

Teknikens TV värld



Scarab Mk. I -
Amerikansk sportvagn

MED *Flyg* • NR 14 • 1958 • 17/7-31/7 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 3 KR

jul

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insånda frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Då antalet inkomna frågor på intet sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja innan frågorna blir behandlade.

MC

Fråga: 1) Varför blir en del avgasrör lila på mopeder och motorcyklar? 2) Vem är generalagent för Goggomobil? 3) Hur mycket kostar den?

Goggo

Svar: 1) Det beror på att krommet på särskilt utsatta ställen (nära avgasporten, tvära krökar etc.) genom inverkan av hög värme blir oxiderat. Denna hinna av oxid har brun, blå eller lila färg. 2) Nordex AB, Pilgatan 28, Stockholm K. 3) Sedanmodellen med 300 cm³ motor på 17 hk kostar 3 990:— och 400 cm³-modellen på 22 hk kostar 4 390:—. Sportcup-modellen med 17 hk:s motor kostar 5 550:— och med 22 hk:s motor 5 750:—.

Fråga: Jag undrar om Teknikens Värld kan ta reda på var vi skall få tag i instruktionsböcker samt tekniska data för Harley Davidson och Indian modell 1947?

HD

Svar: Tillskriv AB Motorkraft, Regeringsgatan 89, Stockholm, beträffande Harley Davidson och firma Elgebrandts Motor, Nytorngatan 23, Stockholm Sö, beträffande Indian. Då det är c:a 10 år sedan dessa cyklar importerades kan det dock bli svårigheter att få tag i tekniska uppgifter om dessa maskiner.

Fråga: Kommer Maico ut med en motorcykel i 75-kg-klassen? Vilken är dess motorstyrka, acceleration och topphastighet?

Maicofantast

Svar: Maico tillverkar ingen cykel med tjänstevikt under 75 kg.

Fråga: Undertecknad undrar om Maicoletta scooters varit föremål för testarens uppmärksamhet och i så fall i vilket nummer av Teknikens Värld? Jag ämnar köpa en dylik, men då ni i senaste numret ger en negativ kritik av Maico 500 minibil kanske scootern är av samma klass. Kanske ni kan delge edra intryck av Maicoletta 250 cm³ scooter.

A. W.

Svar: Maicoletta 250 cm³ scooter har ännu inte testats av Teknikens Värld. Scootern har emellertid följande tekniska data: Encylindrig tvåtaktsmotor med fläktkyllning, cylinderdiameter 67 mm., slaglängd 70 mm. Slagvolym 248 cm³. Kompressionsförhållande 6:1. Max. effekt 13,5 hk vid 4 800 v/min. Förgasare Bing med startförgasare. Elysystem Bosch, dynastartanläggning (6 V, 60/90 W). Flerskivig lamellkoppling i oljebad. Fyrväxlad låda med fotmanövering, utväxlingsförhållanden i lådan: ettan 3,3, tvåan 1,9, trean 1,34, fyran 1:1. Helsvetsad stälrorräm, framgaffel av teleskoptyp med hydraulisk stötdämpning, bakhjulsfjädring med svängarm med spiralfjädrar och hydraulisk stötdämpare. Däckdimensioner 2,25" x 14". Främre bromstrummans

diameter 160 mm., bakre trummans diameter 127 mm., bandbredd 30 mm. Tankrymd 12 liter. Vikt 140 kg. Toppfart c:a 105 km/t.

Fråga: Beträffande Puch 250 TS 1951: 1) Data och toppfart? 2) Hur kan man trimma den? 3) Går det att montera på cylindrar och kolvar från SGS med dubbla förgasare?

Puch-fantast

Svar: Signaturen torde avse typ 250 TF (TS är på 125 cm³). 1) Cylinderdiameter 2x45 mm., slaglängd 78 mm., cylindervolym 248,1 cm³. Kompressionsförhållande 6,2:1. Effekt 12 hk vid 4 500 v/min. Fördelning 6 mm. mått på bakre kolven. Förgasare: Amal 289 P/2 A eller Puch P 3012. Totalutväxling (fyran) 5,2:1. Utväxlingar i lådan: ettan 3,6, tvåan 1,9, trean 1,3, fyran 1:1. Tankrymd 11 liter, oljetankrymd 1,5 liter. Vikt (tom) 126 kilo. Bromstrummornas diameter 180 mm., hjulbas 134 cm. Max. hast. 105 km/t. 2) Genom att polera kanalerna i cylindern, lägga en 1,75 mm. tjock bricka under cylinderröten samt sänka topplocket motsvarande. 3) Typ SGS har endast en förgasare. Denna cylinder går ej att montera på TF:s vevhus. Däremot passar cylindern till typ TFS och denna är utrustad med två förgasare.

BÅTAR

Fråga: Har hört talas om att det skall finnas någon sorts självsmörjande gummihysla till propelleraxlar på motorbåtar. 1) Vem säljer sådana? 2) Vad kostar en dylikt till en 25 mm ϕ propelleraxel?

Pluto

Svar: Troligen rör det sig om ett Cutless akterstävlag för vattensmörjning. 1) AB Helmer Langberg, Birger Jarlsgratan 23, Stockholm. 2) För ett komplett lager av nämnda dimension blir priset 126 kronor.

Fråga: Vi är två bröder som ämnar segla till Afrika. För ändamålet hade vi tänkt att bygga en båt av två pontoner. Vilket är fördelaktigast 1) Att köpa två beagnade flygplansflottörer och bygga upp båten av dem. 2) Att bygga pontonerna i trä och klä över dem med plast?

Två bröder

Svar: 1 och 2) Då det numera knappast finns någon möjlighet att inom landet komma över beagnade flygplansflottörer till rimligt pris, återstår endast det andra förslaget. Har man möjlighet att göra en kraftig konstruktion som samtidigt är lätt, vinner man även fördelen att själv kunna bestämma skrovets form. Allra bäst vore naturligtvis att göra skroven i något glasfiberarmerat plastmaterial. Å la plastbåt, men det skulle ställa sig ganska dyrt. Observeras bör att vilket material man än skall använda måste man välja en ytterst noggrant utexperimenterad skrovform för att farkosten inte skall »gräva ner sig» i de kraftiga sjöar som förekommer på havet. F. ö. vill red. som har personlig erfarenhet av de berörda vatnen bestämt avråda från en resa av det här slaget med en båt som inte provats av sakkunskap och befunnits vara tillräckligt sjövärdig. Det i längden billigaste och säkraste är att välja en stabil båt av konventionell typ försedd med både segel och motor — förslagsvis en s. k. engelsk kutter som man numera kan få tag på till ett hyggligt pris.

Fråga: Vilken är Sveriges största isbrytare? 2) Hur många propellar har den? 3) Maskinstyr-

kan? 4) Hur många fartyg sjösätts årligen i Sverige? Ludde

Svar: 1) Den nybyggda Oden. 2) Två i fören och två i aktern. 3) Den totala axeleffekten är 10 500 ahk. 4) 1957 var ett rekordår då 81 fartyg om sammanlagt 660 623 ton sjösattes.

Fråga: 1) Vad slags fartyg är en fregat? 2) Har Sverige någon sådan? 3) Vad menas med förhydnig på fartyg?

P. Sundlöv

Svar: 1) Ursprungligen tremastat krigsfartyg som började användas på 1600-talet speciellt som handelskydd. Från och med sista världskriget har man börjat använda denna benämning på eskortfartyg — oftast äldre jagartyper — som försetts med kraftiga vapen för ubåtsjakt. 2) Ja f. n. flera. 3) Klädsel av t. ex. koppar eller zinkplåtar på träfartygs bordläggning som skydd mot is och skeppsmask.

FLYG

Fråga: Kan Teknikens Värld meddela vad benämningen »Interceptor» betyder. Jag har läst att bl. a. Convair F-102A tillhör denna kategori. Undrande

Svar: »Interceptor» är ett flygplan avsett för att nedkämpa fiendligt flyg, med andra ord ett jaktplan. Med tiden har detta begrepp kommit till användning för att känneteckna ett jaktplan avsett för försvar av ett begränsat område, med andra ord ett ortsförsvarsjaktplan.

Fråga: Vilka flygplan tillverkas av den spanska flygindustrin?

Avion

Svar: Några moderna krigsflygplan tillverkas inte i Spanien — vars flygvapen tillförts ett avsevärt antal amerikanska Sabrepian — med undantag för bygget av en prototyp till ett lätt överljudsjaktplan, Hispano HA. 300 med deltagande. Flygplanet konstrueras under ledning av den berömde tyske flygplanskonstruktören Willy Messerschmitt. För övrigt är Hispanofabriken sysselsatt med tillverkning av skolflygplan, dels en serie kolvmotordrivna plan av typ HA. 100, dels en mindre serie av det snarlika men reardrivna skolplanet HA. 200 Saeta. Den sistnämnda typen visades f. ö. på Paris-utställningen våren 1957 och gav därvid ett mycket gott intryck såväl vad beträffar flygegenskaper som ifråga om allmänt utförande. En annan fabrik — CASA — tillverkar huvudsakligen transportplan och serietillverkar f. n. en serie plan av typen CASA 202 Halcon för flygvapnets räkning. Tidigare har samma fabrik färdigställt en serie transportplan av den lättare typen CASA 201 Alcotan liksom även ett större antal bombplan av typen Heinkel He 111 under tysk licens. Samma fabrik har även byggt en prototyp till ett större transportplan, CASA 207 Azur, mycket likt vår svenska Saab-90 Scandia. Någon serietillverkning torde dock ännu inte ha påbörjats. Vidare byggs i Spanien under tysk licens en serie sambandsplan av den ursprungligen i Spanien utvecklade typen Dornier Do 27. Vidare har en spansk fabrik i samarbete med franska tekniker utvecklat flera lyckade helikoptertyper, AC-13 och AC-14, men det är inte känt om någon serietillverkning igångsatts.

Svar till »Frägviss» m. fl.: Vissa uppgifter om vårt svenska flygvapen är alltid hemliga och kan därför inte besvaras. Sådana upp-

Teknikens Värld

NR 14 • ARGANG 36
17 JULI

Torsgatan 21,
Stockholm Va.
Tel. 34 90 00 (växel)

Chefredaktör och
ansvarig utgivare:
RUNE MELANDER

Redaktionssekreterare:
BIRGER GRIPSTAD

Redaktionen ansvarar inte för insända inte beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudd!

PRENUMERATIONS-
AVDELNINGEN:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon 34 00 80 och 31 41 30. Postgirokonto: 55575.

PRENUMERATIONSPRIS

Helår kr 22:75
Halvår » 11:95

PRENUMERATION
kan verkställas:

antingen på närmaste postanstalt, där postens tredelade gröna abonnemangsblankett användes och prenumera-tionsavgiften erlägges, eller genom tidningens prenumera-tionsombud (se under Ahlén & Akerlunds i telefonkatalogen), eller genom inbetalning på förlagets postgirokonto 55575. I Danmark, Finland och Norge kan prenumeration ske på närmaste postanstalt.

Adressförändring anmäles senast 6 dagar före flyttning på närmaste postanstalt, där erforderlig blankett tillhandahålls och gällande överflyttningsavgift erlägges.

ANNONS-
AVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.
Innonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs
VARUMÄRKAD och
Teknikens Världs
RÅDANNONSER:
Bengt Almqvist

Ahlén & Akerlunds Foto-
gravtryckeri, Sthlm 1958.

gifter är det exakta antalet plan av olika typer i olika flottilljer, divisioner osv. Hemliga är också de flesta uppgifterna om de aktuella flygplantypernas yttre beväpning, stigprestanda, topphöjder, flygsträckor. Vidare är det hemligt hur många flygplan som Saab och andra tillverkare levererar till flygvapnet av nu aktuella typer.

INNEHÅLL

Högaktuellt:

Bort med bilkaos	9
Trafik-TV klarar köerna	10
Billigt med spill	13
Nytt under huden	16
Snipe för frän segling	32

Motor:

Graham Berg: Livsfarligt motorintresse	4
USA-vagn kommer till våra VM	19
Teknikens Värld testar: Austin Healey Sprite	21
Världens vackraste Volkswagen	34
Bil i varje bit	36
Fråga oss om bilar	42

Flyg:

Skolplan eller simulator	29
--------------------------------	----

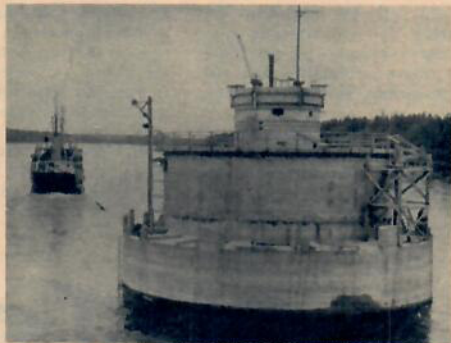
Teknik:

Fråga oss om teknik	2
Ring 90000	24
Teknisk revy	46

Serier:

Samlarsalongen Europeiska Bilar: Peugeot	28
Buzz Cooper	30
Flygsoldat 113 Bom	31

I NÄSTA NUMMER



BYGGD PÅ BACKEN – FAST PÅ GRUND

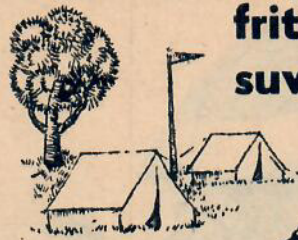
Ett fyrbygge som är något av en världssensation håller som bäst på att fullbordas vid Grundkallen i Alands hav. Teknikens Värld har följt det intressanta bygget från starten vid Lidingö till utbogsringen till Grundkallen. I nummer 15 testar vi den första 59:an på bilfronten. Gå inte miste om numret som utkommer den 31:a juli!

OMSLAGSBILDEN

Lance Reventlow, Barbara Huttons son, använder familjeförmögenheten till sin stora hobby: Bilar. Han har nu låtit bygga en vagn som skall försvara de amerikanska färgerna på de kontinentala tävlingsbanorna. Bilden visar prototypen. Se även sidan 19. Foto: Griff Borgeson.

TRETORN

härliga sport- och
fritidsskor med
suverän passform



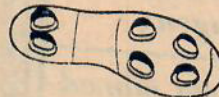
CAMPOS

— ny präktig allroundsko för sommarens friluftsliv. Den är slitstark, käck och klämmig och kostar inte mer än mellan 7:75 och 11:25. (riktpriser för nr 25—46).



FORWARD

— låg, svart fotbollskänga i brasse-stil med kraftig galschering och tåförstärkning samt insula av svampgummi, som ökar fotens trivsel — en bra fotbollskänga för bara kr 12:50—15:75 (riktpriser för nr 31—46).



DRIBBLER

— lätt och smidig sportkänga för bollspel, camping eller friluftsliv över huvud taget. Kr 8:75—13:— (riktpriser för nr 25—46).

TRETORN sport- och skoaffärer
finns i sport- och skoaffärer
landet runt.



HELSINGBORGS GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAG TRETORN
HÅLSINGBORG

Easy Glitter

- snabbvaxet

som sitter!

SENASTE NYTT

i modernt
modellflyg

Den nya utökade upplagan av katalog nr 12 bjuder på tidernas rekordsortering av det bästa i modellflyg, båtar, motorer, radio och tillbehör. Den stora katalogen finns hos modellhandlaren eller rekryteras direkt från



SVEN E. TRUEDSSON
Modellflygindustri, Malmö.

Katalogen kostar kr 1:25 i frimärken
Var god sänd mig: ... st. katalog nr 12. 1:25 i
frim. bifogas.

Namn:

Adress:

Postadress: TV 14-58

TRELLEBORG

Pumpa mopeden
EN gång
per säsong
...det räcker

airtight EXTRA — den "pumpfria"
mopedslangen

MOPED — det svarta moped-
däcket av bilgummi

— det säkraste att åka på!



NU
utkommen!

Försäkra Er om
ett exemplar
— upplagan är
begränsad!

albumet

Fotbolls-VM

i Sverige sommaren 1958

— århundradets största svenska idrottsevenemang med världens 16 främsta fotbollsnationer samlade till oförglömligt färgstarka uppgörelser i 12 svenska städer.

En bokfilm med alla stjärnor, matcher och resultat samlade. Ett album som skriver idrotts historia och bevarar minnena av den oförglömliga sommaren 1958 — VM-sommaren. Albumet redigerat av de välkända sportjournalisterna *Ture Nilsson, Rolf Blomquist och Kerj Jansson.*

Albumet Fotbolls-VM säljs av bokhandeln
tidningsförsäljare och Pressbyråns kiosker.

Pris kr
6.50



GRAHAM BERG i



Trafik Vimlet

LIVSFARLIGT MOTORINTRESSE

På vägen mellan Örby och Älvsjö körde vi en sommarkväll och höll cirka 45 km/tim. Så inträffade vad som ofta inträffar dessa dagar: en mopedist brakade om med minst 55 fartkilometer genom en kurva och strök förbi vår högra framflygel. En lätt tryckning på fotbromsen i vår bil räddade mopedisten från att fastna på flygeln.

Trimmade mopeder vimlar det av i trafiken. Den tillåtna hastigheten på 30 km/tim. är sannerligen inte tilltalande bland motorintresserade ungdomar.

Vi fick tillfälle att växla några ord med mopedisten, som omtalas i ingressen. Han stannade i närheten av kabelverket. Pojken såg prydlig ut och var kultiverad i språket, när vi vänligt frågade honom om mopeden och dess fartmöjligheter.

— Det är inte min moppe, den tillhör en kamrat. Jag har fått låna den. Jo, nog vet jag att jag kört för fort, men Kennet har trimmat åket. Men nu ska jag köra lugnare, betonade ynglingen i 16-årsåldern och fräste i väg. Kanske var det meningen att verka som en s. k. rivstart.

Polisen meddelar med jämna mellanrum att verkställda razzior lämnar nedslående resultat. D. v. s. att topptrimmade modeper utgör en allvarlig trafikfara.

Aven om man förstår de ungas intresse för att få mopeden att rulla fortare än vad som är tillåtet, är det verkligen på sin plats att rikta några allvarliga ord till motorintresserade, speciellt då mopedsläktet.

Med farter uppåt 50—70 km/tim på mopeder med underdimensionerade bromsar, kan färden sluta praktiskt taget hur illa som helst.

Mopeden är ett utomordentligt fortskaffningsmedel. Och hur nyttigt för alla dem som inte har möjlighet att färdas med kollektiva trafikmedel till sina jobb ute på åkrar och i skogar. För att nu inte förbigå mopedens lämplighet att ta sig ut i naturen för en välbehövlig rekreation.

Avsikten med detta lilla påpekande är inte att fördöma det motorintresse, som spirar och ofta slår ut i full blom.

Tiden är emellertid inne för att stävja ofoget med trimmade mopeder. Trafikolycksfallsavdelningarna på våra sjukhus är överfulla, och bland patienterna finns ett stort antal mopedister och medförare.

I regel saknar de fartpigga skyddshjälm, och förs till sjukhus med svåra huvudskador.

Vi har då och då besökt Södersjukhuset, dit så många trafikoffer förs efter »onödiga» olyckor. Vi har därvid fått möjlighet att växla några ord med offren, som inte nog kan varna övriga trafikanter för onödigt höga farter och betonar allvarligt vikten av det personliga skyddet. Bl. a. med skyddshjälm. Otaliga exempel finns från olyckor, då ett huvudskydd räddat livhanken på förare av och passagerare på tvåhjulningar.

Inte vill vi bromsa motorintresset bland de yngre. Men vi är angelägna främhålla vikten av att bruka mopeden i den form, den levereras från fabriken. Det sägs, att vissa mopeder går betydligt fortare än vad som är tillåtet redan vid leveransen, ett påstående som kanske inte håller vid kontroll. En del motorbitna grabbar och flickor söker försvara sig med ett dylikt påstående.



Mopeden blir livsfarlig om den trimmas för högre fart än tillåtna 30 km/t. Många »onödiga» olyckor inträffar just med trimmade mopeder, vars bromsar inte är dimensionerade för högre hastighet än den tillåtna

TEKNIKENS VARLD 14/5



Hercules stordåd



Den mäktiga 4-motoriga Lockheed HERCULES – Amerikas första fraktflygplan byggt för reaåldern – erbjuder möjligheter till smidig och snabb fraktbehandling som inget annat plan kan ge. Tryck på en knapp och HERCULES hydrauliskt manövrerade stjärtport glider ner till lasthöjd och lämnar efter sig en lastlucka som mäter 2,75 ggr 3 meter. På några sekunder fäster personalen en vinsch-kabel till färdiglastade, tandemkopplade glidbäddar på lastbryggan. Tryck på nästa knapp och 16 000 kg frakt glider in i HERCULES – på bara 40 sekunder!

Efter starten stiger HERCULES 745 meter i minuten med full last och marschfarten är 565 km i timmen. Den propellerrea-drivna jätten landar och stannar på endast 460 meter – sparar extra minuter dyrbar tid. Den är lättmanövrerad även på marken och kommer snabbt till lossningsplatsen. Fäst vinsch-kabeln, tryck på knappen – och ut glider hela 16-tonslasten på 40 sekunder.

PROPELLERREA-JÄTTE SLUKAR 16000 KG PÅ 40 SEKUNDER



Det helmekaniska lastnings/lossnings-systemet, som endast Lockheed HERCULES har, möjliggör 40% besparing av den arbetskraft som krävs för att förbereda och lasta flygfrakten. Med inte mindre än 90% reduceras tiden för markuppehållet, lossning och lastning kan klaras av på några minuter i stället för några timmar.

Lockheed means leadership

Lockheed Aircraft Corporation, GEORGIA DIVISION, Marietta, Georgia | USA

Electra



Ger de prestanda som utlovats

Alla löften infriade – eller överträffade

Bevisat goda landningsegenskaper

Provflygningarna bevisar att Electras landningsegenskaper mer än motsvarar utfästelserna. I själva verket har Electra upprepade gånger använt endast 750 meter av landningsbanan.

Möter passagerarnas krav på komfort

"Bält-fri" flygresor – På en 560 km lång flygsträcka använder Electra endast 15 minuter för stigning, landning och taxning.....55 minuter är bekväm flygtid på marschhöjd.

Smidighet över/under dåligt väder – Electra ger passagerarkomfort tack vare att den kan välja lämpligaste flyghöjden mellan 1.500 och 7.500 meter med mindre än 1 % fartskillnad.

MINUTIÖST UTPROVADE MOTORER

Electras 4 General Motors Allison prop-jet motorer kommer att ha samlat totalt 350.000 provtimmar på marken och i luften innan de går i flygbolagstjänst i höst.....ett av de mest omfattande testprogram en motorinstallation någonsin genomgått.

BYGGD FÖR LÅGA UNDERHÅLLSKOSTNADER

Electra har viktigare delar grupperade i centrala serviceområden i manshöjd. Många utbytbara enheter som snabbt kan installeras reducerar tiden för förseningar, markuppehållstid och kostnader.

Flyg



id provflygningarna

GARANTERAT LÅGA DRIFTSKOSTNADER

Realistiska lastfaktorer – T. o. m. på "glestrafikerade" linjer ger Electra med 88 passagerarplatser möjlighet till vinst. Med 50% beläggning för att flygningen skall gå utan förlust behöver Electra endast 44 passagerare, medan turbojetplanen med 120 platser kräver 60 eller flera.

Ekonomiska motorer – Electras prop-jet-motorer ger flera hästkrafter per bränsle-krona.

Låg bränsleförbrukning – På en typisk 500 kms flygsträcka kan Electra flyga på valfri höjd mellan 1.500 och 7.500 meter med bara 2% variation i driftskostnaderna.

Fullständigt stöd från tillverkaren

De flygbolag som köpt Electra får *fullständigt* driftstekniskt stöd när planen kommit i tjänst – däri ingår perfekt reservdelservice, världsomfattande markttjänst, hjälp med mark- och flygutbildning, speciella introduktionsgrupper och värdefullt stöd av annat slag.

Köpt av:

*Aeronaves de Mexico • American Airlines
Ansett/ANA of Australia • Braniff Airways
Cathay-Pacific Airways • Eastern Air Lines
Garuda Indonesian Airways
KLM Royal Dutch Airlines • National Airlines
PSA—Pacific Southwest Airlines
Western Airlines*



LOCKHEED ELECTRA

Reaålderns finaste trafikflygplan för kort- och medeldistanserna – byggd för att ge maximalt utbyte av varje öre den kostar i drift.

LOCKHEED AIRCRAFT CORP., BURBANK, CALIFORNIA/USA

A.C.I.

Nu viktigare än någonsin för Er bil!

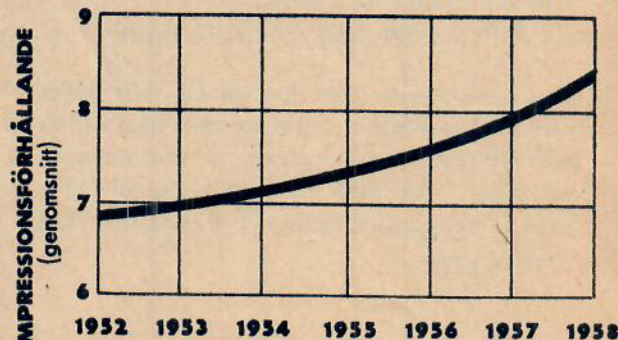
I de moderna, högkomprimerade motorerna har konstruktörerna på ett enastående sätt lyckats förena toppeffekt med god bränsle-ekonomi. Det är en upplevelse att köra en bil med en sådan motor.

