 9 kr 24.50, 9 hk Bing specialförgasare 22 mm, extra vass — ordern: RFZ-9 kr 57.50, 9 hk avgasrör nerliggande 35 mm special kr 29.75. Do överliggande kr 35:—, 9 hk luddämpare 35 mm special kr 105:—, Do överliggande med kromad värmeskyddsplåt och specialfästen kr 140:—. Sänd ordern i dag. Önskar Du vår stora katalog så bifoga kr 5:— i frimärken. MOPEDAGARNAS INKÖPSCENTRAL AB, Lomma. Tel 040/46 13 20. Sveriges största 2-hjulsvaruhus.

MOTORCYKELDELAR, begagnade, till de flesta märken. Störst i branschen. Motorfirman JAP. Olivdalsg. 3, Gbg. T. 12 69 34.

MOPEDISTER. Reservdelskataloger över alla mopedmärken kr 3:—/st (Puch, Zündapp, Crescent 5:—). Alla reservdelar för omgående leverans till lägsta priser. Din bästa inköpskälla. SVENSKA CYKELFABRIKEN, Lomma. Tel. 040/46 13 20. Sveriges största 2-hjulsvaruhus.

TÄVLA I 50 CC-KLASSEN. Lätt att trimma till över 100 km/tim efter våra utförliga och lättfattliga instruktioner. Alla mopedmärken. Kr 6:50 mot postf. Ing. firman Universal, avd. M. Källvägen 14, Saltsjöbaden.

MOPEDISTER sänd 1:35 i frimärken och Ni får vår jubileumskatalog. CZ o. BSA-delar. MOTOR-HÖÖK, Sägen, 0281/500 30

MC och MOPEDIST, hur mår Din motor? Känns den slö och kraftlös? Saknar den sting och krut? Knackar den i lagerna? Är den slitn och har repor i cylindern? Vår motorverkstad utför med garanti och precision. Cylinderboring, vevlagerrenovering på 1 dag. Helrenovering på 5—7 dgr. Alla fabrikat. Lägsta priser. Sänd in Dina delar eller motorn redan idag. SVENSKA CYKELFABRIKEN, Lomma. Tel: 040/46 13 20. Motorverkstaden.

MOPEDISTER SOM TÄNKER BYGGA OM TILL LÄTT MC. Vi har alla delarna som behövs från 3,5 till 9 hk. Se vår stora specialkatalog "BIG NEWS" som kan rekvideras mot 5:— i frimärken. Alla fabrikat och modeller. MOPEDAGARNAS INKÖPSCENTRAL AB, Lomma. Tel: 040/46 13 20. Sveriges största 2-hjulsvaruhus.

KÖP MOPEDER — DIREKT FRÅN SVENSKA CYKELFABRIKEN I LOMMA utan fördyrande mellanhänder. Flåna stora pengar — bifoga denna försäljare. Broschyr med katalog kr 1:— i frim. Skicka till SVENSKA CYKELFABRIKEN, Lomma. Tel. 040/46 13 20. Sveriges största 2-hjulsvaruhus.

MOPEDISTER och motorer. Vevstaksbyte. Kvalitet. Motor-tjänst, Sägen.

Båtar

TILL MERCEDES 190 & 190 D finns vattenkyllt avvärk, värmepump, balanshjul, kåpa, pump, backslag även kompl. motorer arb. & mtrl. Beskr. f ombyggt t marinmotor sänds mot 20:—. VAGN-TJÄNST, Box 570, Älvsjö 5.

BÅTBYGGNADSMATERIAL NAVYPLAN Lloyd-kontrollerad marinplywood m. mahogny i alla skikt, träskruv av mässing, brons och lättmetall akrylplast, plåt, rundstäng, plattprofil, bult, mutter och brickor av brons; nylon-gångjärn Gripfast hullingskamplik m. m. finns i lager. Broschyr och prislista sändes kostnadsfritt. MELCHER SÄWENSTEN AB, Tegnérlunden 3, Stockholm C. Tel. 08/23 51 10.

RUSTA BATEN NU — MEN TILL RÄTT PRIS! Beställ vår stora tillbehörskatalog gratis från Båt- & Sjösport, Box 1003, Solna 1.

KATALOG GRATIS. Båttillbehör, vindrutor och rattar. Allt detta till enormt billiga priser. AB VATTENSKIDSPESIALISTEN, Erstag. 17, Sthlm S8. 08/41 71 17.

PROJEKTERING av segelbåtar. H.-J. Sass, Vaxholm. 0764/320 18.

