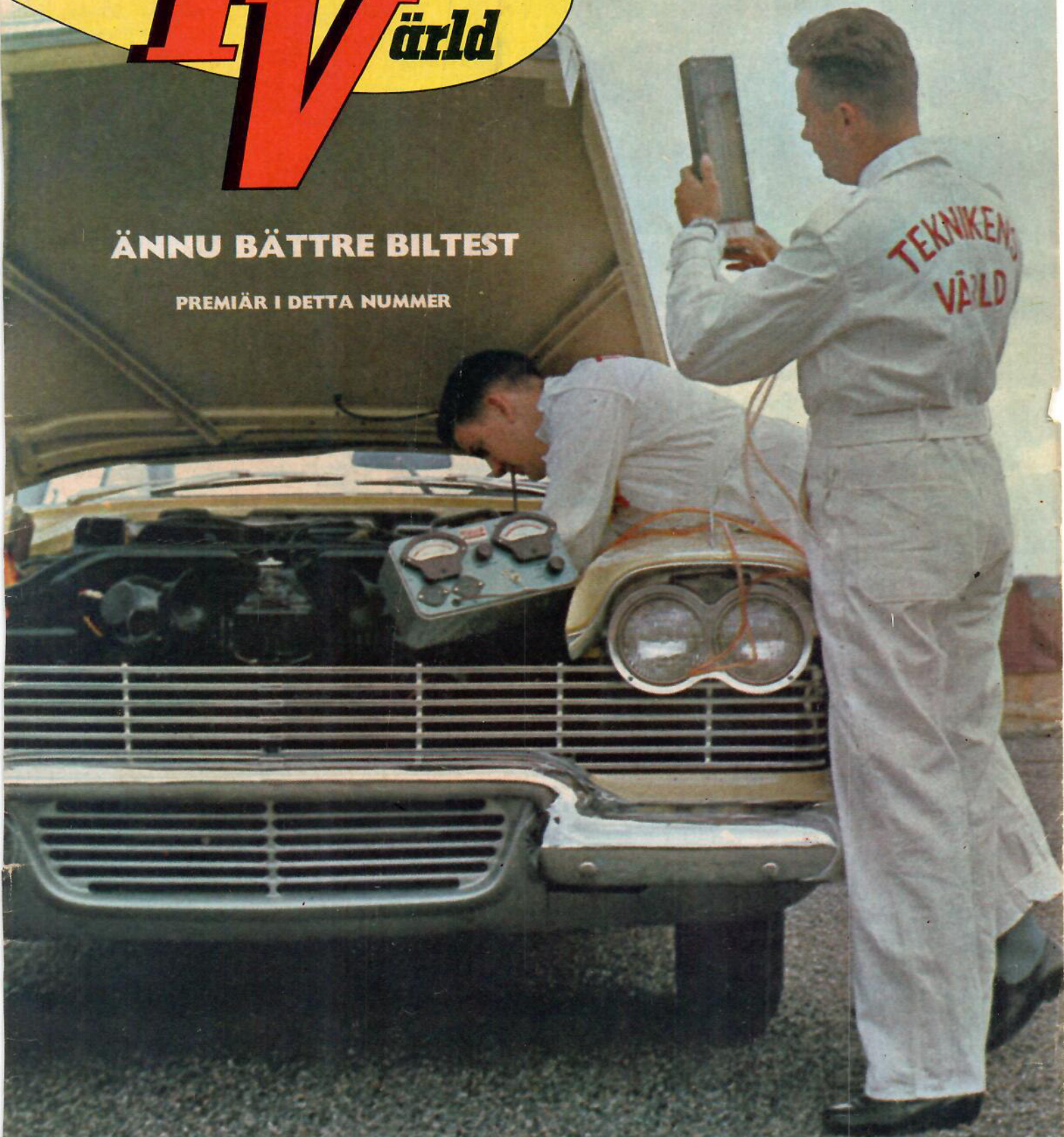


Teknikens TVärld

ÄNNU BÄTTRE BILTEST

PREMIÄR I DETTA NUMMER



MED *Flyg* • NR 21 • 1958 • 23/10-6/11 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

nov

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: Var kan man få tag på instruktionsbok till Terrot motor 125 cm³, 4-taktare. Terrot

Svar: Tillskriv generalagenten som är AB Belgimex, S:t Eriksgatan 103, Stockholm Va.

Fråga: Importeras Harley Davidson-motorcyklar fortfarande till Sverige? I så fall av vilken firma? Fotkoppling

Svar: Nej, de sista exemplaren importerades 1949, däribland ett exemplar med 1380-kubiks toppventilmotor och teleskopgaffel.

Fråga: Kan Teknikens Värld upplysa mig om var jag kan få tag i en instruktionsbok för Zündapp Bella R 203 på svenska? A. Berg

Svar: Vänd Er till AB Motor-kraft, Södra Vägen 8, Göteborg.

Fråga: 1) Finns det någon 2-cylindrig modell av Matchless 350 cm³? 2) Tillverkar Matchless några större 2-cylindriga motorcyklar? 3) Är dessa i så fall avsedda för tävlingsbruk? G. Tre

Svar: 1) Nej. 2) Ja, Matchless tillverkar 2-cylindriga 500- och 600-kubikare. 3) Endast modell G 45 är avsedd för tävlingsbruk.

Fråga: Hur stor skillnad i bränsleförbrukning blir det om man kör i samma hastighet t. ex. 80 km/t med dels en 175 cm³-motor och dels en 250 cm³-motor, båda 2-taktare? Vilken drar minst? Ekonomist

Svar: Förutsatt att luftmotstånd och rullningsmotstånd är lika och motorernas verkningsgrad densamma kan man räkna med att även bränsleförbrukningen blir densamma.

Fråga: Angående Victoria påhängsmotor. 1) Om mopeden går 45 km/t utan att man har gjort något åt den, men går att ställa in så, att den endast går 30 km/t, och man kör med denna inställning, kan mopeden då anses olaglig? 2) Är en moped som endast går 30 km/t, trots att den är på 1,5 hk, olaglig? 3) Kan man inte strypa den så att den blir laglig? C. Ahnberger

Svar: 1) Ja, så tillvida att lagen säger att mopeden endast med svårighet skall kunna ändras så att den går fortare än 30 km/t. 2) Ja, då effekten enligt lag inte får överstiga 0,8 hk. 3) Ja, genom att byta kolv, insugningsrör och utgående kedjedrevet. Dessutom erfordras en typbesiktningsskylt, som utfärdas av generalagenten, AB Motorservice, Stockholm.

Fråga: 1) Kan Teknikens Värld rekommendera några motorcykelglasögon som man kan se genom även i regnväder? Det brukar sätta sig fullt med regndroppar utanpå den vanliga typen. 2) Skulle också vilja veta om det finns glasögon som inte ökar bländningsrisken vid möte i mörkerkörning? All-weather

Svar: 1—2) Bland de bästa motorglasögon vi har provat kan nämnas Mark Eight, engelska flygvapnets modell, som säljes av Motorfirma Oskarsson, Göteborg.

Fråga: Tar motorcykel-växellådor, som inte är synkroniserade, någon skada av nedväxlingar utan mellangas i friläge? Min skoter NV Progress 80 växlas lätt ned på detta sätt utan skrapljud, men är detta lämpligt? Skoter-grön

Svar: Växellådan tar säkert inte någon skada av att växlas ned på detta sätt, men växellådsdrevens klor skonas om cykeln växlas ned med hjälp av »dubbeltrampning».

Fråga: 1) Jag skulle vara tack-sam för upplysningar om hur Sachs-motorn som är på 47 cm³ kan utveckla 1,6 hk då Ilo-motorn som är på 49 cm³ endast ger 0,8 hk? 2) Vilka trimningsåtgärder måste vidtagas för att man skall erhålla 1,5 hk ur Ilo-motorn? Ingen hästkrafts-gräns

Svar: 1) Siffran 1,6 hk för Sachs-motorn avser effekten på den tyska originalmotorn, medan 0,8 hk för Ilo-motorn avser effekten på den motor som importeras till Sverige. 2) Av princip besvaras inte frågor rörande trimning av mopedmotorer.

Fråga: 1) Vet Teknikens Värld om Zündapp har tillverkat treväxlade mopeder, och kan de i så fall väntas till Sverige inom den närmaste framtiden? 2) Utväxlingsförhållanden för Zündapp 423 S? 3) Huvudmunstycket? 4) Vilken oljeblandning och viskositet på växellådsolja bör användas vid inkörningen? 5) Hur stor oljemängd skall det vara i växellådan? Combinette

Svar: 1) Zündapp har inte tillverkat någon treväxlad moped, men väl en 50 cm³ lätt motorcykel, treväxlad med kickstart och fotväxel. Denna cykel kommer till Sverige i höst. 2) Tidigare modeller av modell 423 S hade en totalutväxling på ettans växel 27,52 och på tvåans växel 16,1 till 1. Motsvarande värden på senare mopeder är 29,6:1 och 17,4:1. Ändringen genomfördes under våren 1958. 3) Storlek 52. 4) Under inkörningen, ca 25 mil, användes 5 % oljeblandning, därefter 4 %. Oljetjocklek: SAE 40. I växellådan användes växellådsolja SAE 80. 5) 200 cm³.

Fråga: 1) Går det att montera HVA Guldpilens nya avgasläggnings med dubbla ljuddämpare på en HVA Silverpil? 2) Jag har hört, att denna skall öka topphastigheten med 5 km/t. Är detta sant? 3) Kan man öka topphastigheten genom att montera en kåpa av märket Ideal? 4) Finnes nya tändstiftet KLG Korundi att köpa i Sverige? 282

Svar: 1) Ja, det går bra. 2) Ja. 3) Ja, men hastighetsökningen torde bli obetydlig. 4) Ja, generalagenten är AB Fleron i Malmö, och priset är 4:— per styck.

FLYG

Fråga: Under de senaste åren har det skrivits en massa i tidningarna om robotar av olika typer. Efter vad jag har förstätt har dock endast en liten del av dessa nya och sensationella robottyper kommit i tjänst. Kan möjligen red. upplysa om vilka jaktrobotar — för att välja ett för vår del aktuellt område — som verkligen kommit ut på förbanden? Missilen

Svar: Om man först tar USA som otvivelaktigt kommit längst på robotområdet, så har där följande

typer av jaktrobotar kommit i tjänst: Hughes/Philco Falcon, Douglas/Sperry Sparrow, Philco/Martin Sidewinder samt Douglas MB-1 Genie — den sistnämnda försedd med atomladdning. I England har endast Fairey Fireflash kommit i tjänst, ehuru denna robot mera torde få anses som en övningsrobot. Under leverans är dock den avsevärt modernare men dyrbarare de Havilland Firestreak. I Frankrike har endast en jaktrobot kommit ut på förbanden, nämligen Nord 5103. Ytterligare en fransk jaktrobot Matra M.20 lär vara i produktion, men denna har sämre prestanda än Nord 5103. Vad ryssarna har inte känt, men att de har jaktrobotar ute på förband uppses med bestämdhet av expertisen.

Fråga: 1) Serietillverkades det amerikanska turbo-propellerdrivna fartygsbaserade bombplanet North American XA2J-1 Savage? 2) Är de amerikanska fartygsbaserade jaktplanen Grumman F9F-9 Tiger och F11F-1 Tiger identiska? Om ej, vad är skillnaden? 3) Hur stor dragkraft har den engelska reamotorn D. H. Gyron? 4) Vilken Avon-version används i Lanssen? Hur stor dragkraft har den? 5) Vad har hänt med det amerikanska reajakplanet Republic XF-103? 6) Vilka data och prestanda har det amerikanska reajakplanet Lockheed F-104A Starfighter, och vilken motor har det? Flygintresserad — 43

Svar: 1) Nej. 2) Ja. Beteckningen F9F-9 ändrades till F11F-1 då flygplantypen ifråga var en helt ny konstruktion utan nämnvärda släktdrag med föregångaren F9F-8. 3) 9.000 kp. 4) Det finns som bekant flera Lanssen-versioner, och av dessa har J 32B starkare motor än A 32A. Den sistnämnda typen har en Avon RA 7R med efterbrännkammare (RM-5 i Sverige) med drygt 3.000 kp utan och drygt 4.000 kp med ebk. 5) F-104 är försedd med en reamotor av typ General Electric J-79 med ca 5.000 kp dragkraft utan och 7.250 kp med ebk. Spännvidden är 6,7 m och längden 16,7 m. Den normala flygvikten ligger mellan 8 och 9 ton, dvs. detsamma som J 35 Draken. Toppfarten överstiger Mach 2. Beväpningen består av en rotande sexpipig 20-mm akan samt fyra Sidewinder jaktrobotar.

Fråga: På omslaget av Teknikens Värld nr 24/25 finns en bild av fem reajakplan som utför »skyrwriting». Är dessa plan verkligen av typen Grumman Cougar såsom anges på sidan 3?

Observer

Svar: Tyvärr har här begåtts ett beklagligt misstag. Flygplanen är ju inte som Grumman Cougar pilvingade utan rakvingade och om vi inte tar fel (igen) är det fråga om brittiska reajakplan av typen Hawker Sea Hawk.

Fråga: 1) Hur gammal måste man vara för att få lära sig flyga motorflygplan? 2) Hur mycket kostar en utbildning? 3) Var vänlig ange några platser där man kan få motorflygutbildning? Gullmar H-stedt, Gällivare

Svar: 1) Minimiåldern för motorflygutbildning till privatflygarecertifikat (A-certifikat) är 18 år (för ensamflygarebevis 17 år). Dessutom måste man genomgå allmän kroppsundersökning. 2) I Stockholm kostar en utbildning till A-certifikat drygt 2.000 kr.

Teknikens Värld

NR 21 • ARGANG 36

23 OKTOBER

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 förbjuds.

PRENUMERATIONS-
AVDELNINGEN:

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

PRENUMERATIONSPRIS

Helår kr 22:75
Halvår » 11:95

PRENUMERATION
kan verkställas:

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

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

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm.
Tel. 34 90 00.

Annonschef: Olle Lindkvist
Ingemar Engelbrektsson

Teknikens Världs
VARUMARKNAD och
Teknikens Världs
RADANNONSER:
Bengt Almqvist

Ahlén & Akerlunds Foto-gravyranstalt, Sthlm 1958.

nor. 3) Av utrymmesskal kan vi inte ange alla platser där man kan få genomgå motorflygutbildning. Vad Norrland beträffar finns en KSAK-ansluten flygskola i Östersund (Jämtlands Flygskola) och dessutom flygklubbar i Hammerdal, Sveg, Nordmaling, Skellefteå och Stensele.

INNEHÅLL

Högaktuellt:

Motornytt i sista stund	3
Oskyldigs skuld	15
Bilarna bättre i detalj	16
Broar på nytt sätt	22
Världspremiär för bilanalys	26

Motor:

Nytt nyttigt onyttigt	4
Fråga oss om bilar	12
Akta huv'et	25
Teknikens Världs bilanalys: Plymouth Savoy	27
Runt på högkant	36
Slår Spanien Italien	38

Teknik:

Fråga oss om teknik	2
Räddning i ett nötskal	31
Knäpp bara — kameran tänker själv	33
Teknisk revy	54

Flyg:

Flygnytt	10
Två mils höjd vid marken	35

Serier:

Samlersalongen Europeiska bilar: Triumph	34
Buzz Cooper	42
Flygsoldat 113 Bom	43

I NÄSTA NUMMER

USA-BILAR 1959

Teknikens Världs medarbetare Nils Tengberg har tagit klivet över pölen för att titta närmare på de nyheter USA skall presentera inför nästa år. Det är ett reportage laddat med nyheter av högst sensationellt slag. Bilarna har blivit vassare — men inte bara på ytan. Missa inte nr 22 av Teknikens Värld som utkommer den 6 nov.!

OMSLAGSBILDEN

Nu kör vi igång med Teknikens Världs nya bilanalys. En testform som är helt unik i sin uppläggning. En färgsprakande, faktaladdad och avslöjande analys som ärligt talar om vad olika bilar går för. På bilden håller ingenjörerna Olle Lindahl och Rolf Eriksson på med de sista proven på premiärtesten. Se vidare på sidan 27.

Foto: Göran André.



motornytt i sista stund

HUMBER SUPER SNIPE med sexan under huven väntas bli en stor framgång i USA. Det stora landet i väster har faktiskt bett om att den skall säljas där.

BORT MED SPJUTEN är inte bara parollen i Sverige. Holland förbjuder fr. o. m. nyåret alla vassa, utstickande och onödiga detaljer på bilarna. Här tittar man inte bara på kylarprydnaderna. Mösskärmar på strålkastarna råkar också i blickpunkten. En del amerikanska vagnar råkar i farozonen hur avrundade de annars är.



STANDARD VANGUARD har fräschats upp betydligt av Vignale, den italienska karosserifirman. Som syns på bilden är ändringarna mycket små. Det gäller endast uppiffning av grillen och modifiering av vindrutan.



ARMSTRONG SIDDLEY SAPHIRE bjuder verklig lyx inför 1959. Borg Warner helautomatisk låda, Girling skivbromsar fram och servostyrning är detaljer som återfinns på standardutrustningslistan. Motorn är en sexa på 3990 cm³ och 165 hk vid 4250 v/min. Utseendet liksom priset skäms inte för sig.

AMAZON FINNS INTE LÄNGRE. En tysk fabrik som inte längre tillverkar några bilar säger sig ha copyright på namnet varför man, för att hindra internationella förvecklingar, döpt om Amazonen, 85-hästaren heter numera Volvo 122 S. Öknamnet Ornässtugan kvarstår.

VOLGATAXI är något som vi inom en snar framtid får se här i landet. I Norge har man sedan länge använt den ryska bilen som sådan och där det är dåliga vägar är det få som slår den i framkomlighet.

Turbo

om Ni gör tekniska ritningar, kalkeringar, reproduktioner, teckningar etc.

rapido graph

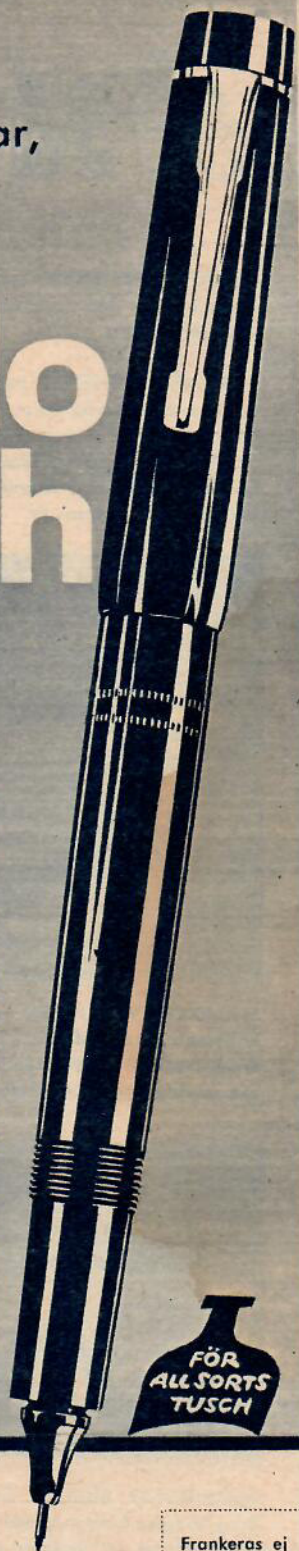
reservoarpennan för tusch

Det finns en perfekt reservoarpenna för tusch — Rapidograph från den världsberömda Tintenkuli-fabriken.

Tack vare den slipper Ni den besvärliga rengöringen, fyllningen och inställningen av dragstiftet. Fyll bara pennan på vanligt sätt, så är den omedelbart klar för användning. Rapidograph ger perfekt cirkel- och linjedragning, oklanderliga reproduktioner och kalkeringar.

Rekvirera i dag! Den kostar kr. 21:— . Full returrätt inom 8 dagar.

Fem spetsbredder. Nr. 00 = nålfin, nr. 0 = extra fin, nr. 1 = fin, nr. 2 = medium, nr. 3 = bred.



Härmed beställs för omgående leverans med full returrätt inom 8 dagar

- ex. Rapidograph Nr. 00
- ex. Rapidograph Nr. 0
- ex. Rapidograph Nr. 1
- ex. Rapidograph Nr. 2
- ex. Rapidograph Nr. 3

Frankeras ej
AB Chr. Olsen
betalar
portot

Till
AB CHR. OLSEN
Kungsgatan 60,
STOCKHOLM

Lösen

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 1129
Stockholm 1

Postadress

Adress

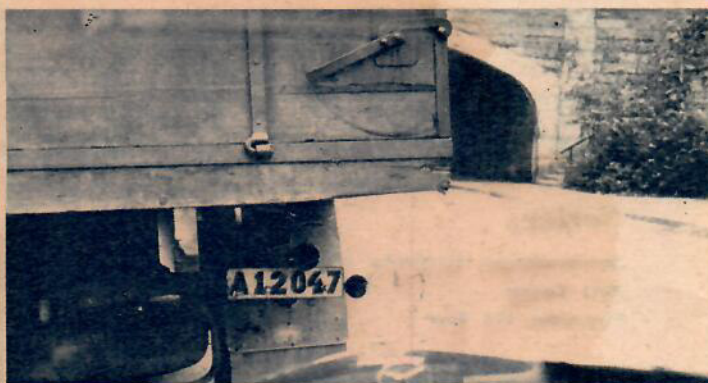
Namn

TV 21-58

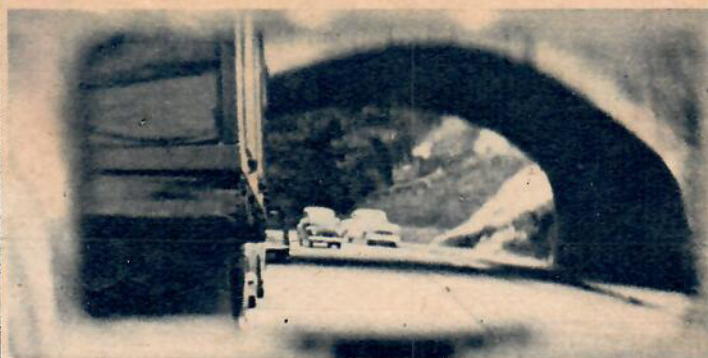
NYTT NYTTIGT ONYTTIGT

Att döma av de strålande affärer som tillbehörsfirmor i bilbranschen gör fattas det tydligen en hel del på bilarna när de lämnar fabriken. Vi gjorde ett rundsvep på tillbehörsmarknaden och fann en skön blandning av nyttiga grejor och rena leksaker.

Foto: Sven Ivar



Känns utsikten på bilden ovan igen. Lastbilsflaket skymmer och förhindrar alla försök till omkörning. En spegel placerad längst till höger innanför vindrutan ger fri sikt (nedan). Barnacle heter omkörningsspeglarna i fråga. Den är konvex och har bländfritt glas på ena sidan. Pris 19:50.



Immiga och ogenomskinliga bakrutor gör bilkörning till ett onödigt vägspel. Immorta heter en ny sorts dubbelruta av självhäftande typ.

(Forts. på sid. 6)

Nu är vi inne i vinterhalvåret — men . . .

alla årstider möts i Er motor — varje dag

Vid varje körning passerar Er motor hela temperaturskalan från kallt till varmt — Ni får minst tre olika klimat i motorn. För att få perfekt smörjning hela tiden måste Ni ha en olja som anpassar sin viskositet efter dessa motortemperaturer — Shell X-100 Multigrade!



Vinterklimat

Den stackars flickan som fryser här symboliserar Er motor när Ni startar den. Motorn är kall — och *hur* kall bestäms av yttertemperaturen. För rätt smörjning vid starten behöver Er motor tunnflytande olja.

Höst- och vårklimat

Flickan i regnet får stå som symbol för Er motor när den inte längre är kall men heller inte riktigt varm. Risk för korrosion och slambildning — motorn behöver en olja som effektivt motverkar detta!

Sommarklimat

Sommarflickan representerar Er motor när den nått arbetstemperatur — 80-90° C. Vid denna temperatur fordras för fullgod smörjning att oljan inte blivit för tunn utan i görligaste mån bibehåller sin tjocklek.

SHELL X-100 MULTIGRADE

- Håller motorn ren från beläggningar
- Skyddar mot korrosion
- Förhindrar oxidation
- Ger positivt skydd mot mekaniskt slitage



Bilar går bättre

på Shell

**Lätt match
klara putsen**



— jag har ju

KÅBETÄCK

Inte tillhör jag precis de hädiga men med KÅBETÄCK blir det ett rent nöje att reparera! KÅBETÄCK är ett härligt material... smidigare än puts och spackel, lätt att handskas med.

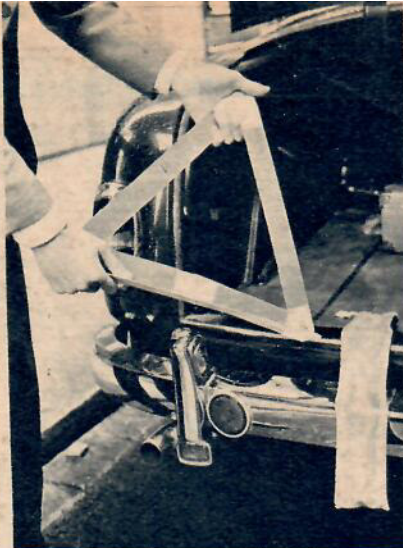
Pröva KÅBETÄCK Ni också — och Ni blir en glad reparatör!

I färghandeln får Ni KÅBETÄCK färdig till användning — alltid i samma kvalitet. Börja i dag: ta hem en plastpåse om 1 eller 5 kg.



**- till reparationer
och hobbyarbeten**

KLINT, BERNHARDT & CO AB
Stockholm 3



En sak som borde finnas i alla bilar som överhuvudtaget kör landsväg på natten är NTF:s reflextriangel. Den kostar 15 kr och tar absolut ingen plats

Nytt nyttigt...

(Forts. fr. sid. 4)



M 200 heter en kulspeppenna som kan användas i mörker eftersom den är försedd med egen belysning. Kanske något för bilisten att ha i handskfacket.

JÄTTESUCCÉ



för
den lilla **SPORTMÖSSAN**
— NU i elegant
fransk cordsammet

Var ledigt välklädd vid ratt och vid sport! ROCKY från Sommens — den lilla sportmössan har gjort jättesuccé. Det är den rätta mössan för Er som vill vara "up-to-date". Med sin avsevärt mindre kulle gör ROCKY ett modernt och klädsamt intryck och är dessutom ytterst trivsamt. ROCKY finns nu utförd i den eleganta och oömma franska cordsammeten. Prova och se hur väl ROCKY passar just Er — fråga efter

ROCKY

från
Sommens

SOMMENS MÖSSFABRIK AB • SOMMENS



Dragfria ventilationsgaller att placeras överst i sidorutorna lanseras nu i Sverige. Pris per par 39 kr. Gallren monteras av och på mycket snabbt. På bilderna ovan och nedan installationen i Borgward Isabella.



(Forts. på nästa sida)

Sigurd Isacson
presenterar

FLYGVAPNETS JAKTPLAN

för linkontroll-
flygning



SPITFIRE

för 0,5–1,5 cc motorer
Spännvidd 44 cm
BYGGSATS 8: 75

MUSTANG

för 1–2,5 cc motorer
Spännvidd 57 cm
BYGGSATS 12: 75

SPITFIRE och MUSTANG har:

- ★ Färdigformad kropp
- ★ Färdigformad vinge
- ★ Färdigt landställ med
- ★ Gummihjul
- ★ Flygvapnets dekals
- ★ Komplet byggsats med
- ★ Palett-färger och pensel



SIGURD ISACSON AB
LIDINGÖ 5

DE FINNS I ER AFFÄR
Katalog mot 40 öre i frimärken.

Låt en BRAUN-ägare berätta om sin el-hyvel!

Braun Combi är inte den dyraste el-hyveln och inte heller den billigaste. Om den är den bästa, ja, det kan Ni få en uppfattning om genom att höra med en Braun-ägare; helst någon som har erfarenhet även av andra märken. Ge honom den här frågan: Kan Du raka Dig bättre med en annan el-hyvel eller en vanlig rakhyvel?

Jämför själv Braun Combi med alla andra el-hyvelar!

Ni kan också göra så här, om Ni vill veta mer om Braun Combis förnämliga kvalitet och prestanda. Provraka Er med både Braun Combi och en annan el-hyvel (vilket fabrikat som helst). Köp den hyvel som givit Er den effektivaste och mest skonsamma rakningen!

Och se så många finesser Braun Combi har:



Brauns patenterade skärblad, effektivt som ett nytt rakblad.

Trimsax, en frisørsax i miniatyr, för nack-, halshår o. mustasch.

Rundat saxhuvud, kommer lätt åt även svårakade ställen.

En enda rörlig del i motorn. Inga kol, ingen smörjning.

Ni får tre års garanti

bara en rörlig del i motorn. Lätt omställbar till olika spänningar.

Köp aldrig en el-hyvel utan att ha provrakat Er med nya BRAUN Combi!



I elegant plastetui, riktpris 80:-
Finns också i lyxutfört presentetui

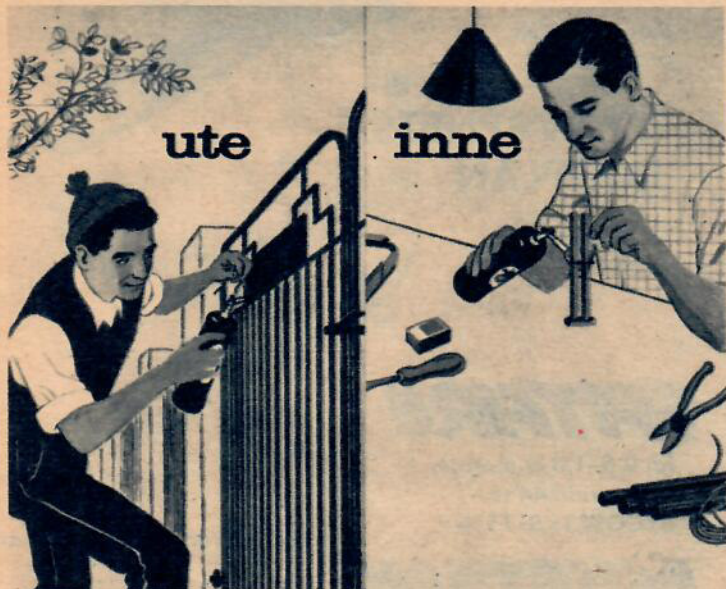
BRAUN

combi

Primus Gasol

Nytt nyttigt...

(Forts. fr. sid. 7)



löder allt - överallt



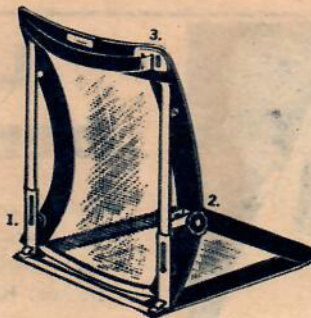
I hem och hobbyrum är Primus gasol-lödbrännare den smidiga och effektiva lödbrännaren för alla lödningsarbeten. Ni kan använda Primus gasol-lödbrännare både inom- och utomhus och är aldrig beroende av gasslangar eller elledning. Lätt utbytbara tillbehör för olika arbetsuppgifter: spets-, flam- och

plattbrännare samt slanghandtag med krok. Primus lödmedelsats innehåller tenn, silver, aluminiumlod, flussmedel, lödpasta samt praktisk handledning. Se Primus Gasol-lödbrännare hos Er järn- eller sporthandel samt varuhus.

AB BAHCO, Stockholm



En praktisk nyhet för i år är den specialgjorda filten för separata framstolar. Pris 14 kr (ovan).



Något för er som får ont i ryggen på långturer? Den amerikanska sit-sen kan ställas in helt individuellt.

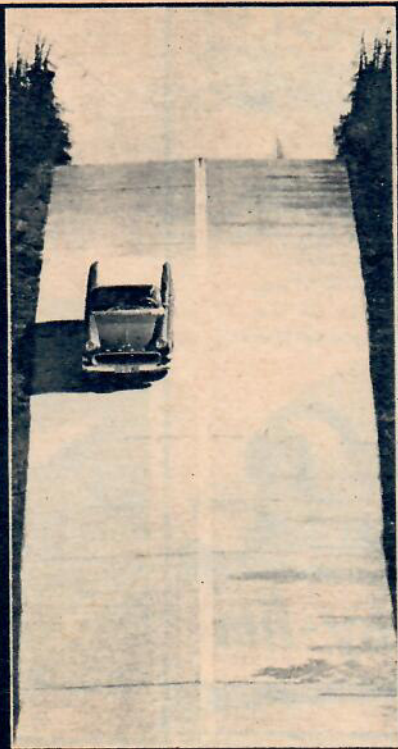


Även om campingsäsongen är slut kan vi inte låta bli att visa den här rullande kokvrån från Frankrike. Insatsen specialgjord för Citroën 2 CV.

(Forts. på sid. 11)



Kaross, fjädrar och stabiliteten överhuvudtaget utsätts för oerhörda påfrestningar på skakbanan...



Backtagningsförmåga och motorstyrka testas — sinnrika instrument talar om resultatet.



Styrinrättning och hjulbalansering — i provbanans grusgrop testas dessa viktiga säkerhetsfaktorer...

