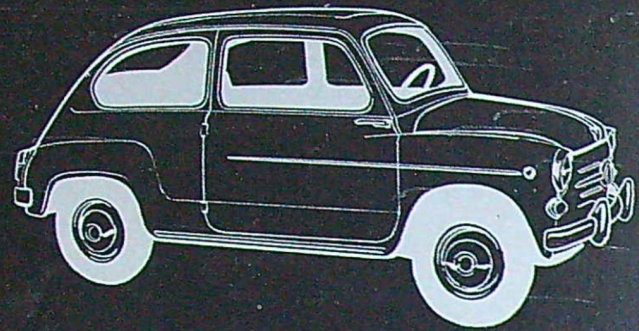


## STILEN PÅ BILEN 1961

SE SIDAN 20

● Teknikens Värld presenterar denna vecka den största omslagsbilden i tidningens historia. Formatet ger också full rättvisa åt fotografen Henry Manneys fartfyllda bild av en treliters Ferrari, som ratas av Olivier Gendebien. Ferrari har sedan början av 1950-talet tillhört de stora inom bilsporten, inte minst tack vare grundaren Enzo Ferraris inställning till förarfrågan: »en snabb man har jag hellre i mitt eget stall än i motståndarens...»





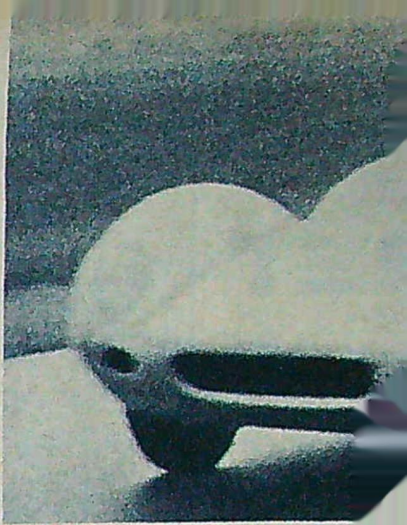
# HUR MÅNGA 600-DELAR?

Svaret ges på omslagets tredje sida!



Denna unika bild fortsätter ▶▶▶

När Joakim Bonnier slipper köra krångelvagnen BRM går det bra för honom. På Nürburgring vann han med Porsche, i Karlskoga blev han tvåa med Maserati och sedan slog han i Skåne svenskt hastighetsrekord med Lotus!



En regnig morgon satte Joakim Bonnier svenskmotorförsedda Lotus nådde han 270

Av JOAKIM BONNIER

## REKORD AV BÄ

Vad jag vet är det bara Sverige som håller sig med nationella fartrekord. Och det är roligt att de finns. Att jag själv numera har det absoluta hastighetsrekordet är ren slump. Jag råkade av en tillfällighet få tag på en svensk tidning i Frankrike och fick läsa att Harry Sjögren kört en Maserati 217,4 km/tim och överträffat Gösta Bergqulsts rekord från 1955 (217,1 km/tim) i 2,1-3-literklassen. Jag trodde då att bilrekord inte noterades längre ens i Sverige. Jag ringde direkt till Sverige och man ordnade snabbt tillstånd för rekordförsök på den härliga vägsträckan Södra Sandby-Revinge nära Lund.

Det var meningen att den Maserati som jag körde i Karlskoga skulle användas, men den visade ingen rekordform. Stirling Moss var bussig och lånade mig i stället sin svansmotorförsedda 2,5-liters Lotus.

Det nya rekordet lyder nu på 253,5 km/tim. Jag hade kunnat pressa vagnen betydligt mera. Men det var kanske lika bra att rekordet inte blev för starkt. Om jag brakat iväg med 270 km/tim så hade det nästan blivit oslagbart. Det är minsann inte ofta man får chansen att köra en så hypersnabb vagn som Lotus i Sverige. Nu finns tävlingsmomentet och rekordchansen kvar.

Fartsträckan var verkligen fin med mjuk och jämn beläggning. Tyvärr hade det regnat

och beläggningen fanns vissa rader tappade vattenpölar, vilket vararna till att sa vagnen.

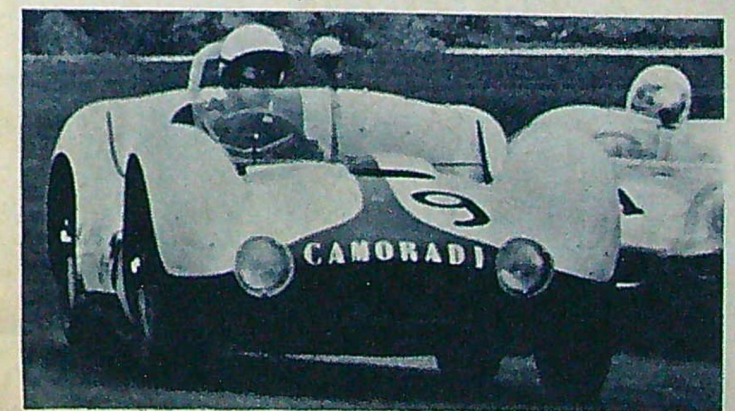
Ena anledningen med en svängsaka förlorade prov åkte jag 1 km/tim och »krypa» i kanten de hinna fundera tidskottern började. Ingen gick kades för 2 sultat som hade ingen gick undan som jag aldrig

## Världsmästaren bo

Trots alla besvärligheter med BRM, vilka jag tidigare berättat om i Teknikens Värld, anser jag inte säsongen misslyckad. Jag har i stället vunnit de segrar jag alltid hetast åtrått — i Targa Florio och i Tysklands Grand Prix på Nürburgring. I båda fallen med Porsche Formula II.

Segern på Nürburgring glädde mig speciellt, då Porsche genom triumfen kunde bärga »Coupe de Construction». Men striden var hård. Porsche och Cooper hamnade på samma poäng, 26, och det blev tysk viktoria endast tack vare fler andraplaceringar. Före det avgörande loppet ledde Cooper

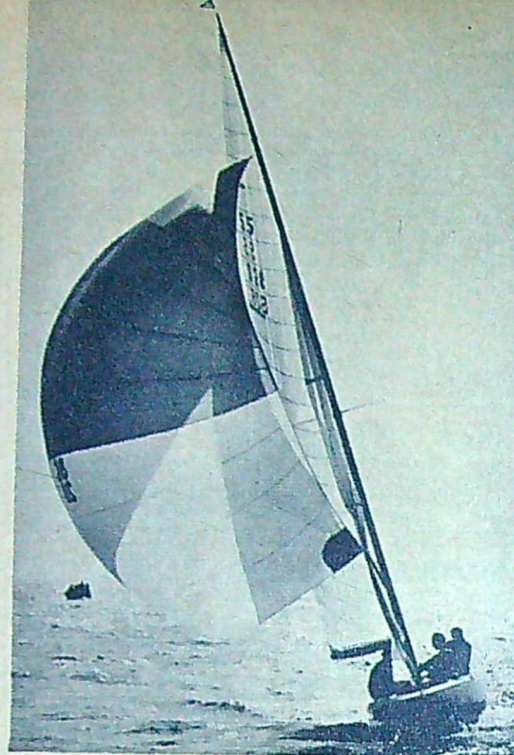
med klara 27 Porsche låg att sluta med här blev en tyder att F sig in i strä tressant inte på att vagn VM. Porsches



Här leder Joakim Bonnier Kanonloppet med Maserati före Stirling Moss, Lotus. Bonnier hade ingen rejäl chans att slå Moss, var 6 sek. efter.

**POKALVINNARE**

Vid jubileum-regattan i Marstrand tog stockholmsbåten Wasa (bilden t. h.) hem kampen om den värdefulla trofén Guld-pokalen. I kamp med flera länders OS-båtar manövrerades Wasa fram till seger av rosmannen Pelle Gedda och hans skickliga gästar. Trots den ypperliga insatsen med den av Arvid Laurin konstruerade 5,5:an i dessa hårda internationella seglingar får inte sällskapet ställa upp i Neapel och OS (se artikel sidan 10). På bilden under Wasas besättning: fr. v. Nils Skaar, Anders Sievert, rosmannen Pelle Gedda.



**FOTOTIPS**



Arco Zoom-S är en ny 8 mm filmkamera utrustad med zoom-objektiv, variatorslutare, återspolning samt exponeringsmätare med koppling till både bländarinställningen och variatorslutaren. Kameran (t. v.) är japansk och kostar ca 900 kr. Småbildsprojektorn (t. h.) är av märket Cabin och hopfällbar. Rand-skarpan är god vid projek-tionsbilder på upp till 1,5 m bredd. Den kostar 156 kronor plus oms.



**DYRKFRITT**

Ensam i världen om att tillverka de internationellt kända dyrkfrila låsen, som Christopher Polhem konstruerade för nära 300 år sedan, är 64-årige fabrikören Olle Hellberg (bilden nedan) i Eskilstuna. Redan under förra seklet tillverkade hans far dessa lås, och 1916 flyttade Olle Hellberg in i sin nuvarande verkstad. Låsens kombinationer är många, men Olle Hellberg har ingen svårighet att hålla ordning på dem.

— 300 kombinationer har jag inne i hjärnkontoret och resten finns i anteckningsböcker, berättar han.



Den här Karl-Alfred-balongen är drygt 16 m hög och innehåller över 300.00 i helium. Skall användas vid paraden på Thanksgiving day i New York. Tillverkad av Goodyear.



Denna farkost har »uppfunnits» av grabbarna själva! Ja, så märklig kanske den inte är, men framåt går den med hjälp av en handdriven propeller. Skrovet verkar dock bräckligt!

— Stäng av den, stäng av den! Den har ihjäl oss allihop!

Chefen för Vagnfabriken i Södertälje P. Petersson kom inrusande på bruksverkstaden i Surahammar, där den unge ingenjören Gustaf Erikson just — det var hösten 1897 — hade lyckats få igång sin första bilmotor. Men det dröjde inte många minuter, förrän motorn stängde av sig själv — och sedan gick den aldrig mer! I stället blev det Gustaf Eriksons andra motor som kom att sitta i hans första bil. Detta säregna fordon, som såg ut att i sista ögonblicket ha givit upp tanken på att bli hästdroska, var också den första fabriksbyggda svenska bilen.

Gustaf Erikson var trettiosju år när han 1896 blev chef för Vagnfabrikens experimentavdelning för explosionsmotorer och självgående åkdon. Ett arbete som skulle komma att ge honom tillnamnet »den svenska bilindustrins fader». Hans första motor, som alltså skar under provkörningen 1897, var kanske lite för revolutionerande. Den var fyrcylindrig av V- och varmluftstyp, utvecklade omkring 6 hk, drevs med fotogen och vägde 205 kg.

Den motor som i stället kom att sitta i den första bilen var en helt annan konstruktion. Det var en fotogendrivna fyrtaktare med två liggande motståndade cylindrar. Från början hade Gustaf Erikson skissat in motorn baktill på den trävagn som bestämts speciellt för ändamålet och som komplett med hjul och beslag kostade 450 riksdaler. I verkligheten kom motorn emellertid att ligga under framsätet!

Den historiska provturen ägde rum i Surahammar i april 1898 och var naturligtvis en stor sensation för brukets folk.

Erikson själv satt på »kuskbocken» och höll hårt om styrspaken. Tre modiga män gjorde honom sällskap. Ett par andra sköt på, och under folkets jubel startade fordonet i ett moln av svart oljerök. Men i början, när Erikson skulle reglera farten med spakarna, var vagnen inte riktigt med på noterna utan tjuvstannande och fick skjutas igång igen. Delvis kanske det berodde på att Erikson var bättre som konstruktör än som chaufför!

Att manövrera en automobil på den tiden fordrade rallarkrafter. Vid omkopplingen — som ordnades med en i sidled skjutbar kamaxel — skramlade maskinen så fruktansvärt att man trodde att den skulle ramla i bitar vilket ögonblick som helst, och från motorn hördes det ena kanonskottet efter det andra.

Så småningom fick Erikson emellertid upp farten och ekipaget bullrade framåt vägen. Allt var en stor framgång — och hade väl fortsatt att vara så om inte vägen svängt i en skarp kurva vid en kvarn och Erikson fortsatt rakt fram. Med sjutton kilometer i timmen rasade vagnen rakt in i kvarnväggen.

Skadorna på ekipaget var emellertid inte större än att de kunde repareras. Några flera utfärder gjordes emellertid inte med Sveriges första bil.

Erikson var upptagen med arbetet på sin tredje motor...

*Her Teve*

**3.715 DELAR**

Det verkar otroligt men alla de 3.715 delarna (varav 1.780 tillhör karosseriet) på jättebilden behövs för att bygga minibilen Fiat 600. Den mänskliga kroppen med sin fysik, sina organ och funktioner är knappast mer komplicerad än en bil.

Nedmonteringen av »Sexhundra» gav många intressanta siffror. Det visade sig att den innehöll 343 kg stål och järn, 47 kg gjutjärn, 31 kg lätta legeringar, 6 kg konstfiber-material, 58 kg gummi och 11 kg tyg. I dessa siffror ingår i alla fall inte vikten på bl. a. generator, startmotor, vindrutetorkare, batteri, instrument och lampor som tillsammans väger ca 31,5 kg. Vidare tillkommer 49 kg för fönsterrutor, trä, ljuddämpande material, lim, lack osv.

Det kan också nämnas att i den elektriska utrustningen ingår 90 meter kablar och 22 glödlampor.

För den som lekt med tanken att köpa reservdelar och själv sätta ihop en ny bil måste bestämt avrådas från att förverkliga projektet. Priset på en bil som görs i stora serier blir förhållandevis lågt, som exempelvis på »Sexhundra» som tillverkas i över en miljon exemplar. »På-gatan-priset» i Sverige ligger kring 6.350 kr, medan ett inköp av alla delarna på bilden skulle kosta nära nog det dubbla! Och ändå får man räkna med ytterligare utlägg för lokal, verktyg och extrautrustning samt dessutom släppa till mycket av fritiden för montering.



◀ ◀ ◀ **Bilden börjar på sidan två!**

● Teknikens Värld presenterar denna vecka den största omslagsbilden i tidningens historia. Formatet ger också full rättvisa åt fotografen Henry Manneys fartfyllda bild av en treliters Ferrari, som ratas av Olivier Gendebien. Ferrari har sedan början av 1950-talet tillhört de stora inom bilsporten, inte minst tack vare grundaren Enzo Ferraris inställning till förarfrågan: »en snabb man har jag hellre i mitt eget stall än i motståndarens...»

# LÅNGA RELAR?

omslagets tredje sida!



bild fortsätter ►►►

När Joakim Bonnier slipper köra krångelvagnen BRM går det bra för honom. På Nürburgring vann han med Porsche, i Karlskoga blev han tvåa med Maserati och sedan slog han i Skåne svenskt hastighetsrekord med Lotus!

Av JOAKIM BONNIER

## REKORD AV BARA FARTEN

Vad jag vet är det bara Sverige som håller sig med nationella fartrekord. Och det är roligt att de finns. Att jag själv numera har det absoluta hastighetsrekordet är ren slump. Jag råkade av en tillfällighet få tag på en svensk tidning i Frankrike och fick läsa att Harry Sjögren kört en Maserati 217,4 km/tim och överträffat Gösta Bergquists rekord från 1955 (217,1 km/tim) i 2,1-3-literklassen. Jag trodde då att bilrekord inte noterades längre ens i Sverige. Jag ringde direkt till Sverige och man ordnade snabbt tillstånd för rekordförsök på den härliga vägsträckan Södra Sandby-Revinge nära Lund. Det var meningen att den Maserati som jag körde i Karlskoga skulle användas, men den visade ingen rekordform. Stirling Moss var bussig och lånade mig i stället sin svansmotorförsedda 2,5-liters Lotus.

Det nya rekordet lyder nu på 253,5 km/tim. Jag hade kunnat pressa vagnen betydligt mera. Men det var kanske lika bra att rekordet inte blev för starkt. Om jag brakat iväg med 270 km/tim så hade det nästan blivit oslagbart. Det är minsann inte ofta man får chansen att köra en så hypersnabb vagn som Lotus i Sverige. Nu finns tävlingsmomentet och rekordchansen kvar.

Fartsträckan var verkligen fin med mjuk och jämn beläggning. Tyvärr hade det regnat

och beläggningen var hal. Det fanns vissa risker att man kunde tappa styrningen i de många vattenpölarerna i alltför höga farter, vilket var en av anledningarna till att jag inte ville pressa vagnen.

Ena anlopssträckan började med en svag kurva som blev ganska förrädisk i halkan. I ett prov åkte jag i genomsnitt 221 km/tim och tvingades faktiskt »krypa» i kurvan innan jag kunde hinna få upp farten före den tidskontrollerade kilometern började. I den andra riktningen gick det bättre. Jag klockades för 256 km/tim, ett resultat som förvånade mig. Jag hade ingen aning om att det gick undan så pass, allra helst som jag aldrig brydde mig om

att använda toppväxeln. I nästa försök noterade jag 251 km/tim. För att ett rekord skall godkännas måste man nämligen köra fartsträckan i båda riktningarna och sedan gäller medelhastigheten för de två försöken.

I 1,5-litersklassen nådde Uffe Norinder med Porsche 223 km/tim, medan Gert Kalsers rekord lyder på 210,7 km/tim. Uffe överträffade även totala rekordet!

Gösta Karlsson körde med Saab 96 på 850 cc fantastiska 157,5 km/tim. I den klassen slog Bosse Ljungfeldt rekord tidigare i somras med en Ford Anglia. Han nådde då 156,9 km/tim.

Om rekorden kan godkännas är när detta skrives inte klart.

## Världsmästaren borta i dimman

Trots alla besvärligheter med BRM, vilka jag tidigare berättat om i Teknikens Värld, anser jag inte säsongen misslyckad. Jag har i stället vunnit de segrar jag alltid hetast åtrått — i Targa Florio och i Tysklands Grand Prix på Nürburgring. I båda fallen med Porsche Formula II.

Segern på Nürburgring glädde mig speciellt, då Porsche genom triumfen kunde bärga »Coupe de Construction». Men striden var hård. Porsche och Cooper hamnade på samma poäng, 26, och det blev tysk viktoria endast tack vare fler andraplacingar. Före det avgörande loppet ledde Cooper

med klara 25—18.

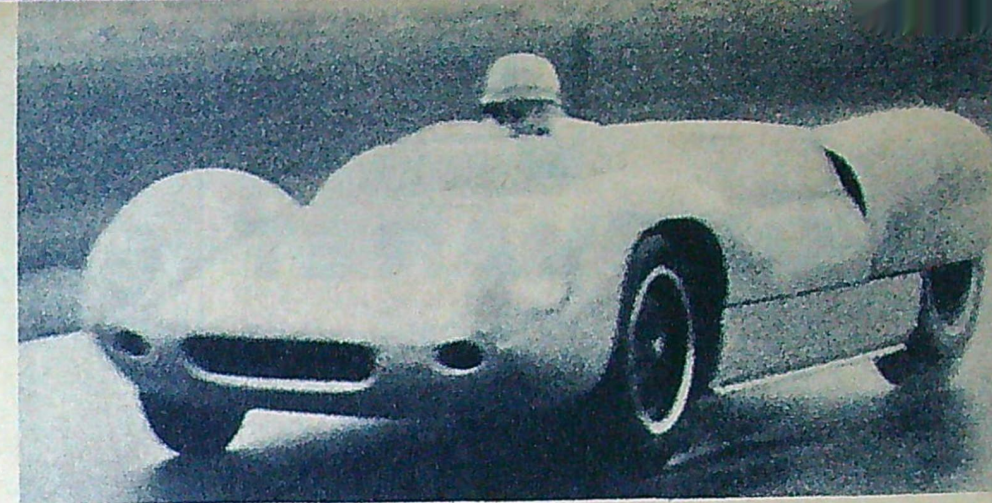
Porsche lär ha hyst planer på att sluta med motorsporten. Det här blev en injektion som betyder att Porsche nästa år ger sig in i striden på allvar. Intressant inte minst med tanke på att vagnen då körs i förar-VM.

Porsches överlägsenhet visar

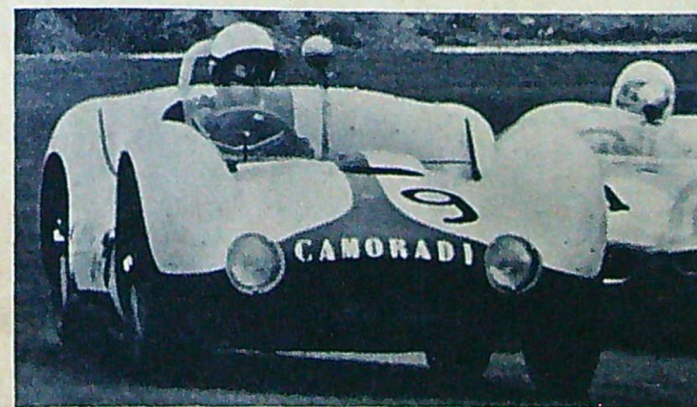
placeringarna: 1 - 2 - 4 - 5 - 6. Endast världsmästaren Jack Brabham förmådde med sin tredjeplacering pressa sig mellan Porscheförarna.

Tävlingen hade i år flyttats till den lilla sydliga slingan. Orsaken var att man inte trodde att den stora slingan skulle va-

(Forts. på sid. 6)

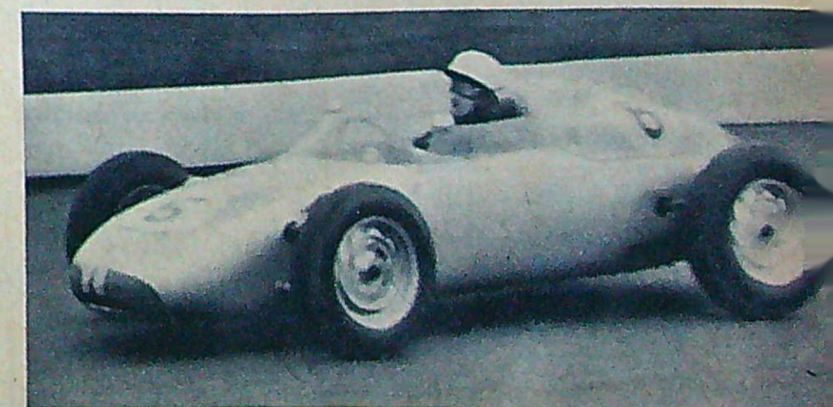


En regnig morgon satte Joakim Bonnier ett värdigt svenskt hastighetsrekord för bilar. Med Stirling Moss svansmotorförsedda Lotus nådde han 253,5 km/tim. på vägen mellan Södra Sandby och Revinge.



Här leder Joakim Bonnier Kanonloppet med Maserati före Stirling Moss, Lotus. Bonnier hade ingen rejäl chans att slå Moss, var 6 sek. efter.

TEKNIKENS VARLD 17/60



En av sitt livs största framgångar nådde Bonnier när han vann på Nürburgring med Porsche. Hans ställkamrat von Trips tvåa, Brabham trea.

# FÖRSVARET

*söker*

befälselever för utbildning till underbefäl och underofficerare. Realexamen eller motsvarande kunskaper kan medge två års snabbare befordran till underofficer.



## ARMÉN

Utbildningen börjar den 5 maj 1961. Uttagning vid inskrivningsförrättning i höst för den som är född 1942, 1943 eller 1944.



## ÖRLOGS-FLOTTAN

Utbildningen börjar i april 1961. Ålder 16½—23 år.

## KUST-ARTILLERIET



Utbildningen börjar den 28 november i år. Uttagning vid inskrivningsförrättning i höst för den som är född 1942 eller 1943.

## FLYG-VAPNET

### FÄLTFLYGARE

Utbildning börjar i augusti, november och februari. Ålder 17—23 år.



### MARKPERSONAL

Utbildning av signalister och trupputbildare börjar den 1 oktober 1961. Ansökan före den 1 aug. Ålder 17—23 år.

Närmare upplysningar lämnas av arbetsförmedlingen, förbandens rekryteringsofficerare och Försvarets anställningsbyrå.

Försvarets anställningsbyrå, Box 412, Stockholm 1.

Jag önskar broschyr med upplysningar om

- Armén  Flygvapnet:  
 Örlogsflottan  fältflygare  
 Kustartilleriet  markpersonal

Namn .....

Adress .....

Postanstalt .....

I NÄSTA  
NUMMER

## STATSPOLISEN LÄR ER KÖRA BIL



För första gången offentliggörs statspolisens körutbildningsmaterial i en serie lärorika och trevligt upplagda artiklar. Här har alla något att lära, även ni som kört bil i 30 år!

Teknikens Värld nr 18, som utkommer den 8 september, innehåller dessutom många aktuella och intressanta reportage. Bilanalysen behandlar den franska vagnen Citroën ID 19 Break.

## Teknikens Värld

Nr 17 • ARGANG 38  
25 AUGUSTI

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

Chefredaktör och  
ansvarig utgivare:  
RUNE MELANDER  
Redaktionssekreterare:  
BIRGER GRIPSTAD

Redaktionen ansvarar inte  
för insända icke beställda  
manuskript eller bilder. Ef-  
tertryck utan angivande av  
källan förbjuds.

PRENUMERATIONS-  
AVDELNING  
Postadress: Box 3263, Stock-  
holm 3. Telefon 34 00 80 och  
31 41 30. Postgirokonto: 603640.

PRENUMERATIONS-  
PRIS 1960  
(inkl. oms.):

Heltår ..... kr 23:75

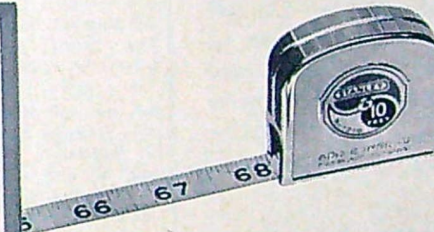
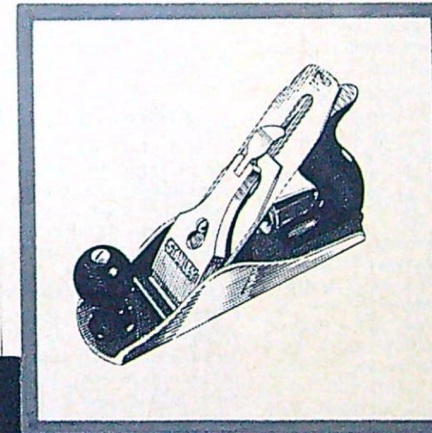
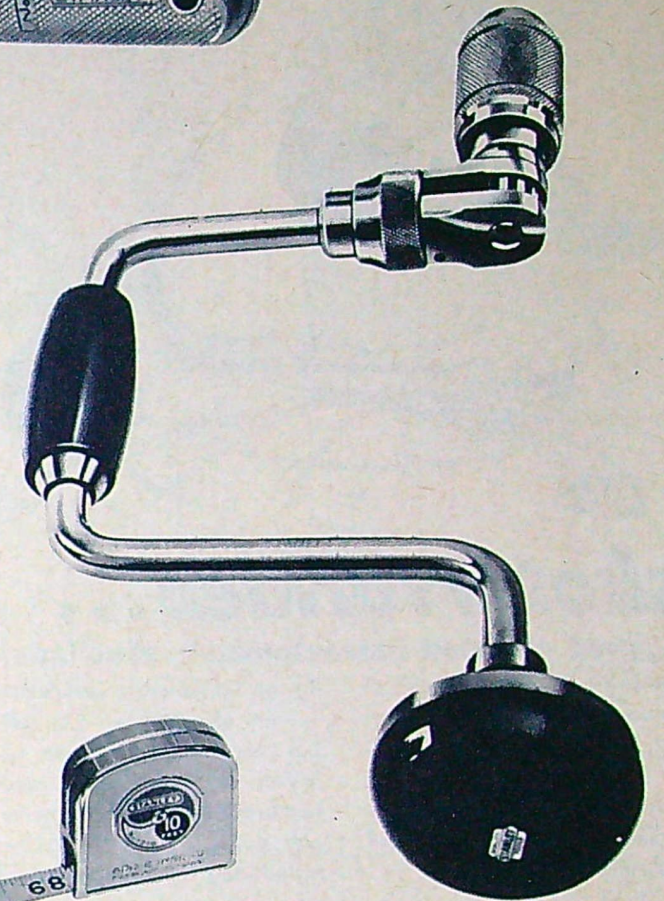
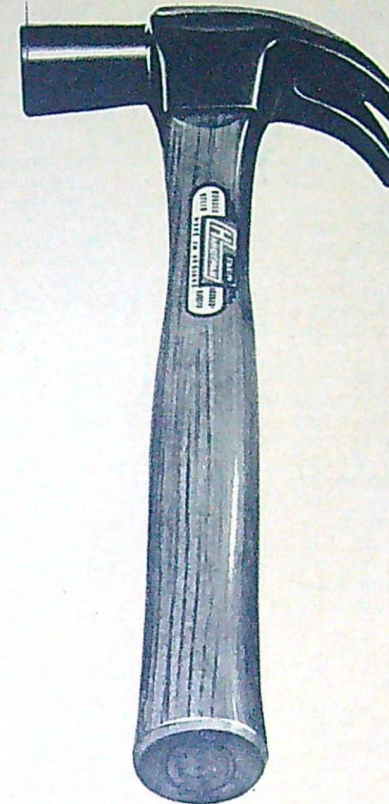
Halvår ..... » 12:50

PRENUMERATION kan verkstäl-  
las: antingen på postanstalt, på  
tredelad grön abonnemangs-  
blankett eller genom tidningens  
prenumerationsombud (se under  
Ahlén & Åkerlunds förlag i tele-  
fonkatalogen), eller genom inbe-  
taling på Teknikens Världs  
postgiro 603640. I Danmark,  
Finland och Norge sker prenu-  
meration på postanstalt. Adress-  
förändring anmäls på postan-  
stalt, där blankett tillhandahålls  
och överflyttningsavgift erläggs.

