

Teknikens TVärld



med *Flyg*

Nr **22** 1953

PRIS 70 ÖRE

1 Norge 1:40, Danmark 1:40

nov

**MOTOR
NUMMER**

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Värld besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Eftersom antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja flera månader innan frågorna blir besvarade. De som endast frågar efter priser och viktiga data på bilar och motorcyklar hänvisar vi till de uttömmande tabellerna i nr 10 av TV 1953 respektive detta nummer. Så ett par saker till: Skriv endast frågor inom samma område på samma papper. Kombinera alltså inte exempelvis bil- och motorcykel-frågor. De, liksom radio-, flyg- och allmänna tekniska frågor besvaras av olika experter. Skiljer ni på frågorna får ni svar snabbare.



Fråga: Signaturen C. J. M. Skövde och B. Höglind frågar båda efter en röd formfulländad sportvagn i cabrioletutförande. Bilen har svansmotor och är märkt på motorhuven med »Beskow Special». Varifrån kommer vagnen och kan man köpa den i Sverige?

Svar: Ovannämnda bil tillverkas av Rometsch Karosseriefabrik i Berlin. Den är byggd på Volkswagenchassi och har den ordinarie Volkswagenmotorn. Bilen importerats till Sverige av en firma som enligt uppgift heter Firma Specialkarosser, Stockholm. Priset är ca 17.000 kr.

Fråga: 1) Är Saabens sportmotor en trimmad standardmotor? 2) Vilken inverkan har denna motor på bilens a) toppfart? b) marschfart? c) bränsleförbrukning? 3) Kan sportmotorn anses ha samma livslängd som standardmotorn.

Svar: 1) Ja. 2) Samtliga egenskaper ökar. 3) Nej, inte riktigt men skillnaden är obetydlig.

Fråga: Vilka adresser har följande italienska bilfabriker a) Ferrari? b) Osca? c) Lancia? d) Cisitalia? e) Siata? samt f) Maserati? Racer

Svar: a) Viale Trento Trieste 79, Modena. b) Officine Specializzate Costruzioni Automobilistiche, Bologna. c) Via Monginevro 99, Torino. d) Corso Peschiera 251, Torino. e) Torino, samt f) Via Correggio 48, Modena.

Fråga: 1) Är det lämpligt att hårdförkroma cylinderloppen i en motor? 2) Finns det någon firma som utför sådant arbete? Slitstyrka

Svar: 1) Ja mycket, cylinderringarna minskas i hög grad. En annan utväg är att förkroma kolringarna. Obs. förkromade kolringar bör ej användas i kombination med förkromade lopp. 2) Ja, bl. a. förnicklingsanstalten Tor i Göteborg.

Fråga: 1) Är den nya växellådan på Volkswagen svag? 2) Är det bra att under inkörning endast köra med låg fart med en Volkswagen? 3) Får en person som är under 18 år köra bil om en som har körkort sitter bredvid? 4) Vilken bil har högsta toppfarten IFA F 9 eller Volkswagen?

Svar: 1) Nej, inte vad vi erfarit. 2) Hastigheten bör naturligtvis begränsas under inkörningen. Det är emellertid skadligare att köra för sakt och belasta motorn på hög växel än att vid låg belastning överskrida max. hastigheten. En motor bör köras in först och främst med känsla för dess belastning. 3) Nej, man måste ha fyllt 18 år innan man får övningsköra. 4) Toppfart IFA F 9 ca 100 km/tim samt Volkswagen ca 110 km/tim.

Fråga: 1) Vilka data och vilket pris har Fiat 500? Är den testad av TV? 2) Är det skadligt att använda ovannämnda bil för 3 personer, vid en marschfart av 50 km/tim. Bodo Korolanyi

Svar: 1) Se vår testning i nr 15/1952. 2) Nej, det är det knappast. Om vägnarna är goda kan marschfarten utan hinder även vara betydligt högre (ca 80 km/tim).

Fråga: 1) Hur kommer det sig att man ej behöver trampa ner kopplingen vid växling på bilar som har frihjul? 2) Jag har en Renault på vilken topplockspackningen har gått sönder flera gånger. Vad skall jag göra för att den skall hålla? 3) Finns det något album för TV att köpa? Arne A.

Svar: 1) Det beror på att man vid växlingen helt släpper gaspedalen så att motorn går på tomgångsvarv när man växlar om. Tomgångsvarvtalet tillåter nämligen en smidig och lätt växling. Vid användning av backen måste dock kopplingspedalen nedtrampas. 2) Först bör Ni med hjälp av planskiva kontrollera att topplocket är plant (om icke låt plana det). Kontrollera sedan att godset omkring pinnskruvarna icke är uppstukat, genom att dessa dragits för hårt i cylinderblocket. Är godset uppstukat så bör motsvarande hål i topplocket försänkas. Bestryk packningen på båda sidor med olja och använd helst momentnyckel vid dragning av muttrarna. Drag muttern växelvis från mitten och utåt. Drag efter topplocket efter varmkörning och sedan efter ca 50 mils körning. 3) Något sådant finns tyvärr icke.

Fråga: 1) Jag har läst att det är bättre med hel bakaxel än med separatupphängda bakhjul vid framhjulsdraft, i så fall varför? 2) Har Dyna Panhard därför bättre vägegenskaper än Saab? 3) Hur fort kan man åka med Saaben, sett ur säkerhetssynpunkt? 4) Hur lång tid tar det för Saaben att från stillastående uppnå 80 km/tim. 5) Hur stort är luftmotståndet för Saaben jämfört med Volkswagen? 6) Förbättras effekten och

bränsleekonomin vid en direktinsprutad tvåtaktsmotor? Hur många procent i så fall? Framhjulsdreven frågvis

Svar: 1) Separatupphängning på alla hjul är den form av hjulupphängning som ger de bästa vägegenskaperna. 2) Vägegenskaperna är utmärkta hos båda vagnarna, även om fjäderingens karaktär är något olika. 3) Från 0-100 km/tim helt beroende på omständigheterna. 4) Från 0-80,5 km/tim tar det 26,6 sek. 5) Luftmotståndskoefficienten är 0,35 för Saab och 0,43 för Volkswagen. 6) Direktinsprutning medför antingen högre effekt eller vid oförändrad effekt en betydande bränslebesparing. Någon exakt uppgift om hur stor bränslebesparingen och effekttökningen är, kan inte givas. Beroende på motorernas konstruktion och storlek så torde bränsleförbrukningen minska med ca 15-20 procent vid konstant effekt. Effekttökningen torde bli ungefär densamma.

Fråga: 1) I TV nr 3/1953 står det under bilden av Hudson Jet, att motorn är på 3,3 liter. Inne i reportaget står sedan att den är på 1,4 liter. Vilket är rätt? 2) Motor-data, pris och toppfart på Cadillacs nya modell med 210 hk motor? A. Hageblin

Svar: 1) Den rätta uppgiften står under bilden. Cylindervolymen är 3,3 liter. 2) Motorn är en 90° V-8 toppventilare med cylindervolym 96,84 mm, slaglängd 92,07 mm, cylindervolym 5,42 liter, kompressionsförhållande 8,25:1, vridmoment 46 kgm vid 2.700 varv/min samt effekt 210 hk vid 4.150 varv/min. Pris ca 30.000-36.000 kronor. Toppfart ca 170-180 km/tim.

Fråga: Kan TV skaffa mig nödvändig beskrivning på flytande koppling, så att jag med ledning därav själv kan bygga en sådan? A. Hyldentong

Svar: De fabriker som tillverkar dessa kopplingar vill ogärna lämna ut ritningar. I Chevrolets servicehandbok 48-52 finns utförlig beskrivning och ett rikt bildmaterial. Även andra bilfabrikanter har liknande beskrivningar över sina kopplingar.

Fråga: Var kan jag få tag i bilder från bilens barndom fram till nutidens bilar? G. Sjöblom

Svar: Det bästa materialet får Ni om Ni kontaktar respektive bilfabrikens reklamavdelningar.

Signaturerna »N.A.R.» och »Racer» har frågat efter adresserna till de bilfabriker som nedan anges. Aston Martin Ltd Feltham Middlesex England; Allard Motor Co Ltd, 24-28 High Street, Clapham, London SW 4, England; Frazer-Nash Ltd., Kingston-on-Thames, England; Donald Healey Motor Co. Ltd., The Cade, Warwicks, England; Bugatti Automobiles, 20, Rue Boissière, Paris 16, Frankrike; Soc. Nouvelle des Automobiles Delage, Rue de Banquier, Paris, Frankrike; Dellahaye, Soc. des Automobiles, Rue de Banquier 10, Paris, Frankrike; Talbot-Darracq Automobiles, SA 33, Quat Gallieni, Suresnes (Seine) Frankrike; Gutbrod-Motorenbau, Plochingen, Neckar, Tyskland; Lloyd Maschinen Fabrik G.m.b.H., Bremen, Tyskland.



I DETTA SPECIALNUMMER:

HÖGAKTUELLT:	Sid.
Värre än rattfylla	11
Med annu högre färter	14
Barraren som blev en tröskel	14
Teknisk revy	22
MOTOR:	
Aprils omslaget	4
Kortspecialist	4
Bilen är värt hem	6
Till kamp mot knatterknuten	12
»Riskfria» självmordslopp USA:s senaste motorfluga	16
Final i Barcelona	18
Italienare segrade dagen före loppet	18
TV provkör Fiat 1900	20
Världsstjärna bojkottad i Sverige	21
Vad kostar motorcykeln?	24
TV provkör BSA B 33	30
300 ska göra!	32
Knuttarnas priser	34

TEKNIK: Fråga oss om teknik

FLYG: Flygnytt

HOBBY: Lyssna med oss

SERIER: 113 Bom

NÄSTA NUMMER av Teknikens Värld utkommer omkring den 26 november.

OMSLAGSBILDEN

visar Austins nya eleganta sportvagn, Austin Healey som i USA slagit en rad hastighetsrekord för standard- och sportvagnar. Mer om det snabba åket finns att läsa på sid. 4. Färgfoto: Hans J. Flodqvist.

PRENUMERATIONSÅVELNING: Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon: Växel 34 00 80. Postgirokonton: 55375

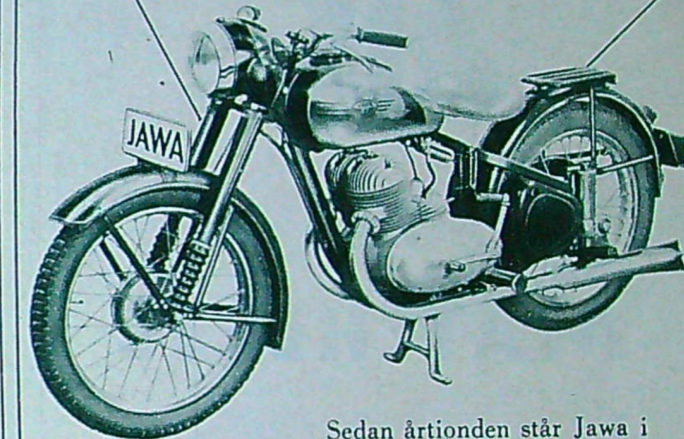
Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonton eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlen & Akerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid halvårsskitte.

Prenumerationspris: Sverige: helår kr 15,75, halvår 8,50. I Danmark kan helårsabonnemang danske kroner 26,-. Insend betalingen til Rudolf Fardal, Rådhuspladsen 59, København V. Postg. 31646. Abonnemang kan påbegynde når som helst i året.

Meddela adressändring där prenumerationer verkställs två veckor före flyttning.



— den pålitliga bruksmaskinen



Sedan årtionden står Jawa i toppen när det gäller slitstarka och driftsekonomiska **bruksmaskiner**. Jawas vägegenskaper, eleganta yttre och pålitlighet tillfredsställer **alla** Edra krav. Samtliga modeller har teleskopfjädring på fram- och bakgaffel.

Priser fritt Stockholm:

250 cm ³	2.165:—
350 cm ³	2.700:—
CZ 150 cm ³	1.470:—

inkl. skatt, exkl. leveranskostnad.

Återförsäljare antagas på de platser där vi förut ej är representerade

BILAKTIEBOLAGET IMPERIA

Sveavägen 100 Stockholm Telefon 34 03 85



Nr 22 • Argång 31 • 12 november 1953
TIDSKRIFT FÖR FLYGVÄPNET

REDAKTION Sveavägen 53, Stockholm V. Tel. 34 00 80 (växel), 32 82 84

Redaktör och ansvarig utgivare: RUNE MELANDER (Äv. direkt 32 88 86)

Andre redaktör: Sven Saloniuss

Eftertryck av text och bilder förbjödes! Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm

Redaktionen ansvarar icke för insända icke beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDELNING Sveavägen 53, Sthlm Va. Tel. 34 00 80

Annonschef: Olof Lindkvist även direkt Tel. 31 76 45

Ingemar Engelbrektsson även direkt Tel. 32 81 74

TV:s varumärknad: Lars Sandin Tel. 34 25 61

Ahlen & Akerlunds Fotograferanstalt Stockholm 1953

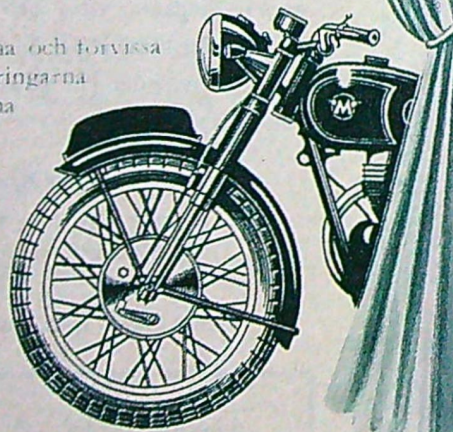
1954 års modeller av

AJS

och

MATCHLESS har nu kommit

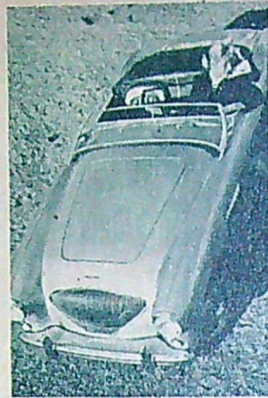
Se de nya modellerna och förvissa Er själv om förbättringarna och de nya finesserna på AJS och Matchless motorcyklar byggda av motorcyklister.



AKTIEBOLAGET HANS OSTERMAN

Birger Jarlsgatan 18 · STOCKHOLM · Telefon 63 00 20

Återförsäljare över hela landet



Apropå omslaget:

Den nya Austin Healey »100» har gjort rent hus i rekordtabellen vid en serie körningar på den berömda Bonneville-banan vid Salt Flat i Utah, USA. Rekordkörningarna kontrollerades av American Automobile Association (AAA) och ägde rum på strandbädden av en uttorkad saltsjö. Banan ligger emellertid inte mindre än drygt 1.000 m över havet, varför man måste räkna med att motoreffekten var minst 10 procent lägre än vid havsytan. Dessutom var temperaturen mycket hög.

För att inte kollidera med AAA:s stränga regler användes två Healey-vagnar, en med specialtrimmad motor för de internationella rekorden och en med vanlig standardmotor för attacken mot de amerikanska. Det var med den »internationella» vagnen som det nya världsrekordet för serievagnar på 229 km/tim sattes.

Austin Healey »100» har en fyrcylindrig Austin A 90-motor, en toppventilmotor på 2,66 liter, är försedd med överväxel och är tvåsitsig. Den finns hittills i ett enda exemplar i Sverige. Det är Raymond Sjöqvist som är ägare till detta fartvidunder.

Kurvspecialist



Man trodde faktiskt inte att en bil kunde slingra genom kurvorna så rasande snabbt som Siatas Rally Sport (bra namn) av vilken Sverige nu fått sitt första exemplar. Efter presentationsturen beklagade emellertid föraren att den »mjuka körningen» tyvärr förbjöd honom att under krängliga trafikförhållanden tillnärmelsevis ta ut vagnen här.

Rally Sport är fyrsitsig men det finns även en Super Sport med plats för två. Toppfarten rör sig kring 200 km, med den senare ca 15 km hastigare. Motorn är en Fiat V 8 med dubbla förgasare. Den bromsar 105 hästar, är ungefär 2 liter stor och har ett kompressionsförhållande på 1 till 8,5. Karosseriet är av aluminium och signerat Vingale. Gaspedalen har en upphöjning som gör att man kan klara dubbeltrampen med halva foten hela tiden i beredskap på bromspedalen. Man sätter alltså foten över både gas och broms och vickar sedan med knät i sidled när motorn skall upp i varv.

Rally är skraddarsydd för snabba lång- och kontinentalfärder men kommer naturligtvis att visa sig även på tävlingsbanorna. Specialdäcken skall bara hållas »halvpumpade» vilket ökar fästförmågan i kurvorna. Karosseriet är handgjort i minsta detalj.

Svensk generalagent är Svecia, Stockholm, som plockar hit vagnarna efter beställning. Den hittills hämtade Siatas 208 S Rally Sport har sålts för ett litet näpet belopp på 49.500 kronor.

Siatas hemsöker snart Sverige med en annan bilyhet av ganska kontrasterande karaktär. Till förvären kommer nämligen dess lilleputtsvagn »Mitzi». Det är en italiensk dvärgfolkbi med en tvåcylindrig fyrtaktsmotor på 398 kubik som ger 10 hästkrafter och 75 km/tim och dricker 4 dl bensin per mil. Den är tvåsitsig och skall enligt reklamen med sin fyrväxlade låda galant klara de värsta alpetigningar. Svecia tar hand om den svenska marknaden och hoppas på ett pris betydligt under 6.000 kronor.

För dessa bilmärken finns nu

BOO SPECIALKLÄDSEL

- Cordsilke vävplast — en modern, elegant kombinationsklädsel, lika behaglig vinter som sommar!
- Färgäkta, värmebeständig, BOO cordsilke tar sol och värme — kan usättas för en brinnande cigarett utan att ta skada!
- 4-skaftsväv. All vävplast som ingår i »BOO Special» är tillverkad på 4 skafts bärväv, ej tunn 2-skafts!
- Konfektioneringen är av förnämsta BOO-klass, vilket betyder låga monteringskostnader. Cordsilke på sittpartier och ryggstöd, vävplast på kanter, baksidor och dörrar.
- Strängsprutad vit klederlist av polyvinylklorid, oemottaglig för smuts!



BOO elkudde



6, 12 el. 24. volt
40 watt 48:—
Extra kontaktuttag 3:75.

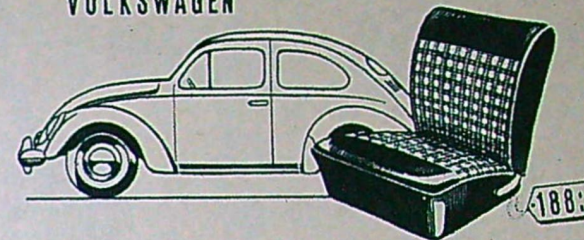
»nabbvärmer upp sätet. BOO-Elkudde kopplas in med ett enkelt handgrepp — och några sekunder senare har Ni ett varmt och skönt säte, som befriar Er från de vanliga »bilförkylningarna» på vintern! Elkudden består av ca effektiv värmeslinga insydd en på båda sidor vävplastklädd, tunn kudde. Drar 40 watt, d. v. s. inte mer än en vanlig sökarlykta och överanstränger således inte batteriet!
Storlek 50x35 cm.

Säljes genom återförsäljare över hela landet.

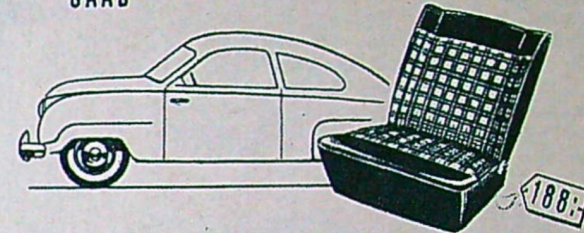
AB M. BOO

POSTBOX 5119, GÖTEBORG 5 · TEL. 18 29 21, 18 29 26

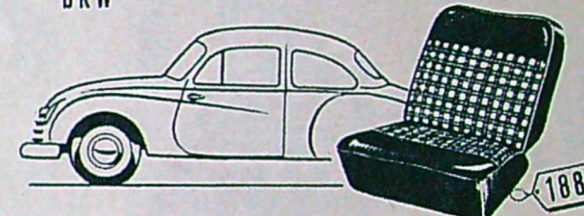
VOLKSWAGEN



SAAB



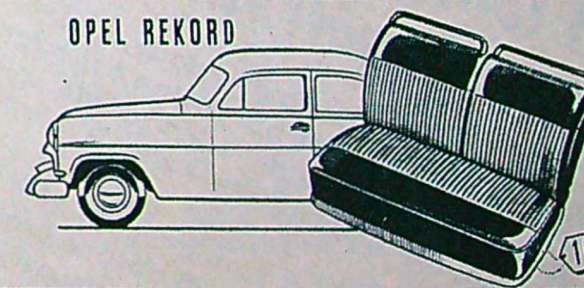
DKW



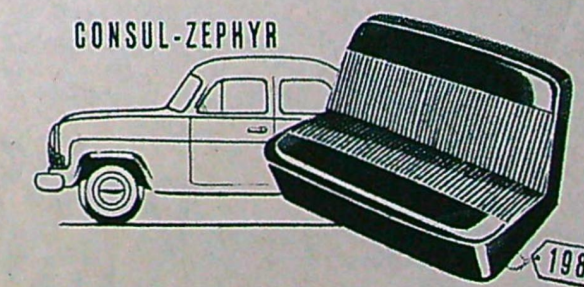
VOLVO PV 444-C-D och E



OPEL REKORD



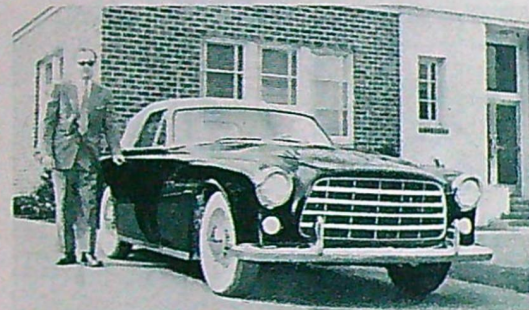
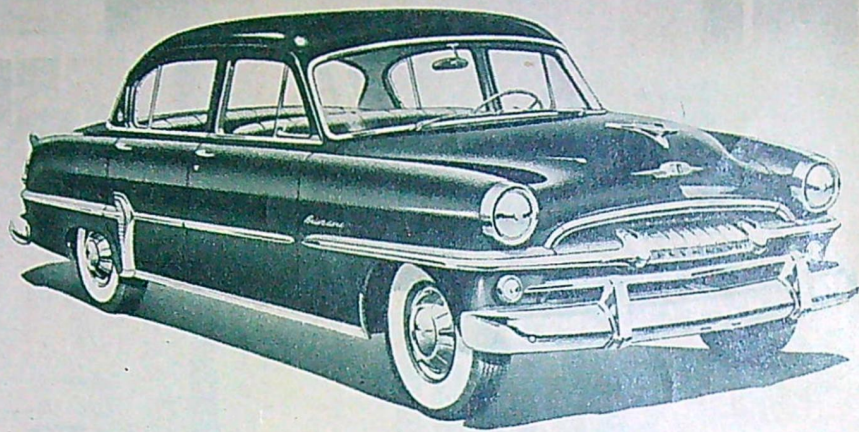
CONSUL-ZEPHYR



Bilen – vårt hem

► En bil skall vara som ett hem. Innan Chryslerkoncernens bilredare tog hand om nya Plymouth studerade de hur kvinnorna pyntade sina våningar. Erfarenheterna översatte de sedan på t. ex. signalhorn och panel. Nya Plymouth är alltså i högsta grad kvinnoinspirerad, vilket i första hand märks på färgkombinationerna.

Man annonserar 64 förbättringar. Men ingen är precis revolutionerande. Dekor och front är för identifikationens skull en smula justerade. Den betecknande »flygplansvingen» är borta men kroppen har fått fartlinjer nästan runt om. Plymouth som är först på plan av de amerikanska standardvagnarna görs i tre serier med sammanlagt 11 modeller. Den kommer till Sverige vid jultid.



Kalas i fiberglas. Detta är en ny amerikansk plast-sportvagn. Chassiet är Fords men motorn Lincolns.



50 kilo väger den här karossen från Casablanca.



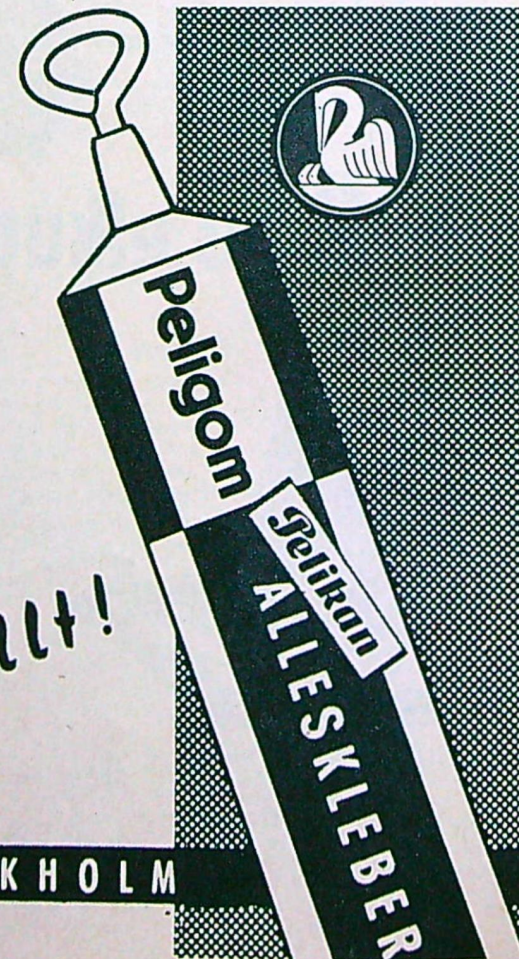
Detta är den nya sport-Singern. Den har fått en strömlinjad plastkropp och blir »only for export».

Det lönar sig
följa ett gott råd

Använd Peligom! Detta glasklara klister klistrar verkligen allt - inte bara papp och papper, tyg, läder och trä utan också hårda, glatta material som glas, porslin, keramik, bleck och metall.

Det räcker med ett tunt lager Peligom för att fogen skall bli elastisk och absolut brottsäker. Genom tubens praktiska spetsmunstycke kan man utan svårighet komma åt att stryka på Peligom också i hörn och vinklar. Begär Peligom - säljs i pappers- och färghandel.

Peligom
klistrar allt!



GUNTHER WAGNER AB • STOCKHOLM

Stort medaljregn över



**i Internationella
Six-Days 1953**

världens hårdaste tillförlitlighetstävling

4 guld • 2 silver • 1 brons

Beviset för NV:s världsklass



NYMANS UPPSALA

Gör som tävlingsförarna vinn på att välja NV



Av GUARDIAN

Amerikanska flygvapnet påskyndar sin modernisering

Som en direkt följd av stilleståndet i Korea har amerikanska flygvapnet grundligt reviderat sina nyanskaffningsplaner. För att tillgodose ett omedelbart behov i Korea tvingades Förenta Staterna i viss utsträckning skaffa flygplan som inte längre kan anses stå på den absoluta toppen i fråga om modernitet. Nu har man beslutat modernisera flygplansbeståndet genom att i stället för sammanlagt 965 flygplan — huvudsakligen av typerna B-47, F-84 och F-86 — på något längre sikt beställa modernare flygplan. Sannolikt är man i första hand intresserad av det reaktivna långdistansplanet B-52. Den amerikanske flygministern tillkännagav nyligen att 250 B-52:or omedelbart skall byggas. Vidare skall F-100, överljudsjaktplanet, som ersätter F-86 Sabre, tillverkas i stor skala. North American F-100, »Super-Sabre» är sannolikt det enda reoplan i världen som kan överskrida ljudhastigheten i planflykt och som är klart för serieproduktion.

Flygvapnets omedelbara behov

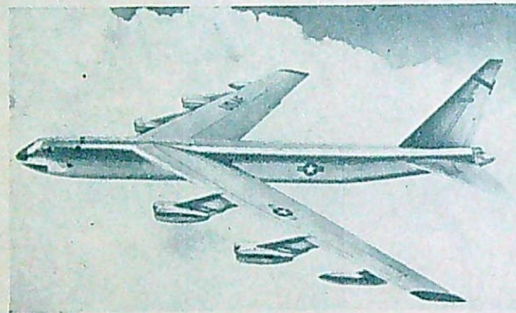
Främst på listan står kravet på modern flygmateriel. Flygplanen har med ökade krav på prestanda blivit dyrare samtidigt som behovet av teknisk utrustning har blivit större. Men under de senaste åren har inte detta kompenseras genom anslag som motsvarar kostnadsökningen. Det innebär att flygvapnet antingen måste ersätta moderniteten eller också minska antalet flygplan, om inte riksdagen beviljar större anslag till flygvapnet. Ett flygvapen med otidsenlig utrustning kan emellertid inte avstå ett angrepp från en modernt utrustad motståndare. Det skulle med andra ord inte återstå annat val än att minska antalet flygplan långt under det minimikrav som

är förenligt med en någorlunda rimlig säkerhet.

För moderna krigsflygplan måste höga fordringar ställas på flygfältens kvalitet. Det behövs permanentade banor, ökade banlängder och tidsenliga skyddsanordningar på baserna för att utbildningen i fredstid skall kunna bedrivas utan för stora risker och för att operationsdugligheten i krig inte skall äventyras.

En effektiv luftbevakning är också ett oeffektivt krav i ett modernt luftförsvar. Luftbevakningsorganisationen har vuxit snabbt och den har fått modern, komplicerad materiel. Det betyder att det behövs kvalificerad personal för att betjäna materielen. Önskemålet är en viss kader av aktiv personal, som kan svara för utbildningen och tillgodose beredskapskraven. För detta ändamål måste luftbevakningen få en viss, relativt flygsam personalutökning och därjämte bör en del signalförbindelser byggas ut.

USA moderniserar sin stridsplanspark med bl.a. denna Boeing B-52 A, ett stratosfär- o. långdistansplan med 8 reamotorer.



Världsrekordplanet

HAWKER HUNTER

MED JETEX JETMASTER REAMOTOR

Det engelska reoplanet Hawker Hunter har just slagit nytt världsrekord med 1.171 km/tim. Sigurd Isacson presenterar på bilden världens erkänt förnämsta reamodell. Hunter är häpnadsväckande flott, stiger snabbt med sin Jetmaster reamotor och glidflyger långa sträckor. Du kan själv bygga Hawker Hunter eller Örnseriens skalentliga reoplan och flyga dem med Jetex reamotor. Med en enda Jetex reamotor kan du flyga alla världens ljudsnabba jaktplan.

Örn-seriens reoplan för Jetex Minijet reamotor:



SABRE



MIG-15



DRAKEN



INGEMAR SIGURD ISACSON
LIDINGSÖ

Byggsats med FORMPRESSAD KROPP, plastcabin och hjul, färdigstansade spant o. spryglar, lim, emblem i finaste dekal m. m. samt jätteritning. Spv 500 mm, längd 600 mm.

INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGSÖ 5

Sänd mot porto + postförskott:

.... Hawker Hunter, byggsats	19: 50
.... Högeffektör till Hawker Hunter ..	5: 90
.... Sabre, byggsats	4: 85
.... Mig-15, byggsats	4: 85
.... Draken, byggsats	4: 85
.... STOR tub Örn-cement	0: 90
.... Jetmaster reamotor, komplett	29: —
.... Minijet reamotor, komplett	12: 50
.... Katalog hösten 1953, gratis	

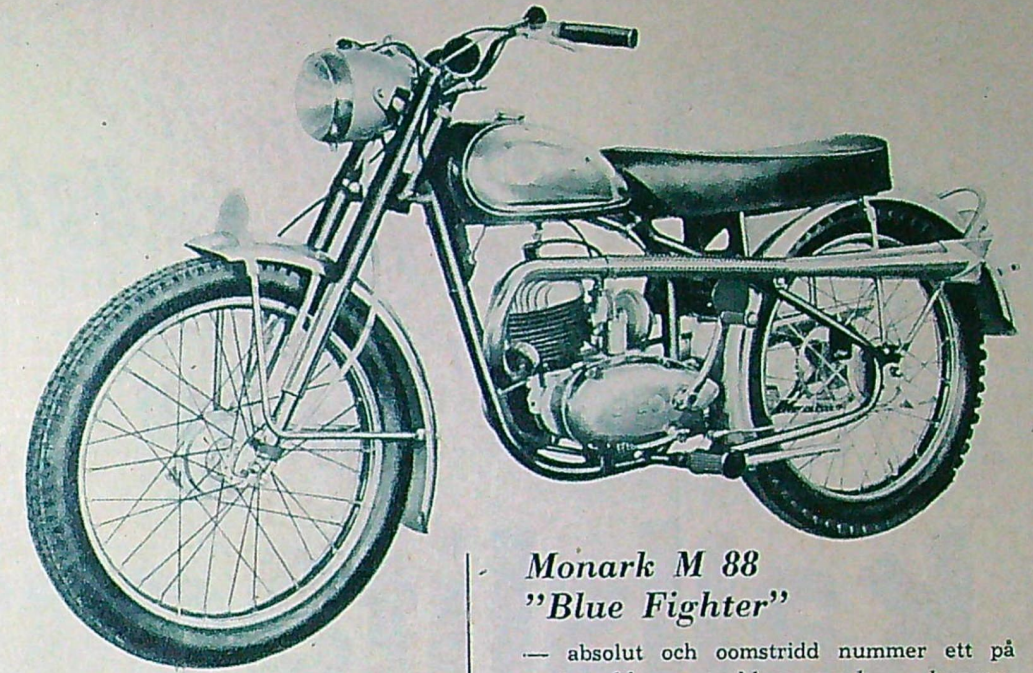
Namn

Adress

TV 22

TEKNIKENS VÄRLD 22/53

”Rhapsody in Blues”



Monark M 88 ”Blue Fighter”

— absolut och oomstridd nummer ett på motorcyklarnas »schlagerparad» — kommer i en ännu elegantare version med hastighetsmätare, kylflänsnav och kraftigare bromsar. Den suveräna ILO-motorn på 150 cc bromsar hela 9,2 hkr, men »Blue Fighter» tillhör trots detta lägsta skatte-, försäkrings- och körkortsåldersklassen.

»Blues» är melodin när det gäller mc — och Monark heter succékompositören. Monark kan mc och vet vad folk som kan mc vill ha. Med den suveräna »Blues»-serien — maskinerna med den eleganta Monark-blå lackeringen, de svepande linjerna och krut i kubiken — lanserade Monark ett mc-program som gjorde furor bland mc-entusiasterna. Som ett smakprov på vad Monark bjuder på inför nästa säsong, som en ouvertyr till 54 års »Rhapsody in Blues», presenterar Monark åter ett par toppnyheter i »Blues»-given.

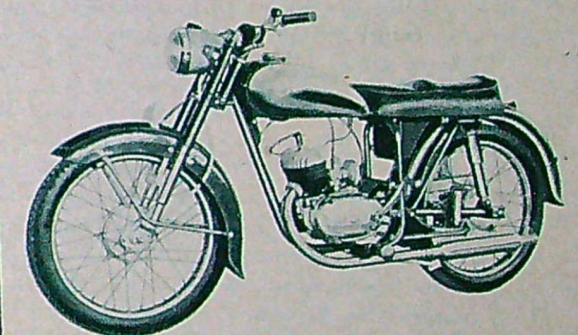
MONARK I TOPPFORM

Sensommaren 1953 åkte två mc-förare uppför Kebnekajse på var sin Monark »Blue Fighter» — en prestation som tidningen Expressen kallade för »världsrekord i tillförlitlighet». Färden som gick över obehäftiga vägar, floder och moras bevisar gott Monark-maskinernas seghet, styrka och gedigna konstruktion. Monark är märket i toppform!

”Blue Top Fighter”

— ny segermelodi.

Nya »Blue Top Fighters» tävlingsdebut blev en ny segermelodi för Monark, då Gösta Bertilsson vann Sjuhäradsströfens B-klass.



Monark M 287 ”Blue Top Master”

— tidernas suveräna nyhet, en turistmaskin i sportutförande med ultramodern ramkonstruktion och en högeffektiv, fantastiskt mjuk och bekväm bakgaffelfjädring. Djupvalsade skärmar med sidoförlängningar skyddar effektivt både förare och passagerare mot smutsstänk. Motorn är av märket ILO på 150 cc och 9,2 hkr och maskinen, som utmärker sig för perfekt balans och väghållning, är registrerad för två personer.

AB CYKELFABRIKEN

Monark

VARBERG

Nordens största mc-producent

TEKNIKENS VÄRLD 22/53



Låt inte Er
bil leva **farligt**
i vinter...
hindra

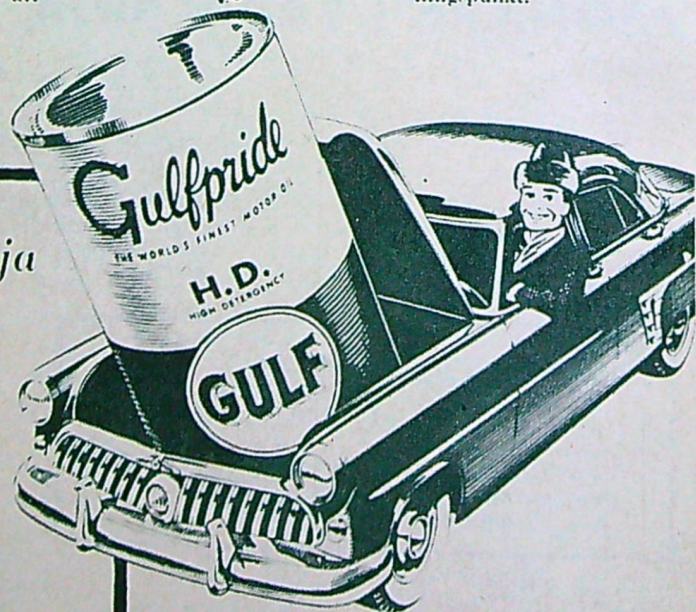
Kallslitaget!

Termometerns kvicksilver kryper neråt och kallslitaget växer oroväckande. Nära 90 % av allt motorslitage sker från starten tills motorblocket blivit varmt. Det uppstår kallslitage även sommartid vid STOP-and-GO-körning, men ju kallare det blir desto längre tid tar det att få upp motorn i rätt arbetstemperatur. Miljonvärden i 10.000-tals motorer riskerar att gå till spillo i vinter...

Låt inte Er motor gå detta öde till mötes. Det finns effektivt skydd. Redan i varas ställdes Gulf en olja av helt ny typ. GULFPRIDE H. D. (H. D. = HIGH DETERGENCY) till bilisternas förfogande. GULFPRIDE H. D. är oöverträffad när det gäller att hindra skadeverkningarna av körning med för låg motortemperatur. Med GULFPRIDE H. D. i motorn slår Ni vapnen ur händerna på motorns fiende nr 1 — kallslitaget.

NYHET

GULFPRIDE H. D. finns nu i en specialkvalitet för den stränga nordiska vintern, GULFPRIDE H. D. LIGHT, en verklig polarolja med högsta viskositetsindex (ca 150) och samtidigt lägsta stelningpunkt.



BYT NU till bättre olja
BYT till

GULFPRIDE H.D.

högrenande

SVENSKA GULF OIL COMPANY AB • REPRESENTANT FÖR GULF OIL CORPORATION, PITTSBURGH, U.S.A.