OPEL REKORD

stabilitet, säkerhet, hållbarhet!

Förutom utmärkt acceleration, lättkördhet, helsynkroniserad växellåda, panoramasikt och förstklassig utrustning har Opel Rekord helsvetsad, självbärande stålkaross, slitstark framvagn med kullsupphängning och väl avvägd understyrning.

På Opel-fabrikens ultramoderna provbana i Rüsselsheim utsätts Opel-vagnarna med tysk grundlighet för oerhört hårda prov. Först sedan konstruktionen visat sig vara absolut tillförlitlig sätts bilen i produktion. Dessa testningar borgar för att Opel Rekord 58 är stark, stabil, säker och hållbar.

OPEL REKORD - bilen med KVALITET alltigenom!



General Motors moderniserar bilismen

Ingen annan bil ger köparen så många fördelar — bl. a.

Tystgående, inkörningsfri motor

52 hk kortslagig 4-cyl. motor, inkörd på fabriken, gör att Ni slipper inkörningsproblemen. Översta kannringarna förkromade. Motorn är upphängd i gummikuddar och väl isolerade från motorrummet. Bränsleförbrukning vid normal körning ca 0,8 l/mil. Acceleration: 0—80 km/tim. på 15 sek. 2:ans växel medger en toppfart av 90 km/tim. Toppfarten på 3:ans växel är drygt 125 km/tim.

Helsynkroniserad växellåda

Ni behöver inte dubbeltrampa för att få i 1:an. Opel Rekord har även 1:an synkroniserad för lätt och säker körning. Rattväxeln gör växlingen i Opel Rekord smidig och elegant. Frånvaron av växelspak i golvet ger bättre utrymme och åkkomfort för dem som färdas i framsätet.

Panoramasikt

Opel Rekord har panoramaruta såväl fram som bak. 92 % runtomsikt. Taklinjen vid bakre sidorutorna ger perfekt sikt även för passagerarna i baksätet.

Rymlighet

Opel Rekord är godkänd för 5 vuxna personer. Gott benutrymme och tillräcklig takhöjd även för långa personer. Rekordstort, rent bagageutrymme. Reservhjulet helt infällt i ena bakflygeln.



VÄRLDENS SNABBASTE BÅT

ÄR DONALD CAMPBELLS
BLUE BIRD II.
1955 SATTE CAMPBELL
VÄRLDSREKORD MED 348,02 km/h
1956 NÅDDE HAN 362,62 km/h
OCH 1957 NOTERADE
CAMPBELL 384 km/h
(DONALD CAMPBELL ÄR SON
TILL SIR MALCOLM CAMPBELL)



SNABBASTE

LIMMET



Hobby-lim

SNABB LIMMAR

PAPPER, TRÄ, LÄDER, PORSLIN, METALL - ALLT...

Senaste NYTT i modernt modellflyg

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



SVEN E. TRUEDSSON
Modellflygindustri, Malmö.

Katalogen kostar kr 1:25
i frimärken.

Var god sänd mig: ... st. katalog nr 12.
1: 25 i frim. bifogas.

Namn:

Adress:

Postadress: TV 21-58

UNIVERSALINSTRUMENT



— oumbärligt för varje
radioamatör

Mätområden:

Likspänning: 10, 50, 250,
500 och 1000 volt.

Växelspänning: 10, 50,
250, 500 och 1000 volt.

Likström: 500 uA,
25 mA, 500 mA.

Motstånd: R×10,
R×1000

Känslighet: 2000 Ω/volt
Dimensioner: 130×90×40 mm

Pris komplett med festspladdar

kr. 48:— netto

Linnégatan 18 HÖRAPPARATBOLAGET Postbox 5113
Tel. 63 18 90 Stockholm 5



Av MACH 2,5



MÄLROBOT GER SPÖKBILDER

Amerikanska arméns nya målrobot, Lockheed Kingfisher, som används för att utprova effektiviteten hos USA:s försvarsrobotar har en unik elektronisk utrustning som dels skapar realistiska bilder av anfallande flygplan, dels ger upplysningar om resultatet av beskjutningen. Mälradaranordningen

hos Kingfisher producerar elektroniska »spökbilder» av flera olika flygplantyper och robotar och en riktningfelindikator registrerar teoretiska träffar, »närpå-träffar» och anfallsbanevinklar hos jaktrobotarna. Kingfisher väger över 3.400 kg, har en längd av 11 meter och en spännvidd av drygt 3 meter.



Den engelska raketerna Black Knight har skjutits upp till en höjd av 650 km. Raketen, som är 11 m lång och har en diameter av 92 cm, lär kunna användas som satellitbärare.

North Americans robot, den över 20 m långa Navaho, har provskjutits. Navaho har nämnts som bärare av raketflygplanet X-15. Se föregående nr av Teknikens Värld.

NYTT PLAN FÖR US NAVY

K-16B har den amerikanska helikopterfabriken Kaman kallat den här märkliga flygapparaten, som är under utveckling för USA-flottans räkning. Kaman K-16B karakteriseras som en kombination av VTOL- och STOL-flygplan. Stora flaps på vingarna ger planet extremt korta start- och landningssträckor och medger mycket låg flyghastighet. »Propeller-rotorerna» är försedda med små ställbara flaps med vars hjälp föraren har full kontroll över flygplanet vid mycket låga hastigheter då de konventionella roderorganen är ineffektiva. Vid hastigheter över 80 km/t träder »flaps-kontrollen» automatiskt ur funktion och planet manövreras med normala roder.





POLISEN SÖKER

med Artex taksökare
 Polis, taxi, tävlingsförare, handelsresande m. fl. vill ha Artex taksökare. Fri sikt runt bilen — lätt åtkomlig. För 6, 12 eller 24 volt.
 Med 107 mm glas. Kr 95:—
 „ 140 „ „ „ 105:—



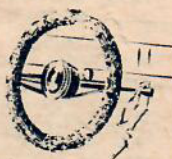
Brazil

Vintersits i universalförande i grått, vitt eller brunt färskinn. Inga bandjärn irriterar ryggen.

Per stol fr. kr 35:—, Helt säte fr. kr 78:—.

Rattmuff

i panofix i läckra pastellfärger. Från kr 8:—.



Artex Top-Garage

Idealiskt fickgarage — skyddar bilens fönster mot frost och is. Lätt monterbart. Från kr 46:—.

Silversnabb bilklädsel

Välj mellan tyg i 30 färgkombinationer. Enkel montering. För fram- och baksäten från kr 145:—.



Vintersnabb bilklädsel

för varmare vinterbil. Sys för varje bilmärke. I grått, vitt och brunt, färskinn.

I filt i olika färger.
 I färskinn per stol från kr 65:—.
 I filt „ „ „ „ 39:—.

Artex kylarskydd

för jämn 80° motorvärme. Tillverkat av köldhårdt konstläder i svart, blått, rött, grönt, silver. Från kr 20:35.



Samtliga Artex-artiklar hos Er bilhandlare, bilverkstad eller bitillbehörsaffär.

JOHN G. TORGNER ^A/₂

Huvudkontor och fabriker
 Linköping
 Tel. 298 50



Uställning:
 Sveavägen 122
 Stockholm
 Tel. 34 02 75

TEKNIKENS VÄRLD 21/58

Nytt nyttigt...
 (Forts. fr. sid. 8)

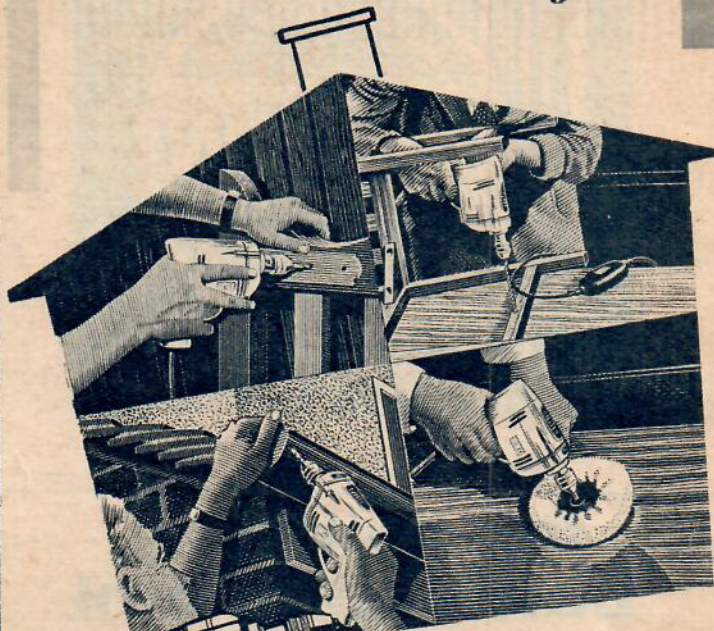


Osram Acculux är en kul och praktisk ficklampa för bilisten. Den laddar sig själv i väggkontakten (endast växelström) och brinner en timme. Pris 24:75. Ovan och nedan.



Enterprise i Stockholm säljer nycklar med olika bilmärken på. 8: 50 kostar varje nyckel inklusive slipning. Finns för de flesta amerikanska och europeiska bilmärken.

För Nytt och Nöje!



För närmare upplysningar, begär broschyren "För lönande tidsfördriv" hos Er järn- eller maskinaffär eller direkt från någon av nedanstående grossister.



de 1000
 möjligheternas
 maskin

Wolf-Cub-utrustningen täcker ett större användningsområde än någon annan utrustning av denna typ — och ständigt kommer det nyheter.

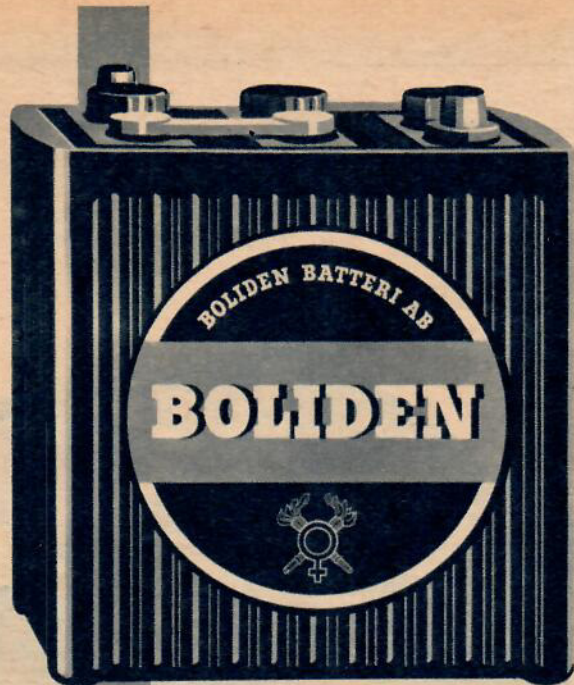
Borrning, polering, putsning, slipning, sågning, fräsning, träsvavning, kontursågning, hyvling, bilpolering, häckklippning kan man t. ex. med lätthet utföra. För finmekaniska arbeten på svåråtkomliga ställen finns en böjlig axel.

Wolf Cub

hobbyutrustning

Försäljes genom järn- och maskinaffärer

LINDAHL & NERMARK AB, ALINGSÅS
 AB ENTERPRISE, STOCKHOLM, GÖTEBORG, MALMÖ
 AB V. LÖWENER, STOCKHOLM



**- för bättre
batteriekonomi**

FRÅGA OSS OM

INGEN HK-TJUV

Fråga: 1) Utövar en synkroniserad växellåda under körning mera friktion än en osynkroniserad, då växeln redan är ilagd, eller är det endast under själva växlingen som den synkroniserade utövar större friktion? 2) Har hört att VW höjde sin motoreffekt just på grund av att synkroniserad växellåda infördes?

A. Näsman

Svar: 1) Genom att växellådan synkroniserats har det tillkommit en del detaljer i densamma. Dessa detaljer sitter ju nästan uteslutande på axlar som är i rotation under körning. Vid växlingar och hastighetsändringar åtgår därvid en del energi för att även dessa »extradetaljer» skall accelereras upp i hastighet. Ävenså åtgår det en viss energi för att dessa »extradetaljer» skall »plaska omkring» i växellådsoljan vid körning med konstant fart. Vid själva växlingen omvandlas en del energi till friktionsvärme, genom att synkroniseringsringarna bromsas mot varandra om kugghjulens hastigheter svarar allt för dåligt mot varandra. Dessa förluster, som uppstår i växellådan på grund av dess synkronisering, är dock så obetydliga att de sakna all praktisk betydelse. 2) Att motoreffekten höjdes med fem hästkrafter samtidigt som den synkroniserade växellådan introducerades, hänger

inte samman med någon ökad effektförlust i växellådan, då de förluster som uppstår i samband med synkroniseringen är så små att de inte på något sätt inverkar menligt på bilens prestanda.

MINDRE SMÖRJA

Fråga: Kan Saab 93 1957 års modell, liksom modell 93 B med fördel köras på 3 %-ig blandning? Skall i så fall ett visst antal mil vara körda? Ej

Svar: Att Saab 93 kan köras på magrare oljeblandning än sina föregångare, beror på att vissa toleranser och spel har ändrats i motorn. Dock förekommer det rätt ofta att ägare till tidigare Saab 93-or kör sina vagnar på den 3 %-iga blandningen och detta utan att man kunnat påvisa att motorn tagit någon som helst skada av det. Från fabrikantens sida finns emellertid inte några rekommendationer om att köra på den magra blandningen och därmed har man heller inte några fullständiga garantier för att det inte skall kunna ha någon ogynnsam inverkan på motorn. Skall man på eget bevåg börja köra på den magrare blandningen, så bör detta naturligtvis inte ske förrän motorn är ordentligt inkörd. Att ge några generella regler för hur långt den bör gå innan man stryker ner oljetillförseln, vågar vi dock inte ge oss in på.

Garageproblem?

Vad vill Ni kosta på Er för att skydda bilen och Er själv under vintern?

69 kronor?

Installera då en Frico elektrisk motorvärmare, som ökar motorns livslängd och gör motorn lättstartad. Påskyndar även uppvärmningen av kupén. Frico finns för alla bilmärken, även Volkswagen.
Riktpris: 69 kr (för VW 59 kr)

234 kronor?

För denna summa kan Ni få både Frico motorvärmare och Frico kupévärmare. Då är både motor och kupé varma varje morgon. Frico kupévärmare har fläkt — värmen fördelas över hela kupén.
Riktpris för Frico kupévärmare: 165 kr.

1000 kronor?

Vill Ni kosta på Er ca 1000 kr så kan Ni få motorvärmare, kupévärmare och skyddstak — ett skydd likvärdigt med varmgaraget, men mycket billigare.

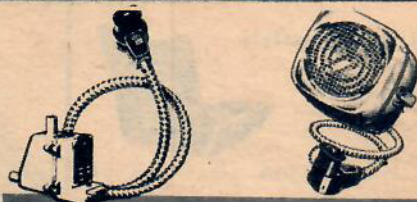
Börja med Frico motorvärmare, utöka sedan Ert skydd enligt system Frico.



Även om Ni i år endast planerar att köpa motorvärmare gör Ni klokt i att välja Frico. Ni får då Sveriges mest sålda motorvärmare, testad av tusentals bilägare och med ett års skriftlig garanti. Och dessutom kan Ni sedan komplettera Ert garageskydd enligt system Frico.

Rekvirera GRATIS broschyren "Hur garagerar man bilen bäst och billigast" från Frico, avd. 3, Box 14039, Göteborg 14.

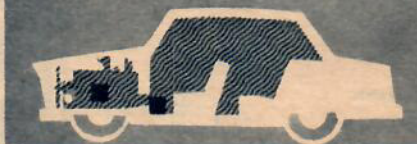
Sveriges mest sålda motorvärmare — ett system för lägre garagekostnader



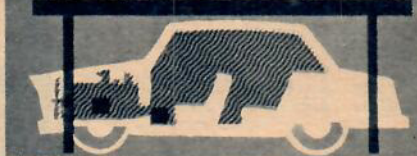
Frico motorvärmare



Frico motorvärmare + Frico kupévärmare



Motorvärmare + kupévärmare + skyddstak



Använd Frico startklocka så sparar Ni ca 2/3 av strömkostnaden.

Riktpris: 79 kr.

Generalagent: AB ENTERPRISE, Stockholm, Göteborg, Malmö

BILAR

VAD MENAS!

Fråga: 1) Vad menas med termisk verkningsgrad? 2) Vad är en tachometer? eta

Svar: 1) De i en förbränningsmotor under drift uppstående energiförlusterna brukar indelas i termiska och mekaniska förluster med motsvarande verkningsgrader. Energiförluster som inte äro att hänföra till rent mekaniska, såsom friktion, luftmotstånd m. m., motsvara sålunda den termiska verkningsgraden. Den termiska verkningsgraden brukar även anses motsvara den indikerande verkningsgraden, varvid det emellertid ingår en del mekaniska förluster förosakade genom motorns pumparbete. Termiska verkningsgraden hos en förgasarmotor av modern typ ligger vid 30—35 % vid full belastning. Ofta är den emellertid lägre, men kan i enstaka fall även vara betydligt högre. 2) En tachometer, även kallad takometer, är helt enkelt en varvtalsmätare (varvräknare).

VAD HÄNDE MED SAABI!

Fråga: När kom den första Saab-modellen ut i marknaden, och vilka större förändringar har märket sedan genomgått, och när infördes dessa förändringar fram till dags dato räknat?

92 B-ägare

Svar: Den första Saab 92-an levererades vid årsskiftet 49—/50 och efterträddes först 1955 av Saab 92 B, på vilken den största förändringen bestod i att bagagerummet gjorts åtkomligt utifrån genom bagagerumsluckan. 1955 kom Saab 93 med de verkligt stora förändringarna i form av en ny treylindrig starkare motor, ny spiralfjädring och ändrad inredning. Till det yttre var det dock i stort sett bara en ny front och några nya karosserifärger att välja på, i övrigt var karossen den samma. På hösten 1957 kom Saab 93 B ut i marknaden med smärre ändringar, såsom välvd vindruta, självblandande bränsletank m. m.

SPIKANDE DEKA IGEN

Såsom prenumerant på Eder tidning och därmed läsare av »Fråga oss om bilar», har jag reagerat mot det bemötande och det svar som insändaren till »Spikande Dekas» har fått av dels försäljaren, dels av Teknikens Värld. Jag tillåter mig att nämna ett exakt liknande fall, där ägaren hade samma problem och som till sist genom Philipson, Stockholm, fått detta uppkälat. Det utmynnade i att det från Tyskland uppskickades två ingenjörer (specialister) som efter att ha bytt ut kylarsystemet ändock hade samma problem kvar (alla andra orsaker beaktade). Detta hände året 1955—1956 och ägaren är från Tranås. Det enda som återstod för Philipsons var att sätta in en ny motor och efter att detta skett, var detta bekymmer ur världen.

Jag reagerade mot denna insändare därför att jag hoppas denne bilägare inte nöjer sig med »de tröstens ord» som han fick av försäljaren, går bilen ännu icke bättre så tycker jag att han har full rätt att få denna olägenhet ordnad på ett eller annat sätt, eftersom bilen tydligen var ganska ny när detta började ge sig till känna.

Närmare uppgifter om fallet i Tranås kan erhållas efter anmodan.

Högaktningsfullt
Niils Sördal
Ingenjör

Högatan 4 B, Linköping.

samt att man numera som extra-utrustning även kan få saxomat-koppling. Saab Granturismo 750, som i huvudsak är avsedd för export på Amerika, kom ut i början på 1958 och tillverkas parallellt med Saab 93 B. Saab GT 750 är mera sportbilsbetonad än 93-an och skiljer sig från densamma i huvudsak genom starkare motor (45 hk), kraftigare bromstrummor fram, avgassystem i specialutförande, ändrad differentialväxel, rikhaltigare instrumentering och mera påkostad inredning.

PAPPSLÖJD I MOTORN

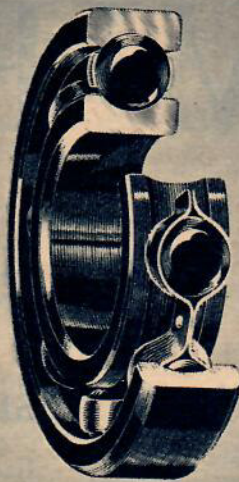
Fråga: Är det tillrädligt att »justera» vevstakslagringen mot vevaxeln på en Morris Minor 53:a, genom att lägga tunt papper mellan lagerskälarna och vevstakarna, eller är det några olägenheter förknippade med ett sådant förfarande? Om vevaxeln skulle behöva slipas om finns det då lagerskålar med underdimensioner som passar? Made it myself

Svar: Att »renovera» vevstakslagren genom att sätta an dessa medelst pappersremсор är absolut förkastligt. Bl. a. blir lagergångarna orunda därav, och pappersmellanläggningen kommer att tjänstgöra som ett värmeisolerande skikt som hindrar friktionsvärmen att ledas bort från lagerskålen med åtföljande ökade risker för överhettning av lagret. Orundheten hos lagerskålarna kan sedan i sin tur leda till att lagermetallen, som på dessa precisionslagerskålar stundom har endast några hundradels millimeters tjocklek, slits bort fläckvis, så att vevaxeln efter en tid kommer i kontakt med stålet i lagerskålarna, vilket i sämsta fall kan resultera i skärning med åtföljande förstörd vevaxel. Det enda rätta är alltså att byta ut eventuellt slitna vevstakslager, och om vevaxeln skulle vara sliten så att den behöver slipas om, finns det flera underdimensioner att falla tillbaka på.

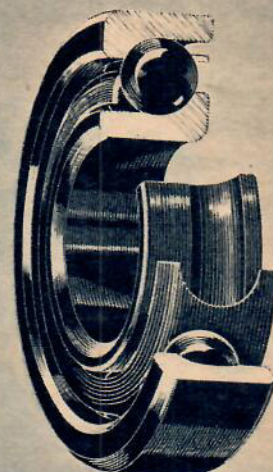
SKF

för varje ställe det rätta lagret

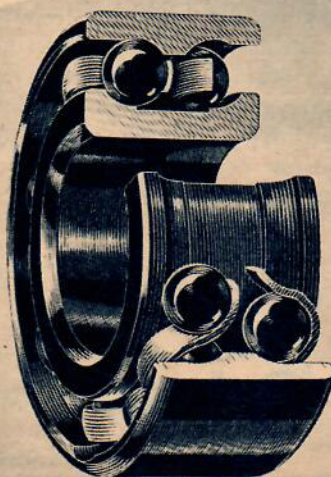
Det enradiga spårkullagret tål höga varvtal och har tack vare sina relativt stora kulor och djupa löpspår stor bärförmåga inte bara i radiell utan även i axiell riktning. På grund av dessa egenskaper är denna lagertyp den mest använda.



Vid konstruktionen av det enradiga vinkelkontaktkullagret har huvudvikten lagts på lagrets axiella bärförmåga i en riktning. Det används därför huvudsakligen då förutom en radiell belastning en stor axialbelastning förekommer.



Det tvåradiga vinkelkontaktkullagret kan förutom radiell belastning uppta stor axiell belastning i båda riktningarna. Om kulorna i lagret är insatta med förspänning får man en mycket noggrann styrning av axeln.

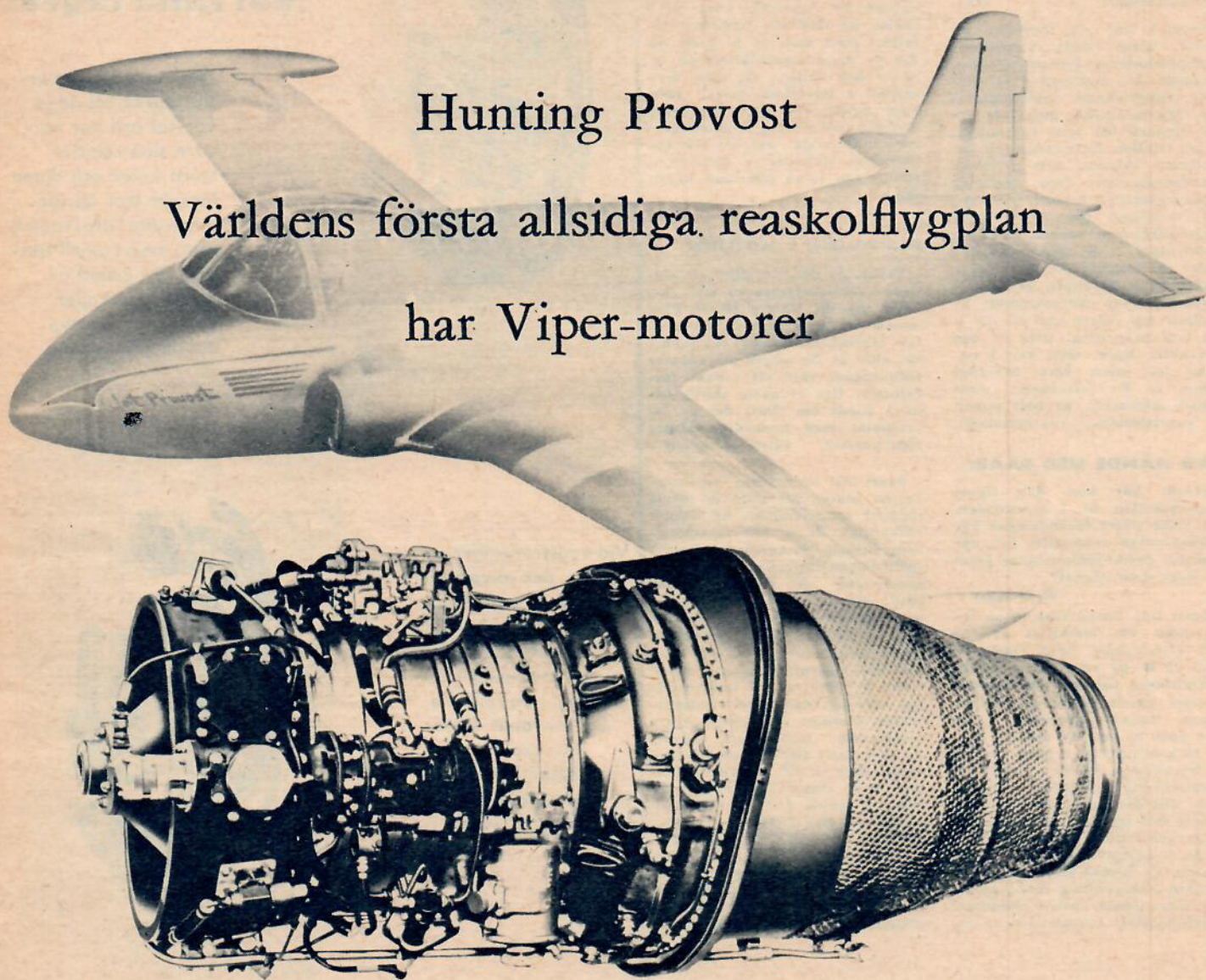


VIPER

Hunting Provost

Världens första allsidiga reaskolflygplan

har Viper-motorer



När Royal Air Force i början av 1957 beslöt att gå in för en allsidig reaflygutbildning möjliggjordes detta främst av det faktum att man hade tillgång till ett flygplan och en motor som uppfyllde alla fordringar — Hunting Jet Provost utrustat med Armstrong Siddeley Viper. Bortsett från det logiska i en allsidig reautbildning för piloterna i re-åldern, gällde det också den ekonomiska faktorn. Efter rigorösa prov konstaterades att Viper-motorn har synnerligen förnämliga egenskaper även i det avseendet. En motor som kan utnyttjas maximalt — pålitlig, robust och lättskött.

I dag är Jet Provost med Viper Mark 8 i RAF:s tjänst och erfarenheterna av de nya skolflygplanen är utomordentliga.

Bristol = Siddeley

ENGINES LIMITED



Att en författare skall uttala sig om trafikfrågor kan tyckas omotiverat men heter författaren Ivar Ahlstedt är det genast en annan sak. Sitt motorintresse och sina kunskaper om trafik och därmed sammanhängande problem har han demonstrerat i många av sina böcker.

Han har erfarenhet av nästan alla slags motorfordon. För några år sedan fick han t. ex. under en 2.000-milafärd genom Europa tillfälle att på nära håll studera både svensk och utländsk trafik.

Ivar Ahlstedt:

OSKYLDIGS SKULD

Det låter orimligt: Kan en *oskyldig* vara *skyldig*? Ja, när det gäller trafik så omkastas värdena. Vi måste skaka av oss vanetänkande. Vad är det som förorsakar trafikolyckor? Vi måste söka oss långt bort från förhållanden och under ytan i människans beteende.

En ny amerikansk undersökning sysslar med psykiska orsaker. Vi vet att en bekymrad förare kör sämre. Dåliga affärer har ställt till många bilolyckor. Besviken kärlek, menstruationsperioder hos kvinnor. En lätt ångest.

Allt detta är intressant och riktigt, men det räcker inte, vi måste gå ännu djupare, handla ännu radikalare. Vi får inte nöja oss med att undersöka bara dem som är inblandade i olyckor utan också börja fråga oss vilka fel de gör som aldrig gör några fel. Jag påstår att vem som helst av oss som kör hur korrekt som helst och aldrig skulle få misstanke på sej om skuld vid en trafikolycka, också vi kan vara bland vägens smygande mördare — utan att veta om det.

Vi ska ta ett utmanande exempel:

Jag kör på en tämligen bra väg med en för min bil lagom hastighet, t. ex. 90 km/t. Jag är i tillfredsställande psykisk och fysisk kondition. I en svag kurva möter jag en tysk bil, också han i ungefär samma fart. Av någon anledning — trötthet hos tysken eller vad det kan vara — så reagerar han fel och svänger till höger istället för till vänster. Det blir frontalkrock, fruktansvärda skador.

Ambulans kommer, polis kommer. Saken är solklar. Den tyske föraren medger också utan vidare. Det var hans fel, uteslutande hans fel.

Nu påstår jag: den krocken kunde ha undvikits! Obs! Jag säger inte att den svenske föraren har gjort nåt fel. Han har kört alldeles korrekt. Men ändå: Krocken kunde ha undvikits. Hur då? Jo, om den svenske föraren hade varit beredd att möta en tysk bil i kurvan och varit beredd på att den kunde ha gjort en fel manöver!

Men är inte detta alldeles orimligt? Så framsynt kan väl ingen vara. Nu begär du väl för mycket i alla fall! — Jag är inte så säker på det. Så småningom när vi har kommit längre i bedömandet av folkspsyke, kommer vi inte att tillåta körkort åt folk med brist på fantasi. Varje förare måste kunna föreställa sej innan

han går in i en kurva de olika faror som just denna kurva kan innebära.

Men det förändrar väl inte tyskens reaktion i det här ovan relaterade fallet? Jo, det kan det göra! Om svensken går in i just den kurvan med måttligare fart — trots att hans egen bil har rätt fart — så ger han tysken ytterligare några bråkdelar att reagera på, gör svensken sen en tydlig undanmanöver åt vänster, så kan det klicka till i utlännings hjärna. Han kan kasta över till vänster igen — ifall han har tid på sej.

I det här fallet, som inte är konstruerat utan går tillbaka på en bestämd olycka i somras, vet jag att svensken inte gjorde någon undanmanöver. Han höll sin vänstersida, och hans första hjärnreaktion innan krocken var nog: jag kör på min sida! Men han kunde ha kört längre ut på sin sida, han kunde t. o. m. kört i diket.

På vägarna härskar en ständigt »jag har rätt-hunger. När en bilist märker att en annan bilist kör om honom trots att det kommer en bil från andra hållet, så är den omkördes första reaktion: han får skylla sej själv, jag har gjort mitt! Och så gör inte den omkörde den inbromsning som kunde ha räddat livet på de två andra bilarnas passagerare. Det kan vara bråkdelen av en sekunds trots, mer behövs inte. Det var inte mitt fel att den dären körde om, jag har ingen skuld i det hela.

Nu frågar jag mej: Vad är det som kommer folk att bli mördare och självmördare på våra vägar?

Kanske kan vi finna en förklaring till detta prestigeöversinnade i vårt sociala framåtskridande. Vi har i detta århundrade fått lära oss att den får rätt som står på sin rätt. Vi ska ha, alla, vår del i samhället och dess goda. En ann är så god som en ann. Allt detta är mycket bra i andra sammanhang, men det går inte att tillämpa i trafiken! Att dö för ett ideal på barrikaden är en sak, att göra det på landsvägen är ju rena idiotin. Trafik i den omfattning vi nu har i vårt land är något mycket irrationellt. Det är så ofantligt många faktorer vi har att räkna med, att vi inte kan tänka oss att behärska dem på allvar förrän vi föds med dem. får alla riskerna och möjligheterna inpräntade i oss från barndomen, så att till slut uppträdandet i trafiken till stor del bestämmas av intuitionen.