ANNONS-  
AVDELNING  
Annanschef: Olle Lindkvist  
Ingemar Engelbrektsson

VARUMARKNAD  
och RADANNONSER  
Bengt Almqvist

© Utgiven av Ahlén & Åker-  
lunds Förlags AB



## Låt dessa Stanley- verktyg göra arbetet

För yrkesmannen är det ingen hemlighet att framgång i arbetet beror på hans val av verktyg. Även Ni kommer att föredra den berömda Stanleyhyveln nr 4 och de andra Stanleyverktygen, som är tillverkade efter samma höga standard. Ur Stanleys omfattande produktion presenteras här 4 verktyg, som tjänar Er troget år efter år.

### Stanley Hercules hammare

— en spikhammare i Stanleys berömda serie om 11 spikhammare, 11 kulhammare och 6 "Warrington"-möbel- och modellsnickarhammare. Alla med Stanleys exklusiva "Evertite"-kilning som innebär att en Stanleyhammare aldrig tappar huvudet.

### Stanley borrarvängar

— finns i stor sortering. Ill. visar nr. 73 med universalbackar för alla slags borrar. Finns i 5 storlekar.

### Stanley stål-måttband

— det mest praktiska måttbandet. Svarta siffror på vit botten — rörlig hake för exakta in- och utvändiga mått. Fullt böjligt. Tum, meter — eller båda. 2 och 3 m.

### Stanley trimningskniv

— en stark och häändig kniv som skär eller trimmar fanér, papp och mycket annat. I handtaget medföljer, förutom eggskydd, 5 blad — 3 standard, 1 extra kraftigt och 1 med krokformade änder.

# STANLEY

— verktygen som ligger bäst i handen

Fabriker i USA, Storbritannien och Tyskland.

# På toppen



## -av skotervärlden...

... med 4-växlad halvautomatisk växellåda! Lambrettas stora försäljnings-succéer 1959 — Milano- och Turist-modellen — är nu ännu bättre! Se Nya Lambretta Turist Sport — 110 knutar — så skall en skoter se ut — på toppen!



**Milano**  
1960 års stora schlager. 13 tvåväxelskombinationer och 2 sadelkombinationer. 150 cc. Halvautom. växellåda (4-växlar) 10" hjul. Toppustad med pekshållare, reservhjul, portfölkrok m.m. 2.245:-

**Turist Sport**  
Toppen av komfort, fart och elegans. En 4-växlad 175 cc med halvautomatisk växellåda fullständigt utrustad med pekshållare, reservhjul, pers.-sadel, portfölkrok, 10" hjul. 2.485:-

**Napoli**  
Behändig 125 cc. 8" hjul. Onskostorn för damerna! Fullständigt utrustad med pekshållare, reservhjul, prydn.-listar, pers.-sadel, portfölkrok etc. 1.735:-

## Lambretta

Stockholm:  
Göta Motor, Östgötagatan 17. Tel. 43 04 35.  
Göta Products, Kantverkergatan 54. Tel. 54 14 90.

Göteborg:  
Lambretta Aktiebolag, Odinsgatan 28. Tel. 19 71 60.

Malmö:  
Ahrizings, Stora Kvarngatan 51. Tel. 158 45 — och dessutom återförsäljare över hela landet!

Ta' en titt på säkra Lambretta — en säkerhet att lita på! Läs här om modellerna — trivsel och säkerheten med Lambretta! Hämta broschyrer och provkör själv — gärna redan idag — välkommen!

### Säkerheten främst hos Lambretta

● Motorn i mitten — mellan hjulen

Både ram och kaross

● Tvärsäkra bromsar — 164 cm<sup>2</sup>

Trevligt med Lambretta

Alla som väljer Lambretta har tillgång till: Rally Scandinavia, 2 resor till Rom, trygghetsförsäkring, tidning gratis ett år, riktpolis på alla reparationer, trevliga Lambrettaklubbar.

TILL LAMBRETTA AKTIEBOLAG, Postfach 1517, Göteborg.

Var god sänd mig Lambrettas stora 52-sidiga Lyxkatalog — illustrerad med bl. a. 16 sidor läckra svenska och italienska färglön, lätvliga Beaverloo-lektioner, språngkisser, testar, reseprogram, återförsäljareförteckning m.m. Innehåller allt om Lambretta — missa den inte!

Namn .....  
Adress .....  
Postadress ..... TV 17-60

## Världsmästaren...

ra publikt lockande, då man där sällan får se bilarna. Varvtiden ligger nämligen vid dryga tio minuter. Dessutom tyckte arrangörerna att det skulle bli för dyrt med vakthållning m.m.

Den kurviga 7,7 km-slingan var nu okänd för de flesta förarna, då den tidigare använts enbart för tävlingar med standardbilar, Formula Junior och motorcyklar.

Redan i maj provades en Porsche på banan och det visade sig att beläggningen var lilla medfaren. Det skulle bli mycket arbete med bilen för att göra den lämplig för banan, även om den passade Porsche bättre än exempelvis Lotus.

Man beslöt att bygga om banan. Hälften gjordes. Ett par veckor före tävlingen blev det ett nytt Porscheprov under två dagar, då stötdämpare, krängningshämmare m.m. finjusterades. Porsche hade alltså ett försprång före de övriga märkena när träningen satte igång. Det enda som oroade mig var att Porsche tänkte ställa upp med hela fem vagnar, vilket inte brukar ge önskvärt resultat.

### Motorkrängel

Träningen blev inte bekymmerslös. Motorn på min vagn började krängla. Man bytte förgasarmunstycke ideligen — men inget hjälpte. Jag ville ha en ny motor. Nya desperata försök och till slut bytte man hela förgasaren. Sedan gick det vägen. Tio minuter återstod då av den officiella träningstiden...

Första träningsdagen gynnas av sol. Sedan började eländet. Regnet kom och den gamla bandelen blev hal som is. Jag brukar trivas rätt bra på halt väglag, men nu önskade jag vackert väder.

På tävlingsdagens morgon såg man knappast handen framför sig i den fruktansvärda dimman. Starten skulle gå halv två, men då öste regnet ned. Dimman lättade dock tillfälligt. Vi hoppades få tävlingen framflyttad några timmar och byta plats i programmet med ett turistvagnslopp, men det gick tyvärr inte.

En uppvärmningsrunda gjorde oss betänksamma. Styrning och bromsning blev ytterst problematiska på den vattenfyllda banan. Hur som helst, vi fick uttimatum, antingen start klockan halv tre eller också ingen tävling. Detregnade fortfarande våldsamt, men vi gick med på start.

Jag, stallkamraten Wolfgang Berghe von Trips och Jack Brabham (Cooper) hade de bästa träningsdagarerna och fick följaktligen de bästa startpositionerna och gick direkt upp i täten. Efter fyra varv drygades försprånget till de övriga ut till över 40 sekunder.

### I dimma dold

Redan på åttonde varvet, då dimman åter låg tät, avgjordes tävlingen. Vi var på väg att vara en förare och jag saktade farten något, von Trips ville inte vänta utan körde förbi mig och formligen dränkte mig med smuts och lera. Jag tog upp

(Forts. från sid. 3)

jakten och passerade von Trips igen. Medan vi jagade varandra till den snabbaste varvtiden (132,9 km/tim) sackade Brabham efter några sekunder. Här råkade han tydligen ut för en psykisk knäck, då han i dimman förlorade oss ur synfältet. Han halkade sedan efter fem sekunder per varv!

Efter 20 varv var jag sju sekunder före von Trips och en och en halv minut före Brabham. Före loppet hade vi pratat ställtaktik, för huvudsaken var ju att Porsche vann. Ordern var att köra så fort som möjligt och försöka skaka av Brabham. Om vi ledde klart efter 20 rundor skulle vi bara hålla våra positioner de sista 12 varven och inte jaga sönder våra maskiner till ingen nytta. Farten saktades dock inte ned förrän de sista 2-3 varven, mest på grund av den intensiva dimman. I mål var jag 1,3 sekunder före von Trips, som sedan hade Brabham två minuter efter sig. Min genomsnittshastighet i det 250,2 km långa loppet noterades till 129,2 km/tim.

Sikten var så usel att journalisterna klagade över att de inte såg bilarna utan bara hörde motorerna. Någon allvarigare risk för oss förare innebar inte dimman, då vi lärt känna banan vid det laget. Enda faran var väl att någon bil kunnat bli stående på banan.

Fem förare bröt tävlingen, bland dem Olibler Gendebien och Maurice Trintignant, vilken körde en Cooper med Maserati-motor.

### Svenska framgångar

Till all lycka ställde von Trips upp för Porsche. Han kör normalt för Ferrari, men efter segern i Solitude ville förmodligen Enzo Ferrari inte riskera ett bakslag på Nürburgring varför hans vagnar uteblev. von Trips blev alltså ledig och motogs med öppna armar i Porsche-stallet.

Porschestallet i övrigt bestod av Graham Hill, Hans Hermann och Edgar Barth, vilka samtliga kom före bäste Lotus-föraren, Innes Ireland.

Jag var inte ensam svensk på Nürburgring. I sportvagnsklassen upp till 1.300 cc gjorde svenska Alfa Romeo-stallet internationell debut. Jan »Fimpen» Johansson blev fyra, Harald Kronegård sexa och Yngve Nyström åtta. Bra gjort i busvärdet!

### Maserati på blyxtbesök

Varför arrangeras så få racer-tävlingar i Sverige? Jag hoppas verkligen att Formula Junior, som definitivt slagit igenom på kontinenten, skall blåsa nytt liv i svensk motorsport.

Kanonloppet i Karlskoga är årets enda tävling, vilket verkar ganska futtigt. För min egen del känner jag mig rätt nöjd med mitt enda svenska framträdande med tanke på att den 2,8 liters Maseratin, s. k. »fågelburs», inte var i bästa skick. Jag hade planerat att köra Porsche, men arrangörerna ville ha mig i en större vagn.

När jag anlände till Karlskoga dagen före träningen fanns dock ingen Maserati på plats. Vagnen uppgavs vara kvar i

England, där MGM använde den vid en filminspelning. Det var ingen munter början!

Med ett chartrat flygplan flögs bilen, som är i amerikansk ägo, till Bromma på natten och på morgonen transporterades den till Karlskoga. Direkt efter tävlingarna flögs bilen tillbaka till England igen.

### Lotus snabbast i världen

Maseratin befann sig i ett bedrägligt skick när den kom. Motorn, bromsarna och väghållningen var under all kritik. Vindrutan var för hög och i all hast monterade man på en plastskiva i stället, varför bilen såg ganska underlig ut. Mekanikerna gjorde ett strålande arbete som kunde få vagnen i körbart skick. De bytte bl.a. stötdämparna fram, men vagnen tog trots detta verkliga glädjesskutt ibland. I den kondition bilen befann sig visste jag att jag inte skulle ha chans mot Stirling Moss och hans Lotus. Den är världens snabbaste sportvagn och kan utan tvekan ta upp kampen mot Formula 1-vagnar på en rak sträcka. Den är ju också i princip en GP-vagn med sportvagnsskal. Jag var också säker på att även David Piper på en äldre 2,5-liters Lotus skulle pressa sig före mig i mål. Piper försvann dock ur bilden och fick stryk även av Curt Lincoln på en 2-liters Cooper Monaco.

Karlskoga använder sig av start typ Le Mans, d.v.s. förarna springer till sina vagnar. Det är säkert roligt för publiken att titta på men inte att rekommendera för ett så kort lopp som det här är fråga om. För man besvär med starten är man ur bilden på en gång. Mina träningsstider hade inte varit lysande, varför jag stod rätt långt bak i starten. Maseratin startade dock snabbt och jag höll faktiskt täten i första kurvan.

Många trodde att jag och Moss uppvisningskörde i början. Visst såg det underligt ut när vi gick på gång bytte tätpåts, men Moss hade säkert kört ifrån mig direkt om han inte haft besvär med växlingarna. Växellådan är nämligen av me-typ, och det är lätt att mis- sa de olika lägena.

Det var naturligtvis rättvist att Moss vann. Han är en skicklig förare. Speciellt glädjande var hans seger med tanke på hans tidigare skada.

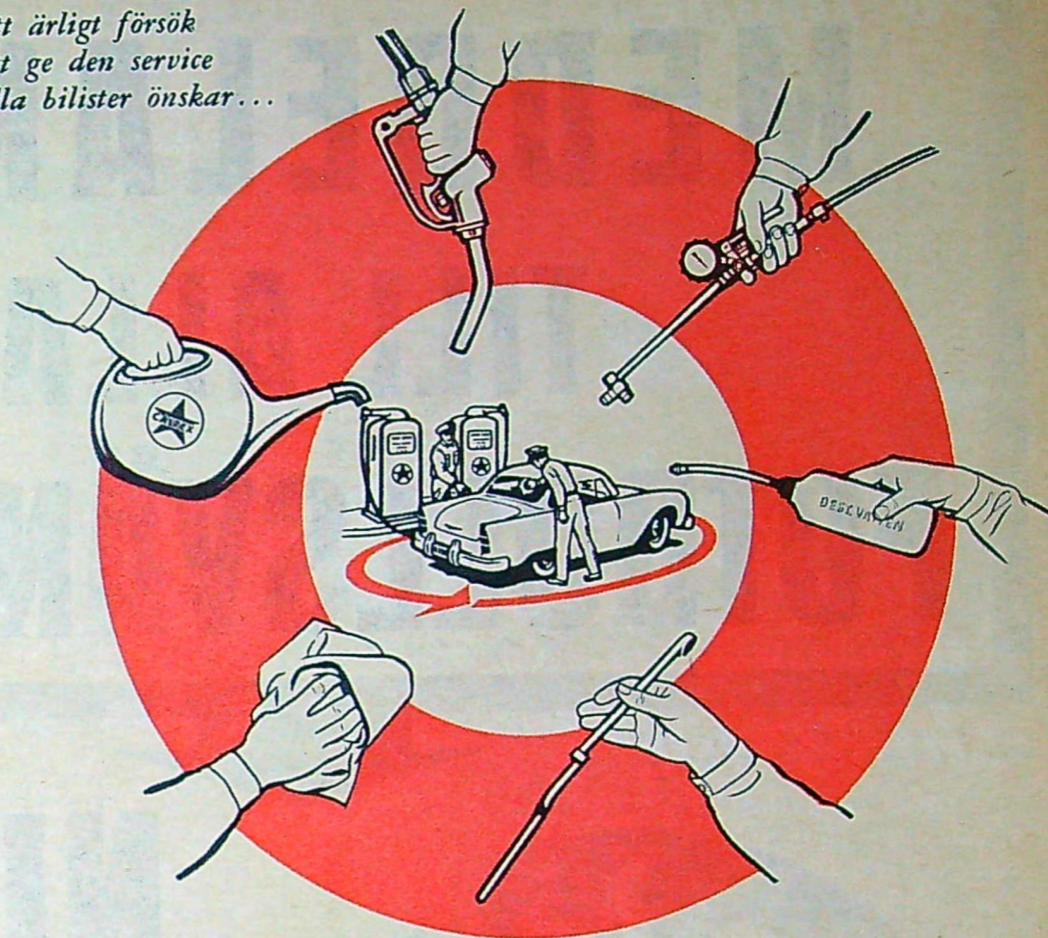
### Uffe, tävla oftare!

Tävlingarna bjöd på flera intressanta lopp. I sportvagnsklassen upp till 2.000 cc stod som väntat Curt Lincoln inte att hota. Men även Bosse Ljungfeldt på Maserati samt Ulf Norinder, Porsche, vilken hade en dräp- lig duell med G. Whitehead. Lola, körde fint. Trevligen bra gjort av Uffe att klara den rutinerade engelsmannen. Synd bara att han tävlar så sällan. Trevligast var dock Formula Junior-klassen med många skarpa vagnar såsom Cooper och Lola.

Karlskoga-tävlingarna blev en kul upplevelse. Men — som sagt — fram för fler tävlingar!

TEKNIKENS VÄRLD 17/60

Ett ärligt försök att ge den service alla bilister önskar...



# Ni och Er bil blir centrum i CALTEX CIRKEL-SERVICE

CALTEX CIRKEL-SERVICE är kundbetjäning satt i system — en service som får både Er och bilen att trivas. Mer än 500 Caltex-stationer lämnar nu Cirkel-Service.

Så här går det till:

- Avtorkning av fram- och bakruta samt lyktor
- Kontroll av kylarvattnet
- Kontroll av oljan
- Kontroll av batteriet
- Vi håller ett öga på däcken och luftar, om så ser ut att behövas

Varför kallas det Cirkel-Service? Jo, för att servicemannen går runt Er bil och metodiskt utför de olika arbetsmomenten, så att ingenting glöms bort. Inga märkvärdigheter kanske, men ändå så viktigt för säkerhet, ekonomi och trivsel.

Vid köbildning kan det naturligtvis någon gång hända att det blir svårt att hinna med **komplett** Cirkel-Service. Skulle det inträffa ber vi om översende. Vi gör i alla fall ett ärligt försök att ge bra service — *service satt i system!*



CIRKEL-SERVICE är trivsel-service

NU PÅ 500 CALTEX-STATIONER

# MEDDELANDE TILL ALLA FOTBOLLSVÄNNER:



## NU kommer Match

- ⊕ Laddad med färgstarka porträtt i text och bild av dina idoler och favoritlag – både svenska och utländska.
- ⊕ Historiska matcher i unik serieform. Upplev på nytt Kurre Hamrins konstmål mot Tyskland i VM.
- ⊕ Inte mindre än 52 sidor toppfotboll för bara 1:50

Köp premiärnumret i dag!



# Match



Premiärnumrets "specialare":

IFK NORRKÖPING

Du får veta allt om "Pekings" stjärnor och morgondagens spelare.

## Framtid för Farnborough?



Årligen första veckan i september är det sedan 20 år tillbaka en given tradition att allt vad världen har av flygspecialister samlas till Farnborough utanför London för att äga S. B. A. C:s – Society of British Aircraft Constructors – utställning och flyguppvisningar. Sedan gammalt har Farnborough blivit något av de flygsakkunnigas Mecka: man far dit för att se tekniska nyheter, man far dit för att träffa flygarvänner från hela världen och för att knyta nya kontakter. Men lika väl som mängden på senare tid ställt sig skeptisk till värdet av racerbiltävlingar så finns det i dag mer än en som ifrågasätter värdet av dessa flyguppvisningar. Man säger att varken de internationella utställningarna och uppvisningarna i Las Vegas och i Paris eller ännu mindre den rent nationella Farnboroughveckan skulle rättfärdigas i sin nuvarande form. »Farnborough has had it.»

De skäl som anförs är flerfaldiga.

En enda nation kan med dagens flygtekniska utveckling inte ha tillräckligt med nyheter att visa upp varje år – det tar ju omkring 7 år att utveckla en flygplantyp. De civila jetflygplanen betingar så höga priser att bolagen knappast har råd att förnya sin flygplanpark ens vart femte år. Det blir sålunda färre och färre flygplan att visa upp. – och ingen tror väl på framtida uppvisningar i avancerad flygning med interkontinentala robotar?

Dessutom – de kunder som eventuellt avser att anskaffa flygplan eller robotar går knappast omkring på en utställning som denna och placerar order på 10 flygplan här och 20 robotar där. Man gör i stället tidskrävande förstudier och utvärderingar, man besöker industrierna och man provflyger och diskuterar priser och leveranser, men knappast under en vecka på Farnborough.

Från industrihåll sägs ibland att Farnboroughveckan ställer alla kalky-

ler på huvudet: alla sysslar bara med vad som skall visas och vad som eventuellt kan visas i stället för att ägna sig åt den pågående produktionen. Provflygplanen, som alltid måste utnyttjas 100-procentigt, blir nu i stället lästa i uppvisningar eller på den statiska utställningen.

Själva flyguppvisningen anses av många vara av föga praktiskt militärt värde: flygplanen är avplockade all utrustning och särskilt lämpliga för att kunna göra publikknipande manövrer, som aldrig kan komma ifråga under tjänsteförhållanden.

Skulle man därför slopa flyguppvisningarna och enbart låta utställningen bli statisk? De presumtiva kunderna kanske i stället kunde undfågnas med en middag och ett teaterbesök i London?

Här skall inte lämnas svar på ovanstående frågor i nuvarande stund. Arets Farnboroughvecka får kanske lämna stoff till vidare reflexioner.

## Skilj er åt!



Vad är en raggare? Så rubricerades en av punkterna på »raggariksdagen» i Gällö för en tid sedan.

Men ingen av de församlade kunde ge ett definitivt och uttömmande besked. Någon försökte visserligen med »en kille som gillar motorer och brudar», men denna definition kan väl knappast anses täckande.

Kanske borde man väntat med alla försök till precisering till dagen efter raggartinget, till måndagen den 8 aug. och tidningsreferaten från de skandalösa uppträderna i Karlskoga.

Där gav raggarna svaret! Och det var klart besked!

Nu var det förstas inte samma personer som satt på raggarriksdagen i Gällö och som bråkade i Karlskoga. Därför är det också generellt felaktigt att kalla båda kategorierna för raggare. Här är det å ena sidan fråga om motorintresserad ungdom och å andra sidan motoriserade rötägg. Därför blir det som

det blir – när man frågar i Gällö får man svar i Karlskoga.

Antingen den ena eller andra gruppen bör byta namn. Det torde dock aldrig gå att »rentvä» ordet raggare. Det har blivit ett skällsord och liktydigt med pöbel av det slag som nu och tidigare ställt till skandaler vid motortävlingar. En av den nybildade riksorganisationens första åtgärder borde därför bli att skaffa sig och medlemmarna ett nytt namn. Ett namn som får bättre klang än raggare.

Att försöka påverka rötäggen att acceptera och tillämpa organisationens program för att på så sätt dra upp ordet raggare ur dyn är säkerligen inte ens värt besväret. Inte med det suveräna förakt för anständighet som dessa oroselement visar.

Nej byt namn, och överlåt – för att skilja agnarna från vetet – benämningen raggare till raggarna, dvs. till dem som gör skäl för skällsordet!

# FEM ESS I OS-LEKEN

Svensk segelsport har traditioner att försvara i olympiska sammanhang. För fyra år sedan i

Melbourne plockade de våra hem två guldmedaljer. Lasse Thörn med Rush V och Folke

Bohlin med Slaghöken II blev hjältar och Sverige

dessutom spelens bästa seglarnation. Kan vi

upprepa den prestationen i Neapel?

Av OLA JOHANSSON och BENG T SANDKVIST

Foto: Werner Goldbach, Ulf H. Holmstedt och Göran Andrén

De olympiska seglingarna inleds i dagarna i Neapel, och Sverige ställer upp med ett fulltaligt lag — d. v. s. en båt i varje klass. Vårt kanske största hopp är 5,5:a:n Iasha med göteborgaren Bengt Sjösten vid rorkulten. Båten är en typisk s. k. lättvindsbåt och den bör lämpa sig utmärkt för de rådande förhållandena i Neapelbukten.

Iasha har konstruerats av de skickliga bröderna Olsson, Göteborg, och detta borgar för att båten har kvalitet och yppersta egenskaper. Men det är inte säkert att detta räcker till för att försvara Lasse Thörns i Melbourne vunna lagrar i 5,5-klassen. Minst ytterligare sex olym-

piabåtar är signerade bröderna Olsson och en del har t. o. m. byggts på samma varv som Iasha. Den amerikanska olympiabåten levererades från Sverige så sent som i april i år, den engelska, den schweiziska, den danska, den argentinska och eventuellt även den franska har också konstruerats av de berömda göteborgsbröderna.

Mänskligt att döma bör det bli en Olsson-båt som tar hem segern i årets OS-uppgörelse för 5,5:or. Och det skulle förstås smaka om just Iasha hamnade i topp. Svåraste hotet mot de svensk-konstruerade båtarna är världsländ Italiens representant, som testats och utprovats

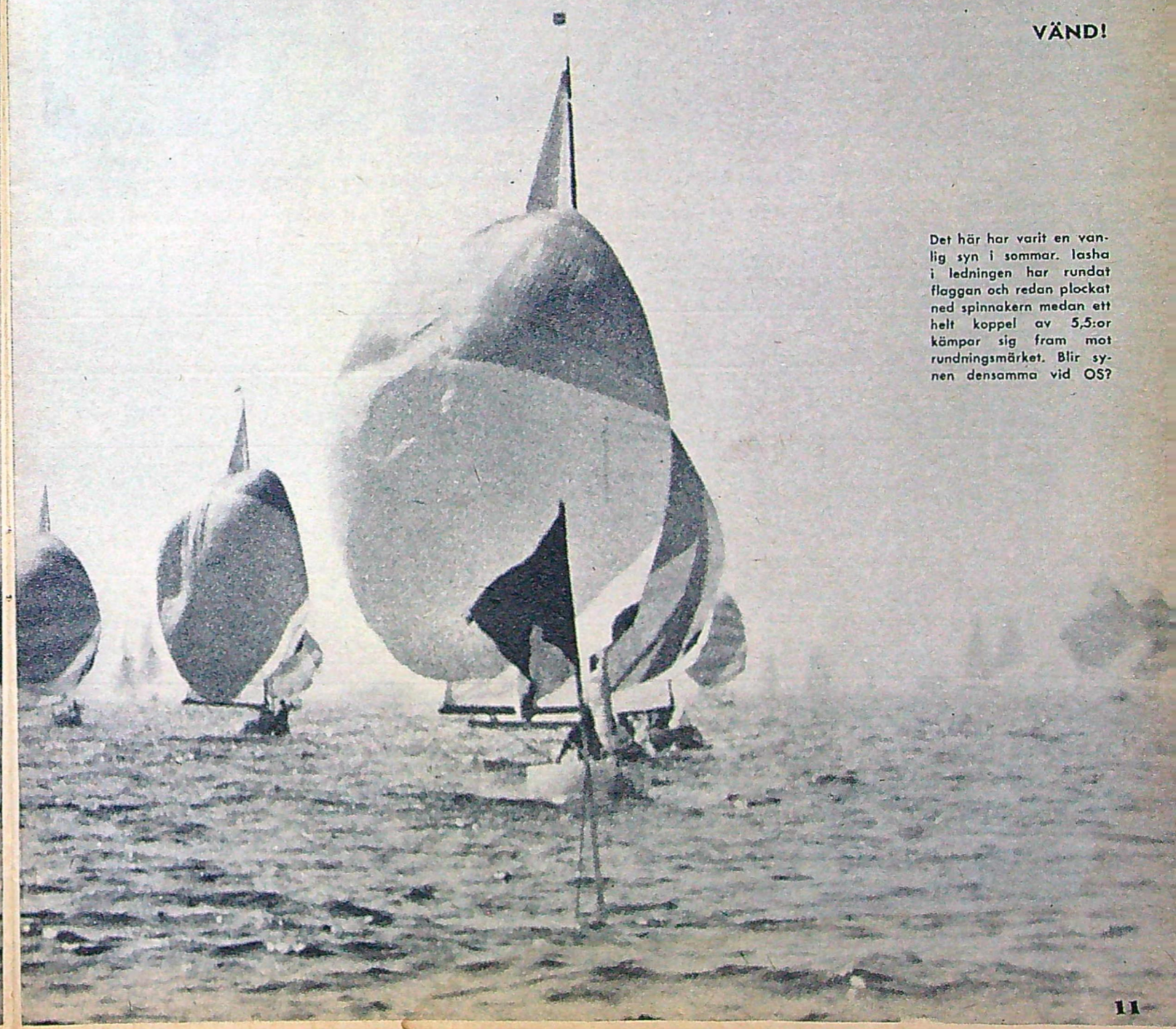
kanske noggrannare än någon annan båt för att passa väderförhållandena just i Neapel.