Dr Nils Gustafsson:



VÄRRE ÄN RATTFYLLA

Trafikolyckorna ökar. Alla är överens om att någonting måste göras. Vad görs då från de trafiksäkerhetsvårdande myndigheternas sida? Jo, försumliga bilägare som parkerar fem minuter över tiden sätts fast, den som färdas genom ett hastighetsbegränsat område några streck snabbare än tillåtet prickas, ratt-*fylleri*-gränsen föreslås sänkt till 0,5 promille o.s.v.

Författaren av denna artikel vore den sista att försvara drulliga bilister i allmänhet och onykterhet vid ratten i synnerhet. Men läggs det inte alltför stor vikt vid den *mänskliga jaktorn* i kampen mot trafikolyckorna?

Varför har de svenska myndigheterna stirrat sig blinda på bristerna hos motorföraren? Varför glömmar man i sammanhanget fordonet?

8 bilar av 10 defekta

Statistiken visar att onykterhet är med i spelet vid ca 3 procent av de allvarigare olyckorna, medan bristfälliga fordon direkt eller indirekt är orsaken till 30 procent av olyckorna med dödlig utgång.

Hos Biltekniska Provningsanstalten i Stockholm — betecknande nog det enda ställe i Sverige och f.ö. i hela Norden där man med förstklassiga instrument kan få bilen trafiksäkerhetstestad — har konstaterats att omkring 80 procent av de fordon, såväl nya som gamla, som rullar på våra vägar är behäftade med mer eller mindre allvarliga defekter.

Vad som skulle kunna åstadkommas med skärpt fordonskontroll framgår av statistiken över olyckorna i staten New Jersey i USA, som kan jämföras med Sverige.

Under tioårsperioden 1928—1937 inträffade där i genomsnitt 1 200 dödsolyckor i trafiken årligen. Siffran för 1937 var 1 278. Från 1 januari 1938 infördes obligatorisk fordonskontroll. Dödsstatistiken sjönk därigenom under 1938 till 865 och var under tioårsperioden 1938—1949 stadigt avtagande. 1937 fick 12,35 människor sätta livet till för varje 100 miljoner körda miles och under 1949 sjönk den ner till 3,85.

Ojämna bromsar är döden

I Sverige är denna siffra i dag omkring 18. Vad beror nu detta på? Vi har ju även i Sverige fordonskontroll i form av flygande besiktningar!

Vid en sådan besiktning kan konstateras att bromsarna *tar*, men icke *hur* de tar.

Det kan konstateras att strålkastarna *lyser*, men icke *hur* de lyser.

Det kan konstateras att det icke finns glapp i ratten, *men* icke om hjulinställningen och hjulbalansen är riktiga.

Vad beträffar bromsarna föreskriver Väg och Vatten att ett fordon skall kunna bromsas på sträv vägbana från 30 km/tim till stillastående på maximalt 8 meters sträcka.

Denna föreskrift innefattar emellertid ingen som helst fordran på hur bromsarna skall ta inbördes. På sträv vägbana märks det inte om t. ex. högra framhjulet skulle ta dubbelt så hårt som vänstra eller om bakbromsarna praktiskt taget är ur funktion. Vid halt väglag kommer emellertid en vagn vars bromsar inbördes är ojämna ofelbart att råka i sladd med ty attföljande stora risker för olyckor.

Detta är rattfrossa

Oriktig framhjulinställning är ett av de mera lömska felen hos ett fordon.

Felaktiga värden på vinklarna ger ofta upphov till en glidning av däcken mot vägbanan, varvid den vilofriktion som förefinnes i kontaktytan mellan däck och vägbanan hos ett riktigt rullande hjul övergår till den ungefär 30 procent lägre glidfriktionen. Vid halt väglag då redan vilofriktionen har ett mycket lågt värde kan glidfriktionen sjunka till noll och styrformågan upphöra.

Förutom ökat slitage hos hjulupphängning och styrmekanism medför obalans hos framhjulen s. k. *rattfrossa* och nedsättning av styrformågan.

Höggradig obalans kan, vilket har framgått av undersökningen hos Biltekniska Provningsanstalten, t.o.m. förorsaka att däcket helt släpper vägbanan under en del av hjulets varv. Att styrformågan därvid blir högst avsevärt nedsatt är ju fullkomligt givet.

N. Gustafsson



Lagens förlängda öra kan ingenting höra.

Frankfurt am Main i oktober.

Motorcykelförare kan köra bullerfritt därför att industrien nu bygger bullerfria motorcyklar. Stod det på talrika stora dukar som fladdrade över årets mc-mässa i Frankfurt och de angav också hela mässans underton: kamp mot bullret. Visst kunde man iakttä även andra utpräglade konstruktionstendenser särskilt då på fjäderingarnas och åkkomfortens område (dubbelsadlar, swinggafflar fram, svängarm bak, död åt teleskopfjäderingar) men vad man märkte mest av var i alla fall den tyska mc-industriens lovvärda försök att dämpa motorcyklarna.

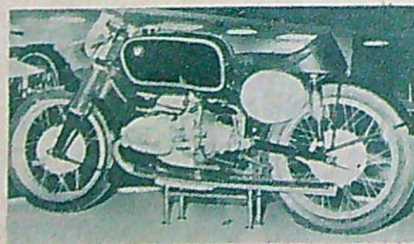
Man har härvidlag strävat efter att få fram motorer som inte skall kunna köras så att oljudet som utvecklas blir större än 85 phon. Nu är ju inte phontalet allena avgörande — även en motor med lågt phontal kan avge ett högst oangenämt och irriterande ljud. Det är alltså det oangenäma bullret man vill komma till rätta med. Målet är helt enkelt att få fram motorcyklar som går tyst som bilar och vilkas motorer inte skall kunna uppfattas på en tyst gata på 30 m avstånd. Medlet heter framförallt avstämning av insug- och avgassystem, märkligt nog i första hand dämpning av insuget. Nu är det ju en gång så att många mc-köpare vill att deras maskin skall låta och det gäller därför att lära folk att larm enbart betyder effektlörlust och att tyst dämpad gång är det osvikliga kännetecknet på en god konstruktion.

BMW, DKW och Zündapp hör till de märken som nått långt i kampen mot bullret — men allra längst har i alla fall TWN kommit med sin »viskande motorcykel», som sannerligen gör skäl för

Motto för mc-mässa:

UPP TILL KAMP MOT KNATTER-KNUTTEN

Den »viskande motorcykeln» är en verklighet, rapporterar TV:s utsända Nils Tengberg (text) och Kurt Wörner (bild) från mc-mässan i Frankfurt. Tengberg tillägger att Frankfurt var den nyhetsrikaste utställning han sett.



En racermaskin för amatörer: BMW bygger en mindre serie för goda privatförare.



Även de mindre fabrikererna kom med nyheter. Ett exempel: Express med kapslad bakkedja, formskön ram och swingfjädring.



Den berömda flygkonstruktören Heinkel har också gjort den här fullvuxna mopeden med speciellsadel, inbyggd tank och bakfjädring.



Hoffman Meteor är en elegant magtungt inklädd maskin. Under skalet döljer sig en 200 cc på 9,3 hästar som »toppar» 95 km/t.

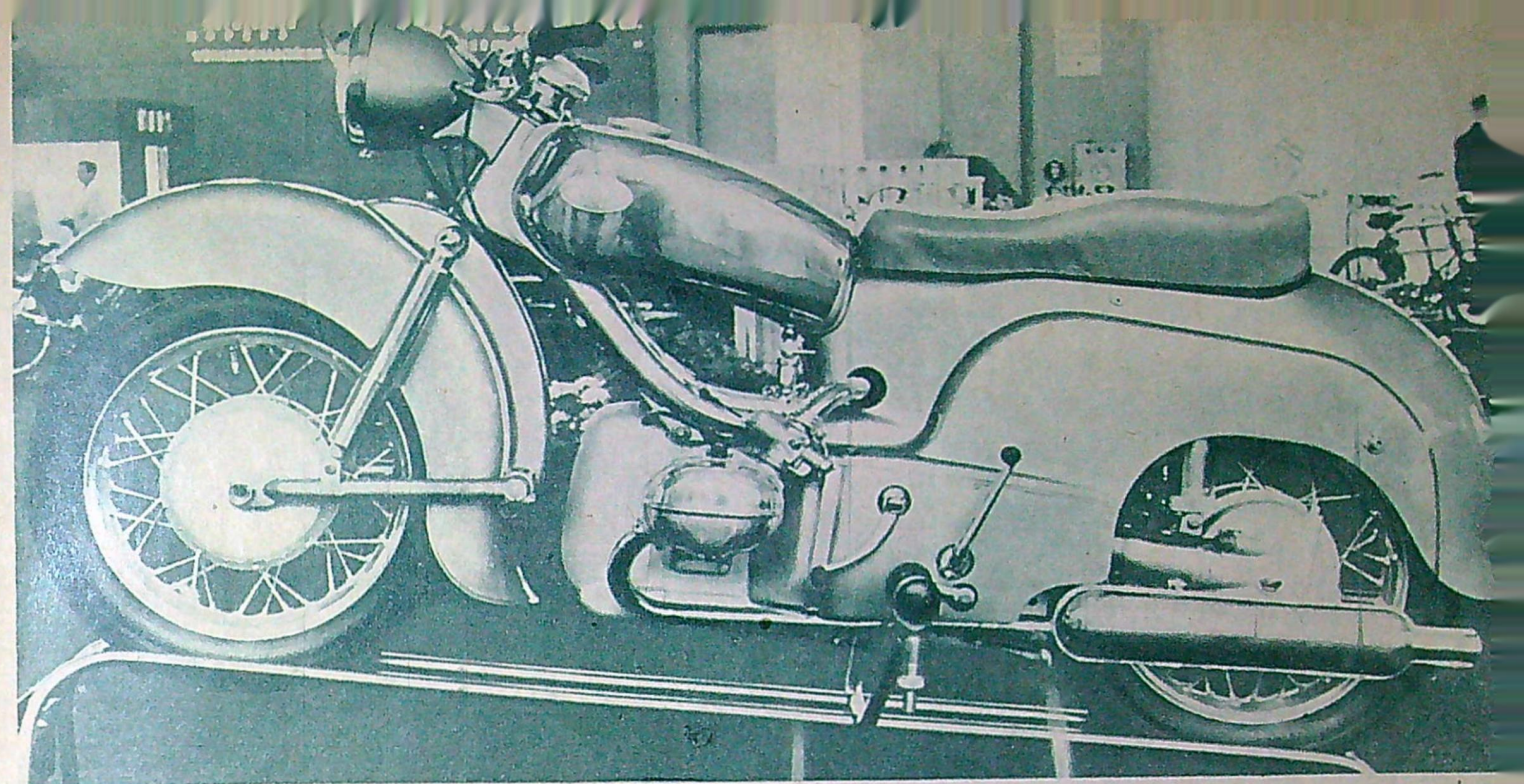
sitt varumärkesskyddade namn. TWN-konstruktörerna nådde t. o. m. så långt att maskinen blev för tystgäende — alla mekaniska ljud framträdde förstörade. Den som köper en tystgäende motorcykel som verkligen är mekaniskt tyst vet alltså också att hans maskin är mekaniskt sund.

Årets frankfurtermässa gav ett i år om möjligt ännu starkare intryck av den tyska mc-industriens förmåga och motorcykelns betydelse för Tysklands kommunikationer, än 1951 års. Industrien producerar totalt nära en halv miljon maskiner årligen. Att Tyskland kommer att inta och behålla en ledarställning bland världens mc-nationer torde stå höljt över all tvivel.

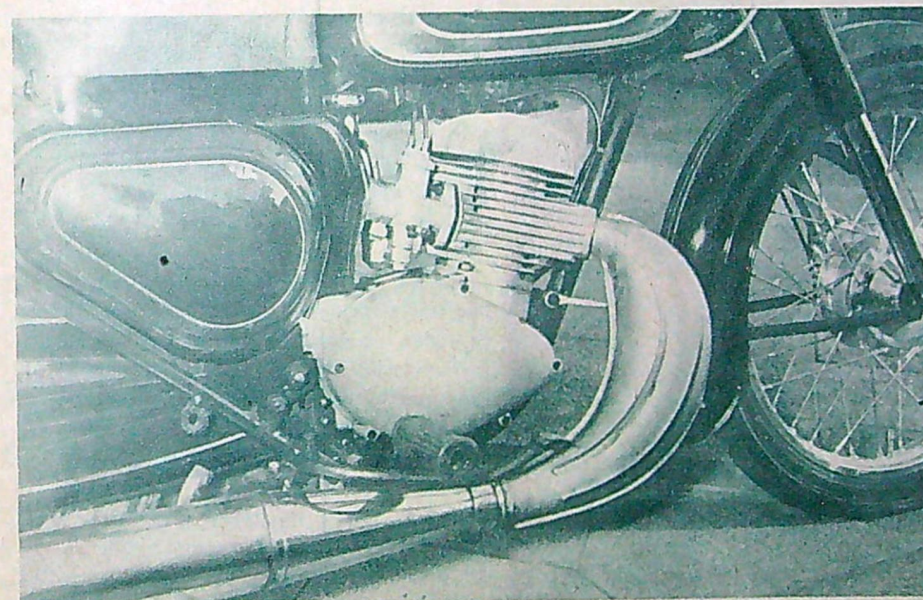
Nya modeller ja. Sådana fanns det gott om i Frankfurt i år. Det var egentligen bara några av de största fabrikererna som BMW, Horex och NSU som inte hade några speciella nyheter att bjuda. Deras modeller är fortfarande så pass lättsålda att några nyheter avsedda att stimulera efterfrågan inte behövs — ännu. De största nyheterna var eljest: DKW:s tvåcylindriga 350-a, som med 18 hk effekt uppges göra 120 km/t. Ytterligare Auto-Union nyheter är en DKW 175 cm³ med 9,5 hk och fyrväxlad låda samt en ny version av 250-kubikaren med fyrväxlad låda och inbyggd förgasare (vilket f. ö. även 175-an har). DKW hör till de få märken som håller fast vid teleskopfjäderingar både fram och bak.

Maico är en ytterst framåt mc-fabrik med stora sportsliga segrar på sin meritlista och nu kör man fram med flera

(Forts. på sid. 36)



Frankfurts klo: Zündapps nya 250-a med högsta litereffekten hittills: 75 hk. Lätt märke till den säregna ramkonstruktionen, swingfjädringen och fallförgasarna.



Detta är »den viskande motorcykeln», TWN Cornet. Maskinen känns lätt igen på avgasrörets stora päronformade expansionskammare. Luftintaget sitter under sadeln.



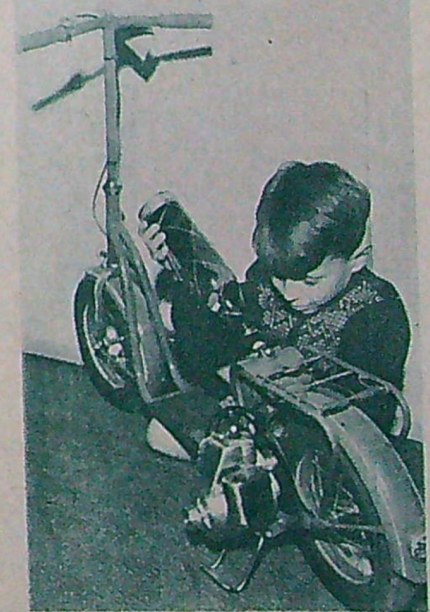
Motorerna har blivit tystare framförallt därför att insuget dämpats. Det här filtret gör sitt till.



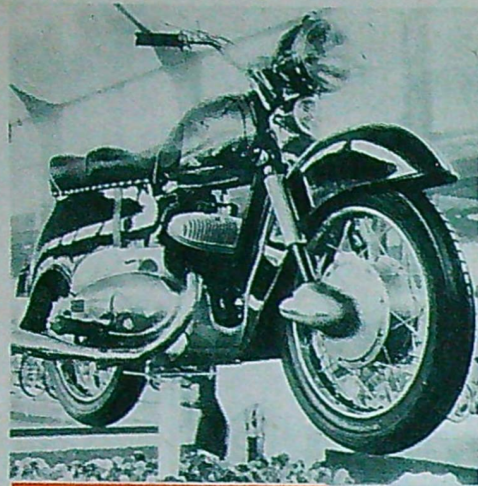
Tornax har gått in för fjäderingen. Den är verkligen avancerad på deras båda nya 250-kubikare.



Rabenelck har från schweiziska Universal övertagit denna sällsynta rena 250-kubikare på 15,2 hk.



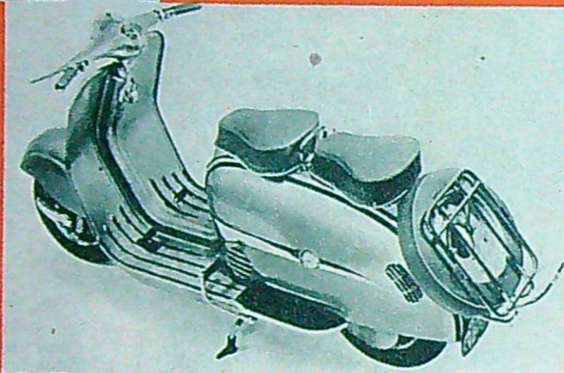
En sensation för smågrabbar: den motoriserade barncykeln. Motorn är på 16 kubik och miniatyr tanken rymmer en halv liter. Det räcker tio mil i en fart mellan 12 och 15 km.



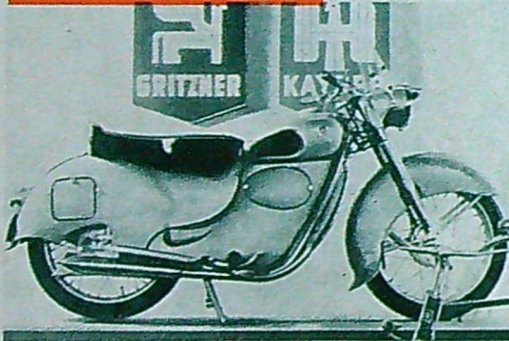
Malco har vunnit mycket på tävlingssbanorna. Här är den nya strömlinjade Taifunmodellen. Den kan fås med både 350 o. 400-motor.



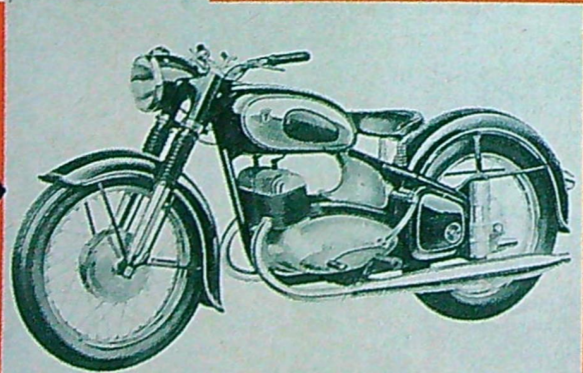
Dürkopp har nu börjat göra scooters och Diana måste betraktas som en god, formskön debutant.



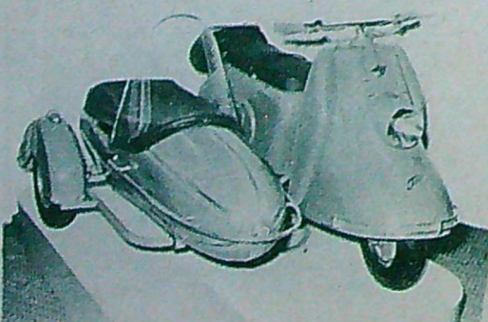
Den här inklädda 175-kubikaren som heter Gritzner-Kayser väger bara 100 kilo trots skalet och gör därför gladeligen sina 100 km/t.



DKW har teleskopfjädring på sin nya 350-a. Liksom 175-an har »storebror» förgasaren inbyggd.



Flyg-Heinkel har också gjort en scooter med fyrtakismotor. Toppventilaren bromsar 7,2 hästkrafter och drar behändigt en sidvagn.



BARRIÄREN



Ingenting är kanske mer betecknande för det moderna flyget än denna suggestiva afisch som hänger på varje svensk flottillj.

Svenskt flyg passerade häromdagen en symbolisk milstolpe. Då »krossades» nämligen för första gången (officiellt) den s. k. ljudbarriären. Denna »transsoniska» prestation utfördes av Saabs nya Lansen med Saabs chefprovflygare och Sveriges snabbaste man Bengt Olow vid spakarna.

Linköpingsborna upplevde detta flyg-historiska evenemang som två ljudliga bangar. Trots att detta förmodligen kommer att bli deras vardagsmusik, behöver de knappast se över sitt förråd av fönsterglas. Ljudknallarna »pangar doror» (eller spräcker murar) endast när de direkt riktas mot tätbebyggelse och tryckvägarna där blir instängda mellan husen.

Bengt Olow som är en lakonisk man förklarade att flygningen som väntat gick bra. Övrig expertis trycker på att planet hela tiden var under flygarens fullständiga kontroll. Detta är att observera.

När termen ljudbarriären präglades uppfattades ljudfarten verkligen som en barriär. En bit under mach 1, när luften började få svårt »hänga med» blev planet som tokigt. Det flög sig självt

MOT ÄNNU

Den Lans som »bangade» var ur prototypen som gjorde sin första provflygning för ett år sedan. Den har en engelsk Rolls-Royce Avon axialmotor med 2700 kp statisk dragkraft — en blygsam siffra mot bakgrunden av Lansens 10 ton.

Den förmodligen rätt ansenliga Lansenserie som Flygvapnet beställt kommer emellertid att bli mycket starkare. Som första land i världen har Sverige fått köpa licensrät-

SOM BLEV EN TRÖSKEL

Ljudbarriären var en gång flygets skräckspöke. I dag betraktas den på sin höjd som en tröskel till en ny fartepok.

ungefär hur som helst och reagerade närmast crazybetonat på spakutslag. För att ta det ur dykning kunde piloten t. ex. få skjuta ifrån sig spaken i stället för att dra den åt sig. Denna »danssjuka» varade en bit över mach 1 men gick sedan över för att vid »inbromsningen» återkomma under samma hastighetsområde.

Man trodde länge att ungefär vad som helst kunde hända kring ljudfarten och att ingenting fanns att göra åt denna flygets blinda fläck. Nu har emellertid Lansen t. ex. passerat vallen under fullkomlig kontroll. Det enda Bengt Olow behövde göra var att justera en trimknapp på spaken.

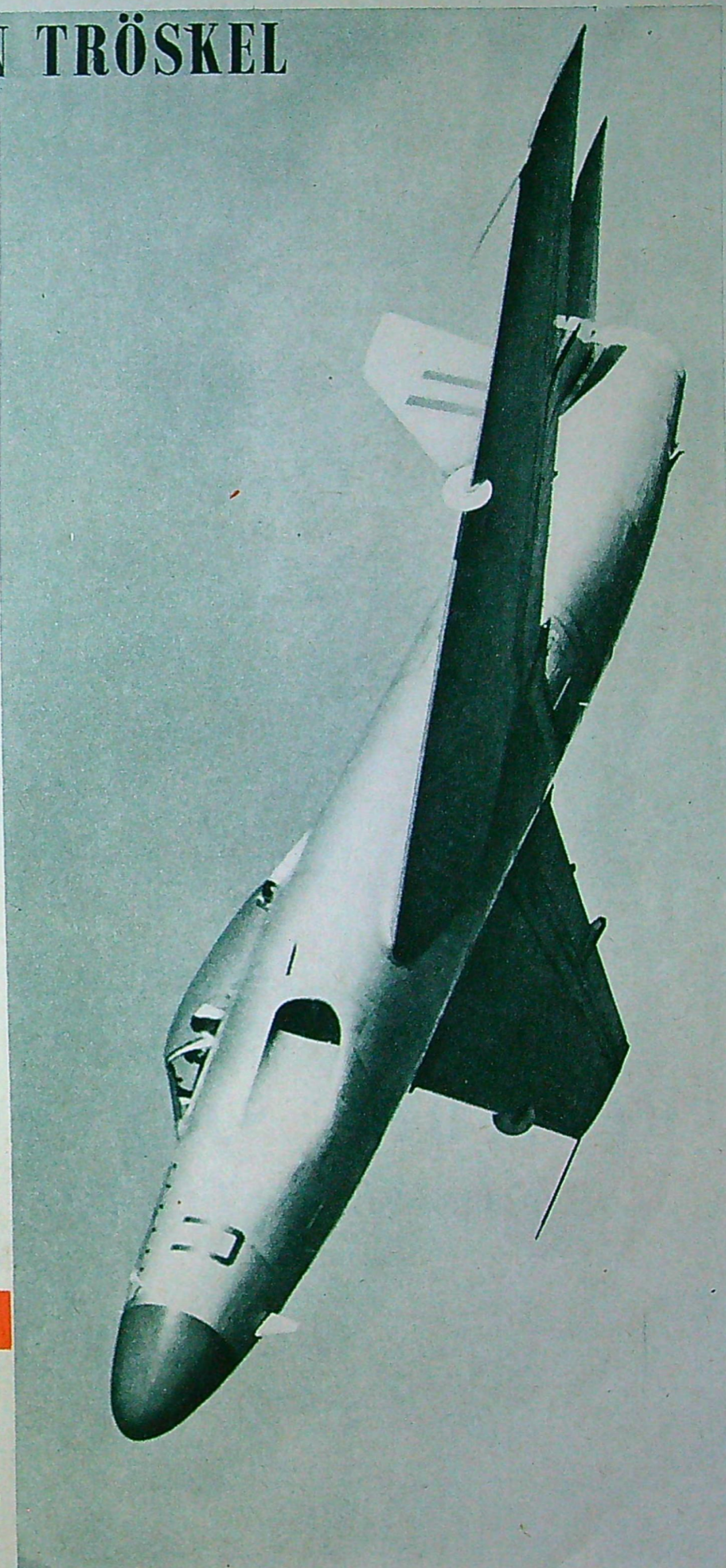
Fortfarande är ljudfartstrakten kritisk. Vissa flygplanstyper flyger inget vidare vackert och det är omöjligt att t. ex. skjuta från dem i det transsoniska området. Svårigheterna inom det transsoniska området håller emellertid på att minska — helt elimineras kan de kanske aldrig. På andra sidan ljudfarten blir luftströmmarna nästan normala igen. Dock inte riktigt lika »snälla» som före krisen. Det finns nu en »bogväg» (jämför med ett fartyg) framför planet som kan irritera. Ökar planet nu farten ligger denna bogväg an mot framkanten och blir spetsigare ju mer farten ökar. Vid en viss fart blir bogvägen spetsigare än vingens pilform och då finns risk att den träffar ving-spetsarna, vilket kan försäkra fenomen vars bemästrande kräver speciella flygegenskaper och en finare trimning.

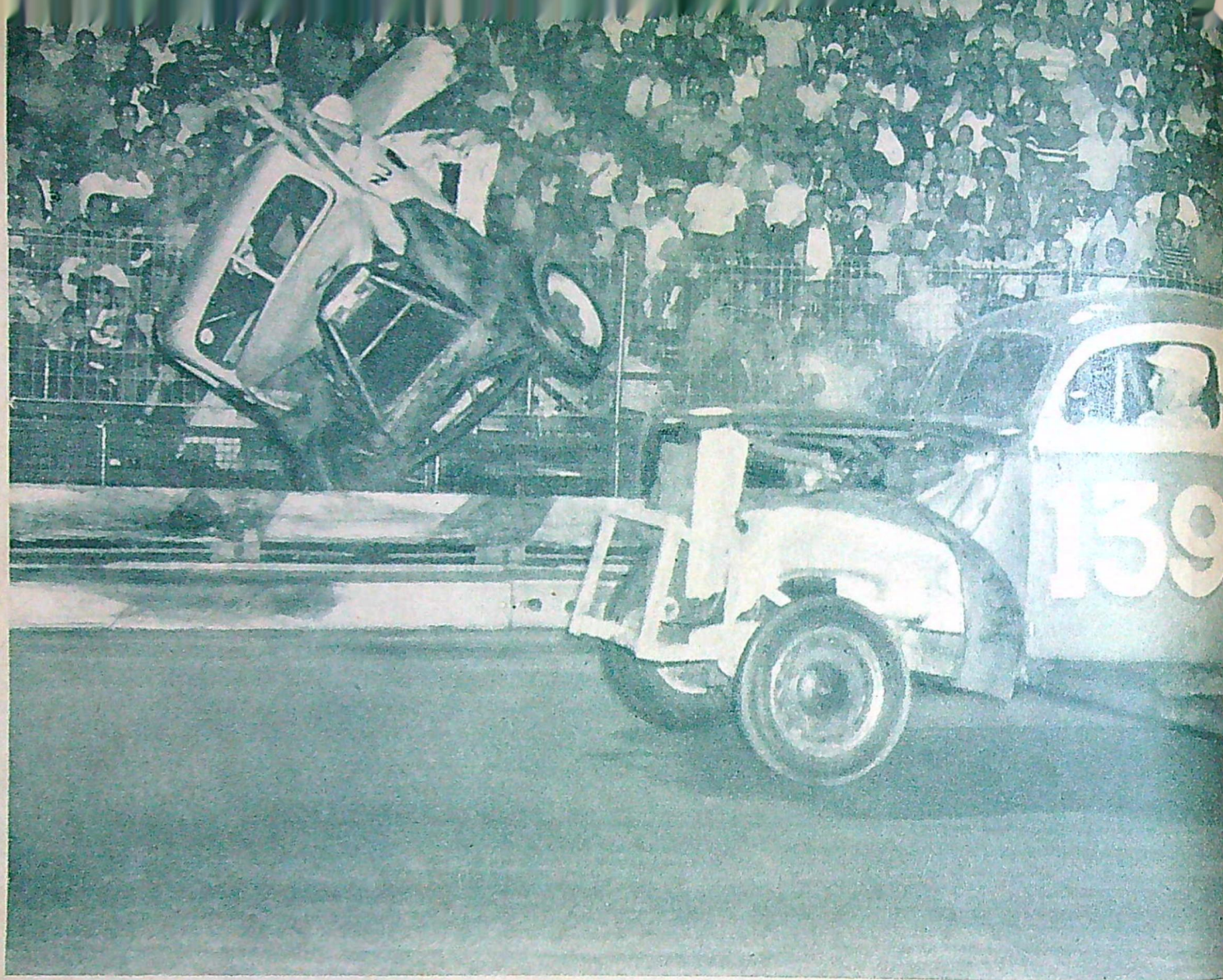
HÖGRE FARTER

ten till Avon-versionen Ra 7 med efterbrännkammare. Den utvecklar officiellt 3.400 kp, vilket med efterbrännare stiger till 4.300 och har bl. a. varit med om att dra Hawker Hunt till ett världsrekord på 1.171 km/h.

Efterbrännkammaren drar emellertid med sig så enorm bränsleförbrukning att hela denna effekt bara kan utnyttjas korta perioder. Detta är emellertid precis vad ett attackplan behöver.

TEKNIKENS VÄRLD 21/53





Det ser ut som döden själv men sekunden efter kliver föraren oskadd och nonchalant ur vraket. Bilen vräks över träbarriär och järnstaket men ett högt stålnät skyddar publiken som alltså inte behövt kasta sig undan.

"RISKFRIA" SJÄLVMORDSLOPP USA:s SENASTE MOTORFLUGA

► Kärran kan köpas för 25 kronor eller hämtas gratis på ett skrotupplag. Det finns »grease-monkeys» (oljeapor = mekaniker) som kan fixa en järnsäng för ett par hundralappar, men kanonerna lägger ned omkring 15 000 på varje vagn. Motorerna trimmas till vanvett, allt löst plockas bort och »dån-och-krockloppet» kan börja.

Stock-car-races är bara några år gamla, men rötterna går tillbaka till förbudstiden. För att köra ifrån poliserna installerade spritsmugglarna »hot motors» i vanliga personbilar. Efter kyrkan på söndag (dit även smugglarna gick) blev det populärt

att ordna kappkörning på närmaste åker. USA:s störste motorlopps-promotor Ed Otto byggde några banor i sydstaterna, men först efter världskriget spred sig flugan som en präriebrand över hela USA.

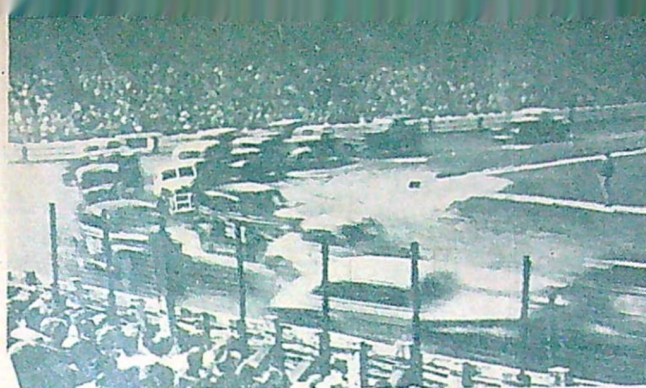
Nu fyller stock-car-loppen tusentals gigantiska basebollstadion flera gånger i veckan. Den vanligaste formen är körningar med fordskupéer av -36 eller -37 års modeller i vilka man plockat in en modern fordsmotor, modell -49 eller -50. Denna är »tuned up» till »a full house» (utsålt — ifråga om hästkrafter). Farten går över 140 km, och hästkrafterna tvingas upp till 250.

Den officiella benämningen är Modified Stock-car-races, för bilarna är verkligen modifierade till att prestera fantastiska ting. Det vedertagna namnet är annars »Slam-bang-races» (Dån- och sammanstötningslopp). Bilarna skräddarsys i allmänhet till en specialbana. Finessen är att ge vagnen den rätta inåtlutningen. Innerhjulena är därför alltid mindre och ibland är alla fyra hjulen olika stora.

Det första föraren gör är att plocka bort allt brännbart: säten och beklädnad. Sedan svetsar, bultar och nitar han fast en

(Forts. på sid. 38.)

TEKNIKENS VÄRLD 22/53



Strålkastarloppet har börjat. Lamporna står i Hollywoodateljéernas klass. Att ingen vurpar i kurvan beror förmodligen på att det är den första så att man ännu inte fått upp farten.



En »boskapsvagn» visar underredet i en våldsam vurpa. Stålrörskonstruktionen, bältet och hjälmen räddar föraren. Lägga märke till hjulens olika storlek.



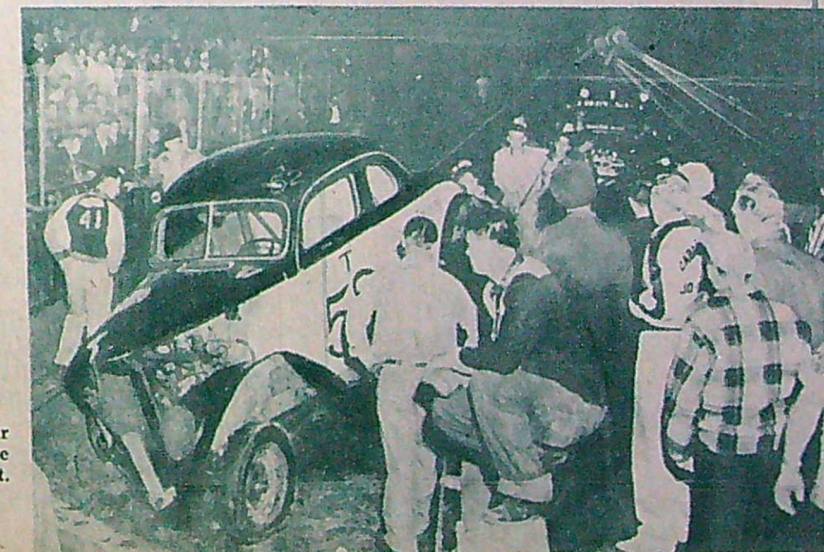
Stock-car-loppens »oljeapor» (mekaniker) är fantastiska bilmänniskor. För ett par hundra kronor fixar de en skrothögsingrediens till en tävlingskärra. Deras fingertoppar vet allt.



Den här smällen betraktade t.o.m. den blåserade »slam-bang-publiken» som en av de absolut bästa. Förarna blev lätt mörbultade och blödde ur småsar men kunde fortsätta köra.



Tio boxare samtidigt i samma ring med den som vinnare som längst höll sig upprätt, var en gång en vanlig boxningsform i Amerika. Nu arrangerar man motsvarande tävling för bilar. Publiken trivs.



Stock-carens saga är kort men hetsig. Den här kvaddades redan på sitt första varv. Förare och mekar diskuterar sakkunnigt skadornas art.



Fergus Anderson, världsmästare 1953 i 350 cc-klassen. Guzzi.

FERGUS ANDERSON:

FINAL I BARCELONA

Jag är inte alls ledsen över att ha kommit till slutet på 1953 års racersäsong. Visserligen har jag all anledning till att vara storbelåten med mina resultat, men dessa tävlingar har tyvärr ägt rum med en bakgrund av bråk och gräl mellan förare och promotors, trakigheter som nådde sin höjdpunkt i affären Schottens och vid det verkliga vulkanutbrottet av olustigheter i Monza. Men en sak kan man verkligen glädjas åt — årets sista tävling lämnade bara vackra minnen bakom sig.

Egendomligt nog är det så att ju mer en tävling lyckas ur ekonomisk synpunkt, dess värre blir relationerna mellan förare och promotors. I Barcelona har jag aldrig hört att någon förare beklagat sig — men så brukar alltid denna tävling sluta med ett kännbart ekonomiskt bakslag. Det är inte det att publiken saknas — det är bara det att spanjorerna tycks ha en otrolig motvilja mot att passera genom ett vändkurs. Inte vet jag om orsaken är att de blir yra i huvudet och därför updviker vändkorsen — men faktum är att sextio procent av åskådarna föredrar att planka in.

En vecka innan Barcelona såg det ut som om jag inte skulle kunna komma dit. Jag låg nämligen på ett sjukhus i London, men blev lyckligtvis frisk i tid. Och det är jag glad över, för Barcelona-tävlingen ville jag inte missa. Dels har jag en massa goda vänner i Cataluña Moto Club, och dels därför att jag där skulle fira mitt 21-årsjubileum i road-racing — den första road-racing som jag körde var nämligen Spaniens Grand Prix 1932.

Vi från Moto Guzzi — Lorenzetti, Kavanagh och jag — körde i 250 och 500-klasserna. I 500-klassen körde vi de Moto Guzzi 350, som blivit 1953 års sensation. Men det var inte lätt att få tillstånd från fabriken. Förra året önskade vi många gånger att få köra 250-kubikare i 350-klassen men vi fick aldrig tillstånd. Vår idé att ställa upp med 350-kubikare i 500-klassen möttes inte heller med någon entusiasm, men lyckligtvis fick vi som vi ville. Under träningen fick jag vända ut och in på mig själv för att få upp farten på min 250:a, men trots detta kom jag upp i farter som kunde tävla med de snabbaste 500-kubikarna, och det gjorde även Lorenzetti och Kavanagh.

Historien om 500-loppet är snabbt berättad — så snart Armstrong föll tillbaka med sin Gilera efter ett par varv.

(Forts. på sid. 39)



Starten för 500 cc-klassen gick i strilande regn — men det blev ännu värre senare. Först över startlinjen är nr 37, tysken Wünsche på DKW och 26:an Kavanagh, Australien, på Guzzi. Men förbi dem gick på första varvet belgaren Auguste Goffin, Norton (bakom) Wünsche).

ITALIENARE SEGRADE DAGEN FÖRE LOPPET

Barcelona i oktober.

Årets sista Grand Prix för motorcyklar hade ingen större betydelse för utgången av 1953 års VM — det mesta i den vägen var klart före Spanien-tävlingen — men saknade ändå inte sitt stora intresse. Framför allt var det Teknikens Världs populära medarbetare, engelsmannen Fergus Anderson, som satte färg på evenemanget. I hårt regn gav han en strålände uppvisning i 500 cc-klassen: det var Mästaren som körde. Han behärskade den svåra banan föredömligt, han kunde sin maskin — och han kände sig själv. Fergus var den stora behållningen av det fjärde Gran premio de España i Barcelona.