Vet Ni att A. C. I. — tändningskontrolltillsatsen som bara finns i Shell-bensinen — är en av de förutsättningar som gjort det möjligt att störningsfritt köra motorer med dagens höga kompression. Det är nämligen så, att ju högre kompression, dess större risk för glödtändning och tändstiftskrångel genom skadliga avsättningar i förbränningsrum och på tändstift. A. C. I. oskadliggör dessa avsättningar och ger full motoreffekt. Inte förrän Shell upptäckte och lanserade A. C. I. kunde man riktigt utnyttja den högre kompressionens fördelar. Därför behöver Er bil Shell-bensin med A. C. I. Fyll tanken hos Shell i dag!

Bilar går bättre på Shell
— ensam om A.C.I.



Sv. pat. nr 135366



Den här kurvan visar hur kompressionsförhållandet ökar inom bilproduktionen i hela världen.



Att vara en av Sveriges effektivaste trafikpostlar torde vara ansträngande men samtidigt både givande och intressant. Är man dessutom mannen bakom tävlingen Sveriges motorkvinnor, och chef för M:s trafiksäkerhetsavdelning, förstår man mycket väl att sekreterare Harry Rådö i Motormännens Riksförbund syns ofta i trafikvimlet. Här nedan behandlar han en högaktuell fråga: trafiken i en storstad, dess övervakning och dirigerings.

Harry Rådö:

BOT MOT BILKAOS

Trafiksäkerhetsproblemet har under de senaste åren blivit verkligt glädjande uppmärksammat. Inom trafikvärlden finns otaliga problem att lösa och en rad organisationer, myndigheter och privatpersoner — ofta utan ekonomiskt bistånd från annat håll — svarar för insatser av största betydelse i kampen mot trafikdöden.

Ingen tvekan kan råda om att intensifierad upplysning, propaganda och forskning erfordras för att trafikanterna skall inse vikten av det personliga skyddet. Av lika stor betydelse är att vi får vägar och gator anpassade efter dagens krav. De dåliga vägarnas andel i olycksstatistiken är ovädersäglig. I städer och tätorter är lämpliga trafikleder (genomfartsgator) av största betydelse. Utan överdrift kan man dock påstå att ett stort antal städer aldrig kan få idealiska trafikförhållanden. Det är därför av största vikt att man på sådana platser gör det bästa möjliga av situationen. Trafikdirigeringen har oerhört stor betydelse i detta sammanhang. Spårbundna fordon dirigeras delvis redan med hjälp av tekniska medel och för den övriga trafiken ovan jord är tiden absolut inne att ställa teknikens alla resurser till de trafikövervakande organens förfogande.

Vad huvudstaden beträffar finns det plats för hur många idéer som helst för att lösa svårigheterna. Men framför allt finns det plats för ett större antal trafikpoliser. Faktum är att stockholmstrafiken av i dag lider svårt av brist på poliser.

Trafiksignaler på livligt trafikerade platser i Stockholm och på infartsvägarna från sovstäderna har en stor uppgift att fylla genom att rättvist fördela trafiken. Visst knorras det emellanåt över signalanläggningarna, särskilt när de är i funktion då ingen eller ringa trafik råder. Signalerna har dock ibland stor betydelse även nattetid. Genom signaleringen förhindras alltför hård körning i vissa korsningar och dessutom kan många s. k.

oförklarliga olyckor undvikas. Det röda stoppljuset gör i det avseendet samma nytta som en stoppskylt.

Fordonstyrda signaler finns på vissa avsnitt. Stadens struktur medger dock inte genomförandet av den s. k. gröna vägen, d. v. s. drömmen om att kunna köra rätt genom staden på grönt ljus i en fart av 40—45 km/t. Den korsande trafiken måste självfallet ges möjlighet att passera. I Paris har man däremot lyckats bra med »gröna vägen». I polishuset där finns stora kartor över de gator som ingår i området och vars trafik kan dirigeras antingen av polismän i korsningarna eller centralt från polishuset. I Stockholm torde systemet dock aldrig kunna kopieras. Därför måste trafikpolisen där erhålla andra hjälpmedel.

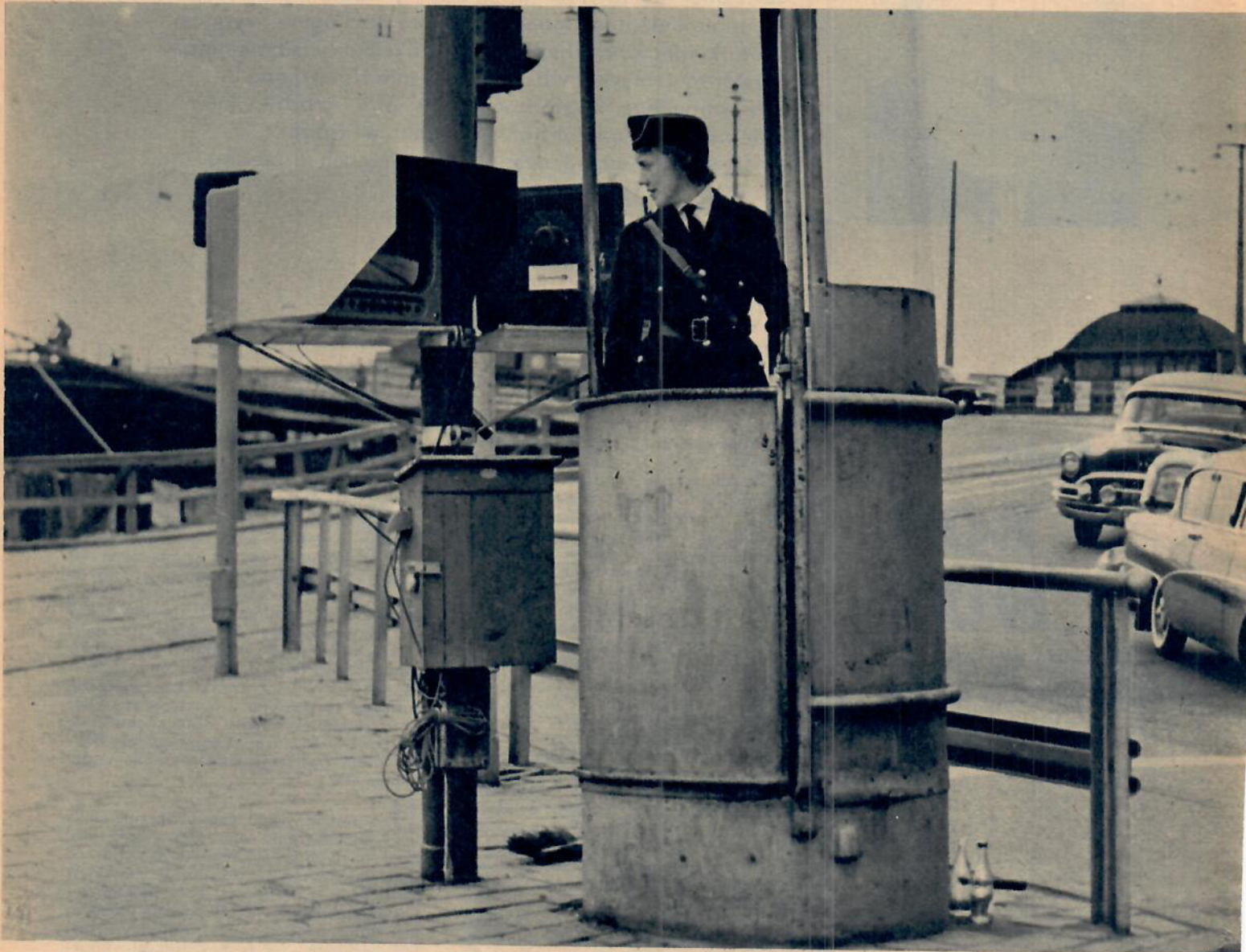
Det försök med trafikdirigering med televisionens hjälp som arrangerats med bl. a. medverkan av Teknikens Värld och som presenteras på sid. 10—13 gav klart besked om televisionens stora möjligheter i sammanhanget. Trafikpolisen behöver inte famla i mörker när trafiktelevisionen blir verklighet på de besvärligaste knutpunkterna. Tack vare televisionen kan han se hur det ser ut på de trafiktäta tillfartsvägarna. Läger man därtill en snabb mc-polis som kan konstet att leda trafiken torde framtidens trafikbild se helt annorlunda ut än dagens.

Behovet av Trafik-TV är stort. Anslagsfrågan är ett problem men det har vi ingen anledning att beröra i det här sammanhanget. Det är emellertid nödvändigt att trafikpolisen får större tekniska resurser. Trafiktelevisionen har med framgång använts i bl. a. Tyskland, England och USA. Vi i Sverige bör ta lärdom av de utländska erfarenheterna. Vägen till säkrare trafik går via bättre trafikleder, effektivare och bättre rustad trafikpolis och sist men inte minst via trafiktelevisionen.

Harry Rådö



17—30 JULI 1958



Trafikkonstapel Gunnel Eriksson, som posterade vid Tegelbacken, ser via televisionsskärmen »rätt igen» Tegelbacksviadukten och kommande trafik.



Just så här såg trafikpolisen vid Tegelbacken den trafik som kom från Kungsholmen. Utan televisionens hjälp är det uteslutet att se något av denna trafik från poliskuren. Utomordentligt värdefullt, sade expertisen.



De sakkunniga var ense om att trafikövervakning med television är framtidens modell. Systemet öppnar oanade perspektiv och med hjälp av ljussignaler lotsas trafikströmmarna genom de besvärligaste knutpunkterna.

TRAFIK-TV KLARAR KÖERNA

Trafik-televisionen har framtiden för sig. USA och England praktiserar med framgång denna form av trafikövervakning och dirigerering. I en stad som bl. a. Stockholm, där »gröna vägen» i någon större utsträckning inte kommer att återfinnas, blir televisionen med all säkerhet räddningsplankan. Teknikens Värld redovisar specialprov, utförda i Stockholm.

Av GRAHAM BERG Foto: Göran Andrén

VÄND!

Folks nyfikenhet på televisionen tilltar i styrka för varje dag som går. Vi sysslar inte med skildringar från det nyligen genomförda VM i fotboll, men vi kan givetvis inte undgå att konstatera, att läderkulan på flera håll stimulerade till väckt intresse för television. Och när så publiken plötsligt finner att televisionskameror står på en bro mitt i Stockholm, att en trafikpolis via en televisionsskärm kan följa trafikutvecklingen från en plats, som »dirigenten» inte har den ringaste chans att se under »normala» förhållanden, är det självklart att åskådarna finner det rätt så sensationellt. Med andra ord: trafikövervakning och -dirigering med televisionen är effektivt.

Man kan utan överdrift fastställa, att de prov som ägt rum i Stockholm, närmare bestämt vid viadukten över järnvägen vid Tegelbacken, blev utomordentligt lyckade. Det var Teknikens Värld som i intimt samarbete med Bergengrens TV, Städernas vakt, trafikpolisen, gatukontoret och Motormännens Riksförbund, M, gick i bräsch för försöket. Teknikens Värld ber att i detta sammanhang få rikta ett varmt tack till medarrangörerna, som med värdefull apparatur och sakkunniga medarbetare gav intresserade parter en klar blick över de möjligheter som televisionen erbjuder i detta sammanhang.

TRAFIKTELEVISIONEN HAR FRAMTIDEN FÖR SIG

Efter de experiment, som ägt rum i Stockholm och på andra håll, torde en sak stå klar: televisionen kan bli — eller rättare sagt: blir — en räddningsplanka för storstäderna och dess intensiva trafik, som på vissa platser går trafikanter och myndigheter på nerverna. Oanade perspektiv öppnar sig här för en av de största och effektivaste trafikoperationer, som över huvud taget kan tänkas bli genomförda.

Det främsta instrumentet för »trafikkirurgerna» blir — på sidan om bredare gator och ljussignaler — utan tvivel televisionen.

PÅ BAR GÄRNING

Världen är så stor, så stor, men bilisten kan bli så liten. När vi stod i sällskap med bl. a. trafikpolisintendent Nils Alm, M-sekr. Harry Rådö, disp. Lennart Ahnberg från Bergengrens television, ingenjör Eric Ingman i Städernas vakt och civilingenjör Gunnar Berglöf från gatukontoret fick vi på televisionsskärmen se en bekant bil (ägaren är en mycket känd stockholmare). Vagnen framfördes minst sagt busfräckt över viadukten, körfiler växledes synnerligen slarvigt.

Innan dessa rader med bilar kom över viadukten till Tegelbacken kunde trafikpolisen — tack vare televisionsrutan — få kontroll över strömmen

TV-KAMERAN



Pilen visar televisionskamerans placering på Tegelbacksviadukten. Från trafikpolisens plats är det omöjligt att se den från Kungsholmen kommande trafiken...

...men kameran fångade upp trafiksituationen och förmedlade bilden till televisionskärmen och polisen dirigerade trafiken därefter.

Vi stannade den kände bilisten helt privat och fick en liten pratstund med honom: Vi frågade stillsamt:

— Det var väl du som körde över viadukten från Kungsholmen hit till Tegelbacken?

— Jovisst, var det något särskilt kanske?

— Du kastade bilen från vänster fil till höger, från höger till vänster och så till höger igen. Ett handlingssätt som med fog kan kallas trafikfarligt.

— Du förstår, jag hade bråttom. Men jag lovar, att jag såg mig för.

När vederbörande fick vetskap om att vi på televisionskärmen hade sett hans framfart, sade den »avslöjade»:

— A, förlåt, nu fick jag mig en läxa. Jag skall bättra mig. Det lovar jag.

Så gled en av stadens snyggaste sportvagnar sakta upp mot Drottninggatan... Föraren hade tagits på bar gärning med att trafiksynda. Trafiktelevisionen gav här

ett exempel på trafikslarv. Och mycket slarv förekommer i trafiken — ofta värdeslöst uppträdande — som trafikpolisen med sina begränsade resurser inte har en aning om, allra minst att se med egna ögon och snabbt kunna ingripa mot personer, som sätter andras och eget liv i fara.

DET ÄR VÅRT PENGARNA

Televisionsbevakning av trafiken är aktuell på flera platser i Stockholm. Bl. a. S:t Eriksplan och korsningarna däromkring. Trafikstråken vid S:t Eriksplan, Torggatan, S:t Eriksgatan och Karlbergsvägen börjar anta formen av internationell trafikcirkus.

Att bevakning av trafiken via televisionen är värt mer än vad det kostar, är odiskutabelt.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera: att televisionsbevakningen är avgjort en fördel för polisen:

att systemet skänker trafikanterna —

de trafiklaglydiga — en viss trygghetskänsla;

att vissa trafikantkategorier måhända uppför sig hyggligare på televisionsbevakade sträckor än annorstädes;

att en rad trafikknutpunkter med televisionens hjälp kan kontrolleras och trafikdirigerarna får stora möjligheter att se det hela i stort och på så sätt kan de få trafiken att flyta jämnare än vad förhållandet är för närvarande;

att vid eventuella olyckor — där televisionsbevakning äger rum — de skadade snabbare kan komma under vård genom att ambulans(er) kan kallas på sekunden efter det en olycka inträffat.

att de utländska erfarenheterna vad trafikbevakning med television beträffar bör ge oss svenskar vissa lärdomar;

att tiden är inne för erforderliga anslag till televisionsbevakning av svensk rekordtrafik av i dag — på platser där »gröna vägen» inte blir en realitet.

VAD SÄGER ALLMÄNHETEN?



JOHN SODERMAN, MICH., USA

— Man blir överraskad av den svenska trafikens omfattning. Ta trafiktelevisionen på allvar! Den har slagit väl ut i Amerika.



GÖSTA ADOLFSSON, taxiförare

— Bygg broar och genomfartsleder, komplettera med televisionsbevakning så kanske trivsämheten kommer tillbaka i trafiken.



KRISTER GREEN, mc-förare

— Televisionsbevakning av trafiken bör göra susen. Det förefaller som om trafikpolisen nu famlar i mörker här och där...



OLOF ENEMAN, cyklist

— Visst är trafiken besvärligare än 1914, då jag började cykla. Enkelrikta mera och trafiktelevision är nog bäst...



HERBERT RAMSTRÖM, lastbilsförare

— Utan tvivel blir televisionsbevakning av trafiken en avsevärd förbättring. Obehaglig känsla? Tväriom! Det måste bli effektivt.



INGVAR BERGENGREN, direktör, bilman

— Jättetrafiken kräver resurser för trafikpolisen och televisionen torde få stor betydelse. Vi måste slå vakt om framkomligheten i trafiken.





BILLIGT MED SPILL

Det är dags för oljeförbrukarna att frigöra sig från oljebolagens reklamklyschor och andra fördomar och tänka om i fråga om spilloljeraffineringen. Vi har inte råd att elda upp spilloljan.

Av LARS ROSENGREN Foto: ÅKE BORGLUND

Smörjoljepriset är inget som ger en Svanlig privatbilist mardrömmar. I de flesta fall stannar oljekostnaderna vid några procent av de totala kostnaderna för bilen. Alltså knappast något som kan påverka hans nattsömn. Skulle han trots allt vakna med den vansinniga föreställningen att han vid varje oljebyte hållt bort flera liter fullgod motorolja eller att kunden efter honom vid macken fått tråget fyllt för mindre än halva det pris han själv betalat och dessutom med en drömolja som i många avseenden var bättre än den han själv fyllt på skulle han säkert ansett sig utsatt för mardrömmar. Eventuellt skulle han då lova sig själv att aldrig mer sätta i sig rökt ål sent på kvällen eller något liknande.

Det han i så fall tyckt sig uppleva under sömnen var emellertid varken vansinniga föreställningar eller mardrömmar. Om ålen haft något med saken att göra hade den tvärtom gjort honom till sann-

VÄND!



Mannen på bilden heter Wilhelm Dahlqvist och han är Sveriges störste oljeleverantör. 3 miljoner liter smörjolja producerar han årligen med den

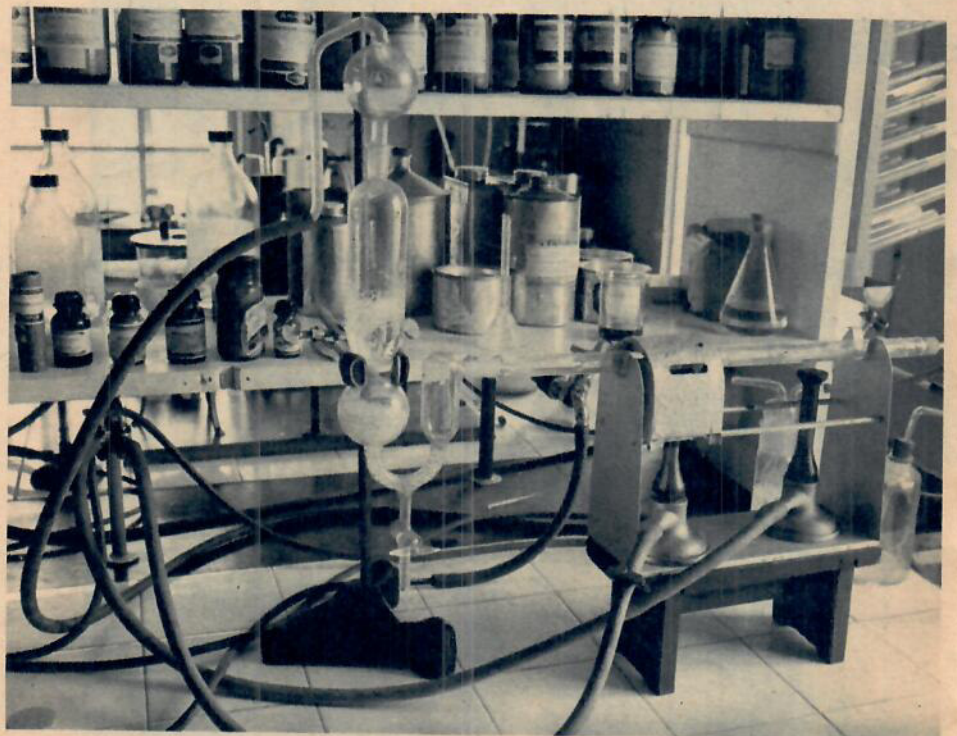
oansenliga fabriken i bakgrunden. Han och fabriken är av stor betydelse både för vår ekonomi och beredskap men en nagel i ögat på oljebolagen.

drömmare. Faktum är nämligen att det vi vanligen kallar för spillolja och betraktar som tämligen värdelöst — möjligen användbart i värmepannan om man vill riskera att smutsa brännaren — i själva verket till 70 procent består av prima olja. Ytterligare ett faktum är att man kan få denna spillolja utbytt mot hundraprocentigt förstklassig olja för den blygsamma kostnaden av 75 öre per liter. Skandinaviska oljecentralen heter företaget där drömmen blir verklighet.

3 MILJONER LITER PER ÅR

Fabriken ser ganska oansenlig ut där den ligger alldeles intill Riksettan i Stillefors omedelbart söder om Jönköping. Ingen anar att bakom den murriga fasaden döljer sig Sveriges största oljeleverantör. 3 miljoner liter omräffinerad spillolja levererar man årligen till sina kunder och det är mer än något annat oljebolags försäljning av motorolja och ungefär 3 procent av Sveriges totala oljeförbrukning.

Vad som gör Skandinaviska oljecentralens produkt fullt jämförbar med ny olja är att där sker en fullständig raffinering medan vanliga oljereningscentraler nöjer sig med destillation och mekanisk rening. För den som önskar en HD-olja tillhandahåller företaget raffinerad spillolja tillsatt med exakt samma och proportionsriktiga additiver som andra bolag använder.



Den omräffinerade spilloljan kollas med närmare 20-talet olika analyser från spec.-vikt-bestämning till flampunkts- och sligh-tal-mätningar. Här kollas att askhalten är den riktiga, dvs. ingen.

Den inkommande spilloljan passerar först ett förhållandevis grovmaskigt nät där trassel, muttrar, döda råttor och andra grova föroreningar avskils. Sedan oljan genom uppvärmning befriats från alla vattenföroreningar pumpas den till lagringscisterner. Allt automatiskt.

SYRA GÖR SUSEN

Från lagringscisternerna förs oljan till en rad agitatorer där svavelsyreraffineringen sker. Under svavelsyrans inverkan omvandlas tillsatsmedel och en lång rad föroreningar till olika produkter som sjunker till botten som s. k. syraslam. Syraslammet avskils och den återstående raffinerade oljan neutraliseras med s. k. blekjord, en aluminiumförening, vid hög temperatur samtidigt som oljan destilleras. Temperaturen som för att undvika krackning måste hållas under en viss kritisk punkt kontrolleras och regleras automatiskt. Som toppfraktion erhålles bensin och fotogen, mellanfraktionen är spindelolja och i botten erhålles ett smörjoljekoncentrat vars viskositet kan regleras med hjälp av destillationstemperaturen.

Sedan oljan avkylts passerar den s. k. filterpressar där blekjorden avskils med de föroreningar den upptagit. Ny blekjord tillsättes denna gång utan uppvärmning och oljan får passera ytterligare filterpressar där den sist tillsatta jorden avskils. Under behandlingens gång har den från början svartta spilloljan gradvis renats och ändrat färg och när den kommer ut ur de sista pressarna är den citrongul med en grönaktig fluorescens och är klar att levereras till kunderna.

INVÄNDNINGAR

— Allt det där låter nog bra, säger nu den kritiske oljekonsumenten, men ingen

skall kunna slå i mej att det där renade oljesurrogatet är lika bra som den märkesolja jag köper i macken. Den är selektivraffinerad och något sådant kan man inte göra på en liten fabrik i Småland. Den har rätt SAE-tal och så har den klarat både Chevrolet- och Caterpillarprov som vart och ett kostar tiotusentals kronor. Sådana garantier kan ingen spilloljefirma erbjuda. Dessutom är ju den omraffinerade oljan en blandning av en massa olika oljemärken och det vet man ju att man inte får blanda olika oljor. Förresten säger ju sunda förnuftet att en begagnad olja aldrig kan vara lika bra som en ny.

Men i så fall har nog sunda förnuftet fel och är mer påverkat av de stora oljebolagens propaganda än av fakta. Smörjoljor består av blandningar av hundratal olika kolväteföreningar. En del av dessa är föga oxidationsbeständiga, de förstörs ganska snart i motorn och bildar föroreningar. Men de värdefulla, oxidationsbeständiga kolvätena finns opåverkade kvar i spilloljan och kan användas på nytt efter raffineringen. Då har man blivit kvitt de »svagaste» kolvätena och har fått en oxidationsbeständigare och följaktligen bättre olja än man hade från början.

Vad selektivraffineringen beträffar är dess uppgift att från råoljan avskilja vissa icke önskvärda kolväten. All motorolja som numera säljs i Sverige har genomgått sådan raffinering, alltså även spilloljan. Att än en gång selektivraffinera den vore följaktligen meningslöst.