23 OKT. — 5 NOV. 1958

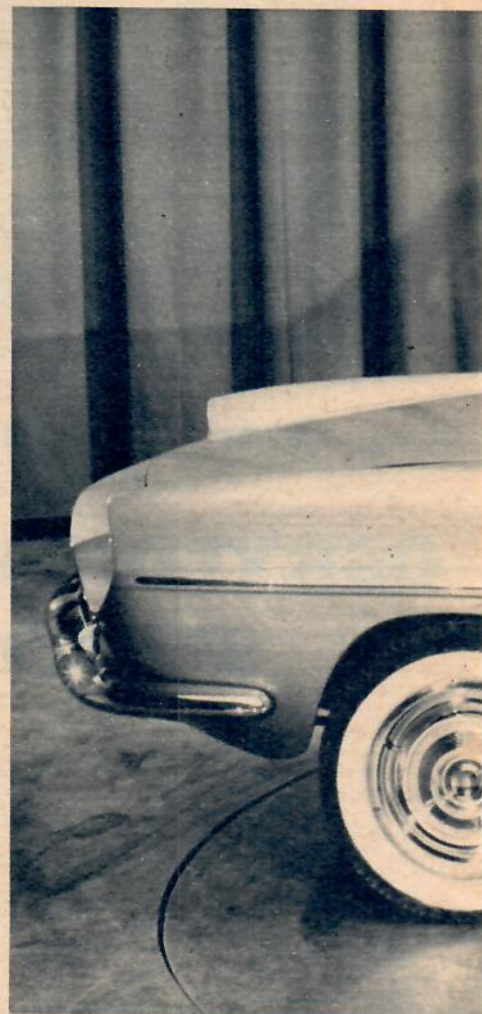
Ivar Ahlstedt

Bilsalongen i Paris 1958:

BILARNA BÄTTRE I DETALJ

Den 45:te Parissalongen var som brukligt ett blänkande och bländande skådespel. De stora pangnyheterna lyste dock med sin frånvaro och detta skall kanske tas som ett tidens tecken. För bilköparen räcker det numera om detaljerna på hans bil ändras till det bättre. De drastiska utseendeändringarna i karossen gör bara att andrahandsvärdet sjunker allt snabbare. Det verkar som om de flesta fabrikanterna har tänkt på den saken.

Av BENGT-O. ALLSKOG



Paris i oktober

Det första tekniska undret som möter är en taxi. Ute vid helikopterflygfältet flämtar sig en gammal Citroën 1932 fram för att plocka upp den utsände och hans bagage. Lackeringen är utan tvivel original och av motorljudet att döma även motorn. Med ett lysande förakt för sina egna och andras flyglar kryssar han fram hit och dit i filerna och tar sig på förvånansvärt kort tid fram till Grand Palais och den 45:e bilsalongen. En svensk droskchaufför skulle ha mycket att lära här. Med ett sådant körsätt skulle Skeppsbron i Stockholm ledigt rymma fyra filer i varje riktning.

Grand Palais är ett gytter av bilar. Så gyttrigt att stackars pressfotografer utan vidvinkellins knappast lyckas få in en hel bil på sina bilder. Den enda vagnen som står mol allena i sin monter är Pinin Farinas Cadillac Cabriolet. I formen mycket lik den som visades på Genève-salongen i år.

Naturligtvis är det de franska märkena som står i centrum för publikintresset härnere och det är också bland dessa nyheterna duggar tätast. Citroën tänker väl traditionsenligt behålla sin modell åtminstone 15 år till och presenterar bara en tillbyggnad i serien. En stationsvagn med verkligt gott utrymme. Mekaniskt sett är bilen identisk med ID 19 med det undantaget att bromssystemet lånats från DS.

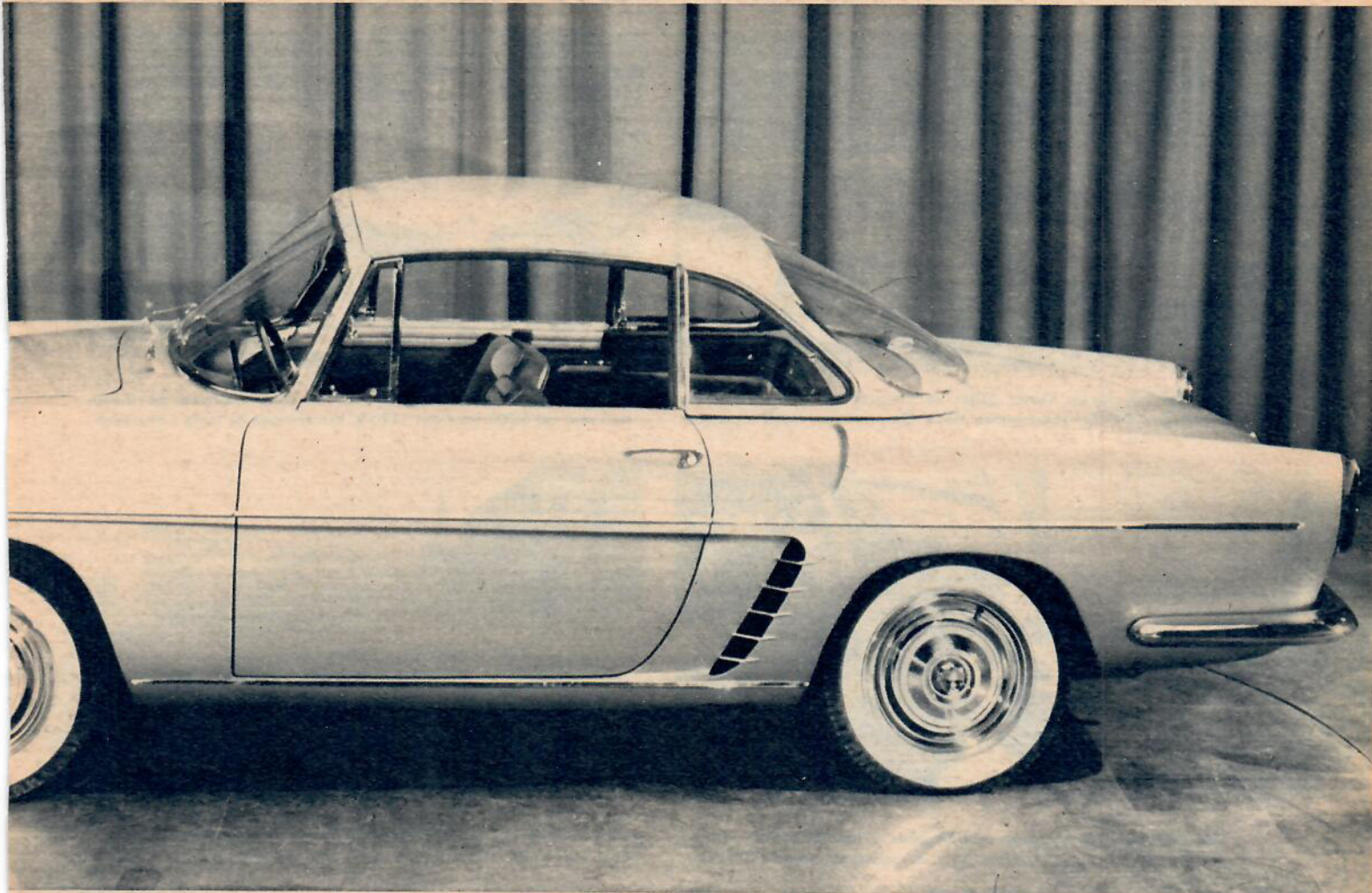
Servosystemet är välbehövt med tanke på lastförmågan som är 500 kg plus tre passagerare i framsätet. Bakflyglarna täcker inte som på ID och DS hjulen helt, och man behöver därför vid punktering inte lossa flyglarna. Bland finesserna på denna modell märks särskilt bakluckans konstruktion. Den övre delen med en bit av taket, ruta och lucka lyfts uppåt, över den övriga taklinjen. Den nedre fälls och blir förlängning av golvet. En kul detalj är att nederdelen även har plats för belyst nummerplåt. Vid lång last kan man alltså ha denna nedfälld utan att numret skymms.

DS 19 Prestige är firmans verkliga lyxvagn med mellanruta, elegant klädsel och telefon som standardutrustning. Mellan föraren och baksätesspassagerarna finns även en snabbtelefonanläggning. Den modell som fanns på salongen var dock en s. k. dummy varför någon förklaring på dessa detaljer inte stod att få.

Renaults verkliga bomb var naturligtvis sportversionen Floride men det var inte utan att folk tittade mer kärleksfullt på den vanliga Dauphinmodellen med Gordinitrimmad motor på 38 hk till skillnad från standardens 30. Fabriken har tagit produktionen av Gordinin under sina vingars skugga och spottar fram dem med en fart av 30 stycken per dag. En annan rolig bekantskap med Renault under huven är Alpine. En sportcoupe i plast. Den



Bentley 1959 representerar konservativ engelsk formgivning av hög klass. Betydligt mindre tid-



Årets verkliga bomb från Regie Renault var sportmodellen Floride. Den är dock inte klar att säljas till allmänheten förrän nästa år. Floride skall byggas i tre versioner: coupé, cabriolet och hardtop.



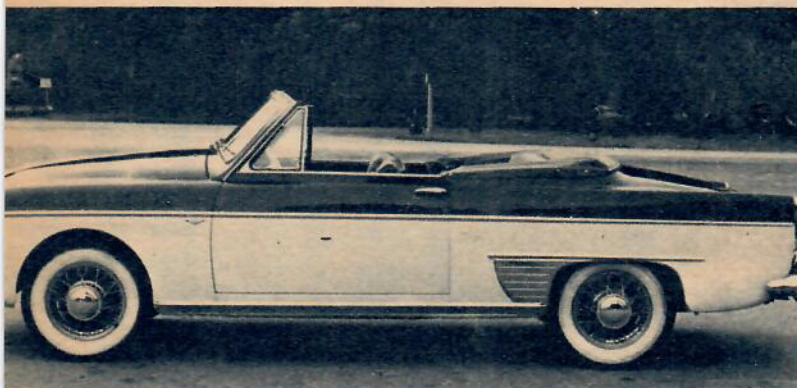
lös är årets modell av Cadillac. Den kommer att vara modern exakt ett år framåt för att sedan anses fullkomligt föråldrad. Vilken föredrar ni?



Även Citroën DS 19 har råkat ut för karosseriskräddare. Här har Chapron skalat av den till cabriolet och samtidigt plockat på extra kromdekor.

VÄND!

PARISSALONGEN (forts.)



Att det här läckra skalet döljer en Peugeot syns inte vid första anblicken. Det är fransmannen Henri Chapron som hållit i pennan.



Nya Humber Super Snipe har fått en toppventilsexxa på 2.650 cm³ som vid 5.000 varv ger 112 hk. Inredningen är lyxig i överkant.



Vedette Chambord har drag av USA både utvändigt och på instrumentpanelen. T. v. en bakfena och t. h. väljarknapparna till lådan.



Redan i förra numret av Teknikens Värld presenterade vi sensationen från NSU: Sport Prinz. Den dök naturligtvis upp i Paris.



En verklig skönhet i den högre prisklassen är Aston Martin DB 4 med Touringkaross. Toppfarten ligger någonstans vid 225 km/tim.



Renault Floride igen. Medge att sportversionen av Dauphine inte skäms för sig. Akterspeglarna är verkligen smakfullt utformade.

är utan tvivel ett gott bevis på 4 CV-motorns villighet att trimmas. Originellt nog har den en 5-växlad låda vilket gör att den så att säga lever på accelerationen. Toppfarten är inte särskilt hög. C:a 120 km/tim. Trots sitt minimala format har Alpine ett extrasäte där en fullvuxen eller två barn får plats.

Renault Fregate har fått ny grill och ett par fenartade bakljusarrangemang inför 59. På den tekniska sidan noteras att elsystemet nu är på 12 volt.

Peugeot's verkligt stora nyhet är en 403:a med dieselmotor på 50 hk. Bilen är närmast avsedd för droskbruk. På de vanliga

vagnarna är den elektromagnetiska kopplingen av märke Jaeger slagnumret. Kopplingspedalen har alltså försvunnit på ytterligare ett märke. Kopplingens funktion kan närmast jämföras med en hydraulkoppling med den skillnaden att oljan här har utbytts mot ett metallpulver. På tomgång och med växeln urlagd »plaskar» pulvret omkring fritt och motorn får ingen kontakt med transmissionen. Ligger man emellertid in en växel och trampar på gasen, släpper man populärt talat på strömmen och magnetiserar spånen med följd att dessa bildar en elastisk brygga mellan kopplingsdelarna och överför

kraften från motorn via växellådan till hjulen.

En vagn som får en välbehövlig ansiktslyftning invändigt är Simca, nu kallad P 60. Inredningen var förr i murrigaste laget. Instrumentbrädan heter filminspirerat Simcascope, vilket betyder att den är lång och platt. Exteriörmässigt har bilen redan presenterats i Teknikens Värld varför vi bara talar om vilka motorer de olika modellerna har. Se nästa sida!

De stora Simcamodellerna som förut kallats Ford hemma i Sverige, får äntligen säljas under sitt rätta namn. En av Vedettemodellerna, vars kaross har ett



ID 19 Familiale heter Citroëns nya stationsvagn. Servobromssystemet är lånat från DS-modellen.



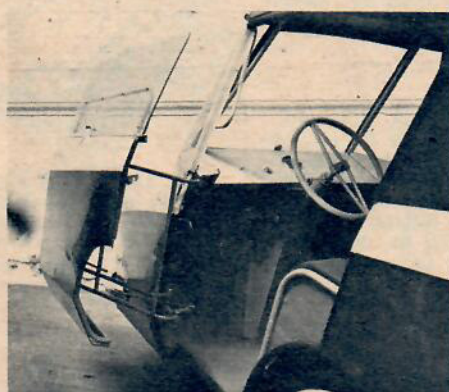
Familiale har en intressant bakdörrskonstruktion som medger maximal öppning. Obs. stolarna.



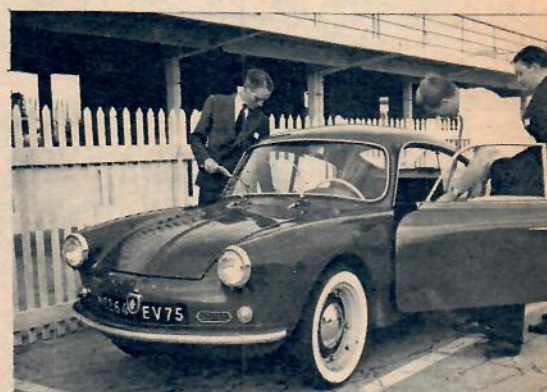
Superlillicitran 2 CV Sahara har två separata motorer. Reservhjulet ligger framtill på huven.



Romboidbilen Vannod var en verkligt underlig sak. Framhjulet styr och bakhjulet är ledat.



Vannods dörrarrangemang var mycket originellt. Dörren parallellförflyttas utåt då den öppnas.



Sportcoupé i plast: Renault Alpine med trimmad 4 CV-motor. Fem växlar ger fin acceleration



Akterpartiet på De Soto 1959 går i den våldsamma stilen. Kunden får dyrt betala allt skryt.



Det fanns gott om skräddarsytt i Grand Palais. Här har en Panhard begövats med präktiga fenor.



Pinin Farina har ritat en kaross till Cadillac. Resultatet borde ge USA en tankeställare.

VÄND!

något enklare utseende än sina bröder, heter Ariane, eller rättare Simca Ariane. Karossen är den gamla Vedettens. Anledningen till detta är att få fram en billig och ekonomisk bil i den för oss europeer stora klassen. Ariane säljs nämligen med den fylcylindriga Simca Flashmotorn på 48 hästar under huven. En mer ekonomisk vagn i den storleken får man leta efter. Alternativt säljs den även med de vanliga Vedettemodellerna V8:a på 84 hk vid 4400 v/min.

Vedettterna har i år fått två tryckknappar på instrumentbrädan vilket kan tas för en automatlåda i stil med liknande

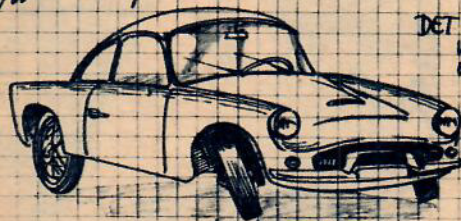
	cyl.	cm ³	hk vid	v/min
Simca Aronde De Luxe	4	1.089	40	4600
Simca Super De Luxe	4	1.290	48	4800
Elysée	4	1.290	48	4800
Monthéry	4	1.290	57	5200
Grand Large	4	1.290	48	4800
Monaco	4	1.290	57	5200
Plein Ciel	4	1.290	48	4800
Océane	4	1.290	57	5200

på amerikanska vagnar. Egentligen är lådan halvautomatisk, manövrerad på hydraulisk väg via en centrifugalregulator.

En planetväxel inuti Rushmatic (som den kallas) fungerar som ett slags överväxel och »petar in» 4:an utan att föraren behöver göra något. Är alltså knappen RUSH intryckt på instrumentbrädan kan man »dra» ända till 100 km/t innan 4:an går i. Vid nedtryckning av knappen ROUTE träder 4:an i tjänst redan vid 45-50 km/t.

Studebaker skulle bygga en småvagn, sades det. Teknikens Värld tvivlade på den saken med hänsyn till de stora kostnaderna. Det blev heller ingen liten vagn vilket Parissalongen bevisar. Studebaker Lark heter en bullig, rosa skapelse i Studebakers monter. Omiskännliga drag

Glimtar från Paris

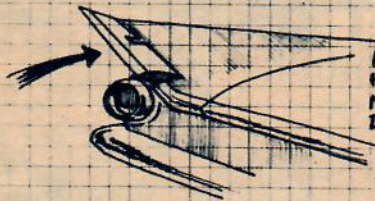


DET SER LITET KUFFISKT UT MED EN SPORTKAROSS VARS HJUL STÅR I LILLCITTRANS KLASSISKA LUTNINGAR.

VILL NI HA EN SÅDAN FÖRFÄRES SÄLUNDA:



TAG ER GAMLA 42:Å. GÅ TILL U.M.A.P. BETALA C:Å 7500 KR. DÅR SÄTTER MAN NYTT SKAL PÅ HOLKEN PLUS ETT ANNAT INSUGNINGSRÖR MED FÖRGASARE. ER NYA "SPORTBIL" GÖR NU 112 KM/Å OCH HAR KOSTAT NÄRMARE 13000 KR



NYA BUICK BÖR HA HÖJDRÖDER PÅ VINGARNA DÅR BAK. MED SÅDANA LÄTTAR HON VID 100 KM/Å. ALLTID SPAR DET NÅGRA DROPPAR BENSIN ÅT 290 HÅSTAREN UNDER HUVEN



ÄGAREN TILL EN CHRYSLER 1959 MÅSTE KÄNNA SIG SOM SKEPPARE PÅ EN MINDRE STRATOCRUISER!

TÄNK BARA NÅR MAN FÅR SLÅ SIG NER I



DET VRIDBARA FÖRARSÄTET, PILLA PÅ AUTOMATLÅDANS KNAPP. RÅD, STÄLLA IN AUTOPILÖTEN (FINNARE NAMN FÖR FÄRFÄRS HÅNDGAS) OCH RULLA IVÅG. DET ÄR BARA SÄKERHETSBELTET SOM SAKNAS. MEN DET KANSKE KOMMER 1965!!!

CADILLAC



VINDRUTAN KRYPER SÅ SAKTELIGA UPP ÖVER TAKKANTEN PÅ AMERIKANJÄRNNA.

DET KAN BEHÖVAS SÅ SOM HÖVDEN MINSKATS PÅ BILARNA UTAN EN SÅDAN RUTA BLIR SIKTEN MODELL LA SALLE



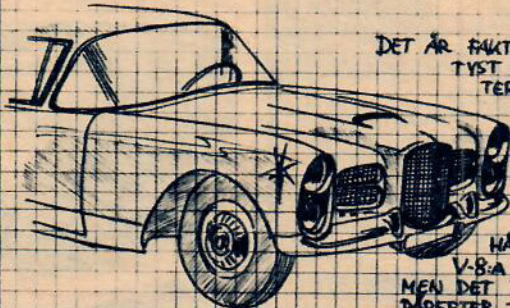
DEN LILLA D.B MED "DYNGPANNA" UNDER HUVEN HAR TAKFÖNSTER. TROLIGEN FÖR ATT KUNNA HÅLLA ETT ÖGA PÅ BILAR AV NORMAL STORLEKSKLASS. PRIVATLIVET ÄR DOCK RÄDDAT GENOM ATT MAN MED BLIXTLÅS KAN SKÄRMA AV DET HELA KVICKT O. DUMT!

FESTLIGASTE MINNET FRÅN PARISSALONGEN:



TVÅ MUNKAR SOM MED HÄNDER O. LJUD DISKUTERAD CITTRANS GASVÄTSKERJÄDRING.

HUR ÄR DET MED VÄRLDSLIGHETEN PATER!?!?



DET ÄR FAKTLIGT GÅNSKA TVYST OM HÅSTURAFTER PÅ SALONGEN.

DEN ENDA SOM SKRYTER MED VAD SOM FINNS UNDER SKÅLET ÄR FACEL VEGA.

HÄR SLUMRAR EN V-8:Å PÅ HELA 360 HK. MEN DET FINNS BROMSAR PÅRETER TILL SKULLNAD MOT ANDRA.

PARISSALONGEN (forts.)

av sina medbröder har den. Bl. a. den måttliga panoramarutan, tak och sidofönster. Grillen för tanken till Hawkmodellerna men sedan har Loewys eleganta penna inte fått vara med längre utan det verkar som om man rumphuggit bilen i båda ändarna och det hela är en bil som man säkert måste vänja sig med innan man gillar formen. Efter amerikanska mått är det föralldel en liten bil och med vad därtill hör av måttlig bensintörst. Bensinsnålast blir vagnen med en sexa på 2,78 liter men det går även att få den med en V 8:a på 4,25 liters cylindervolym.

För att ge ett intryck av Larks storlek kan vi jämföra den med en vanlig amerikansk 59:a. Oldsmobiles Super 88 har en total längd av 5,547 m, hjulbasen är 3,124 m. Samma siffror för Lark ger: längd 4,44 m, hjulbasen 2,76 m. Oldsen har,

för att fortsätta jämförelserna, en cylindervolym på hela 6.456 liter.

Lark ser ganska hög ut i jämförelse med andra USA-märken men det har ju det goda med sig att det blir gott huvudrum för passagerarna. Med hänsyn till vagnens storlek och goda innerutrymmen är det väl troligt att den blir svår konkurrent till Rambler som taxibil i Sverige.

Därmed har vi tagit skuttet över till de amerikanska bilarna som vad det verkar fått mer krom än föregående år. Fenorna sitter kvar och på det hela är det endast Buick som ser litet annorlunda ut bland de 59:or som ställs ut på salongen. Cadillac tar väl hem längdpriset bland standardvagnarna med sina 5715 cm. En risk med att äga en sådan vagn är att ingen biltvättare vill lägga sin hand på den. Inte för storlekens skull, utan för grill- och strålkastardekorationerna. Det blir till att

ligga i med tandborste för att komma åt i alla skrymslen.

Varje salong skall ju ha sin mystiska bil. Parissalongen är inget undantag. I ett hörn av salongen står något som ser ut som ett slarvigt uppställt tält på fyra hjul. Dessa sitter emellertid på ett högst eget sätt. Bilen är helt enkelt en romboid, ett ruteress med ett hjul i varje hörn. Det främre styr och det bakre hjulet är ledat. Karossen verkar vara byggd av överblivna plåtbitar. Föraren sitter centralt placerad fram och bakom honom finns en bänk för tre passagerare. Till de originellare sakerna på bilen hör fjädringen som är en blandning mellan spiralfjädrar, hävarmar och gummiband. Motorn, placerad i bakvagnen, är en Sachs 200 kubikare och skall enligt konstruktören orka driva upp farten till 75 km/t. Växellådan är fyrväxlad. Tomvikten beräknar han till

280 kg. Vannod heter märket, om det händelsevis skulle låta tala om sig i framtiden.

Låt oss hoppa över till Sport och Grand Turismosidan ett tag. Skönhetsstriden står där hård mellan Aston Martins nya DB 4 och Ferraris GT. Bägge har de, vad formerna anbelanger, italiensk linjeföring. Det är inte utan att vi låter Aston Martin få priset med sin kaross, ritad av Touring i Milano. Motorn är på 3,7 liter och 263 hk vid 5.700 v/min. Kompressionen är 8,2:1. Bilen är fyrsitsig och karossen är uppbyggd i aluminium på ett rörchassie. Fabriken deklarerar att det är världens säkraste snabba bil och talar i samma andetag om att den kan accelerera från 0 till 160 km/t och därifrån bromsa till absolut stillastående på tillsammans 30 sekunder. Fantastiskt, minst sagt. Toppfarten ligger

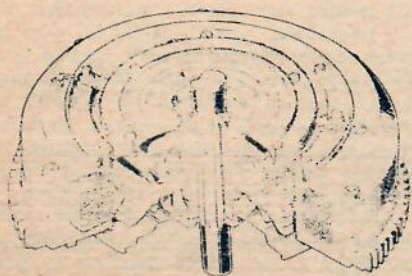
vid 225 km/t och vid den farten lär ändå inte sexan med dubbla överliggande kammar förta sig.

En annan pinfärsk nyhet är Talbot med sin Lago America. Talbot har stoppat en Simca Vedette V 8:a under huven och med en kompression på 8:1 ger motorn 95 hk. Cylindervolymen är densamma som på standardmotorn. Till trimningen hör även två dubbelports Zenith-förgasare. Till ändringarna på motorn hör att oljeträget rymmer hela 10 liter.

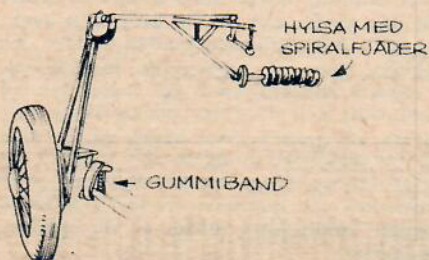
Efter att i ett par dagar traskat runt, klättrat i och ur bilarna, kika under, i den mån det är möjligt med moderna bilar, kommer man till den slutsatsen att bilindustrin går mot en sanering och rationalisering. Modelländringsjakten börjar alltmer glida i bakgrunden för förbättringar och moderniseringar i detaljer.



Studebakers »småbil» blev inte särskilt liten efter europeisk mätstock. Lark heter den rumphuggna amerikanaren. Ovan en totalvy av kärran, nedan t. v. en titt akterifrån och t. h. förarplatsen.

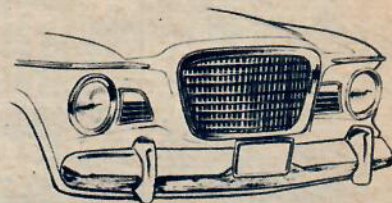


Peugeot lanserar elektromagnetisk koppling. Magnetiserat järnpulver upptar vridmomentet.



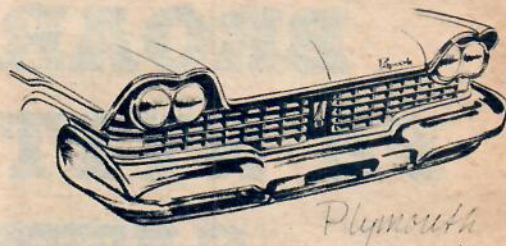
Experimentbilen Vannod hade ett fjädringssystem bestående av fjädrar, hävarmar och gummiband.

JAN ULLÉN PÅ SALONGEN:



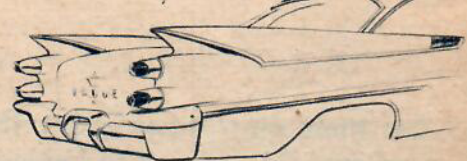
Studebaker Lark

Plymouth Fury

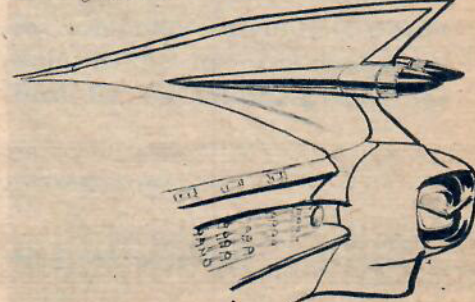


Plymouth

Dodge Royal



Cadillac Fleetwood

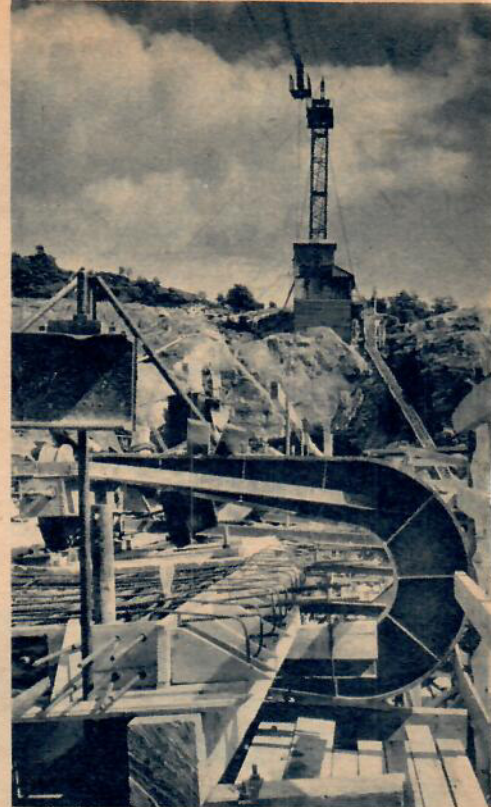




Tredje bronns mäktiga landfäste på Almö-sidan. Mot betongfundamentet i förgrunden skall spannet vila. T. h. en särskild bro för arbetskranen.



Hundratals armeringsjärn bär upp bronns tyngd. T. h. slutar ett med en platta och spännmutter. Vid ing. Skoglunds hand syns några skarvhylsor.



Rörkonstruktionen som bär upp den flyttbara formen hänger i väldiga krokor som i sin tur löper på räls på den redan gjutna delen av bron

BROAR PÅ NYTT SÄTT

Det finns snart ingen gräns för vad man kan göra med betong. På broarna som byggs från fastlandet ut till Tjörn på Västkusten har Skånska Cementgjuteriet tillämpat en ny djärv teknik. Utan några stödjande ställningar under växer spannen fritt ut ungefär som grenarna på ett träd.

Av LARS ROSENGREN

Foto: Lennart J:sen-Carlén

Vid Stenungsund på Västkusten byggs f. n. en vägförbindelse som förtjänar att uppmärksammas av mer än en anledning. Dels är den nya vägen av ovärderlig betydelse för trafiken till Tjörn. Antligen blir man av med den speciellt sommartid ständigt överbelastade färjförbindelsen med fastlandet. Dels är själva vägen märklig såtillvida att den till en mycket stor del utgörs av tre långa broar och vidare går genom Sveriges enda verkliga vägtunnel. Två av broarna byggs dessutom enligt en ny djärv metod med spännbetong. Själva brobanan växer ut bit för bit från pelarna. Det sista gjutna stycket bär upp formen för nästa o. s. v. ända tills de båda halvorna möts mitt på det fullbordade spannet.

Arbetet utförs av Skånska Cementgjuteriet. Den första bron är redan färdig och förbinder Stenungsön med fastlandet. Tvärs över Stenungsön är en väg byggd och den slutar med en tunnel som mynnar rätt ut ur den branta bergväggen mot det s.k. Köllösundet. Där byggs f.n. den andra bron mellan Stenungsön och Källön och dess landfäste på Stenungsö-sidan ansluter direkt till tunneln. En kort vägstump över Källöns norra ände leder till fästet för den tredje och största bron som överbryggar Askeröfjorden mellan Källön och Almön, som har förbindelse med Tjörn.

Genom Askeröfjorden går segelleden till Uddevalla och bron där måste tillåta sjöfarierna att passera. Den byggs därför med en fri segelhöjd av 41 m och utförs i ett enda 250 m långt spann. Spannet skall tillverkas och monteras av en tysk firma medan landfästena utförs av de svenska byggarna.

Den mellersta bron, d. v. s. den mellan Stenungsön och Källön skall liksom den första från fastlandet byggas helt av Skånska Cement enligt en i Tyskland utexperimenterad metod. Bropelarna, två på den första bron och tre på den andra bron, vilar på betongfundament som gjutits i land och bogserats ut på platsen, där de sänkts och förankrats i botten. Från fundamenten gjuts pelarna upp med en glidform till sin fulla höjd. På pelarens topp monteras formställningar av kraftiga stålrör som bär upp de träformar i vilka spannet senare skall gjutas etappvis.

I formarna gjuts tre meter av spannet åt vardera hållet. När betongen stelnat ordentligt spänns några av de hundratals armeringsjärn som ligger inlagda i rör ingjutna i spannets överdel och väggar. När järnen är spända sprutas tunn betong in i rören och fyller ut det återstående utrymmet samtidigt som armeringsjärnet definitivt binds fast i betongen. Stålrörställningen med formen flyttas sedan ut tre meter så att den del som tidigare vilat på bropelaren kommer att hänga på den nygjutna delen och formen blir fri för en ny gjutning. När den nya gjutningen stelnat spänns åter några armeringsjärn. Rören som dessa ligger i täpps till med betong och så flyttas formen igen o. s. v. För varje etapp som gjuts flyttas formens botten upp en aning så att spannet blir smäckrare längre ut på pelaren. De armeringsjärn som inte spänts och gjutits fast skarvas undan för undan så att en del slutligen går ända till spannets mitt.