Tävlingarna gick som den sista stora festligheten i samband med *fiestan* för *Santa Mercedes*, som är Barcelonas skyddshelgon. Och en stor fiesta blev det verkligen. Såväl under träningsdagarna som tävlingsdagen var det fullpackat med folk — motorintresset är enastående stort i Barcelona — och trots regnet stod alla troget kvar och väntade tills segrarna var korade. Fast under 250 cc-loppet var det förstas nära att publiken tappat sugen — där tilldrog sig nämligen saker som inte precis värmdde i vätan. Det kapitlet återkommer vi till lite längre fram i texten.

Det var full sommar i Barcelona (där man för övrigt kan bada ute året runt) och orchideerna blommade runt banan i *Parque de Montjuich*. Hur trivsamt som helst — tills regnet kom. Någon dag före tävlingen hade jag nöjet att tillsammans med Fergus Anderson köra banan några varv. Och skriv upp att den är svår! I synnerhet senare delen av banan ställer förarna på ovanliga

prov. Inför årets tävling hade arrangörerna, Real Moto Club de Cataluña, fått tillstånd att korta banan med 2.000 m, och den mätte nu 4.000 m. Enligt bestämmelserna måste en VM-bana vara minst 6.000 m lång, men säkerhetsskäl gjorde att FIM beviljade sanktion till förkortningen. Och tur var det för regnet kom att öka riskerna kolossalt.

Den ursprungliga körriktningen — som användes före kriget — hade lagts om till den motsatta och alla tycktes vara ense om att det gällde en förändring till det bättre.

Emellertid var inte alla förare med på att banan var den mest lämpliga för en classic vägtävling. Den enda raksträckan som var något att räkna med utgjorde en svepande högerkurva. Högsta växeln kunde användas bara en gång under varje varv, och då bara några få sekunder åt gången. Banan var inte bara extremt kurvig utan även ytterst backig. Från starten svänger vägen till vänster, höger och åter vänster, och stiger sedan brant mot raksträckan. Sedan kommer en brant backe som slutar i en uddvass härnålskurva mot vänster, gör en sväng till höger, en ny härnålskurva — till höger — två svepande vänsterkurvor, en höger- och till sist en vänsterkurva. De sistnämnda kurvorna är alla branta nedförsbackar och ställer de största krav på förarens skicklighet, men svårighetsgraden minskar de kraftresurser som kan komma till användning.

Så sent som 1951 lade Real Moto Club de Cataluña ned omkring 200.000 kr på en förlängning av banan. Ganska bortkastade pengar!

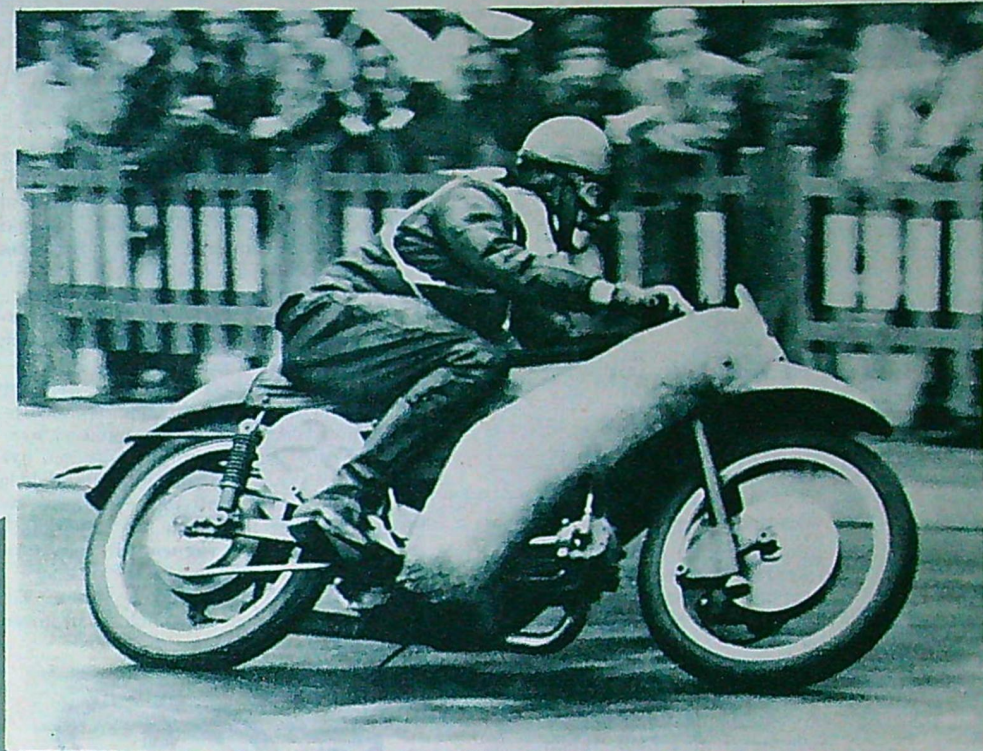
(Forts. på sid. 41)

TEKNIKENS VÄRLD 22/53

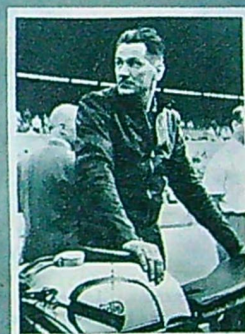
En TV-medarbetare med still! Fergus Anderson kör på ett suveränt sätt mot segern i 500 cc-klassen — på sin 350 cc:s Guzzi. Fergus var den färgstarkaste i Barcelona.

Årets sista GRAND PRIX för motorcyklar gick i Barcelona, vars bana i svårighet endast överträffas av banan på Ulster. Fergus Anderson gjorde en glänsande insats, men spelet bakom kulisserna var beklämmande skriver TV:s chefredaktör

RUNE MELANDER



Fergus Anderson (f.v.) i depån tillsammans med TV:s chefredaktör efter det hårda loppet.



Engelsmannen E. Oliver såg bara på i Spanien men tog ändå världsmästerskapet i sidvagn 500 cc.



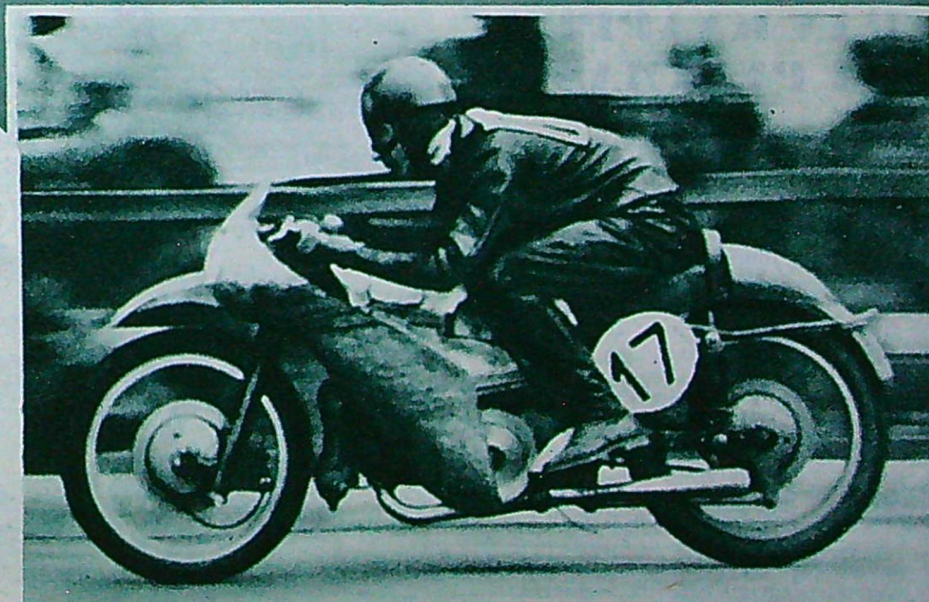
Werner Haas, Tyskland, på NSU. Världsbäst 1953 i 125 och 250 cc trots spansk miss. Han är 26 år.



Geoff Duke, Gilera och England, världsmästare i 500 cc-klassen. Ej med i Spanien, då han skadats.



Italianaren Enrico Lorenzetti strålade efter segern i Barcelona. Han vann segern på Guzzi.



Ännu en bild av Lorenzetti i det omdiskuterade 250 cc-loppet i Barcelona. Lorenzetti låg nära en halv minut efter Kavanagh, men lyckades på något mystiskt sätt ta in förspränget och till slut även vinna.



TV-betyg för FIAT 1900

SÄRSKILT BRA:

- Utomordentligt tyst och vibrationsfri gång.
- Stor smidighet — inga ryck i kraftöverföringen ens vid ovarsam behandling av kopplings- och gaspedalerna.
- Kan köras som en stor amerikansk vagn eller som en europeisk sportbil — och fungerar i båda fallen perfekt!
- Vägegenskaper av allra högsta klass; därtill ypperliga bromsar.

INTE SÅ BRA:

- En lång förarens blicklinje faller utanför vindrutetorkarnas svepyta.
- Tempmätare för kylvatten saknas, likaså amperemeter.
- Bränsletanken i minsta laget, räcker blott för ca 40 mils körning.

FIAT 1900

► Fiatfabrikens typ 1900 har samma karosseristomme och hjulställ som 1400-typen. Motorns slagvolym är emellertid större, koppling och växellåda av annat utförande samt inredning och utrustning mera påkostade än hos 1400. Bland alla rosor som ströts för denna sistnämnda typ (även från TV:s sida) fanns få törnen — ett gällde dock accelerationen, som är väl tam på högsta växeln.

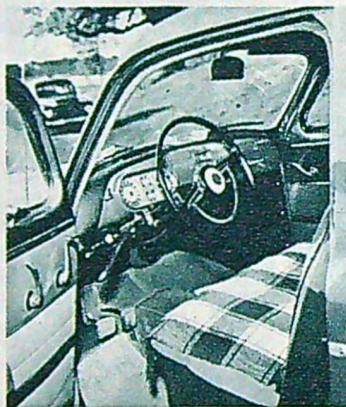
Fiat 1400 måste växlas flitigt, men typ 1900, som den här testrapporten gäller, kan köras både med ett minimum av växling och med fullt utnyttjande av den nya 5-växlade (!) växellådan. Denna dubbla personlighet hos Fiat 1900 förklaras av större motoreffekt och en hydraulisk koppling, som gör vagnen till en ytterst stimulerande och angenäm bekantskap.

Motorn i 1900 är byggd på samma sätt som den i 1400, men slaglängden är större,

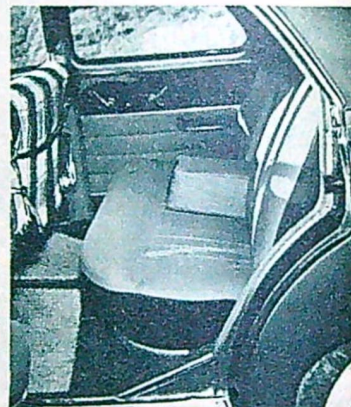
vilket ger större slagvolym och betydligt större vridmoment vid låga varvtal. Efter dagens begrepp är detta ingen snabbgående motor — 3700 v/min vid maximeffekten 58 hk — vilket säkert bidrar till dess ovanligt tysta gång. Dessutom är kolvastigheten måttlig, ej fullt 11 m/sek vid 130 km/t på högsta växeln.

Denna vagn har två hopbyggda kopplingar, en vanlig skivkoppling som manövreras med pedal och en hydraulisk koppling som inte »griper» vid tomgångsvarvtal men börjar dra silkesmjukt när man ger gas; en sådan hydraulisk koppling är ingen nyhet på bilmarknaden och bör inte förväxlas med hydrauliska momentomvandlare.

För »växlingsfris» körning startar man på treans eller fyrans växel; man trampar på vanligt sätt ned kopplingspedalen



Den hydrauliska kopplingen är en förnämlig sak. Man kan köra växlingsfritt om man vill eller använda de fem växlarnas resurser.

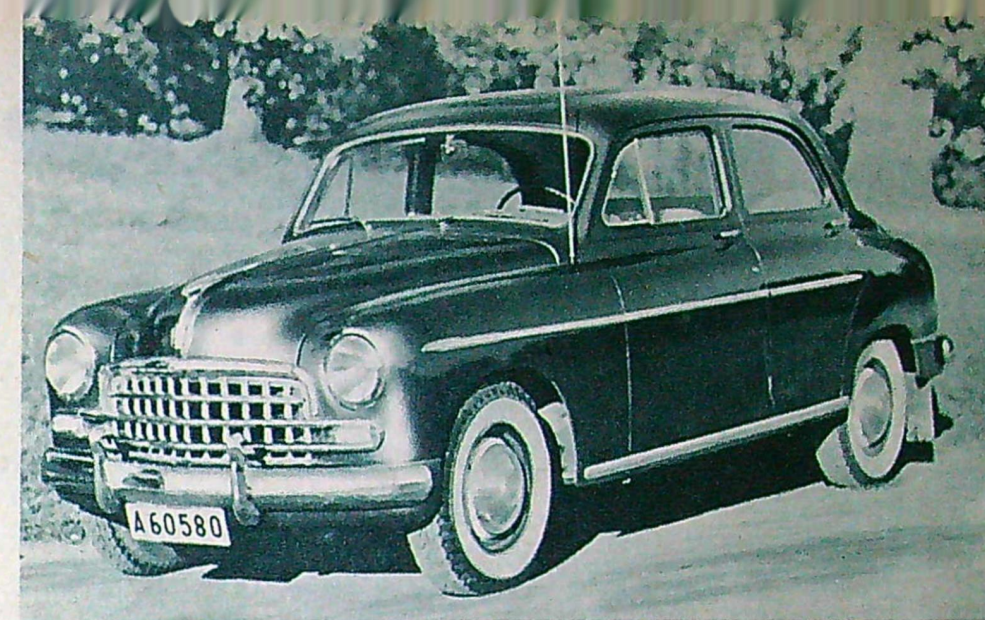


Interiören karakteriseras av lugn säker smak och gediget arbete. Fiaten är stabil och visar ingen lust att »vifta på svansen».

Vid ratten BERTIL BJÖRKMAN

och lägger in växeln, men sedan kan man släppa upp pedalen igen och hålla vagnen stilla med bromsarna. När man vill sätta igång släpper man helt enkelt bromspedalen och ger gas. På trean behärskar man fartområdet mellan 0 och 80 km/t och kan utan minsta ansträngning klara ryckiga trafiköer. Med lätt lastad vagn gick det lika bra att krypköra på fyrans växel, men accelerationen var bättre på trean. På fyran når vagnen 120 km/t och kan ändå bromsas ned till stopp utan urtrampning. Den som vill kan naturligtvis köra Fiat 1900 på två växlar i storstadstrafik — tvåan eller trean för snigeläkning och fyran på friare gatuleder. Är man nöjd med blygsam acceleration går det dock att köra enbart på fyran hela dagen!

Vill man utnyttja växellådans alla möjligheter?
(Forts. på sid. 40)



Utnyttjar man växlarna väl får Fiaten krut i accelerationen. Alternativt kan man utnyttja vätskekopplingens smidighet till att köra »amerikanskt» — dvs. med ett minimum av växling.

PROVRESULTAT, FIAT 1900

ACCELERATION GENOM VÄXLAR

0—50 km/t 8½ sek; 0—80 km/t 18 sek; 0—100 km/t 27½ sek.

ACCELERATION PÅ ENSTAKA VÄXLAR

20—50 km/t	35—65 km/t	50—80 km/t	65—95 km/t	80—110 km/t	Växel	totalt utväxl.-förh.	Fart vid 1000 v/min km/t
5½ sek	—	—	—	—	ETTAN	14,08	8,5
6½ sek	7 sek	—	—	—	TVAAN	10,07	11,2
9½ sek	9 sek	10 sek	12 sek	15 sek	FYRAN	4,44	27
—	—	12 sek	14½ sek	19 sek	FEMMAN	3,33	36

Fartmätaren visade 20 35 50 65 80 95 110 135 km/t vid en verklig fart av 17 30 43 58 72 86 100 124 km/t

Vägmätaren visade ca 3 procent för lång körsträcka.

Bromskraften var, uppmätt på provrullar, 28 procent av vagnvikten vid 20 kg pedaltryck, 46 procent vid 30 kg, 61 procent vid 40 kg samt 72 procent vid 50 kg.

Strålkastarnas ljusstyrka var tillräcklig för ca 80 km/t vid medelgoda sikt- och vägförhållanden.

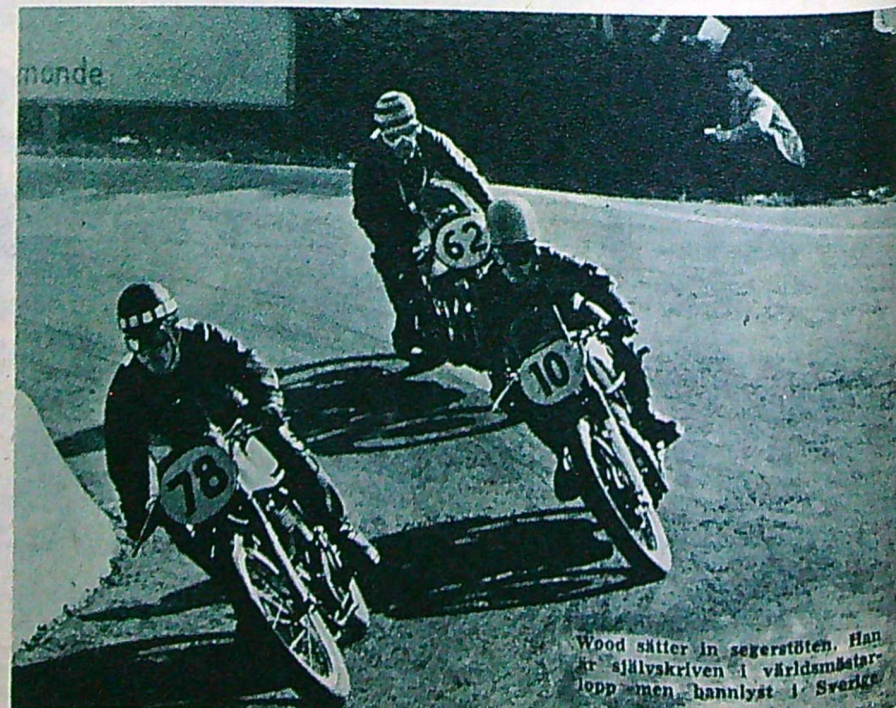


Bagagerummet är förnuftigt inrett. En trivsamt detalj är bensintankslockets placering innanför bakluckan. Praktisk innerbelysning.

HAN KNÄPPER I PYJAMAS

► Señor Carlos Perez de Rozas, som svarar för bildmaterialet till TV:s reportage från Spaniens Grand Prix förtjänar några rader för egen del. Han är känd som en av Spaniens allra förnämsta fotografer, och inte nog med det — av hans nio söner går sex i faderns fotspår. Señor Perez de Rozas är hundra procentigt sydländsk i sitt uppträdande. Även om Lennart Hyland ökade sin snabbpratartakt ytterligare (tänk på hans ishockeyreferat) så skulle han ändå inte ha en chans att hänga med den eldige spanjoren. Och fotografera kan han. När dagen för det stora Grand Prix:et var inne fann han för en gångs skull anledning att klä på sig ordentligt — i vanliga fall går han alltid omkring i pyjamas. Fem av sönerna assisterade fadern med TV-reportaget.

(Rune Melander)



Wood skitter in segerstötten. Han är självskriven i världsmästarlopp men bannlyst i Sverige.

Världsstjärna bojkottad i Sverige

»Mest av allt vill jag komma till Sverige och tävla, men man vill inte veta av mig»

Barcelona i oktober, Rune Melander

► En av världens bästa TT-förare är bojkottad i Sverige! Det gäller engelsmannen Tommy Wood, en av de mest erfarna uvarna i eliten. Han har år efter år hållit sig i toppen och kan peka på en hel rad segrar och fina placeringar. Men trots detta får han inte tävla i Sverige.

— Varför?, frågade han Teknikens Värld vid Spaniens Grand Prix i Barcelona nyligen.

— I många år har jag gång på gång försökt få komma till Sverige. Jag har vid flera tillfällen skrivit och bett att få ställa upp på era tävlingar. Ofta har jag inte ens fått svar och dom jag fått har varit nekande med långsökt motiveringar. Jag är tydligen konsekvent portförbjuden. Det är jag uppriktigt ledsen för, eftersom jag nu mest av allt vill tävla just i Sverige.

— En enda gång var det nära att jag fått chansen. Men det var inte någon ordinar inbjudan precis. Jag blev nedskjuten i Nordnorge, och vi hade vägen öppen att fly in i Sverige. Men inte ens den gången blev det något sverigesbesök för min del — ett brittiskt fartyg tog oss hem i stället.

Tommy Wood är en skicklig och sevärd förare. Han låter det gärna hårdna till i sina lopp innan han definitivt sätter in segerstötten. Tommy är med andra ord helt en kille i publikens smak.

Men i Sverige är han bannlyst...

Teknisk revy



Hjalmar Söderberg

EN KVICKTÄNKT GENTLEMAN vid Goodyearfabrikens ingenjöravdelning i Norrköping heter Hjalmar Söderberg. För något år sen fick fabriken en ny fin s. k. spritsmaskin för tillverkning av 6-tunsdäck, Silverpilen kallad därför att den är så snabb.

Alla var förtjusta över nyförväret, men så var det någon som muhlade något om att pricken över i skulle vara en apparat som på automatisk väg stämplade, mätte av och satte cellofanlappar på slangarna.

Den gode Hjalmar hörde yttrandet, funderade ett tag och muhlade själv tillbaka att det skulle väl inte vara så omöjligt att fixa den saken om man bara i lugn och ro kunde få grubbla över problemet en tid.

Nå, det fick han. Och i dag sitter apparaten på sin plats och sköter stämplingen, medan jobbaren som tidigare skötte den sysslan fått mera produktivt göra. Och att det inte är fråga om en rätt enkel historia förstås kanske av att chefen för den engelska fabriken, H. L. Ginnaven, som nyligen hälsade på i »Peking» blev så omätligt imponerad över apparaten att han bums ville ha ritningarna på den för att bygga likadana i England.

ETT PILLERGÖRA säger uppfinnaren, som är en blygsam man och inte vill göra väsen av sin konstruktion. 14 dagar satt han vid ritbordet och nötte ut pennor innan konstruktionen var klar i detalj, men redan då han satte i gång hade han huvudprincipen klar i skallen.

Klar på ritbordet är dock en sak — klar att användas en annan. Och det tog också bortåt 400 timmar för verkstads-gubbarna att få fram den fina apparaten. Men som sagt — nu är den i full gång. Och att Hjalmar kommer igen med andra finesser råder det nog ingen tvekan om, men så är heller inte stämpelapparaten hans första uppfinning.

DET BÖRJAR LACKA mot vintern, och kan kanske därför vara aktuellt att berätta om en fransk nyhet som i hög grad bör intressera oss i den snöiga Nord. Det gäller en plastpasta som man penslar på undersidan av skidorna och som — sedan den torkat ordentligt — faktiskt bildar en verklig sulå att kana omkring på. Montana Sport heter den franska fabriken i Paris och Semelle Montana heter plastsulan.

Generalagenten för hela Norden är en trivsamt fransk som heter Jean-Pierre Fehlmann, bosatt i Hagalund, och härom dan kom han till mig och visade hur beläggningen går till. Den sker i tre etapper, och sedan det sista lagret är på plats — det sker med vanlig pensel — och torkat riktigt ordentligt i några dagar så gnuggar man den glatta ytan med ett rätt grovt sandpapper, för annars skulle det bli för bakhall.



DET FINNS EN »GOSSE» som heter Staffan Torhamn, arkitekt och formgivare m. m., som nu vill lära oss att sitta på plast. Rent arkitektoniskt är hans plaststol nog rätt svår att placera in i normalsvensk hemmiljö. Men det är inte hel-

ler på hemmen den energiske arkitekten siktar utan på hotell- och biofoayer, kontor och liknande lokaler.

Her Teve



RALLYFINAL I PLÖJNING

Sveriges unikaste rally avgjordes nyligen i Stockholm efter en månads lång uppgörelse. Det var Sveriges första Caterpillar-rally, där väghyvelförarna fick visa vad de kunde prestera. Tävlningen var öppen för alla väghyvelförare i norra och mellersta Sverige, och man tävlade distriktvis i tio städer före finalen i Stockholm. Sammanlagt 80

traktorförare deltog i kampen om prissummans 5.000 kr. Uppgiften var att lägga upp en halv vägbana med ett 70 m dike på 60 cm djup. Arbetsuppgiften måste fullföljas på en timme — och under den tiden måste traktorbjässens vägverktyg gå på gång ställas om. Segrare i den stora plöjningstävlingen blev Uno Karlsson från Sunnemo.

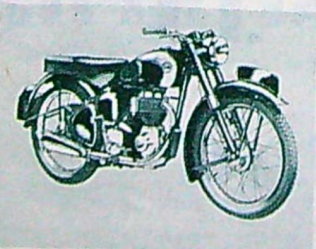


FYRSITSIG SAFIR

Det välkända svenska tresitsiga skol- och reseflygplanet Saab-91 Safir, som numera serietillverkas på Saabs uppdrag av den holländska De Schelde-fabriken i Dordrecht — för att frigöra den svenska fabriken för krigsflygproduktion — provflögs nyligen i en ny version med plats för fyra personer jämte bagage. Medan den tresitsiga upplagan huvudsakligen använd-

des för övningsändamål, är fyrsitsaren främst avsedd för resebruk, för ambulans- och fotografieringsflyg, taxifyg m. m.

Tekniskt sett skiljer sig den nya fyrsitsiga Saab-91C inte påtagligt från föregångaren 91B, om man bortser från att omkonstruktionen av kabinen nödvändiggjort flyttning av bränsletankarna till vingarna. Dessa är fortfarande mycket lätt demonterbara tack vare automatiska självtäta kopplingar.



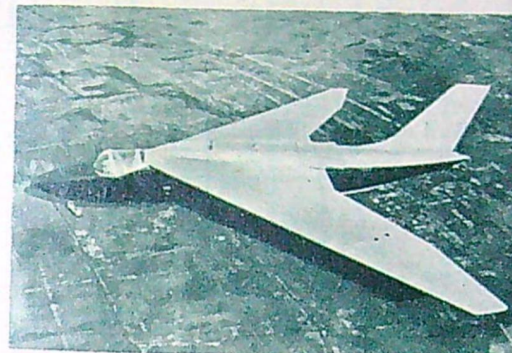
»COLTEN» KOMMER

Hittills har det bara varit tyskar som konstruerat motorcyklar utan att ta hänsyn till tävlingsklassindelningen. Men nu överraskar engelska Ariel med en fyrväxlad fyrtaktare på 200 kubik. Konstruktionen är genomgående modern och utseendet behagligt. Generators och brytare för batteriladdning är som på en tvåtaktare anslutna till

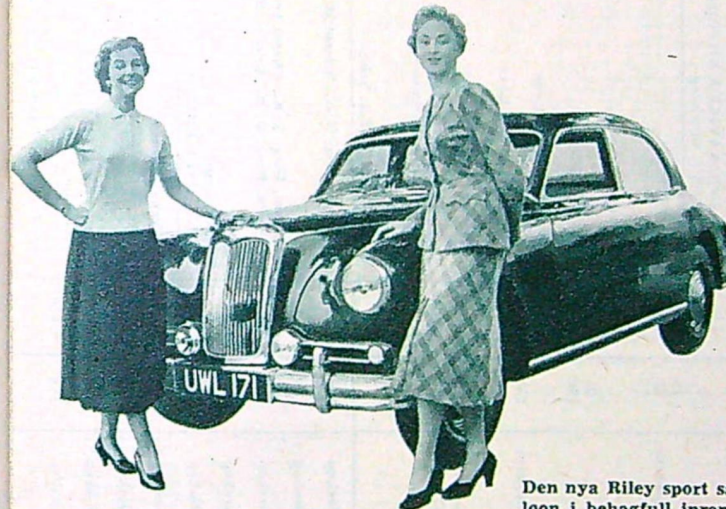
vevhuset vilket ger motorn rena vackra linjer. »Colten» har bak-hjulsfjädring och teleskop fram. Fyrtaktaren väger 116 kilo, utvecklar 10 hästar vid 5.600 varv och har en toppfart kring 140 km. Den är alltså betydligt snabbare än lika stora tvåtaktare. Ariel Colt kommer till Sverige efter nyår. Priset blir 2.395 och generalag. är Allmotor i Örebro.

TEKNIKENS VÄRLD 22/53

Flyktigt sett



Short Sherpa kan revolutionera höghastighetsflyget. Den är det första plan med »aeroklinisk» vinge — som i viss mån ändrar form efter hastighetens krav.

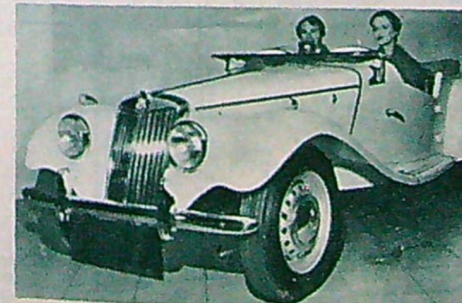


Den nya Riley sport saloon i behagfull inramning. Vagnen presenterades på Londonmässan och kan göra 170 km/t.



Med Austin A 30:s nya modell har engelsmännen äntligen förmått sig att göra en liten vagn tvådörrig. Bilen har blivit vackrare, rymligare och ca 400 kr billigare.

MG överraskar med både Midget och Saloon i nya modeller. Motorerna är starkare — konstruerade för högoktanbensin — och förgasare och ventiler större. Kroppen har fått en lätt strömlinjeform.



Kortvägsjakten pågick intensivt vid TV-monterns tretton radiomottagare och Arne Skoog fick hjälpa åtskilliga DX-are med lyssnarrapporter till fjärrstationer som Bangkok och Santiago.

TV-MONTERN PUBLIKMAGNET PÅ LYCKAD RADIOSALONG

Det är bara USA som kan visa upp flera radiomottagare per invånare än Sverige — och att svenskarna är ett radiointresserat folk med sina 2,5 miljoner radioapparater, det understryks av publikinvasionen på Radiosalongen 1953.

När den fotocellstyrda utgångsdörren stängdes efter den sista besökaren, hade ca 42.100 fullproppats med intressanta upplysningar och mättats med väljudet från hundratals klangstarka, eleganta radioapparater. Den monterpackade utställningen gav en intressant exposé över radion förr och nu. Vem visste att Radiotjänst förr i världen anställde sina tekniker bland verkliga tyngdlyftare? Det var nödvändigt, då de måste med en hand lyfta 30—40 kg tunga stålbandrullar som förmedlade inspelningarna till lyssnarna.

Det vimlade av nya mottagare om också de tekniska nyheterna var ganska få. Publikattraktioner fanns det gott om — men gästutpräddade Snoddas fick se sig kraftigt hotad av TV-montern. TVRK:s Arne Skoog gav massor med kortvägstips till de mängder av radioklubbmedlemmar och DX-frälsta radioentusiaster som samlades kring monterns tretton förnämliga mottagare. Där satt dagarna i ände intensivt lyssnande ungdomar med hörtelefon på huvudet och prövade kortvägens möjligheter. Från en sex meter lång stavantenn på taket gick via en antennförstärkare skärmade ledningar ned till mottagarna, som samtliga var 4—6 rörsapparater i prisklassen 300 kr. Bland de många stationer som avlyssnades i montern kan nämnas Bangkok, Brazzaville, Buenos Aires, Santiago de Chile m. fl.



Radiola Klockett blev herrsuccé genom det raffiga montermycket som ständigt väcktes ur törnrosaslummen av den tidsinställda klockförsedda radion.

»Jag kunde sovit fyra minuter till...»



Vad kostar motorcykeln?

Det finns i dag i Sverige nära 300 olika motorcykelmodeller. Detta är en komplett uppställning av dem alla plus deras viktigaste data. Till skillnad från bilbrans häller motorcykelmarknaden sig stabil men man måste räkna med att många i denna djungel av märken kommer att konkurreras ut.

MÄRKE OCH MODELL	MOTOR	EFFEKT	F J Ä D R I N G	VIKT	PRIS
			FRAM	BAK	
AJS 16 M	1-cyl. OHV, 69 x 93 mm, 347 cm ³ , 4-växl.	16,2 hk - 5.500 v/m	Teleskop	164	3.000
AJS 18	1-cyl. OHV, 82,5 x 93 mm, 498 cm ³ , 4-växl.	21 hk - 5.200 v/m	Teleskop	169	3.025
AJS 16 MS	1-cyl. OHV, 69 x 93 mm, 347 cm ³ , 4-växl.	16,2 hk - 5.500 v/m	Teleskop	176	3.370
AJS 18 S	1-cyl. OHV, 82,5 x 93 mm, 498 cm ³ , 4-växl.	21 hk - 5.200 v/m	Teleskop	181	3.595
AJS 18 CS, Competition	2-cyl. OHV, 66 x 72,8 mm, 498 cm ³ , 4-växl.	28,7 hk - 6.500 v/m	Teleskop	179	3.955
AJS 20	1-cyl. OHC, 74 x 81 mm, 348 cm ³ , 4-växl.	13 hk - 4.000 v/m	Teleskop	134	en 6.000
Gen.-agent: AB HANS OSTERMAN, Sthlm					
Ambassador Popular	1-cyl. 2-takts, 59 x 72 mm, 197 cm ³ , 3-växl.	7,7 hk - 4.000 v/m	Fjäderande gaffel	96	1.845
Ambassador Supreme	D:o	D:o	Teleskop	107	2.175
Gen.-agent: AB NORDEX, Sthlm					
Apollo 64 H Standard	1-cyl. 2-takts, 55 x 50 mm, 118 cm ³ , 3-växl. (HVA)	4,5 hk - 4.300 v/m	Teleskop	75	1.475
Apollo 65 H Standard	D:o	D:o	Teleskop	79	1.575
Apollo 66 HC Competition	D:o	D:o	Teleskop	75	1.640
Apollo 75 HC Competition	D:o	D:o	Teleskop	75	1.670
Apollo 69 JB Standard	1-cyl. 2-takts, 59 x 54 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (JB-motor)	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop	75	1.625
Apollo 70 JBC Competition	D:o	D:o	Teleskop	75	1.735
Apollo 63 Z	1-cyl. 2-takts, 60 x 70 mm, 198 cm ³ , 4-växl. (Zündapp)	7,5 hk - 4.200 v/m	Teleskop	120	2.335
Apollo 67 Z Comfort	D:o	9 hk - 4.600 v/m	Teleskop	130	2.490
M. BERLIN & Co., AB, Värnamo					
Ardie B 252	1-cyl. 2-takts, 66 x 72 mm, 246 cm ³ , 4-växl.	13 hk - 5.240 v/m	Teleskop	138	2.800
Gen.-agent: TINGSFRÖMS MOTOR-DEPOT, Bromma					
Ariel VCH, Competition	1-cyl. OHV, 61,8 x 95 mm, 497 cm ³ , 4-växl.	26 hk - 6.000 v/m	Teleskop	136	3.610
Ariel VB	1-cyl. SV, 86,4 x 102 mm, 598 cm ³ , 4-växl.	17 hk - 4.400 v/m	Teleskop	164	3.065
Ariel NH	1-cyl. OHV, 72 x 85 mm, 347 cm ³ , 4-växl.	19,4 hk - 5.600 v/m	Teleskop	158	3.065
Ariel VH	1-cyl. OHV, 81,8 x 95 mm, 497 cm ³ , 4-växl.	25 hk - 6.000 v/m	Teleskop	170	3.465
Ariel VHA (lättmetallmotor)	1-cyl. OHV, 81,8 x 95 mm, 497 cm ³ , 4-växl.	26 hk - 6.000 v/m	Teleskop	163	3.640
Ariel KH	2-cyl. OHV, 63 x 80 mm, 498 cm ³ , 4-växl.	27 hk - 6.200 v/m	Teleskop	174	3.865
Ariel KHA (lättmetallmotor)	2-cyl. OHV, 63 x 80 mm, 498 cm ³ , 4-växl.	28 hk - 6.200 v/m	Teleskop	168	4.000
Ariel 4 G MK I (2-port). (Square Four)	4-cyl. OHV, 65 x 75 mm, 997 cm ³ , 4-växl.	35 hk - 5.500 v/m	Teleskop	193	4.735
Ariel 4 G MK II (4-port)	4-cyl. OHV, 65 x 75 mm, 997 cm ³ , 4-växl.	40 hk - 5.800 v/m	Teleskop	193	4.820
Gen.-agent: AB ALL-MOTOR, Örebro					
AWO 425	1-cyl. OHV, 68 x 68 mm, 248 cm ³ , 4-växl. kardandrift.	12 hk - 5.500 v/m	Teleskop	140	2.915
Gen.-agent: AB GRADUR, Sthlm					
BMW R 25/2	1-cyl. OHV, 68 x 68 mm, 245 cm ³ , 4-växl. kardandrift.	12 hk - 5.800 v/m	Teleskop	142	3.220
BMW R 51/3	2-cyl. OHV, 68 x 68 mm, 490 cm ³ , 4-växl. kardandrift.	24 hk - 5.800 v/m	Teleskop	190	5.055
BMW R 67/2	2-cyl. OHV, 72 x 73 mm, 590 cm ³ , 4-växl. kardandrift.	28 hk - 5.600 v/m	Teleskop	192	5.335
BMW R 68	2-cyl. OHV, 72 x 73 mm, 590 cm ³ , 4-växl. kardandrift.	35 hk - 7.000 v/m	Teleskop	193	6.800
Gen.-agent: FIRMA ARNE RINDAR, Sthlm					
BSA C 11 De Luxe	1-cyl. OHV, 63 x 80 mm, 249 cm ³ , 4-växl.	11 hk - 5.000 v/m	Teleskop	c:a 135	2.700
BSA C 11 Standard	1-cyl. OHV, 63 x 80 mm, 249 cm ³ , 3-växl.	11 hk - 5.000 v/m	Teleskop	127	2.365
BSA B 31	1-cyl. OHV, 71 x 88 mm, 348 cm ³ , 4-växl.	17 hk - 5.500 v/m	Teleskop	c:a 180	2.975
BSA M 20	1-cyl. SV, 82 x 94 mm, 496 cm ³ , 4-växl.	13 hk - 4.200 v/m	Teleskop	c:a 190	3.010
BSA M 21	1-cyl. SV, 82 x 112 mm, 591 cm ³ , 4-växl.	15 hk - 4.000 v/m	Teleskop	c:a 190	3.100
BSA B 33	1-cyl. OHV, 85 x 88 mm, 499 cm ³ , 4-växl.	23 hk - 5.500 v/m	Teleskop	c:a 190	3.165
BSA A 7	2-cyl. OHV, 66 x 72,6 mm, 497 cm ³ , 4-växl.	27 hk - 5.600 v/m	Teleskop	c:a 200	3.900
BSA B 32 »Golden Flash»	1-cyl. OHV, 71 x 88 mm, 348 cm ³ , 4-växl.	c:a 20 hk	Teleskop	c:a 200	4.000
BSA A 10 »Golden Flash»	2-cyl. OHV, 70 x 84 mm, 646 cm ³ , 4-växl.	35 hk - 5.750 v/m	Teleskop	c:a 200	4.035
BSA B 34 »Gold Star»	1-cyl. OHV, 85 x 88 mm, 499 cm ³ , 4-växl.	23 hk - 5.500 v/m	Teleskop	c:a 160	4.100
Gen.-agent: AB E. FLERON, Malmö					
CZ 150	1-cyl. 2-takts, 57 x 58 mm, 148 cm ³ , 3-växl.	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop	90	1.520
Gen.-agent: BIL AB IMPERIA, Sthlm					
DKW RT 250	1-cyl. 2-takts, 70 x 64 mm, 234 cm ³ , 3-växl.	11 hk - 4.500 v/m	Teleskop	c:a 121	2.800
Gen.-agent: AB NORDISK AUTOIMP., Sthlm					
DMW Standard	1-cyl. 2-takts, 59 x 72 mm, 197 cm ³ , 3-växl. (Villiers)	7,6 hk - 4.000 v/m	Teleskop	78	2.025
DMW Competition	D:o	D:o	Teleskop	83	2.450
DMW De Luxe	D:o	D:o	Teleskop	89	2.550
Gen.-agent: HALLESEN - MOTOR, Sthlm					
DOT RST 200	1-cyl. 2-takts, 72 x 62 mm, 197 cm ³ , 3-växl. (Villiers)	7,6 hk - 4.000 v/m	Teleskop	115	2.305
DOT 250	1-cyl. SV, 64,5 x 76 mm, 248 cm ³ , 3-växl. (Brookhouse)	19 hk - 6.500 v/m	Teleskop	125	2.565
Gen.-agent: A. REINIUS Co., AB Sthlm					
Douglas, Mark V	2-cyl. OHV, 60,8 x 60 mm, 348 cm ³ , 1-växl.	19 hk - 6.500 v/m	Teleskop	195	3.400
Gen.-agent: AB MOTOR SERVICE, Sthlm					
EMW R 35	1-cyl. OHV, 72 x 84 mm, 350 cm ³ , 4-växl.	14 hk -	Teleskop	170	3.278
Gen.-agent: AB BMW-AGENTUREN, Sthlm					

F Ö R K L A R I N G A R : THV = toppventiler. SV = stivventiler. Cylindermått = cylinderradiometer x slaglängd.