VIDSKEPELSE

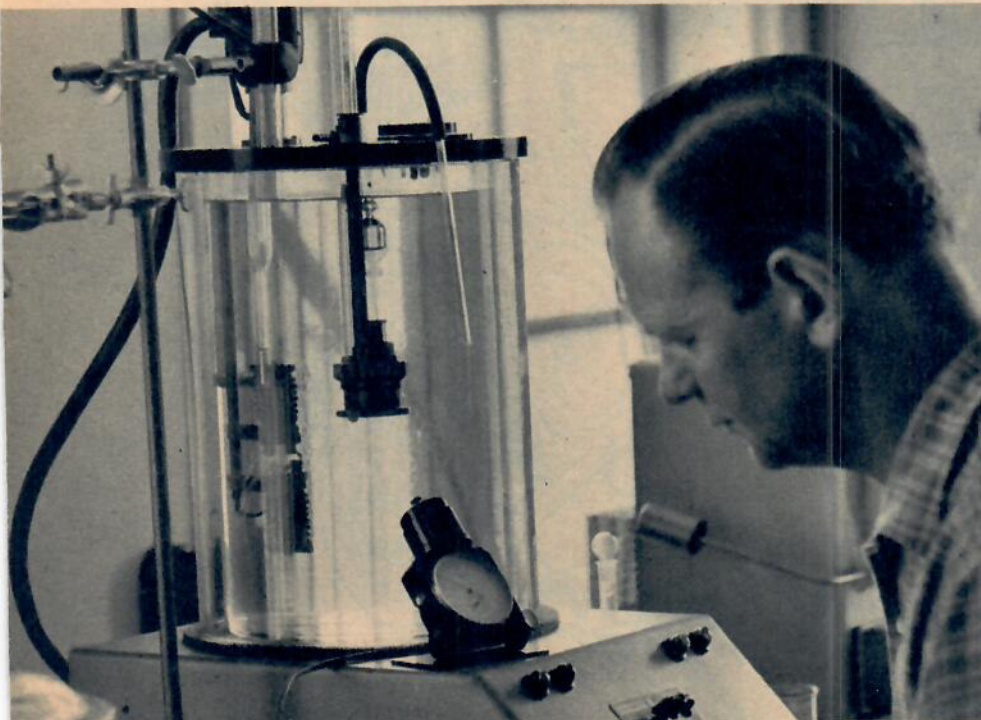
Sen har vi det där med blandningen. Den invändningen måste nog i dagens läge avfärdas som rena vidskepseln.

Atlantpaktens oljeexperter fordrar nämligen att varje olja som godkänns för användning inom paktens skall kunna blandas med vilken som helst annan godkänd olja inom samma användningsområde. Den oljetillverkare är nog inte född som vill utsätta sin produkt för en så mäktig organisations bannstråle.

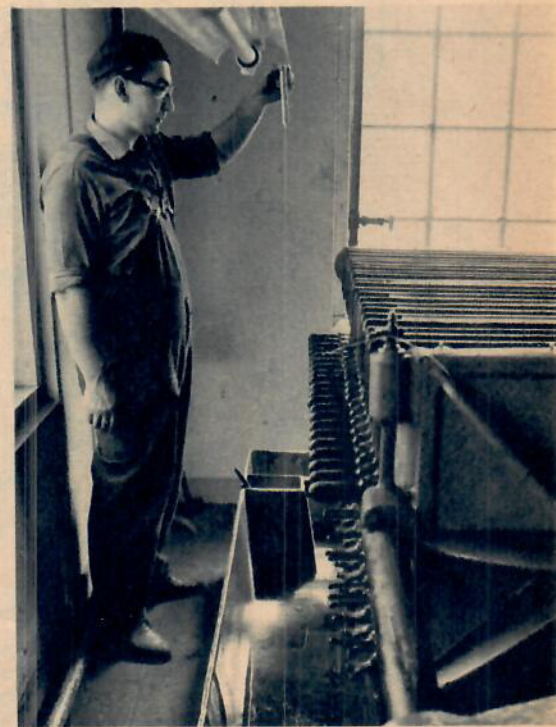
Så har vi slutligen SAE-talet, dom dyrbara proven och de garantier de eventuellt kan innebära. Även omraffinerad olja förses med SAE-beteckning, men den är bara ett — ganska grovt — mått på oljans viskositet. Den säger inte, som en fast rotad vanföreställning vill göra gällande, något om oljans kvalitet. Chevrolet- och Caterpillar-proven däremot är motorprov som utförs på HD-oljor enligt vissa normer, för att man skall få en jämförelse och en fast gradering mellan de olika typerna: vanlig HD-olja, HD-olja serie 2 och serie 3, vilka annars huvudsakligen skiljer sig genom olika mängd tillsatsmedel. Normerna innefattar ett prov i en viss chevroletmotor där lagerslitningen iakttas och ger ett mått på oxidationsbeständigheten, och ett annat prov i en caterpillarmotor där kolbeläggningen undersöks och oljans förmåga att motverka koks bildning fastställs. Även den omraffinerade oljan har klarat sådana prov.

EXPERTERNA OENIGA

I samband med denna artikel har Teknikens Värld tagit kontakt med en rad oljeexperter både bland motortillverkare, oljeproducenter och konsumenter, representanter för statliga verk, både civila och militära lika väl som privata företag, kunder till Skandinaviska oljecentralen såväl som sådana som inte använder omraffinerad spillolja. (Forts. på sid. 38)



Vid viskositetsmätningarna är oljan nedsänkt i ett bad som håller temperaturen konstant. Den olja som skall undersökas sjunker sakta ut ur ett rör och ur sjunkhastigheten beräknas viskositeten.

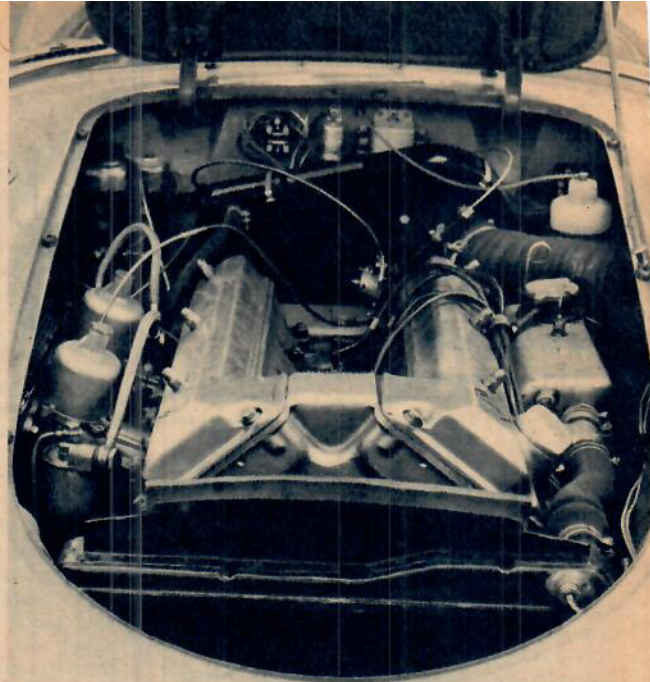


Laboratoriechefen Wilhelm Greve tar »ögonmått» på oljekvaliteten efter den sista pressningen.

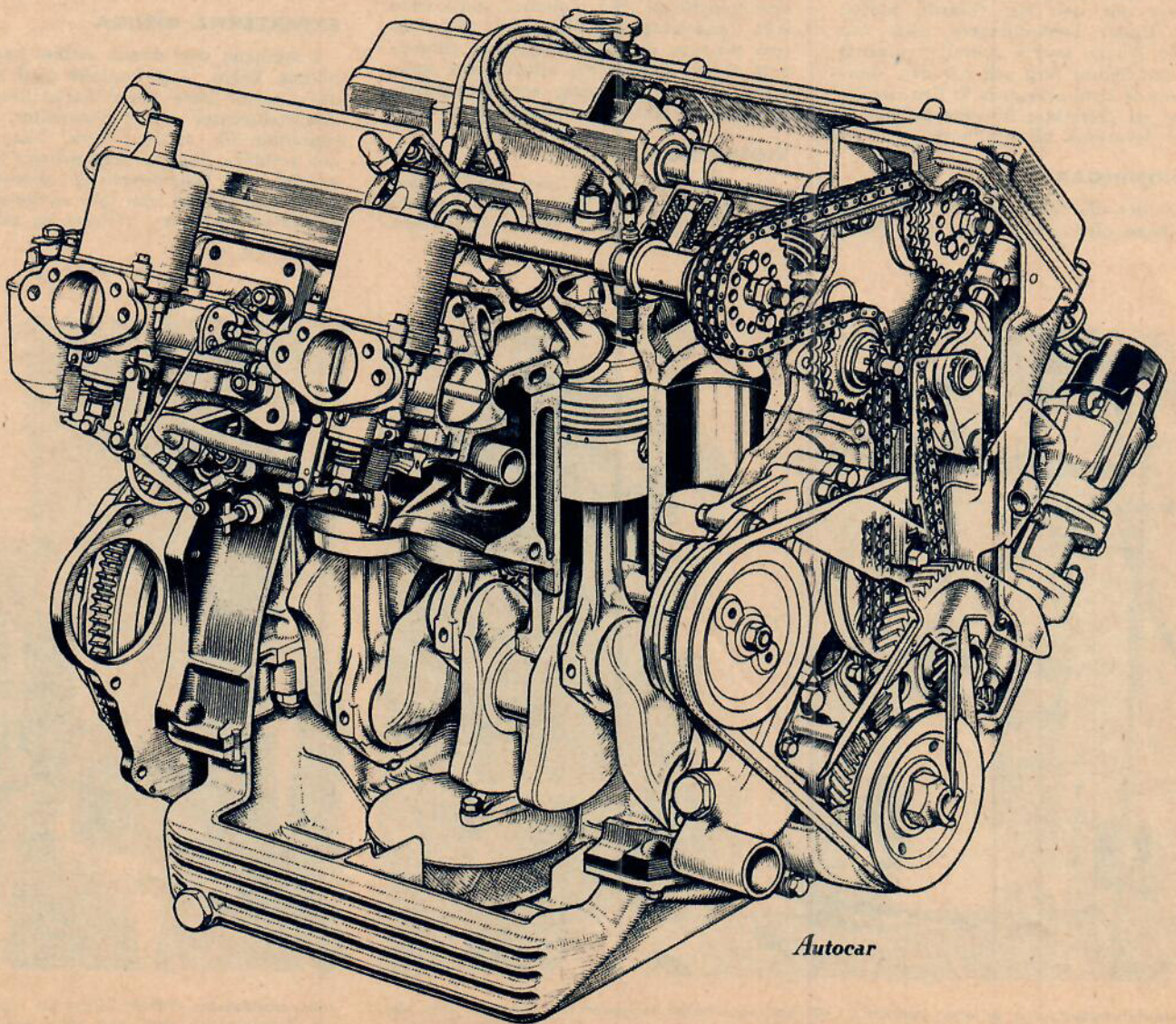
NYTT UNDER HUVEN

MG kommer åter att visa framfötterna på tävlingsbanorna. En ny motor i samband med effektiva skivbromsar runt om är det som skall göra det. Teknikens Världs ut-sände har tittat närmare på sportvagnssensationen.

Av BENGT-O. ALLSKOG Teckning: The Autocar, London.



MG har fått ytterligare en modell där nyheterna är dolda under karossen. Vad sägs om den överraskningen under motorhuven.



Autocar



Röntgenteckningen visar den nya motorn med dubbla överliggande kamaxlar. Den ger hela 108 hästar vid 6.700 varv. Observera kylflänsarna

på oljeträget. Fotot ovan visar att de yttre ändringarna är så gott som obefinliga om man undantar hjulen med centrallås som Dunlop ritade.

Abingdon i juli.

Staden Abingdon utanför Oxford ser inte mycket ut för världen men namnet har sedan länge varit förknippat med sportvagnar. Den lilla hörna i Morris Garage Ltd i Oxford som 1923 var tillhåll för sportfantasterna har vuxit betydligt. »Hörnan» hade framgångar redan från början med sin hemsnickrade Morris Garage Super Sport. Bilen vann London — Lands End Trial, tog hem en guldmedalj som gjorde byggarna till sig av glädje så till den milda grad att M. G. Car Company bildades ett par år framåt. Efter en tid blev stugan för trång och fabriken flyttades ut på landet till Abingdon vars namn nu fick ett förklarad skimmer över sig hos sportvagnsentusiasterna.

Bilarna från MG gjorde rent hus på tävlingsbanorna ända fram till 1935 då tävlingsbutiken officiellt klappade igen porten. 1955 öppnades den på glänt ett tag och åskådarna på Le Mans fick se ett par strömlinjeformade MG-vagnar. Modeller som sedan var urtypen för MGA och definitivt bröt mot den klassiska kantigheten. MGA med sin enkla och robusta motor visade sig vara ett välkommet trimningsobjekt för de tävlingssugna men konkurrensen från bl. a. Porsche gjorde att dess insatser på tävlingsbanorna kom litet i skymundan. Det fattades litet krut i den. Rykten om en snabbare MG har cirkulerat länge och det har inte varit någon hemlighet att ett par dubbla överliggande kamaxlar skulle vara kryddan på det hela. Atskilliga experimentvagnar och rekordvagnar har rullat omkring sedan 1955. Den mest kända var väl den av Stirling Moss rattade som med kompressormatning och strömlinjekaross slog kilometerrekordet på saltöknarna i Utah, 290 hästar kunde man plocka ur motorn. Bilen var skraddarsydd efter Moss och när

jag provsatt vagnen på fabriken fick jag nästan cellskräck. Det gick inte ens att vrida huvudet åt sidorna. Näsan slog i plexiglashuven!

Nu, nästan precis ett år sedan Moss slog rekordet med den nya motorn anser fabriken den vara mogen att släppa ut på marknaden, inklädd i en kaross som är helt identisk med den vanliga MGA:n. Det lilla ordet »twincam» på flygelsidorna är det enda som skvallrar om att här kommer något extra. Den stora nyheten nummer två är att vagnen fått skivbromsar på alla hjulen. En detalj som annars bara förekommit på fabriken egna tävlingsvagnar — även den vanliga MGA-modellen.

På fabriken här i Abingdon rullar just nu de nya modellerna fram i maklig takt på sammansättningsbandet. Rullar kanske är för mycket sagt. När hjulen kommit på chassit får det sig en puff framåt när det blir dags för nästa chassi. Ingen hets här inte. Rambalkarna plockas fram från en hörna, skruvas fast i giggen och svetssas ihop, målas och staplas upp på bakgården i väntan på att hamna i monteringen. Bredvid bandet står en kille som genom skjutfönster, kolbrador och gott engelskt öl fått den typiska väderbitna ansiktsfärgen och bockar bränsleledning- ar i en enkel trämall. Det enda som skiljer honom från genomsnittsengelsmannen är den där speciella stolthetsglimten i ögonen när han tittar på chassina med den nya motorn. Det är i högsta grad en blick av faderstolthet. Stämningen går igen längs hela bandet och det ligger något av: Nu ska' ni få se på fasan! i det hela. Och jag kan inte annat än instämma. Det skall verkligen bli intressant att se vad 1589 kubiks-motorn skall ställa till med på tävlingsbanorna. Turistvagnsklas-

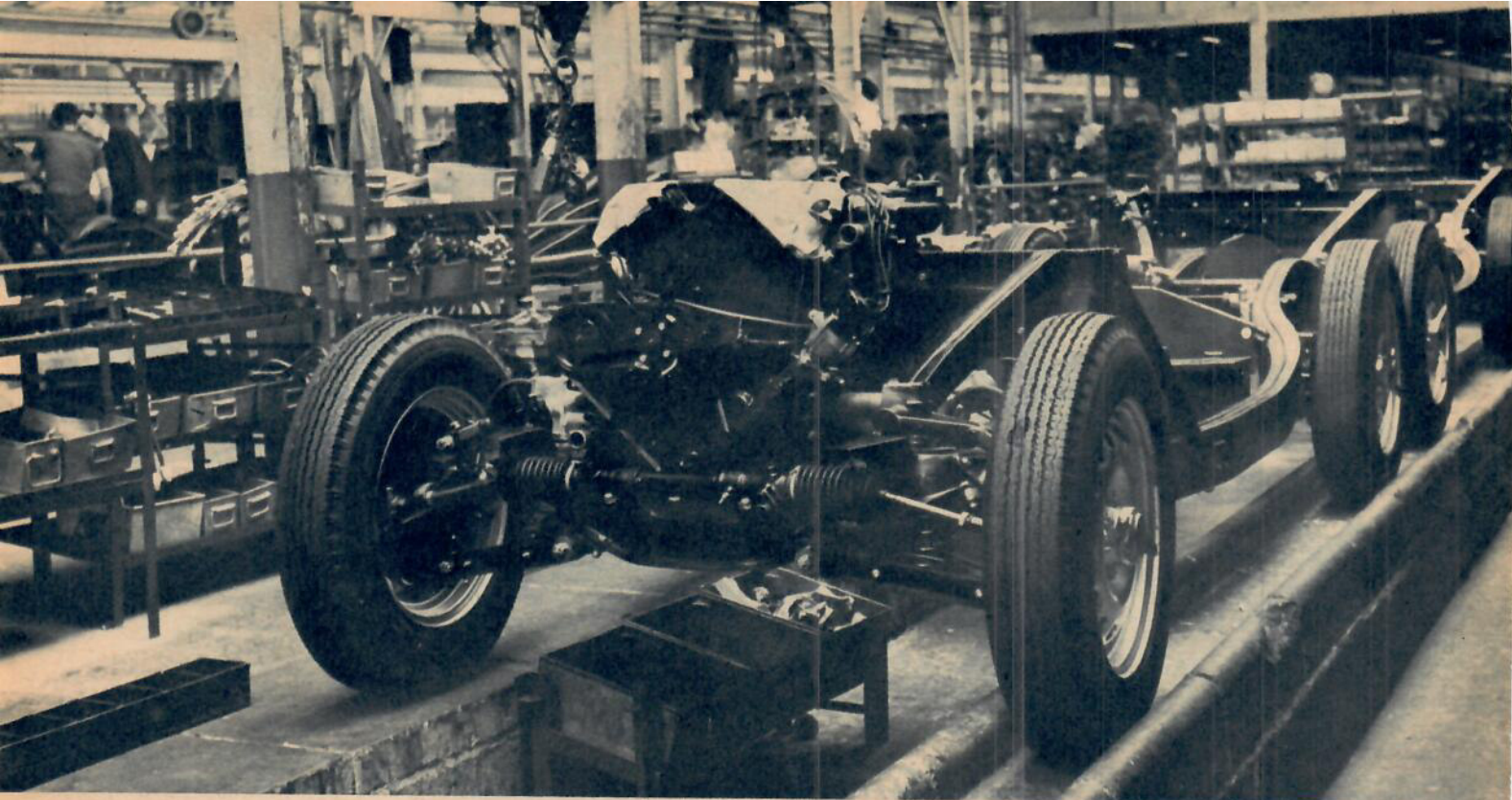
sen har sannerligen fått en nykomling som kommer att slå.

Hur ser nu data ut på den nya motorn? Själva blocket pekar direkt på BMC:s B-motor men man har borrar upp det till 1589 cm³ för att dra full nytta av cylindervolymsgränsen i den internationella turistvagnsklassen. Ventilerna som påverkas av de dubbla överliggande kamaxlarna sitter i 80 graders vinkel. Kamaxlarna drivs av kedjor via kuggjul från axeln i motorblocket. Denna axel sitter på samma ställe som kamaxeln på den vanliga MG-motorn.

Kolvar och vevstakar är av helt ny konstruktion och kompressionen är höjd till 9,9. Vid 5000 v/min utvecklar motorn 97 hk och vid 6700 varv ger den hela 108 hk. Rekommenderat maxvarv är 7000 men motorn kryper utan protest över den gränsen vilket bevisar att tävlingsbilisten säkert kan trimma upp motorn ytterligare.

Accelerationen är som sig bör av modell »spark i ändalykten». För att få ut så mycket som möjligt av denna rekommenderar fabriken varvet 6500 som övre gräns för växling och då kan föraren räkna med att från stillastående komma upp till 160 km/t på futtiga 31 sekunder. Till 176 km/t från stillastående tar det 38 sekunder. Toppfarten med MGA:s standard bakaxelutväxling är ca 194 km/t.

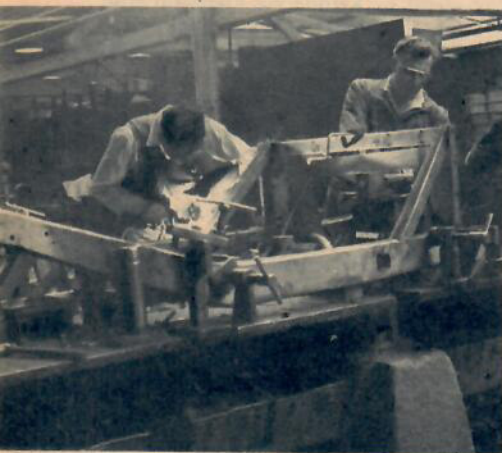
Safety Fast har varit en slogan för MGA och i och med att motorn på den nya modellen i högsta grad dynamitladdats har man även sett till att säkerheten fått sin beskärda del genom att sätta skivbromsar på hjulen. En detalj som den engelska motorindustrin länge legat före andra länder med. Skivbromsen är visserligen inget universalmedel för att komma



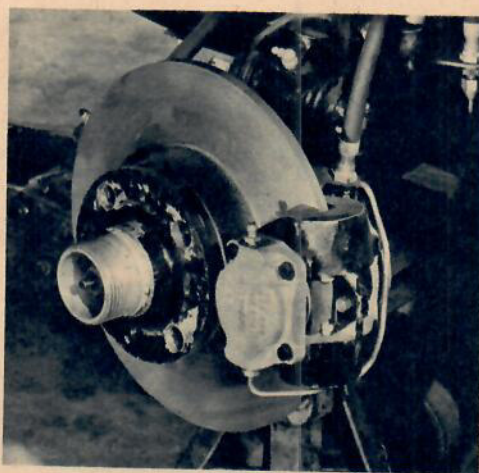
MGA har en kraftig ram vilket framgår av bilden från monteringen av den nya vagnen. Rännan som vagnen står i är det »löpande» bandet. Bilen får

sig en knuff framåt när det är dags att montera nästa MGA Twin Cam. Den hantverksmässiga delen av produktionen är synnerligen stor.

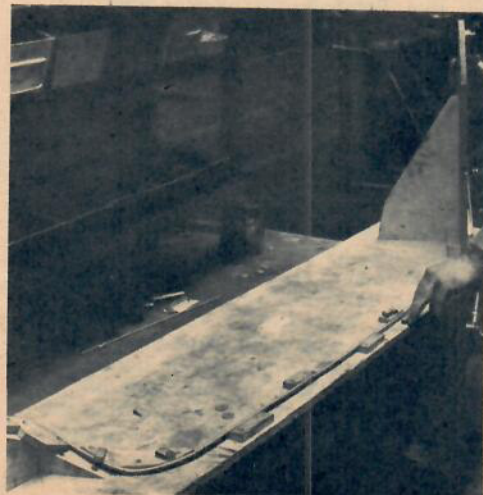
NYTT UNDER HUVEN (forts.)



Skickliga svetsare monterar ramverket i speciella jigger. Därefter avsynas de noga innan de går till målning och upplagring.



Detalj av framvagnen med skivbroms av fabrikat Dunlop. Hela bromsen sitter mycket nära hjulet och skyddad. Observera centralfästet för framhjulet.



»Maskinen» för böckning av bränslerör. En enkel trämall där en skicklig arbetare med ett par handgrepp ger röret dess rätta form.

ifrån de vanliga trumbromsarnas nackdelar men när det gäller snabba vagnar har de visat sin effektivitet på tävlingsbanor världen över. Den vanligaste nackdelen är att hjulet på bilen »wobblar», dvs. slänger en aning, bromsskivan gör naturligtvis detsamma med följd att friktionskuddarna tvingas utåt och föraren får populärt sagt pumpa på pedalen extra kraftigt för att få ordentlig broms. MGA Twin Cam har valt Dunlops skivbromsar. Dunlop har också varit pappa till de nya hjulen med centrallås. Hjulen är förresten en historia för sig. I och med skivbromsarna behöver man ju inte så mycket kylflöde så man anser att ekerhjulen därmed inte har någon mission att fylla. Dessa är ju dessutom ömtåliga för slag och blir lätt skeva och kan vara nog så besvärliga att hålla rena. De nya hjulen är lika lätta att »slå av» som ekerhjulen och lämnar fritt tillträde till bromsarna.

I Abingdon sätter man inte bara ihop MG. Fabriken blir mer och mer BMC:s sportvagnsavdelning och för närvarande monteras både Austin Healey och den lilla Spriten här. Troligt är förresten att Healeyn även kommer att få skivbromsarna runt om. I alla händelser är samtliga vagnar som anmäls av fabriken till tävlingar utrustade med sådana. På konstruktions- och experimentavdelningen småpysslar man som bäst med Spriten, och troligt är väl att även den blir förbättrad. Ryktet förtäljer att man inte är helt nöjd med de kvartselliptiska bakfjädrarna på den. Visste ni förresten, att Austin och MG utspelade ett litet privat krig innan den billiga sportvagnen kom ut i handeln. MG hade gjort en modell med A 35:ans motor som hade exakt samma kaross som MGA. Austin sade emellertid att den här skall vi göra och pekade på sin Sprite och nu står en turkosblå MGA A 35 på gården till ingen nytta. Synd, för den kunde ha blivit billigare än Spriten.

Scarab Mk I, som visas på de här bilderna kommer knappast att dyka upp på europeiska tävlingsbanor. Vagnen är än så länge endast en experimentbil och kan inte ens kallas prototyp men säkert är att den är en föregångare till ett stall helamerikanska tävlingsvagnar. Bilar som eventuellt skall kastas in i tävlingsleken redan under 1959.

Det är Lance Reventlow som står bakom tillblivelsen av Scarab. Han är inte bara ryktbar på grund av sin släktskap med Huttonska miljonerna utan kanske mer som framåt tävlingsförare. I den egenkapen har han även besökt Sverige och Kristianstad och dessutom kuskat runt Europas banor med Maserati eller Cooper. På dessa erfarenheter beslöt han sig för att bygga en snabb, tillförlitlig och vägsäger amerikansk sportvagn. Med pengar och framåtanda klarade han av det hela på sex månader. Kanske gick det litet för fort. I alla händelser hade inte den internationella trelitersregeln trätt i kraft och följaktligen ligger det en Chevrolet V8 under huven. Motorn har Hilton bränsleinsprutning och en volym av hela 5,56 l! Under en dynamometertest visade det sig att motorn utvecklar hela 344 hästar vid 6000 v/min.

