

Teknikens TVärld

*Vackra former,
fast av något äldre
årgång, bjuder vi
läsarna på sid 24-25*



MED *Flyg* • NR 16 1958 • 14/8-28/8 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

aug

TEKNISKA FRÅGOR

Teknikens Världs experter besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända 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: Ett tjugotal läsare har skrivit och bett om olika uppgifter om Nasetti moped.

Svar: Nasetti tillverkar 7 olika modeller, varav den extremaste, modell 4T Sport, var avbildad i Teknikens Värld nr 2 1958. Uppgifterna här nedan behandlar endast denna modell.

Encylindrig fyrtakts toppventilmotor, cylinderdiameter 38 mm, slaglängd 44 mm., cylindervolym 49 cm³. Effekt 2,4 hk vid 5500 v/min. Cylinder av perlitiskt gjutjärn. Topplock av lättmetall, vevaxel i ett stycke. Svänghjuls magnetgenerator, effekt 18 W. Koppling i oljebad, primärtransmission med kuggjul. Enkel kamaxel med vipparmar. Väckellåda med tre växlar och med samtliga kuggjul i konstant ingrepp. Kickstart i pedalerna. Gemensam stänksmjörning för motor och väckellåda. Ryckutjämnare av gummi inbyggd i motorn. Motorn vibrationsfritt upphängd i ramen, ram av svetsade stålrör. Framfjädring av teleskoptyp med hydraulisk stötdämpning, bakfjädring av svängarmstyp med teleskoptyper. Däckdimensioner 22"x2". Fullbromsnav. Tankrymd 10 liter. Toppfart 70 km/t. Bränsleförbrukning 0,15 lit/mil. Backtagningsförmåga 20-22%. Märket har ingen generalagent i Sverige, men fabriken säger sig intresserad av att få en sådan. Några prisuppgifter finns inte tillgängliga.

Fråga: Jag har en Vespa GS 1957, som jag har tänkt polera in-, ut- och överströmningskanalerna på. 1) Kan Teknikens Värld rekommendera någon ytterligare åtgärd som jag kan vidtaga utan att motorn förslits onormalt mycket? 2) Vilket tändstift och vilken bensinblandning bör jag använda?

MR

Svar: 1) På denna motor bör ingrepp i konstruktionen inte företagas utan tillgång till bromsbänk, då resultatet i annat fall kan bli rakt motatt det önskade. 2) Bosch W 240 T 2, 6% oljeblandning.

Fråga: Jag har inköpt en AJS twin 1954, 500 cm³. 1) Vilken är topphastigheten för denna maskin? 2) Vad vinner man med trimningsatts? 3) Vad innehåller en sådan sats? Pris 245:—.

AJS

Svar: 1) 145 km/t. 2) Med en trimningsatt vinner man vanligen förbättrad fyllning i cylinderna genom ökad lyfthöjd på ventiler och ökad area i insugningskanalerna. Detta leder vanligtvis till avsevärt förbättrad acceleration och något ökad toppfart. 3) Någon trimningsatt för 245:— känner vi inte till, däremot finnes en trimningsatt passande AJS och Matchless för 560:—, och denna innehåller två kamaxlar, två kolvar, två förgasare, fyra ventiler med fjädrar, en varvräkare med drivning, två tändstift samt diverse detaljer för anslutning av förgasare och varvräk-

nare. Satsen säljes av AB Centralgaraget, Vanadisvägen 2, Stockholm Va.

Fråga: Betr. Matchless 1-cyl. 500 cm³, mod. G 80. 1) Finns att köpa högkompressionskolv 1:a överdimension? Vad kostar en sådan? 2) Vad kostar en vanlig överdimensionsskolv? 3) Vad kostar ventiler och styrning?

Göflänning

Svar: 1) Ja. Om cykeln är av äldre årgång än 1954, kostar kolven 118:—. Om den är nyare kostar kolven 93:—. Dessa kolvar är avsedda för Competition-modellen, och bör inte monteras i en standardmotor. 2) Den kostar 75:10. 3) Insugningsventilen 13:65, avgasventilen 20:35, och ventilstyrningarna 7:50 per styck.

FLYG

Fråga: Alla vet hur tappert det engelska jaktflyget kämpade under slaget om England hösten 1940 och att dess insatser räddade västerlandet från Hitler. Jag skulle emellertid vara tacksam om Teknikens Värld kunde tala om hur många tyska flygplan som Royal Air Force sköt ned under denna tid.

Battle of Britain

Svar: Enligt officiella engelska uppgifter, som publicerades 1941, förstördes med visshet inte mindre än 2.375 tyska flygplan under perioden 8 augusti till den 31 oktober 1940. Under samma tid förlorade RAF 375 förare i döda och i särade 358 förare.

Fråga: Kan ett propellerdrivet flygplan nå överljudsart?

Vetgirig Junior

Svar: Nej, inte med de typer av propellar som hittills har utvecklats. Hastigheter något över 800 km/t är de högsta man hittills nått med propellerdrift.

Fråga: För några år sedan talades det om att den amerikanska flygplanfabriken Republic höll på med ett nytt och revolutionerande jaktplan med beteckningen XF-103. Sedan dess har Republic börjat seriebygga det överljudsna attackplanet F-105. Vad har hänt med 103:an?

Jet Crazy

Svar: Även det stora Amerika har svårt att få pengarna att räkna till och F-103 är ett av de många projekt som drabbats av den finansiella åtstrammingspolitiken inom det amerikanska försvaret. F-103 var omgivet av en tät slöja av sekretess, och det enda som egentligen var känt var att flygplanet skulle få en mycket hög fart — troligen inemot tredubbla ljudhastigheten — och att det var avsett att utrustas med en helt ny drivanläggning bestående av en mycket kraftig reamotor och en rammotor, den senare inbyggd i flygkroppen och avsedd att användas endast vid överljudsart. Men därav blev som nämnts intet.

Fråga: 1) Vilka propellerdrivna flygplan har den amerikanska flottan? 2) Den engelska?

Flygfantast

Svar: 1a) Douglas AD-6/7 Skyraider, b) Martin P5M Marlin, c) Lockheed P2V Neptune, d) Grumman S2F Sentinal och Tracker, e) North American AJ-2 Savage, f) Convair RY3 Tradewind, g) Lockheed WV-2 Constellation jämte div. typer av transport-, sambands- och skolflygplan. 2) Fairey Gannet, Fairey Firefly, Douglas Skyraider, Avro Shackleton, Westland Wyvern, Lockheed Neptune, Short Seamew m. fl. typer av transport- och skolflygplan.

Fråga: 1) a) Tillverkas RB-66 Destroyer fortfarande? b) Har detta plan något annat namn? 2) Vilket standardjaktplan har Ryssland? 3) Vilka krigsflygplan använder a) Polen, b) Finland och c) Norge f. n.?

Idé

Svar: 1) a) Ja. b) RB-66 är en variant av det hangarfartygsbase-rade reabombplanet A3D Skywarrior. 2) Enligt hittills tillgängliga uppgifter torde MiG-17 vara det f. n. mest använda jaktplanet i Sovjet ehuru den nya och snabbara tvåmotoriga typen MiG-19 som troligen kan överskrida Mach 1 i planflykt ävenledes förekommer i stort antal. 3) a) MiG-15, MiG-17 (ev. även MiG-19 i begränsat antal) och Il-28 torde vara de vanligaste typerna i Polen. b) Av egentliga krigsflygplan har Finland f. n. endast ett mindre antal Vampire-plan som så småningom kommer att kompletteras eller utbytas mot köpta och licens-tillverkade Folland Gnat-plan. c) Av dagjaktplan har Norge f. n. North American F-86F, av nattjaktplan F-86K, av attackplan Republic F-84G och av spaningsplan Republic RF-84F.

Fråga: Undertecknad önskar veta var man kan få köpa flyg-hjälm av den typ som visades i Teknikens Värld nr 24/25 1957 och vad dylika kostar.

Racerbåtsförare

Svar: Tillskriv direkt Kungl. Flygförvaltningen, Stockholm 80.

Fråga: 1) Vilka data och prestationer har det amerikanska jaktplanet McDonnell F-101 Voodoo?

Flygintresserad

Svar: F-101, som nyligen satte nytt världsrekord i hastighet med över 1.900 km/tim, har två Pratt & Whitney J-57 motorer som med efterbrännkammare torde ge en sammanlagd dragkraft av ca 13 ton. Spännvidden är 12,11 m, längden 20,55 m och flygvikten ca 22,2 ton. Övriga uppgifter är hemliga.

Fråga: Vilka flygplantyper tillverkas av Saab?

I Karlsson, St. Bön

Svar: F. n. serietillverkar Saab följande flygplantyper: J 35A Draken, A 32A Lansan, J 32B, S32C och 91 Safir.

Fråga: 1) Kan J 35 Draken bära atomvapen? 2) När kommer Draken ut på flottiljerna? 3) Vilka fördelar och nackdelar har deltaplan? 4) Vilka data och prestanda hade det svenska trafikflygplanet »Lappland»?

Intresserad

Svar: 1) Hittills har endast meddelats att Draken förutom som jaktplan även kan användas som lätt attackplan. Om detta innebär att atomvapen kan medföras är av naturliga skäl inte offentliggjort. 2) Den 18 december 1957 meddelade flygvapenchefen att Draken kan väntas komma i tjänst »om något år». 3) Fördelarna är många. Ett flygplan sådant som Draken har större användbar inre volym än ett konventionellt flygplan med möjligheter att medföra bränsle, vapen och annan utrustning. Likväl har Draken lågt luftmotstånd vid överljudsart. Vidare har ett deltaplan av denna typ avsevärt bättre lågfartsegenskaper än ett »konventionellt»

Teknikens Värld

NR 16 • ARGÅNG 36

14 AUGUSTI

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 utan angivande av källan förbjöds.

PRENUMERATIONS-
AVDELNINGEN:

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

PRENUMERATIONS-
PRIS

Helår kr 22:75
Halvår » 11:95

PRENUMERATION

kan verkställas:

antingen på närmaste postanstalt, där postens tredelade gröna abonnemangblankett användes och prenumera-tionsavgiften erlägges, eller genom tidningens pre-numerationsombud (se under Ahlén & Åkerlunds 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 tillhandahålles och gällande över-flyttningssavgift erlägges.

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs
VARUMARKNAD och
Teknikens Världs
RADANNONSER:

Bengt Almqvist

Ahlén & Åkerlunds Foto-gravyranstalt, Sthlm 1958.

överljudsjaktplan exempelvis liknande Lockheed F-104, vilket är inte minst viktigt för svenska flygplatsförhållanden. Nackdelarna är såvitt red. vet ganska få. En sådan är att ett deltaplan måste landas med relativt hög anfallsvinkel vilket försämrar förens sikt vid landning. I fallet

INNEHÅLL

Högaktuellt:

Polisen är snorkig!	9
1959 — stora nyheter i smått	10
Svensk stad för atomer	14

Motor:

Graham Berg i trafikviolet: Blödande asfalt	4
Fråga oss om bilar	4
Vässad vardagsbil	20
Teknikens Värld testar DKW AU 1000	21
Bilar med stil	24
TT åt rätt håll	32
Raffel för dyra pengar	36

Teknik:

Fråga oss om teknik	2
Robot på rälsen	26
Järnväg med hjärna	27
Vetenskap på lek	34
Teknisk revy	46

Flyg:

Dubbelt rekord	19
Tekniker i närbild: Mannen som är flyg	29

Serier:

Samlarsalongen Europeiska bilar: Renault	28
Buzz Cooper	30
Flygsoldat 113 Bom	31

I NÄSTA NUMMER



Inte mindre än två tester bjuder vi våra läsare: En av en amerikansk småbil och en test av en populär skoternyhet. Den motorintresserade hittar massor av matnyttigt, bl. a. instruktiva trimningstips för DKW. Ni får helt enkelt inte missa nästa nummer som utkommer den 28 augusti.

OMSLAGSBILDEN

Vassa kylarprydnader får inte förekomma, säger lagen. Det skall vara mjuka former på bilarna. Teknikens Värld lämnar här ett förslag till prydnad på en Simca som säkert möter myndigheternas gillande. Foto: Sven-Aage Nielsen.



Alla 2-taktare går efter noter på



specialbränslet för 2-taktare!

Nu har 2-taktarna fått sitt specialbränsle! Tanka BP-ZOOM, så kommer Ni själv att märka vad 1.220.000 km vägprov visat:

Ni får renare tändstift, renare motor, lättare start, bättre tomgång, högre motoreffekt och lägre bränsleförbrukning.

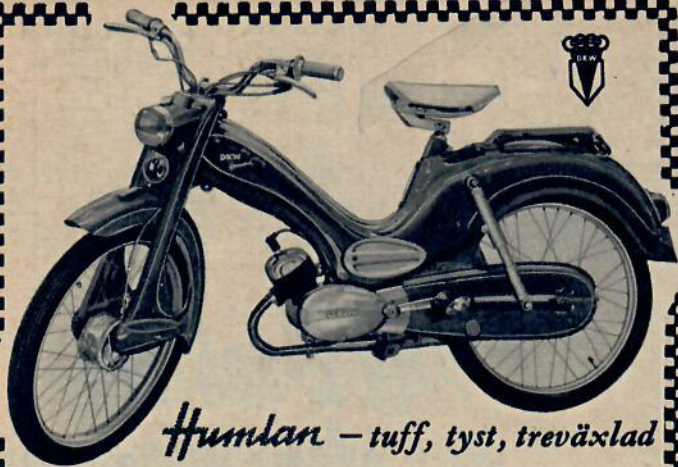
Välkommen med Er 2-taktare
till BP-stationerna!



mästar märket

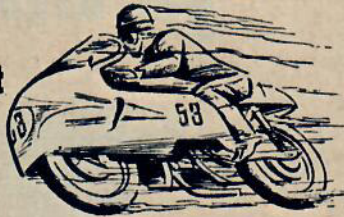
i bensin och oljor

BP ENERGOL Two Stroke Oil är komponent i BP-ZOOM



Humlan - tuff, tyst, treväxlad

**Det ligger
erfarenhet
bakom
HUMLAN**



På tävlingsbanorna har DKW vunnit både segrar och erfarenheter. Förare som Siegfried Wünsche och August Hobl har givit DKW:s konstruktionsavdelning underlag som kommit Humlan tillgodo och gjort den till en särklassig moped.

**HUMLAN är byggd
för hårda tag...**

- **Trafiksäker.** Goda vägegenskaper och kraftiga bromsar.
 - **Driftsäker, slitstark** genom överdimensionerad motor.
 - **Behaglig fjädring** ger god åk-komfort.
 - **Koppling och växellådsdrev** av samma dimension som i 125 cc DKW.
 - **Treväxlad.** Ger enastående baktagningsförmåga och alltid rätt varvtal på motorn.
- Begär demonstration hos närmaste återförsäljare.

Fackmannasyn på HUMLAN:
Den kände tävlingsföraren o. motormannen Bror Segerström, Karlskoga:
Alldeles riktigt... På tävlingsbanorna har DKW vunnit erfarenheter som nu finns omplanterade på Humlan. Därför är Humlan en "riktig" moped i alla avseenden - och den har visat sig hålla för den hårda behandling som en moped kan bli utsatt för. För min del har jag haft enbart glädje av Humlan och som fackman rekommenderar jag den...

Bror Segerström

DKW HUMLAN

— mopeden med segersting!

Generalagent: Wiklunds Cykel & Motor AB, Stockholm

ÅTERFÖRSÄLJARE OCH SERVICE ÖVER HELA LANDET!

"Man har ogement roligt"

från första konfrontationen med skräcktanten faster Agatha till den obeskrivliga parodin över en engelsk skolavslutning med ödleälskande Gussie som något beskänkt betygsutdelare och högtidstalare. Birgitta Hammars översättning är ett litet mästerverk, en nyskapsel av svenska språket som går helt i Wodehouses anda",

säger Ny Tid om:

P. G. Wodehouse:

Den outhärlige Jeeves,

en antologi, red. av Georg Svensson.

Övers. av Birgitta Hammar.

Inb. 32:—

BONNIERS



GRAHAM BERG i



Trafik Vimlet

"BLÖDANDE" ASFALT

■ Vi har tidigare talat om vägbanornas beskaftenhet när semestererna fördes på tal. Utrymmet tillät oss inte att närmare beröra vägytorna och körsättet. Det torde vara på sin plats att ägna några rader åt problemet.

För att i någon mån få höra några trafikanters åsikter hur de ser på vägproblemet, vi tänker då närmast på om tankarna kretsar något kring själva vägytan, frågade vi 10 personer, som rätt ofta kör på landsväg, huruvida de hade några speciella synpunkter på sommarvägar med varierende vägbeläggning.

Av dessa tio tillfrågade var det endast två (!) som framhöll något väsentligt: se upp för asfaltbeläggningen vid stark värme!

Naturligtvis har den vakne läsaren ofta lagt märke till, hur asfalten »blöder» när solen steker vägbanan.

Och hur ofta inträffar inte olyckor, där »blödande asfalt» varit en bidragande orsak till katastrofer, då förare av fordon inte uppmärksammat vägbeläggningens skiftande karaktär. Ödesdigert.

Vägbeläggningarna kan skifta från meter till meter. Det är alltså inte enbart på vintern, som vägytor och körsätt är aktuella.

På sommaren kan duggrejn på vägbeläggning av sten eller asfalt ställa till med förtret.

Var och en som njuter av färden efter vägen, av den vackra naturen, av trevligt färdssällskap, av radions smäktande musik etc. glömler stundtals vägbanan. Växling och styrning sker automatiskt. Uppskikten bakåt och åt sidorna likaså.

Men hur körbanan ser ut framåt får vissa förare inte klart för sig. I tid. Därefter kan det vara för sent.

Vi kan nämna några exempel, som bör beaktas:

1) Grusväg med kurva. Små stenar ligger som årtor på ett golv. För hög fart. Panikbromsning. Och så är vederbörande ute i naturen förtore än tanken.

2) Träbro. Regn. »Avsmalmande väg». Överraskande möte. Utrymmet är otillräckligt och fordonen rusar in i broräcket — det slutar ofta med katastrof.

3) Grussträng. Det händer att förare kommer in med vänstra hjulen i en grussträng och inte håller tillräckligt stadigt i ratten och missar det kanske viktigaste: jämn fart. Panikbromsning eller öito styrning faller många ekipage. Grussträngarna är farligare än mängden tror!

4) »Blödande asfalt». Till och med några meter av dylik asfalt kan vara fullt tillräckligt för en olycka. Speciellt om föraren efter en längre körning är trött och överraskas av att vagnen plötsligt sticker i väg till höger eller vänster. Man kan samtidigt råka ut för möte...

5) Skugga och sol. Först körning genom en skog i skugga. Kan vara vilsamt för ögonen. Men vi varnar för körning med olämpliga »solglasögon», d. v. s. med för mörka glas, som nedsätter sikten.

Det får räcka med dessa exempel. Polisens utredningsmän kan berätta vilka oerhörda följder »misslag» inom områdena 1-4 fört med sig. En lång rad helt »onödiga» olyckor har orsakats genom att föraren misstagit sig på de verkliga förhållandena.

Även en rutinerad förare inblandas emellertid i vissa »oförklarliga» olyckor. I en del fall beroende på viss nonchalans (»jag trodde jag kunde vägen»), i andra fall på att slarviga medtrafikanter sätter den rutinerade föraren på mellanhand. Och så är smällen ett faktum.

FRÅGA OSS OM BILAR

BEHÅLL LUFTEN

Fråga: Är det någon idé att vid vått eller halkigt väglag minska på ringtrycket för att få bättre fäste för hjulen? Vi är några stycken som har diskuterat problemet, men kommit till olika slutsatser, och undrar nu om Teknikens Värld kan hjälpa oss att beana upp problemet?

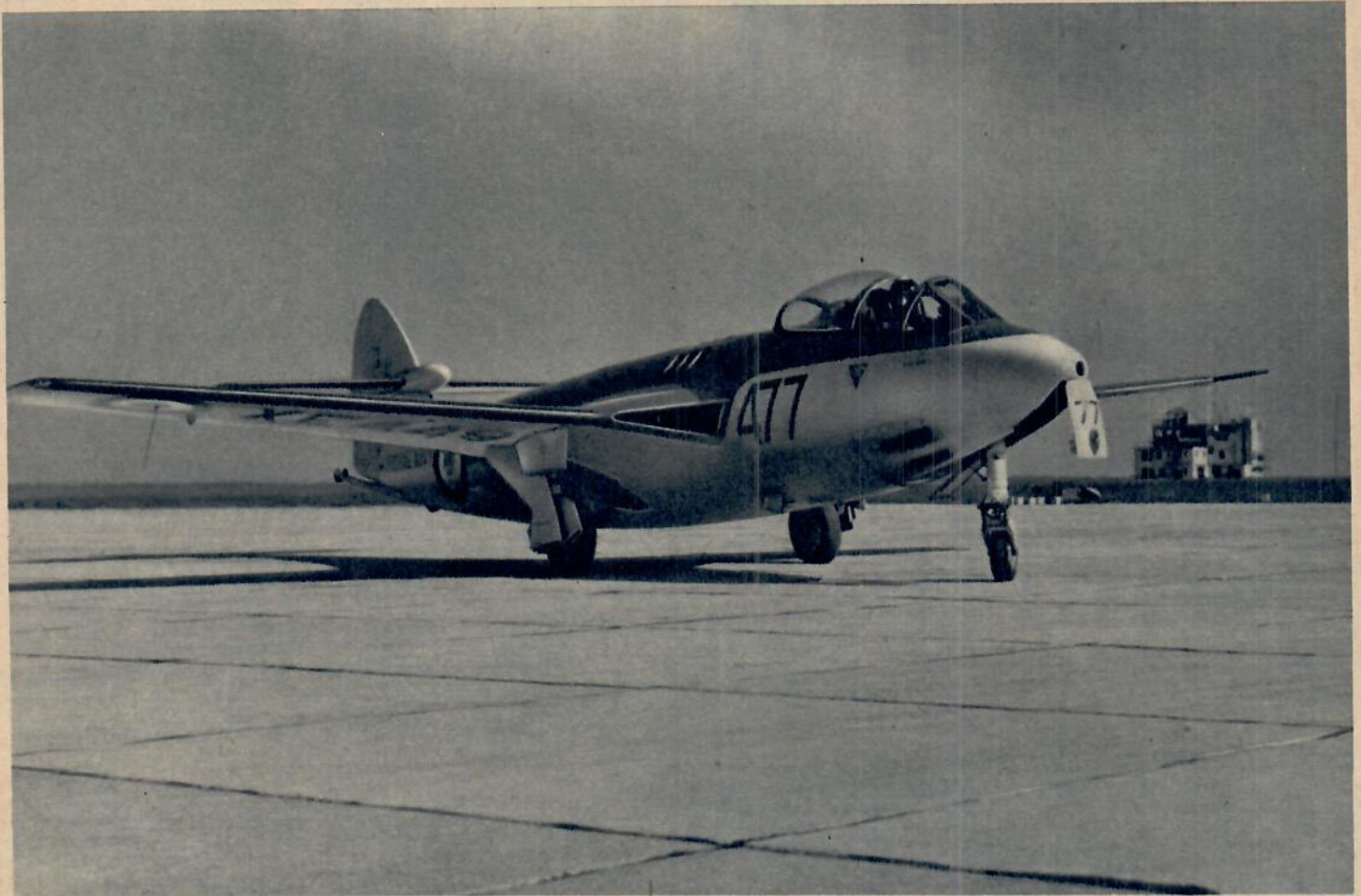
Twistande trio

Svar: Teoretiskt så är ju väggreppet endast beroende av friktionskoefficienten och belastningen och således helt oberoende av kontaktytans storlek, vilket alltså skulle betyda att lufttrycket inte har någon inverkan på väggrep-

pet. Under vissa omständigheter, främst då vid vått väglag kan det dock bli lite olika väggrepp beroende på kontaktytans storlek. Detta beror på att däkmönstret, speciellt vid högre farter får svårare att tränga igenom ytfilmen och nå kontakt med vägbanan, vilket alltså betyder att väggreppet snarare försämras än förbättras vid lägre lufttryck. Överhuvudtaget finns det ingen anledning att gå ifrån de av fabriken rekommenderade lufttrycken, vilka ju är baserade på noggranna prov och beräkningar för att däckens skall erhålla största livslängd och göra bästa nyttan i alla avseenden.

(Forts. på sid. 6)

SEA HAWK GÅR I LAND



Sea Hawks karriär är något av en paradox. Det från början landbaserade jaktplanet befanns vara lämpligt för hangarfartygstjänst, och även den rollen har det spelat på ett fulländat sätt. Nu har Sea Hawk på nytt blivit aktuellt för landbaserade styrkor. Sea Hawk har redan varit i elden som attackflygplan åt engelska armén och ett stort antal plan har beställts av västtyska flottan, vilken inte har några hangarfartyg.

Skälen är uppenbara. De speciella egenskaper som erfordras för den marina tjänsten kan vara lika värdefulla till lands

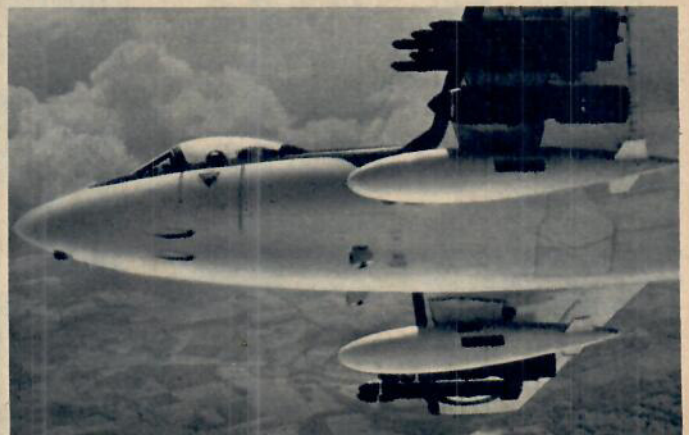
som till sjöss — i synnerhet i de länder där stora flygfält är sällsynta. Sea Hawk kan tack vare sina hopfällbara vingar ställas upp och föras i skydd praktiskt taget varsomhelst. Det är lättfluget och har goda flygegenskaper på såväl lägsta som högsta flyghöjd. Det har stor räckvidd och stor slagkraft. Det är mycket snabbt och kan användas vid ortsförsvaret, men är dessutom lämpligt som attackflygplan, övningsflygplan för skjututbildning och för flygspaning — det är kort sagt ett i högsta grad allsidigt jaktflygplan.

Sea Hawk beväpnat till tänderna. Raketer, bomber och 20 mms kanon.

SIR W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD
Baginton, Coventry

MEMBER OF HAWKER SIDDELEY GROUP
ONE OF THE WORLD'S INDUSTRIAL LEADERS

TEKNIKENS VÄRLD



Super Tigre

SUPER-TIGRE
G-30 2,5 cc



Förnämlig racerdiesel, absolut toppkvalitet. Härdad vevaxel med dubbla kullager, insugning genom separat roterande bakaxel, spärrad kolvbult. Härdad och lappad stärcylinder, enda racermotorn med härdad kolv. Effekt 0,31 hkr vid 17.500 v/min. Pris kr 72:—

VÄRLDSBERÖMDA TÄVLINGS-MOTORER

SUPER-TIGRE
G-31 1,5 cc



Kraftigaste en-och-enhalvan i marknaden. Liksom G-30 utrustad med dubbla kullager. En perfekt avbalansering ger absolut jämn och störningsfri gång. Effekt 0,16 hkr vid 16.000 v/min. Pris kr 59: 50

»SNURREN.

Jättepöplär linkontrollmodell. Den profilfrästa vingen gör bygget till en lek. Alla övriga delar äro stansade eller färdiga för montering. Landställ av lättmetall. Passar alla motorer mellan 1½ och 2½ cc. Komplet med »steg för steg» bildinstruktion kr 14: 50



KATALOG SVEN E. TRUEDSSON

OBS! 136 sid. Ni finner alla nyheter i vår nyredigerade katalog nr 12.

Namn:
Adress:

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

Sänd mot postförskott (+ porto)
... st. »Snurren» 14: 50
... st. Super-Tigre G-31 59: 50
... st. Super-Tigre G-30 72:—
... st. Dieselbränsle Semo nr 1 3:—
... st. Semo bränsle nr 3 4: 85
... st. Testors bränsle .. 2: 25
... st. Semo Balsalim .. 0: 75
... st. Modellflygkatalog nr 12 1: 25
Önskas end. katal. insänd frim.

TV 16-58

Amerikanska decaler i 4 färger (överföringsmärken)

MILITÄRA MÄRKEN

- E-1 Coast Guard
- E-4 Marines Bulldog
- E-7 Army Insignia
- E-8 Navy Insignia
- E-9 Air Force
- E-11 Coast Guard Off. Ins.
- E-12 7th Armored Division

INDIANHÖVDINGAR

- J-1 Dull Knife - Cheyenne
- J-2 Plenty-Coups - Crow
- J-3 Quannah Parker - Comanche
- J-4 Bird Rattle - Blackfoot
- J-5 Rain in the Face - Sioux
- J-6 Sand Painter - Navajo
- J-7 Kicking Bird - Kiowa
- J-8 Geronimo - Chiricahua Apache
- J-9 Washakie - Shoshones
- J-10 Chief Joseph - Nez Parce
- J-11 Winnemucca - Palutes
- J-12 Tweekapewa - Hopi
- J-13 Hiawatha - Ojibway
- J-14 Pontiac - Ottawa
- J-15 Tecumseh - Shawnee
- J-16 Sitting Bull - Sioux

DIVERSE MÄRKEN

- X-1 U.S. Flag
- X-9 Dixieland
- X-19 Penny Express trail
- X-24 United Nations Flag
- X-29 Daniel Boone

Pris pr st. 1: 75 + porto
Storlek ca 11X7,5 cm

- X-35 No Riders (pojke)
- X-38 Pirate Flag
- X-40 No Riders (flicka)
- X-46 Davy Crockett
- X-49 Caution with driver
- FR-1 Masonie-embelm
- A-7. Painted desert Ariz.

SKOJMÄRKEN

- Q-1 Bumpers too close
- Q-2 Bear behind
- Q-3 Hotrodder
- Q-4 Flying saucer
- Q-5 Who You Laffin At?
- Q-6 Where the West begins
- Q-7 What's the Beef?
- Q-9 How's Your Pickup?
- Q-10 Soft Shoulders
- Q-11 Curves
- Q-12 Capacity 5 Gals
- Q-13 Too darn close
- Q-14 Official Tax Payer
- Q-16 Lady Luck

PINUP-FLICKOR

- GI-1 Enjoy the »Seaside»
- GI-2 Where the Vest begins
- GI-3 Looking for fun
- GI-4 High Stepper
- GI-5 Bare Necessities
- GI-6 Let's play
- GI-7 Don't get Son Burned
- GI-8 Sailor beware



Klipp ur hela annonsen och sänd Er beställning till

LJUNGGREN & HAKER — Brunkebergstorg 13
Stockholm C — Ordertelefon 119897 — 119898

Härm. rek. ovan förprickade decaler, sammanlagt st

Namn
Adress
Postadress TV 16-58
Generalagentur LINDGREN-TURNER Co.

FRÅGA OSS OM BILAR

(Forts. fr. sid. 4)

BLÅTT BAK

Fråga: Beträffande Renault CV4 1953 års modell: Vad kan det bero på att det kommer en massa blå »oljerök» från avgasröret omedelbart efter starten och att det sedan upphör helt efter att motorn gått någon minut? Oljeförbrukningen är ca 1 liter per 100 mil. Jag har låtit ta kompressionsprov på motorn och det visade fullgod kompression på alla cylindrarna.

Sport

Svar: Det mest troliga är att ventilstyrningarna är så slitna att den olja som samlats kring ventilspindlarna under körningen rinner ner mellan styrning och ventilspindel då motorn stannas och får stå ett tag. Därvid samlas denna olja i cylindrarna eller kring ventiltallrikarna och försorsakar en mer eller mindre kraftig rökutveckling då motorn startas på nytt.

BYT KEDJA

Fråga: 1) Kamaxelkedjan på min Citroën är så mycket sliten att den slår mot kåpan. Kan jag ta av en halv länk på kedjan och ändå få märkningen på vevaxel och kamaxeldrev att stämma exakt? 2) Om inte, stämmer märkningen om jag tar av en hel länk? LRHB

Svar: Om kamaxelkedjan vore så sliten att det vore möjligt att ta bort en halv länk skulle inställningen inte bli den rätta. Genom att avlägsna en hel länk skulle inställningen däremot kunna bli riktig. Nu hör det emellertid till saken att en kamaxelkedja som är så sliten att den är en halv eller en hel länk för lång, är rena fördärvet för kugghjulen och bör absolut bytas långt innan den nått en sådan förlitningsgrad. Till saken hör även att de bägge kedjehjulen har ett fast centrumavstånd, så någon möjlighet till justering genom att öka detta finns inte, lika lite som att det finns någon annan »sträckanordning».

TILLGÅNG PÅ MINIBIL

Fråga: Beträffande småbilarna Maico Sport och Spatz: 1) Finns de i landet för leverans f. n.? Om inte, kommer de att finnas? 2) Vilka firmor sköter om försäljningen här i landet? 3) Vad är eller blir priset för dessa vagnar? C. L.

Svar: 1 o. 2) F. n. finns ingen av de aktuella bilarna importerade för försäljning. AB Motor-Service, Ynglingagatan 24, Stockholm, som är representant för Spatz här i landet, har hitintills endast importerat ett enda provexemplar. Huruvida det kommer att bli någon import av dessa vagnar är ännu ovisst. Beträffande Maico Sport så kommer den tidigast till hösten. Dock kommer inte den tidigare publicerade modellen med 2-cylindrig motor att importeras, utan det blir en senare version med en 3-cylindrig 2-taktsmotor på 30—35 hk. Enligt uppgift skall denna modell kunna prestera en toppfart på 140 km/tim. Generalagent för Maico är Nordiska motor AB, Malgomasjövägen 1, Johanneshov. 3) Priset för Spatz skulle efter nuvarande förhållanden bli ca 5.400 kronor och Maico Sport kommer att kostar omkring 7.500 kronor.

RYSSTEST

Fråga: Har Teknikens Värld testat den ryskbyggda Pobeda, om inte, kommer den att testas? Vilka motordata har den och hur stor är bränsleförbrukningen? Hur hög är toppfarten? S. F.

Svar: Nej. Pobeda har inte testats, och någon testning är inte heller planerad för närvarande. Pobeda är försedd med en fyr-cylindrig radmotor av sidventiltyp. Cyl.-diam. är 82 och slaglängden 100 mm., cyl.-vol. 2,12 liter., kompr.-förh. 6,2:1, max.-effekt 50 hk vid 3.600 varv/min., vridmoment 12,5 kgm. Bränsleförbrukningen uppges av fabriken, vid sommarkörning med en inkörd bil i prima skick, med full last och körning på jämn landsväg med en jämn hastighet av 50—60 km/tim., uppgå till maximalt 1,1 liter/mil. Toppfarten uppges till 100 km/tim. för cabriolet och till 105 km/tim. för den täckta modellen.