Arbetstakten är avpassad så att samma tempo återkommer en viss veckodag. På torsdagen t. ex. gjuter man på en pel-

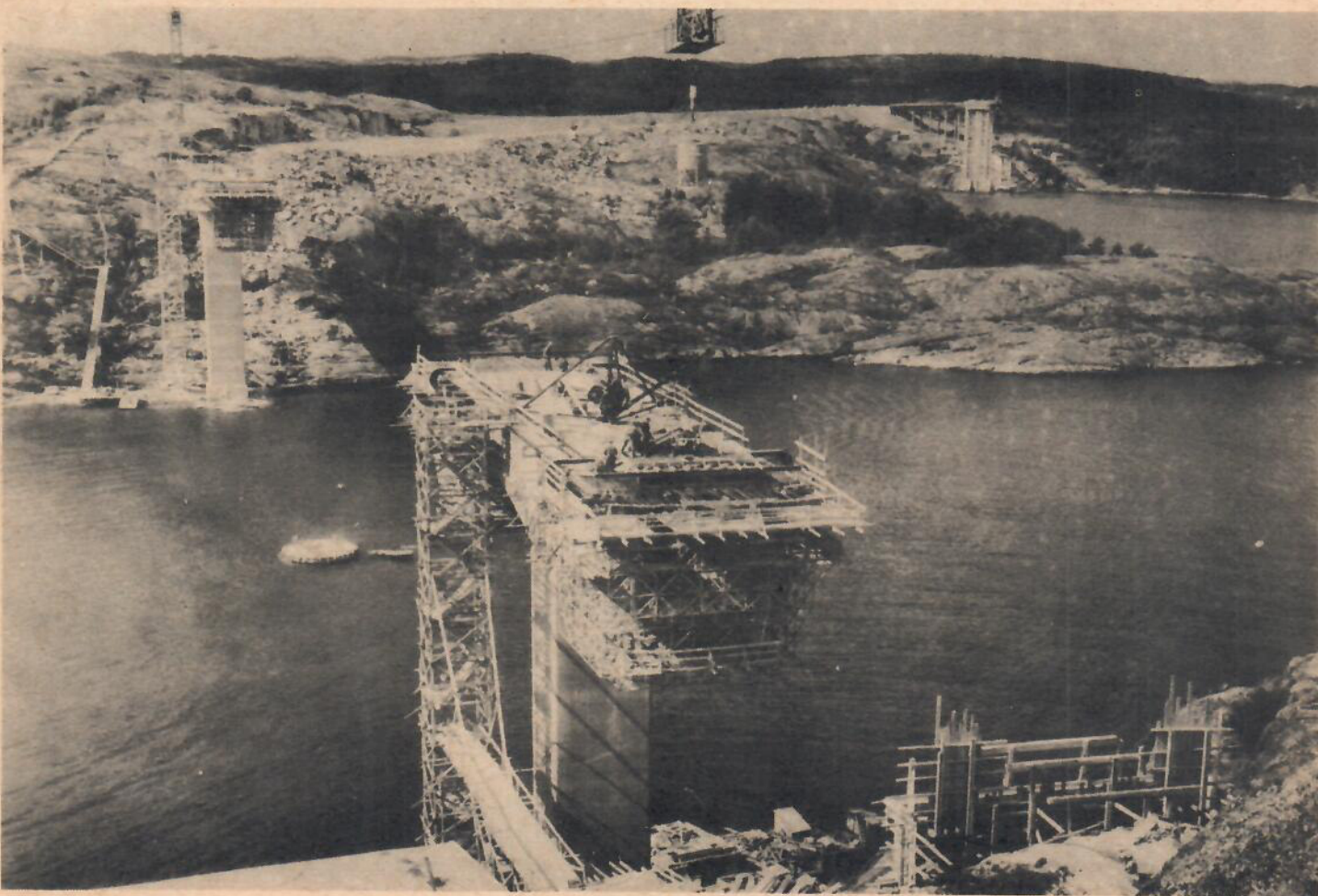
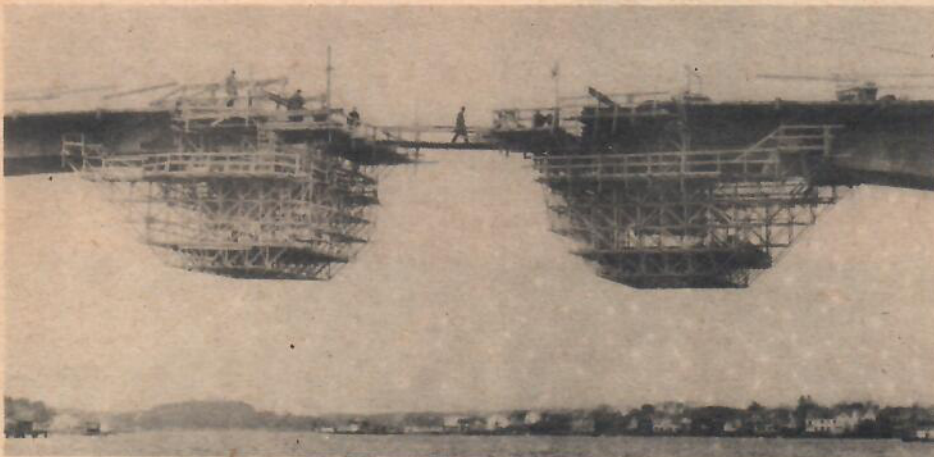
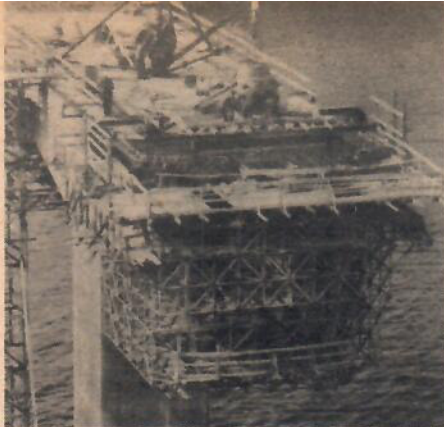


Likt ett T i jätteformat står en del av den blivande bron upp ur vattnet i strandkanten. T:ets övre streck växer 3 m i veckan i vardera änden. På undre bilden får Rederi AB Navigators spritt nya tanker Margareta, som just går ut på provtur tjäna som måttstock. Hon är på 19.000 ton dw och masten når 35 m över vattenytan när hon är tom. Bron får en höjd på 41 m.



T. v. En arbetsplats med fin utsikt men mycket konditionskrävande trappspring. Betongen förs till formen med linbana från blandaren på land.

På bilden nedan som är från den första bron är det inte många gjutningar kvar innan de båda spannhalvorna gjutits ut så långt att de möts.



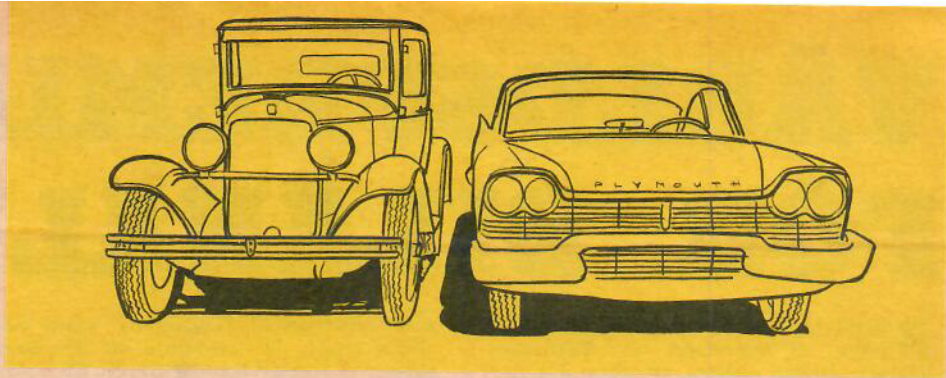
re, under fredag, lördag och söndag stelnar betongen, på måndag spänns armeringsjärnen, på tisdagen injekteras cement i rören och på onsdag flyttas formen så att man kan gjuta igen på torsdagen o. s. v.

Bron växer alltså tre meter i veckan vid varje gjutställe. För balansens skull måste man emellertid gjuta lika mycket på vardera sidan av pelaren. Det blir följaktligen sex m i veckan vid varje pelare. På mellanbron som byggs f. n. arbetar man samtidigt på en pelare vid vardera landfästet. Brobygget växer alltså med 12 m ny bro varje vecka.

Fundamentet för den tredje pelaren mitt i sundet mellan Stenungsön och Källön är redan färdigställt men ännu kan man inte börja bygga den pelaren och bronns mittstycke. När arbetet på de bägge pelarna vid bronns landfästen fram emot jul i år är färdigt avstannar alltså verksamheten där en tid. Då skall nämligen den tyska firman börja montera det väldiga spannet på den tredje bron, den över Askeröfjorden. När det arbetet pågår måste sjötrafiken in till Uddevalla gå en annan väg. Den leds då i sundet mellan Steungsön och Källön. Eftersom bron där inte får tillräckligt stor fri segelhöjd får den inte byggas färdig förrän arbetet på den höga tredje bron kommit så långt att fartygen kan passera under den och leden genom Askeröfjorden åter öppnas.

Från landfästet på Stenungsön syns närmast brobygget över till Källön. På andra sidan sundet syns vägen över Källön och längst bort den största bron.

Att de amerikanska bilarna blir längre, lägre och bredare för varje år får vi itutat oss i varje bilkatalog. Den svensk av normallängd som försökt äntra en modern amerikanare med hatten på vet nog-samt att det stämmer på höjden och den som försöker finna en parkeringslucka blir pinsamt medveten om längden.



AKTA HUV'ET

På den här sidan har vi ritat upp årets modeller av Chevrolet, Ford, Plymouth och Cadillac. De vita »spökbilarna» vars konturer syns över dem är 20 år gamla modeller av samma märken — ritade i samma skala. Det är som synes en fantastisk utveckling som skett under de senaste 20 åren — om i alla avseenden till det bättre kan man kanske ifrågasätta.

Plymouth 1929 t. ex., hade en fyrcylindrig motor på 2,8 liter som gav 50 hk. Årets Fury har en V8 på 5,7 liter och 305 hk. Medan 1929 års modell med nöd och näppe klarade 100 km/t gör redan »minsta» av årets Plymouthmodeller gott och väl 150 km/t — Furymodellen upp emot 180.

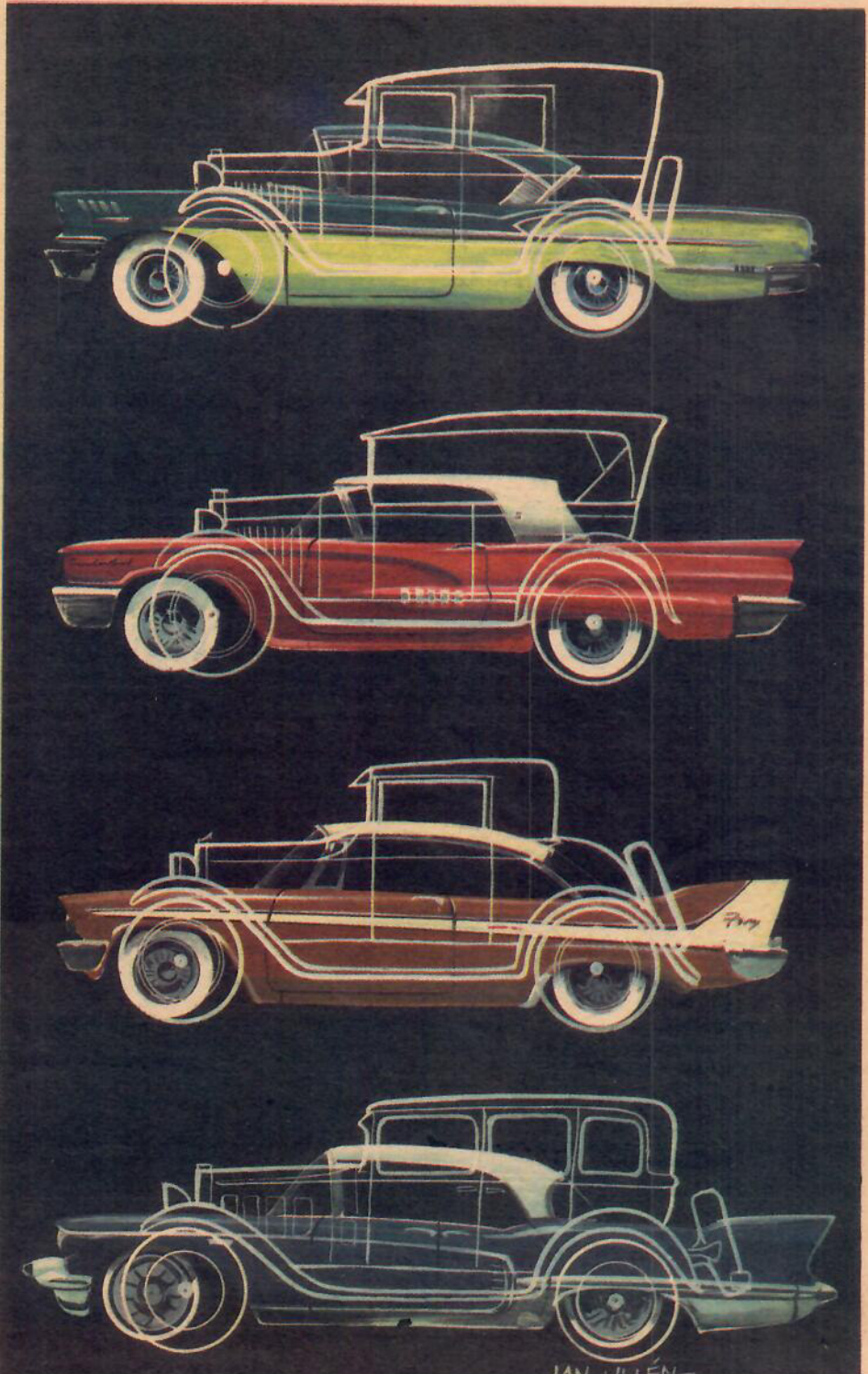
Bensinförbrukningen har naturligtvis ökat men långt ifrån i takt med de ökade fartresurserna och vikten. 1929 års modell drog ca 1,5 liter per mil medan Furyn gör av med ca 2 liter.

Det är inte bara fartresurserna som ökat. Bromsarna är oändligt överlägsna de som användes 1929 men så ställer också dagens trafik och hastigheter större krav — så stora krav att många anser att inte ens 1958 års bromsar är tillräckligt bra.

Bredden har naturligtvis inverkat även på armbågsrummet inne i bilen. Plymouth 1929 hade 1120 mm i framsätet — 1958 års modell har 1555. Men den ökade bredden har ändå inte åstadkommit de ökade utrymmen man skulle ha väntat sig. Upphöjningen över transmissionen i framsätet och tunneln i baksätet gör att mittplatserna knappast kan användas med någon större komfort. Passagerarna får sitta med knäna under hakan.



Överst på teckningen till höger ser vi en Chevrolet av 1958 års modell. På teckningen ligger i samma skala en tjugo år äldre modell. Vi ser att höjden minskats betydligt under åren. Därunder i tur och ordning Ford Thunderbird, Plymouth och Cadillac. Vart bär det hän? Skall det i framtiden bli som tecknaren visar här ovan?



VÄRLDSPREMIÄR FÖR BILANALYS

Bilanalysen på de följande fyra sidorna är resultatet av Teknikens Världs ständiga strävan att göra sina sedan många år så välkända biltester ännu bättre. Den är i första hand en biltest som i fråga om uppläggning och grundlighet är enastående inte bara i Sverige utan i hela världens motorpress. Alla de noggranna och värdefulla sifferuppgifterna som fanns med i de tidigare biltesterna finns i Bilanalysen och har kompletterats med en rad nya. Men bara siffror blir gärna dödande torrt och svårbegripligt för den som inte är siffermänniska. Därför har Teknikens Värld försökt sätta litet färg på de grå sifferkolumnerna med åskådliga och belysande teckningar och diagram som gör testresultaten mera levande än vad bara siffror och decimalkomma förmår.

Bilanalysen är alltså en i hög grad levandegjord testrapport. Vi har därtill placerat de fyra sidorna mitt i tidningen så att den som så önskar skall kunna ta ut analysen och spara den för att på så sätt småningom skaffa sig ett absolut enastående och detaljrikt biluppslagsverk.

Hur man än anstränger sig att få fram objektiva omdömen om en bil kan det inte hjälpas att olika personer kan ha olika uppfattning om en lång rad detaljer i en testrapport. Vägegenskaper, komfort och säkerhetsdetaljer går inte att mäta med

några instrument. Teknikens Värld har därför ansett det värdefullt att låta flera personers åsikter komma fram i Bilanalysen.

Testavdelningen har följaktligen utökats med ett antal experter och det kan därför vara på sin plats med en presentation av de huvudansvariga för Bilanalysens uppgifter.

Chef för Teknikens Världs testavdelning är ingenjör *Olle Lindahl*. Han har som föreståndare för KAK:s tekniska avdelning och genom sin långa erfarenhet som biltestare ingående kunskaper om bilar och ett jämförelsematerial som få. Hans namn är välkänt och respekterat både i Sverige och utomlands.

Han har under flera år samarbetat med ingenjör *Rolf Eriksson*, när det gällde Teknikens Världs biltest — föregångaren till Bilanalysen. Ing. Eriksson är en av de kunnigaste i svensk motorpress, som förutom att han assisterat ingenjör Lindahl vid biltestningarna, också sedan lång tid tillbaka varit redaktör för Teknikens Världs uppskattade avdelning »Fråga oss om bilar». När ingenjör Lindahl inom kort övergår till annan verksamhet blir ingenjör Eriksson helt naturligt hans efterträdare som chef för vår testavdelning.

Jan Ullén har genom den stora succén med »Bilnyckeln», som Teknikens Värld

gav ut i våras, blivit riksbekant som bilteknare. Han har omsatt teknikernas siffror i klatchiga, upplysande och uttömmande teckningar och diagram.

Teknikens Världs motorredaktör *Bengt O. Allskog* är en erfaren motorskribent lika hemmastadd i depån och vid ringside på tävlingsbanorna som i bilfabrikernas konstruktionskontor och verkstäder. Han ger en allmänare bedömning av vagnarna och hans jämförelser och kommentarer är ett värdefullt komplement till de mera »professionella» testarnas siffror och betyg.

Till sist lanserar Teknikens Värld något alldeles nytt i testsammanhang. En läkare är med i testteamet och ger medicinska synpunkter på vagnarna. Dr *Bertil Aldman* är narkosläkare på Serafimer-sjukhuset i Stockholm men dessutom en av landets få experter på just trafikskador. Han har stor erfarenhet från en lång rad uppdrag i trafiksäkerhetsnämnder och trafikskadekommittéer. Han har lagt ned mycket arbete, inte på att göra människorna mer bilsinnade, utan på att göra bilarna mera »människosinnade». Dr Aldman vet vad det är i en bil som åstadkommer de farligaste skadorna och vet också var backspegeln skall sitta för att vara ofarlig och hur madrasseringen skall placeras för att rädda människoliv.



När träffas Teknikens Världs biltestarteam och diskuterar igenom sina intryck innan Bilanalysen görs färdig. Fr. v. tecknaren Jan Ullén, dr. Bertil

Aldman, ing. Olle Lindahl, frk. Kerstin Jonsson, som antecknar allt av värde i diskussionen, ing. Rolf Eriksson och red. Bengt-O. Allskog.

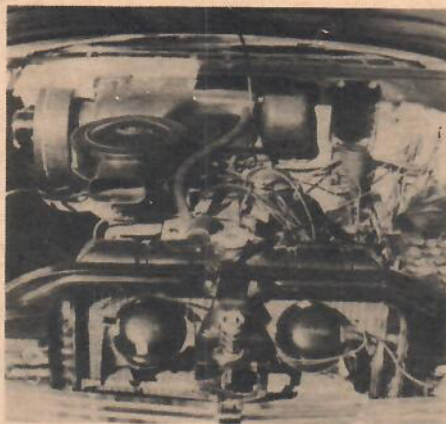


PLYMOUTH SAVOY — 58

Provkörd och analyserad vid Teknikens Världs testavdelning



Fronten är massiv och smakfull men samtidigt tyvärr ganska »aggressiv» ur säkerhetssynpunkt.



Under huven finns en »sidspis» med anor från trettioalet. Installationen är mycket profer.

Teknisk analys och kommentarer:

ING. OLLE LINDAHL

Protokoll och beräkningar:

ING. ROLF ERIKSSON

Populäranalys och redigering:

BENGT-O. ALLSKOG

Medicinsk expert:

DR BERTIL ALDMAN

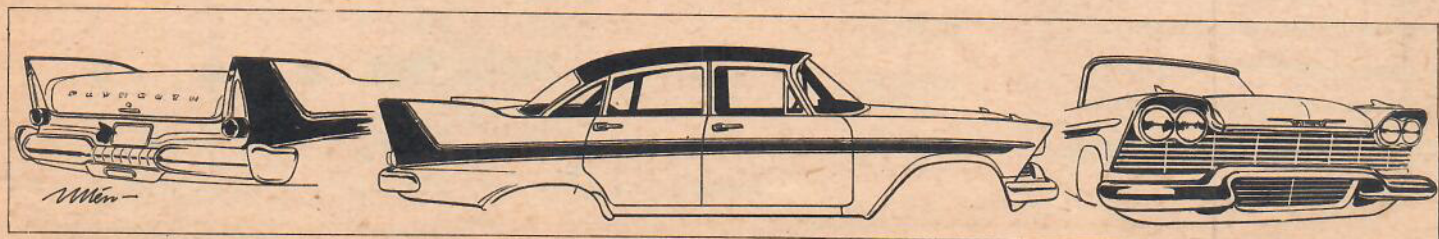
Testfoto:

GÖRAN ANDRÉN

Teckningar:

JAN ULLÉN

VÄND!



Typ: PLYMOUTH SAVOY
Tillverkare: CHRYSLER Co. USA

Generalagent:
ANA



När vi testade 57 års modell av denna bil ställdes ett amerikanskt byggt exemplar till vårt förfogande. Vi anmärkte då på både karossmontage och bilens benägenhet att ta in vatten. I år är situationen en annan. De flesta Plymouthvagnarna monteras hos ANA i Nyköping och standarden är av svensk kvalitet.

Trots att vi inte gillar dessa alltför stora karosser med fenor och fantasifronter så måste erkännas att denna amerikanare är vacker i sin linjeföring med bl. a. en panoramaruta vars vindrutestolpar understryker karossens fartlinje. »Plyman» är en bruksbil av enkel och pålitlig typ.

De fyra dörrarna medger bekväm instigning. Speciellt framdörrarna. Bakdörrarna borde kunna öppnas mera. Baksätets sittdyna hindrar något vid instigningen.

Körställningen är mycket tilltalande med den vertikala ratten, låga motorhuv och de högt och överskådligt placerade instrumenten.

Man känner sig verkligen trivsamt hemma bakom ratten i denna bil. Sätet är bra utformat trots att det är av sofftyp.

Innerutrymmet är fullt tillräckligt för att bekvämt transportera sex personer. Passagerarna i mitten har det litet mindre bekvämt än de övriga genom att puckeln över växellådan fram minskar benutrymmet och stoppningen i bakdynan är minimal just över kardantunneln.

Bagageutrymmet är av rent jätteformat. För att nå det bagage som ligger längst fram måste man kliva upp i bagageutrymmet.

Reservhjulet är illa placerat liggande

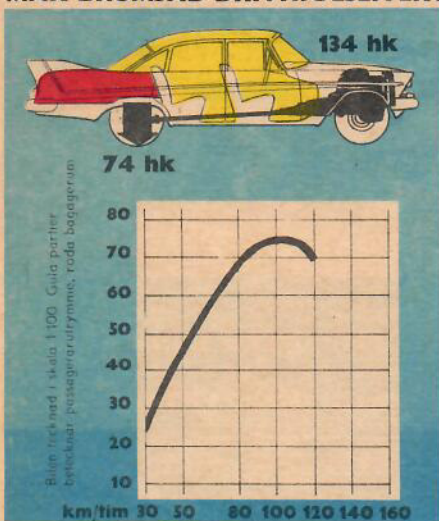
platt på golvet. Från början har man tydligen avsett att vagnen skulle levereras utan reservhjul. Inredningen går i den ljusa amerikanska stilen med pastellfärger och t. ex. innertaket är ganska ömtåligt. Instrumentpanelen är utformad så att den är relativt ofarlig vid en kollision. Panelen är på de dyrare modellerna madrasserad. För att nå det lilla handskfacket på höger sida måste föraren sträcka sig ordentligt och under färd kan han inte veva ned det högra framfönstret.

Panoramarutan är ovanligt vackert utformad och ger ypperlig sikt. Glaset är dock inte fritt från synförvrängningar.

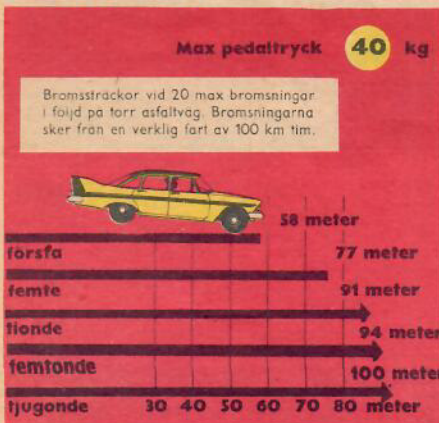
Vindrutetorkarna arbetar tyst och sveper nästan ända ut till sidostolparna. Vindrutespolare är välkommen standard. En fotpedal påverkar spolaren och startar samtidigt vindrutetorkarna.

PROVRESULTAT

MAX BROMSAD DRIVHJULSEFFEKT



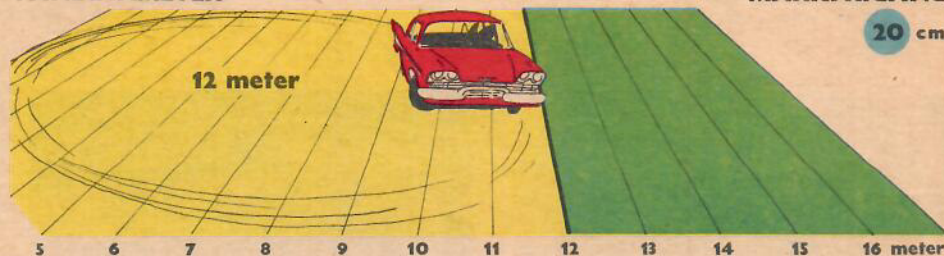
BROMSVERKAN



ANTAL RATTVARV



VÄNDDIAMETER



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Uppmätt vid konstant hastighet. Siffrorna på bilarna anger hastigheten i km tim. Jämförande data ges för andra bilar i klassen.

- OPEL Kapitän 1957
- MERCEDES 220 S 1957
- STUDEBAKER Silver Hawk 1957
- FORD Custom 300 1957
- CHEVROLET Bel Air 1957
- PLYMOUTH Savoy 1957
- PLYMOUTH Savoy 1958

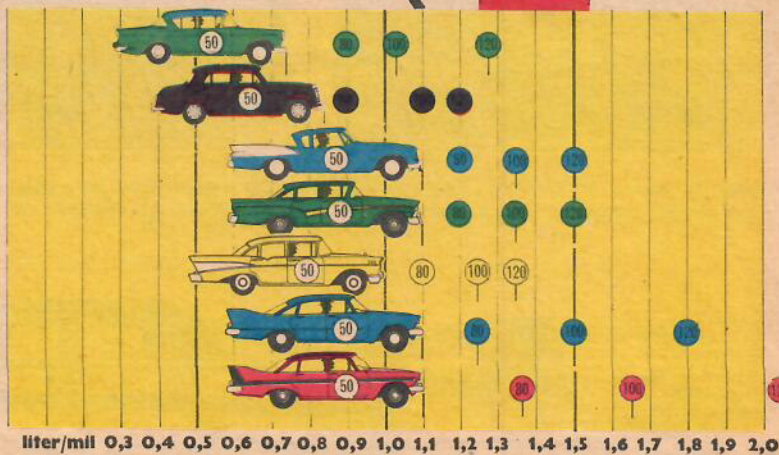
HASTIGHETSMÄTAREN

visade	30	50	80	100	120
vid en verklig fart av	27	45	72	89	107

VÄGMÄTAREN

visade 7 % för lång vägsträcka

genomsnittsförbrukning 1,7 liter/mil



Pris: 20.840 kr. vid leverans i Stockholm inklusive (ventilerande) värmesystem, för överväxel 840 kr., för automatväxel-låda 1.750 kr.

Skatt: 334 kr per år, omsättningsskatt 1.640 kr.



RATTLUTNINGEN ÄR UTMÄRKT OCH KÖRSTÄLLNINGEN FIN - VINDRUTE-STÖLPARNÄ LUTAR ÅT RÄTT HÅLL

Sikten framåt och åt sidorna är utmärkt. För en kort förare skymmer backspegeln en del av frontens högra sida. Backspeglarna visar ett godtagbart stycke av den stora bakrutan. Med passagerare i baksätet är utvändiga speglar befogade.

Motorn är av beprövad sidventilstyp som i princip varit lika i närmare trettio år. Motorinstallationen är föredömligt enkel och alla delar på och kring motorn är så lättåtkomliga att vi inte har sett någon bättre bil i detta avseende tidigare.

Motorn går tyst även vid hög fart. Tyvärr synes den ha en god törst på bensin. Effekten på 134 SAE-hästar räcker väl för att bilen skall vara tillräckligt accelerationsnabb även vid omkörningar i det övre fartregistret.

Växellådan är av vanlig typ med ettan osynkroniserad. Funktionen är inget att

anmärka på annat än att man kan konstatera att även bilar i denna storleksklass har behov av synkroniserad etta.

På långkörningar kommer man snabbt och komfortabelt fram. Detta beror till stor del på vagnens utmärkta väghållning som erhållits genom lämplig avvägning av framvagnens torsionsfjädring och även bakfjädringens utförande med fjäderpaketet utanför rambalkarna och med kort framdel och lång bakdel på fjädrarna. Talet om amerikanarnas dåliga vägegenskaper blåser bort omedelbart hos dem som provat att hålla en medelfart på ca 95 km på en 20-milasträcka i Mellansverige med alla täta hastighetsbegränsningar. Under en sådan färd stoppar tyvärr inte bromsarna så värst många mil. När toppfarten utnyttjas och bromsarna måste tas till ofta på kurvig väg kommer faden

påtagligt och förlänger bromssträckorna avsevärt trots ökat pedaltryck.

Vid farter under 100 km/t är bromsarna fullt tillräckliga i alla situationer. Sedan bromsarna väl kallnat är de all right.

Bilen är avgjort understryd. Styrprecisionen är mycket bra. Antalet rattvarv är för många. Trots sitt stora format är bilen lätt att manövrera i stadstrafik därför att föraren ser alla fyra hörnen som exakt markerar vagnens ytterlägen.

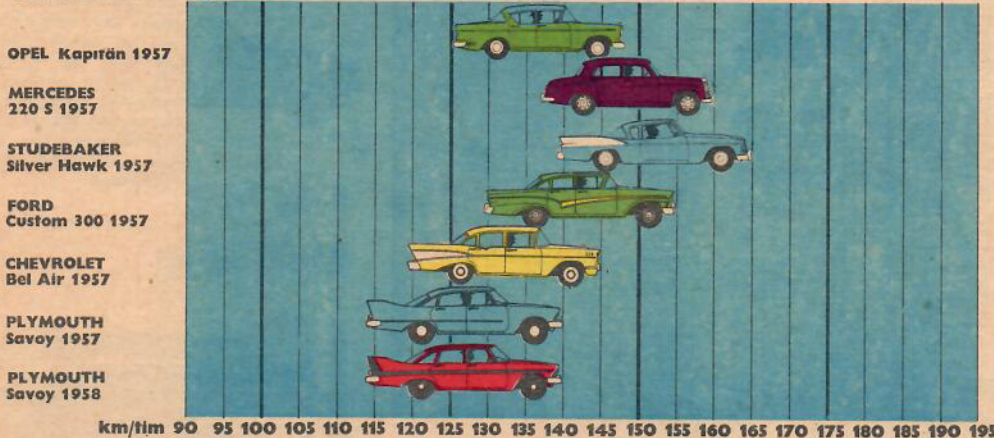
Det ventilerande värmesystemet är förstklassigt och dess kapacitet både vad det gäller ren friskluft och varmluft är stor. Värmen klarar de strängaste vinterförhållanden.

Karossen är ovanligt fri från vind- och väggljud vid alla hastigheter.

Största nackdelen med denna bil är vår mindre fördelaktiga dollarkurs.

VÄND!

