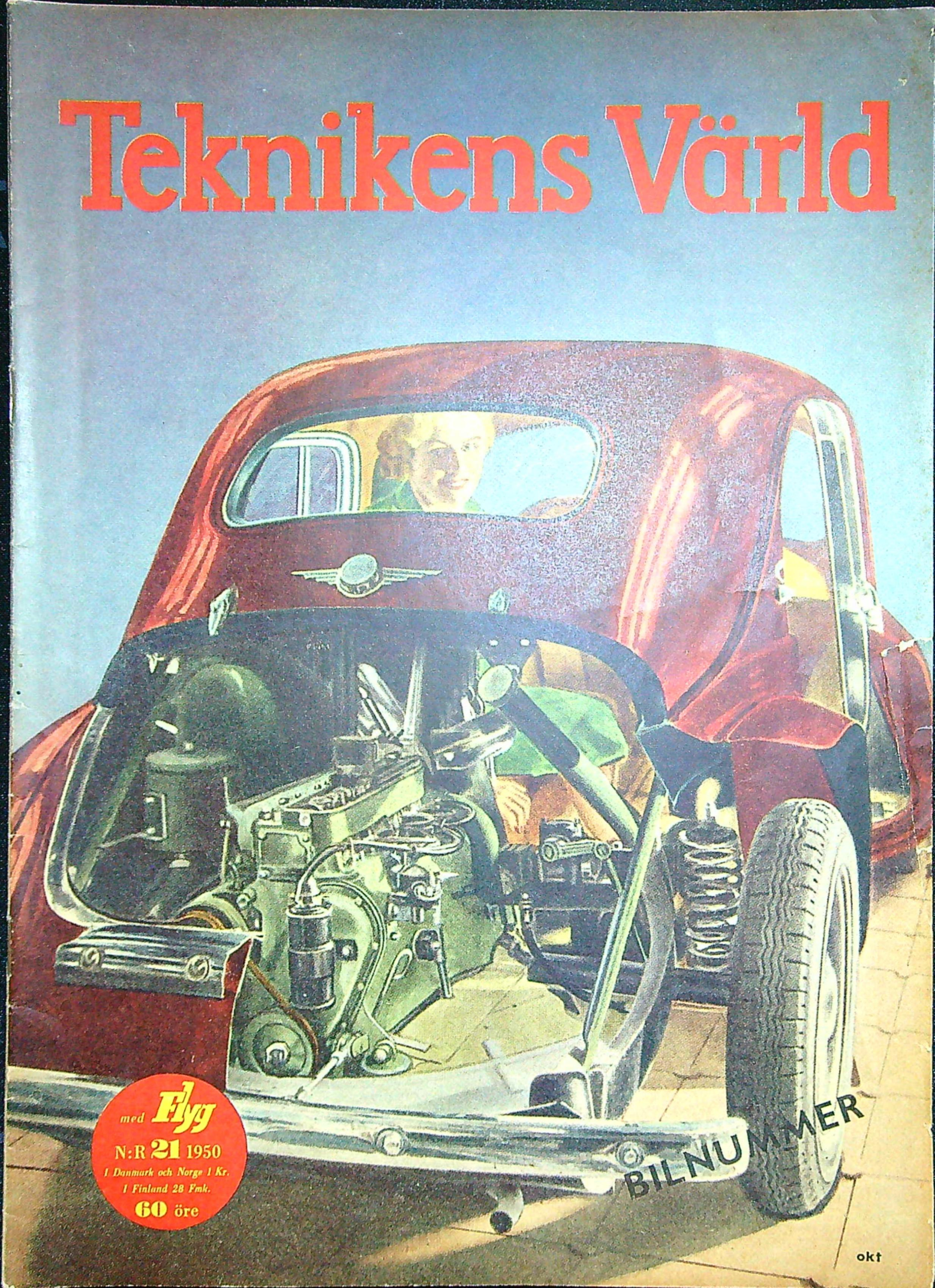
Teknikens Värld



med Flyg
N:R 21 1950
I Danmark och Norge 1 Kr.
I Finland 28 Fmk.
60 öre

okt

FRÅGA OSS OM TEKNIK

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens namn och adress.

Fråga: Får man ta körkort för bil eller motorcykel om man har lindrigare hjärtfel? Elle

Svar: Det möter säkert inget hinder men bestämt besked kan ni få vid en läkarundersökning för körkort.

Fråga: 1) Finns det någon skola för utbildning till byggnadstekniker. 2) Finns det någon skola för utbildning till byggnadsritare. Frågvis småländing

Svar: 1 och 2) De flesta tekniska skolor har sådana utbildningar på sitt kursprogram.

Fråga: 1) Finns några gamla nummer av Flygning kvar att köpa och hur mycket kostar de i så fall. 2) Finns gamla nummer av Teknik och Hobby? 3) Vilka nummer finns av Populär Teknik 1946—47? 4) Var kan jag köpa boken U. S. Army Aircraft 1908—1946 av James C. Fahrey? Inge B.

Svar: 1—3) De flesta nummer finns nog kvar. Priset är det vanliga. De kan rekvireras direkt från Expeditionen, Ahlén & Åkerlund, Sveavägen 53, Stockholm, 4) Hör efter i närmaste bokhandel om inte de kan skaffa boken. Skriv annars till Kungsbokhandeln, Kungsgatan 26, Stockholm.

Fråga: Får man köra en Epa-traktor utan körkort sedan man fyllt 16 år? N. A. S.

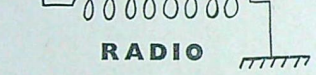
Svar: Ja.

Fråga: Var kan man få reda på innehållet i patentanspråk, främst för de i TV nr 18/49 omnämnda växellådskonstruktionerna? Peys

Svar: Hos Kungl. Patent- och Registreringsverket, biblioteket, Valhallavägen 136, Stockholm.

Fråga: 1) Hur mycket kostar det att registrera en mc-bil. 2) Behövs det bromsar på alla tre hjulen, för att få den besiktigad? MC-bil byggare

Svar: 1) Det kostar sammanlagt 17 kr. 2) Nej.



Fråga: Bifogade figurer är avritade från en celluloidlinjal och jag undrar vartill denna skall användas? S. Randén, Malmö

Svar: För att rita radiotekniska kopplingsschema. Figurerna utgör symbolerna för olika radiodetaljer — såsom elektronrör, fasta- och vridkondensatorer osv. — och underlättar avsevärt ritarbetet samtidigt som schemat blir snyggare ritat.

Fråga: Var kan man köpa och vad kostar »handie-talkie», beskriven på radiosidan i TV nr 7/50? Henrik Ekdahl

Svar: Den apparaten var inte till salu och enligt vad vi vet finns den f. n. inte att köpa i landet, fastän man kanske kan vända sig till en importfirma för att köpa en direkt från USA. Priset rör sig omkring 200 kr, men för apparatens användning erfordras ovillkorligen amatörsändarlicens. SSA, Stockholm 8, ger alla upplysningar om fordringarna för sådan licens.

Fråga: Finns det någon firma som har en Westinghouse kopparoxidulhögspänningslikriktare 400 volt 5 mA eller liknande, som kan användas i den i Populär Radio 1949: 12 beskrivna cykelradion? G. M.

Svar: AB Tudor, Avd. likriktare, Birger Jarlsgatan 55, Stockholm, har säkert en dylik likriktare. Vi är mycket tacksamma att få höra hur cykelradion fungerade i färdigt skick.

Fråga: 1) Vilken våglängd har flyget? 2) Kommer någon 5—50 watts modulator att beskrivas i TV? Radiointresserad B. E.

Svar: 1) Bromma använder 2,7 m, som är internationell våglängd för flyget, men i övrigt förekommer ett flertal olika frekvenser. 2) Knappast inom den närmaste framtiden.

Fråga oss om FLYG

Fråga: Fordras det särskilt tillstånd för att få göra fallskärmshopp i uppvisningssyfte? 444

Svar: Ja.

Fråga: Vilka data och prestanda har Curtiss P-40F »Warhawk»? Flygintresserad

Svar: Curtiss »Warhawk» är ett ensitsigt jaktplan med en Packard Rolls-Royce »Merlin»-motor på 1.300 hk. Spännvidd 11,3 m, längd 9,5 m, höjd 3,2 m, vingyta 21,9 m², tomvikt 2.992 kg, flygvikt 4.122 kg, vingbelastning 187,8 kg/m², maxhastighet 592 km/t, marschhastighet 480 km/t, landningshastighet 131 km/t, tjänstetopphöjd 9.150 m.

Fråga: Hur kommer man in i flygvapnet och hur stora är kraven? 11 flygintresserade

Svar: Om det är som stamflygare (fältflygare) Ni tänkt söka erfordras endast genomgången folkskola och god fysik. Skriv till Flygvapnet, Personalavdelningen, Stockholm 80, för närmare upplysningar.

Fråga: 1) I denna spalt i TV nr 15/50 angavs att amerikanarna i filmen »Stridsflygare» använde Thunderbolt och Mustangplan och tyskarna Me 109 och Fw 155. Enligt min åsikt förekom varken Me 109 eller Fw 155 i filmen. Amerikanarna använde förutom B-17, som helt uteläminats endast Thunderbolt och tyskarna Mustang målade som Me 109. Vilket är rätt? 2 a) Var de P-40 som visades i filmen »Rymdens riddare» Kittyhawk eller Tomahawk? b) Var det plan som föreställde »Zeros» i samma film NA-66 Harvard? 3) Var de plan som japanerna använde i »Attack i djungeln» Grumman F4F-3 Wildcat? 4) Vilka data och prestanda har a) Martin A-30 Baltimore, b) Fairey Albacore? Prenumerant

Svar: 1) Som »Prenumerant» säkert vet har något plan med beteckningen Fw 155 aldrig existerat (men väl Bv 155), och att det avsedda planet (Fw 190) begävats med denna beteckning får alltså helt skyllas på tryckfelsnisse. Om inte red. tar alldeles fel förekom såväl Me 109 som Fw 190 på de med kulsprutekameror upptagna filmerna, men i övrigt var de »tyska» jaktplanen, som Ni mycket riktigt påpekar, ommålade Mustangar. Att bombarna uteslöts i det förra svaret berodde på att brevskrivaren endast frågat om jaktplanen. 2 a) Tomahawk. b) Harvard, dock förmodligen ej NA-66 utan NA-16-3. 3) Att exakt avgöra vilken version av Wildcat det var fråga om, är givetvis omöjligt med tanke på den korta tid som man såg planen. Antagligen rörde det sig dock om en senare upplaga. 4 a) Baltimore var utrustad med två 1.600 Wright Cyclone 14 och hade följande data och prestanda: spännvidd 18,7 m, längd 14,8 m, vingyta 50 m², flygvikt 10.900 kg, toppfart 490 km/t och bomblast 900 kg. b) Albacore var utrustad med en 1.130 hk Bristol Taurusmotor, som gav följande data och prestanda: spännvidd 15,25 m, längd 12,14 m, vingyta 57,9 m², toppfart (som torpedplan) 270 km/t och bomblast 900 kg eller en torped.

Svar till »Lång» och »Uffe»: Ni skall skriva direkt till Försvarets Anställningsbyrå, Stockholm 80.

Teknikens Värld

med FLYG

Nr 21 - Årg. 28 - 26 okt—8 nov. 1950

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Organ för
Svenska Pilotföreningen

REDAKTION:
Tegnérgatan 35, Stockholm Va.
Expedition Tel. 20 33 95

Redaktör och ansvarig utgivare:
SVEN BROMAN Tel. 21 03 91
Redaktör C.-E. Ravander » 10 74 45
» Sven Salonius » 21 02 38

Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript eller bilder.

Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDELNING:
Tegnérgatan 35, Stockholm Va.
Expedition Tel. 20 33 95
J.-E. Svensson » 21 06 27
P. O. Sundelin » 21 03 92

PRENUMERATIONSAVDELNING:
Postadress: Box 3263, Stockholm 3
Telefon: Växel 23 46 40
Postgirokonto: 55575.

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlén & Åkerlund i telefonkatalogen.) Dylik prenumeration kan ta sin början när som helst under året. Expediering av prenumererad tidning tar sin början 3 veckor efter det att avgiften erlagts. Betalning för förnyad prenumerationsperiod bör erläggas senast 2 veckor innan tidigare period utgår, om avbrott i leveransen skall kunna undvikas.

Prenumerationspris:
Sverige: helår kr 12:—, halvår 7:—.
I Danmark end. helårsprenumeration dsk kr 20:—. Upplysningar härom lämnas av: Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, Köpenhamn V.

Adressändring:
Meddela adressändring till förlaget minst 2 veckor före adressändringens ikraftträdande. Ange alltid såväl den gamla som den nya adressen.

Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning, Tegnérgatan 35, Stockholm.

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt Stockholm 1950

BREVVÄXLING!

• **INTERNATIONELLA HOBBYKLUBBEN** ordnar varje vecka brevväxling med tekniskt intresserade personer i utlandet. Anmälan, som skall sändas till Generalsekreteraren i Internationella hobbyklubben, Teknikens Värld, Tegnérgatan 35, Stockholm Va, bör innehålla uppgift om fullständigt namn, adress, ålder, intressen, språkkunskaper samt med vilka länder Ni helst önskar kontakt. Bifoga avgiften 50 öre i frimärken.

Teknikens Värld

I DETTA NUMMER:

BILISM (specialnummer om bilar): Sid.

Ringar på sträckbänken 8
Varthän bär bilen? 11
Nu kommer Europa 12
Priskrig börjar skymta 14
Kungens nya bil 16
Hur fort åker kungen? 17
Bilservice här och där 18
Körsäker och slitstark 20
Amerikanskt till Sverige 21
Fullblod för sportfolk 22
Djärvt i Paris 34

I ÖVRIGT:

Fråga oss om teknik 2
Fråga oss om radio 2
Fråga oss om flyg 2
Teknisk revy 4
Varg-Olle Nygren: Se och lär! 6
Den omvänder mc-hatarna 19
Flygnytt 21
J 29 kommer nästa år. 24
Bygg TV:s växelströmsradio 26
Grabbarnas egen sida 30
Vardagsteknik 32
Maskinen som gör allt 36
Överljudsjakt är verklighet 43
Typspalten (Lockheed F-90) 43

SERIER:

113 Bom 38
Leo Falk 38

OMSLAGSBILDEN



på detta nummer, som nästan uteslutande ägnas åt bilnyheter från den nyligen avslutade bilsalongen i Paris, visar en »uppskuren» Renault 4 CV.

Foto: Lasse Nordin.

MASKINEN SOM GÖR ALLT...

Forts. från sid. 36

Så långt har det varit fråga om en standardutrustad Shopsmith som kostar 1.440 kr med motor. Med extra tillbehör kan man få ännu fler användningsmöjligheter. Om man förser maskinen med en steglös variabel remskiva med en spindelhastighet från 360 till 5.700 varv/min får man med den höga hastigheten och genom att maskinen är kraftigt lagrad, en utmärkt överfräsmaskin. Variabla remskivan kostar 115 kr och fräschucken 14:50. Vill man använda maskinen som rikthyvel finns en sådan för 193 kr, för 56 kr får man en fin stämborranordning och en kontursåg kostar 275 kr. Tar man bort övre armen på den och sätter in en maskinfil i verktygsfästena så har man en bra filmaskin.

Kvalificerade tekniker är efterfrågade

Kemisk-tekniska linjens ingenjörselever sysslar med laborationer under sommarens preparandkurs i Malmö.



Ni vill inte stanna hela livet i den ställning Ni nu har. Ni vill nå högre inkomster. Då måste Ni göra klart för Er, att det endast är de *kvalificerade* teknikerna, som kommer i fråga till ansvarsfyllda befattningar. Endast de väl utbildade når de bäst betalda posterna.

Tusentals tekniker har hos Hermods på fritiden skaffat sig den utbildning de behövt för att göra sig gällande. Ni kan också gå hermodsvägen. Ökade kunskaper ger ökade inkomstmöjligheter.

Ni kan läsa i etapper

Ni kan läsa ett enstaka ämne. Ni kan också få en fullständig verkmästar-, tekniker- eller ingenjörsutbildning. Oavsett förkunskaper kan Ni i tre etapper nå fram till en ingenjörsutbildning, motsvarande den som meddelas vid statens högre tekniska läroverk.

Tag kontakt med Hermods i dag. Erfarna studierådgivare står till Ert förfogande.

Grundat 1898 **HERMODS** skolan för energiskt folk

MASKIN- och VERKSTADSTEKNIK
- ☐ Ingenjörskurs i maskin- och verkstadsteknik ★
- ☐ Maskinteknisk verkmästarekurs
- ☐ Motorteknisk verkmästarekurs
- ☐ Maskinteknisk förmanskurs
- ☐ Verkstadsteknisk förmanskurs med examen
- ☐ Gjutmästarekurs
- ☐ Specialkurser för lärlingar, yrkesarbetare och arbetsledare

FLYGTEKNIK
- ☐ Flygteknisk verkmästarekurs
- ☐ Flygteknisk förmanskurs
- ☐ Kurs för flygmekaniker
- ☐ Meteorologi
- ☐ Aerodynamik
- ☐ Hållfasthets- och materiallära för flygmekaniker
- ☐ Flygplanlära
- ☐ Flygmotorer
- ☐ Flygplaninstrument
- ☐ Luftfartslagstiftning

ELEKTROTEKNIK
- ☐ Ingenjörskurs i elektroteknik ★
- ☐ Elinstallatörskurser för B- och C-behörighet
- ☐ Elektroverkmästarekurs
- ☐ Elektr. montörskurser
- ☐ Elektr. maskinistkurser
- ☐ Allm. kurs i elektroteknik
- ☐ Bilens elektriska utrustning
- ☐ Grundläggande kurser för elektrotekniker
- ☐ Kurs för radioteckn.
- ☐ Kurs för sändaramatörer
- ☐ Svagströmsanläggning
- ☐ Merkantilteknisk ingenjörskurs ★
- ☐ Ingenjörskurs i byggnadsteknik ★

KEMI och KEMISK TEKNOLOGI

Kemisk-teknisk
- ☐ ingenjörskurs ★
- ☐ verkmästarekurs
- ☐ förmanskurs
- ☐ laborantkurs
- ☐ Kval. analytisk kemi
- ☐ Allm. kem. teknologi
- ☐ Kemisk-tekniska apparater
- ☐ Kemisk materiallära
- ☐ Teoretisk kemi
- ☐ Elektrokemi
- ☐ Värme ☐ Sanitet
- ☐ Trälndustrin
- ☐ Vägbyggnad
- ☐ Kurser för yrkeslärare
- ☐ Nautiska kurser
- ☐ Handelskurser

Ny kurs ENGLISH I

- ☐ Språkkurser
- ☐ Realskola och gymnasium
- ☐ Lantbrukskurser
- ☐ Teckning och målning

HERMODS **SLOTTSG. 8 A MALMÖ**

Sänd mig prospekt över den kurs jag markerat, bildhäftet Alla läser hos Hermods samt Hermods månadstidning Korrespondens under 6 månader.

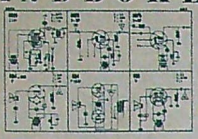
Namn .....
Bostad .....
Postadress .....

★ Motsvarar ingenjörsutbildningen vid de statliga högre tekniska läroverken.

TV 26/10-50

NY, UTÖKAD UPPLAGA!

KOPPLINGS-HANDBOKEN



Den enda handbok, där Ni direkt kan se kopplingen av röret.
Alla allmänt förekommande amerikanska och europeiska rör även televisionsrör.
Förutom ett komplett schema jämte sockelkoppling för varje rör, äro samtliga data angivna, såsom:

likspänningar och -strömmar
in- och utgående växelspänningar och -strömmar
motstånd
kondensatorer
förstärkning, branthet etc.

Boken, som blivit oumbärlig för amatörer, servicemän och konstruktörer.
Mer än 950 ol. schemor. Pris kr 9:50.
AB BEVA-TEKNIK • LINKÖPING

DYNAMOGRAMMOFONEN

"KILROY"

... som kan byggas av vilken händig skolpojke som helst, är en elgramm, vars motor består av en cykeldynamo 130—220 volt växelström.

ENDAST 2:— KRONOR

KL. OHLSON • KARLSHAMN
Skriv namn o. adress i marginalen.

PIPER CUB: ägare

FLOTTÖRSTÄLL av Kockums tillverkning, något skadat till salu, förmånligt.
STÄLLBARA PROPELLRAR, mindre antal av typ Hartzell varvid flygplanets marschhastighet kan höjas upp till 20—25 %.
RESERVDELAR såväl till motorer som flygplan.

LUSCOMBE SILVAIRE

2-sitsigt helmetallplan, 85 hk. Continentalmotor, utrustad med radio och ställbar propeller, f. n. under översyn.

FIGGE BERGMAN
Kärralundsgatan 63 A • Göteborg
Tel. 19 61 10, 13 27 50

NYA KATALOGBLAD
över

Byggsatser för skivväxlare och spelare, grammofonmotorer i 4 typer, skivtallrikar, 1-fas motorer 20—400 W, propellerfläktar 150—400 mm, dynamotrar, radiom. m. m. Amatörrabatt. Svar med porto.
N. V. ANDERSSONS Hobbyförmedling
Kvänum

En radannons under TEKNIKENS VÄRLDS Varumarknad kostar 1:50 per rad.

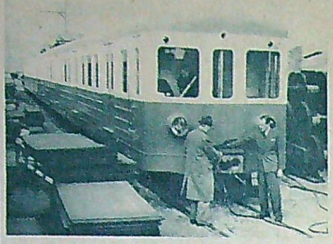
Facklitteratur *Ny katalog*
WESTLINGS BOKAVD. • ÖREBRO
Sänd mig Eder katalog över

Teknisk Litteratur

Namn .....

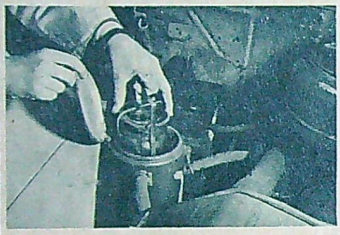
Adress ..... TV

TEKNISK REVY



MALMÖTÅG TILL POLEN

Kockums Verkstad i Malmö har fått beställning från Polen på 16 motortåg om tre vagnar vardera. Kamrer **Gottfried Kockum** (t. v.) och ingenjör **Gunnar Kockum** kontrollerar här det första tågsättet som är klart för leverans. Tågen är målade i gult och blått och har 200 sittplatser och 296 ståplatser. Den mittersta vagnen är motorvagn och hastigheten beräknas till 100 km/t. De är avsedda att gå i lokaltrafik på Warszawas förorter.

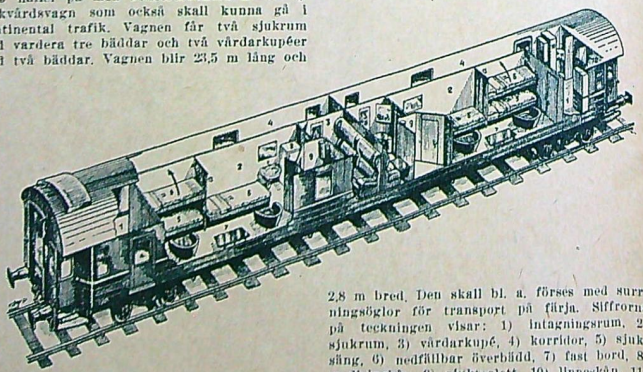


KOKA SOPPA I KYLAREN

När herr **Max Laser** en morgon startade med bil från Säffle utan att hinna få något innanför västen kom han på idén att konstruera en anordning som kokar kaffe och värmer mat medan bilen kör. Auto-Mato heter den och består av en gjutjärnscylinder med dubbla väggar mellan vilka kylvattnet cirkulerar. Cylindern är tillräckligt stor för att på en gång värma maten i tre halvliters konservburkar. På 30 minuter kokar den kaffe, 45 minuter tar det att värma mat och 90 minuter att koka potatis. Idealisk inte minst för yrkeschaufförer. IC säljer den för 33 kr.

KONTINENTAL SJUKVAGN

SJ håller på med konstruerandet av en ny sjukvårdsvagn som också skall kunna gå i kontinental trafik. Vagnen får två sjukrum med vardera tre bäddar och två vårdarkupéer med två bäddar. Vagnen blir 23,5 m lång och



2,8 m bred. Den skall bl. a. förses med surrningsöglor för transport på färja. Siffrorna på teckningen visar: 1) intagningsrum, 2) sjukrum, 3) vårdarkupé, 4) korridor, 5) sjuksäng, 6) nedfällbar överbädd, 7) fast bord, 8) medicinskåp, 9) sjuktoalett, 10) linneskåp, 11) pentry, 12) toalett och 13) draperi.