Så snart som trelitersregeln trädde i kraft började emellertid Reventlow försök med en Meyer Drake Offenhauser-motor och sägs dessutom ha ytterligare en motorkonstruktion i bakfickan.

Reventlow är bara 22 år men har förstått att välja de rätta männen för sitt

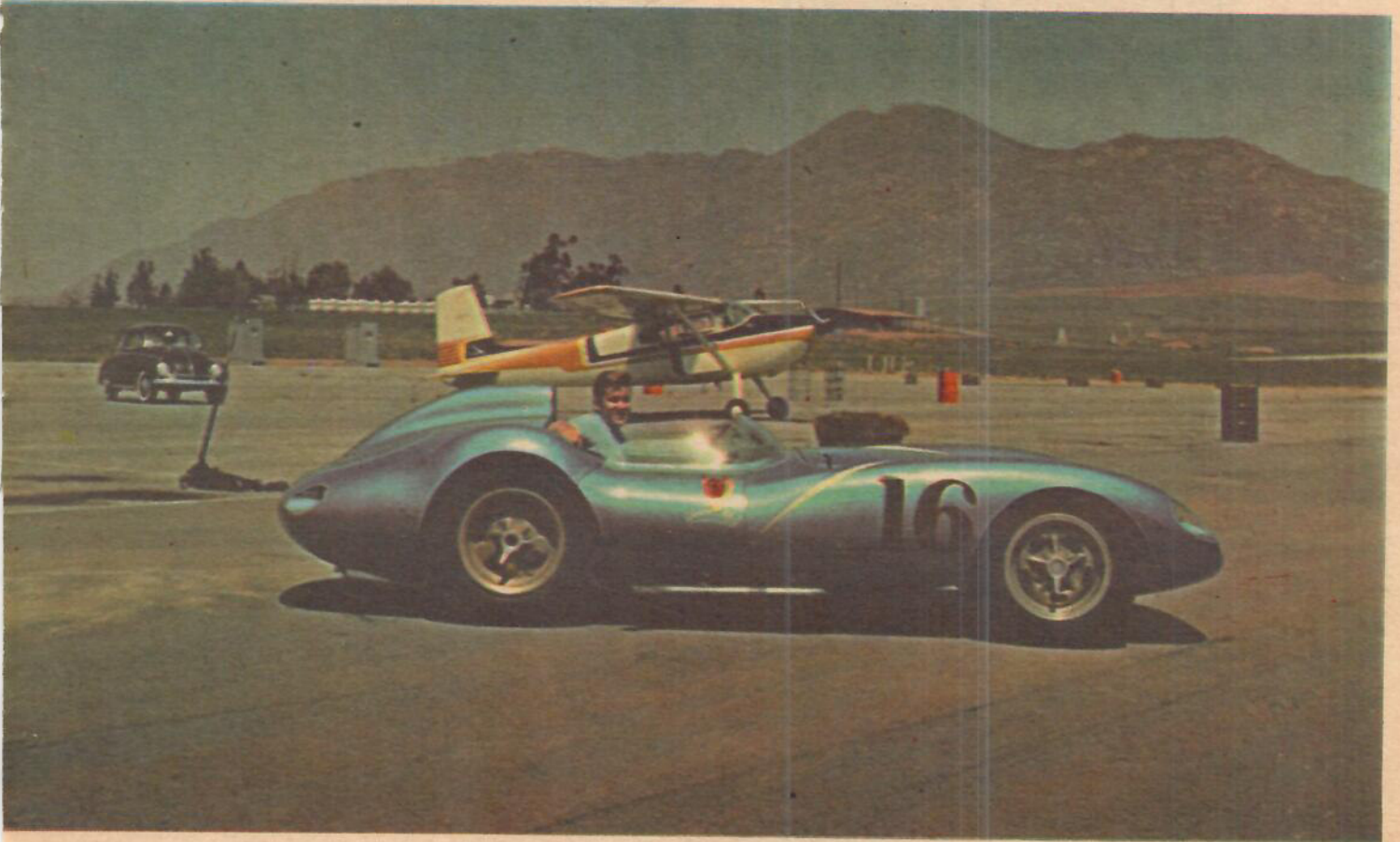
Apropå omslaget:

USA-VAGN KOMMER TILL VÅRA VM

Vår amerikanska medarbetare, Griff Borgeson, beskriver här något som kan betyda sensationer i de europeiska sportvagnsloppen 1959. Det enda helamerikanska deltagande i sådana lopp har varit på Le Mans med Cunninghamvagnar. Dessa gjordes av en miljonär och tydligt är att det måste sådana till för att något skall bli gjort. Den här gången är det Barbara Huttons son, Lance Reventlow, som gett sig in i den dyrbara leken.

AV GRIFF BORGESON

VÄND!



Här dundrar Lance Reventlow förbi med sin onekligen läckra nyskapelse. Det fordras en hel del pengar för att kunna finansiera en nykonstruk-

tion av det här slaget men om man får döma av hans privata flygplan som står i bakgrunden är mr Reventlow inte helt utan den begärliga varan.

USA-VAGN KOMMER... (forts.)

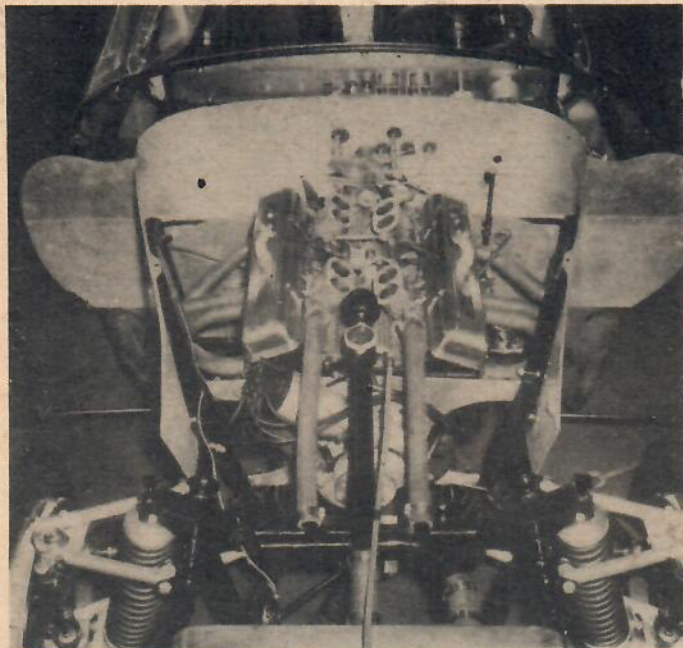
projekt. Bland dessa hittar vi idel kända namn inom amerikansk tävlingsport såsom Richard Trautman och Thomas Barnes. Bägge har arbetat för Kurtis-Kraft, ett välkänt namn när det gäller Indianapolis-bilar. Hos Reventlow pysslar de med chassi- och ramkonstruktioner. Motorexperten och testföraren Chuck Daigh har många Mexico-rallyn bakom sig och har tillhört toppen inom Fords och Lincolns tävlingsavdelningar.

Scarab Mk I väger komplett med motor 782 kg vilket säger en del om fartresurserna. Vaghållningen sägs vara mycket bra. Fjädringen består fram av spiralfjädrar och bak spiralfjädrar och de Dionaxel. Chassit är gjort av krom-molybdenrör. Karosseri och ram, liksom de kraftiga bromsarna är egen konstruktion.

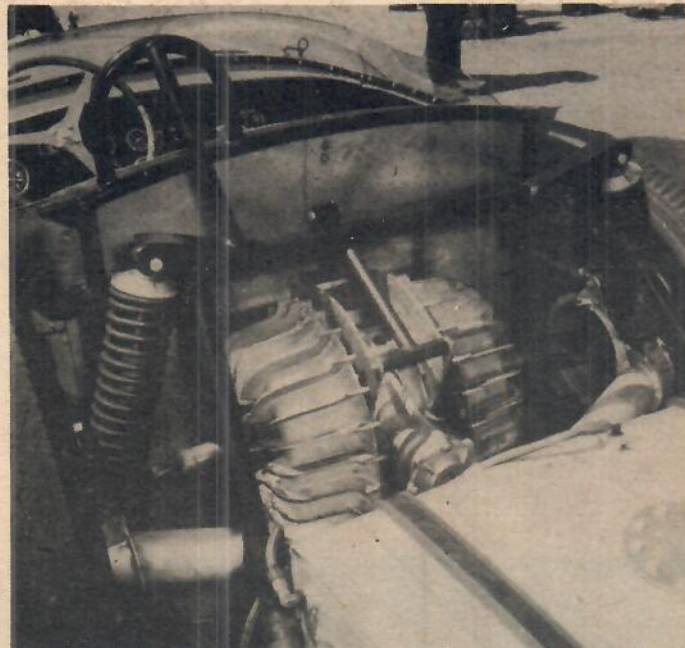
Ännu har bilen inte fått visa sina egenskaper under någon tävling men under de prov som gjorts på olika banor i västra

delarna av USA, har den nya vagnen utan vidare slagit alla för banorna gällande varvrekord.

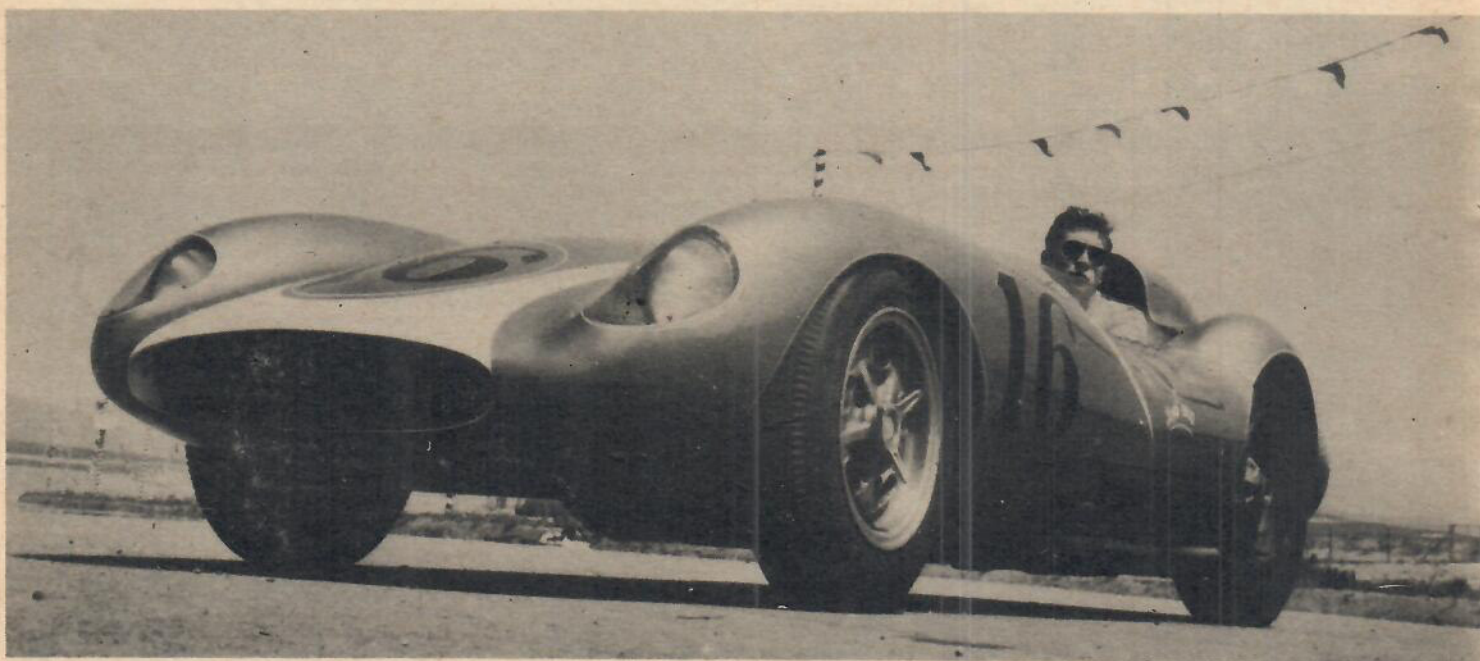
— Detta är bara en början, säger Reventlow. Vi håller som bäst på att lära oss av erfarenheterna från testerna och jag kan garantera att de slutgiltiga tävlingsvagnarna kommer att vara åtskilligt vassare och bättre än den här. Europa kommer att få döma med egna ögon nästa tävlingssäsong.



Här syns framvagnsupphängningen med trapetslänkar och spiralfjädrar med invändiga teleskopstöttdämpare. Motorn en Chevrolet V 8, 344 hästar.



Scarab har bak de Dion-axel med centralt placerade, flänsförsedda bromstrummor. Fjädringen är även här spiralfjädrar och teleskopstöttdämpare



För att vara tillverkad i USA verkar Scarabs kaross påfallande litet amerikansk i linjerna. Ferrari tycks ha varit förebilden vid plåtslageriarbetet.

AUSTIN HEALEY SPRITE



Provkörd vid Teknikens Världs testavdelning av ingenjör OLLE LINDAHL Foto: Ove Wallin.

VÄND

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Bilen har fullvuxna innerdimensioner trots litet ytterformat.
- Motorn arbetar mycket väl och är oväntat bränslesnål.
- Bilen är lättarbetad ur service-synpunkt och byggd av pålitliga standarddelar.
- Värmesystemet är mycket effektivt.

MINDRE BRA:

- Suffletten är ej tillfredsställande för vårt klimat.
- Dörrarnas låsanordning är alltför enkelt utförd.

Sportbilar har aldrig sålts i nämnvärd utsträckning i vårt land. En av orsakerna har säkert varit att den ungdomliga publik som i första hand är sportbilsentusiaster inte haft råd att köpa och hålla så dyra bilar. Med den nya sportvagnen Sprite har BMC kommit med en verklig bomb på området. Tack vare sitt låga pris har den goda förutsättningarna att bli en sportbilarnas folkvagn. De billiga »sportvagnar» som tidigare funnits i marknaden bl. a. i England, har varit alltför leksaksbetonade och inte besuttit den kombination av gedigenhet och fartresurser som man lägger i betydelsen av ordet sportvagn.

Det är inte första gången som Austin-fabriken kommer med en liten sportbil. Man har goda traditioner att bygga på från 20-talets Austin Seven Sport och 30-talets Nippy Sport. Ett förhållande som gör att man vill klassa Sprite som en riktig sportvagn är att den är stabilt uppbyggd på erkänt pålitliga men delvis

vässade standarddelar. Reservdelsförsörjningen kommer således inte att bli något bekymmer.

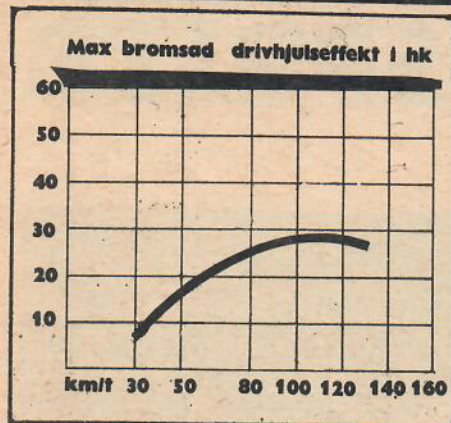
Sprites konstruktion är både engelskt konservativ och modernt raffinerad. Trots små ytterdimensioner (längden är endast 349 cm) är innerutrymmet väl tilltaget. Det eleganta helt uppfällbara frampartiet medger en mycket god åtkomlighet av framvagn och motor. Även om vi betvivlar en engelsk uppgift som säger att två vana mekaniker kan byta motor i bilen på 20 minuter innebär frampartiets konstruktion påtagliga fördelar.

Körställningen är mycket trivsamt. Det separata sätet är kraftigt skålat och håller föraren stadigt på plats. Benutrymmet är fullt tillräckligt även för långbenta personer. Utrymmet i sidled är väl tilltaget. Rattlutningen är som sig bör nästan helt vertikal. Handbroms och växelspak är manöverriktigt placerade. Instrumenten är tydliga.

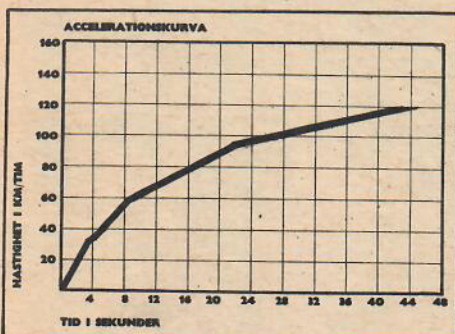
(Forts. på sid. 40)

Teknikens Världs testsiffror för AUSTIN HEALEY SPRITE

PROVRESULTAT



Drivhjulseffekt bromsad i bänk till max. 28 hk.



ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 42,6 sek.

Genom växlar:

0-50 km/t 6,1 sek.

0-80 km/t 14,0 sek.

0-100 km/t 26,0 sek.

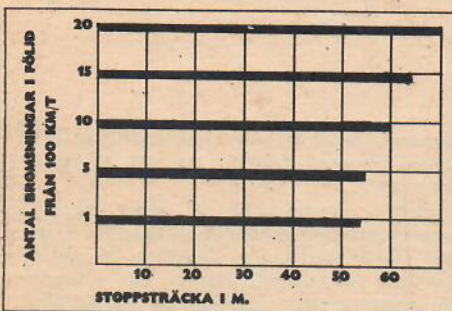
0-120 km/t 45,0 sek.

På enstaka växlar:

Tvåan 30-50 km/t 3,0 sek.

Trean 30-50 km/t 4,5 sek., 50-80 km/t 7,5 sek.

Fyran 30-50 km/t 6,6 sek., 50-80 km/t 10,4 sek., 80-100 km/t 9,8 sek., 100-120 km/t 18,0 sek.

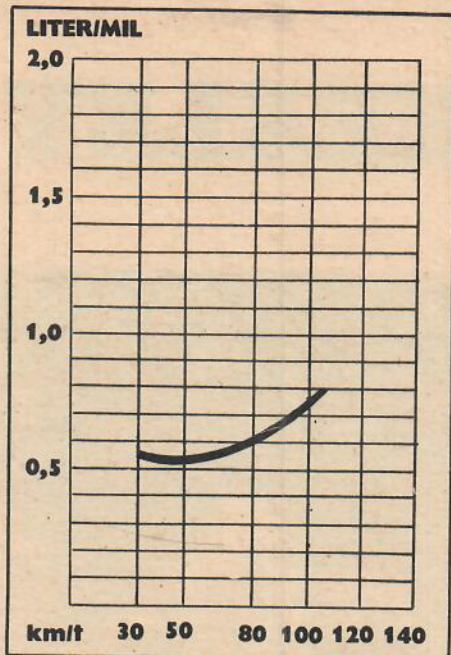


BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av 18 25 32 40 60 71 proc. av vagnvikten vid ett pedaltryck av 10 15 20 25 30 35 kg.

Bromssträckor vid 20 st. max. bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km/t:

- 1:a bromsningen 54 m.
- 5:e bromsningen 55 m.
- 10:e bromsningen 60 m.
- 15:e bromsningen 64 m.
- 20:e bromsningen 70 m.



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Konstant fart:

30 km/t 0,58 l/mil

50 km/t 0,54 l/mil

80 km/t 0,65 l/mil

100 km/t 0,79 l/mil

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 83 km/t, upp till 120 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 0,74 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 55 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 0,63 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 0,86 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t vid en verklig fart av 30 49 78 98 km/t

Vägmätaren visade 3 proc. för lång vägsträcka.

OBS! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

SPECIELLA DATA

Växel	1	2	3	4
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,628	2,374	1,412	1,0
Slutväxelns utväxlingsförh.	4,22	4,22	4,22	4,22
Antal motorvarv per drivhjulvarv = total utväxling	15,31	10,02	5,96	4,22
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	6,8	10,5	17,5	24,7
Antal motorvarv per körkilometer	8830	5750	3430	2440
Kolvväg, m/körkm.	1350	875	520	370
Max. effekt och medelkolvh. 12,7 m/s uppnås vid km/t	34	52	88	124
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	22	35	58	82
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	710	456	276	193

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 4,0 lux. Halvljus 25 m 0,5 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte över-skrida 1 lux på 25 m avstånd.)

ÅTKOMLIGHETS BETYG

Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.

Just. av förarsäte 3. Just. av värme o. vent. 2. Oljemätsticka 2. Oljepåfyllning 3. Kylvatten-påfyllning 3. Batteri 3. Oljefilter 2. Tändstift 3. Strömfördelare 2. Förgasare 3. Bromsvätske-behållare 3. Generator 3. Startmotor 1. Bränsle-pump 3.

VAGNBESKRIVNING

Typ: Austin Healey Sprite.

Tillverkare: Austin Motor Co Ltd., England.

Generalagent: AB Hans Osterman.

Pris: 7.995 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem.

Skatt: 110 kr per år, omsättningsskatt 660 kr.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande helsvetsad stälkross. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme bak, åtkomligt inifrån. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 2 sittplatser på separata stolar.

Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl. diam. 62,9 mm, slaglängd 76,2 mm, slagvolym 948 cm³. Komp.-förh. 8,3:1. Max. effekt 48 hk SAE vid 5000 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Manuell 4-växlad växellåda med de tre övre växlar synkroniserade. Golvväxelpak. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulstäl: Fram: Separat fjädring med länkarmar, spiralfjädrar och hydrauliska hävarmsstötdämpare. Bak: Stel axelbrygga upphängd med ¼-elliptiska bladfjädrar, längsgående länkarmar och hydrauliska hävarmsstötdämpare.

Däck: 5,20x13" slanglösa.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen. Total bandarea 430 cm².

Styrinrättning: Typ kugghjul och stång.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 256 W, batterikapacitet 38 Ah.

Bränsletanken rymmer 27 liter.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektfull vid tjänstevikt 64,8 hk/ton.

Effektfull vid lastad vikt 57,2 hk/ton.

Spec. bromsarea 581 cm² per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv 2 1/3 mellan fulla framhjulslutslag.

Vändcirkeldiameter: 9,6 m.



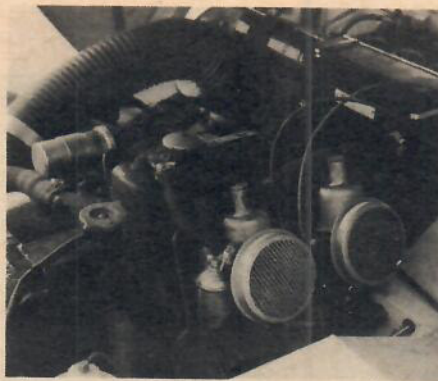
Sprite har rena och prydliga linjer. Det enda som stör huvudintrycket är, strålkastarnas placering. Det är ur trafiksäkerhetssynpunkt som man måst lägga dem på huven i stället för flyglarna då de i så fall kommit för långt ned. Utan »värtorna» skulle vagnen vara en verklig skönhet.



Heder åt BMC som friskt och okonventionellt byggt en kvalitetssportbil till lågt pris. Det nya huvarrangemanget ger bra åtkomlighet.



Utvändig bagagelucka saknas, säkerligen av kostnadsskäl. Utrymmet för reserven och bagage är dock bättre tilltaget än vad man är van vid.



Den vässade standardmotorn arbetar förtroendeingivande väl. Dubbla SU-förgasare ger både god effekt och mycket låg bränsleförbrukning.



Skälade säten och nästan helt vertikal ratt ger prima körställning. Instrumenteringen och inredningen är gedigen. Reglagen är välplacerade.

MOTORNIS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 48 hk vid 5000 varv/min.
Vridmoment: Max. 9,3 kpm vid 3300 varv/min.
Medelkolvhastighet: 2,54 m/sek. vid 1000 varv/min.
Effektivt medeltryck: 9,15 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 50,8 hk/liter.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris.
Im sprutor för varmluft/kalluft finns.
Ventilation för kalluft finns.
Ventilationsfläkt för låg fart finns.
Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris — komplett installation kostar 50 kr extra.
Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd.
Backlampa finns inte.
Rattlös finns inte.
Varvräknare ingår inte i bilens pris, kostar 90 kr extra.

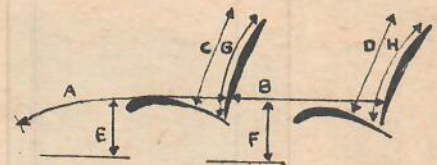
TEKNIKENS VÄRLD 14/58

RESERVDLSPRISER

Utbytesmotor kommer att kosta .. kr 900:—
Sats kolvar jämte kolringar och kolvultar kr 110:—
Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar kr 81:—
Cylinderlockpackning kr 5:25
Termostat för kylsystem kr 15:50
Oljerensarinsats kr 12:50
Strömfördelarlock utan kablar kr 18:25
Kopplingslamm kompl. m. centrum kr 63:—
Sats bromsbackar med nya belägg kr 96:—
Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 45:—
Stötdämpare kompl. sats kr 350:—
Vindruta kr 210:—
Höger framflygel eller motsv. kompl. kr 143:—

REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser tillämpas.
Ventiljustering kr 7:50
Ventilslipning med sotning kr 74:—
Byte av cylinderlockspackning kr 30:—
Byte av styvspindelbultar kr 67:—
Byte av samtliga bromsbackar kr 34:—



MÅTT OCH VIKT

Ytermått: Längd 349 cm, bredd 135 cm, höjd 126 cm, hjulbas 203 cm, spårvidd fram 114 cm, bak 116 cm, markfrigång 13 cm.

Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 125 cm. Bredd i axelhöjd fram 120 cm. Framsätet går att skjuta 3,5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 41 cm.

a) 105 cm, c) 90 cm, e) 21 cm, g) 53 cm.
Bagagerummets ungefärliga djup 80 cm, höjd 30 cm, bredd 85 cm.