(VÄND)

MÄRKE OCH MODELL	MOTOR	EFFEKT	FJÄDRING FRAM	BAK	VIKT	PRIS
James Captain Standard	1-cyl. 2-takts, 59x72 mm, 197 cm ³ , 3-växl. (Villiers) D:o D:o	7,5 hk - 4.000 v/m 9 hk - 4.000 v/m	Teleskop Teleskop Teleskop	Teleskop	ca 85 ca 100 ca 90	1.750 2.050 2.250
James Captain de Luxe						
James Commando						
Gen.-agent: AB NORDEX, Sthlm						
Jawa 250	1-cyl. 2-takts, 65x75 mm, 248,5 cm ³ , 4-växl. D:o	9 hk - 4.250 v/m 14 hk - 4.000 v/m 26 hk - 5.500 v/m	Teleskop	Teleskop	125	2.215
Jawa 350	2-cyl. 2-takts, 58x65 mm, 344 cm ³ , 4-växl. D:o	4.000 v/m	Teleskop	Teleskop	131	2.750
Jawa 500	2-cyl. OHV, 65x73,6 mm, 500 cm ³ , 4-växl. D:o	5.500 v/m	Teleskop	Teleskop	156	3.900
Gen.-agent: BIL AB IMPERIA, Sthlm						
Kreidler K 50	1-cyl. 2-takts, 38x44 mm, 50 cm ³ , 2-växl. D:o	2,2 hk - 5.000 v/m	Teleskop		ca 45	1.050
Gen.-agent: SVEGIA BIL & MOTOR AB, Sthlm						
Kärnan 60	1-cyl. 2-takts, 55x50 mm, 118 cm ³ , 3-växl. (HVA)	4,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop		72	1.492
Kärnan J 150	1-cyl. 2-takts, 59x54 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (JB-motor)	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop		90	1.886
Kärnan V 250	1-cyl. 2-takts, 67x70 mm, 247 cm ³ , 4-växl. (Victoria)	11 hk - 4.000 v/m	Teleskop		130	2.585
Tillverkare: AB ERNST O. JONSSON, CYKELFABRIK, Helsingborg						
Lambretta 125 E Sport	1-cyl. 2-takts, 52x58 mm, 123 cm ³ , 3-växl. D:o	4 hk - 4.600 v/m 5 hk - 4.600 v/m	Svängarm	Torsionstyp	58	1.650
Lambretta 125 LD			Svängarm	Torsionstyp	85	2.353
Gen.-agent: AB BIL & TRUCK, Göteborg						
MAB						
Gen.-agent: MOTORFIRMA ARNE BERGSTRÖM, Norrköping						
Maico M 175	1-cyl. 2-takts, 61x59,5 mm, 173 cm ³ , 4-växl. (JB-motor)	9,2 hk - 5.300 v/m 11 hk - 5.000 v/m 9 hk - 3.350 v/m	Teleskop	Teleskop	98	2.300
Maico M 200 S	1-cyl. 2-takts, 63x59,5 mm, 197 cm ³ , 4-växl. D:o	5.000 v/m	Teleskop	Svängarm	120	ca 2.500
Maico Mobil, Scooter	1-cyl. 2-takts, 61x59,5 mm, 173 cm ³ , 4-växl. D:o	3.350 v/m	Teleskop	Svängarm	128	3.100
Gen.-agent: NORDISKA MOTOR AB, Sthlm						
Maraton MA 77	1-cyl. 2-takts, 59x54 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (JB-motor)	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop		74	1.625
Maraton MA 78 Lyx	1-cyl. 2-takts, 57x58 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (Ho-motor)	8 hk - 5.500 v/m	Teleskop		74	1.750
Maraton MA 87	1-cyl. 2-takts, 57x58 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (Ho-motor)	5.500 v/m	Teleskop		74	1.625
Maraton MA 88 Lyx	1-cyl. 2-takts, 58x66 mm, 174 cm ³ , 3-växl. (Ho-motor)	8,2 hk - 5.000 v/m	Teleskop		74	1.750
Maraton MA 402	1-cyl. 2-takts, 52x58 mm, 247 cm ³ , 4-växl. (Ho-motor)	11,5 hk - 4.650 v/m	Teleskop		145	2.690
Maraton MA 500			Teleskop			
Tillverkare: AB J. BENSON, Malmö - Eskilstuna						
Matchless G 3 L	1-cyl. OHV, 69x93 mm, 347 cm ³ , 4-växl. D:o	16,2 hk - 5.500 v/m	Teleskop		164	3.000
Matchless G 3 LS	1-cyl. OHV, 82,5x93 mm, 498 cm ³ , 4-växl. D:o	21 hk - 5.200 v/m	Teleskop	Svängarm	176	3.370
Matchless G 80	1-cyl. OHV, 82,5x93 mm, 498 cm ³ , 4-växl. D:o	5.200 v/m	Teleskop	Svängarm	169	3.225
Matchless G 80 S	1-cyl. OHV, 82,5x93 mm, 498 cm ³ , 4-växl. D:o	5.200 v/m	Teleskop	Svängarm	181	3.255
Matchless G 80 CS	1-cyl. OHV, 82,5x93 mm, 498 cm ³ , 4-växl. D:o	5.200 v/m	Teleskop	Svängarm	179	3.255
Matchless G 9 Super (Jubman)	1-cyl. OHV, 66x72,8 mm, 498 cm ³ , 4-växl. D:o	28,7 hk - 6.500 v/m	Teleskop	Svängarm	194	4.140
Gen.-agent: AB HANS OSTERMAN, Sthlm						
Monark M 88 Blue Fighter	1-cyl. 2-takts, 57x58 mm, 150 cm ³ , 3-växl. (Ho-motor)	8 hk - 5.500 v/m	Teleskop		74	1.750
Monark M 87 Blue Tourist	1-cyl. 2-takts, 57x58 mm, 150 cm ³ , 3-växl. (Ho-motor)	5.500 v/m	Teleskop		74	1.625
Monark M 450 Blue Spirit	1-cyl. 2-takts, 58x66 mm, 175 cm ³ , 4-växl. (Ho-motor)	10 hk - 5.090 v/m	Teleskop		130	2.550
Monark M 402 Blue Traveller	1-cyl. 2-takts, 58x66 mm, 175 cm ³ , 4-växl. (Ho-motor)	5.000 v/m	Teleskop		120	2.460
Monark M 500 Blue Ambassador	1-cyl. 2-takts, 65x75 mm, 250 cm ³ , 4-växl. (Ho-motor)	12,8 hk - 4.750 v/m	Teleskop		145	2.690
Monark M 550 Blue Arrow	2-cyl. 2-takts, 52x58 mm, 250 cm ³ , 4-växl. (Ho-motor)	15,1 hk - 6.000 v/m	Teleskop			
Tillverkare: AB CYKELFABRIKEN MONARK, Varberg						
Motobécane D 45 S	1-cyl. SV, 51x60 mm, 122,59 cm ³ , 3-växl. D:o	4.000 v/m	Teleskop		87	
Motobécane Z 46 C	1-cyl. OHV, 52x58,8 mm, 125 cm ³ , 4-växl. D:o	4.100 v/m	Teleskop		92	
Motobécane Z 2 C	1-cyl. OHV, 56x71 mm, 175 cm ³ , 3-växl. D:o	4.100 v/m	Teleskop			
Motobécane L 4 C	2-cyl. OHV, 56x71 mm, 349 cm ³ , 4-växl. D:o	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop		74	1.655
Gen.-agent: AB BELGIMEX, Sthlm						
Mustang 200 B	1-cyl. SV, 75x79 mm, 350 cm ³ , 4-växl. D:o	9 hk - 4.200 v/m	Teleskop		ca 125	2.975
Mustang 200 A	1-cyl. SV, 75x90 mm, 400 cm ³ , 4-växl. D:o	11 hk - 4.500 v/m	Teleskop		ca 130	3.085
Mustang 210	1-cyl. OHV, 75x79 mm, 350 cm ³ , 4-växl. D:o	15 hk - 5.000 v/m	Teleskop		ca 150	3.860
Tillverkare: AB TRELLEBORG VELOCIPEDEFABRIK, Trelleborg						
Norman B 2	1-cyl. 2-takts, 59x72 mm, 197 cm ³ , 3-växl. (Villiers) D:o	8,4 hk - 4.000 v/m	Teleskop		ca 110	2.055
Norman B 2 S	1-cyl. 2-takts, 59x72 mm, 197 cm ³ , 3-växl. (Villiers) D:o	9,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop		ca 105	2.200
Gen.-agent: AB MOTOHJULLBEHÖR, Sthlm						
Norton 16 H	1-cyl. SV, 79x100 mm, 490 cm ³ , 4-växl. D:o	12 hk - 4.800 v/m	Teleskop		ca 170	3.150
Norton Big 4	1-cyl. SV, 82x113 mm, 596 cm ³ , 4-växl. D:o	12,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop		ca 171	3.150
Norton 18	1-cyl. OHV, 79x100 mm, 490 cm ³ , 4-växl. D:o	25 hk - 5.300 v/m	Teleskop		ca 183	3.475
Norton ES 2	2-cyl. OHV, 66x72,6 mm, 497 cm ³ , 4-växl. D:o	29,5 hk - 6.500 v/m	Teleskop		ca 187	3.985
Norton 500 T			Teleskop		187	4.400
Norton Dominator 7			Teleskop		187	4.400
Norton Dominator De Luxe 88			Teleskop		187	4.400
Gen.-agent: BENGT BERG & Co. AB, Göteborg						
NSU Quick	1-cyl. 2-takts, 49x52 mm, 97 cm ³ , 2-växl. D:o	2,9 hk - 3.700 v/m	Fjädrande gaffel		69	965
NSU Fox 2-takt.	1-cyl. 2-takts, 52x58 mm, 123 cm ³ , 4-växl. D:o	5,4 hk - 5.000 v/m	Bottenlänk	Swinggaffel	84	1.750
NSU Fox 4-takt.	1-cyl. OHV, 50x50 mm, 98 cm ³ , 4-växl. D:o	5,2 hk - 5.500 v/m	Bottenlänk	Swinggaffel	85	1.775
NSU Lux	1-cyl. 2-takts, 62x66 mm, 198 cm ³ , 4-växl. D:o	6,9 hk - 5.250 v/m	Bottenlänk	Swinggaffel	135	2.445
NSU Max	1-cyl. OHC, 69x66 mm, 247 cm ³ , 4-växl. D:o	17 hk - 5.300 v/m	Bottenlänk	Swinggaffel	155	2.850
NSU Konsul 350	1-cyl. OHV, 75x79 mm, 346 cm ³ , 4-växl. D:o	17,4 hk - 5.500 v/m	Teleskop		190	3.550

Samma tekniska data och priser som Apollo- och Monarkmaskinerna. Se dessa märken.

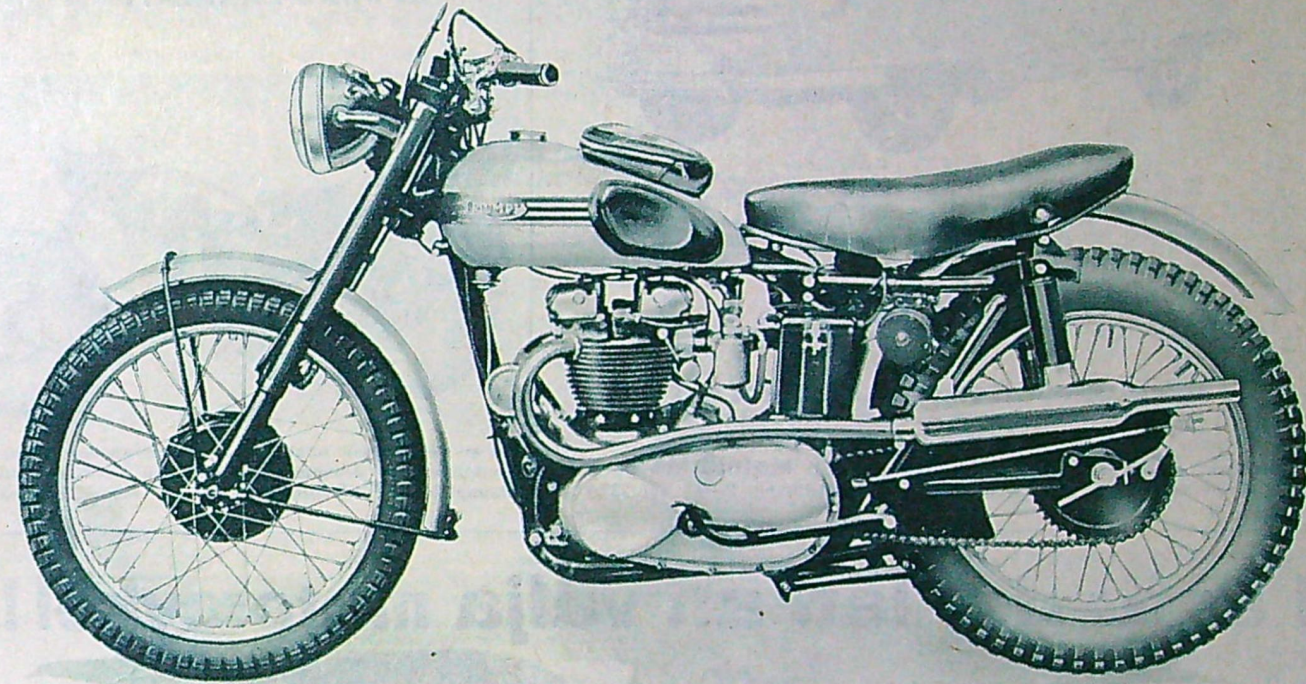
MÄRKE OCH MODELL	MOTOR	EFFEKT	FJÄDRING FRAM	BAK	VIKT	PRIS
NSU Konsul 500	1-cyl. OHV, 80x99 mm, 494 cm ³ , 4-växl. D:o	21 hk - 5.150 v/m	Teleskop	Teleskop	195	3.550
Gen.-agent: MOTORFIRMA BENGT BERG & Co. AB, Göteborg						
NV 8	1-cyl. 2-takts, 48x54 mm, 98 cm ³ , 2-växl. (Sachs)	3 hk - 4.000 v/m	Fjädrande gaffel		55	995
NV 11 DL Sport	1-cyl. 2-takts, 52x58 mm, 123 cm ³ , 3-växl. (DKW) D:o	5 hk - 5.000 v/m	Teleskop		75	1.640
NV 11 B	D:o		Teleskop		79	1.750
NV 11 C	D:o		Teleskop		75	1.585
NV 11 CL	D:o		Teleskop		75	1.640
NV 22 Super Sport	1-cyl. 2-takts, 57x58 mm, 147 cm ³ , 4-växl. (Sachs) D:o	6,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop		75	1.910
NV 20 Gold Medal	1-cyl. 2-takts, 57x58 mm, 147 cm ³ , 4-växl. (Sachs) D:o	6,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop	Swinggaffel	98	2.010
NV 35 Six Days	1-cyl. 2-takts, 70x64 mm, 244 cm ³ , 3-växl. (DKW) D:o	11,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop	Swinggaffel	125	2.715
NV 36 Army Six Days	1-cyl. 2-takts, 70x64 mm, 244 cm ³ , 3-växl. (DKW) D:o	11,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop	Swinggaffel	144	2.715
Tillverkare: NYMANBOLLAGEN AB, Uppsala						
Panther 75	1-cyl. OHV, 71x88 mm, 348 cm ³ , 4-växl. D:o	18 hk - 5.300 v/m	Teleskop		156	2.750
Panther 75 m. bakhjulslöf.	D:o		Teleskop	Svängarm	170	2.970
Panther Stroud	D:o		Teleskop	Svängarm	125	3.275
Panther 100	1-cyl. OHV, 87x100 mm, 598 cm ³ , 4-växl. D:o	26 hk - 5.500 v/m	Teleskop		185	3.280
Gen.-agent: STACH & Co. Sthlm						
Parilla 125 Bracéo	1-cyl. 2-takts, 54x54 mm, 125 cm ³ , 4-växl. D:o	6,1 hk - 5.000 v/m	Teleskop		ca 90	2.000
Parilla 250 Boxer	1-cyl. 2-takts, 65x75 mm, 250 cm ³ , 4-växl. D:o	13 hk - 5.000 v/m	Teleskop		ca 110	2.500
Gen.-agent: SYECIA BIL- och MOTOR AB, Sthlm						
Parilla Super Scooter	1-cyl. 2-takts, 54x54 mm, 125 cm ³ , 3-växl. D:o	6,1 hk - 5.200 v/m	Teleskop		98	2.530
Gen.-agent: HUSQVARNA VAPEN FABRIKS AB, Huskvarna						
Peugeot 176 AS	1-cyl. 2-takts, 60x60 mm, 175 cm ³ , 4-växl. D:o	8 hk - 5.000 v/m	Teleskop		105	2.555
Peugeot 176 TC 4			Teleskop		105	2.650
Gen.-agent: ING. FIRMAN VOLTA, Sthlm						
Puch 150 TL	1-cyl. 2-takts, dubb. kolv, 2x40x59,6 mm, 148 cm ³ , 4-växl. D:o	6,5 hk - 5.000 v/m	Teleskop		94	2.250
Puch 125 SL (dubbla förgasare)	1-cyl. 2-takts, dubb. kolv, 2x38x55 mm, 123 cm ³ , 4-växl. D:o	7,5 hk - 5.500 v/m	Teleskop		96	2.445
Puch 250 TF	1-cyl. 2-takts, dubb. kolv, 2x45x78 mm, 248,1 cm ³ , 4-växl. D:o	12 hk - 4.500 v/m	Teleskop		145	2.860
Puch 250 TFS (dubbla förgasare)	1-cyl. 2-takts, (enkolv), 150 cm ³ , 3-växl. D:o	18 hk - 5.1 hk - 5.100 v/m	Teleskop	Swinggaffel	165	3.400
Puch 125 R enklare utf.			Teleskop		102	2.385
Gen.-agent: AB DIESELTRAKTOR, Sthlm						
Rex Midget	1-cyl. 2-takts, 47x47 mm, 98 cm ³ , 2-växl. (Villiers) D:o	3 hk - 4.000 v/m	Fjädrande gaffel		65	1.090
Rex Soloopaed	1-cyl. 2-takts, 50x62 mm, 122 cm ³ , 3-växl. D:o	4,5 hk - 4.400 v/m	Teleskop		75	1.495
Rex Competition			Teleskop		75	1.645
Rex Roadmaster	1-cyl. 2-takts, 59x72 mm, 197 cm ³ , 3-växl. D:o	8,5 hk - 4.000 v/m	Teleskop		99	1.920
Rex Fleetmaster/3	1-cyl. 2-takts, 59x72 mm, 197 cm ³ , 3-växl. D:o	8,5 hk - 4.000 v/m	Teleskop		110	2.060
Rex Fleetmaster/4	1-cyl. 2-takts, 59x72 mm, 197 cm ³ , 4-växl. D:o	4.000 v/m	Teleskop		115	2.260
Rex Fleetmaster Sport			Teleskop		110	2.370
Tillverkare: AB MASKIN. FABRIKEN REX, Halmstad						
Royal Enfield 350 G	1-cyl. OHV, 70x90 mm, 346 cm ³ , 4-växl. D:o	15 hk - 5.500 v/m	Teleskop		185	2.945
Royal Enfield 500 J2	1-cyl. OHV, 84x90 mm, 499 cm ³ , 4-växl. D:o	21 hk - 5.000 v/m	Teleskop		190	3.225
Royal Enfield 350 Bullet	1-cyl. OHV, 70x90 mm, 346 cm ³ , 4-växl. D:o	18 hk - 6.000 v/m	Teleskop		170	3.350
Royal Enfield 500 Bullet	1-cyl. OHV, 84x90 mm, 499 cm ³ , 4-växl. D:o	25 hk - 5.750 v/m	Teleskop		180	3.650
Royal Enfield 500 Twin	2-cyl. OHV, 64x77 mm, 496 cm ³ , 4-växl. D:o	36 hk - 6.000 v/m	Teleskop		190	3.850
Royal Enfield 700 Meteor Twin	2-cyl. OHV, 70x90 mm, 692 cm ³ , 4-växl. D:o	36 hk - 6.000 v/m	Teleskop		200	4.175
Gen.-agent: AB MOTORKRAFT, Sthlm						
Rumi Sport	2-cyl. 2-takts, 42x45 mm, 124,68 cm ³ , 4-växl. D:o	ca 7 hk	Teleskop		ca 87	2.350
Rumi Super Sport	D:o		Teleskop		ca 87	2.500
Rumi Super Sport TT (dubbla förg.)	D:o		Teleskop		ca 93	2.600
Rumi Competition	D:o		Bottenlänk		95	2.650
<						

MÄRKE OCH MODELL	MOTOR	EFFEKT	FJÄDRING FRAM	FJÄDRING BAK	VIKT	PRIS
Universal Junior Sport	1-cyl. OHV, 70 x 64 mm, 247 cm ³ , 4-växl. Kardandrift.	14 hk	Teleskop	Teleskop	ca 140	3.500
Universal 2 B	2-cyl. OHV, 72 x 71 mm, 578 cm ³ , 4-växl. Kardandrift.	26 hk - 5.800 v/m	Teleskop	Svängarm	ca 185	4.995
Universal Meteor	2-cyl. OHV, 72 x 71 mm, 578 cm ³ , 4-växl. Kardandrift.	30 hk - 5.500 v/m	Teleskop	Svängarm	ca 187	ca 4.500
Gen.-agent: SVEGIA BIL & MOTOR AB, Sthlm						
Velocette LE 200	2-cyl. SV, vattenkyld, 50 x 49 mm, 192 cm ³ , 3-växl. Kardandrift.	8,5 hk - 5.000 v/m	Teleskop	Spiral-fjädrar	125	2.900
Velocette MAC	1-cyl. OHV, 68 x 96 mm, 349 cm ³ , 4-växl.	18 hk	Teleskop	Svängarm	173	3.300
Gen.-agent: MOTORFIRMA JOHANSSON & STRÖM, Vara						
Vespa Mod. 53 U	1-cyl. 2-takts, 56,5 x 50 mm, 125 cm ³ , 3-växl. D:o	4,5 hk - 4.500 v/m	Svängarm	Svängarm	78	1.970
Vespa Mod. 53	1-cyl. 2-takts, 67 x 70 mm, 247 cm ³ , 4-växl.	5 hk - 5.200 v/m	Svängarm	Svängarm	86	2.390
Gen.-agent: COMO, M & T BIERKE, Sthlm						
Victoria KR 26	1-cyl. 2-takts, 67 x 70 mm, 247 cm ³ , 4-växl.	12,6 hk - 5.200 v/m	Teleskop	Teleskop	150	2.775
Gen.-agent: AB MOTOR-SERVICE, Sthlm						
Vincent Comet 500	1-cyl. OHV, 84 x 90 mm, 499 cm ³ , 4-växl.	30 hk - 5.800 v/m	Teleskop	Swinggeffel	176	4.110
Vincent Rapide 1000	2-cyl. OHV, 84 x 90 mm, 998 cm ³ , 4-växl. D:o	48 hk - 5.300 v/m	Teleskop	Swinggeffel	206	5.195
Vincent Black Shadow	1-cyl. 2-takts, 57 x 58 mm, 148 cm ³ , 4-växl.	55 hk - 5.700 v/m	Teleskop	Swinggeffel	207	5.865
Gen.-agent: MOTORFIRMA MALTE BLOHM, Göteborg						
Zündapp Norma	1-cyl. 2-takts, 60 x 70 mm, 198 cm ³ , 4-växl. D:o	8,3 hk - 4.600 v/m	Teleskop	Teleskop	ca 115	2.075
Zündapp Comfort	1-cyl. 2-takts, 59 x 54 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (JB)	8,7 hk - 4.250 v/m	Teleskop	Jurisch	130	2.375
Zündapp KS 601	2-cyl. OHV, 75 x 67,6 mm, 597 cm ³ , 4-växl. Kardandrift.	29,5 hk - 4.700 v/m	Teleskop	Teleskop	220	4.925
Zündapp Bella scooter	1-cyl. 2-takts, 57 x 58 mm, 148 cm ³ , 4-växl.	7 hk - 5.500 v/m	Teleskop	Svängarm	130	2.580
Gen.-agent: AB MÖTORKRAFT, Sthlm						
Örnen Modell 52 Standard	1-cyl. 2-takts, 55 x 50 mm, 118 cm ³ , 3-växl. (HVA)	4,5 hk - 4.300 v/m	Teleskop	Teleskop	74	1.495
Örnen Modell 202 Standard	D:o	D:o	Teleskop	Teleskop	78	1.595
Örnen Modell 275 Sport	1-cyl. 2-takts, 59 x 54 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (JB)	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop	Teleskop	74	1.688
Örnen Modell 252 Standard	D:o	D:o	Teleskop	Teleskop	95	1.885
Örnen Modell 302 Standard	1-cyl. 2-takts, 60 x 70 mm, 198 cm ³ , 4-växl. (Zündapp)	7,5 hk - 4.600 v/m	Teleskop	Teleskop	100	2.298
Örnen Modell 352 Standard	1-cyl. 2-takts, 67 x 70 mm, 247 cm ³ , 4-växl. (Victoria)	11 hk - 5.200 v/m	Teleskop	Teleskop	125	2.585
Gen.-agent: AB JOHN HEDBERGS MASKINFABRIK, Malmö						

MÄRKE OCH MODELL	MOTOR	EFFEKT	FJÄDRING FRAM	FJÄDRING BAK	VIKT	PRIS
Svecla Sport de Luxe	1-cyl. OHV, 75 x 88 mm, 348 cm ³ , 4-växl. (Panther)	18 hk - 5.500 v/m	Teleskop	Teleskop	171	3.250
Svecla 500 Consul U	1-cyl. OHV, 80 x 99 mm, 494 cm ³ , 4-växl. (NSU)	22 hk - 5.300 v/m	Teleskop	Teleskop	185	3.650
Gen.-agent: SVEGIA BIL & MOTOR AB, Sthlm						
Terrort Scooter	1-cyl. 2-takts, 48 x 55 mm, 100 cm ³ , 2-växl.	2 hk - 3.400 v/m	Ettrörstyp	Svängarm	76	1.860
Terrort RGST	1-cyl. OHV, 84 x 90 mm, 499 cm ³ , 4-växl.	18,5 hk	Teleskop	Teleskop	190	3.390
Gen.-agent: AB BELGIMEX, Sthlm						
Tiger 11 C	1-cyl. 2-takts, 52 x 58 mm, 123 cm ³ , 3-växl. (DKW)	5 hk - 5.000 v/m	Teleskop	Teleskop	74	1.725
Tiger Competition	1-cyl. 2-takts, 59 x 54 mm, 148 cm ³ , 3-växl. (JB)	6 hk - 5.000 v/m	Teleskop	Teleskop	95	1.790
Tiger 20	1-cyl. 2-takts, 57 x 58 mm, 147 cm ³ , 4-växl. (Sachs)	6,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop	Swinggeffel	115	1.890
Tiger 50	1-cyl. 2-takts, 60 x 70 mm, 198 cm ³ , 4-växl. (Zündapp)	7,5 hk - 4.200 v/m	Teleskop	Teleskop	115	2.270
Tiger 75	1-cyl. OHV, 71 x 88 mm, 348 cm ³ , 4-växl. (Panther)	18 hk - 5.500 v/m	Teleskop	Teleskop	125	3.250
Tiger 36	1-cyl. 2-takts, 70 x 64 mm, 244 cm ³ , 3-växl. (DKW)	11,5 hk - 4.500 v/m	Teleskop	Swinggeffel	135	2.715
Gen.-agent: MOTORFIRMA JOHANSSON & STRÖM, Vara						
Triumph Terrier	1-cyl. 2-takts, 62 x 66 mm, 197 cm ³ , 4-växl. (Ilo)	11 hk - 5.270 v/m	Teleskop	Teleskop	126	2.600
Triumph Speed Twin	1-cyl. 2-takts, 52 x 58 mm, 247 cm ³ , 4-växl. (Ilo)	12,8 hk - 4.686 v/m	Teleskop	Teleskop	138	2.845
Triumph Thunderbird	2-cyl. 2-takts, 52 x 58 mm, 344 cm ³ , 4-växl. D:o	15,1 hk - 6.000 v/m	Teleskop	Teleskop	149	3.053
Gen.-agent: MOTORFIRMA JOHANSSON & STRÖM, Vara						
Triumph Trophy	1-cyl. OHV, 57 x 58,5 mm, 193 cm ³ , 4-växl.	ca 8 - 10 hk	Teleskop	Teleskop	ca 75	ca 1.900
Triumph Tiger 100	2-cyl. OHV, 63 x 80 mm, 498 cm ³ , 4-växl.	27 hk - 6.300 v/m	Teleskop	Fjädrande nav	166	3.595
Triumph Tiger 100 C (dubbla fälgars)	1-cyl. OHV, 71 x 82 mm, 649 cm ³ , 4-växl.	34 hk - 6.300 v/m	Teleskop	Fjädrande nav	168	3.750
Triumph Trophy	2-cyl. OHV, 63 x 80 mm, 498 cm ³ , 4-växl. D:o	32 hk - 6.500 v/m	Teleskop	Fjädrande nav	160	3.835
Gen.-agent: MOTORFIRMA UNO RANCH, Gbg						
TWN BDC 250 H	1-cyl. 2-takts, dubbel-kolv, 2 x 45 x 78 mm, 248 cm ³ , 4-växl.	7.000 v/m	Teleskop	Fjädrande nav	165	4.060
Gen.-agent: MOTORFIRMA UNO RANCH, Gbg						
TWN Boss	1-cyl. 2-takts, dubbel-kolv, 2 x 53 x 78 mm, 346 cm ³ , 4-växl. (Hydraulisk bakjulbroms).	11,5 hk - 3.800 v/m	Teleskop	Teleskop	138	2.725
Gen.-agent: AB MÖTORKRAFT, Sthlm						
Typoon TC	1-cyl. 2-takts, 60 x 70 mm, 198 cm ³ , 4-växl. (Zündapp)	16 hk - 3.800 v/m	Teleskop	Teleskop	180	ca 3.150
Gen.-agent: BIL AB THAM, Göteborg						
Typoon TC	1-cyl. 2-takts, 60 x 70 mm, 198 cm ³ , 4-växl. (Zündapp)	8,5 hk - 4.600 v/m	Teleskop	Teleskop	110	2.270

TRIUMPH

MOTOCROSS



EN NY SENSATIONSMASKIN

FRÅN TRIUMPH ENGINEERING CO LTD

Begär specialbroschyr och närmare upplysningar från oss
eller någon av våra auktoriserade återförsäljare.

HUVUDREPRESENTANT I SVERIGE:

MOTORFIRMA UNO RANCH

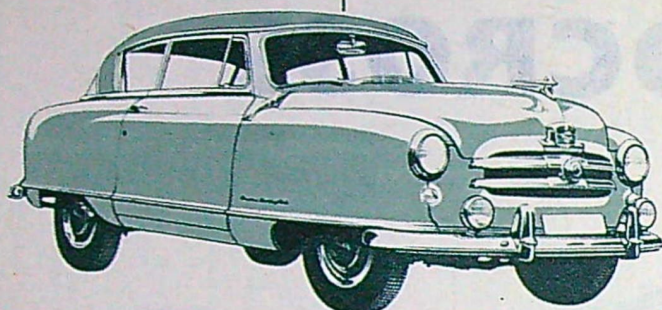
KARL GUSTAVSGATAN 25 - ENGELBREKTSGATAN 6

Tel. växel 13 71 84, 13 71 86, 13 71 89 **GÖTEBORG C** Telegramadr. UNORANCH

Nash

Rambler

har allt extra som standard



När Ni köper bil — tänk då på så många saker Ni måste skaffa extra för att göra färden angenämare. Hos Nash får Ni frätom körkomforten och -ekonomi alla dessa saker på köpet! Titta in till oss idag och låt oss demonstrera!

Radio-el-ur
värme- o. luftkonditionering
torped- o. nyckelhåls-
belysning
svampcummistoppning
lysklädsel - lysmatta
special-navkapslar
kylarmascot m. m.

DET FINNS INGET SOM **Nash** PÅ LÅNGA VÄGAR

Generalagent:

NORDISKA AUTOMOBIL AKTIEBOLAGET

Östhammarsgatan 78. Stockholm. Tel. 34 94 00.

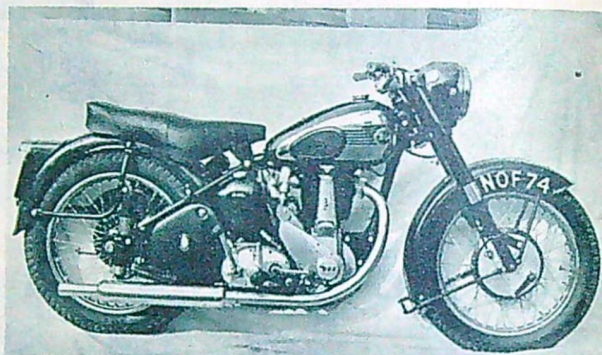
Återförsäljare och service finns på alla större platser.

Stockholm: **Automobilkompaniet** Malmö: **Malmö Motor AB**
Sveavägen 61. Tel. 34 94 00. Citadellkajen 15-17. Tel. 721 40.

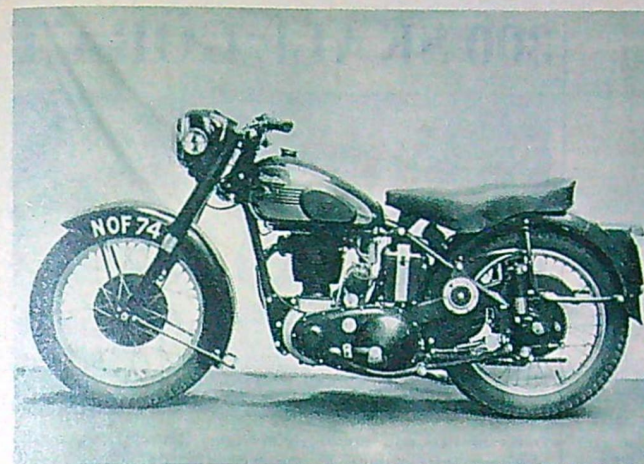


BSA B 33

Av GÖRAN HALLSTRÖM



En av de billigaste »halvpannorna» i marknaden. Knappast me-fantastens drömmaskin men en driftekonomisk, okomplicerad, tillförlitlig och mycket robust bruksbåge.



Från drivsidan. Lagg märke till den djupa framstänkskärmen och kåpan över strålkastaren — en kopia av Triumphs strömlinjeform. Maskinen ger ett vederhäftigt om än litet gammalmodigt intryck.

BSA B 33 är en av de billigaste 500-orna på marknaden idag. Man skall därav inte frestas att tro att utförandet är billigt, men man bör också göra klart för sig att man inte kan ställa lika höga krav på denna maskin som på många andra modernare halvlitersmaskiner. Låt det redan från början bli sagt att BSA B 33 inte är en idealmaskin för me-entusiasterna, men att den däremot lämpar sig mycket bra som billig, driftekonomisk, okomplicerad, tillförlitlig och robust bruksmaskin.

BSA B 33-motorn är anmärkningsvärt elastisk och smidig. Den har uppenbarligen en flack vridmomentkurva och lämnar användbar effekt över hela varvtalsregistret och tack vare kraftöverföringens mjukhet är den en mycket häändig maskin i stadstrafik. Föraren kan själv reglera smidigheten genom den manuella tändförställningen som ger god acceleration och topp-effekt på högtändning och god segdragningsförmåga som närmast erinrar om en stor sidventilmotors på lågtändning. Motor och kraftöverföring trivs utmärkt vid 45 km/t på högsta växeln och man kan utan ryck t. o. m. köra i 30 km/t.

Även i fartregistrets andra ände har BSA-motorn en hel del att ge. Toppfarten är nämligen ca 125 km/t och maskinen kan köras i timalt med en marschfart som ligger nära 120. Många B 33-ägare anser säkerligen att de ernått mycket bättre resultat med sina maskiner och därför kan det vara på sin plats att tala om att hastighetsmätaren visar ungefär sju procent för mycket vid farter upp till 60 km/t och minst tio procent för mycket däröver.

Accelerationen är tämligen god men man hindras ofta från att utnyttja den i tätbebyggda samhällen därför att avgasljudet är ytterst störande.

Ljuddämparen är så pass ineffektiv att avgaserna blir direkt tröttsamma och irriterande på långresor. Å andra sidan var både ventiler och kolv ovanligt tystgående. Även på högsta växeln är accelerationen hygglig och en fartökning från 50 till 80 km/t göres på 7,6 sek. På en sträcka av 400 m uppnåddes från stående start 110 km/t. Om motorn återstår ytterligare egentligen bara att nämna att den är tämligen lättstartad. Mycken försiktighet måste emellertid iakttas vid flödnings eftersom motorns känslighet är stor härvidlag.