PAPPERSPLÅT

Nu är det slut med problemet hur man skall kunna fästa en S-plåt på bilen på bästa sätt. Benlar-Bolagen, Stockholm, tillverkar nämligen S-plåtar av papper, s. k. dekalkomanier. Lappen, som kostar 3 kr, blöts upp i vatten några sekunder, tas upp och får sedan ligga och dra någon minut innan den är klar att sättas på. Det går till som på bilden. Alla luftbubblor stryks ut ordentligt. När det har torkat sitter S-et som berg. Det enda som kan ta bort det är aceton eller skrapning, men då följer också lackeringen med.



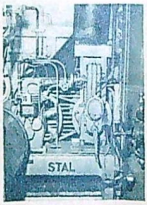


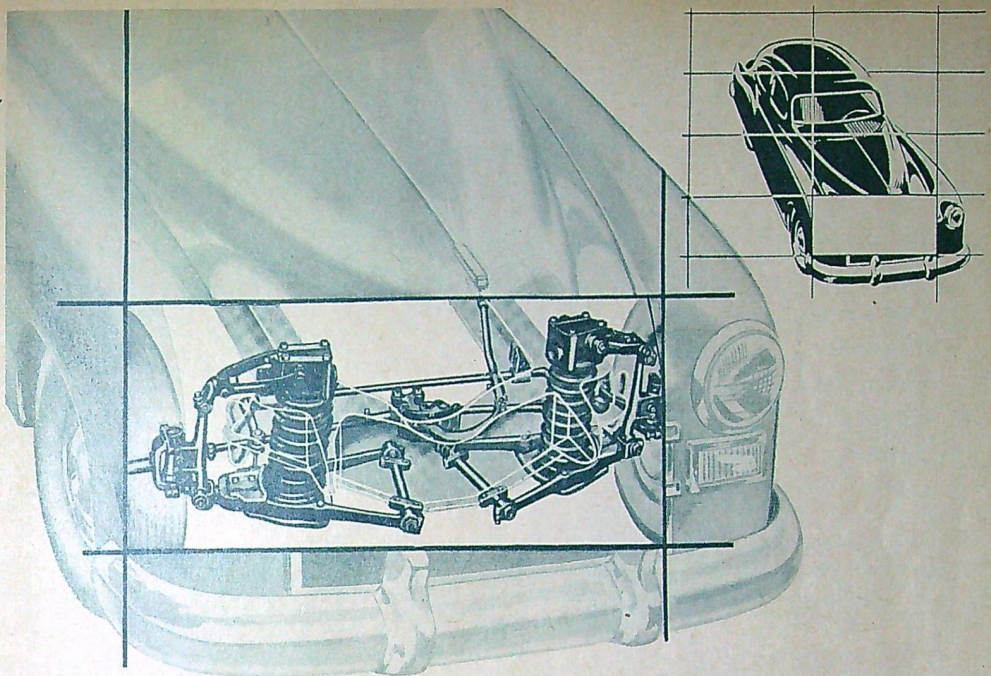
115 FLYGPLAN FRÅN USA

Svenska flygvapnet har i dagarna fått amerikanska regeringens tillstånd att från överskottslager inköpa 115 skolflygplan av typen North American AT 16, i Sverige har de beteckningen SK 16. Det är främst Ljungbyhed som skall få det välbehövliga tillskottet.

DJUPFRYST FISKEBÅT

Den bohuslänska fiskeflottan har fått ett förnämligt tillskott med »Skogland» av Grundsund. Den nya båten har nämligen en modern utrustning som söker sin like. Bl. a. har den en kylanläggning vars slingor håller lastrum och islager på önskad temperatur. Kylanläggningen, som levererats av Stal i Finspång, kostar 25.000 kr men man beräknar att den under ett normalt fiskeår på avlägset fiskevatten skall spara in 5.000—6.000 kr i iskostnader.





Åk in för ESSO service

...det gäller fjädringen

"Den sannolikt vanligaste orsaken till besvär med framhjulsfjädringen är försummelse i fråga om regelbunden smörjning." (Citat ur "The American Automobile".)

När bilen är i gång befinner sig fjädringens och styrningens ledpunkter i oavbruten, nötande rörelse. Försummas smörjningen av dessa leder eller sker den alltför sällan, uppstår ett slitage som snabbt försämrar vagnens vägegenskaper.

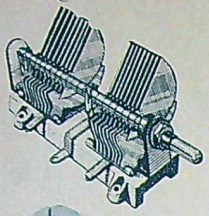
ESSO-mannen vet allt som är värt att veta om fjäder- och styrningselementens smörjning. Hans ESSO SMÖRJSCHEMA ger exakta anvisningar för varje bilmärke och modell. Riktig och regelbunden smörjning ger bekväm och bekymmersfri körning.

pålitlig ESSO *service*

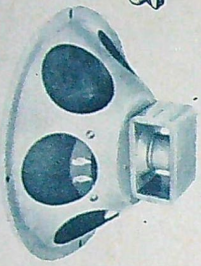
SVENSKA PETROLEUM AB STANDARD

RADIOMATERIEL

i största sortering



Högtalare
Kondensatorer
Transformatorer
Radiorör
Spolsystem
Kabel
Batterier
Lödkolvar m. m.

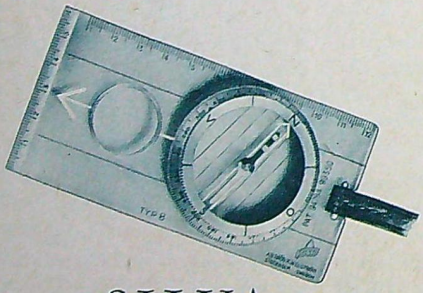


Skriv eller besök oss.
20-årig erfarenhet
på radiodetaljer

RADIOKOMPANIET • STOCKHOLM
Odengatan 56 (vid Odenplan) Tel. 313114 - 322060 växel

SILVA

alltjämt främst



SILVA

för härliga höstdagar
i skogen

AB BRÖDERNA KJELLSTRÖM - STOCKHOLM 60

Varg-Olle:



SE OCH LÄR!

Det var ett gott initiativ av MS att ta hit de båda engelska topplagen Wembley Lion och West Ham och mätcha dem mot varandra på Stockholms Stadion. Inte för att uppgörelsen blev särdeles spännande och rafflande, men jag hoppas att alla speedwayförmågor i huvudstaden med omnejd tog tillfället i akt och inhämtade välbehövliga lärdomar av engelsmännens eleganta uppvisning. Bättre speedwayinstruktion kan man nämligen knappast begära än vad som visades på Stadionborgens kolstybb vid denna match. Tempot var visserligen inte tillnärmelsevis lika högt uppdrivet som vid en motsvarande tävling i England, men just därför blev det verklig stilåkning.

Det var en markant skillnad mellan de svenska och engelska förarna. Engelsmännen åkte till synes lekande lätt och med en precision och säkerhet som var nästan skrämmande. Förarna höll varv efter varv exakt samma kurvradier och flöt genom svängarna praktiskt taget utan sladd. Svenskarna körde med råstyrka och använde en teknik som fick maskinerna att gå på tvären genom kurvorna. Det såg visserligen ut att gå fort, men engelsmännen hade ingen svårighet att smita förbi när det behagade dem trots svenskarnas »bredsidor».

Man fick återigen ett bevis för hur viktigt det är att lägga upp kurvradien och maskinens lutningsvinkel efter farten och i det längsta undvika onödiga sladdar. Maskinen skall liksom rulla genom kurvorna utan alltför stort gaspådrag, då behåller bakhjulet väggreppet och man kan göra en blixtsnabb stöt med hjälp av de återstående kraftresurserna i motorn.

Samtliga engelska förare som deltog i Stadion-tävlingen var värda ett närmare studium. Världsmästaren Fred Williams var kanske inte i sin bästa form vid detta tillfälle, men i stället glänste *Cyril Rogers* desto mer. Den lagkörning han etablerade tillsammans med sin parkamrat *Wally Green* var något av det mest perfekta som visats på en svensk bana. Det var nästan så att man trodde att de båda förarna stod i någon sorts telepatisk kontakt med varandra, så exakt och beräknande var manövrerna och utmanövreringarna av konkurrenterna. Cyril Roger höll hela tiden innerkanten och åkte så nära sargen att han nästan hade foten på insidan medan parkamraten låg i jämnbredd eller en aning bakom och bevakade konkurrenterna. Detta innerkantslickande är kanske inte alltid så effektivt som det såg ut på Stadion genom att man inte kan hålla högsta möjliga fart, och om man blir lämnad ensam har man heller inte alltid samma chanser till stängning som vore önskvärt, men det ser onekligen elegant och effektivt ut.

I det avslutande nationsheatet där Sune Karlsson mötte världsmästaren och gick segrande ur den våldsamma kampen (han fick ju Teknikens Världs pampiga Nationscup för den bravaden) gavs ett utsökt tillfälle till jämförelse mellan engelsk och svensk stil. Sune visade en nästan otrolig fighteranda och kanske en smula fräckhet också när han förvisade Fred Williams på andra plats, men i längden är nog den svenska gåpåarstilen ohållbar. Sune gjorde en utomordentlig sportprestation, men om det gällt en hel match tror jag knappast att han orkat kämpa i sista heatet som han gjorde nu, därtill är hans åkstil alldeles för ansträngande, trots att den blivit betydligt mjukare mot vad den var bara för ett år sedan. Om Sune skulle behärska samma taktik som världsmästaren och dessutom ha kvar sitt speciella fighterhumör skulle engelsmännen nog få börja känna sig ängsliga inför nästa års VM.

Olle Dyrssen



Vagnen känns som ny med Super Cushion

Också Er vagn kan få de goda köregenskaper, som amerikanarna gläder sig åt i årets nya modeller. Låt montera på Super-Cushion, ringen med STÖRRE och MJUKARE luftkudde. Ni kör mjukare, mer flytande. Ni bromsar snabbare och säkrare. Vagnen är mer lättstyrd samtidigt som dragkraften ökats. Ni får färre reparationer på bilen och mindre ringkrångel.

VANLIG RING	SUPER-CUSHION
mindre luftkudde högre tryck	större luftkudde lägre tryck
SIDOSTÖTAR	
skakar vagnen	bäddas in i ringen
KONTAKTYTA	
normalt väggrepp	bättre väggrepp
Stötarna ger "RATTFROSSA"	Super-Cushion botar "RATTFROSSA"



STÖRRE och MJUKARE luftkudde

passar de flesta personbilsfälgar

ALLA MIL BLIR MJUKA MIL MED Super Cushion FRÅN GOODYEAR

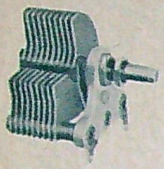
Skylten visar vägen till Goodyear-försäljaren. Han ger Er ringråd och service.

Vår
RADIO-KATALOG



innehåller ett stort urval av radiomateriel för reparatörer och amatörer.

Spolcentraler
Radiorör
Kondensatorer
Motstånd
Skivväxlare och motorer
Transformatorer
Högtalare
Kortvågsmaterial m. m.



NATIONAL RADIO
Målaregat. 1 • Stockholm • Tel. 20 86 62

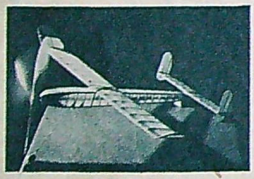
Sänd gratis och frankо 1950 års kat.

Namn .....

Bostad .....

Postadress ..... TV

Bygg och flyg...



METEOR Spv. 700 mm.

Populär lättbyggd gummimotormodell med enastående god flygförmåga. Har Du byggt en stavmodell kan Du utan svårighet bygga och flyga Meteor. Byggsatsen innehåller: balsalister och tryckta flak, av 1:a sortering, beklädnad, kontursågad propeller, pianotråd, hjul, ritning, gummisnodd m. m.

Kostar endast **5: 85**

Katalog nr 5 har nu kommit. Erhålles mot 40 öre i frimärken. Innehåller massor av nyheter.

NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI
Sture Sandberg • Umeå

Sänd omg. mot postförskott:

.... st Meteor 5: 85
.... st Balsalim 0: 90
.... st Impregneringsmedel .. 0: 75
.... st Katalog

Namn .....

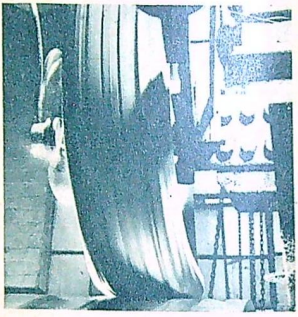
Adress .....



Så här kan det se ut när en bilolycka håller på att hända på en asfaltväg i regnväder. Hos Dunlop i England rekonstruerar man idelligen frivilligt sådana situationer för att få fram ringar som suger sig fast t. o. m. vid våt vägbana. Det är nämligen ringarna, inte bilen som slirar.

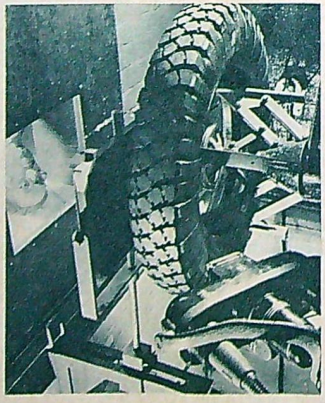


Ett bra däckmönster skall trycka bort vattnet från asfalten överallt där det gör kontakt med vägbanan. Här håller vattnet på att rinna tillbaka i ringavtrycken efter det vagnen passerat.



Det här däcket körs snedställt och med hårt tryck mot en stor rulle. Belastningen är densamma som vid hård kurvtagning under obegränsad tid. Här mäts temperatur och kraft.

RINGAR PÅ STRÄCKBÄNKEN



I stark kyla blir gummi stelt och sprött. Här provas ett jaktplansdäck i kylrum. Ett reaflygplan kan från —50° C temperatur på stor höjd på några minuter landa på en het bana.



Ett begagnat däck provas i en ultraljudgenerator som gör det möjligt att upptäcka om gummit lossnat från något av de många cordlagren inuti däcket. Effektiv kvalitetskontroll.

DOUGLAS reservdelar...

för DC-3, DC-4, DC-6 finns över hela världen!

Den bästa reservdels-leverantören för Douglas flygplan *är Douglas*.

Original Douglas delar kan som regel snabbt erhållas från Douglas serviceavdelningar. I Main Plant, Santa Monica, Californien, tillverkar Douglas ständigt *alla* reservdelar till *alla* Douglas flygplanstyper.

Original Douglas delar är resultatet av teknikens senaste framsteg. Utbyten kan göras snabbt och effektivt. Varken tid eller pengar behöver gå förlorade på onödig översyn. Dessutom finns tekniska data och assistans av Douglas fält-representanter till hands på varje flygplats för att möjliggöra ett maximalt utnyttjande av Douglas flygplan.

DOUGLAS SERVICE FÖR RESERVDELAR



LITA PÅ DOUGLAS

DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC.,
SANTA MONICA, CALIFORNIEN, U.S.A.

Europakontor: 1470 Chaussée de Haecht, Bryssel, Belgien New York: 247 Park Avenue, New York 17, New York

8.000

EFTERKRIGS-RENAULT NU I SVERIGE

Bättre tillgång på Renault-bilar från Frankrike





Lastbil för ca 2.500 kg.



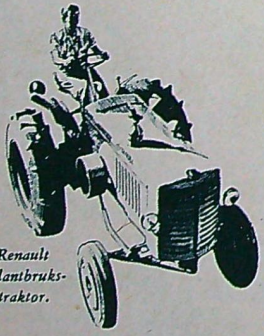
Lastbil för ca 1.200 kg.



Skåpbil för ca 1.200 kg.



Skåpbil för ca 450 kg.



Renault lantbruks-traktor.

— äntligen kan vi tillgodose dem, som länge väntat på sin Renault 4 CV, den populära, lilla men rymliga personbilen, som tack vare sin revolutionerande nykonstruktion, sin elegans, sina goda vägegenskaper, sin oöverträffat låga bränsleförbrukning och sin långa livslängd blivit önskevagnen för svensk bilsmak.

Men den stora sändningen Renault-vagnar som just lossats ute i Frihamnen innebär också något mera — den innebär att Renault-verkens ökade kapacitet och omsättning nu även kommer de svenska bilköparna till godo. Leveranstiden kan förkortas och priset avsevärt sänkas. Prissänkningen blir samtidigt en värdig form att fira den 8.000:e Renault-vagnens ankomst till Sverige efter kriget.

Renault 4 CV är marknadens lägst prissatta 4-dörrars Sedan.

PRIS KRONOR **5.475**

Fredlunds

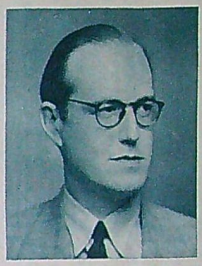
FREDLUNDS AUTOMOBIL AB
BIRGER JARLSGATAN 36, Tel. 23 01 80

FREDLUNDS FÖRSÄLJNINGS AB
SVEAVÄGEN 63, Tel. 23 07 80, STOCKHOLM

Ombud på de flesta större orter i landet.

Civilingenjör Bertil Björkman:

VARTHÄN BÄR BILEN?



PARIS i oktober.

Föga nytt på Parissalongen! Så lyder i stort sett dagspressens dom över den 37:e i ordningen av Paris stora bilutställningar. Det fanns faktiskt ingen storsensation på salongen i år, men för den vakne iakttagaren erbjöd sig många intressanta hållpunkter för den framtida utvecklingen.

Småvagnarna är nu snart dominerande i Europa och deras tekniska frammarsch de senaste åren har lett till fjädring, styrning och bromsar som är praktiskt taget likvärdiga med de stora vagnarnas. Vad man saknar hos flera av dem är ett rejält, inbyggt värmesystem och tillräckligt bagageutrymme. En marschfart av minst 90 km pr timme behövs också och framför allt perfekt synkroniserade växellådor, helst med överväxel. Motorljudet behöver dämpas betydligt. Allt detta kommer säkerligen inom de närmaste åren, vilket betyder något ökade vagnvikter och ökade driftskostnader. Men om Europas ekonomiska tillfrisknande fortsätter är publiken nog beredd att betala för dessa förbättringar. Motorstorleken för småvagnarna har en tendens att stabilisera sig vid 750 cm³ på grund av klassindelningen vid de stora landsvägstävlingarna. En period av vidareutveckling i denna storleksklass ser ut att ha börjat med hopflätad konkurrens på tävlingarna och i försäljningen. Och det kan bilköparna bara vinna på.

De medelstora vagnarna i de lägre prisklasserna småförbättras stadigt och de konstruktioner som finns får bättre finish, större komfort, ökad slitstyrka. Något nyskapande i den klassen såg man inte till från europeiskt håll, men däremot från amerikanskt. Två »små» amerikaner visades och gjorde ett gott intryck. De är av allt att döma kvicka och snabba och uppges ha köregenskaper av mera europeiskt snitt än sina stora syskon. Är detta riktigt bör de bli just vad den skandinaviska marknaden vill ha.

Däremot fanns det nyheter i den medelstora klassens högre prisgrupper. En helt ny vagntyp växer fram, en snabb, rymlig, körsäker resvagn med motor av storleksordningen två liter och maximifarter bortåt 150 km i timmen. Italienarna har ett par sådana typer färdiga, Lancia Aurelia och Alfa Romeo 1900. Fransmännen har två i experimentstadiet, Hotchkiss-Gregoire och Wimille. Man hoppas att genom allt större serier kunna sänka priserna, så att dessa nyskapelser skall bli tillgängliga för en ganska stor publik. De skall ersätta förkrigstidens rymliga och tunga landsvägsvagnar, som i dag är alltför dyrbara och otympliga. Men priserna ligger högt och produktionen har nätt och jämt börjat.

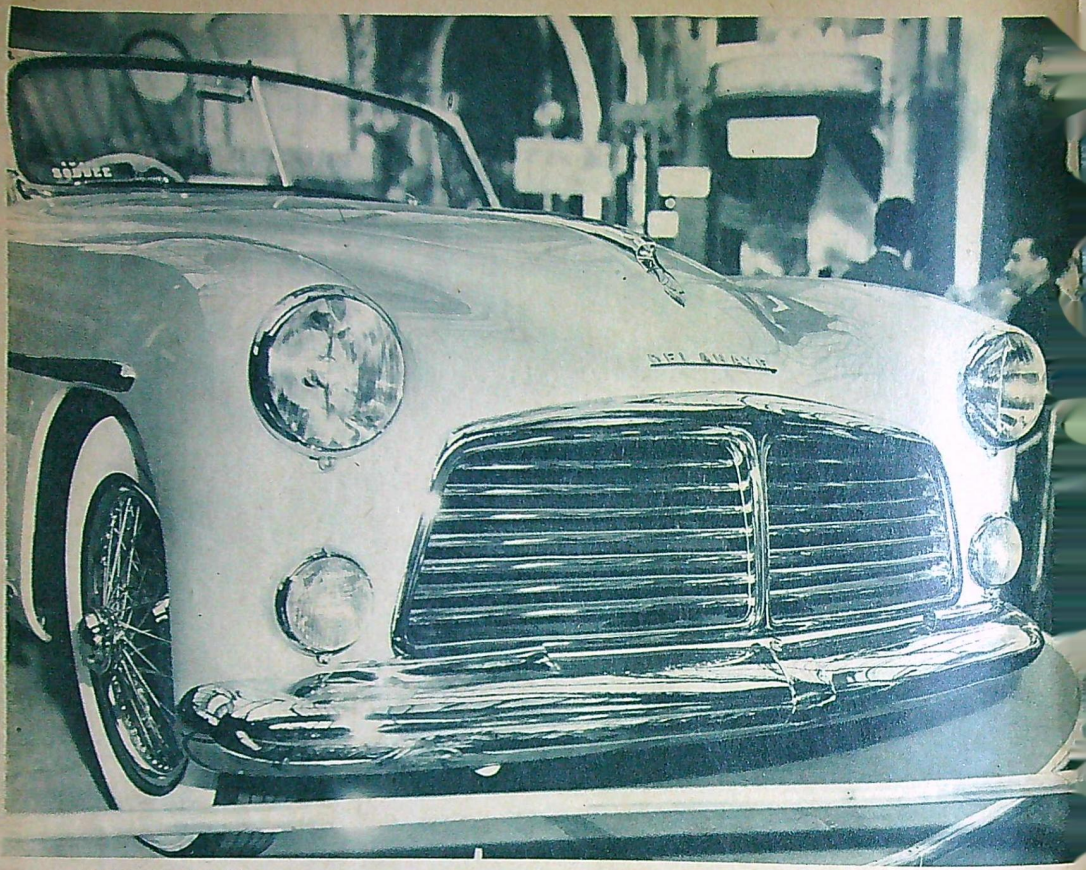
Ur svensk synpunkt är dessa små fullblod tekniskt intressanta och säkert en njutning att köra. Men vårt vägnät behöver en fem—tio års utveckling under högtryck för att vi skall kunna utnyttja dem tillfullo här hemma.

De stora amerikanska vagnarna stod på Parisutställningen som kromsmidda symboler för Amerikas levnadsstandard. Publiken negligerade dem helt, de är utom räckhåll helt enkelt. Därtill passar deras köregenskaper inte det latinska kynnet. Även i USA ägnar man sig mest åt att förbättra vad som finns. Man såg bara en egentlig nyhet bland de stora vagnarna från andra sidan Atlanten, Studebakers större modell som övergått till V-8-motor.

De förutspådda tendenserna till mindre kromglitter och bättre sikt från förarplatsen i de stora amerikanska vagnarna såg man ingenting av, men automatväxellådor och fulländade värmesystem är nu i det närmaste självklara ting hos amerikanerna.

En intressant nyhet var att Alfa-Romeo konsulterat en av de stora specialkarosseribyggarna vid utformningen av sin nya chassilösa modell 1900. Resultatet är mycket lyckat och man önskar att andra fabrikanter ville följa exemplet. Ty den goda smak i linjerna och den ändamålsenlighet i inredningen som man fann hos specialkarosserna i Paris ville man önska hos många standardvagnar. Det kan väl inte vara nämnvärt dyrare att göra en välproportionerad och linjeren bil än en klumpig och tillkrånglad.