Vikt: Tjänstevikt 740 kg (körklar med förare), lastad vikt 840 kg (körklar med 2 personer + 30 kg bagage).

RING 90 000!

En nödsignal som hela världen känner till är bokstavskombinationen SOS. Det är en engelsk förkortning som betyder Save Our Souls — rädda våra själar. Men nu har SOS fått en helsvensk betydelse — Samhällets Olycksfalls- och Säkerhetstjänst.

Av JAN KARLSSON

Foto: Sven Ivar

Man har länge insett behovet av ett centralt telefonnummer till de olika hjälporgan som samhället förfogar över. Telefonen är ju det ojämförligt bästa och vanligaste sättet att få snabb hjälp. I större städer har man hittills använt de s. k. sociala namnanropen och på landsorten har telefonisterna fått försöka koppla den hjälpsökande rätt. Vid automatiseringen av telefonnätet bortfaller ofta den manuella betjäningen helt och de hjälpsökande har då själva fått försöka ta reda på telefonnumret till det hjälporgan de vill vända sig till.

Det är för att råda bot på dessa olägenheter och för att överhuvud taget ge allmänheten bättre service i nödsituationer som man för närvarande håller på att inrätta SOS-centraler över hela landet; centraler som alla har det gemensamma telefonnumret 90 000. Avsikten är dock inte att *alla* nödsamtal skall gå över det numret utan från televerkets håll är man mycket angelägen att understryka att den som vet det lokala numret till



Här är den nya typen av telefonautomat som är försedd med en särskild SOS-knapp. Härifrån kan man kostnadsfritt ringa SOS-centralen.



Hjärtat i SOS-organisationen sköts av dessa fyra damer. Deras jobb är att koppla alla larmsamtal till rätt hjälporgan och distrikt.



Ambulansen har radiokontakt med sin central och dirigeras därifrån snabbt till rätt adress.



Helge Ax:son Johnson är en av sjöräddningens kryssare. Den är stationerad vid Huvudskär.



Det brinner! Larmet har gått till brandkåren och med tjutande sirener kör vagnen iväg. ▶

respektive hjälporgan bör slå detta direkt. Det är när man inte har numret till hands eller när man av nervositet inte har tid att leta fram det eller tänka efter som 90 000 kommer till användning.

För Stockholmsområdet är 90 000 ingen nyhet; numret infördes i staden för ett par år sedan. Det som just nu är aktuellt är att man inom hela Stockholms sexsiffriga område kan slå samma nummer. Stockholms SOS-central är den femte i landet. Den första som blev klar var Göteborgs år 1956 och sedan följde Östersund, Jönköping och Uppsala. Så småningom kommer det att finnas bortåt femtio SOS-centraler i hela landet.

Om man från Stockholmsområdet slår 90 000 kommer man till någon av de fyra telefonisterna på televerkets central på Jacobsbergsgatan. Damerna får ta emot i runt tal 700 samtal per dygn om man bortser från en ganska stor mängd felringningar. Telefonisternas jobb är inte så enkelt som man kan tro; ofta vet den påringande inte i vilken kommun eller

församling kan befinner sig och det kan vara ganska besvärligt att fråga ut en nervös hjälpsökande för att få reda på vart samtalet skall kopplas. Även om den som ringer uppger sitt telefonnummer är det sällan till någon hjälp eftersom televerkets stationsområden och hjälporganens distrikt sällan överensstämmer med varandra. Men man har särskilda register till hands med uppgift om var varenda ort och gata ligger och för övrigt är telefonisterna specialtrimmade i speciella kurser så att de även under svåra förhållanden skall kunna hjälpa de nödställda tillrätta.

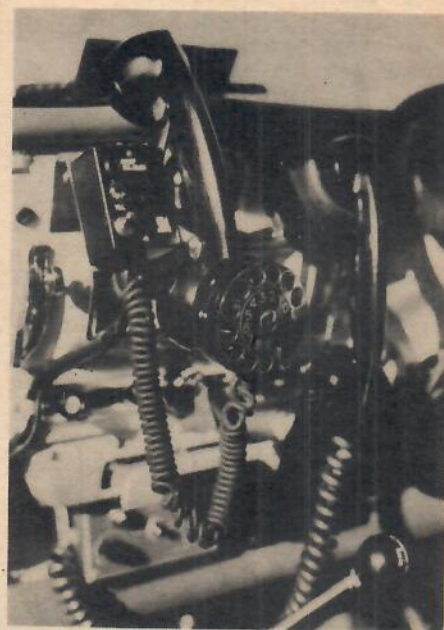
Genom nummer 90 000 kan man få hjälp alla tider på dygnet från följande organ: Ambulans, brandkår, polis, flygambulans, sjöräddning, jourhavande läkare, jourhavande tandläkare och jourhavande präst. Det största antalet samtal per dag går till jourhavande läkaren, därefter följer polis, ambulans och brandkår. Samtalsfrekvensen till de övriga hjälporganen är betydligt lägre.

I samband med den utbyggda SOS-tjänsten har televerket infört en annan nyhet för Stockholm. En del av telefonautomaterna av den vanliga typen som matas med två tioöringar byts ut mot tremynts-automater som hittills endast funnits i ett fåtal exemplar. Från dessa kan man ringa för både tioöringar, tjugufemöringar och enkronor och slipper sålunda en massa krångel med växling. I det här sammanhanget är emellertid den nya SOS-knappen det intressanta. Genom att trycka in knappen får man kostnadsfritt samtalston och kan nå SOS-telefonisten genom att slå 90 000. Apparaten är däremot spärrad för alla andra nummer då SOS-knappen används. Ingen chans till gratisringning alltså.

Bilderna på detta och nästa uppslag ger några glimtar från SOS-tjänsten i stockholmsområdet. Det finns folk igång dag och natt som är beredda att när som helst hjälpa en medmänniska i nöd. Ni kommer väl ihåg numret. Ring 90 000 när det är er egen tur.

VÄND





Alla samtal som rör sjöräddningen kopplas till Stavnäs Radio varifrån en hjälpkryssare dirigeras till assistans. På bilden Karl Ivar Moßberg, radiotelegrafist i Stavnäs sedan 13 år.

Jourhavande läkarna är mycket anlitade. Omkring 250 SOS-samtal om dygnet gäller dem. Det är ett hårt och nervslitande jobb att ha jour. Räddningskårens specialbilar sköter transporten.

Från sjukhuscentralen får läkarna per radio order om turlistan under passet. Efter nio på kvällen då portarna är låsta kan läkaren direkt ringa patienten och be någon komma och öppna.



Det är bråttom när brandkåren har fått larm — människoliv och stora värden kan hänga på sekunderna. Här är hela styrkan vid Johannes brandstation på väg till bilen. Än så länge verkar klädseln litet ordnad; res-

ten av plaggen kastar man på sig i garaget och knapparna knäpps under färden. Det krävs en perfekt organisation för att allt skall klaffa. När man redan är på väg är det för sent att vända om och hämta något.



Stockholms välkända polisbilar eller »syskrin» som den lokala benämningen lyder har fullt jobb dygnet om. Sorgligt nog är fylleristerna en av huvudposterna på programmet. Radiopoliserna får vara med där allting

händer och deras jobb kräver snabbhet både i tanke och handling. Snabba amerikanska bilar gör polisens trådlösa avdelning mycket rörlig. Det är dock tal om att stockholmopolisen skall gå över till stall Mercedes.



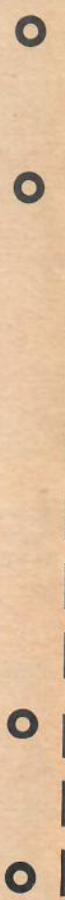
Flygambulansen kan klara av särskilt svåra uppdrag då det gäller sjuktransporter. Här är Ostermans nya giv: USA-helikoptern Bell 47 J.



Tandvård är en åkomma som för de icke drabbade har något av löjets skimmer över sig. Men när det är er tur finns det hjälp genom SOS.



En relativt nyinrättad gren av SOS-tjänsten är jourhavande präst. Bas för de 70 präster som delar på jobbet är pastor C. Å. Söderberg.



TEKNIKENS VÄRLDS BILSALONG EUROPEISKA BILAR

PEUGEOT

Peugeot är den enda bilfabrikant i världen som sålde ett fordon till en privat kund så tidigt som 1892. Den första kundens omdöme om vagnen löd kort och gott: »Den går inte fortare än en velociped men är i alla fall litet bekvämare».

Under årens lopp förbättrades modellerna och kunde konkurrera med cykeln på ett mer påtagligt sätt. Lilla bilden visar 1911 års Bébé Peugeot. Det var en tvåsitsig coupé, försedd med en fyr cylindrig motor på 856 cm³ som lämnade en effekt av tio hästkrafter. Efter ett avbrott i personbilverkningen under åren

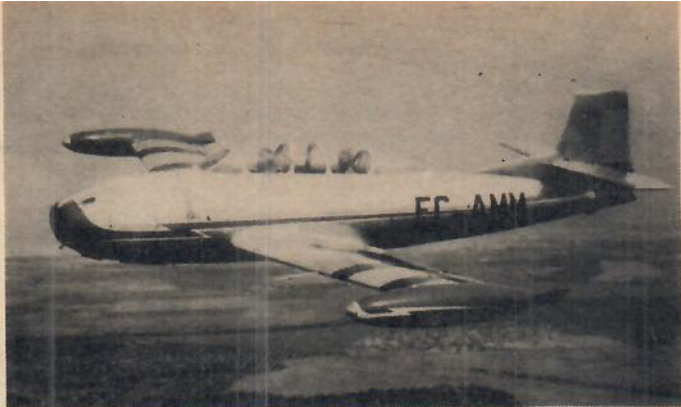
1914-18 fortsatte verksamheten i nya fabriker. 1930 kom den kända Peugeot 201, bilen som var först med separat-fjädrade framhjul. Under trettioåret följde sedan två andra succémodeller nämligen 402 och 202.

Under andra världskriget blev fabrikererna svårt bombade och Peugeot fick börja om på nytt från praktiskt taget noll. 1945 var kapaciteten ytterst blygsam men efter några år kom man igång på allvar. I dag bygger Peugeot vagnar som har mycket gott namn om sig, särskilt beträffande väg-, styrnings- och bromsenskaper. Stora bilden visar Peugeot 403 av 1958 års modell.



AM ULLÉN

SKOLPLAN ELLER SIMULATOR



Chefen för Flygvapnets första flygskola i Ljungbyhed fortsätter här sin artikel som var införd i föregående nummer. Han ger några synpunkter på de krav som ställs på moderna skolflygplan.

»Saeta» är ett skolflygplan av tandemtyp som konstruerats av den kände tyske flygplanskonstruktören professor Willy Messerschmitt. Planet tillverkas av Hispano Aviacion i Spanien. Kabinens många lister hindrar sikten.

Av MAJOR ÅKE LÖNNBERG



Hunting Percival Jet Provost är det reaskolplan som på försök används för den grundläggande flygutbildningen vid engelska flygvapnet. Planet

har utvecklats ur en propellertyg och har därför en del brister. Sitsarrangemanget av side-by-sidetyg. Reamotorn har en dragkraft av 800 kp.

De nuvarande flygplanen har »stabila» styregenskaper, d. v. s. deras konstruktion motverkar alla pendlingar i kurs och höjdhållningen. Ett flygplan eftersträvar därför att av sig själv återta normalt flygläge efter en tillfällig avvikelse. Detta minskar emellertid flygplanets manövrerbarhet inom de högre fartområdena. För att öka manövrerbarheten är det inte otroligt, att framtidens krigsflygplan kommer att göras instabila, kanske på ett sådant sätt att en manuell manövrering blir mycket svår.

Den flygtekniska utvecklingen tenderar alltså mot en automatisering av förarfunktionerna och människan kommer i det mest avancerade utförandet att övervaka en styrautomat, men avses inte själv sköta rodren. Betydelsen av de krav på vissa egenskaper — t. ex. »flygkänsla»

(d. v. s. sinne för roderharmonin) — som ställs på dagens flygelever, tycks framdeles komma att minska. Det kan under sådana förhållanden tyckas berättigat att ifrågasätta om skolflygplanet inte endast kompletterades med, utan helt ersattes av en markmonterad simulatoranläggning, där eleven får exercera in de erforderliga handgreppen.

Även om en del bedömare anser att den här skisserade tekniken blir verklighet under 60-talet, bör fastslås att den inte tillhör nästa flygplangeneration utan möjligen den därpå följande. Det är således alltför tidigt att göra några kategoriska uttalanden om hur utbildningsproblemen skall lösas, när flygtekniken nått så långt.

Men man måste ta hänsyn till utvecklingstendenserna.

KRAVEN PÅ FÖRARNÄ

De flygtekniska hjälpmedlen av i dag — t. ex. radiokompass, elektronisk navigerings- och landningsutrustning o. s. v. — är också ganska komplicerade. Det har emellertid räckt för eleverna att få viss teoretisk underbyggnad på marken och litet övning i luften för att kunna handha materialen. För den, som har flygkänsla, har sällan användningen av de tekniska hjälpmedlen inneburit några stöttestenar — allrahelst som de nuvarande tekniska hjälpmedlen inte direkt behövs för den manuella flygningen. Bekantskapen med flertalet av dessa hjälpmedel har dessutom stiftats först efter att eleverna fått 10 månaders luftvana i Ljungbyhed. Den manuella flygkickligheten har

(Forts. på sid. 31)

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE

HÄR ÄR EN ORDER FRÅN HÖGKVARTERET BUZZ! ALLA TYFONJAKTPLAN SKALL OMEDELBART RAPPORTERA MYSTISKA FÖREMÅL!

ÄN SEN!

TYCKER DU JAG SKA RAPPORTERA DET FÖREMÅL DU SAG I TYFONENS CENTRUM I MORSE?

JAG SKULLE HELST VILLJA TA EN TITT TILL PÅ DET!

JAG HAR GETT ORDER OM EN NY FLYGNING! KOMMER DU MED?

DET HAR JAG VÄNTAT PÅ HELA TIDEN!

VAR FÖRSÄKTIG, CHIC! VAR INTE OROLIG, BUZZ! JAG MÖTER CHRISTY VID BUSSEN!

TACK, MRS. SPAIN!

SENARE

VI NÄRMAR OSS, BUZZ! BÄST DU SÄTTER PÅ DIG SÄKERHETSÅLÅDET!

OKAY, CHIC! HÖR DU HUR STORMEN DÄNAR!

UNDER TIDEN PÅ BUSSEN FRÅN KEY WEST TILL JACKSONVILLE...

BARA EN TIMME KVAV INNAN JAG FÅR TRÄFFA BUZZ!

MENÄR NI ATT BUZZ FLYGER I STORMEN MED ER MAN, MRS. SPAIN?

JAG FÖRSTÅR ATT NI ÄR OROLIG!

NÄR CHRISTY KOMMER TILL JACKSONVILLE MÖTS HON AV KOMMENDÖRKAPTEN SPAINS MAKÅ...

UNDER TIDEN FORTSÄTTER SPAIN OCH BUZZ ATT LETA EFTER DET MYSTISKA FÖREMÅLET...

50 SEKUNDMETER... 10 METERS VÅGOR... STORMEN HÅLLER... PÅ ATT AVTA...

TVIVLAR PÅ ATT VI KOMMER ATT UPPTÄCKA DEN...

VI FÅR VÄNTA TILLS VI KOMMER TILL CENTRUM...

VARFÖR ÄR DU SÅ SÄKER PÅ ATT FÖREMÅLET SKALL FINNAS I TYFONENS CENTRUM, BUZZ?

DÄRFÖR ATT JAG TROR ATT DEN ÄR AVSEDD ATT ANVÄNDAS DÄR.

UFF! HUR MYCKET TÅL DET HÄR PLANET EGENTLIGEN?

VI HAR INTE FÖRLORAT ETT ÄN! MEN DET HÄR ÄR DEN VÄRSTA FLYGNING JAG GJORT!

NEPTUNEPLANET KASTAS SOM EN VANTE I LUFTE...

FASTSURREADE VID SÄTENA SÄNDER BESÄTTNINGEN SINA VARNINGAR...

MAXIMALVIND 240 GRADER... 75 SEKUNDMETER... SIKTLÖST... VÄLDSAMMA KASTNINGAR... NÄRMAR OSS TYFONENS CENTRUM...

STORMENS RÅSERI TILLTAR... REGNET VRÅKER NED I FLODER MEN BESÄTTNINGEN KÄMPAR HÅLTEMODIGT...

RÄDDA HONOM! HANS SÄKERHETSÅLÅDE RÖK!

VI SNUDDAR VID VÅGORNA!

därför hittills varit av nästan helt avgörande betydelse vid bedömning av flygeleven.

Den framtida föraren måste emellertid dessutom bl. a. behärska förarautomatiken, säkerhetsutrustningen för vistelse på extrema höjder och den komplicerade vapentekniken. Eftersom omfattande automatik ger många felkällor, kommer framtida flygplantyper — så länge de till nöds kan flygas manuellt — att kräva skickliga förare. Med hänsyn till att det framtida flygplanet kommer att kosta ännu mycket mer än dagens, kan man säkert inte riskera att släppa fram någon annan typ av förare än den, som nu utbildas. Eftersom de stegrade anskaffningskostnaderna medför, att man inte längre får råd att köpa så många flygplan, ökar betydelsen av att förarna verkligen är de bästa, som står att få. Den bästa metoden att välja ut flygare är att låta dem flyga ut flygarens och gallra bort olämpliga torde åtminstone under de närmaste tio åren utgöras av flygning i en skolflygplantyp, som följt med i den tekniska utvecklingen och som är lämplig för utbildning i manuell flygning.

I framtiden räcker det emellertid inte med enbart flygskickliga förare. Alla de komplicerade tekniska hjälpmedlen måste också behärskas till fulländning. Här kan en ny utbildningslinje tydligt urskiljas, nämligen den, som tar sikte på de tekniska kunnskaper, som omedelbart måste kunna tillämpas för att manövrera flygplanet — även nödatgärder, om något krånglar — och för att sköta t. ex. säkerhetsutrustningen. Den uppgiften torde bäst lösas

med hjälp av simulatoranläggningar. Skolplanet måste alltså kompletteras med simulatorer.

KRAVEN PÅ SKOLFLYGPLANEN

Ett skolflygplan bör till sina egenskaper så mycket som möjligt likna det »fullvuxna» flygplan, som föraren senare skall flyga. Eftersom flygeleven är nybörjare, bör skolflygplanet vara lättfluget och »idiotsäkert» så att felmanövrer och felaktiga roderkombinationer inte får riskabla följder. Denna sorts säkerhet går emellertid inte att förena med topprestanda och därför måste skolflygplanet även framdeles nöja sig med något lägre prestanda.

Eftersom skolflygplanen inte avses för operativa uppgifter har de — i varje fall hittills — varit avsevärt billigare än krigsflygplanen. En stegring av anskaffningskostnaden per flygplan torde dock bli ofrånkomlig även ifråga om skolflygplanen.

Vissa flygplantillverkare har försökt reducera priset genom att utrusta flygplanet med endast en instrumentuppsättning (gemensam för elev och lärare), genom att avstå från tryckkabin etc. Dessa strävanden är naturligtvis ibervärda, men otillräckliga. Frånvaron av tryckkabin torde knappast bli uppskattad av flyglärarna, som flyger mer än andra förare och som i så fall skulle få avsevärt mer påfrestande flygplan.

Nej, ekonomin måste sökas på annat håll, nämligen i skolflygplanets prestanda. Om flygplantypen kan spänna över ett stort fartregister d. v. s. från omkring 130 km/t till omkring 800 km/t;



Den italienska Macchi MB 326 ligger nära idealet när det gäller skolflygplan. Detta gäller både utformning och prestanda. Planet har konstruerats med avsikten att utgöra enda skolflygplantyp under den grundläggande flygutbildningen. Sitsarna är placerade i tandem och läraren sitter bakom och högre än eleven. Sikten är mycket god, huven saknar skyddande lister.

om typen har en lämplig tyngd, (tillräckligt lätt för att kunna göra den första ensamflygningen, men tillräckligt tung för att ge övningsutbyte i det senare skolningskedet) d. v. s. 2000—4000 kg; om typen har tillräcklig topphöjd d. v. s. 10.000—12.000 m samt om den är lättflugan, kan den ensam helt eller delvis ersätta de två skolflygplantyper, en lättare och en tyngre, som nu är standard. I nästan alla världens flygvapen. Om ett flygplan på grund av sina lämpliga prestanda kan ersätta två flygplan gynnas ekonomin på ett rationellt sätt. Denna tendens kan också spåras i de modernare konstruktionerna t. ex. Fouga Magister och Macchi MB 326. Särskilt det senare flygplanet förefaller att ligga nära idealet ifråga om prestanda och utformning.

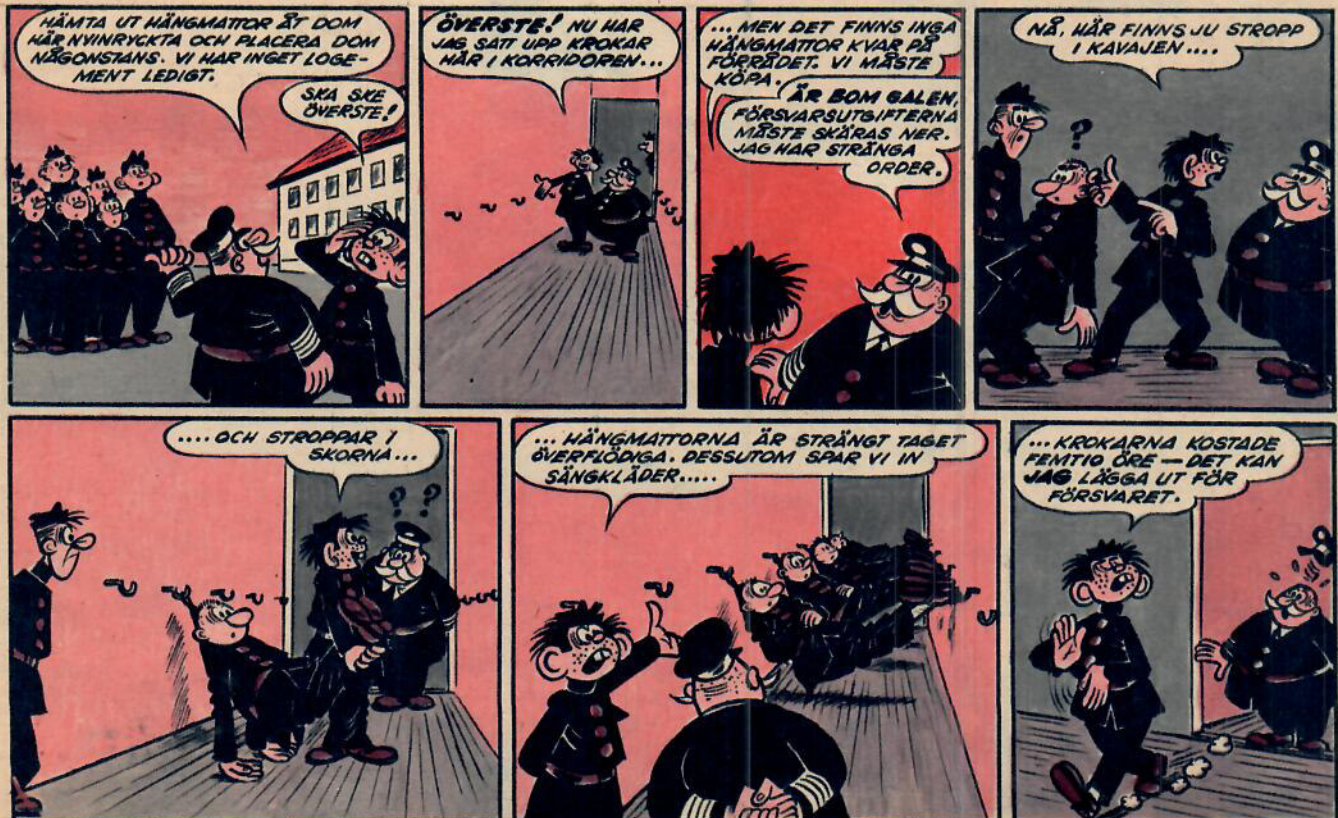
I utlandet har man sedan ett

par år börjat tillämpa här skisserade principer och låter flygeleverna redan från början stifta bekantskap med reaflygplan. I England används Jet Provost som grundläggande skolflygplan. Med hänsyn till Provosts relativt anspråkslösa prestanda bygger dock engelsmännen på den grundläggande flygutbildningen med Vampire. Fransmännen har tagit steget fullt ut med hjälp av Fouga Magister (se TV nr 9 1958), som är ett betydligt högvärdigare flygplan. De franska flygeleverna får hela den grundläggande skolningen på Fouga Magister.

I det svenska flygvapnet följer man givetvis uppmärksamt de utländska försöken. I dagens läge torde den franska linjen tilldra sig den största uppmärksamheten, eftersom den förenar effektivitet med god ekonomi.