UPP MED VW

Fråga: Vad är baktagningsförmågan på de olika växlarna för en VW med 30 hks motor? VW-ägare

Svar: Baktagningsförmågan är på 1:a växel 37 %, på 2:a 18,5 %, på 3:e 11 % och på 4:e ca 6 %.

MORRIS GARAGE

Fråga: Var kan man få tag på broschyrer till en MG TC 1948? Vad har den för data? Vilken firma för reservdelar till MG? MG

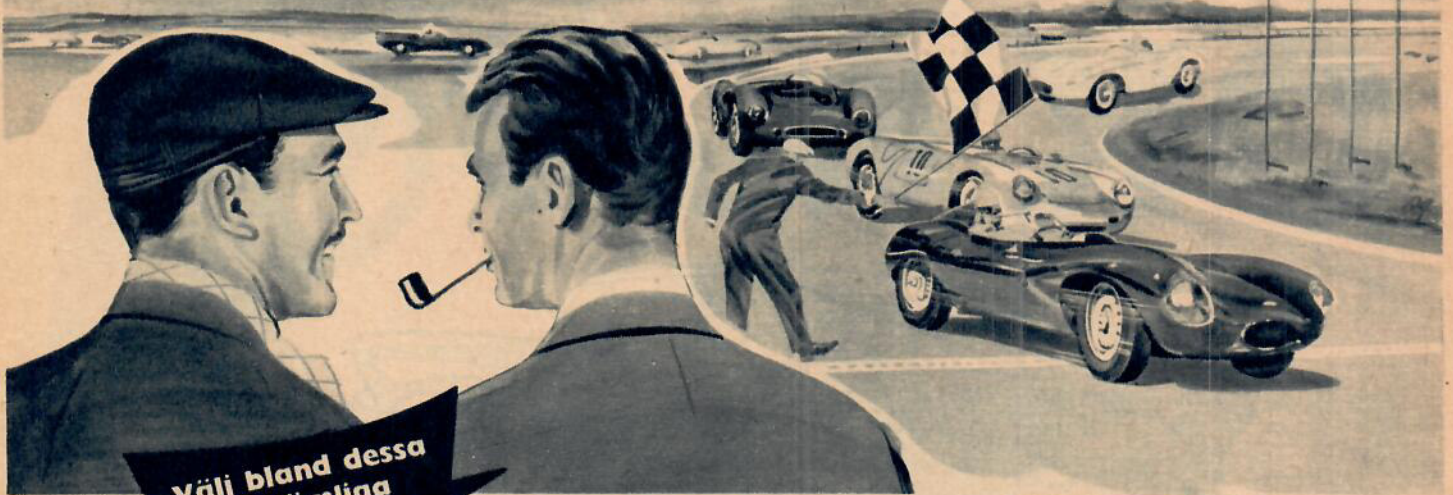
Svar: Hör efter hos AB Hans Ostermans Service-tekniska avd., Box 216, Södertälje 2, som bör kunna skaffa fram litteratur om nämnda bil. MG TC 48-års modell har fyrcylindrig toppventilmotor med 1,25 liters cylindervolym och kompr.-förh. 7,25:1, cyl.-diam. och slaglängd är 66,5 resp. 90 mm. och max. effekt är 54 hk vid 5.400 varv/min. Kraftöverföringen sker via en enkel torrlamelkoppling och en fyrväxlad synkronväxellåda. Ovannämnda firma för alla reservdelar till MG.

JAG VILL ÅT JAVELIN

Fråga: Betr. Jowet Javelin 1950 års modell: 1) Måste man lyfta ur motorn för att kunna ta av topplocken för sotning? 2) Hur skall ventillerna justeras? 3) Hur ofta bör man byta oljefilterinsats? Begagnad Jowet

Svar: Om man vill utföra sotning och ventilspilling medan motorn är monterad i vagnen, kan man göra detta genom att montera bort framhjulen, varefter cylinderlocken är åtkomliga under stänkskärmarna. Tag bort de U-formade vattenrören, ventilåporna, vipprorna och vipprarmsaxeln samt slutligen cylinderlocken med ventiler. 2) Ventillerna manövreras, förutom i 51 års Jupitermodell, medelst hydrauliska ventilyftare. Dessa ventilyftare skall monteras utan olja varpå ventilspelet inställs genom justering av längden på stöstångerna. Spelet skall vara 1/16" (1,6 mm) och mäts vid vipprorna. Därefter kommer, då motorn startas, ventilyftarna att fyllas med olja och någon ytterligare justering erfordras inte. 3) Oljefilterinsatsen bör bytas ungefär varje 1500:e mil.

"Nu skulle vi bara haft en bra kikare också..."



Välj bland dessa förnämliga modeller

Ja, då hade besöket på tävlingsbanan blivit roligare, intressantare och mer spännande... Samma sak gäller utflykten i naturen, semesterresan eller jakten — Opta-kikaren är en ovärderlig följeslagare, som står i absolut särklass. Förvissa Er själv om att Ni i en Opta-kikare ser lika klart i kanten på synfältet som i mitten av det. Till skillnad från enklare kikare är dessutom Opta helt fri från alla färgfel. Opta-kikaren har passerat en minutlös 3-dubbel kontroll

vid TELESCOPES INSPECTION INSTITUTE. Hård antireflexbehandling ökar ljusstyrkan över 25 % och ger en utmärkt skärpa och kontrastverkan. Snabbt inställbar tack vare centrumställskruv. Individuell okularinställning. Opta-kikaren levereras i ett hårt elegant svinlädersfodral med bär- och halsrem samt med okular- och objektivskydd. Putsduk och garantisedel gällande 1 år medföljer.



20:-
PER MÅN.

Önskar Ni en suverän all-round-kikare — välj en av dessa modeller!

OPTA MARIN 7 × 50 Fantastiskt ljusstark. Överträffad som sjö- och nattkikare. Vår mest sålda kikare.

- Förstorar 7 gånger
- Objektivdiam. 50 mm
- Ljusstyrka 51
- Synfält i m per km 124
- Vikt 1.029 g

Vårt nettopris med läderfodral:

Kontant kr 125:—
Avbetalning kr 135:—
Lösens vid lev. kr 35:—
Per månad kr 20:—

OPTA DIPLOMAT 10 × 50

Hög förstoring i kombination med hög ljusstyrka.

- Förstorar 10 gånger
- Objektivdiam. 50 mm
- Ljusstyrka 25
- Synfält i m per km 88
- Vikt 1.027 g

Vårt nettopris med läderfodral:

Kontant kr 145:—
Avbetalning kr 155:—
Lösens vid lev. kr 35:—
Per månad kr 24:—



36:-
PER MÅN.

För observationer på långa avstånd och för natur-, djur- och fågelstudier är den här starkt förstörande kikaren med hög ljusstyrka idealisk.

OPTA 12 × 60

- Förstorar 12 ggr
- Objektivdiam. 60 mm
- Ljusstyrka 25
- Synfält i meter per km 64
- Vikt 1.300 g

Vårt nettopris m. läderfodral:

Kontant kr 265:—
Avbetalning kr 285:—
Lösens vid lev. kr 69:—
Per månad kr 36:—



OPTA SPORT 8 × 30

Se vilket enastående lågt pris och behändigt format... vilken hög förstoring och utomordentlig skärpa. Idealisk vid sport, resor och jakt.

- Förstorar 8 gånger
- Objektivdiam. 30 mm
- Ljusstyrka 14,1
- Synfält i m per km 131
- Vikt 550 g

20:-
PER MÅN.

Vårt nettopris med läderfodral:

Kontant kr 98:— Lösens vid lev. kr 25:—
Avbetalning kr 105:— Per månad kr 20:—

Köp kikaren till nettopris och på bekväma betalningsvillkor från

OPTA

SPECIALISTEN PÅ KIKARE

AB OPTA · Trollhättan · Tel. 14122

Sänd mig snarast st. kikare Opta
kontant kr på avbetalning kr
att betalas med kr per månad
och kr vid leverans.
(Vid avbetalningsköp ifyll kontantpris här: kr

Varan förblir säljarens egendom tills full likvid erlagts.
Garantisedel gällande 1 år skall medfölja.

..... den 1958

Namn:
Tydlig personlig namnteckning.

Adress:

Postadress:
V. G. TEXTA I TV 16-58

Dessutom kan Ni välja bland dessa modeller:

Kikare	Först.	Ljusst.	Vikt	Synfält på 1000 m	Kont.	Avbet.	Mån.-bet.	Vid lev.
Opta Tourist	7 × 35	25	610 g	113 m	103:—	110:—	20:—	30:—
Opta Cine-scope	7 × 35	25	900 g	184 m	165:—	177:—	27:—	42:—

PENGARNA ÅTER-GARANTI

Om Ni inte blir fullt nöjd med Er Opta-kikare returnerar Ni den bara till oss inom 10 dagar och får då omedelbart utlagda pengar i retur, även returportokostnaden.

OBS!

Klubbar, föreningar och sammanslutningar, infordra offert! Vid rekvisition genom klubbordförande eller därtill bemyndigad sändes prov utan postförskott.

OK nya



motoroljor

minskar slitaget ännu mera.

Vi lever i motorismens pulserande tidsålder. Trafiken på gator och vägar tilltar ständigt — och därmed slitaget på bilarna. Dagligen tvingas Ni till otaliga starter och stopp. Det gäller därför att ha rätt motorolja för att minska motorslitaget.

OK var först i Sverige med Premium och Heavy Duty motoroljor. Nu presenterar OK ännu bättre motoroljor med nya, högeffektiva tillsatser. Utan att den procentuella tillsatsmängden ökats i oljan, har skyddsverkan i det närmaste fördubblats.

Nya OK Premium motorolja har nu praktiskt taget samma renande effekt som vår gamla HD-olja. Slitaget reduceras också väsentligt med antislittillsatsen zinkditiolfosfat. Och så kan vi glädja alla Volkswagenägare. OK har en motorolja just för Er! Vår multigradeolja OK HD Special 10W-30 är testad och godkänd av Volkswagen-fabrikerna.

OK DIESEL DM-1 heter vår nya HD-olja. Den nya HD-tillsatsen stoppar för en svavelhalt på upp till 1% i dieselbränslet. OK DIESEL DM-1 motorolja är avsedd uteslutande för dieselmotorer.

Kör till **IC** och **OK** bensinstationer.





LENNART KARLSSON är trettio år gammal och är i det »civila» tulltjänsteman. Han har varit intresserad av motorcyklar och motorcykelsport så länge han kan minnas. Redan tidigt koncentrerade han sig på det rent mekaniska, han roade sig med att renovera äldre, intressanta maskiner till absolut toppskick. Erfarenheterna från detta har han stor nytta av i den motorsportgren han nu sysslar med, nämligen trial.

Lennart Karlsson:

POLISEN ÄR SNORKIG!

Jag finner det angeläget att inför ett så stort forum som möjligt gå till rätta med en del missförhållanden och samtidigt förklara en del händelser som på senaste tiden inträffat i samband med motorungdom. Allra först vill jag rätta till ett beklagligt missförstånd, vilket genom ett antal ovederhäftiga artiklar i klar sensationsanda bibringats stora samhällsgrupper.

När en dagstidning skriver att skinnknuttar trakasserat äldre människor eller på annat sätt burit sig slyngelaktigt åt — i det sist aktuella fallet gällde det överfall av poliser i Hökarängen och Hedemora — sätter folk genast likhetstecken mellan dessa skinnknuttar och motorcyklister. Detta är naturligtvis riktigt, ty ordet »skinnknutte», som skapades av signaturen Red Top, betyder just motorcyklist. Därför finner jag det upprörande att tidningarna så lättvindigt handskas med uttrycken — en riktig skinnknutte har absolut ingenting att göra med dessa skrånande vinfyllerister i nedre tonåren, som härjar på allmänna platser och bara ställer till elände. De bär skinnjackor — OK, men skinnjackan är ett praktiskt plagg användbart i alla väder. Skinnknuttar är skinnknuttar, en gång för alla, och ligister är ligister oavsett klädseln.

Samma tidningar framför åsikten att skinnknuttarna är arga på poliser och därför går till överfall mot dessa. Men sådana pubertetsmässiga hämndreaktioner skulle vi skinnknuttar aldrig ge oss in på, även om förhållandet polis — motorungdom inte är det bästa. Men varför är vi då arga på polisen?

För det första — många tjänstgörande konstuplar uppträder onödigt bryskt i samröret med unga motorcyklister och bilförare. Den vanliga tituleringen är »du» eller »grabben», tyvärr alltid sagt med påtaglig överlägsenhet. Man visar för litet förståelse, påbjuder besiktningar av fordon som är synnerligen trafikdugliga men kanske är behäftade med något bagatellfel, som inte har någon som helst betydelse. Och besiktningsmännen — speciellt då de s. k. »flygande» skall vi inte tala om — oftast går de till verket med

spett och andra smedverktyg alltmedan de kommenterar vederbörande fordonsägares bristande ansvarskänsla, allmänna dåliga moral och d:o sociala förhållanden. Detta skapar irritation — man tycks bara vara ute efter att få uppträda överlägset. Man har aldrig en känsla av att dessa besiktningsmän gör sitt jobb precis som vi andra gör vårt, nej all smidighet och vänlighet är bannlyst till förmån för vädrandet av, troligen personliga, komplex. Men märk väl! Detta gäller bara oss motorungdomar! En familjefar i sin Rekord bemöts på ett helt annat sätt! Skulle hans bil erbjuda några brister konstateras detta nästan med beklagande medan man i det närmaste tycks ta illa vid sig om en grabb på en motorcykel eller i en bil där lackeringen inte är tip-top har ett fordon helt utan brister.

Vidare dessa petigheter med böter vid lindriga trafikförseelser — skall man behöva betala en massa pengar om en siffra fallit bort från en nummerskylt och man inte har lagt märke till detta, eller om säkringen till signalhornet gått sönder? Måste verkligen polisen ha en förutfattad mening om motorungdomar? Måste man anse oss underlägsna på något sätt? Vi åker motorfordon, vi är praktiskt klädda — skulle vi vara ligister för det? Motorfordonet är ju i dag ett vedertaget nyttoföremål liksom kläder och mat. Skulle en brottsling i kostym orsaka att alla människor i kostym anses som brottslingar?

Kort och gott — vi skinnknuttar är arga på poliser för deras snorkiga sätt, deras anspelningar på ett fordon som kanske inte är av årets modell, deras oginhet och rapportskrivningsdille.

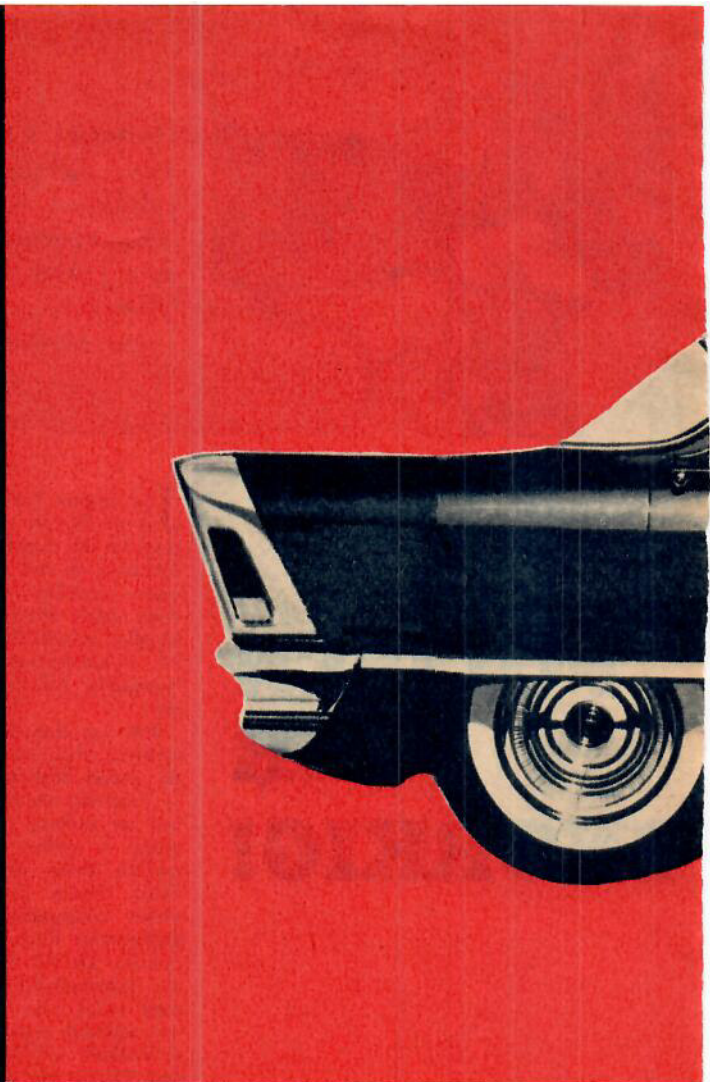
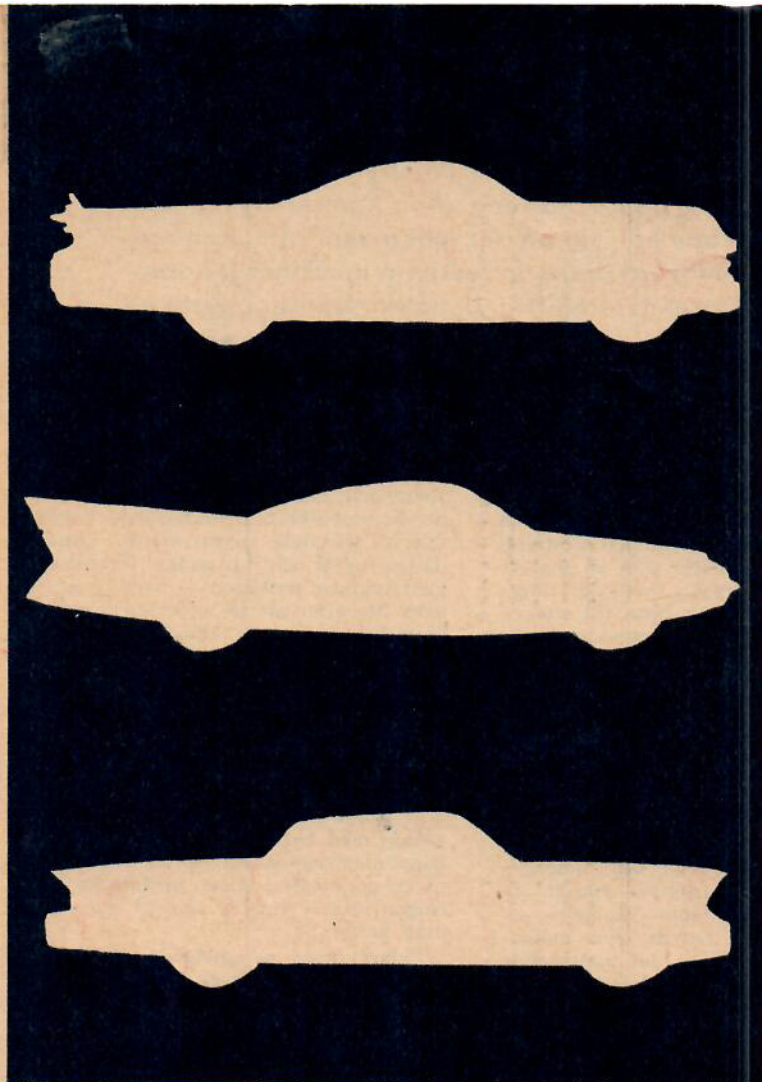
Avslutningsvis vill jag bara beträffande uppträdande i Hedemora säga följande: Om nu de element som ställde till bråk där kom dit per motorfordon — behöver de vara speciellt motorintresserade för det?

Kanske vi riktiga motorungdomar också är arga på poliserna därför att de inte vill hjälpa oss att både för sig själva och allmänheten göra klart att folk med skinnjacka och motorfordon inte behöver vara ligister...



14—28 AUGUSTI 1958

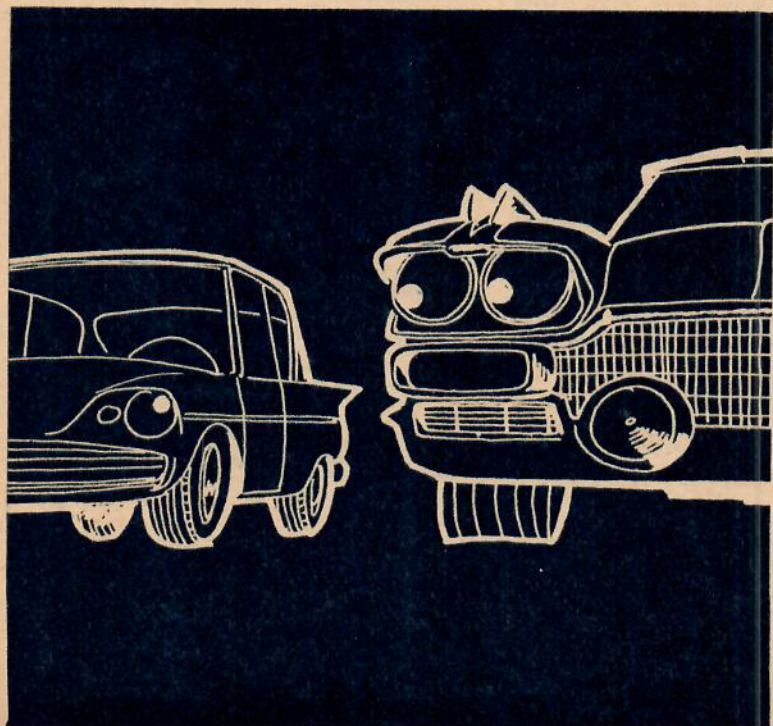
Lennart Karlsson



1959

STORA

Av BENGTO. ALLSKOG



Nya bilmodeller hör hösten till. Först brukar de amerikanska modellerna dyka upp och i år kommer de att mötas med större intresse än någonsin. Det går vilda rykten om att de stora skall bygga småbilar, att märken skall försvinna osv. osv. Teknikens Värld lättar på förlåten inför nya bilåret.

Hur skall den amerikanska småbilen se ut? Blir den något i stil med den krympta GM-vagnen överst på sidan eller ett litet kryp i stil med den här t. h. Silhuetterna visar de tre storas former för kommande år. Uppifrån: GM, Chrysler och Ford.



NYHETER I SMÅTT

Det verkligt brännande problemet inom Amerikansk bilindustri är just nu småbilen. Europeiska bilar har haft en strålände framgång i USA under de sista åren. Först för att det visade på en hög social standard hos köparen men under den sista tiden alltmer för deras drifts-ekonomi och i många fall deras för amerikanska ögon tekniskt sett överlägsna konstruktioner. Detta gäller särskilt fjäd-ningen. Klimatet har alltså hårdnat i Detroit och särskilt för de »små» mär-kena och där är det naturligt nog Stude-baker-Packard som främst råkar i skott-gluggen.

Studebaker klappar ihop. Studebaker ligger så illa till att de måste bygga en småbil för att hålla sig kvar osv. osv. Ryktena har korsat varandra i press och radio den senaste tiden. Vad är sanningen? Sant är att firman försäljningsmässigt ligger dåligt till och väl därför får knappa in på en del men så långt som till att bygga en verklig småbil går man väl knappast. Det är pressar och verktyg som drar de största slantarna hos en bilfabri-

kant och är ekonomin knapp får man lita till det som finns. Däremot kan man med hjälp av dessa få fram en bil som är billig i utförandet och i pris och i stället slå på stor driftsekonomi (det sistnämnda har Studebaker alltid haft) och i det fallet har man verkligen träffat den ömma punkten hos fabrikanter av andra mär-ken. Dessutom har den amerikanska all-mänheten svängt över från att ha till-talats av hästkrafter till låga bensinför-brukningssiffror.

Richard A. Hutchinson, vicepresident i Studebaker-Packard, säger i ett special-uttalande för Teknikens Värld: — Vårt försäljningsprogram 1959 kommer att om-fatta en komplett ny serie omfattande personbilar, stationsvagnar, Hawkserien likaväl som ambulanser, polisbilar, taxi-bilar och komplett serie av lastbilar. Både V 8:or och sexor ingår på motorsidan.

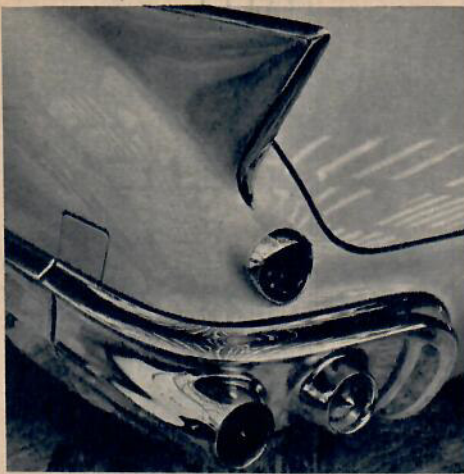
Vi kan bara tillägga att man med ett sådant program framför sig och med det ekonomiska läget för ögonen, knappast har pengar över att släppa ut och produ-cera en helt ny småbilsmodell, såvida de

inte syftar på Goggo med vilken man låg i förhandlingar förra året.

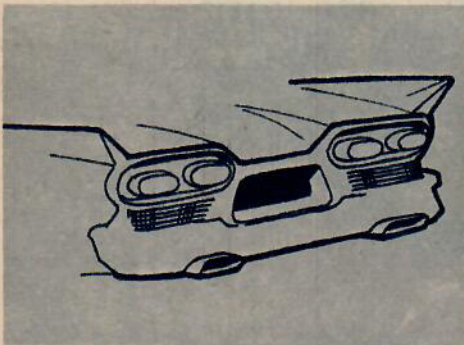
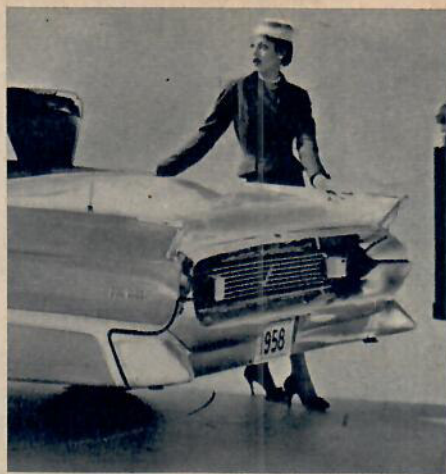
Den amerikanska märkesfloran tappar då och då någon av sina representanter. Det började så smått med att Kaiser och Frazer försvann och numera bara åter-finns som personbilsmärke i Argentina. Kaiser hade förresten »barn» ihop med Willys. Även detta ett personbilsmärke som lugnt och stilla försvann. Firman koncentrerade sig helt på jeeptillverk-ningen och eftersom konkurrensen på den fronten inte är stor har man numera eko-nomin på plussidan. Packard var nästa som började tappa fotfäste sedan de gick ifrån sin eleganta och sobra lyxstil och började se ut som vilken bil som helst. Man hann dock med att introducera tor-sionsfjädring innan man slog sig ihop med Studebaker. Den firman har länge varit en stilledare och är väl i viss mån fortfarande.

Hudson och Nash blev American Mo-

VÄND!



Bakvagnarnas utformning började redan förra året följa helt nya linjer. T. h. ser vi Lincolns imponerande grill med allt-i-ett. T. v. Cadillacs diminutiva fena och sobra ljussuppsättning akteröver.



Fords bakljusarrangemang har alla chanser att bli till en »bakgrill». T. v. hur det ser ut nu och det kan bli. En nestor inom motorjournalistiken sade en gång att amerikanska bilar är egentligen våra 1700-tals karosser. Bakvagnarna pekar i sin ornamentering på 16-1700-talsfregatternas akterspeglar.



Vissa tecken tyder på att den våldsamt populära V 8:an får dra sig undan för mindre motorer. American Motors V 4:a t. v. har alla chanser att bli något inom den påtänkta småbilsfabrikationen.



tors och märkena blev sammanslagna till ett: Rambler. Eftersom ett litet bolag har svårt att hänga med i dansen med de tre stora måste man bjuda köparna på något extra och detta extra blev en »säkerhetskaross» d. v. s. en fribärande kaross. I annonskampanjerna slog man hårt för denna och erbjöd samtidigt en väl tilltagen livförsäkring på köpet. Det var emellertid ett krus med bilarna. Det fanns bara sexor under huven och just då gick Amerika i V 8:a-feber. Försäljningen gick dåligt och enda medicinen var att bjuda på V 8:or. Nu har emellertid klimatet blivit ett annat i USA och litet till mans börjar man se sig om efter driftsekonomiska bilar med följd att AM börjar komma på plussidan ekonomiskt sett. Dessutom presenterade man i början på det här året en amerikansk »småbil», Rambler America, och kan därför sägas ligga fint framme inför de övrigas småbilsförsök.

SMÅTT FRÅN DE STORA

Två av de stora har kontinentala dotterföretag som bygger småbilar enligt amerikanska ögon och har därför en hel del erfarenheter att falla tillbaka på. Hos Ford i Dearborn rullar det just nu omkring åtskilliga prototyper. Designen är helt konventionell men under huven hittar man lätt ombyggda industrimotorer från Ford. T. o. m. dieselmotorer pysslar man med men dessa skall enligt tillförlitliga källor inte komma till användning. GM har också prototyper men där är utformningen mer iögonfallande. GM har dessutom placerat en stor verktygsorder på 5 miljoner dollar och dessa skall enligt samma källa vara avsedda för en mindre vagn. Det kan dock hända, att de skall användas till den australiska vagnen Holden.

Chrysler jobbar hårt på småvagnsiderna men har ingen färdig produkt hos något europeiskt företag. Toppmän inom Chrysler har emellertid de senaste åren kuskat runt i Europa i akt och mening att snappa upp något lämpligt. Vad man har eller tänker göra är dock höljt i dunkel.

Det verkar utan tvivel som om den amerikanska bilindustrin kommit till en vändpunkt och mer eller mindre är tvingad att komma med något radikalt nytt. Det duger inte längre att ändra kromränderna och grillarna eller att säga att man i tio års tid arbetat på en modell och sedan komma med något som under skalet bara visar en motor från 1930 och fjädring som är lika modern som på en sjuglasvagn. Det hjälper inte att man bjuder köparen luftfjädring som extra utrustning när liknande finesser plus flera ytterligare finns som standard på en relativt billig europé. Individuell bakhjulsfjädring blir väl det första man plockar från Europa och det är ingen hemlighet att provvagnar redan har sådan.

Redan förra året glunkades det om att växellådan skulle förpassas bakåt och ryktena är lika intensiva i år. I samband med individuell bakhjulsfjädring kan differentialen göras fast förankrad i ramen ihop med växellådan och därmed kan kardantunneln även sänkas några tum

Studebaker som ekonomiskt har det bister kommer med nya modeller. Redan förra året hade man den ekonomiska Scotsman. Försöker man igen med en billig bil? T. h. en teckning som enligt amerikanska källor visar en 59:a från GM.

med bättre innerutrymme som följd trots eventuell sänkning av totala höjden.

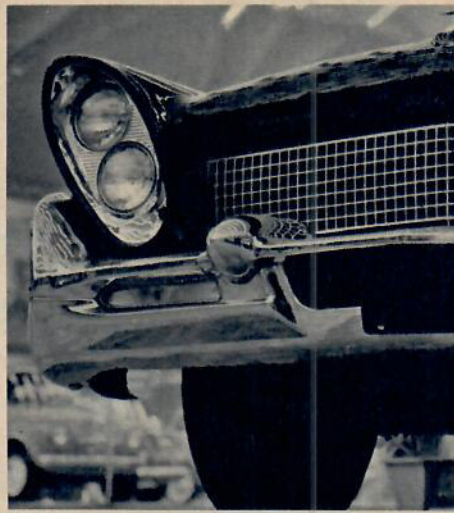
På motorsidan noterar vi att V8:orna kvarstår men det finns ökat intresse för ekonomiska sexor vilket kanske gör att dessa moderniseras. En hel del av moderniseringen utgörs av att topparna blir gjutna i aluminium vilket även blir billigt för tillverkaren. GM har t. ex. en helt ny motoravdelning vägg i vägg med ett lättmetallgjuteri där gigantiska gjutmaskiner klarar av motorblock för V8:or. American Motors ligger väl till med något nytt i motorväg för sina vagnar. Redan för ett par år sedan höll man på med en luftkyld V4:a och erfarenheterna från militära fordon där den använts är goda. Utan tvivel har den en given plats även i personvagnar om nu amerikanerna vill köpa något luftkyld och därmed högljuddare.

Bromsarna är nästa stora kruz. Hittills har amerikanska bilars bromsar inte på något sätt stått i paritet med motorstyrkan. Amerikanska fackmän tror inte på att skivbromsarna kommer att få någon större marknad utan hänvisar till Buicks förra året introducerade bromsar med trummor gjutna i aluminium. Utan tvivel var de ett steg i rätt riktning och säkert kommer fler att följa upp systemet.