Bertil Björkman



EUROPEISK SMAK när den är som bäst, representerar denna Delahaye med skräddarsydd kabrioletkaross från Letourneur & Marchand. Den exklusiva skapelsen är byggd med högsta krav på kvalité och konstnärlig finess och avsedd för ett fåtal miljonärer.

NU KOMMER EUROPA!

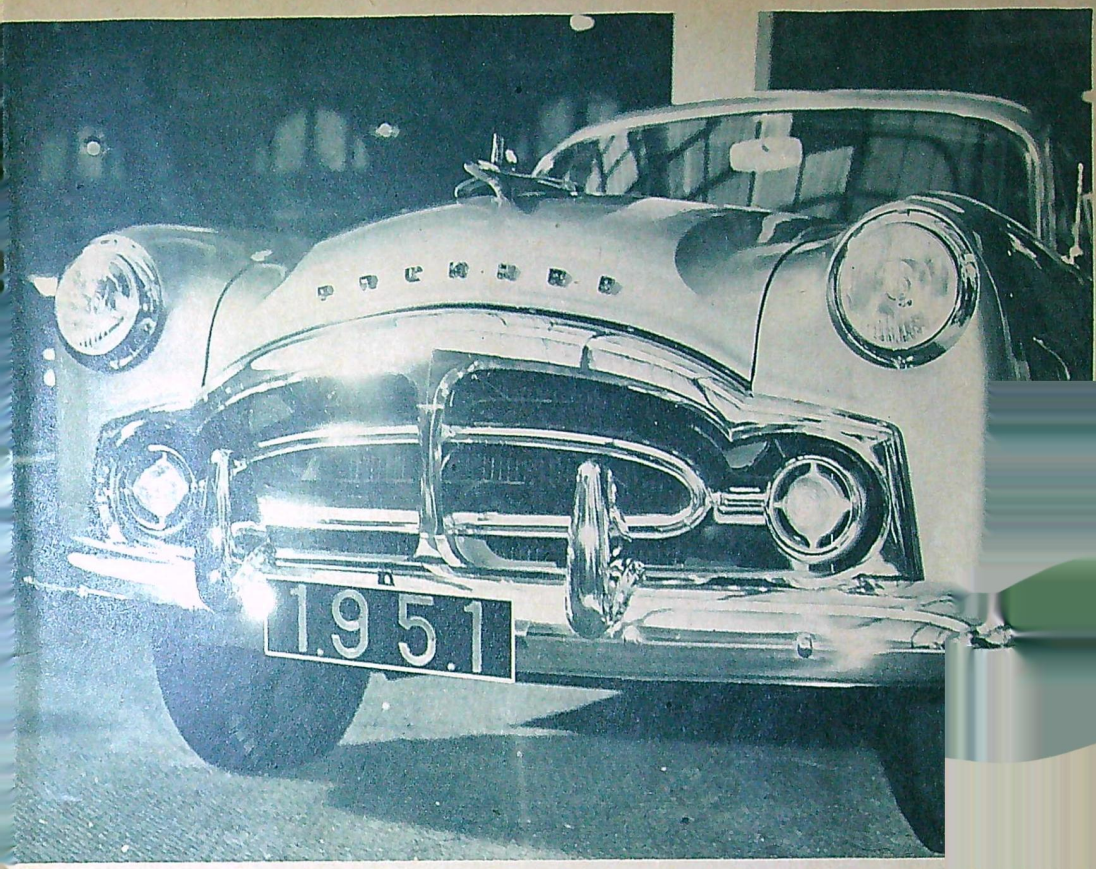
På bilsalongen i Paris möttes två världar inom bilismens ram, och inom den ramen sitter en ganska god spegel för levnadsstandarden hos folken. För fransmannen, liksom för de flesta andra europeiska folk, betyder planer på ett bilköp planer på en småvagn. Men amerikanernas billiga vagnar — Chevrolet, Ford, Plymouth — ligger för fransmannen i den prisklass, dit den egna industrins kvalitetsfabrikat försöker pressa nés sina enklaste modeller. Och då köper fransmannen oftast en vagn som är gjord för franska vägar och franskt kynne.

Den amerikanska bilindustrin var väl företrädd, men den franska publiken gick ointresserad förbi. Amerikanerna var de enda vagnar, kring vilka det inte var någon trängsel. »För tunga, alltså för dyrbara i drift — dessutom alldeles för stora och svårparkerade i städerna», det var resultatet av vår avlyssning av den franska opinionen.

Det är utan tvekan de italienska karosseribyggarna som leder bilstilen — exteriör såväl som interiör. På årets Parissalong är det framförallt Pinin Farina som väcker uppmärksamhet med utsökta karosserier med konstnärlig finess i linjer och proportioner. Vagnarna är så vackra och samtidigt så ändamålsenliga att en extra kromlist skulle verka som en påfågelsfjäder på en jaktfalk. Linjeföringen kring vindrutan på Farinas sportsedan på ett Jowett Jupiterchassis är inte bara fint hantverk, den är konsthantverk av hög klass. En del europeiska fabrikanter följer emellertid amerikanska förebilder.

Förnuftiga leksaker

Fransmannen Saoutchick, som förr om åren varit något av ett »enfant terrible» inom karosseribyggarskrået med sina nära nog papegojgranna lyxåk för dagdrivarpubliken i Deauville och Monte Carlo, har i år lugnat ner sig och presenterar riktigt sobra och även för svensk smak stilfulla vagnar. När man ser dessa skapelser med helvit klädsel och tusen och en raffinerade inredningsdetaljer i plast, krom och skinn, då frestas man tro att dessa vagnar är enbart leksaker för folk som har råd att leka dyrt. En närmare inspektion visar något helt annat. Körställningen är verkligt utstuderad, man sitter så bekvämt att hundramila dagsturer kan bli inte bara uthärdliga utan rent av något normalt. Varje spak och strömställare når man utan ansträngning och utan att ta ögonen från vägen. Trots den låga taklinjen ser man vägen och omgivningen bättre än i de flesta standardvagnarna. Åtkomligheten i fråga om maskineriet, stuvningsplats för bagage och verktyg, kvalitén i sådana slitdelar som dörrlås, fönsterhissar och reglage, allt är av förstklassig och säkert nästan obegränsad hållbarhet. Det finns mycket mer än snobbvärde inbyggt i dessa italienska, franska och engelska kvalitetsvagnar. Fast priserna hos vanligt folk endast framkallar en axelryckning, får van-



KROMHÅRD DOLLARGLANS utstrålar denna yppiga front på 1951 års Packard som får representera den amerikanska smakriktningen. Även denna vagn är på sitt sätt ett lyxåk men avsedd för en annan publik med andra pretentioner på bilstil och elegans.

ligt folk så småningom nytta av dessa lyxvagnar — standardvagnarnas stil påverkas sakta men säkert av föregångsmännen bland specialbyggarna.

Den stora bilsalongen i Paris är inte bara den franska bilindustrins stora årliga uppvisning för den nationella publiken. Den är också en stormönstring av biltyper från alla världens hörn. Tyvärr lyser de svenska fabrikaten med sin frånvaro. Det är synd, ty på »Salongen» brukar man finna det mesta som bjuds, oberoende av leveransförhållandena. I år är nyheterna få, jämfört med förkrigstiden. Renault visar en ny vagn av konventionell konstruktion, avsedd som stationsvagn, taxi, skåpbil och universalfordon i avlägsna världsdelar med hett klimat. Den franska fabriken Georges Irat har en lätt och nätt »ökenbil» med Panhardmotor. Engelska Triumph visar sin nya sportvagn, som ersätter »roadster»-modellen och har utsökta, moderna linjer. Sunbeam-Talbot har fått större motor och individuell framhjulsfjädring och Porsche visar de nya seriebyggda karosserierna i stålplåt. Hotchkiss utställer ett provexemplar av den kände franske konstruktören Gregoires mycket intressanta nykonstruktion, som hållit på att »produktionsmogna» under åtskilliga år och den kände tävlingsföraren Jean-Pierre Wimille visar sin »framtidsbil» med Fords »lilla V-8» monterad baktill och föraren mitt i vagnen.

Teknikens Världs utsände bilexpert Bertil Björkman och fotograf Erik Collin har strövat omkring på bilsalongen i Paris, studerat nyheter och känt fabrikanter på pulsen beträffande det "som komma skall". Facit: inga anmärkningsvärda nykonstruktioner, men mera förnuft i de rena lyxåken och — vissa föraningar om sänkta priser.

De två senaste skapelserna ger årets utställning dess egentliga krydda, ty de är djärva och ovanliga. Båda verkar sprungna ur moget omdöme och erfaren konstruktörshand och har kanske en chans att slå igenom. Förkrigstidens Parissalonger brukade alltid bjuda på en mängd fantasifoster, intressanta att beskåda men komplett dödfödda ur produktionssynpunkt. Sådant har varken bilindustrin eller den köpande publiken pengar till övers för i våra dagar, och det är kanske lika bra det.

51 års melodi: finputsning av detaljerna

En genomgående tendens för 1951 är finputsningen i konstruktiva detaljer, i utrustning och inredning samt i utförandets kvalité. »Det här är den nya serien med bättre material i avgasventilerna, förbättrade gångjärn för dörrarna och högre kvalité på klädseln. Så har vi infört de här ventilationsöppningarna och ordnat med särskild plats för radion. Lackeringen är av mycket bättre kvalité nu och kan fås i alla de här glada färgerna.» Ungefär den visan i varierande tonarter får man höra, vilken firmarepresentant man än talar med.

Intrycket blir en vilopaus i utvecklingen, medan fabrikanterna förbättrar och be-

(VÄND)

(FORTS.)

PRISKRIG BÖRJAR SKYMTA

fäster befintliga konstruktioner, en andhämtningspaus som utnyttjas till att ge allmänheten bättre valuta för pengarna. Men det finns som sagt också ett par stjärnskott som antyder den framtida utvecklingslinjen för kontinentens bilindustri — mot högre marschfart med låg bränsleförbrukning. Men man undrar om det inte vore klokare att förbättra vägarna först, och det är kanske en av orsakerna till utvecklingsstoppet. Högre prestanda är rätt meningslösa med nuvarande väg- och trafikförhållanden.

Årets salong slår alla rekord i fråga om antalet utställare — inte mindre än elvahundra stycken — och att döma av den jämnt rinnande människofloden under Grand Palais' väldiga glastak och den akuta hotellrumsbristen i Paris bör antalet besökare också bli rekordartat. Särskilt kring de franska fabrikanternas vagnar var det stundtals fullständigt trafikstopp.

Citroën billigast

Citroën 2 CV — »folkcittran» — var den billigaste vagnen till 235.000 francs, en Rolls Royce med specialkaross den dyraste, för vilken en arabfurste redan en av de första dagarna skrev ut en check på åtskilliga miljoner francs.

Alla franska fabriker betingade sig långa leveranstider, exakt hur långa var det svårt att få besked om. Men halva och hela år lär nog många kunder få vänta, innan de får sin vagn. Det är säkert exporten som orsakar dessa svårigheter för den franska publiken, som tar saken med filosofiskt lugn i medvetandet att exporten är mycket nyttig för Frankrikes affärer och ett säkert tecken på uppskattning utomlands av fransk industri. Den synpunkten är nog inte heller främmande för de ledande männen inom landets bilindustri. Konkurrensen på världsmarknaden har börjat hårdna till på allvar sedan tyskarna fått i gång storproduktion av Volkswagen, Opel och DKW. När engelsmännen nu snart kör i gång sin väldiga karosseriplåtfabrik och därmed övervunnit det sista hindret på materialsidan, ja, då blir det krig på kniven inte bara i fråga om leveransförmåga utan också i fråga om prissänkningar.

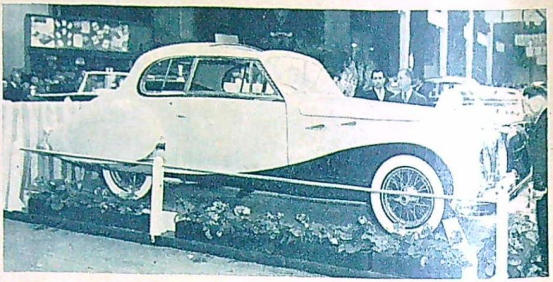
Vi skall ta några grepp i högen bland 1951 års modeller. Ford visar den franskbyggda Vedette, som nu tillverkas som sedan med två dörrar och med fyra dörrar samt som en mycket tjusig femsitsig kabriolet. Vedette kan till förhöjt pris fås med fyrväxlad elmagnetisk Cotal växellåda. Vedette är omtyckt i Frankrike, fast den hårdkörande delen av publiken tycker att fjädringen är i vekaste laget och rattutväxlingen för stor. De detaljerna är ju karakteristiska för amerikanskt bilitekniskt tänkande och ger fördelar som uppskattas av en annan publikkategori, inte minst i länder dit Vedette exporteras där rattens folk är mindre temperamentsfullt.

Citroëns vagnar är i stort sett oförändrade, fast många väntat att den stora franska fabriken nu skulle anse tiden vara mogen för modernare karosserilinjer, trots att konstruktionen kom till redan på 1930-talet. Vagnens popularitet i hemlandet tycks, liksom här hemma, vara oförminskad. »Folkcittran» med sin fula rymliga vagnskorg och sin tvåcylindriga motor på blott nio hästkrafter förekommer ofta i Parisgatornas bilvimmel, men det tycks ändå som om fransmannen i många fall väljer »ett nummer större», när han skall skaffa sig en bil.

(Forts. på sid. 35)



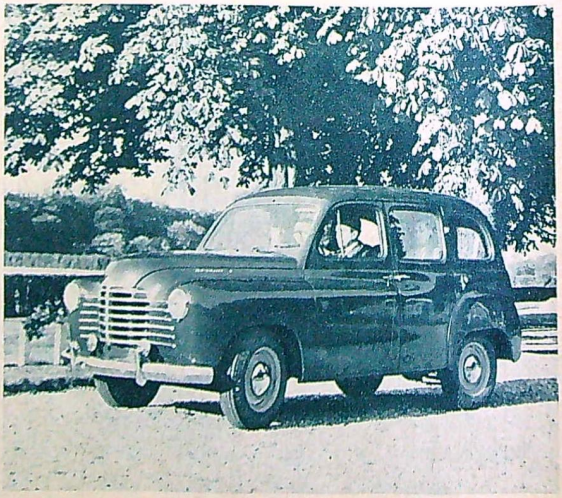
Simca-Gordini sportracer med 1.100 cm³ motorvolym var en av Parisutställningens attraktioner. Vagnen är konstruerad av »trollkarlen» Amédé Gordini.



Den franska lyxvagnen Lago-Talbot fanns i många upplagor. Här ses en av vagnarna, en sedan med 4,5 liters motor på 170 hk och kaross från Saoutchick.

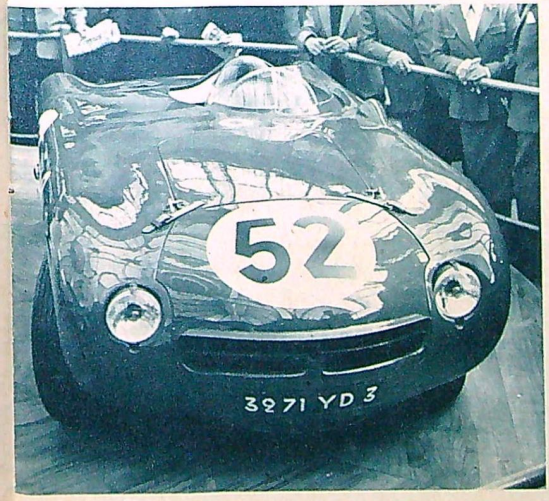


Detta originella ekipage är en lätt och lätt ökenvagn, byggd av den franska fabriken Georges Irat. Skicklig och praktisk konstruktion med Panhard-motor.



Renaults nya taxi med fyrkantig, rymlig och rejäl kaross. Den breda fronten skymmer dock sikten en hel del, vilket försvårar manövreringen i trafiken.

De välspäckade plånböckernas avdelning på Paris-salongen. Längst t. v. i förgrunden ses samma Delahaye-kabriolet vars front visas på sid. 12. Längst t. h. ser man en skymt av den sensationella tresitsiga Wimille-vagnen som presenteras närmare på sid. 34.



Tävlingsvagnen från den franska racerfirman Deutsch & Bonnet, som bygger sina midget- och sportvagnar av Dyna Panhard-delar.



Amerikansk vagn i europeiskt format. Kaiser-Frazers »Henry J», uppkallad efter firmachefen Kaiser. Intressant och lovande debut.



I baksätet, eller rättare sagt den bakre avdelningen, finns gott om plats. Mellanrutan höjs och sänks med elektrisk motor. Om man vill ha lyset tänt kan ljuset utestängas från förarsätet med gardiner. Mellan fällstolarna är högtalaren och luftintaget placerade. Med knappen ovanför handskfacket regleras värmen.



En bekväm hörna. Tryckknappar på armstödet reglerar mellanrutan. Ratt för volymkontroll av radion, cigarrettändare etc.



Fanjunkare Gustaf Larsson har ansvaret för de kungliga bilarnas skötsel.



Verktygslådan, som är en liten rullande verkstad, finns under förarsätet.

KUNGENS NYA BIL

Av Lennart Öjesten (text) och Gunnar Wåhlén (foto)

Än så länge är de fyrbenta fullbloden i majoritet innanför hovstallets tegelstensmurar, men deras ställning blir allt mer hotad för varje år som går, och den dag då de sätts på undantag av fullbloden på fyra hjul torde inte vara allt för avlägsen. Därmed försvinner naturligtvis det mesta den pomp och ståt de kungliga omger sig med vid högtidliga tillfällen, men utvecklingen är nu en gång sådan. Vi får dock trösta oss med, att även en bil kan göras så att den på ett markant sätt skiljer sig från vardagens grå, och helt nyligen svängde en sådan in genom den kungliga porten vid Väpnaregatan.

Det var kung Gustafs nya Daimler, som efter noggrann inkörning av fanjunkare *Gustaf Larsson* skall hjälpa majestätets båda Cadillac-vagnar — den ena av dem börjar bli litet ålderstigen — med de ansvarsfyllda körningarna. Och om någon bil är värdig vår kung, så är det väl just en Daimler. Den är visserligen inte fullt så dyr som landsmannen Rolls-Royce, men den har betydligt äldre anor och i många år har den varit det engelska kungahusets favoritmärke. Det säger en hel del.

Någon exakt uppgift på hur mycket hovstallets nyförvärv kostar har inte stått att få, och det beror på att kungen — och även övriga medlemmar av kungahuset — slipper ifrån tullavgiften. Priset lär dock röra sig om 65.000 kronor.

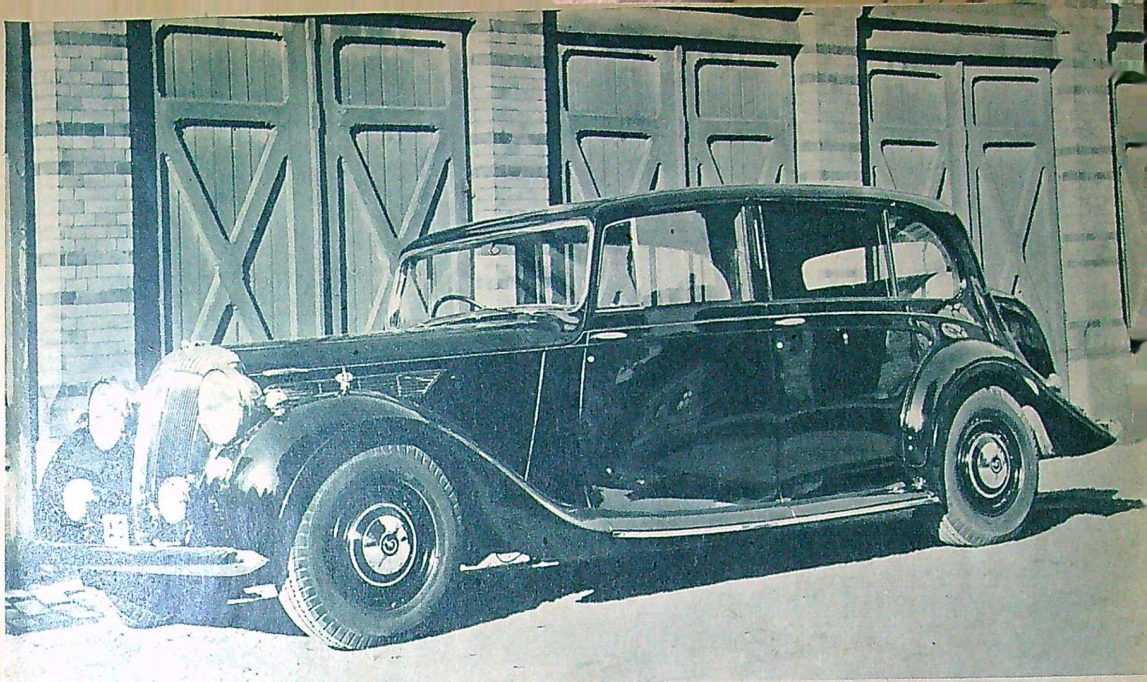
Vad har nu kungen i det här fallet fått för sina pengar? Ja, det är faktiskt en hel del. Vi börjar väl med chassiet, som är av typ »Twenty Seven», som på svenska rätt och slätt betyder 27. I och för sig bjuder det inte på några större märkvärdigheter, men det är av en kvalité, som man numera bara kan finna i en engelsk vagn byggd för kejsare och kungar. Det blir ju på så sätt ganska tungt — hela bilen väger inte mindre än 2,5 ton —, men det glömmer man bort när man får kasta en hastig blick ner i maskinrummet. Ja, maskinrummet är faktiskt rätta ordet. Den sexcylindriga toppventilmotorn (som maximalt lämnar 110 hk) liksom det mesta under huven är förnicklad och blänker i solskenet så att man blir bländad. Allting ser så gediget ut — och är det säkert också — att man får en känsla av obegränsad livslängd. Man har ju hört talas om gamla Daimlers och »Rollsar», som överlevt både två och tre karosserier trots att även dessa kvalitativt sett står på toppen.

Den del av Daimler-chassiet som mest skiljer sig från övriga automobilers är växellådan. Denna är nämligen preselektiv, dvs. man väljer växlarna på förhand. Så snart man fått vagnen att rulla på »ettan», för man växelväljaren till »tvåans» läge och när det sedan är dags att lägga in den, trampar man bara till helt lätt på kopplingspedalen och andra växeln kopplas in. Wilsonlådan, som den kallas, är emellertid ingen nyhet för Daimler. Redan på 1930-talet infördes den som standardutrustning och på senare år har den blivit mera allmän. Bl. a. är ju Stockholms Spårvägars nyaste bussar försedda med den och Dodges »Fluid drive» arbetar efter samma system.

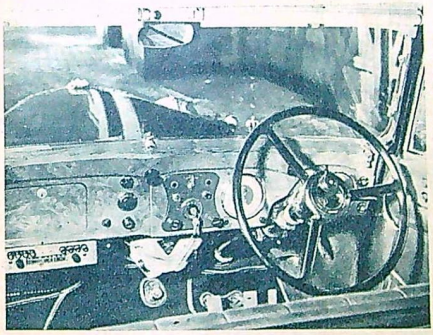
Men det var kungens nya bil vi talade om och det som är av största intresse på denna, är otivelaktigt det av Londonfirman Hooper & Co specialbyggda karosseriet. Det rymmer fem personer plus chaufför. Ja, om armstödet i baksätets mitt fälls upp, får sex passagerare gott och väl plats. Och de har de flesta »moderna bekvämligheter» till sitt förfogande.

Vad man i första hand fäster sig vid — i varje fall gjorde kronprinsen det när han provåkte bilen — är alla tryckknapparna med vilka man reglerar fönsterrutor, gardiner, radio och värme. Det är två rutor som höjs och sänks medelst elektriska motorer. Nämligen den till höger

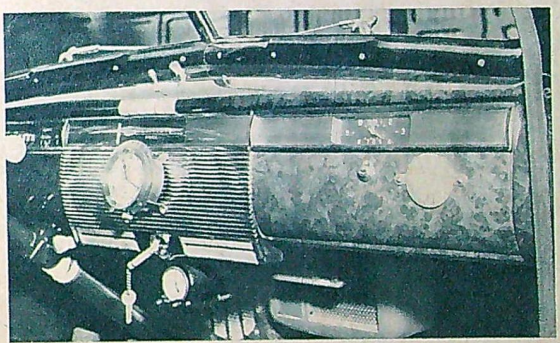
(Forts. å sid. 35.)