Flygboldat 113 Bom

AV 2418 BJARRE

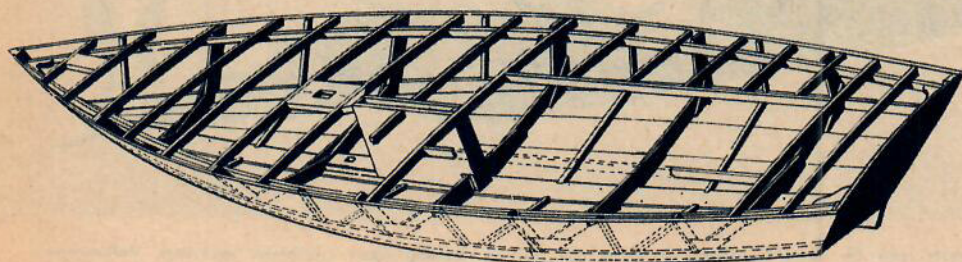


SNIPE FÖR FRÄN SEGLING

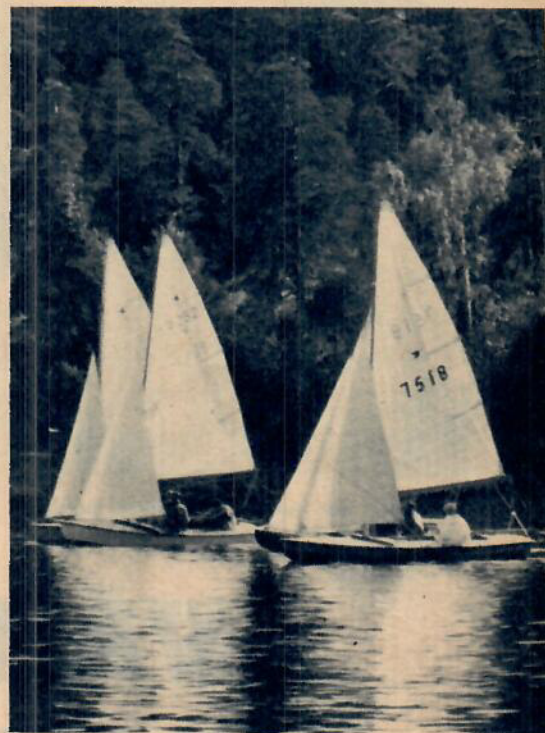


Samma dag som det här numret av Teknikens Värld kommer ut dvs. den 17 juli går startskottet för SM i snipesepling. Tävlingen går på Stora Värtan utanför Stockholm under fyra dagar. Vi passar på att presentera den båttyp som i dag utgör världens största kappseglingssklass.

Av ERIK MARTIN



Den stora bilden till vänster är tagen vid den internationella Sniperegattan som gick i Cannes i påskas. Snipen är italiensk och det ser ut att gå undan värre. Ovan en teckning som vi lånat ur den amerikanska boken »How to build a snipe». Den visar tydligt hur enkelt skrovet är uppbyggt. T. h. slutligen en stämningbild från fjolårets Snipe-regatta i Saltsjö-Duvnäs. Så här lungt är det sällan.



Ett alltid uppmärksammat inslag vid Regattorna är småbåtarna tillhörande snipeklassen. Snipen har mer och mer börjat framstå som den idealiska båttypen för avancerade juniorer. Med juniorer menar vi seglingsbitna »ynglingar» i alla åldrar. Den yngste deltagaren i fjolårets Sandhamnsregatta var en snipe-seglare mad bara fjorton år på nacken och europamästaren 1956 var engelske läkaren Penman, 52 år fyllda.

Genom att sniparna både i anskaffning och underhåll är relativt billiga jämfört med »riktiga» tävlingsbåtar har de i hög grad bidragit till seglingssportens popularisering. Låt så vara att en och annan rutinerad kappsegelare rynkar på näsan åt snipen och vill likna den vid en barnbåt eller ett »flytande badkar». De som själva provat snipen vet att inget påståendet kan vittna om mindre sakkunskap. Snipen är tvärtom ett förstklassigt redskap för alla dem som rätt förstår att uppskatta kappseglingens tjusning. Tjusningen i att bokstavligen gå i närkamp med väder och vind.

Snipen är förvånansvärt stadig och sjösäker. Båten är försedd med centerbord vilket ger den överlägsna seglingsegenskaper. Den är byggd med tanke på säkerhet: Besättningen kan flyta på en kullseglad båt och under gynnsamma om-

ständigheter själva länsa den och fortsätta seglingen. Men det är ingen båt för slöseglare. Redan vid omkring sex sekunders vind planar båten och seglingen fordrar då ett perfekt samarbete mellan rorsman och gast. Det är sällan några döda punkter vid snipesepling. Vid god vind kan båten nå den imponerande farten av 15 knop.

Sniparna tillhör i dag världens största kappseglingssklass. Snipe Class International Racing Association upptar över 12.000 registrerade båtar varav över 200 finns i Sverige. Amerikanaren Crosby som ritade båttypen år 1936 har all anledning att känna sig belåten med utvecklingen.

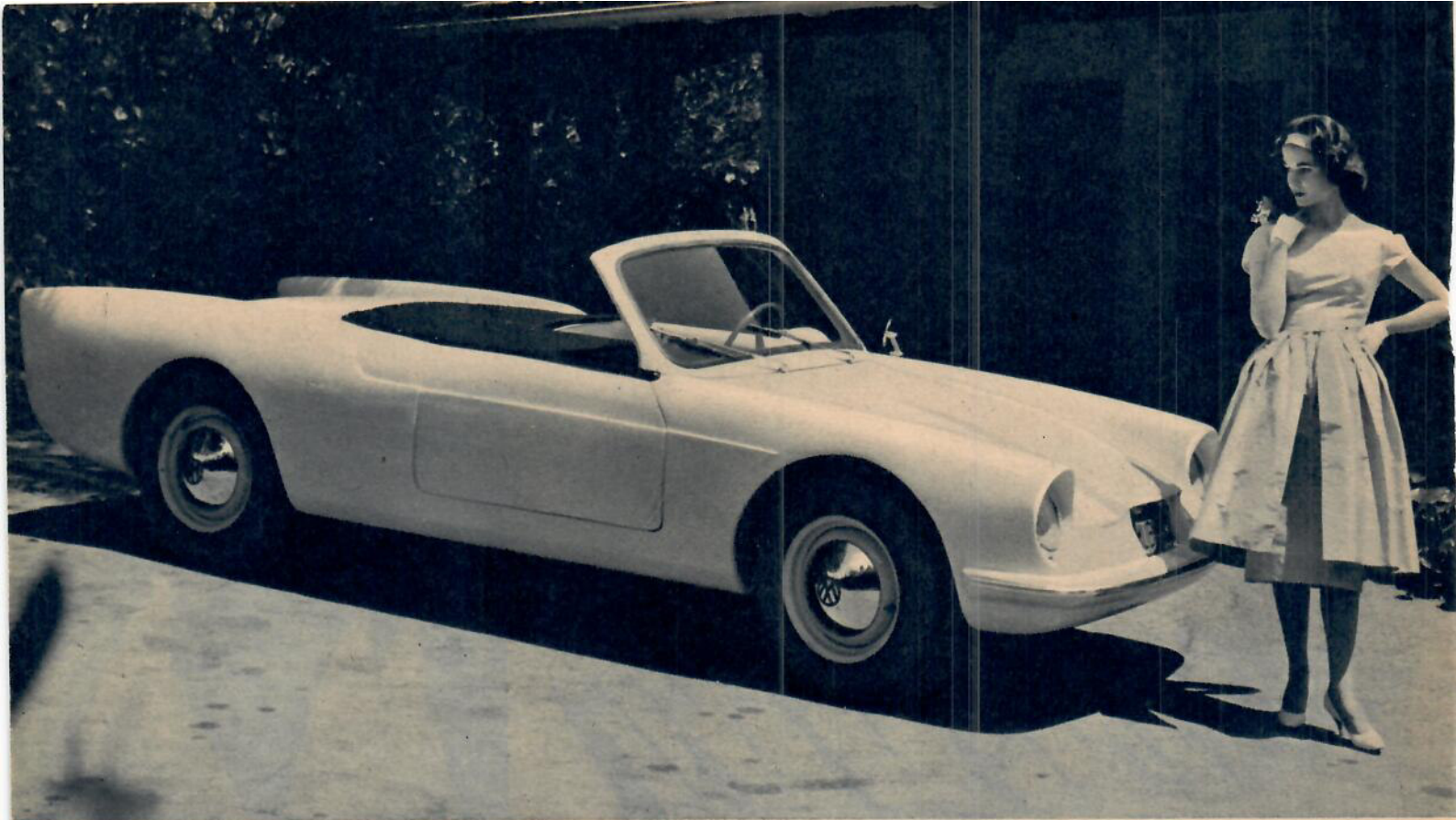
I Sverige finns ett tiotal klubbar, fördelade över hela landet. 1946 introducerades snipe-modellen här av Stockholms Snipe Club som sedan, särskilt tillsammans med Norrköpingsavdelningen, lagt ned ett mycket energiskt arbete för att popularisera snipen.

Många snipar är byggda av ägarna själva under vinterkvällarna. Att låta tillverka en ny komplett snipe kostar från 4.000 kr och uppåt och även om denna siffra är relativt låg avskräcker den dock en hel del entusiaster. Genom att offra eget arbete kan man komma undan mycket billigare. Man kan eventuellt gå en medelväg genom att köpa skrovet färdigt. Ett

träskrov kommer att kosta ca 2.000 kr. Billigare ställer det sig att köpa ett färdigt plastskrov. Harald Barfod, Huitfeldsgatan 9, Oslo, tillverkar sådana och säljer dem för 1.400 kr. Material till däck och rundhult samt segel kommer sedan att kosta i stort sett en tusenlapp.

För att få vara med och tävla med snipen måste ägaren inregistrera den i den internationella snipeklubben. En utsedd mätningsman kontrollerar att alla mått överensstämmer med de fastställda innan tävlingscertifikatet utfärdas. Man är mycket nog på den punkten; överdrivet noga tycker kanske en lekman. Men i och med denna minutiösa kontroll vet man att alla registrerade snipar är absolut lika.

Den som är intresserad av snipesepling bör snarast möjligt ta kontakt med närmaste klubb. Adressen får man genom att skriva till Stockholms Snipe Club, Strandvägen 13 A, Djursholm. Klubbarna tillhandahåller ritningar och de internationella bestämmelser som gäller. Om ni på allvar funderar på att bygga er egen snipe ger vi er rådet att börja med litet teori. Tyvärr finns det ingen bok i ämnet på svenska men däremot en utmärkt amerikansk sådan. Det är en fullständig arbetsbeskrivning med massor av instruktiva ritningar och teckningar. Titeln är: How to build a snipe.



Europeiskt och amerikanskt i stilfull blandning. Bortsett från de höga bakflyglarna finns det fog för beteckningen »världens vackraste Volkswagen».

VÄRLDENS VACKRASTE VOLKSWAGEN

»Världens vackraste Volkswagen» har USA:s plastskräddare trollat fram. Specialkarosser i glasfiberarmerad plast till standardchassi tilltalar amerikanarnas smak för något som är annorlunda och anses ha framtiden för sig både där och i Europa.

Av ROBERT LEE BEHME



Trots den ringa höjden är karossen förvånande rymlig. Rattlutningen som är brantare än normalt på VW är också en följd av vagnens höjd.



Strålkastarna är standard VW medan vindrutan kommer från Ford Consul. Utmärkt sikt framåt.

Trots att de flesta experter är eniga om plastens stora fördelar i bilkarosssammanhang kan man knappast säga att materialet haft några större framgångar hos fabrikanterna varken här i Europa eller i Amerika. De få gånger plasten fått en chans har det alltid varit fråga om specialkarosser eller i varje fall vagnar i mycket små serier. Och ändå är det först i stora serier som plastens fördelar i form av enklare tillverkningsmetoder och lägre pris verkligen kan komma till sin rätt. I det trängda läge där USA:s bilfabrikanter f. n. befinner sig är det givetvis förklarligt att de inte vågar satsa på ett material som de själva och framför allt kunderna vet så förhållandevis litet om som plasten. Ändå är det just nu och just i USA som plastkarosser tycks få sitt verkliga genombrott. Specialkarosser i glasfiberarmerad plast till standardchassis har blivit en ny och livskraftig gren av den amerikanska bilindustrin och den är den enda som växer oberoende av branschens dödläge.

I stället för att göra en helt ny bil och förse den med plastkaross har alltså de amerikanska plastskräddarna valt att göra en kaross med eleganta linjer och sedan anpassa den till någon redan existerande bilmodells chassi. Från början var denna gren av bilindustrin ett ganska hantverksmässigt snickeri för verkstäder av bakgårdsformat. De karosser som då tillverkades hade ingen möjlighet att kon-

kurrera med märkenas standardkarosser. Men småningom har branschen utvecklats. Mer omsorg har lagts ned på en stilfull och säljande utformning. Specialkarossen skall kunna hängas på och skruvas fast med ett minimum av ändringar. Samtidigt har också den tekniska kvaliteten på plastkarosserna förbättrats och resultatet har blivit ökad försäljning.

F. n. byggs i USA specialkarosser i plast både till Panhard, MG, Renault, Volkswagen och Porsche. Ett hinder för specialkarossernas ytterligare spridning är dock att än så länge trots alla ansträngningar en hel del ändringar måste göras på chassit innan karossen monteras. När ändringarna berör fjädringen eller kraftöverföringen blir de mestadels ganska dyrbara. De flesta specialkarosserna kan vidare inte monteras utan att en metallram först monteras på chassit. I denna ram fästs sedan karossen.

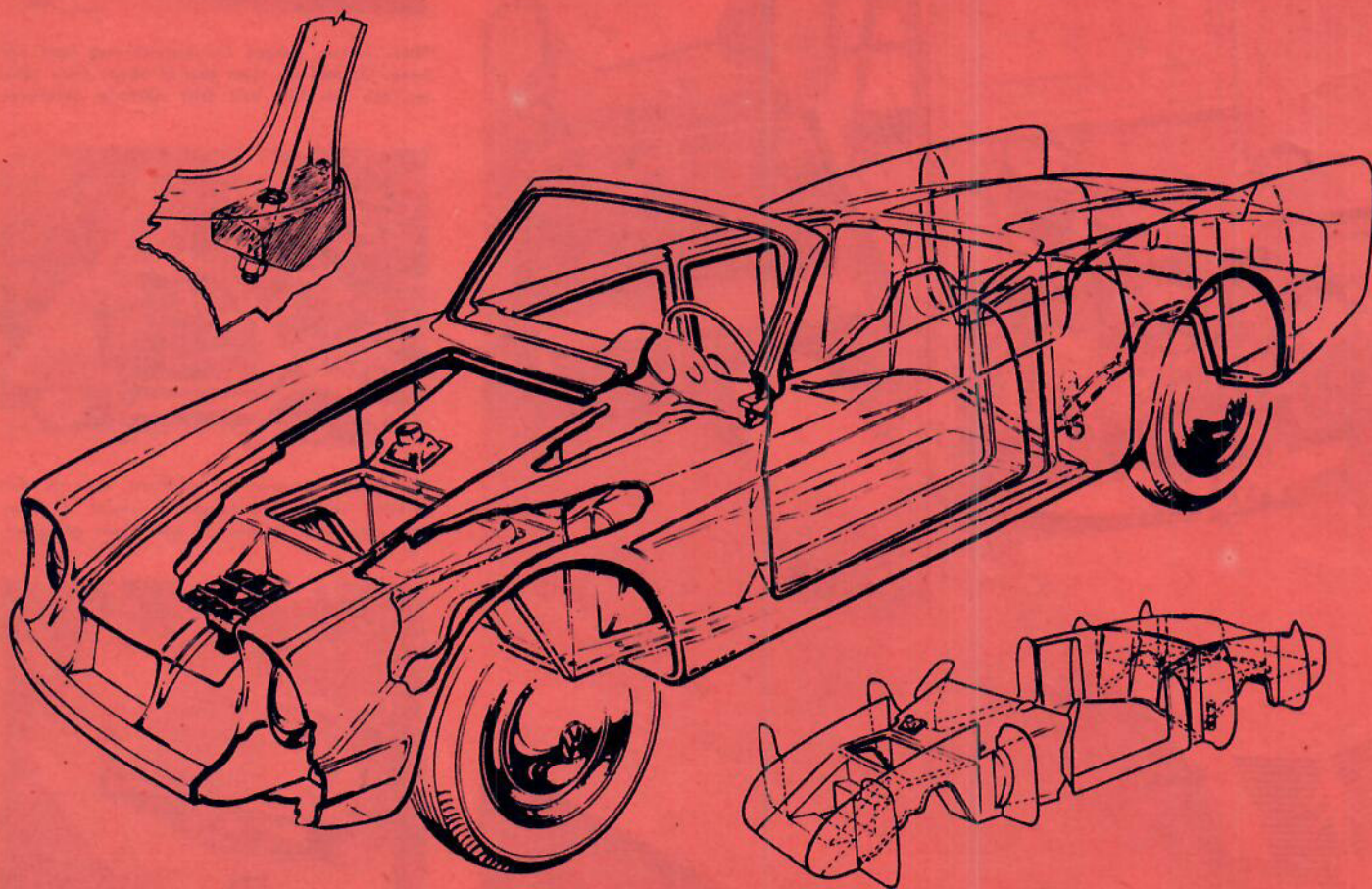
Det senaste tillskottet på marknaden är emellertid ett undantag i det avseendet. Det utgörs av en tvåsitsig sportbilkaross för Volkswagen som byggts av en firma som heter Alken och ligger i Kalifornien. Alken D-2 som karossen kallas monteras utan någon metallram på chassit och kan sägas vara den första verkligt monteringsfärdiga plastkarossen. Originalfjädringen på vagnen måste dock modifieras eftersom D-2 är ca 140 kg lättare än originalkarossen och så måste ratt-

stängens lutning vara mera bakåt eftersom plastkarossen är lägre än den vanliga. Vidare måste bränsletanken vridas och påfyllningsröret placeras centralt för att få plats under den låga huven. Av samma anledning måste luftrenaren bytas. Jämfört med det svetsande och skärande i både ram och kaross som brukar vara vanligt vid monteringen av andra specialkarosser är dock dessa ändringar rena småsaker.

På plastkarosSENS insida ligger ett fackverk av längs- och tvärgående förstyrningar och vid prov har den nya karossen t. o. m. visat sig starkare än originalets. I linjerna är Alken D-2 en djärv men lyckad kombination av europeiskt och amerikanskt.

Vindrutan är den enda del som inte är VW-standard. En Ford Consul-ruta passar i stället precis mellan stolparna. Vanliga VW-strålkastare passar i flyglarna, likaså är bakljuset VW-standard. Broms och kopplingspedal, handbroms och t. o. m. reglaget till värmesystemet sitter på sina ordinarie platser. Vid ett prov nyligen monterade ett gäng sportbilsentusiaster, som inte tidigare sett Alken D-2, karossen på 11 timmar.

Alken D-2 premiärvisades nyligen på en utställning i Canada och mottagandet där gav tillverkarna gott hopp om en försäljningssuccé. Så gott t. o. m. att man vidtagit åtgärder för att föra in den även på den europeiska marknaden.



Den stora skissen i mitten ovan visar Alken D-2 i halv genomsnitt. Bränsletankens läge har ändrats och rattstängens lutning är mera bakåt. På

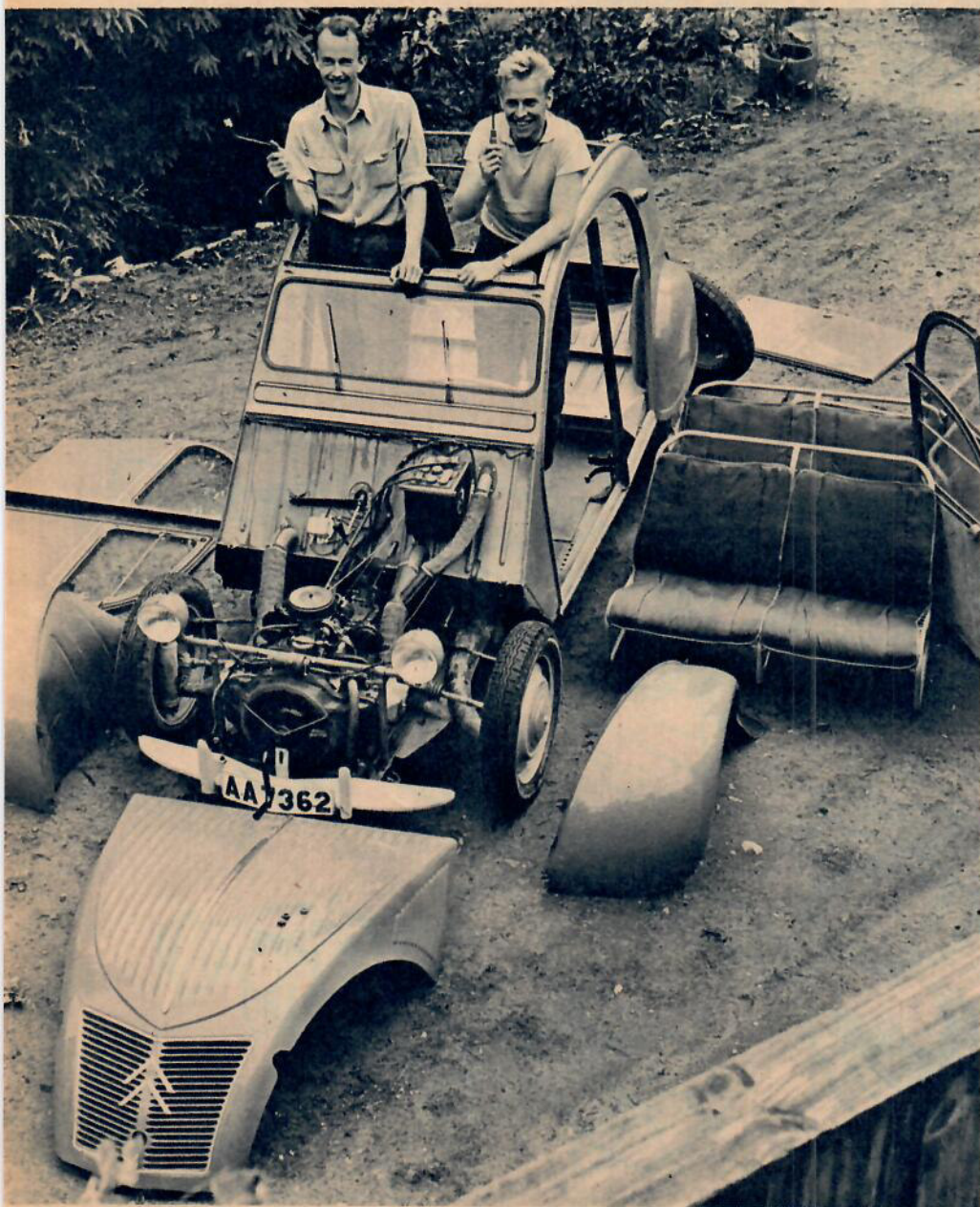
den lilla skissen uppe t. v. syns den träram som lagts in för att ge vindruteramen ordentligt fäste och nere t. h. det förstyrande fackverket.

BIL I VARJE BIT

Vi har skrattat länge åt Lillcitrör men det är inte utan att skrattet stelnar i mungiporna när man stiftat närmare bekantskap med den fitnesspäckade skapelsen. Den är helt enkelt oslagbar i sin klass.

Av BENGT-O. ALLSKOG

Foto: Gösta Andersson



Dådet är fullbordat och Lillcitrör har vid närmare betraktande sönderfallit i ett större antal delar. Lyckliga över resultatet står Teknikens Värld medarbetare på parad med de två verktygen.



Sitter luckan ivägen för lasten? Tag bort den bara. Öppna och skjut den åt höger eller vänster och det blir helt fritt tillträde akteröver.



Här flyger dörrarna all världens väg och den verkliga strandbilen börjar så smått ta form. Hela dörrlisten är bockad och utgör gångjärn.



Idealbilen för svartvägar. Backar är något den inte bryr sig om men fort går det förstås inte.



Universalverktyg nummer ett. Vevslängen passar både till hjulbultar och flyglarnas fastsättning. Fyra bultar håller varje framflygel!!!!



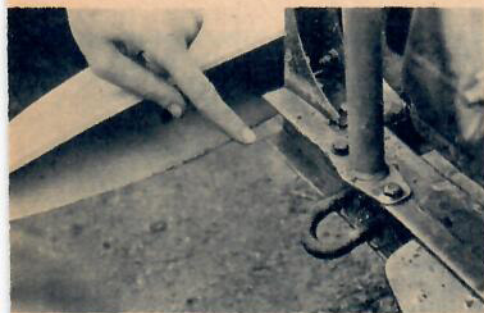
Det finns faktiskt en domkraft, men skulle man stå på dåligt underlag kan en personkraft lätt lyfta upp kärran vid ett eventuellt hjulbyte.



Den genialiska dörrfastsättningen i närbild. Man lossar en skruv, ger låshylsan en puff med mejseln och det är klart att lyfta av dörrarna.



Att »mekas» med motorn tillhör livets höjdpunkter. Man behöver inte slå huvudet i huven för det. Samma fästen som på bagageluckan.



Skulle man bli stående, behöver man inte leta efter bogserkrokar. Det finns två fram och två i bakvagnen. En detalj som även Mercedes har.



Det fattas bara att bilen inte skulle vara bäddbar. Golvet bildar en puckel som får jämnas ut.

Den är ful. Ser ut som en korsning mellan pansarbil och tvättbräde men är troligen mera bil än många andra. Mera bil i varje bit skulle man kunna säga efter en tids bekantskap med Citroën 425. De första hundra körmeterna med en Lillcittra ger kanske inga sensationer förutom att man tycker att sätenas »Nosag-bottnar» är alldeles förbaskat bekväma. Den första sensationen trillar över en när man kommer till ett signalljus som visar rött. Man är inte riktigt hemma på vagnen, har nyss kört en bil med automatkoppling, glömmer att koppla ur när man stannar men motorn puttrar lugnt på tomgång. Javisst ja, en centrifugalkoppling frikopplar motorn när varvet sjunker nedåt 500 varv.