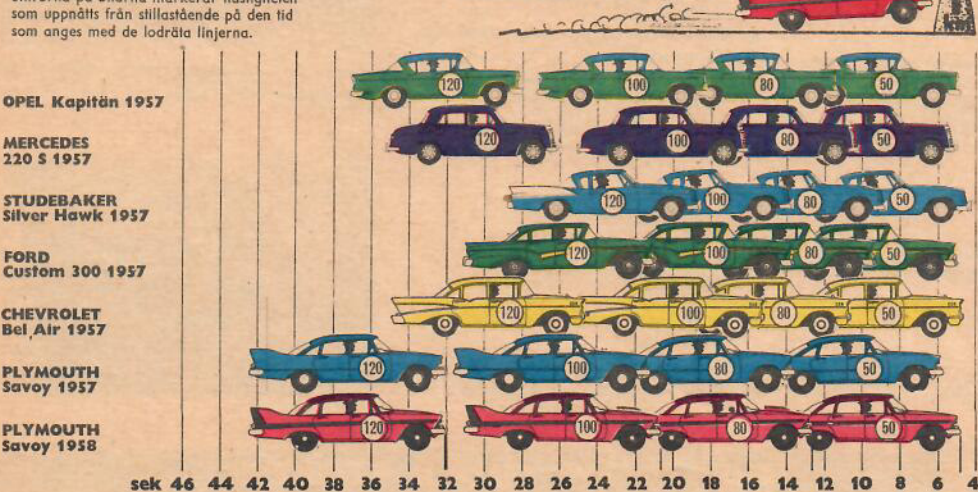
TOPPFART med jämförande data för andra bilar i klassen



ACCELERATION genom växellådan

Siffrorna på bilarna markerar hastigheten som uppnåtts från stillastående på den tid som anges med de lodräta linjerna.

Stående start 1 km 39,9 sek



TILLBEHÖR, DELAR, REPARATIONER



UTRUSTNING

Värmesystem av vent.-typ ingår i bilens pris.
 Dusprutor för varmluft/kallluft finns.
 Ventilation för kallluft finns.
 Ventilationsfläkt för låg fart finns.
 Vindrutespolare ingår i bilens pris.
 Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 425 till 1.500 kr alltefter apparatens och antennes typ.
 Backlampa finns.

RESERVDSPRISER

Uthyttesmotor finns, kostar 1.290:—
 Sats kolvar jämte kolvringar och kolvbultar 353:—
 Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar 84:—
 Cylinderlockpackning 19:—
 Termostat för kylsystem 13:—
 Oljereparatsats (skall bytas var 750:e mil) 23:—
 Strömfördelarlock utan kablar 17:—
 Kopplingslamell kompl. med centrum 110:—
 Sats bromsbackar med nya belägg 156:—
 Avgasrör kompl. med ljuddämpare 124:50
 Stötdämpare kompl. sats 187:—
 Ett däck kostar 163:—
 Vindruta 485:—
 Höger framflygel eller motsv. komplett 330:—
 Bakre stötfångare kompl. med alla detaljer 346:80
 Komplet kylarmaskering 430:—

REPARATIONER

Fasta reparationspriser tillämpas inte.
 Ventiljustering tid ca 2 tim.
 Montering av bytesmotor .. 12 ..
 Ventilslipning m. sotning .. 8 ..
 Byte av cylinderlocks-packning 1,5 ..
 Byte av kopplingslamell .. 3 ..
 Byte av styrleder 3 ..
 Byte av samtliga bromsbackar 2,5 ..

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Kaross av svetsad stålplåt på chassie av lådbalkram. Fyra dörrar. Bagageutrymme bak, åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 6 sittplatser. Säten av sofftyp fram och bak.

Motor: 6 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med sidventiler. Cyl-diam. 82,6 mm, slaglängd 117,6 mm, slagvolym 3770 cm³. Kompr.-förh. 7,9. Max-effekt 134 hk. SAE vid 3600 v/m. Vridmoment: Max 28,3 kpm vid 1.600 v m.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Treväxlad manuell växellåda. 2:an och 3:an synkroniserad. Rattväxel-spak. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram: Separat hjulupphängning med länkar och långsgående torsionsfjädrar. Bak: Stel bakaxelbrygga och långsgående bladfjädrar. Hydrauliska teleskopstötdämpare runt om.

Däck: 7,50x14", slanglösa.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms. Total bandarea 1187 cm². Handbromsen verkar mekaniskt på utgående axeln ur växellådan.

Styrinrättning: Skruv och rulle.

Elsystem: 12 V, generatoreffekt 360 W, batterikapacitet 50 Ah.

Bränsletanken rymmer 75 liter.

SPECIELLA DATA

Växel	1	2	3
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	2,5	1,68	1,0
Slutväxels utväxlingsförh.	3,73	3,73	3,73
Antal motorvarv per drivhjulvarv = total utväxling	9,32	6,27	3,73
Teor. fart vid 1.000 uppnås vid km/t	13,4	19,9	33,4
Antal motorvarv per körkilometer	4478	3015	1796
Kolvväg, m/körkm.	1053	709	422
Max. effekt och medelcolvh. 14,1 m/s vid km/t	48	72	120
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	21	32	53
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	460	310	184

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 4,5 lux. Halvljus 25 m 0,6 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 avstånd.)

ÅTKOMLIGHETSBEYTG

Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god. Just. av förarsäte 3. Just. av värme o. vent. 3. Oljemätsticka 3. Oljepåfylln. 3. Kylvattenpåfylln. 3. Batteri 3. Oljefilter 3. Tändstift 3. Strömfördelare 3. Förgasare 3. Bromsvätskebeh. 3. Startmotor 3. Generator 3. Bränslepump 3.

MÅTT OCH VIKT

Längd 527 cm, bredd 198 cm, höjd 145 cm, hjulbas 2.997 cm, spårvidd fram 154,8 cm, bak 151,4 cm, markfrigång 20 cm.

Framsätets bredd i höfthöjd 150 cm, baksätets d:o 150 cm. Bredd i axelhöjd fram 160 cm, bak 151 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1.730 kg (körklar med förare), lastad vikt 2.170 kg (körklar med 6 personer + 90 kg bagage).

Han tycker:

Man känner sig litet ensam i framsätet i en stor Plymouth. Visserligen använder man en stor del av det på kurvig väg eftersom ryggstödet är utan något som helst skälning men ändå. Om bredden är väl tilltagen är takhöjden desto mindre. Den är i full minibilsklass och tillät med ett nödropp hatten på. Bakom ratten känns



FENORNA ÄR BRA VID BÄCKNING MEN I BAKSPEGELN FÅR MAN EN KÄNSLA AV ATT TVÅ FIAT 600 KÖR OM PÅ VAR SIDA...

det dock hemtamt, körställningen är mycket bekväm och hanterandet av bilen är lätt fränsett den vilda rattningen i stadstrafik. Panoramarutorna vara eller icke vara kan diskuteras. På dagen går de väl an men under mörkerkörningen ger instrumentbelysningen irriterande reflexer i vindrutans trots att reostaten var reglerad för minsta ljus.

Nu för tiden är ju Plymouth svenskbyggd, men det tycks inte hindra att det skramlar här och var på dålig väg. Svajar gör den däremot inte utan känns snarare aningen stötig. Öppnar man huven på en bil av 1958 års

modell väntar man något modernt, men blir lätt förvånad över den gamla trotjänaren från 30-talet. Visserligen är allting öppet och bra men p. g. a. de breda flyglarna får man sträcka sig ordentligt för att komma åt motordetaljerna.

Hon tycker:

Att inredningen är ljus och lækker och har ingenting att anmärka på ut-



FRAMFJÄDRINGEN ÄR MYCKET STABIL - KRÄNGNINGARNA ÖBETYDLIGA

seendet. Bagageutrymmet gillade hon te alls. Det var på tok för djupt. Det gav vägdamm på klänningen belägg för när hon plockade fram en väska placerad långt in. Körställningen hade hon inget emot, men pedallrörelserna och den hårda kopplingen var i arbetsammaste laget. En bra detalj ansåg hon låsanordningarna för bakhjulen vara. De är lätt åtkomliga från framsätet och hindrar att barn i misstag öppnar dörrarna. Hon påpekar också det där med breda dörrar och lätt in- och urstigning. Bakhjulen är nog breda men vad hjälper det när sätet sitter i vägen.

DOKTORNS SYN

Bilen har en aggressiv front. »Ögonlock», skarpa flygelprydnader och kant mellan vindruta och tak kan ge onödiga skador på den som blir påkörd. Instrumentbrädan alltför omfattande, vid förarplatsen en skarp underkant, som i förening med handbromshandtaget kan ge knäskador. Framsätet lätttröligt, spårren kan lossna vid kollisioner och sätet pressar passageraren framåt. Arm-

stöden på dörrarna kan ge revbensskador om bilen slår runt. Det försänkta rattnavet kan vara en stor fördel. Polstrad instrumentbräda kan fås extra men är av begränsat värde vid inbromsning och säkert värdefull vid kollisioner då den oftast görs för mjuk. En mycket stor fördel ur säkerhetssynpunkt är att ANA levererar bilen med fästet för säkerhetsbälten som standard.

BETYG



- Förstklassig körställning, utmärkt sikt.
- Ringa krängning och utmärkta vägegenskaper.
- Bilen är mekaniskt okomplicerad.
- Inner- och bagageutrymmena är jätte stora.



Plus: Stort bagageutrymme. Minus: Det är jobbigt att ratta vid stadskörning.



- Bromsarna motsvarar inte fartresurserna.
- Antalet rattvarv är stort.
- Reservhjulet är illa placerat.

RÄDDNING I ETT NÖTSKAL

Av HENNING PALLESEN

Ett nötskal brukar inte anses som den lämpligaste farkosten på ett upprört hav, men faktum är att den nya livräddningsbåt som presenteras här i många avseenden påminner om just ett nötskal. Konstruktören är en dansk som anser att nutidens sjöräddningsmaterial är hopplöst föråldrat.

Teckning: Harry Lange

En makabert skakande statistik avslöjar, att mer än 2.000 sjömän och passagerare varje år möter döden på havet — i många fall helt enkelt därför att även de mest moderna skeppens räddningsmateriel är katastrofalt otidsenligt och efterblivet. Så här fränt har en gammal sjöbuss uttryckt sin syn på saken: — Om min farfar kunde stå upp ur sin våta grav och börja spöka på ett modernt fartyg, då skulle han sä-

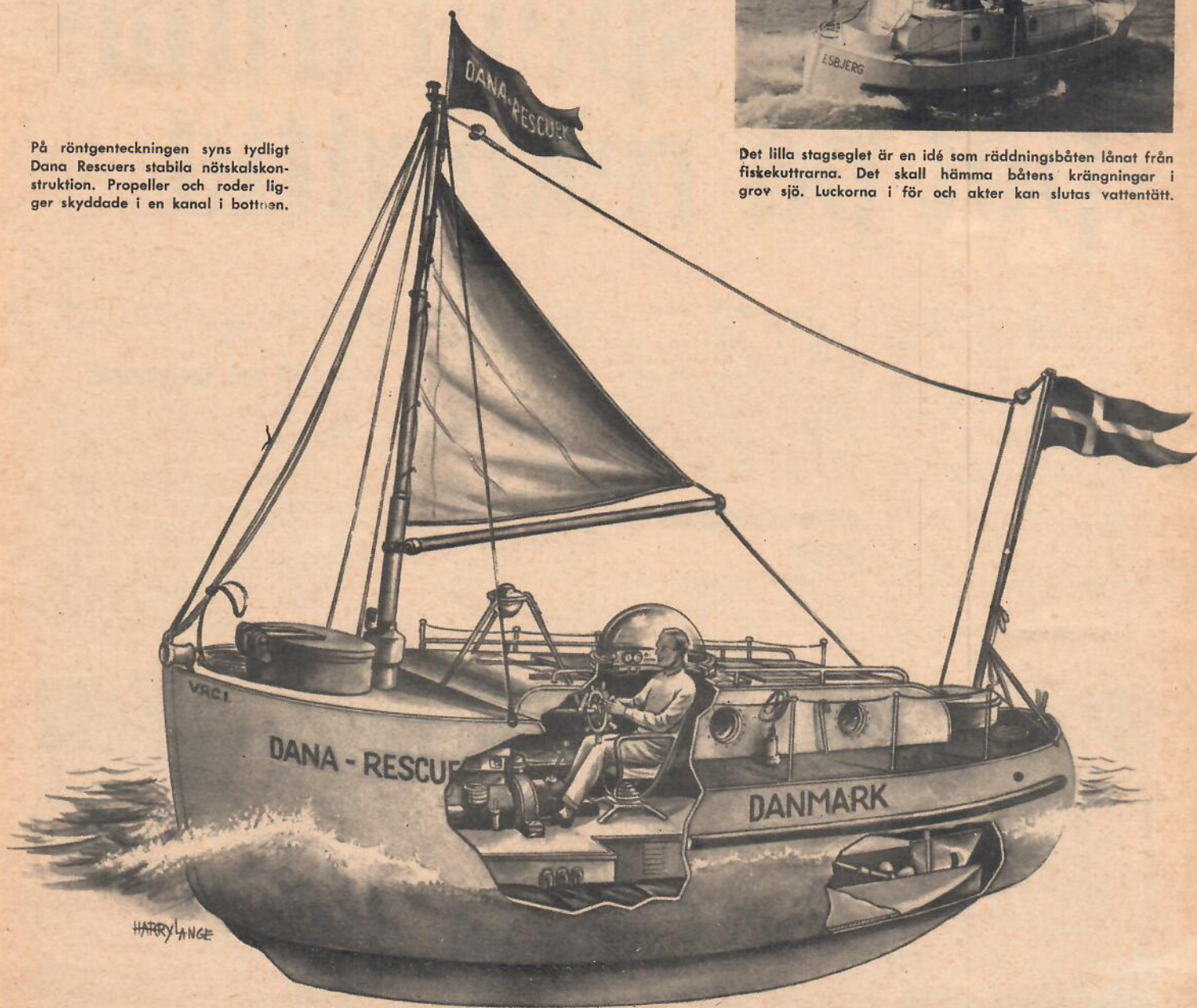
kerligen bara känna igen räddningsbåtarna, för de är det enda ombord som ser ut precis som för hundra år sedan.

Han skrev det i ett brev till den danska konstruktören och uppfinnaren *Claus Sørensen*, som genom många år har varit chef för Svitzers Bergningstjänst på den danska västkusten. Brevet kom i det psykologiskt rätta ögonblicket: Samma natt
(Forts. på sid. 46)



Det lilla stageglet är en idé som räddningsbåten lånat från fiskekuttrarna. Det skall hämma båtens krängningar i grov sjö. Luckorna i för och akter kan slutas vattentätt.

På röntgenteckningen syns tydligt Dana Rescuers stabila nötskalkonstruktion. Propeller och roder ligger skyddade i en kanal i botten.





TRUMPET
för endast
20:-
per månad

Ernie Englund

lär Dig spela trum- pet på rekordtid

Instrument och kurs får Du på posten direkt från Westin & Co

Det är en verklig tillgång att kunna spela ett instrument som trumpet — dagens populäraste och mest uppmärksammade instrument. I sällskaplivet, på fester och bjudningar, överallt blir Du populär och uppskattad. Och på lediga stunder behöver Du aldrig ha tråkigt med Din trumpet. Men Du bör lära Dig spela trumpet från grunden, helst under en duktig och erfaren lärares ledning. Instrumentet bör också väljas med omsorg, det skall vara lätthanterligt och väl avvägt för en nybörjare.

Många tusen elever har tagit kurser hos Westin & Co, många musicerar i amatörorkestrar landet runt, och en del har efter fortsatta studier helt ägnat sig åt musikeryrket. De fick alla lära sig grunderna genom Westin & Co:s klart

och redigt upplagda kurser, som för direkt till målet.

Du har här ett fantastiskt tillfälle att till verkligt önskepris erhålla dels en förnämlig trumpet, dels en trevlig och lättfattlig kurs. Du gör ett gott val, då Du fyller i nedanstående kuponger. Sänd in dem redan idag, så har Du första kursbrevet tillsammans med trumpeten redan om ett par dagar!

Ernie Englund blir Din lärare

Den välkände trumpetaren och kapellmästaren är också en mycket skicklig pedagog. Han lär Dig snabbt och säkert spela trumpet. Är det något Du inte skulle förstå hjälper Westin & Co Dig till rätta

genom speciella svars- o. frågeformulär, som medföljer kursen. Du har en garanterat intressant och trevlig studietid framför Dig med en av Sveriges skickligaste musiker som lärare.

Kursen omfattar 16 brev

och ger Dig kunskaper snabbt, litet och roligt med nya, utomordentliga metoder. Var 14:e dag löser Du ut ett lektionsbrev mot endast 4:25 plus porto. Varje brev innehåller precis så mycket Du utan att behöva jäkta hinner lära Dig till nästa gång. Litet målmedveten övning varje dag räcker för att Du med glans skall klara kursen: Du får naturligtvis lägga manken till

litet — men de stunder Du övar på Din trumpet kommer Du att ha bara trevligt.

Ett bra instrument

underlättar Dina studier, ger Dig säkerhet och känsla. Trumpeten MARYLAND är ett trevligt instrument i lackerad mässing. Den stämmer väl, har lättgående ventiler och fin balans. MARYLAND är idealinstrumentet för nybörjaren — Du erhåller den dessutom till särskilt förmånligt pris från Westin & Co. Du betalar endast kr 40:— som handpenning och sedan kr 20:— per månad, tills slutbeloppet 270:— kr erlagts. Vill Du betala kontant blir priset bara 245:—. I priset ingår också etui och munstycke.

**Till KORRESPONDENSINSTITUTET
WESTIN & CO.
Hornsg. 94, Stockholm. Tel. 24 09 80**

Härmed beställer jag 1 st. Trumpet MARYLAND att sändas omgående. Jag önskar betala per avbetalning med kr 40:— vid leveransen och sedan med kr 20:— per månad, tills slutbeloppet kr 270:— inbetalats. (Varan förblir säljarens egendom tills full likvid erlagts.) Eller kontant med kr 245:—. (Sätt ett kryss för det alternativ som önskas.) Frakt för trumpeten (3:40) uttages med det första postförskottet.

..... den / 195..

Namn:

Adress:

Postadress:

TV 21-58

**Till KORRESPONDENSINSTITUTET
WESTIN & CO.
Hornsg. 94, Stockholm. Tel. 24 09 80**

Härmed beställer jag »Ernie Englunds trumpetkurs för nybörjare». Första lektionsbrevet skall sändas mig omgående och övriga med 14 dagars mellanrum. Jag önskar betala per lektionsbrev, så att varje brev löses med kr 4:25 plus porto (55 öre) per postförskott eller hela kursen kontant (kr 62:—) vid första lektionsbrevets mottagande. (Sätt ett kryss för det alternativ som önskas.)

Namn:

Adress:

Postadress:

TV 21-58

Om Du bor i Stockholm kan Du hämta Din trumpet "Maryland" och Dina kursbrev i någon av Westin & Co:s affärer, Kungsgatan 28 eller Lilla Nygatan 16.

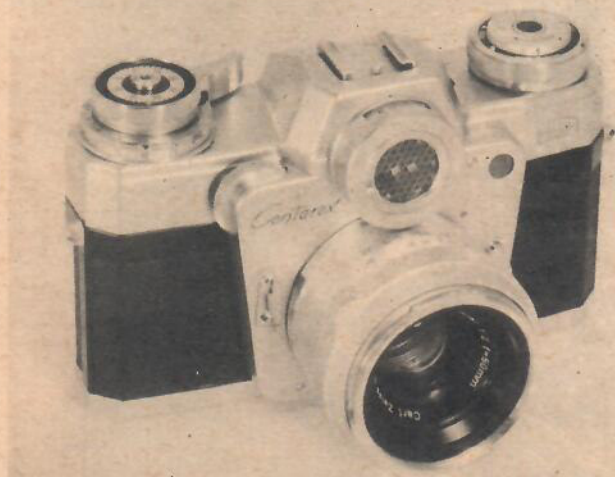
Om Du vill ha både trumpeten och kursen — sänd in båda kupongerna. Vill Du ha trumpeten — sänd in den vänstra kupongen! Och om Du bara vill ha kursen — sänd in den högra!



Agfa Isopan Record är en ny hyperkänslig film med en allmänkänslighet på 29/10 Din. Bästa bilderna får man i allmänhet genom att exponera efter 34/10 Din, men man kan få ut närmare 40/10 Din. Detta gäller i synnerhet kontrastrika motiv. Trots den höga känsligheten kan bilderna förstoras upp till 50x60 cm utan detaljförluster. Bilden ovan är tagen på 1/50 sek., bländare 5,6 med fem tändstickor som enda ljuskälla.

Att automationen och mekaniseringen fortsätter inom fototekniken gav årets stora fotomässa, Photokina i Köln, besked om. Kamerorna har utvecklats till »tänkande» robotar som fotograferna bara behöver rikta mot motivet. Fotoceller, som påverkar sinnrika mekanismer, väljer bländare och tid och beräknar avstånd och fotograferna behöver bara avvakta rätt ögonblick för att »knäppa».

Av FOLKE SAHLIN



Contarex, en av Photokinas stora nyheter. Den har utbytbar optik, inbyggd ljusmätare, prismsökare och ridåslutare. Contarex är således en kombination av Contax och Contaflex. Priset beräknas till omkring 1.800 kr.

TEKNIKENS VÄRLD 21/58

BARA KNÄPP — KAMERAN TÄNKER SJÄLV

Världens största internationella fotomässa, Photokina i Köln, återkommer vartannat år och öppnade nyligen sina portar för fotoutusiaster från hela världen.

Intresset för foto ökar för varje år och trängseln var enorm de två första dagarna. En av de större utställarna hade inte mindre än 35.000 besökare första dagen.

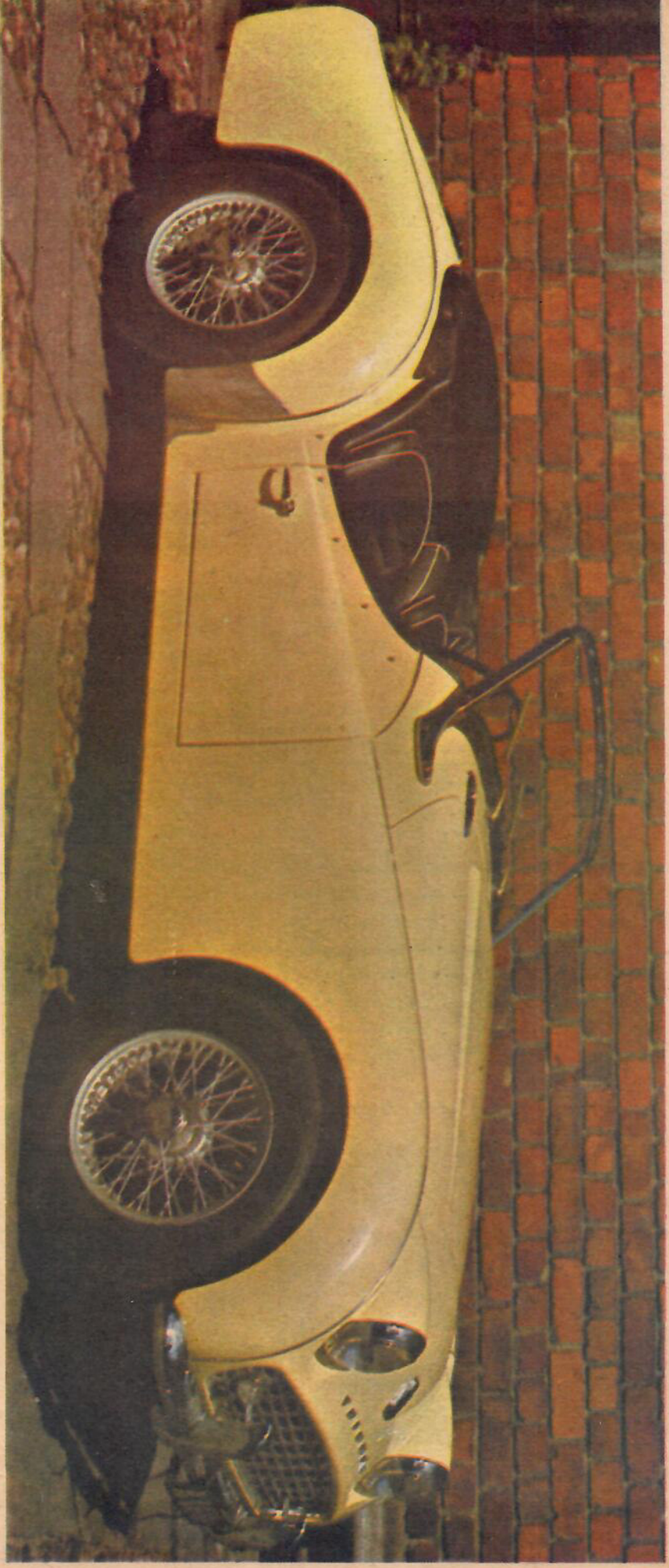
Den allmänna tendensen inom foto är densamma som kan märkas inom nästan alla områden — automation och mekanisering — och ökad konkurrens från japanerna. Japanerna plagierar utan blygsamhet världsberömda tyska kameror och tysk optik. Som regel är den japanska optiken av synnerligen hög kvalitet, men det mekaniska kanske inte alla gånger håller måttet. Här gäller det verkligen för den tyska kameraindustrin att se upp. Tysklands »hemliga vapen» heter dock kvalitet. Verkligt utslagsgivande blir den tyska kvaliteten när det gäller invecklade tekniska apparater. För en vanlig fotoamatör är dock

den frågan inte av så stor betydelse då kameror och optik inte utsätts för så stora påfrestningar som när det gäller kameror för yrkesmässigt bruk.

Japanerna går ofta in för optik med en ljusstyrka som gränsar till vad de optiska lagarna tillåter. De flesta tyska fabrikanterna drar sig för att släppa ut ett objektiv som inte i alla avseenden håller måttet till 100 procent. Frågan är dock om inte fabrikanterna bör ta sig en funderare på detta problem eftersom en ljusstark optik alltid är mer lockande för köparen än en något ljussvagare. Sedan är det en annan sak att eventuella optiska fel oftast är omöjliga att upptäcka vid vanlig fotografering och att de flesta bilderna tas med ett kraftigt avbländat objektiv. Vid de få tillfällen som man verkligen måste ta en bild och enda chansen är stor ljusstyrka så sätter man naturligtvis stort värde på t. ex. ljusstyrka 1:1,2.

En sak som man bör hålla i

(Forts. på sid. 41)



TEKNIKENS VÄRLDS BILSLONG EUROPEISKA BILAR

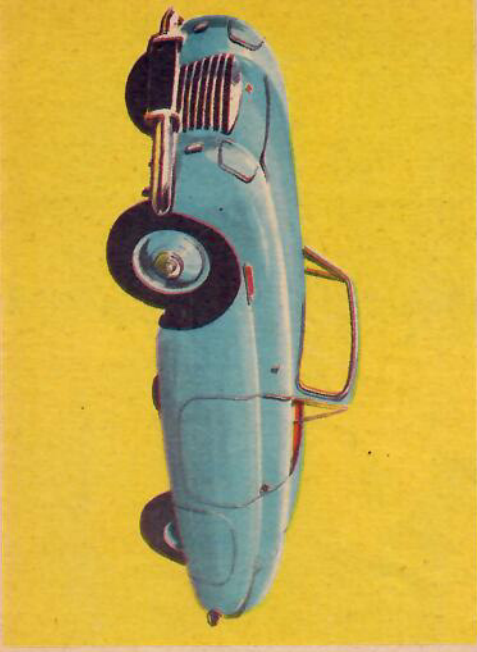
TRIUMPH

I Coventry, England, startades år 1885 en blygsam tillverkning av den tidens fortskrifningsmedel på modet: velocipeder. Fabriksmärket var Triumph. Nära tugo år senare övergick man till motorcyklar och 1920 tog man steget fullt ut och presenterade den första Triumphbilen. Den kallades »10 — 20» och var en tvåsitsig cabriolet.

Under årens lopp byggde Triumph allt bättre bilar som ofta hade den för konkurrenterna obehagliga vana att lägga beslag på förstaplatserna i rallyn och tävlingar. Verksamheten fortsatte fram till krigsutbrottet 1939 som inte bara satte punkt för fabriktionen utan även Triumph's historia som helt fristående biltillverkare.

Efter kriget, då Triumph ingick i Standard Motor Company, lanserades de välkända roadster-modellerna. Vid Londonutställningen 1950 visade man den vagn som syns på lilla bilden. Den var ganska olik sina föregångare. Toppen, stråkastarskydden, sidofönstren och radioantennerna manövrerades hydrauliskt.

Triumph Roadster 1950 kom dock aldrig i serieproduktion. I stället gick man in för de nu välkända TR-modellerna. TR-3 heter den sista typen och stora bilden visar årets modell. 100 hästars motoreffekt ger en hastighet av 170 km/tim. Styv fjädring och skivbromsar på framhjulena svarar för väghållning och säkerhet.



I Rolls Royce' anläggning för höghöjdsprov kan man simulera alla förhållanden upp till två mils höjd. Man kan t. ex. torka ut luften tills den endast innehåller en del vatten på en miljon delar luft, man kan nå temperaturer ned till minus 90 grader och vindhastigheter över dubbla ljudfarten. Här testas motorerna för morgondagens »höghöjdsflygplan».



Caravelle har två Avon R. A. 29 reamotorer, vardera med en dragkraft på ca 5.000 kp. Rolls Royce utvecklar emellertid en ny motor av by-pass-typ (Conway 141) och denna bör enligt fabriken lämna sig för bl. a. Caravelle. Typ 141 har större dragkraft och ger bättre bränsleekonomi än Avon.

■ 20.000 meter är idag ingen ovanlig siffra när det gäller flyghöjder för moderna krigsflygplan. Både jaktplan och bombare har nått dit och ännu högre, men hittills endast under relativt korta perioder. Krigstekniken kräver emellertid att morgondagens militära flygplantyper normalt skall kunna operera på dessa stora höjder och även för trafikflyget ställer det sig fördelaktigt med »höghöjdsflygplan» på långlinjerna. Man sparar därför inga ansträngningar när det gäller att komma tillrätta med hithörande problem.

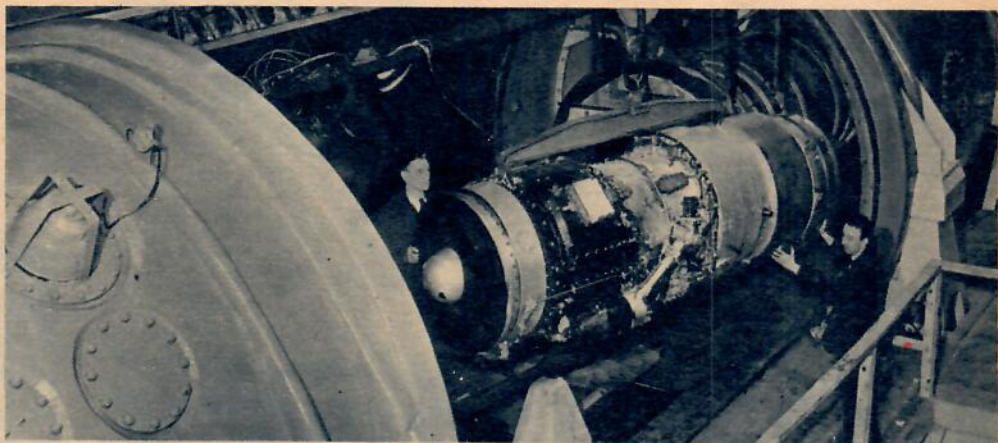
De svårigheter man har att brottas med är av både medicinsk och teknisk natur och orsakas av de extrema fysikaliska förhållanden som råder i ytteratmosfären. Miljön är nämligen allt annat än gästvänlig. Även om det inte råder fullkomligt vacuum, så är det näst intill och den ytterligt tunna atmosfärrest som finns här är så torr att det är fråga om tillstånd intill fullkomlighet. Proportionerna vatten/luft är 1:1.000.000 — d. v. s. en del vatten på en miljon delar luft! Eftersom temperatur inte är något annat än ett mått på molekylrörelser är det mycket kallt på denna molekylfattiga höjd — ca 90 grader under nollpunkten.

De medicinska problemen är givetvis omfattande, men det är dock aldrig fråga om att försöka anpassa människan till förhållandena här uppe eftersom det är fullständigt uteslutet att hon skulle kunna leva ens ett par sekunder utanför det skyddande hölje som flygplanskabinen utgör. Och utan skyddsdräkt skulle en förare inte kunna överleva en kabinpunktering eftersom blodet — vid det låga trycket — skulle koka vid kroppstemperatur. Men dessa problem liksom de med avseende på materialhållfasthet har man måst lösa redan för de höjder som idag är normala.