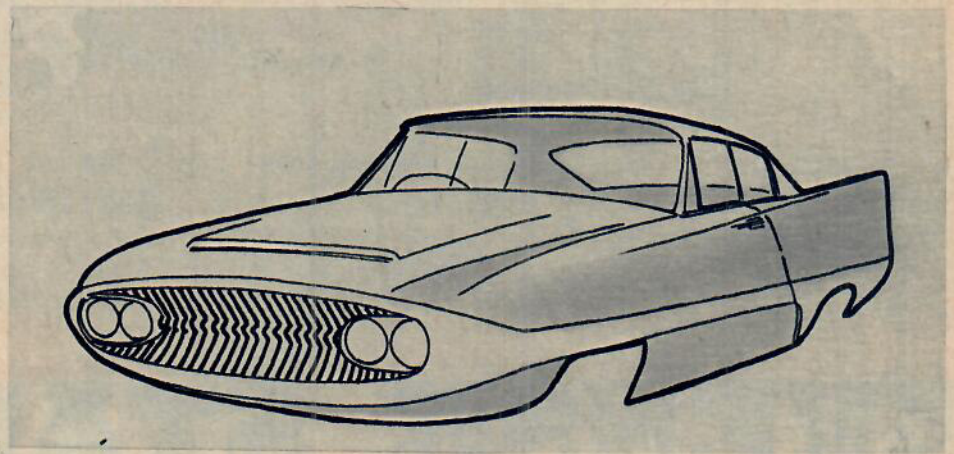
KAROSSERNA

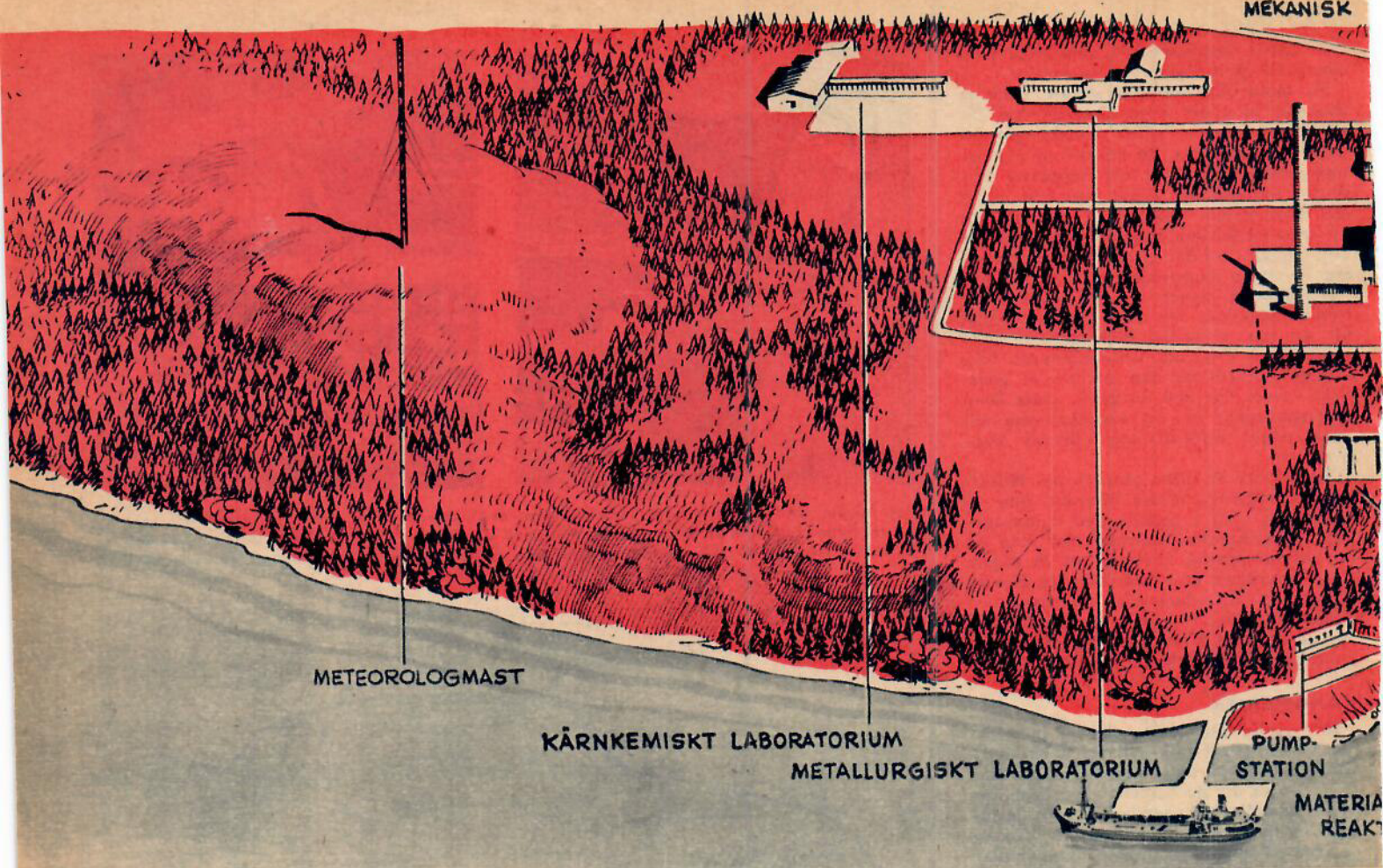
Här spelar åter ekonomin in men det har visat sig att folk vill ha något nytt. GM tog fasta på detta och har byggt sina modeller så att de nästan varje höst kan bjuda modeller som ser helt nya ut. Hemligheten ligger i upplägningen av karosdelarna på så sätt att de kan bytas mellan de olika märkena. Typerna kan därigenom varieras i stort antal utan att kostnaderna därmed blir för höga. Hur kommer då 59:orna att se ut? GM kommer utan tvivel att behålla sin massiva form på karosserna. Chrysler bygger vidare på sin linje

(Forts. på sid. 31)



Vad händer med fronterna inför 1959? De fyra strålkastarna håller i sig men fakta talar för att en del flyttar om dem en aning. Buicks, t. h., höll sig förra året strikt medan Lincoln hade sin syn på saken. Nedan den Ghia-ritade Chryslern. Dess former kommer i hög grad att gå igen till 1959.





SVENSK STAD FÖR ATOMER

Vid nyår kör AB Atomenergis andra atomreaktor igång i atomstaden vid Studsvik på Sörmlandskusten. Teknikens Värld har fått besöka området där byggnadsarbetet har fullt pådrag just nu och betonghallar växer upp som fredliga »atomsvampar» i skogsbackarna.

Av LARS ROSENGREN

Foto: Roland Andersson

Teckningar: Magnus Gerne m. fl.

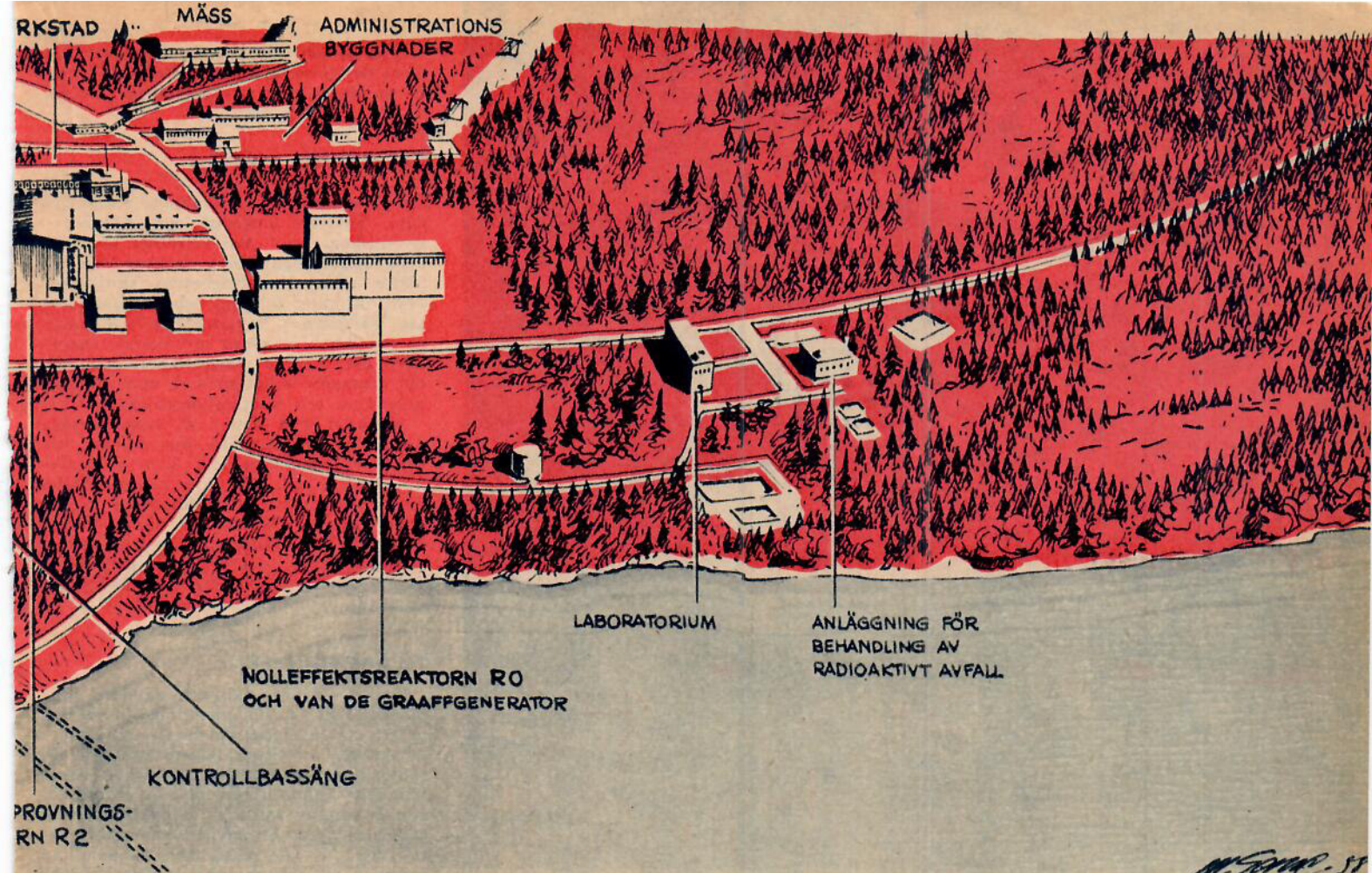
Det finns ett litet, idylliskt skärgårdsområde vid Sörmlandskusten där byggnadsverksamheten och inflyttningen f. n. är större än någonsin. En hel liten stad byggs på rekordfart på stranden av den lilla östersjöviken Tvären och ny stor bilväg dras fram till området som har nyupprättad bussförbindelse med Nyköping två gånger om dagen. Atomenergi och radioaktivitet håller på att flytta in i den nya staden med två atomreaktorer och en plutoniumfabrik. En liten bråkdel av det radioaktiva avfallet skall släppas ut i Tvären och detta har framkallat en viss oro för att vattnet skall bli så radioak-

tivt att det kan bli olägenheter för fisket och för de badande.

Tvårt emot vad man kunnat vänta har emellertid efterfrågan på tomtmark runt Tvärens stränder snarare ökat än minskat. Om orsaken varit de kommande goda förbindelserna eller den lockande utsikten att Tvärens badvatten när reaktorerna väl kommit i gång kommer att bli någon grad varmare än i omgivande vikar är svårt att säga. Hur som helst är oron för att radioaktiviteten skall komma lös i Trosa och Nyköpings skärgård dessbättre fullkomligt obefogad. De första som flyttade in i Atomstaden vid Studsvik var den

säkerhetspersonal som sysslar med strålskydd och avfallsbehandling. För mer än ett år sedan, innan ens grunden till den första reaktorbyggnaden var färdig, var de redan i full verksamhet och hundra procentig säkerhet till varje pris är ett genomgående drag i allt som sker på området.

När radioaktiviteten en gång gör sitt intåg i staden i och med att de första bränsleelementen någon gång i höst sätts in bakom reaktorernas bastanta strålskydd träder ett gigantiskt säkerhetsmaskineri i funktion. Varje uns radioaktivt material hålls under strängaste uppsikt så att inget



M. S. 58

VÄND!

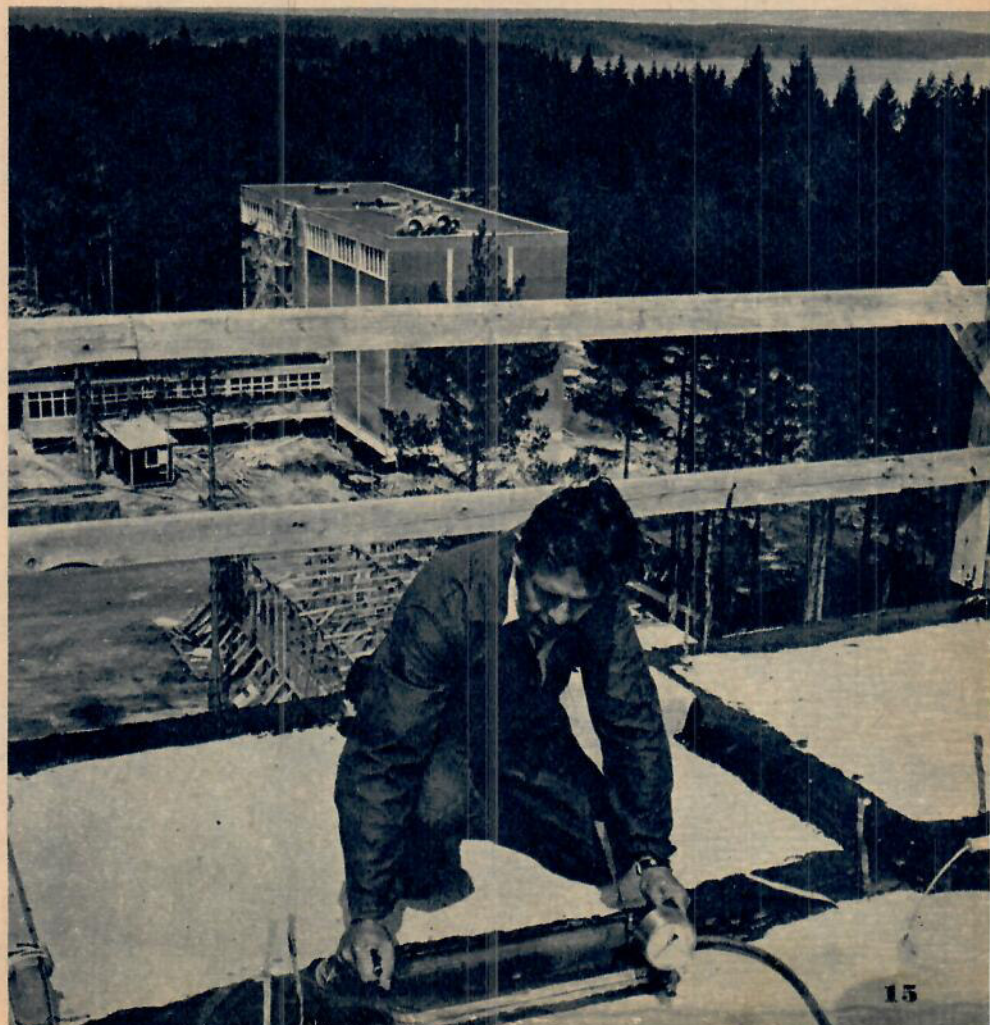
På teckningen över Atomstaden i Studsvik, ovan, är byggnadernas storlek för åskådlighetens skull överdriven i förhållande till avstånden mellan dem. Bilden t. h. är symbolisk för den noggrannhet som av säkerhetsskäl är nödvändig vid alla arbeten i Atomstaden. Med tvällödder och vakuumlöda undersöks om de asfalttäckta fogarna i R 2-hallens betongtak är absolut täta. I bakgrunden den aluminiumklädda R 0-hallen.

kommer på avvägar och får tillfälle att sprida sin strålning på platser som inte är rustade att ta emot den.

ÅTTA AVLOPPSSYSTEM

All luft från lokaler där radioaktivitet kan förekomma filtreras innan den släpps ut och avloppsröret från hela området samlas i åtta olika rörsystem allt efter den grad av radioaktivitet det kan tänkas innehålla. Vattnet från högradioaktiva områden går till en anläggning där de radioaktiva ämnena gradvis avskiljs från vattnet. Det gäller att få den radioaktiva volymen så liten som möjligt. De sista resterna som inte längre kan renas fylls på syrafasta behållare och förs bort för att förvaras i bergrum. Mindre aktivt avloppsvatten renas med jonbytare och t. o. m. regnvattnet undersöks, det som fallit i närheten av radioaktiva områden för sig och det övriga för sig.

Redan ett par år innan radioaktiviteten väntades till Studsvik kunde man se folk



R 2-hallen har imponerande dimensioner och växte fortare än en svamp ur marken. Med fyra m om dagen sköt betongväggarna i höjden.

STUDSVIK (forts.)

från Atomenergi på fiskafänge i vassarna runt Tvärens stränder och rotande i svampskogarna i den blivande atomstadens omgivningar. Men det var inte för nöjets eller matnyttighetens skull som dessa utflykter företogs och alltjämt företas. Fångsten i håvarna och svampkorgarnas innehåll rensas och bereds visserligen med största noggrannhet, men inte för väntande läckergommar utan för geigermätare och scintillationsräknare.

Avsikten med den s. k. basundersökningen är att fastställa hur mycket naturlig radioaktivitet som finns i omgivningarna innan AB Atomenergi börjat syssla med uran och plutonium inne i betonghallarna. Först när man känner den naturliga strålningen kan man genom nya mätningar senare påvisa om radioaktiviteten trots alla försiktighetsåtgärder ökat till följd av verksamheten.

70 ÅRS FISKDIET

Fisken i Tvären ägnas en särskild uppmärksamhet och undersökningarna av den är ett gott exempel på de stränga säkerhetskraven vid Studsviksanläggningen. En radioaktiv nedsmittning av fisken anses nämligen kunna bli en följd av en allt för stor ökning av vattnets radioaktivitet. Om radioaktivt fiskkött används som föda upptas vissa av de radioaktiva ämnena av människans benstomme, där de stannar kvar mycket länge. Om en fiskälskare äter mycket och ofta av radioaktivt smittad fisk kommer därför allt mera radioaktiva ämnen att samlas i hans skelett och den strålkälla han sålunda bär inom sig skulle med åren kunna tänkas bli så stark att han utsätter sig själv för större strålningsdos än vad som är nyttigt.

Den högsta gräns till vilken radioaktiviteten hos strömmingar, abborrar och annat matnyttigt i Tvären och omgivande vikar tilläts stiga har för den skull satts så lågt att en person skall kunna hålla även en mycket långvarig fiskdiet utan att ta skada. Han skall kunna äta över två kg fisk därifrån om dagen i 70 års tid utan att halten radioaktiva ämnen i hans benstomme blir så stor att den radioaktivitet



Ing. Bengt Swenson är chef för den sektion som har hand om R 2:an. En mycket upptagen man.



R 2 I GENOMSKÄRNING

Betonghall 45 m lång, 20 m bred 25 m hög + 5 m under marken.

Pumphus och värmväxlare.

Kontrollrum.

Arbetsrum.

Strålskydd av järnmalmsbetong.

Travers för 30 ton och 25 m lyfthöjd.

Vattenfylld reaktorbasäng.

Reaktortank.

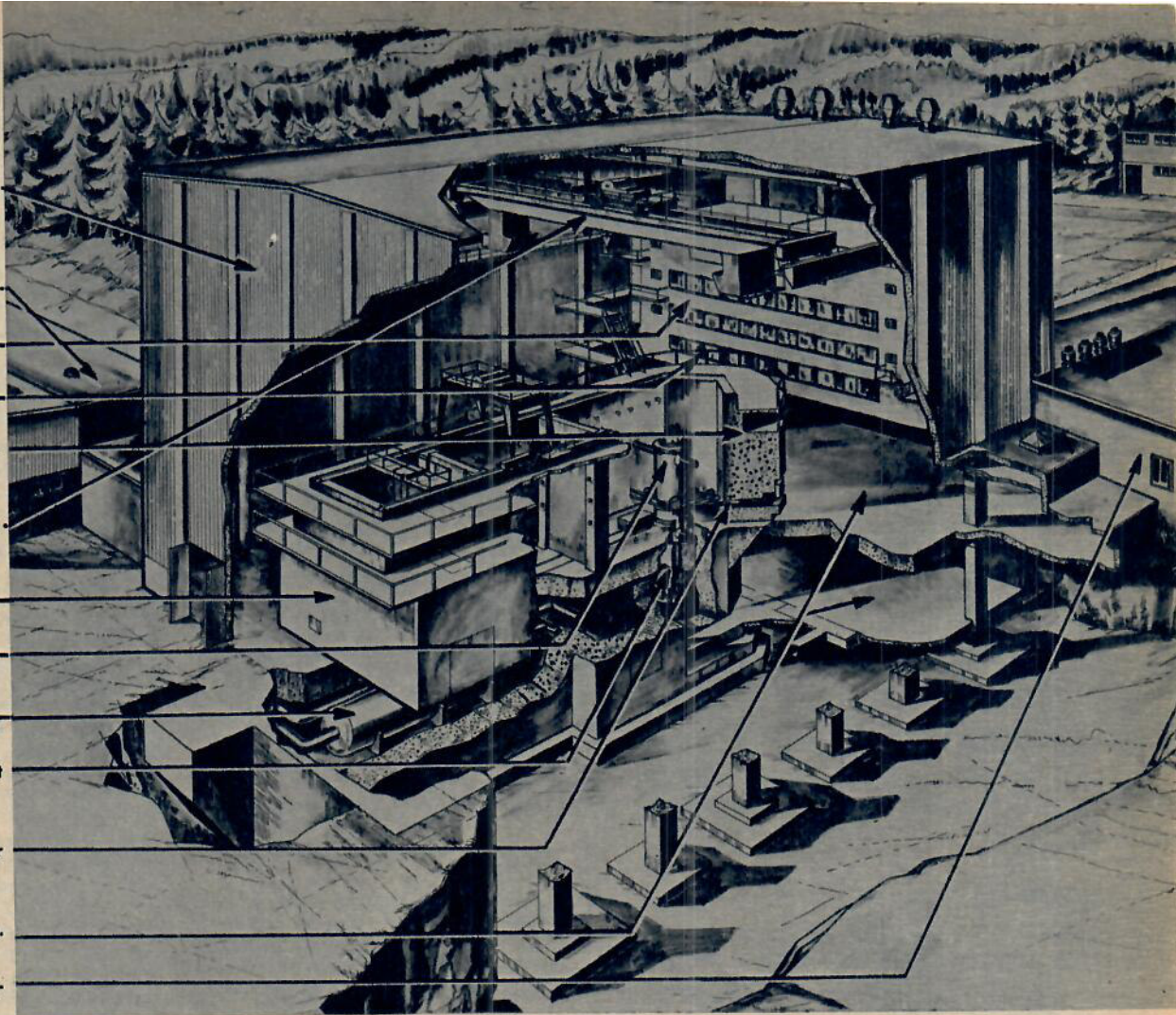
Kylvattenkrets.

Reaktorkärna med anrikat uran från USA.

Experimentkanaler där prover förs in för bestrålning.

Plats för apparatuppställning.

Laboratorium och experimentverkstad.



han utsätter sig för överskrider den för människor tillåtna.

Mätningarna tillgår så att ett prov på ungefär 20 kg fisk eller skaldjur från Tvärens vassruggar och stranddy torkas i ugn tills så gott som allt vatten är borta. Provet väger då cirka 1 kg. Sedan bränns den torkade fisken till aska och ur askan skiljer man på det kemiska laboratoriet de ämnen bland vilka eventuell radioaktivitet kan tänkas förekomma, främst strontium. Då återstår bara något gram, om ens det, av det ursprungliga provet, litet pulver i en porslinskål som sätts

in under geigerröret som mäter betastrålningen och scintillationsräknaren som mäter alfa- och gammastrålningen.

FREDLIGA "ATOMSVAMPAR"

Svamp är ett ökänt ord i atomsammanhang. Det för tanken till Hiroshima och atom- och vätebomber, men i fråga om byggnadsverksamheten vid Studsvik kan man knappast hitta någon bättre liknelse än den gamla slitna att betongbyggnaderna där växer upp som svampar ur marken. Det är sällan man ser så mycket

byggnadsverksamhet koncentrerad på ett så förhållandevis litet område. Enbart Tekniska byggnadsbyråns entreprenad på området omfattar arbeten för 12 milj. kr.

Sprängskotten dånar, grävmaskiner brummar, betongblandare snurrar, byggnadselement hissas i höjden, lastbilar dundrar förbi och dammet yr kring åskådaren som runt om sig har byggen i alla utvecklingsstadier. Redan färdiga är mäsen med lunchrestaurang, hotell och en del kontorslokaler, den mekaniska verk-

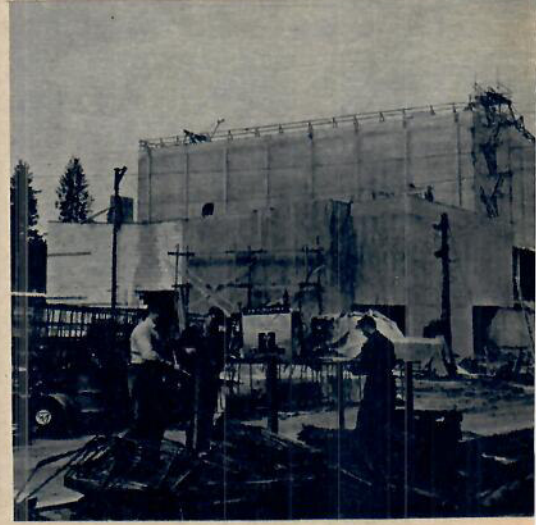
VÄND!



R0-hallens aluminiumklädda betongväggar är en effektiv kontrast mot omgivande granskog.



Nere vid stranden jobbar en dykare med en stor kaj och kylvattnets in- och utloppsledningar.



Överallt jobbas för högtryck. Utanför den halvfärdiga R2-hallen görs bastanta armeringar.



Ur till synes innehållslöst skräp och dy från Tvärens strandkanter sorterar Bengt Källman ut en otrolig mängd tångräkor, div. larver och annat »matnyttigt» vars radioaktivitet skall undersökas.

STUDSVIK (forts.)

staden och en del laboratorier. De tillhörde Studsviksanläggningens första avslutade utbyggnadsetapp. I den andra etappen, som pågår f. n., ingår bl. a. alla byggnader i samband med de två atomreaktorerna R 2 och R 0, förutom reaktorhallarna, pumpcentraler, avloppsbasängar och ett invecklat rörledningsnät. Den byggnadsetappen skall vara klar till nyår, och då skall man även ha påbörjat den tredje etappen som bl. a. omfattar byggen i samband med en s. k. van de Graaffgenerator på 5,5 miljoner elektronvolt. Den skall användas för studier och fysikaliska beräkningar av mycket snabba neutroner och monteras upp 1960.

På det framtida programmet står även ett kärnkemiskt laboratorium, en försöksanläggning för plutoniumextraktion ur utbrända bränsleelement och ett metall-

urgiskt plutoniumlaboratorium. Med de anläggningarna skall man utveckla metoder för en framtida plutoniumframställning som skall ge oss möjlighet att med plutonium som bränsle bygga effektivare reaktorer.

30.000 KW VÄRMER BADVATTEN

Den mest iögonfallande byggnaden på området är f. n. den jättelika hallen för materialprovningsreaktor R 2, en större syster till experimentreaktor R 1 vid Drottning Kristinas väg i Stockholm. Båda reaktorerna har det gemensamt att den energi som utvinns ur dem inte i sig själv utnyttjas för något särskilt ändamål. Det är strålningen inne i reaktorn man är intresserad av, medan reaktorns hela värmeeffekt på 30.000 kW helt kommer badarna i Tvärens böljor tillgodo.

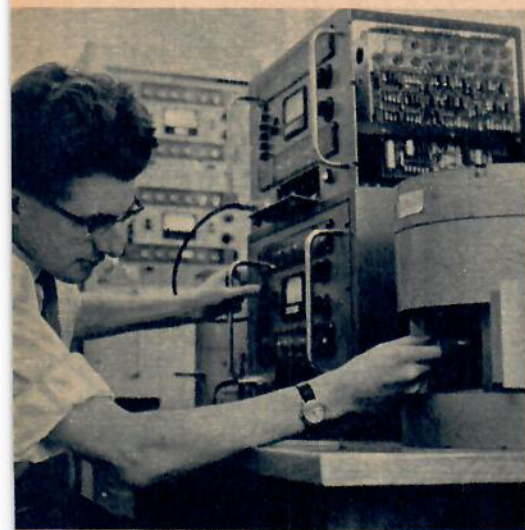
R 2 som är en av Studsviks allra viktigaste anläggningar har köpts från USA och kostar med byggnader och tillbehör ca 25 miljoner kronor. Reaktorn är av s. k. modifierad bassängtyp. Själva reaktorkärnan med bränsleelementen är nedsänkt i en tank som i sin tur är placerad i en vattenfylld bassäng. All hantering av radioaktivt material kan sålunda äga rum under vattnet som då tjänstgör som strålskydd. Vanligt vatten används både som moderator i reaktorn och som kylmedel. Det vatten som koler reaktorn värms upp från 43 till ca 50 grader. I en värmeväxlare kyls det ned igen med vatten från Tvären som tas in vid en temperatur av ca 10 grader och har uppvärmts till 17 grader när det släpps ut.

Sjövattnet kommer sålunda aldrig in i reaktorn varför en radioaktiv nedsmittning av detta är helt utesluten. Men även om radioaktivt vatten, genom en läcka i värmeväxlaren e. d., skulle råka komma ut i den yttre kylkretsen är både fisken och badarna på den säkra sidan. På vägen från värmeväxlaren rinner kylvattnet nämligen utefter kanten på en stor kontrollbassäng och skulle radioaktivitet förmärkas där stängs genast bassängens utloppsöppning. Bassängen rymmer 500 m³, och det är tillräckligt för att ta emot allt det kylvatten som passerar under den tid som åtgår för att stoppa reaktorn. Medan skadan repareras pumpas det smittade vattnet över i andra bassänger där det renas innan det släpps ut.

Om mot förmodan något skulle hända med reaktorn så att radioaktivitet skulle spridas i byggnaden kan hela hallen slutas hermetiskt. Ventilationen sker sedan genom filter medan felet avhjälpas.

I höst kommer som sagt de första bränsleelementen till reaktorn och omkring nyår beräknar man kunna göra det första effektprovet. Sedan följer ett par månaders inkörning innan reaktorn är klar att tas i drift.

Ungefär samtidigt skall den andra reaktorn vid Studsvik, R 0, vara igång. Det är en s. k. nolleffektsreaktor som har en högsta effekt av endast 10 watt och skall användas huvudsakligen för att studera olika möjligheter att placera bränslet i kommande reaktortyper. För det ändamålet behövs ingen hög reaktoreffekt. Tack vare den låga effekten blir de element som används vid experimenten inte nämnvärt aktiva och kan sålunda hanteras på samma sätt som före användningen.



En bastant blyburk skyddar provet mot bakgrundstrålningen när radioaktiviteten skall mätas.



Här gör James W. Smith från Harwell, England, liknande mätningar med automatisk apparatur.



All luft från lokaler där radioaktivitet kan förekomma sugs till speciella filter på vinden.



Lockheed F-104 Starfighter håller nu både höjdrekorde (27.812 m) och hastighetsrekordet (2.260 km/t). Det är första gången i historien som en

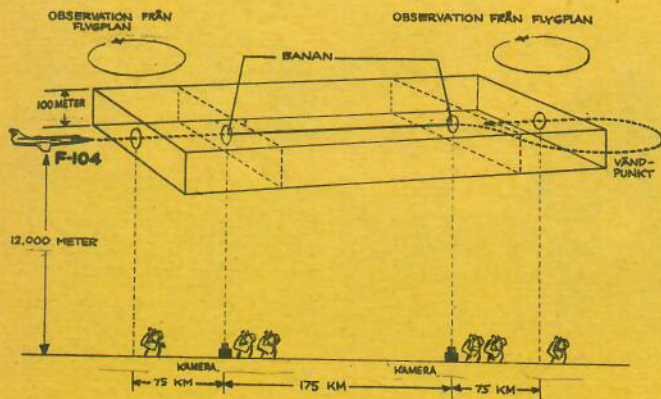
och samma flygplantyp innehar dessa rekord. I detta sammanhang kan nämnas att ett Lockheed-plan — Neptune P2V — har rekordet i distans.

Det amerikanska jaktplanet Lockheed F-104 Starfighter håller nu två världsrekord — både höjd- och hastighetsrekorden. Det är första gången i flyghistorien som en och samma flygplantyp innehar dessa rekord. För någon tid sedan nådde major Howard C. Johnson med en F-104 höjden 27.812 m och överträffade därmed med god marginal det förutvarande rekordet på 21.430 m, som noterades av engelsmannen Michael Randrup med en Canberra B Mk II i augusti förra året. Några dagar efter det major Johnson noterade höjdrekorde slogs också Adrian Drews halvårs gamla hastighetsrekord på 1.941,4 km/t som han nådde med en McDonnell F-101A Voodoo. Det var Walter M. Irwin som med en Starfighter noterade 2.260 km/t!

Rekordflygningen företogs på en bana av 10,1 miles längd (ca 175 km). Banan flögs i båda riktningarna och rekordsiffran är ett medeltal av hastigheten på båda flygningarna. Flyghöjden var 40.000 fot (ca 12.000 m)

DUBBELT REKORD

Av BIRGER GRIPSTAD Foto: Lockheed



Skissen visar banan för Lockheed Starfighters rekordflygning. Banan var 10,1 miles lång (ca 175 km) och flyghöjden var 40.000 fot (ca 12.000 m). Flygplanet måste hålla sig inom en »korridor» av 100 meters höjd.



Lockheed Starfighter är utrustad med en General Electric, J. 79 reamotor med en dragkraft på 7.500 kp med efterbrännkammare. Räckvidden uppges till mellan 1.300 och 2.000 km. Beväpning 20 mm akan och jaktrobotar.

VÄSSAD VARDAGSBIL

Av BENGT-O. ALLSKOG

Nu är det trimningsdags inom bilvärlden. Både när det gäller bilfabrikanten och privata vagnar. Det blir alltmera vanligt att de olika bilmodellerna släpps ut i en extra »vass» version, lämpad för tävlingsbruk. Saab:s Gran Turismo kommer ut på den svenska marknaden till hösten och priset kommer att hålla sig i närheten av vad en MG kostar.

Härondagen hade vi tillfälle att få köra en Austin A 35 Gran Turismo. Den heter faktiskt inte så men dess prestanda pekar i alla fall åt det hållet. Här gäller det visserligen inte en modell som fabriken släppt ut utan en vagn som trimmats med hjälp av tillbehör från en välkänd firma. Utvändigt såg A 35:an alltså ut som vilken annan Austin som helst men den Saab 93 B som försökte hänga oss på Uppsalavägen kan säkert intyga att det var något särskilt med bilen.

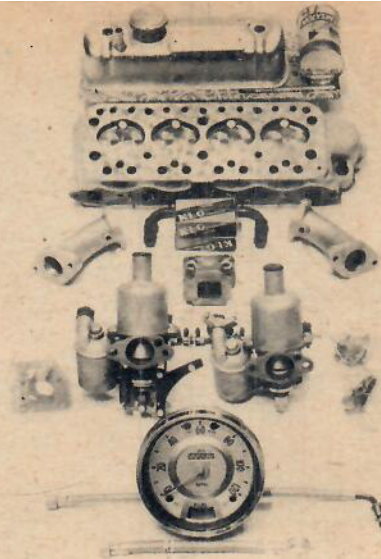
En vanlig A 35:a klarar av 0—80 km/t

på 23 sek. (enl. Tekn. Världs testprotokoll). Den trimmade vagnen vi körde gjorde det på 10,2 sek! 0—100 ger siffrorna 48 respektive 18 sekunder. Det var faktiskt dynamit bakom den oskyldigt bulliga nosen.

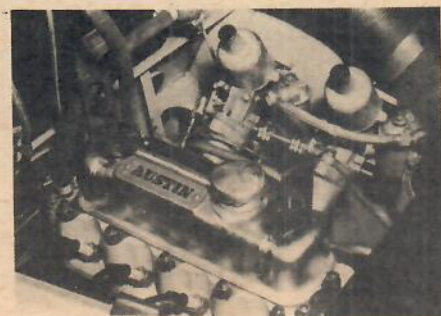
Trimningen består i dubbla förgasare, SU halvfäll, en speciellt bearbetad topp där förbränningsrummen ändrats, hårdare ventilfjädrar och för att i takt med trimningen förbättra väghållningen — ett speciellt krängningsstag fram. Det bakre har tagits bort för att ge bakaxeln större rörelsefrihet vid hård kurvtagning.