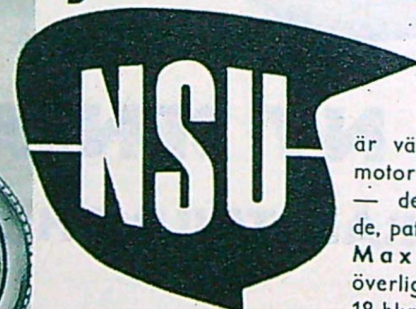
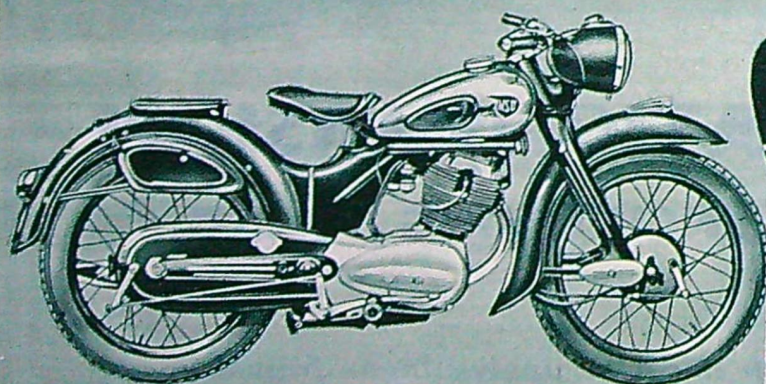
Kopplingen har redan fått ett gott betyg. Växellådan kunde emellertid varit trevligare att handskas med. Mjuka, exakta och absolut ljudlösa växlingar går knappast att utföra — vare sig man växlar ner eller upp. Ofta händer det även att man lägger växelspaken i ett »falskt» friläge mellan trean och fyran. Utväxlingarna är så valda att varje växel omspannar ett brett fartregister.

B 33-ans körställning skulle svårligen kunna förbättras. Sadeln är bekväm och fotpinnarna ställbara. Även långresor kan företas utan att man känner någon större trötthet. Fjädringen bjuder på ganska bekväm åkning, men man kan inte underlåta att önska sig en litet modernare bakhjulsfjädring. För att vara av teleskoptyp är båda fjädringarna dock acceptabla. Framgaffeln kunde fås till djupa dykningar endast om frambromsen häftigt slogs till. Styrningen visade sig förstklassig och säker. Vid låga hastigheter var den en smula tung, men i övrigt var den mycket angenäm att ha att göra med. Den hade utpräglad återgångstendens. Bromsarna var tillräckligt effektiva för att uppmuntra föraren att tillförlitligt utnyttja maskinens fartresurser. Maskinens väg- och bromsegenskaper gör den alltså mycket vägsäker.

Strålkastaren gav tillräckligt med ljus för forcerad nattkörning. Det är emellertid mycket svårt att kontrollera laddningen eftersom ampèremätaren sitter på sidan av strålkastaren. Maskinen gör som helhet ett mycket vederhäftigt och gott, om än konventionellt och litet gammalmodigt, intryck. Bland utrustningsdetaljerna fäste vi oss särskilt vid den väl sorterade verktygsuppsättningen.

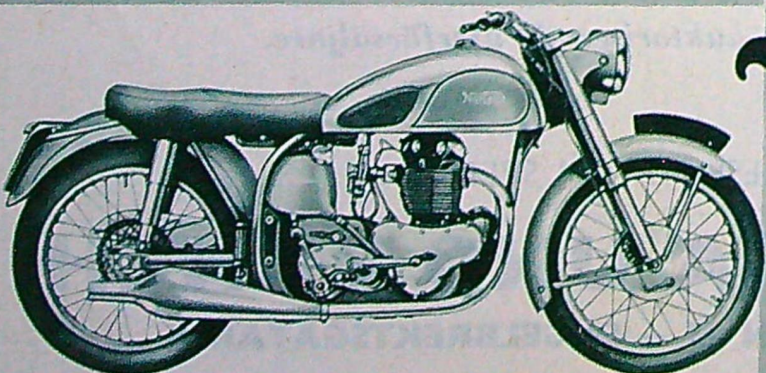
(Forts. på sid. 41.)

I år är det lätt att välja motorcykel!



är världens snabbaste motorcykel, 290 km/tim. — den nykonstruerade, patenterade **NSU-Max 250 cc.**, med överliggande kamaxel, 18 hkr, har kommit. Ni måste se och provköra den!

Teckna kontrakt nu för leverans i vår!



Dominator de Luxe 88 har allt Ni kan önska Er av en motorcykel — den har skönhet — styrka — snabbhet.

KOMPLETT RESERVDLSLAGER — STORT URVAL I TILLBEHÖR

Återförsäljare (specialfirmor) antagas där vi tidigare ej är representerade

Motorfirman **BENGT BERG & Co AB.**, Friggagal. 25, Göteborg. Tel. 156280, 197480, 156466, 195780

TEKNIKENS VÄRLD 22/53

TEKNIKENS VÄRLD 22/53

**Kom ihåg!
Byt till
GOOD YEAR
vinterdäck**

Winter Service — däckat med 464 djupskurna nabbar, som med 1.856 snedställda, knivskarpa kanter biter i snö, ger grepp på is. De breda, böjliga nabbarna håller slitbanan fri från snö. Djupa, långsgående refflor ger tredubbelt skydd mot slirning i sidled. Slitbanans tandade kant förstärker greppet i djup snö — och det täta mönstret med olika storlek på nabbarna gör att däckat inte tjuoter ens vid körning på barmark.

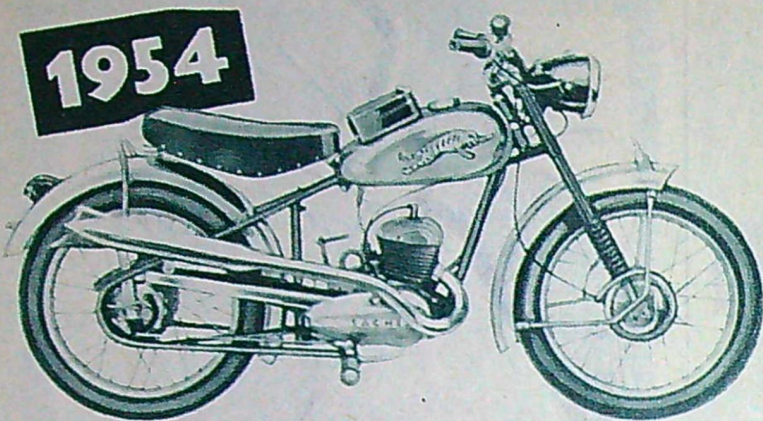
GOOD YEAR RINGAR

Begär NTF:s vinterkorråd hos Goodyear-försäljaren.

GOOD YEAR

WINTER SERVICE
däckat för personbilar

För lastbilar och bussar
WINTER STUDDED



1954

Tiger "Super Sport" 1954 — ett tekniskt trumfäss

Högintressanta fakta:

- **Ram:** Öppen, extra stark, med in- och utvändiga förstärkningar. NV teleskop med lång fjäderörelse.
- **Framgaffel:** Av TT-modell, utförd i svampgummi och «galon»-väv, elegant röd och svart. Fjäderupphängd.
- **Sadel:** Extra bred, av motocross-typ.
- **Styre:** Extra brett, av motocross-typ.
- **Nav o. bromsar:** Fram o. bak s. k. »fullnav». Baknavet m. gummidämpning, vilket ger en elastisk kraftöverföring och mjuk bromsning.
- **Hjul:** Av lättmetall med gummiutrustning 3.00x19".
- **Bränsletank:** Av lättmetall. Rymmer ca. 5 l./3-vägskran med dubbla filter.
- **Avgasrör:** Uppböckat, av tävlingsmodell, försett med värmeskydd.
- **Motor:** Sachs 150 cc. 4-växlad.
- **Elektrisk utrustning:** Bosch svanghjulsmagnet 6 V 30 W.
- **Tjänstevikt:** 75 kg. Lägsta skatte- och försäkringsklassen.



ALLT TALAR FÖR TIGER
"SUPER SPORT" 1954.
Begär närmare upplysningar!

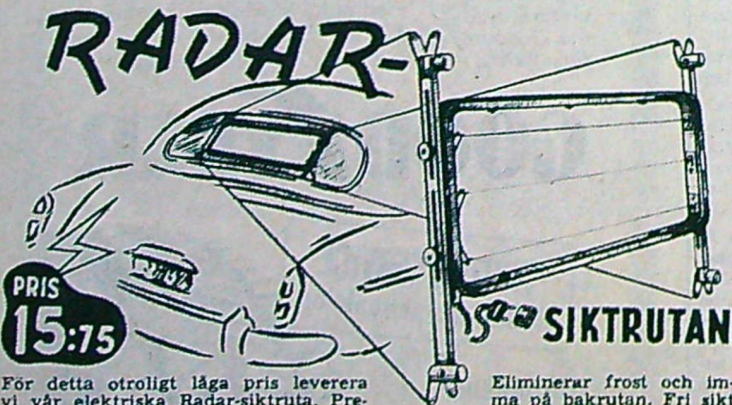
Generalagent:

ALBERT ÖHMAN AKTIEBOLAG · STOCKHOLM 8.

Du köper inte en Zebra
— när du köper

Ett ALGA-spel

RASEBA



PRIS
15:75

För detta otroligt låga pris leverera vi vår elektriska Radar-siktruta. Precisionstillverkad — speciellslipat glas — förkromade spännhållare. Justerbar för olika rütstorlekar. Ger en extra touche åt bilens utseende.

Eliminerar frost och imma på bakrutorna. Fri sikt — ökad säkerhet. Passar alla bakrutor över 24x50 cm. Finnes för 6 och 12 volt. Ni monterar den själv på 5 min.

Har närmaste bil tillbehörs- eller serviceverkstad ännu ej fått in Radar-siktrutan — rekquirera den då direkt från:

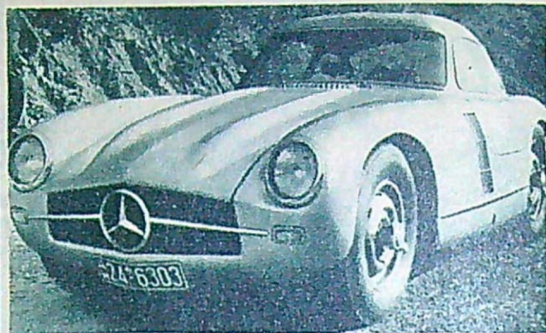
MERCURY-BOLAGET, Vasagatan 5 B, Göteborg C, tel. 11 54 29, 11 81 65.

Härmed beställes st. Radar-siktruta för 6 eller 12 volt (stryk) att expedieras per efterkrav till:

Namn
Adress

TV 22

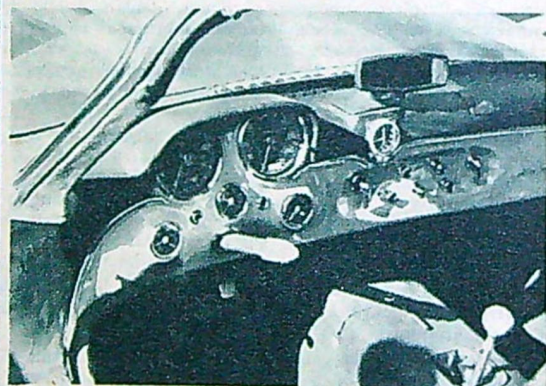
300 SKALL GÖRA'T



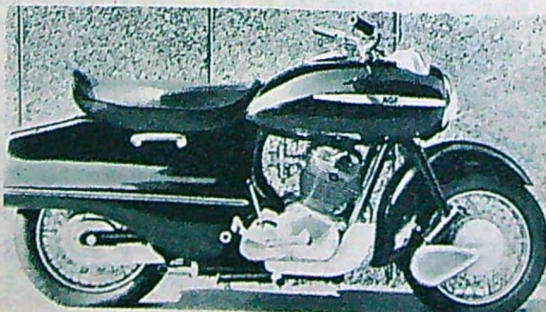
Detta är den nya tävlings-»mercan». Hjulavstånd, vikt och luftmotstånd är mindre, effekten större.

De förr så segerrika »marschorna» har i år sällan syns på tävlingsbanorna. Det betyder emellertid inte att man sovit på Daimler-Benz-fabrikerna. Man har jobbat frenetiskt på älsklingsvagnen 300 SL:s fortsatta utveckling. 54:ans modell är mycket lättare och har hårt lutad motor. Annars vet man ingenting. Men det är uppenbart att Mercedes sätter enorma förhoppningar på sin lilla krutkärra och det går fantastiska rykten om dess nya prestationer. Stjärnförarna Kling, Lang, Riez och Herrmann börjar när som helst träna på Solitudebanan utanför Stuttgart. Nästa års pristävlingstävling kommer knappast bli mercedesfrån.

Utrymmet i nya 300 är så exakt uträknat att man måste ta ratten i näven för att komma in och ut.



FRAMTIDSBÅGEN



På det här sättet har franske motorcykelskräddaren Faizant på Parismässan realiserat sin dröm om framtidsbågen. AGF:en är nästan helt inklädd och har en synnerligen säregen framhjulsfjädring (se till höger). Den är 250 cc stor, 15 hästar stark och gör 120 km/t.



1953 års amerikanska bilnyheter

Nyhet!

En trevlig uppslagsbok för alla motorbitna...
Kr 9:- (Nr 1)

Floyd Clymers CATALOG OF 1953 U.S. AUTOMOBILES. 130 eleganta fotoill. av senaste modellerna med utförliga specifikationer, tekniska data, priser, 64 sidor i format 21,5x27,5 cm.

Do 1952 Års modeller, 150 ill. 11:20 (Nr 2)

Do 1951 Års modeller, 150 ill. 11:20 (Nr 3)

TEKNISK LITTERATUR

ett urval moderna praktiska HANDBÖCKER från KUNGSbokhandeln

Motorbilen för bil- och båtägare!
MOTORREPARATIONER

av Björn Bergvik. Moderna bil- och båt-motorer behandlas del för del med en sakkunskap som aldrig förr i en handbok av detta slag. Instruktion ill. varav många i färg. »Den verkliga motorbilen. Standardverk inte bara för verkstadsfolk utan för varje bilist, som vill veta vad som rör sig under huven» — tidsn. MOTOR. Inb. i hållbart klotband. 28:50 (Nr 4).

Efterlängtat bok för Volkswagenägare!
ALLT OM VOLKSWAGEN

nu på svenska. Denna trevliga och verkligt instruktiva servicehandbok bygger på en ny tysk upplaga. Boken omfattar 300 sidor och över 200 ill. tillräddlagda för svenska förhållanden o. förordningar. Denna trevliga handbok ger alla Volkswagen-ägare mängder med tips och lättfattliga, goda råd för rätt skötsel och service. Inb. 19:50 (Nr 5).

BILEN AV I DAG

Nils Tengberg presenterar ca 175 modeller med data, priser och gen.-agenter etc. samt mängder av goda tips för service och felsökning. Häft. 13:50 (Nr 6). Inb. 16:— (Nr 7).

TUNING AND MAINTENANCE OF »M.G.»
Handbok för den populära MG-sportvagnen. 160 sid., rikt ill. Inb. 13:50 (Nr 8).

KAK:s HANDBOK 1953
Innehållsrik bilkalender i fickformat. Inb. 4:75 (Nr 9).

KLARA BILEN SJÄLV
Carl Skånbergs utmärkta servicehandbok i ny upplaga. Häft. 3:25 (Nr 10).

KÖRKORTSBOKEN
av Per Wersén, nu utkommen i ny omarbetad upplaga med den nya trafikförordningen och trafikmärkena. 164 sid. 6:25 (Nr 11).

HUR MAN HAR BIL
av civ.-ing. Bertil Björkman, där Ni får veta hur man köper rätt bil, ny eller begagnad, hur man kör billigast, säkert, med rätt teknik och — snabbt. Ger också anvisningar för service — hjälper Er därmed att undvika dryga verkstadskostnader. En bok som hör till utrustningen i en bil. Häft. 16:75 (Nr 12). Inb. 19:25 (Nr 13).

STORA BILBOKEN 1953
Bilder beskrivningar och tekniska data, även toppfart och pris för praktiskt taget alla modeller av alla bilmärken som tillverkas; mer än 220 modeller från 12 länders produktion av 1953 års bilar. Den kompletta uppslagsboken för världsmarknadens nya bilar. Med omslag i färg. 7:20 (Nr 14).

DER SICHERE DKW-FAHRER
Praktisk liten handbok med mängder av goda tips för DKW-bilens skötsel. 3:70 (Nr 15).

PRICKFRI KÖRNING
Tabell för uträkning av idealtid lämplig vid tillförlitlighetstävlingar etc. Omfattar 30 —60 km med tiden angiven även för 100 km. Häft. 7:50 (Nr 16).

THE »MOTOR» ROAD TESTS 1953
Den kända engelska motortidningens samling av bilprov utkommer i oktober. Tidigare årgångar har slutsålls omedelbart. Försäkra er därför om ex. genom att beställa redan NU! Ca 4:50 (Nr 17).

MOPEDBOKEN
av Jan Jangö, nu utkommen. Instruktivt om körteknik, reparationer, långfärder etc. gör mopeden billigare, mer driftsäker och långlivad. 3:— (Nr 18).

Reparera motorcykeln själv!
MOTORCYKELREPARATIONER

av Carl Heimdahl vid Husqvarna-fabriken. Ger i praktisk och instruktiv form megarare alla de tips och anvisningar som behövs för skötsel och service. Boken utgör en efterlängtat översättning av den engelska »Modern Motorcycle Maintenance» och omfattar 200 sidor med över 100 ill. och arbetsbeskrivningar. Inb. 13:50 (Nr 19).

KALLA KRIGETS FLYG

av Hans G. Andersson. Ger alla flygintresserade, militärt och politiskt intresserade, en i högsta grad sakkunnig och aktuell — och därtill fyllig och detaljerad — orientering om världens luftstridskrafter. Alla aktuella typer av stridsflygplan beskrivas utförligt och sätts in i sitt rätta militära och politiska sammanhang. Häft. 8:50 (Nr 20).

The Observer's Book of AIRCRAFT
En ny engelsk uppslagsbok i fickformat för alla flygintresserade, med utförliga specifikationer och goda illustrationer av de flesta flygplanstyperna i världen. Inb. 4:50 (Nr 21).

Nyhet i NÄR-VAR-HUR-SERIEN
KEMI SOM HOBBY

Utförliga och lättfattliga anvisningar på både enkla och avancerade kemiska försök. Var och en kan utföra dem utan dyrbara och invecklade apparater. Kemi som hobby kan bli kemi som yrke. Kemi som hobby är rolig, intressant och lärorik. Häft. 12:75 (Nr 22) i band som tål fett och vatten 15:75 (Nr 23).

NYHET!
UNIVERSUMS SKAPELSE
För ca 4 miljarder år sedan var all världens materia samlad i en jätteklump, ett slags väldig tryckkokare, i vilken atomkärnorna bildades. Där skedde en explosion, och materien slungades åt alla håll. Om detta fantastiska, svindlande händelseförlopp berättar den världsberömda atomfysikern och astronomen Georg Gamow i sin nya bok. Det är en frisk, mångsidig och fängslande skildring på 117 sid. med fyndiga illustrationer, ofta fyllda av humor, och med ett sälsynt väl genomfört ledande tema. Häft. 13:75 (Nr 24). Inb. 16:50 (Nr 25).

NYHET!
HOBBY-BOKEN 1954

Modelbyggarnas populära årsbok, HOBBY-Boken, är nu utkommen i sin elfte årgång. Den är lika innehållsrik som vanligt och otroligt rikt ill. De många art. skrivna av specialister från olika länder, är förstklassigt illustrerade. Pris häft. 3:75 (Nr 26). Inb. 5:75 (Nr 27).

Sänd in kupongen idag!

KUNGSbokhandeln
Kungsgatan 26 - Sthlm 3 - Tel. 23 28 15
Undertecknad rekvrerar härmed följande böcker att sändas mot postförskott:
..... ex. Floyd Clymers CATALOG OF 1953 U.S. AUTOMOBILES å kr 9:—
..... ex. nr ex. nr
..... ex. nr ex. nr
Namn
Adress
Postadress TV 22



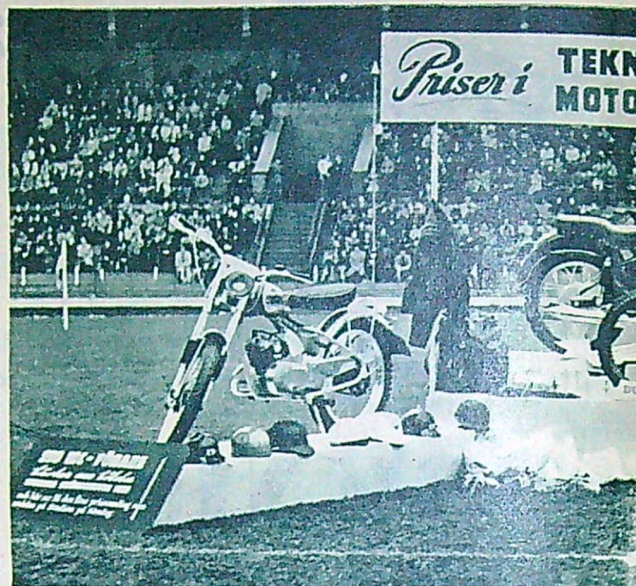
RENOLD

motorcykelkedjor

driftsäkra-slitstarka-ekonomiska

ERHÅLLAS
HOS FIRMOR
I BRANSCHEN

Generalrepresentant: AB INGENIÖRSFIRMAN RECTUS, Sthlm



KNUTTARNAS PRISER



Pojkklassen:

1. Motorcykel, NV 36 Army Sixdays 250 cc (Nymanbolagen, Uppsala). Teknikens Världs silvertjärna.
2. Radioapparat Luxorita (Luxor, Motala). Störthjälms (AB Berico)
3. Staty, romerska varginnan (Roberto Rossellini)
4. Cykel, »Rex Speedcross» (Maskinfabriken Rex)
5. Skinnjacka, märket »Varg-olle» (Halvarssons Skinnskrädderi, Malung)
6. Skinnjacka (Jofa Johnson, Malung)
7. Mc-däck (Dunlop, Rubber, Norrköping)
8. Dubbelsadel (Flerons, Stockholm)
9. Rese-ur (Svenska Petroleum)
10. Ryggskäck (Nordiska Kompaniet)
11. Störthjälms (Polisföreningen Kamraterna, Stockholm)
12. Störthjälms (Dagens Nyheter)
13. Störthjälms (Expressen)
14. Störthjälms (Försäkrings AB Fylgia)
15. Störthjälms (Motormännens Riksförbund)
16. Störthjälms (Motorförarnas Helykterhetsförbund)
17. Störthjälms (Försäkringsanstalten Samarbeta)
18. Störthjälms (Svenska Esso)
19. Störthjälms (Svenska BP Olje AB)
20. Störthjälms (Sveciabolagen)
21. Störthjälms (Dieseltraktor AB)
22. Störthjälms (Dieseltraktor AB)
23. Störthjälms (Svenska Pressbyrå)
24. Presentkort 50 kronor (AB Motorkraft)
25. Förbandslåda (Räddningskåren)
26. Pokal (Ahlgrens Tekniska Fabrik, Gävle)
27. Mc-glasögon (Swings Sportdepå)
28. Pokal (Motorfirman Lambretta)
29. »Troll på sockel» (Aftontidningen)
30. Motorbok (Bonniers)
- 31-32. Böcker (Bonniers Folkbibliotek)
- 33-35. Böcker (Folket i Bild)
36. Grammofonskivalbum (Cupol)
37. Grammofonskivor (Decca)
- 38-40. Grammofonskivor (Philips)
- 41-42. Grammofonskivor (Odeon)
43. Grammofonskivor (Sonora)
- 44-46. Presentförpackning (Colgate-Palmolive-Peet)

Flickklassen:

1. Motorcykel Apollo Competition 150 cc (AB Berlin, Värnamo)
2. Vas (Kooperativa Förbundet)
3. Vas (Husqvarna Vapenfabriks AB)

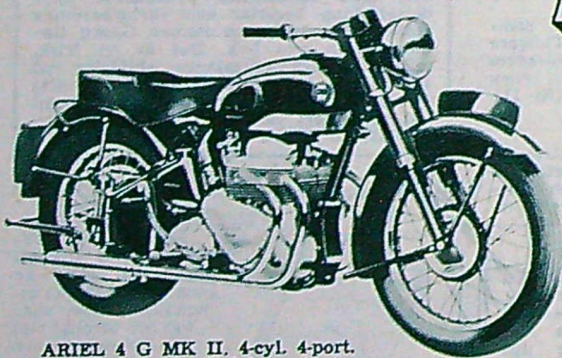
Bengt Malmberg, som segrade i mopedloppet fick Berini mopedmotor, skänkt av Ostermans.

Tack för god tävling

Stjärnknuttekröningen blev åter en succé! Vi tackar alla som gjorde den till det: deltagare, funktionärer, prisgivare och coaccoladonatorer. Funktionärerna kom från följande klubbar: Motorsällskapet, Södra Motorklubben, SMK's Stockholmsavdelning, AMCK, Motorklubben Örnen och Djursholms motorklubb.

ARIEL 1954

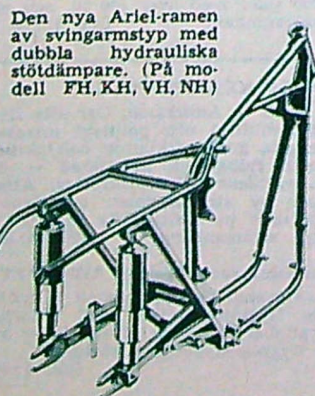
den
engelska
kvalitets-
motor-
cykeln



ARIEL 4 G MK II. 4-cyl. 4-port. 1000 cc. »Landsvägslokomotivet».

Allt fler motorcykelentusiaster ha insett värdet av att äga en maskin av hög klass, de ha valt Ariel. Ariel tillverkas i åtta olika modeller, tillgodoseende de mest skilda smakriktningar och finns för såväl sport- som tävlingsbruk.

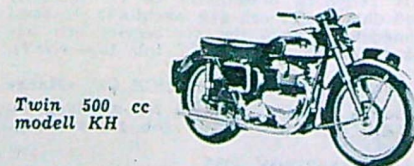
Om det är aktuellt med motorcykelköp, bör Ni först se och prova Ariel. Tillskriv oss och vi skola med nöje lämna uppgift på närmaste återförsäljare.



Den nya Ariel-ramen av svingarmstyp med dubbla hydrauliska stötdämpare. (På modell FH, KH, VH, NH)



Huntmaster Twin 650 cc modell FH



Twin 500 cc modell KH



Red Hunter 500 cc 1-cyl. modell VH



Red Hunter 350 cc 1-cyl. modell NH

AB ALLMOTOR • ÖREBRO

Generalagent för Ariel Motors Ltd., Birmingham



Tage Palm, som ansvarar för de kulturella radioprogrammen på svenska från U. S. A.



FÖR LITET LYSSNAR- RAPPORTER!

World Wide Broadcasting System, New York, sänder nu program till Europa kl 21.00-22.30 dagligen utom lördagar på 9.530, 11.780 och 15.280 kc/s = 31,48, 25,47 och 19,63 meter. De svenska programmen kommer kl 21.00-21.30 på måndagar och de norska vid samma tid på tisdagar. Den senare delen av dessa skandinaviska utsändningar består av kulturella program, vilka började utsändas i våras.

För sådana kulturella program har stationen anslag från amerikanska regeringen, men antalet lyssnarsbrev har tyvärr inte varit tillräckligt stort för att regeringen skulle anse det löna sig att bevilja nya anslag, varför programmen kommer att upphöra i slutet av november månad, såvida inte en störtväg av brev inom den allra närmaste framtiden kan rädda dem.

Det ringa antalet lyssnarsbrev beror givetvis på att stationen haft otur med de atmosfäriska förhållandena och i någon mån även på störningar från andra stationer. Experiment pågår emellertid med bl. a. en ny antenn, som kan väntas ge betydligt bättre mottagning.

Den som är intresserad av att få höra utsändningar på svenska från New York i framtiden, bör alltså snarast möjligt framlägga sina önskemål och synpunkter till Amerikas Förenta Staters Ambassads Kansli, Strandvägen 7 A, Stockholm.

Arne Skoog

GRIPET UR LUFTEN:

Indien. The European Service of All India Radio hörs bra kl 08.30-09.30 på 17.740 kc/s = 16,91 meter. Hörs även på 15.380 kc/s = 19,51 meter, men svagare än på 16 meter. Programmen består av nyheter på engelska, föredrag, orientalisk musik m. m. (Nils Hedlund, Stockholm.)

Österrike. The Blue Danube Network — de amerikanska truppernas radio i Österrike — hörs på förmiddagarna på 9.617 kc/s = 31,20 met., men svagt. Programmen består för det mesta av lätt musik och inspelningar från Armed Forces Radio Service i USA. (Nils Hedlund.)



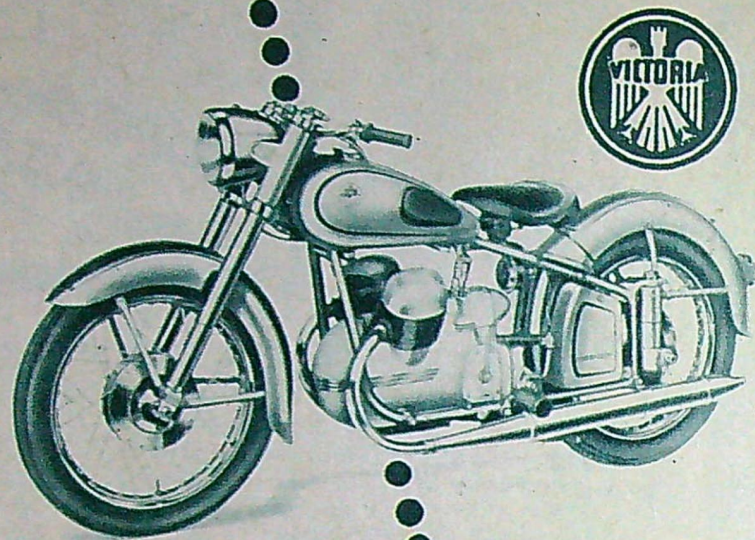
Bertil Skoog.

DX-PROFIL: BERTIL SKOOG

En av de många klubbkamrater som infann sig på Radiosalongen 53 i Ostermans marmorhallar var Bertil Skoog från Göteborg. Han är bara 16 år gammal men har DX-at sedan aug. 1951 och har fått ihop en fin samling verifikationer med familjens 8 rörsradio, som listigt nog är lika gammal. På sista tiden har han dock fått tillgång till en egen mottagare, en amerikansk 8 rörs-apparat av märket Lafayette. Sammanlagt har han verifikationer från ett hundratal olika stationer i 57 olika länder. Bästa verifikationen kommer från Radio New Zealand.

Lyssnandet sker i regel efter skolan och brukar börja med musik under arbetet kl 16.30 från Paris-Inter på 6.200 kc/s = 48,39 meter, eller The Commercial Service of Radio Ceylon på 11.975 kc/s = 25,05 meter. På kvällarna blir det ofta jazz från AFN eller Radio Luxembourg. (Forts. å nästa sida)

nu äntligen i produktion



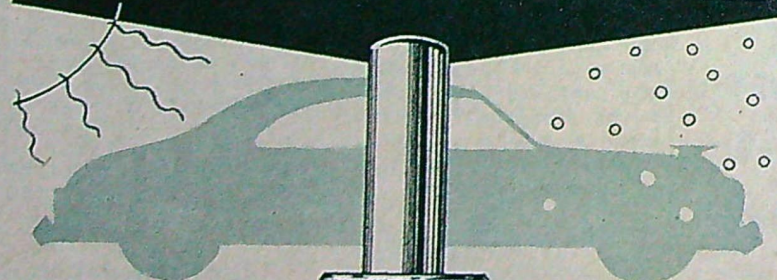
VICTORIA "BERGMEISTER" 350 cc

En fantastisk maskin från det världsberömda Victoria Werke A.-G. Nürnberg.

Generalagent: AB MOTOR SERVICE, Ynglingagatan 24, Stockholm. Tel. 33 94 03. Även till återförsäljare.

Kardandrivnen. 2-cyl. V-motor med toppventiler. 4-växlad, 4-takt. **SNABB, STARK, ELEGANT**

Varning för kallstarter oljevärmaren SESAB ger sommarstart vintertid



Med Sesab vinner Ni åtskilliga fördelar: motoroljan beakar inte, batteriet varar längre och slitaget på kolvar och cylindrar minskar. Dessutom spar Ni bensin — uppvärmningen av motorn före körning onödig. —

Sesab är lätt att montera. Avtappingspluggen till olje-tråget utbytes med en med oljevärmaren Sesab försedd plugg. Anslutning sker till batteriet och en dragström-trytare på instrumentbrädan.

Sesab passar flertalet bilmärken
Sesab finns för 6 och 12 volt
Pris endast 33:—

TITI HALLSÉN-MOTOR
Kronobergsgatan 9 - Stockholm
Tel. 517051, 521701, 403961.
Härmed rek. mot postförskott st
Oljevärmare SESAB à 33:— + frakt.
Bilmärke Årsm.
För 6—12 volt. (Stryk det ej önskade.)
Namn
Adress
Postadress TV 22

LYSSNA MED OSS

(Forts. fr. föreg. sida)

TVRK:s eget program: Radioklubbens program ut-sänds varje tisdag kl 19.45 från Bryssel på 6.000 kc/s = 50,00 meter.

HAPPY STATION 25 ÅR

Under november månad celebrerar Edward Startz 25-årsjubileum med sitt program »Happy Stations». Det började alltså för 25 år sedan över Philips experiment-sändare på kort våg. Efter ett uppehåll under den tyska ockupationen, fortsätter nu programmet som en del av den statliga holländska kortvågsservicen.

På människor torde ha spritt så mycket glädje och uppmuntran som Eddie Startz har gjort under dessa år. Med sin glada musik och sitt småprat på olika språk, däribland även svenska, har han skaffat sig miljoner vänner runt hela världen. Programmet kallas f. ö. »Den glada stationen» på svenska.

Utsändningarna äger f. n. rum varje söndag kl 11.30—13.00 på 5.980, 11.730, 15.220 och 15.425 kc/s = 50,17, 25,58, 19,71 och 19,45 meter. Kl 17.00—18.30 på 5.980, 7.210, 9.590, och 15.425 kc/s = 50,17, 41,61, 31,28 och 19,45 meter. Kl 22.30—24.00 och samma natt kl 03.30—05.00 på 6.025 och 9.590 kc/s = 49,79 och 31,28 meter.

Lycönskningar, lyssnarrapporter och andra brev kan adresseras till Radio Nederland, P. O. Box 137, Hilversum, Holland.

UPP TILL KAMP MOT KNATTERKNUTTEN

(Forts. fr. sid. 12)

nya modeller. Mest upseendeväckande är typen Taifun, som kan levereras med 350-motor på 18,4 hk eller 400-motor om hela 21,4 hk. Dessa maskiner är ytterst strömlinjeformade och inbyggda och försedda med tvåcylindriga tvåtaktsmotorer av Maicos egen konstruktion. Fjädringen är av modernaste typ med botten-länk fram och svängarm bak. Toppfarten rör sig om 125 för 350-an och 130 för 400-kubikaren.

Tornax som är känd för linjerena modeller visade i år tre nyheter. En hade hos tvåcylindriga 250-motor, dubbelsadel och ytterst moderna fjädringar av swingtyp. Dessutom demonstrerades två modeller på 250 cm³ med toppventilmotor av Küchens konstruktion. Denna motor bromsar 15 hk vid 6.000 v/min.

»Den viskande motorcykeln» hörde förstås till mässans större dragplåster. Lättmetallmotorn bromsar 14 hk och ger maskinen en toppfart på 115 km/t. Avgasröret är försedd med en stor päronformad expansionskammare som gör att maskinen lätt känns igen. Teleskop fram och svängarm bak. Fyrväxlad låda och hydraulisk broms på bak-hjulet är andra finesser. Maskinen ser mycket trevlig ut och bör kunna tilltala många fler än dem som bara är intresserade av tyst gång.

Victorias Bergmeister (tvåcyl. gummiupphängd V-motor, kardandrift, 21 hk, 120 km/t) har äntligen börjat serieproduceras. Zündapp hade säkert mest folk framför sin monter. Där återfanns också den kanske mest upseendeväckande nyheten: en sportmaskin med boxermotor på 250 cm³. Med dubbla fallförgasare utvecklar denna motor hela 18,5 hk varvid alltså litereffekten är uppe i 75 hk (!) vilket är det högsta någon tysk mc kan skryta med. Maskinen är väl inbyggd med djupa skärmar och har en okonventionell ramkonstruktion varigenom profilen blir ytterst ovanlig. Maskinen är naturligtvis kardandrivnen och har fyrväxlad låda. Fjädringen är ovanlig — en ytterst långslagig swingfjädring med två fjäderben i vilka finnas två stora oljestötdämpare. Bromstrummorna av lättmetall är sällsynt kraftiga. Motorn är »fyrkantig» med cylinderdimensionerna 54x54 mm och har naturligtvis toppventiler. Ytterligare en Zündappnyhet är 200-kubikaren Elastic med en rörram utan ramrör från styrhuvudet och under vevhuset. Maskinen har teleskop fram, en mjuk svängarm bak och en stor bekväm skumgummisadel.

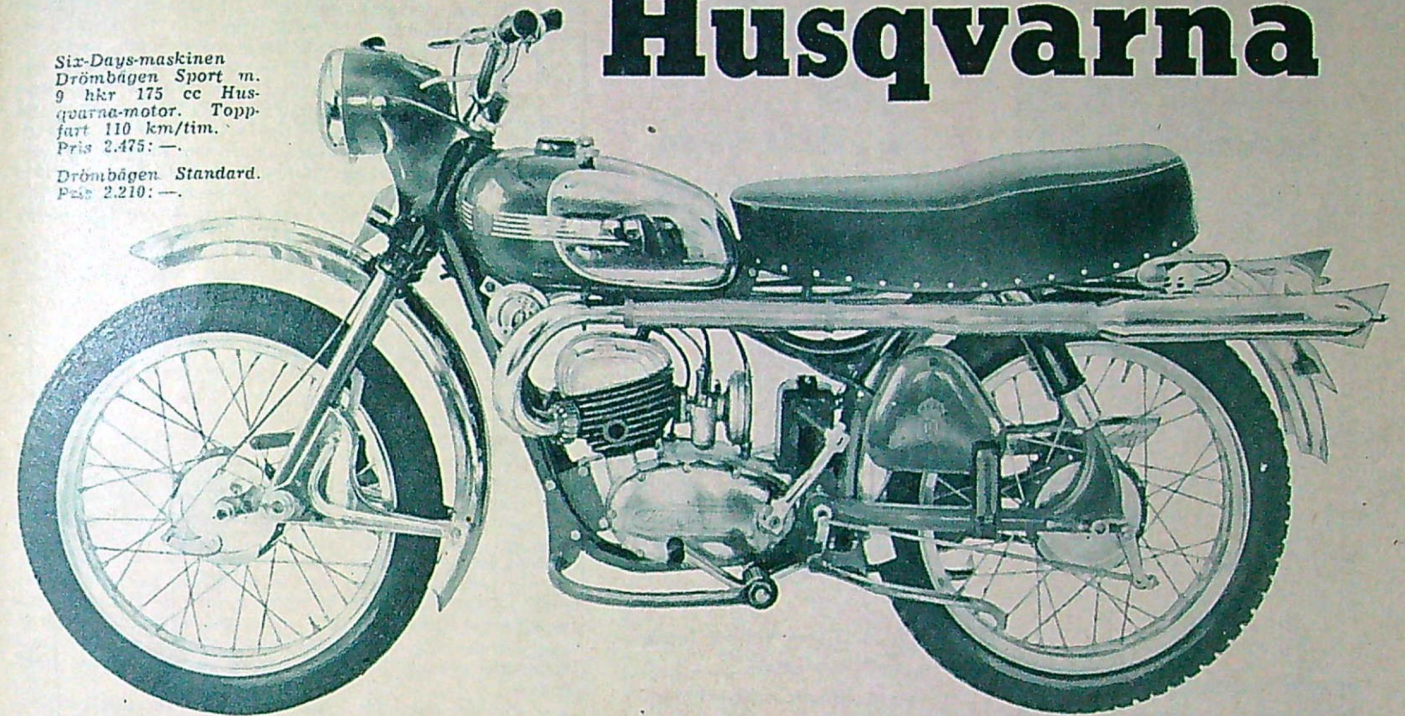
Även de mindre tyska mc-fabrikerna som Bücken, UT och Express hade nya modeller och flera av de mera kända märkena som Adler och Ardie visade mindre modellförändringar. Horex såg till exteriören oförändrad ut men förutom 250- och 350-modellerna görs nu också en 400-kubikare, en lämplig sidvagnsmaskin med bra prestanda.