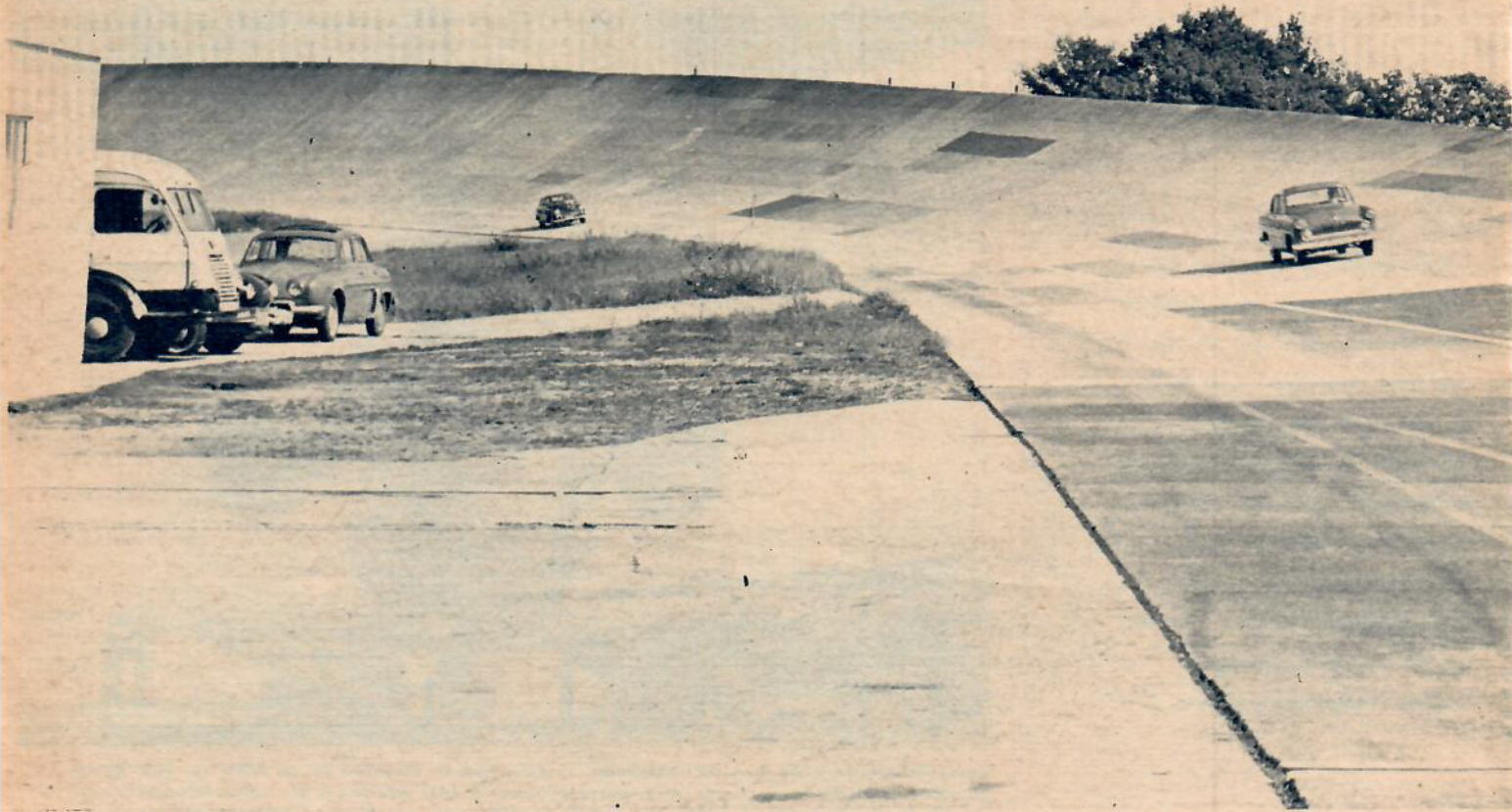
(Fort. på sid. 44)

TVÅ MILS HÖJD VID MARKEN

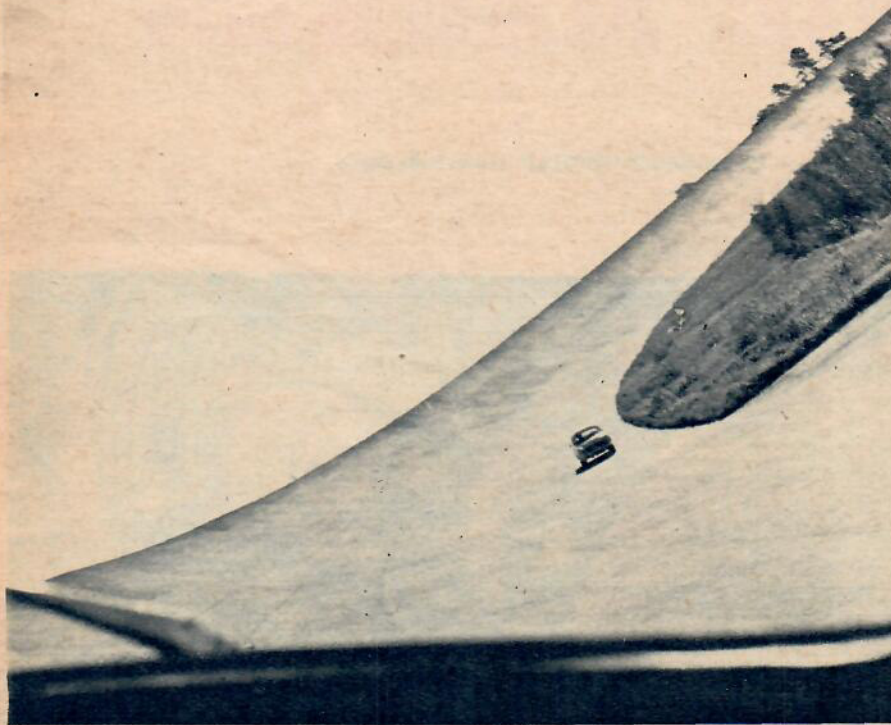
Av BIRGER GRIPSTAD Foto: Rolls Royce



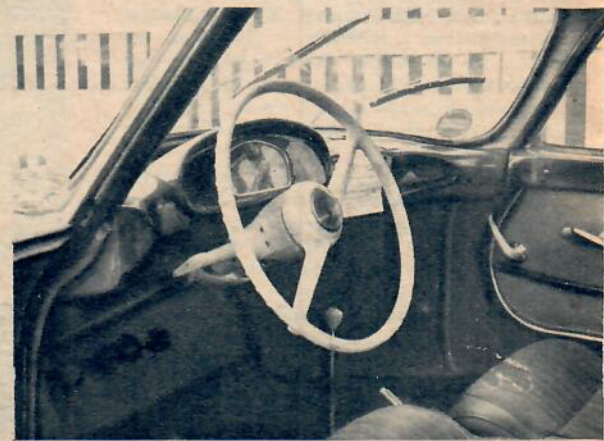
En Avon R. A. 29 reamotor monteras upp i en av de båda testcellerna vid Rolls Royce High Altitude Test Center för att genomgå höghöjdsprov. Här kan den testas under förhållanden som motsvarar dem som råder på höjder upp till 21.000 meter och under hastigheter upp till dubbla ljudfarten.



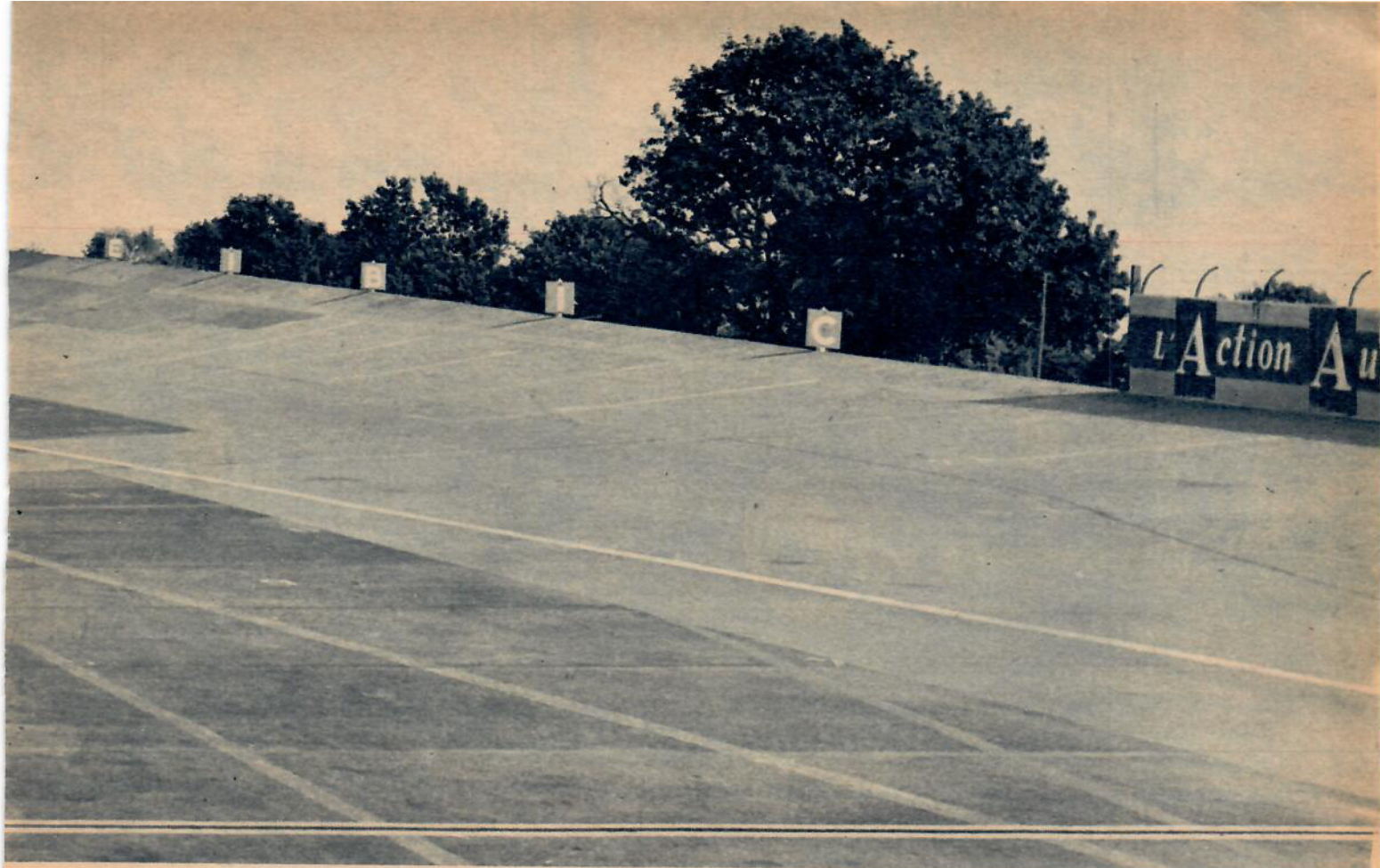
Montlhérybanans oäkanta velodromkurva tillåter toppfart genom svängen med vanliga standardvagnar. Här har en Simca passerat på väg mot rikan.



Så här tar det sig ut inifrån bilen. Föraren trycks ned mot sätet och ligger man riktigt i höjdlid styr vagnen sig själv igenom. Det känns ganska festligt att titta nedåt på den man kör om. Snabbast under körningarna var en Simca Vedette, 160 på »banken».



DB syns mycket i rallysammanhang på kontinenten. Den har en Dyna Panhardmotor, vilken skyttar mellan kylargallret (överst). Därunder inredningen på Specialaren Renault Alpine.



RUNT PÅ HÖGKANT

Montlhérybanan utanför Paris är varje år skådeplatsen för ett festligt skådespel. Motorjournalister från hela världen valsar runt av hjärtans lust och många gånger kan det bli dyrt för fabrikanterna. Fyra Renault Dauphine bogserades från platsen i år, en del ordentligt tillknycklade. Teknikens Värld tar er med på en tripp längs banan.

Text och foto: BENGT-O. ALLSKOG

Paris i oktober

Montlhéry — bara namnet ger ilningar av tillfredsställelse längs ryggraden på den motorbitna. Sedan Alexandre Lamblin 1922 beslöt sig för att bygga den imponerande anläggningen utanför Paris har den varit en institution bland tävlingsförare och bilfabriker, och trots att den har åtskilliga år på nacken är den något av ett föredöme när det gäller säkerhet både för förare och publik.

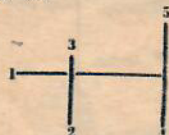
Varje år i samband med Parissalongen kan tillfälliga åskådare se den mest blandade samling bilar susa runt på 12,5 kilometersslungan. Muntert guppande CV 2:or puttrar blygt i innerkant av velodromkurvans väggar medan V 8:or eller högtrimmade specialbyggen sveper förbi »uppåt väggarna».

Den saliga röran betyder helt enkelt att världens motorjournalister samlas för att få känna på den franska bilindustris produkter. Här finns det chans att pröva även synnerligen extrema saker. Ta t. ex. Renault Alpine. En vagn som knappast

hittar till Sverige men ändå dyker upp i tidningsspalterna i tävlingsresultaten från olika tävlingar.

Teknikens Värld inbjuder er härmed till en 25 kilometers tripp med vagnen. Vi börjar med att kvittera ut en bricka med bilens nummer, får en erinran om flaggsignaler och säkerhetsföreskrifter (samma som för ett vanligt GP-lopp) och knallar in i depån. Där står den lilla läckerheten med något av Porsche i dragen. Plåtbrickan uppvisas för märkets representant, han river ut motsvarande nummer i vårt körblock och bilen är vår. En liten rundtitt innan starten skadar inte. Under huven i bakvagnen ligger CV 4:ans lilla toppventilare där en stöddig förgasare skvallrar om att den trimmats upp ordentligt. Bagageutrymmet framtill är relativt stort för en vagn i den här klassen. Vi glider och ålar oss in bakom ratten och instrumentbrädan. Växelspaken ser ut som på den vanliga CV 4:an men ett papper, klistrat på instrumentbrädan, ger besked om att lådan är 5-växlad! Lägna

är något aviga så vi får väl använda första varvet till att bekanta oss med den. Så här ser de ut:



Klart att köra ut. Flaggvakten vinkar fritt fram och med ett ilsket rytande från fyrpipen i akterna är vi ute på rakan. Vi växlar upp och ned och hit och dit. Synkroniseringen är perfekt. Så perfekt att vi i den första kurvan hur elegant som helst råkar peta i ettan. Kvickt ur med den innan ventilerna börja spruta ur motorhuven och så inbromsning till krypfart för att inte bakvagnen skall hoppa före i svängen. Det börjar kännas riktigt hemtamt nu. Den långa S-böjen klarar vi på 3:an med bakvagnen elegant sväpande. Den första långgrakan i sikte. Urvarvning på fyran och så i med 5:an som

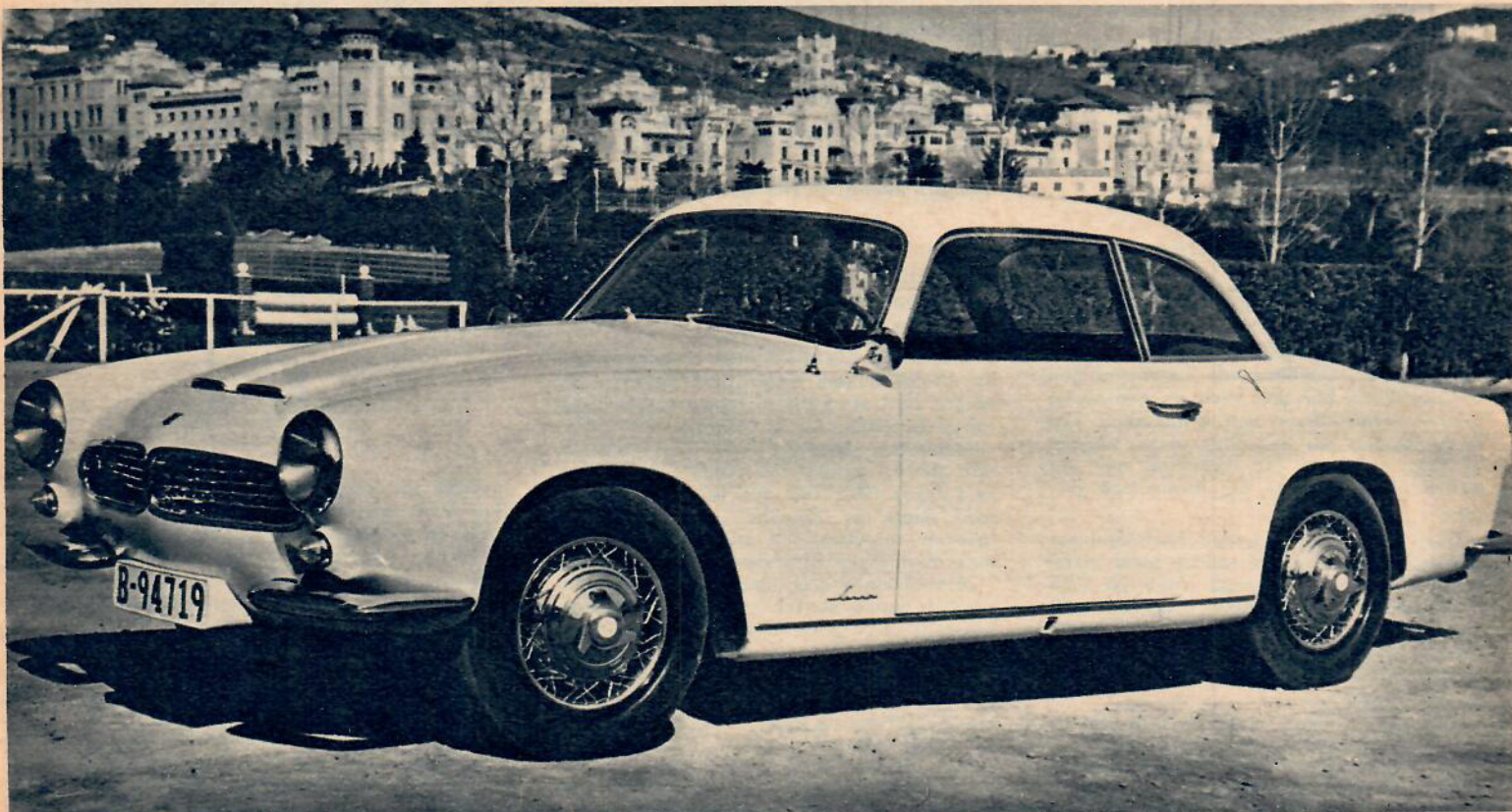
(Forts. på sid. 40)



Ni kunde väl knappast gissa att det döljer sig en Morgan under det här läckra Gran Turismoskalet. Karossen är karakteristisk för firmans kromsnålhet.

SLÅR SPANIEN ITALIEN?

Av RUNE MELANDER



Ännu en exponent för Pedro Serras förnämliga hantverk. Den här gången är det en Peugeot 403 som fått släppa till inkråmet till formfulländningen.



Vad glor ni på — tycks den till oigenkännlighet förskönade 4 CV:n säga (ovan) 570 kg väger karossen och innebär en fartökning på 12 procent i förhållande till standardmodellen. Observera fenorna i aktern (nedan).



Italien är ju allmänt ansett för att vara specialkarossernas förlovade land. Frågan är om inte Spanien kan ställa upp och slåss om äran. Teknikens Världs chefredaktör har studerat frågan på plats.

En skicklig karosserimakares tillhåll föreställer sig väl de flesta som en toppmodern byggnad där vitrockade herrar svassar omkring med drömteckningar av bilar i fingrarna. En verkstad som lyser och glittrar med verktyg glänsande som den värsta operationsutrustning. Yrkesskickliga arbetare i fläckfri klädsel knacker till de underbaraste linjer i plåt osv. osv.

I verkligheten ser det ut så här: En gata eller gränd i en undanskymd stadsdel. En infartsport under vilken olja och gummi gjort outplånliga intryck i körbanan och där innanför en lokal som lika gärna kunde vara Jockes Bil- & Motor bland skjulen bredvid Skrotnicke här hemma i Sverige. De vitrockade uppenbarelserna lyser med sin frånvaro. I stället kutar en beskämt mörkhyad kille omkring med några oljiga papperslappar i händerna och arbetaren ser ut som vilken bilmek som helst. Det enda som stämmer med fantasibilden är yrkesskickligheten. Den får trasselburkar och oljepytisar att blekna bort i bakgrunden. Åtminstone är det så hos Pedro Serra Vidal i Barcelona.

Carrocerias Pullman är firmans respektingivande namn. Ett namn som de sannerligen lever upp till att döma av resultaten. Pedro har jobbat i karosseribranschen i 4 år och har hunnit med åtskilliga specialare. Den förnämligaste produkten han haft att snickra till var den spanska nationalstoltheten Pegaso. Tro dock inte att de bara är fullblod under de läckra skalerna. Renault 4 CV, Peugeot och andra vardagsvagnar kan få nytt skal med Pedros eleganta och rena linjeföring. Han går inte till några överdrifter i krom och utsmyckning utan linjerna får tala för sig själva. Resultatet blir som synes av bilderna rasrent i högsta klass.

Firmans 31-åriga chef har vid det här laget hunnit samla ett 80-tal anställda omkring sig så det är sannerligen inte vilken bakgårdsverkstad som helst. En av de mera uppmärksammade karosserna på den sista tiden är byggd på en Renault 4 CV.

(Forts. på nästa sid.)



specialstift



AC erbjuder ett specialstift till Volvo liksom till flera andra bilmärken och motortyper. Detta stift är provat av Volvo och rekommenderas försåväl PV-544/444/445 som Amazon.

HOT TIP

AC tändstift är försett med en speciellt utformad isolatorspets — Hot Tip. Denna utformning gör att isolatorspetsen snabbt blir varm utan att förorsaka glödtändning, vilket i sin tur betyder en hastig förbränning av beläggningar på denna tändstiftets ömtåligaste del.

AC Hot Tip minskar alltså avsevärt risken för igenotning och glödtändning och ger större motoreffekt och lägre bensinförbrukning.

AC tändstift uppfyller de krav som den ökade kompressionen i moderna motorer och nya högoktaniga bränslen ställer på tändstiftets funktioner.



Be servicemannen kontrollera tändstiften — rekommenderar han byte, sätt i AC specialstift

För 10 mm gänga 104 V — För 14 mm gänga 44 Com

Så här tjänade Kalle
sina julpengar förra året



I så gott som varje hem hör det till traditionen att man läser Åhlén & Åkerlunds trevliga jultidningar. Här har Du din chans att sälja dem och tjäna stora pengar till jul. Precis som Kalle.

Det blev en stor slant till Kalle när han sålde förra året! Han kunde köpa det han drömt om — och överraska mamma och pappa med julklappar som han köpt för egna pengar!



KALLE KLIPpte UR KUPONGEN I EN SÅN HÄR ANNONS OCH SKICKADE IN DEN...



... SÅ KOM ETT STORT KUPERT MED FÄRGLAD JULTIDNINGSKATALOG M.M.



... SEN SATTE KALLE IGÅNG. ÖVERALLT VAR DET LIKA LÄTT OCH KUL ATT SÄLJA JULTIDNINGAR - ALLA SKULLE HA DEM.

Gör som Kalle! Fyll i och posta kupongen redan idag. Om några dagar kan Du sätta igång och sälja jultidningar. Du kommer inte att ångra Dej. Tänk så roligt för Dej att ha egna pengar och kunna köpa det Du länge önskat.

ÅHLÉN & ÅKERLUNDS FÖRLAG

Jultidningsavdelningen, Box 3267, Stockholm 3.

Sänd mig gratis och portofritt, utan förbindelse från min sida, agentvillkor och prover på Åhlén & Åkerlunds jultidningar.

Namn:

Adress:

Postadress:

TV 21-58



Mästerskräddaren själv vid en av sina senaste skapelser. Pedro Serra Vidal har här gjort ett fullblodsskal till ett lika fint innanmäte. Under karossen döljer sig nämligen inget mindre än det spanske fullblodet Pegaso.

SLÅR SPANIEN... (forts.)

Det finns något av Ghia över fronten men bakvagnen är helt egen med eleganta fenor och en aktergrill. Luftintaget till svansmotorn har skickligt inkomponerats i bakflygeln. Krom är det ytterst klenst beställt med. Endast de dubbla strålkastarna, vindrutearmen, hjulen, stötfångare och aktergrill glänsar. Ett kilformat konkavt urtag framför luftintaget vid bakhjulen har accentuerats genom en mörkare färgton och utgör hela decorationen på karossidan. Resultatet har blivit en av de läckraste »sportvagnar» vi sett i den storleksklassen.

Bland verkliga sportvagnar intar ju knappast den engelska Morgan någon framträdande plats på skönhetsrankningen. Carrocerias Pullman har emellertid även kastat sig över denna och fått fram en linjeskön Gran Turismomodel av yppersta klass. Aerodynamiskt sett verkar formgivningen mycket lyckad och ägaren har förmodligen kunnat glädja sig åt en betydlig ökning av toppfarten.

Som synes är Spanien inte bara kastanjetter. Bilfantasten har många förnämliga skapelser att beundra när det gäller specialkarosser.

Runt på högkant

(Forts. fr. sid. 37)

närmast har karaktären av överväxel.

Vi är inne i bromsprovingsområdet nu. En titt i backspeglarna. Ingen bakom. Ner med bromspedalen bara, och vi kan njuta av en härligt sugande inbromsning utan dragning åt någondera hållet. Acceleration genom växlarna igen och så broms. Verkade inte bromssträckan en aning längre samtidigt som den drog en aning åt vänster?

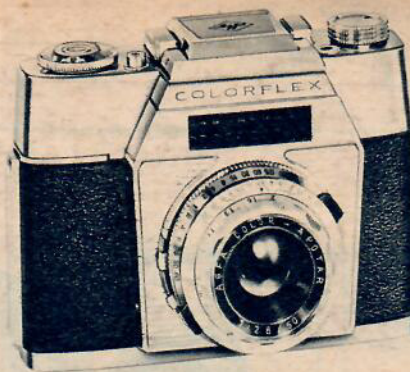
Vi accelererar igen, men vid ingången till sista kurvan, innan velodromen, signalerar funktionären med den blå flaggan. Omkörning. Vi får snabbt krypa ner till höger och släppa förbi, men sedan är det fritt fram att plocka upp fart för en färd längs de doserade väggarna, som är något av en sensation. Vi börjar högt upp, men

det känns att bilen inte vill ligga kvar där utan att man »styr», så vi får så vackert klättra nedåt tills vagnen styr sig själv. Farten är då ca 120 km/t. och vi ligger $\frac{1}{3}$ upp på doseringen. Vi hade behövt minst 200 km/t. för att komma över »mittlinjen».

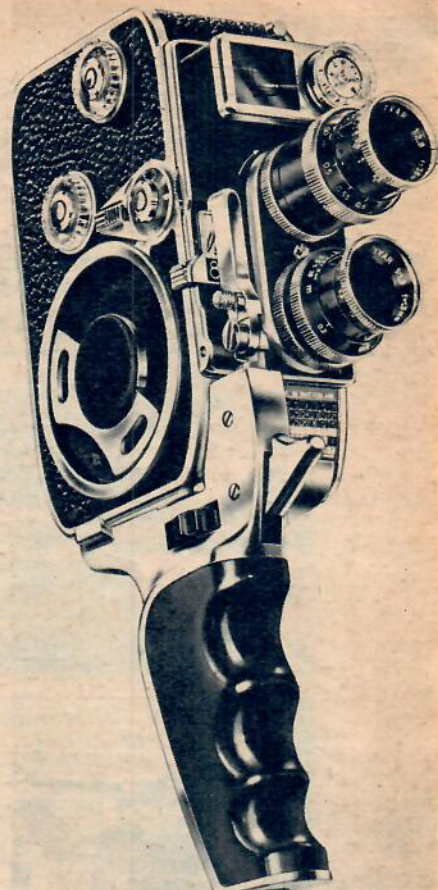
Under nästa varv koncentrerar vi oss på hur komforten är. Absolut perfekt. Växellådan underbar och vid bromsprovet den här gången inga dragningar eller fadning. Det kunde ha varit en oljefläck på banan förra varvet. Vi kan inte nog beundra väghållningen som måste vara betydligt bättre än Renault Dauphines, åt döma av alla de rundslagningar och dikeskörningar vi sett längs banan. Viktfördelningen är bättre utan tvivel. För sista gången klättrar vi upp på bankningen och saktar sedan successivt för att gå in i depån. En snabbtest är över.



Kodak Retina III S har inbyggd exponeringsmätare, kopplad avståndsmätare och utbytbar optik. Exponeringsmätaren är kopplad direkt till slutare och bländare varför kameran kan ställas in snabbare än modeller med s. k. ledtal. Pris 590 kr.



Colorflex och Ambiflex är två nyheter från Agfa. Båda har spegelsökare, snabbframmatning, exponeringsmätare och centralslutare. Colorflex kostar 390 kr och Ambiflex 520 kr/



Paillard B8L är en av de största nyheterna i kino. Den har inbyggd ljusmätare vars fotocell är placerad bakom optiken. B8L kostar exkl. optik 556 kr.

Knäpp bara ... (Forts. fr. sid. 33)

minnet är att filmernas känslighet ökar för varje år. Agfa har nu kommit med en ny film på 40/10 Din. Som exempel på vad man kan åstadkomma med den filmen har vi publicerat en bild tagen på Agfa Isopan Record, 1/50 sek. bländare 5,6. Den enda ljuskällan är fem stycken vanliga tändstickor. Den bilden bör vara en tankeställare för den som till varje pris måste ha en ljusstark optik.

Ett område som de flesta fabrikanter visat stort intresse för är projektorer av alla slag, både småbilsprojektorer för färgfilm och ljudfilmsprojektorer för 8 mm småfilm. Småbilsprojektorerna har ofta automatisk frammatning och i några fall även automatisk skärpeinställning och fjärrmanövrering.

Kodak, Agfa och Leitz har släppt ut nya modeller på marknaden och har sällskap av en hel mängd av andra fabrikat.

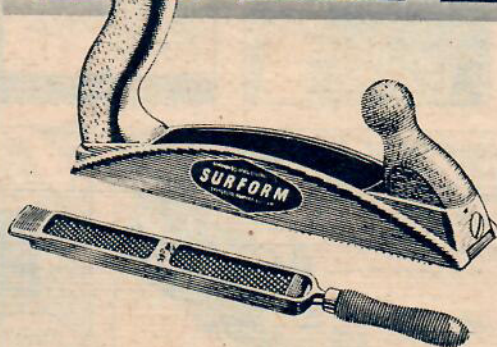
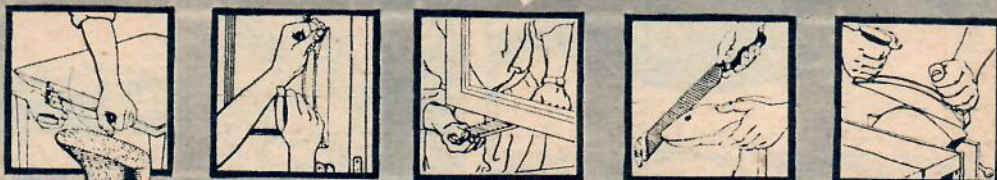
Smalfilmskamerorna visades i de mest varierande modeller men även om många, både kända och mindre kända fabriker kommit med utmärkta modeller, så dominerar marknaden fortfarande av den schweiziska Paillard.

Frågan är om inte Paillards lilla B8L är den stora nyheten inom kino. Kameran har nämligen inbyggd exponeringsmätare som endast mäter det ljus som kommer genom optiken. På så sätt riskerar man aldrig att få in »obehörigt» ljus i fotocellen, himmelsljus, o. s. v. Detta utgör i sin tur en garanti för perfekt exponering,

vilket inte alltid är säkert då man har en inbyggd exponeringsmätare.

Elektronaggregaten bör ej glömmas i detta sammanhang. Även om man som regel föredrar att fotografera i det ljus som finns på platsen, för att behålla stämning och atmosfär, så bör man lägga på minnet att elektronaggregaten har blivit betydligt lättare och billigare. Några modeller finns i fickformat andra något större. Det är inte så många år sedan ett aggregat för yrkesbruk vägde cirka 12-15 kg. I dag finns aggregat (Forts. på sid. 43)

SURFORM för tusen och ett sätt att fila ... forma ... fasa ... hyvla ...



SURFORM finns hos järnhandlare och verktygsfirmor

RIKTPRIS:

hyvel kr 17:50
fil kr 12:50
utbytesblad kr 3:50

Ni som hobbyarbetar eller har villa behöver ett "allt-i-ett"-verktyg, och då väljer Ni naturligtvis SURFORM. Med SURFORM kan Ni fila, forma, fasa och hyvla i alla material. Trä, gummi, läder går lika bra som koppar, bly och lättmetall. Speciellt bra är SURFORM för Perstorps- och Sidiplattor samt Masonite. Tala med Er järnhandlare om SURFORM — han kan visa Er alla dess tusen och en egenskaper, och han vet dessutom att SURFORM har fått yrkesmannens oreserverade beundran!

SURFORM har ännu en fördel — möjligheten till bladbyte. Lossa en skruv, byt blad och dra till skruven ... färdigt!

Tillverkas av Simmonds Aerocessories Ltd., Skulptörvägen 30-32, Johanneshov. Telefon: 48 26 07, 59 35 87.

Leica Vicoflex II är ett nytt spegelhus som kan användas till samtliga objektiv från Elmar 1:4 90 mm till Telyt 1:5 400 mm. Pris ca 400 kr.

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE



TITTA PÅ OLJEFLÄCKARNA DÄR! DOM VERKAR MYSTISKA!

DU KANSKE HAR RÄTT, BUZZ! PÅ ER VAKT, GRABBAR!

UBÄTTSJAKTEN FÖRÄR...



VI ÄR ÖVER OMRÅDET DÄR UBÄTEN SIKTADES.

INNE I PLANEN RÄDER SPÄNNING.



SÄ HÖRS PLÖTSLIGT EN RADAROPERATÖRS SKARPA RÖST...

JAG HAR RADARKONTAKT, KAPTEN! 35 KM, BÄRING 345.

NU BÖRJAR DET!