Vad som först och främst märks av trimningen är att motorn blivit betydligt smidigare på låga varv. Man kan utan vidare lägga i fyrans växel vid 20 km/t och trampa gaspedalen i botten. Lugnt och utan ryck accelererar vagnen. Hastigheterna på de olika växelnarna har naturligtvis ökat.

(Forts. på sid. 42)



Varsågod. Här är de delar som gör en Gran Turismo av er A 35:a. Dubbla förgasare, ny topp och alla tillbehör för montering. Nedan ses sat sen monterad. Finns även för Spitfire och Morris.



Speedwelltrimmade A 35:or har gjort strålande succé på engelska tävlingsbanor och när detta skrivs leder de engelska mästerskapen i sin klass.

Här går en trimmad vagn genom en kurva på Brands Hatch. Modifieringen av fjädringen förbättrar vägegenskaperna avsevärt som syns på bilden.

TEKNIKENS VÄRLD TESTAR

DKW AU 1000



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

VÄND!

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Exakt styrning, stabil fjädring och bekväma säten.
- Motorn arbetar vibrationsfritt med tyst gång.
- Gaspedalens ekonomiläge är praktiskt.

MINDRE BRA:

- Föraren ser inte bilens hörn.
- Bagageutrymmet är mindre väl utformat.
- Huvlåset är svarmanövrerat.

Vid provning av 58 års DKW har vi haft AU 1000 Coupe de Luxe till vårt förfogande. Denna vagn är lyxmodellen i DKW-serien. Till skillnad från standardvagnarna har den först och främst en större motor och en mer påkostad utrustning. Beteckningen 1000 avser att motorns slagvolym uppgår till 980 cm³ istället för 896 cm³ i standardmotorn. Motoreffekten har ökat från 45 till 50 hästar.

Utöver en riklig kromdekor och däck med vita sidor omfattar lyxen avbländbar backspegel, klocka, dubbla vadderade solskydd och låsbart tanklock. I övrigt är karossen och de mekaniska detaljerna lika på denna och övriga vagnar.

En välkommen nyhet är att dörrarna har blivit upphängda i framkanten. Detta är bekvämare och även bättre ur säkerhetssynpunkt. Bekvämligheten märks bl. a. vid backning. Vagnens finish och detaljernas utförande är av god klass. Praktiskt är att vagnolvet är utan trösklar. Det är faktiskt möjligt att sopa ur bilen utan hjälp av sopskyffel. Provvagnen var

av s. k. hard-topmodell med sänkbara bakre sidorutor. För körning under riktigt varma högsommardagar är detta praktiskt men i övrigt blir konstruktionen mindre stabil och kan ge upphov till skrammel och besvär under våra vinterförhållanden.

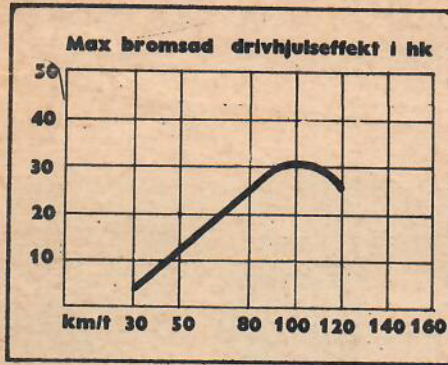
Utrymmet i sidled är mycket gott både i fram- och baksätet. I baksätet kan man sitta tre personer utan alltför stor trängsel. Framsätet är mycket rymligt och ger gott svängrum i sidled. Stolarna är väl utformade med skålade ryggstöd som ger god stadga. Sätena är lagom mjuka och bidrar till att förbättra bilens fjädrings-egenskaper.

Körställningen är god med passande rattlutning och bra placering på instrumenten. Vindrutetorkarna arbetar parallellt och sveper en sammanhängande yta. Backspeglarna är avbländbara men har den nackdelen att den liksom speglar i många andra bilar visar för liten del av den

(Forts. på sid. 41)

Teknikens Världs testsiffror för DKW AU 1000

PROVRESULTAT



Drivhjulseffekt bromsad i bänk till max. 31,0 hk.



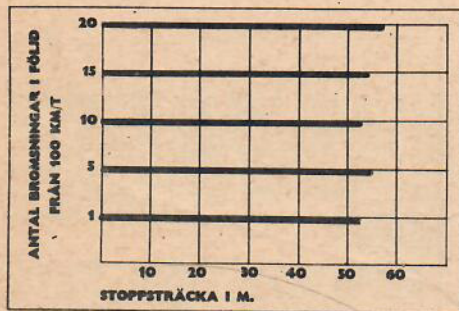
ACCELERATIONSTIDER

1 km stående start: 44,4 sek.

Genom växlar:
0-50 km/t 6,0 sek.
0-80 km/t 16,0 sek.
0-100 km/t 28,0 sek.

På enstaka växlar:

Tvåan 30-50 km/t 3,6 sek.
Trean 30-50 km/t 6,0 sek., 50-80 km/t 10,6 sek.
Fyran 30-50 km/t 11,8 sek., 50-80 km/t 19,6 sek., 80-100 km/t 16,6 sek.

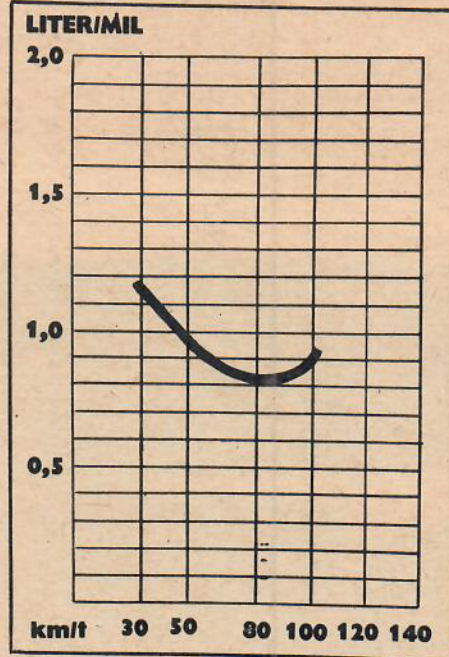


BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av 29 45 67 83 proc. av vagnvikten vid ett pedaltryck av 10 15 20 25 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 52 m.
5:e bromsningen 55 m.
10:e bromsningen 53 m.
15:e bromsningen 54 m.
20:e bromsningen 56 m.



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Konstant fart:

30 km/t 1,12 l/mil
50 km/t 0,90 l/mil
80 km/t 0,82 l/mil
100 km/t 0,95 l/mil

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 55 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvagnsnitt) medelförbrukning ca 0,9 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 1,2 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t vid en verklig fart av 30 47 74 93 km/t
Vägmätaren visade 4 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 Tystgående	Nej	Ja	Ja	Ja
Växellädans utväxlingsförh.	3,82	2,22	1,31	0,91
Slutväxelns utväxlingsförh.	4,43	4,43	4,43	4,43
Antal motorvarv per drivhjulsväxel = total utväxling	16,91	9,84	5,80	4,05
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	6,9	11,8	20,0	28,8
Antal motorvarv per körkilometer	8700	5080	3000	2080
Kolvväg, m/körkm.	1322	772	456	316
Max. effekt och medelkolvh. 11,4 m/s uppnås vid km/t	31	53	90	130
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	16	27	45	65
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	467	272	160	112

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 3,0 lux. Halvljus 25 m 2,5 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överstrida 1 lux på 25 m avstånd.)
OBS. Vagnen hade asymmetriska strålkastare för högertrafik!

ÅTKOMLIGHETS BETYG

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

Just. av förarsäte 2. Just. av värme o. vent. 3. Kylvattenpåfyllning 3. Batteri 2. Tändstift 3. Strömfördelare 3. Förgasare 3. Generator 1. Startmotor 2. Bränslepump 3.

VAGNBESKRIVNING

Typ: DKW AU 1000 Coupé de Luxe.

Tillverkare: Auto Union GmbH, Düsseldorf, Västtyskland.

Generalagent: Nordisk Autoimport AB.

Pris: 10.800 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem.

Skatt: 138 kr per år, omsättningsskatt 900 kr.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Separat chassi med lädbalkram samt helsvetsat stålkarosseri. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagagerum bak, åtkomligt utifrån. Motorn fram. Vagnen framhjuldriven.

Inredning: 4-5 sittplatser. Fram separata stolar. Bak helt säte av sofftyp.

Motor: 3 cyl. tvåt. vätskekyld radmotor med vändspolning. Cyl.-diam. 74 mm, slaglängd 76 mm, slagvolym 980 cm³. Kompr.-förh. 1:7,25. Max. effekt 50 hk SAE vid 4500 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Växellåda och slutväxel sammanbyggda. Fyra växlar framåt. De tre övre synkroniserade. Fyran överväxel. Frihjul manöverbart från förarplatsen. Rattväxelspak.

Hjulställ: Fram separat fjädring med tvärställd bladfyder samt under denna V-formade länkar. Bak stel axel med överliggande tvärställd bladfyder. Hydrauliska teleskopstödämpare runt om.

Däck: 5,60x15" slanglösa.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Total bandarea 678 cm². Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

Styrinrättning: Kugghjul och kuggstäng.

Elsystem: 6 V, generatoreffekt 160 W, batterikapacitet 75 Ah.

Bränsletanken rymmer 45 liter.

MOTORNIS NYCKELVÄRDEN

Effektal vid tjänstevikt 50 hk/ton.

Effektal vid lastad vikt 36,9 hk/ton.

Spec. bromsarea 678 cm² per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv 2% mellan fulla framhjulslag.

Vändcirkeldiameter: 11 m.



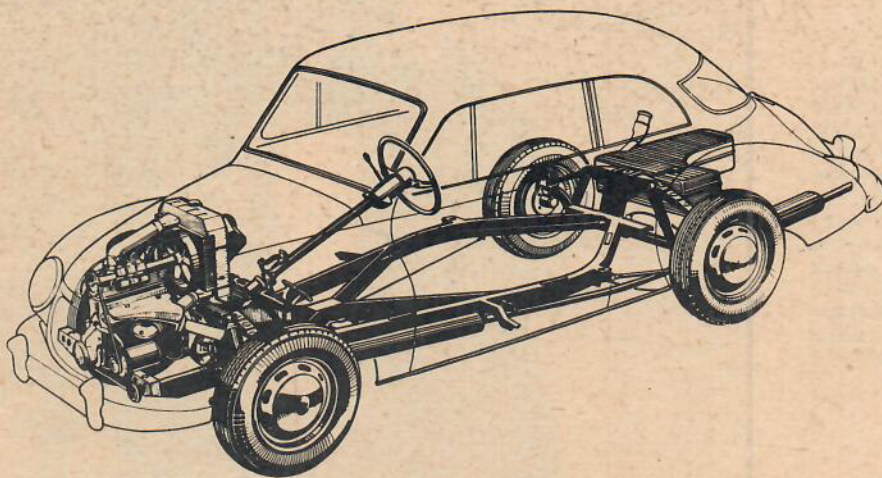
En glädjande nyhet ur säkerhetssynpunkt är att dörrarna är upphängda i framkanten. Sätena är mycket bekväma och bidrar till god åkkomfort.



Bagageutrymmet hör tyvärr inte till de större och dess utformning gör det svårutnyttjat innan man tillägnat sig en viss stuvningsteknik.



De flesta detaljer på motorn är lättåtkomliga. Flyglarna ligger nära men grillen kan tas bort.



Vagnen har en stabil chassiram. Fjädringen — högt placerade, tvärställda bladfjädrar i närheten av bilens tyngdpunkt — är styv och ger tillsammans med framhjulsdriften utmärkta vägegenskaper.



Hardtopmodellens ställbara rutor är trivsamma på sommaren men knappast särskilt stabila.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 50 hk vid 4500 varv/min.
Vridmoment: Max. 8,5 kpm vid 2250 varv/min.
Medelkolvhastighet: 2,53 m/sek. vid 1000 varv/min.
Effektivt medeltryck: 5,10 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 51,0 hk/liter.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris.
Insprutor för varmluft/kalluft finns.
Ventilation för kallluft finns.
Ventilationsfläkt för låg fart finns inte (monteras ej).
Vindrutespolare ingår inte i bilens pris, komplett installation kostar 75 kr extra.
Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 366 till 873 kr alltefter apparatens och antennens typ.
Backlampa finns inte.
Rattlös finns.

RESERVDSPRISER

Utbytesmotor finns men är inte prissatt.
Sats kolvar jämte kolvringar och

kolvbultar kr 160:—
Cylinderlockpackningar kr 8: 25
Termostat för kylsystem kr 29: 50
Kopplingslamell kompl. m. centrum kr 66:—
Sats bromsbackar med nya belägg kr 64:—
Avgasrör kompl. med ljuddämpare kr 360:—
Ståtdämpare kompl. sats kr 254:—
Höger framflygel eller motsv. utan tillbehör kr 220:—
Bakre stötfångare kompl. med alla detaljer kr 289:—
Komplett kylarmaskering kr 168: 50

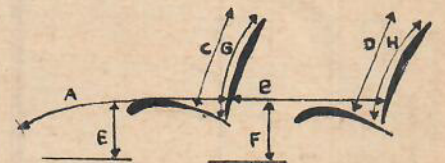
REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser är under utarbetande och kommer att tillämpas.

Montering av bytesmotor kr 44:—
Byte av cylinderlockspackning kr 16:—
Byte av kopplingslamell kr 48:—
Byte av styvspindelbultar kr 42:—
Byte av samtliga bromsbackar kr 30:—

MÅTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 425 cm, bredd 170 cm, höjd 146,5 cm, hjulbas 235 cm, spårvidd fram 129 cm, bak 135 cm, markfrigång 20 cm.



Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 125 cm, baksätets d:o 113 cm. Bredd i axelhöjd fram 130 cm, bak 130 cm. Framsätet går att skjuta 4 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 40 cm.

a) 92 cm, b) 66 cm, c) 98 cm, d) 90 cm.
e) 26 cm, f) 37 cm, g) 56 cm, h) 50 cm.

Bagagerummets ungefärliga djup 90 cm, höjd 35—40 cm, bredd 100 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1000 kg (körklar med förare), lastad vikt 1355 kg (körklar med 5 personer + 75 kg bagage).

BILAR MED STIL

Av BENGT-O. ALLSKOG Foto: Griff Borgeson

I Sydsverige är man numera helt såld på veteranbilar. Ätminstone att döma av det stora publikintresset under årets veteranrally. Det verkar som om de bilintresserade lägger sig litet mera vinn om ladfynden och verkligen ser till att gamlingarna så gott sig göra låter får återuppstå i all sin forna glans.

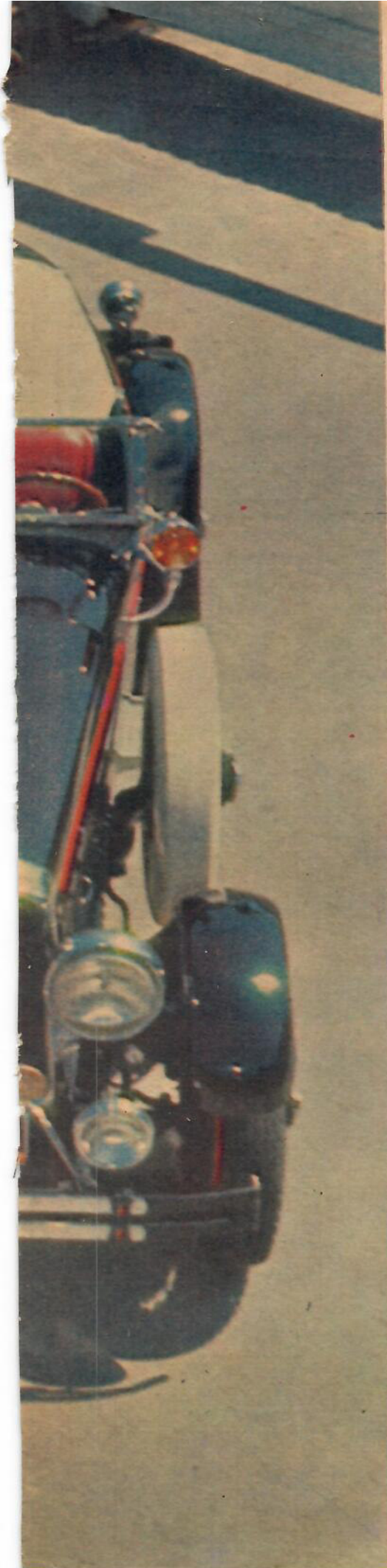
Utomlands har man sedan länge pysslat med veteranbilarna och samlar- och återuppbyggnadsvurmen är långt mera spridd än här hemma. För att i någon mån friska upp och späda på intresset presenterar Teknikens Värld några verkliga godbitar ur veteranklassen. Bilderna härstammar från USA och av dessa att döma har man lagt ner åtskilligt med möda för att få vagnarna i skick. Resultatet är strålande.



Ta en titt på den här läckra motorn. Den sitter under huven på en Mercer Raceabout från 1914. Det är en fyrcylindrig sidventilare. Ni måste hålla med om att det är ett mycket rent bygge.

Stutz från 1927 i all sin glans. Bakvagnen är båtformad och under tonneauen döljer sig platser för två passagerare. Modellen deltog på sin tid i åtskilliga tävlingar, bl. a. på Le Mans-banan.





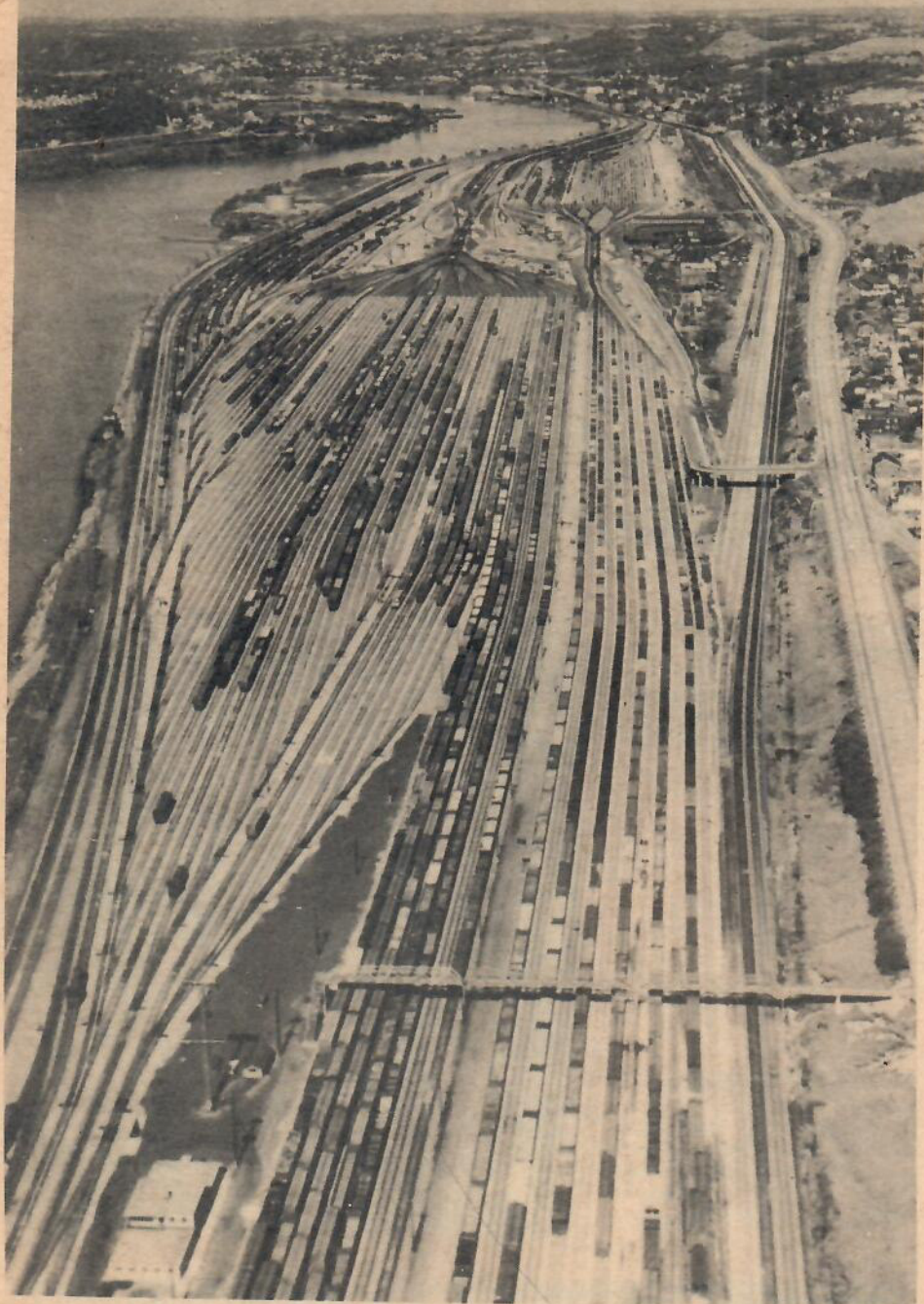
En spelkung i Reno i USA var ägare till den här eleganta bilen av märke Thomas Flyer. Årgången är 1912. Spelvinsterna måtte ha tillhört de större att döma av förgyllningen på bilen.



1915 såg den här ångbilen, en Stanley, dagens ljus. Bakom den bulliga nosen sitter ångpannan. Stanley gjorde sensation 1906 genom rekordfarten 195,657 km/t på den flygande kilometern. Full fyr i pannan!



Ädlingen framför andra och ett absolut måste i alla engelska filmer av klass: En 4,5 liters Bentley Le Mans. Maskineriet framför den distinkta kylaren är kompressorn med tillhörande SU-förgasare.



Radar — elektronhjärnor — helautomatiska växlar — elektronbromsar — elektronvågor — teleprinters — walkietalkies — tågradio — automatiska strålkastare och bandspelare — ja, allt modernt tekniskt man kan tänka sig har tagits till för att göra den nya rangerbangården i Pittsburgh till världens modernaste.

Varför nu denna väldiga apparat? Jo, godsvagnar liksom passagerare måste ju byta tåg ibland för att komma till rätt destinationsort. Och betjäna man, som Pennsylvania Railroad, USA:s största järnvägsföretag, hela 2.400 orter i 13 stater, så blir det många vagnar som måste byta tåg. Värst blir det förstås i skärningen mellan två väldiga industridistrikt som Chicago/Detroit och New York/Philadelphia. Och just i den skärningen ligger knutpunkten Pittsburgh.

Till Pittsburgh kommer åtskilliga hundra tågsätt om dagen för att få sina vagnar utsorterade och satta på rätt spår till sin slutliga destinationsort. Och för att klara av den skivan fordras givetvis något alldeles speciellt. Något så speciellt som en rangerbangård som egentligen är två — en västgående och en östgående. Sammanlagt består de av 107 spår, de längsta på över 1½ kilometer i längd. Kapaciteten är över 9.000 godsvagnar om dagen!

Så här går det till: Ett tåg kommer in på rangerbangården, passerar ett kontrolltorn, där man läser av de upplysningar som står på vagnssidorna, och rullar in på ett mottagningsspår. Medan tåget inspekteras och går över, skickas alla upplysningar om vagnar och destination över per teleprinter till sorteringsspårets kontrolltorn. När tågsättet så rullas upp på det högre belägna sorteringsspåret, vidtar

◀
Världens största automatiserade rangerbangård är egentligen två. Östgående vagnar rangeras på bangården t. v., de västgående på den t. h.

ROBOT PÅ RÄLSEN

Av OLLE KELLERMAN

I Pittsburg, USA, ser det nästan ut som om godsvagnarna kunde tänka. De väljer själva rätt spår på rangerbangården, rullar i rätt hastighet och stannar precis där de skall.



Med teleprinteruppgifterna framför sig sitter en sorteringschef och kollar att allt löper som det skall. Kontrollbordet används bara i undantag.

TEKNIKENS VÄRLD 16/58

den enda manövern som görs för hand på hela bangården — losskopplingen av vagnarna, en man drar ur en sprint.

Sorteringschefen sätter så in remsan från teleprintern i en apparat — och den första vagnen knuffas ner från sorterings-spåret. Tyngdlagen gör sitt — och automationen gör nu resten. Radar kontrollerar vagnens rullhastighet, en elektronvåg väger vagnen och en automatiskt växel kopplar in vagnen på rätt destinations-spår. Alla uppgifter går in till en elektronhjärna, som redan fått besked om hur många vagnar det är på spåret, om det är fukt på rälsen, om det är något luftmotstånd av vinden och om lutningen på rälsen. Från denna hjärna sänds så ut order till de bromsar med komprimerad luft som finns i rälsen på vissa ställen.

Dessa bromsar är »uppfostrade» att reagera så fort vagnarna inte håller sina krav. De bromsar farten på vagnen och säger till slut stopp när vagnen är framme vid det nya tågsätt som skall föra den till den slutliga destinationsorten.

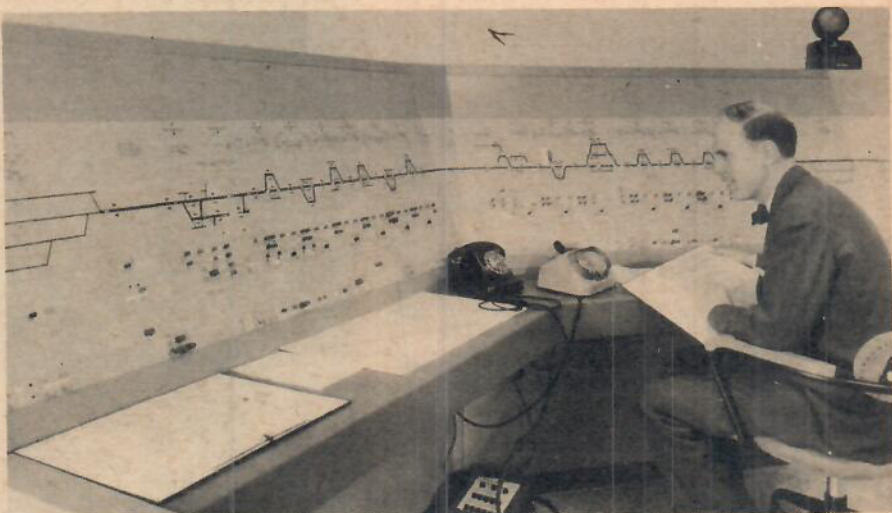
Hela tiden automation. Genom denna förening av ingenjörssnille, elektronik och tyngdlagar har Pennsylvania Railroad lyckats vinna nästan ett dygn av tidigare transporttid. Det gigantiska sorteringsverket i Pittsburgh har blivit ett av järnvägens effektivaste vapen i den strid på liv och död som under de senaste åren pågått mellan flyg, järnväg och landsväg — en strid som gäller bästa, snabbaste och effektivaste service till kunderna. Över en miljard dollar har enbart Pennsylvania Railroad spenderat på moderniseringar sedan världskriget. Och med en sådan framsynthet och kampanda som visats i Pittsburgh, vore det väl underligt om inte järnvägen kan återvinna något av sin förlorade terräng.



JÄRNVÄG MED HJÄRNA

TGOJ blir mer och mer en förgångare bland de svenska järnvägarna. Det senaste är att tågklarerna på bolagets huvudlinje ersatts med fjärrstyrning som sköts av en man.

Av LARS ROSENGREN Foto: Rolf Bergström



På den stora bilden närmast ovan sitter fjärrtrafikledare Bengt Frännberg framför det långa kontrollbordet i Skogstorp. På spårplanen framför sig ser han växlarnas läge, vad signalerna på banan visar och var tågen befinner sig. Lilla bilden högst upp visar en del av reläerna.



Vagninspektörerna använder sig av walkie-talkie för att rapportera om tågen innan de lämnas över till det helautomatiska sorteringsspåret.

Skogstorp heter en station strax söder om Eskilstuna på TGOJ-banan mellan Grängesberg och Oxelösund, och där finns en järnvägstjänsteman med en helt ny titel. Han är fjärrtågledare och sköter ensam om hela tågföringen på bandelen mellan Eskilstuna och Oxelösund. Från ett väldigt kontrollbord framför sig sköter han alla växlar och signaler vid det 20-tal stationer som finns på sträckan, som förutom av vanliga persontåg även trafikeras av ett stort antal malmtåg om dagen. På en schematisk skiss av banan framför honom syns tågens position och växlarnas läge i varje ögonblick.

Anläggningen, som kallas CTC — efter det amerikanska uttrycket Centralized Traffic Control — är led i den modernisering och rationalisering av hela järnvägen som gjort TGOJ till ett föredöme för andra svenska järnvägar. Omdaningsarbetet började med banans elektrifiering för sådär en tio år sedan. Så fortsatte man med att bygga ut stationerna med 650 m mö-

tesspår. För något år sedan kom man med elektriska snabbtågsätt som senare hyrts även av SJ och för någon månad sedan kom en ny elektrisk rälsbuss-typ. Och som kronan på verket kommer nu CTC.

Från CTC-anläggningens hjärna överförs impulserna elektriskt via ett reläsystem till växlar och signaler ute på banan. Ett uppvärmningssystem i växlarna är en garanti för att de »lyder order» även vintertid med snöslask och issörja. Samtidigt med CTC-systemets införande har man försett banan med linjeblockering, d. v. s. den har delats upp i korta sektioner med signaler mellan varje sektion. De korta sektionerna medför att man kan skicka iväg upp till tre tåg efter varandra mellan två stationer. Om något skulle hända t. ex. att ett tåg blir stående på linjen, tappar en vagn e. d. visar signalerna vid den sektionens början och slut stopp. Ytterligare ett tåg kan alltså inte köra in på sektionen och möjligheten att tågen kör in i varandra elimineras.



TEKNIKENS VÄRLDS BILSALONG EUROPEISKA BILAR

RENAULT

Régie Renault är Frankrikes i särklass största bilindustri. Den första bilen tillverkades år 1898 i en liten pittoresk smedja vid Ballancourt på en ö i Seine där idag företagets huvudfabrik ligger. Lilla bilden visar en av de allra första Renaultvagnarna.

Före kriget var Renault inte ett så stort namn i bilkretsar. Det var väl egentligen då den lilla 4 CV presenterades 1948 som det verkliga genombrötet skedde. Vagnen var ritad av Ferdinand Porsche som själv ansåg att den var en av hans mest lyckade konstruktioner. Dauphne som syns på stora bilden är egentligen att betrakta som en utveckling av 4 CV. Den kommer till

i den relativt nybyggda anläggningen i Flins utanför Paris som är en av världens mest automatiserade bilfabriker. Totalt har Renault 60.000 anställda som tillsammans tillverkar 2.000 vagnar per dag. Av de anställda finns endast 7.000 i Flins men där produceras 1.200 vagnar om dagen. Om ett år kommer Flins-anläggningen att vara utbyggd för en kapacitet av 2000 vagnar per dag.

En mycket uppmärksammat Renaultvagn är turbin-drivna Etoile Filante (stjärnskottet). Den innehar världsrekordet i hastighet i sin klass med 309 km/t. Bilen används som ett rullande laboratorium för experiment med turbinmotorer. Renault är beredda att bygga bra bilar även för morgondagens bilister.



MANNEN SOM ÄR FLYG

Han är: Lat, säger han själv.

– En otrolig arbetskapacitet, säger medarbetarna.

– En mycket begåvad konstruktionstekniker, säger de som känner honom.

Vem han är? Svar: Lars Brising, flygteknisk direktör vid Saab i Linköping.

Av YNGVE NORRVI Teckning: TORSTEN BJARRE



»LITE FRÅN SIDAN»

Naturligtvis bör det stå en air av flyg runt ikring en flygteknisk direktör vid en industri som konkurrerar med världens största i fråga om flygapparater: Lars Brising är både flyg och dessutom en bra bit svensk flyghistoria när han sätter igång och berättar. Och det gör han om han är på det humöret.

När han säger att han som 4-årig parvel någon gång 1919 traskade ut till Lindarängen och såg en gul och grön flygbåt (som han långt senare trodde sig identifiera som Calle Cederströms »Flygfisken»), får man belägg både för att Lars Brising har ett hästminne — och det är omvitnat — och att den enorma receptiviteten som Saab-medarbetarna med både avund och högaktning talar om, fanns redan i unga år, samt att det där med flygintresset också slog rot mycket tidigt.

Lars Brising är Stockholmspojke och föddes på Djurgården den 18 maj 1915. Pappan var docent i konsthistoria vid Uppsala universitet men dog innan Lars hade fyllt fem år. Hans farfar var affärsman, så på fädernet hade han ingen teknisk arvsbelastning. Det där med tekniken betraktades »lite från sidan» i den humanistiskt inriktade Brisingska familjen.

När Lars hunnit upp i den övre koltåldern började han bygga modellflygplan, en mycket ovanlig hobby bland den tidens grabbar.

Tidskriften »Flygning», som började komma ut ungefär samtidigt som Lars Brising började slyngla till sig, läste han också flitigt. Från Östra Real fick han så småningom ett bra studentbetyg sedan han efter åtskilliga år av lättja klarat sig igenom klasserna så där lagom nätt efter rumpan.

Frågan var nu hur det skulle bli med framtiden. Teknik och historia (!) var favoritämnen. Själv stod han som det beryktade djuret mellan de två hötaparna och familjen föreslog en kompromiss; han borde bli arkitekt.

VÄSTERBRON OCH VINTERKRIGET

Allright. Lars började praktisera på — ett brobygge. Det var förresten Västerbron i Stockholm, och efter vad jag kan

förstå, så var han duktig för bron håller ju och ser fortfarande snygg och proper ut.

Men när Västerbron var färdig slutade Lars Brisings arkitektoniska utsvävningar. På hösten 1933 skrev han in sig på Tekniska Högskolan och gick ut därifrån sommaren 1938 med bra betyg i flygteknik. Ett av åren hade han tillbringat i kronans kläder som biträdande flygingenjör vid flygvapnet.

Omedelbart efter högskolan tog han jobb på Flygförvaltningen och fick hand om diverse kontrolljobb. Men anställningen hos KFF varade den gången bara åtta månader. På våren 1939 träffade han Bo Lundberg (nu chef för Flygtekniska försöksanstalten och notorisk Halmsjöhatare). Honom hade Brising träffat på Sparmanns flygplansverkstad under värnplikstiden. Nu hade Lundberg startat ett konstruktionskontor i Stockholm åt Götaverkens flygavdelning. Där blev Brising »konstruktör av något slag», som han uttrycker sig.

Industrin började vädra jobb i flygbranschen och nu skulle Götaverken erövra lufthavet. Man satte frejdigt igång att projektera ett 2-motorigt bombplan — en konkurrent till B-18 — och Brising blev projektledare.

Märker ni hur det börjar lukta flyghistoria lång väg?