Men är verkligen Iasha Sveriges bästa 5,5:a? Diskussionens vågor har gått höga beträffande den saken, och vi låter Iashas allvarligaste konkurrent, Guldpokalvinnaren Wasas rorsman Pelle Gedda, svara på frågan:

— Det är ingen tvekan om att rätt båt blivit uttagen. Iasha är vår snabbaste lättvindsbåt, vilket den tydligt visade vid uttagningarna i Sandhamn. Att resultatet blev litet blandade vid seglingarna i Marstrand har sin naturliga förklaring, eftersom Iasha inte använde sin

VÄND!

Det här har varit en vanlig syn i sommar. Iasha i ledningen har rundat flaggan och redan plockat ned spinnakern medan ett helt koppel av 5,5:or kämpar sig fram mot rundningsmärket. Blir synen densamma vid OS?







Här har ni de tre som skall försvara den svenska äran i Neapel i 5,5-klassen med Iasha. Det är Göran Witting, Claes Turitz och Bengt Sjösten.

enda s. k. regelbåten. I de övriga fyra klasserna seglas med s. k. entypsbåtar. Regelbåtarna kan konstrueras olika inom vissa normer, och resultatet av nedanstående räkneoperation skall bli 5,5 meter:

$$0,9 \cdot \frac{\text{båtens längd} \cdot \sqrt{\text{segelytan}}}{12 \cdot \sqrt{\text{deplacement}}} + \frac{\text{längden} + \sqrt{\text{segelytan}}}{4}$$

För att få fram det rätta värdet kan siffrorna varieras inom vissa gränser. Största tillåtna segelytan är 29 m<sup>2</sup> och den undre gränsen ligger på 26,5 m<sup>2</sup>. Deplacementet får variera mellan 1,7 m<sup>3</sup> och 2 m<sup>3</sup> och båtens totala längd mellan 7,607 och 8,17 meter.

(forts.)

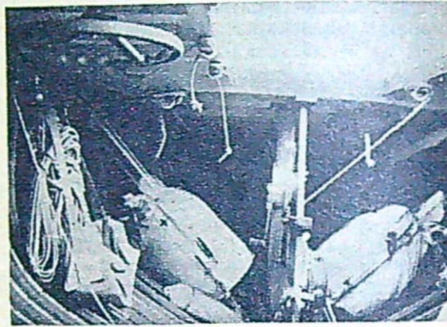
bästa utrustning och dessutom tog man det försiktigt för att inte skada båten före olympiaden.

Iasha är starkast när vinden ligger mellan 2-3 sekundmeter, medan Pelle Geddas Wasa har visat sig framgångsrikast när det blåst 4-6 sekundmeter. Lasse Thörns nya Rush VI har vunnit sina segrar i vindar på mellan 6-9 sekundmeter. Och i Neapel skall det — enligt s. k. väderprofeter och experter i alla fall — blåsa 2-3 sekundmeter. Ett gott tecken för Iasha!

5,5:orna är numera de olympiska seglingarnas största båt och dessutom den



Fart, fläkt och salta stänk hör ihop med segling. Bilden här visar väl också att det inte är något latmångsöra att vara gast på en 5,5:al



Inredningen på en 5,5:a är obefintlig. Vinschar, vantskruvar, segelsäckar, tågvirke och verktyg är det enda som finns under däck.

Differenserna är inte stora, och en lekman kan absolut inte se någon skillnad mellan två 5,5:or. Men ändå är det de små detaljerna som gör det! Och så förstås rorsmannens skicklighet. Skall en båt bli perfekt och vinna segrar så beror 50 procent på konstruktören; rorsmannen och båtens trimning delar resten.

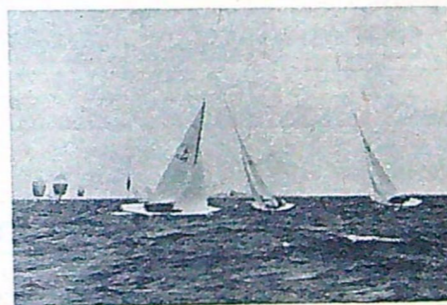
Vad kostar nu en 5,5 meters yacht? Ja, priset ligger på ungefär 40.000 kr och då är segelutrustning för c:a 10.000 kr inräknad. Inga små summor precis. Båtarnas inredning är så spartansk den kan bli — det finns nämligen ingen!

Iasha befinner sig redan i Neapel, och på måndag smäller det för den första seglingen. Lycka till Iasha, Bengt Sjösten, Claes Turitz och Göran Witting. Vi håller tummarna för er...



Draken är en entypsbat som har konstruerats av norrmannen Johan Anker. Bilden ovan visar en modern Drake. Undre bilden visar hur Olympia-draken Galejan II (nr 194) som första båt rundar vid en uttagingssegling.

## Drake



Draken är den näst största olympiska båten. Det är en entypsbat som har konstruerats av norrmannen Johan Anker. 1928 fastställdes Drakklassen i Sverige. I början var Drakarna utrustade som långfärdsbåtar och hade i regel ganska mycket inredning. De användes för kappsegling vid sidan av den ordinarie funktionen som nöjes- och långfärdsbat. Men Draken har liksom övriga kappseglingsbåtar övergått till att vara ett renodlat tävlingsredskap, som knappast är lämpligt för något annat än kappsegling. För att inte överskrida minimivikten 1.700 kg görs inredningen ytterligt enkel och de moderna Drakarna har endast en kapp i stället för ruff och saknar naturligtvis kojer och dylikt. Under sin mer än 30-åriga tillvaro har Draktypen flera gånger modifierats, men fortfarande är skrovformen densamma.

Förutom storsegel får Draken föra foc och spinnaker. Tre focstorlekar är tillåtna, två vanliga och en genuafoc. Vid kappsegling får endast rorsman och två gaster finnas ombord.

Vid olympiaden representeras Sverige i Drakklassen av Göteborgsbåten Galejan II, som förs av Bengt Palmquist. Denna båt är ett starkt namn i olympiasammanhang eftersom den under namnet Slaghöken II tog guld åt Sverige i Melbourneolympiaden. Med Galejan bör Sverige ha chans att få en bra placering, men frågan är dock om inte den är en aning för gammal för att kunna komma på medaljplats. Ett plus i det sammanhanget är att Palmquist bör vara väl inbeglad på båten eftersom han var med redan i Melbourne.

TEKNIKENS VÄRLD 17/60

## Starbåt

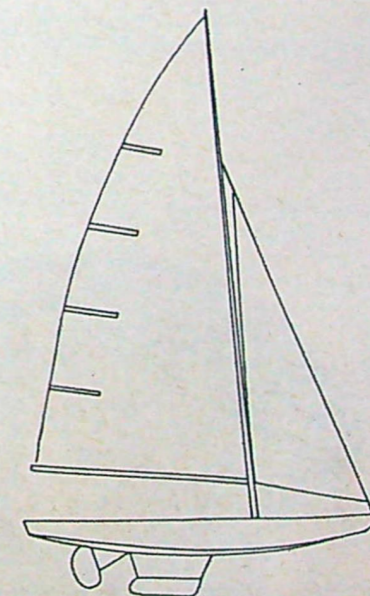
Starbåten, som är en entypsbat av amerikanskt ursprung, kan i år fira femtioårsjubileum som båtklass. Det är märkligt att denna båttyp kunnat hålla sig så populär genom tiderna; f. n. finns omkring 4.000 Starar. Sedan båten konstruerades 1910 har den i stort sett endast ändrats två gånger och båda gångerna gällde det riggen.

Staren är en v-bottenbat med fenköl. Dess längd är 6,92 m och segelytan 26 m<sup>2</sup>. Båten är en renodlad kappseglingsbat, och gasten och rorsman befinner sig mestadels på utsidan av skrovet för att få den att gå så rakt upp som möjligt. Staren för endast storsegel och foc.

I Starbåtsklassen har Sverige sin enda representant för ostkusten. Det är den duktige stockholmssegelaren Sune Carlsson, som bl. a. är trefaldig svensk mästare i Starbåtssegling. Med sin båt Mari bör han kunna nå en god placering i Olympiaseglingarna.



I Starbåtsklassen representeras Sverige av stockholmsbåten Mari (nr 3883). Den seglas av Sune Carlsson, som tillsammans med gästen P.O. Carlsson här kämpar under en uttagingssegling. Utan tvekan ett hårt jobb.



STARBÅTENS DATA  
Längd ö. a. 6,92 m.  
Längd vl. 4,72 m.  
Maxbredd 1,73 m.  
Storsegel 19,25 m<sup>2</sup>.  
Foc 5,82 m<sup>2</sup>.  
Kölvikt 394,63 kg  
-408,23 kg.

Fortsättning på sidorna 32 - 33

# Här ser ni Sveriges mest

# BILANDE POLISEN ALLTID FÖRST

En modern statspolisbil innehåller det mesta en bilist kan behöva — från autotraktor till pappershanddukar. Även konstruktionsmässigt har bilen finesser som skulle kunna användas på vilken vanlig personbil som helst.

# välutrustade bil

Nyligen levererade Volvo 40 nya hissingamazoner till statspolisen. Meddelandet om leveransen stencilerades av Volvos informationsavdelning och ströddes ut över pressen. Och det blev en notis här och var. Säkerligen möttes den med blandade känslor. De flesta människor får trots rena samveter en pirrande olustkänsla vid åsynen av en polisbil. Ja, jag har sett exempel på hur i vanliga fall duktiga och omdömesgilla bilister helt tappat fattningen om de upptäcker en polisbil längst fram i kön. De blir nervösa.

Allt detta beror kanske i hög grad på en något snedvriden inställning till polisens arbete. Det finns faktiskt bilister

som inte vågar köra om en polisbil av fruktan för att åka dit på någon detalj. Polisen är bara ute för att sätta fastfolk, resonerar man. Och det är klart att polisen måste ingripa när någon behandlar bestämmelser och paragrafer allt för nonchalant. Polisen måste kontrollera att stipulerade hastigheter inte överskrids, att ingen druckit sprit i samband med bilkörning o. s. v.

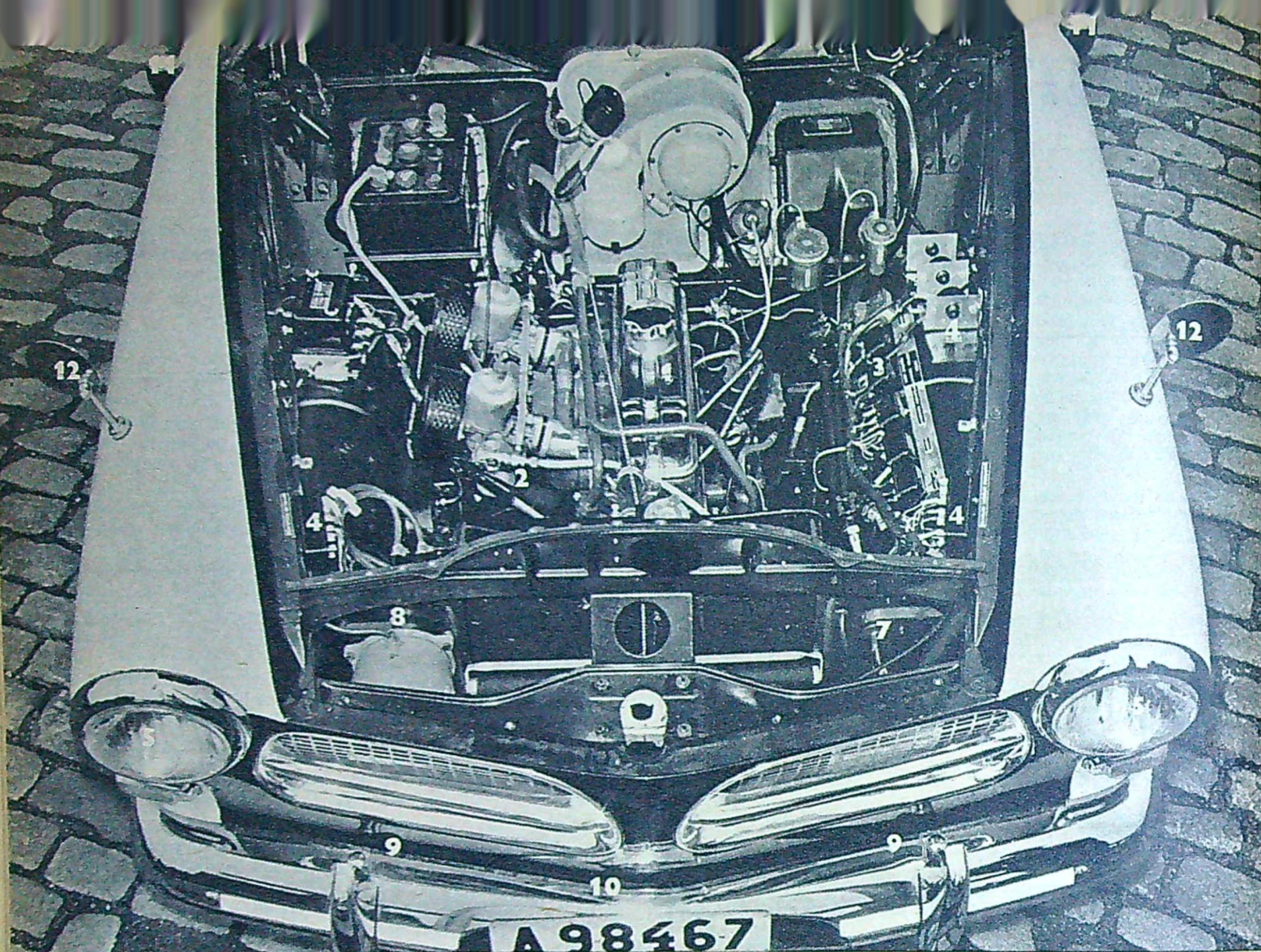
Men hur många tänker på att polisen också har en annan funktion? Att dirigera trafik, vinka fram, stoppa och ibland lätta individuella små bekymmer med verktygsbrist, hala vägar och skrubgade knän? Om att polisen verkligen går in även för sin rent humanitära uppgift vittnar ut-

Numera formligen skriker polisbilarna ut sin identitet. Blotta närvaron av de vita och svarta amazonerna med ordet POLIS i reflextape har en lugnande inverkan på trafikens marodörer. Dessutom vill polisen gärna tala om var den finns, om någon skulle behöva hjälp. Längst fram på polisbilens tak sitter två röda lampor. Dessa används vid utryckning. Sökarlyktan är extra stark och har inne i vagnen ett mycket kort handtag, som gör att man inte behöver vara rädd för att slå huvudet i det. Mitt på taket sitter fyren med sitt roterande, gula ljus. Denna används vid uppställningar på väg t. ex. när polismännen utreder en olycka eller har något annat arbete för sig. Fyren är speciellt konstruerad för svenska klimatförhållanden och enormt stryktålig. Den fungerar tillfredsställande i över 25-gradig kyla. Under utprovningen har den utsatts för 10.000 slag med en kraft av 50 g (alltså femtio gånger fyrens egen tyngd). I bilens galonklädda tak finns en lucka som öppnas med ett blixtlås. Genom denna lucka görs de justeringar på fyren som erfordras. Polisbilarnas däck har hård slitbana. Genom förnuftigt däcksväl har man lyckats kompensera den fartförlust som bilens tunga last orsakar. Vintertid används snödäck bak och välmönstrade sommardäck fram. Fjädring och stötdämpare har också förstärkts. Mycket stor vikt har lagts vid bilens underredsbekämpning. Bl. a. är skärmkanterna helt fyllda med underredsmassa.

VÄND!



Av STIG NAHLBOM Foto: Jan Friedlund



## Så här ser polisbilen ut...

### ...FRAMTILL...

1) Volvos sportmotor i standardutförande. Kolvringsbyte efter 8.000 mils körning. 2) Växellådan som spar batteriet och ger full laddning på tomgång. Behöver service först efter 15.000 mil. En vridanordning gör att spänning av fläktrörelsen kan utföras med ett enda handgrepp. 3) En hel rad reläer för undvikande av spänningsfall. All extrautrustning är kopplad över speciella plintar försedda med skyltar, som gör att även den oinvidige kan orientera sig i det invecklade elektriska systemet. Till reglagen leds endast manöverströmmen. 4) Vagnen är försedd med termosökringar. En tryckning på en knapp ersätter alla tidsödande säkringsbyten. 4) För säkerhets skull har frontstrålkastarna försatts med var sitt relä. 5) Statspolisens

är emot tillsatsljus, som de anser irriterande och dessutom svåra att montera så att de verkligen sitter kvar. Amazonen har därför försatts med extra starka asymmetriska strålkastare, som ger ett ljusvärde av 5-6 lux på 100 m med helljus. Detta möjliggörs bl. a. av större ljusöppning och specialglödlampor. De sistnämnda byts ut efter 150 timmar, då ljusvärdet har gått ner med 30-40 proc. Strålkastarna är vidare konstruerade så att lamporna snabbt skall kunna bytas. Det behövs bara ett handgrepp — och hela insatsen faller ut. 6) Kortvägsradion har orsakat statspolisen en del besvär. Den måste göras helt störningsfri och ge fullgod mottagning även vid räckviddsgränsen. Man har här gått in för dämpningsmotstånd och resistorstift

istället för ett dyrt och krångligt helkopplat ländsystem. 7) Utrycknings sirenen har fått 20 gr. lutning framåt för att inget vatten skall kunna sippra in. Den skyddas även av ett myggnät, som monterats i fronten. Standardhornen har bytts ut mot starktonsditon, som monterats på fjädrar. 8) Bakom fronten sitter också en kraftig högtalare. 9) Under främre stötfångaren finns två kraftiga dragkrokar. Samma anordning finns bak. 10) Registreringsskyltar av plast, men fastnidade på metallskivor. 11) Sådana här sidoblinkers kan vem som helst montera. De gör att körriktningssändringen kan uppfattas från samtliga håll. 12) Fjädrande backspeglar på skärmarna. Bra vid täta filbyten då man aldrig behöver flytta blicken från vägbanan.

### (forts.)

rustningen i just den senaste leveransen av statspolisbilar. Om man nu inte sneglar på de rent polisiära detaljerna, ser bilen invändigt ut som en rullande serviceanläggning för väg- och sjöfarande. Har ni smutsiga händer, har ni ramlat i en vak, ligger ni i diket, har ni bitit er

i tummen eller brinner det i bilen? Statspolisen kan hjälpa. Men en titt på den nya polisbilen avslöjar också andra saker. Bl. a. att statspolisen håller på med trafik-säkerhetsforskning. Den möblerar ogenerat om i Amazonens innandömen, monterar in nya, grundligt provade detaljer

och levererar order till Göteborg, som gör polisbilarna helt omöjliga för den vanliga rutinen kring det löpande bandet.

Förste byråing, L. E. Freeman vid statspolisen har hand om bilarnas utformning. Inte utan stolthet visar han upp en detalj,

### ...INUTI...



1) Vid utformningen av inredningen i statspolisens Volvo Amazon har stor vikt lagts vid personalens bekvämlighet. Framsitsarna är »sitt-riktiga» och extra bekväma. Ryggstöden är 544:ans böjda, vilka ger bättre knäutrymme i baksätet. De är dessutom inställbara i olika lägen ända ner till »sovläge». 2) Till vänster på ratten under ekern sitter en knapp. Denna reglerar vindrutespölningen samt vindrutetorkarnas hastighet. En mycket praktisk detalj, som borde bli standard på Volvo Amazon (se även separat bild nedan). 3) Kortvägsradio. 4) Låda

innehållande fönsterputsemedel, pappershanddukar, reservbatterier till ficklamporna och handrengöringskräm. 5) Under förarsätena sitter battongerna och vid vagnens mittstolpar varningstriangelarna, båda detaljerna mycket lätt-åtkomliga. 6) Belyst instrumentpanel med kontrollampor för all tillsatsutrustning. All utrustning är kopplad över tändningsnyckeln. 7) Ficklampor. Under den vänstra sitter alcotesten, som ses i aktion på den separata bilden nedan, och under den högra ett måttband för olycksutredningar och en specialkonstruerad, »idiotsäker»

ringtrycksmätare. Denna används flitigt för undvikande av felaktigt ringtryck, vilket ju återverkar kanske främst på bilens stabilitet på vägen och vidare på däcksslitage. 8) På insidan av båda dörrarna sitter stoppspadarna. På den högra finns dessutom en väska med verktyg, nycklar till alla förekommande typer av färdskrivare — det finns fjorton olika sådana — samt en gummistämpel för stämpling i färdskrivaren efter kontrollen. 9) Kartläsningslampa. 10) Fack för kartor och skrivmateriel o. dyl.

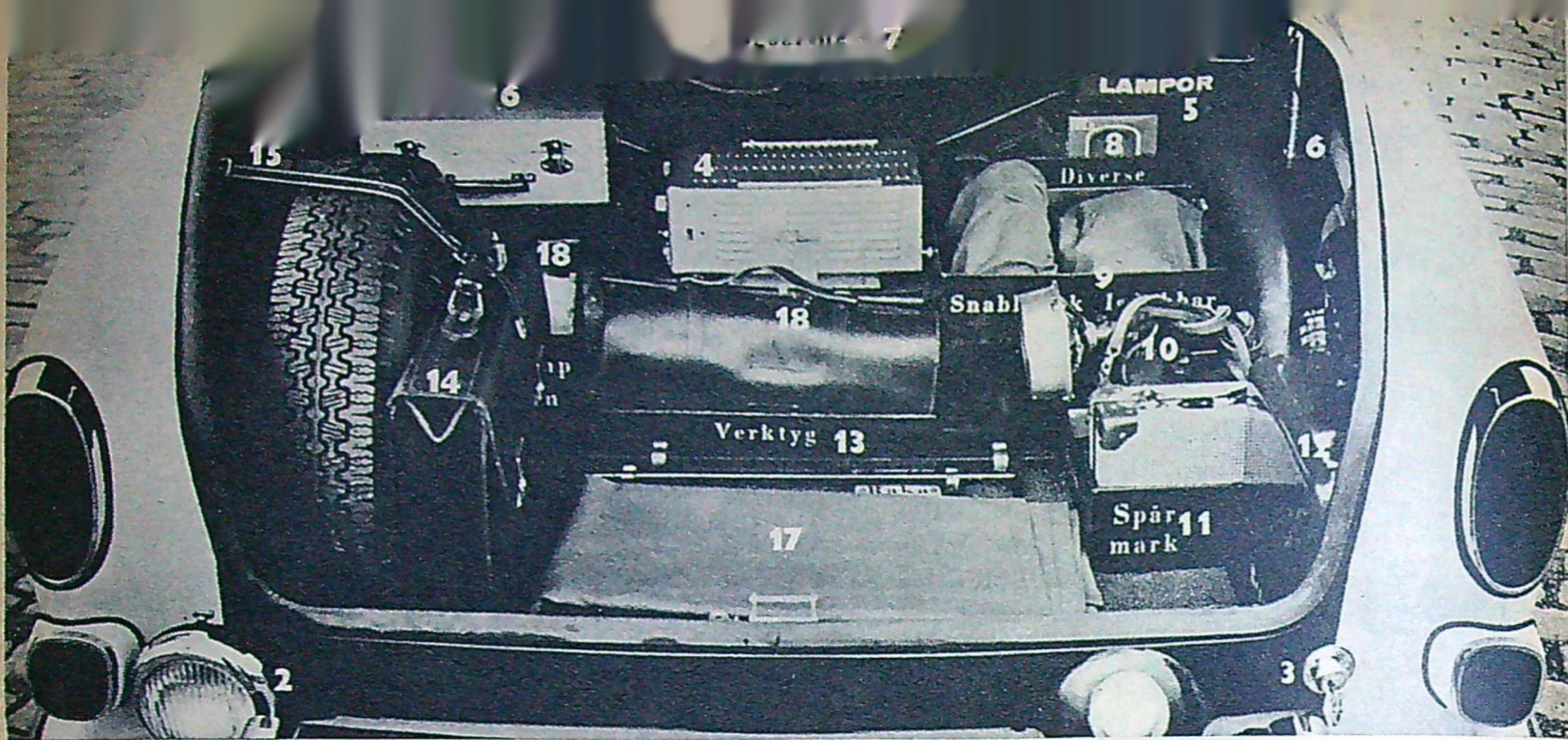


som skulle kunna apteras i vilken bil som helst: vindrutespölningsreglaget under ratt-ekern. Inget famlande på instrumentbrädan i kinkiga situationer. Vänstra handen kan aldrig missa. (Varför inte standardutrustning?) Och så har bilarna tak av galon, kraftigt, asymmetriskt ljus med be-

lysningsrelä, bakljus som samtidigt är sladdlampa, Pirelli-däck, extra bekväma stolar och cykelställ. Polisbilarna får slita hårt, men får i gengäld den bästa vård. Statspolisen har sitt eget skötselschema, som följs med en aldrig klickande regelbundenhet. Bilarna måste helt enkelt hålla.

Statspolisen tycker att Amazonens baksäte är obekvämt. Därför har man möblerat om litet efter egna idéer. Genom att använda 544:ans framstolar har man fått bättre knäutrymme. Baksätet är stoppat med mjukt svampgummi som gör att man sitter lägre (större takhöjd) och bekvämare. Bakdynans främre hörn har kapats, vilket gör in- och urstigningen bekvämare. Under dynan förvaras autotraktorn (en bärgningsanordning) samt en sandpåse för vinterbruk.