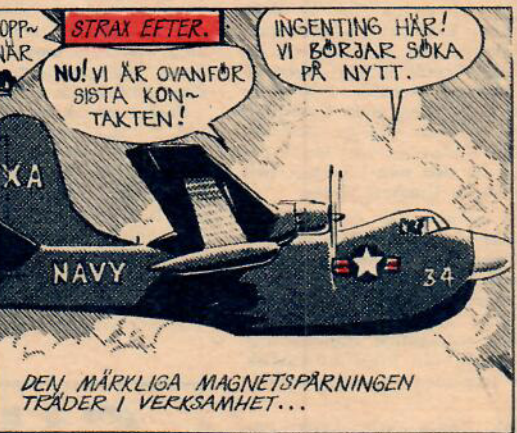
HAR NI FORTFARANDE RADARKONTAKT, OPERATÖR?

NEJ, FÖRLORADE DEN EFTER 15 KM.



UBÄTTSKONTAKT. FRÅN ALLA HÄLL RINGAS UBÄTEN IN!

NAVIGATÖR, STARTA STOPP~ URET! LÄT MIG VETA NÄR NI VAR ÖVER SISTA KONTAKTEN!

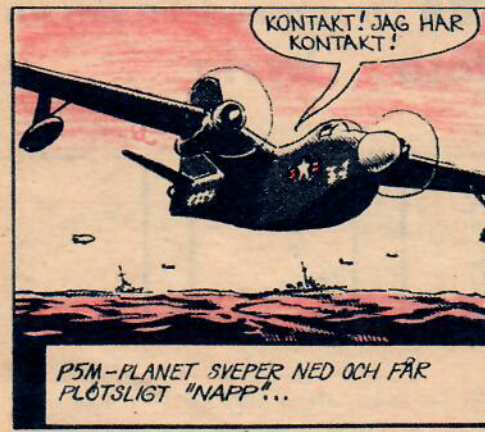


STRAX EFTER.

NU! VI ÄR OVANFÖR SISTA KON~ TAKTEN!

INGENTING HÄR! VI BÖRJAR SÖKA PÅ NYTT.

DEN MÄRKLIGA MAGNETSPÄRNINGEN TRÄDER I VERKSAMHET...



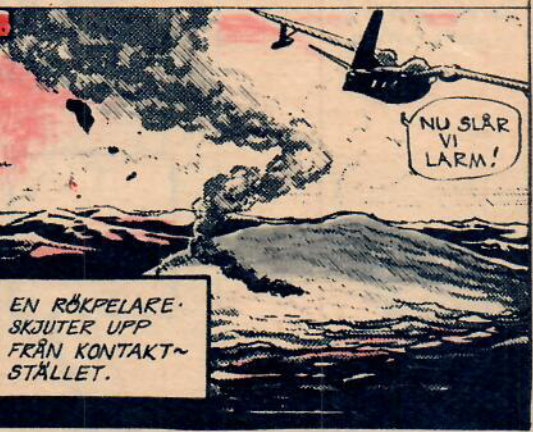
KONTAKT! JAG HAR KONTAKT!

P5M-PLANET SVEPER NED OCH FÅR PLÖTSLIGT "NAPP"...



UBÄTTSJAKTEN INTENSIFIERAS...

FYRA AV SIGNAL~ RAKET.



NU SLÄR VI LARM!

EN RÖKPELARE SKJUTER UPP FRÅN KONTAKT~ STÄLLET.



VAD ANSER NI DET VAR FÖR KONTAKT NI HADE?

JAG TROR DET VAR EN UBÄT!

UBÄTTSJÄGARNNA NÄRMAR SIG MÅLET...

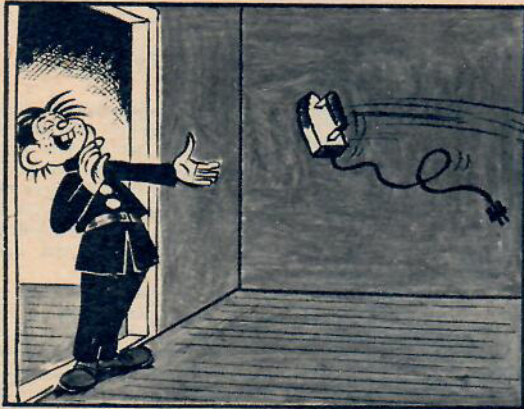


BRÅ! NAVIGATÖR, GE MIG NÄRMARE BESKED OM KONTAKTEN!



25 KM, KAPTEN, BÄRING 170.

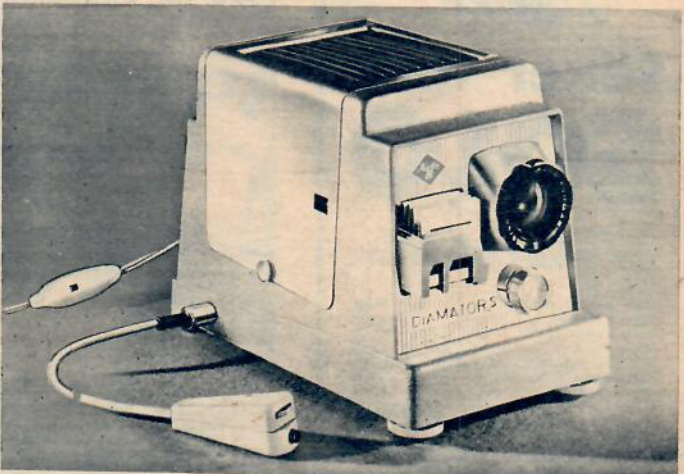
OKAY, DA SÄTTER VI IN BLOD~ HUNDARNA!



En helautomatisk fjärrstyrd projektor för färgbilder 5x5 är Agfa Diamator 5. Den matas med ett magasin som rymmer 30 bilder. Växling genom fjärrstyrning. Pris 398 kr.



Canon VI T är en japansk motsvarighet till Leica. Ridöslutaren är av metall och överklädd med en plasthinna och således okänslig för fukt. Priserna är 1.183 och 1.526 kr.



Att en Rolleikamera stått modell för den lilla japanska spegelreflexkameran Yashica 44 för negativformat 4x4 cm framgår med all önskvärd tydlighet. Priset är 268 kr.

Knäpp bara...

(Forts. fr. sid. 41)

med motsvarande effekt till ungefär en tredjedel av dåvarande priset och med en vikt på något eller några kilo.

Slutligen kan nämnas att flera fabriker har gått in för att tillverka helautomatiska kopieringsmaskiner med en kapacitet på mellan 800 och 1500 kopior i timmen i format 9x12 och liknande. Fotoamatörerna lär väl som regel inte komma i direkt kontakt med

dessa apparater men de bör nämnas i detta sammanhang som exempel på att även laboratoriesidan efter många års »ide» nu äntligen börjar utvecklas. På längre sikt bör dessa apparater innebära bättre kopior, snabbare leveranser och lägre kopiaer. Som en nyhet inom färgkopieringen bör nämnas en ny Agfa-metod för kopiering av färgdiapositiv på papper.



Canon 8 T är en japansk 8 mm filmkamera med revolverfatning för olika optik. Objektiv 1,4 som standard. Priset har sänkts till 679 kr.



Kodamat är Kodaks motsvarighet till Agfas fjärrstyrda projektor. Kan laddas med papp- eller glasmonterade bilder. Pris 315 till 550 kr.

Ny JÄTTEKATALOG UTKOMMEN

större
sidantal
än någonsin



Rekv.
NYA JÄTTE-
KATALOGEN
å kr. 1:—

— den finaste
sortering Ni
någonsin sett
i MODERNT
MODELLFLYG,
BATAR, MOTORER, RADIO-
KONTROLL, PLASTBYGGSAT-
SER, TILLBEHÖR. Likvid insän-
des i frimärken.

ERIK LINDGREN
Östanvägen 43, Malmö 5V

Härn. rekv. st. kataloger

Namn:

Adress:

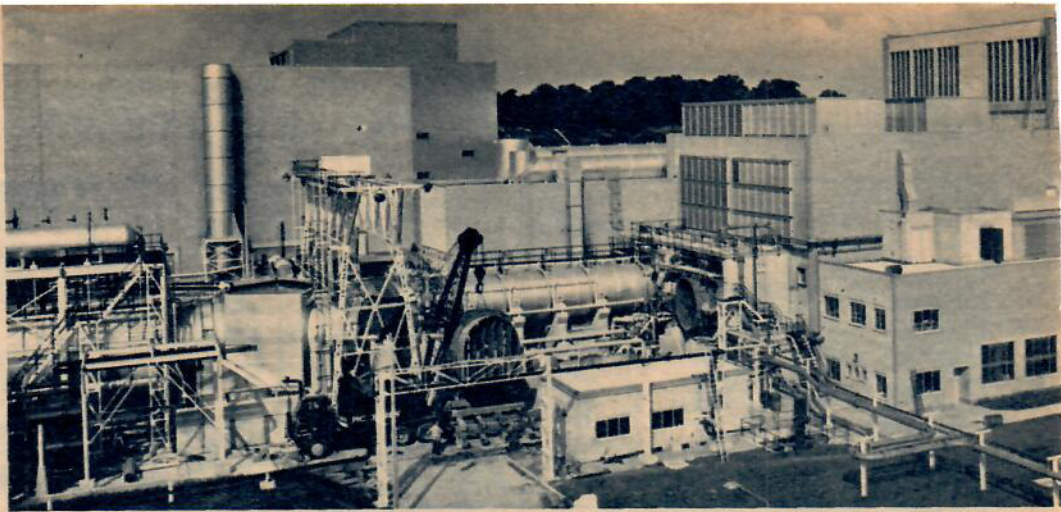
Postadress: TV 21-58



Säker med SOLO marin

Det känns tryggt att ha en Solo-
marin motor i båten... Den går
jämnt och säkert i alla väder och är
ekonomisk i drift. Starten är alltid
lätt och ögonblicklig, gången tyst och
lugn. Solo marin är resultatet av över
40 års erfarenhet och den är testad
för de hårdaste strapasser. Finns från
2—20 hkr. BEGÅR BROSCHYR.

FRÖDERNA SKOOGS MOTORFABRIK AB
BORLÄNGE



Rolls Royce High Altitude Test Center är av imponerande mått. Här kan man framkalla atmosfäriska förhållanden identiska med dem som råder på stor höjd. Anläggningen, som invigdes 29 sept., har kostat ca 90 milj. kr



Bilderna visar kompressorläggningen som svarar för evakueringen av luften från testcellerna. Varje kompressor drivs av en elmotor på 22.000 hk.



Två mils höjd...

De stora svårigheterna inställer sig när det gäller den motortekniska sidan. Det är lätt att inse vilka oerhörda krav som ställs på en motor som skall fungera oklanderligt och lämna erforderlig effekt under så vitt skilda förhållanden som råder vid jordytan och på extrem höjd.

Redan vid utprovningen av en motor stöter man på stora svårigheter eftersom det är nödvändigt att kunna köra den kontinuerligt under samma betingelser som de som råder på den stora höjden är avsedd för. För att i markniva simulera dessa förhållanden krävs jätteanläggningar och oerhörda kapitalinvesteringar.

En sådan anläggning är Rolls Royce High Altitude Test Center i Derby. Den invigdes helt nyligen av den engelske premiärministern och är den enda privata ägda anläggningen av detta slag utanför USA. Det fordras också ett företag av Rolls Royce omfattning för att gå iland med de jätteinvesteringar som det här är fråga om — enbart byggkostnaderna belöper sig till 90 milj. kr.

Men här kan man framkalla de atmosfäriska förhållanden som råder på extrema höjder — t. o. m. fullkomligt vacuum. Motorprovingen sker i två lufttäta testceller som kan köras helt oberoende av varandra. I dem kan man »flyga» reamotor och propellerturbiner på olika höjder upp till över 21.000 meter och nå vindhastigheter upp till Mach 2,5 — två och en halv gånger ljudhastig-

Två hårvatten i samma flaska

MEDICINSKT: Stimulerar hårbotten, motarbetar mjäll och därav föränlett håravfall samt innehåller välgörande cholesterin. 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



NYHET!

nu även
i blått!

framhäver
hårets
naturliga
färg

För kontrastrikt hår
använd
PALMOLIVE
Brillantine



PALMOLIVE är även ett bra damhårvatten



I kontrollrummet följer man händelseförloppet i cellerna med TV.



(Forts. fr. sid. 35)

heten. Trycket vid motorns intag kan varieras från endast något över ett halvt hekto per cm² till nära fyra kg vid temperaturer mellan minus 90 och plus 190 grader medan övriga delar av motorn utsätts för tryck och förhållanden som korresponderar med den utvalda höjden — ner till ett par hundra gram per cm².

Eftersom atmosfären på stora höjder är i det närmaste fullständigt torr måste luften — innan den förs in i testcellen — passera en vattenseparator där den torikas ut tills endast en miljondel vatten återstår. Nästa moment är att evakuera luften tills korrekta förhållanden med avseende på täthet och tryck för önskad höjd erhållits och samma sak gäller för kylningen av luften som sker i ett stort ammoniakbatteri. För att eliminera det frigjorda värmets och för att kyla rörlingarna cirkulerar i runt tal 7 milj. liter vatten per vecka genom kylsystemet.

Händelseförloppet i testcellen följer man från ett stort kontrollrum. Med hjälp av televisionskameror kan man hela tiden observera motorn och en hypermodern utrustning av fotoelektriska och elektroniska instrument ger besked om vindhastighet, temperatur och tryck liksom om motorns arbetssätt och effekt under varierande konditioner.

Därmed är det alltså möjligt att idag på marknaden göra de prov som tjänar till att utveckla motorerna för de flygplan, som i morgon skall operera på extrema höjder:



kameror och hypermodern fotoelektrisk och elektronisk utrustning.



Den yrkesutbildade får alltid sin chans

Den som i tid skaffar sig utbildning, behöver inte vara rädd, även om det hårdnar på arbetsmarknaden. Hermods är den

rätta skolan för den som tror på sig själv och vill förbättra sina möjligheter. Tag kontakt med Hermods!

60 ÅR

1898-1958

Hermods drives av en stiftelse utan vinstintresse. Överskottet utdelas som stipendier till elever.

Teknik Industri

Ingenjörutbildning fram till statlig privatistexamen inom

- Maskinteknik
- Kraft- och värmeteknik
- Verkstads teknik
- Elkraftteknik
- Teleteknik
- Byggnadsteknik
- Kemiteknik
- Merkanaliteknik

Teknikerutbildning

- Byggnadsteknik
- Elkraftteknik
- Flygteknik
- Gjuteriteknik
- Kemiteknik
- Maskin- och verkstads teknik
- Motor teknik
- Teleteknik
- Vägbyggnadsteknik
- Värme- och sanitets-teknik
- Angiteknik

Allm. tekn. kurser:

- Matematik för lärlingar yrkesarbetare förmän verkstärelse ingenjörer
- Nomografi
- Räkneskickens användn.
- Geometrisk ritning
- Projektionsritning
- Arbetsritningens grunddrag
- Maskinritning
- Mekanik
- Grafostatik
- Materiallära
- Höllfasthetslära
- Materialprovning
- Metallografi
- Stålets o. järnets användn.
- Hiss- och transportanordningar
- Maskelement

Arbetsstudiekurser

- Arbetsstudier
- Statistisk behandling av siffermaterial
- Funktionell tidbestämning och ackordställning

Arbetsledarekurser

- Grundkurs i arbetsledning för
- Verkstadsindustrin
- Textilindustrin
- Träindustrin
- Grafiska industrin
- Livsmedelsbranschen
- Arbetslagstiftning
- Den industriella utvecklingen
- Industriell organisation
- Arbetsarskydd
- Arbetsledningens psykologi
- Arbetsfysiologi
- Näringslivets organisationer
- Pedagogiskt-psykologiskt skyddsarbete
- Materialhantering
- Industribrandskydd
- Företagsnämnden
- Oversikt kurs i industriell ekonomi

Kraft- och värmeteknik:

- Maskinteknik
- verkmästarekurs
- förmanskurs
- Kurser för ritare och konstruktörer
- motormontörer
- kylmontörer
- öngmaskinister
- landmaskinister
- sjömaskinister
- maskinskötare
- motorskötare

Bil- och motorteknik:

- Bil- och motorteknik
- verkmästarekurs
- förmanskurs
- Kurs för bilmekaniker
- Förbränningsmotorer
- Flygmotorer
- Bilens kraftöverföring
- Bilens bromssystem
- Bilens styrning
- Kurs för scootermek.

Textilteknik

- Textilindustrins grundkurser i
- Textilteknologi
- Arbetsledning

Verkstads teknik:

- Verkmästarekurs
- förmanskurs
- Verkstadsstekt. grundkurs för arbetsledare
- Mekanförbundets förberedande förmanskurs
- Gjutmästarekurs
- Gjuteritekn. grundkurs för arbetsledare
- Svetsmästarekurs
- Kurser för konstruktörer
- planeringsmän
- avsnynare och kontrollanter
- kalkylatorer
- arbetsstudiemän
- skyddsombud
- maskinarbetare
- gas- och elsvetsare
- plåtslagare
- instrumenttekniker
- smeder - händare
- gjutare - lärlingar

Ämneskurser i kraft- och värmeteknik:

- Beskrivande maskinlära (Förbr.motorer, pumpar, fläktar, kompressorer)
- Skötsel och drift av ångpanneanlägg.
- Förbränningsmotor-teknik
- Gas turbiner
- Reaktionsmotorer
- Vattenmotorer
- Centrifugalpumpar
- Fläktar
- Vattenrörpannor
- Ångmaskiner
- Ång turbiner
- Kylteknik
- Värmeöverföring
- Industriell mätteknik

Flygtekniska kurser

Ämneskurser i verkstads teknik

- Toleranser och passningar
- Mätöden och mätmeloder
- Enkla mätöden
- Verktygsmaskiner och verktyg
- Maskiner och verktyg för spånbildande
- bearbetning
- Pressar och pressverktyg
- Jägger och fixurer
- Ritsning och ritsdon
- Vibehandling
- Värmebehandlings-teknik
- Smidesteknik
- Gjuteriteknik
- Gas- och elsvetsning
- Ber. av tryckluftbehållare

Elektroteknik

- Grundl. kurser för elektrotekniker
- Elektriska installatörs-kurser för B-behörighet C-behörighet
- El. verkmästarekurs
- Kurs för elektrikerlärlingar
- El. montörskurser
- El. maskinistkurser
- Kurs för bilelektriker
- Teleteknisk verk-mästarekurs
- Kurs för tv-tekniker
- TV-kurs för servicemän
- Kurs för radiotekniker
- Kurs för sändar-amatörer
- Svagströmsanlägg.
- Elektrisk mätteknik
- Elektromaskinlära
- El. installatörsteknik
- El. anläggningsteknik
- Telefoni
- Television Radio
- Industriell elektronik
- El. belysning

Byggnadsteknik

- Byggnadsverkmästare-kurser
- Byggnadsverkmästarekurs

Kurser för ritare och konstruktörer

- Byggnads-materiallära
- Prakt. betongteknik
- Husbyggnadslära
- Byggnadsritning
- Lanmannabyggnader
- Grafostatik
- Byggnadsekonomi
- Beräkning av armerad betong
- Beräkning av husbyggnadskonstruktioner

Värme- och sanitetsteknik

- Centraluppvärmning
- Oljeledning
- Ventilationsteknik

Träteknik

Vägbyggnadsteknik

- Kemisk-teknisk
- verkmästarekurs
- förmanskurs
- laborantkurs

Kval. analytisk kemi

- Kem. reaktionskinetik
- Kolloidkemi
- Indikatorer och pH-bestämningar
- Teoretisk kemi
- Elektrokemi

Kem. termodynamik

- Allm. kem. teknologi
- Kemisk-tekniska apparater

Kemisk materiallära

- Vatten och vattenrening
- Tunga kemikalie- och konstgödselindustrin
- Mineraloljeindustrin
- Cellulosaindustri
- Sockerindustrin
- Fettindustrin
- Torrdestillationsind.
- Förbränningslära
- Industriella jäsningar
- Keramik och glas
- Pappersteknik

Livsmedelsteknik

- Sjöbåtkurser
- Fortbildningskurser för ingenjörer, arbetsledare, yrkesarbetare, lärlingar o. yrkeslärare

Sänd mig prospekt över den ämnes-grupp jag angivit nedan, bildbroschyrren Alla läser hos Hermods samt Hermods månadstidning Korrespondens under 6 månader.

Jag är intresserad av följande kurser:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Frankeras ej Hermods betalar portot

HERMODS

Slottsg. 8 A

LÖSEN

MALMÖ 1

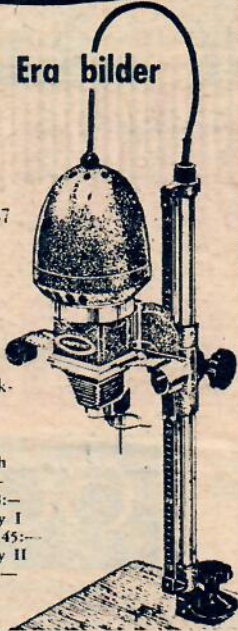
Svarsförändelse Tillstånd 06 Malmö 1

UNIPRINT

Förstora Era bilder själv

UNIPRINT 37 en snabb universal-apparat för svartvit och färgförstoring samt närfotografering, reproduktion m. m.

24x36 mm och 6x6 cm 270:—
24x36 mm 218:—
Uniprint Hobby I 24x36 mm 145:—
Uniprint Hobby II 6x6 cm 170:—



Rädgör med fotohandlaren.



— det ledande märket

Rena och mjuka händer med en nypa



Fenom



IDEALSTÖVEL



s. k. Chaufförstövel tillv. av slätt »Grönlandsleder» i svart el. brun färg. C:a 30–32 cm höga skaft, ofodrade. Dubbelsydd kraftiga bottnar med mellansula av läder, slits. av 9 mm »Cellgummi». En extra lätt o. slitstark sko, finnes i två vidder, normal o. extra vidd. Populär o. prisbillig.

i storl. 40–47
Kronor 48:50
2 par franko.

Högre skaft mot extra tilllägg.

F:a Fors Skomakeri & Skoaffär
Tel. 270 14 • Malungsfors

BOSCH
8 mm
bormaskin

Ett mångsidigt el-verktyg för industri, hantverk och hobby, byggt för kontinuerlig drift. Borrkapacitet 8 mm i stål. Varvtal vid tomgång 1.460, vid belastning 900 v/min. Upptagen effekt 125 watt.



S- och Fi-märkt Radioavstörd

Ingår i **BOSCH LESTO ROBO** elit-verktygsserie

Säljes genom maskin- och järnaffärer.



Arbetslampan

LUXO 1001

LUXO 1001 är den bästa tänkbara arbetslampan. Den är ställbar i vilken vinkel Ni önskar, väl avbalanserad och stabil.

LUXO 1001

säljes hos alla välsorterade el-handlare.

JAC. JACOBSEN AB. GÖTEBORG



Om vindförhållandena är lämpliga kan man spara på räddningsbåtens bränsle och ta sig fram med segel av vikingatyp.

Räddning...

(Forts. fr. sid. 31)

hade en förödande höststorm slagit två stora lastångare i spillror utanför Esbjerg. 60 man hade lyckats rädda sig från de sjunkande vraken — för att i stället lida drunkningsdöden, när räddningsbåtarna fylldes med vatten och slog runt.

Claus Sörensen och hans räddningsmanskap stod maktlösa inför det ohyggliga dramat, men den natten beslöt man satsa alla sina krafter och resurser på att förverkliga en gammal kungstanke: att skapa en tidsenlig räddningsbåt, som effektivt skulle kunna revolutionera räddningsarbetet på havet och för första gången i sjöfartens historia ge skeppsbrutna en rejäl chans att överleva ett skeppsbrott.

Resultatet blev »Dana Rescuer» av Esbjerg, troligen det underligaste fartyg som någonsin har trotsat de sju havens oroliga temperament. Till det yttre har den drag gemensamt med såväl en u-båt och ett badkar som en flygmaskin — och när den för drygt

ett år sedan första gången slog kölen i de salta vågorna var de gammalmodiga experterna inte sena att avkunna sin dom: om detta monster till båt verkligen skall ge sig ut på havet är det nog bäst att den utrustas med en god gammaldags räddningsbåt...

Men det tog inte många timmar innan deras ironiska nedlåtethet förvandlades till respektfull beundran. Redan efter jungfruresan stod det klart även för de mest skeptiska, att Claus Sörensens nykonstruktion verkligen gjorde skäl för namnet »räddningsbåt» i motsats till tidigare typer.

»Dana Rescuer» är på 8 brutto-registerton, drygt 7 meter lång och 2¼ meter bred och djup — men det hör till saken, att den i sin nuvarande form har fått mer karaktär av båt för att kunna segla jorden runt och göra propaganda för den nya principen. Byggmaterialet är stål, men kommer i serierproduktion att ändras till lättmetall. Båten är fullständigt tillsluten som en undervat-



Här sitter styrman Vestborg till rors under Dana Rescuers plexiglaskupol. Både den och den höga stolen bakom ratten är delar från gamla flygplan.

tensbåt så att de skeppsbrutna effektivt skyddas mot elementens härjningar. Den är utrustad med fyra luckor, varav två är konstruerade som slusskammare, och ett flertal ballasttankar hindrar båten att slå runt även i den värsta storm. Den kan absolut inte sjunka, har god plats för 30 passagerare och drivs fram av en 42 hk. motor. Roder och propeller är placerade i en säkerhetskanal och sålunda effektivt skyddade. 6 botten-tankar rymmer 2.000 liter olja vilket räcker för ungefär 3 veckors seglats. För att spara på bränslet ingår två olika segel i utrustningen.

Men det är inte bara till det yttre som »Dana Rescuer» radikalt bryter mot alla traditionella föreställningar om hur en livbåt skall byggas. Inuti är den isolerad efter de mest moderna forskningsrön så att varken tropisk värme eller avtisk kyla innebär något hot mot de förlista. Det är — säger Claus Sörensen när han för Teknikens Värld presenterar sina ritningar — absolut nödvändigt att komma ifrån den gammaldags öppna räddningsbåten. Jag har under ett långt liv i räddningstjänsten sett många exempel på att sjöfolk som till äventyrs klarat sig från ett skeppsbrott utan att livbåten strax slogs i spillror i stället frös ihjäl i våra nordliga farvatten eller brändes till döds av tropikernas hetta — om de inte helt enkelt spolades över bord.

I »Dana Rescuer» kan de förlista känna sig trygga. Genom plexifönster har de bra utsikt, en tre meter lång teleskopmast fungerar tillika som luftintag, och det automatiska ventilationssystemet förnyar luften i båten varannan minut. »Kommandobryggan» är hur anspråkslös som helst: en plexikupol från ett reaflygplan och en stol från en D C 2:a, men då är den också bara tänkt som ett supplement till den helautomatiska styrmekanismen, som med hjälp av fotoceller ser till att båten håller rätt kurs utan att någon behöver bekymra sig om att gripa om ratten. Även icke-sjökunnigt folk har alltså alla chanser att föra denna räddningsbåt i hamn.

Det har den äventyrsglade sjömannen Walter Westborg givit belägg för genom att som ensam man segla »Dana Rescuer» på en demonstrationsresa över de sju haven. Varken tyfoner eller klimat har rätt på den lilla farkosten. Just i dagarna ligger Westborg i Christobal för att friska upp målningen — det enda på båten som har blivit nött under den hittills 4.000 sjömil långa färd — och i ett telegram till Claus Sörensen berättar han, att han under den nästan tolv månader långa resan har suttit bakom ratten i bara 6 timmar. Resten av tiden har den självtänkande styrinrättningen skött styrmansjobbet perfekt.

Men även om världspresen ofta har haft sensationsrubrikerna framme i referaten av Walter Westborgs dristiga enmansresa jorden runt i ett »badkar», så är det väsentliga ändå, säger Claus Sörensen, att experter över hela världen har fått bekräftat, att den danska livbåten verkligen markerar en revolution i räddningsarbetet på haven. Därför tänker jag inte heller ta ut patent på min konstruktion — utan ställer den gratis till förfogande för den internationella skeppsfarten. Här rör det sig nämligen om mera än ära och pengar — här gäller det att rädda människoliv.

NKI-studier på fritid gör Er till **INGENJÖR** på 3—5 år

(beroende på förkunskaper)

Nyhet

NKI är Nordens största tekniska korrespondens- institut

Vill Ni följa med i det stora tekniska uppsvinget — läs då till ingenjör nu! Förlora ingen tid! Är Ni redan ute i förvärsarbetet och får praktik i Ert dagliga arbete har Ni en väl prövad väg att gå. Ni kan studera vid NKI-skolan på Er fritid och på kortast möjliga tid bli ingenjör. Detta gäller Er som har intresse och anlag för teknik. NKI har fackingenjörskurser för 16 olika områden, ledande till NKI-ingenjörsexamen. Ni kan vid NKI också studera till läroverksingenjör på fackskole- eller gymnasielinje med 18 olika kurser att välja på. Ni får full nytta av de förkunskaper Ni redan har. Ännu ett plus — Ni kan ha Ert arbete kvar medan Ni studerar.

2.300 ingenjörer redan utbildade vid NKI - tillkomsten ökar ständigt

Redan har mer än 2.300 ingenjörer utbildats vid NKI — hälften av dessa började sina NKI-studier med enbart folkskola som grund. Kombinationen mellan praktiskt förvärsarbete och gedigen utbildning på fritiden har visat sig vara idealisk ur många synpunkter. Vid avslutandet av utbildningen har NKI-ingenjörerna i regel haft mycket längre praktik än någon annan kategori av nyexaminerade ingenjörer, vilket högt värdesatts av företagen.

Gratis!

Studiehandboken, "Hur man blir ingenjör" får Ni utan kostnad genom frikupongen.



FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke)

Frånskickas till NKI Skolan, S:t Eriksgat. 33, Stockholm 12. (Klöst)

Sätt ett x i rutan här nedan för det som intresserar Er. Fyll i kupongen och posta den utan porto. Ni får då gratis tidskriften *På Fritid* under ett år, studiehandbok för det som intresserar Er och NKI:s kursprogram — Nordens största i sitt slag.

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Hur man blir ingenjör genom fritidsstudier | <input type="checkbox"/> Väg- och vattenbyggnad |
| <input type="checkbox"/> Maskinteknik | <input type="checkbox"/> Kemisk teknologi |
| <input type="checkbox"/> Verkstads teknik | <input type="checkbox"/> Textilteknik |
| <input type="checkbox"/> Gjutertechnik | <input type="checkbox"/> Träteknik |
| <input type="checkbox"/> Motor teknik | <input type="checkbox"/> Arbetsledarkurser |
| <input type="checkbox"/> Flygteknik | <input type="checkbox"/> Förtäring och offert |
| <input type="checkbox"/> Värme och sonitet | <input type="checkbox"/> Specialkurser |
| <input type="checkbox"/> Elektroteknik | <input type="checkbox"/> Kurser för yrkeslörläre |
| <input type="checkbox"/> Radio- och TV-teknik | <input type="checkbox"/> Grundkurser |
| <input type="checkbox"/> Husbyggnadsteknik | |

(Namn) _____
 (Född år) _____ (Yrke) _____
 (folksk.) (verkstadsk.) (realex.)
 (folkhögsk.) (annan yrkesk.) (stud.ex.)
 (Ange Era föregående studier genom kryss i resp. ruta)
 (Bostad) _____
 (Postadress) _____

Till "Vinterutrusta bilen"
ÅHLÉN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB
BOX 3267, STOCKHOLM 3

Jag önskar ytterligare upplysningar beträffande annonsen som handlar om

Namn:

Adress:

Postadress:

TV 21-58

VAD VET DU OM ELEKTRICITET?

Hur mycket kan du om elektricitet? Är du överdängare på området eller tillhör du dem, som det blir kortslutning för? Här är några frågor som du kan testa dina kunskaper med. Tryck alltså på knappen och sätt i gång.

RÄTT ELLER FEL (Stryk under det ena)

1. Man får mindre ljus från en 200-wattslampa än från 8 stycken 25-watts. Rätt. Fel.
2. Thomas A. Edison, den berömda mästaren från Manlo Park, skapade det första elektriska ljuset. Rätt. Fel.
3. En neonljuslampa skulle ge för mycket ljus om den var gjord av klart glas. Alltså används matt glas för att reducera ljusstyrkan. Rätt. Fel.

4. En ackumulator kallas så därför att den lagrar elektricitet. Rätt. Fel.
5. Magneten som är vital vid framställande av elektricitet, har fått sitt namn från staden Magnesia i Mindre Asien. Rätt. Fel.
6. Guglielmo Marconi uppfann den första elektriska cellen. Rätt. Fel.
7. William Röntgen upptäckte röntgenstrålarna. Rätt. Fel.
8. Status, en romersk filosof, gick en dag på en tjock matta och råkade vidröra en vacker slafflika. Resultatet blev en gnista och på så sätt upptäcktes den statiska elektriciteten. Rätt. Fel.
9. I en vanlig glödlampa kommer ljuset från den glödande tråden. Rätt. Fel.
10. Elektromagneter är vanligen spolade runt en kopparstav. Rätt. Fel.

De riktiga svaren finner du här nedan. Varje rätt svar ger fem poäng. Summan kan bedömas så här:

- 0—10 Kortslutning direkt.
- 15—25 Felkopplat någonstans.
- 30—40 Ordning och reda i hjärnvindlingarna.
- 40—50 Du vet ovanligt mycket om ämnet (om du inte fuskat).