Så kom kriget. Ingen vågade satsa pengar på något så osäkert som flyg i sådana tider och Götaverkens flygavdelning dog en stillsam död. Därmed var flygkonstruktören Lars Brising utan jobb. Men den 1 december 1939 kom han till Saab, kallades gruppleddare och basade för flygmekanik — och stabilitetsberäkningar och teknisk flygprovning. Främst gällde det nu P7 (eller B17 som det sedermera hette), det första helsvenska krigsflygplanet.

Och då blev det krig i Finland. Lars Brising anmälde sig omedelbart som frivillig. Frivilligkåren var inte bildad så han gick direkt på finske flygattachén, och så bar det sig att Lars Brising (bland annat i sällskap med Tord Lidmalm) efter 1½ månad Saab-anställning, i januari 1940 befann sig i Tammerfors i finsk krigstjänst. (Forts. på sid. 42)

Mannen bakom flygande tunnan, mannen som organiserat konstruktionsarbetet bakom Lansen och Draken, en man som nu har en stab på 1400 tekniker under sig; han skulle alltså vara lat?

Efter första sammanträffandet med Lars Brising minns man främst två saker: Att han kan säga roligheter som man inte märker är roliga förrän han sagt nästa rolighet, och att han röker pipa som luktar så in i baljan gott, att man själv går hem och letar fram de gamla undanstoppade tobaksbrännarna och försöker åstadkomma samma betagande dofter. Med påföljd att man fortfarande röker cigaretter...

Men en sak är lögn att komma ihåg; hur han var klädd? Han är så korrekt i garderoben att man inte sekunden efter att man lämnat honom kommer ihåg vad han haft på sig. Det var bestämt något mörkt. Förmodligen.

Det där med lättjan måste ju intressera varje gammal notorisk lathund och således gör vi en djupdykning i ämnet. På en skylt till Lars Brisings kontorsrum, väl bevakat av två omutliga unga damer med skrivmaskiner och telefoner, står det så här:

»Har du tänkt på:

att orientera i förväg om Ditt ärendes art?

att Ditt ärende kanske kan klaras inför annan instans?

att ta erf. samråd med alla berörda parter?

att medföra alla behövliga papper o. s. v. att ha ett eller flera positiva förslag till lösning?

I SÅ FALL ÄR DU VÄLKOMMEN!»

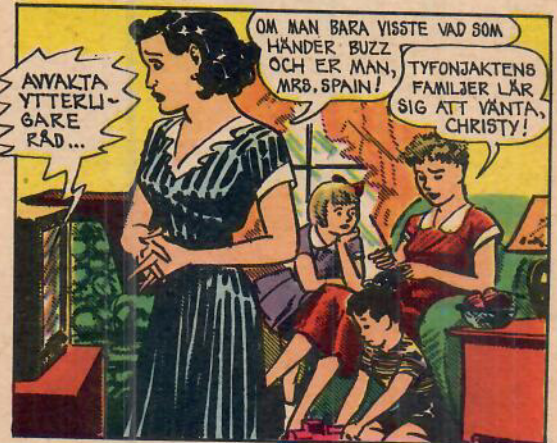
Naturligtvis kan man ur detta läsa en viss benägenhet att söka undslippa (onödigt) arbete och således ett bevis för att karlen där innanför dörren verkligen är lat. Men man kan ju också tyda det som ett utslag av den organisationstalang ur vilken framkommer enstaka flygtekniska direktörer.

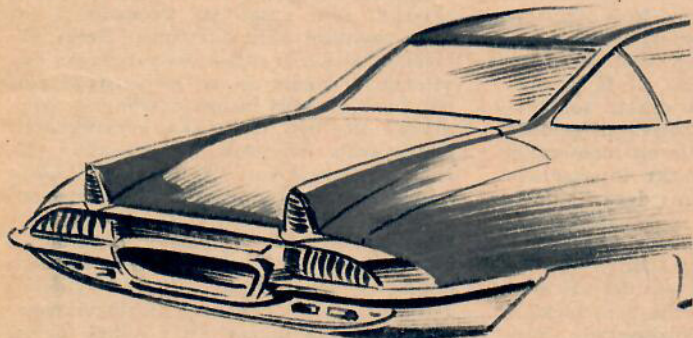
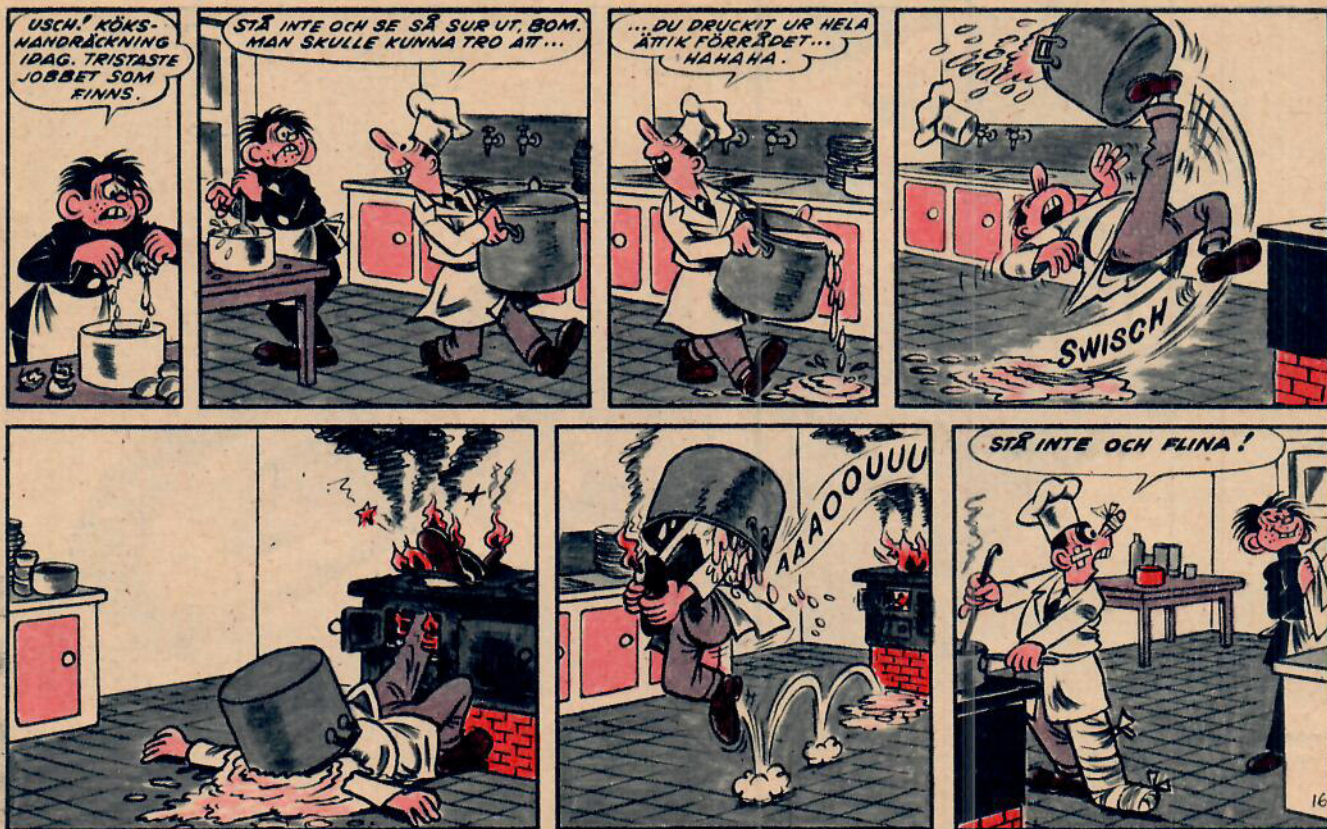
När han själv, på tal om hobbies och sådant, säger, att han »har helt obefintliga behov av motion», så kan man förstås även detta tyda som ett utslag av en lättja som inte många framstående personer i våra dagar har mod att hålla sig med. Men för en gångs skull tror man honom inte. Spänsten är det sannerligen inget fel på.

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE





Biltaken blir mer och mer lika flygplanshuvor men i och med detta kommer taken att bli av brokonstruktion med tredelad ruta. Se på Chrysler.

Stora nyheter...

(Forts. fr. sid. 13)

med sluttande huv och bagagelucka och Fords kantiga koffertstil består.

ANSIKTET BAK

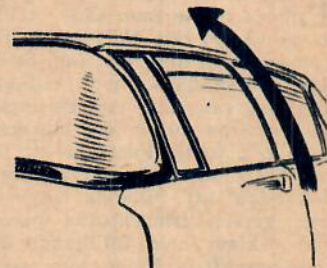
De vanliga stötfångarna försvinner mer och mer och blir helt sammanbyggda med frontdekoren. De fyra strålkastarna som förra året var den stora flugan håller nog i sig ytterligare ett par år men troligt är att de sprides ut över fronten. Enligt amerikanska bestämmelser räcker det med att halvljuset sitter i ytterkanterna på flyglarna så det är fritt fram att sprida resten. De stora ändringarna förra året låg inte fram till. Tyst och omärkligt smög sig

nya linjer in över bakvagnen och det är faktiskt där som formgivarna kommer att släppa sig lösa ordentligt med de mest praktiska utblåsningmunstyckena och trevligaste ljusuppsättningarna. Förra året fanns det bilar med upp till sex lampor i bakvagnen. De såg med andra ord ut som en svensk Folkets Park en augustikväll. Det finns en chans att det kan bli åtta i år. Formgivarna försöker plocka in ett varningsljus för panikbromsningar! Bakvagnen kommer i år mer än någonsin att bli de amerikanska bilarnas ansikte. Till detta bidrar i hög grad att de amerikanska staterna antligen gått in för en standardstorlek på nummerplåtarna. Platsen för denna kan alltså göras helt inbyggd i kromdekorationerna och kommer i många fall att se ut som en lysande TV-skärm.

Kromdekoren börjar mer och mer ge vika för detaljer i rostfritt stål, lättmetall eller färganodiserad aluminium. Sakor som bara hälsas med tillfredsställelse.

NY GIV

Slogan: Längre, bredare och lägre har nog vid det här laget tjänat ut och i framtiden kommer det att heta: Kompaktare, smidigare och mer ekonomisk än någonsin och till det sistnämnda bidrar även däckfabrikanterna som vid prov visat att moderna bilar sliter däck fortare. En 57:a sliter framdäcken 20 procent snabbare och bakdäcken 40 procent jämfört med en 53:a beroende på de mindre hjulen. En följd av det hela blir att vi i framtiden kanske får åka på röda däck. Tar man bort de svarta pigmenten ökar livslängden, säger experterna. Hjuldiametern kvarstår.

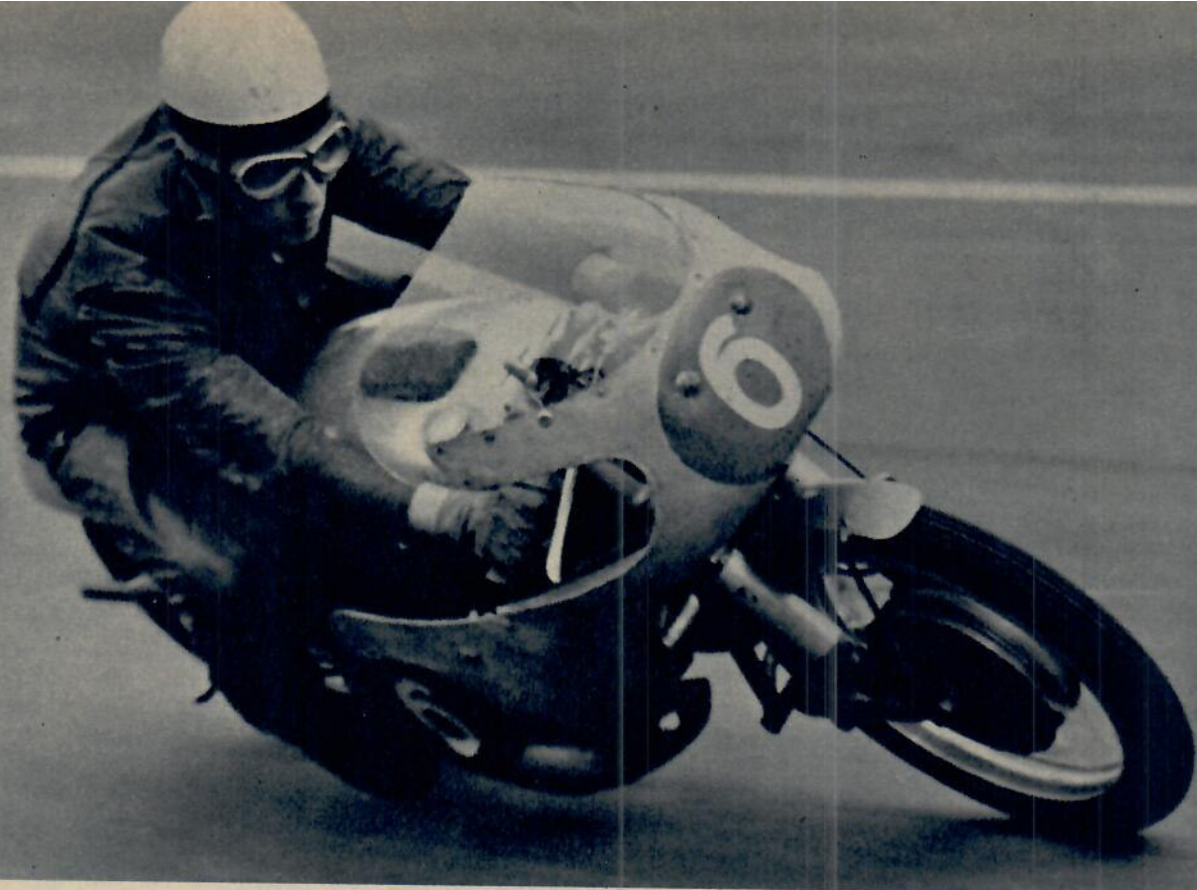


Välvda sidorutor är inget nytt men det väntas bli mera vanligt än förut. Bubbeltoppen är snart här.

Hur vagnarna skall se ut i detalj kan vi nu inte säga. Därtill är fabrikena alltför välbevakade. Vi får ge oss till tåls men var säker på att mycket av vad som har nämnts kommer att återfinnas på de amerikanska bilarna för 1959.



Rambler American är en typisk amerikansk småbil men efter våra mått är det en mellanvagn. Mindre än denna bygger nog inte amerikanerna gärna.



Horst Bögner på MZ blev helt otippad segrare i 250-kubiksklassen och skrev därmed motorhistoria. Det var faktiskt första gången ett östtyskt mc-märke tog hem en seger i ett VM-lopp. MZ hade en hel del intressanta detaljer om vilka Teknikens Världs utsände närmare rapporterar i sin depårapport här nedan.

Efter att ha besökt GP-loppet i Hedemora måste man säga att TT-sporten är på väg åt rätt håll. Det är ju trots allt kampen man mot man som är den egentliga grundtanken med tävlingar av vad slag det vara må. Att tävlingsbanan vid sidan härav blivit en fabriknas testbana och tummelplats är ett faktum beroende på fabriknas tvåfaldiga strävanden; dels att fullända sina produkter, dels genom framskjutna placeringar få god reklam med åtföljande ökade försäljningssiffror. Något som varit på både gott och ont för sporten som sådan. Den äldre generationen minns alldeles säkert den senare Saxtorpsidens förkrossande triumfer för de tyska och italienska, rundhant understödjande fabriknerna, som förvandlade tävlingarna till bländande uppvisningar.

Uppvisningsbetonade är dock det minsta man kan kalla de lopp man fick bevittna vid Hedemoras GP, tvärtom, täv-

lingen måste betraktas som en sportslig succé. Bidragande orsaker till detta var utan tvivel frånvaron av de hypersnabba 4-cylindriga Gilera- och MV-Augustamaskinerna och begränsningen av strömlinjekåporas utformning. Det är trots allt roligast för åskådarna att få se tävlingarna genomförda på cyklar som åtminstone till viss del motsvarar gemene mans uppfattning om hur en motorcykel ser ut. Även den tekniskt intresserade som lyckats trassla sig in i depån känner sig litet utestängd när cyklarnas vitala delar är inkapslade bakom ack så ogenomskinliga plåt- eller plastkåpor.

I årets Hedemora-depå var det väl mest de östtyska MZ-maskinerna som lockade fotografer och tekniskt intresserade. Dessa små ljusgröna 2-taktare fanns som encylindriga 125:or och 2-cylindriga 250:or. Cylindrar, toppar, kolvar, vevstakar m.m. är lika på båda modellerna, vilket medföljande mekaniker säkerligen uppskattar.

På 125 cm³-modellen sitter förgasaren på höger sida på vevhuset och insugningstiderna regleras med en 0,4 mm tjock skivslid, som sitter på vevaxeln i ett från vevhuset skilt utrymme. Detta utrymmes insida är alltså vevhusväggen och yttersidan utgörs av en fastskruvad plåt på vilken ett kort insugningsrör och drivningen för den elektriska varvräknaren fastskruvats. Vevaxeln har cirkulära polerade balansskivor för att uppnå bästa möjliga vevhuskompression. Avgasporten mynnar rakt bakåt ut i ett avgasrör, utfört som en oval tratt med strypning i änden. Tändningen sker med batteri och tändspole och ett tändstift per cylinder. Förgasaren skiljer sig från hittills vanligen förekommande genom att i stället för en cylindrisk trottelt helt enkelt ha en platta som löper i ett spår bakom spridarnålen. Växellådan är 6-växlad och har mycket täta växellägen. Ramen består av en ovanligt bred vaggram med bakfjädringen av



Dickie Dales BMW hade ett slags turbofläktar för bättre bromsytning.



En TT-depå är inte bara bensin- och oljedunster och våldsamt oväsen. De olika förarna bor mer eller mindre där. Det verkar smått zigenarläger.



En närbild av MZ 125 cm³ framhjulsfjädring som är av bottenlänktyp.

TT ÅT RÄTT HÅLL

Hedemoras första VM blev en strålande sportslig succé trots vissa veckotidningars skriande om död åt motorsporten. En hel mängd tekniska nyheter fick sin utprovning på banan. Teknikens Världs utsände medarbetare tar er här med på en intressant rundtur i TT-depån.

Text och foto: HARALD PORRY

traditionell svängarmstyp. Framfjädringen på 125:an var av bottenlänktyp, medan 250:an hade Earlesgaffel som såg otäckt klen ut. Bromsarna hade kuriöst nog endast en excenter på framhjulet men två på bakhjulet. Det vore mer logiskt tvärtom, men en mekaniker förklarade att risk då funnes att framhjulet kunde låsas vid hårda inbromsningar. I frambromstrummans botten fanns vidare luftsläpp för att öka kylningen medan bakbromsen fått nöja sig med ett antal flänsar på bromsskolden, förutom de numera obligatoriska skoporna för kylningen. Några fartsiffror avslöjades inte, men motorena var säkra upp till 10.000 varv/min.

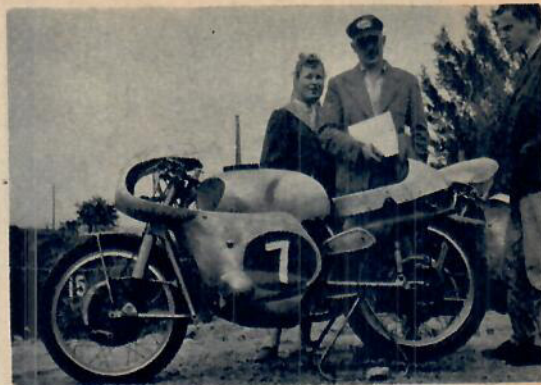
BMW:n som med Dickie Dale i sadeln endast var centimetrarna från segern i 500-klassen var av förgasarmodell, vilken anses gå bättre på kurviga banor beroende på högre acceleration. På denna cykel var framhjulsnävets »baksida» utbildad till turbinhjul med hjälp av stora lättmetallskivor, detta för att åstadkomma en så effektiv evakuering av kylningen som möjligt.

De flesta deltagande Norton-cyklarna var av 1958 års modell och visade inte upp några revolutionerande förändringar. En lustig detalj på dessa cyklar är att den sida av megafonerna som löper risk att ta i marken vid hård kurvtagning var planad för att ge ytterligare någon centimeter att lägga ned på. Geoff Dukes 350 Norton hade dock bottenlänkgaffel, något som tidigare visserligen prövats, men dock inte förekommit på tävling. Hans 500 cm³-cykel var mycket kortslagit, 93×72 mm och påstods kunna varva 9.000 varv/min, något som Duke dock inte vågade pröva. Cykelns fartresurser, jämförd med övriga deltagande Nortonmaskinerna, fick man beroende på Dukes taktik, ingen riktigt

klar uppfattning om, men den höll för de påfrestningar den utsattes för. Detta får nog till viss del tillskrivas den nya vevaxeln, som har vevtappen gjord i ett stycke med drivsidans vevskiva.

De deltagande Ducaticyklarna var dels av typ 125 Grand Sport med enkel överliggande kamaxel, varav ett exemplar nådde en hedrande 7:de placering i 125 cm³ VM-klassen med Billy Nicklasson som förare, dels de rena fabrikscyklarna med desmodromiskt styrda ventiler. Denna modell har 42° vinkel mellan ventilerna och dessa påverkats nedåt via vipparmar från de långt isär liggande avgas- och insugskammarna, medan återgången sköts av den mittersta kammen, vilken har två kurvor. »Återföringsvippan» är gaffelformad och trycker på kanten av en utsvarvning i ventilerna. Den mittersta kammen drivs via vertikalaxel och vinkelväxlar från vevaxeln och driver i sin tur de yttre kamaxlarna. Dessa fabrikscyklar lär stoppa för 15.000 varv/min vid nerväxling och bevisade i övrigt sin klass genom dubbelseger av Grandossi och Taveri.

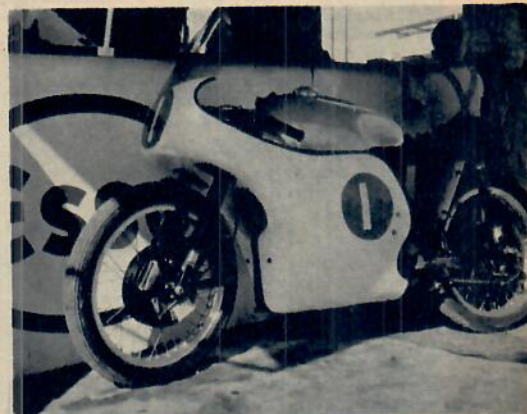
Adler deltog, sannolikt genom privat initiativ, med 4 cyklar. Motorn var uppbyggd på standardmotorns vevhus på vilket placerats ett par vattenkylda cylindrar, som kylades med hjälp av 2 separata kylare som låg parallellt med främre ramröret. Dessa kylare hade ingen förbindelse med varandra och fungerade med termosifonprincip. Dessutom hade varje cylinder en separat fallförgasare med 24 mm borrning och matades från ett mellan förgasarna upphängt gemensamt flottörhus. Ramen var av vaggtyp med svängarm för borrhjulet och bottenlänk för framhjulet. Cykeln sades väga endast 115 kg och toppa cirka 185 km/t vid 8.500 varv/min. Av de deltagande cyklarna var tre stycken 4-växlade och en 5-växlad.



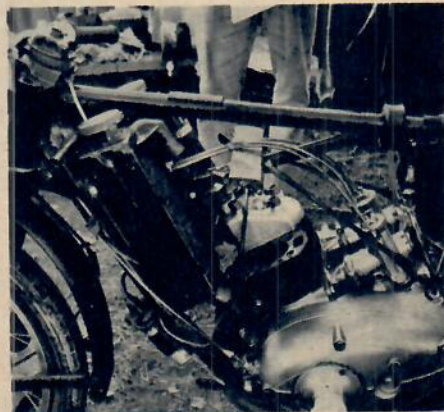
MZ 250:a i all sin glans. Färarkomforten är det klenest beställt med. En filt på aluminiumplåten! Earlesgaffeln tycker vi verkar i klenaste laget.



En Maico med specialram som påminner om Moto Guzzis. Den verkar klen men har visat sig fylla alla krav man kan sätta på stor hållbarhet.



Dukes 350-kubiks Norton hade bottenlänkgaffel fram. På bromstrumman fram till ses de numera nästan obligatoriska luftintagen för bromsarna.



En originell cykel var denna 250:a av märke Adler med vattenkylning. Den hade en kylare för varje cylinder stående längs främre ramröret.

VETENSKAP PÅ LEK



RENA SNUREN

Gyro-stabilisatorer är viktiga komponenter i raketor och robotar. Vetenskapsmanen på bilden ovan använder en vanlig gyrosnurra vid sina experiment.

Vetenskap är en barnlek för en grupp forskare vid Westinghouse Electric Corporation i USA. De löser komplicerade fysikaliska problem på ett sätt som för en utomstående verkar rena pappslöjden. Men deras »lek» är dödligt allvarlig. Snurrorna, kulorna och såpbubblorna är hjälpmedel i deras intensiva sökande efter atomernas innersta hemlighet.

Foto: United Press International



BUBBLOR PÅ GLAS

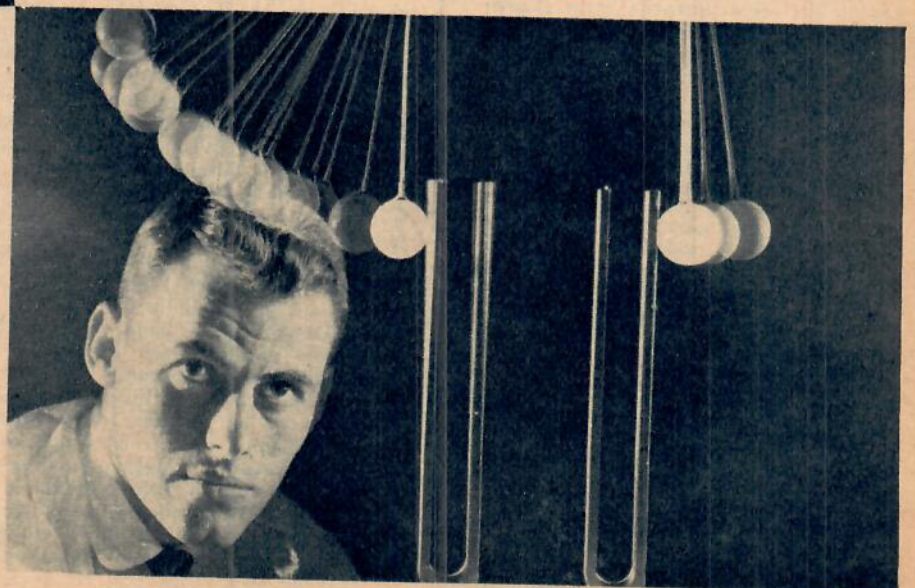
Med entusiasm i blicken blåser Dr. W. Mulliner såpbubblor för brinnande livet. Det skall bli en atommodell sex miljoner gånger förstörd. Såpbubblorna har en tendens att förena sig på samma sätt som atomerna och man får möjlighet att studera mönstret.

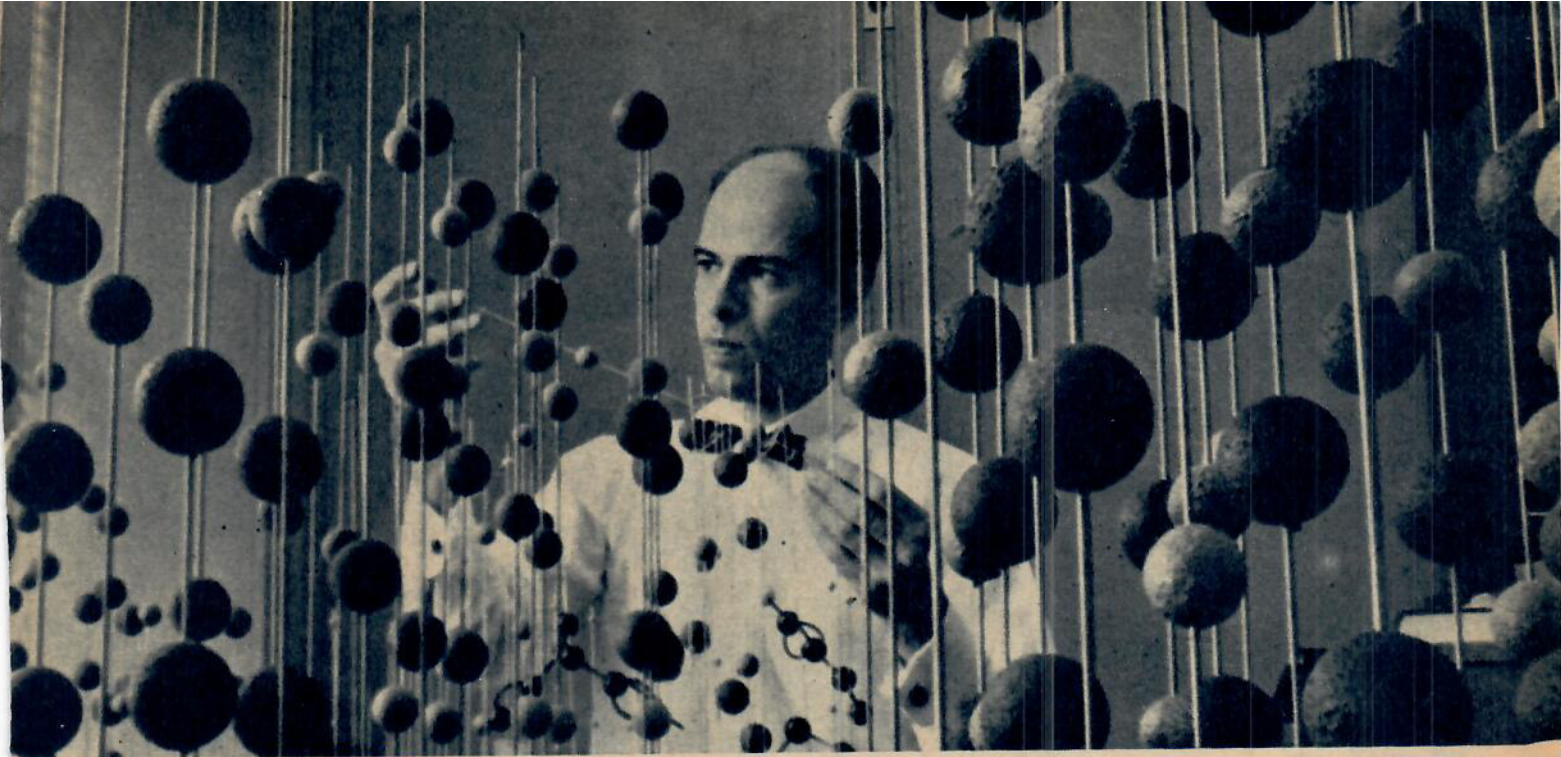
KULSPEL MED ELEKTRONER

En anordning som mycket påminner om ett Fortuna-spel används för att demonstrera elektriska urladdningar i gaser. Vänstra »planhalvan» representerar vanlig luft och den högra svavelhexafluorid som har egenskapen att släcka en elektrisk ljusbåge. En fri elektron (vit kula) drar under rullningen nedåt med sig en lavin av elektroner i luft men i svavelhexafluoriden »sugs» den upp omedelbart.

PING-PONG MED STÄMGAFFLAR

Hur bollarna studsar mot stämgafflarna är av stor betydelse vid detta experiment. Den vänstra är av vanligt stål och den högra av en Westinghouse-legering som används för löphjulsskovlar i ångturbiner.





MOLEKYL AV BOLLAR

Det här ser ut som jättestora tandpetare med oliver på men är i verkligheten en molekyldell i mycket stark förstoring. En vetenskapsman hos Westinghouse Electric har satt samman de olikfärgade bollarna som representerar atomer

till molekyler som tillsammans bildar ett kristallmönster. Modellen ger en uppfattning om relativa storlekar och avstånd i atomens värld.

till molekyler som tillsammans bildar ett kristallmönster. Modellen ger en uppfattning om relativa storlekar och avstånd i atomens värld.



BALLONGER ÅT ELEKTRONRÖR

Vem har ett sådant jobb att han får blåsa ballonger på arbetstid? Hos Westinghouse ingår det i den dagliga rutinen på avdelningen som experimenterar med elektronrör. Det tunna plastmaterialet i ballongerna används då försökstyper av nya elektronrör skall framställas billigt.