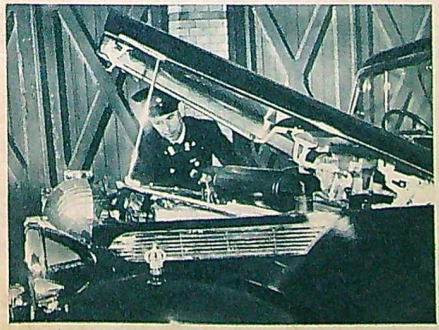
Kung Gustafs nya Daimler »Twenty Seven» glänser i all sin 70,000 kronors-prakt på hovstallets gård. Vagnen som är 7-sitsig har i och för sig inget sensationellt chassi, men det är av en kvalité som man bara kan finna i en engelsk bil för kejsare och kungar.



Förarsätet gär intryck av att höra till en buss, men så väger ju också vagnen sina modiga 2,5 ton. På dörren t. h. om ratten ses knapparna med vilka sidorutan regleras. Under rattekern längst t. h. skymtar växelvälljarspaken och med knappen under denna kan chauffören höja och sänka gardinen på bakrutan.



På instrumentbrädan i sin älsklingsvagn, Cadillac 1939, har kungen låtit montera en kronometer (över högtalargallret) och på luckan till handskfacket sitter alla bilisters skyddshelgon, S:t Christopher. Signalhornet, vindrutetorkarna och radion brukar kungen sköta själv under körningen.



Kung Gustafs chaufför, Gösta Andersson, beundrar Daimlers så gott som helt förnicklade maskinrum.

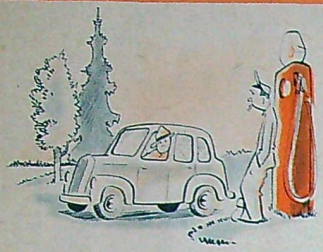
HUR FORT ÅKER KUNGEN?

Hur det är att köra majestätet? Enbart roligt, svarar chaufför *Gösta Andersson*, som skjutsat kung Gustaf i sju år. Och ännu roligare var det förr, då han var ute mycket mera än nu. Särskilt på sistone har det varit långt mellan körningarna. En av de senaste gångerna jag skjutsade kungen, var när han efter sejouren på Soliden åkte in till Färjestaden. Då som alltid njöt han av att åka och följde hela tiden med intresse vad som hände i och utanför »Cadillacen». Han tycker bäst om den bilen — det är en 39:a — och har bara åkt i Daimlern en gång.

Chaufför Andersson avslöjar — vi kan gott säga avslöjar, ty det har aldrig berättats förr — att när det regnar brukar kungen sköta vindrutetorkarna och vid omkörningar är det alltid han som ger signal! Han håller också reda på hur lång tid som behövs för körningarna och har för den skull en kronometer framför sig på in-

(Forts. på sid. 37.)

BILSERVICE HÄR OCH DÄR



SVERIGE: Fylla på 30 liter på den kärran? Nä, fan, jag ska hem och äta middag nu.

Funderar Ni på att bila utomlands? I så fall skall Ni först läsa igenom de här roliga reflexionerna som en svensk privatbilist — Tryggve Dahlström — gjort efter att ha bekantat sig med verkstadsservice lite varstans i dagens Europa.

Vi kom iland i Hälsingborg och när vi hade kört några mil behövde vi fylla på bensin. Det var två ynglingar som jobbade på macken. Den ene var upptagen av någon mindre reparation på en annan bil och sa till den andre:

— Vill du fylla på trettio liter på den där kärran?

Den andre tittade på oss och sedan på klockan och svarade:

— Nä, fan, jag ska hem och äta middag nu.

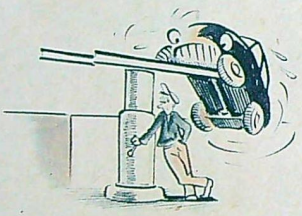
Vi fick vänta tills reparationen var klar. Det kunde inte ha hänt någon annanstans än i Sverige där serviceyrkena är så förnedrande att deras utövare ständigt måste hävda sig själva med små maktdemonstrationer av detta slag. Men det är en skillnad mellan svensk och utländsk service som är på något sätt självklar, så påpekad som den blivit i olika yrkessammanhang under senare år, och är man optimist kan man kanske betrakta denna företeelse som en av välfärdssamhällets barnsjukdomar. En spirande tendens till samma styva rygg kan också märkas i England, där ju välfärdsanordningarna nått ännu längre än i Sverige. (Detta får för all del inte tydas som ett utfall mot folkhemmet. Det ligger ingen politisk tanke bakom, bara ett konstaterande att den i anande brodern har svårt att hålla isär sitt återvunna människovärde och yrkesskickligheten).

Den svenske servicemannen har i alla fall en hälsosam respekt för de eldfarliga ämnen han handskas med, medan däremot den cigarrettrökande bensinpåfyllaren är ett normaltillstånd i de flesta länder i Västeuropa. Varken min fru eller jag har ännu kommit över chocken vi fick vid Pyreneernas fot på väg till Andorra. Grabben vid den primitiva bensinpumpen var mera spansk än fransk både i tal och utseende och caporalfimpen guppade i mungipan. Vi bad att få påfyllt ända upp till locket och när det var praktiskt taget fullt böjde han sig ner, ivrigt blossande på fimpen, och kikade kritiskt ner i tankhalsen för att se om han kunde få rum med en liter till. Den hjälpen uppför Pyreneernas branta sluttning betackade vi oss för.



TYSKLAND: Den långa avspärrningen under Hitlertiden har gjort att tyska mekaniker blivit osäkra på utländska bilmärken.

Att reparera i utlandet går i allmänhet snabbt och bekvämt och en turist på genomresa kan räkna med omedelbar behandling. De större verkstäderna och även de nybyggda mindre har samma moderna utrustning som de svenska och yrkesskickligheten är stor, vilket bör beaktas av både svenska och engelska turister som har en viss fallenhet att anse att ingenting kan göras riktigt ordentligt utom i deras respektive länder. Men åtminstone i England bör man vara på genomresa för att få snabb service. För närvarande är det ofta en väntetid på bortåt en vecka, så ligger man still på en plats, lönar det sig att plocka på hela bagaget på bilen och låtsas som man just kör igenom.



ENGLAND: Vagnen placerades på lyften, men bromsarna drogs inte till och sen gick det som det gick. Även den korrekta engelska verkstadsservicen kan alltså klicka.

Den hederliga svenska smörjbryggan kan jag inte påminna mig att ha sett någonstans utanför landets gränser. Överallt hade man hydraulisk billyft och den amerikanska hydrauliska verkstadsdomkraften. Det är väl Marshallhjälpen som satt sina spår. Att det någon gång kan klicka även i de korrekta engelska verkstäderna hörde jag av min värd i London som äger ett stort garage i St. Pancras. En av de anställda hade placerat en vagn på lyften och sedan höjt den över golvet utan att dra till bromsarna eller klotsa hjulen. När lyften kom upp i högsta läget gled bilen av, föll i golvet från halvannan meters höjd och fick hela sidan intryckt. Det var en engångsföreteelse, men däremot kan man rätt ofta se arbetarna placera sina överflödiga verktyg på stänkskärmarna, medan de står hukade över motorn. Denna fula och allför vanliga ovana kan möjligen bero på att engelsmännens bilar i allmänhet inte är mycket att vara rädd om. Sedan bensinransoneringen upphävdes på försommaren har britterna haft storstädning i garagen och plockat fram allt som möjligtvis rullar. Vad spelar det för roll om man lägger ifrån sig en skiftnyckel på en söndervittrad stänkskärm, surrad vid det övriga karosseriet med stålträd eller snören? Å andra sidan är naturligtvis en ny bil dubbelt så värdefull när den äntligen anländer och därför är det ganska märkligt att man inte reagerar kraftigare mot oskicket än som är fallet. Inom parentes sagt har den av landets läge framtvingade exportdriven lett till fullständigt horribla förhållanden på bilmarknaden. Begagnade bilar säljs ofta just i servicehallarna för rena fantasipriserna. En nästan ny Ford Prefect — den hade gått 500 svenska mil — fanns till salu i en av Londons förstäder för 10.600 kronor och för en Standard Vanguard som inte överskridit 5.000 miles (ca 800 mil) får man gladeligen 16.000 kronor.



FRANKRIKE: Snabb service, men ingen respekt för eldfarliga ämnen. Vid Pydeenerna blossade bensinpåfyllaren ivrigt medan han kikade ner i den brädd fulla tanken.

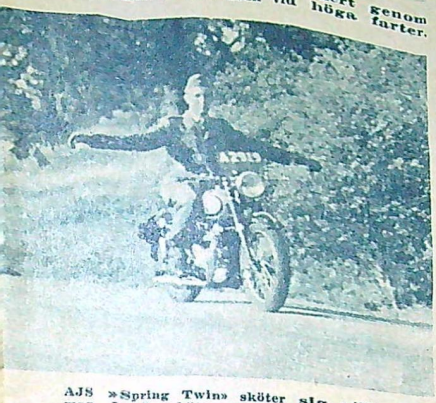
En kontrollåtgärd som av en del verkstäder infördes under den stränga bensinransoneringens dagar i England har på en del håll bibehållits. På det formulär där arbetsorderna antecknas finns nämligen också en bensinmätartävla skisserad och på denna inritas mätarställningen av verkmästaren, när vagnen kommer in. Därmed når man det dubbla syftet att personalen inte vågar nöjesköra med kundernas bilar och kunderna kan å sin sida inte komma med några anklagelser i den vägen.

Fransmännen har väl i Sverige ett grundmurat rykte för slarv och vårdslös-

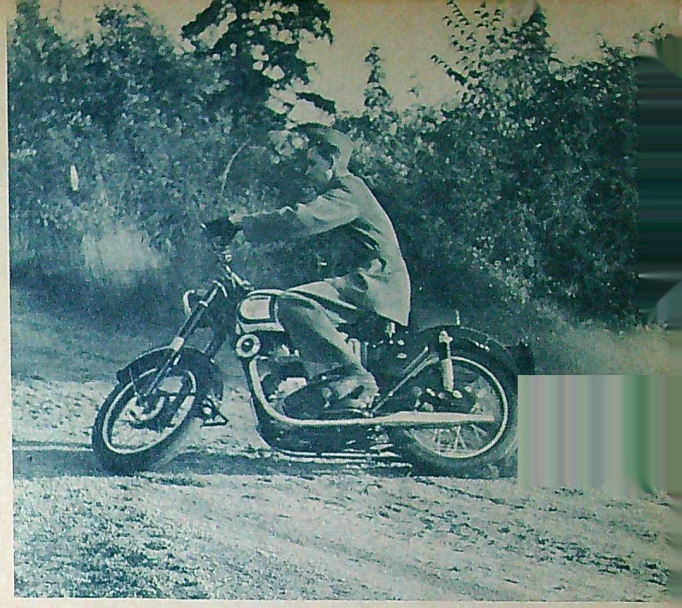
(Forts. på sid. 37.)



Maskinen flyter smidigt och säkert genom svåra hårnålskurvor även vid höga farter.



AJS »Spring Twin» sköter sig själv. Kan man begära bättre balans av en 500-kub.



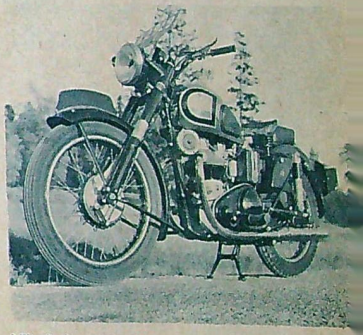
Det finns kraft nog i motorn till rejäla »rallarsvängar». Styrningen är så förnämlig att det inte erbjuder minsta svårighet att hålla maskinen på rätt köl i alla upptänkliga situationer.



Bekväm att köra i terräng, men utan passagerare. Fjädringen är i mjukaste laget.



AJS nya teleskopiska bakhjulsfjädring. Bakre delen av stänkskärmen kan fällas upp.



AJS »Spring Twin» är just nu en av världens elegantaste sportmaskiner — ett fullblod.

DEN OMVÄNDER MC-HATARNA!

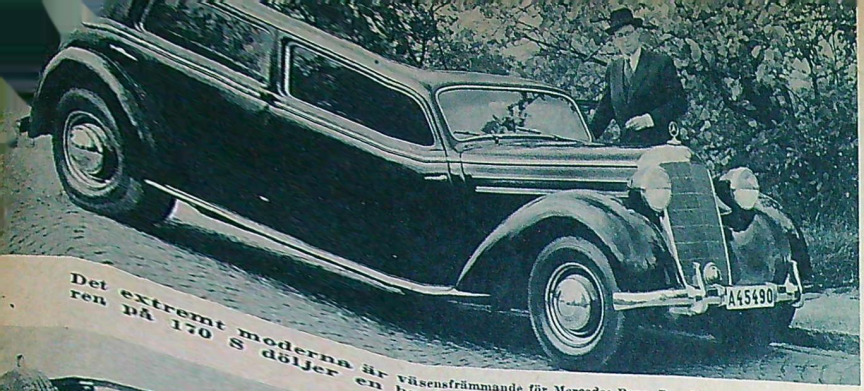
Nils Tengberg har inte ord nog för beröm efter att ha provkört nya, tvåcylindriga AJS — den är topp!

När AJS för något år sedan beslöt sig för att släppa ut en tvåcylindrig maskin efter tidens krav, föll valet naturligt nog på en s. k. »vertical twin». Den anrika AJS-fabriken har efter kriget kunnat berömma sig av att tillverka världens kanske populäraste encylindriga maskiner — cyklar, som även i vårt land gett engelsk motorcykelindustri ny good will och som i hållfasthet och slitstyrka kommit förkrigskvalitén närmare än de flesta andra märken.

Att valet föll på en »vertical twin» berodde helt visst mindre på de många framgångsrika föredömena inom den brittiska mc-industrin — Triumph, BSA, Ariel m. fl. — utan mera på att denna motortyp kommer den encylindriga närmast. Man kunde sålunda direkt överflytta sina vunna erfarenheter av encylindriga motorer till en motortyp, som visserligen benämnes tvåcylindrig men i realiteten likaväl kunde kallas en dubbel encylindrig motor. Det är nämligen uppenbart att modellen »Spring Twin» i så hög grad bygger på årslånga erfarenheter att den helt är fri från »barnsjukdomar», vilket inte alltid brukar vara fallet när en fabrik plötsligt lägger om sin tillverkning till en ny motortyp.

Eftersom det f. n. i marknaden finns så många mc-märken, som bjuder på maskiner av »vertical twin»-typ i nästan exakt samma utförande, blir det helt enkelt en smaksak vilken av dem man tycker bäst

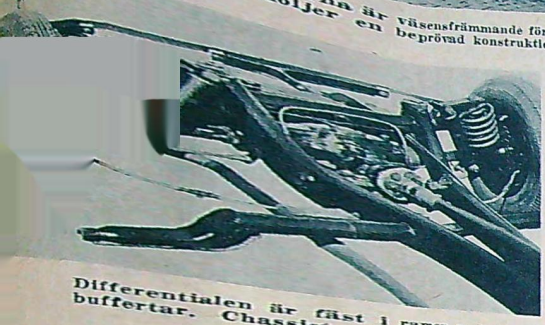
(Forts. på sid. 40.)



Det extremt moderna är väsensfrämmande för Mercedes-Benz. Den förkrigsbetonade exterlören på 170 S döljer en beprövad konstruktion som kännetecknas av mycket hög kvalitet.



Instrumentbrädan har modifierats något från förkrigstypen. Tyvärr måste man nog säga.



Differentialen är fäst i ramen med gummibuffertar. Chasslet vilar på tvärbalkarna.



Framhjulen är upphängda i länkarmar med spiralfjädrar. Stötdämpare av teleskoptyp.



Gott bagagentrymme och plats för extra bensindunk är goda tillgångar vid långresor.

KÖRSÄKER OCH SLITSTARK

Mercedes-Benz TV-testas av civilingenjör Bertil Björkman

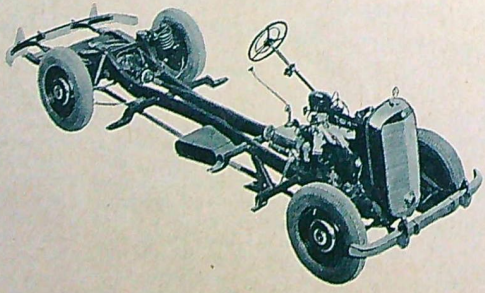
När Mercedes-Benz skulle konstruera sin efterkrigsvagn behövde det inte bli — och blev det inte heller — någon revolutionerande nykonstruktion. Man tog 50 procent av förkrigstypen 170 V, moderniserade motorn, gav fjädringen en injektion av lärdomarna från tävlingsverksamheten under mellankrigsperioden, gav med varlig hand karosseriet fylligare linjer och större invändiga mått och sammansmälte så allt detta till en bil, som är maskinellt högmodern och i flera avseenden visar alldeles utomordentliga egenskaper.

Mercedes-Benz har ett gott namn för gedigenhet och slitstyrka. Den första bekantskapen med 170 S antyder att något avkall i det avseendet inte har gjorts. Vagnskorgen ger intryck av stor soliditet, inte minst i fråga om beslag, lås, gångjärn osv. Utrustningen är gedigen, tillräcklig och utförd i dämpad, sober stil. Sitsarna är bekväma, sikten från förarsätet god. Ett redigt planerat, rymligt bagage-rum finns också.

I stadstrafiken använder man med fördel tvåans och treans växlar, som båda är synkroniserade och tystgående. Någon »flängvagn» i trafiken är 170 S inte — accelerationen på de ovannämnda växlarna är tillfredsställande, men vagnen har inte tillräcklig motoreffekt för den som vill frossa i raketstarter och omkörningar när trafikljuset skiftar från rött till grönt.

På landsvägen är denna vagn förrädiskt snabb och samtidigt osedvanligt säker. Motorn går relativt tyst och eftersom accelerationen inte är av den våldsamma sorten sjunker högra foten automatiskt ned mot durken och farten ökar jämnt och sugande tills man anländer till nästa kurva med hastighetsmätaren på en mycket högre siffra än man egentligen tänkt sig. Är sikten fri kan man lugnt låta foten stanna på gaspedalen, ty vagnen löper igenom kurvan »som på räls» och styrningen har det eftersträvansvärda men sällsynta slag av precision, som efter en halvtimmes bekantskap ger möjlighet att med blicken i förväg rita upp hjulspåren och därpå följa ritningen till punkt och pricka. Styrningen är helt stötfri och utväxlingen välvald. Vagnen kränger inte alls, hur hårt man än kör. Driver man den till sladdningsgränsen — vilket de flesta förare aldrig gör, ty den ligger mycket högt — förblir vagnen under god kontroll. Körsäkerheten är med andra ord av högsta klass och kan jämföras med den hos tävlingsmognade sportvagns-

(Forts. på sid. 40.)



Styv rörram, svängaxlar bak och framhjulsfjädring av racertyp ger 170 S utomordentliga köregenskaper och god precision i styrningen.

FLYGNYTT



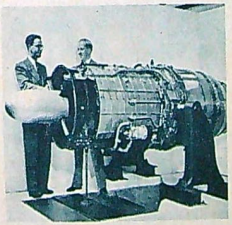
FÖR HÖGHÖJDSPROBLEM

Avro-fabriken i England har fått order på sex speciellt Ashton som skall användas för undersökning av problem vid flygning på stor höjd och med hög hastighet. Vart och ett av planen är inrett som flygande laboratorium, där ingenjörerna under flygningen kan göra undersökningar som så småningom skall komma trafik- och bombflygplanen till godo. Ashton har fyra Rolls-Royce Nene-aggregat.



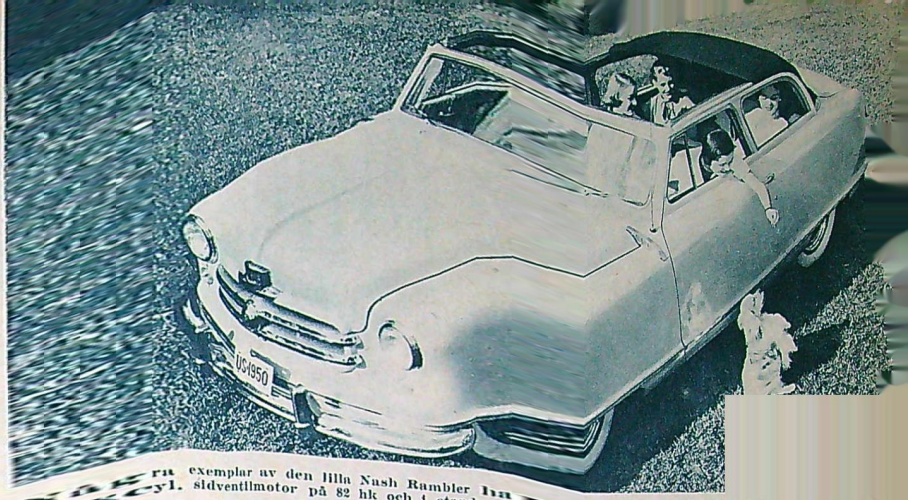
SAFIRINSPIRERAD?

Den italienska flygfabriken Giovanni Augusta har nyligen presenterat prototypen till ett fyrsitsigt sportflygplan, som är så slående likt Saab Safir att man nästan kan misstänka att det är en licensbyggd version av det svenska planet. Augusta CP-110, som det italienska sportflygplanet heter, är emellertid något större och har en Alfa-Romeo-motor på 145 hk. Toppfarten är 275 km/t och marschfarten 240 km/t.



KRAFTIGAST

Bilden ovan visar världens kraftigaste flygmotor, Armstrong Siddeleys nya »Sapphire» som lämnar en lika stor effekt som t. ex. en Boeing Stratocruisers fyra motorer tillsammans. Aggregatets dragkraft är inte mindre än 4.000 kg.



Några exemplar av den lilla Nash Rambler in 6-cyl. sidventilmotor på 82 hk och i standard redan kommit till Sverige. Vagnen har en utrustningen ingår bl. a. radio och värme.

AMERIKANSKT TILL SVERIGE

Av E. A. Danemark

När kan man räkna med att vi får köpa amerikanska bilar i Sverige? Vad blir det för modeller och vad kommer de att kosta?

Man går omkring och undrar och gissar hur det egentligen förhåller sig med de sammanlagt 33,2 milj. kronor som handelskommissionen beviljat för import av amerikanska bilar.

Först ber vi att få klargöra att av den nämnda summan beviljades 8,2 milj. redan i våras och 25 milj. nu i mitten av september samt — och det är det viktigaste — det är fråga om s. k. transitimport över tredje land (Danmark och Holland) mot betalning i vederbörande lands mjuka valuta och att betalningen sker över våra handelsavtal med de berörda länderna. Det är alltså inte fråga om någon direkt dollarimport. Dessutom har en del firmor kunnat göra kompensationsaffärer dock i så liten skala att det inte fått någon märkbar inverkan på den svenska marknaden. Det har varit knepigt att rättvist fördela den beviljande summan, då ju de firmor som har möjlighet att importera sammansättningsdelar för montering här i landet kan få fram ett större antal vagnar än de som är hänvisade till import av färdiga bilar.

Ute hos *Ford Motor Company* i Stockholms Frihamn håller man som bäst på med att montera vagnar och ytterligare material är på väg, varför man räknar med att köpare med förhandsrätt snart skall ha fått sitt och att leveranserna till allmänheten kan börja. Den modell man koncentrerar sig på är *Ford Custom De Luxe* 4-dörrars sedan med 160 hk V-8 motor. Priset kommer att ligga någonstans mellan 13.500 och 15.000 kr.

Hos *General Motors* håller man också på med sammansättningen av ett antal *Chevrolet*, men man tror inte att det blir många vagnar över då alla behovskategorier fått sitt. Chevrolet kommer att kosta något över 13.000.

Flera märken väntar emellertid på att göra sin entré på den svenska marknaden med helt nya modeller. Sålunda har *Nash* skymtat ute i Stockholms Frihamn både med sin större Airflyte och den nya, enligt amerikansk måttstock lilla modellen »Rambler». Det är en bil av typ kabriosedan eller vi kan kalla den rulltakskabriolet, då suffletten går att rulla ned gradvis. Denna modell har en 6-cyl. sidventilmotor på 2,8 liter med en effekt av 82 hk vid 3.800 varv/min. Hjulbasen är 2,49 m och totallängden 4,47 m. Den väger 1.100 kg och har bl. a. USA-finess, fri-

(Forts. på sid. 42.)