Färden går vidare. Ut på dålig landsväg, och man märker hur trafiken försvinner bakom en och plötsligt kör man om en och annan som nyss med vrålände hästkrafter svepte förbi på motorvägen. Tjälkskador och potthål generar inte Lillcittrans fjädring. Hjulen klättrar upp och ned och bakifrån sett liknar vagnen mest en nyfödd kalv på vingliga ben. Passagerarna är lyckligt okunniga om detta och njuter av »dyningarna». Nu blir man intresserad av fulingen. Hittar ett handtag under instrumentbrädan som visar sig tillhöra strålkastarna vilka är justerbara i höjdlid. Inte dumt.

Färden avslutas ute vid sommarstugan när man plötsligt kommer ihåg pinnsoffan som skulle hämtas i skjulet någon kilometer därifrån. Jaså, man kan lyfta ur baksätet. Men bagageluckan då. Den måste väck om soffan skall gå in. Inget kan vara enklare. Öppna den, drag den åt endera hållet och räcker inte hållet är det bara att ta fram skruvmejseln och plocka bort taket. Fyra skruvar. Som lastbil är den tydligen perfekt. Soffan kom hem och allt är frid och fröjd förutom det att man börjar få blodad tand på att pilla med vagnen.

Går det att ta loss motorhuven månn-tro. Jadå. Samma enkla demontering som bagageluckan. Lyft uppåt och drag åt

sidan bara och motorn ligger fint till för servicejobb. Men bättre kan det bli. Vevslänge nsom används för att lossa hjulbultarna passar precis till de fyra bultar som håller varje framflygel och på några minuter ligger motorn helt bar. Det återstående sätet lyfts ut och så kastar man sig med bister beslutsamhet över dörrarna. En skruvmejsel fordras för att lossa en spärr. Sedan är det bara att lyfta loss dem. Bakflyglarna går också att lossa men de har hela 8 skruvar om jag inte misstog mig, så dessa lät vi vara ifred. Det tog min kollega och mig exakt 15 minuter att demontera bilen med hjälp av en skruvmejsel och en vevsläng och ingen av oss hade gjort det förut. Resultatet blev en perfekt strandbil. Kanske inte med Pinin Farinas exklusiva linjer men absolut lika luftig. Vill man sedan lämna bilsätena hemma på verandan är det bara att placera in en pinnstol och puttra ner till badet. Att vägen är dålig spelar ingen större roll. Kärran knallar fram i terrängen som den värsta jeep.

Det kanske verkar lite spexigt det hela men man får sig en tankeställare. Varför är inte varje bil byggd på det här sättet? Jag kommer ihåg när jag med min förra bil fick ena flygeln intryckt. Strålkastaren klämdes ihop och kylarmasken fick sig en törn. Bilen var ett populärt småvagnsmärke och man trodde inte det skulle kosta så mycket att få saken fixad. Med demontering, riktning och lackering blev summan dryga 600 kronor. Reflexionerna gör sig själva när man står med en vävsläng och en skruvmejsel i handen efter att ha klätt av en Lillcittra på en kvart. Varenda bit är direkt utbytbar varför det knappast lönar sig att rikta en detalj. Köp en ny bit på verkstaden och åk hem och montera den.

Det är klart att tolv hästar inte är mycket att komma med på landsväg och att motorljudet är i ljudligaste laget men sådana detaljer ser man gärna bort ifrån när man vet att man klarar av underhållet själv.

VARFÖR BÖR STÖTDÄMPARE KONTROLLERAS?



Hela bilens kondition kan vara beroende av att stötdämparna är i bästa trim. Hur man kontrollerar stötdämparna och annat av intresse kan Ni läsa om i våra informationsbroschyrer.

Gabriel

HYDROSHOX är en överdimensionerad, hydraulisk stötdämpare av aeroplantyp med patenterad kolv och tätningring.

AJUSTOMATIC kan justeras för hand efter var och ens önskemål om mjuk, hård eller normal körning.

BROSCHYRER

Ger Er intressanta och värdefulla upplysningar om stötdämpare. Sänd in kupongen.



Generalagent:

Huzells

Karlstad · Stockholm · Malmö

Till Aug. Huzell AB, Box 77, Karlstad.

Sänd mig Era Broschyrer om stötdämpare.

Namn

Adress

Postadress

TV 14-58

Engelskt världsmärke
— nu i Sverige

CONNOISSEUR Hifi-spelaren



Connoisseur (uttalas konnässör) är en skivspelare för grammofonavspelning, där bästa ljudkvalitet är ett oeftergivligt krav. Lämplig för ljudanläggningar vid institutioner, skolor, bibliotek, skivbarer och i hemmet hos musikälskaren, som endast nöjer sig med det allra bästa.

Begär uppgift om pris och måtvärden.

Generalagent för Sverige:

**AB TJERNELDS
RADIOFABRIK**
Hudiksvallgat. 4, Sthlm Va
Tel. 33 20 01 33 03 70 33 03 80



Det här ser farligt ut, men var lugna: Hjulen sitter kvar även genom hårnålskurvorna (ovan). Väglaget spelar ingen roll för civiljeepen (nedan).

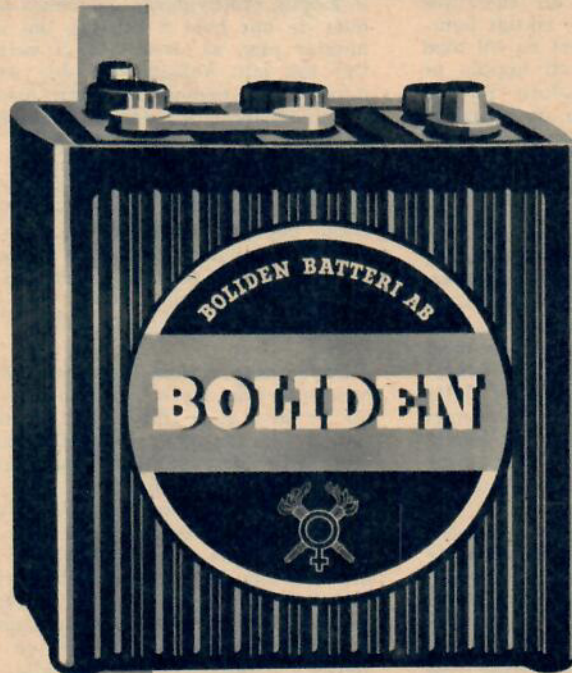


BIL I VARJE BIT (forts.)

Det fordras visserligen personligt mod att visa upp vagnen för grannar och bekanta. Ett skallande hänleende blir ofelbart reaktionen hos dessa men efter en kertare demonstration faller de för det mesta till föga. För att återge dem det glada humöret kan man visa upp bränslemätaren som sitter i påfyllningsröret. Den består helt enkelt av en stav som är graderad per liter upp till fem och därefter var tionde liter. Len är faktiskt representativ för hela bilen. Den har allt som en bil skall ha och litet till. Det är bara

det att grejorna är utformade så att vem som helst kan sköta och reparera dem och det är väl något att sträva efter i dessa »gör-det-själ»-idéernas tidevarv.

PS. Vi har glömt att tala om en sak. Driftsekonomin är i den klassen att mackpersonalen aldrig lär känna Citroënegaren mellan besöken. Omkring halvlitern bensin per mil är normalt. Som rundsmörjningskund blir man heller inte populär. Fyra smörjnipplar klarar man själv och andra detaljer klaras av med oljekannan.



- för bättre batteriekonomi

Billigt med spill...

(Forts. fr. sid. 15)

Beträffande motorproven var dessa experter eniga endast på en punkt: Proven är enormt dyra. Sedan kan man dela upp åsikterna i flera kategorier.

Producentexperterna är tämligen eniga om att motorproven är den enda tillförlitliga metoden att utvärdera hur en HD-olja uppför sig i motorn. Vissa konsumentexperter (från företag som inte renar sin spillolja) anser att motorproven visserligen är föga ändamålsenliga men eftersom de är de enda som finns så får man väl hålla sig till dem. Andra konsumentexperter (som renar spillolja) anser motorproven tämligen värdelösa. De allra extremaste anser att proven är helt förlegade och fortfarande existerar enbart tack vare att de är så dyra och så få kan göra dem. Därigenom utgör de ett argument för stora oljebolag gentemot mindre välrustade konkurrenter. Mängden tillsattningsmedel är generellt avgörande för hur oljan verkar, inte ett visst prov i en viss motor under vissa givna förhållanden.

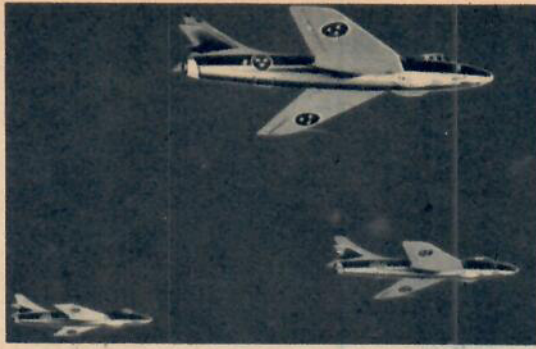
Hur som helst måste man anse att ett prov i en vanlig förbränningsmotor inte är en idealisk måttstock. Hur noga motorns konstruktion, körtiden, oljetemperaturen, belastningen, bränsleblandningen o. s. v. än är fastställd är provet alltför komplicerat och

innehåller alldeles för många okontrollerbara faktorer som kan inverka på resultaten för att dessa skall vara fullt jämförbara.

ENIGHET OM FÖRDELARNA

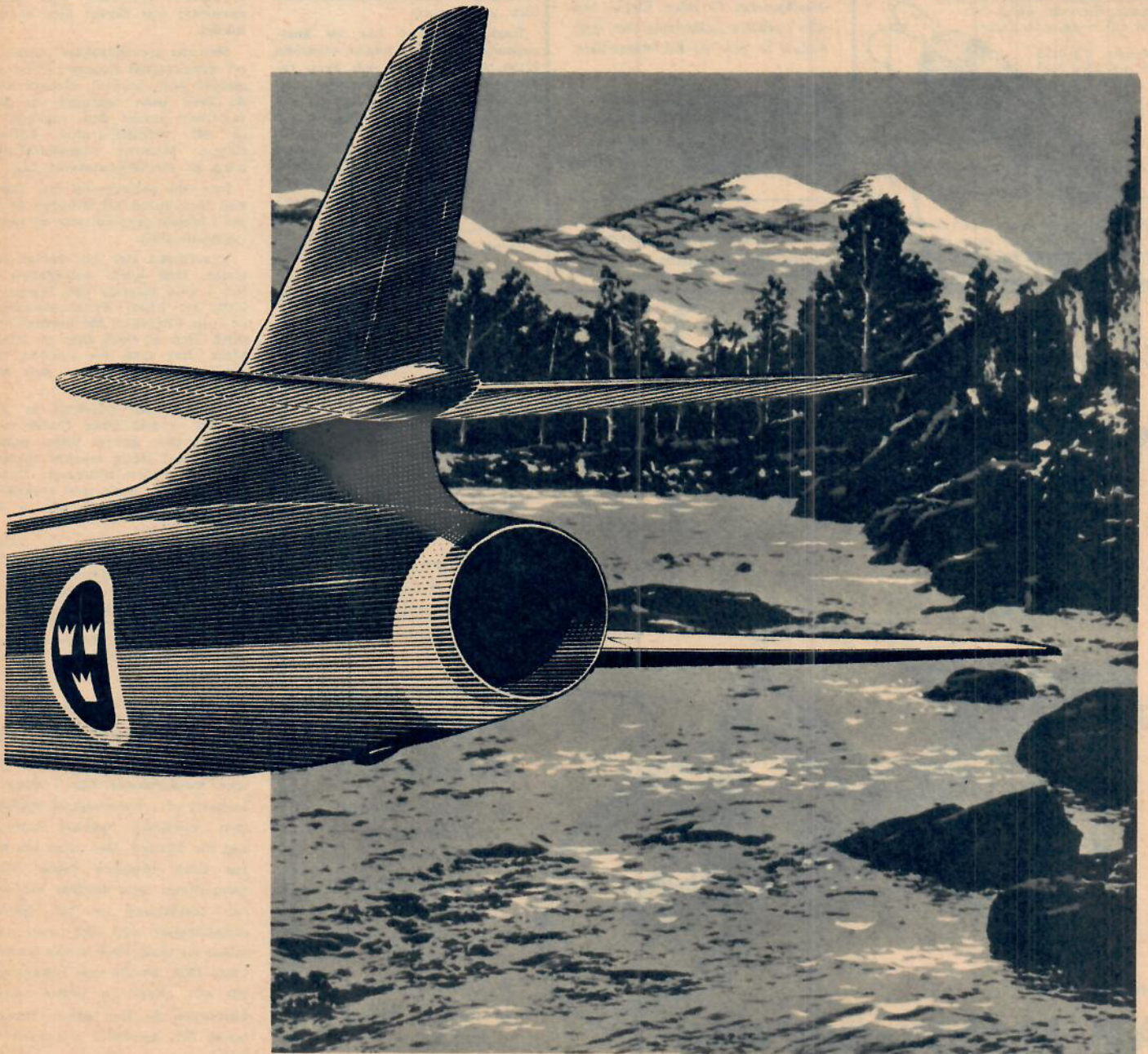
Beträffande spilloljaaffineringsens fördelar däremot är alla experter — utom givetvis oljebolagens — tämligen eniga. Nationalekonomiskt kan det inte vara riktigt att vi slösar våra fattiga dollars på att importera dyrbara olja som bara utnyttjas till en bråkdel innan den kasseras eller eldas upp. Företagekonomiskt är det lika galeat att slänga bort spilloljan. Privatekonomiskt skulle spilloljaaffineringsen också kunna bli av stor betydelse om den blev allmänt accepterad och omräffinerad olja såldes på mackarna så som fallet är t. ex. i Tyskland och Norge.

Ur beredningssynpunkt är det också viktigt att en sådan industri som Skandinaviska oljecentralen hålls vid liv och utvecklas. I ett avspärningsläge får den en oerhörd betydelse. Även sanitärt är det ett önskemål att spillolja inte spills hur som helst utan tas tillvara. Oljeförorenade vattendrag och kuster har fått en sorglig ryktbarhet här i landet och även på land medför spillolja riker i form av förorenat grundvatten och förstörda brunnar. Det enda rationella är en omräffinerad av spillolja.



Hunter försvarar SVERIGE

Snabbheten, slagkraften och mångsidigheten har givit Hawker Hunter en rangplats i flera av den fria världens flygvapen, även i Sveriges. Ett betydande antal divisioner i svenska flygvapnet är utrustade med Hunter och fogar därmed en ny stark länk till Väst-Europas försvar. Hunter är nu i tjänst också i Indien, Danmark, Holland, Belgien, Peru, Irak och nu även i Schweiz.



HAWKER AIRCRAFT LIMITED Kingston-on-Thames, England
MEMBER OF HAWKER SIDDELEY / ONE OF THE WORLD'S INDUSTRIAL LEADERS



Jämtlands-draget

placerade sig bland de fem bästa dragen i den riksomfattande dragtestningen då 2.678 olika dragtyper testades ingående. Lättkastat, enastående mjuk, slingrande gång. Alla färger.

55 mm 9 g 2:40
80 mm 16 g 2:50

NIX-draget

med högeffektivt vass-skyddade krokar anses som ett av marknadens mest fångstsäkra beten. 50 mm, idealiskt för lättspinn. Suverän gång, fres-tar till hugg. Alla färger.

50 mm 9 g 2:75
75 mm 22 g 3:25



Fråga efter dragen hos Er handlande eller skriv till

Bröd. Tysklind A.-B. INSJÖN

Rolleiflex 4x4

— spegelreflexen i fickformat

Kr 496:—



Idealkameran för color. Elegant och nätt i teknisk fulländning som varje Rollei. Se den hos Er fotohandlare.

Rollei

världens förnämsta tvåögda spegelreflexer

Laddas bäst med Ferrantiacolor "naturlig" färgfilm

Biltest Sprite

(Forts. fr. sid. 21)

Hastighetsmätaren och varvräkna- ren sitter rakt fram i förarens synfält. Hastighetsmätaren på provvagnen visade nästan rätt över hela fartregistret. Varvräkna- ren som är kopplad till genera- torn arbetar tillfredsställande men inte med någon större precision. Trippmätare är trivsamt standard- tillbehör.

Sikten är tillfredsställande i alla riktningar även med uppfäld sufflett. De elektriska torkarna arbetar bra och sveper en sam- manhängande yta.

Inredningen verkar vara gedig- get påkostad med väl utformade gummimattor, bra säten och triv- samt inklädd instrumentpanel. Karossen är i vårt tycke linje- skön och har ganska god finish. Det ena som verkar vara i billi- gaste laget är dörrarnas låsanord- ningar. Plåtskarvarna vid flygel- partierna ser ut att kunna ge upphov till rostbildning. Enligt uppgift skall dock karosserna vara ordentligt rostskyddsbehandlade före lackeringen.

Bagageutrymmet har av kost- nadsskäl inte fått någon utvändigt lucka utan bagaget och även re- servhjulet får stuvats inifrån. Utrymmet är dock mycket stort och rymmer en rejäl packning för två personer. Den helt avtagbara suffletten bör i vårt klimat endast kallas för regnskydd. Utförandet är av vanlig engelsk »barnvagns- kvalitet». Vid hög fart drar det ganska kraftigt både framme vid vindrutans överkant och vid de separata sidoskydden. För att bilen

skall vara lämplig för våra vint- rar bör den absolut förses med en plasttopp. Enligt generalagen- ten är ett sådant tillbehör redan beställt och under tillverkning. Som standard finns ett mycket effektivt ventilerande värmesystem som absolut fyller även nord- svenska krav på kapacitet.

När man första gången kör Sprite blir man förvånad över hur direkt och känslig styrningen är. Det behövs endast 2½ rattvarv mellan fulla framhjulslutslag. Kuggstångsstyrningen är dock ut- märkt och man lär sig uppskatta den så snart man lärt sig minska på muskelkraften vid rattrorelserna. Stabiliteten är god. Vid topp- fart och sidvind måste bilen dock passas med ratten.

Motorn är densamma som i A- 35 men den har fått dubbla SU- förgasare och högre kompression. Redan vid bromsningen av driv- hjulseffekten i bänk märkte vi att motorn arbetade mycket väl och behagligt över hela fartregist- ret. De provresultat som redovisas i denna rapport är kanske inte att betrakta som absoluta maximi- prestanda eftersom vårt prov- exemplar var färskt och ej helt inkört.

Motorns sportkaraktär märks på att dragkraften kommer först vid ganska högt varvtal. Motorn nåde även utan svårighet ca 6000 varv/min innan den varvade ut så att ventilljädrarna började släppa. Motorns bränsleförbruk- ning är anmärkningsvärt låg.

Inte ens avgasljudet har fabri- ken försummat att utforma så att det i högsta grad tilltalar en sport- vagnsentusiast.

Väckelådan har ett välvalt re- gister. Den korta golvspaken är bra i sina rörelser och lägena är lätta att hitta. Synkroniseringen är fullt tillräcklig för normal kör- ning. Den är dock inte av högsta klass. Har man för bråttom vid växlingarna så hinner den inte med.

Fjädring och stabilitet är som sig bör av hög klass. Under vissa förhållanden känns bilen natur- ligtvis litet stötig mycket beroen- de på den korta hjulbasen. Denna egenskap bör dock inte avskräcka den grupp av förare bilen är av- sedd för.

Bromsarna visade sig tåliga trots att trummorna är av stan- dardtyp och bandarean är rela- tivt liten. Vid våra hårda prov framkom dock mot slutet en på- taglig matningstendens. Trots det- ta förekom inga sneddragningar utan bilen höll sin kurs väl vid bromsningen.

Världsmärket VICTORIA

Den fulländade lyxmopeden!

VICTORIA är ett världsmärke — exporteras till 52 länder! Till- verkare: VICTORIA WERKE A. G., Nürnberg, Västtyskland.

VICTORIA-mopederna säljes i cykelaffärer över hela landet. Begär broschyr — och ta när- mare del av Victorias tekniska fulländning!

VICKY L



Vinnande finesser:

- 2- eller 3-växlad världsberömd Victoria-motor
- swingarmsfjädring fram och bak
- högeffektiv ljud- dämpare
- 2-färgslackering
- inbyggd hastighets- mätare
- godkänt stöldlås

Generalagent:

AB Motor-Service

Ynglingagatan 24, Stockholm Va. Tel. 33 94 03-04

BILISTENS ÅRSBOK 1958

KAK:s handbok (pris 4:75 för icke medlemmar) har i dagarna kommit ut i nyredigerad upplaga. Den innehåller mycket matny- tigt för bilisten. Den talar om hur jag skall försäkra bilen, vilka formaliteter som fordras vid köp och försäljning av bil, felsök- ningstabeller och sist men inte minst en tablå över bilskattemedel 1953—1958. Medel som bekant går till allt annat än bättre vägar. Läsnigen är som synes omväx- lande och dessutom har man en »Bilnyckel» i miniatyr med in- struktiva teckningar.

BOA

Jean Behra vinner säkert

BP TOURING SERVICE

*gör utlandsfärden
säkrare och trevligare*

På de svenska BP-stationerna får Ni den Europanyckel, med vilken Ni först planlägger färden och som senare öppnar utlandets möjligheter för Er. Den kostar 3:75 och ger Er:

I Sverige före starten

- nyritad Europakarta i 7 färger
- nyritad Sverigekarta
- turistlitteratur
- 12-språkig bilistparlör
- häfte med kuponger att inlösas på utländska BP-stationer
- praktisk valutatabell, BP nyckelring m. m.
- elegant portfölj för bilhandlingar m. m.

Utomlands (mot kupong)

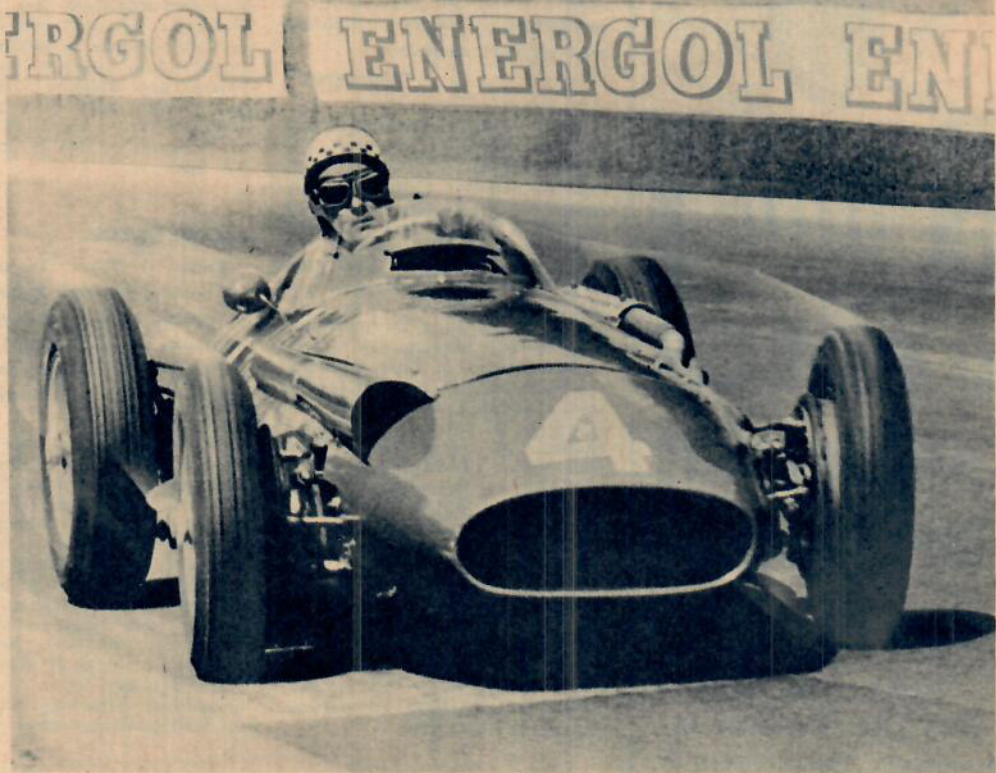
- nyritade bilkartor över de länder Ni besöker
- turistlitteratur för olika platser
- souvenirer (i de flesta länder grammofonskivor)
- god service och all hjälpsamhet på alla BP-stationer

Köp BP Europanyckel på närmaste BP-station för en säkrare och trevligare utlandsresa.



**Kör säkert –
med ansvar,
omdöme,
hänsyn.**

EN BP INFORMATION



Franska stjärnföraren Jean Behra kör på BP som så många andra av världens främsta tävlingsförare. De gör det för säkerhetens skull. När motorerna timme efter timme skall arbeta i toppvarv, måste smörjningen vara perfekt, måste bensinen ge maximal effekt. Varför skulle inte Ni begära samma säkerhet? Kör på BP bensin och BP Energol smörjolja!

Ni vinner säkerhet på



**mästar märket
i bensin och oljor**



FRÅGA OSS OM BILAR



8 mot 1 för BOSCH specialstift för mopeder W 190 M 11 S

I en lågvarvig 4-takts bilmotor sker ca 1.000 tändningar per körkilometer. För en moped är siffran bortåt 8.000, dvs ca 8 gånger så många.

Mopeden behöver ett specialstift – ett

BOSCH W 190 M 11 S

BOSCH tändstift med rätt elektrodavstånd ger den bästa effekten. För mopeder skall elektrodavståndet vara **0,5 mm**.

ALDUS böckerna



— viktiga böcker på ett helt nytt sätt från alla vetandets områden rill mycket lågt pris

BONNIERS

Hagstrom



— det ledande märket

PACKA FÖR TÄNDSTIFT

Fråga: Är det nödvändigt att byta packningarna varje gång man tar ut tändstiften för rengöring, och är det nödvändigt att tändstiften vid montering åtdrages med ett visst moment?