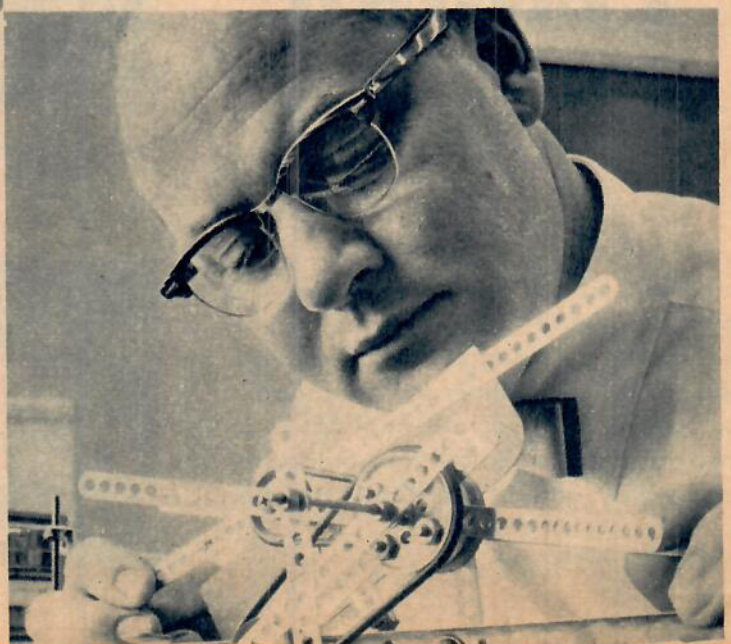


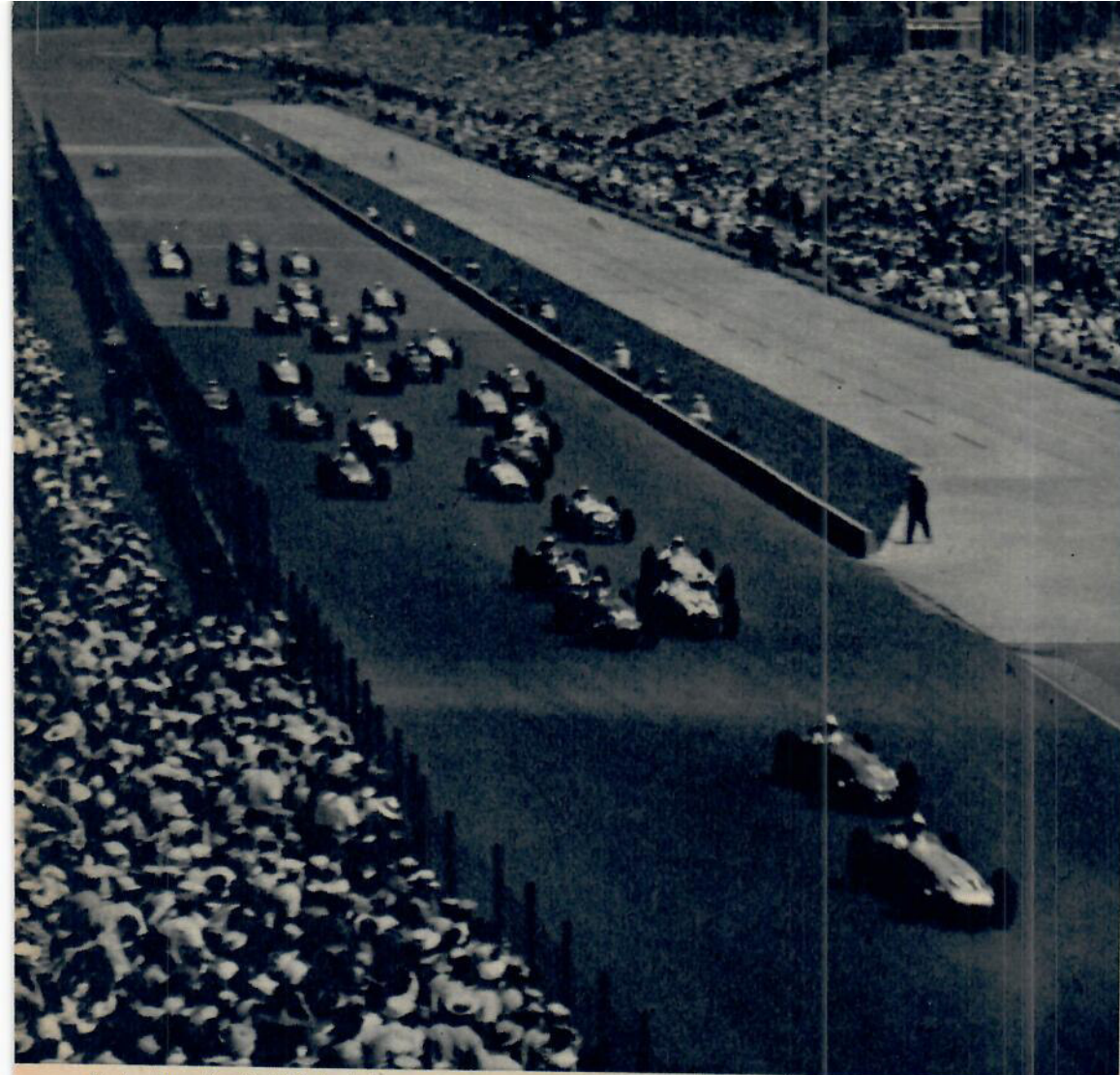
FINGERMÅLNING PÅ GERMANIUM

Rena reliefmåleriet sysslar mannen med på bilden ovan. Underlaget är en germaniumskiva som behandlas med ett särskilt material så att ytan blir jämn. Germaniumskivorna skall användas för transistorer.

MEKANO FÖR PAPPA

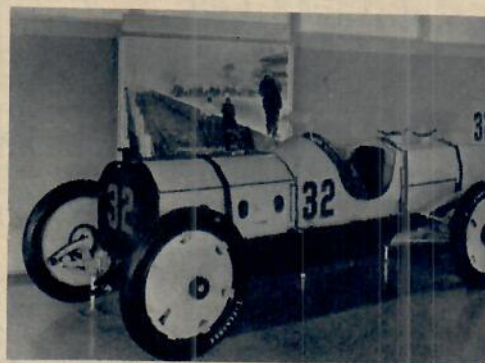
Den här gossen har inte lånat med sig sin sons mekano för att fördriva tiden med. Hans lekande är mycket berättigat eftersom han just är i färd med att bygga upp en modell av en kontrollanordning för en ny typ av röntgenapparat. Av blicken att döma känner han sig trettio år yngre.





Starten har gått för 1958 års Indianapolislopp. En halv minut senare inträffade den mest komplicerade masskrocken i loppets historia där inte mindre än 11 av de 33 vagnarna skadades och en förare, Pat O'Conner, dödades.

RAFFEL FÖR DYRA PENGAR



Den traditionsrika banan har eget museum. Ovan ses segrarvagnen från det första 500-loppet 1911. Nedan får årets segrare, Jimmy Bryan, smaka seger-sötman i form av kyss och monstruös pokal.



I början på juni varje år brukar det dyka upp bilder i dagspressen av kolliderande racervagnar. Bildtexten talar om att det hände på Indianapolis och det är ungefär allt man får reda på. Här berättar en av våra medarbetare i USA initierat om jättetävlingen.

Av GARD E. NORBERG

36

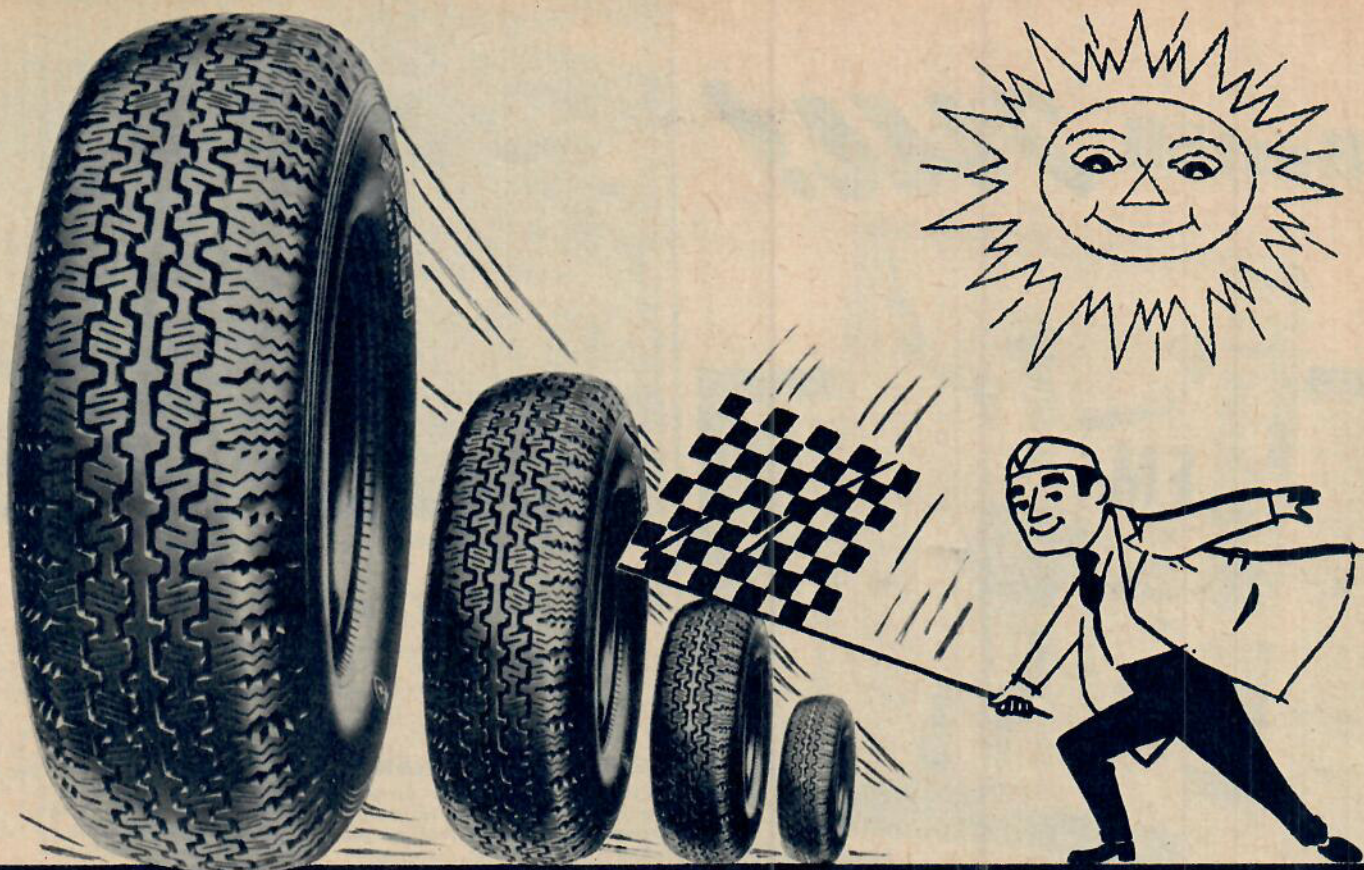
Indianapolis Speedway är inte bara namnet på Amerikas största årliga racertävling för bilar. Det är ett storbolag med hundratal anställda, en nationell institution i motorlandet USA — och namnet på en stad i staten Indiana, närmare bestämt en förstad till halv miljonstaden Indianapolis.

The Indianapolis Motor Speedway Annual 500-mile Sweepstakes — för att använda den fullständiga beteckningen på tävlingen — hade premiär redan 1911 och har sedan dess med kortare uppehåll under första och andra världskriget varje år körts på Memorial Day 30 maj, den dag som i den amerikanska almanackan ägnas minnet av dem som stupat för den amerikanska frihetens sak. Att Förenta Staternas största motorevenemang går just denna dag beror dock knappast på patriotiska motiv; ej heller har dagen valts som någon makaber anspelning på motorsportens vådor. Det är helt enkelt praktiskt-ekonomiska skäl som dikterat valet av tävlingsdag. Memorial Day är nämligen en helgdag, och Indianapolis Speedway har plats för 200.000 åskådare, varav hälften på nummerade sittplatser och hälften stående på innerbanan. Vet man sedan att inträdesavgiften är mellan 3 och 30 dollar per person, så är det inte svårt att förstå varför arrangörerna valt en nationell fridag för denna i alla avseenden gigantiska motorgala. Därmed inte sagt att man har någon större svårighet att bli av med plåtarna: flertalet sittplatser är utsålda månader i förväg, och de dyraste biljetterna röner den mest strykande åtgången. Men Indianapolis Speedway är som sagt en nationell angelägenhet — ungefär som en seriefinal i fotboll hemma i Sverige — och från alla delar av den nordamerikanska kontinenten kommer folk på den stora dagen för att heja på sina favoriter bland eliten av USA:s blyfotade fartfantomer.

Den väldiga motorarenan i Speedway, Indiana, erbjuder besökaren en imponerande anblick, även när de skyhöga läktarna av stål och betong gapar tomma och inga tävlingsbilar vrålar fram runt den 4 km långa betongbanan. Speedwaybolagets område upptar en yta av 237 hektar och inrymmer förutom själva speedwaybanan med dess administrationsbyggnader, servicedepåer, kontrolltorn och åskådarläktare bl. a. en 18-håls golfbana, parkeringsplatser för 25.000 bilar, en stor picknickpark, stallar för polohästar samt ett unikt museum färdigställt 1956 och helt ägnat motorsporten och dess utveckling under det gångna halvsekle.

Vad själva banan beträffar, varierar den i bredd från 15 meter på raksträckorna till 18 meter i kurvorna. Den har en total längd av 2½ miles eller drygt 4 km, fördelade på två långrakor om vardera 100 meter, två kortrakor på 600 meter, samt fyra kurvor som var och en mäter 206 meter vid innerbanan och är doserade i 9,2 grader. Ursprungligen var hela tävlingsbanan klädd med tegelstenar — 3,2 miljoner stycken, noga räknat — men den asfalterades 1935, och sedan tre år tillbaka är större delen av banan betongbelagd. Numera lyser tegelstenarna bara igenom på en del av »the homestretch» men det är den ursprungliga stenbeläggningen som givit upphov till den vänligt

TEKNIKENS VÄRLD 16/58



NYA FIRELLI

segrar

Pirelli-däck placerar sig ideligen i täten vid stora biltävlingar. Det är med goda skäl elitförarna köper Pirelli-däck hos återförsäljarna.

I årets Midnattssolsrally... firade Pirelli nya triumfer

Totalseger:

Gunnar Andersson, Volvo PV 444, Pirelli Cinturato 165×15

Standardvagnar 1301–1600 cc.

1. Gunnar Andersson, Volvo PV 444, Pirelli Cinturato 165×15
3. Hans Ingier, Volvo PV 444, Pirelli Super Sport 5.90×15
4. Gunnar Bengtsson, Volvo PV 444, Pirelli Cinturato 165×15

Standardvagnar intill 750 cc.

1. Rolf Melde, Saab, Pirelli Cinturato 155×15
2. Åke Kildén, Saab, Pirelli Cinturato 155×15
3. Johnny Wiberg, Saab, Pirelli Cinturato 155×15

Standardvagnar intill 1300 cc.

1. Berndt Jansson, Volkswagen, Pirelli Cinturato på bakhjulen
2. Erik Lundgren, Alfa Romeo, Pirelli Stelvio 155×15
4. Erik Berger, Fiat 1200, Pirelli Rolle 5.20×14

Standardvagnar 751–1000 cc.

2. Heimer Adiels, DKW, Pirelli Cinturato

Damklass

1. Greta Molander, Saab, Pirelli Cinturato 155×15
3. Monica Kjerstadius, Saab, Pirelli Rolle 155×15

Cinturato ett annorlunda däck för fordrande förare

Cinturato-däcket är byggt på annorlunda sätt. Under banan finns *längsgående cord* som ger samma anläggningeyta vid höga farter som vid låga. Tillsammans med den speciella mönstringen gör detta att Ni får bättre väggrepp i kurvor, vid halka och vid höga hastigheter.

Pirelli Cinturato passar för de vanligaste bilmärkena i Sverige med 15" och mm-fälgar. Pirelli standarddäck finns i alla gängbara dimensioner till alla bilar.

Begär Pirelli hos landets däckförsäljare!

Generalagent: AB TEAT Stockholm 14

Beställ *MU!*



Albumet

EM i fri idrott

i Stockholm i augusti 1958
En väldig generalmönstring av vår
världsdels allra mest lysande stjärnor.

Rekordens tävling på Stadions världsberömda banor

En bokfilm med alla stjärnor, alla rattlande strider om sekunder och centimetrar och alla resultat samlade på 48 sidor högklassigt djuptryck.

Världens bästa sportfotografer och idrottsexperter medarbetar. Redigeras av de välkända sportjournalisterna *Tore Nilsson, Rolf Blomquist* och *Kerj Jonsson*.

Beställ albumet redan idag —
genom denna kupong!

Pris 4:50

Till Åhlen & Åkerlunds Förlag
Postfack 3267, Stockholm 3

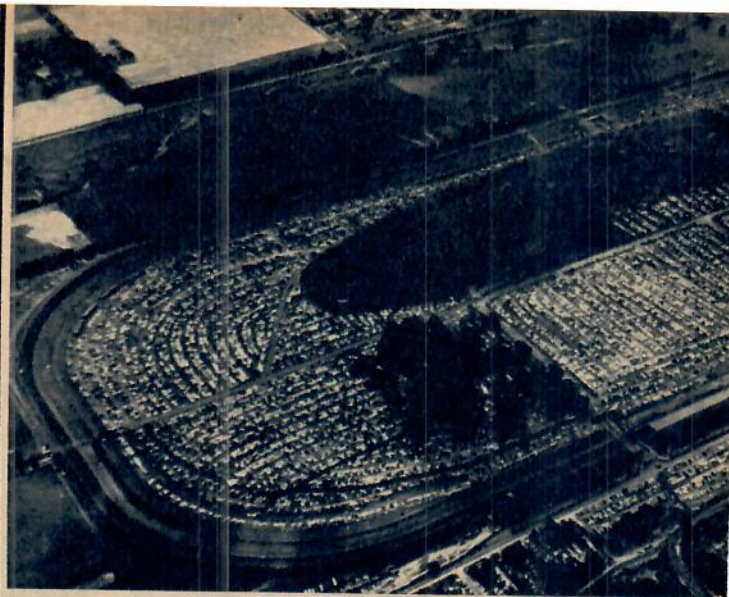
Sänd mig mot postförskott ... ex. av EM I FRI IDROTT
å 4:50 + porto.

Namn:

Bostad:

Postadress: TV 16-58

(Lägg kupongen i fullt frankerat kuvert och posta den
till adressen ovan!) TEXTA!



Ingen liten bana precis. 200.000 åskådare kan ledigt plockas in och par-

Raffel för ... (forts. fr. sid 36)

ironiska beteckningen »the old brick-way», det smeknamn under vilket Indianapolis Speedway är känt bland amerikanska motorskribenter och racing fans.

HOBBY FÖR MILJONÄRER

Trots att racersporten ovedersägligen lämnat många värdefulla bidrag till bilismens utveckling (se nedan!), åtnjuter de stora amerikanska specialvagnsloppen numera inget som helst stöd från bilfabrikanterna. På initierat håll tror man dock att det kommer att bli en ändring härvidlag när GM-chefen Howard Curtiss lämnar ordförandeposten inom NASCAR, den organisation som finansierar och arrangerar s. k. »stock car races» eller uthållighetsprov med standardbilar (ej att förväxla med de i Sverige så populära skrotvagnskvaddningarna).

De bilar som anmäls till Indianapolis Speedway är utan undantag byggda av ett knappt halvdussin geniala racervagnskonstruktörer, som arbetar under rent hantverksmässiga förhållanden och personligen övervakar tillverkningen och monteringen av varje detalj i de dyrbara fullbloden. Under huven finner man undantagslöst endera av två motorer: den 4-cyl. »Offy» eller den 8-cyl. Novi-motorn, vilka likaledes båda är av Detroit helt oavhängiga skapelser.

Ett sådant bygge kan ta upp till ett par år att fullborda och kostar mellan 25.000 och 60.000 dollar. Beställare är som regel någon reklamsinnad affärsman eller penningstark playboy, som till varje pris vill vara med och leka med »de stora». Ofta är vederbörande verksam inom en bransch med nära anslutning till bilindustrin — det kan vara en tillverkare av t. ex. bilvax, ljuddämpare eller tätningsmedel för kylare — men lika ofta är han en ren outsider som inte kan hoppas att vinna några som helst matnyttiga lärdomar på tävlingsbanan.

För sådana bilägare är det en fruktansvärt dyrbar hobby — även om skattemyndigheterna i regel godkänner att en del av kostnaderna avskrivs på reklamens konto. Det beräknas att kostnaden enbart för att ställa upp en vagn på Indianapolis går löst på ca 20.000 dollar inberäknat arvoden till förare och mekaniker, transporter, anmälningsavgifter,

dyrbara reservdelar och — bidrag till racerförarnas änke- och pupillkassa! Bara en sådan detalj som däck brukar kosta ett par tusen dollar per tävling. Det är sålunda knappast ägnat att förvåna att det bland det hundratal ekipage, som hade anmälts till årets 50-mileslopp, blott fanns en enda vagn vilken ägdes av sin förare.

Även om det är teoretiskt möjligt att bedriva denna exklusiva hobby som en lönande sysselsättning, väcker det alltid storögd förvåning inom fackkretsar om ägaren till ett racerstall lyckas få rörelsen att gå ihop någon säsong. Ett bra exempel är John Zink, framgångsrik affärsman i oljebrännare i oljestaden Tulsa, Oklahoma, och en av sportens mest hängivna anhängare sedan dos sedan bröderna Deussenberg.

Stall Zink omfattar f. n. åtta ekipage: tre speedwaybilar, två dirt-track-racers, en midget och en stock car, eller standardvagn, för rallytävlingar och dylikt. Vilken framgång mr Zink haft med sin hobbyverksamhet framgår kanske bäst av följande resultat: seger i Indianapolis 1955 och 1956, samtliga tre anmälda »John Zink Specials» kvalificerade till årets tävling — hundratalet ekipage kämpade om de 33 startplatserna — samt en 6:e och en 8:e placering vid årets lopp, trots att favoriten Elisian tvingades bryta på första varvet efter att ha gått in för hårt i NO-kurvan och försakat den mest komplicerade maskkroken i Indianapolisbanans femtioåriga historia.

Det är inte precis smågrus heller som delas ut bland de segerande ekipagen. De båda senaste åren har segerpremierna uppgått till mer än 300.000 dollar, varav ungefär en tredjedel eller drygt en halv miljon kronor tillfallit förstapristagaren.

»Likväl», säger mr Zink, »är det endast en blåögd romantiker som inbillar sig att man kan skära guld på tävlingsbanorna. För egen del är jag tacksam om ett eller annat förstapris kan hjälpa mig att få affären att nödortfärdigt gå ihop.»

VAD INDIANAPOLIS BETYTT FÖR BILISMENS UTVECKLING

Är racertävlingar av något praktiskt värde för bilindustrin och

Du som arbetar inom industrin



Du är ju halvvägs ingenjör

NU ÄR DET
TEORIN
DU HAR KVAR
OCH
DEN KAN
DU KLARA
PÅ FRITID

5 år brukar det ta att NKI-studera till ingenjör. Du studerar på fritid, så att Du under hela studietiden har kvar Ditt vanliga arbete och Din fulla lön. Det är också mycket möjligt, att Du — liksom de flesta NKI-studerande får högre lön och bättre ställning medan Du studerar. Och när Du väl är utexaminerad ingenjör, har Du ju redan den nödvändiga praktiken — Du kan omedelbart ta en ingenjörsbefattning.

Stanna kvar på Ditt jobb, NKI-studera på kvällarna tills Du är färdig ingenjör!

... och ingenjörer behövs mer nu än någonsin! Se bara på platsannonserna, så förstår Du att det lönar sig med teknisk utbildning. Studera i etapper — till förman, verkmästare, ingenjör — så har Du snart kommit upp i den höglönegruppen, som finns inom varje yrke! Rekvirera NKI:s stora tekniska studiehandbok!

4 av 10 NKI-ingenjörer hade "bara folkskolan" bakom sig!
En fullständig ingenjörskurs, som börjar på folkskolans grund, kan genomgås på ca 5 år. Med större förkunskaper går det fortare. NKI-studierna underlättas genom *individuell studieplanering* och en *frikurs i studieteknik*.

Det är lättare än man tror
att studera effektivt med NKI-skolans erfarna kursledning bakom sig. Och är Du tveksam om Dina förutsättningar för tekniska studier, får Du gratis genomgå NKI:s anslagsprov.

Gå NKI:s "studietrappa"



NKI har Nordens största tekniska kursprogram och har utbildat mer än 2000 ingenjörer och 10.000-tals andra tekniker.

DU KAN
POSTA
KUPONGEN
UTAN
KUVERT OCH
UTAN
FRIMARKE



FRIKUPONG

KLIPP UT I KANTEN!

Vid NKI har Du 17 olika fack att välja på

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Maskinteknik | <input type="checkbox"/> Televisionsteknik |
| <input type="checkbox"/> Verkstadsteknik | <input type="checkbox"/> Byggnadsteknik |
| <input type="checkbox"/> Gjuteriteknik | <input type="checkbox"/> Väg- och vattenbyggnadsteknik |
| <input type="checkbox"/> Motor teknik | <input type="checkbox"/> Kemi och kemisk teknologi |
| <input type="checkbox"/> Bilteknik | <input type="checkbox"/> Textilteknik |
| <input type="checkbox"/> Flygteknik | <input type="checkbox"/> Trä-, cellulosa- och pappersteknik |
| <input type="checkbox"/> Värme och sanitet | <input type="checkbox"/> Offert och försäljning |
| <input type="checkbox"/> Elektroteknik | <input type="checkbox"/> Produktion och personal |
| <input type="checkbox"/> Radioteknik | |

Sänd mig utan kostnad tidskriften "På Fritid" för ett år samt NKI-skolans nya kursprogram och studiehandbok för det jag markerat med x. Önskas upplysningar om något särskilt ämne eller kurs — skriv det i rutan här nedan.

Jag önsk. upplysningar om

.....

(Namn)

(Bostad)

(Postadress) TV 16-58

Frankeras
ej.
NKI
betalar
portol.

TILL

NKI-SKOLAN
S:TERIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarfsörsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

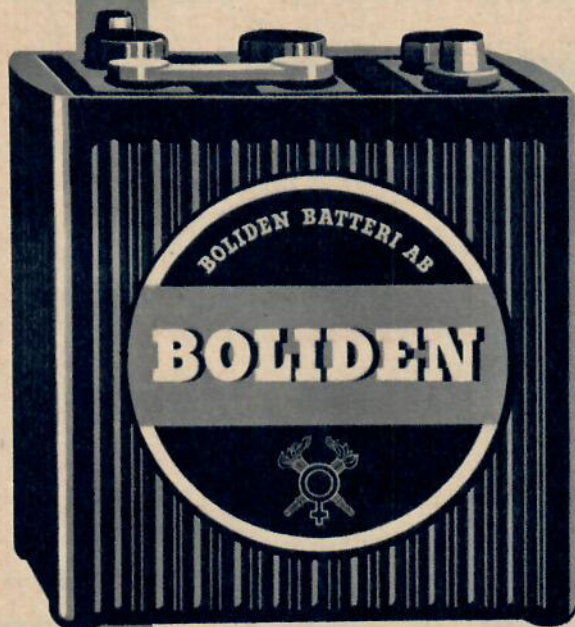
kering finns för 25.000 bilar.

därmed för den stora bilande allmänheten? Om denna fråga råder skarpt delade meningar, även bland sakkunnigt motorfolk, och särskilt efter de senaste årens svåra olyckor på de internationella tävlingsbanorna har en allt starkare opinion väckts mot denna form av sport. Även Indianapolis har haft sin beskärda del av tragiska olyckor — även om åskådarna aldrig varit utsatta för någon fara — och Pat O'Connor, som förolyckades i 11-bilskrocken på första varvet vid årets lopp, var den 48:e föraren som fått sätta livet till under banans femtioåriga tillvaro. Har dessa mäns liv spillts helt till ingen nytta, eller har de genom sina insatser på tävlingsbanorna räddat livet på många tusen av oss "vanliga" bilister?

Detta är frågor som åtminstone för en lekman ter sig ovanligt svåra att bedöma. Ledningen för Indianapolis Speedway hävdar emellertid med bestämdhet att en hel rad konstruktionsfinesser, som numera tillhör standardutrustningen på alla amerikanska bilar, direkt kan härledas till erfarenheter vunna på speedwaybanan. Detta gäller ingalunda enbart pionjärtiden fram till första världskriget, när nästan alla samtida bilfabrikanter underhöll egna racerstall, utan kanske i ännu högre grad mellan- och efterkrigs-åren, då fabrikanterna i allt större utsträckning började anlägga egna testbanor och drog sig ur specialvagnstävlingarna.

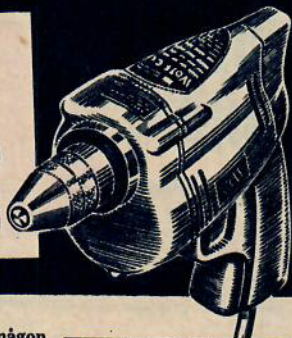
Efter hand som nya idéer tog form och med framgång prövades på tävlingsbanorna av sådana racerspecialister som bröderna Chevrolet, Harry Miller och bröderna Deussenberg, fann tillverkarna av standardvagnar på sätt att nedbringa produktionskostnaderna och göra dem tillgängliga för en större allmänhet. Bland sådana tekniska förbättringar, som bidragit artingen till säkerheten, drifts-ekonomi eller förarens komfort, nämns fyrhjulsbromsar, hydrauliska stötdämpare och lågtrycksdäck.

Oljeförbrukningen erbjöd ett annat knivigt problem i bilismens barndom: det hörde till regeln att den tidens bilist fick lov att fylla på 1 l olja för varje 20 l bensin man tankade. Men i början av 30-talet införde ledningen för Indianapolis en ny regel, som förbjöd förarna att fylla på olja
(Forts. på sid. 40)



- för bättre batteriekonomi

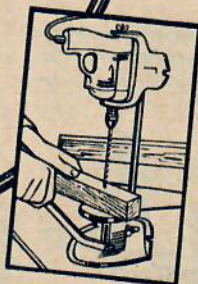
Både nytta och nöje
med
Wolf Cub
HOBBYUTRUSTNING



Wolf Cub har större användningsområde än någon annan »Gör det själv»-utrustning! De olika satserna har alla bormaskinen som drivmotor. Inte en enda detalj blir dublerad — så sinnrikt uppbyggd är Wolf Cub!

Wolf Cub ger Er ständigt ökade möjligheter! Borrar, polering, putsning, slipning, sågning, fräsning, träsvavning, kontursågning, hyvling, färgomröring, häckklippning är några av de arbeten som kan utföras. För finmekaniska arbeten på svåråtkomliga ställen finns en böjlig axel.

Wolf Cub demonstreras och försäljes i järn- och maskinaffärer. Be att få broschyren »För lönande tidsfördriv»



1. Kontursågsats
2. Svarvsats
3. Borrstativ

LINDAHL & NERMARK AB
Alingsås

AB ENTERPRISE
Sthlm. Göteborg
Malmö

AB V. LÖWENER
Stockholm

Raffel för... (forts. från sid 39)

under pågående 500-mileslopp. Härigenom tvingades racerbilskonstruktörerna att genomföra sådana förbättringar på sina motorer som så småningom kom alla bilägare tillgodo i form av lägre oljekonsumtion. På samma sätt har oljebolagen genom konkurrensen på tävlingsbanorna stimulerats till ständiga produktförbättringar i form av oljor med bättre smörjgenskaper och nya bränslen med högre oktänvärden.

På senare år har konstruktörerna framför allt ägnat sina mödor åt att finna nya, bättre avfjädringssystem och att ersätta den konventionella förgasningsprincipen med en enklare förgasningsmetod. Sedan 1948 har torsionsstavar varit i allmänt bruk på Indianapolis, men det är först under de sista tre åren som bilfabrikanterna börjat införa torsionsfjädring på sina standardvagnar. Under de senaste sex åren har det stora flertalet speedwayvagnar varit utrustade med direktinsprutade motorer, en »nyhet» som världens största bilfabrikant införde på en av sina modeller först i fjol!

Och nästa gång ni kastar ett öga i backspeglarna på er ägandes bil, kan ni gärna sända en tack-samhetens tanke till de pionjärer på Indianapolis tegelrektangel som i säkerhetens intresse var först att lansera också denna lilla, men ack så betydelsefulla detalj!

JIMMY BRYANS GULDGULA SEGERVAGN

är en unik skapelse av konstruktörsteamet George Salih och Quinn Epperley, vars bilar belade de tre första platserna i årets lopp. Det är samma strömlinjeformade skönhet som Sam Hanks rattade då han hemförde segern i fjolårets lopp på rekordtiden 3.41.14.25. Den väger 748 kg utan förare och bränsle, och är 412 cm lång, medan chassits största höjd och bredd inte överstiger 90 cm.

Under huven har den en 4-cyl. direktinsprutad Offenhausermotor, som drivs med metanol och utvecklar 30 hkr vid 600 v/min. Med en cylinderdiameter av 110 mm och en slaglängd av 117 mm är kompressionsförhållandet i det närmaste »fyrkantigt». Bränsleförbrukningen är ca 4,75 l/mil.

Det verkligt revolutionerande med denna vagn är motorns placering. Den ligger nästan helt på sidan, så att kolvarna arbetar endast 18 grader från horisontalplanet. Härigenom har inte bara nospartiet kunnat göras mycket lägre utan viktfordelningen har blivit bättre vilket visat sig vid dubbelsegern i fjol och den tre-dubbla triumfen vid årets lopp.

MYCKET HÄNGER PÅ MEKARNA...

George Salih är inte bara en genial konstruktör med många djärva idéer, han basar också på ett överlägset sätt sitt eget serviceteam. Hans skickliga mekaniker lyckades nämligen vid årets tävling utföra den fantastiska prestationen att byta samtliga däck och fylla bränsletanken tre gånger på en sammanlagd tid av 91 sekunder, vilket gör ½ minut för varje »complete pit stop» som termen lyder här. Andrepristagaren George Amicks mekstab behövde 30 sekunder mer för samma jobb, medan blott 27 sekunder skilde de båda förarna åt

vid mållinjen. Amicks effektiva körtid var med andra ord 3 sekunder kortare än Bryans!

Teknikens Världs medarbetare hade liksom övriga representanter för press, radio och TV tillträde till »the pit area» fram till minuterna innan starten gick för det 42:a 500-milesloppet på Indianapolis, och kunde på nära håll följa arbetet i depåerna. Det var en upplevelse att se med vilken osviklig precision och perfekt laganda alla arbetsoperationer utfördes. Knappast ett ord yttrades i någon av depåerna; varje man visste precis vad han hade att göra, varje verktyg fanns inom bekvämt räckhåll precis när det behövdes, och alla arbetade lugnt och med ett minimum av onödiga kroppsrörelser. Jag tror inte att en tidsstudieingenjör skulle ha mycket att lära ut till dessa säkra gossar.

SEGRAREN I ÅRETS 500-MILESLOPP

31-årige Jimmy Bryan från Arizona är kanske bäst känd för svensk publik som fjolårets segerherre på Monza. I USA rankas han som den främste bland efterkrigsårens racerstjärnor, och han är en av de fyra speedway-ess i den amerikanska motorsportens historia som blivit »National Champion» tre gånger (1954, 56 och 57). Efter sin lyckosamma säsongstart vid årets Indianapolislopp bör han ha goda chanser att lägga beslag på den eftertraktade mästerskapstiteln ännu en gång.

Jimmy Bryan har även tidigare gjort förnämliga insatser på Indianapolis-banan, även om det skulle dröja sju år innan han noterade någon fetetta. Vid sin debut på banan 1951 lyckades han inte kvalificera sig, men året därpå lade han beslag på en hedrande 6:e placering, och 1953 flaggades han i mål som 14:e man. Följande år blev han tvåa efter att ha lett loppet under 26 varv och satt flera nya banrekord, innan en defekt stötdämpare tvingade honom att slå av på farten.

Vid 1955 års tävling på den klassiska distansen gick han åter upp till ledningen, men fick lov att bryta på grund av ett fel på bränslepumpen. Nästa år lägg han också väl framme i början av loppet, men hans maskin råkade i spinn och slirade av banan med påföljd att han själv halkade ner till 19:e plats på den slutliga resultatlistan. I fjol vände sig dock turen ännu en gång för Bryan, och han klockades i mål som god trea.

Hans kontantpriser i årets tävling är de största som någonsin utdelats. I svenska kronor räknat blev totalsumman 546.873 kronor och 32 öre!!! Dessutom plockade han hem följande hederspriser: En Pontiac av senaste modell. Den vagn som leder startfältet innan starten. Växellådfabrikanten Borg-Warners pokal plus ytterligare ett par, skänkta av andra firmor. En dyrbar ring var ett av priserna och vidare i listan finner vi en herrekipering som skänkt konfektion för dryga 5000 kronor, en verkstygssättning, en komplett elsvetsanläggning med tillbehör, en motorgräsklippare modell liten bil och slutligen ett presentkort för frugan på 125 kronor, gällande hos en damekiperingsaffär. Inte småsaker precis.