BATPLYWOOD. Vi lagerför alltid garanterad båtplywood av furu och mahogny i tjocklek från 4 till 18 mm. Tillskriv oss och begär broschyrer och prislista som sändes kostnadsfritt. AB SERIEBÅT, Maria Skolgata 40—42, Stockholm S8. Tel. 08/84 32 00.

NY KATALOG GRATIS. Allt för bygge och utrustning av båtar får Ni bäst och billigast från oss. Alla som tidigare har vår katalog får automatiskt den nya. A. SJÖGREN & CO. Terrassgatan 7, Göteborg C tel. 031/20 82 83.

OPTIMISTJOLLAR färdiga och i byggsats. A. SJÖGREN & CO. Terrassgatan 7, Göteborg C.

VATTENSKIDOR — standard, — slalom — trick. Alla tillbehör. A. SJÖGREN & CO. Terrassgatan 7, Göteborg C.

PANORAMATOR med metallöverkant för fäste av kapell. Mycket låga priser. A. SJÖGREN & CO. Terrassgatan 7, Göteborg C.

MORSE och TELEFLEX styrningar och motorreglage. För alla båtar. A. SJÖGREN & CO. Terrassgatan 7, Göteborg C.

PLASTBÅTAR i byggsats. Plast, glasfiber, enbart båtskrov. Katalog sändes mot returporto. AB BERGSLAGSBÅTAR, Kopparbärg.

BATRATT kompl. 35:—. Beslag och tillbehör. Begär katalog. Handelsf. K H Karlsson, Gnosjö.

BATMOT. Oliver 16 hk 750:—, Franchi 16 hk 800:—, West B 18 hk 1250:—, Mercury 22 hk 1400:—, Evinr. 22,5 hk 310:—, Johns. 10 hk def. 250:—, Bomhus 3 hk 235:—, Penta 4 hk def. 130:—, Segelbåt 570:—, B. Larsson, Ekenäsv. 83, Motala. Tel: 141 19.

LÄTTMETALLBÅTAR till humana priser. Kontakta varvet direkt för närmare upplysningar. Lundgren & Co, Pl. 5091, Lilla Edet.

BÅTTRANSPORT med trailer max 1 ton. Även uthyrning. 08/26 56 00.

FRÅN GAMLA VRÅK har vi hämtat svartek som material till ett vikingaskepp i modell. Ett exklusivt bygge för alla åttlingar. Begär information märkt "Svarteksskeppet" TFA, fvb.

Bilars tillbehör

FIAT ägare, katalog mot 3:—. J O CAR Racing, Box 18, Länna-holm.

GO FART o. MINI BIKE. Vi har alla delar och motorer som behövs för bygget. Vår nya 45-sidiga katalog sändes mot 3:75 i frimärken. IWA FORMULA RACING, Box 29, Spånga. 08/36 36 50.

VID PROJEKTERING av bromsar, lämpad för förtroende trummorna. Precisionssvarvning till oss. Ombud, kr 10:—/st. GL-T. Leif Jonsson, Tranemo. Tel: 0325/707 32, 701 71.

ALLT OM BILTRIMNING. Teori, anvisn., ritningar m.m. Från helt oskadlig trimning för vardagsbilisten till avancerad tävlingstrimning. Obs! Finns ej i bokhandeln. Endast genom oss. Kr 13:50 mot postf. UNIVERSAL (R), Källvägen 14, Saltsjöbaden.

SIMCA-ägare, katalog mot 5:—. J O CAR RACING, Box 18, Länna-holm.

BILTILLBEHÖR, bästa kvalitet till lägsta priser finner Ni i vår katalog, som sändes mot 2:— i frimärken. F:a Biltillbehör, Gislaved.

BILDAMMSUGARE 6 eller 12 volt. 1 mån. garanti. 7 dagars returrätt. Endast 45:— inkl. oms. Broschyr gratis. Ombud antages. Durgas Import, Box 29, Segeltorp.

UTRUSTA ER BIL BILLIGT. Kvalitetstillbehör till nettopriser. Ill. katalog mot 1:— i frim. Alve-Bil, Box 138, Änge 2.

BILLIGT! Massor av biltillbehör + trimningstips. Illustrerad katalog mot 2:45 i frim. LELA, avd. T, Box 49, Ystad.

BMW AMAZON PEUGEOT är exempel på bilar som på en kvart kan förse med mitt pausrelä för vindrutetorkare. Vid duggregn slår man till det, sen fås efter önskan 3—60 sek. uppehåll mellan slagen. Mont.anvisning — även för andra bilar — bifogas 44:— + oms. o. porto. L G Jönsson, Näckrosgr. 4, RÅÅ.