På scooterfronten fanns många nyheter och det är alldeles tydligt att det finns en enorm marknad för scoo-

(Forts. å sid. 38)

Nya framgångar för Husqvarna

Six-Days-maskinen
Drömbågen Sport m.
9 hkr 175 cc Hus-
qvarna-motor. Topp-
fart 110 km/tim.
Pris 2.475:—
Drömbågen Standard.
Pris 2.210:—



6 GULD i inter- 6-DAYS nationella

DRÖMBÅGEN tillförlitligare än någon annan mc

I mördande konkurrens bland 240 tävlande från 18 nationer var Husqvarna enda märke som kunde fullfölja internationella 6-days med 9 maskiner — en fantastisk prestation av den hellsvenska Drömbågen i världens hårdaste tillförlitlighetstävling.

9 förare startade på Drömbågen
9 kom i mål och erövrade

6 guld 1 silver 2 brons

Härtill kom 3 bronsmedaljer i klubbtagstävlingen, erövrade på Drömbågen av laget från SMK Hedemora.

Även i svenska 6-dagars i år fullföljde Husqvarnas Drömbågar tävlingen 100%-igt. På 9 startande maskiner blev medaljskörden 7 guld och 2 brons. Dessutom vann Drömbågen den individuella segern och segern i 175 cc klassen, lagsegev och militärmästerskapet.

En »brakseger» för Husqvarna!

Husqvarnas guldmedaljörer i internationella 6-days

Hasse Danielson Olle Gustafsson K. G. Nyman
Börje Andersson L. O. Hagman Olle Wibäck

Ni kan lita på

Husqvarna

hellsvenska segermaskiner i världsklass

Skydda Er själv och mopeden mot regn och rusk...



allt som går sönder

— metaller, glas, porslin, keramik, läder m. m. KAN LAGAS MED CLIFFLIM

CLIFF LIM håller vad det limmar

... och fäster fotona fortare, fastare

En kvalitetsprodukt från **AB BOFORS NOBELKRUT**
Elis Pihlkvist & Co AB, Stockholm C

SKYDDSKLÄDER
Byxor pris kr 17: 90
Rock » » 24: 75
— tillverkade av galon i grön färg.
Mopedgarage pris kr 31: 75
Stort MC-garage » » 37: —
Litet MC-garage » » 34: 50
— tillverkade av galon i brun eller grön färg.

Sänd in Er beställning direkt till
F: a Hilding Johanson
Mölnadalsväg. 95
Göteborg. Tel. 20 28 14.

Schamponera bilen med denna NYA biltvättborste



HUBO

är en specialkonstruerad biltvättborste. Idealisk för såväl tvättning som шамponering av bilen. Arbetet går fort, lätt och ger ett perfekt resultat. Borsten kopplas direkt till vattenslangen med ett reglerbart munstycke. Vattnet passerar genom en i borstskafvet insatt patron med effektiv, lödbrande шамponeringsvätska och går sedan genom en mängd strihål ut mellan smidiga borstknippen. Hubo kommer åt överallt tack vare sin form och en elastisk, böjlig gummiryg. En ypperlig hjälp för alla bilägare!

AB HUSQVARNA BORSTFABRIK · HUSQVARNA

UPP TILL KAMP MOT KNATTERKNUTTEN (Forts. fr. sid. 36)

ters i Tyskland. F. n. tillverkas 24 olika märken och de allra senaste modellerna är: Dürkopps Diana med vacker exteriör och 200 cm³ motor. Venus med 150 och 175 cm³ Saehsmotor samt mc-fabriken Victorias Peggy, som väckte stort uppeende och förvisso är den tekniskt intressantaste. Den har 200 cm³ motor med hela 12 hk effekt och stora hjul och kan betraktas som en förklädd mc. Växellådan har fyra utväxlingar och förväljare.

På mopedfronten var nyheterna många och tendensen tycks vara att bygga motorer med större slagvolym, inte för att erhålla högre effekt utan för att ernä bättre segdragningsförmåga, större elasticitet och driftsäkerhet. Detta är gott och väl men mindre lyckat är det när mopederna börjar likna fullvuxna motorcyklar och priserna skjuter i höjden. Då skjuter man över målet. NSU:s nya Quickly och Heinkels Perle får ses som konstruktioner i den riktningen. De har övertagit många drag från sensationsmopeden från 1951 års IFMA, Kreidler.

När man vandrar mellan stånden på IFMA i Frankfurt är det framförallt en sak man undrar: Vad kan England göra för att möta konkurrensen?

»RISKFRIA» SJÄLVMORDSLOPP (Forts. fr. sid. 16)
flygplanstol av lättmetall med kraftigt överdimensionerade säkerhetsbälten. Han monterar också in en stålörkonstruktion som svevtsas fast runt hela innanmätet och gör att hans kupé kan tåla flygturer och serievurpor utan att krasa samman som en tändsticksask.

Sporten är omsorgsfullt organiserad. Hårda lagar och täta inspektioner gör paradoxalt dessa självmordslopp nästan helt riskfria. Småsar på förarna hör till den självklara rutinen men allvarliga skador är mycket mer sällsynta än vid de nya bilarnas landsvägslöpp.

I ett »modified» lopp får man endast ha med sig en liten bensinkanna. Den rymmer precis så mycket soppa som behövs för loppet och spänns fast mitt inne i förarrummet där inga stötar kan nå den. Alla rutorna utom framrutan plockas bort och föraren skyddas av en stört-hjäl.

»Full-house-motorerna» har tre förgasare, toppkompression, dubbla insugnings- och avgasningsrör, överdimensionerade ventiler, magnetändning, ofta bränsleinsprutning och tusen andra ting som gör den hot. 90 procent av loppet är »Strictly Ford» medan de övriga följer parollen »anything goes»: gamla tillbucklade Cadillacs och nedkörde drockor. Dessa lopp är mycket långsammare och ofta är vinnaren tvungen att sälja sin vagn för en hundralapp om det är någon bland publiken som vill ha den.

En annan fantastisk avert är »Destruction-race». 20 bilar startar, och alla försöker kvadda alla i en hänsynslös »free-for-all-style» så att skärmar och motorer ryker och knockade billic ligger huller om buller på banan. Man håller på till dess det finns 19 lik och en rullande vagn. Detta är förstas ren publikirkus och har inget att göra med de verkliga, körskicklighetskrävande och spännande Modifieds.

Mellan 15 och 30 ursnappa fordar startar flygande med atombombsdån. Gnistorna yr och gummiröken sticker publiken i näsan. Med täta mellanrum slår vagnarna runt, ofta i framlängesvoltar från kylare till baklucka, och några av konkurrenterna klappar i den. Ibland flyger bilarna till och med över skyddsräcket och slår ned i graven på utsidan som en enda skrothög. Men i 98 fall av 100 kliver föraren nonchalant ur det rykande vraket. Då jublar hela Stadion i extas. Det är de starka stålstenorna, störthjälmen och säkerhetsbältet som har räddat honom.

Innan bilvraket ännu hunnit stanna till dånar ambulansen och bärgningsbilar ut från innerbanan. Fem sekunder efter smällen är brandvakterna på stället, och bilarna hinner aldrig fatta eld. Loppet går under tiden för gul flagga (nedsatt fart) eller om läkare behövs för röd flagga (tillfälligt stopp). Tidigare var det vanligt att lösa bildelar, hjul och skärmar, för rakt i bland publiken så att ett par åskådare fick fara till sjukhuset medan föraren klarade sig. Numera fångar emellertid dubbla skyddsnet och starka stålmat upp allt löst kringflygande.

Loppen körs alltid på tvåans växel, och bromsarna används nästan aldrig. Flera av bilarna pryds med färgglada vitisar eller sentenser. 75 procent av vagnarna ägs av småmekaniker, och segrarpriset varierar från 1.000 till 6.000 svenska kronor. Däckuppsättningen håller tre ordinarie tävlingskvällar och brutna axlar, trasade differenttiärer och vikna hjul hör till vanligheterna. Ofta »syr» man sina egna differenttiärer med blandade delar från flera olika fabrikationer.

De flesta av stjärnorna från Indianapolis, Daytonbanan i Ohio och Darling-speedwayen har börjat sin karriär på dessa populära stadionbanor. De stora bilkoncernerna kartlägger omsorgsfullt vilka delar som håller och vilka som går sönder under dessa rekordhårda biltester.

FINAL I BARCELONA (Forts. fr. sid. 18)

leddes loppet av tre Guzzi 350! Men sedan gick Kavanagh ur med en krånglande magnet och Lorenzetti tvingades gå ur sedan han fått vatten i förgasaren. Och sedan fick jag köra ensam i det strilande regnet.

När vi lunchade efter tävlingen så var det någon som menade att det faktum att 350-kubikare hade vunnit ett lopp för 500-kubikare bevisade att Barcelonabanan inte lämpade sig för ett Classic. Det höll jag inte med om, och jag är säker på att de flesta andra förarna höll med mig. Som jag ser det ligger det så till att så snart det börjar att regna under en tävling kan man saklöst räkna bort ungefär femtio procent av de tänkbara vinnarna. I Barcelona hade Moto Guzzi tre mycket bra förare — förlåt min blygsamhet — medan Gilera och M. V. endast hade var sin. Gileras Armstrong vurpade och M. V:s Bardirols fick en dålig start och blev aldrig något att räkna med i loppet.

Men därmed är det inte sagt att loppet var odelat angelänt för min del. För det första var det på tok för långt, och för det andra kändes det kusligt att vara den enda från Guzzi sedan mina bägge kamrater gått ur. Hela ansvaret vilade på mina skuldror när det gällde att först komma till målet — och detta på en svårkörd och slirig bana. Om man vurpar när man slåss om tätplatsen är det all right till en viss grad, men om man kör omkull när man leder med nästan en minut — då är man en galning. Anledningen till att jag körde omkull är att Guzzi 1953 har en underdimensionerad styrbroms. Jag gick för hart in i en kurva och kom in i en kraftig sladd. Styrbromsen räckte inte till för att behärska sladden, så jag vurpade — lyckligtvis utan att skada varken maskinen eller mig själv.

Söndagsmorgonen — tävlingsdagen — var våt, och det var första gången på hela året jag körde i regn. Därför kände jag mig osäker, inte minst därför att jag inte var säker på om jag kunde köra i min vanliga stil — vilken till en viss utsträckning är att styra maskinen genom att använda gasreglaget så att bakhjulet slirar och sedan styra i den riktningen. Jag gillar inte heller att köra den stilen med den underdimensionerade styrbromsen, och jag har också föreslagit ingenjör Carcano på Guzzi att ordna en kraftigare styrbroms till nästa år.

Loppets längd är en konsekvens av en tokig FIM-regel, enligt vilken det krävs en minsta distans på 200 km för ett VM-lopp med 500-kubikare. Men herrarna i FIM har inte tänkt på att man kan köra 200 km på en timme vid Monza, i Holland eller i Belgien — och att föraren därtill har chansen att pusta ut på raksträckorna. I Barcelona tar loppet två timmar, och man får inte ett ögonblicks vila. Detta lopp är en ren tortyr då man måste köra på högspänn från första ögonblicket till det sista. Utan undantag är förarna eniga om att Barcelonabanan är på tok för lång, och man hoppas att den saken skall gå att ordna till nästa år.

Sedan är det all anledning till att betyga sin sympati för arrangörerna i Barcelona. De hade heta timmar när det gällde att få till stånd ett lopp över huvudet. Tidigt på morgonen meddelade Norton och AJS att de inte tänkte köra. Om ni vill ha segrarens åsikt, så är den att Norton ledigt skulle ha vunnit loppet. Därefter blev det diskussion om Gilera skulle ställa upp. Sedan beslöt sig NSU för att inte starta med sin 250:a av någon anledning som jag inte känner till — och detta förvandlade 250-loppet till en Moto Guzzi-procession.

Tack och lov för att Barcelona var den sista tävlingen om individuell VM-mästerskap för TT-förare. Det har tidigare hänt att fabrikanter, som i början av säsongen vunnit ett par segrar genom en förare sedan håller tillbaka andra från fortsatt tävlande blott för att säkra slutsegern för ledaren i VM-tävlingen. Därför slopas VM individuellt men Mc-märkena får fortsätta — det blir t. ex. inte Kavanagh som vinner VM utan Norton. Men då tycker jag att man bör tvinga fabrikanterna att tävla i alla omgångar och inte utlämna den sista tävlingens organisatörer.

Men det finns i alla fall en sak som jag inte gillar i Barcelona. För många år sedan kördes tävlingen vid femtiden på morgonen och inte på eftermiddagen som nu. Det gamla systemet var mycket bättre. Barcelona är känt för sitt nattliv, och vi brukade göra en sväng runt nattklubbarna och sedan gå tillbaka till hotellet vid fyrtiden på morgonen, dra på oss våra skinnjackor och gå direkt till startplatsen. Då förlorade man ingen tid!

Välj ur NKI-skolans kursprogram — Nordens största!

Möt ändrade konjunkturer med nya kunskaper — skaffa Er säkerhet och framgång genom en utbildningskurs vid NKI! Sänd frikupongen idag!

Allt det nya om fritidsstudier

Vad Ni behöver veta om

- Nya moderna kurser
- Nya utbildningsformer
- Nya stipendierna
- Nya stipendier och lån

NKI ger mer än vad Ni tror!

För Ni och två kamrater som börjar på NKI!

- NYHET!**
Ni får en ny broschyr om NKI:s utvidgade specialservice samt utgående kursprogram och studiehandbok.
- INDUSTRI OCH TEKNIK**
- A 1 Ingenjörsutbildning per korrespondens för 16 olika linjer
 - A 2 Tekniska gymnasiekurser
 - A 3 Arbetsledarkurser med psykologi
 - A 4 Verkmästarekurser för olika fack
 - A 5 Färmanskurser för olika fack
 - A 6 Ritarekurser
- Tekniska fackstudier för utbildning till bl.a.
- A 15 Avsnynare
 - A 16 Bilreparatör
 - A 17 Byggnadsritare
 - A 18 Byggnadsritare
 - A 19 Cellulosatekniker
 - A 20 Chaufför
 - A 21 Dessinatör
 - A 22 Driftsledare
 - A 25 El-installatör av klass B och C
 - A 26 El-monör
 - A 27 Flygmekanikist
 - A 28 Flygmekaniker
 - A 29 Flygmonör
 - A 30 Förman
 - A 31 Gjutare
 - A 35 Gjutmästare
 - A 36 Jordbruksmekaniker
 - A 37 Kemist
 - A 38 Kontrollant
 - A 39 Laborant
 - A 40 Landmaskinist och sjömaskinist
 - A 41 Luftfärdigförare
 - A 42 Maskinförare
 - A 45 Mästare inom rörlighetsbranschen
 - A 46 Målnings tekniker
 - A 47 Privatflygare
 - A 48 Radioserviceman
 - A 49 Radiotekniker
 - A 50 Radiotelegrafist
 - A 51 Ritare
 - A 52 Rörmontör
 - A 55 Schaktmästare
 - A 57 Skyddsombud
 - A 58 Smidesinästare
 - A 59 Sveltare
 - A 60 Textiltekniker
 - A 61 Trafikflygare
- Handel, kontor och sjöfart**
- G 1 Fullständig handelsskola per korrespondens
 - G 3 Handelsgymnasiekurser till privatistexamen
 - G 4 Utbildning för merkantill sjöfart
 - G 5 Förtagskonkurs
 - G 6 Komerallbyggnadskurs för tekniker
 - G 7 Industrikeramisk kurs
 - G 8 Stenografi
 - G 9 Svensk korrespondens
 - G 10 Engelsk korrespondens
 - G 11 Fransk korrespondens
 - G 12 Spanska korrespondens (av. syd. am. spa.)
 - G 13 Svenska korrespondens
 - G 14 Italienska korrespondens
 - G 15 Portugisiska korrespondens (bras. port.)
 - G 16 Ryska korrespondens
 - G 17 Tyska korrespondens
 - G 18 Svenska språket
 - G 19 Latin och gräskola
- INTRÄDESKURSER**
- M 7 Folkskoleseminarierna
 - M 8 Småskoleseminarierna
 - M 9 Tekniska gymnasier
 - M 10 Bergskolan i Filipstad
 - M 15 Statens brandskola
 - M 17 Socialinstituten samt de flesta andra utbildningsanstalter
- SPRÅK**
- Högmoderna nybörjarkurser och fortsättningskurser med specialtalande grammatikböcker
- N 1 Engelska
 - N 2 Amerikansk eng. (el gram.)
 - N 3 Franska
 - N 4 Spanska (av. syd. am. spa.)
 - N 5 Italienska
 - N 6 Portugisiska (bras. port.)
 - N 7 Ryska
 - N 8 Tyska
 - N 9 Svenska språket
 - N 10 Latin och gräskola
- SOCIALA STUDIER**
- Kurser i socialpolitik och kommunalkunskap för bl. a.
- O 25 Assistent i socialvården
 - O 26 Kommunalkassierer och kommunalkamerärer
 - O 30 Ungdomsledarkurser
 - O 40 Polisutbildningskurser
- REALSKOLA OCH GYMNASIUM**
- Fullständiga kurser med lab.materiel för studentexamen på
- V 1 Reallinjen tillvalskomb. 1—7
 - V 2 Latlinjen tillvalskomb. 1—11
 - V 3 Nyspråkliga linjen många tillvalskombinationer
 - V 4 Specialkurser för studentexamen i enskilda ämnen (enl. reglerna om särskild prövning)
 - V 30 Fullständig kurs för realexamen (med lab.materiel)
 - V 31 Fullständig kurs för handelsrealexamen
 - V 32 Kurs för teknisk realexamen
 - V 33 Specialkurser för realexamen i enskilda ämnen
- PSYKOLOGI**
- O 1 Orienterande grundkurser
 - O 2 Människokännedom
- TECKNING OCH NYTTOKONST**
- R 1 Allmän teckningslära
 - R 9 Måleriteknik
 - R 10 Reklamkonst
 - R 20 Modetäckning
 - R 30 Möbler, bostad och inredning
 - R 40 Textilkonst
 - R 50 Guld- och silversmideskonst
 - R 60 Keramik och glaskonst

FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

KLIPP UT I KANTEN!

Frankera eller NKI betalar posten.

TILL NKI-SKOLAN
SIT ERKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN
Svenskgränslös
Tillstånd nr 104
Stockholm 11

Sänd mig utan kostnad tidskriften "På Fritid" för ett år, NKI-skolans kursprogram och studiehandbok för kurs nr

F 1 Textilteknik
F 2 Väveriteknik
F 3 Spinneriteknik
F 4 Konfektionsteknik
F 5 Triåk

F 20 Trä-, cellulosa- och pappers-teknik

F 21 Sögarversteknik
F 22 Slipmassteknik
F 23 Sulfatteknik
F 24 Sulfidteknik
F 25 Pappers-teknik

F 40 Offert och försäljning

F 50 Produktion och personal

Jag önskar upplysningar om

Namn

Bostad

Postadress

TV 22-53

UKV TILLSATS

Sensationell tillsatsmottagare som anslutes till radios gramfonuttag eller avlyssnas med hörtelefon. Ni hör flyget, polisen, amatörer m. m. Säljes som byggsats med alla delar, rör (EC 92) och arbetsbeskrivning. Lättbyggd och lämplig nybörjarkonstruktion.

ENDAST 19: 85

Sänd in kupongen i dag till:

TELEKTRA

LAGAVÄGEN 15 - STOCKHOLM

Postadress: Johanneshov.

□ Komplet byggsats UKV ... 19: 85
□ Schema + beskr. 2: 95

Namn

Adress

Postadress TV

JUKON HJÄLPER

vid lindriga hemorrojder, frost- o. brännskador, klåda, såriga bröstvårtor, solbränna, nariga händer. Utmärkt vid spädbarnsvård.

OBS! Stor tub nu med extra munstycke!



Jag är alltid varm och varm i
PINNEBERG skrädder

Eleganta konfektionssydd stålgrå vind- och vattentäta jackor o. byxor från POSEIDON WERK. Väst-tyskland.

Begär **PINNEBERG** i Er herreklippning eller hos Er sport- och me-handlare.

Generalagent: Sica-Import, Dragar-brunnsgat. 41, Uppsala, tel. 457 77.

"Rök som Ni är van"



men skydda hälsan med DENICOTEA

som rekommenderas av många läkare såsom det ojämförligt bästa medlet att reducera tobakens skadliga verkningar.



Före användandet.



Efter användandet.

..... använd

DENICOTEA

spara hjärta och lungor

FIAT 1900

(Forts. fr. sid. 21)

ligheter — då är det bara att börja spela på de fem växlar-nas klaviatur. Ettan är avsedd enbart för start i branta motlut och behöver sällan tillgripas. Man startar normalt på tvåan, som ger max. 50 km/t. Trea tillåter 80 km/t, fyran 120, femman 130 à 140. Utnyttjar man växlar-na väl är Fiat 1900 mycket accelerationssnabb! Femman är en överväxel och motorn orkar givetvis inte alltid hålla far-ten uppe i långa motlut när den växeln ligger inne. Jag fann vid sådana tillfällen stort nöje i att vickat växla ned till fyran när farten sjönk under 110 km/t! Vid omkör-ningar går man ned på fyran eller trean, beroende på det fartområde som är aktuellt. Det är en glädje att använda denna växelåda. Alla växlar gick behagligt tyst. Syn-kroniseringen på de fyra högre växlar-na fungerade bra och växelpakets precision var (trots de sex växelågen!) bättre än på de flesta vagnar med ratväxelmekanism.

Fiat 1900 erbjuder ett alternativ till de amerikanska automatväxlarna. I Flaten händer ingenting som föraren inte vill skall hända och man kan lekande lätt lägga in den växel som man i förväg bedömer lämplig. Samtidigt har man en enastående smidighet vid krypkörning. Auto-matväxlarna befriar visserligen föraren från allt tanke-arbete — men de kan inte tänka i förväg. För den billigst som verkligen är road av körteknik är Fiat 1900 mycket charmerande. Också förare som saknar intresse för det tekniska hos bilen får körtekniken tillräckligt för sig med Fiat 1900, även om förenklingen här inte förts lika långt som i bilar med helautomatisk växelåda. En viktig detalj är att kraftöverföringen i Fiat 1900 inte ger frihjulsvrkan; motorns fulla bromsförmåga i utförsbackar kan därför ut-nyttjas på alla växlar — utom vid krypfart på de högsta växlar-na, då den hydrauliska kopplingens varvtal blir för lågt för ordentligt grepp mellan motor och växelåda. Den hydrauliska kopplingen verkar som en mycket effektiv dämpare av alla ryck mellan motor och bakhjul. Jag skulle tro att detta gör vagnen ovanligt säker och lättkörd på vinterväg.

Vägegenskaperna fann jag mycket tilltalande; vagnen är obetingat körsäker vid alla hastigheter den kan uppnå. Styrningen är ypperlig för snabb landsvägskörning: stöt-fri, exakt, lagom utväxlad för säker kontroll över bilen även på vinterföre. Vid låg fart går ratten däremot inte särskilt lätt och jag fick ta i en smula för att runda gat-hörn och manövrera in vagnen på parkeringsplatser.

Vagnen är understyrd i måttlig grad; kursstabiliteten är utmärkt och sidvind tvingar inte föraren att sitta på spänn. I kurvor är Flaten lätthanterlig, kränger mycket obetydligt och visar ingen tendens att vifta på svansen. Provocerar man fram en bakvagnssladd är det lätt att hålla bilen under kontroll. Grusvägar och asfalt gör ingen nämn-värd skillnad för körteknikens del, ett tydligt tecken på att 1900 är välbalanserad på vägen.

Bromsarna är påkostade — aluminiumtrummor med sär-skild ventilation för kylning av bromsarnas inre och där-till ovanligt stor friktionsarea. Handbromsen har separat bromstrumma på pinjongaxeln. Jag fann bromsarna mycket förtoendeingivande; de var inte särskilt väl justerade på provvagnen men räckte ändå väl till för hård körning och visade ingen tendens att mattas vid upprepade tvärstopp från hög fart.

Konsekvensen av det hittills sagda blir att Fiat 1900 inte bara visar stor smidighet utan också är en av de snabbaste landsvägsvagnarna i sin storleksklass; utan att tumma på körsäkerheten kan en god förare nå medelhastigheter om-kring 90 km/t över långa sträckor på svenska rikshuvud-vägar.

Till detta kommer att Fiat 1900 är en ovanligt tystgående bil. Motor och växelåda står i fråga om ljudlös gång på ungefär samma nivå som de medelstora amerikanska vagnarna. Väg ljuden är ovanligt väl dämpade och fart-vindens brus kan upp till 100 à 110 km/t rentav kallas diskret. Summan blir en ovanligt låg ljudnivå, som tillåter vanligt samtal under exprestågsfart.

Fjädringen fann jag mycket behaglig, tillräckligt styv för att ge säkerhetskänsla även vid hög hastighet men under lina förhållanden stötig. Hjulupphängningen gör vagnen mycket stadig i sidled.

Inredning och utrustning gör ett gott intryck. Interiören präglas mera av lugn, säker smak och gediget arbete än av yttligt raffinemang och originella effekter. Jag fann sätena bekväma även under dagslånga turer. Både i framsätet och baksätet finns fallbara armstöd. Utrymmet är rikligt till-tagat för fyra personer; sex får i nödfall plats, men då blir det knappast tillräckligt bekvämt för långfärdsåkning.

Sikten genom den breda vindrutan är bra och en lång förare ser bägge framflyglarna; den sluttande motorhuvu-orsakar inte någon blind fläck framför bilnosens. Däremot fann jag vindrutans sidstolpar en smula för breda för säker sikt åt sidorna i gatutrafik — den anmärkningen kan för övrigt göras mot alltför många bilar! Jag är 186 cm lång

och mina ögon befann sig ovanför vindrutetorkarnas svep-ya, så jag måste luta mig en smula inåt i vagnen (eller också sitta kutryggig) i regnväder. Denna detalj torde kun-na ändras relativt lätt. Bakrutan är ganska stor och back-spegeln bra placerad.

Instrumenttavlan rakt framför föraren fann jag tilltan-nde; instrumenten är tydliga och lätta att avläsa. Kyltemp-mätare och ampèremeter borde dock enligt min åsikt vara standardutrustning på en bil i detta prisläge. Ett ovanligt och trevligt instrument, som däremot ingår i standard-utrustningen, är en medelhastighetsmätare, som under lång-turer ständigt visar om man behöver öka eller minska sin fart för att nå målet vid planerad tidpunkt. Man måste dock pillra en hel del med instrumentets tre knappar för att få det att fungera riktigt.

Radio och ventilerande värmesystem ingår bådadera i standardutrustningen. De fungerade bra — bl. a. kunde man med alla fönster stängda få tillräcklig ventilation även när man rökte i vagnen. Något störande drag märktes inte.

Bagagerummet var ganska stort och förnuftigt inrett. En trevlig detalj var bensintankslockets placering innanför bagagerumsluckan. Belysningen var väl genomtänkt med bl. a. innerbelysning i motor- och bagagerum samt inbyggd backlampan. Strålkastarna gav gott ljus för snabb nattkör-ning och generator-effekten tycktes tillräcklig för konti-nuerlig drift av radio och värmesystem vid nattkörning.

Fiat 1900 är en vagn av mycket hög klass, vilken mått-stock man än begagnar. Den är bekväm, tystgående och snabb trots måttlig motorstorlek och blygsamma yttermått. Den är inte tung, men förefaller gedigen. Den kommer mitt eget ideal mycket nära — troligen också många andra bilköpare.

Vagnbeskrivning.

Typ: Fiat 1900 Standard sedan.
Tillverkare: Fiat S. A., Torino, Italien
Generalagent: Svenska Bilaktiebolaget Fiat, Stockholm.
Pris: 15.500 kr vid lev. i Sthlm inklusive ventilerande värmesystem och radio, accis inräknad.
Skatt: 212 kr per år.

Mått: Axelavstånd 265 cm; spårvidd fram 133 cm, bak 132,5 cm. Längd 430,5 cm; bredd 165,5 cm; höjd 159 cm. Markfrigång 18,4 cm. Vändcirkels diam. 10,9 m åt v. 10,7 m åt h. mått vid yttre framdäckets utsida.
Vikt: Tjänstevikt 1270 kg (körklar med förare), motsv. effekttalet 46½ hk pr ton. Lastad vikt (körklar med 5 pers. + 5x15 kg bagage) 1610 kg, motsv. effekttalet 36½ hk pr ton.

Byggnadssätt: Självbärande karosseri av pressad stålplåt med svetsade fogar. Fyra dörrar, bagagerum i bakvagnen med lucka utåt. Motorn framtill, drivande bakhjul.
Motor: Fyrcyl. fyrtakts vattenkyld radmotor med topp-ventiler. Cyl.-diam. 82 mm, slaglängd 90 mm, slagvolym 1901 cm³. Kompr.-förh. 6,7. Max.-effekt 59 hk vid 3700 v/m, motsv. 31 hk per liter slagvolym. Max. vridmom. 13,3 kgm vid 2600 v/m. Medelkolvhastighet 3 m/sek vid 1000 v/min.

Kraftöverföring: Hydraulisk koppling samt skivkoppling. Fem växlar framåt, varav fyra tystgående och synkroni-serade. Rattväxelspak.

Hjulställ: Fram separatfjädring med tvärställda länkar och spiral-fjädrar samt tubstötdämpare och krånghämmare. Bak stel axel med spiral-fjädrar, tubstötdämpare samt kombinerad tvärlänk och krånghämmare; reaktionsstag av blad-fjädertyp.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms med sammanlagt 10,4 dm² friktionsarea, motsv. 8,2 dm² per ton tjänstevikt. Hand-bromsspaken påverkar en särskild bandbroms på pinjong-axeln.

Styrning: Styrväxel med skruv och rulle, 3/4 rattvarv mel-lan fulla framhjulutslag. Ratten på vänster sida.

Elsystem: 12 volt, generatoreffekt 300 watt, 35 amp.-tim. batteri.
Ringdimension: 6,40—14 tum.

BSA B 33

(Forts. fr. sid. 31)

Kort specifikation:

Motor: Encylindrig toppventilmotor med stötstänger. Slag-volym 499 cm³ (85x88 mm). 23 hk vid 5500 v/min. Kom-pression 6,8 till 1. Torrsumpsmörjning. Magnettändning med manuell tändförställning.

Kraftöverföring: Flerskivig koppling. Separat fyrväxlad låda. Utväxlingar: 1-an: 14,9—1; 2-an: 10,3—1; 3-an: 6,59—1 och 4-an: 5—1. Varvtal vid ca 50 km/t hastighet på högsta växeln 1950.

Vikt: 189 kg motsvarande 8,2 kg/hk.
Generalagent: AB E. Fleron, Malmö, Göteborg, Stockholm.
Pris: Med dubbelsadel och bakhjulsfjädring: 3.540:— kr.

Aktuellt om MC och bilar

SVENSK LITTERATUR

DEN MODERNA MOTORCYKELN
För svenska förhållanden utarb. på grundval av »Motor Cycles and How to Manage Them», 188 s. 57 figurer och teckn. av Nils Tengberg. Häft. 9:75 (Nr 10), kart. 12:75 (Nr 11).

MIN MOTORCYKEL
Illustr. handledning för motorcy-kelförare av Sten Toreson. 77 s. Häft. 3:75 (Nr 12), kart. 5:75 (Nr 13).

NYHET MOPEDHANDBOKEN

av Nils Tengberg
Hjälper Er att välja rätt mo-dell, talar om de lämpligaste typerna och ger råd om sköt-sel och vård av Eder moped — kort sagt besparar Er besvi-kelser och onödiga utgifter. 108 s. 40 illustr. Häft 9:75 (Nr 8), kart. 12:75 (Nr 9).

REPARATIONSTEKNIK FÖR MO-TORCYKLAR
Lämnar ingående kunskaper att inhämta även för dem som sakna underbyggnad. 781 s. Inb. 48:— (Nr 14).

MOTORCYKELREPARATIONER
av Bernal Osborne. Svensk bearb. av »Modern Motorcycle Mainte-nance». En överdlig vägledning i reparations-teknik och service. 204 s. Kart. 13:50 (Nr 15).

VINDSNABB PÅ RACERBANAN
G. P.-segrar, TT-triumfer, Speed-way av Nils Tengberg. 160 s. 23 fotogr., 10 teckn. Häft. 8:50 (Nr 16), kart. 10:75 (Nr 17).

TEKNIKENS UNDERVERK i fartens tidsålder.

En fängslande läsning för hemmet, fackfolk och motorentusiaster med en aldrig tidigare uppvisad bildkavalkad från järnvägarnas, bilarnas, båtarnas och flygets imponerande värld. Säljes endast komplett i 2 halvfranska band kr 155:— (Nr 20). 2 klotband kr 127:— (Nr 21). Ev. avbet. 10:— pr månad. Del I Järnvägar och bilar utkommen. Del II Båtar och flyget. Väntas utkomma omkr. 1 dec. d. å.

UTLÄNSK LITTERATUR

DAS AUTO
En kortfattad »Vademecum» för alla bilvännar. Illustr. ca 100 s. Kart. 4:95 (Nr 31).

BESSER FAHREN MIT DEM OLYMPIA
En utförlig handbok i skötseln av Olympia. Rikt illustr. 232 s. Inb. 11:90 (Nr 32).

CAR DRIVING AS AN ART
En guide för elever och avance-rade förare. 45 illustr. 187 s. Inb. 9:45 (Nr 34).

DIE SICHERE DKW FAHRER
Service o. skötsel av senaste DKW modeller. 80 s. Kart. 3:70 (Nr 35).

DU UND DER MOTOR
En modern motorlära för var man av Edwin Heinze. 172 teckn. 24 helsid. ill. 429 s. 17:30 (Nr 36).

FIX YOUR FORD V8's AND 6's 1932 TO 1953
Komplett handbok med instruktio-ner i skötseln av Ford inkl. re-parationsteknik. Rikt illustr. 208 s. Inb. 14:— (Nr 37).

ILLUSTRIERTE AUTOMOBIL RE-VUE 1953
Katalog över alla de nyaste bil-modellerna. Rikt illustrerad med delvis kolorerade helsidesbilder. 204 s. Kart. 7:15 (Nr 38).

DER KRAFTWAGEN
En handbok av M. Peter för varje bilintresserad. Över 1.000 delvis kolorerade illustr. o. tabeller. 1.060 s. 81:— (Nr 39).

STORA BILBOKEN 1954
utkommer i slutet av januari. Nä-sta är större och bättre än någon-sin. Tidigare upplagor slutsåldes snabbt. Den som önskar kan där-för redan nu förhandsbeställa bo-ken. Priset kommer ej att över-stiga 8:— kr (Nr 1).

Handboken ALLT OM VOLKS-WAGEN nu på svenska. Utarb. efter den tyska bestsellern »Besser fahren mit dem Volks-wagen». Kart. kr 19:50 (Nr 2).

BILEN AV IDAG
Inköp, körning, skötsel och under-håll, av Nils Tengberg. 167 s. Häft. 13:50 (Nr 3), inb. 16:— (Nr 4).

MOTORLÄRA
av E. Björnsjö. Häft. 8:50 (Nr 5).

MOTORREPARATIONER
av Björn Bergvik. 717 s. Inb. 28:50 (Nr 6).

KAK:s KÖRKORTSBOK
av Sten och Sture Agvald. 144 s. Häft. 8:50 (Nr 7).

MOTORMANNENS A och O
av Anton Westerlund. Tekniska uppgifter och motorspecifikatio-ner. Bildmodellerna 1936—52. Bör finnas på alla reparationsverkstä-der och servicestationer. 4:de uppl. 610 s. i pappband m. klottrygg kr 27:50 (Nr 19).

Det är kul med MONOPOL-spelet

STOR-KATALOGEN

Största SORTERING AV MODERNT MODELLFLYG, MOTORER OCH TILLBEHÖR SOM KAN ERBJUDAS SVENSKA MODELLFLYGARE & HÄMTA STORKATALOGEN HOS MODELLHANDLAREN eller skriv direkt KATALOGEN SÄNDES MOT 75 ÖRE I FRIM.



SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI Malmö

Var god sänd mig:

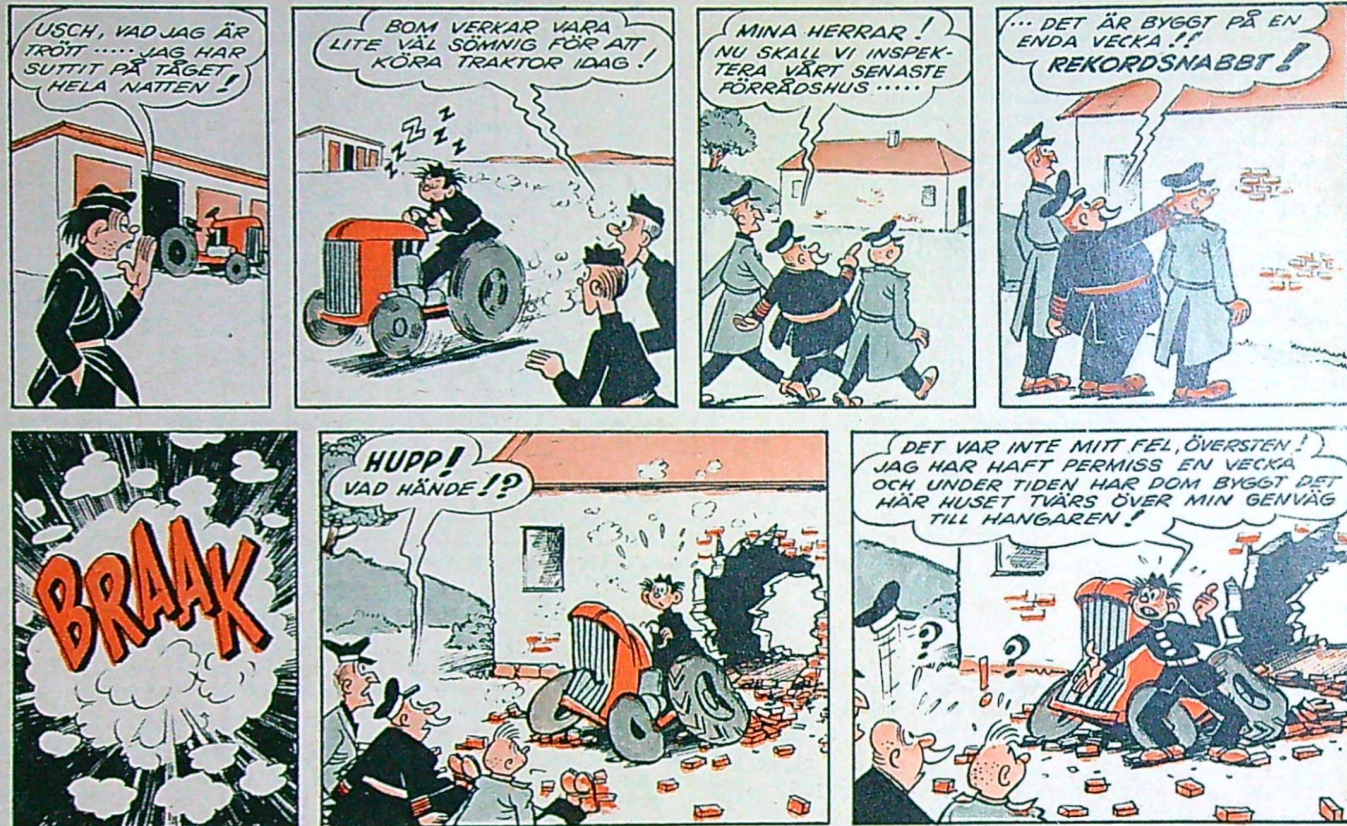
Namn

.....st. KATALOG

Adress

nr 10 à 0:75.