DKW AU 1000

(Forts. fr. sid. 21)

enorma bakrutan. Sikten framåt och åt sidorna är i övrigt bra. Provvagnen hade strålkastare med asymmetriskt halvljus, men tyvärr var strålkastarna tillverkade för högertrafik varför de belyste högra vägkanten kraftigare än den vänstra istället för tvärtom. Det verkar som om misstaget även passerat besiktningmyndigheterna utan upptäckt. Strålkastare med vänsterasymmetriskt halvljus är dock mycket välkomna eftersom de ökar sikten på den vänstra vägkanten till nästan det dubbla och därigenom minskar mörkerdödens risker.

Det ventilerande värmesystemet kunde vi inte pröva på ett tillförlitligt sätt eftersom bilen kördes i för varm väderlek. Det förefaller dock som om värmekapaciteten ökat jämfört med tidigare modeller. Slitsar i hatthyllan har upptagits för att förbättra luftcirkulationen i vagnen och hålla bakrutan renare från imma och is.

Motorn arbetar med en väsende viskning istället för tvåtaktsplut. Den vibrationsfria tysta gången behåller motorn även vid högt varvtal. Motorn startade under provveckan alltid på första varvet. Den har behaglig dragvillighet utan större behov av varmkörning. Tvåtaktarnas spolförluster gör dem mer bränsletörstiga än fyrtaktarna. För att kompensera detta har gaspedalen fått ett fjäderbelastat ekonomiläge som dock i kombination med den överväxlade fyran tillåter en marschfart av 110 km/t. Till hygglig bränsleekonomi bidrar även frihjulet.

Växellådan har fyra växlar. Ettan är osynkroniserad. Tack vare frihjulet kan man skifta mellan de tre övre växlarerna utan att behöva använda kopplingspedalen. Synkroniseringen mellan växlarerna är mycket bra och man kan vid behov forcera växlingen hårt.

För bästa fartökning kan tvåan användas till ca 60 km/t och trean till ca 90 km/t. Bränsleförbrukningen var inte påtagligt låg utan höll sig under proven i genomsnitt mellan 0,9–1,2 liter/mil.

Styrningen är mycket exakt. Vid snabb fartökning känns tydliga dragningar i ratten orsakade av framhjulsdriiften. Tendensen är påtaglig men knappast besvärande.

Vägegenskaperna är goda tack vare bl. a. styv fjädring och framhjulsdriiften. De tvärställda bladfjädrarna är högt placerade i närheten av bilens tyngdpunkt och bidrar till en måttlig krängningsrörelse. Fjädringskaraktären är hård och bilen kan på dålig väg bana kännas stötig i bakvagnen.

Fartresurserna är goda och speciellt på långkörningar är bilen en god milslukare. Omkörningar kan göras snabbt och säkert med hjälp av den fyrväxlade lådan. Accelerationen mätt i siffror är svagare än väntat. Det är möjligt att motorn i provvagnen ej var i absolut topptrim. De fem extra hästarna i motorn avspeglar sig i ca 5–10 km högre toppfart än på standardvagnen. Maximal fart är ca 125–130 km/t.

Bromsarna fungerar väl utan tendenser till matning även vid hårdaste belastning under proven. Detta var väntat eftersom tidigare vagnar visat liknande tendenser. Fabriken påstår även att bromsarna vid konstruktionen har fått alpin testning.



Coca-Cola är toppen . . . Iskall, immig, lockande.

Formad för greppet direkt. Drycken för vardag och

fest, för arbete och fritid. Drycken som man blir

Du och bror med — iskall, törstsläckande Coca-Cola!



TECKEN PÅ GOD SMAK

Låt Coca-Cola locka fram

ditt friska, glada jag!

Beredd i Sverige med tillstånd av ägaren till varumärket "Coca-Cola"

Två hårvatten i samma flaska

NYHET! nu även i **blått!** framhåller hårets naturliga färg

MEDICINSKT: Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och därav föranlett håravfall samt innehåller välgörande kolesterolin. 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 motsträvigt hår använd **PALMOLIVE Brillantino**



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.**



Hon finner alla sina älsklingsförfattare i

SVALAN

— det moderna sättet att läsa varje månad en ny bra bok + alla förmånerna

inb. **6:95**

SAJD

högeffektiva långlivade



TORR-BATTERIER FÖR LYKTAN o. RADION



JUNGNERNBOLAGET

Svenska Ackumulatör Aktiebolaget Jungner
Stockholm-Göteborg-Karlstad-Malmö
Norrköping-Skellefteå-Sundsvall



U.S. Army Handy-bag!

Har kostat U.S. Army 25:— Vårt pris endast **11:50**

Mopedistens idealväska!
Sitter alltid på plats!
Praktiska fastspänningsremmar, ger full rörelsefrihet!

4 fack. Bredd 33 cm. Höjd 27 cm. Djup 12 cm.
Färg mörkt olivgrön.

Direktköp från US ARMY möjliggör fyndpriset kr. 11:50. En toppkvalitetsprodukt — idealisk som fiskeredsäcksväska, för sport- o. friluftsfolk, för yrkesarbetare m.fl.



Finns hos närmaste återförsäljare eller direkt från:
MERCURY-BOLAGET Telefon: 1056 10-118165
Vasagatan 5 B Göteborg C

Härmed beställas — st. **Handy-bag** till kr 11:50.
Namn _____
Adress _____
Postadress _____ TV 16-58

Brising...

(Forts. fr. sid. 29)

Där sysslade han mest med inspektion av nedskjutna ryska flygplan men hann också med att konstruera ett sporrställt till ett finskt flygplan.

När vinterkriget var slut återvände Brising till Saab. Han fortsatte med utprovningen av B 17, som flög första gången den 18 maj 1940 — på Lars Brisings 25-årsdag.

ULLTÄTARNA

En provflygningstekniker på den tiden fick hänga med i luften för det mesta. Och nu skulle B 17 provas på hjul (i Linköping), på flottörer (i Göteborg) och på skidor (i Östersund). Kul var det för det mesta, men spinnproven var inte särskilt lustiga för det iakttagande kolly som utgjordes av teknikern. Enligt kraven skulle planet efter tre varv gå ur spinn ytterligare 1½ varv efter roderansättning. Men P 7 brydde sig inte om de där kraven och spann på som det föll sig. Brising satt där bak och mädde illa, glodde på roder och instrument, funderade och plitade på ett anteckningsblock. Men inte heller det brydde sig planet om. Det var då som Lars Brising hittade på de berömda ulltätarna som han klistrade fast i stora mängder på bakkroppen och stjärtpartiet, så P 7 såg ut som en ryamatta med anlag för flint.

Och så spann man igen. Brising satt baklänges under tolv varv och tyckte livet var visset. Men han hittade felet under de där tolv varven och kunde lätt rätta till det.

När B 17 på våren 1941 var

någorlunda färdig, slutade Lars Brising på Saab. Trivdes inte med ungarlivet i Linköping och tog åter jobb hos Flygförvaltningen. Bo Lundberg hade börjat det smått äventyrliga jobbet med J-22:an och där fick Brising hand om två konstruktionsgrupper och fick den tekniska utprovningen liksom på köpet.

Men 1943 stod det på order att Brising skulle flytta till F 13. Order utan att föremålet självt tillfrågats! Ett föremål som dessutom kommit underfund med att dess hög lag på utvecklings- och konstruktionsområdet och inte för sådant som en flottliljengenjör sysslar med.

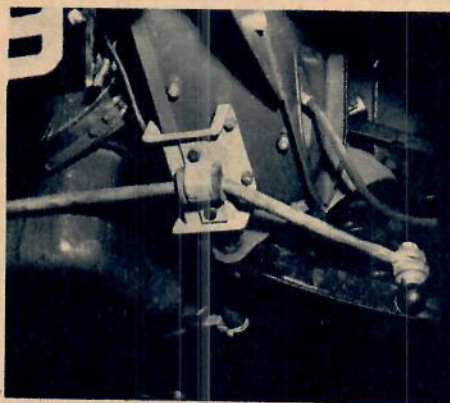
Så Lars Brising sa nix till flygförvaltningen och vände åter sina blickar mot Saab, där den odygde men icke helt obehövade hopp-jerkan togs till näder för andra gången och blev teknisk chef för flygprov. Nu var jobbet med B 18 i full gång, men på värkanten 1944 flög Claes Smith, som stod för flygingarna, igenom ett hus och fick ligga i gips ett bra tag. Brising blev ensam provchef med Anders Helgstrand som provflygare. Nu hade man också satt igång med J-21:an, och tvestjärten bjöd på åtskilliga problem.

DAGS FÖR REA

På våren 1945 hade det börjat ryktas om reaplan och det tog till att hetta i de Brisingska konstruktionsanlagen.

Joodå, han blev ledare för ett projekt som kallades J 27, ett jaktplan med Griffon-motor — och alltså propeller! I augusti 1945 lades projektet ner. För nu hade flygvapnet bestämt sig för rea.

Först skulle nu 21:an göras om



En extra kraftig krängningshämmare gör susen på A 35:an. I bakvagnen tar man bort den som finns. Ovan ses delen monterad.

Vässad vardagsbil (Forts. fr. sid. 20)

2:an klarar elegant ca 65 km/t, 3:an 96 km/t och toppfarten på 4:an ligger omkring 145 km/t. Skulle man övervarva klarar motorn även en sådan sak utan att lida någon större skada. Speedwell, som trimningsfirman heter, hade en A 35:a med i Rom-Liege-Rom-rallyt. Man hade monterat varvräknare och kommit överens om att inte gå över 6000 varv — i nödfall 6.500. Efter rallyt upptäckte man vid en kontroll att varvräknaren hade visat 1000 varv för litet. Man hade alltså konstant övervarvat motorn. Det visade sig emellertid att Vanderwell-lagren och motorn i övrigt klarat det hela med glans och ingen onormal förslitning märktes.

Skall man trimma bör ju bromsarna vara i topptrim och särskilt om man skall utnyttja fartresurserna. Speedwell, vars svenska generalagent blir Centralgaraget i Stockholm, har även tänkt på den detaljen och man har provat sig fram till ett slags bromsbelägg som verkar lovande. Fadingtendenserna har nästan helt eliminerats.

De här trimningssatserna har hittills visat sig hålla vad de lovar om man skall döma efter resultaten på engelska tävlingar där A 35:an f. n. leder de engelska mästerskapen i specialstandard. T. o. m. DKW får finna sig i att bli distanserad av den ettriga bullnosen med Speedwellgrejor under huden.

till reoplan, och det skedde inte helt utan vända, men Brising kopplades snart in på något nytt. Något fullständigt nytt. Ett jaktplan med vissa specifikationer. Av dem gjorde Brising primärutformning till J 29 »Tunnan», fick ta hand om projekteringen och sedermera av bara farten även konstruktionen.

Samtidigt som Tunnan flög första gången på hösten 1948 beslöt projektet 32:an. Aret därpå blev Brising överingenjör och chef för konstruktionsavdelningen som innefattade de bägge konstruktionskontoren för 29:an och 32:an inklusive projektering och utprovning. 1950 började man på allvar spekulera om 35:an. Den är nu i serierproduktion och sedan 1954 är Lars Brising teknisk chef för Saabs hela projekterings-, konstruktions- och utprovningssamhet för flygplan.

FORTFARANDE HUMANIST

Lars Brising tillhör våra »stora» tekniker, men hur många visste egentligen att han tagit med sig ämnet historia genom hela den smått meteoriska teknikerkarriären. Genom att studera historia får han en bakgrund till dagens händelser, kan tränga in i utvecklingsprocessen och kanske får ett hum om framtiden. Och det behöver tekniker som sysslar med utveckling och projektering.

För att stå pall i det utvecklingsblåsväder som nu råder gäller mer än någonsin att veta saker och ting. Inte tro och ta till på en höft. Kunskap betyder allt. Inte bara teknisk kunskap utan kunskap över huvud taget. Tyvärr är det så att man inte kan lära sig allt, och därför måste man specialisera sig. Men det gäller

att göra vetandesektorn så bred som möjligt.

Fackidiotin har ingen förkämpe hos specialisten Lars Brising.

För att få detta vetande behövs för skolor, och skolorna får inte högsta betyg av Lars Brising. Utbildningen måste moderniseras, anser han. Det finns saker som man utan minsta fara kan hoppa över. En mängd oväsentliga detaljer som snarare skymmer än belyser helheten och som det dessutom tar en förfärlig massa tid att slå i sig.

Det där med Lars Brisings intresse för humaniora tar sig ibland uttryck som att han, som ju tvingas att vara med i en del föreningar, tycker det är idiotiskt att en tekniker är med i en teknisk förening. Han bör vara med i en humanistisk. Han har inte sagt det till mej, men jag är övertygad om att han snabbt är redo att vända på steken och tycka att humanisterna gott kunde vara med i tekniska föreningar. Tänker man noga på saken, så håller man med om hela resonemanget.

Sen säjs det bland hans medarbetare att »han har en markerad ambition att vara objektiv». Att han är lite för pliktrogen och sliter ut sig. (Det tror inte jag, för så klok är han och så har han det där med lättjan att skjuta framför sig.) En utpräglad organisationsmänniska säjs det också att han är. Minns ni skylten på dörren?

17 FÖRENINGAR

Men den ambitiöse, objektive teknikern, organisationsmänniskan, historikern och utbildningsreformatorn Lars Brising har väl ett privatliv också. Och gör väl något på sin fritid?

Om! Han bor i en villa på Bjälbogatan bortåt Malmslätt-hället och har världens gulligaste familj, ung förtjusande hustru och tre rara ungar, en Boston-terrier och en svart bondkatt. Dessutom har han ett fint bibliotek (historia mest) och har lyckats skära ner antalet föreningar som han är medlem i till 17!!! Och så tycker han det är roligt att köra bil. Saab-bil rättar han till i nästa ögonblick, och den gratisreklamen kan vi väl kosta på oss. Och så tycker både han och familjen att det är roligt att klättra omkring i fjällen (hur var det med lättjan?) och fara till Norge på semester utan att ordna för mycket i förväg (hur var det med organisationen).

Händer det att han slår näven i bordet när gång? Blir så där förbenat arg i jobbet eller i föreningen?

Nej, men däremot händer det att han slår klackarna i taket. Och då är han förfärligt rolig och berättar historier och slänger käft så det är en fröjd åt det.

I början av 40-talet kom det till varje jul ut en Saab-tidning med namnet Vingtomten. I den tidningen skrev Brising mycket som möjligen inte var så tankvärt men desto mer prilligt och dessutom gav tydliga anvisningar om litterära talanger.

Om det var hans idé att redaktionen efter varje begången utgivning av tidsningsalstret skulle äta en gemensam frukost, känner jag inte till. Däremot är jag i det närmaste säker på att den praktiska teknikern Lars Brising hittade på att den där frukosten av praktiska skäl alltid började på kvällen. Och blev frukost så småningom — kanske.

En ren fröjd att hobby-jobba i FRISTADS ALLOVER



Ni som själv pysslar med bilen och utför reparationer hemma kan knappast undvara en skyddsrock. Köp en FRISTADS ALLOVER så får Ni idealplagget för allt hobby-arbete.

Fråga efter Fristads i väl sorterade beklädnadsaffärer.

Teknikens Världs Radannonser

När Ni svarar på annons med signatur

(När namn och adress på den som vill ha kontakt inte är utslätt.)
Skriv signaturen (det som står sist inom citationstecken) överst på kuvertet och adressera till Teknikens Världs annonsavd., Förgsgatan 21, Stockholm Va. Ett svar vidarebefordras då av tidningen till rätt person.

MOTOR

Säljes

Reservdelar och tillbehör för NSU och Norton. Motor-Berg, Sturegatan 27, Borås. Tel. 307 52.

Effektiva trimningsanvisn. f. HVA, Silver- o. Guld-pil, Monark, NV m. fl. 2-taktare. Kompl. end. 450. F: RSR, Box 11, Stuvsta.

Beg. NV DKW sälj. f. end. 400.—, ej registrerad. Hans Nilsson, Kragede.

HVA moped -57, 2-växlad, i prima skick, körd 200 mil, 200.—, E. Wikström, Munkbysjön.

Vincert Rapide -51 48 hkr, 190 km/t. i myck. gott skick, sälj. el. byt. m. större mc. Samt växellåddrev G 9 o. G 10 t. d:o. D. Jansson, Box 23, Mellerud.

El-motorer o. generatorer omlindas bill. E. Johansson, Box 612, Ljunga-verk.

Kaiser -51, beg. del, sälj. billigt. C. Avald, Box 193, Gällivare.

Monark 150 cc i g. sk., avreg., -53 s. m., kr 450 FN 500 cc tv, bl. m. in. c. körklar, m/34, kr 400. Husgv. mc 500 cc tv m/31, Japm. Hel el. i del. bill. Bensint. Matchless m/34 5 kr/st Motorbl. o. halv motor t. FN m/31 kr 15. Allt pl. frakt. Svar till »Användbart skrot, 447B».

MOPED-ÄGARE

Till följande motorer har vi justerbara munstycken: Sachs, Puch, NSU, Ilo piano, DKW Humlan, Routelette 2-3 växl. Pris 6:—/st. HOCO, Box 14026, Malmö.

Dunlop mc-däck 19x3,25, ribb., kört 100 mil. S. Hedin, Bengtsbo, Folkesta.

Bil DKW -39

Växellåda 90.—, Dörrar 25.—, Vindruta 15.—, Bensintank 275 mm Ø x 500 25.—, Frambromstrumma med knut o. axel 20.—/st. Kuggstångsstyrning 30.—, L. Jansson, Box 318, Söderfors.

Beg. felfria delar till Kaiser 1951. Arthur Nordkvist, Dalsjö, Örnäs. Tel. Börjänge 200 49.

SACHS-ÄGARE

Vi har följande delar till edra mopeder: Justerbara munstycken 6:—/st. Drev 12, 13 kuggar 13:—/st. Originalcylindrar 55:—/st. Specialslipstift för sotning och trimning 6:95/sats. HOCO, Box 14026, Malmö.

MC DKW -53

Teleskop 65:—, Ram 55:—, Bakhjul m. fullnav o. däck 40:—, Framhjul m. fullnav 30:—, Lykta 15:—, Lykt-sköld 10:—, Tank 35:—, Svänggaffel m. teleskop 25:—, Skärmar 15:—, pr st. Isärtigen motor m. def. del. 50:—, L. Jansson, Box 318, Söderfors.

Guld-pil -58, fabriksny, bill. Svar till Sthlm 68 86 90.

Mc NV 150 cc 300:—, A. Engelde, c/o Box 14, Borås.

OBS. Ducati OBS.

Moped m/58, end. 2 mån. gammal. Kostat 998:—, sälj. f. 675:— kont. N. Håkansson, Aringsåsv. 1, Alvesta.

Beg. motorsåg Partner, nyrenoverad, kont. 550:—, Sv. t. »Partner 56-3435, 4424».

Nyren. HVA 125 cc. Växellåda ngt def. Sv. t. »150 kr, 4426».

Nag. krockskadad Rex Villiers 125 cc m. 51, avreg., mot. extra prima, körd ej över 700 mil. Sälj. hel el. i del. B. Nilsson, Hantverksgatan 2, 1 tr., Landskrona.

Triumph Thunderbird m/54, prima skick Toppkast. 150—160 km/t. Sälj. f. end. 825:—, Ev. byt mot Silverpil. H. Håkansson, Aringsåsvägen 1, Alvesta.

Saab ljuddämpare t. salu mycket bill direkt från tillverkaren. B. Johansson, Tengene.

Triumph-ägare

Instruktionsbok f. alla mod. t. salu, 3:— + porto samt f. Exelsior mc, 2:— + porto. Begräns. lager. B. Nilsson, Hult, Linneryd.

Puch sport 125 cc -52 m. dubbel-förg. sälj. bill. Vpl. 841 Ericsson, 2 plut., 7 komp., T 1, Linköping.

Kompl. hydr. bromssystem t. Ford V8 60 o. 85 hkr. 50:—, Nylindad Felcromy 6 v. bilgen. 35:—, D:o fabriksnytt spänningsrelä 35:—, R. Strid, Nyboholm, Kvillsfors.

Beg. del. t. Sachs 98 cc, CZ 125 cc. HVA 120 cc, Zündapp 200 cc. Sälj. bill. B. Bergström, Hedsta, Täljäs.

1 st Fuchs p. h. m. med d. c. pris 105:—, 1 st Cyclem., ngt def., pris 25:—, B. Andersson, Postl. 234, Millertorp.

Indian reservdel., alla arsm. Skoglund & Co, Sthlm. Tel. 41 50 24.

Motorcyklar, nya, säljes med 50 % rabatt, äv. avbetalning. Katalog sändes mot porto. AB Belgimex, Box 21029, Stockholm 21.

Puchs reservdelar samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken. Motorrenoveringar utföres av special-list från Puch-fabriken. Beviks Reserverdelslager, Drottningatan 8, Linköping, Tel. 410 46.

Motorstövlar till nettopris. Begår katalog som sändes gratis från Sven H. Nilsson AB, Falkenberg.

Hastighetsmätare, temperaturmätare rep. under full garanti. Samuelssons Metallindustri, Nykil.

Reservdelar. Jawa 250 o. 350. Velocette 350. Motor- o. vevlagerrenovering. Almeviks Motoraffär, Linköping, Tel. 211 96.

Tvåtaktsproblem på Eder DKW, IFA, Minor, JAWA, SAAB? Vi har alla delar, nya och beg. 25 ars prakt. från rep. av tvåtakt. Bytespriser, omg. lev. DKW-Service, Olivedalsgatan 7, Göteborg. Tel. 24 38 02.

BILTILLBEHÖR, senaste NYHETER, Katalog mot porto. AB DURAX, Malmö 5.

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

Delar för Jawa 500 cc. Skoglund & Co, Sthlm. Tel. 41 50 24.

Specialfirman för trimning. AB FARK, Box 322, Sundbyberg 3.

Mc- o. mopedtillbehör realiseras med upp till 50 % rabatt Obs! begränsat antal. Prislista sändes mot porto. AB Belgimex, S:t Eriksgatan 103, Stockholm 21.

Rex Villiers 125 cc, avreg., i gott skick, 150:— Monark-Ilo 98 cc, avreg., bakhj. n. def. Bra mot. 75:—, Sv. t. »Telesped, 449B».

Allt för bilisten. Tillbehör, verktyg, camping. Begår katalog. Johanssons Biltillbehör. Uplandsgatan 34, Sthlm Va. Tel. 31 00 84.

En mc 500 cc Vincert -51, nedskrotad, säljes i delar. Axel Johansson Motorfirma, Lekasa.

Ljuddämpare för Volksw. 1-2 avg. för originalm., lätt att mont., 33:—, Mod. 1956 35:—, PV 444 14:—, Opel Rek. 22:—, + frakt. Returr. Övriga märk., beg. pris. F: Eha, Stockaryd.

Minor -49 sälj i del. 2 st däck 5,60x16 60 % 25:—/st. K.-E. Andersson, Lövsågat 30, Nässjö.

Motorer.

Matchless m. 45 350 t. 85:—, HD 750 cc m. 44 100:—, Terrort 100 cc m. 51 25:—, BSA vevhus o. cyl. m. 44. Växellåda 40:—/st. Teleskopgaffel Matchless m. 49 50:—, Dubbelsadel f. 500 cc mc 35:—, Däck 400x18, nytt, 40:—, Gaffel Monark m. 51 150 cc 30:—, Förgås., hjul, skärmar, generatorer, relä, tankar, ramar, magneter m. m. bill. L. Bergkvist, Zenithsgatan 9, trappa 4, Malmö. Telefon 97 08 25.

MOPEDÄGARE! Ändra Er moped till reg-pliktig MC = 60-70 km/tim. Original cylindrar och förgåsare samt drev, till alla fabriker. Ställbara munstycken — sensationell nyhet — rekrivera redan i dag, upp-giv fabriker. MASTER, Box 19, Malmö.

Generatorer Bosch, felfria, 24 v, 750 w, end. 38:—, Werner Eriksson, Nossjöbo.

Maico Blizzard 250 cc mod. -54, nyren., skattad för -58, 500:—, S. Lundgren, Box 690, Lövånger.

Motorsag Partner, m. välsk., körd endast 5 man., 525:—, R. Wiksell, Laforson, Korskögen.

Teknikens Världs Radannonser

CV 4 -51, ren. mot., bra däck o. kaross, hel el. i del. 1 batt. 12 v, nytt, 100:-, 1 st 6 v 35:-, 2 traktordäck, fram, 19x600, n. nya, 65:-/st. 2 st 19x500 35:-/st. Ev. byt. bil el. förslag. O. Ivarsson, Pl. 714, Ö-Korsberg.

Terröt 350 -46 i del. Motor m. v. låda 75:-. Ram 50:-. Framhjul 50:-. Bakhjul 55:-. Tankar 15:-. O. Roserquist, Brevlåda 412, Åseda.

Till salu billigt.
Fiat 1400 1951 års modell, prima reservdel. o. fram- o. bakvagn m. 7 st goda däck 14x5,90. P. Lammi, Stugbacken, Katrinebergs kapell.

Beg. IFA F 9 -52 säljes i delar. Svar till »Billigt, 4505».

Köpes

AJS el. Matchless 500 Twin, gärna avreg. O. Ljungberg, Alträsk, Vändträsk.

Vänster cylinder t. Kanad. Johnson ut-bord. 8 hk typ OKL-55. Special-Mekaniska, tel. 166 18, Östersund.

Bra mot. t. Standard Vanguard 4-d., årsm. 1950. H. Vestman, Rönnv. 33, Vilhelmina.

Växelåda t. HD 750 cc -42 köpes. Sv. t. »Endast prima, 4419».

Triumph Trophy el. ngn annan Triumph köpes. H. Östfeldt, Hulterstad, Mjölby.

Framgaffel o. ram pass. Norton D 88 Lx, brandsk., lätt krocksch. el. likn. S. Johansson, Borrud. Julia. Tel. 919 Mariestad.

Beg. Triumph mot. i bra skick, 500 eller 650 cc, köpes. Sv. t. »Snar affär, 4439».

Utombordsmot. 30 el. 50 hk, beg., gärna def. R. Kjellson, Fack 49, Laxviken.

Önskar köpa en beg. el. ny kolv, ev. med cylinder, t. en Porsche 1300 årsm. 1953 Sv. t. »Genast, 4445».

A. B. el. T-Ford el. likn. värb. bil, årsm. omkr. 1925-32, köp. snarast. Sv. m. alla upplysn. t. »Ha-Al, 4456».

Bytes

Bilar, motorcyklar, mopeder etc. bytes mot andra varor.
A. Thunander, Insjön. Tel. 400 54.

RADIO - TV

Säljes

Philips bandspelare (lilla modellen) med mikrofon, extra sladd samt 5 rullar band. Pris 350:-. Ev. byt mot småbildskamera. Nisse Bergström, Fack 32, Gärnäs.

MINIBANDSPELARE 225
Phono Trix, fabr.-ny, 40 kr under katalogpris. Garanti, band medf. Enastående tillfälle. Jan Cernéus, Linnégatan 10, Linköping.

Bardkabel, 300 ohm, 0,25 pr meter. Klämisolator för bardkabel 0,15 pr styck. Amatör-Radio, Fack 57, Stockholm 26.

Sensation! Phono Trix, batteridriven bandspelare i fickformat. Västkytt fabrikat. Transistorförstärkare. Dubbla kanaler. Var. hastighet. Snabb återspolning. Storlek 165x125x90 mm. Vikt 1,7 kg. Stor sort. av tillbehör. Serviceverkstad. Begär broschyr med tekn. data. Bandspelare, dyn. mik. o. högt. band o. batt. 225:-. TV-DX allkanalsantenn i 2 van. (20 element). Riktrips 195:-. Netto 78:-. Rotor, stödlager, kompasshus. Riktrips 315:-. Netto 188:-. Rotorkabel 1:-/m. Stegkabel 2:-/m, 30 m netto 25:-. Vägghäste 7:50. Askskivd 4:85. Stagsträckare 1:75. Vågisolator 0:95. Mastisolator 1:65. Dubbel tårnreolator 2:85. Hi-Fi Tape 7" 14:65. Do 7" EP 19:65. Tomspolar 3" 1:-, 5" 1:70, 7" 2:40. Radiorör 4:-, över 10 st 3:50. 1U4, 1L4, 6AG7, 6AK5, 6AQ5, 6SJ7, 12A77, 12AU7, 12AX7. Begär nettolista. Upp till 85 % rabatt. TV-Lagret, Box 170, Vänersborg.

20 % rabatt. Blaupunkt bilradio, fabr.-nya m. garanti, uppgiv mod. Även beg. Svar till »Tillfälle, 4469».

Transistorradio m. 6 trans. + diod, i läderväska. Vart pris end. 159:50 kompl. (riktpolis 207:-) portofr. m. postförsk. Rekv. genast el. skriv efter broschyr. Returrätt inom 8 dagar. Handelsfirman Cresto, Box 16007, Göteborg 16.

Luxor Ambassador, 57 års modell m. UKV, säljes till högstbjudande. Sv. till »DX-RX, 4465».

Elfas X31 mot. För FM, TV, brandkär m. m. Fabr.-ny, färdig o. provad. Extraspoler och 220 v resp. 127 v transf. 110 kr. S. Medin, Bengtsbo, Folkesta.

Skivspelare Philips AG1002 VT, litet anv., m. ny safirpickup för norm. o. mikropårskivor. Har kostat 320 kr, säljes för 175 kr. S. Medin, Bengtsbo, Folkesta.

Philips, Centrum m. fl. radio och dammsug., omg. lev., lägsta pris. Fråga Ake Johansson, Vessigebo.

REALISATION. Vi bygger om.
Hörtelef. 2x2000 Ω, riktrp. 20:-, nu 8:75. Kristallmott. med transistorförst. som liten reseradio, pris 29:-, nu 19:75. Högtalare 6 1/2" bredband 8 Ω, pris 29:25, nu 15:-. Sinus Puka 40 lit. basrefl.-system 190:-, nu 95:-, 100 st 1/2-1 watt motst. bl. värden, nu 10:-. Diverse sats kond., motst., rörh. m. m. 30:-, nu 10:-. Passa på nu! Allt gar. fabriksnytt.
Box 9, Hågersten 1.

Köpes

Beg. radio köpes, sv. m. pris o. typ. Hava-Radio, Lötmög. 1, Hågersten.

FOTO OPTIK

Säljes

Kameror — Fotoartiklar av kända märken sälj. billigt. R. Johansson, Sundby, Lundsberg. Tel. 84.

FYND!
Filmapp. Noris kompl. m. sladd o. 5 film, h. kost. 250:-, sälj. vid snabb affär f. end. 100:-. OBS! 16 mm film. OBS! 110 eller 220 volt. K. Andersson, Box 21, Strömbacka.

1 st Kodak Retina III c småbildskamera med inbyggd exp.-matr. säljes för 350:-. Svar till »Retina III c, ej använd, 4476».

Ny Solida II 6x6 1:3,5 1/3000 m. väska o. tillbeh. H. kost. 200:-. Sv. t. »End. 140:-, 4422».

Nagra st nya småbildskameror Illoca Rapid Victory 24x36 säljes billigt, 150:-/st m. väska. R. Phalen, Glabo, Solistadström.

Kikare 50x40, 30x60, båda med stativ, som nya (85:-, 80:-). Nu end. 50:- pr st. Sv. t. »Tillfälle, 4483».

Blixtaggregat i extra litet format Kompl. m. batt. Lev. i etui m. dragkedja. Pris 19:50 + porto. A. Olsson, Vitmöllegatan 4 F, Malmö.

Agfa Ambi Silette 24x36 m. väska samt exp.-m. Sixon. Som nytt (500:-), s. för 275:-. G. Johansson, Box 2329, Näsby, Alfva.

Smalfilma är billigt. Filmkameror fr. 175:-. Även vanliga kameror, Agfa och Kodak. Projektörer o. tillbehör. Begär prisuppgifter. Eliassons, Box 20, Almedaba.

Köpes

Beg. radio köpes, sv. m. pris o. typ. Hava-Radio, Lötmög. 1, Hågersten.

FOTO OPTIK

Kameror — Fotoartiklar av kända märken sälj. billigt. R. Johansson, Sundby, Lundsberg. Tel. 84.

SPORT JAKT FISKE

Säljes

Badmintonspel best. av 2 st nylonsträngade racketts, 2 st plastbollar samt nät i storlek 360x30 cm. Billigt! 22:- + porto. A. Olsson, Vitmöllegatan 4 F, Malmö.

Luftp. L. 17,5, h. 9,5 cm. Stor precision och god skottvidd. Användbar både för pilar och kulor. Kal. 4,5 mm, slätborrad pipa. Lev. med 3 st pilar och plastfodral 19:80. Skotttavlor pr duss 1:50. Pilar pr duss 1:10. Kulor pr ask om 500 st 3:80. Sändes mot postförskott. Fråga ROBE, Knäpparvägen 36, Älvsjö.

Vapen slumpas
Tysk mauserstudare 8x57, 6 sk. mag. 95:-. Remington älgstudare 2,7 45:-. Dubbelgevär kal. 16 45:-. Signalpistol, tysk, feltri, 25:-. Excellent luftpistol kal. 4,5, räffl., 25:-. 2 st knivbajonetter med slida 10:-/st. Gevärer plugg., licensfritt, allt för 225:-. R. Iverhorn, Seckerbruksgatan 44, Gävle. Tel. 273 50.

Tillfälle
HOKUSDRAGET — 120 olika variationer för end. 5:-. Postförskott el. giro 50 09 03. Box 24, Rådmansö.

Pepperbox Allens syst. 130:-. Polsk ryll-pist., slagl., 120:-, slagl.-pist. 20:-, sabel 65:-. Sv. t. »Vapen, 4458».

Gör geväret som nytt igen!
Bättre avnötta fläckar på vapen el. helt omblåna dessa m. CEBES snabb-blåning. Lätt att använda, fordrar ingen upphettning och ger en blasvat finish efter 1-3 min. Stor flaska m. beskr. o. tillb. (räcker till 1-2 gevär) 6:75 + porto, 2 st portofritt. Returrätt.
Firma Mervil, Ulricehamn

COLT
Revolvrar. K 38. Crowley, Frontier, Webley & Scott m. fl. 90:-. Palm, Stalång 3, Ångebo.

Fiskedrag. Direkt från tillv. Marknadens lägsta priser. Stor provsändning 13:85. Eller upplysning och offert. Specialverkstaden CELTIC, Box 27, Halmstad.

Haenel luftgevär m/49 m. 2 magasin o. 200 kulor säljes f. 70 kr. Sv. t. »Nästan nytt, 4457».

Fem mynningsgevär m. slaglas 50:- t. 100:-, do 2-pipigt 125:-. Dubbelbussa kal. 10 45:-. Kantantändare k. 12,7 m. pl. patronl. 50:-. Svar till »Antik, 4397».

BLÄNERING
Gör Edra gamla vapen som nya, omblåna m. blåneringssats som lämnar gott resultat. Pr sats m. beskrivning 4:85. Sv. t. »Flambia, 4415».

MODELLBYGGE

Säljes

Webra Mach 1, 2,47 cc. Endast in-körd. 50:-. E. Andersson, Postlåda 227, Vislanda.