Kaiser kommer också att göra sin come back på den svenska marknaden inom kort. Här ses den eleganta fyradörrars De Luxe-modellen av 1951 års snitt. Motorn är på 115 »hästar».

MERCEDES-BENZ HADE EN FRAMTRÄDANDE MONTER PÅ PARIS-SALONGEN OCH DENNA VACKRA TVÅSITSIGA DERNT MASKINERI ÄR KÄNNETECKNANDE FÖR SÄMTLIGA MERCEDES-MODELLER. TROTS SITT FÖRHÅLLAND



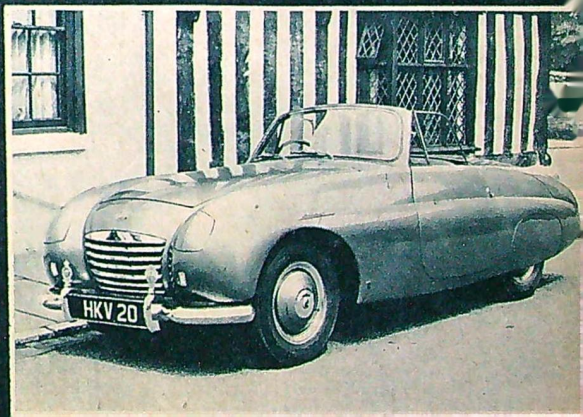
Lancias senaste modell, den sexcylindriga »Aurelia», är ett verkligt vrålåk med en kaross som kunde vara byggd av Farina.

FULLBLO
FÖR SPORTFO

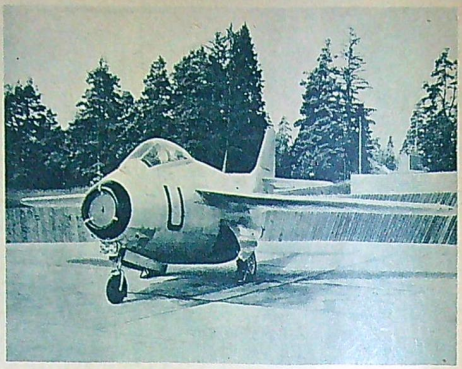
Modern teknik i förförisk formgivning utgör var av dessa vagnar som representerar något av det som England, Italien och Västtyskland just nu l bjuda på. Ingen av vagnarna är billig i inköp, heller fantastisk dyr och alla ger god valuta för pen

A-KABRIOLET VÄCKTE BEUNDRAN BLAND BILKÄNNARE. KONSERVATIV MEN SMAKFULL EXTERIÖR OCH HYPERMO-
HÖGA PRIS, 19.400 KR, ÄR A-KABRIOLEN EN AV DE MEST EFTERSÖKTA MERCEDES-TYPER I SVERIGE JUST NU.









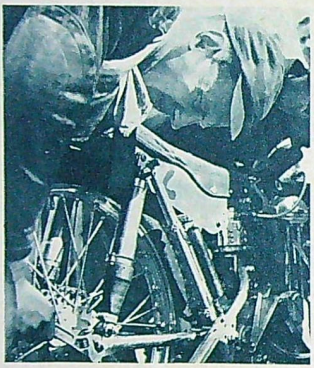
J 29 KOMMER NÄSTA ÅR

Utprovningen av Saab J 29 är nu i det närmaste fullbordad sedan serieprototypen, som ses på bilderna ovan, gått igenom den slutgiltiga skärselden. Detta är den fjärde J 29:an i ordningen och den första som byggts med serieverktygen. Som synes skiljer den sig något från de första prototyperna, men modifieringarna inskränker sig praktiskt taget endast till det yttre i stjärtpartiet. Serieprototypen är fullt stridsutrustad och i stort sett identisk med den slutgiltiga serietypen som kommer att börja tillföras flottiljerna under nästa år.



FARLIG SVETSNING

Är svetsning farligt för hälsan? För att få svar på den frågan har Statens Institut för Folkhälsan under två år gjort ingående undersökningar. Dessa har verkställts på Götaverken i Göteborg där man byggt upp en särskilt provtank för ändamålet och på bilden analyserar ingenjör G. Gerhardson med elektrofilter gaserna från provtanken. Undersökningarna, som just har avslutats, visar att svetsningen kan vara hälsofarlig. Det är en väsentlig skillnad med hänsyn till de yrkeshygieniska riskerna mellan å ena sidan metallbågsvetsning och å andra sidan värmning, skärning, svetsning o. d. med acetylen-syrgaslåga. Vid bågsvetsningen bildas nämligen under vissa förhållanden en rök som kan medföra hälsorisker när man andas in den. Men iakttar man vanliga skyddsåtgärder tycks det dock inte föreligga några allvarliga risker vid svetsning med elektroder. Den väsentliga hälsorisken när man arbetar med gaslåga beror på att man andas in de nitrösa gaser som bildas i lågan. Detta har i vissa fall t. o. m. lett till döden. Det viktigaste skyddsåtgärderna är ordnandet av lokal bortsugning av bildade gaser och rök, tillförsel av frisk luft samt begagnande av tryckluftsmasker.

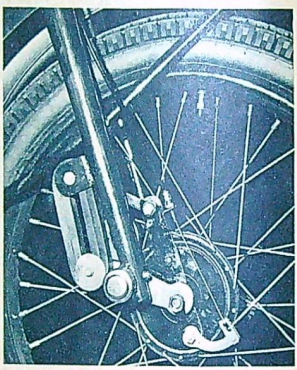


BASSES SPECIAL

Basse Hveem visade sig som vanligt oslagbar på senaste Solvalla-tävlingen. Hans överlägsenhet var denna gång kanske mer övertygande än någonsin, men så hade han också förbättrat sin maskin ytterligare genom att montera på en effektiv bakhjulsfjädring. Anordningen som syns på bilden ovan består av två ombyggda landställstötdämpare för flygplan. Tack vare denna fjädring får bakhjulet bättre vägrepp och hela maskinen bättre balans. Basses 1.000-metersmaskin med SRM-motor är en av de snabbaste rundbanemaskiner i världen just nu, men det är inte att undra på om man får höra att den kostat honom omkring 10.000 kr.

BANTA PER CYKEL!

Det är bekant att deltagarna i stora cykellopp går ner i vikt flera kg på grund av det ansträngande pedaltrampandet, som av allt att döma är en mycket effektiv avmagringskur. I dessa tider då dam-modet kräver en smärt midja har man därför insett cykelåkningens stora möjligheter och en amerikansk firma har byggt en speciell motionsapparat för ändamålet. För att inte damerna skall fuska och köra för sakta har man kopplat drivhjulet till en generator som alstrar ström till en amperemätare, på vilken man kan avläsa farten. Vad flickan här invid har för anledning att motionera, kan vi dock inte riktigt förstå.



HUSQVARNA FÖRBÄTTRAR

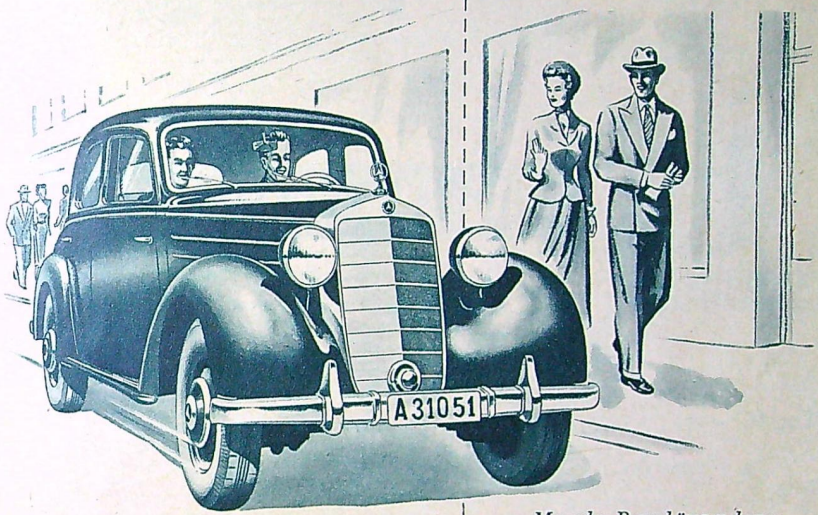
Husqvarna-fabriken hör inte till dem som låter sig påverkas av modenycker. När de flesta andra lättviktare utrustades med teleskopgaffel efter mönster från stora motorcyklar, höll Husqvarna fast vi den beprövade parallellogramfjädringen som man ansåg vara bäst och billigast för en lätt maskin. På fabrikens experimentavdelning har man dock oavbrutet arbetat för att ytterligare förbättra den populära lättviktarens köregenskaper och på den nya 1951 års-modellen presenteras resultatet, en framgaffel av swing-typ med gummifjädring. Enkelt, billigt, effektivt.



Det är en

MERCEDES-BENZ

— bilen med kultur och tradition



Mercedes-Benz bygger sin grundmurade popularitet på generationers uppskattning av dess överlägsna kvalitet, tekniska fulländning och goda ekonomi.

TEKNISKA FINESSER:

Separatfjädring på alla 4 hjulen ger överlägsna vägegenskaper.

"Autostradamotor", ringa slitage vid hög fart och lång distanskörning.

Fabriksinbyggd frisklufts- och varmluftskonditionering med dubbla intag.

— tidlös skönhet
— teknisk fulländning

Mercedes-Benz köregenskaper kan ej beskrivas — måste upplevas.

Begär demonstration och provtur.

PHILIPSONS
AUTOMOBILAKTIEBOLAG
AUTOMOBILPALATSET

S:t Eriksgat. 117, Stockholm - Tel. 34 00 00
Utställn.: Strandvägen 7 A - Tel. 67 04 40

Göteborg — Malmö — Borås — Enköping — Gävle — Hälsingborg — Jönköping — Karlshamn — Karlstad — Linköping — Norrköping — Sundsvall — Uppsala.

Agentorganisation:
AB SVENSKA BILFABRIKEN
Stockholm • Tel. 16 25 25 (växel)
Återförsäljare över hela landet.

Den idealiska modellfärgen

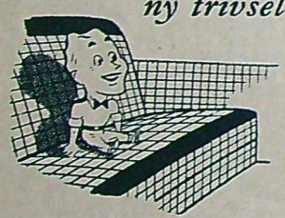
MERO

Lackfärg för målning av trä, papp, plåt, järn m. m. Är mycket lättarbetat samt täcker väl.



KLINT, BERNHARDT & Co AB.

Ny klädsel — *ny trivsel*



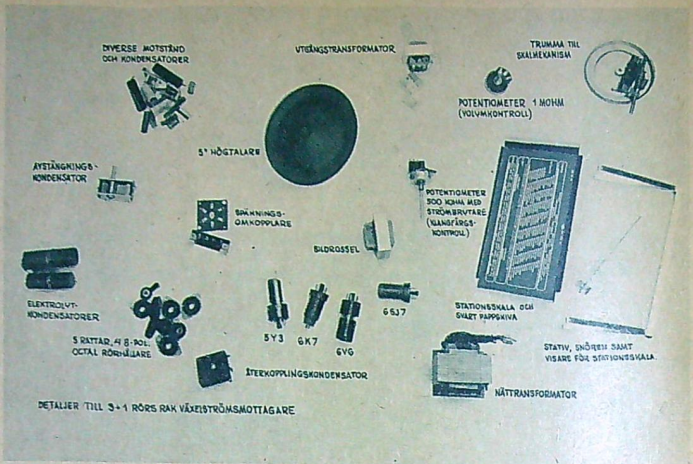
Ge Er bil en trivsam, personlig interiör med Tex-Man nya klädselskydd i Galons soliäkta skottemönster eller amerikansk plastimpregnerad fiber. Tvättbara, slitstarka, oömma Tex-Man-klädseln är billig och ökar bilens livslängd. Fri fackmässig montering, full returrätt. Välj ett tyg i vår stora provkollektion.

TEX-MAN AB

Frejgatan 23 • Stockholm
Tel. 33 63 10, 33 58 38

Sänd gratis 1950 års provkollektion på Tex-Mans klädselskydd och prislista.

Namn .....
Adress .....
Telefon ..... TV



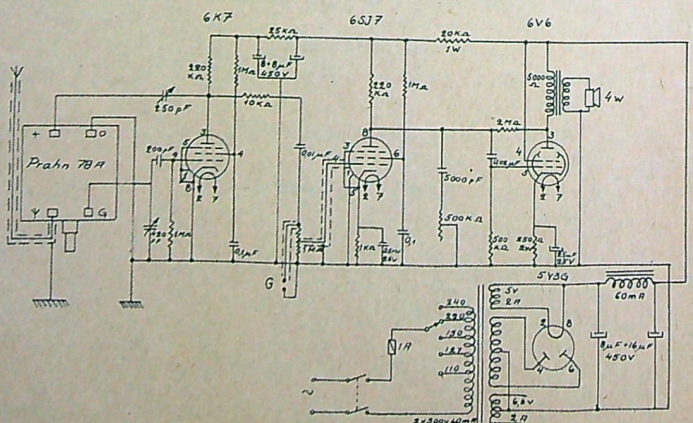
Delarna till TV:s växelströmsmottagare.

BYGG TV:S VÄXELSTRÖMSRADIO

Här börjar vi beskriva ett nytt radiobygge, en växelströmsmottagare som alla kan ha mycken glädje av

TV:s i våras (i nr 11, 12 och 13) beskrivna »badradio» blev en stor succé. Jag hade själv stor glädje av apparaten under sommarmånaderna på västkusten och kunde glädja mig åt att — med god antenn och jord — höra en mängd europeiska stationer på såväl KV-, MV- som LV-bandet. De engelska kortvågssändarna hördes sålunda utmärkt liksom Kalundborg, Deutschlandsender och Motala på långvåg.

Eftersom denna apparattyp i fråga om storleken tycktes motsvara ett visst behov och eftersom TV mottagit en mängd förfrågningar om en mindre nätmottagare, har vi beslutat lämna en byggbeskrivning på en sådan mindre apparat — *en nätansluten motsvarighet till badradion.* Här skall nu sålunda beskrivas byggandet av en 3-rörs (plus ett likriktarrör) rak mottagare för alla förekommande växelspänningar och med ett kopplingsschema som nästan exakt motsvarar den ovannämnda batteridrivna typens. Modifikationerna av schemat betingas endast av att det nu är växelströms- i stället för batteridrift samt andra rör. Däremot är det precis samma spolsystem — vilket vi efter några månaders lyssnande under sommaren funnit väl täcka de stationer man vill höra — och samma avstämningskondensator som i den batteridrivna apparaten samt en mängd av



Kopplingsschema till mottagaren.



CHEVROLET
PONTIAC
OLDSMOBILE
BUICK
CADILLAC
GMC
VAUXHALL
BEDFORD
OPEL

FRIGIDAIRE kylskåp och -anläggningar
DELCO oljeeldning • GM dieselmotorer
Reservdelar • Tillbehör



GENERAL MOTORS NORDISKA A.B.
STOCKHOLM



PUCH

II. Bohlin PUCH 125 Sport

1:a pris:

HEDEMORA TT
FOLKARE TT
SKÅNE-LOPPET

PUCH-motorcykelns tvåtakts dubbelkolvmotor har visat sin absoluta överlägsenhet gentemot såväl andra tvåtaktare som toppventilfyrtaktare.

AB DIESELTRAKTOR
Birger Jarlsgatan 33
STOCKHOLM

3 *nyheter!*

AMERICAN AUTOMOBILES 1950

Nu kommer den nya upplagan av denna strålande årsbok med presentation av 1950 års amerikanska bilmodeller, över 100 utsökta fotoillustrationer med tekniska data och specifikationer.
Häftad i stort format Kr 10:50

BRITISH CARS 1950

Presentation av engelska bilar. I likhet med ovanstående omfattande över 100 fotoillustrationer med utförliga data och specifikationer visande de senaste nyheterna. *Stort format Kr 5:40*

DEUTSCHE VOLKSWAGEN HANDBUCH

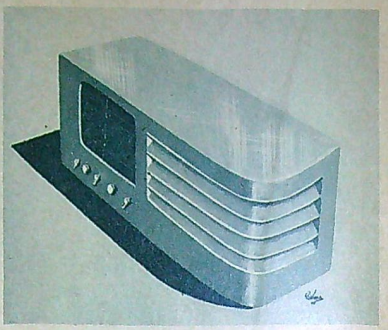
»Besser fahren mit dem VOLKSWAGEN» av A. Westrup

Nyutkommen handbok för den tyska folkvagnen. Omfattar 183 sidor med synnerligen instruktiva illustrationer och mängder av tips och finesser beträffande service och skötsel.
Inbunden Kr 9:20. Ny tryckning utkommer i november.

KUNGS bokhandeln

Var god sänd ..... ex. *American Automobiles 1950* .. à Kr 10:50
..... ex. *British Cars 1950* ..... à » 5:40
..... ex. Westrup: *Volkswagen Handb.* à » 9:20

Namn .....
Adress ..... TV 21



Vid utformningen av radiolådan kan var och en ge utlopp åt sin egen formgivningsfantasi. Här ges ett förslag.

kopplingselementen desamma, varför de som byggt den batteridrivna typen utan större kostnad kan ändra om den för nätdrift.

Man kan dock vänta sig att få höra åtskilligt fler stationer och med större ljudstyrka med den nätdrivna modellen eftersom man nu inte har miniatyrbatterirör där en reduktion av effekten måste göras för att spara på strömmen, utan normala växelströmsrör. Medan vi hos den batteridrivna typen inte brytt oss om att ta med någon stationsskala — vilket dock inte skadat enligt vad det vid användningen visade sig — har vi sålunda utrustat den nätdrivna modellen med en sådan.

I fråga om det mekaniska behöver man inte följa några bestämda regler utan bygger det hela med delarna så långt ifrån varandra som möjligt på ett chassi med t. ex. dimensionerna 70×200×300 av 1,5 mm aluminiumplåt. Lådan bör förstärkas med vinkeljärn i hörnen. Ett rektangulärt hål med ungefär dimensionerna 100×15 måste utsågas för att lämna rum för trumman till skalmekanismen. Själva skalans stativ fastskruvas sedan direkt på detta chassi.

(Forts. i nästa nr.)

MATERIALFÖRTECKNING:

1 st Spolsystem Prahn 78 A
1 st Vridkondensator 420pF 1-gäng rak frekvenskurva
1 st Vridkondensator 250pF
1 st Skala med stativ och fästen
1 st Utgångstransformator
1 st Högtalare
1 st Nättransformator 2×300 V 60mA, 5V-2A, 6,3V 2A
1 st Nätspänningsomkopplare
1 st Sildrossel 60mA
1 st Elektrolytkondensator 8-16mF 450V
1 st » 8-8mF 450V
2 st » 25mF 25V
1 st Potentiometer utan strömbrytare 1 Mohm
1 st » med » 500 Kohm
5 st Rattar
2 st Rullblock 0,1 mF 1500 V
1 st » 0,02 mF 1500 V
1 st » 0,01 mF 1500 V
1 st » 5,000 mF 1500 V
1 st Glimmerkondensator 200pF 750 V
1 st Grafitmotstånd 250 ohm 2 watt
1 st » 20 kohm 1 watt
1 st » 2 Mohm ½ watt
3 st » 1 » ½ »
2 st » 500 Kohm ½ »
2 st » 220 » ½ »
1 st » 25 » ½ »
1 st » 10 » ½ »
4 st Rörhållare 8-pol. octal
1 st Rör typ 5Y3G
1 st » » 6V6
1 st » » 6SJ7
1 st » » 6K7
1 st Toppanslutning
1 st Antennplint
1 st Säkringshållare
1 st Säkring 1A

Har Du tänkt på

vad det betyder för Dig när Sigurd Isacson och hans stab av experter efter årslångt ingenjörsarbete nu erbjuder Dig...



...en exakt skalenlig modell som är riktigt ingenjörsberäknad och verkligen flyger perfekt

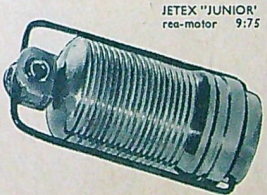
för mindre än en femma!



PIPER CRUISER
byggsats 4:85

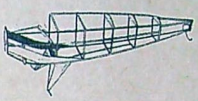
...långflygande jaktplansmodeller med riktig reaktionsmotor

för mindre än en tia!



JETEX "JUNIOR"
rea-motor 9:75

DETALJER UR LANDETS FÖRNÄMSTA BYGGSATS



1 Lättbyggd konstruktion av balsaribbor med klädsel.



2 Landets roligaste ritning och 30 bilder av bygget.



3 Du får en elegant och hyperlätt modell som vinner alla kamraters beundran!



4 Detaljrik modell med särskilda roder för flygning.

PIPER CRUISER GER MERA

LÅNGFLYGANDE JETEX-MODELLER



VAMPIRE o. FLYGANDE VINGEN

— två sensationella ritningar i full skala i samma byggsats med riktigt balsamaterial m. m. för bygge av endera. Spännvidd 460 och 700 mm.

GARANTI FÖR INGENJÖRS- BERÄKNADE MODELLER

Ingenjör

SIGURD ISACSON — landets ledande modellkonstruktör —

LIDINGÖ

Fråga efter dem i din affär!

Om de inte finns, v. g. skriv namn och adress nedan och sänd in kupongen!

....PIPER CRUISER, byggs. allt utom lim 4:85
....STOR tub ÖRN-cement, modellplanlim 0:90
....Jetex FLYGPLAN-sats, byggs. ej lim 5:90
....DEMON, byggsats, allt utom lim 3:90
....JETEX »Junior» reaktionsmotor kompl. 9:75

Skaffa Er en

EGEN BIO

Ni kan ordna många trivsamma och roliga stunder med kinematografen SENIOR — en fullkomlig överraskning i fråga om lågt pris och gedigen kvalitet. En *riktig* apparat som roar såväl äldre som yngre.

Pr. kr 36:-



Film

• i rullar om c:a 30 m. : 2:50



EPISCOP är en oumbärlig apparat för förstoring av bilder, foton, ritningar etc. Ett verkligt fynd för reklamtecknare, filatelister m. fl.

Komplett kr. 22:— fraktfritt.

SVENSK KINO

Bergsgatan 47 • Stockholm

Sänd mig mot efterkrav + frakt:
.... st SENIOR .... à Kr 36:—
.... st EPISCOP .... à » 22:—
.... rullar film .... à » 2:50
(Uppgiv strömstyrka!) ..... volt
Namn .....
Adress .....
.....
Skriv tydligt! TV

RADIOTELEFONEN

YANK

Ny förbättrad konstruktion.



Den oerhört populära radiotelefonen Yank har nu utkommit i nykonstruktion. Ritningen är liksom tidigare mycket utförlig och arbetsbeskrivningen beskriver i detalj hur byggandet sker. Genom användandet av nytt material är apparaten förbättrad och samtidigt förenklad, vilket gör att den kan byggas med lätthet även av nybörjare. Yank är fullt modernt byggd och arbetar bra, en sändare-mottagare som öppnar stora möjligheter. Är konstruerad att den kan användas delvis bärbar och dels nätansluten. Billig att bygga. En fullständig material-prislista medföljer.

Bygg Er egen Yank — Ni kommer att bli stolt över den. Yank, den trådlösa telefonen för envar, är alla tiders hobby och samtidigt praktisk.

Pris för ritn. o. arbetsbeskrivn. 4: 50.

Sändes mot postförskott varvid porto tillkommer. Sändarebestämmelser bifogas.

HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, Borås

GRABBARNAS EGEN SIDA

FLYGET GER OSS EN CHANS!

Att bli flygare är en lockande framtidsdröm för tusentals grabbar. För mången vore den högsta lyckan att få sätta sig i en Vampire och susa fram genom rymden med svindlande fart eller som trafikflygare få tillfälle att komma till fjärran länder och uppleva spännande äventyr. Det är inte att ta miste på flygintresset bland ungdomen, men tyvärr är det inte alla som tänkt på att flygarens yrke inte bara är fart, spänning och äventyr.

För att inviga flygintresserade grabbar i förhållandena och framtidsmöjligheterna inom flygvapnet har man på militärt håll tagit ett initiativ som säkert kommer att gillas skarpt av alla som funderat på flygaryrket eller andra områden inom flyget. På fyra platser i landet, nämligen i Stockholm, Norrköping, Linköping och Halmstad kommer flygvapnet att ordna vinterkurser i olika ämnen som berör flyget. Ännu finns det visserligen ingen fast organisation för denna verksamhet, den har man generöst nog överlåtit åt grabbarna själva att göra. Vad organisationen skall heta har man heller inte riktigt kommit under fund med — hittills har den gått under namnet »Flygarpojkarna», men i fall någon har ett bättre förslag kan han gärna höra av sig.