CITROEN-ägare, katalog mot 5:—. J O CAR Racing, Box 18, Länna-holm.

Diverse

SE OCH UPPLEV något verkligt nytt och ovanligt i sommar! Beställ därför redan idag broschyren "Dalslands Kanal". Ny upplaga under tryckning. Nu utbyggda möjligheter att nå Hal-den och Västerhavet från Dalslands Kanal: Sveriges mest omväxlande vattenväg! Många arrangemang i sommar, t. ex. stort motorbåtsrally, då kanalen fyller 100 år. Beställ broschyren hos Dalslands Turisttraffikförening, Animskog. Tel: 0532/220 10. Ni får den gratis.

PROFILE PUBLIKATIONS. 12 —16-sid. rikt ill. häften m. ritningarna i färg. Endast en flygsplanstyp i varje nr. Beskr. m. porto. FLYFO, Ekholmsv. 71, Skärholmen.

Ni kan själv förkroma, -nickla, -tenna, -koppra, -silvra, -gylla, blånera m. m. utan elström. Alla recept 12:— m. oms. och porto. Nordpost, Kågev. 27, Skellefteå.

PENGAR! Tjåna pengar i hemmet på Er fritid. Sänd 90 öre i frim. för närmare besked. OBS Ni förbinder Er ej till något. AB Tokoradi, Avd. 1 Box 4226, Malmö 4.

INTERNATIONAL TRADINGS IMPORTDOSSIE! Större och innehållsrikare än någonsin. Ni kommer att finna mer än 3.000 direktadresser till företag i över 60 länder: Amerika, England, Frankrike, Västtyskland, Schweiz, Ryssland, Japan, Hongkong m. fl. Representerande det största urval av Camping - Sport - Hobby - Radio, Stereo-Hi-fi - Foto-Motor - Mode - Populärartiklar - Swimming-pools m. m. Nu har Ni chansen att importera varor för en billig vinning och sälja med mycket god förtjänst! "International Tradings Importdossie" helt komplett inkl. kortfattad importhandledning och över-sättningar — Pris 19:75. Gratis! Nyhets & Realistor. INTERNATIONAL TRADING, Avd. TF 8, Box 2014, Motala 2.

KAN NI TIPPA 2 SÄKRA? Då är vårt berömda sparsystem BS-10-048 en vinstnyckel för Er. Garderar 10 matcher 1x2 på 48 rader! Matcherna grupperade efter svårighetsgrad enligt block-metoden. Garanterar säker vinst även om hälften av samtliga matcher blir överraskningar! God chans vid ännu flera fl. Toppvinst 12 rätt, lägst 1—12 tior. Med bruksanv. o. garanti kr 15:—. Vid förskott portofritt. GÖSTA HOLMGVIST: Avd. TFA, Långared, Anten. Tel: 0322/701 58.

BESÖK Surplus-Lagret, Upp-landskatan 18, Stockholm V. 100 ton Radiokomponenter, Radar-komponenter. Elmotorer. Kullager, Vågledare m. m.

HOBBEX-Katalogen för våren och sommaren 1968 nu utkommen. I år ytterligare utökad — 116 sidor späckade med intressanta nyheter från hela världen. Där finns böcker, mängder av radioartiklar, jättestor verktygssortering, kraftsport, camping- och sportartiklar, allt för sportfiskare, knivar, pistoler, gevär, optik, fyr-verker, skämt- och trolleriartiklar, mycket fin surplus helt nyinkommen från NATO med förmånliga kortvägsmottagare som inte tidigare sålts i landet. Bilracerbanor, modellbåtar, flyg och mängder av andra intressanta artiklar som Ni endast kan köpa från oss. Sändes omg. mot 45 öre i frim. Ni kan göra fynd i den katalogen. AB HOBBEX, Avd. RK, Box 22006, Borås 2.

TIPPARE! 3 st fantastiska system. A) 12 halvvarierade 300 rader statistik och chanssystem med utgångsrad. Garant. vinst om 6 rätt av 12 tippade. B) 9 helgard. + 3 säkra på 145 rader helgard. 9 matcher 1x2. Vinstchans även om säkra missas. C) På 43 rader med utgångsrad får Ni 1 match matem. helgard. + 4 matcher halvvar. + 3 matcher halvvar. Gar. minst 10 rätt om 4 rätt i U-raden. Alla 3 syst. med anv. och systemnyckl. får Ni för kr 22:50 postförsk. Tveksam? Vi sänder ytterl. inf. mot 0:90 i frim. Seaco, Box 377, Västerås 1.