Köpes

Mc Coy 60. Bovin, 2 batt., Lv 3, Norrtälje.

Bytes

Kamera 6x6, vapen byt. mot en fullt körklar modellracerbil. B. Nilsson, Hult, Linneryd.

MASKINER VERKTYG

Köpes

Bergbormaskin med el. utan utrustning, ev. def., köpes. K. Eriksson, Kringelängan, Haina.

Beg. feltri garagedomkraft köpes. Uppg. om typ o. pris önskas omgående. B. Åkerlund, Ås.

SPORT JAKT FISKE

Säljes

Badmintonspel best. av 2 st nylonsträngade racketts, 2 st plastbollar samt nät i storlek 360x30 cm. Billigt! 22:- + porto. A. Olsson, Vitmöllegatan 4 F, Malmö.

Luftp. L. 17,5, h. 9,5 cm. Stor precision och god skottvidd. Användbar både för pilar och kulor. Kal. 4,5 mm, slätborrad pipa. Lev. med 3 st pilar och plastfodral 19:80. Skotttavlor pr duss 1:50. Pilar pr duss 1:10. Kulor pr ask om 500 st 3:80. Sändes mot postförskott. Fråga ROBE, Knäpparvägen 36, Älvsjö.

Vapen slumpas
Tysk mauserstudare 8x57, 6 sk. mag. 95:-. Remington älgstudare 2,7 45:-. Dubbelgevär kal. 16 45:-. Signalpistol, tysk, feltri, 25:-. Excellent luftpistol kal. 4,5, räffl., 25:-. 2 st knivbajonetter med slida 10:-/st. Gevärer plugg., licensfritt, allt för 225:-. R. Iverhorn, Seckerbruksgatan 44, Gävle. Tel. 273 50.

Tillfälle
HOKUSDRAGET — 120 olika variationer för end. 5:-. Postförskott el. giro 50 09 03. Box 24, Rådmansö.

Pepperbox Allens syst. 130:-. Polsk ryll-pist., slagl., 120:-, slagl.-pist. 20:-, sabel 65:-. Sv. t. »Vapen, 4458».

Gör geväret som nytt igen!
Bättre avnötta fläckar på vapen el. helt omblåna dessa m. CEBES snabb-blåning. Lätt att använda, fordrar ingen upphettning och ger en blasvat finish efter 1-3 min. Stor flaska m. beskr. o. tillb. (räcker till 1-2 gevär) 6:75 + porto, 2 st portofritt. Returrätt.
Firma Mervil, Ulricehamn

COLT
Revolvrar. K 38. Crowley, Frontier, Webley & Scott m. fl. 90:-. Palm, Stalång 3, Ångebo.

Fiskedrag. Direkt från tillv. Marknadens lägsta priser. Stor provsändning 13:85. Eller upplysning och offert. Specialverkstaden CELTIC, Box 27, Halmstad.

Haenel luftgevär m/49 m. 2 magasin o. 200 kulor säljes f. 70 kr. Sv. t. »Nästan nytt, 4457».

Fem mynningsgevär m. slaglas 50:- t. 100:-, do 2-pipigt 125:-. Dubbelbussa kal. 10 45:-. Kantantändare k. 12,7 m. pl. patronl. 50:-. Svar till »Antik, 4397».

BLÄNERING
Gör Edra gamla vapen som nya, omblåna m. blåneringssats som lämnar gott resultat. Pr sats m. beskrivning 4:85. Sv. t. »Flambia, 4415».

Stor finsk slidkniv m. läderslida, längd 50 cm. Pris 35:-. Tysk sabel. Vackra ornament m. bl. a. örn och hakors i mässingsfästet. Svart balja. Praktvapen. L. 93 cm. 130:-. Flintläsgevä. L. 133 cm. Beslag av järn. Laddstake saknas, i övrigt perfekt skick. 250:-. Slaglasgevä. Sv. armén, m. 1840. L. 146 cm. Praktvapen i ypperligt skick. 175:-. Remingtongevä. cal. 12,7, pluggat. 45:-. Sv. sabel mod. 1889. I utmärkt skick. L. 98 cm. Balja. 20:-. Sv. sabel, m. 1867. m. balja. Bra skick. L. 109 cm. 75:-. Fransk bajonett m. svart balja (främlingsleg.). L. 71 cm. 50:-. Antikaffären, Box 225, Skövde.

Mausergevä. m/96 samt andra äldre gevär. Sv. t. »Licensfria dek. vapen, 4464».

Köpes

Mausergevä. m/96 samt andra äldre gevär. Sv. t. »Licensfria dek. vapen, 4464».

DIVERSE

Säljes

ER CHANS ATT TJÄNA PENGAR
Strålade artikel söker ombud. Prov m. returrätt kr 2:90. Sv. t. »100 % advance», Box 31, Hudiksvall.

Soldapaste. Den nya revolutionerande lödpastan som löder utan lödkolv, med bara en tändsticka som värmekälla, ingen rengöring av lödstället, ingen syra el. dyl. behövs. Prova! Ni kan inte misslyckas. End. 2:75 per tub.

Arididssons Motor AB, Kungsgatan 40, Eskilstuna. Tel. 310 38.

Ur, 17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

3 st Telefunken Partner transistorradio. Gar. 100 tim. på 4 st batterier a 0:50. Sälj. f. 150:-/st. Riktpris 228:-. Sv. t. »Nya Telefunken, 4477».

UR
17 rubiner, end. 2 män. beg. Märke Carilo. Har kost. 120:-, sälj. för 75:- eller högstbjudande. Svar till »Billigt, 4463».

VYKORTSSAMLARE
15 olika svartvita 3:45
25 olika svartvita 6:15
10 olika färglagda 2:75
20 olika färglagda 2:95
H. K., Box 500, Öckerö.

140 deckare o. detektivm., värda 110:-, sälj. f. 45:-. Sv. t. »Sam nya, 4436».

Kodak 8 mm kamera 150:-. Uniprint 55 300:-. Burman växel. DKW 500 cc 2-cyl., hel el. i del. B. Johansson, Granbergsvägen 5, Gislaved.

KOORDINATIONSGYMNASTIK
Kroppsövningar för fysisk stark och psykisk fostran. För säkerhet i oönskade, krävande situationer. För spänst, vakenhet och snabbhet. Sätt in 3 kr på postgiro 41 69 87. Märk talongen KTV. Uppge tydlig adress. Kurshäfte kommer per brev.
L. Rehn, Box 2, Järbo.

Deckare, har kostat 175:-, säljes f. 90:-. Sv. t. »Billigt 1958, 4498».

Naturmetoden, eng. språk. Handb. »Anställning utomlands». Bytes mot försi. el. kontant. 60:- resp. 20:-. Svar till »Fynd, 4435».

KÖP INTE LJUDBAND
förrän Ni sett våra låga priser. Fri broschyr. TAPE RECORDERS. LUND.

Polyfyll glasfiberplast, reparations-sats inneh. plast, hårdare, glasväv o. bruksanv. för rep. av bat, bliv m. m. Dryg sats 9:85 + porto.

Firma Polymath, Box 91, Bromma 1.

TURISTVIMPLAR i vanl. storl. ca 25 cm, tryckta på tyg i flera färger. Vackra o. dekorativa. Hel samling, 25 st olika, kr 12,50 st kr 6:-.

Portofritt v. förskottslikv. Handl. de 100 st lika kr 48:-. B. Sjöholm, S. Stenbocksgatan 125, Hälssjöberg.

Album m. ca 4.000 felfria frimärken fr. h. världen. Sälj. f. end. 125:-. V. Ingelsson, Högländ.

Hermodstillgodohav. 820:- sälj. f. 520:- el. byt mot ex. fotoutr. Sv. t. »Vairi kurs, 4441».

Så här svarar Ni på en radannons

Radannonserna är av två slag. Antingen har den som vill ha kontakt satt ut sitt namn och adress eller också har han använt s. k. signatur. I det första fallet skriver Ni naturligtvis till den adress som står i annonsen. Signaturen är det som står

inom » (citationstecken), t. ex. »Förmånligt, 1362». I detta fall skriver Ni signaturen på kuvertet och adresserar till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va.

Skriv Er svar så utförligt som möjligt. Glöm inte att tydligt skriva Er namn och adress.

Så här beställer Ni en radannons

Skriv först ut texten till Er annons. Använd gärna förkortningar. På varje rad i tidningen går in ca 34 bokstäver inberäknat ordmellanrum. Ni kan då lätt räkna ut hur många rader Er annons kräver.

radannons i TV är så lagt som 2:10 per rad. Men Ni behöver inte betala förrän annonsen varit införd i tidningen. Ni får då räkning och inbetalningskort. Där för behöver Ni inte, om Ni inte vill, i förväg räkna ut hur många rader Er annons kräver eller hur mycket den kostar.

Fyll sedan i kupongen här nedan (eller skriv samma uppgifter på en lapp) och skicka den tillsammans med annonsens text till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Stockholm Va. Annonsen införs i första möjliga nummer av tidningen (tidigast om 16 dagar). Ni kan också ringa in Er beställning på tel. Stockholm 34 90 00, Göteborg 11 26 10, Malmö 327 94.

Svar till signatur. Om Ni inte vill sätta ut namn och adress i Er annons kan Ni använda signatur. Exempel på signaturer ser Ni (inom citationstecken) i vissa av annonserna på denna sida. Svaren kommer då till TV som skickar dem till Er. Förmedlingsavgiften är 1 kr för att täcka utgifterna för expedition och porto.

BESTÄLLNINGSEDEL

(skickas till TV:s annonsavd., Torsgatan 21, Sthlm Va.). Härmed beställer jag en annons enligt bifogade text. Den skall införas i första möjliga nummer av TV på rader (behöver inte anges om Ni inte vill). Annonsen skall stå under den rubrik som jag här nedan satt ett kryss x för.

Motor Maskiner — Verktyg Säljes
 Radio — TV Sport, Jakt, Fiske Köpes
 Foto Optik Platsförmedlingen Bytes
 Modellbygge Diverse

Namn

Adress

UR-reparationer utföres. Låga priser. 6 dag. leverans. Ombud anställes, beg. uppl. Firma UREKA, Erikslund.

Tidskriften HEM PÅ LANDET, mycket bra tidn.-artikl. om bostad, heminredn., trädgård, hobby, ritn. m. m. Pren.-pris 1 år end. 14:75 (10 nr), 1/2 år 8:75. Sv. t. »Ombudet G., 442».

Gamla mynt sälj, 35:— st. Pris 12:— Svar till »Mynt, 4431».

KAK:s bilkurs sälj f. 100:—. Riktpris 155:—. Ej anv. L. Johansson, Postlåda 2014, Lerum.

En kompl. spinnutrustn. 20:—, en 6 skotts startpist. 15:—, ett munspele 5:—, 15 deck. 10:—. K. Jakobson, Korsnäs, Lessebo.

Tyska nödmyntsedlar i perfekt skick sälj, i poster om 25 olika f. kr 7:50. Portofritt. Antikaffären, Box 225, Skövde.

RAFFIG NYHET
Prov m. retrurr. kr. 3:90. Ombud antagas. **EJA-AGENTUREN, ALINGSÅS T.**
Röddb., 4 m l. 0,9 m br., m. aror, 260:—, lloca 24x36 1:2,8/45 1—1/500 130:—, Splitkein skid., stav., y.-b., käng. 100:—. Berini njäpm. 75:—, 98 cc m. 3-v DKW-mot. 100:—. Ö. Lampinen, Box 65, Jukt-sengi.

Obeg. frimärken »Gustaf VI Adolf 70 år», 99 höfn 10+10, 48 höfn 25+10, 1 rulle 40+10. Nom. 782:—. Kat-värde dubbelt. Säljes f. 875:—. Aven styckning B. Hansson, Box 1035, Bergsjö.

Ett 50-tal deckare t. salu bill. G. Persson, Ramsjöstrand.

Urdelar o. verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. F:a E. Karlsson, Erikslund.

VET NI att Ni billigt och enkelt kan göra en båtmotor av en mc-motor? Passar alla båtar. Ritning o. arbetsbeskr. 7,75 + porto. TV:s, Fack 739, Junsele.

Bilister! Om olyckan är framme för Er eller någon medtrafikant, då kan det vara bra att ha varningstriangel M. L. Pris pr st. 8:— pr par 15:—, 2 par portofritt. Skriv till M. L., Box 114, Grästorp.

TILLFALLE. Svenska gasmask. av luftskyddsinsp. modell, felfria, obegagnade, lämpliga för sprutlackerare eller arb. i fabriker där gaser förekomma, utförsälj. för end. 3:85 st. 3 st. fraktfritt.

K. Edgren, Box 44, Ekshärad.

Båtrita., se ann. i TV nr 6 o. 9. S. Roggentin, Göt. 26, Sthlm.
Idolmärke. Insänd 60 öre i frimärke + porto 30 öre o. ange vilket Ni önskar, Tommy eller Elvis. Bägge märkena för 1:30 portofritt. VM-märke 1958 50 öre + porto. Agenturen BK, Box 538, Kalmar 2.

30 lönnande bisysslor som ger upp till 1.000:— extra pr man. Utf. anv. sändes pr pfsk 4:50 + porto. Gratis bifogas 16 lönnande USA-nyheter!

B. Thureson, Grundfors, Gunnarn

Bagagemärken fr. världens ledande hotell o. flygbolag, för resväskor, brickor o. dyl. Sortiment om 10 st. 3:— kr el. 25 st. 5:50 kr.
AB DURAX, Avd. V, Malmö 5.

STOR NYHET FRÅN ITALIEN
Atom Magic, pennan som fylls med vatten men skriver med bläck. Patent i hela världen. Guldmedalj fr. »American Academy, New York, USA». Guldstift. 3 möjligheter: fylls med vatten, reservoarbläck eller bläckpatron. Skriv i dag, litet parti. 5 dag. retrurrätt. Pris 15:— + porto. A.-B. Fridh, Kumminv. 5, Farsta.

1/2" Plastslang ex. 1:m, röd, räffl., i 50 m. ringar, pr m. endast 45 öre. Granlunds, Avd. T, Främmedast.

Bytes

Bättre knappdragsp. mot altsex m.m. Sv. t. »Närmare upplysningar, 4502».

Fabr.-ny bilpolersats Wolf C 220 v + div. HILLMAN-tillbeh. byt. m. 2 x 8 mm film, proj. el. ann. filmförs. N. Henriks, Byggmästargatan 4 C, Karlskrona.

EL-ORGEL, 4 oktav., 295:—, el-symaskin, väskmod., 200:—, 3-rad. durspel 75:—, cittra 60:—, 5-rad. Granello 150:—, pianospel, 41/120, 175:—, PIANO, som nytt, billigt. Obs! Gitarr eller kontrabas får lämnas i utbyte.
VFM, Box 1415, Borås 4.

MOPEDÅKARE!

De nya reservdelskatalogerna sändes mot porto (även för bil- o. mc-ägare).

MOTOR-HÖÖKS
Sågen - Tel. 30, 31.

Sök PATENT
på Er uppfinning genom **INGENJÖRSBYRAN PATENTSERVICE**
STIG HANELL, Dukvägen 2, BROMMA - Tel. 25 57 74
Upplysningar mot porto.

Värdefullt TIPS

för Er som har besvär med bakljuset på Er MC, Moped el. Cykel. Ett överspänningsskydd, som utjämnar strömtopparna vid högarv, avbländning el. dyl. Finns hos varje välsorterad Cykel- eller Sporhandlare, eller direkt från tillverkaren. Pris 3:60 fraktfritt. Vid försöktsbet. i frim. 40 öres rabatt. För MC gråt, skydd 6 v, 2,4—3 w. För Moped grönt, skydd 6 v, 1—2 w. För Cykel blått, skydd 6 v, 0,3 w. Monteringsanvisning medföljer.
HULTS, österlånggatan 84 — Tel. 138 47, Borås.



Köp en bra KAMERA NU

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

BROWNIE MOVIE

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



Yashicamat

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



Molander & son

Postbox 6007, Stockholm 6.

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

Namn

Adress

TV 16-58

168

Fullspäckade sidor om foto och över

2000

olika fotoartiklar.

Var med i DANSEN
SNABBKURS, DANS



Ny modern lärobok

för nybörjare. Extra stora danskartor gör dansen kolossal lättfattlig. Ni har endast att följa ett enkelt träningsprogram. Innan Ni vet ordet av kan Ni dansa. Foxtrot, Slowfox, Tango, Modern vals, Gammal vals, Rock'n'roll, Mambo, La Conga, Hambro, Schöttis, Polka m. fl. danser. 61 danskartor. Vi gar. belåtenhet!

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

Sänd mot postförskott Snabbkurs i dans. 8:75.

Namn:

Adress:

TV 16-58

VECKANS Annons KATALOG

SKOLOR

KÖPINGSS TEKNISKA INSTITUT

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

INGVAR LILLIEROTH, civilingenjör, rektor.



NORRLANDS BYGGMÄSTARESKOLA
— HÄRNÖSAND —

A. Husbyggnadsteknisk linje

B. Väg- och vattenbyggnadsteknisk linje

Skolan är understödd av staten, landstinget och kommunen och är ansluten till Härnösands yrkesskola. Den står under statlig inspektion. Kurstid: 1 läsår. Statlig studiehjälp. Nästa kurs börjar den 25 augusti.

Inträdesfordringar: folkskolekunskaper och minst tre års praktik. Begär prospekt!

Rektor

Segel- och motorflygutbildning

Motorfpl. Piper Cub L4, Piper Super Cub, Piper Tri Pacer. Segelfpl. Bergfalke, Spatz, Olympia, Zugvogel. Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping, tel. 209 00.

TYDLIGA MANUSKRIFT

undandröjer risken för fel i annons

TILL SALU

Vid reparation av kameror, småfilmsprojektorer, exponeringsmätare samt utförande av synkroniseringar vänd Er till **FOTOCENTRALEN**, Vasagat. 41 a, Västerås. Tel. 336 17. Obs! Snabba leveranstider. Var god angiv denna tidning.

MICHIGAN och

''Oakland Johnson''

specialpropellrar för racing och sport. Vi lagerföra racerpropellrar t. Evinrude, Johnson, Mercury, Scott Atwater, Oliver, West Bend o. König. Fartmätare, varvräknare, beslag, rattar, styrkabel. Nya o. beg. galoscher o. racer-motorer.

FIRMA H GUSTAFSSON
Box 7124 Borlänge

MOTORMÄN

Stor ill. katalog över MC, moped samt Bilhiltbe-hör. Rekv. kat. omg. som erhålles mot porto. Tel. 77, 377.

FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver **14:95** + frakt.

2 framkallningsskålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskott från

F:a KNUTZ & SVENSSON
SOLLERÖN

FINNSTÖVLAR

Prima randsydda, herr 65:—, dam 52:50. Sportstövlar 65:—, Sula av cellgummi el. läder. Gummi-stövlar m. läderskaft 37:—, Mot p.-försk. Returr. Firma



Y. KERO, Sattajärvi.

allt i foto

Westlings

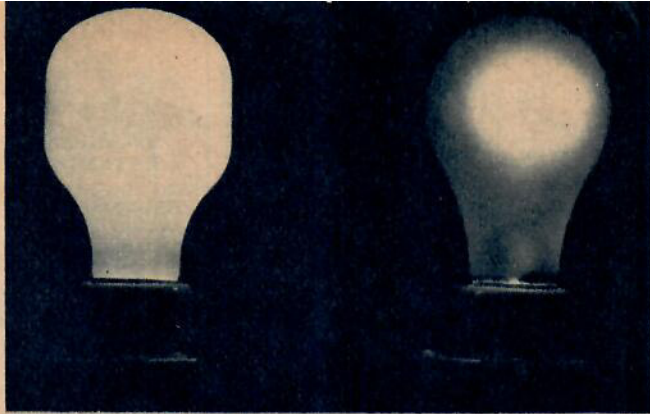
I Westlings fotokatalog/handbok — rikt illustrerad — finner fotoentusiasten senaste nytt i ledande kameramärken och tillbehör — pris 1:50.

erbjuder Er avbetalningsköp till kontantpris!

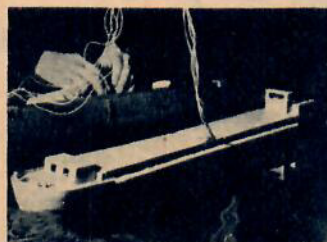
AB ALBIN WESTLING
Postorderavd. Örebro 1
Sänd omg. ex. foto-katalog. 1:50 bif. i frimärken — gottgöres vid order.
Namn

Adress

TV 16-58



Westinghouse i USA har lanserat en ny glödlampa av »opal»-typ. Genom ändrad form har ljusytan ökat betydligt mot tidigare lampor.



EXPERIMENTBÅT

En amerikansk mariningenjör har byggt en modellbåt som drivs av två turbiner som är placerade förut. De suger in vatten som sedan pressas ut bakåt vid skrovet sidor. Vattenströmmar är reglerbara och farkosten behöver därför inte något konventionellt roder.



Mellan Paris två storflygplatser Orly och le Bourget har en ordinarie taxitrafik med helikoptrar inrättats. En »Alouette» klarar turen på ungefär 12 minuter.



En bensinmack i Stockholmstrakten har skaffat en dammsugarautomat för bilrengöring. Kunden lägger in en krona och för den summan släpps strömmen på under fyra minuter. Det räcker för invändig sugning.



■ Det 1000:e 4-motoriga trafikflygplanet i de världsberömda serierna DC-6 och DC-7 har nu levererats från Douglas-fabriken i Santa Monica i Californien. Det var en DC-7 i färgerna vitt och blått som överlämnades till det amerikanska flygbolaget United Air Lines (som inom parentes sagt tidigare har 150 DC-6 och DC-7 i trafik). Samma flygbolag deltog för övrigt i en liknande flyghistorisk ceremoni för elva år sedan, då det mottog det ena av de två första seriemodellerna av den då nya och sedermera så berömda DC-6:an.

Sedan den gången har nu 1.000 trafikflygplan av typerna DC-6, DC-6 A, DC-6 B, DC-7, DC-7 B och DC-7 C rullat ut från sammansättningshallarna i Santa Monica. Ställda ving mot ving skulle dessa flygplan bilda en rad nära fyra svenska mil i längd (eller bredd om man så vill) och för att rymma dem alla skulle behövas en hangar med en golvyta på närmare 240 tunnland!

Denna flotta kan prestera ett transportresultat om ca 45 miljarder passagerarkilometer per år, vilket i runt tal motsvarar en förflyttning av i det närmaste hela Sveriges befolkning till New York en gång om året. Det sammanlagda värdet uppgår till 1.300 miljoner dollar eller omskrivet i svenskt mynt drygt 6.500.000.000 kronor!

Douglas Aircraft har fortfarande beställningar på 41 st. DC-6 och DC-7 och produktionen av dessa typer beräknas pågå till slutet av november detta år. Sen blir det uteslutande DC-7

— reatrafikjätten — som civil tillverkning för en tid.

■ År 1922 levererades det till en viss Mrs Christie i sydvästra England ett chassi från Rolls Royce-fabrikerna. Hon hade emellertid otur — sedan hon hade beställt sin bil, men innan den hade levererats, sade hennes chaufför upp sin anställning. Följden blev att Mrs Christie bestämde sig för att inte låta färdigställa bilen, utan chassiet pallades upp i ett garage och fick stanna där.

För två år sedan avled Mrs Christie, och dödsboet sålde Rolls Royce-chassiet till en amerikan. Denne lät transportera över det till sitt hem i Michigan och färdigställde där bilen med delar från en Rolls Royce-bil, byggd på 1920-talet, då Rolls Royce under en kortare period hade en fabrik i Förenta staterna.

Därefter fördes hela bilen tillbaka till Europa, närmare bestämt till Rolls Royce serviceverkstäder i London, där man gick igenom bilen grundligt. Sedan Rolls Royce egen personal kunnat konstatera att den 36 år gamla bilen var i perfekt skick, lät Rolls Royce-koncernen utfärda den sedvanliga treårsgarantin, som alltid åtföljer splittr nya Rolls Royce-bilar.

Heri Teve



Namnet Ludmilla Höedholt är värt att läggas på minnet. Hon är danska och hör till de mer lovande eleverna vid Roskilderings Racerskola. På bilden ovan undervisas hon av välkände föraren Julius Voit-Nielsen.

SPECIALINRETT SYSKRIN

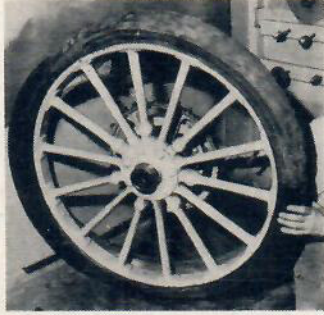
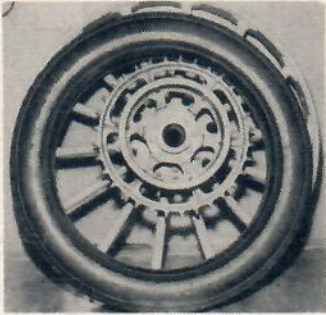
42 stycken Volvobilar — både PV och Amazon — levererades nyligen till Stattpolisens. Vagnarna är specialtrimmade och extra utrustade. Bilden t. v. visar bagageluckan på en av Amazonerna. Där finns komplett verktygsutrustning, säkringar, bogserlinor, spett, förbandslåda, utrustning för spårmarkering etc. Stattpolisens förfogar nu över mer än 300 bilar. Bilden t. v.

Ett tillbehör som sätter litet extra krydda på vattenskidandet är drakvingen som amerikanaren demonstrerar på bilden till höger.



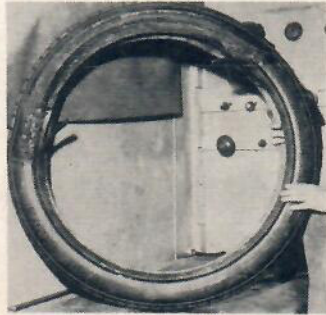
SKRÄDDARSYTT DÄCK

Av JAN KARLSSON Foto: Ingemar Hedlund



Förra århundradets bilar hade betydligt större hjul än dagens. Här är närmaste standarddimension.

Däcket kapades och en avskalad del av ett annat likadant däck lades in och fästes ytterst noggrant.



Slitbanan som skalats av tidigare lades åter på plats. Här återstår egentligen bara rena slutarbetet.

Och nu är däck leveransklart och monterat på sitt bakhjul. Resultatet skäms inte för sig, eller hur?

Hos Gjestvang & Co i Stockholm har man en bil som är en verklig raritet. Det är en Peugeot av så tidig årgång som 1897. Det märkligaste med denna gamla bil är att den fortfarande kan köras. Däcken var dock ganska begagnade men man tyckte att en sådan detalj borde kunna ordnas. Hos Gummi & Laddning var man av samma åsikt och det var med stort intresse man åtog sig pionjäruppdraget att skraddarsy nya galoscher åt Gjestvangs ögonsten. Hur det gick till framgår av bildserien; med utgång från ett stan-

darddäck av Dunlops tillverkning handgjordes däcken och resultatet var inte att klaga på. Jobbet kostade en del pengar eftersom det var första gången gummifirman försökte sig på den här saken. Nu är man emellertid bättre rustad både med erfarenheter och verktyg och alla spekulanter på »skraddarsytt» är välkomna och behöver inte riskera att ruinera sig.

Bilen kommer att synas på en del rallyn och tävlingar i landet i sommar. Eventuellt kommer den också att gå i England.



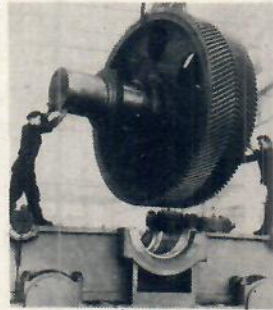
På det här sättet fick den gamla ärevärdiga bilen två nya fina bakdäck. Framhjulen var betydligt mindre; här passade standarddäcken direkt.



ÅT SKOGEN MED SVEDALA

AB Asbjörn Andersson har i samarbete med Statens Skogsforskningsinstitut konstruerat en fyrhjulsdreven skogstraktor av s. k. boggityp. Hjulen är upphängda i längsgående boggiarmar så att traktorkroppen ledas på en

tvåaxel mitt emellan framhjul och bakhjul. Genom sin speciella konstruktion erhåller traktorn en framkomlighet i svår terräng som är fullt i nivå med bandtraktorns samt mjukare gång, ökad hastighet och lägre timkostnad.



För ett kinesiskt bruk byggs detta jättekugghjul i Sovjet. Det väger omkring tio ton.

Två amerikanska grabbar har själva gjort en ubåt. Skrovet är byggt av vingtankar från reoplan. Maskineriet är elektriskt.



En vattentät Centurion stridsvagn är här på väg iland under en manöver vid Southsea, England. De olika vapengrenarna börjar blanda sig mer och mer i varandras uppgifter. Nästa steg är kanske en ubåt med larvfötter.

DÖD MANS GREPP

En anordning liknande den som automatiskt stoppar tågen om lokföraren av en eller annan anledning skulle bli satt ur spel har nu konstruerats för bilar. En kontakt är kopplad till tändningen och för att starta bilen måste en hel del tankekrävande operationer vidtagas. Detta anser man skall hindra berusade förare att få igång motorn. Kontakten kommer även att bryta tändningsströmmen om trycket på ratten ändras på så sätt som sker om föraren somnar.



Jackie Sweet som faktiskt gör skäl för efternamnet visar en modell av »död-mans-grepp»-anordningen.

13000 215



BILENS reparationsteknik

beskrives grundligt och instruktivt på över 1 000 sidor.

Tekno's

Förgasarmotorer för bilar

beskriver såväl allmänna reparationsmetoder som speciella reparationsanvisningar för nästan alla i marknaden förekommande bilmärken.

Sveriges största och mest omfattande »hjälpreda» och därför vad var och en behöver, som sysslar med bilreparationer.

För FACKMANNEN är handboken ovärderlig som uppslagsbok och hjälp i det dagliga arbetet. Det omfattande sakregist-

ret är en stor tillgång, som gör, att man lätt och enkelt finner de anvisningar och beskrivningar, man för tillfället behöver.

VET NI ALLT

Ni behöver veta om bilmotorer — förgasarmotorer?

Vad är avkoksningsmedel och hur används sådana?

Får man skava in precisionslager-skålar?

Vad menas med elektrisk induktion?

Hur arbetar accelerationspumpen i olika Solex-förgasare?

Hur varmköres en motor på bästa sätt?

Hur utföres avgasanalys?

Vartill användes en synkrograf?

Vad menas med oktantal?

Måste nya ventilstyrningar alltid brotschas efter inpressningen?

Hur mätes lagerspel med »Plastigage»?

Hur användes en glimlampa vid kontroll av tändningsinställningen?

Hur uppkommer cylindlerslitage?

Dessa frågor och 1 000 andra besvaras klart och tydligt i handboken FÖRGASARMOTORER FÖR BILAR.

Beställ boken i dag —

Ni behöver den kanske i morgon!

Till bokhandel eller
TEKNOGRAFISKA INSTITUTET - Stockholm 20 - Tel. växel 40 48 19.
Undertecknad beställer härmed *Förgasarmotorer för bilar* med äganderättsförbehåll.

Handboken önskas mot

Kr 58:— pr kontant vid leveransen

Kr 29:— vid mottagandet och kr 29:— pr 30 dagar

Kr 18:— vid mottagandet och kr 10:— pr mån. under 4 mån.
plus porto. Sätt X vid det önskade.

Namn:

Titel:

Adress: TV 16-58

(Beställningsedeln kan insändas i öppet kuvert för 15 öre.)

För den mera AMATÖRBETONADE MEKANIKERN finns bl. a. ett kapitel om »Felsökning» som ger goda råd om vad som kan ha förorsakat felet och vilken åtgärd, som bör vidtagas för att reparera det. I dessa bilmekanikerbristens tider bör det spara både tid och pengar att själv kunna klara av småfel på bilen, och märk väl, det krävs ingen särskild teknisk utbildning för att tillgodogöra sig bokens innehåll — allt är beskrivet enkelt och lättfattligt. Detta gör, att bilreparationerna kan bli en trevlig hobby utan irritationsmoment — för med denna bok tillhands kan Ni inte »köra fast».

Utdrag ur innehållet:

Grunddragen av förgasarmotorns konstruktion och arbetssätt. Olika motorkonstruktioner. Fyrtaktsmotorns arbetsprincip. Tvåtaktsmotorns arbetsprincip. Knackningsfenomenet. Oktantal. Cylinderanordningar. Cylinderkyllning. Ventilordningar. Övriga anordningar hörande till motorn.

Provkörning och undersökning. Vakuummeterprov. Kompressionsprov. Avgasanalys. Övriga provanordningar för felsökning.

Förberedande arbeten för motorrenovering och andra större reparationer. Urmontering av motorn ur bilen. Olika rengöringsmetoder. Isärtagning och märkning. Tvättning och besiktning av motorns olika delar.

Cylindrar och cylinderarbeten. Cylinderslitage och dess orsaker. Cylindermätning. Cylinderarbeten. Cylinderfoder.

Vevmekanismen. Kolvar, Kolvringar. Kolvtappar. Vevstakar. Vevaxeln med tillhörande detaljer.

Ventilmekanismen. Ventilmekanismens detaljer. Reparations- och justeringsarbeten av ventilmekanismen.

Övriga arbeten med cylindrerblock och cylinderlock. Motorfästen. Inlopps- och avgasrör. Ljuddämpare.

Bränslesystemet. Bränsletank med mätare. Bränslepumpar. Bränslefilter. Luftrenare. Förgasare: Carter, Ford-Holley, Opel, Rochester, Solex, Stromberg, S. U., Weber, Zenith. Automatiska Startpjällsregulatorer. Varvtalsregulatorer (hastighetsregulatorer).

Smörjsystemet. Allmänt om smörjning och smörjolja. Oljesumpen. Oljepumpen med sil och tryckreducerventil. Oljefilter. Tryckprovning av smörjsystemet och lagren. Vevhusventilation. Oljeförbrukning.

Kylsystemet. Allmänt om vätskekyllning och luftkyllning. Kylaren. Kylfläkten. Kylpumpen med tätninganordning. Termostater och kylarjalusier. Kylvätsketermometrar. Skötsel och rengöring av kylsystemet. Felsökning.

Elektriska systemet. Elektricitetslärans grunder. Tändsystemet. Provbänkar m. m. för det elektriska systemets apparater.

Monteringsanvisningar m. m. Hop-sättning och inmontering av motorn. Ekonomitrimning.

Felsökning. Fel och möjliga orsaker. Åtgärd.

Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för olika bilmodeller.

Handboken ger speciella beskrivningar och reparationsanvisningar på inte mindre än 52 olika bilmärken.

Tekno's

Förgasarmotorer för bilar

omfattar inte mindre än 1064 sidor med ca 500 instruktiva bilder och ca 100 sidor värdefulla tabeller. Handboken är tryckt på högklassigt träfritt glättat tryckpapper och är inbunden i prima konstläder i helband.