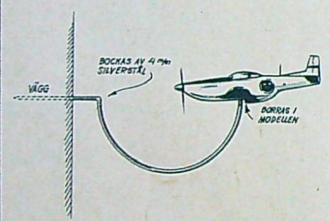
Själva kursverksamheten är avsedd att till en början omfatta utbildning i luftnavigation, motorlära, flyglära med flygning i linktrainer, signaltjänst, meteorologi och fotolaboratorietjänst. Vad de olika kurserna innebär framgår redan av namnen, men vi kan upplysningsvis tala om att »signalisterna» får så småningom möjlighet att ta amatörsändarcertifikat och »fotograferna» får fritt rumstera om i flottiljernas fotolaboratorier. Förutsättningen är dock att vederbörande själv har kamera och svarar för filmkostnaderna. Meteorologi är också ett intressant ämne, som man kan ha stor nytta av genom att man lär sig att ställa väderleksprognoser och kan börja tävla med väderlekstjänst.

Utöver dessa kurser som pågår en gång i veckan under ledning av flygofficerare och annan personal vid flottiljerna kommer man minst en gång i månaden att samlas för att se en intressant film eller höra ett föredrag eller för att diskutera någon aktuell fråga. En söndag i månaden ägnas åt friluftsliv, vare sig det nu blir fråga om idrott, utfärd till någon flottilj eller en intressant sevärdhet.

Deltagandet i kurserna är kostnadsfritt och inte på något sätt bindande på annat sätt än att den som anmält sig och blivit antagen verkligen tar vara på tillfället att förkovra sig på något av de områden som en flygare måste känna till. Om han någon gång i framtiden tänker söka sig till flygvapnet kan han, om han klarat sig bra, räkna med vissa fördelar.

För att få vara med i kurserna krävs ingen speciell skolkompetens, de är öppna för all skolungdom och andra pojkar mellan 13 och 19 år.

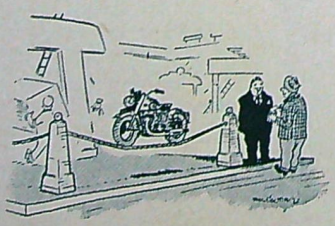
De som vill veta mer eller vill anmäla sig till »Flygarpojkarna» kan vända sig till adjutanten på respektive flottiljer i de städer där kurserna ordnas och i Stockholm lämnar flygvapnets pressektion alla upplysningar.



FLYGPLAN PÅ VÄGGEN

Här skall jag visa hur man lätt kan sätta upp sina flygplansmodeller i skala 1:50 på väggen. Man bockar 4 mm silverstål eller annan tjock metalltråd enligt skissen ovan, borrar ett hål i väggen och sätter dit bågen. På modellens undersida borras också ett hål och sedan har man bara att vrida modellen i lämpligt läge.

Östen Pettersson,
Lidköping.



Apropå presentationen av AJS »Spring Twin» på sid. 19:
— **Perfekt balans på vår nya tvåcylindriga 500:a, inte sant!**



FANTOMRACER

Den italienska Cisitalia-fabriken har efter många års arbete fått färdig prototypen till sin fantomracer, en 1,5 liters Grand Prix-vagn med 12-cylindrig »pannkaksmotor» på 300 hk. Vagnen är fyrhjulsdriven, men framhjulen kan kopplas från motorn med hjälp av en liten spak på instrumentbrädan. Vråläket beräknas ha en toppfart på 340 km/t.

FRÅGAN ÄR FRI

Fråga: Kan jag bli flygare trots att jag har ett obetydligt fel på färgsinnet?
»Pilot».

Svar: För att bli godkänd vid läkarundersökningen måste man ha perfekt syn i alla avseenden. Vi tror knappast ni har stora utsikter att bli flygare, men det finns ju andra intressanta områden inom flyget där ni säkert kan klara er bra.

Fråga: Var ligger den italienska motorcykelfabriken Moto Guzzi.
»Mc-fantast».

Svar: Fabriken ligger i Norditalien och adressen är Mandello Lario, Como.

6.000 Volkswagen redan i Sverige

Svenskarnas sinne för kvalité förnekar sig inte



Trots att endast ett halvår gått sedan Volkswagen på allvar introducerades i Sverige har antalet Volkswagen här redan passerat siffran 6.000. En fantastisk framgång, som dock inte är ägnad att förvåna; i alla länder, där man kan få köpa Volkswagen, har den gjort succé.

Ingen annan bil ger så mycket för så lågt pris:

Heldragen stålkaross — elegant och smakfull inredning — dragfri ventilation

Besiktigad för fem personer — Ni kan ha hatten på i båda sätena

Goda bagageutrymmen — lätt och bekvämt åtkomliga

Inbyggd värmeledning med defroster — bara det värt några hundralappar

Individuell torsionsfjädring på alla fyra hjulen — ger oöverträffade vägegenskaper

Hydrauliska bromsar på alla fyra hjulen

Lång hjulbas, stor spårvidd och låg tyngdpunkt — ger stabilitet och utrymme

Luftkyld toppventilmotor — inga besvär med vattenpåfyllning, ingen kylarvätska, ingen sönderfrusen motor

Oljekylare — som på flyg och racermotorer

Fyrväxlad växellåda — för smidig stadskörning och hög landsvägsfart

Låg vikt — skatt 70 kronor

Låg bensinförbrukning — 0,75 liter per mil vid full belastning

Soltak monteras till en extra kostnad av c:a 300:—.

Vagnen för folk som vill framåt

Service och reservdelar över hela landet

GENERALAGENT **SCANIA-VABIS** SÖDERTÄLJE



En oväntad gäst kan lätt beredas en trevlig och bekväm säng.

Var så god och sitt!

Stolen var föremål för en specialutställning i London nyligen. Där var de mest vidunderliga skapelser representerade, från funkisbetonade korgstolar till antikformade sittmöbler i stålkonstruktion. Här är två av utställningsföremålen, en faktiskt både snygg och praktisk sängstol och en modern korgmöbel.



Uppbäddad är sängstolen trivsam att både se på och sitta i.



En sällsam blandning av gammalt och nytt är denna korgstol



Bord av planka

Det här bordet har jag gjort själv med mycket enkla medel. Plankan, som helst bör vara av något ädelt träslag, skaffar man i en brädgård. Den slipas, bonas och poleras på översidan, medan kanterna får vara orörda. Benen, tre till antalet, är svarvade och ytbehandlade och sitter på mässingsstavar.

Gösta Jakobson.

MATERIAL TILL 4-RÖRS RAK VÄXELSTRÖMSMOTTAGARE

1 st.	Spolsystem Prahn 78A		26.—
1 »	Vridkondensator 420pF	1-gång rak frekvenskurva	10.50
1 »	» 250pF		3.—
1 »	Skala med stativ och fästen		25.—
1 »	Utgångstransformator		8.50
1 »	Högtalare		23.50
1 »	Nättransformator 2×300V 60mA, 5V-2A, 6, 3V 2A		24.—
1 »	Nätspänningsomkopplare		3.25
1 »	Sildrossel 60mA		9.—
1 »	Elektrolytkondensator 8-16mF 450V		7.30
1 »	» 8-8 » »		6.15
2 »	» 25 » 25V	à 2.50	5.—
1 »	Potentiometer utan strömbrytare 1 Mohm		5.40
1 »	» med » 500 Kohm		7.60
5 »	Rattar	à —.95	4.75
2 »	Rullblock 0,1 mF 1500 V	à —.80	1.60
1 »	» 0,02 » »		—.55
1 »	» 0,01 » »		—.50
1 »	» 5000 pF »		—.45

1 st.	Glimmerkondensator 200pF 750 V		1.10
1 »	Grafitmotstånd 250 ohm 2watt		—.65
1 »	» 20 kohm 1 watt		—.45
1 »	» 2 Mohm ½ »		—.30
3 »	» 1 » ½ »	à —.30	—.90
1 »	» 500 kohm ½ »		—.30
2 »	» 220 » ½ »	à —.30	—.60
1 »	» 25 » ½ »		—.30
1 »	» 10 » ½ »		—.30
4 »	Rörhållare 8-pol. octal	à —.70	2.80
1 »	Rör typ 5Y3G		5.—
1 »	» » 6V6		8.—
1 »	» » 6SJ7		9.—
1 »	» » 6K7		7.—
1 »	Toppanslutning		—.15
1 »	Antennplint		—.45
1 »	Säkringshållare		—.75
1 »	Säkring 1 A		—.60

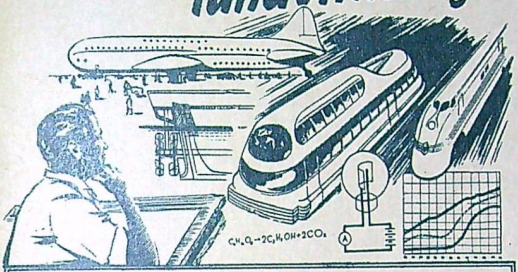
Vid köp av hela satsen pris netto kronor 150.—

Elfa **INGENJÖRSFIRMA ELFA** Elfa

Holländareg. 9 A STOCKHOLM Tel.: 207814, 207815

Ni som vill fram
— följ med teknikens landvinningar!

Ni får böckerna
GRATIS
till påseende. Utfaller de ej till Er belåtenhet äger Ni rätt att inom 8 dagar returnera dem. I annat fall har Ni endast att insända 5 kr. varje månad tills beloppet betalts.



Vidga vyerna — följ med Er tid! Bokverket *Tekniken och framtiden* ger Er inte bara en klar och omfattande bild av var tekniken står i dag — Ni får även en intressant översikt över de senaste hundra årens epokgörande tekniska landvinningar!

En hel rad välkända specialister serverar Er på ett trevligt sätt tekniska data, spännande experiment och revolutionerande resultat. Bl. a. får Ni vara med om att bygga moderna jätteflygplan, elektriska storkraftverk och gigantiska broar! Television och atomsprängning är ännu ett par givande kapitel.

TEKNIKEN och FRAMTIDEN

under redaktion av Civilingenjör Alvar Lenning

Försäkra Er om denna värdefulla bok — sänd omgående in kupongen här nedan!

HÄR ÄR NÅGRA INTRESSANTA KAPITEL:

Docent Paul Nylén — Konstharts och konstmassa. Bergsingenjör Lars Villner — Metallernas tidsålder. Bergsingenjör Einar Öhman — Lättmetallernas revolution. Civilingenjör Carl Gustaf Brodén — Verkstadsteknik förr och nu. Civilingenjör Thore Elfving — Kyla ur värme och kraft. Civilingenjör Hilding Ångström — Den krympande jorden. Arkitekt Gunnar Sundbärg — Den olösta bostadsfrågan m. m. m. m



850 sidor, 12 välkända specialister medverka 500 bilder, klarläggande diagram och ritningar

Endast 5:- pr månad

SÄND IN KUPONGEN NU!

2 vol. i gediget klotband kr. 27:— pr vol.

2 vol. i äkta halvfranskt lyxskinnband kr. 32:50 pr vol.

Till Bokförlaget ÖRNEN, Stockholm 5

Härmed rekvireras gratis till påseende ..... ex. av bokverket TEKNIKEN och FRAMTIDEN — 2 volymer i halvfranskt band/1 klotband — enligt annonserbjudande (stryk det som ej önskas). Om jag ej returnerat böckerna inom 8 dagar förbinder jag mig att betala dem med 5 kr per månad tills beloppet betalts.

Namn .....

Adress ..... TV 21

AIR CHUTES
IRVIN
CIRKA 30.000 FLYGARE
har räddat sig med
IRVIN
FALLSKÄRMEN
varav 102 stycken i Sverige
Tillverkas numera av nylon
IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG
Kontor och fabrik:
BANÉRGATAN 29 • STOCKHOLM

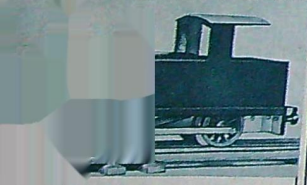
MOSKVITSCH
Omgående leverans



Vagnen är 4-dörr. Sedan med 4-cyl. 23 hkr. motor vid 3.400 varv. hydrauliska 4-hjulsbromsar m. m.

Pris kr. 5.950
fritt Stockholm

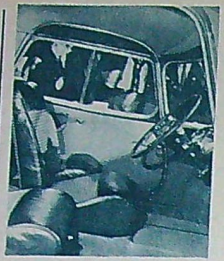
AB GRADUR,
Storgatan 30, Stockholm • Tel. 67 91 81
Återförsäljare antagas



MODELL-LOK
v svensk kvalité, 32 mm spårvidd, drives med 8—12 volts elmotor. Garanti och service. Levereras färdigt omkr. 15/11. Beställ nu! Körklart. Pr st 48: —

ÄTTEKATALOGEN
med över 1000 illustr. och 2200 dobbydetaljer omfattar:
Modelljärnvägar
Modellbåtar
Modellflyg
Modellbilar
Modellitteratur, in- och utländsk
Miniatyrmotorer m. m.
s. mot ins. av 1:25 i frimärken.

WENTZELS
ELBERGSG. 48 • STOCKHOLM

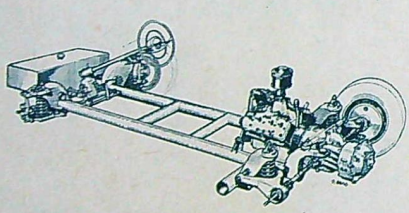




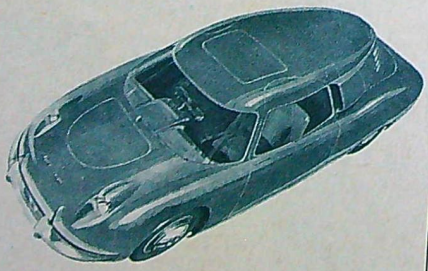
T. v.: Ett huvud framför passagerarna och mitt i vagnen sitter föraren i nya Wimille. Enastående sikt. T. h.: Motorn, en Ford V-8 av lilla modellen, ligger i bakvagnen. Backspegeln »ser» genom de breda kylluftspringorna.

DJÄRVT I PARIS

När en av världens mest kända racerförare konstruerar en personvagn har man anledning att vänta sig något alldeles extra fartbetonat och elegant. Fransmannen *Jean-Pierre Wimille* har nyligen etablerat sig som bilkonstruktör och hans första skapelse, en strömlinjeformad tresitsare med svansmotor, väckte också berättigat uppseende på Parisutställningen. Vagnen verkar i första hand vara avsedd för autostradavägar, men den kraftiga ramen och den utstuderade fjädringen tyder på utmärkta köregenskaper även på dålig vägbana. Till sin yttre linjeföring är vagnen ett renodlat fullblod, men i motsats till många extrema fartåk är den ovanligt praktisk som ren bruksvagn. Huruvida den kommer att serietillverkas är dock ännu inte bestämt. *B. B—n.*



Wimilles extrastyva rörram, hypermoderna fjädring och elektromagnetiska växellåda ger vagnen förnämliga köregenskaper. Med 66 hk motor är toppfarten ca 160 km/t.



Intressant frågetecken. Wimilles tresitsiga framtidsvagn har ännu inte nått produktionsstadiet och kommer kanske aldrig att göra det, men den är en djärv och elegant konstruktion som förtjänar att bli uppmärksammad.

FICKMOTTAGA





Kan användas på alla väglänga områden, även körtväg. Forr som en tändsticksask. Synnerli lättbyggd. Ritningen är utför minsta detalj och åtföljes av r grann arbetsbeskrivning. Materi lista med priser bifogas.
Pris pr ritning 3:
Byggsats, fullt komplett med r och även sådana detaljer som trä skruv och aluminiumchassie kost 24:
Sändes mot postförskott varv porto tillkommer.
HOBBY-FÖRLAGET Avd. T. BORÅ

Lita på FÖR ALLA MOTO
LODGE
tändstift
med SINTOX
den världsberömda isolatorn
Generalagent: AB ENTERPRISE
STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ

RAKBLAD
bortslumpas!
Ett parti rakblad avsedda för export slumpas till kr 2:80 pr 100 st. Dit 25-öres rostfria märkesblad endast 5:— pr 100 st. 500 st fraktfritt.
Firma CESAR, Kumla 8 • Tel. 711 86

OBSERVERA!
Allt material till TV:s radiobygge, bandinspelning m. m. bäst o. bill. hos
El-Kompaniet
Värtavägen 57, Stockholm • Tel. 67 36 30
Jordhyttegen 25, Göteborg • Tel. 24 08 80
Katalog mot 20 öre i porto!

Sportkikaren LUXA



En utmärkt kikare med stark förstoring och lätt att medtaga i fickan eller väskan. Tillverkad av svart konstmassa. Observera det låga priset ..... Kr 9:95

Till Handelsfirman METRO, Tidaholm
Sänd mig omg. mot postförsk. .... st kikare à kr 9:95 + porto.
Namn .....
Bostad .....
Adress ..... TV 21

NU KOMMER EUROPA...

Forts. från sid. 14.

Dyna-Panhard visar sin nya »modell 120» med 750 cm³ motor och 33 hk jämte den äldre »modell 110» med 610 cm³ och 28 hk. Chassis och karosseri är i övrigt lika och har en del förbättrade detaljer. Man beundrar dessa vagnars vägegenskaper och tävlingsframgångar men hoppas på ett modernare karosseri med större komfort. Kanske nästa år? Flera andra fabriker köper Dyna-Panhards chassis, åtminstone motor, växellåda och framfjädring, och bygger de läckraste miniatyrvagnar för sport- och tävlingsbruk, t. ex. Deutsch & Bonnet, Collista.

Lilla Renault med motorn baktill har fått motorns cylindervolym obetydligt minskad för att den skall kunna tävlingsköra i 750 cm³-klassen. Ett talande vittnesbörd om fransk syn på tävlingarnas betydelse ur teknisk synpunkt och försäljningssynpunkt! I övrigt inför man då och då småförbättringar.

Fiats, Mercedes-Benz, Hansa, Austin, Morris, Hillman, Humber och åtskilliga andra fabriker visade i stort sett oförändrade modeller.

Den utomordentligt vackra nya Alfa-Romeo med självbärande kaross och fyrcylindrig 80 hästars motor med överliggande kamaxlar väckte enorm uppmärksamhet, likaså Lancia Aurelia, som är så fylld av särpräglade och intressanta konstruktionsdetaljer, att det inte går att räkna upp dem. Den sexcylindriga V-motorn må nämnas som ett exempel.

De amerikanska »småvagnarna» Kaiser, modell »Henry J» och Nash »Rambler» är lika flott inredda och utrustade som de större typerna. Båda har hög effekt i förhållande till vikten och torde vara mycket kvicka och händiga vagnar. Instrumenttavlor, rattar osv. var mycket smakfullt och elegant utformade, liksom inredningen i övrigt.

De större amerikanerna glänser och glittrar av krom och lack och är sinsemellan ganska likriktade till utseende och specifikation. De är utan tvekan briljant valuta för pengarna, om man råkar ha sina inkomster i dollar. De största modellerna har dimensioner som rullande bostadsrum och komforten i fråga om sittplatser, ventilation och uppvärmning, belysning, radio m. m. ligger nog över vad som bjuds i även det mest påkostade hus.

Den tyska Porsche visade i Paris de två nya stålkarosserierna, som tillverkas av Bentler. Båda är tvåsitsiga, utsökt formade och försedda med riklig och rejäl utrustning. Kabriolén skämdes inte alls för sig i den kabrioléernas skönhetstävling, som utspelas på salongen, och sedanen var en fleputsad upplaga av de vagnar som kördes i Rallyt till Midnattssolen i somras. Men priset var också kraftigt tilltaget, 17.000 kronor för den täckta vagnen.

En annan sportbetonad bekanting var Jowett-Jupiter, som vi såg på S:t Eriksmässan i Stockholm. Här fanns också en tvåsitsig sedan med Farina-karosseri, som var en av utställningens allra vackraste vagnar.

Tillbehörsavdelningen var som vanligt enorm. Bilindustrins leverantörer hade bortåt tusentalet montrar, där rämaterial, bildelar och utrustningsdetaljer trängdes med serviceutrustning, bilteknisk litteratur och bilmatsäckskorgar. Fransmannen älskar att förse sin standardvagn med specialgrejor som gör den olik alla andra och här fanns verkligen möjligheter att klä bilar till julgranar — strålkastare, hjulskivor, signalhorn, klädselöverdrag, ja, hela kylargaller av »personlig» typ fanns att få. I en monter fanns en hel regnbåge, hopsatt av rattar i olika färger.

Så nog var Parissalongen 1950 en riktig bilutställning!

KUNGENS NYA BIL...

Forts. från sid. 16

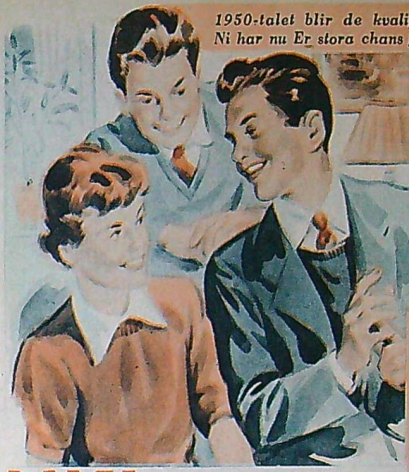
om föraren — vagnen är högerstyrd — och mellanrutan. Särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt är det värdefullt att chauffören inte behöver veva sin ruta upp och ned och det är bekvämt för passagerarna i baksätet att inte vara tvungna att luta sig framåt och »dra veven», när de vill tala med den som kör. Den sistnämnde har sina »fönsterknappar» på dörren strax till höger om ratten och i baksätet är knapparna placerade på armstöden. Också på instrumentbrädan finns manöverknappar för mellanrutan.

På samma sätt manövreras gardinen för bakrutan, men omställningen kan endast ske från förarsätet. Är det så att någon ligger bakom och bländar kungabilens chaufför via backspegeln, kan han få ned gardinen på några sekunder och på så sätt utestänga strålkastarljuset.

Till Daimlerns intressanta inredningsdetaljer hör också radioanläggningen, som omfattar två högtalare, en fram och en bak. Den bakre är inbyggd mellan fällstolarna. Manöverorganen är placerade till vänster om ratten, men det finns också en volymkontroll på val-

Forts. på sid. 37.

1950-talet blir de kvalificerades årtionde. Ni har nu Er stora chans genom NKI-studier.



NKI har 150.000 aktiva studerande — praktiskt taget i alla åldrar.

★

NKI har psykologiska anlagsprov, som få genomgås vid tveksamhet i valet av rätt kurs.

★

Varje NKI-elev får numera NKI-skolans Uppslagsbok gratis vid kursens början. Oöverderlig för alla studerande. Sveriges mest spridda konversationslexikon i ett band.

NKI-studier ger företräde

NKI-studerande gör sig gällande överallt. De studerar moderna kurser, lär sig att arbeta effektivt, är vakna och ambitiösa... NKI-betyget har anseende hos alla, som följer med sin tid.

Vid NKI kan Ni läsa fortare och hinna med mer. En trikurs i studieteknik — den första i sitt slag i Sverige — lär Er hur Ni skall studera för att få de snabbaste och bästa resultaten.

Skicka in kupongen. Ni får intressant och upplysande litteratur gratis.

Fri service fr. o. m. i dag!