TV



TVILLING-PLANETERN
 av O. LEBECK och A. M. WILLIAMS

TVÅ UNGA POJKAR HAR UPPTÄCKT ETT MYSTISKT RYMDSKEPP OCH EN AV DEM TAR SIG OMBORD PÅ DET FLYGANDE TEFATET --- TY DET ÄR ETT SÅDANT SOM LANDAT PÅ JORDEN!



GL66

den första [®]märkta förstöringsapparaten i Sverige



-ett svenskt precisionsredskap för amatörer med anspråk på att arbeta med och [®]Säker



ZEISS SVENSKA AKTIEBOLAG
 STOCKHOLM

Begär prospekt och demonstration hos Er fotohandlare!

ITALIENARE SEGRADE...
(Forts. fr. sid. 18)

Tävlingssledningen diskuterade ett uppskjutande av tävlingen på grund av regnet, men man enade sig om att den skulle gå programenligt. Och programenligt är faktiskt rätta ordet för vad som hände. Inga nämnvärda överraskningar. Italienaren Angiolino Copeta vann med lätthet på sin 125 cc MV Agusta sedan Werner Haas på NSU gått omkull och skadat sig litet i föten. För Haas del spelade vurpan ingen roll, eftersom han ändå blev 1953 års världsmästare i klassen (han tog även VM:et i 250 cc-klassen).

Rena Moto-Guzzi-defileringen blev det i 250 cc-klassen. NSU kom starkt försvagat. Man hade inte hunnit reparera ett par maskiner efter en tysk tävling, och Guzzi slapp härigenom ett par av de värsta konkurrenterna. Australiensaren Ken Kavanagh tog genast ledningen åt Guzzi och såg ut att kunna hålla den hur länge som helst. Den ende som stack upp litet var österrikaren Hollaus också på Guzzi (tre på NSU i 125 cc). Han körde överraskande flott och låg efter 13 varv hjul i hjul med Kavanagh, men måste stanna i depån och hade sedan ingen chans att hinna fatt igen. Kavanagh ledde med hela 25 sekunder före Lorenzetti och Fergus. Det skulle vara mycket till innan en sådan ledning skulle kunna åtas upp. Men det var just vad som hände. Kavanagh maskade upprörande, skänkte bort ungefär tio sekunder per varv, och på 17:e varvet lät han Lorenzetti gå förbi. Otroligt men

sant! Sedan slog sig Kavanagh och Fergus ihop under resten av loppet medan Lorenzetti i splendid isolation fick köra mot segern. Visserligen tog Guzzi hem de fem första platserna i loppet, men publiken kände sig lurad på konfekten. Och undra på det. Lorenzettis medelstighet blev 93,196 km/t, vilket var sämre än vad 125 cc-segraren hade!

Vad hade hänt? Ja, förklaringen kunde ju bara vara en: Lorenzetti skulle vinna. Ur mycket trovärdiga källor (dock inte av Fergus Anderson) fick jag redan dagen före tävlingen veta att Moto-Guzzi bestämt att italienaren skulle ha segern den här gången. Den ordern fick de övriga lov att rätta och packa sig efter, och på det sättet kom det sig att Lorenzetti så smärtfritt kunde hinna fatt den stort ledande Kavanagh. Nej, det loppet var inte mycket till sport — det var beklämmande att se.

Desto trevligare blev det för all del i stora klassen. Nu vräkte regnet ner, och det gällde att aldrig satsa ens aningen för hårt. En av dem som gjorde det var Reg Armstrong på Gilera, som också fick ta sin mats ur skolan på tionde varvet. Fergus Anderson körde liksom även Kavanagh och Lorenzetti sin 350 cc Moto Guzzi och hade ingen lätt match mot framförallt Gileras och MV Agustas stall. Geoff Duke startade emellertid inte.

Närmast TV-medarbetaren följde italiensaren Carlo Bandirola på MV. Efter flera tidigare misslyckanden i utomordentligt väder gjorde denne nu sin bästa insats hittills i Barcelona. Visserligen satsade Bandirola på

att vinna: han blev på sitt märke, liksom Fergus på sitt, till slut den ensamme vargen, men försöket var dömt att misslyckas. Fergus visade mästarclass, och Bandirola var säkert glad över andraplaceringen i konkurrensen. Storheter som bl. a. Lorenzetti, Guzzi, Sandford på MV, Kavanagh på Guzzi, Mudford på Norton, Hofmann på DKW och Grace på Norton fick lov att bryta tävlingen.

Strängt taget var Fergus Anderson ungefär den ende som körde med hjärnan. Det var fullt i sin ordning att han bejublades mest av segrarna i »IV Gran Premio de España».

Klass 125 cc (27 varv — 102,347 km)

1) A. Copeta, MV, Italien, 1.05.38,03 tim. 93,562 km/t; 2) C. Sandford, MV, England, 1.06.09,25 tim 92,826 km/t; 3) R. Hollaus, NSU, Österrike, 1.06.42,52 tim 92,054 km/t; 4) W. Brand, NSU, Tyskland; 5) M. Cama, Montesa, Spanien.

Klass 250 cc (33 varv — 125,091 km)

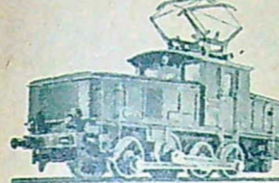
1) E. Lorenzetti, Guzzi, Italien, 1.20.32,06 tim 93,196 km/t; 2) T. K. Kavanagh, Guzzi, Australien, 1.21.05,83 tim 92,549 km/t; 3) F. Anderson, Guzzi, England, 1.21.15,56 tim 92,364 km/t; 4) A. Montanari, Guzzi, Italien; 5) T. Wood, Guzzi, England.

Klass 500 cc (53 varv — 200,704 km)

1) Fergus Anderson, Guzzi, England, 2.04.46,86 tim 96,603 km/t; 2) C. Bandirola, MV, Italien, 2.05.15,97 tim 96,229 km/t; 3) D. Dale, Gilera, England, 2.05.35,79 tim 95,976 km/t; 4) G. Colnago, Gilera, Italien; 5) N. Pagni, Gilera, Italien.

F:a ESKADER

LEDANDE SPECIALFIRMA FÖR MODELLER
Gumshornsg. 8, Sthlm Ö. Tel. 62 18 53



ILLUSTRERAD KATALOG
över dieselmotorer, flygplan, bil- och båtmodeller sändes mot 0:40 i frimärken.

NY ILL. KATALOG D 53
över Märklin modelljärnvägar, spårvidd HO=16 1/2 mm, sändes mot 0:75 i frimärken.

ILLUSTRERAD KATALOG
över fartygsmodeller och tillbehör sändes mot 0:50 i frimärken.

SE VÅRA SKYLTFÖNSTER

SKINNKLÄDER

Jackor, tröjor, rockor, racerställ, huvar m. m. direkt från specialtillverkare. Katalog gratis. Nettoprislista till återförsäljare.

Firma Skinnkläder, Målsryd.

MOTO-SALTO

räddar livet

Skallskadorna vid de många mc-olyckorna med dödlig utgång hade klarats av MOTO-SALTO-hjälmen. MOTO-SALTO heter den gedigna schweiziska stöthjälmen som vi introducerar på den svenska marknaden. Skyddshuvan är av en suverän lättmetall-legering, mer än dubbelt så motståndskraftig som vanligt hårdaluminium. Specialbrännlacker och specialstoppning gör den elegant och otroligt bekväm på huvudet.

MOTO-SALTO har räddat livet på många när olyckan varit framme — den kan även rädda livet på Er. Representant, väl introducerad i motorkretsar, sökes. Vikt: endast 550 gr. Färger: brun, svart, silver.

Storlekar: Nr 0 = 52—54
Nr 1 = 54—57
Nr 2 = 58—61

Med örnskyddet i konstläder 57:—
i läder 65:—



AB. BERICO
MALMÖ

TEKNIKENS VÄRLD 22/53

BLÄS

INSTRUMENT
268:—



PHILIPSONS Musikvaruhus
Södra Förstadsgatan 23 G - Malmö
Sänd mig genast: Huvudkatalog.

Namn
Bostad
Postadress TV 22

Racerställ

Perfekt modell i 1:ma svart getnappskinn. Kraftigt vadd. axlar, armbågar och knän. Yllefoder. Fördelaktiga priser. Full reträtt. Avbetalning 10 % högre priser. Lösen kr 50:—, 20:— pr månad.

Malungs Varukompani
Malung
Box 1050 - Tel. 477

Sänd st. racerjacka å kr 120:—
samt par racerbyxor å kr 137:—
Storlek Lev. genast eller
Bet. kontant eller pr avbetalning m. tillägg av 10 %.

Namn
Adress
Postanstalt
(Texta!)

FLYG- & MOTORGLASÖGON



7:50 + frakt. 3 par 20:— fraktfritt.
Färskinsfodrad huva 15:—
MOTORTJÄNST • Box 3 • Pitteå

Original schweizerer



endast 18:90
(Inga avb.) Modernt herrur med ett års skriftlig garanti. Stötsäkert splitterfritt glas, självlysande, antimagnetisk med läderband. (Rostfri fj. ställänk kr 6:— extra.) Även damur fr. 18:90. Katalog gratis.

HANDELSFIRMAN WINDSOR
Stockholm 20

Sänd mot postf. st ur å 18:90 + porto. 8 dagars reträtt.

Namn
Adress TV 22

Den rätta radiogrammofonen



till det rätta priset

TJERNELD i radions tjänst

Tjernelds Radiofabrik, Hudiksvalls-gatan 4, Stockholm.
Sänd broschyrer och förs. villkor för samtliga Edra artiklar: radiomottagare, radiogrammofoner, bilradio, skivväxlare, bandspelare, dammsugare, el-varmeapparater, kylskåp m. m.

Namn
Adress
Postadress TV 22

SKO-FYND

Vill Ni ha en slitstark och välgjord sport- och arbetssko-känga, till ett (beträffande kvalitet och utförande) mycket förmånligt pris, prova någon av våra senaste modeller.

Vidstående **Sportsko med vristrem** och manchesterkant är tillverkad av rejält sportläder, har helskuren lädermellansula och oerhört slitstark yttersula av gummi.

Mycket omtyckt och trevlig modell. Storl. 40—47 Endast **16:75**

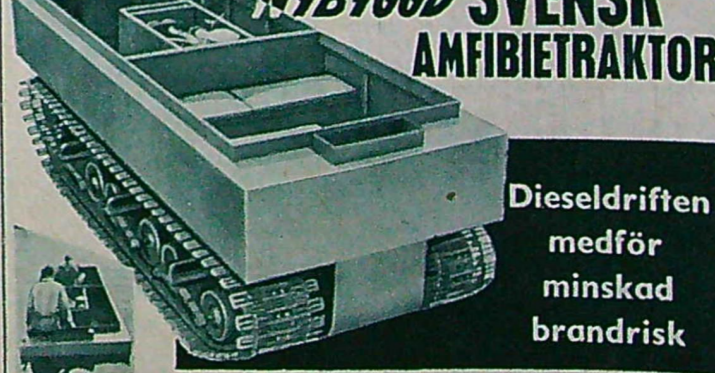
Utän vristrem (snörmodell) Endast **15:75**

I ny rymlig läst och med fast plöjs göres vår **ARBETSKÄNGA**. Den är tillverkad av brunt, extra kraftigt narvsatt läder och är den i övrigt som ovanstående sportsko. Storlekar 40—47 Sensationspris **20:75**

Härmed beställes:
..... par sportsko, storl. Namn
..... par snörsko, storl. Bostad
..... par kängor, storl. Postadr.



NYBYGGD SVENSK AMFIBIETRAKTOR



Dieseldriften medför minskad brandrisk

med 75 hkr Hercules Dieselmotor. Ford 4-växlade lastbilsväxel-låda. Bandmattornas anläggning mot marken 2,75 m. medförande lågt yttryck. Drivhjulens diameter 400 mm. Totallängd 4,0 m.

Rikliga utrymmen för passagerare o. förnödenheter.

AKTIEBOLAGET NAMIT
TIMMERMANGATAN 49, STOCKHOLM. TEL 41 57 20 TV 22

VECKANS Annons KATALOG

det kommer med posten

Gamla skinnkläder

Färgas och renoveras

Nytt foder isättes. Pälskragar påmonteras. Omkring 14 dagars leveranstid. Förstklassigt arbete garanteras. Prislista på begäran.

VÄSTERGÖTLANDS SKINNCENTRAL
Alingsås. Tel. 17 16.

JÄTTESTOR JULTOMTE

alla barns förtjusning, 45 cm. lång, har rörliga armar och ben, finnes i 1953 års stora REKLAMJULPAKET. Dessutom innehåller paketet 49 st. prydnads-, present-, nytto- o. julartiklar samt leksaker m. m. Genom jättestora direktinköp kunna vi i år erbjuda Eder alla dessa varor rekordbilligt — endast kr. 7:85 pr paket + frakt. 2 paket fraktfritt. Inga andra kostnader tillkommer. På grund av det billiga priset sända vi högst 3 paket till samma adress. Rekvirera omgående från **SKANSKA PARTILAGRET S:t Olof.**

MOTORCYKLISTER!

STOPP! Riskera ej att bli påkörd bakifrån då Ni bromsar in eller stannar. Vårt krängelfria, effektiva och lättmont. stoppljus, som passar alla cyklar, visar klart signalrött ljus bakåt vid bromsning.

Handelsfirma I. B. A.
Sölvesborg.
Sänd omg. mot postförskott + porto st stoppljus å 6:95.
Namn
Adress

FINN
10 m² INT. KAPPSGLARE

Bygg och segla 1954 i DM, SM, eller NM. Ritn., skrov, båtår.

AB DALABÅTAR RÄTTVIK

Motorcykelsadlar i skumgummi

Största sortering i mc-sadlar av formgjutet skumgummi. Katalog och offert från **FIRMA KID PRODUKTER** Enskede 1 • Tel. 49 36 58

VEVSTAKSLAGER

för alla motorcyklar, lättviktare samt MINOR och DKW-bilar. Telefon 174 76.
Motorcykelcentralen, Örebro S.

RÖK EJ MERA!

Rädda Eder ekonomi, hälsa o. utseende. Övervinn Eder tobaksbegär, rökning, snusning. Vår originalförpackning å kr. 5:50 + porto innehåller, vetenskapl. sammansatta oskadliga tabletter, hjälper på kort tid. Laboratorium Sanitas, Box 7156, Sthlm 7. Sänd en forp. »Rök ej mera!» per postförskott
Namn:
Adress: TV 22

Tändstickshobby i färg!

22 ol. förslag o. idéer. Björnar, Tjäderapel, 2 ol. Äg-motiv (därav 1 st på panna 32x24 cm. med ramlistor, lin. arbets- o. färgbeskr.). Hjästar, Skane-motiv, 2 den gamla socketyrkans, Kafffabrika m. m. kostar fraktfritt 6:75.
(Tändsticksknivs 1:40, 2000 Asp-splint 1:60.)
STILOFORM - Box 33 - VÄSTERAS

De verkliga fynden av beg. MOTORCYKLAR,
till starkt reducerade priser, alla märken, göres hos **CARSTEDTS Tel. 62 KRISTINEBERG**

MOTORCYKELÄGARE
1953 års välsorterade reservdels- och tillbehörskatalog har nu utkommit och erhålles mot porto.
MOTORFIRMAN HARRY HANSSON Bengtsfors • Tel. 77-377

FÖRSTORINGAR
13x18 cm. kr 1:90. 18x24 cm. kr 2:75. I naturliga färger kr 4:00—6:75 (3 st. portofr.). Insänd film eller oskadat foto till **O. ENGHOLM, Box 42, SÖRMARK**

ESKILSTUNA BILDMONTERING AKTIEBOLAG
Tel. 399 06
Välsorterat lager beg. bildelar.

T T-JACKOR
Fina svarta T T-Jackor med reflex säljes i parti. Ett bra tillfälle för ett bra pris. Svar till: L. Sandin, Birger Jarlsgatan 99 B, 2 tr. ö. g.

MODELLBYGGGARE!

Mycket innehållsrik modellplans-katalog mot 75 öre i frimärken.
O. Andersonmodeller
Ringv. 13, ÖSTERSUND

BÄST AV ALLT ÄR UTAN

TVEKAN EN NY MC

NSU

För säker varleverans av Eder NSU eller Norton bör Ni redan nu teckna order. Vänd Er direkt till **LINGS MOTORCENTRAL I STOCKHOLM.** Katarina Bangata 63. Stockholm.



Världsfabrikat i ojämförlig särklass

Behöver Ni pengar?

Lån till enskilt företag, jordbruk, hus- och villabygge eller för privat behov. Upplysningar sändes över det trettiotal möjligheter som finns.
L. Kempe, Lelpojörvi, GÄLLIVARE.

Ni tjänar mer

Agenter o. återförsäljare erh. gratis vår katalog å ur o. tillbeh., kul- o. reservoarpennor, korta varor, stål- o. lädervaror, bösättnings- o. kem-tekn. art., presentart. etc. För kvalitetsvaror till bottenpriser börjar vår mer än 35-åriga firma. Tillskriv **HANDELS AB SVECIA.** Ävd. T. — Malmö.

Nya REAPLAN Katalog GRATIS

Världrekordplanet **HUNTER** och en rad nyheter. Sänd in an-nonsen med namn och adr. TV 22

SIGURD ISACSON
Lidingö

Kr 19:—
på avb.



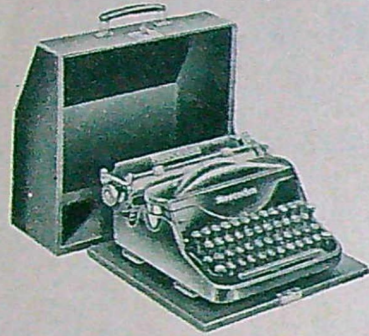
REKLAMPRISS

Vidstående äkta schweizerur för herrar är av prima kvalitet med 15 rubis ankarverk, nattlysande tvåfärgad urtavla, rostfri pansarboett av chrom med bakboett av rostfritt stål, splitterfritt glas. Förmanspriset kr 49:— är lägre än vad PKN har medgivit och gäller endast en kort tid. Ett års garanti o. 8 dagars retrurrätt. Önskas pansarlänk tillkommer kr 8:— eller saxlänk kr 12:—.

Per månad kr.
5:— 10 % rabatt vid kontant betalning.

SKRIV I DAG!

Från Telda AB, Västergat. 40, Malmö rekv. 1 st herrur nr 512 till kr 49:— att betalas med kr 5:— per mån. eller kontant minus 10 % rabatt. Äganderättsförbehåll.
Namn
Bostad
Postadress TV 22



MERCEDES SUPERBA

Den välkända reseskrivermaskinen. Säljes till lägsta pris. Även avbetalning på humana villkor. Begär broschyr.

A.-B. Oscar J. Nord's Maskinfabrik
Vasagatan 48 • Stockholm
Tel. 20 84 34, 21 36 04, 20 42 74



Kraftigt äkta läder

ReklampriS 23.50

Ett stort fack invändigt. Två bälgfickor. Dold metalliska i locket. Två trestegslås med nycklar. Färg: ljus- eller mellanbrun. Storlek 42x30x9. Pris 23:50 + porto — från Skarex, Box 116, Halmstad. Skriv i dag — omg. leverans!

MEDALJER, PLAKETTER

FÖRENINGSMÄRKEN

KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser o. kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

Kungsgatan 17, Stockholm 7. Tel.: 2256 60



KATALOG nr 7

Innehåller allt om modellflyg, bilar, motorer m.m. Stor inventeringsrealisation. Katalogen kostar 75 öre men Ni får den gratis om Ni sänder in namn och adress samt ett 25-öres frimärke till porto och exp. inom 14 dagar till

Tore Haglund & Co. AB - Avd. 10 Hofors

VINDSKYDD

passar alla motorcyklar och scooters



Kr 52:—

hos våra återförsäljare eller som postförskött direkt från
AB Trelleborgs Velocipedfabrik
TRELLEBORG

Radiointresserade

Bygg själv en sändare eller mottagare efter våra ritningar. Förteckning sändes mot 40 öre i frimärken.

AMATÖR-RADIO
Box 47
STUVSTA

MOTORMÄN!

Gedigen stövel i slätt sportl. "Niagara". Svart eller brun. Becksömsydd dubb. lädersula. Nr 40—48 pr par kr. 90:—.
Leveranstid 2—3 veckor.

H. STRÖMS
Skoaffär
Rättvik. Tel. 665



MÄRKESTRÖJAN

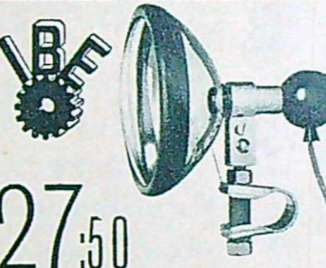
ENDAST KRONOR 16.75

POLOTRÖJA AV BÄSTA TRIKÅ I STORLEK 4,5-6 FINNES I FÄRGERNA BLÅTT, BRUNT, GRÖNT MED NAGOT AV NEDANSTÅENDE MÄRKEN TRYCKT I VITT ELLER GULT.

MFL MÄRKEN ARIEL-AJS - ROYAL ENFIELD MATCHLESS - TRIUMPH - BSA NORTON - SAROLEA MFL MÄRKEN

— SÄNDES MOT POSTFÖRSKOTT —

GÄVLE MOTORKOMPANI
FORSLING - JANSSON
Ruddammsg. 19



27.50

'OPTO' SÖKARLJUS

Höglansförkromad. Helt av mässing. Giver en koncentrerad ljustråle m. stor lysvidd. Effektiv reflektordiam. = 100 mm.

Bättre ljus!

Vi kunna erbjuda ER Bosch 70 watt generator m. inbyggt relä för 265:— kr minus 30 % rab. Generatorn kan byggas in i Lucas kombination. Fråga på tillbehör hos oss, det lönar sej.

MC-TJANST, Örebro 5. Tel. 250 48.



LUFTGEVÄR

Kr 10:— som 1:sta inbetaln., pr mån. 11:— tills kr 65:— betalts. Efter dessa villkor och inbetaln. leverera vi Eder 1 st. extra prima Luftgevär, 4 1/2 mm. kaliber, räfflat, väljusterat. Oerhört stark skjutkraft och träffsäkerhet. Licensfritt. Stållbart sikte. Ett luftgevär som uppfyller de högsta anspråk. Kan användas vid jakt å mindre skadedjur! 100 st. kulor medföljer.

SVENSSONS

HANDELS- & AGENTURFIRMA
Hovslätt • Box 6 • Hovslätt

Beställn. å st. Luftgevär enl. annons.

Namn
Adress TV



A 32 "LANSEN"

FLYGVAPNETS
NYA ATTACKPLAN

A 32 finns nu i en strålande modell i skala 1/25, spantbyggd. Spännvidd 376 mm., längd 450 mm. Byggsatsen innehåller bl. a. FÄRDIG PLASTHUV samt balsatill KLADSELN. Vidare tryckta balsaflik, färdiga hjul, ritning etc.

A 32, skala 1/25, byggsats kr 6:50. Portoavgiften tillkommer.

LANSEN finns dessutom i skiktbyggd modell (massiv) i balsaträ.

A 32 skala 1/50, byggsats kr 3:—

A 32 skala 1/100, byggsats kr 1:40.

Portoavgiften tillkommer.

WENZELS

Apelbergsgat. 48 • Stockholm C.

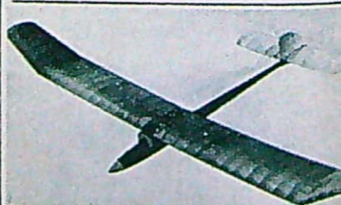
Lyssna på amatörförbanden

Marknadens bill. kortv.-mottagare mycket effektiv. Ritning kompl. m. koppl.-schema o. utförlig arbetsbeskrivning 2:50 mot postförskött.

Svar U. K., Box 3019, Norrköping 3.

För trivseln på fritiden —

Alga-spel



1953 års KATALOG nr 6 erh. mot 60 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, materialer m.m. till låga priser. Rekv. katalogen redan i dag.

Norrlands Modellflygindustri
S. Sandberg • Vasagatan 4, Umeå

Sänd omg. mot postförskött + porto st katalog.
Namn
Adress TV 22

Läderportföljer till bottenpriser på avbet.



Samtliga portföljer av bästa material i mellanbrun färg. Nr 10: Ett stort fack, två bälgsydda ytterfickor, trestegslås med nycklar st. 42x28x9 kr 29:50. Nr 15: Två stora innerfack, två bälgsydda ytterfickor, handsytt kofferhandtag nitat på överklädd ståliska, trestegslås med nycklar st. 45x33x10 kr 45:—.

Nr 20: Lysportfölj med två innerfack, två bälgsydda ytterfickor, rem runt om, handsytt kofferhandtag nitat på överklädd ståliska, trestegslås med nycklar st. 45x33x10 kr 50:—.

På avbet. fem kr högre pris, hälften vid mottagandet, resten uppdelas på tre månatliga inbet.

TEXTIL & LÄDER • KUMLA

Härmed rekv. st. portfölj nr kontant enligt ovanst. pris.
Härmed rekv. st. portfölj nr emot avbet. enligt ovanst. pris och villkor. Lagen om avb.-köp gäller. Returrätt inom 8 dag.

Namn
Adress TV 22

Skrivmaskin billigt

Ett parti beg. kontorsmaskiner: Remington, Royal m. fl. utsäljes. Även avbet. Prislista mot porto. Skriv genast.

Typing A-B, Malmö TV

LEKSAKER FRÅN HELA VÄRLDEN



ALL VÄRLDENS FÖRNÄMSTA LEKSAKER SAMLADE I EN Specialkatalog

Vi har specialiserat oss på sådana leksaker, som ställer sig för dyra för vanliga affärer. Nyheter i mekaniska leksaker, såsom tag, bilar, flygmaskiner, båtar, tanks, grävmaskiner, lyftkranar, traktorer etc. Dockor och djur. Tennisdatorer och sällskapsspel. Modelltag och filmapparat. Televisionsapparater med färgfilm. Fjärrstyrda bilar och tanks. Tekniska specialnyheter. Plastleksaker från England o. USA. Direkt import från fabrikanterna. Inga fördyrande mellanhänder. Därför fantastiskt låga priser. Fyll i kupongen och sänd in den idag!

RUD. FRENNESSON
Importavdelningen • Hässelholm
Namn:
Bostad:
Postadress: TV 22



är vad Ni behöver för att ta' på Er stänkskyddet "ANTI-STANK". Skyddar skor, byxor etc. vid mc- och mopedåkning. Obs! Dragfritt, vattentätt. Skyddet är tillv. av stigolon med kraftigare sula, resår upptill, dragkedja bak och har svetsade sömmar. Sändes porto. mot postförskött å kr 19:50 pr par. Storliten, medelstor, stor. Beställ i dag. Full belägenhet eller pengarna åter. Återförsäljare infordra offert.

Tillv. Firma K. A. Roos, Konf.-Avd. Box 5849, Borås

Marinmotorn FÄRE-GÖTA

kan nu levereras omgående.



AB GÜTAMOTORER • OSBY

Tillverkas från 5 till 12 hkr.
Begär prospekt och offert.
Marknadens lägsta priser.

Gratis JÄGARE OCH FISKARE

Skriv idag efter årets katalog, som upptar massor av nyheter för jägaren och fiskaren. Vapenreparationer.



VAPENHANDEL,
Asgatan 12, Falun.
Sänd Eder katalog gratis till
Namn
Adress TV 22
Postadress: TV 22

BILÄGARE! lifta lätt

Bagage på 200 kg. eller 2 cyklar med vår strålandenyhet LIFTALÄTT



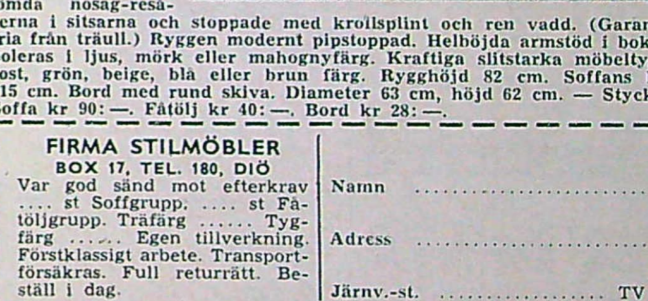
Lägg den i bagageluckan tills Ni skall använda den — det tar inte många min. montera fast den. Enkelt att ändra från bagagehållare till cykelhållare för två cyklar. När Ni använder den som bagagehållare så låt cykelhållarna vara som stöd till paket o. a. Se bilden! LIFTA LÄTT tillv. för alla bilmodeller och levereras mot efterkrav i förkromade eller galvaniserade stålrör med rörfästen att svetsas fast vid bilen. Vikt endast 9 kg. Stark, tilltalande och smidigt praktisk. Inga repor på bilen mera vid cykeltransporter! Patents.



Till GP-Agenturen, Adelfö.
Sänd mot efterkrav st. LIFTA LÄTT i förkromat utförande Kr 118:— eller i galvaniserat Kr 96:—.
Mitt bilmärke:
Arsmod:
Namn:
Postadr.:
Järnv.-adr.: TV

Å-R-E-T-S S-E-N-S-A-T-I-O-N!

Soffgrupp till endast kr 190:—.
Fåtöljgrupp till kr 98:— enligt vidstående kliche. Gruppen fotografierad, varför man kan se dess utseende. (Ej tecknad, vilket kan vara mycket vilseledande!) Soffa och fåtöljerna med de världsberömda nosag-resärrerna i sitsarna och stoppade med kroillsplint och ren vadd. (Garanteras fria från träull.) Ryggen modernt pipstoppad. Helhöjda armstöd i bok som poleras i ljus, mörk eller mahognyfärg. Kraftiga slitstarka möbiltyger i rost, grön, beige, blå eller brun färg. Ryghöjd 82 cm. Soffans längd 115 cm. Bord med rund skiva. Diameter 63 cm, höjd 62 cm. — Styckpris: Soffa kr 90:—, Fåtölj kr 40:—, Bord kr 28:—.



FIRMA STILMÖBLER
BOX 17, TEL. 180, DIÖ

Var god sänd mot efterkrav st Soffgrupp, st Fåtöljgrupp. Träfärg Tygfärg Egen tillverkning. Förstklassigt arbete. Transportförsäkras. Full retrurrätt. Beställ i dag.

Namn
Adress
Järnv.-st. TV 22



UR-SENSATION INTE BARA UR EN PRYDNADSSAK

Ett kvalitetsur som inte bör saknas av någon bilägare. Genialiskt utfört av navkapsel och försett med kraftigt batteridrivet verk med en gångtid av 1 år.
Märken: Volvo, Ford, Opel, Volkswagen, Chevrolet m. fl. Pris endast 78:— + frakt.
FIRMA BIL-UR, GRILLBY.
Sänd mig omgående mot postförskött ett ur av märket
Namn
Adress (Textal)

Önske-SKINNJACKAN

av extra prima kraftigt getskinn med löstagbar pälskrage.



Högmodern skinnjacka i lång modell enl. avbildn. Skärp runt om med breda söljor i sidorna. Kraftiga bröstfickor samt snedskurna fickor i sidorna. Färg brun. Kraftigt yllefoder. Löstagbar pälskrage av brunt bäverlamm. Särskilt ledig och god rörelsefrihet på grund av de moderna slagen i ryggen som samtidigt skänker skinnjackan en modern stil. Högst kvalitet i extra prima getskinn. Finnes i storlek från 46 till 58. Pris på avbetalning kronor 195:— Reklampris kontant kronor 180:—

AVBETALNING endast 20 kronor per månad.



RACERSTÅLL

Perfekt mod. i extra prima svart getskinn med kraftigt yllefoder. Kraftiga stoppningar i axlar, armågar och knän. Finnes i storlek från 46 till 58. Racerjacka nr 7. Pris på avb. kr 167:— Reklampris kontant kr 153:— Racerbyxor nr 8. Pris på avb. kr 168:— Reklampris kontant kr 154:—

VAR GARANTI: Full returrätt inom 5 dagar och pengarna åter.

Firma Skinn & Sportartiklar Sandsg. 12 B. Norrköping.

Härmed rekv. skinnjacka nr .. Storlek å pris att sändas pr omg. och betalas kontant eller avbetalning 20 kr pr månad. (Stryk det ena.)

Namn
Bost.-adr.
Postadr. TV 22



875

Ni lär Er snabbt räkna på sticka efter övningshäftet som medföljer gratis. Tydliga m² och m³ skalor. Fickformat — 15 cm. Eleg. fodral.

Telda A.-B. Västergat. 40 Malmö Sänd mot postförskott st. sticka å 8:75.

Namn Adress Postanstalt (Texta adressen.)

Ett fantastiskt bokverk om vår fantastiska värld

TEKNIKENS UNDERVERK

i fartens tidsålder

av prof. Edgar B. Schieldrop

Två stora band med ett tusental illustrationer, inb. i klotb., 127:—, i halvfranskt bd 155:—.

BONNIERS

FRAMKALLA - KOPIERA!



Allt Ni behöver

14.95 + frakt.

Humor

Visdom

Kostliga episoder

Originella öden

Ivar Lo-Johansson

GÅRDFARI-HANDLAREN

En stor roman med självbiografisk bakgrund.

BONNIERS

15:50, inb. 20:—

OTROLIGT HELPFÄDRANDE



SAXLÄNK

Rostfri. Passar såväl herr- som damur. Bredd 15 mm. Lätt att montera. Endast 7:10

S. RYDBERGS UR & OPTIK, Väderstad



Ingen flintsten! Inga skruvar eller hjul! Inget sol — ingen rök! Ingen eftersmak!

Air-flam tändare utan någon som helst mekanisk anordning — brinner med en klar, kemiskt ren låga. Garanti: 1 års felfri tändning — full returrätt.

EN STOR NYHET FRÅN

Handelsfirman Metro, Tidaholm

Sänd mig st cigaretter-tändare Air-flam, med reservmaterial och Air-flambränsle å kr 10:— +porto. 2 st portofritt.

Namn Adress Postadr.

Reklamerbjudande

från SAPPÖRS 3 års garanti

Nr 303. Elegant och hållbar pansarboett, bakskrubboett i helstål, 15 rubiners äkta schweiziskt ankarverk. Stötsäker, antimagnetisk, vatten- o. dammtät. Okrossbart plexiglas. Vackert sifferblad med färgglada reliefstiffror. Äkta läderband.

OBS!

kontant 58:50 Egen service.



10 dag. full returrätt.

HANDELSFIRMAN SAPPÖR Postbox 43014 • Göteborg 43

Sänd genast st armbandsur nr 303 kontant kronor 58:50.

Namn Adr. Postadr. TV 22 Obs! Texta tydligt.

Garanti KUMLA

Handspannad läderstövle

98:— kr.



Tillv. av nyink. slätt, brunt, äkta grönländsläder, s. är kraftigt, mjukt och vattentätt. Rands., dubbla kärnlädersulor, särsk. lämpl. för lantbrukare, jägare, skogskarlar o. motormän. Full returrätt.

Skolagret Garanti, B. Schula Posthuset, Kumla

Sänd snarast mot postförskott par läderstövlar, storl. nr

Namn Bostad Postadr. TV 22

SENSATION



Självstriglande rakhyvel i rostfritt stål

STRIVEL

Gör rakningen

- ★ bekvämare
- ★ snabbare
- ★ billigare

1 rakblad 100—150 rakningar. Full returrätt inom 30 dagar.

2 st fraktfritt. Ombud antagas. 5 st vanliga rostfria blad kr 1:50. Handelsfirman TERWA

Avd. 20 • Vegagatan 4 • Stockholm

BILKUDDE

Vårens schlager



Nr 2011

Nu kunna vi erbjuda Eder en verkligt trevlig kudde för bilen. Materialet är blå kraftig väv och sys i vitt, gult, rött och svart bomullsgarn. Storl. 45x45 cm. Pris för ritad kudde, även bilnummer, jämte baksida, garn och färgförklaring kr 11:50 + porto.

Uppge tydligt bilens nummer.

LEJAMAGASINET, ÖRNSKÖLDSVIK.

Härmed rekvideras Kudde nr 2011 å kr 11:50 + porto.

Namn Bostad Postadr. TV 22

Snabb Kontakt

genom TV:s radannonser.

Annonspris kr 2:— pr rad.

På varje rad får plats ca 33 nedslog inkl. ordmellanrum och skilljetecken.

Order emottagas pr tel. nr 34 25 61. Manuskript som sändas pr post bör textas eller maskinskrivas.

Korrektur sändes ej. Förlaget fritar sig för fel som uppstå genom hörfel i telefon eller genom otidliga manuskript.

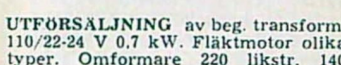
Likvid sändes i frimärken eller insattes på förlagets postgirokonto 111 med angivande å talongen att likviden gäller annons i TV.

Manuskript måste vara annonsavd. tillhanda senast tisdagen 16 dagar före utgivningsdagen.

All post adresseras till TV:s Annonsavdelning.

Ahlén & Akerlunds Förlags AB, Stockholm 6.

Motor-marknaden



MOTORCYKELDELAR

till alla äldre motorcyklar. Med ett lager från 400 st. skrotade motorcyklar kan vi tillgodose alla Edra behov av: Vaxellådor, generatorer, magneter, hjul, rammar, bensintankar. Med returrätt.

KNUT KIHLS BILAFFÄR Marks Station, Örebro.

Flygstift, tändstiftet med glimmerisolerings, 18 mm. Lämpligt för racer och lättviktare. Mycket lämpligt för DKW- och Husvarnatorer. Endast förpackning om 10 st. Pris kr 15:—.

W. LANGE Hamnbrogatan 4, Kristinehamn.

MOTORCYKELDELAR, NYA, BEG.

MOTORJÄNST. Grindsgat. 26, Sthlm. 41 92 06.

Kraftiga lättmetallskärmar omg. lev. Bill. pris: Motocrosstyren m. tvärstag 7—8" kr 17:— Dubbelsadel i 125—150 cc av svampgum. Kr 49:— Framskärm 118x800 mm. Kr 13:85 Framskärm 118x950 mm. Kr 14:95 Baksärm 118x1000 mm. Kr 15:45 Baksärm 118x1300 mm. Kr 18:40 ARKA MASKIN & MOTORSERVICE Halmstad. Tel. 5536.

Svarta TT-Jackor. Kr 98:— Stockholm Tel. 10 29 74.

Slip- o. polemat., filtverkt o. skivor. Egen tillverk. Handelsf. Utor, Kungstensg. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18.

AKER NI MC? Då behöver Ni vår nyutkomna katalog nr 9, som uppstår stor sortering av delar och tillbehör för tvåaktare. Den sändes mot porto.