SCHWEIZISKA URVERK 15 rub. för herr- o. damfickur i gott skick säljes för 10:—/st. (5 st. för 40:—) + porto. Låmpliga för modellbygge och hobbyverksamhet. Firma Erik H. Wahlbeck, Stallarholmen.

TIPSNYTT. Vi har utarbetat ett nytt fantastiskt system som garanterar hela 10 matcher på endast 32 rad. med garantin 10 rätt. Om de två säkra är rätt så får Ni minst tio rätt med noll rätt på de övriga matcherna. Obs! Ni har mer än 25 % chans till elva eller tolv rätt. Systemet kostar endast 15:— inklusive garanti och utf. bruksanvisning. Beställ redan idag, det vinner Ni på. W. Ottebring, Lövsundsvägen 44, Älvsjö 2

ROLIGT OCH LÖNSAMT. Bygg en Mora-klocka. Ritn. o. anv. kr 15:—. Ivar's Handelsfirma, Box 23, Tyresö.

DET SVARTA MOLNET

(Forts fr sid 43)

utsatts för nästan outhärdlig hetta. Sedan kom översvämningarna och orkanerna. När kylan satte in skördade lunginflammation otaliga offer. Från augusti till början av oktober hade en fjärdedel av världens befolkning omkommit.

Premiärministern var förbittrad på vetenskapsmännen på Nortonstowe. I sin ilska beslöt han att resa dit.

— Det förefaller som om regeringen blivit förd bakom ljuset, sa han till Kingsley. Först sa ni att den kritiska situationen kunde väntas vara en månad och inte längre. Men nu har det hållit på mer än en månad och det syns inga tecken på normalisering. När kan vi vänta att den här historien ska vara över?

— Inte en aning, svarade Kingsley.

— Och vad är förklaringen till denna skandalösa felunderläggelse? Ni har fått allt tänkbart stöd så vi är i vår fulla rätt att fordra en motsvarande prestation. Jag kan ju nämna att förhållandena här är betydligt överlägsna dem som regeringen tvingas arbeta under.

— Självklart. De är överlägsna därför att vi förutsåg vad som komma skulle. — Ja, ert förutseende att ordna det komfortabelt för er själva är ju imponerande. — Regeringens oegennyttia är inte så värst mycket att skryta med heller.

— Vad menar ni med det? — När ni fick vetskap om Molnet var er första tanke att ingenting fick komma ut. Och varför? Naturligtvis för att hindra folket från att välja effektivare representanter.

— Kingsley, ni kan vara aldeles lugn för att jag kommer att vidta åtgärder mot er när jag kommer tillbaka till London. — Jag fruktar att ni inte kommer att återvända till London. — Jag kan knappast tro att ens ni, professor Kingsley, kan ha mage att föreslå att jag skall hållas som fånge! — Inte som fånge, för ingen del, sa Kingsley med ett leende. Under den kommande krisen är ni säkrare på Nortonstowe än i London. Låt oss säga att det är i statens intresse att ni stannar här.

— Tror du inte Kingsley inser det? Om Molnet stannar en månad dör massor av människor. Om det stannar tre månader kommer vi på Nortonstowe att dö trots alla våra säkerhetsåtgärder. Om det stannar ett år kommer inte levande väsen att överleva. Som jag säger: Kingsley vet det och därför har han inte mycket till övers för de politiska aspekterna.

Läs den spännande fortsättningen i nästa nummer.

— Men hur länge kommer det att stanna där? — Det kan ingen tala om för dig. Det kan stanna en vecka, ett år, tusen år, eller miljoner år. Ingen vet. — Men gode Gud, människa, inser du vad det är du säger! Om Molnet inte försvinner är det ute med oss! — Tror du inte Kingsley inser det? Om Molnet stannar en månad dör massor av människor.