4. Fel. Det finns inte någon elektricitet i en ackumulator när den inte används. När de båda polerna förbinds laddas batteriet en kemisk reaktion som skapar elektricitet.
5. Rätt. Se efter i din historietricket.
6. Fel.
7. Rätt.
8. Fel. Thales, en gammal grek, trodde att elektriciteten kunde överföras från en gned bensten, att när man gned en bit bensten mot en tunn ström av vatten, att vatten drogs till bensten.
9. Rätt.
10. Fel. Elektromagneter är uppbyggda på mjukjärn.

1. Fel. En 200-wattslampa ger 80 % mer ljus än åtta 25-watts. En 200-wattslampa ger 3.700 lm (lumen), varje 25-wattslampa ger bara 260, totalt 2.080 lm för åtta stycken.
2. Fel. Edison uppfann den första elektriska glödlampen, men det var sir Humphrey Davy som år 1800 upptäckte att man kunde använda elektriska glödlampor.
3. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
4. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
5. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
6. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
7. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
8. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
9. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.
10. Fel. Lysrör som har ultraviolet elektricitet för att få ljus.

SVAR

VIKTIGT MEDDELANDE

till alla bilägare som kör i vinter:



Sätt "innanfönster" i Er bil
För FRI SIKT utan imma!

DURKEE-ATWOOD

amerikanska imskyddsrutor av plast.
 Böjliga, glasklara, självhäftande.

Priser:
 för framrutor 19:50
 för sidorutor 9:— och 12:—
 för bakrutor 12:—, 15:—, 19:50

Specialaffären för tillbehör

LJUNGGREN & HAKER

Brunkebergstorg 13, Stockholm. Ordertel. 11 98 97, 11 98 98

Leverans till landsorten mot postförskott.

Vinterutrusta

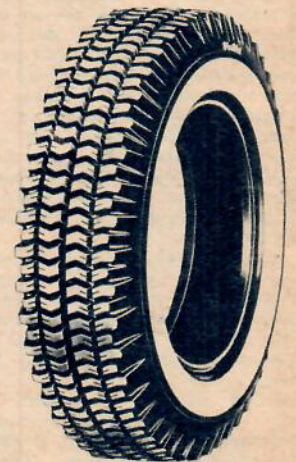
ESKIL CARLSSON, välkänd och pålitlig ringräv inom motorsporten, har några ord att säga alla bilister:

"Kör försiktigt i vinter! Ta alltid gott om tid på Er. Och så skall Ni naturligtvis ha värme och annan utrustning som passar Er kärra. Då är det inget handikapp med snö och kyla. Då kan vinterkörningen bli en tjusning."



Erfarna bilister byter till **FULDA** vinterdäck!
VARFÖR?

Jo, standarddäck slirar i snö redan vid en stigning av 11 % medan **FULDA** M & S-däck övervinner en stigning av 20 %. På vägar med djup snö uppnår **FULDA** M & S-däck 60 % större gripförmåga. Även på glansis ger **FULDA** M & S-däck 12 % bättre väggrepp.
Pröva själv! **FULDA** säljes av välrenommerade gummiverkstäder.



FULDA



PHILIPSONS AUTOMOBIL AB
 S:t Eriksgatan 117, Stockholm 2.1.
 Tel. 34 00 00

Filialer och återförsäljare över hela landet.

Risk för **NATT** / **FROST** betyder
dags för



**GM:s permanenta
kylarvätska**

- avdunstar ej
- angriper ej metall eller gummi
- skadar ej lackeringen
- har hög kokpunkt
- anti-rostbehandlad
- blandar sig lätt med vatten



Auktoriserade återförsäljare över hela landet

GENERAL MOTORS NORDISKA AB · STOCKHOLM



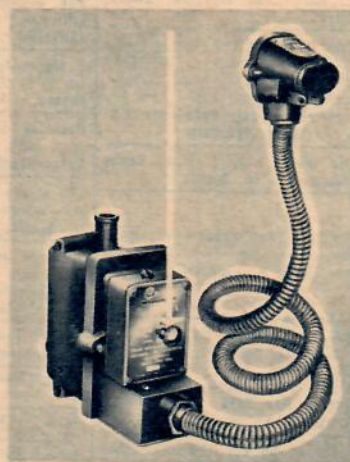
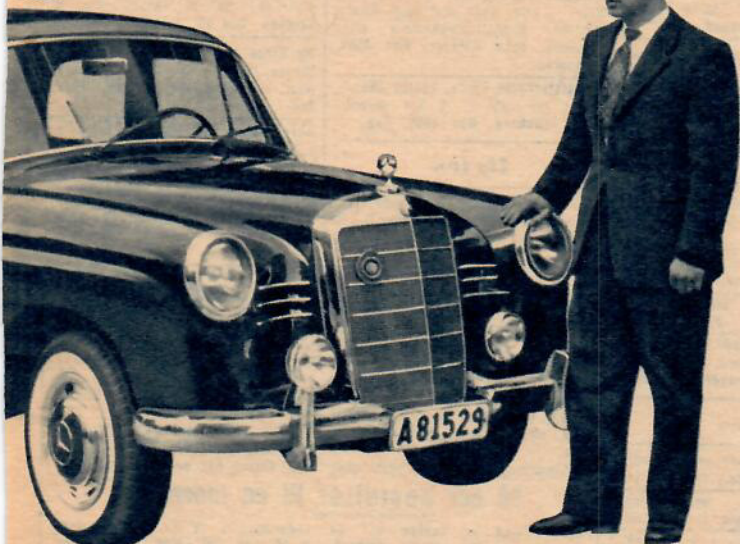
Habo

— när Ni frågar efter bilpläden

Habo-pläden är oundgänglig vid vinterkörning, varm och skön att ha om ryggen, härlig att kura ihop sig i när man rastar. Välj Habo — och Ni kan vara säkra på yppersta kvalitet! Välj t. ex. pläd 2515, modernt rutmönstrad i ett flertal vackra färgställningar.

HABO ULLSPINNERI AB · HABO

bilen



LC

— motorvärmaren
med evighetssäkring
2 års garanti
och riktpriiset **57:—**

LC är synnerligen lättmonterad, är S-märkt och godkänd av de svenska försäkringsbolagen, har kupévärmare, som ger Er varmgarage året runt. Dessutom evighetssäkring!
Välj LC — då har Ni rätt till 2 års skriftlig garanti. Och mer än 57 kronor skall Ni inte behöva betala!

Obs. LC finns också för Volkswagen, för direkt oljeuppvärmning.

En kvalitetstillverkning från LC-produkter

**AC — stiftet för
Eder motor**



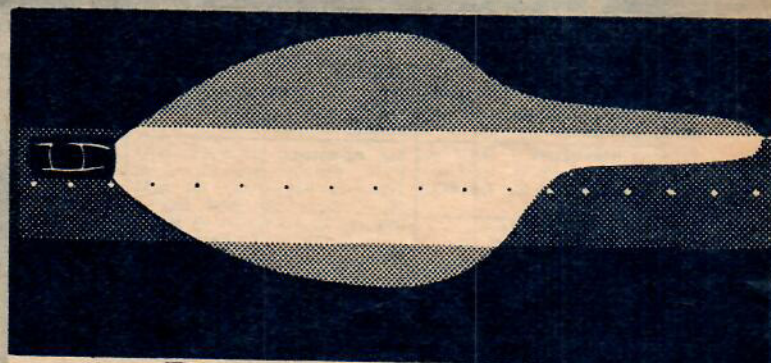
ger jämnare gång, lättare start, minskade driftkostnader, större livslängd!

AC tändstift är försedd med en speciellt utformad isolatorspets — Hot Tip. AC Hot Tip minskar avsevärt risken för igenotning och glödtändning, ger större motoreffekt och lägre bensinförbrukning.

Be servicemannen kontrollera tändstiften — rekommenderar han byte, sätt i AC specialstift! För 10 mm gänga 104 V — För 14 mm gänga 44 Com



GENERAL MOTORS NORDISKA AB
STOCKHOLM



asymmetriskt ljus

nu även i special-
utförande för

MERCEDES!

Vid mörkerkörning är ett bra lyse en förutsättning för säkerheten i trafiken. En garanti för detta är HELLA asymmetriska strålkastare. Säljes genom de ledande biltillbehörsfirmorna.

Ingenjörfirman

K. C. Knutsson Virkesvägen 3 Stockholm 20 Tel. 44 91 75



NY ENKEL skrivmaskin 88 kr! Större, beg. o. nya (se ill.) bill. Prospekt mot porto.

TYPING AB, TV, Malmö C.

SKOLOR

ÖRNSKÖLDSDVIKS TEKNISKA SKOLA



Kommunal, statsunderstödd. Teknikerkurs 3 terminer. m. realex. el. motsv. 2 term. Högre fackkurs ytterl. 2 term. Fackavd. MASKIN-, ELEKTRO-, HUSBYGGNADS- samt VÄG- o. VATTENBYGGNADSTEKNIK. Statl. studiehjälp. Nya kurser 15 jan. samt 20 aug. 1959. Anmälan härtill senast 1 dec. 1958, 1 juni 1959.

HAN VAR VAN-LIG



Just du

är kanske missnöjd med din styrka och figur. Du har ditt livs chans.

Ge mig en kvart om dagen

... och jag skall ge dig

EN STARK OCH VACKER KROPP

lovat Arne Tammer. Du kan lita på att Arne vet vad han talar om och att han håller vad han lovar. Han har mer än 20 års egen erfarenhet när det gäller »kroppsbyggandet».

10.000-tals män borgar för att kursen är 100-procentigt effektiv.

Passar alla. Den här brevkursen passar alla åldrar. Det spelar ingen roll om du är 15 eller 60 år.

Resultat inom en månad!

IDROTTSKOLAN Stockholm K

Härmed beställes Naturvägen att få en ny kropp. Sänd omg. 1:sta lektionsbrevet m. postf., 3:75 + porto. Efterfölj. 9 breven sändas var 20:de dag mot 3:75 + porto per brev.

TV 21-58

Namn, adr., postadr.

TEKNIKERSKOLAN, SALA,

anordnar 5 o. 10 mån. kurser för Radio o. TV-tekn., Elektrotekn. (C- o. B-beh.), Byggnadstekn. o. Verkstadstekn. 5 mån. nybörjarkurser för Elektriska montörer. Statlig studiehjälp. Rumsförmedling. — Begär prospekt.

BILREPARATÖRS- kurser samt traktor- och bilriktningskurser om 4 mån. Fullst. bilverkstadsutrustn. Teori med stillfilm. Platsförmedl. Prospekt mot 2 porton.

Skövde Praktiska Skola Tidn. Tel. 70084

KTS TEKNISKA SKOLAN KATRINEHÖLM

(Grundad 1906.) Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare. Studielån och stipendier. Nya kurser 10 jan. Begär kostnadsfritt prospekt.

SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA

i centrum av landet som ger massa och kraft.

Utöver avdelningar för Byggnads-, Elektro- och Maskinteknik börjar ny avdelning vårterminen 1959, nämligen:

FACKAVDELNING FÖR REGLERINGSTEKNIK — Svagströms-, Tele-, Instrumentteknik m. m.

Kursplanerna fastställda av Kungl. Överstyrelsen för yrkesutbildning.

Statliga lån och stipendier.

Kvinnliga elever välkomnas.

Nytorget 2, Sundsvall. Tel. 580 08.

TILL SALU



Nytt nr av DX-RADIO

Vägledning för kortvägsläsnare, DX-tips, kortvägstabell m. m. Provex. mot 0:30. Fack 5083. Sthlm 5.

MOTORMÄN



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

Rakblad bortslumpas!

Extra prima lyxrakblad slumpas till kr 2:80 pr 100 st. 1000 st. kr 25:— fraktfritt. Full returrätt. Nettokatalog bif. alla order. Rekv. från Firma CESAR, Kumla 8. Tel. 71:86.



Sök PATENT

på Er uppfinning genom INGENJÖRSBYRÅN PATENTSERVICE

STIG HANELL, Duvvägen 2, BROMMA - Tel. 25 57 74. Upplysningar mot porto.



VÄLLOJAD — löper lätt då fisken hugger

Den världsberömda 3-I-EN oljan är enastående för rengöring, smörjning och rostskydd.



Säljes av järn-, färg- o. sportaffärer.

Ha alltid 3-I-EN till hands

TYDLIGA MANUSKRIFT

undanröjer risken för fel i annons.



Specialverkstad för mc- och mopedmotorer. Allt arbete utföres under full garanti!

Specialerbjudande:

Om Ni ej behöver motorn förrän till våren, insänd den nu. Vi lev. den till dag Ni själv bestämmer.



CYKEL & MOTORFIRMAN O.E. SÖDERSTRÖM

1922-1957

ÖRNSKÖLDSDVIK

BYGG

Er egen

— en fascinerande hobby för alla åldrar.



RADIO

KATALOG

över radio-tv-materiel, instrument, byggsatser, ritningar, litteratur m. m. Sändes mot kr 1:20 i frimärken.

AMATÖRKURS

i RADIOTEKNIK och PRAKTISKT RADIOBYGGE

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

Kan Ni laga en radioapparat?

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

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

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

Sänd kupongen IDAG!

AB BEVA-TEKNIK MJOLBY



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

Katalog önskas mot bif. kr 1:20 i frim.

Namn:

Adress:

Postadress: TV 21-58

VECKANS *Annons* KATALOG

Urmakerikurs

0000000000
lättfattig, inga förkunskaper behövs, 100-tals nöjda elever har goda extrainkomster. Katalog över urdelar och verktyg samt Teknik-bladet bifogas gratis. Över 100 sid. 14:- + porto.

UR ★ TEKNIK
MALMÖ 13.

STARTA EGET

IMPORTERA SJÄLV
med hjälp av vår utm. importlista, upptagande de mest skilda artiklar inom de flesta branscher, bl. a. Tyskland, Schweiz, England, Spanien, Japan, Kina m. fl. OBS! Ett synnerligen lämpligt tillfälle för privatpersoner som önskar en extrainkomst, affärsidkare m. fl. Pris kr 10:50 plus porto.

Nordiska Handelskomp.
Box 50 40 - Västerhiske

MOPEDÅKARE!

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

MOTOR-HÖÖKS
Sågen - Tel. 30, 31.

FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt
Ni behöver
14:95
+ frakt.

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

F:a KNUZT & SVENSSON
SOLLERÖN

Spisa Dina favorit- plattor utan att bli störd

batteri, som räcker flera tusen timmar. Kompletter byggats med transistorer, alla komponenter och utförlig bygganvisning. För enkel hörtelefon tillkommer 7:50, dubbel 12:50, dubbel Hi-Fi-hörtelefon 19:50. Dynamisk örepprop 18:— . Beställ i dag eller begär upplysningar GRATIS om lättmonterade transistor-byggsatser med tryckt chassi från

TELMECO Box 624 - Stockholm 1 - Giro 25 84 00

Sänd omgående mot postförskott:

.... st SPISAR-FÖRSTÄRKARE B 12 å 18:50.
.... st HÖRTELEFON å (2 byggsatser portofritt.)
Sänd upplysningar om byggsatser. (Sätt X i rutan!)

Namn:
Adress: TV 21-58

FOTO NI FÅR LÄGSTA PRISER

FOTOGRAFISKT MATERIAL I STOR SORTERING.
Goda kvalitetsvaror.

Katalog mot 50 öre i frimärken

SYDSVENSK HANDEL Avd. TV-Rönneholmsv. 74 - Malmö V

Värdefullt TIPS

för Er som har besvär med bakljuset på Er MC, Moped el. Cykel. Ett överspänningsskydd, som utjämnar strömtopparna vid högvarv, avbländning el. dyl. Finns hos varje välsorterad Cykel- eller Sporhandlare, eller direkt från tillverkaren. Pris 3:60 fraktfritt. Vid förskotts-bet. i frim. 40 öres rabatt. För MC grått, 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.



2. Belastningskalkylator visar tradens belastningsgräns i amp., säkringsstyrkan samt belastningsmöjlighet i kW vid 220 och 380 V.
3. Skruvmejsel med skruvhallare för enhandsarbeten.
4. Lathund, för kalk. av tradantal i rör.
5. Spänningsprovare visar växelström, likström plus o. likström minus för spänningar mellan 70 o. 380 V.
6. Ölycksfallsskydd. Med en hand provar man om ledningen är spänningsförande.

HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, BORÅS.

Ny betydligt utökad katalog med 5000 intressanta artiklar GRATIS på begäran.

FINNSTÖVLAR

Prima randsydd-
dam, 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.



6:25

Enastående tillfälle!



Nya reseskrivmaskiner säljes billigt. Med 2 års garanti. Kronor 180:—, utbytesrätt. Beställ nu. Partiet begränsat.

Barrett A/B
Skara. Tel. 115 29.

Sänd pr efterkrav st.
skrivmaskin enl. kliché.
Namn:
Adress:
Postadress: TV 21-58

ETT JIU-JITSU- GREPP

och han kan
ingenting göra



Vid överfall

är det bra att kunna Jiu-Jitsu. Den som kan denna försvarsmetod vet hur greppen skola tagas och var slagen skola träffa så de åstadkomma en förlamande effekt. Den raa styrkan betyder ingenting. Med hjälp av Viking Cronholms berömda bok Jiu-Jitsu-tricks kan Ni på en kväll lära Eder många effektiva tricks. 80 sid. 36 bilder. Insend nedanstående kupong!

G. ASPLUND Avd. T.
Regeringsg. 93, Stockholm.
Sänd mot postförskott Jiu-Jitsu-tricks. Pris 4:50.

Till
TV 21-58

KONSTEN ATT UMGÅS MED FLICKOR

Av W. Keiting.
Här har den moderna unga mannen massor av erfarna tips och råd hur man bär sig åt att lättast vinna sitt hjärtas utvalda. Några av rubr.: Hur man blir bekant med henne, Hur hon blir intresserad, Hur Du vinner hennes kärlek, Hur Du roar henne, Varför hon gillar Dig framför andra m. m. m. Av den mest »hopplöse» och osäkra har i denna bok en verklig chans att göra sig gällande. Pris 6:25 m. postförsk. m. returrätt från FÖRLAGET IDEAL, Box 3105, Avd. TV, Sthlm 3



6:25

Rivarossis NYA KATALOG ÄR HÄR!



ÄNGLOK
EL-LOK
DIESELLOK
PERSONVAGNAR
GODSVAGNAR
SPÅR och
SIGNALER
TILLBEHÖR
etc.

Katalogen jämte svensk prislista erhålles mot ins. av kr. 1:— i frimärken.

WENTZELS APELBERGSGATAN 48
STOCKHOLM C.

ATLANTIC Sparköp



GRATIS!
får Ni
vår fyndkatalog
som är packad
med ur, kameror
och fritidsartiklar.
ATLANTIC Sparköp
KUNGSGATAN 18 • STOCKHOLM
Namn
Bostad
Postadress TV 21-58

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
— götignes vid order.
Namn
Adress
TV 21-58



KONTOR-59

På utställningen Kontor 59 i Stockholm fanns en hel del intressanta nyheter. Övan Centrum Television, en svenskbyggd snabbtelefonanläggning med TV. Den är avsedd för kontroll inom industrier och kontor. Sändare

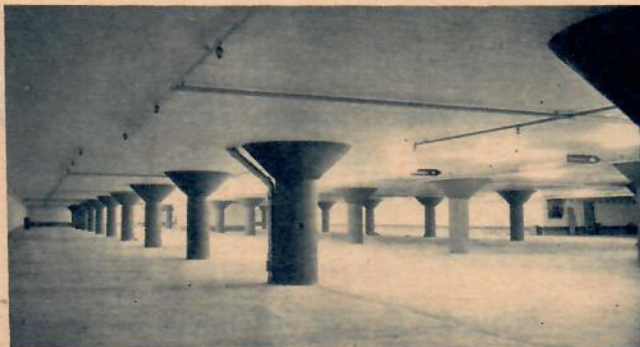
och mottagare kostar nära 8.000 kr. Nedan Dictet Recorder, en amerikansk miniatyrbandspelare som lanseras här av Carl Lamm. Den är batteridrivnen, transistorbestyckad och har tryckta ledningsdragningar.



Den första Motocross-tävlingen i Kina hölls nyligen på en bana utanför Peking. 120 förare ställde upp. På bilden ovan en av deltagarna i en svår passage.



Vid en årlig utställning i Berlin visades den här flytande radiosändaren. Den används vid skeppsbrott och sänder SOS-signaler under hela 72 timmar.



Nordens hittills största garage öppnades för en tid sedan för allmänheten. Det är Skansbrogaraget som består av de tre underjordiska planen av Folksamns stora kontorsskyskrapa. Verksamheten drivs av IC.

I den lilla tidningen Handelsresanden fanns nyligen en mycket intressant artikel. En undersökning som gjordes förra hösten beträffande de resandes bilvanor redovisas i korthet. Undersökningen har omfattat över 1.000 medlemmar vilket utgör en femtedel av hela organisationen.

De 1.012 medlemmar vars bilvanor nu okulärbesiktigats fördelade sig på 37 olika bilmärken. De tio populäraste märkena var följande:

- 1. Volvo 26,6 procent
- 2. Ford 13,2 »
- 3. Opel 12,9 »
- 4. Mercedes 11,3 »
- 5. Chevrolet 8,9 »
- 6. Volkswagen 3,8 »
- 7. Plymouth 3,1 »
- 8. Vauxhall 2,4 »
- 9. Dodge 2,2 »
- 10. Borgward 2,0 »

Den bensin som de resande använder fördelar sig på de olika bolagen på följande sätt:

- 1. Esso 26,0 procent
- 2. Shell 24,9 »
- 3. Gulf 13,4 »
- 4. BP 11,3 »
- 5. Caltex 9,0 »
- Övriga 15,1 »

Även medlemmarnas val av däck har undersökts. Ungefär 25 procent av de utfrågade håller sig inte till samma märke. De övriga är däremot nog på den punkten och så här väljer man bland däckerna på maknaden:

- 1. Good Year 25,1 procent
- 2. Trelleborg 15,8 »
- 3. Firestone 10,3 »
- 4. Gislaved 4,8 »
- 5. Fulda 3,9 »
- 6. Dunlop 3,0 »
- Övriga 11,7 »

Endast hälften av handelsresandena var medlemmar i någon motororganisation. 21 procent sympatiserar med M, 7 procent med KAK, 2 procent med MHF och en och en halv procent med övriga organisationer.

Eftersom handelsresande är folk som kör mycket bil och många gånger provat sig fram till den lösning som de finner bäst kan en sådan här utredning naturligtvis vara till ledning även för vardagsbilisten. Men man får inte glömma att yrkesmässigt bilåkande ställer andra krav på utrustningen än privatkörning. Dessutom kan man anmärka att resande visserligen är hemma i att köra bil men att deras möjlighet att ta ställning till tekniska frågor inte nödvändigt behöver vara särskilt stor. Med andra ord: Att kategoriskt slå fast att Volvo körd på Esso bensin och utrustad med Good Years däck är det absolut bästa man kan få är naturligtvis en grov missuppfattning av den här miniatyrutredningen.

Henr Teve



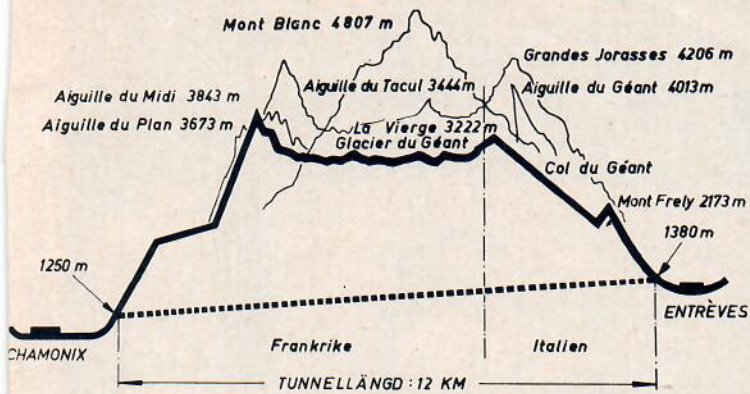
FRITT FRAM HANNOVER-HAMBURG

Glatt meddelande till svenska Tysklandsturister: Nu slipper ni den tråkiga slingrande vägen när ni far söderut från Hamburg. I stället går en nyinvigd

Autobahn-raka spåret till Hannover. Bilden ovan är tagen utanför Hannover; skylten bör pigga upp alla trötta hemätvänder kontinentturister.



Comet 4, de Havillands trumfkort i trafikflygets reaålder, satte nyligen nytt rekord genom att på 5 timmar och 20 minuter genomföra en reguljär atlantflygning. Comet har därmed slagit Boeing 707.



Den 12 km långa tunneln går inte direkt under högsta toppen men berget ovanför är ändå ca 2.000 m tjockt. Arbetet beräknas bli färdigt år 1961.

SVENSKT HÅL I ALP

Av LARS ROSENGREN

Atlas Copco står i begrepp att göra verklighet av en av storskrävlaren Löpar-Nisses värsta lögnhistorier i Värmlänningarna, närmare bestämt den där han berättar om hur han spränger en tunnel tvärs genom Alperna. Ett stort italienskt företag har äntligen fått det omtalade tunnelprojektet under Mont Blanc på entreprenad och liksom »Dundraparten» i Löpar-Nisses historia har man där, efter omfattande provborringar, insett att när det gäller att spränga berg finns det inga som svenskarna. Atlas Copcos italienska dotterbolag fick alltså kontraktet på leverans av all tryckluftsutrustning till bygget.

Tunneln blir 12 km lång varav exakt hälften skall byggas av italienarna. Den delen kommer att kosta totalt ca 80 miljoner kronor. Den bit av den stora kakan som Sverige lyckas kapa åt sig genom Atlas Copcos leveranser uppskattas till mellan en och två miljoner beroende på bergets beskaffenhet. Ju hårdare berg desto mera bormaskiner och borrhåll från Sand-

viken slits ut och desto större blir den svenska förtjänsten.

Tunneln skall gå rakt genom Mont Blanc-massivet men inte mitt under den högsta toppen. Den går från Aosta-dalen i Italien till Chamonix-dalen i Frankrike och får en tvärsnittsytta på 73 m². Den skall rymma en 8 m bred körbana med en körfil i vardera riktningen och servicestationer på varje km på vardera sidan.

Ett av problemen när man väl kommit in i berget är att temperaturen på arbetsplatsen beräknas bli ca +50 grader, något som varken italienska eller några andra arbetare kan väntas stå ut med. Genom att spruta in finfördelat vatten i tunneln hoppas man få ned temperaturen till +25 grader.

Tunneln kommer att trafikeras av 600.000 fordon med 1,5 milj. passagerare om året. Den kommer att förkorta vägen Paris—Milano från 1.250 km till 937 km och vägen Paris—Turin blir 878 km i stället för 1.100. Arbetet startar redan i höst.



Talande vykort graveras i den här engelska apparaten för en billig penning. Nyheten väntas göra stor lycka vid badorterna nästa säsong.

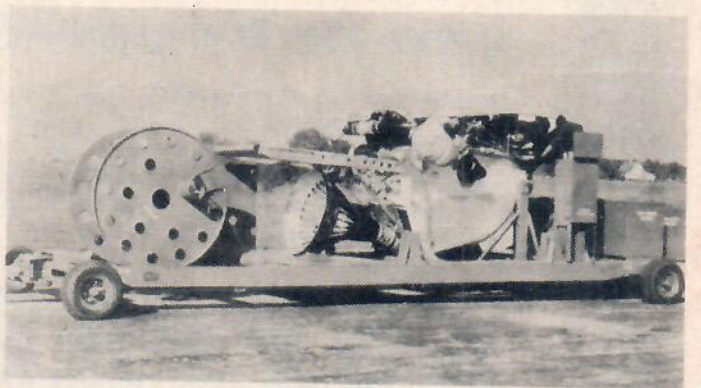


Detta ryska radioteleskop av interferenstyp är troligen det största som överhuvudtaget byggts. Det har en »spegelyta» av 4.500 m³.



KONTROLL PÅ JUPITER

Från det ögonblick Jupiter-raketerna lämnar marken på avskjutningsplatsen på Cape Canaveral tills den försvinner ur sikte följs den hela tiden av färgtelevisionsskärmar. TV-kameran på bilden manövreras på elektrisk väg. Varför vetenskapsmännen vill se Jupiter i färg? Det är enda sättet för dem att övertyga sig om att bränslet hela tiden brinner på rätt sätt.



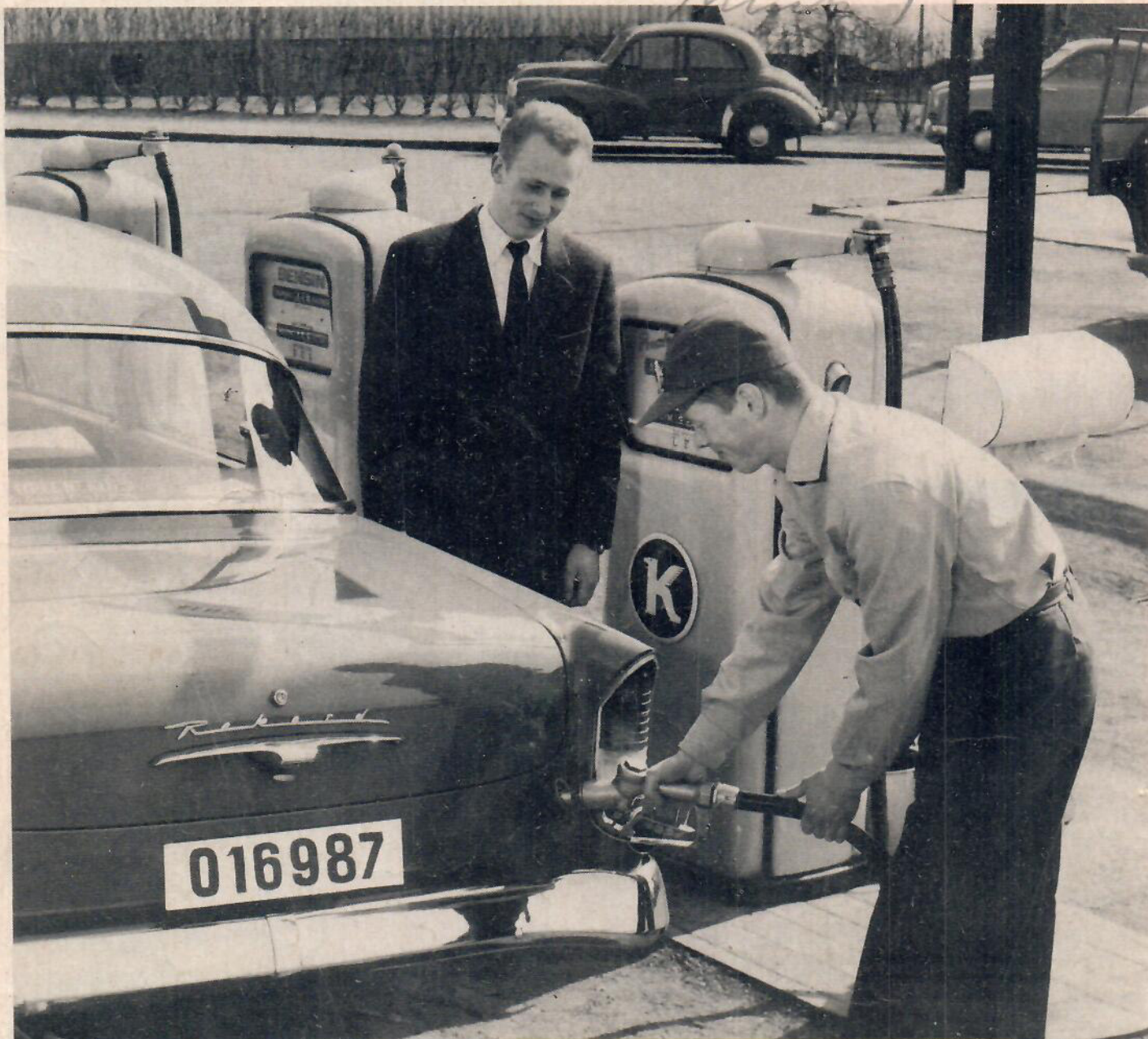
FYLLERI OVAN MOLNEN

Royal Air Force's reabombare Valiant har nu fått sin redan förut stora räckvidd utökad genom användning av bränsletankning under gång. Redan nu är många av de Valiantplan som finns ute på flottljeterna utrustade så att de kan användas antingen som mottagare eller bärare av bränsle.

Tankplanen är utrustade med extrastora vingtankar (vardera rymmande 1.645 gallons) samt ett pump- och slangsystem inbyggt i bombutrymmet. Aggregatet som syns på bilden nedan har en egen trailer. Det kan snabbt monteras i en Valiant. Obs! Den uppslitsade konen ytterst på slangen.



De här två bilderna ger en föreställning om hur terrängen ser ut där tunneln skall byggas. Den vänstra visar ett pass med ömtåliga och lätt igensnöade vägar, den högra är från den plats där tunnelarbetet börjar.



vad är Koppartrans ?

Koppartrans är ett helsvenskt oljebolag, bildat av Stora Kopparbergs Bergslags AB och Rederi AB Transatlantic. Koppartrans bensin är raffinerad i Sverige efter amerikanska metoder och anpassad just för svenska förhållanden. Allt fler kvalitetsmedvetna bilägare väljer nu Koppartrans — rätt bensin för svenskt klimat.



KOPPARTRANS

rätt bensin för svenskt klimat