### VÄND!



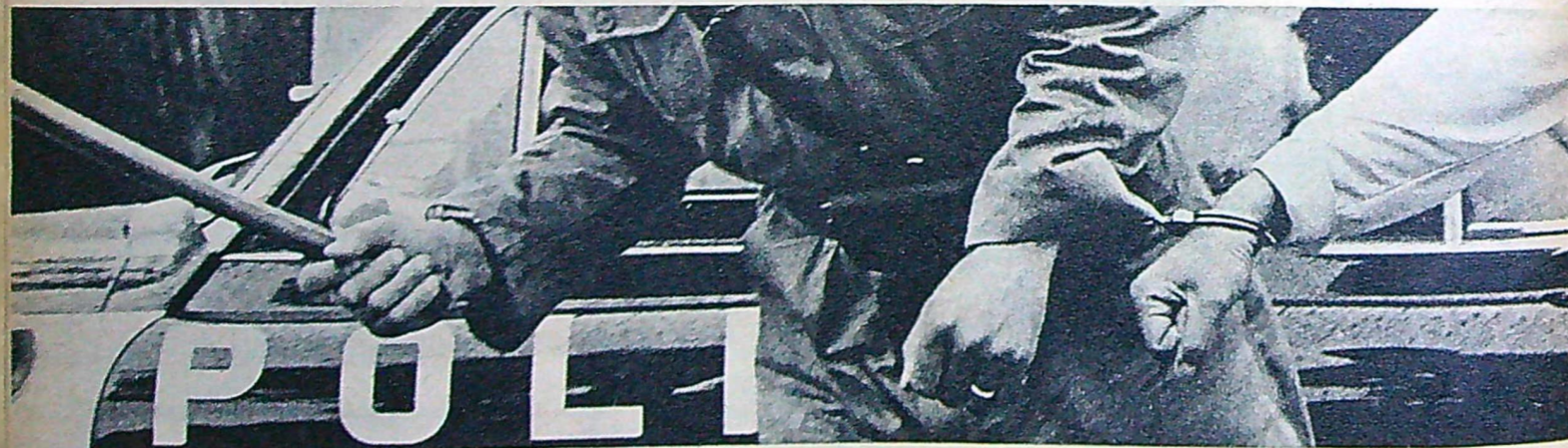
(forts.)

### ... BAKTILL

1) Fästen för cykelställ. Under stötfångaren sitter två dragkrokar. 2) Den kraftiga backlampan kan tas loss och användas som sladdlampan. Fem meter sladd finns inne i lamphuset. 3) Strömcuttag för extra bakljus. Detta sitter på den reservnummerskylt som monteras på när cyklar transporteras. Extraskylten sitter placerad på bagageluckans undersida. 4) Radioanläggningen. Denna är testad att tåla de kraftigaste påfrestningar. Bl. a. är den provad i värme-

skåp med 95 proc. fuktighetshalt, nedsläppt i ett trögolv från 1,5 m höjd m. m. 5) Reservlampor. Personalen är tränad att byta lampor på rekordtid. 6) Yxa. 7) En fyra meter lång bogserlina av nylon. Den bär fyra ton och kan utvidga sig 60 cm vid töjning. Här förvaras också en varningsskylt att fästas på den bogserade bilen samt lagstadgad varningsflagga för bogserlinan. 8) Diverse vintermateriel: iskrapa, vindrutespolarväska osv. 9) Livlina, isdubbar och snabbblänkor. 10) Kraftig handlykta. 11) Spårmarkeringsapparat för att säkra hjul-

spår vid olycksutredningar. 12) Reservdunk med bensin. 13) Raka och spett. Används vid besiktningar. 14) Portfölj innehållande vita manschetter för trafikdirigering, handklovar samt ett ex. av Vägtrafikförordningen att användas som bevis mot allför »lagkunniga» syndare. 15) Bakom reservhjulet ligger cykelstället, filtten samt vintertid snöskyffel. 16) Förbandslåda. 17) Presenning. Under denna ligger eldsläckaren. 18) Verktögsväska innehållande bl. a. kofot, plåtsax och såg. 18) Låda innehållande svamp och trassel. Alltså en verkligt rikhaltig utrustning.



Men en polis är ju trots allt en polis — en ordningens upprätthållare och laglydnadens över-

vakare. Därför finns det naturligtvis i bilen även rent polisier utrustning. Handklovar och

batong är mycket effektiva vapen mot motvilliga våldsvärkare och ibland trafikmarodörer.

## GLÖMMER SÄKERHETSSELARNA

Statspolisens bilar är naturligtvis utrustade med Volvos säkerhetscellar. Som statspolis-konstaplarna glömt bort! Påståendet verkar paradoxalt, men faktum är att chaufförernas utbildning lärt dem att inte tänka på att sätta på sig selarna. Den proceduren skall gå automatiskt! Och det gör den. T. o. m. vid t. ex. bara en åktur på 20 meter för tankning. Det är så det skall vara, anser man. Påtagningen av säkerhetscellarna skall vara en lika automatisk och självklar procedur som t. ex. att vrida om tändningsnyckeln vid starten.

## Här stoppar polisen mig...

...men varför skulle inte jag kunna stoppa polisen?



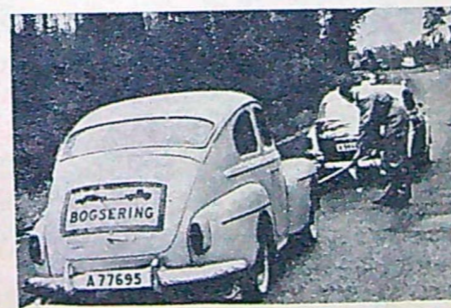
**OM** någon ligger skadad och behöver hjälp. Polisen kan ge den första hjälpen och dessutom via sin radio få snabb kontakt med ambulans och sjukhus. Filt, presenning och förbandslåda finns alltid i utrustningen.



**OM** jag i ett ögonblick av sinnesförvirring blivit uteläst av mig själv. Polisen har en imponerande inbrottsutrustning för legalt bruk. I verktygsväskorna finns dessutom de verktyg jag kan behöva för att klara de småjusteringar som får min strejkande motor att gå.



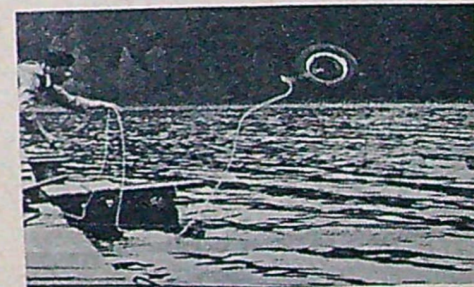
**OM** jag med eller utan egen förskyllan råkat hamna i diket. Polisen har under baksätet i sin bil en s. k. autotraktor — ett behändigt bärgningsredskap, som kan skötas av en man — och en inte särdeles kraftig man. Observera hur man skyddat trädet. Sand och snabbblänkor kan jag få låna vid halkbekymmer.



**OM** bilen tappat andan och jag resignerat. I polisbilen finns en tålig bogserlina och dessutom 1) ett varnande plakat, som talar om att bogsering pågår. Den sitter på den bogserade bilen för att göra efterföljande uppmärksamma på att det inte går att smita in mellan polisbilen och bilen bakom den, 2) en gul-röd flagga, som varnar för linan när denna är längre än 2 m (VTF, § 55, mom. 2).



**OM** jag räknat fel på avstånden mellan bensinstationerna och kört tanken torr. Polisbilen har reservbensin. Nu blir det litet svårt med betalningen. Det bästa sättet återgålda är därför att be polisen följa med till närmaste bensinstation och där fylla deras dunk.

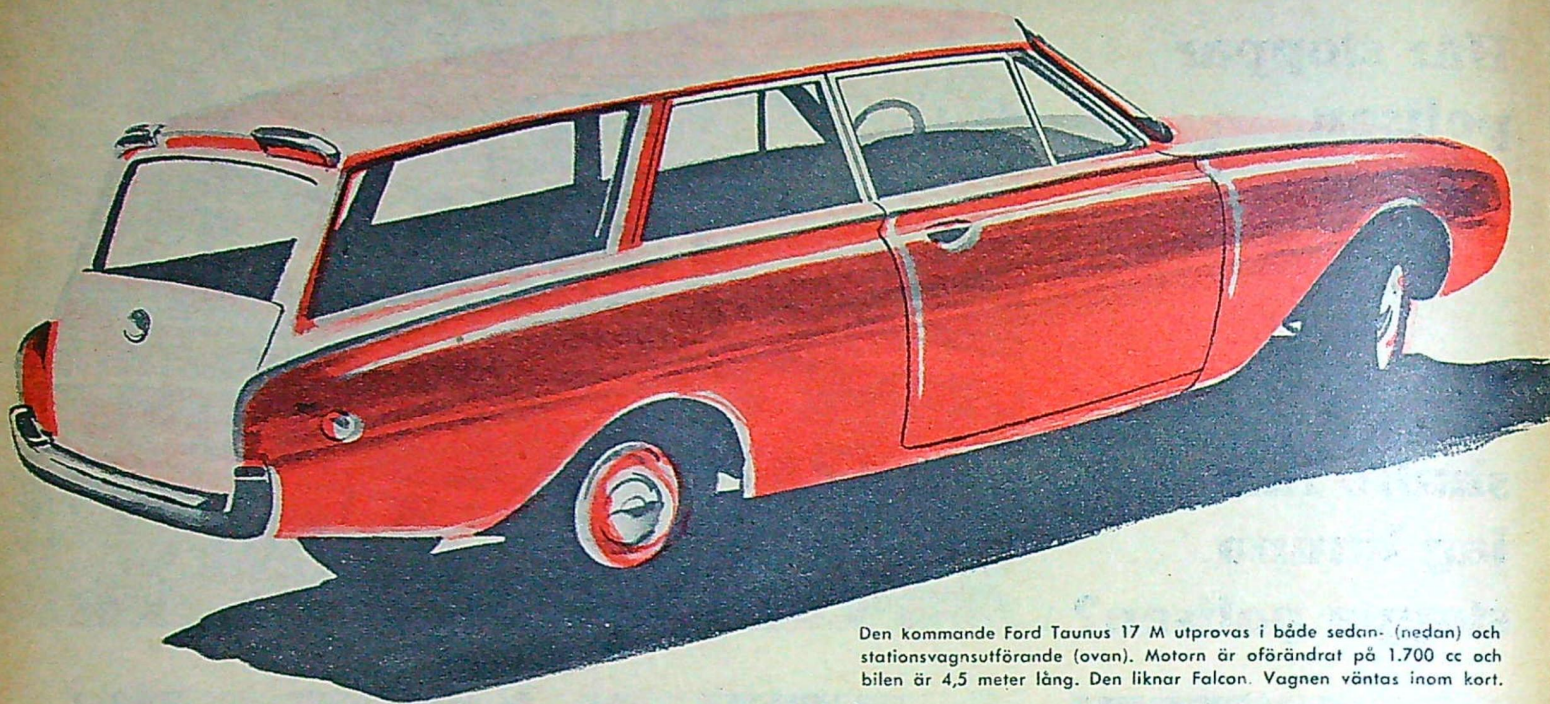


**OM** någon hamnat i vattnet och inte kan ta sig i land själv. Polisens livlina i kombination med reservdäcket är en utmärkt sjöräddningsanordning. Eftersom även isdubbar ingår i utrustningen kan jag rädda på hjälp även om jag skulle vara illa ute på vintern.

### STATSPOLISEN LÄR ER KÖRA BIL!

Så ser alltså statspolisens bilar ut, byggda för säkerhet och hård körning. Men kraven är stora även på männen bakom rattarna. Genom tillmötesgående från statspolisen har Teknikens Värld fått tillstånd att

publicera kursen SAKERT — FORT. I nästa nummer börjar alltså statspolisen att lära ER avancerad körning — med sikte på ökat kunnande och ökad säkerhet bakom rattens.



Den kommande Ford Taunus 17 M utprovas i både sedan- (nedan) och stationsvagnsutförande (ovan). Motorn är oförändrat på 1.700 cc och bilen är 4,5 meter lång. Den liknar Falcon. Vagnen väntas inom kort.

## STILEN PÅ BILEN 1961 "ITALIENSK" REKORD

General Motors kunde nyligen presentera den första verkligt stora europeiska bilnyheten för 1961, en Opel Rekord med helt ny kaross i italiensk stil. Fler sensationella modeller är att vänta från de europeiska bilfabrikerna, bl. a. från tyska Ford. Det är fortfarande många frågetecken i kanten, men åtskilliga hemligheter har sipprat ut från de välbevakade konstruktionsavdelningarna och provbanorna.

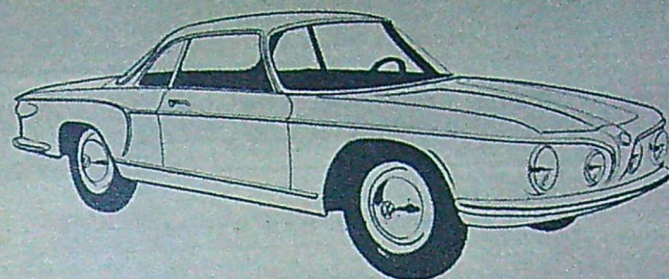
Av JAN ULLÉN

USA presenteras nya modeller av alla bilmärken varje år. Ofta rör det sig bara om några ändrade kromlister eller ett nytt plåtveck i karossen, men vart tredje år görs genomgripande förändringar. 1960 var ett sådant år för Ford- och Chrysler-koncernerna — de gamla karosserna slopades och ersattes av helt nya. General Motors kom med nya karosser redan 1959 och lät 1960 bli ett mellanår.

Några helt nya karosser kan vi alltså inte räkna med att få se på 1961 års stora amerikanska, men förändringarna blir ändå betydande. Fords 1960-modeller fick ett dåligt mottagande i USA. Så dåligt att fabriken tvingats till mycket stora ändringar på de endast ett år gamla karosserna. Även på Chevrolet, som nu går in på tredje året med sin grundkaross, kommer stora ingrepp att göras. Mäsvingen i aktern har fått ett blandat mottagande och väntas bli slopad inför 1961.

Här i Europa har vi inte ekonomiska resurser att ändra bilarna vart tredje år utan måste räkna med betydligt längre avskrivningstid på konstruktioner och verktyg. En europeisk bilmodell brukar hålla fem till tio år med småändringar ungefär vart annat år.

Volvo PV 544 med föregångaren 444 går nu in på sitt femtonde produktionsår, men fabriken förnekar energiskt att någon ny modell är aktuell. PV:n brukar dock detaljändras vartannat år och det är nu två år sedan 544 lanserades. Även om någon helt ny PV inte kommer i år bör vi kunna räkna med en del



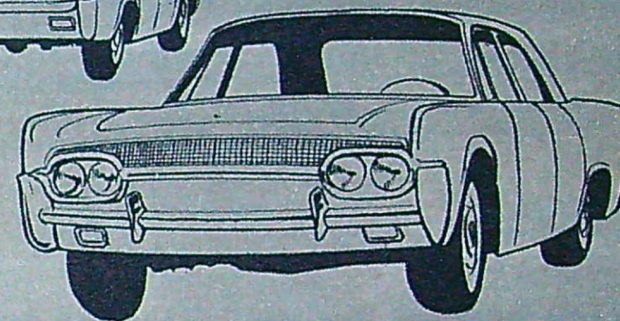
Renault Floride har blivit en svår konkurrent till VW:s Karmann Ghia. Volkswagen lär få en kupémodell med ett Corvairinfluerat utseende.



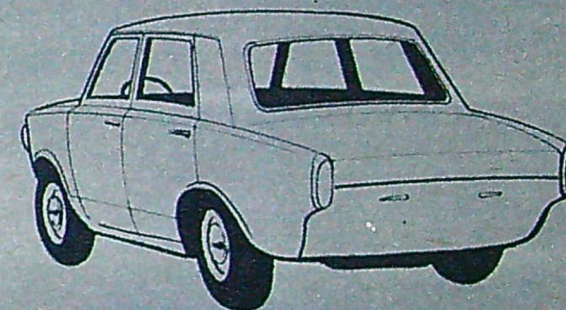
Så här kommer av allt att döma Dodges kompaktil att se ut. Alltså en Valiant med ny grill och kraftigare bakfena. Dessutom ny interiör.



Så här tror man att Fords Lincoln Continental 1961 skall se ut. Vagnen blir något kortare.



Denna svansmotordrivna Fiatprototyp har setts i Italien. Motorn är på 800—900 cc och den extremt kantiga karossen påstås vara synnerligen rymlig.



VÄND!

nyheter på 1961 års modell. Amazon börjar också komma upp i europeisk »pensionsålder» — den fyller fem år i vår — men ingenting har hörts om någon ny modell.

Saab firar tioårsjubileum som bilfabrikant i år och även om nittiosexan i många avseenden är en ny bil har den många drag gemensamma med Saab 92 av 1950. Efter årets stora förändringar kan vi dock knappast räkna med några nyheter till nästa år.

### DEN EVIGA VW

Trots alla rykten om en helt ny VW kom 1961 års modell med endast smärre förändringar, och fabriksledningen dementerar energiskt allt tal om ett nedläggande av den snart tjugofemåriga konstruktionen.

Vi har redan tidigare berättat att en större modell kommer som komplement till den gamla. Om allt går efter ritningarna bör den vara klar till nästa års Frankfurt-utställning. Vid ett besök på Volkswagen-Werke försökte jag klämma en VW-representant på detaljer om den nya vagnen. Han var inte särskilt pratsam, men så här mycket fick jag ur honom:

- Den »stora» Volkswagen blir i Opel Rekordsklass.
- Priset blir troligen något under Rekordens.
- Motorn blir fjörmodligen på 1300 cc.

Att få några uppgifter om den mindre VW-modell som det cirkulerat rykten om i pressen den senaste tiden var omöjligt. Det talas dock om en 800—900 cc-motor i en bil av Fiat 600-

storlek. Motorn placeras under golvet i bakvagnen så att det blir bagageluckor både fram och bak. Om och när den kommer vet dock ingen.

### NY OPEL REKORD VISAD

Opel Rekordens nu tre år gamla modell har gått mycket bra. Nyheten om en Rekord med helt ny kaross med omisskännliga italienska drag slog därför ned som en bomb. Det har dock tidigare viskats om att GM tänkte komma med ett motdrag när den nye konkurrenten från Wolfsburg skulle dyka upp. Nu förekom man Volkswagen!

Kapitän som är ny för året lär inte ändras. Taunus 12M fyller nio år 1961, 17M blir fyra år. 12M bör i varje fall vara mogen för avskrivning vid det här laget, och det talas också om en ny Anglia-betonad vagn inom en snar framtid. Även 17M närmar sig pensionsåldern och prototyper till en ny, om Falcon påminnande bil, har setts lite varstans i Europa. Prototyperna ser så pass färdiga ut att en ganska snar introduktion kan väntas.

### NYA SMÅ MERCEDES!

Mercedes har nya karosser till 180 och 190 på gång. De lär starkt påminna om den nya 220, och ryktet säger att de kommer i höst. Hur det blir med den saken vet vi inte med bestämdhet.

Auto-Unions stora modeller bygger i huvudsak på samma konstruktion som använts under

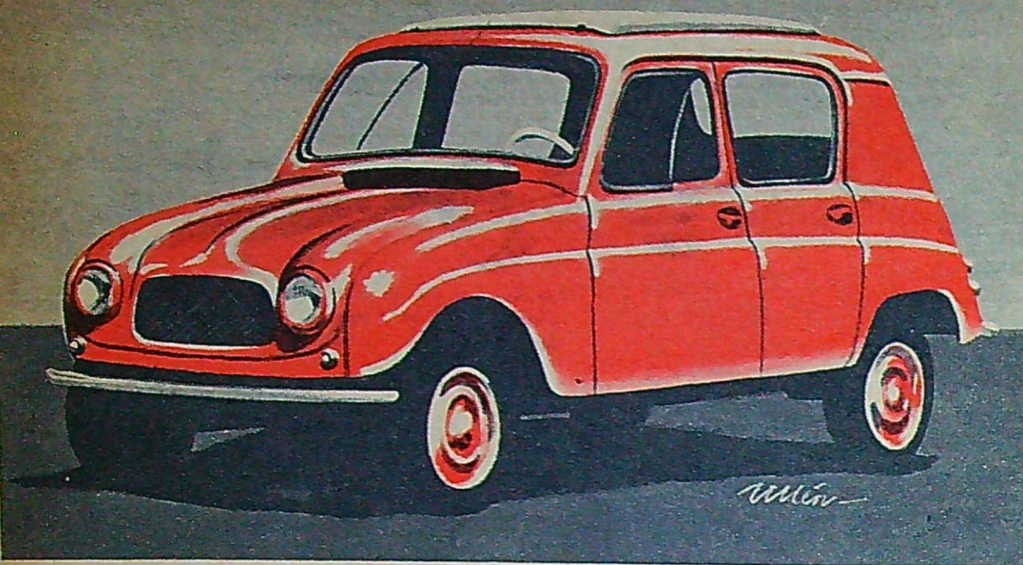
hela efterkrigstiden. De borde vara mogna för avskrivning, men ingenting har läckt ut om någon ny modell. BMW har stora ekonomiska bekymmer, varför den väntade 1600-modellen lags på is och väl knappast kommer i produktion.

### MYCKET NYTT I FRANKRIKE

Samtliga franska fabriker har prototyper till nya bilar färdiga och åtminstone någon av dem bör komma i höst.

Renaults Dauphine-modell har blivit mycket framgångsrik och spottas ut i allt större antal, men den stora Frégate slog aldrig igenom helt och har under de senaste åren producerats i blygsam skala. En mycket intressant prototyp med svansmotor (se mittuppslaget) har setts i Frankrike. Det har gjorts gällande att den skulle bli ersättare för den avsmalnade Frégate. Från Renault förnekas dock att den kommer inom den närmaste tiden — om den över huvud taget kommer. Det finns helt enkelt inte plats i fabriken att bygga den.

Renault har även en annan biltyp under arbete. Det är en sällsynt ful skapelse med vilken närmast avses att ta upp konkurrensen med den i Frankrike omåttligt populära Citroën 2 CV. Bilen har en 750 cc 20 hk fyrcylindrig motor, treväxlad växellåda och framhjulsdrift. Priset blir under 5.000 kronor i Frankrike och den lär komma att börja levereras under 1961.



Renault-fabrikens nya framhjuldrivna småbil får detta originella utseende. Den är närmast avsedd för underutvecklade länder, där robust konstruktion smäller högre än svepande, vackra Farina-linjer.

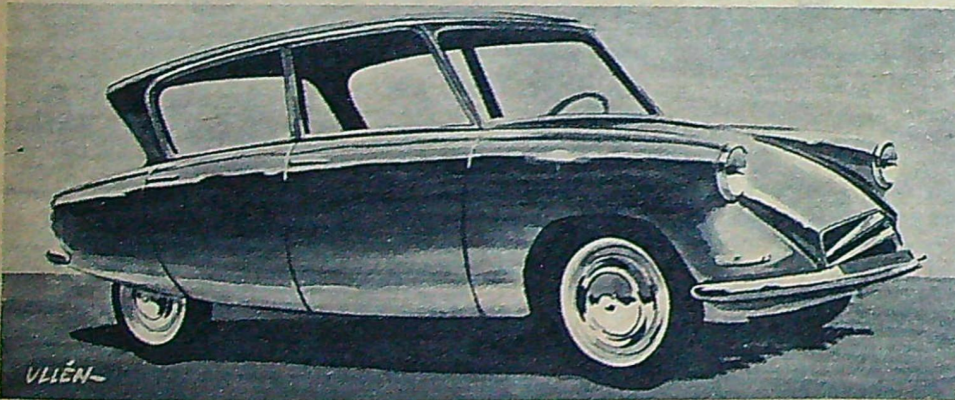


Lancias framhjuldrivna Flavia är klar för introduktion. En snabb, rymlig vagn i mellanklassen.



Fiat 1300 ersätter troligen gamla 1100. Den har en 4-cylindrig version av 1800-motorn.

Lill-Citran har getts en djärv utformning. Fronten påminner rätt mycket om de stora Citroën-vagnarnas och bakrutan har fått sin lutning åt »fel håll» å la Ford Anglia. Motorn har förstörats till 580 cc.



(forts.)

#### NY LILL-CITRA

Redan för ett år sedan kunde vi lämna de första uppgifterna om Citroëns efterträdare till 2 CV. Chassiet är nära nog identiskt med den nuvarande modellen, men motorn har förstörats till 580 cc och 19 hk. Det får väl anses troligt att den kommer att introduceras i samband med att Renault presenterar sin nya lilla bil. De stora Citroën-modellerna är trots att de i höst fyller fem år fortfarande så långt före andra bilar både tekniskt och i formgivningsavseende att någon ändring inte är aktuell.

Simcas Aronde-modell blir tio år 1961 och borde alltså ha uppnått pensionsåldern för länge sedan, men de skickligt utförda detaljändringarna för två år sedan gjorde utseendet fullt up to date. De senaste åren har dock en prototyp, som i viss mån påminner om den nya Peugeot 404, setts i Frankrike.

Vedette-typerna bygger på den gamla Ford-konstruktionen som gjordes innan Simca övertog Fords franska fabriker. Motorn är Fords gamla sidventilare från trettio-talet och den fyller knappast dagens krav utan kommer troligen snart att bytas ut mot en modernare typ. Det talas om en toppventilad sexa.

#### F. D. KONSERVATIVA ENGLAND

Efter förra årets okonventionella brittiska bilar — BMC:s 850-modeller, Fords Anglia och Triumphs Herald — kan man inte längre tala om engelsmännens konservatism. Av allt att döma kan vi räkna med åtskilliga överraskningar från öriket inom de närmaste åren.

Efter att förra året radikalt ha lagt om sitt tillverkningsprogram är det endast Morris 1000 och sportvagnarna som återstår av det gamla BMC-stallet. Morris 1000 har ungefär samma position i England som Volkswagen i Tysk-

land. Trots att den inte ändrats annat än i detaljer sedan introduktionen 1948 är den populärare än någonsin. För några år sedan var det aktuellt med en omläggning, men BMC beslöt att i stället använda de nya karosserna till Wolseley 1500 och Riley 1.5.

Det enda vi kan vänta oss från BMC är stationsvagnsversioner av Farinalinjen. De är under utarbetande, men om de hinner bli klara till årets London-utställning är ovisst.

#### NYA FORDAR VÄNTAS

De första modellerna av Consul-Zephyr-Zodiac tillverkades mellan 1950 och 1955. 1956 kom de nuvarande versionerna som om Fords tidsschema skall upprepas borde ersättas av nya modeller 1961. Några detaljer har ännu inte sipprat ut, men torde kunna vänta sig åtskilliga Falcon-drag hos de eventuellt kommande större engelska Fordarna.

Vauxhall har haft stora bekymmer med sina Velox- och Cresta-modeller under den senaste tiden. För att bli av med lagren har återförsäljarna i England tvingats ge mycket höga rabatter. Om det beror på att köparna hört rykten om en ny modell eller om fabriken helt enkelt räkat ut för en tillfällig överproduktion skall vi låta vara osagt. Med bara tre år på nacken kan det knappast vara ekonomiskt att byta modell redan nu.

Victor, som introducerades 1957 och detaljändrades förra årets, är säkert inte mogen för avveckling ännu på några år.

#### FRÅGETECKNET STANDARD

Standard-Triumph har inte hängt med riktigt i den övriga industrins produktionsökning. Den nya Triumph Herald förefaller lovande men är i varje fall för svensk marknad för dyr. Vanguard går tydligen sämre och sämre och kan knappast hållas i produktion mycket längre till i nuvarande utförande. Ingenting har dock sipprat ut om en ny modell.

Triumph TR3 börjar också se ålderstigen ut och det är väl inte otroligt att den kaross som användes på årets Le Mans-vagnar så småningom kommer även på produktionsbilarna. Ni kanske minns hur MG under 1955 års Le Mans gjorde en förhandsvisning av sin kommande MGA. Tävlingsbilen, som kallades EX-182, var nära nog identisk med MGA.