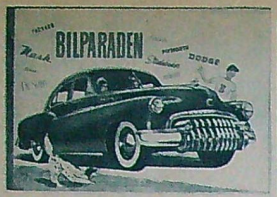
INDUSTRI OCH TEKNIK	SPRÅKKURSER	TECKNING OCH NYTTOKONST	HANDEL OCH KONTOR
Ingenjörsutbildning per korrespondens för 16 olika linjer Arbetsledarekurser med psykologi Tekniska gymnasiekurser Tekniska fackstudier för utbildning till bl. a.: — avsynare — bilreparatör — byggmästare — byggnadsritare — cellulosatekniker — chaufför — dessinatör — driftsledare — el-installatör — el-montör — flygmekaniker — förman — gjutare — gjutmästare — kemist — kontrollant — laborant — landmaskinist och sjömaskinist — maskinritare Matematikkurser — förman — verkmästare — ingenjörer Arbetsledning Maskinteknik Verkstadsteknik Gjuteriteknik Motorteknik Bilteknik Flygteknik Värme och sanitet Elektroteknik Radioteknik Byggnadsteknik Väg- och vattenbyggnadsteknik Kemi och kemisk teknologi Plastteknik Textilteknik Trä-, cellulosa- och pappersteknik Offert och försäljning Produktion o. personal	Högmoderna nybörjar- och fortsättningskurser med specialinstalade grammofonskivor i — engelska — amerikansk eng. — franska — spanska — italienska — portugisiska — ryska — tyska Snabbkurser för affärsmän, tekniker, turister m. fl. i engelska, tyska, franska och spanska	Allmän teckningslära Färglära Stoffteckning Komposition Figurteckning Landskapsteckning Textning o. typografi Specialkurser för utbildning till — illustratörer — modetecknare — reklamtecknare — möbelritare — heminredare — textilkonstnärer — guldsmeder Måleriteknik	Fullständig handelsskola per korrespondens Handelsgymnasiekurs till privatistexamen (enl. nya bestämmelser) Merkantil sjöfartsutbildning Företagsekonomi Specialkurser för utbildning till olika befattningar Stenografi: Svensk, engelsk, fransk, tysk Maskinskrivning (med hemlån av skrivmaskin) Kurser i bokföring och kalkylation för industri, grosshandel och detaljhandel Kurser i modern kontorsorganisation Handelskorrespondens Kurser i försäljning Kurser i reklam Detaljhandelskurser
	REALSKOLA OCH GYMNASIUM		SOCIALA STUDIER
	Fullständiga realexamenskurser (teoretisk linje och handelslinje) Fullständiga studentkurser (reallinje, latinlinje och nyspråklig linje) Specialkurser för studentexamen i enskilda ämnen (enl. nya reglerna om särskild prövning) Ämneskurser och klasskurser Extraläsningskurser	Speciella snabbkurser för examen eller tentamen Inträdeskurser till — folk- och småskoleseminarierna — ekogsskolorna — sjuksköterskeskolorna — Polisskolan — socialinstituten m. fl. utbildningsanstalter Kompletteringskurser för kompl. av real- och studentbetyg Muntliga preparandkurser i Stockholm	Kurser i socialpolitik och kommunalkunskap för bl. a. — socialassistenter — kommunalkamrerare Polismannakurser Ungdomsledarkurser Kurser i psykologi Musikteori

TILL NKI-SKOLAN, S:T ERIKSGATAN 33, STOCKHOLM 12

Sänd utan kostnad det nya kursprogrammet "Den fria skolan" och specialbroschyr för det som jag strukit under i kupongen. Anteckna mig även som gratisprenumerant för ett år på tidskriften På Fritid.

Namn: .....

Adress: ..... TV 21 26/10-50



BILPARADEN

★★★★ 1950 ★★★★

Innehåller 30 sidor med 38 hypermoderna bilmodeller tryckta i 6 färger på finaste kartong. Utförliga fakta om varje bil! OBS! Formatet 30×45 cm.

Beställ i dag! Pris kr. 5:—.

POSTFACK 11020 · Malmö 11

Sänd omgående mot postförskott .... st BILPARADEN à Kr 5:— + porto. Var god texta.

Namn .....

Bostadsadr. .....

Postadr. ..... TV

Byggnadsbeskrivning till

FLASKSKEPP



Efter denna lättfattliga beskrivning kan vem som helst utföra den så populära flaskmodellen. Pris Kr 2:75. Ritningar: barkskepp, skonert, fullriggare. Pris pr st Kr 1:25.

Firma ARMADA
Cedergrensvägen 43 • Stockholm 32



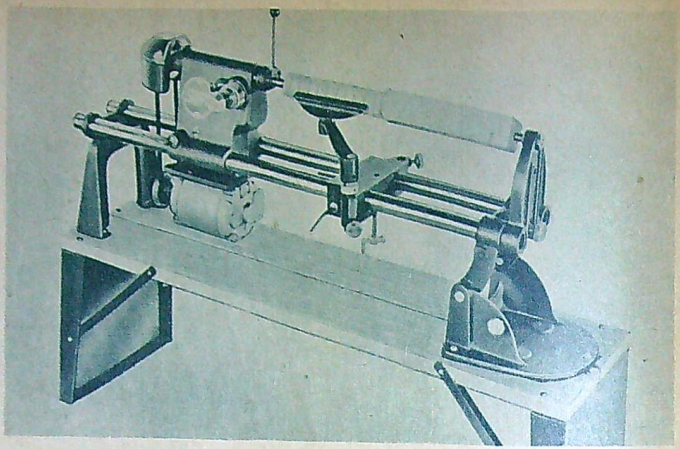
Bygg Er egen Magnetofon

Trådinspelningsapparaten är den nya sensationella uppfinningen inom radiotekniken. Med en Magnetofon kan Ni tala, sjunga och spela in vad Ni vill; Ni kan ta upp telefonsamtal. Ert favoritprogram i radio, babys första ord etc., och sedan spela upp det, när Ni önskar. Ljudet bevaras i tråden hur länge som helst men kan också »raderas bort», så att samma tråd kan användas flera gånger.

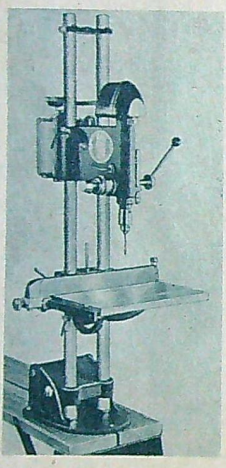
Bygg Er egen magnetofon efter våra utförliga ritningar och arbetsbeskrivningar, som vi skickar Er mot postförsk. 6:75. Alla delar till byggsatsen garanteras i lager.



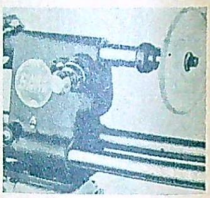
HOBBY-FÖRLAGET
Avd. T • Borås



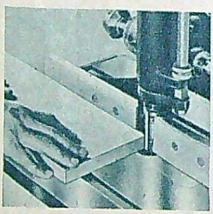
Maskinen monteras på en flyttbar bänk som man bygger själv efter ritningar som medföljer.

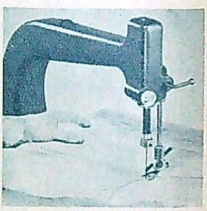






Sågbordet (t. v.) är naturligtvis höj- och sänkbart och att ändra maskinen till putsmaskin är den enklaste sak i världen.





Horisontella eller vertikala lägen spelar ingen roll. T. v. arbetar maskinen som vertikalborr, i mitten som spontmaskin i vertikalläge och längst t. h. har den så slutligen blivit en kontursåg.

MASKINEN SOM GÖR ALLT

Kombinationsmaskiner har funnits förut — maskiner som gjort allting, men som tyvärr gjort allting dåligt. Den av allt att döma fulländade kombinationsmaskinen lanseras emellertid nu i Sverige av Axel Sifvert AB, Stockholm. Den är konstruerad i Amerika, heter Shopsmith och är en lika bra träsvarv som borrmaskin, cirkelsåg, rondellslipmaskin, överfräsmaskin, rikthyvel, kontursåg eller filmaskin m. m.

Som träsvarv har Shopsmith ett dubbelavstånd av 840 mm, en dubbelhöjd på 190 mm och är försedd med handstöd, centrumdubbar och ett ställbart verktygsstöd som går att låsa i önskat läge. Detta gör att det är lätt att komma åt med svarvstålen.

Borrmaskinen har en ½ tums borrchuck och ett avstånd mellan stativ och borrcentrum på 190 mm. Maximala avståndet mellan arbetsbord och chuck är 685 mm. Matningsrörelserna på spindeln är 180 mm och bordsstorleken 370×480 mm. Spindeln är lagrad i fyra rullager.

Cirkelsågen är försedd med klyvanhåll med mikrometerinställning och geringsanhåll med graderad skala. Sågklingans diameter är 200 mm och största sågdjup 56 mm. Bordets storlek är 370×480 mm, men för sågning av längre arbetsstycken och större skivor finns ett extra stödbord.

Rondellslipmaskinen har en 12 tums slipрondell och ställbart anläggningsbord med geringsanhåll. Genom att vända slipskivan kan man använda den för slipning också utanför prisman.

(Forts. på sid. 3.)

nötspanelen under vänstra sidorutan längst bak. Där sitter för övrigt också en cigarrettändare. Det förtjänar även att nämnas att radioantennen är placerad under vänstra fotbrädan.

Luftkonditioneringen är givetvis även den förstklassig och omfattar tre uttag för varm- eller friskluft. Ett under instrumentbrädan — därifrån leder på vanligt sätt ett par slangar upp till vindrutan —, ett under baksätets högtalare och ett litet i form av en smal springa ovanför högra armstödet. Liksom radion kan värmen regleras från bakre avdelningen...

Att inredningen är av förnämligast tänkbara slag är väl nästan onödigt att nämna. Alla paneler är av valnöt och klädseln är där bak utförd i ett om moccaskinn påminnande tyg. Framsätet är självklart klätt med skinn.

På tal om framsätet, så är faktiskt detta det enda vi skulle vilja anmärka på. Det är alldeles för trångt. Chauffören besväras kanske inte så mycket, eftersom han kan »svänga» på sig litet genom att ratten är ställbar, men för kungen, som helst sitter där fram, är det säkerligen för trångt om saligheten. Inte minst märks detta, när man skall kliva in.

Till slut några av den kungliga bilens viktigaste data:

Motor: 6-cylindrig, cylinderdiameter 86,09 mm, slaglängd 120,15 mm, volym 4.095 cm³, effekt 110 hk vid 3.600 varv/min, kompression 6,3 : 1, stötstångsstyrda toppventiler, enkel fallförgasare.

Växellåda: preselektiv med fyra hastigheter framåt samt back.

Fjädring: individuellt fjädrande spiralfjädrar fram och länggående bladfjädrar bak.

Bromsar: Girlings hydro-mekaniska (hydrauliska fram och mekaniska bak).

I övrigt märks höj- och sänkbar ratt och automatisk smörjning av chassiet. Det elektriska systemet är på 12 volt. Bensintanken rymmer ca 80 liter. Hjulbasen är 3,5 m.

HUR FORT ÅKER KUNGEN... Forts. från sid. 17

strumentbrädan. Där har han också låtit montera en silverplåt, i vilken bilsternas skyddshelgon S:t Christopher är ingraverad. Kungen brukar också sköta om radion, som han nästan alltid har påkopplad.

Talet om att kungen vill åka fort är inte riktigt sant, säger hr Andersson. Det är nämligen ytterst sällan han får hålla högre hastighet än 90 km/t och även på bra väg med fri sikt brukar visaren peka på 80. »Hör du akta dej», kan kungen säga ibland, om han tycker att det går för fort eller om någon skulle dyka upp på vägbanan.



Kungen var storbelåten när han nyligen premiäråkte nya Daimlern för att hälsa på prinsessan Sibylla på Slottet.

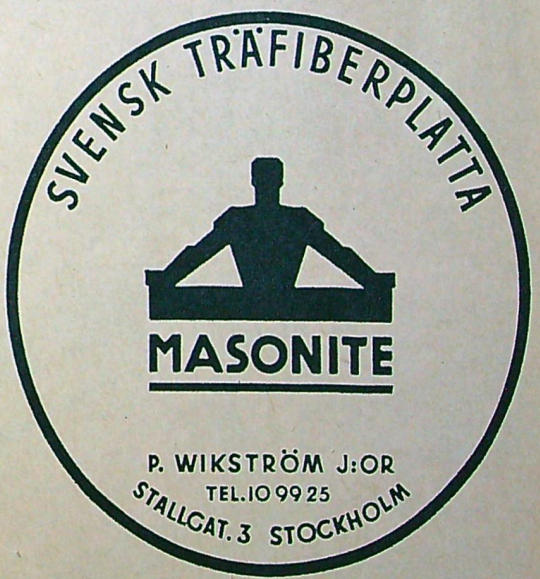
Han är också mycket rädd om sina bilar och särskilt när »Cadillacen» var ny. »Akta bilen», var det inte ovanligt han förmanade nyfikna undersåtar när de skockades omkring den. Så nog är »våran kung» bilmindet alltid och nu väntar han på att han skall bli så pass stark igen, att han kan få ge sig ut på fler turer i sin Daimler »Twenty Seven».

BILSERVICE HÄR OCH DÄR... Forts. från sid. 18

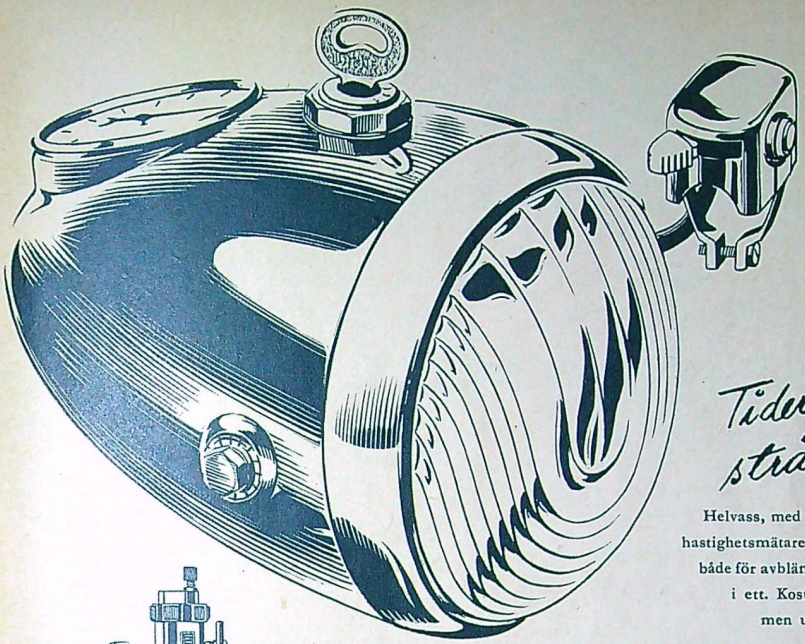
het, men det lilla jag sett av deras sätt att handskas med motorer tyder tvärtom på kunnighet och intresse. De släpper allt de har för händer för att hjälpa en förbifarande turist och det går med en ganska enastående fart. Inte så snabb men lika säker är servicen i Holland. Vi fick punktering under en nattkörning och beslöt att försöka få femte ringen lagad vid första bästa tillfälle. Vi kom till Zwolle kl. 4 en söndagsmorgon och enda tillgängliga garaget i hela stan var fullt med bussar som skulle ha översyn före söndagsutflykter. Tre mekaniker var i tjänst och en åtog sig omedelbart den trasiga ringen. Det visade sig att däcket var i så dåligt skick att det borde bytas ut. Efter ett långvarigt sökande hittade han ett däck med passande dimensioner och ringde sedan upp chefen vid 5-tiden för att höra om han fick sälja det. En kvart senare var chefen själv nere i verkstaden i pyjamasjacka och långbyxor och sålde däc-

Forts. på sid. 40.



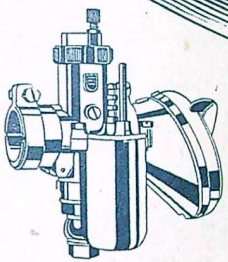



FLYGSOLDAT 113 BOM
AV 2418 BJARRE.
BOM! KOM IN I KÖKET Å HJÄLP TILL ATT BÄRA DISK!
DOM HÄR TALLRIKARNA SKULLE BÄRAS UPPFÖR TRAPPAN SA HAN
PÅ TAL OM DOM DÄR FLYGANDE TEFATEN SÅ TROR JAG FULLT Å FAST ATT DOM VERKLIGEN EXISTERAR!
HA HA HA! FLYGANDE TEFAT — NAIVT — FÅNIGT — HA HA HA!
NU KÅN DU MED EGNA ÖGON SE DE FLYGANDE TEFATEN
LEO FALK
EFTER EN VECKAS VILA ÅR MERKURIUS-ÄVENTYRET ETT MINNE BLOTT...
GRATULERAR FALK! DET VAR FINA FILMER NI TOG PÅ MERKURIUS!
SÅ, EN DAG...
URSÄKTA ATT JAG STÖR MEN DOKTOR STEEN ÖNSKAR TALA MED FALK!
DOKTORN SÖKTE MEJ!
JA VI HAR TAPPAT KONTAKTEN MED EN AV VÅRA EXPEDITIONER I DJUNGELN.....
JAG ÖNSKAR ER HJÄLP FÖR EFTERFORSKNINGEN!
GOTT-- GE MEJ EXPEDITIONENS FÄRDPLAN--- JAG STARTAR OM EN TIMMA!
H-M-M---TERRÄNGEN VERKAR OLÄNDIG ..... FULL AV STORA VATTENDRAG!- BÄST ATT TA EN AMFIBIETRAKTOR...!
TRAKTORN LASTAS MED PROVIANT OCH FÖRNÖDENHETER....MEDAN FALK VÄLJER UT NÅGRA MEDHJÄLPARE....



Tidernas strålkastare

Helvass, med plats för inbyggnad av hastighetsmätare och med kontakt både för avbländning och signalering i ett. Kostar med kontakt, men utan mätare 68 kronor.



Busvass förgasare

är killarnas samstämmiga omdöme om den här Pal-modellen. Vi har ännu ett par förgasartyper lämpliga för olika cykelmodeller.

Skapliga prylar till knarren



Signalhorn

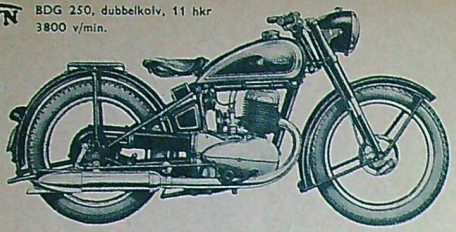
som hörs och märks

Hesselmans har utrustning för alla bågar. Samma grejor som finns som standardutrustning på dom tjeckiska märkena Java och Cz. Utöver den stora strålkastaren har vi flera mindre och billigare, men av samma höga kvalitet från de berömda PAL-fabrikerna.

HESSELMAN

HESSELMAN MOTOR CORP. AB, STOCKHOLM

TWN BDG 250, dubbelkolv, 11 hkr
3800 v/min.



Generalagentur för:

ROYAL ENFIELD
TWN - ZÜNDAPP
HARLEY DAVIDSON

Reservdelar - Tillbehör

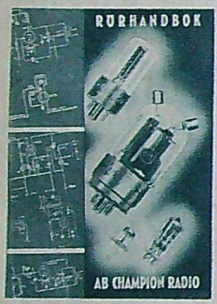
Renovering av motorer och växellådor

MK

Den verkliga motorcykelspecialisten

A.B. MOTORKRAFT

Växel 21 68 23 STOCKHOLM Regeringsgatan 89 11 60 34 Utställning: Nybrokajen 17 11 60 35



CHAMPIONS NYA RÖRHANDBOK

har nu utkommit. Den innehåller över 800 olika amerikanska och europeiska radiorör med datatabeller, sockelkopplingar och storleksuppgifter. Insänd nedanstående kupong så erhåller Ni rörhandboken omgående.

AB CHAMPION RADIO

Rörstrandsgatan 37, Stockholm Telefon växel 22 78 20
Filial: Nordhemsgatan 62, Göteborg Telefon 12 37 17, 14 27 17

CHAMPION RADIO

Till AB CHAMPION RADIO • Rörstrandsgatan 37 • Stockholm
V. g. sänd mig Eder nya rörhandbok. Likviden uttages mot postförskott kr 1:75 + porto.
Namn .....
Bostad .....
Postadress .....TV

Bilreparatörskurser 2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 31 okt., 27 nov. 1950 o. 8 jan. 1951.

Svetsningskurser 8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 31 okt., 27 nov. 1950 och 8 jan. 1951.

Handelskurser 5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 30 januari 1951.

Prospekt och upplysningar mot två porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA
Döbelnsgatan 9 Skövde Tel. 1249

Forts. från sid. 37

ket för underpris. Det var knalt med valutan nämligen. Man tänker ganska vänliga tankar om Holland efter en sådan erfarenhet.

Tyskarna har ju rykte om sig att vara goda mekaniker, men den långa avspänningen under Hitlertiden med nästan uteslutande inhemska vagnar att praktisera på, har gjort dem ganska osäkra på utländska bilar. De kan med stigande förvåning stå på huvet i motorn en lång stund och sedan sätta upp ett förvirrat anlete och rycka på axlarna. Men utrustning och verktyg finns det åter gott om i varje fall i de större verkstäderna.

Kontentan av denna föga fackmannamässiga översikt blir i alla fall den att kontinental bilservice ingalunda står den svenska efter. Som turist i Västeuropa behöver man aldrig ängslas för att inte få fullgod bilservice. Sådan finns tvärtom i överflöd. Bilverkstäderna ligger så ofantligt mycket tätare därnere än här hemma i Sverige.

DEN OMVÄNDER... Forts. från sid. 19

om. TV lät därför ett flertal motorcykelkunniga personer provköra AJS »Spring Twin»-modell, och det framkom då som en ganska enstämmig uppfattning att detta var den trevligaste, mest lättkörda och förtroendeingivande tvåcylindriga maskin av denna typ de hittills hade kört! Det betyder att TV:s motorcykelrecensent har allmänt medhåll bland sakkunnigt folk, när han ger AJS »Spring Twin» det högsta betyg, som kan förlänas en maskin i denna klass.

Motorn arbetar sällsynt vackert efter hela varvskalan, och man har aldrig en obehaglig känsla, som lätt infinner sig när man kör vissa maskiner av samma typ, av att motorns varvtal är för högt och att det bara är en tidsfråga innan den skär ihop. Varvtalet håller sig hela tiden inom för hörsel och känsel fullt förtroendeingivande områden. Motorn spinner tyst, men har ett ettrigt sting i ljudet vid acceleration. Eftersom det exemplar TV provkörde inte var inkört, hade vi ingen möjlighet att göra accelerationsprov eller prova toppfarten, men så mycket kan sägas att accelerationen är fullt i klass med vilken annan 500:a som helst, och om toppfarten räcker det att nämna att man vid 80 km/t har ca 3 mm pådrag av gasen, som ingalunda är av någon snabbgastyp. Ur acceleration- och fartsynpunkt kommer AJS »Spring Twin» inte att bli en besvikelse för den mest krävande »fartdåre»!

Det finns de som säger att motorcykelkonstruktionerna inte gått mycket framåt under årens lopp. Till dem skulle vi vilja rekommendera en tur på en äldre maskin utan bakhjulsfjädring och därför en färd över stock och sten med tvåcylindriga AJS. En mjukare och bekvämare teleskopfjädring för bakhjulet har vi hittills inte prövat. Men samtidigt som denna fjädring är en av nya AJS' förnämsta detaljer är den också en stor svaghet. Den visade under vår omfattande provkörning tydliga tendenser att slå igenom med passagerare på »bönpallen» och vidare att slaka bakkedjan något. Denna fjädring torde passa Englands ypperliga vägar bra, men för svenska vägar är den, med den justering som TV:s provmaskin hade, inte lämplig. Men bekvämt åker man som sagt.

Fjädringen är faktiskt det enda vi kan kritisera på nya AJS. Väghållnings- liksom köregenskaperna är av sådan klass att de skvallrar om att maskinen kommer från tillverkaren av en av Englands segerrikaste trials- och scramblemärken. Balansen är fantastisk, man sitter ganska högt och har fullkomlig kontroll över maskinen med knäna. Maskinen är f. ö. så lätt att hålla även när den står stilla och när man skall dra upp den på bakstödet att man ängsligt frågar sig var fabriken har trollat bort några tiotal kilo. Att man har med en bakhjulsfjädrad, tvåcylindrig 500:a att göra, skulle ingen kunna gissa med förbundna ögon!

AJS »Spring Twin»:

Motor: Tvåcylindrig toppventilmotor med cylindrarna stående vid sidan av varandra. Mått: 66 mm diameter och 72,8 mm slaglängd. Cylindrarna är helt separata och vevaxeln, lagrad i tre lager, speciellt stabil med ovanligt kraftigt balanspartl.

Smörjning: Torrsump med två kugghjulspumpar.

Kraftöverföring: Kedja motor — separat växellåda (4 utväxlingar). Flerskivig koppling.

Vikt: 165 kg.

Generalagent: AB Hans Osterman, Stockholm.

Pris: Ca 3.100 kr.

Teknisk beskrivning: TV nr 4/1940.

KÖRSÄKER OCH SLITSTARK... Forts. från sid. 20

typer. Bromsarna är utmärkta för normalt bruk och fullt tillräckliga vid nödstopp, varvid de kräver relativt stort pedaltryck.