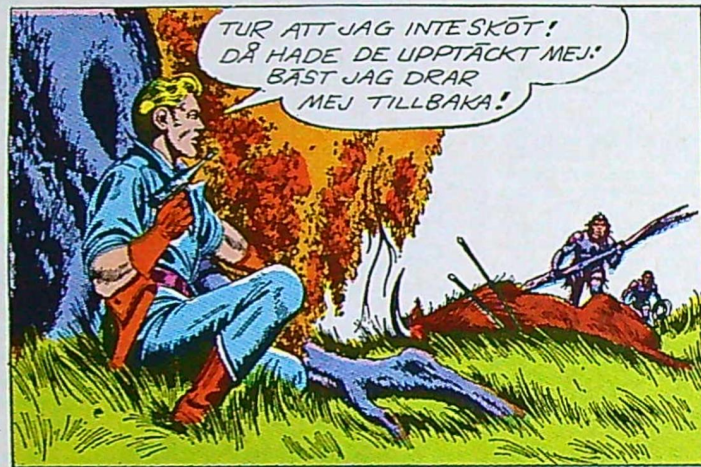
BLIXT GORDON

av MAC RABOY

I DJUNGELN PÅ PLANETEN D-301 LETAR BLIXT EFTER DE MUTATIONSDRABBADE KOLONISATÖRERNA... OCH STÖTER PÅ ETT JAKTFÖLJE!



DET ÄR TVÅ STYCKEN! DE HAR BLIVIT MORDISKA-SOM ALLT ANNAT ÄR!



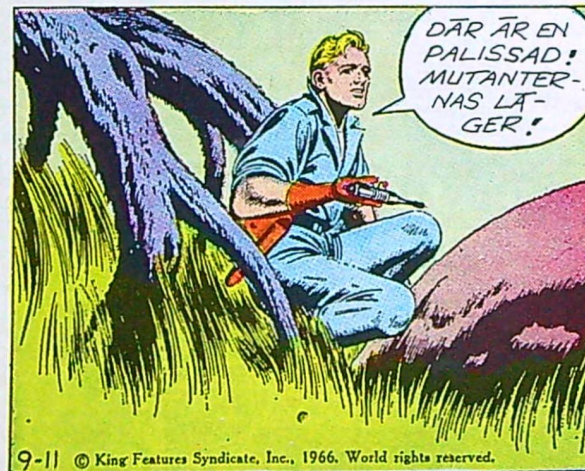
TUR ATT JAG INTE SKÖT! DÅ HADE DE UPPTÄCKT MEJ. BÄST JAG DRAR MEJ TILLBAKA!



NU BÄR DE MEJ ETT BYTE - OCH KUNDE KANSKE FÖRA MEJ DIREKT TILL RESTEN AV KOLONISATÖRERNA!



OTROLIGT! DJURET MÅSTE VÄGA ETT HALVT TON! JAG BÖR NOG HÅLLA MEJ PÅ TRYGGT AVSTÅND FRÅN DE DÅR BÄGGE!



DÅR ÄR EN PALISSAD! MUTANTERNAS LÄGER!



DE GICK IN GENOM DEN HÄR ÖPPNINGEN - DET VERKAR RISKABELT - MEN JAG SER INGEN ANNAN VÄG IN!

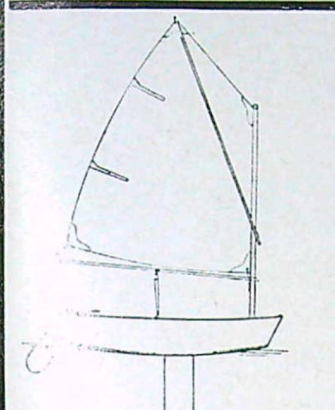


MEN LUKTEN AV DET NYSS DÖDADE JAKTBYTET HAR LOCKAT FRAM ETT ROVDJUR UR DJUNGELN!

48

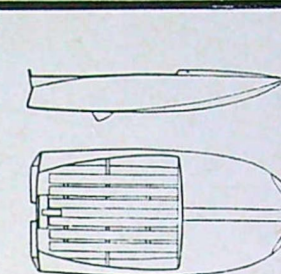
HÄRNÄST: TYST STRID!

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



OPTIMISTJOLLEN

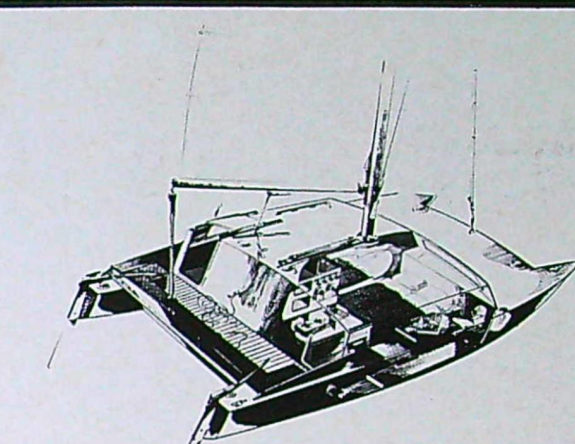
Optimistjollen är en idealisk pojkbåt som är 2,28 m lång och 1,12 m bred. Denna mycket lättbyggda centerbordsbåt har en segelyta på ca 3,3 m². Byggs av 6 mm plywood varför byggkostnaden blir låg. Ritningen är i skala 1:10 med detaljer i full skala. Satsen omfattar även byggsbeskrivning. RITNING 56 Pris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