#### FIATS MONOPOL

I Italien har Fiat i praktiken en monopolställning bland biltillverkarna. Genom höga tullar och obefintlig konkurrens inom landet har Fiat inte behövt skynda på med nya modeller, men den nya Europa-marknaden kommer snart att ändra på det. Redan nu rullar tusentals Alfa Romeo-tillverkade Renault Dauphine på italienska vägar och värre lär det bli.

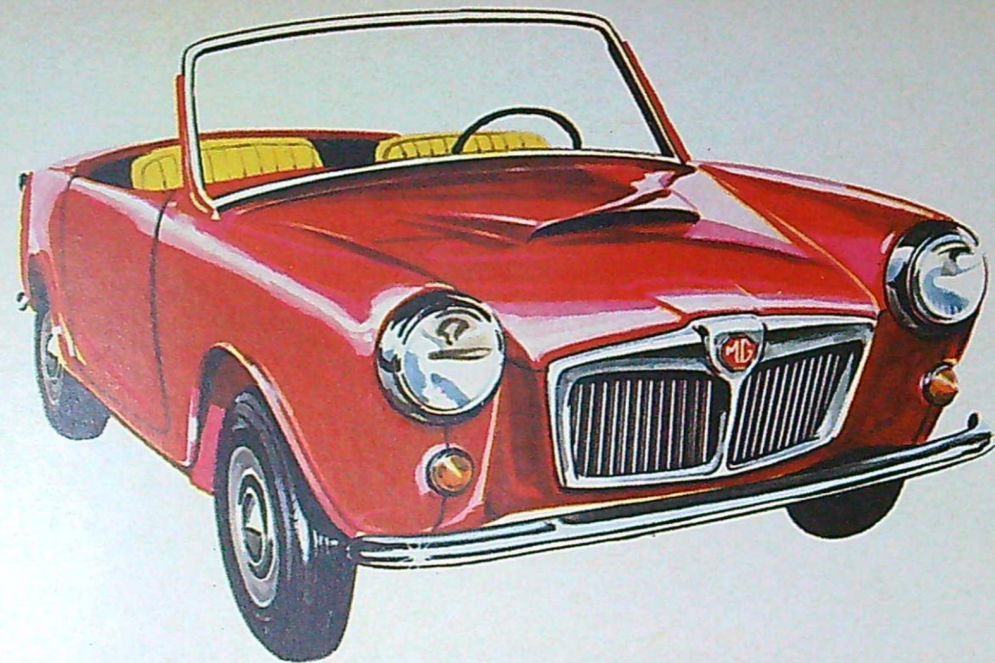
Men Fiat kommer inte att låta den utländska konkurrensen få härja ostörd. Åtskilliga prototyper till nya modeller har setts i Italien, bl. a. efterträdaren till den åtta år gamla 1100-modellen som Teknikens Värld redan tidigare visat. Den nya modellen blir i stort sett en förminskad 1800 med typiskt italienska drag och en 1300 cc-motor.

Fiat har också en mindre bil under utarbetande. Den är svansmotor driven och har mycket kantig kaross som närmast påminner om en modern Triumph Mayflower. Enligt den som sett den nya bilen är den mycket rymlig för storleksklassen — den har en motor på mellan 800 och 900 cc. Det är väl knappast troligt att den i Italien fantastiskt populära 600 tas ur produktion. Snarare blir den nya modellen — om den kommer i produktion — ett komplement till de övriga typerna med tydlig avsikt att konkurrera med »sänkkräftaren» Renault Dauphine.

#### KOMMER — KOMMER EJ!

Vi har tidigare visat den intressanta lilla 850 cc Ferrari, som har alla utsikter att bli en verklig fullblodssportvagn i miniatyr. Enzo Ferrari förklarar att han själv inte har kapacitet att tillverka den, men att han är intresserad av att få någon större fabrik att licens-tillverka den.

Lancias nya framhjuldrivna Flavia kommer som vi redan tidigare sagt att presenteras vilken dag som helst. Lancia meddelar att Appia inte kommer att försvinna i och med den nya modellen utan att de skall tillverkas sida vid sida.



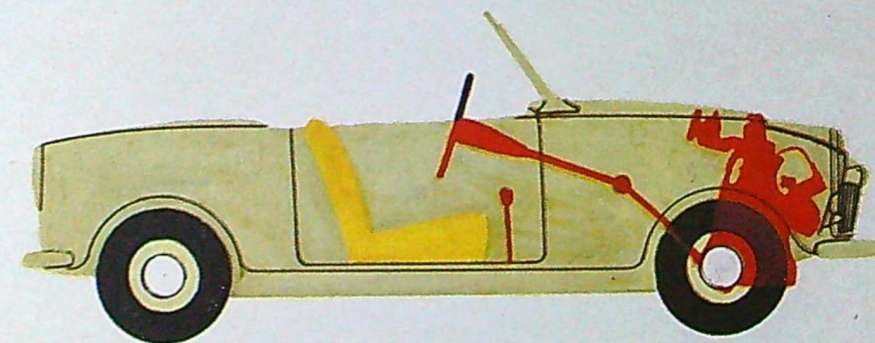
Genom att utnyttja drivaggregat, bottenplatta, fjädring och hjul från Austin-Morris 850 skulle MG Midget kunna bli världens hittills billigaste sportvagn.

## MG 850 Midget?

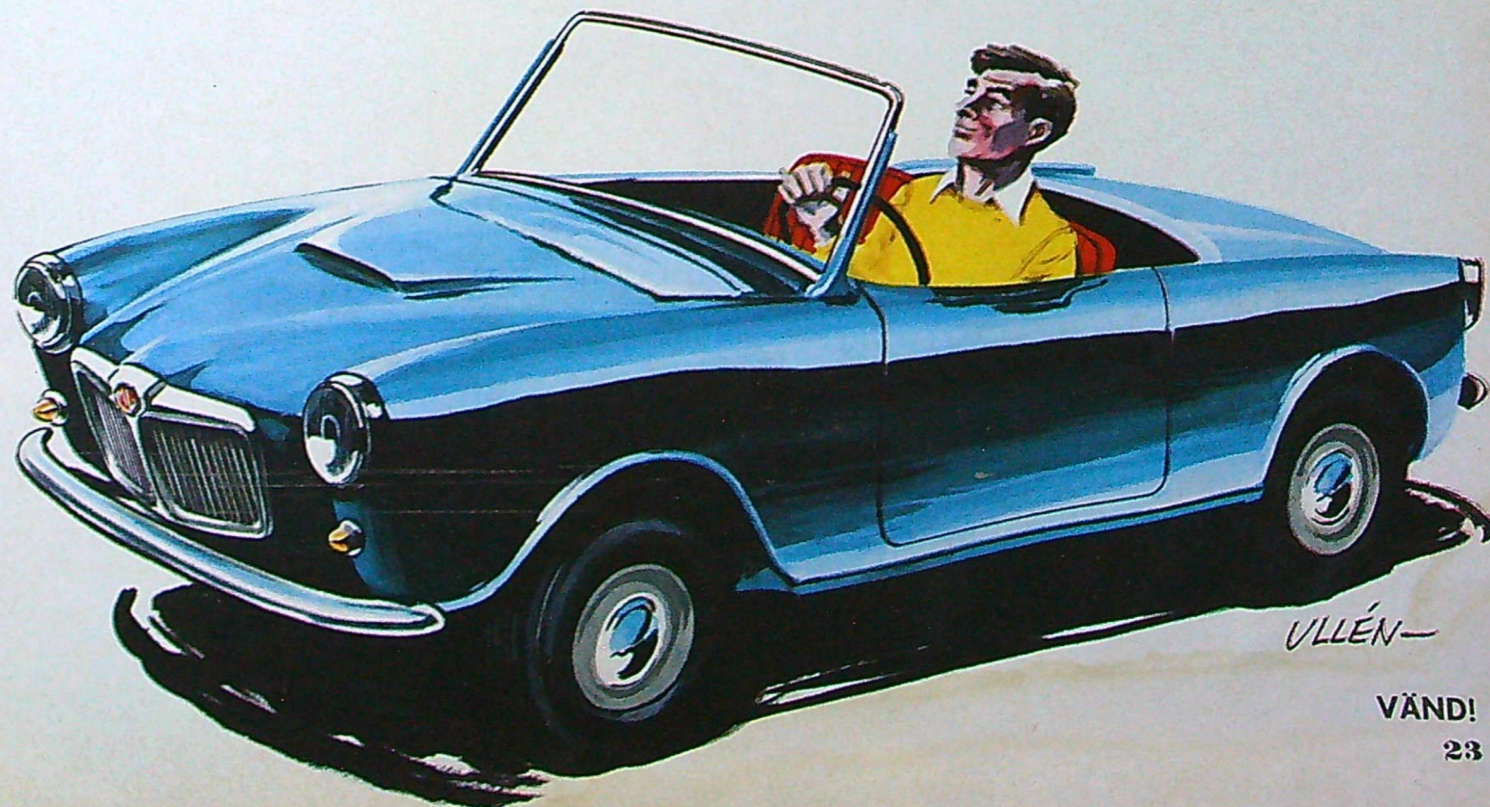
De små Austin och Morris 850 har redan gjort sig kända för sportiga köregenskaper. Vad vore då mer naturligt än att bygga en sportvagn på 850-vagnarnas underrede? Det ryktas faktiskt att MG-fabriken håller på att konstruera en ny Midget med 850-delar.

Talar ryktet sant skulle vi alltså så småningom få en värdig efterträdare till gångna tiders MG Midget TC och TD. I väntan på vad som kan komma presenterar TV här ett förslag till alla tiders prisbilligaste sportvagn — MG 850 Midget.

Vi har tänkt oss bottenplattan, hjul och fjädring tagna direkt från BMC 850. Motorn har fått dubbla förgasare och måttligt höjd kompression. Med ca 45 hk bör bilen kunna göra 135-140 km/tim. och ha acceleration därefter.

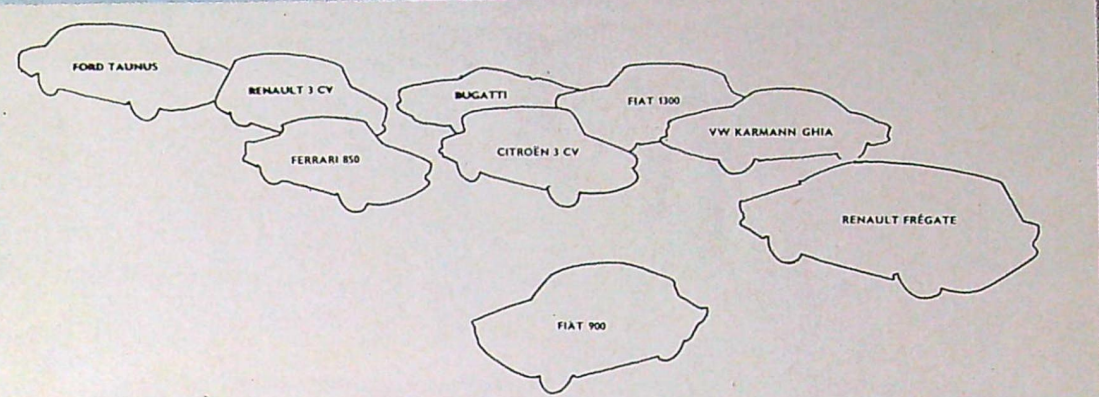


Hjulbasen är densamma som för Austin-Morris 850 men några cm har lagts till i nosen för att få en elegantare och mer typisk MG-front. Rattstängens har försetts med en led för att få en sportigare körställning och växelspaken är placerad längre bak. Motorn trimmas måttligt med dubbla förgasare och höjd kompression. Men hur blir bromsarna.



VÄND!

# NÄSTA ÅRS BILAR (forts.)



Vår tecknare Jan Ullén har här gjort en sammanställning av de bilmodeller som de europeiska bilfabrikerna väntas presentera nästa år. Alla vagnarna kanske inte kommer att se ut precis så här, men teckningen är gjord efter uppgifter om de olika prototyperna som fabrikena håller på att prova.

Teknisk analys och kommentarer: Ing. ROLF ERIKSSON. Populäranalys och redigering: BENGT SANDKVIST. Testfoto: GÖRAN ANDRÉN. Teckningar: JAN ULLÉN.

## DKW JUNIOR

DKW Junior är den första bilen i DKW-serien som försetts med egentlig pontonkaross. Med DKW Junior är också fabriken tänkt att man skall ersätta förkrigstidens »spånkorg». Den lilla 2-cylindriga 2-taktaren hade karosseri av bl. a. plywood och därav smeknamnet spånkorg. Junior har dock inte stort mera gemensamt med denna sin föregångare än att den representerar fabriken minsta och billigaste vagn. Junior har, liksom sin storebror AU 1000, en 3-cylindrig motor och fyra framåtväxlar, men frihjul saknas, och cylindervolymen är endast 741 cm<sup>3</sup>.

### ENKEL EXTERIÖR

Vagnens exteriör är enkel men tilltalande med ett minimum av kromdetaljer. Karosseriet har fått en ändamålsenlig utformning som ger mycket goda

innerutrymmen. Även inredningen är enkel och måttfull. Taket har tygklädsel av den luddiga typen som är rätt känslig för smuts. Framsätena är separata och bra urskälade. Baksätet är av sofftyp. Sittkomforten är mycket god i både fram- och baksätet, och utrymmena ger god plats för 4 personer under förutsättning att inte framstolarna skjuts tillbaka för långt. Bilen är godkänd för 5 personer, men med tre fullvuxna i baksätet blir det lite oekvämt. Takhöjden är fullt tillräcklig i både fram- och baksätet. Armstöd saknas dock i både fram- och baksätet. I- och urstigningen till framsätena är bekväm och går även rätt bra till baksätet genom att hela framstolarna fälls undan. På högra sätet finns en lättmanövrerad spärr som hindrar sätet från att falla fram vid häftiga inbromsningar.

Sikten är mycket god runtom från alla platserna i vagnen, och föraren har god

överblick över bilens alla hörn. Vindrutetorkarna sveper ett sammanhängande fält som ger tillfredsställande sikt. Bakspeglarna sitter högt och skymmer inte framåtsikten, men borde vara något större. Endast ett solskydd ingår i standardutrustningen. Detta är av den mjuka, stoppade typen och går att fälla även för sidofönstret, men är i minsta laget.

### GOD KÖRSTÄLLNING

Körställningen är mycket god med behaglig rattlutning och alla manöverorgan inom bekvämt räckhåll. För att ge bättre plats för överbenen har ratten »plattats» till något vid nederkanten. Pedalerna är hängande och har litet format, men de har bra inbördes avstånd. Växelspaken går lätt och är smidig att manövrera, trots att den har diffusa lägen. En bra sak är att växellägena ligger »rätt» och inte som

VÄND!



Nykomlingen DKW-Junior är den enda i den gamla tvåtakarfamiljen som fått behålla DKW-namnet. Dess större släktingar kallas numera Auto Uni-

on. DKW-Junior har en trecylindrig tvåtaktsmotor, fyrväxlad växellåda, dock utan frihjul. Individuell fjädring med torsionsstavar fram och bak.



Fotografen har här illustrerat storleken av bagagerummet på DKW-Junior. I förhållande till vagnstorleken är det väl tilltaget och förnuftigt planerat med reservhjulet placerat på högra sidan. Tyvärr har det en hög tröskel som försvårar lastningen.

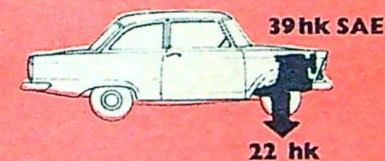
### PROVRESULTAT

Alla prov körda med 2 pers., full tank, inget bagage

#### ACCELERATION

#### BRÄNSLEFÖRBRUKNING

#### MAX BROMSAD DRIVHJULSEFFEKT



39hk SAE  
22 hk

#### BROMSVERKAN

Max pedaltryck vid 1:a bromsn. 19 kg  
Max pedaltryck vid 2:de bromsn. 31 kg

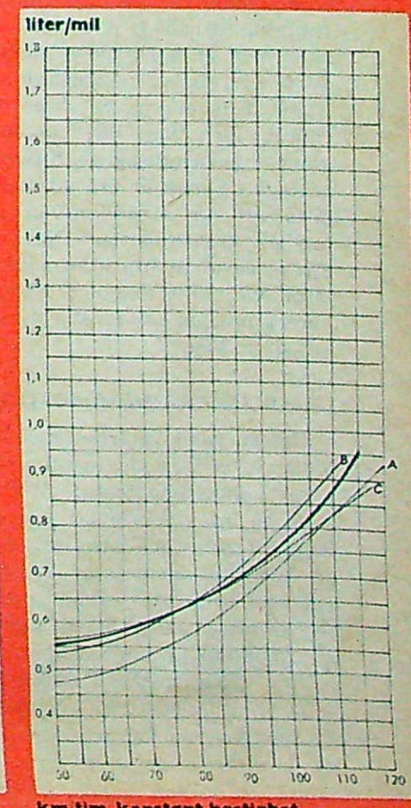
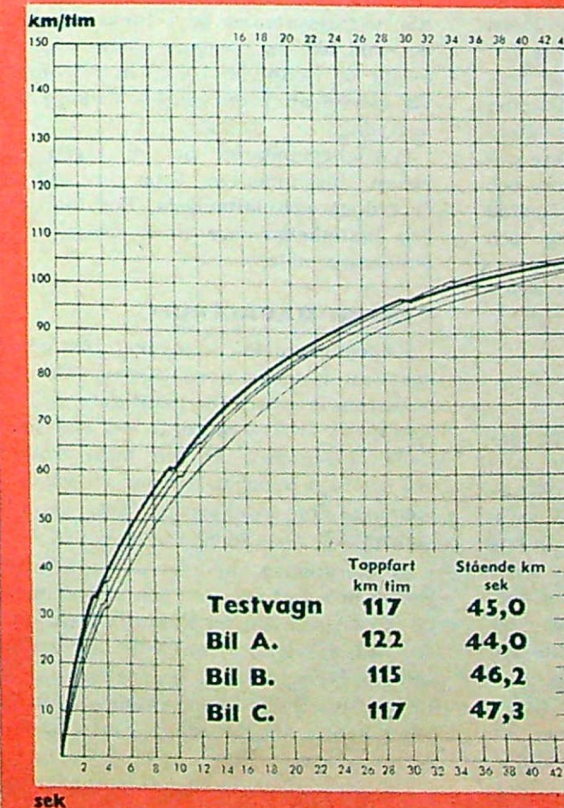
Bromssträcker vid 20 max bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km tim.



	första	femte	tionde	femtonde	tjugonde
	30	40	50	60	70 80 meter

med jämförande data för följande bilar

A. FORD Anglia B. VOLKSWAGEN C. RENAULT Dauphine







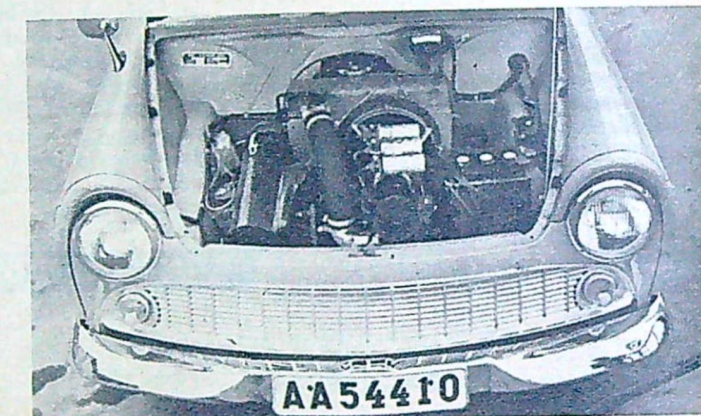
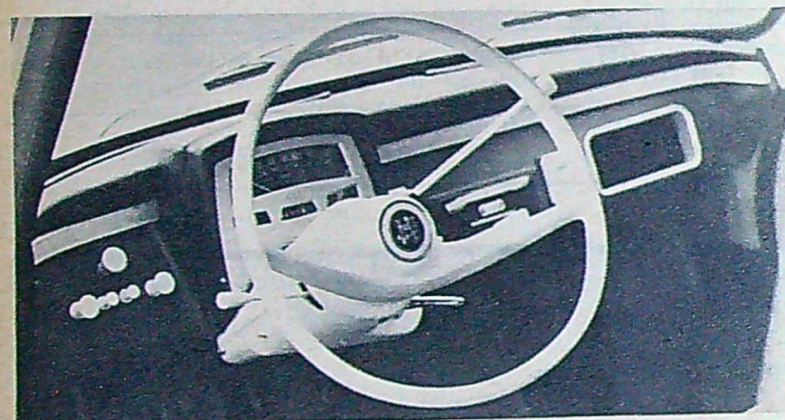
Fronten på DKW Junior är enkel utan pråliga utsmyckningar. Sikten framåt är god, även vid regnväder då torkarna torkar ett sammanhängande fält.



Även bakåt är sikten föredömlig. Från förarplatsen kan man se vagnens fyra hörn. Bakljusen har fått rejält format för att synas bra i mörkret.

Undersidan av rattkranen är något oval för att ge bättre utrymme mellan ratt och säte. DKW Junior är fyrväxlad och har naturligtvis rattväxel.

Dekan har en trecylindrig tvåtaktare på 741 cc och 39 hk (SAE). Motorn är placerad framför framaxeln, varför kylaren fått placeras bakom motorn.



## BILANALYS DKW JUNIOR

på de stora Auto-Union-vagnarna omkastade mot vad som är brukligt. Alla framväxlarna har synkronisering som fungerar utmärkt. Avbländning av ljuset sker med en spak under ratten. Den har även ett läge för signalering med hel-ljuset. Körvisarspaken sitter också under ratten, men har inte automatisk återgång. Signalring saknas. Strömbrytare och reglage i övrigt är bra att manövrera och lätta att nå. Handbromsen är placerad mellan framstolarna. Dörrhandtag och fönstervevar är bra utformade, men dörr-låsen var på testvagnen kärva att manövrera inifrån, och fönsterhissarna har väl låg utväxling.

### LÅNG UPPVÄRMNINGSTID

Motorn var lättstartad, men det tog förhållandevis lång tid innan den kom upp i rätt arbetstemperatur. Värmesystemet hade vi inte tillfälle att prova vid kyla, men det ger dock intryck av att kunna ge behaglig temperatur i vagnen även vintertid. Defrosterverkan är mycket god, och systemet kan mata in stora mängder luft, men det är sämre ordnat för utsläpp av den gamla luften. Det finns inga speciella ventilationsrutor, så det är svårt att åstadkomma bra ventilation utan att det uppstår irriterande drag. Friskluftintaget är beläget bakom fronten, vilket

man bör tänka på då man står i bilköer o. d.

Motorljudet är utomordentligt lågt utom när värmesystemet är i funktion, då en del ljud leds in i vagnen denna väg. För övrigt är ljudnivån i vagnen föredömligt låg genom att även väg- och vindljud är obetydliga.

Hastighetsmätaren är av typen med visare. Instrumenten sitter bra till och är tydliga och lättavlästa. Förutom väg- och hastighetsmätare finns bränsle- och temperaturmätare.

### RYMLIGT BAGAGERUM

Bagageutrymmet är mycket rymligt för en vagn i denna storleksklass. Det har hela, rena ytor och ett plant golv, och reservhjulet är bra placerat vid ena sidan. Enda olägenheten är den höga tröskeln och att bagageluckan lämnar en väl liten öppning. För handbagage finns ett litet handskfack utan lucka.

Accelerationen är förvånansvärt god genom hela fartregistret, och motorn arbetar jämnt och fint på högsta växeln enda ned till 35-40 km/tim. och accelerationen på fyran är fullt godtagbar från ca 70 km/tim. Trean är användbar upp till 100 km/tim. och är således en bra omkörningsväxel.

Väg- och fjädringsegenskaperna är ut-

märkta. De ger mycket god åkkomfort och medger snabb körning. Krängningen t. ex. är obetydlig även vid hård kurvtagning. Styrningen är behagligt exakt med god kursstabilitet och lagom understyrningstendens. Styrningen går lätt även vid parkeringsmanövrer o. d., och vänddiametern är 10 m.

### BRA BROMSAR

Bromsarna klarade sig bra vid våra prov. Inga sneddragnings-tendenser och endast obetydlig fadeverkan var vad vi kunde konstatera vid våra utmattningsprov med tjugo inbromsningar i följd från 100 km/tim. till stillastående. En intressant konstruktionsdetalj är att de främre bromstrummorna flyttats från hjulen in till växellådan. Detta bidrar till vagnens goda både väg- och bromsegenskaper genom att bromsarna får bättre kylning och genom att den ofjädrade vikten hos framhjulen blir lägre.

DKW Junior är en bil som genom sin ändamålsenliga utformning med relativt goda innerutrymmen och höga komfort i kombination med ett pris som ligger i småbilsklass bör kunna lämna spår efter sig i registreringsstatistiken. En föredömlig sak är också de långa intervallerna mellan smörjning och övrig löpande service mer än varje 750:e mil.

TEKNIKENS VÄRLD 17/60

## VAGNBESKRIVNING

Fabrikat och modellbeteckning: DKW Junior.  
Tillverkare: Auto-Union GmbH, Ingolstadt, Västtyskland.  
Generalagent: Nordisk Autoimport AB, Stockholm.

### PRISER OCH UTRUSTNING

Katalogpris kr 7.500 vid leverans i Stockholm, vilket inkluderar följande standardutrustning: ventilerande värmesystem, godkänd stöldlås, asymmetriskt halvljus och ljusstuta.  
Vägs katt: kr 110 per år.  
Omsättningskatt: kr 840.  
Bilen kostar »på gatan» 8.540 kronor (varvid det utöver standardutrustningen ingår leveransstrimning, accis, reg.-avgift, nummerplåt och godkända reflexer. Obs. att härtill kommer vägs katt, försäkringsavgifter och 4,2 % varuskatt.  
Plats för radio är förutseend.

### RESERVDELSPRISER

Utbytesmotor kommer att finnas, pris ej fastställt.  
Sats kolvar, jämte kolvringar och bultar ..... 180:—  
Cylinderlockspackning ..... 5:60  
Termostat för kylsystem ..... 17:50  
Kopplingslamell komplett med centrum ..... 52:—  
Stötdämpare komplett sats ..... 232:—  
Vindruta (härdat glas) ..... 118:—  
Höger framflygel eller motsvarande komplett men utan strålkastare .. 97:—  
Bakre stötfångare komplett med alla detaljer ..... 194:—  
Komplett kylarmaskering ..... 98:—  
Avgasrör, kompl. m. ljuddämpare 249:—

### REPARATIONSPRISER

Fasta reparationspriser är under utarbetande.

## betyg



BRA UTRYMMEN OCH GOD SITTKOMFORT

## populäranalys

Han tycker: Den lilla minstringen i DKW-familjen är en pigg bekantskap. Först kommer man inte så bra överens med bilen, men ju mer man kör den desto mer uppskattar man dess speciella egenskaper. Det tar en stund innan man kommer underfund med hur bilen vill ha det men, som sagt, ju längre man åker desto bättre kommer man överens med den.

En bra detalj är att det går att blinka med helljuset med avbländarspaken.

Vägegenskaperna får allra högsta betyg och accelerationen är inte dålig om man utnyttjar växellådan på rätt sätt. Att ratten inte är rund märker man faktiskt inte alls när man kör.

Hon tycker: En snabb och rolig bil att köra, men kunde inte växlingen göras något enklare?

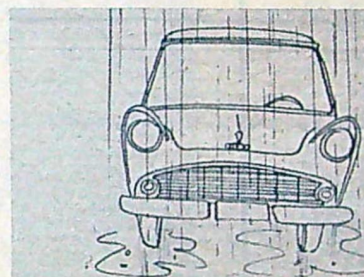


VENTILATIONSANORDNINGAR SAKNAS

Mellan trean och fyran gick det bra, men de andra växlingarna var det betydligt krångligare med. Styrningen fungerade mycket bra. Kanske inte särskilt lättmanövrerad, men den är mycket exakt och känns »fast».