Härtill kommer en förnämlig åkkomfort. Urusel vägbana framkallar en lätt darrning hos kylarknappen, det Forts. på sid. 42.

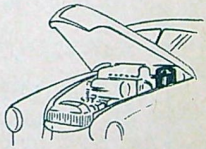
Nyhet för Sverige

AUTO-MATO

den praktiska bilkastrullen har kommit



- AUTO-MATO kokar maten medan Ni kör
- AUTO-MATO kan monteras på alla bilar
- AUTO-MATO medför inga extra driftskostnader eller extra slitage på bilen



Auto-Mato består av en cylinder med dubbla väggar. Ytterhöljet är försett med kopplingar för kylvattnet, bottenskruv för avtappning och rengöring, fästanordning samt lock. Mellan den inre och den yttre manteln cirkulerar vattnet som åstadkommer uppvärmningen.

Auto-Mato monteras lämpligast under motorhuven. Den kan också placeras på annan plats i bilen, men av uppvärmningstekniska skäl är det bäst att ha den så nära motorn som möjligt.

Auto-Mato kostar 33:— exkl. montering.

AUTO-MATO

värmer vatten 80-gradigt på 30 minuter.

kokar kaffe på 30 minuter (snusmalet kaffe eller Nescafe).

kokar ägg löskokta på 35 minuter och hårdkokta på 45 minuter (i förut uppvärmt vatten).

värmer konserver eller lagad mat i burk 80-gradigt på 45 minuter.

kokar potatis småskuren på 90-120 minuter.

Auto-Mato är idealisk för alla. Droskchaufförer på sitt nattpass, lastbilschaufförer, turisten och söndagsbilisten har alla stor nytta av en Auto-Mato.

AUTO-MATO SÄLJES PÅ IC-STATIONER LANDET RUNT

och andra välsorterade tillbehörsfirmor

TEKNIKENS VÄRLDS varumarknad

Under denna rubrik införes radannonser för en kostnad av 1:50 per rad. Likvid insättes på postgiro nr: 1111. **Manuskripten måste vara tydligt skrivna.** Tidningen ansvarar ej för otydligt skrivna manuskript.

TILL SALU

LÄTTVIKTSÅKARE! Är det något som felar, så har vi alla delar. Ny katalog m. porto. Ivan Höök, Sägen. Tel. 30, 31.

KAMERA Welta 16 bilder 4.5×6 cm film 6×9. Objektiv Steinheil Cassar 1:2,9 f = 7,5 1—1/250 sek. Compur med beredskapsväska. B. Swenson, BL 781, Kallinge.

1 ST PROPELLER från Flygvapnets Skolflpl Sk 14 till salu, trä, diameter 2,5 m, nymålad, i gott skick säljes eller bytes mot förslag. R. T. Lundh, Box 904, Karlsborg.

Nya UKV-sänd.-mott. USA RT19/ARC4 150 Mc Rx 13 rör, Tx 7 rör m. S32 o. 2 st 6L6 mod. Enkla bygga om t. 2 mtr. amatörstn. 150:— utan rör. Ev. byte kamera. Hans Goldschmidt, Odengatan 38, Stockholm. Tel. 32 05 38.

FLYGPLAN önskas köpa. Gärna haverriskadat. Svar till »Privatflygare».

VEVHUS med balans och vevstake t. BSA 500 cc m/28 sid. i gott skick 45:—. Förgasare till 500 cc 20:—. G. Axelsson, Box 423, Kungälv.

DIVERSE

Ägare av lättv-mc. Cylindrar borras. Prisl. över delar till lv. och mc. sändes mot svarsporto. Be-Ge-Motor, Sibräcka

Johnssons & Johanssons Elektriska

Tel. 4 18 RONNEBY Tel. 4 18

Utför alla elektriska installationer.
Försäljer elektr. apparater, elektr. armatur m. m.

Gustafssons Bryggeri,

Sandarne,

rekommenderar sina tillverkningar av Måltidsdricka, Klass 1, Vichyvatten och läskedrycker.

— Tel.: Söderhamn 62 16 —

Forts. från sid. 40.

är allt man märker av ojämnheterna, och ändå är vagnen nästan helt fri från de gungande rörelser som är vanliga hos bilar med mycket mjuk fjädring.

Vid omkörningar på landsväg önskar man sig emellanåt litet extra krut i motorn, men det är mycket enkelt att gå ned på den effektivt synkroniserade tredje växeln. Den ger hygglig acceleration till och förbi 80-km-strecket. Växelspaken är av den äldre typen, som sticker upp från golvet mitt i vagnen.

Motorn är smidig och de hos en fyrcylindrig maskin ofrånkomliga vibrationerna är skickligt neddämpade. Stor omsorg har också nedlagts på att isolera karosserilet mot vägljud och motorljud. Slitstyrkan tycks vara väl tillgodosedd genom måttlig kolvhastighet och kromplätering av den översta kolvringen i varje cylinder.

Mercedes-Benz 170 S är en av de få bilar, i vilka man åker utsökt bekvämt oberoende av vägbanans tillstånd. Den kan inte karakteriseras som kvick, men är en snabb landsvägsvagn och ett smidigt stadsfordon. Under dess konservativa exteriör finns ett skickligt konstruerat chassi av modernaste snitt. Den präglas av diskret gedigenhet i såväl utförande som bruksegenskaper.

Data om Mercedes-Benz 170 S:

Typbeteckning: 170 S Sedan.

Tillverkare: Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Tyskland.

Generalagent: Philipsons Bil AB, Stockholm.

Pris: 14.500 kr plus 50 kr för leveranstrimning, inklusive värmesystem. Radio (Becker) ca 850 kr extra.

Övriga modeller: Cabriolet B (5-sitsig) 17.075 kr, Cabriolet A (2-sitsig) 19.470 kr.

Bilskatt: 170 kr.

Karosseri: Helt av stålplåt med svetsade fogar. Fyra dörrar med hissbara fönster och samtliga gångjärn på mittpelaren; separata framsäten, fem sittplatser, bagagerum i bakänden, åtkomligt genom en lucka utifrån.

Ram: Av ovala stålrör, helt svetsad.

Fjädring: Separatfjädring för alla hjul, fram med tvärgående länkar, bak med svängaxlar; spiralfjädrar och teleskopstötdämpare för samtliga hjul.

Styrning: Styrväxel med skruv och rulle, ratten på vänster sida, 3 rattvarv mellan fulla framhjulsutslag. Vändcirkelns diameter 11 m, mätt vid yttersidan av framhjulsdäcket.

Bromsar: Hydrauliska, handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulsbromsarna.

Elanläggning: 6 volt.

Motor: Fyrtakt, radmotor, 4 cyl. 75×100 mm, slagvolym 1,767 lit, 52 hk vid 4.000 varv/min, motsv. 29,4 hk pr lit. slagvolym. Sidventiler; vattenkylning med pump och termostat, batteritändning.

Kraftöverföring: Bakhjulsdrift; enkel torrlamellkoppling, 4 växlar framåt; ettan 17,6: tvåan (synkr.) 10: trean (synkr.) 6,2: fyran (synkr.) 4,375. Växelspaken på golvet i vagnens mittläge.

Mått: Axelavstånd 2,845, längd 4,455, bredd 1,684,. höjd 1,61 m. Ringdimension 6,40×15 tum.

Vikt: Tjänstevikt (körklar, med förare) 1.320 kg. Vagnvikt körklar pr sittplats 245 kg.

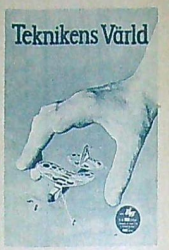
Prestandafaktorer: Effekttal 39,4 hk pr ton tjänstevikt, kolvhastighet vid 1.000 varv/min 3,22 m/sek; fart pr 1.000 varv/min på fyran 28,2 km/t, på trean 19,9 km/t.

AMERIKANSKT TILL SVERIGE... Forts. från sid. 21

bärande kaross i stil med Airflyte. Den kommer senare även i herrgårdsvagnsmodell. Priset för Nash rör sig mellan 16.500 och 19.000 kr beroende på utrustning. Den lilla modellen är även billigare än övriga amerikanska vagnar om man räknar med att i priset, vilket siffermässigt sett dock är något högre, ingår radio, luftkonditionering, elektrisk klocka m. m.

Hos Philipsons dotterbolag, **AB Svenska Bilfabriken** i Augustendal utanför Stockholm, står man just i begrepp att börja sammansättningen av **Dodge** i tre olika modeller. Den större **Coronet** med 3,14 m hjulbas och en 6-cyl. 103 hk stark motor, den mindre Kingsway Custom med tre meters hjulbas och 97 hk motor samt en 7-sitsig taxi-modell. Pris 14.000—20.000 kr. Detsamma gäller för generalagenten för ett par andra av Chrysler-koncernens märken, **Plymouth** och **Chrysler**, **AB Nyköpings Automobilfabrik**, vilka inom den närmaste framtiden kommer att starta sammansättningen. Priserna? Ja, ca 14.500 kr för Plymouth och ca 18.500 för Chrysler.

En annan verklig nyhet, som väntar på att bli presenterad för en bilintresserad svensk allmänhet är **Kaiser-Frazers** 51:or. Om föregående modeller av detta märke var fula och formlöst bulliga så är de nya, åtminstone för Kaisers vidkommande, desto mer eleganta, men så har de också »anatomiska» linjer, som fabriken kallar den nya stilen. Hjulbasen är för Kaiser exakt tre meter, eller 50 cm längre än för den lilla »Henry J», som också den kommer så småningom. Motorn har blivit starkare och ger nu 115 hk. Mot extra kostnad kan man, åtminstone i USA, få sin Kaiser 51 med Hydra Matic automatiska transmission — f. ö. samma som finns hos Cadillac. Generalagenten: **Ostermans Motor AB** vet dock ännu ingenting om priset.



NÄSTA NUMMER UTKOMMER DEN 9 NOVEMBER!

A.-B. Skåne-Exporten

KLIPPAN

Möbler - Mattor - Gardiner
Alltid välsorterat lager
Gör ett besök! Det lönar sig
Tel. 2 43, 3 43 • Storgatan 45

Stil och kvalitet

kännetecknar allt från

EJES MÖBLER AB

Brogatan 24, Halmstad. Tel. 51 54



Katalog nr 5 för 1950

Innehåller massor av olika modellplan, motorer, verktyg och material. Balsa och äkta Dunlop gummisnodd ständigt i lager. Läs i katalogen om den stora flygtävlingen. Mots. 40 öre i frim. o. skriv i dag till

TORE HAGLUND & Co.
Modellflygindustri
HOFORS • Telefon 820

Sänd mig katalog nr 5. 40 öre bifogas i frimärken.

Namn .....
Bostad .....
Adress .....

ÖRNSKÖLDSVIKS STADS TEKNISKA SKOLA, ÖRNSKÖLDSVIK

Statsunderstödd. Teknisk utbildning på 2½ år. Maskin-, elektro-, husbyggnads- och kemisk teknisk fackavdelning. Begär prospekt.



Lockheedfabrikernas hyperextrema och överljudsnabba XF-90 skall nu serlebyggas.

ÖVERLJUDSJAKT ÄR VERKLIGHET

Både det amerikanska flygvapnet och flottflyget har nyligen samtidigt offentliggjort sitt med stort intresse motsedda val av kommande standardtyper av jaktplan ur den rika flora av experimenttyper, som under det senaste åren genomgått jämförande prov i syfte att utröna respektive konstruktioners kvalité ifråga om stigförmåga, fart, räckvidd och stridsvärde.

Största intresset har onekligen varit knutet till valet av flygvapnets kommande »penetration fighter», ett jaktplan avsett att operera långt inne över fientligt territorium, för eskort av bombplan och liknande uppdrag. Valet föll härvid på Lockheed-fabrikernas hyperextrema tvåmotoriga konstruktion XF-90, vars skarpaste konkurrent var Mc-Donnells likaledes tvåmotoriga XF-88. XF-90 är otvivelaktigt den snabbare av dessa båda typer och lär enligt officiella uppgifter kunna prestera hastigheter över ljudets med tillhjälp av motorns efterförbränningsaggregat, dock endast momentant på grund av detta aggregats oerhörda bränsleförbrukning.

XF-90 som vad utseendet beträffar utmärker sig genom sin sylvassa nos och kraftigt pilformade vingar (35 grader), blir enligt amerikanska uppgifter det första överljudsjaktplanet i världen med en toppfart motsvarande ett Mach-tal av 1,2 och en marschfart i närheten av Mach-tal 1,0. Planet har en flygsträcka av omkring 3.200 km och en topphöjd överstigande 15.000 m.

Hur stora serier man tills vidare bestämt sig för i fallet XF-90 är ännu inte känt, men med kännedom om nuvarande anskaffningspolitik skulle det förvåna om den första beställningen omfattar mer än 150 flygplan. En ny typ brukar dock i allmänhet hinna att figurera i åtminstone två anskaffningsprogram innan leveranserna kan börja och om inget oförutsett inträffar kan man nog räkna med inneliggande beställningar för mellan 250 och 300 flygplan när leveranserna kan börja — uppskattningsvis våren 1952.

Nästa nya jaktplantyp, som av USA-flyget fått klassificeringen »standard», är North American-fabrikernas splitternya F-86D, vilken provflögs så sent som i januari i år. F-86D är den första ensitsiga konstruktionen i klassen »all-weather fighters». Man lär hoppas att så småningom kunna ersätta nuvarande tvåsitsiga plan i denna kategori med F-86D eller utvecklingsformer av denna typ.

XF-93 är den tredje stora modifieringen av F-86:an, som nu i stort antal produceras för USA-flyget och som innehar titeln »världens snabbaste jaktplan» med en under internationellt föreskrivna former uppnådd toppfart av drygt 1.079 km/t. XF-93 skiljer sig förutom ifråga om motorutrustningen, som utgörs av en Pratt & Whitney-byggd Rolls-Royce Tay med 2.700 kg dragkraft i stället för den ursprungliga Allison-byggda J-47 på 2.270 kg, bland annat även genom delade kroppsluftintag och längre flygkropp. Anledningen till den förlängda kroppen ligger i installationen av ett efterförbränningsaggregat, som tillsammans med J-48:an väntas ge XF-93 en enorm stighastighet och en toppfart i närheten av ljudhastigheten.

Med F-90 och F-86D i serieproduktion, kommer det amerikanska flygvapnet inom kort att förfoga över en ansenlig kollektion reajaktplan för olika slags uppgifter. Typ floran utgörs ifråga om **dagjaktplan** av följande typer: F-80, F-84 och F-86. **Natt- eller allväderjaktflyget** representeras av typerna F-89, F-86D samt F-94. En ny kategori, som sannolikt inom kort kommer att införlivas med flygvapnet, är **ortsförsvarsplanet** eller »intercepter fighter».

Den i detta sammanhang egentligen enda aktuella jaktplantypen är Republic-fabrikens hyperextrema XF-91, som enligt uppgifter i amerikansk fackpress lär stiga bättre än t. o. m. engelsmännens Avon-utrustade upplaga av Meteor, som för någon tid sedan klättrade till 12 kilometers höjd på endast 4 minuter!

Flottflygets nyanskaffningar går i första hand ut på ytterligare beställningar av redan seriebyggda typer, däribland Grumman F-9F och McDonnell F-2H. För den närmaste framtiden har emellertid flottan beslutat sig för den extrema Chance Vought-konstruktionen F-7U Cutlass. Denna är emellertid för närvarande inte klar för masstillverkning, då man planerar att installera två Westinghouse-motorer av den helt nya typen J-46, som lämnar en dragkraft av 2.700 kg vardera. Med dessa motorer väntar man farter överstigande ljudets hastighet. För närvarande är endast 19 plan av denna typ under byggnad, men en beställning av något hundratal plan lär vara nära förestående.

1951 kommer av allt att döma att bli ett inom jaktflygutvecklingen lika händelserikt år, som någonsin 1950. Under året räknar man nämligen med följande »överljudsdebuter» enbart på flottflygets område: Douglas XF-4D, Grumman XF-10F samt Mc Donnell XF-3H, alla utrustade med motorer med dragkrafter av omkring 4,5 ton.

LOCKHEED F-90

Amerikanskt långdistans attack-jaktplan

Tillverkare: The Lockheed Aircraft Corp, Burbank, Kalifornien, USA.

Föregången av ett intensivt forskningsarbete med modellförsök såväl i vindtunnel som friflygandee, tog första prototypen till F-90 luft under sina vingar den 4 juni 1949 vid flygbasen Andrews i Kalifornien.

Den är avsedd att operera längt innanför fiendens linjer och har för den skull lång flygsträcka, hög fart och stark beväpning. Med en flygvikt som ligger vid ca 12 ton är det ett av de tyngsta ensitsiga jaktplan som hittills konstruerats. Den oerhört tunna vingen är uppbyggd kring ett flertal styva balkar av en ny stållegering, och har en pilform på 35 grader. Även stjärtpartiet är kraftigt bakåtsvept. De båda reamotorerna ligger sida vid sida i flygkroppen och beräknas i serieversionen ge betydligt större dragkraft än prototypens 1.362 kg. Två bränsletankar i kroppen, ihåligheter i vingen och kastbara vingspetstankar ger planet en flygsträcka på omkring 3.200 km. Förarplatsen är försedd med tryckkabin och katapultstol. Radar ingår i planets ordinarie utrustning, varför beväpningen flyttats ner till kroppens undersida. Flyggenskaperna rapporteras likna F-80 Shooting-Star's.

Huvuddimensioner: Spännvidd 12,14 m, längd 17,10 m, höjd 4,88 m.

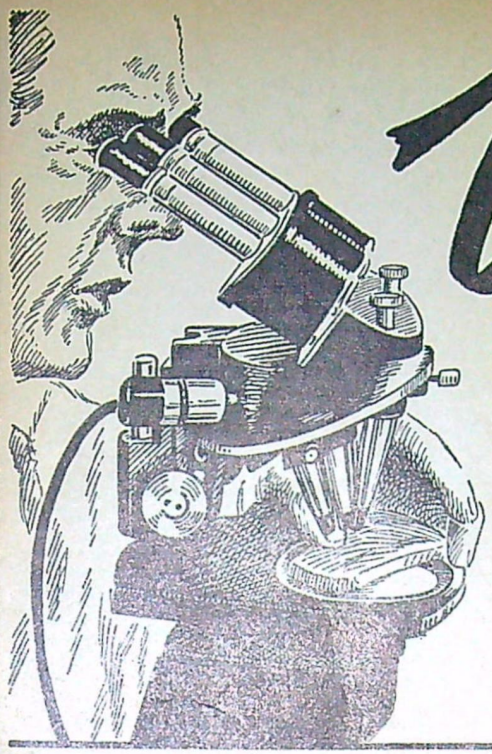
Motorer: Två Westinghouse J-34WE-22 axial-reaggregat med vardera 1.362 kg statisk dragkraft.

Prestanda: Marschhastighet ca 1.100 km/t (0,9—1 Mach), flygsträcka högst 3.200 km.

Vikter: Flygvikt ca 11.750 kg, med överlast 12.800 kg.

Beväpning: Sex 20 mm akan + raketprojektiler.





Vår tids nya uppfinningar

VETENSKAPENS TRIUMFER

DET TJUGONDE ÅRHUNDRADETS EPOKGÖRANDE UPPFINNINGAR

12 stora rikt illustrerade häften med 1 häfte pr månad à kr. **4:00**

Vetenskapens triumfer

Vad man än kan ha för mening om den tid vi lever i, kan man inte komma ifrån att det tjugonde århundradet är mer spännande och intressant än någon annan epok i historien. Detta beror huvudsakligen på de oerhörda framstegen inom vetenskap och teknik, vilka inte blott griper in i vårt dagliga liv, utan även förändrar det helt.
Ett bokverk, som beskriver vår tids nya uppfinningar, kan därför helt enkelt inte undgå att bli en ovanligt intressant och fängslande läsning, som i fråga om dramatik och spänning kan mäta sig med den bästa roman.

Vår tids nya uppfinningar

är ett fullt pålitligt och trovärdigt uppslagsverk, som Ni kan ha nytta av i tusentals spörsmål. Det är skrivet av ett stort antal framstående vetenskapsmän, fackfolk och tekniker, som var på sitt område representerar den största sakkunskap under ledning av ingenjör Eugene Wolfson.

Alla de 100-tals ämnen

som verket omfattar behandlas på ett populärt och lättfattligt sätt. Atomtidsålderns revolutionerande problem kommer att fånga Ert intresse och Ni kommer att inse att VÅR TIDS NYA UPPFINNINGAR är ett av de mest betydelsefulla verken i Er boksamling och väl förtjänar en hedersplats på bokhyllan. Priset är synnerligen överkomligt, och tack vare att VÅR TIDS NYA UPPFINNINGAR utges i form av häften underlättas betalningen i hög grad. Sänd därför in vidstående kupong omedelbart — Ni kommer aldrig att ångra Er!

Verket består av 12 rikt illustrerade häften i format 27×20 cm. Det levereras med 1 häfte i månaden till ett pris av 4:— kr. per häfte.

Ni kan även beställa det hos Er bokhandlare.

BOKFÖRLAGS AB GEFION, Stockholm 29.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

LÄKARVETENSKAP *(1 häfte):*

Sulfonilamid — Penicillin — Streptomycin — Hormoner.

ATOMENERGI *(2 häften):*

Radioaktivitet — Atomens inre byggnad — Atomklyvning — Jämförelse mellan energiutvecklingen vid atomklyvning och vid normala kemiska processer — Atombomben — Atomenergiens användning för fredliga ändamål — Atomklyvningsanläggning i laboratorier och inom industrin — Biprodukter vid klyvningsprocesserna och deras användning.

RADIO och FILM *(1 häfte):*

Radio — Frekvensmodulerad radio — Tidningsöverföring genom radio — Fjärrsyn — Radar — Decca. Färgfilm — Tredimensionell film — Fotografiapparater med framkallning i apparaten — Elektromikroskopet.

NYA MATERIAL *(1 häfte):*

Plastic — Den molekylära uppbyggnaden — Användningssätt — Vattenfast papper — Den grafiska industrin. Nylon — Kaseinull — Buna-gummi. Specialstål — Höglegerat stål — Skärmetaller — Permanentmagnetiskt stål — Aluminium och dess legeringar.

HUSET I DAG *(1 häfte):*

Husbyggnad — Fabrikstillverkade betongväggar och -bjälkar — Betong- och stålskeletthus m. m. Köket — Det elektriska köket — Tryck-kokare — Diskmaskiner — Automatiska tvättmaskiner — Kylskåp — Djupfrysning. Uppvärmning — Strålvärme — Oljeeldning — Apparatur till d:o — Fjärruppvärmning — Kraft-värmecentraler — Elektriskt uppvärmda täcken och flygdräkter. Belysning — Lysämnesrör.

TRANSPORTVÄSENDE *(1 häfte):*

Fartyg — Fartygsbyggnad — Svetsade fartyg — Seriebyggda — Specialfartyg — Tankfartyg — Lossningsanordningar. Järnvägar — Elektrifierade järnvägar — Snabbtåg. Bilar — Jeeps — Trucks — Bulldozers — Vägbyggnad — Vägbyggningsmaskiner. Flygplan — Passagerarplan — Transportplan.

MASKINTEKNIK *(1 häfte):*

Gasturbinen — Gasturbinen som stationär maskin, som drivkraft för lokomotiv, som flygmaskinsmotor, som reaktionsmotor samt som kombinerad propeller- och reaktionsmotor. Material.

KRIGETS TEKNIK *(2 häften):*

Flygvapnet — Jakt-, bomb- och specialplan — Raketplan — V-vapen — Raketkanoner — Rakethandvapen — Hangarfartyg — Raketkanonfartyg — U-båtar — Moderfartyg för u-båtar. Minor, akustiska och magnetiska — Minutläggning från fartyg, u-båtar, flyg — Minsvepning. Kulsprutepistoler — Gevärsgranater, Stridsvagnar.

GRUVDRIFT *(1 häfte).*

Gruvdrift — Tunnelbygge.

INLEDNING *(1 häfte):*

Allmän översikt — Bokstavsregister.

Kan insändas i öppet kuvert med 10 öres porto
Kupong till **BOKFÖRLAGS AB GEFION**
Stockholm 29

Undertecknad beställer härmed verket »VÅR TIDS NYA UPPFINNINGAR»

Jag erhåller första häftet omgående och därefter ett häfte per månad tillsammans 12 häften à kr 4:— + porto.

Namn ..... Titel .....

Adress .....

Postadress ..... TV 22