Motorfirman IVAN HÖÖK SAGEN - Tel. 30, 31

Nya o. beg. mc alla märken, alla storlekar. F.ia Södermalms Bilaffär. Södermannag. 42. Tel. 44 16 83. Sthlm.

MOTORCYKELÄGARE! Vi har allt för mc och mopeder. Humana priser och reell behandling. Renoveringsarbeten mottages. Prislister sändes gratis.

SVEN THORELL — Töreboda. Polygonnycklar (s. k. tolvkantnycklar), böjda, av kromvanadiumstål, helt förkromade. Pr sats om 6 st 8—19 mm kr 29:— Returrätt. Obs. det låga priset.

Ing. Harry G. Thuvesson, Box 4007, Trollhättan.

SILVERGARAGE för motorcykel utförs. Billigt. Har kostat 65:— kr. säljes för 35:— kr. Ej begagnat. I. Lögdlund, Box 798, Ange.

TILFFALLE. Nya motorcyklar, mopeder samt sidovagnar bortslumpas under nettopriserna. Ett 70-tal beg. bortvrakas denna mån. otroligt bill. Allt i motordelar finns i lager. Prislister sändes mot porto. Nils Leander, Växbo.

Cylinder, kolv, ventiler, till en Indian prince 1930 års modell, 350 cc. Brevsvar till Göte Forslund, Bryor, Tingstade, Tel. 20.

Motorcykelägare, vänd Eder till oss. När det gäller reservdelar, tillbeh. m. m. Alla märken. Arvidssons Motor. T. 310.38. Kungsg. 40, Eskilstuna

Skruv, mutter i små dim., metriska o. Wh-m. spiralborrar, gängsnitt. Prisuppg. mot 25 öre i porto. Post-fack 54, Kungsrör.

MATCHLESS 350/46. Motor, växellåda, hjul, tankar, kedjeskydd, teleskopgaffel, magnet, generator m. m. Samt en fabriksny Czepl 125 cc kr 1.250:— Beskr. mot porto. B. Engström, Luntmakargatan 73, Sthlm, tel. 34 37 14.

MOTORCYKELDELAR, begagn., till de flesta märken. Störst i branschen. Motorfirman JAP, Olivedalsgatan 3, Göteborg. Tel. 12 69 34

KNASKYDDET IDEAL av kraftig aluminiumplåt, st 70x20 cm. skyddar helt mot drag, och smuts. Lätt att montera. Passar alla motorcyklar utom sådana med trampor. Alla delar medfölja. Pris per sats kr 19:— Returrätt. 3 par fraktfritt. Sändes helst per järnväg.

ARTUR KARLSSON Cykel- & Sportaffär, Kvänum

MOTORCYKELDELAR

till alla äldre motorcyklar. Med ett lager från 400 st. skrotade motorcyklar kan vi tillgodose alla Edra behov av: Vaxellådor, generatorer, magneter, hjul, rammar, bensintankar. Med returrätt.

KNUT KIHLS BILAFFÄR Marks Station, Örebro.

Flygstift, tändstiftet med glimmerisolerings, 18 mm. Lämpligt för racer och lättviktare. Mycket lämpligt för DKW- och Husvarnatorer. Endast förpackning om 10 st. Pris kr 15:—.

W. LANGE Hamnbrogatan 4, Kristinehamn.

MOTORCYKELDELAR, NYA, BEG. MOTORJÄNST. Grindsgat. 26, Sthlm. 41 92 06.

Kraftiga lättmetallskärmar omg. lev. Bill. pris: Motocrosstyren m. tvärstag 7—8" kr 17:— Dubbelsadel i 125—150 cc av svampgum. Kr 49:— Framskärm 118x800 mm. Kr 13:85 Framskärm 118x950 mm. Kr 14:95 Baksärm 118x1000 mm. Kr 15:45 Baksärm 118x1300 mm. Kr 18:40 ARKA MASKIN & MOTORSERVICE Halmstad. Tel. 5536.

Svarta TT-Jackor. Kr 98:— Stockholm Tel. 10 29 74.

Slip- o. polemat., filtverkt o. skivor. Egen tillverk. Handelsf. Utor, Kungstensg. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18.

AKER NI MC? Då behöver Ni vår nyutkomna katalog nr 9, som uppstår stor sortering av delar och tillbehör för tvåaktare. Den sändes mot porto.

Motorfirman IVAN HÖÖK SAGEN - Tel. 30, 31

Nya o. beg. mc alla märken, alla storlekar. F.ia Södermalms Bilaffär. Södermannag. 42. Tel. 44 16 83. Sthlm.

MOTORCYKELÄGARE! Vi har allt för mc och mopeder. Humana priser och reell behandling. Renoveringsarbeten mottages. Prislister sändes gratis.

SVEN THORELL — Töreboda. Polygonnycklar (s. k. tolvkantnycklar), böjda, av kromvanadiumstål, helt förkromade. Pr sats om 6 st 8—19 mm kr 29:— Returrätt. Obs. det låga priset.

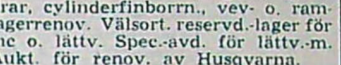
Ing. Harry G. Thuvesson, Box 4007, Trollhättan.

Biltakrücken till alla märken, även spec. Bill. priser. H. R. F. Produkter. Tel. 40 88 50. Hornsgatan 24. Sthlm.

CYLINDERBORRNINGAR, VEVLÄGERRENOVERINGAR och omfodringar av alla slags MC-motorer, snabbt o. välgjort arbete under gar. Ulricehamns Motormekaniska Ulricehamn • Tel. 16 24

Motorverkstäder och Motormän När det gäller renov. av Eder motor, kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark. specialutbildad folk. Vi utföra spec. arb. på såväl bil, mc, båt, gräsklippare o. stationära motorer. Svetsn. o. omfodring av cylindrar, cylindrinborrn., vev- o. ram-lagerrenov. Valsort. reservdel-lager för mc o. lättv. Spec-avd. för lättv.-m. Aukt. för renov. av Husvarnatorer. Motorfirman B. ANDERSSON Tel. 22 01 28. Göteborg H

Diverse-marknaden



Ingenjörbyrå PATENTSERVICE, Dukv. 6, Bromma. T. Sthlm 25 57 74. Inneh.: Ing. Stig Hanell. Utarbetar handlingar för inlämnar och fullföljer patent- och mönsteransökningar i Sverige och utlandet, utför undersökningar beträffande utövningshinder och uppfinnings nyhetsvärde och bidrader vid överlåtelse. Upplysningar mot svarspporto.

National kassaapparat 1,99. 700:— Teleskopgaffel ny till Monark 175 cc 150:—, Willys motor —47 45:—, Pianodragpel. Hagströms Granesco 200:— Diverse beg. delar till M. C. BIRGERSSON, CYKELAFFÄR, Trönninge. Tel. 154.

UPPFINNARE! Låt ej uppfinningen bli dött kapital. Vi hjälper Er med patensökning och försäljning. Prisuppgifter och upplysningar gratis. Skriv eller ring SKÖLDS ING.-BYRÅ, S:t Eriksgr. 40, Sthlm (T-banan) S:t. 52 96 50, bost. 45 56 99.

SANDARE OCH MOTTAGARE för flygplan, samt övrigt material, vänd Eder med förtroende till Firma FIGGE BERGMAN Kärralundsgatan 63. Tel. 25 61 10 GÖTEBORG

FILM O. PAPPER 4x6 1/2 o. 6 1/2 x 11, pr st. 0:90. 25 st. 16:25! Agfa Isopan, 4x6 1/2, 6x9 sp. 620. Utg. Maj —53, pr st. 1:25, pr 25 st. 25:— Agfa småbildsfilmm 35 mm. 36 exp. 31 ch. utg. Maj —54, pr st. 1:90, pr 10 st. 16:50. Färgfilm 6x9 sp. 620 1:50. Smalfilm 2x8 Agfa 25 sch. 10:50. Inkl. framkalling. Kontaktpapper, 6x9 blankt vitt, alla hårdhetsgrader, pr 100 st. 2:50. Prislista bif. order.

G. ERIKSSON. Tel. 48 00 13. Box 20063, Stockholm 20.

URDELAR och verktyg även till amatörer. Prislister mot porto. Firma E. Karlsson, Erikslund

Fiskedrag, dir. fr. tillv., marknadens lägsta priser. Stor provsändn. 11:85 ell. upplysn. o. offert fr. Specialverkstaden Celtic, Box 27, Halmstad.

FOTOAMATÖRER. Framkalla själv Edra foton eft. vår lättfattliga metod Papper, kemik., kopieram samt allt Ni behöver, end. 12:50 + porto. Gunnars Handelsfirma, KNARED

Sovsäckar ex. pr. impr. väv med kudde o. fodral 37:— 2 st fraktfritt. Tinghalls. Brämhult.

VITA MÖSS, trevliga djur 1:— kr st. Bur 2:— kr. Frakt extra. Djurfarmen, Trädgårdsgatan 7, Eksjö.

Beg. Skrivmaskiner i priser fr. 95:— OLSSONSKA MASKINAFFÄR, Långg. 24, BOLLNÄS

TRAD o. Bandspelare. Skivspelare, —växlare. Förstärkareanläggningar etc. Nya och beg. Begär offert. Ombud antages. Fabriksförsäljningen, Växjö. Tel. 2820.

EN DARE DRÖMDE! Radio-Sakkuniga förklara vår konstruktion »Du Talar Själ» omöjlig. Så enkelt och billigt kan det ej göras. Ofta komma resande från Samojedien för att få apparaten demonstrerad. De skaka på huvudet och säga: »Vi trodde det var Humburg, hit med ritningarna». Vi äga begeistrade intyg från köpare. Kriminalpolisen i Gbg har gjort ingående utr. efter polisanm. från Göteborgsupplifvare. Våra apparater finns. Vi demonstr. dem dagl. sedan fem år. VEM KAN VISA SADANA PAPPER? Vi ha efter demonstr. sålt till polismän och radioing. Vi ha även intyg från »Trädselare-sakkunnig». Ett av landets ledande radioföretag har önskat köpa våra Patent-anspråk. Vårt enda fel är att vi är för billiga. »Man kan explodera». Observera vår alltid öppna adress. Botemedlet är enkelt. Vi höja fr. o. m. 1 jan. 54 alla våra priser. Vi ha ej höjt på 5 år. EVIGHETSMASKINEN — finns inte. Men vi ha konstr. en apparat, där ett antal propellerlika föremål natt och dag cirkulera i luften att oljka håll, drivna av Osynlig Strålning. Kan göras mycket billig i drift. Billig i tillv. Den är verkl. intr. Är av. som reklam för affärsmän och bestickande hobbysak för privatmän. särskilt intr. till julen. Demonstr. i våra skyltfönster. Tilldrar sig varje förbipasserande uppmärksamhet. Obs. en gång för alla att vår annonsering verkar humbug, men är det inte. Vi håller på att patensöka konstr. Färdiga app. från 50:— till 200:—. Ritn. och beskrivn. 7:— Vi sälja material för 10:50:—, Prisl. o. uppl. 2:— + porto. Innehåller nu även beskrivning på andra & kända apparater. Nicot Waha, Kommendörsg. 11, Malmö. Tel. 142 00. 241 89, priv. 280 04 (Samma inneh., som sedan 26 år drivt F.ia »Kvick och Lätt», en firma, som varje Malmöbo känner till.)

EDRA ÖNSKESKIVOR finner Ni på vår välsorterade gram-mofonavdelning. Kataloger gratis. Obs! Noggrann expedition. KUMLA MUSIKAFFÄR Kungsvägen 19, Kumla • Tel. 710 08

Elegant armbandsur — kamera etc. erhåller Ni som provision genom att sprida reklam för vårt företag. Kostnadsfria upplysningar från AFFÄRS-CENTRALEN Tel. 215 89, Avd. T. Borås.

Skrivm. Smith Premier nr 10. välv. 120:—. Resegr. His Masters Voice 60:—. Returrätt. W. Eriksson, Nössebro.

Hektograf med 3 sort. bläck, penna tillbehör och bruksanv. Kr. 11:50. Fotofärg hel sats med bruksanv. Kr. 4:75. Osynligt bläck för hemlig skrift Kr. 1:50. Filtbläck, snabbtorkande, med filtpenna kr 5:—.

Petus, Box 142, Hålsingborg.

SKRIV, RÄKNE- & DUPLICERINGS-MASKINER, lägsta priser. Nya & beg. Beg. prisl. Olssons Maskinaffär, Långgatan 24, Bollnäs.

Instrument av mäss. användbara som varvräknare 10,000 varv end. 4:75/st. + frakt. K. Gustavsson, Box 389, Alingsås.

Flytande Gjutplast för hobby o. hem-industri. Mångsidig anv. utan maskiner el. verktyg. Passar och läres snabbt av alla. Beställ idag vår provsatt inneh. plast, formämne, flera olika färger samt fullst. beskrivning. Endast 11:— plus porto från H:ia Regale, Box 7609, Borlänge.

BAGAGEMARKEN från världens ledande hotell (10 st. 2:—) eller flygbolag (10 st. 2:50). Pryda sin plats på Er resväska, på rökbord, lampskärmar, brickor o. d. Katalog 30 öre. AB DURAX, Avd. K. Malmö 3.

Schweiz. Flygarur, kronograf-tidtagare m. avståndsmät. o. stopp. Guld-doublé, antimagn. m. läderarmb. Pr. st. 25:70. Pr

TEKNISKT TIDSFÖRDRIV

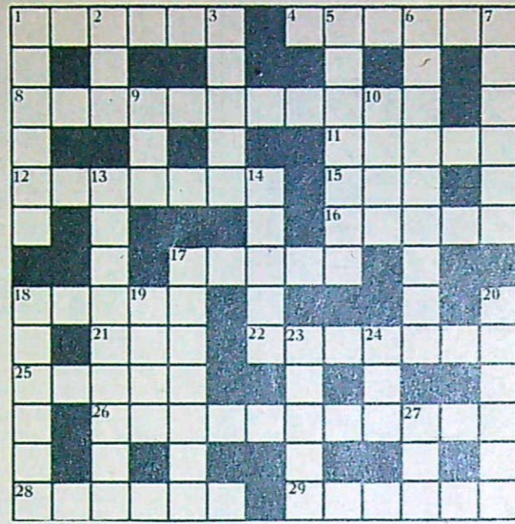
Vågräta ord:

- Inte planlöst när det begagnas.
- Stora skrällen.
- Lämning som väcker förstämning.
- Bringa boll i spel.
- Grov stålwire som bogseras mellan fartyg.
- Farlig karl.
- Kokpunkten hos ett temperament.
- På sabel för handens skydd.
- Obehagligt men ganska klokt djur.
- Förväxlas stundom med fjällvrak.
- Bitar i gräset.
- Mytologisk ande i träd.
- En verklig pinuppa.
- Inget jobb för en vekling.
- Mindre lämplig att pulsa i snödrivor med.

Lodräta ord:

- Apparat där lufttrycket utnyttjas för väsketransport.
- Bra men ännu bättre kan man skjuta.
- Indisk bagare.
- Går på spår.
- Adolf Fredriks stora hobby.
- Dess innehåll blir hästkrafter.
- Kallade till strid under ofredstid.
- Hylla för böcker eller handlingar.
- Bra rastplats när man går och knallar i skogen.
- Vattenståndsmätare.
- Begagnas ibland vid distretsorti.
- För dömande myndighet.
- Gör det endast över noll.
- Makligt musiktempo.
- Pladask!
- Rop vid klubbslag.
- Gör latmasken sällan.

Lösningen insändes i slutet och fullt frankerat kuvert till Tävlingsredaktionen, Teknikens Världs korsord nr 22, Postbox 3268, Stockholm 3, senast den 21 november. Ett pris på 25 kr, ett på 10 kr och tre på 5 kr vardera utdelas.



Lösning och pristigare till korsord nr 20. 25 kronor kontant: Sven-Erik Runesson, Borlänge. 10 kronor kontant: Jan Gustafsson, Nora stad. 5 kronor kontant vardera: Nils-Hugo Björkman, Västervik. Mary-Ann Lilja, Linköping. Ruth Josefsson, Johanneshov.



Fråga: Kan en CZ 150 cm³ (85 kg) bantas ner så att den kan registreras som lätt mc? M 300

Svar: Nej. Fråga: 1) Lämpar sig Triumph Tiger 100 C för vanlig landsvägskörning? 2) Är den mindre slitstark än Tiger 100? 3) Hur mycket bensin drar dessa två modeller? Triumph

Svar: 1-2) Nej. Tiger 100 C är utslutande avsedd för racerbruk. Trimmingen gör att den inte skulle stoppa länge för vanligt vardagsbruk. 3) Tiger 100 drar vid ca 50 km/t 0,3 liter/ml. Vad racermotorn drar kan vi naturligtvis inte tala om. Det är en siffra som varierar för mycket.

Fråga: 1) Vilket är utkom Triumph Tiger 100? 2) Vilket är införde Triumph bakhjulsfjädring och inkapslad strålkastare? Lösnummerköpare

Svar: 1) Den första Triumph twin-maskinen kom redan 1927. Om modellbeteckningen Tiger 100 fanns redan före kriget är TV inte säkert på 1946 fanns Tiger 100 i alla fall med i Triumph-programmet. 2) Bakhjulsfjädringen av typ fjädrande nav fanns första gången på 1947 års modeller medan den inkapslade strålkastaren uppenbarade sig först 1949.

Fråga: 1) Vad är kolvastigheten hos följande mc: NSU Konsul I och II, Matchless G3LS, Triumph, BSA A7 samt BSA Golden Flash, BMW R51/3, AWO 250 cc, Jawa 350, 250 cc, Royal Enfield, Norton, Monark 500 (250 cc), NV 250 cc. 2) Vilken kolvastighet anses som den högst »tillåtna» på mc? Är den som på bilar 7 m/sek? 3) Hur kan man beräkna kolvastigheten med hjälp av: Toppfart, varvtal, cyl.diam., samt slaglängd? Thn

Svar: 1) Medelkolvhastigheten vid toppvarv är för NSU I ca 14,2 m/sek, NSU II ca 16,5 m/sek, Matchless G3/LS 17,4 m/sek, Triumph Speed Twin 16,8 m/sek, BSA A 7 13 m/sek, BSA Golden Flash 16,1 m/sek, BMW R 51 13,1 m/sek, AWO 250 13,1 m/sek, Jawa 350 8,6 m/sek, Jawa 250 10,6 m/sek, Royal Enfield 350 Bullet 17,2 m/sek, Norton Dominator Twin 16,9 m/sek, Monark 500 11,5 m/sek, NV 250 9,6 m/sek. 2) Man måste vara mycket försiktig med att använda kolvastigheten som någon slags »säkerhetsfaktor». Kolvastigheten ger endast en uppfattning om vilken typ av motor vi har att göra med. Mer utslagsgivande för livslängd och driftsäkerhet är konstruktionen som sådan, det material som använts vid motorns tillverkning m. fl. faktorer. 3) Man behöver endast känna varv och slaglängd för att kunna beräkna kolvastigheten vid detta varvtal. Formeln är

$$\text{Slaglängd} \times \text{varvtal} = 30$$

är lika med kolvastigheten. Men var försiktig med sorterna och decimalerna! Tänk på att slaglängden uttrycks i mm men att den i formeln skall insättas i meter.

Fråga: Tillverkas Jawa och CZ av samma koncern? R. C., Kinna

Svar: Ja och bakom den koncernen står tjeckiska staten.

Fråga: 1) Finns den nya Lambretta som väger under 75 kg att köpa i Sverige? 2) Får man åka två personer på den? 3) Kommer den att provas av TV? Lambrettaknutte

Svar: 1) Ja. 2) Nej. 3) Ännu ej bestämt. Fråga: 1) Vilka scooters har TV testat och i vilka nummer förekommer testrapporterna? 2) Vilken hjulstorlek rekommenderar TV? 3) Är överskott på flygplanshjul eller lämplig-

het orsaken till skottkärrehjulen på italienska scooters? Vesbretta

Svar: 1) TV har kört Vespa i nr 1/1951, Lambretta i nr 11/1951, Moto Guzzi Galletto i nr 15/1951, Parilla i nr 8/1953 och Iso i nr 10/1953 samt Puch Scooter i nr 18/1953. Fler scooterestningar torde följa inom kort. I tur står bl. a. sista modellen av Lambretta. 2) För svenskt all-roundbruk anser TV att 12"-hjul eller större är bäst. 3) Att de italienska scooterna tidigare företrädesvis var utrustade med »skottkärre»-hjul torde bero på att scootern från början konstruerades som ett s'adsfordon och för bra, permanenta vägar. Skall man mest köra i stan är de små hjulen mycket bra.

Fråga: Har en NV 128 cc. som jag bytte lager i. Efter ca 500 mils körning efter lagerbytet, lade jag om och började köra på IC Oktan, efter att hela tiden förut ha kört på Gulf. Efter ca 4 mils körning med Oktan X, var alla ramlagen, vevstaklagret och kannbulten totalt utslitna. Dessutom hade motorn visat tydlig tendens att vilja »skära» trots att den inte alls hade körts något fortare än vanligt. Kan det bero på att Oktan X är högoktanigare än vanlig bensin, eller kan det tänkas att jag möjligen fått socker i bensintanken? J. B. N. V.

Svar: Att motorns lager och kolvbulten blev så snabbt utslitna kan omöjligt bero på bytet till högoktanigare bränsle. För oss låter det som om ni i samband med bytet till nytt märke glömde att blanda med olja. På annat sätt är det svårt att förklara den abnorma förslitningen.

Fråga: 1) Äger en NSU 500 cm³ som gått 200 mil. Trots många justeringar skramlar den ovanligt mycket i ventilerna när den är varm, finns det något att göra åt det? 2) När kommer denna mc att testas av TV? 3) Hur hög är marsch- och toppfarten för denna maskin? Undrande

Svar: 1) Svårt att säga om justeringen av ventilspelen är korrekt utförd. Ni har väl gjort den med koll motor? Att ventilerna hörs litet är emellertid inget att oroa sig för. Det är bättre än att spelen är för snävt tilltaget så att de bränner. 2) Ännu inte bestämt. 3) För NSU Konsul 500 är marschfarten ca 100-110 km/t medan toppfarten ligger vid ca 125 km/t.

Fråga: 1) Jag har en CZ 150 och undrar om den blir snabbare om jag monterar på en förgasare till en 250:a. 2) Jag skulle gärna vilja ha litet upplysningar om FMCK. Itarra

Svar: 1) Nej. Förgasaren och motorn skall vara avstämda till varandra och det torde inte vara annat än högre bensinförbrukning att »vinna» på ett byte till större förgasare. 2) Eftersom vi inte vet var ni är bosatta kan vi inte lämna uppgift om närmaste FMCK-avdelning. Vänd er till närmaste militärförband så hjälper de er säkert till rätta så att ni kommer i kontakt med närmaste FMCK-avdelning.

Fråga: Då jag har för avsikt att inköpa en motorecykel och inte har någon kännedom om sådana vore jag mycket tacksam om specialisterna på Teknikens Värld ville ge mig svar på några frågor. Mestadels kommer vi att åka två på cykeln och göra långa resor. Det kommer aldrig att bli fråga om några tävlingskörningar, så jag köper gärna en långsam cykel. 1) Är en 500 cc sidventilmotor, 13 hk, att föredraga framför en 350 cc toppventilmotor, 18 hk? 2) Anses motorecyklar av märket NSU vara av god kvalitet? 3) Finns det några allvarigare nackdelar med dem? 4) Har kanske NSU:s 350 cc (Konsul I) presenterats i Eder tidning? 5) Finns det något särskilt märke, som ni rekommenderar, eller några särskilda egenskaper, som bör utmärka en motorecykel avsedd för ovan angivna förhållanden? L. S.

Svar: 1) Vi skulle trots allt rekommendera toppventilmotorn. Sidventilmotorn fordrar

kanske inte justeringar fullt lika ofta men den drar mer bränsle och lämnar ändå lägre effekt. En encylindrig 500-kubiks sidventilmaskin är en utpräglad sidovagnsmaskin. 2) Ja. 3) Nej. 4) Nej. 5) Nej, men ni är tydligen ute efter en utpräglad bruksmaskin och bör därför kanske också ta en titt på några tvåtaktsmaskiner. En 250-kubiks tvåtaktsare ger ju numera nära nog samma effekt som en 500 s. v.

Fråga: 1) Har den engelska Triumph-fabriken och den tyska Triumf-fabriken något samband med varandra eller har de haft det? 2) Använder de samma princip för motorerna? Pärön-Bratt

Svar: 1) De båda fabrikena har tidigare varit llerade, men samförbundet ligger nu ganska långt tillbaka i tiden. Numera existerar inget som helst samarbete. 2) Nej. Engelska Triumph har ju gått in för tvåcylindriga fyrtaktsmotorer medan tyska Triumf bara gör tvåtaktsare. Triumf är ett av pionjärmärkena när det gäller dubbelkolvs tvåtaktsmotorer.

Fråga: Data och prestanda på BSA Silver Star? BSA-fantast

Svar: Det finns såvitt vi vet ingen BSA-modell som heter Silver Star men däremot Gold Star, som förekommer både som 350- och 500-kubikare. Data för Gold Star 350 (siffrorna för 500-kubikaren inom parentes): Slagvolym 348 (499) cm³ (71×88 och 85×88 mm respektive). Kompression efter eget val. Därför uppges inte effektsiffrorna. Utväxlingarna är också valfria eftersom Gold Star är avsedd enbart för tävlingsbruk och utväxlingsförhållandena alltså måste anpassas efter tävlingarnas och banornas typ. Vikt 167 (168) kg. Toppfarten varierar givetvis men torde för 350-an röra sig om ca 125 km/t medan 500-an »toppar» ca 135-140 km/t.

Fråga: Vilken adress har TT-föraren Ken Kavanagh? U. W.

Svar: Kavanagh kan nås under adress: Mr Ken Kavanagh, c/o Norton Motors Ltd, Bracebridge Street, Birmingham 6, England.

Fråga: 1) Att BMW 501 är en fullgod landsvägsmaskin anser jag höjt över alla tvivel men lämpar den sig med sina oskyddade cylindrar till exempelvis trialstävlingar? 2) Är BMW:s bakhjulsfjädring fullgod ur vaghållnings- och bekvämlighetssynpunkt? 3) Kan t. ex. HVA:s nya framfjädring anses lämplig för moto-cross? 4) Fjädrar NSU:s swingframgaffel med spiralfjädrar eller med gummi? 5) Hur stort är bakhjulets maximala fjädringsrörelse på NSU Max? Knutte in spe

Svar: 1) I trialstävlingar är det ju balansen och manövrerbarheten som avgör och en BMW är alltså utmärkt. Väst kustens stjärnknutte vann ju bl. a. på en BMW. På renodlade hastighetstävlingar som exempelvis moto-cross är emellertid inte de oskyddade cylindrarna så lyckade. Men man kan ju skydda dem genom kraftiga avbärarstag. 2) BMW:s teleskopiska bakhjulsfjädring är acceptabel ur vägegenskapsynpunkt men uppfyller inte de fordringar som man ur bekvämlighetssynpunkt har rätt att ställa på en modern maskin. Vi har blivit bortskämda av de moderna svängarmsfjädringarna. 3) Ja. 4) Med spiralfjädrar och särskilda stötdämpare. 5) Denna uppgift har vi tyvärr inte.

Fråga: 1) Vem är återförsäljare för Zündapp hjälpmotorer? 2) Går den att montera på en vanlig cykel? 3) Vilket är att föredra: rem- eller kedjedrift? A. J., Umeå

Svar: 1) AB Motor-Kraft, Regeringsgatan 89, Stockholm. 2) Ja. 3) I stort sett en smaksak. En remdriven motor går mycket jämnt och mjukt, medan kedjan säkerligen är ett effektivare kraftöverföringsmedel. Provkör och konstatera vilket ni tycker bäst om.

SKOLOR

TEKNISKA SKOLAN
KATRINEHOLM

Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik. Studiebidrag och stipendier. Nya kurser börja 11 januari.

UTBILDA EDER TILL ARBETSLEDARE

Vårterminens FÖRMANS-kurser 7/1-12/6. VERKSTADS-tekniker. ELEKTRO-tekniker (C-BEHÖRIGHET). BYGGNADS-tekniker. LANTBYGGMÄSTAR-kurs. Nybörjarkurs (praktisk) för ELEKTRISKA MONTÖRER. Statsstipendier upp till 125 kr i månaden. rumsförmedling. Begär prospekt. SALA TEKNIKERSKOLA. Rektor tel. 1660.

KÖPINGSS TEKNISKA INSTITUT

Dag- och aftonskola. Ingenjör-, verkmästare- och förmansexamen. Maskinteknik m. verkstadstekn. Teleteknik m. radio- o. radartekn. Låga levnadskostnader, ca 100 kr lägre pr mån. än i Stockholm o. Göteborg. Vårterminen börjar 11 jan. Begär vår studiehandbok! Uppgiv fackinje. ålder, praktik m. m. Aberopa denna tidning! Telefon • Köping • 113 16 Rektor

BYGG
Er egen
RADIO

en fascinerande hobby för alla åldrar.

Den bästa metoden att lära sig radioteknik, att förstå en radiomottagares och sändares uppbyggnad och verkningsätt, är att redan från början genom praktiskt bygge och experiment omsätta teoretiska beräkningar och förklaringar i praktiken.

AMATÖRKURS

i **RADIOTEKNIK** och **PRAKTISKT RADIOBYGGE**

Vår instruktiva och populära kurs omfattar all teori och alla praktiska anvisningar som en nybörjare behöver för att bli en skicklig radioamatör.

Kan Ni laga en radioapparat?

Även om Ni tidigare inte känner till ämnet, kan vi garantera Er, att Ni efter noggrant genomgången kurs vet en hel del om radio, att Ni själv kan bygga både enklare och mera komplicerade mottagare och att Ni kan laga en apparat som gått sönder.

GRATIS får Ni det innehållsrika första brevet. Efter att ha studerat detta, avgör Ni, om Ni vill fortsätta kursen eller ej.

HUS AV JORD

I sitt återuppbyggnadsarbete på Korea har FN anlitat en byggnadsmetod som visat sig enastående billig och praktisk. Med hjälp av en »jordcement-maskin», som en sydafrikansk firma för fjorton år sedan har upfunnit och som sedan dess med framgång har använts i ett trettiotal olika länder, snabbpressar man material av tegelstenstyp som gör utmärkt tjänst som byggnadssten. Till ett hus av detta material behövs i Korea importerade delar bara till ett värde av knappt 1.900 svenska kronor.

Jordcement-maskinen producerar 700-900 av sina tegelstenar på en dag. Den arbetskraft som sköter maskinen behöver ingen fackutbildning - arbetet är det enklaste tänkbara: jord och cement blandas i proportionen 15:1 varefter blandningen pressas och stansas med hjälp av ett enkelt handgrepp. Detta byggnadsmaterial har i vissa länder använts till dammar och vattenreservoarer och visat sig ytterligt hållbart.

100 av dessa maskiner skall inom kort sättas in i återuppbyggnadsarbetet i Korea.

Läs **ALLT**

Månads-tidningen i fickformat!

Bli statligt legaliserad **INGENJÖR**

på 3 år! VERKMÄST. o. TEKNIKER på 9 mån. Lägsta kostn.! Prospekt gratis. **MALMÖ TEKNISKA INSTITUT** Exp. Erik Dahlbergsg. 4. Malmö. Tel. 244 58.

Provbrevet, som Ni får gratis, innehåller bl. a. en grundkurs i telegrafi.

Sänd kupongen IDAG!

AB BEVA-TEKNIK LINKÖPING **GRATIS**

Sänd gratis första brevet i »AMATÖRKURS I RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE» samt prospekt och vidare upplysningar.

Namn

Adress

Postadr. TV 22

Denna bok skiljer sig i väsentliga avseenden från tidigare utgivna arbeten

Utdrag ur innehållet:



MATEMATIK

Praktisk räkning, Procenträkning, Ekvationer av första graden med en obekant, Ekvationssystem av första graden med flera obekanta, Kvadrater och kvadratrötter, Kuber och kubikrötter, Praktisk geometri, Grafisk framställning, Räknestickan.

MEKANIK OCH HÅLLFASTHETSLÄRA

Mekanik, Statik, Moment, Friktion, Rullningsmotstånd, Dynamik, Kraft, massa och acceleration, Mekaniskt arbete och effekt, Hållfasthetslära, Materialprovning.

FYSIK OCH KEMI

Praktisk fysik, Värmelära, Utvidgningslära, Praktisk kemi, Etsning, anlöpning och metallfärgning, Utfällning utan användande av elektrolys.

MATERIALLÄRA

Metallerna, Rostfritt stål, Koppar, Zink, Tenn, Bly, Aluminium, Magnesium och magnesiumlegeringar, Nickel och nickellegeringar.

ELEKTROTEKNIK

Beräkning av motstånd, Elektromotorisk kraft och poispänning, Seriekoppling och parallellkoppling, Galvaniska element och ackumulatorer, Effekt och energi, Hög- och lågspänning, Ledningens belastning, Magneter, Växelströms- och likströmgenerators, självinduktion och kapacitet, Transformatorn, Omformare och likriktare, Likströms- och växelströmsmotorer, Elektrisk svetsning.

INKÖP AV MATERIAL SAMT BRÄNSLE o. UPPVÄRMNING

Järn- och stålvaror, Smörjolja och fett, Bränsle, Uppvärmning.

SMIDES-, PLÅT- OCH MASKINARBETEN

Våt sandblåstring, Tryckluft, Kapning med slipskiva, Sträckformning av plåt, Drivning av mjuk plåt för hand, Värmebehandling av stål, Sågning av metaller med vanligt bandsågblad, Seriestansning, Varmtryckning av metaller, Maskingravering, Formning av aluminiumplåt med pressdyna av gummi, Lättsmälta legeringar, Hårdmetaller, Diamanter, Hårdning, sätthårdning och glödning, Hårdförkromning, Lödning, Arbeten vid skruvstycket m. m. Rörarbeten, Tunnlåtsarbeten, Utbredning av plåtar.

SVETSNING

Heliarsvetsning, Aircomaticsvetsning, Gassvetsning och skärning, Förfarandet vid skärning, Undervattensskärning, Svetslagans användning för rörarbeten, Svetsning av T- och grenrör, Svetsade rörböjningar, Brännarstorlekar vid rörarbeten, Utsmältning av vitmetall i lager, Svetsning av bly, järnplåt, gjutjärn, aluminium, elektronmetall, rostfritt stål, koppar, mässing, Tillsatsmaterial, Hårdning med autogenapparat, De olika svetslagena, Skärmaskiner, Bågsvetsning, Metallbågsvetsning, Elektroder, Elektrodföring vid svetsning av tunnplåt, Svetsning av grövre plåt, Svetsning av profiljärn, Diverse svetsarbeten, Slagginneslutningar och kantsår (inbränningsdiken), Svetsning av V-fog, Elektrisk svetsning, Svetsarbeten i behållare, Upp- tining av frusna vattenledningsrör medelst svetsaggregat, Användning av likström, växelström och gas för svetsning.

VERKTYG

Precisionsmått, Nytt sätt att gänga bottenhål, Elektronrörsreglerade verktygsmaskiner, Mätverktyg, Toleranssystem, Kombinationsmät-satsar, Kontroll av vinklar, Mallar och schabloner, Optiska mätinstrument, Mätbord, Optisk delningsapparat, Uppmärkning, Pressar och verktyg för stansning, bockning och dragnig m. m., Sågar, Maskiner och verktyg för borring, Gångverktyg.

SVARVNING

Automatsvarvning, Trycksvarvning, Svarvstål och skärverktyg, Slipning av svarvstål m. m. Arbeten i svarven, Borrstängsarbete m. m., Uppriktnig av axlar, Konsvarvning, Beräkning med hjälp av konlinjal, Svarvning av sfäriska ytor, Revolversvarven, Gångskärning, Spetsgångar, Plattgångar, Beräkning av växelhjul för gångskärning, Verktygsmaskinens arbetsförmåga.

FRÄSNING OCH HYVLING

Kopieringsfräsning av dynor och stansar, Fräsning på universalfräs-maskin, Olika delningsmetoder, Kugghjul, Snäckväxlar, Kedjehjul för rullkedjor, Gångfräsning, Kopieringsfräsning, Allmänna regler för fräsning, Noggrann borring av hål i fräsmaskin, Fräsning av fräsar, Formbrotschning.

SLIPNING OCH POLERING

Slipskivor och deras trimning, Slipning med vått smärgelband, Brynslipning av cylindriska detaljer, Slipning och polering på elastiska band, Slipning av spiralborrar, Slipning av verktyg, Mikrocentrisk slipning, Elektrostatisk lackering, Precisionsslipning av valsar, Slipningens utförande, Läppning, Honing, Polering.

TRANSMISSIONER OCH MASKINDELAR

Smörjlösa lagerbussningar, Axlar och lager, Kul- och rullager, Styr-lager, Kopplingar, Kedjehjul och kedjor, Linskivor och linor, Säkerhetsanordningar, Säkerhetsventiler, Kuggväxlar.

MONTERING OCH UNDERHÅLL AV MASKINER

Smörjolja, Olja för hydrauliska anläggningar, Rengöring av metal-ler, Betonggjutning, Montering av maskiner, Säkring av skruvar och muttrar, Centrifugalpumpen, Iståndsättande av rörledningar m. m., Rensning av avloppsledningar, Fel vid arbetsmaskiner.

TABELLER

ALFABETISKT SAKREGISTER

Tekno's

METALLINDUSTRINS HANDBOK

— för den praktiske yrkesmannen

är inbunden i blått konstläder och omfattar 1.360 sidor, 1.030 instruktiva bilder samt 230 sidor tabeller.

Sänd in beställningssedeln nu

Leveranstid 2 mån.

Det har skrivits många arbeten och utgivits åtskilliga handböcker av helt olika karaktärer inom det verkstadstekniska området. Föreliggande bok skiljer sig i väsentliga avseenden från tidigare utgivna arbeten. Den vänder sig för det första till alla kategorier inom vår verkstadsindustri. För det andra innehåller den utförliga, praktiska beskrivningar av vitt skilda arbetsfält. Beskrivningarna äro ägnade att med bibehållen saklighet och aktuell nivå motsvara alla rimliga krav på lättfattlighet och detaljrikedom.

Boken kan i alla avseenden rekommenderas både som lärobok, som uppslagsbok och som direkt instruktionsbok för den praktiskt arbetande yrkesmannen. Den utgör med sitt rika bildmaterial, sina rekommendationstabeller och data en värdefull källa till vetande inom hela det vidsträckta fältet den omspänner. Den ger just de moderna, praktiska anvisningar, som behövas för nutida höga prestationstakt, men den ger också lekmannen alla önskvärda upplysningar över mekanisk bearbetningsteknik och vad därmed sammanhänger.

Ferdinand Engberg

CIVILINGENJÖR, LEKTOR I VERKSTADSTEKNIK
HÖGRE TEKNISKA LÄROVERKET I STOCKHOLM

Till bokhandel eller

TEKNOGRAFISKA INSTITUTET - Stockholm 20.

(Beställningssedeln kan insändas i öppet kuvert för 10 öre.)

Undertecknad beställer härmed Metallindustrins Handbok, Smide & Maskinarbete. Handboken önskas mot

kr. 66:— pr kontant vid leveransen.

kr. 33:— vid mottagandet och kr. 33:— pr 30 dagar.

kr. 18:— vid leveransen o. kr. 16:— pr mån. under 3 mån.

Plus porto. Sätt vid det önskade.

Egendomsrätten förbehålles tills hela summan är betald.

Namn:

Titel:

Adress:

Skriv tydligt med blyerts.

TV 22 53