Något tvåtaktsknatter märker man inte alls. Motorn spinner jämnt och fint vid gaspådrag; det är bara på tomgång som det märks några små ryckningar.

Bland de bättre detaljerna måste påpekas att tändningslåset är kombinerat med rattlåset så att det manövreras med samma nyckel. Nu behövs det bara att denna nyckel kombineras med dörrnyckeln så att man får en nyckel till allting i stället för två. Extra finess: Högra framstolen går att låsa så att den inte fälls framåt vid snabb inbromsning.



## vattenprovet

■ Dörrutornas ramstycken tätade dåligt mot gummilisterna, vilket förorsakade rätt kraftigt läckage in i vagnen. Bagageutrymmet förblev däremot helt torrt.

### HASTIGHETSMÄTAREN:

visade vid en	30	50	80	100
verklig fart av	28	46	74	93

MARKFRIGÅNG: 13 cm

VÄGMÄTAREN  
visade 9 % för lång vägsträcka

VÄNDDIAMETER: 10 meter

ANTAL RATTVARV mellan fulla framhjulslutslag: 2 1/2

VÄND!

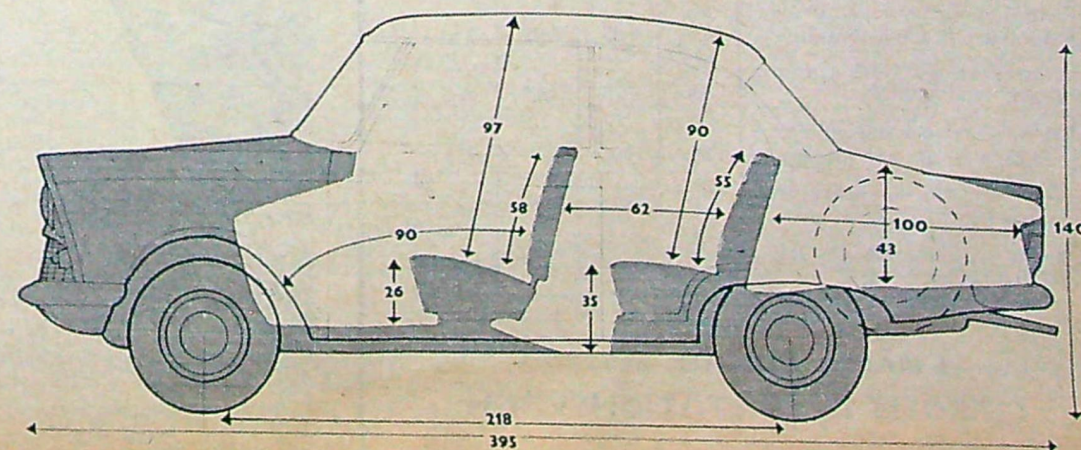
MÄTTSKISSEN RITAD I SKALA 1:30. ALLA MÅTT I CM.

## yttermått

Bredd ..... 158 cm  
Spårvidd fram ..... 118 cm  
Spårvidd bak ..... 120 cm

## innermått

Framsätets effektiva bredd 122 cm, baksätets d:o 120 cm. Bagageutrymmets effektiva bredd 90 cm. Framsätet går att skjuta 7 cm åt vardera hållet.



## TEKNISK BESKRIVNING DKW JUNIOR

(forts.)

**Vagnstomme:** Stålkaroseri med helsvetsad separat lådbalksram. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymmet bak, åtkomligt utifrån. Motorn fram, vagnen framhjuldriven.

**Inredning:** Fram separata stolar. Bak helt säte av sofftyp.

**Instrumentering:** Våg- och hastighetsmätare samt bränsle- och temperaturmätare.

**Motor:** 3 cyl. tvåt., vätskekyld radmotor. Cyl.-diam. 68 mm, slaglängd 68 mm, slagvolym 741 cm<sup>3</sup>. Kompr. 8. Max. effekt 39 hk SAE vid 4300 v/min. Max. vridmoment 6,5 kpm SAE vid 2500 v/min.

**Kraftöverföring:** Enkel torrlamellkoppling. Växellåda med fyra framväxlar och synkronisering på samtliga. Slutväxel av hypoidtyp.

**Hjulställ:** Separat framhjulsupphängning med triangelformade länkarmar och längsgående torsionsstavar. Stel bakaxel med längsgående svängarmar och tvärställd torsionsstav samt stabiliseringsstag. Hydrauliska teleskopstötdämpare runtom.

**Däck:** 5,20—12 slanglösa.

**Bromsar:** Hydraulisk fotbroms. Mekanisk handbroms som verkar på framhjulen. Total bromsbandsarea 572 cm<sup>2</sup>.

**Styrinrättning:** Styrväxel av kuggstångstyp.

**Elsystem:** 6 V, generator effekt 160 W, batterikapacitet 56 Ah.

**Bränsletanken** rymmer 36 liter.

### VIKT

Tjänstevikt 755 kg (körklar med förare), lastad vikt 1025 kg (körklar med 4 + 60 kg bagage).

### ÅTKOMLIGHETS BETYG

Betygsskala: 5 = idealisk; 4 = mycket god; 3 = god; 2 = mindre god; 1 = dålig.

Just. av förarsäte 1, just. av värme o. vent. 4, oljemätsticka —, oljepåfyllning —, oljefilter —, kylvattenpåfyllning 4, batteri 5, startmotor 3, strömfördelare 2, tändstift 4, bensinpump 4, förgasare 4, bromsvätskebeh. 3, fläktrem 5, generator 5.

### STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

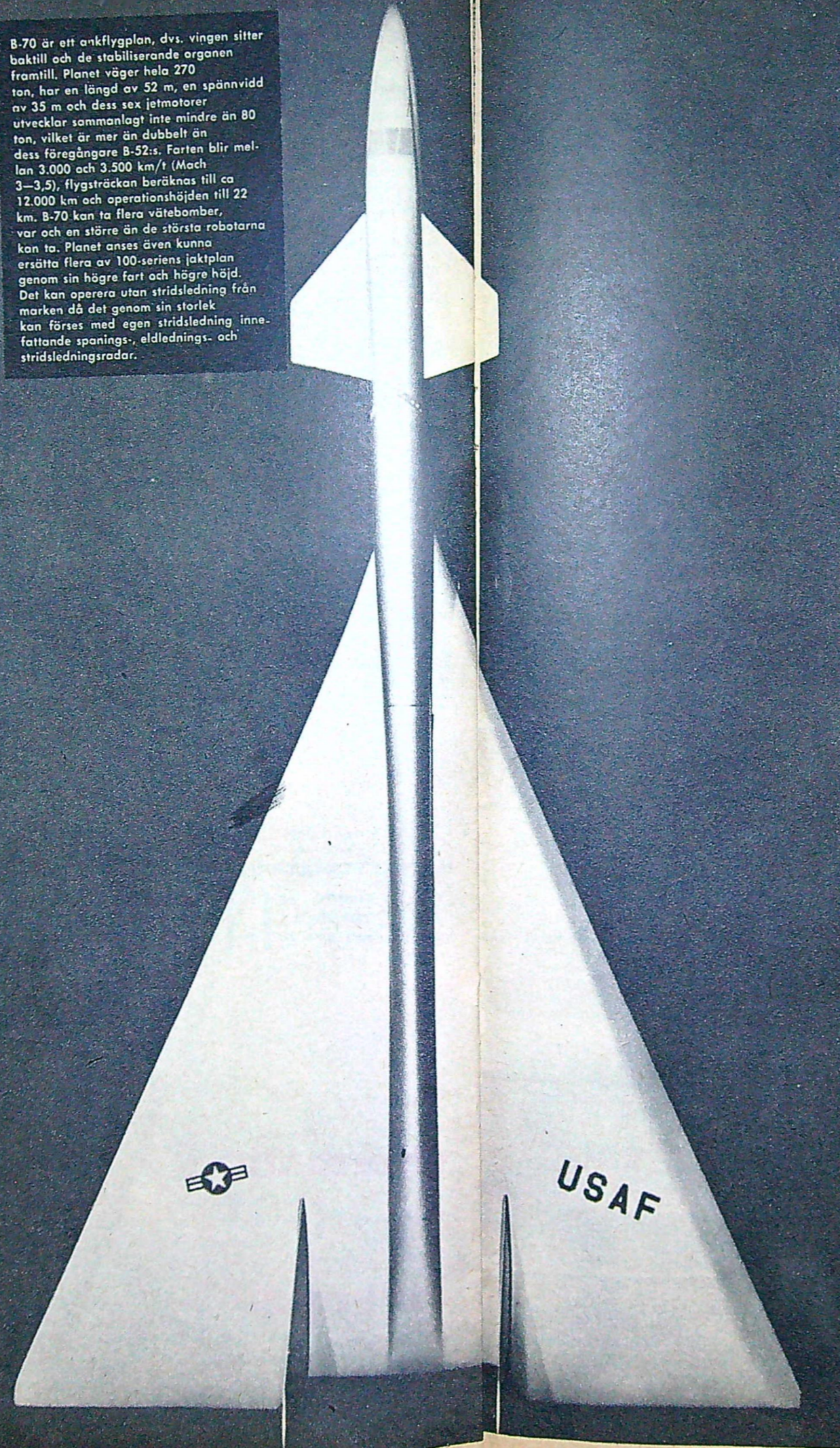
Helljus 100 m 3,0 lux. Halvljus 25 m 0,7 lux. (Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd).

### SPECIELLA DATA

Växel	1	2	3	4
Synkroniserad	Ja	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,75	2,23	1,41	0,94
Slutväxelns utväxlingsförh.	3,88	3,88	3,88	3,88
Antal motorvarv per drivhjulsväxel = total utväxling.	14,53	8,65	5,49	3,63
Teor. fart vid 1.000 v/min. km/t.	6,9	11,6	18,8	27,5
Max. effekt och medelkohv. 9,75 m/s uppnås vid km/t.	30	50	78	118
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t.	17	29	46	69
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt.	472	282	179	118

I NÄSTA NUMMER TESTAS  
CITROËN ID 19 STATIONSVAGN

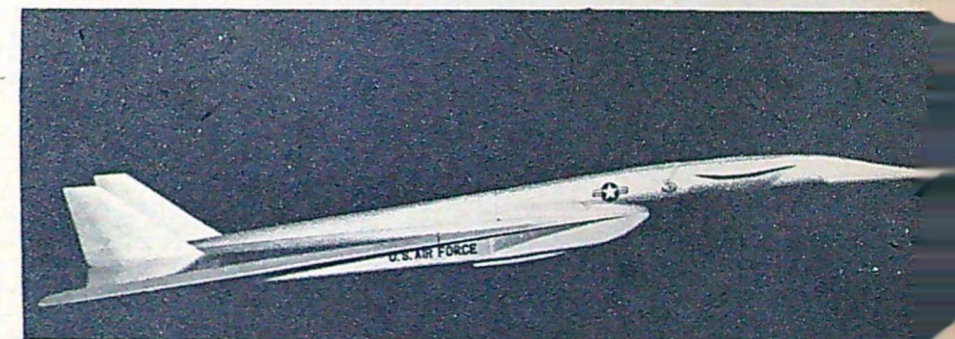
B-70 är ett ankflygplan, dvs. vingen sitter baktill och de stabiliserande organen framtill. Planet väger hela 270 ton, har en längd av 52 m, en spannvid av 35 m och dess sex jetmotorer utvecklar sammanlagt inte mindre än 80 ton, vilket är mer än dubbelt än dess föregångare B-52:s. Farten blir mellan 3.000 och 3.500 km/t (Mach 3-3,5), flygsträckan beräknas till ca 12.000 km och operationshöjden till 22 km. B-70 kan ta flera vätebomber, var och en större än de största robotarna kan ta. Planet anses även kunna ersätta flera av 100-seriens jaktplan genom sin högre fart och högre höjd. Det kan operera utan stridsledning från marken då det genom sin storlek kan förses med egen stridsledning innefattande spanings-, eldlednings- och stridsledningsradar.



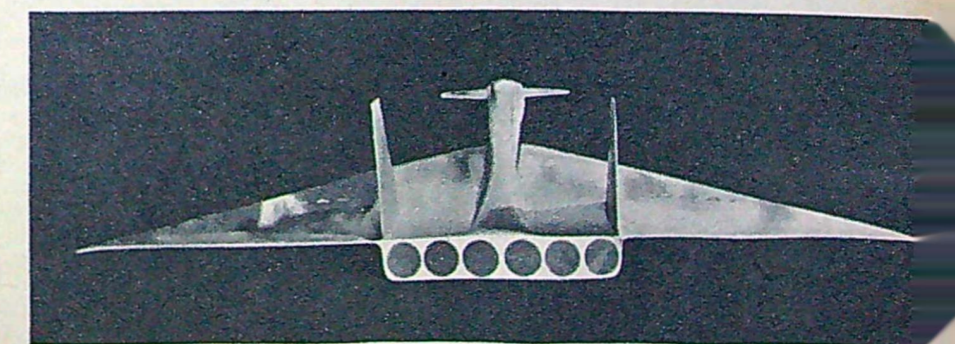
# HYPERSNABB "ANKA" ERSÄTTER U-2

Detta är framtidens bombare och med framtiden menas då de närmaste åren. Den jättelika B-70 Valkyrie kommer att ersätta USA:s B-47:or och B-52:or men kommer också att få överta uppgifter från U-2- och RB-47-planen. I och med B-70 kommer amerikanerna att förfoga över ett strategiskt bombplan som flyger betydligt högre och fyra gånger snabbare än dagens motsvarigheter.

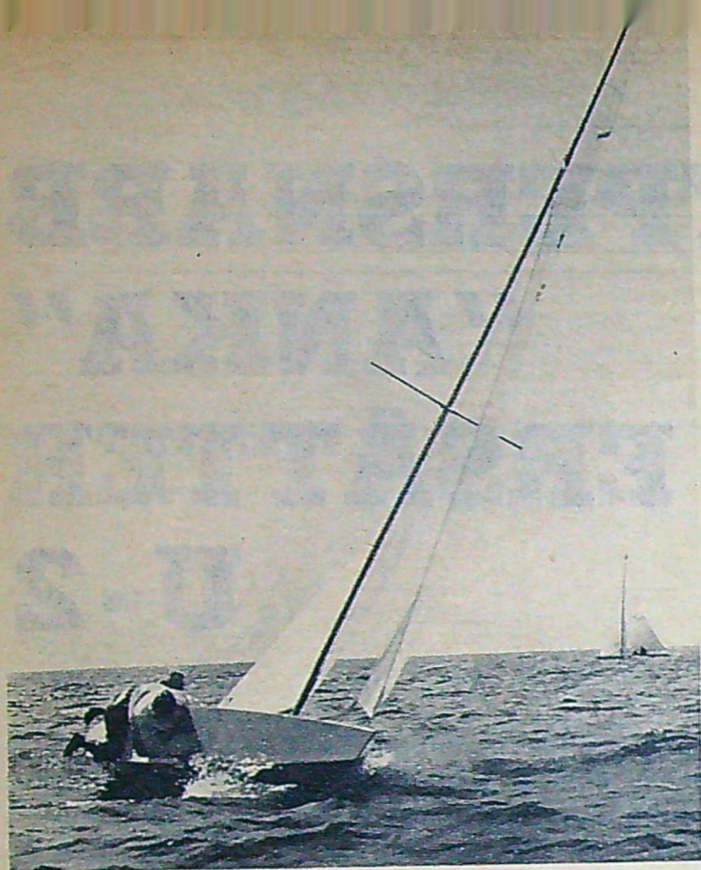
Av BIRGER GRIPSTAD



Den amerikanska jättebombaren B-70 Valkyrie finns ännu så länge bara i modell. Striden om detta plans vara eller inte vara har pågått länge, och strax före jul förra året beslöts att endast två prototyper av planet skulle tillverkas. Men så kom de dramatiska händelserna med U-2-planet, och beslutet från i julas togs under omprövning. Resultatet blev att den amerikanska kongressen anslag betydligt större medel, och nu är det regeringens sak att slutgiltigt bestämma om serieproduktion skall starta eller ej. Förespråkarna för B-70 använder bl. a. det argumentet att planet skulle komma att göra en stor del av förarbetet till de civila Mach 3-flygplanen. I civilt skick skulle B-70 ta 80 passagerare.



Med sin operationshöjd av 22 km beräknas B-70 någorlunda »riskfritt» kunna uppträda över ryskt område. Att amerikanerna fortsätter att använda bemannat flyg för spaningsuppgifter får ses mot bakgrunden av att foto- och radartechniken liksom robotar och satelliter ännu inte nått den grad av fulländning att de kan ersätta piloten på uppdrag av denna art. Bilden ovan visar en sidvy av B-70, medan undre bilden visar planet bakifrån.

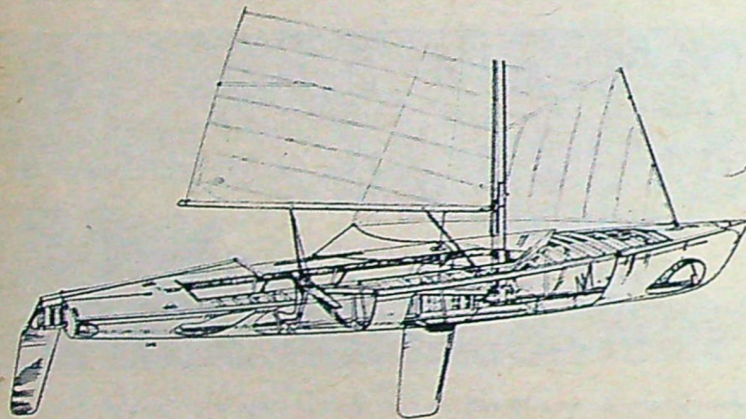


Dessa två bilder visar två olika metoder att segla båtarna upprätt. Vänstra bilden visar en starbåt där inga anordningar utanför skrovet

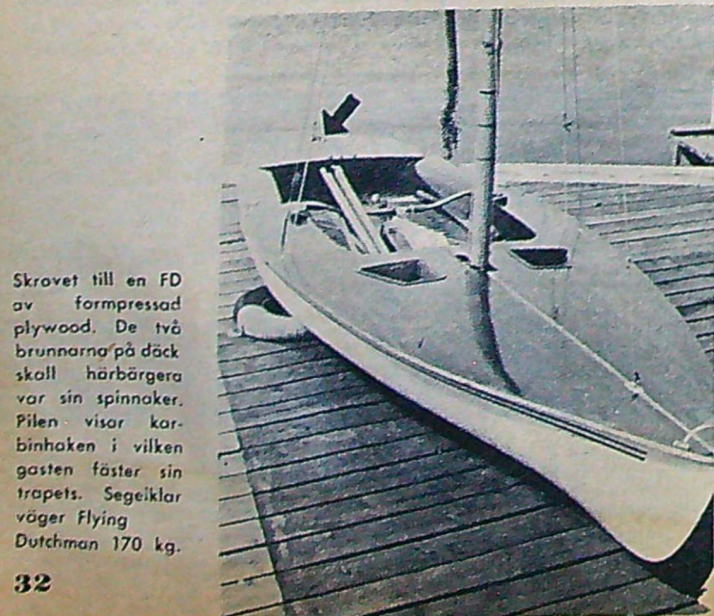


är tillåtna utan besättningen får klänga på kanten. På Flying Dutchman är det tillåtet med trapets som gästen hänger i. Rorsman hänger i benen.

### Fem ess i OS-leken (Forts. från sid. 13)



Bilden visar en genomskärning av en Flying Dutchman med skrov av formpressad plywood. Såväl rodet som centerbordet kan fällas upp då båten länsar för att vattenmotståndet skall minskas. Skrovet skall väga 125 kg.



Skrovet till en FD av formpressad plywood. De två brunnarna på däck skall hårbärgera var sin spinnaker. Pilen visar karbinhaken i vilken gästen fäster sin trapets. Segelklar väger Flying Dutchman 170 kg.

## Flying Dutchman

Det senaste tillskottet till olympioklasserna heter Flying Dutchman. Som framgår av namnet är det en entypsbåt av holländskt ursprung. Klassen fastställdes 1951, och 1957 fick vi de första svenska FD-båtarna.

Flying Dutchman tillhör kategorin planande båtar. I motsats till deplacementbåtar (5,5-or, Drakar och Starbåtar) har planade båtar endast en mycket liten del av skrovet under vattenytan. Vid lämpliga vindförhållanden planar båtar precis som snabba motorbåtar, d. v. s. de rör sig i huvudsak ovanpå vattenytan. För att de skall kunna plana måste skrovet ligga nästan vågrätt i vattnet. Detta är anledningen till att man i sådana båtklasser får se så mycket akrobatik för att hålla båtarna upprätt. I FD-klassen är det tillåtet med en trapets fäst i masten som gästen hänger i för att hålla båten upprätt. Rorsmannen däremot trär in fötterna i stroppar och hänger med endast benen inne i båten.

Fastän Flying Dutchman är en entypsbåt har båtbyggarna mycket stor frihet. I stort sett går reglerna ut på att FD-båtarna skall vara lika beträffande form och vikt på skrovet, form på centerbordet och rodet, seglen och mastens vikt. Med några få andra undantag får FD-båtarna utformas efter vars och ens personliga smak.

I denna klass representeras Sverige av Göteborgsbåten Sjövinge, förd av Christian Winge. I samband med EM i Sandhamn mättes denna båt och det visade sig att skrovformen var något felaktig. Stort rabalder med en massa ovederhäftiga tidnings-skriverier! Från Svenska Seglarförbundet meddelar man nu att felet uppstått, (båtägaren ovetande) genom bräckta spant. Efter reparation har båten mätts om och befunnits helt riktig. Med hänsyn till att felet inte anses ha haft någon inverkan på båtens fartegenskaper under uttagningsseglingarna har givetvis uttagingen stått fast.

I denna klass får vi säkerligen räkna med att spela en andra-plansroll. Klassen är för ny i vårt land för att vi skall kunna hävda oss internationellt. En annan faktor som här spelar in är att de sydeuropeiska seglarna har träningsmöjligheter under mycket större del av året än de svenska.

TEKNIKENS VÄRLD 17/60

## Finnjolle

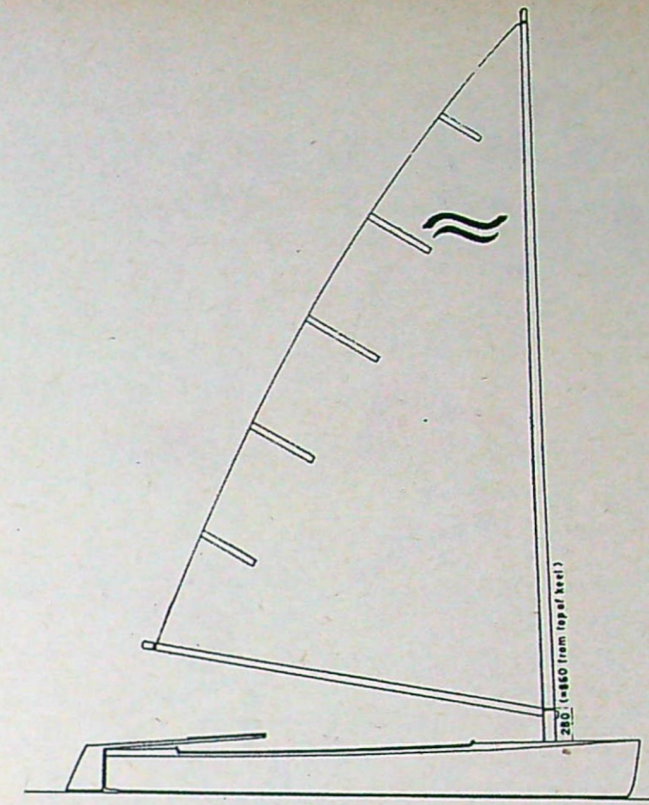
Finnjollen är som bekant en svensk konstruktion. Den har ritats av Rickard Sarby, och det första exemplaret byggdes 1949. Första gången finnjoellen var med i OS var i Helsingfors 1952. Finnjollen är en enmansbåt med ostagad mast och endast storsegel. Den ostagade masten är mycket böjlig, varigenom seglet vid bidevindssegling kan skotas så hårt att det blir nästan plant fastän seglen är sydda med stor buk. Längden på Finnjollen är 4,5 m och segelytan ca 10 m<sup>2</sup>. Fullt segelklar måste den väga 145 kg och skrovvikten måste vara minst 105 kg.

Fastän Finnjollen är en entypsbåt har den liksom FD ganska fria bestämmelser beträffande båtens byggnadsätt. Materialet kan vara formpressad plywood, plast eller vanliga träslag i ett kravellbyggt skrov.

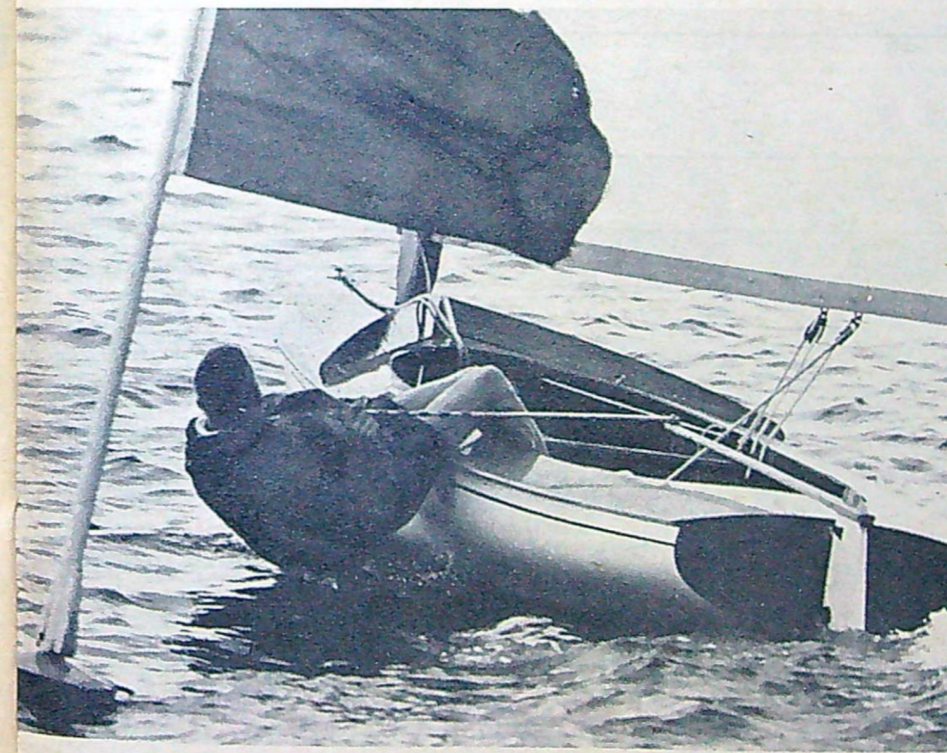
Finnjollen är en planande båt som alltså skall seglas upprätt. Enligt reglementet får det inte finnas några anordningar utanför skrovet som håller fast rorsmannen. Han hänger därför med fötterna i stroppar med endast benen innanför relingen. Som var och en förstår är detta en mycket ansträngande form av segling och framför allt — våt. För att få jollen att gå upprätt även i hård vind gäller det för rorsmannen att på något sätt öka vikten på de kroppsdelar som kommer längst ut då han hänger utanför båten. Ett vanligt sätt är att ta på ett par tre ylletröjor som dränks i vatten. Det är inte alltför ovanligt att FJ-seglarna på detta sätt ökar sin matchvikt med omkring 20 kg.

Att Finnjollen är en mycket snabb båt förstår man då man hör att det vid kappseglingar har uppmätts medelfarter på omkring 14 knop, medan toppfarten ligger några knop högre.