Tänd-knutte

Svar: Tändstiftspackningen har två huvuduppgifter, dels att låta mot gastrycket och dels att leda bort värmen från stiftet till topplocket. Om packningen är smutsig eller gammal kan den inte göra någotdera tillräckligt effektivt, och skall därför rätteligen bytas varje gång stiftet har varit demonterat. I praktiken kan man dock, under förutsättning att packningarna är rena, oskadda och inte allt för tillplattade, använda desamma vid flera tillfällen utan att det har någon skadlig eller ens märkbar inverkan på motorn. Dock bör nämnas att värmebortledningen från stiftet till topplocket är så beroende av packningen att det gör ända upp till 4 % skillnad i värmebortledningsförmågan om man vänder på packningen. Det rätta sättet är att vända den flata sidan mot tändstiftet och sömmen mot topplocket. Om packningen vänder kommer tändstiftet att bli något varmare än avsett. Detta kan vara bra att veta om man har en motor som fordrar tändstift som ligger på gränsen mellan två värmetal.

Det rätta vridmomentet vid idragning av stiften har stor betydelse för värmebortledningen. De värden som rekommenderas av fabrikanterna är valda med ledning av noggranna analyser av värmebortledningen och formförändringar hos stift och topplock, och bör sålunda användas för att uppnå bästa resultat. Som riktvärden kan följande vridmoment anges: För stift med 100 mm gänga — ca 2 kgm; 14 mm — ca 4,5 kgm och för 18 mm — ca 5,5 kgm.

MEDELTRYCK

Fråga: I Tekn. Världs tester står, under rubriken motorns nycelvärdar, talat om effektivt medeltryck. Vad har denna uppgift för betydelse och hur bestäms den? Testintresserad

Svar: Man brukar tala om indikerat och effektivt medeltryck. Med indikerat medeltryck menar man då det medeltryck som som verkar på motorns kolvar under arbetslaget. Trycket i cylindrarna mätes med en indikator som grafiskt registrerar trycket i form av ett indikatorgram. Medeltrycket, som skulle behöva verka på kolvarna under arbetslaget för att motorn skall uträtta samma arbete som under en hel arbetsperiod, beräknar man sedan ur indikatorgrammet. Motorns

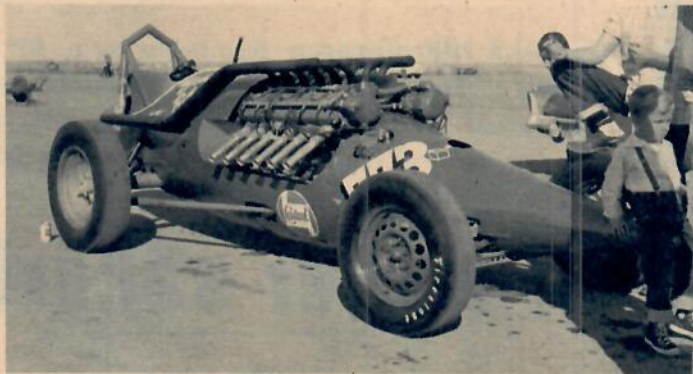
effektiva medeltryck är lika med det indikerade medeltrycket minskat med det tryck som åtgår för friktions- och pumpningsarbete då motorn går runt. Med kännedom om motorns effekt kan man beräkna det effektiva medeltrycket ur sambandet: Effektiva medeltrycket = $900 \times \text{motoreffekten cyl.-vol.} \times \text{varvtale}$

Denna formel gäller för fyrtaktsmotorer, medan man för tvåtaktsmotorer får dividera resultatet med 2 eftersom en tvåtaktsmotor ger dubbelt så många arbetsimpulser vid samma varvtal. Det effektiva medeltrycket ligger vid bilmotorer för standardbruk vanligen mellan 7 och 8 atö, medan det indikerade medeltrycket vanligen ligger mellan 8 och 10 atö.

DRAGSTER IGEN

Fråga: Jag har hört talas om att det i Amerika förekommer biltävlingar där bilarnas accelerationsförmåga är den enda utslagsgivande faktorn, och att bilarna som användes därvid skall vara kapabla till att accelerera från 0—100 km/tim, på endast 2—3 sekunder. Kan det vara möjligt att en bil kan bli så accelerationsnabb? Rex

Svar: Det förekommer i Amerika s. k. »Dragster»-tävlingar vilka går ut på att med stående start avverka en kvarts engelsk mil på så kort tid som möjligt. Därvid användes för ändamålet specialbyggda bilar som är helt oanvändbara för alla andra ändamål. Bilarna är som regel försedda med kompressormatade motorer som trimmats till bristningsgränsen och köres på speciella bränslen (t. ex. nitrometanbränsle) så att de presterar maximeffekter på upp till 700 à 800 hk. Enligt uppgift skall en kvarts engelsk mil (ca 400 meter) med stående start avverkas på mellan 9 och 10 sekunder och sluthastigheten därvid uppgå till ca 270 km/tim. Det påstås även att man med noggranna elektroniska mätinstrument skall ha mätt upp en acceleration från 0—100 km/tim, till 1,5 sek. Se för övrigt reportage om Dragster-bilar i Tekn. Värld nr 7.



När en amerikansk »hemsöldare» kommer igång på allvar kan det bli sådana här resultat. Dragstervagnen med en Allison flygmotor snarare över än under huven har ingen vettig funktion att fylla. Allt för accelerationen.

Två hårvatten i samma flaska



MEDICINSKT: Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och därav föranlett håravfall samt innehåller välgörande kolesterol. Palmolive finns i 4 olika fetthalter. Ni kan därför välja just det hårvatten, som passar Ert hår bäst.

BINDER HÅRET men bibehåller det mjukt och naturligt utan att smeta. Genom att Palmolive både är medicinskt och binder håret, får Ni faktiskt två hårvatten i samma flaska.

PALMOLIVE
dubbelverkande hårvatten
TORR · FET · EXTRA FET · ÖVERFET



För mest riktigt hår använd **PALMOLIVE Brillantine**

PALMOLIVE är även ett bra damhårvatten

Ovmbärlig för Er som är tekniskt intresserad

Den STORA tekniska studiehandboken

En modern, praktisk vägvisare, som talar om VAD Ni kan bli inom tekniken av idag och HUR Ni kan bli det

gratis
genom
nedanstående
kupong!

Med nyaste kurser!

NKI
TEKNISK UTBILDNING
för Er som vill gå längre

Denna handbok gäller Er som vill bli:

- förman
- verkställare
- arbetsledare
- ritare
- mekaniker
- montör
- maskinist
- laborant
- radiotelegrafist
- TV-serviceman
- tekniker inom något modernt yrke

Denna nya handbok från NKI är en verklig "guldgruva" för Er som vill komma fram på det tekniska fältet. Där får Ni utförliga besked om vad man idag fordrar av en förman, verkställare eller arbetsledare inom 16 olika fackområden. Ni får veta hur Ni kan snabbast utbilda Er för vilken av dessa eller andra befattningar Ni önskar, och Ni får ingående information om nya givande framtidsområden, såsom plast, radio, radar, television m.m. Boken är därför samtidigt en kartläggning av modern teknik och en vägvisare på områden där Ert tekniska intresse på bästa sätt kan komma till sin rätt.

FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Sänd mig utan kostnad den nya studiehandboken "Teknisk utbildning", tidskriften "På Fritid" för ett år och NKI-skolans kursprogram.

Frankeras
ej. NKI
betalar
portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:t Eriksgatan 33
Stockholm 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

TV 14-58

Försäkra Er redan NU om ett exemplar!

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verk.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex. Dag- o. afton- skola. Maskinteknik med verkstadsteknik. Teleteknik. Låga levnadskost- nader. Höstern. börj. 1 sept. o. vårterm. 13 jan. Anmäl snarast! Aberopa denna tidning! Stort antal sökande. Tel. Köping 113 16.

INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



modern teknisk utbildning

Sänd mig prospekt över

Gymnasie- eller fackskoleingenjörsexamen inom

- Maskinteknik
- Kraft- och värmeteknik
- Verkstadsteknik
- Elkraftteknik
- Teleteknik
- Byggnadstekn.
- Kemitekn.
- Merkantiltekn.
- Teknikerutbildning
- Tekn. fortbildningskurser
- Arbetsledareutbildning
- Arbetsstudier
- Ritteknik
- Elektronik
- Industrimättekn.
- Biltteknik
- Matematik
- Fysik
- Kemi
- Mekanik
- Hållfasthetslära
- TV-servicekurs

Namn
 Adress
 Postadress

TV 17/7-58

Frankeras ej
 Hermods
 betalar
 portot

HERMODS

Slottsg. 8 A
MALMÖ



Svarstörnsändelse
 Tillstånd nr 36
 Malmö 1

937

Segel- och motorflygutbildning

Motorfl. Piper Cub L4, Pi- per Super Cub, Piper Tri Pacer. Segelfl. Bergfalke. Spatz. Olympia. Zugvogel.

Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping, tel. 209 00.

KRISTINEHAMNS PRAKTISKA SKOLA

En skola för målmedveten ungdom

Teknisk skola

Tekn. elementarkurs (prep- kurs).
 Maskintekn. o. elektrotekn. fackavd. med teknikerkurs (3 term.) och högre fackkurser (2 term.) till ingenjörsex.
 Yrkeskurs för elinstallatörer. B-kurs.

Statsinspektion - Statlig studiehjälp
Begär prospekt!

FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver
14:95
 + frakt.

2 framkallningssskålar, kopie- ringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot post- förskott från

F:ca **KNUTZ & SVENSSON**
 SOLLERÖN

TILL SALU

Köp en bra KAMERA NU

Betala 1/4 nu och resten på 3 el. 6 mån.



Yashicamat
 Spiegelreflex 6x6,
 Lumaxar 1:3,5/80.
Kr. 87:— vid lev.
 samt 47:—/mån. i
 6 mån. Kont. 349:—.

Rekvirera vår
VARUHANDBOK 58 med

168 Fullspäckade sidor
 om foto och över
2000 olika fotoartiklar.

BROWNIE MOVIE
 8 mm Kodak filmkamera.
Kr. 56:— vid lev. samt
 25:—/mån. i 6 mån.
 Kont. 195:—.



Molander & son

Postbox 6007, Stockholm 6.

Var god sänd Varuhandbok 58, 3:— bif. i frimärken, vilket åter- betalas vid första köp.

Namn
 Adress

TV 14-58

KÖP DIREKT från importören till lägsta netto- pris!



Ja, ni förtjänar verkligen på att köpa direkt från importören. Begär vår nya stora katalog som är packad med nyheter. Arm- bandsur. Kameror. Allt för sportfiske, rullar, spinn- spön. Campingartiklar och massor av andra varor till lägsta pris — till nettopris!

GRATIS!

för ni
 vår stora katalog
 med nettoprislista
 om ni ger oss namn
 och adress.

ATLANTIC

KUNGSGATAN 18, STOCKHOLM

Namn:
 Adress:
 Postadress:

TV 14-58

Var med i DANSEN

SNABBKURS-DANS



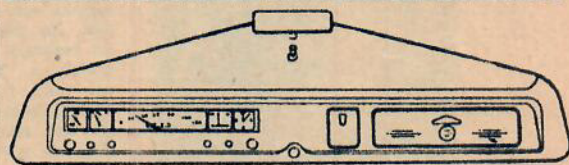
Ny modern lärobok

för nybörjare. Extra stora danskartor gör dansen kolossalt lättfattlig. Ni har endast att följa ett enkelt träningsprogram. In- nan Ni vet ordet av kan Ni dansa.
 Foxtro, Slowfox, Tango, Modern vals, Gammal vals, Rock'n'roll, Mambo, La Conga, Hambo, Schottis, Polka m. fl. dan- ser. 61 danskartor. Vi gar. belånenhet!

BOKFÖRLAGET PRAKTISKA BÖCKER
 Regeringsgatan 93, Avd. T, Stockholm.

Sänd mot postförskott Snabbkurs i dans. 8:75.

Namn:
 Adress:
 TV 14-58



SAAB-ÄGARE

Saabs handskfackslucka blev som väntat mottagen bland Saab-ägarna med största glädje. Instrumentbrä- dan får ett helt och vackert utseende. Utan insyn kan Ni placera värdesaker m. m. i handskfacket. Inga mon- teringskostnader. Passar alla modeller även 93-an. Finns i färgerna grått, blått och gult. Tillverkad av kraftig plast. Pris 12:—, Rekv. direkt från tillverkaren.

I. ELIASSON, BADHUSGATAN 2, HALMSTAD

Härmed rekv. st. Saabs handskfackslucka
 grå, blå, gul. Sätt ett kryss för önskad färg.

NAMN
 ADDRESS
 POSTADRESS

TV 14-58

allt i foto



I Westlings fotokatalog/handbok — rikt illustrerad — finner fotoentusi- asten senaste nytt i ledande kamera- märken och tillbehör — pris 1:50.

erbjuder Er avbetalningsköp till kontantpris!

AB ALBIN WESTLING
 Postorderavd. Örebro 1
 Sänd omg. ex. foto- katalog. 1:50 bif. i frimärken — gottgöres vid order.

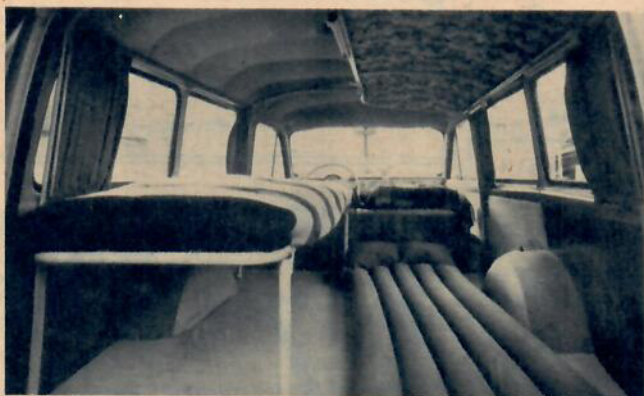
Namn
 Adress

TV 14-58

VIKTIG LÄNK I TV

En direktsändning i television som inte körs i studion utan utifrån (s. k. OB-sändning — out broadcasting) är ett ganska komplicerat företag. Det fick vi klart för oss då TV-gänget för en tid sedan ryckte in i Bonnierhuset med antenner, förstärkare och annan radioutrustning. Det var frågan om en sändning från en präm som låg förankrad i Klara sjö strax ovanför Kungsbron. Därifrån kunde man inte direkt upprätta radiolänkförbin-

delse med mottagarantennen på Teknis utan man var hänvisad att gå omvägen via en provisorisk länkstation som hastigt upprättades i ett hörnrum i 19:e våningen i vår skyskrapa. För att TV-signalerna skall gå fram fordras optisk kontakt mellan sändare och mottagare. På bilden nedan t. v. sändningsbussen med Bonnierhuset i bakgrunden och t. h. länkantennen som vidarebefordrar signalerna till Teknis-tornet vid horisonten.



Nu är det bäddat för en trevlig semester för er som kör Volvo Duett. Med HS Autobädd förvandlas bilen till ett litet rullande hotell. På dagen hissas sängarna upp i taket där de inte inkräktar på utrymmet.



SKOTTSÄKER KASSÖR

Ett bankföretag i Frankfurt har demonstrerat en uppfinning som skall skydda kassörer mot rån. Ett tjockt splitterfritt pansarglas och en speciellt skyddad låda för papper och pengar gör att kassören sitter helt skild från kunderna. Konversationen klaras med hjälp av mikrofoner och högtalare. Glaset är så starkt att det står emot ett närskott från en pistol. Bilden t. v.

JÄTTESKOPA

River Queen är en av de största grävmaskiner i världen och används nu i en kolgruva i Kentucky. Kolossen är lika hög som ett tretton våningars hus och väger ca 2200 ton. Skopan, som man ser i närbild här till höger kan lasta 42 m³ i varje lyft. Det betyder att en stor traktor ledigt får plats. Hela grävskopan drivs av elektriska motorer. Den körs av en enda man.



Volvo har på uppdrag av armétygförvaltningen konstruerat den första helsvenska jeepen. Den är fyrhjuldriven och har en Amazonmotor på 60 hästar samt Amazons nya fyrväxlade, helsynkroniserade låda.



En fotocell har övertagit förarens jobb på den amerikanska trucken på bilden. Ljuset från en stark lampa återkastas av ett vitt band som är utlagt som spår. Det reflekterade ljuset påverkar styrningen.

■ Inbrottstjuvarna kommer att få det betydligt svårare när den svenska standarden »Värdeskåp. Klassificering av inbrottskydd», som nyligen fastställdes av Sveriges Standardiseringskommission, börjar tillämpas av fabrikanterna. Standarden har utarbetats av en av Statens kriminaltekniska anstalt bildad Inbrottskyddskommitté som består av representanter för civilförsvarsstyrelsen, försvarsstaben, Statens Provvningsanstalt, Sveriges Mekanförbund, Byggstandardiserings och Föreningen front mot tjuven.

Standarden rör sig med tre klasser där klass 3 innebär att skåpet motstår »kvalificerade» inbrottsangrepp enligt nu kända metoder på ett sådant sätt att innehållet icke blir åtkomligt även om relativt lång tid står till förfogande för angreppet, klass 2, kvalificerade angrepp under kortare tid och klass 1 mindre kvalificerade angrepp under samma korta tid.

■ Vad blir nu resultatet av detta? Man är inte beredd att omedelbart skriva under på att det enbart blir av godo. Ur kundens — kassaskåpsköparens — synpunkt är det naturligtvis en fördel att kunna köpa ett skåp med varudeklaration. Han får veta vad han får för sina pengar, d. v. s. en ungefärlig siffra på det skydd som skåpet utgör. Men den siffran kan aldrig förbli kundens hemlighet; den nya värdeskåpsstandard

kommer naturligtvis att bli noggrant studerad bland gossarna i under världen. Även om det inte direkt står på skåpet att det tillhör klass 3 eller så kommer en någotsånär smart bov att placera det i rätt familj lika lätt som en lektor i botanik klassificerar en maskros. Om skåpet då hör till klass 3 går tjuven naturligtvis världshuset förbi och spar tid och arbete — om han inte hör till den där typen som älskar att köra huvudet i väggen.

Men om han hittar en sparris vars utseende säger honom att den kan öppnas genom »mindre kvalificerade angrepp under kort tid» har han väl ganska svårt att skiljas från den utan att ha innehållet med sig. Det skåpet kommer alltså att ha en fullt tydlig skylt med »välkommen» på dörren.

Den största och ovedersägliga nyttan kommer den här saken att få genom att värdeskåpsfabrikanterna blir tvungna att skärpa sig i framtiden. Det kommer att bli en sporre för dem att försöka tillverka skåp som kan klassas som 3:or till ett pris som kunden förut kanske bara fick en 1:a för.

Vi avvaktar rapporter från kassaskåpsbranschens representanter i övre och undre världen

Heru Teve

GENVÄG TILL ELKRAFT

Av JAN KARLSSON

En ny amerikansk uppfinning öppnar nya vägar för atomkraftens fredliga användning. Om man kan trola bort omvägen över motor och generator och omätta värme direkt i elektrisk energi är mycket vunnet.

En ny elektronisk anordning som överför värme direkt i elektrisk energi har framställts vid General Electric's forskningslaboratorier i New York. Man kallar den »thermionic converter». Redan nu har man byggt experimentmodeller som omvandlar mer än 8 procent av den tillförda värmen i elektrisk energi. Man tror emellertid att man inom en mycket nära framtid skall ha förbättrat konstruktionen så mycket att utbytet skall kunna bli så stort som 30 procent.

En så hög verkningsgrad kan göra det mycket lönande att omvandla värmen från atomreaktor direkt. Vetenskapsmännen talar om en revolution i fråga om atomkraftens fredliga användning genom att kostnaderna reduceras avsevärt. Än så länge är atomkraften relativt dyrbar.

Det sensationella i den nya uppfinningen är att värmen omvandlas direkt i en anordning som inte har några rörliga delar. Hittills har man alltid fått gå en omväg över ångturbin-generator eller förbränningsmotor-generator.

Den termoelektriska omvandlaren bygger på det förhållandet att glödande metaller utsänder fria elektroner. De samlas i ett så kallat elektronmoln omedelbart utanför metallytan. Genom att använda två metallektroder av vilka den ena hålls vid relativt låg temperatur medan den andra upphetas till ca 1.300° C kan man få de fria elektronerna att flyta från den varma till den kalla elektroden. Elektrisk ström består just i en ström av elektroner. Grundprincipen för denna termoelektriska omvandlare leder lätt tanken till radiorör. Där får man fria elektroner att cirkulera genom att lägga en positiv spänning på den andra elektroden.

En bildlig förklaring av hur det hela fungerar kan man få genom att jämföra elektronströmmen med ett vattenfall. Där kan man utnyttja nivåskillnaden mellan den övre och undre ytan för att driva en turbin. På samma sätt kan man i den termoelektriska omvandlaren utnyttja skillnaden i värmepotential för att skaffa en ström elektroner som kan utföra arbete.



LUFTKYLD LIFTARE

Med någon förvåning betraktar de två bilisterna denna mystiska apparat som används av sin uppfinnare i de Bayerska alperna. »Skidmotorn» drar honom med en hastighet av ungefär 60 km/tim på plan mark. Propellern sågs va-

ra speciellt konstruerad så att luftdraget inte skall bli för besvärande. Motorn har en cylindervolym av 150 cm³ och det hela väger inte mer än 70 kg. Bromsar saknas. Bäst på platser med litet trafik.



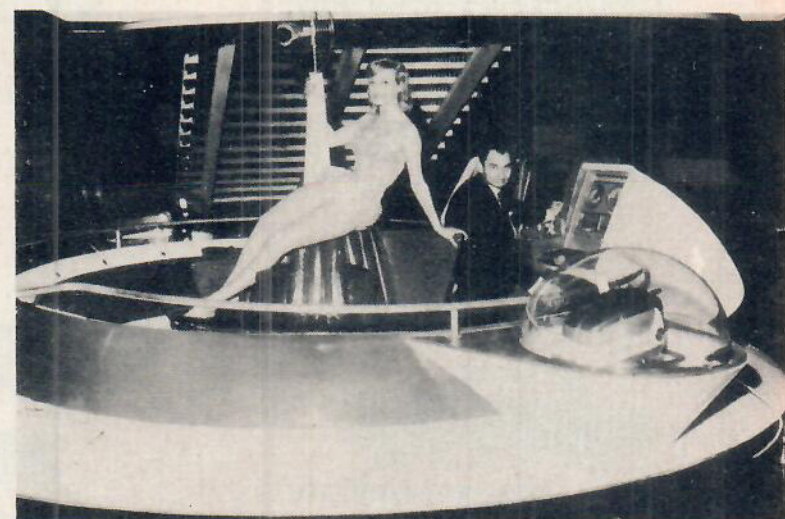
Helikoptern på bilden ovan är utrustad med en speciell anordning som påvisar radioaktiva ämnen i atmosfären. Den skall undersöka röken över skorstenarna i bakgrunden vilka tillhör Plutoniumfabriken i Windscale



Detta är en av de många olika typer av termo-elektriska omvandlare som byggts vid General Electric's forskningslaboratorier. Mer än 8 procent tillförd värme utnyttjas.



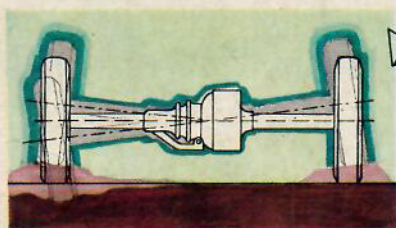
Är det här den första blygsamma upptakten till en ny epok inom krafttekniken? Lampan lyser genom ström som alstras direkt ur värme.



Det här flytande tefatet finns att beskåda på Världsutställningen i Brüssel. Kommer framtidens semesterbåt att gå i den här stilen?



I USA kan var och en ha sitt privata polislarm i fickan. Apparaten på bilden t. v. är inte större än ett cigarettpaket men kan ge ifrån sig en ton som hörs mer än 300 m.



Den enlänkade, pendlande bakaxeln med individuell bakhjulsfjädring — ett arv från Mercedes-Benz berömda tävlingsvagnar — ger följsamt, säkert väggrepp oavsett gropar, ryggar, spår eller kurvor.

BYGG EN BRO ÖVER DÅLIGA VÄGAR!

Ja just det — bygg en slät, jämn »bro» över de dåliga, gropiga vägarna genom att köra Mercedes-Benz — vagnen med fjädring och väggrepp i särklass. Tack vare den geniala enlänkade pendelaxeln följer även bakhjulen vägbanan och studsar inte stelt på ojämnheterna! Mercedes-Benz flyter lugn över upprörda vägvågor. Att köra Mercedes-Benz på dålig väg är något speciellt — den bygger faktiskt en bro över dåliga vägar!

Några modeller att välja på



MERCEDES-BENZ 219



MERCEDES-BENZ 190



MERCEDES-BENZ 190 SL

Mercedes-Benz bygger bättre bilism

MERCEDES-BENZ

PHILIPSONS



AUTOMOBIL A.-B. STOCKHOLM 21

Automobilpalatset, S:t Eriks-gatan 115, tel. 34 00 00

Utställningen: Strandvägen 7 A, tel. 67 04 40

Philipsons Söder Bil AB, Södertäljevägen, Västberga, tel. 45 29 60

Utställningen: Götgatan 91, tel. 44 09 80

Philipsons i Sundbyberg Bil AB, Skogsbacken 4, Sundbyberg, tel. 29 76 30, 29 76 50

Filialer, återförsäljare och serviceverkstäder över hela landet