SPEEDY

Speedy är en lättbyggd fartbåt som konstruerats av Ake Sundstedt. Den mäter 2,60 x 1,35 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 byggsbeskrivning. RITNING 57 Pris 20:- + oms

BÅTRITNINGAR för AMATÖRBYGGE



DACAPO 20

Dacapo är en rymlig kryssarkatamaran med två från varandra avskilda ruffutrymmen med dubbelkojer. Denna intressanta båt har konstruerats av Heinz Jürgen Sass och mäter 7,00 x 3,64 m. Den för storsegel på 17,00 m², fock på 8,00 och genua på 12,2 m². RITNING 81 Pris 200:- + oms

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



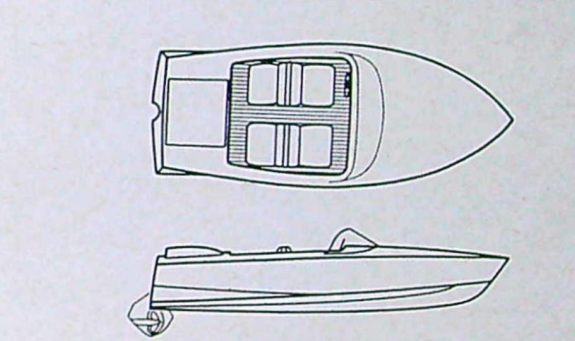
SPORTY

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 Ake 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

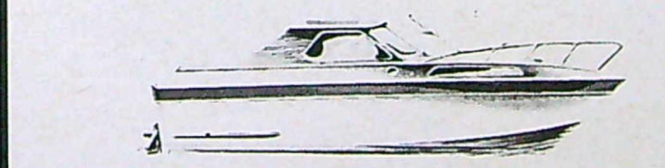
Toppjollen har gjort sig känd som den bästa segeljollen i sin klass. Den är ritad av kapten Per Brohäll, är 2,93 m lång, 1,20 m bred och segelytan är 5 m². Denna centerbordsbåt byggs i 4 mm plywood. Kan även köras med liten snurra eller användas som roddjolle eller biltaksbåt. Ritning i skala 1:10 med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



WINDY

Windy har konstruerats av Ake 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 skala 1:10, detaljer i 1:5 och omfattar spantruta i full skala. Byggsbeskrivning ingår liksom alltid när det gäller TFA-ritningar. RITNING 79 Pris 32:- + oms



NORRSKÄR

Norrskär är en modern familjekryssare med djup V-botten med långsgående steglist. Den har ritats av Halvor Rosenbaum, mäter 6,80 x 2,60, är avsedd för inu-drev och planar med motorer på 80 hk. Kan dock även köras som halvplanande båt med lägre motoreffekt. Den är utomordentligt robust och svårädd. Den är valdäckad och mycket rymlig. Höjd från durk till kabintak är 165 cm och fyra sovplatser kan arrangeras med tvåvåningskojer. Pentry, garderob och toalettutrymme. Ritning i skala 1:10 med spantritning i full skala. RITNING 80 Pris 175:- + oms

ligt robust och svårädd. Den är valdäckad och mycket rymlig. Höjd från durk till kabintak är 165 cm och fyra sovplatser kan arrangeras med tvåvåningskojer. Pentry, garderob och toalettutrymme. Ritning i skala 1:10 med spantritning 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 TFA 7/68

nyhet!

KANTHAL SUPER
Nu i 3 kvaliteter...

**KANTHAL
SUPER 33**

1800°C

elementtemperatur

**KANTHAL
SUPER ST**

1700°C

elementtemperatur

**KANTHAL
SUPER N**

1700°C

elementtemperatur

Kanthal Super 33 har i första hand utvecklats för temperaturområdet 1700–1800°C. För elementtemperaturer som ej överstiger 1700°C rekommenderar vi fortfarande KANTHAL Super ST och KANTHAL Super N.



AB KANTHAL • HALLSTAHAMMAR • TELEFON 0220/11600

Sm168