I denna klass representeras vi av den 20-årige Marstrandsbon Göran Andersson. Storfavorit är dubbla guldmedaljören Paul Elvström från Danmark. Internationellt ligger dock Sverige långt framme i denna klass, varför vi dock kan räkna med en god placering.



Finnjollen är en planande centerboardsjolle som ritats av Rickard Sarby. Dess längd är 4,5 m, bredden 1,5 m och skrovet skall väga minst 105 kg. Segelytan är ca 10 m<sup>2</sup>. Fullt segelklar kostar Finnjollen ca 5.000:—



Sådan är tekniken vid Finnjollesegling. Fötterna sticks in i stroppar och sedan är det bara benmuskler som håller kvar rorsman. Kom sedan och säg att segling är gubbssport! För att öka vikten har FJ-seglarna ofta på sig några stycken ylletröjor som dränks i vatten. Viktökningen kan bli 20 kg!



## OLYMPIADEN

Vid olympiaseglingarna utanför Neapel kommer varje klass att segla sju seglingar. Dessa poängberäknas och de sex bästa för varje båt räknas. Segrare blir givetvis den båt som har uppnått högsta poängsumma.

Den 29 augusti inleds seglingarna och de fortsätter den 30 och 31 samt den 1 september. Sedan görs ett uppehåll och de avslutande seglingarna genomförs den 5, 6 och 7 september. Vid olämpligt väder inställs seglingarna och reservdagar är 2, 3, 4, 8 och 9 september.

För de matematikintresserade kan vi tala om att poängsumman i varje segling beräknas enligt formeln:

$101 + 1000 \cdot \log A - 1000 \cdot \log n$   
Här betyder A det totala antalet båtar som anmäls i varje klass och n den platsnummer som båten erhåller vid den aktuella seglingen.

Ex. En förstaplacering i en klass med 25 anmälda ger följande poäng:  
 $101 + 1000 \cdot \log 25 - 1000 \cdot \log 1 = 101 + 1000 \cdot 1,3979 - 1000 \cdot 0 = 101 + 1397,9 = 1498,9$  poäng.



Ett festklätt samepar med sin hund i väntan på att planet skall bli startklart. Samerna flyger gratis upp till fjällsjöarna om de säljer sin fisk till

flygplansägaren. Det är många samer som gör extrainkomster under sommaren genom fisket, som också ger fin avkoppling från renskötseln.

## FISKANDE SAME FLYGER FRITT

Bröderna Lundqvist i Luspebryggan flyger 100.000 kilo per år i fjällvärlden. Deras flygverksamhet är ganska ovanlig. Passagerarna är fiskande samer — som flyger gratis — och lasten består nästan enbart av fisk och proviant.

Av STIG ENBOM

Foto: Gunnar Bergbom och Kurt Hedlund

Mellan Luspebryggan nära Porjus och de fiskrika fjällsjöarna norr om polcirkeln råder en livlig flygverksamhet. Med två Seabee — som presterar 150—170 km/t — hämtas dagligen hundratals kilo fisk från ödemarkssjöarna vid norska gränsen. Något bättre i kommunikationsväg finns inte. Visserligen kan man nå en bra bit upp efter Stora Lulevatten med båt, men transporterna måste vara snabba om inte rödingen och sliken skall tappa något av sin frä-

schör innan den hamnar på middagbordet. Några yrkesfiskare i vanlig mening existerar inte. För fångsterna svarar samerna, som när sommarren kommer och renarna inte längre kräver samma uppmärksamhet byter ut lassot mot fisknät.

För detta fjällfiske blir Luspebryggan utgångspunkten. Här har Axel Lundqvist tillsammans med bröderna Sten och Martin etablerat (Forts. på sid. 36)

TEKNIKENS VÄRLD 17/60

## Innan Ni börjar höstens fritidsstudier

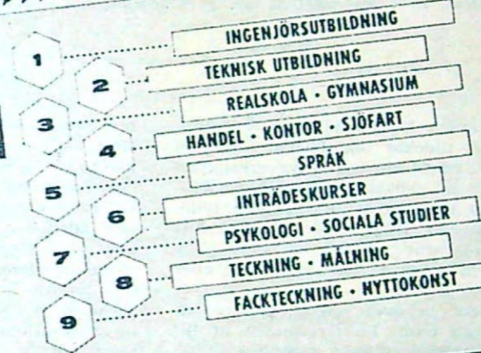
# NKI



NKI 50 ÅR

## Jubileums KURSPROGRAM

HÖSTEN 1960



### Ingenjörstudier

NKI:s fackingenjörstudier 16 olika linjer  
NKI:s läroverksingenjörstudier på fackskolelinjen 8 olika linjer  
NKI:s läroverksingenjörstudier på gymnasie- och högskolelinjen 10 olika linjer

### Industri och teknik

Arbetsledarekurser med psykologi  
Verkmästarekurser för olika fack

Tekniska fackstudier för utbildning till bl.a. Bilreparatör Byggnadsritare El-installatör Kemist Laborant Maskinritare Mätningstekniker Radiotekniker Svetsare TV-serviceman Vagnmästare  
Arbetsledning Arbetsledningspsykologi Företagsekonomi

Maskinteknik Maskinritning Maskinmålning Verkstadsteknik Materiallära Värmebehandling Valsverksteknik Gjutertechnik Motorteknik Bilteknik Grundkurs i bilteknik Flygteknik Värme och saniet Elektroteknik Installations-teknik Elektriska maskiner och apparater

Radioteknik TV-teknik Byggnadsteknik Betonggjutning Byggnadsmaterial Väg- och vattenbyggnadsteknik Vägunderhåll Bröbyggnad Kemi och kemisk teknologi Plastteknik Textilteknik Trä-, cellulosa- och pappersteknik Offset och försäljning Produktion och personal

### NORDENS STÖRSTA KURSPROGRAM

### KURS I STUDIETEKNIK

### YRKESORIENTERING

### PERSONLIG STUDIEPLANERING

### INTRASSE- OCH ANLAGSPROV

### STIPENDIETJÄNST

### NKI - och endast NKI - ger Er allt detta:

- ▶ för korrespondensstudier, med mer än 500 fackmän och specialister som kursförfattare och lärare.
- ▶ När Ni börjar vid NKI får Ni en kurs i studieteknik, utarbetad av kända pedagoger och läkare. Den visar hur Ni skall studera för att lära fort och minnas bättre.
- ▶ Genom NKIs yrkesorientering, som omfattar över 200 yrken och befattningar, får Ni kostnadsfritt uppgifter om löner, fordringar och framtidsutsikter inom det yrke som intresserar Er.
- ▶ När det gäller större kurser, kan Ni vid NKI få en personlig studieplanering med detaljerat tidschema.
- ▶ Är Ni tveksam om Era förutsättningar att klara en viss utbildning, kan Ni få genomgå ett intresse- eller anlagsprov. Proven som är kostnadsfria för blivande NKI-elever kan utföras i hemmet och bedömes sedan av skolans fackpsykologer.
- ▶ Fritidsstudier har möjligheter att få stipendier för sin utbildning. Hur detta går till och var man söker sådana får Ni kostnadsfritt upplysningar om genom NKIs stipendietjänst.

SÄND FRIKUPONGEN IDAG!

# rekvirirera nytt kursprogram gratis!

### Språk

Högmoderna nybörjar- o. fortsättningskurser med grammatikövningar: Engelska Amerikansk eng.

Tyska Franska Spanska Italienska Portugisiska Ryska

### Realskola o. gymnasium

Fullständig kurs för realexamen (med lab.materiel) Specialkurser för realexamen i enskilda ämnen

Stödskurser Studentexamen — alla tillvalskomb. (med lab.materiel) reallinjen — latinlinjen — allmänna linjen

### Handel, kontor och sjöfart

Föreläggsekonomisk utbildning med examen  
Markantill sjöfartsutbildning  
Kamerall påbyggnadskurs för tekniker  
Handelsgymnasiekurser  
Fullständig handelsskola  
Specialkurser för utbildning till olika befattningar

Stenografi Maskinskrivning Bokföring och kalkylation Handelskorrespondens Svensk, engelsk, fransk, tysk och spanska Kontorsorganisation Reklam Detaljhandelskurser

### Inträdeskurser

till alla högre skolor och fackskolor t.ex. Polisskolorna

Seminarier Socialinstitutet Skogsskolorna Sjukvårdsskolorna

### Sociala studier

Kurser i socialpolitik och kommunalkunskap

Ungdomsledarkurser Polismannakurser

### Psykologi

Orienterande grundkurser Arbetsledningspsykologi

Människokännedom Arbetsglädje och skaparglädje

### Teckning o. nyttokonst

Teckning, målning, reklamkonst, mode-

teckning, textilkonst m.m.

## Välj ur Nordens största kursprogram!

### JUBILEUMSFRIKUPONG

Sänd in kupongen idag. NKI bevarar den. Den är värd 5:- vid anmälan till kurs före 25/10.  1  2  3  4  5  6  7  8  9  
Markera med x det som intresserar Er här ovan. Ni får då tillsammans med NKI:s nya jubileumsprogram en stor illustrerad studiehandbok för det område som Ni vill veta mer om.

(Skriv här ovan den kurs eller det ämne som intresserar Er)  
Sänd även tidskriften På Fritid gratis ett år.

(Namn) \_\_\_\_\_  
(Född år) \_\_\_\_\_ (Yrke) \_\_\_\_\_  
(Bostad) \_\_\_\_\_ (Postadress) \_\_\_\_\_

Frånkras ei. NKI betalar portot.

Till NKI-SKOLAN  
St Eriksg. 33  
Stockholm 12

LOSEN

Svarsförsändelse  
Tillsänd 104  
Stockholm 12

"OBS! Ny upplaga"

11:te omarbetade upplagan

Utvidgad Televisionsdel, stereofonisk ljudåtergivning och om transistorer

Handboken vill lära Er första mottagarens funktioner och hjälpa Er att snabbt laga smafel. Vi har även medtagit en del hjälptabeller och grafiska beräkningsmetoder

**Några rubriklips**

- Sjalvinduktionsspolar
- Kondensatorer
- Kristalldetektorer
- Elektronröret och dess verknings-sätt
- Radiotelefont
- Matinstrument
- Störningar och störningsskydd
- Kopplingsföreskrifter

Kronor 5:25

Kan beställas från närmaste bok-handel eller direkt från



Hudiksvallsgatan 6 - Stockholm 6

Ardelningskontor:

Göteborg: Ränntmästargatan 7  
Malmö: Rundelsgatan 12

**HÄR BEHÖVS**



**Gabriel STÖTDÄMPARE**

det bästa inställbar för hand våra i 3 fixerade vägar lägen.

Utslagna stötdämpare kan förorsaka svåra olyckor. Vagnen förlorar sin stabilitet och behagliga gång.

Gabriel har en komplett linje för de mest skiftande behov och önskemål. Samtliga Gabriel stötdämpare är dubbelverkande. Ajusterbara och Ajustable E är justerbara för hand för normal, hård eller extra hård körning.

Byt till GABRIEL för säkrare och bekvämare körning

Generalagent: **Huzells**

Stockholm - Karlstad - Malmö



De två Seabee-planen har kommit till Lussebyrigan med färsk fisk. Fiskeflyget är en stor sak här uppe. Man gör 500-600 flygtimmar per år, flygsträckan cirka 100.000 km. Som komplement har man två stora båtar.

**Fiskande same...** (forts. fr. sid. 34)

rat sig. En fryserianläggning har byggts, och vid bryggan, som så här års vimlar av turister, ligger de två flygplanen och skvalpar i vattnet då de inte är i luften med sin ädla last. Som komplement till planen har bröderna Lundqvist även ett par stora båtar på Stora Lulevatten och Langas.

Axel Lundqvist har gjort en märklig överenskommelse med samerna. Han flyger dem gratis till fiskevattnen om de gör honom en gentjänst: Säljer fisken till firman. Ett arrangemang som båda parter är nöjda med.

Två gånger om dagen gör bröderna Lundqvist sina vändor med

planen. Man landar på en fjällsjö, plockar upp lasten, fortsätter till nästa sjö osv. Flygverksamheten är ganska imponerande. 500-600 flygtimmar per år. Det innebär en flygsträcka som i stort motsvarar två och en halv gång jorden runt vid ekvatorn eller 100.000 km!

De behöver aldrig riskera att flyga tomt. På flygningen ut till sjöarna är planen nämligen fyllda med proviant och redskap.

Man får ett intryck av att två världar möts vid flyghamnen i Lussebyrigan. Här finner man den dollarstinne amerikanske turisten och de trygga samerna, som

han utan större framgång försöker få att agera framför kameran.

Lapp har inte tid, måste fiska, brukar det låta. Det kan vara en väderbiten Labba eller Spiik eller någon annan medlem av de stora samefamiljerna som kommit ned för att förstärka matförrådet. De unnar sig kanske en dag i denna civilisationsutpost innan de återvänder till sjön och sina fiskegarn.

Ingen vet hur länge fiskeflyckan håller i sig. Planet har varmkörts och snart berättar bara sista krusningarna på vattnet om denna lappländska flygverksamhet.



Två renskötare har fått hjälp av en ung same flicka med fisket. Två gånger om dagen kommer någon av bröderna Lundqvist med en Seabee för att hämta fångsterna.



Martin - den yngste av bröderna Lundqvist - staplar upp lådor fyllda med röding och sik. Det mesta av fisken stannar i Norrbotten eller säljs till grannlänen.

# UPPROP

till

# bättre utbildning

Välj Hermods

- Hermods är ett allmänt undervisningsverk utav privat vinstintresse. Allt överskott går till eleverna i form av stipendier.
- Mer än 2 miljoner har nu läst hos Hermods.

- Terminen har börjat för Hermods elever.
- Även Du vet, att endast utbildning öppnar dörrer till en bättre framtid. Om Du börjar nu, har Du till nyår hunnit en god bit på väg mot Ditt mål. Fyll i kupongen och sänd den till Hermods i dag!

- Några hermodskvällar i veckan ger Dig växande inkomster och tryggad framtid

**TEKNIK - INDUSTRI**

Ingenjörutbildning med statlig examen - läroverksingenjör: gymnasieol. fackskolelinje inom

- Masinteknik
- Verkstads teknik
- Kraft- o. värmeteknik
- Elektronik
- Byggnadsteknik
- Maskinteknik
- Kemiteknik

**Fackingenjörutbildning med examen inom olika fack**

**Påbyggnadskurser i teleteknik för ingenjörer**

**Matematikkurs motsvar. större kurs vid teknisk högskola**

**Teknikerutbildning på olika facklinjer**

**Allmän. tekn. kurser**

- Matematik
- Fysik
- Kemi
- Atom- och elektronfysik
- Räknestekniks användn.
- Rit teknik
- Materiallära
- Mekanik
- Hälförstärklära
- Nomografi
- Grafostetik
- Diff. o. integralkalkyl

**Rationaliserings teknik**

- Arbetsstudier
- Stat. behandl. av siffermaterial
- Funktionell tidbestämning
- Inf.-kurs i MTA
- Arbetsanalyt. o. arb.-förenklning
- Industriell organisation
- Arbetsledn. psykologi
- Arbetsarkiv
- Arbetsfysiologi

**Arbetsledarkurser i samarbete med branschorganisationer**

Grundkurs i arbetsledning för Verkstads-, Byggnads-, Trä-, Sög-

verks-, Pappersmasse-, Textil-, Grafiska-, Livsmedels-, samt Väg- och vattenbyggnadsbranschen

Arbetslagstiftning

Industriarbetskydd

Den industr. utveck.

Näringslivets org.

Företagsnämnden

Oversiktskurs i industriell ekonomi

**Maskin- och verkstads-teknik**

Verkstadsindustrins grundkurser i

- Verkstads teknik
- Gjuteriteknik
- Arbetsledning
- Mekanisk förbindelse
- för maskiner
- Kurser för Arbetsledare - Ritare och Konsultörer
- Planeringsmän - Avsynare - Arbetsstudiemän - Skyddsombud
- Instrumenttekniker
- Maskinarbetare - Kyl-montörer - Gas- o. Elsvetsare - Smeder
- Härdare - Gjutare
- Plåstlogare - Land-maskinister

**Bil- och Motor teknik**

Kurser för arbetsledare

- Kurs i bilmekanik
- Förbränningsmotorer
- Flugmotorer
- Bilens kraftöverföring, bromssystem, elektriska utrustning och underrede
- Kurs för scootermek.

**Ämneskurser i kraft- och värmeteknik**

**Flugtekniska kurser**

**Textilteknik**

**Elektrifisering**

Installatörskurser i B- o. C-behörig. El. verkstads kurs

Montörskurser

Kurs för lärlingar

Masinteknik

Kurs för biltekniker

Kurs i belysningsteknik

**Teleteknik**

Teleteknisk verkstads kurs

verks-, Pappersmasse-, Textil-, Grafiska-, Livsmedels-, samt Väg- och vattenbyggnadsbranschen

Arbetslagstiftning

Industriarbetskydd

Den industr. utveck.

Näringslivets org.

Företagsnämnden

Oversiktskurs i industriell ekonomi

**Maskinteknik**

Verkstads teknik

Kraft- o. värmeteknik

Elektronik

Byggnadsteknik

Maskinteknik

Kemiteknik

**Byggnadsteknik**

Byggnadsarbetarkurser

Kurser för ritare och konstruktörer

Materiallära

Betongteknik

Husbyggnadsteknik

Byggnadsritning

Beräkningsskurser

Byggnadsutformning

**Värme-, ventilations- och sanitetsteknik**

**Väg- och vattenbyggnadsteknik**

**Trä teknik**

**Kemiteknik**

**Livsmedelsteknik**

**Pappersmasse- och Sägverks teknik**

Kurser för arbetsledare

**Sjöbefälskurser**

**Yrkeslärokurser**

**Fortbildn.-kurser för**

- Ingenjörer - Arbetsledare - Yrkesarbetare - Lärlingar

**HANDEL KONTOR**

Högre företagsekonomisk kurs m. examen

Handels gymnasie kurs

Handels skolekurser:

- Kontorsteknik linje
- Förädlings teknisk linje
- Detailhandels linje
- Kompletteringskurser för kontorschef kamrer m.fl.

Kurs för TV- och radiotekniker

med praktisk kurs

Kurs i sändaromatörer

Kurs i mikrovågteknik

Kurs i telefoni

Kurs i industriell elektronik

Påbyggnadskurser i teleteknik för ingenjörer

**Företags ekonomisk kurs för ingenjörer**

Dubbel bokföring

Amerikansk bokföring

Industriell redovisning

Kostnadsberäkning och kostnadsanalys

Bokföringsproblem

Balans teknik

Balans analys och kreditbedömning

Revisions teknik

Hanverks bokföring

Bokföring i detaljoff.

Detailhandels ekonomi

Handelsräkning I-II

Företagsstatistik

Företagsbestämning

Modern kontorsorg.

Personalorganisation

ABC för kontor

Automatisk data-behandling

Elektronisk data-behandling

Inköps- och lörröds-organisation

Handelsrit

Praktisk kurs i affärsjuridik

Aktiebolags rätt

Rättskunskap för mäkl. o. fastigh.-förvaltare

Boutredn. o. arvskifte

Nationalekonomi

Företags ekonomi

Srenografi

Maskinskrivning

Välskrivning

Svensk handelskorrespondens med handelslära

Förädlingskonst för Bafrokin-Spedition

Försäkringskunskap

Utrikes handels teknik

Ekonomisk geografi

Älfröskörens verksamhet

Handelskorrespondens: engelsk, tysk, fransk

Förmedlingskonst för firmarepresentanter

Distributions ekonomi

Försäljning och reklam

Reklam teknik

Reklam ekonomi

Kurs för gross-handels personal

Kurs i detaljhandlare

Textil- med plakatmål.

Fönsterskyltning

Kommunikationskunskap

Samhällskunskap

Socialvärd

Sammanträdsteknik

Föreningsledning

Konferens teknik

Yrkesundervisning

Hantverkarkurser

**REALSKOLA o. GYMNASIUM**

**m. examens rätt**

Realskolekurser

Studentkurser på gymnasiet samtliga linjer och grenar

Kurser för särskild pröv. och fyllnads-pröv. i realexamen och studentexamen

Kurser för enhetsskolan

Stödskurser för skolgång

**REALSKOLA o. GYMNASIUM**

**m. examens rätt**

Realskolekurser

Studentkurser på gymnasiet samtliga linjer och grenar

Kurser för särskild pröv. och fyllnads-pröv. i realexamen och studentexamen

Kurser för enhetsskolan

Stödskurser för skolgång

**KURSER SOM FORBEREDER för studier vid**

Universitet

Stockholms högskola

Karolinska institutet

Tekniska högskolor

Handels högskolor

Veterinärhögskolan

Lantbrukshögskolan

Skogshögskolan

Lantlärarhögskolor

Socialinstitut

Gymn. Centrallinst.

Farmaceutiska Inst.

Tekniska gymnasier

Tekniska fackskolor

Bergskolan i Filipstad

Grafiska institutet

Konstfackskolan

Sjöbefäls skolor

Handels gymnasier

De affärsdrivande verkens undervisningsmetoder

Folkhögskolor

Förädlingskonst linjer för folk- och småskollärare

Sjuksköterskolor

Handlednings skolor

Skogsskolor

Trädgårdsskolor

Driftskolor i Alnorp

Alnorps mejeriskola

Polistekolor

Statens brandskola m.fl. läroanstalter

**SPRÅK-UTBILDNING**

Svenska Engelska

Tyska Franska

Spanska Ryska Finska

Italienska Latin Grekiska

Realskolekurs

Studentkurs

Litteraturstudier

Uppsats skrivning

Handelskorrespondens

Behörighetskurser

Lätta nybörjarkurser för vuxna

m. grammatik övning

English I-III - Tyska I

Je parle français

Spanska

**FOTOTEKNIK**

Foto med förg Kamerateknik

Frontal teknik

och kopiering

**TECKNING**

**TEXTNING**

**MÅLNING**

Frihandsteckning

Perspektiv- och penn-teckning

Figur-, porträtt- och djurteckning

Tekn. för slöjdlär.

Specialkurs i Teckning o. Målning för lärare

Färglära

Olje-, pastell- och akvarellmålning

Landskapsmålning

Porträttmålning

Textning med plakatmålning

Dekorations- och reklamkurser

**LANTBRUK**

**TRÄDGÅRD**

**SKOG**

Husdjurslära

Djurrörd i ungdom

Jordbrukslära

Jordbrukslära f. ungdom

Lantbruks bokföring

Trädgårdsbokföring

Lantbruks ekonomi

Maskinparatörer

Traktorkurser

Växtskydd i trädgårdssodlingen

Kärlväxtodling

Frukt- och bärproduktion

Prüdnadsväxter

Vår trädgård

**PSYKOLOGI**

Kurser för apotekstekniker

Musik teori

Praktisk bilkurs

Studio cirklar

Blomster i hemmet

Sänd mig prospekt över den ämnesgrupp jag angivit nedan, bild broschyren Hur vi arbetar på Hermods samt Hermods ämne månads tidning Korrespondens under 6 månader. Jag är intresserad av följande kurser:

Angiv ev. studiemål

Skriv tydligt! Texta högst!

Förkunskaper

namn

Ålder

yrke

bostad

postadress

TV 25/8-60

Frånkas e| Hermods betalar portot

**HERMODS**

Fack 8 A

**MALMÖ 70**

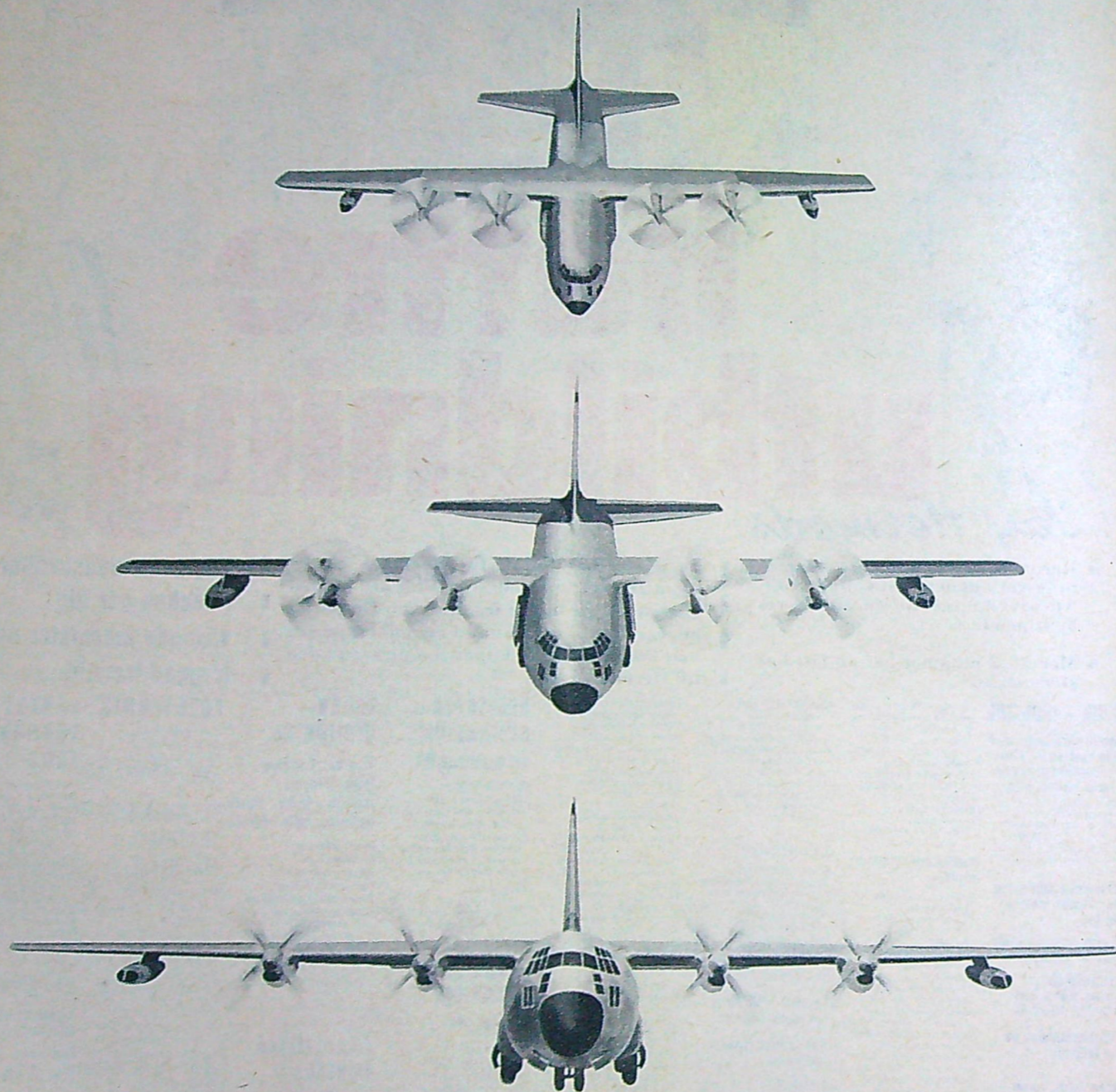
LOSEN

Svarsförsänd. Tillstånd nr 36. Malmö 1

127

# NU KOMMER STOL\* HERCULES LOCKHEED

\* short take-off and landing



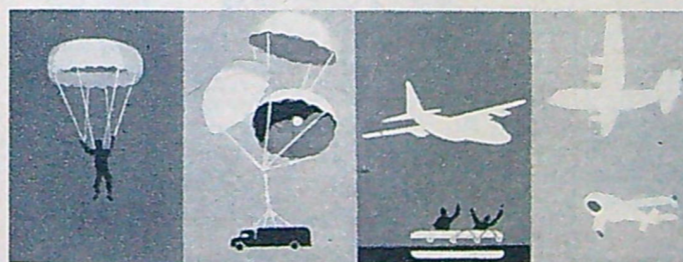
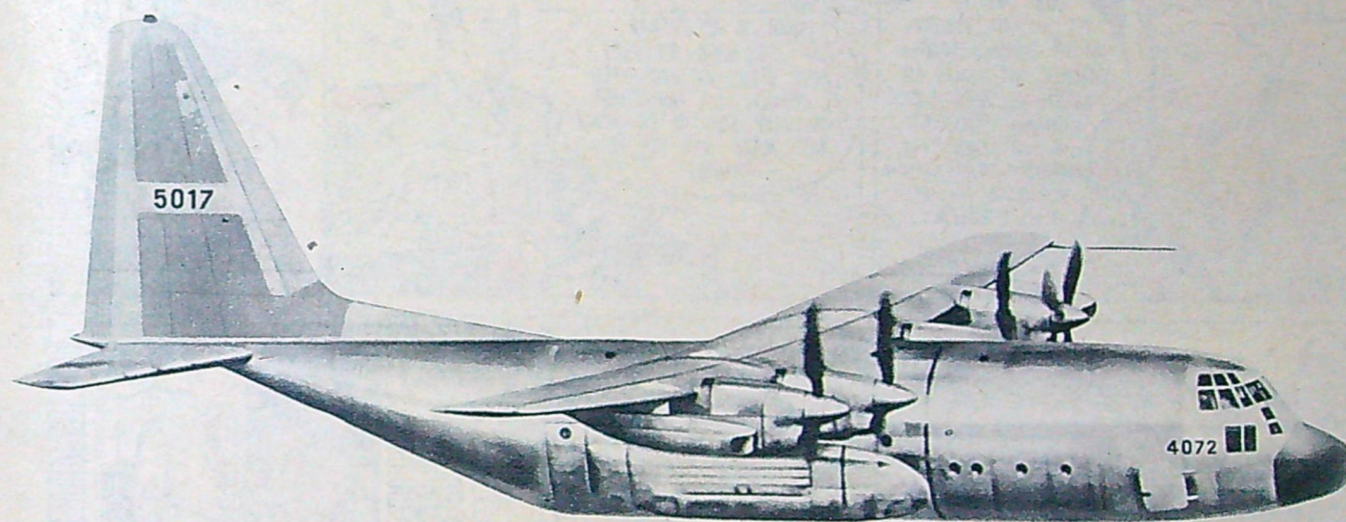
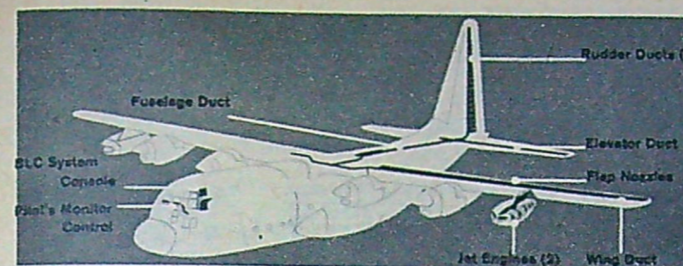
En metod för s. k. gränsskiktsskontroll (BLC = Boundary Layer Control System), som avsevärt kommer att minska de redan mycket korta start- och landningssträckorna för Lockheed's 67 tons transportplan C-130 Hercules, befinner sig redan i ett framskridet utvecklingskede och flygprov med systemet pagar.

Lockheed's BLC-system utgör resultatet av många ars forskningsarbete för bolagets tekniker och fyra ars intensiva studier med speciell inriktning på att applicera systemet på transportflygplanet Hercules.

Fyra extra jet-motorer, vardera vägande endast 225 kg, levererar den övertrycksström av luft som vid behov bringas att täcka alla bär- och kontrolltytor på flygplanet. Dessa jet-motorer är samtliga anslutna till ett centralt system, vilket gör att ett motorfall ingenting betyder i sammanhanget.

Tillverkningen av BLC-Hercules kan påbörjas redan nu på grund av att planet till 80% är identiskt med transportflygplanet C-130B. Vid licenstillverkning i Europa kan en europeisk version av C-130B vara i luften på mindre än halva den tid som det skulle ta att tillverka en oprövad typ. Det är sedan enkelt att från C-130B övergå till den mera avancerade BLC-Hercules. Lockheed har hittills tillverkat över 300 exemplar av C-130 och har alltså all den erfarenhet som behövs för att på ett snabbt och effektivt sätt kunna stödja en europeisk tillverkning av BLC-Hercules, ett flygplan för alla slag av transporter och med de bästa tänkbara egenskaper.

Som militärt transportflygplan har C-130 varit av största värde exempelvis under luftbrooperationerna till bl. a. Libanon och Turkiet.



Jetdrivna transport-, strids- och skolflygplan - Kommersiella och militära turbojettransportplan - Forskning och utveckling av ballistiska robotar - Forskning för framställande av effektivare vapensystem - Flygplan för u-båt-spaning - Förberedande forskning för framställande av atomdrivna flygplan - Avancerad elektronisk utrustning - Flygburna radarstationer - Trafiklednings-utrustning för flygplatser - Atomreaktorer - konstruktion och forskning - Utrustning för marktjänst vid flygplatser - Världsomfattande reservdelsförsörjning för flygplan.

## Gränsskiktsskontroll

Illustrationen visar gränsskiktsskontrollen på Hercules. I en pod under varje ving finns två av de små jetmotorer, vilka levererar den luftström över planets bär- och kontrolltytor, som gör att lyftkraften hos det 67 ton tunga planet behålles vid en betydligt lägre hastighet än normalt.

## Licenstillverkning

Licenstillverkning av Hercules kan lätt igångsättas. Planer och metoder för sådan tillverkning i Europa i samarbete med Lockheed har ingående studerats.

## Mångsidig användbarhet

C-130 har utomordentligt goda prestanda inte minst när det gäller flygning över långa distanser, vilket gör planet speciellt lämpat för spanings- och patrulluppdrag. Det kan också användas för transporter av fallskärmstrupp, konventionella gods- och personaltransporter, räddningstjänst, bränslepåfyllning i luften, kartläggning och annan flygfotografering etc.

## Start och landning på dåliga fält

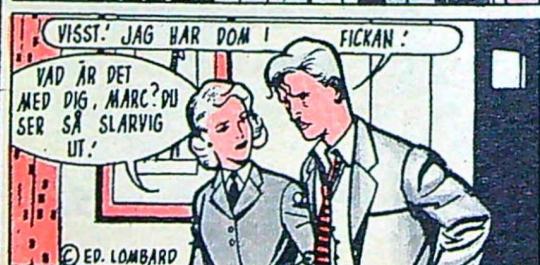
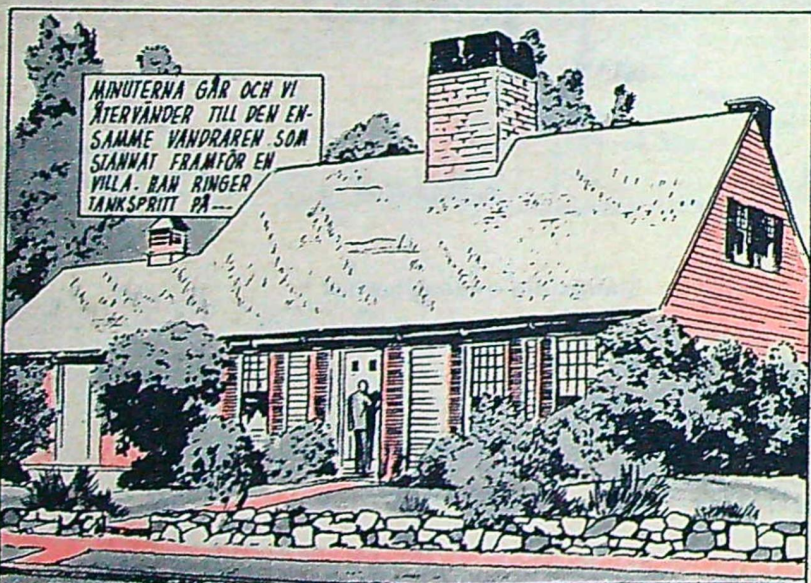
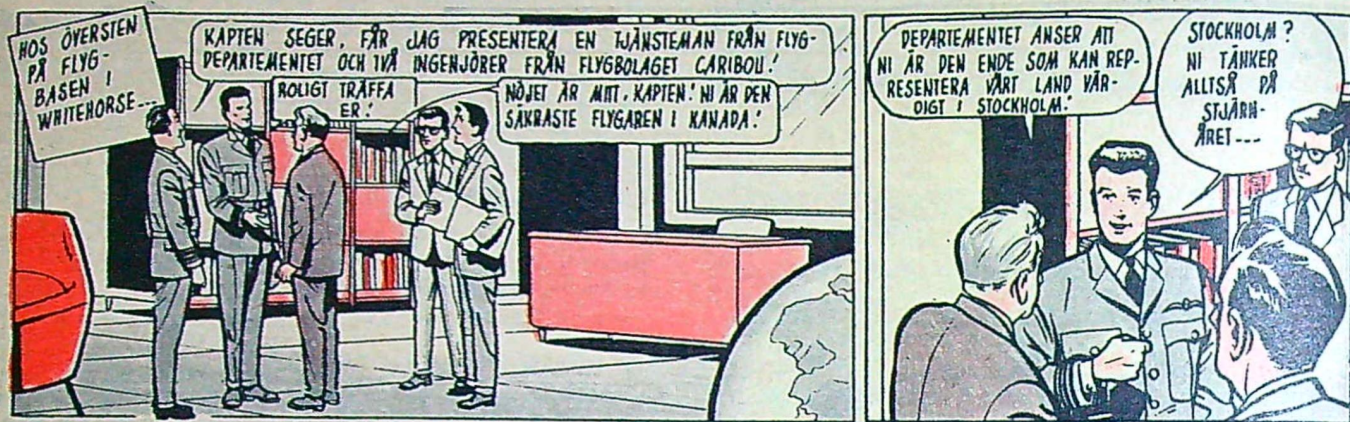
Den speciella konstruktionen av landningsstället på C-130 ger möjlighet till start och landning på fält med dålig markbeskaffenhet. Landningar med stor flygvikt har gjorts på fält med högt gräs, grusfält och beläggning av stalmattor. C-130 är det största flygplan i världen som utrustats med skidor för landning på snö och is.

# LOCKHEED



# DAN SEGER

AV ALBERT WEINBERG



# Flygboldet 113 Bom

AV 2418 BJARRE



## motornytt i sista stund



MÅNGA RACERFÖRARE på bil har börjat sin karriär på motorcykel. Av de nu aktiva har t. ex. Wolfgang von Trips tävlat på mc innan han gick över till fyrhjularna. Men aldrig har någon åstadkommit sådana resultat som engelsmannen John Surtees, som är flerfaldig världsmästare och även i år är klar för världsmästerskap på sin MV Agusta. Under denna säsongen har han dessutom tävlat ganska flitigt med bil och han måste faktiskt räknas bland elitförarna. Han har provat på flera olika märken, Cooper, Lotus och Porsche i flera olika klasser, Formula I, II och Junior. På bilden ses han i en Porsche F II på Nürburgring.



BMC HAR KOMMIT med ett nytt bilmärke som heter Princess. Tidigare fanns en lyxbil med namnet Austin Princess, men nu har Vanden Plas Princess, som det fullständiga namnet lyder, blivit självständigt. Som framgår av bilden är det en lyxupplaga av den största BMC-vagnen med 3 liters motor på 112 hk. Vagnens inredning är mycket påkostad, den är handgjord, och även bromssystemet skiljer sig från de vanliga modellerna. Det finns en tryckbegränsande ventil i det hydrauliska systemet som hindrar bakhjulen att låsa sig när bilen är litet belastad.



DEN AMERIKANSKA taxibilen Checker har åter introducerats i Sverige. Checker och Austin är de enda 7-sitsiga taxibilarna i Sverige sedan Volvo lade ner tillverkningen av sin droska. Checker är standardutförande utrustad med 3,7 liters sexcylindrig sidventilare på 95 hk SAE. Som extrautrustning kan man erhålla Checker med en toppventilmotor på 125 hk. Checker tillverkar även en stationsvagn och en »civil» version av taxibilen. Priset på taximodellen inkl. accis är för närvarande 20.054 kronor.



**Tror Ni  
Kvalitet lönar sig?**

Begär då **FRISTADS  
ALLOVER**

den idealiska skyddsrocken för hemma-  
jobb.  
Finnes i flera färger och kvaliteter.



**FRISTADS GÅR UTANPÅ ALLT**

Säljes i väl sorterade beklädnadsaffärer.



Här är en av  
de 12 (+1)  
BRA böckerna  
i Svalan!

Tala med Er bokhandlare!  
BOKKLUBBEN SVALAN

Flickor o. pojkar!



Klistrar det mesta  
även plast  
TRANSPARENT  
(genomsiktligt)  
KONTAKTLIM  
TÅL KOKNING

hem • hobby • hantverk

**Autodekals...**

den senaste amerikanska schlagern finns nu i Sverige. AUTODEKALS är överföringsbilder som lätt monteras utan verktyg av något slag. I våra specialprislister, som sändes GRATIS, har Ni möjlighet att se hela vårt sortiment.

A 117 TIGER, gul-svart. Vänster- eller högervänd. Längd 20 cm. Pr st 2.25  
A 108 TIGER, gul-svart. Högervänd. Längd 29 cm. Pr st 3.25  
E 203 ELDFLAMMA, röd-gul med vit kant. Längd 12 cm. Pr st 1.80

E 204 Dito, längd 27 cm. Pr st 3.75  
E 200 Dito, längd 45 cm. Pr st 6.75

KÖP AUTODEKALS DIREKT FRÅN  
IMPORTBOLAGET  
Fruvällan

A 112 SPELKORTSMÄRKEN. Bredd 3,5 cm. Pr sats 2.30  
A 113 Dito, bredd 2 cm. Pr sats 1.50

A 114 DJÄVULSANSIKTE, röd-gul-svart-vit. Höjd 12,5 cm. Pr st 2.25  
A 116 KORP, röd-gul-svart. Höjd 12,5 cm. Pr st 2.25

**FRÅGA OSS OM  
BILAR**

**PORSCHE - VW**

Fråga: 1) Går det att sätta i en Porsche-motor i en Volkswagen? 2) Har Porsche-motorn lika lång livslängd som Volkswagen-motorn? VW-ägare

Svar: Ja, men det torde inte vara att rekommendera vare sig med hänsyn till bilens egenskaper eller kostnaderna för installationen. VW är konstruerad för en toppfart av ca 110 km/t och torde knappast vara lämplig för de farter som någon av de olika Porsche-motorerna ger.  
2) I princip ja. Frågor av detta slag är svåra att besvara eftersom det gäller motorer med olika karaktär och som även körs under olika betingelser.

**DÅLIG KAROSS**

Fråga: 1) Kan en kaross av stål lagas lika fullgott med s. k. plast och glasfiber som med konventionell metod med isvetsning av plåt och efterarbetning med tenn? 2) Är det inte risk att plasten lossar från plåten så småningom? 3) Måste plåten riktas före lagning med plast på t. ex. intryckta dörrar? Bugglig

Svar: 1) Karosserreparationer med plastfyllning har de senaste åren blivit allt vanligare. Plåten har stora fördelar genom att den snabbt går att anbringa och även ger ett mycket hållbart resultat. Plåten kan naturligtvis inte ersätta konventionella arbetsmetoder såsom riktningar och svetsningar vid större skador, men som komplement härtill och för lagning av smärre skador är plasten absolut att rekommendera.  
Vid avgörandet om plast eller vanligt material skall användas bör hänsyn tas till bilens ålder och skadans utseende. För t. ex. rostskador är plasten oftast att föredra.  
2) Nej. Vid små skador kan det räcka att slipa plåten ren med s. k. rondellmaskin och fylla hela bucklan med plast, vid större skador måste s. k. grovriktning ske. (Se även punkt 1.)

**VOLVOBROMS**

Fråga: Är det rekommendabelt att montera servobromsar på en Volvo 544 för att få kortare bromssträckor? Säkerheten främst

Svar: Det finns flera typer av servobromsaggregat som kan monteras på denna vagn. Dessa aggregat är endast att rekommendera för dem som har svårt att åstadkomma det normala pedaltryck som erfordras. Någon reducering av stoppträcken kan ett dylikt hjälpmedel inte åstadkomma mer än vad som vinnes genom minskad tid för bromsarnas sättning. Pedaltrycket för erhållande av maximal bromsverkan är så lågt på ovannämnda vagn att någon servoanläggning ej kan rekommenderas. Skillnaderna i stoppträcker med resp. utan detta hjälpmedel är ytterst obetydlig. För exempelvis en invaliderad person är aggregatet absolut att rekommendera.

**FRÅGA OSS OM  
BÅTAR**

Fråga: När och var är följande fartyg byggda: 1) Seven Seas, 2) Seven Stars, 3) Vasaholm, 4) Braheholm, 5) Maltesholm, 6) Rydholm, 7) Vaxholm, 8) Borgholm, 9) Skoghalm, 10) Krageholm, 11) Sumatra, 12) Falsfer, 13) Fernebo, 14) Indiana, 15) Celia, 16) Fragarria, 17) Rigoletto? C. W.

Svar: 1) 1957 i Göteborg, 2) 1957 i Göteborg, 3) 1955 i Göteborg, 4) 1951 i Göteborg, 5) 1951 i Göteborg, 6) 1956 i Göteborg, 7) 1956 i Lybeck, 8) 1951 i Landskrona, 9) 1957 i Landskrona, 10) 1943 i Malmö, 11) 1949 i Monfalcone (Italien), 12) 1949 i Goole (England), 13) 1945 i Göteborg, 14) 1956 i Göteborg, 15) 1955 i Hamburg, 16) 1952 i Lybeck.

Fråga: Var kan jag få prospekt som rör jollar av plast? Laxå

Svar: Ni kan vända er till Stockholms Motorcentrum, Norra Banorget, Stockholm, som är återförsäljare av de flesta i landet förekommande plastjollarna.

Fråga: Vilket fartyg är världens största under byggnad varande? Gigant

Svar: Det är ett tankfartyg på 106.500 ton som f. n. byggs hos Bethlehem Steel Co i Quincy, U. S. A. för Stavros S. Niarchos och fartyget, som blir klart 1961, skall föra amerikansk flagg.

Fråga: Kan Teknikens Värld ge något tips om en bra båt i plast-racerstil till en Johnson Super Seahorse utombordsmotor om 35 hkr? Snurrebiten

Svar: För närvarande finns ett otal plast-racers som passar till nämnda motor och här några exempel: Flygfisken, som tillverkas av Malmö Flygindustri 80 kg. Catalina 500 kg och Sweet Sixteen 200 kg från Marieholms Bruk. Fantom, som tillverkas av AB Rubberfilm Amal och väger 260 kg. Brigitte 150 kg och Marinella 220 kg - båda från Abo Båttvarv. Abo. Pilen från Kordaverken. Svanesund, och signerad av den kände båtkonstruktören Lage Eklund och vägnade 275 kg. Fiske-snabben och Lillsnabben från Firma Baggenbåtar, Saltsjö-Boo, och många flera. Vilken typ man sedan vill välja beror på anspraken på fart och komfort.

Fråga: När är svenska flottans pansarskepp Gustaf V sjösatt och vilka är fartygets övriga data och prestanda? Gammal Flottist

Svar: Pansarskeppet Gustaf V, som för övrigt skall utrangeras, sjösattes 31.1.1918. Farten var 22½ knop och bestyckningen bestod av 4 st 283 mm, 6 st 152 mm, 4 st 75 mm, 6 st 40 mm och 4 st 25 mm kanoner. Längden var 121 m, bredden 18,6 m och djupgåendet 6,8 m.

**FRÅGA OSS OM  
SPEED-CAR**

Fråga: 1) Hur stor får den maximala cylindervolymen på en speed-car-motor vara enligt bestämmelserna? 2) Finns det någon fabrik som tillverkar speed-cars? Vilken i så fall och vad är märket på vagnen? 3) Hur mycket bensin drar en speed-car-motor? 4) Till hur höga hastigheter har man kommit med speed-car? Peik Biese, Helsingfors

Svar: 1) 200 cc. 2) NMW-bolaget i Forshaga tillverkar för Teknikens Världs räkning Geting, som säljs av vår speed-car-avdelning. 3) Förbrukningen varierar naturligtvis, men är dock minimal. 4) Er av Teknikens Världs Getingar har uppnått en hastighet av 130 km/t!

Fråga: 1) Får flitkor köra speed-car på tävling? 2) Finns det någon speciell damklass inom speed-car-sporten? 3) Vilka är fordringarna (för en flicka) att delta i en speed-car-tävling? Gun

Svar: 1) Javisst. 2) Nej, i varje fall inte ännu. Savitt vi vet har ännu ingen kvinnlig speed-car-förare ställt upp på en tävling i Sverige. Däremot vet vi att i Finland finns ett par kvinnliga speed-car-förare. 3) För att få köra speed-car måste man vara minst 18 år och ha körkort för bil samt inneha av SVEMA utfärdad hastighetslicens, vilken kan erhållas genom medlemskap i en motorklubb.

**KOM MED I GETINGBOET!**

Teknikens Världs Geting är välkänd vid det här laget sedan vagnarna visat vad de går för på ett flertal tävlingar. Leveranserna kan nu ske så gott som omgående, priset är 840 kr (plus oms. 35 kr). Vagnen kan fås i tre tvåfärgskombinationer: A = polykromatisk blå; hjulfälgar, säte, rygg- och armstöd klarröd. B = Klarröd; hjulfälgar, säte, rygg- och armstöd mellanblå. C = Ljusgrå; hjulfälgar, säte, rygg- och armstöd klarröd. Vagnen kan också erhållas med färdiga fästen för ett antal motortyper, annars med universalfäste.

Till TEKNIKENS VÄRLDS SPEED-CAR-AVDELNING, Box 1118, Bromma 11.

Jag beställer härmed ..... st. »Geting» à kr 840:— + oms. kr 35:— + frakt. Önskat leveransdatum: snarast/omkr. den ..... 1960. (Stryk det som ej önskas.)

Jag önskar vagnen lackerad i färgkombinationen A  B  C  Sätt ett kryss i alternativets ruta.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

Järnvägsstation .....

Tel. .... Jag avser att använda motor av typ .....

Om vagnen levereras med fäste för denna motortyp önskar jag detta. I annat fall skall vagnen levereras med universalfäste. Pris och frakt för uttas mot efterkrav.

TEKNIKENS VÄRLD 17/60

**Bättre taktar i 2-taktaren!**



**tändstift  
med HOT-TIP**

AC tändstift har HOT TIP, vilket innebär att isolatorspetsen snabbare blir varm och kan förbränna de rester, som annars lätt bildar beläggningar. Samtidigt kyls den snabbare för att eliminera glödtändning. Med HOT TIP får Ni därför renare och effektivare tändstift, som ger motorn ökad kraft och lägre bränsleförbrukning.



Endast AC har HOT TIP

**ORSA  
fällbara sportsåg**



Lätt ställbar  
i 3 lägen. Perfekt  
camping-, jakt-  
o. trädgårdssåg.

Finns hos Er järnhandlare.

JÄRNBIRGER AB • ORSA • TEL. 409 00

Allt för Modellbyggaren

**Stora Modellkatalogen  
med senaste nytt  
Specialkataloger**

st. Modellflyg katalog	150
parto	-25
st. Scalextric Mini-racing	-50
st. Triang II Tag	-75
st. Fleischmann Tag	-60
st. Rivarossi Tag	1-
st. Pocher Tag	-75
st. Aurora plastmod	-75



**SVEN E. TRUEDSSON  
MODELLFLYGINDUSTRI-MALMÖ**

Namn .....  
Adress .....

Kataloger kan betalas med frimarken.

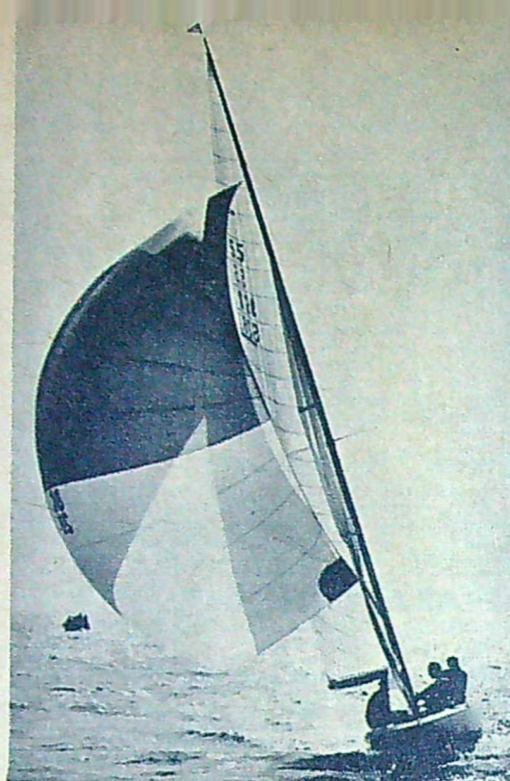
TV 17-60





## POKALVINNARE

Vid jubileumregattan i Marstrand tog stockholmsbåten Wasa (bilden t. h.) hem kampen om den värdefulla trofén Guldpokalen. I kamp med flera länders OS-båtar manövrerades Wasa fram till seger av rorsmannen Pelle Gedda och hans skickliga gästar. Trots den ypperliga insatsen med den av Arvid Laurin konstruerade 5,5-an i dessa hårda internationella seglingar får inte sällskapet ställa upp i Neapel och OS (se artikel sidan 10). På bilden under Wasas besättning: fr. v. Nils Skaar, Anders Sievert, rorsmannen Pelle Gedda.



## FOTOTIPS

Arco Zoom-S är en ny 8 mm filmkamera utrustad med zoom-objektiv, variatorslutare, återspolning samt exponeringsmätare med koppling till både bländarinställningen och variatorslutaren. Kameran (t. v.) är japansk och kostar ca 900 kr. Småbildsprojektorn (t. h.) är av märket Cabin och hopfällbar. Randkärpan är god vid projektorbilder på upp till 1,5 m bredd. Den kostar 136 kronor plus oms.



## DYRKFRITT

Ensam i världen om att tillverka de internationellt kända dyrkfrilåsen, som Christopher Polhem konstruerade för nära 300 år sedan, är 64-åriga fabrikören Olle Hellberg (bilden nedan) i Eskilstuna. Redan under förra seklet tillverkade hans far dessa lås, och 1916 flyttade Olle Hellberg in i sin nuvarande verkstad. Låsens kombinationer är många, men Olle Hellberg har ingen svårighet att hålla ordning på dem.

— 300 kombinationer har jag inne i hjärnkontoret och resten finns i anteckningsböcker, berättar han.



Den här Karl-Alfred-bollongen är drygt 16 m hög och innehåller över 300.000 l helium. Skall användas vid paraden på Thanksgiving day i New York. Tillverkad av Goodyear.



Denna farkost har »uppfunnits» av grabbarna själva! Ja, så märklig kanske den inte är, men framåt går den med hjälp av en handdriven propeller. Skrovet verkar dock bräckligt!

— Stäng av den, stäng av den! Den har ihjäl oss allihop!

Chefen för Vagnfabriken i Södertälje P. Petersson kom inrusande på bruksverkstaden i Surahammar, där den unge ingenjören Gustaf Erikson just — det var hösten 1897 — hade lyckats få igång sin första bilmotor.

Men det dröjde inte många minuter, förrän motorn stängde av sig själv — och sedan gick den aldrig mer! I stället blev det Gustaf Eriksons andra motor som kom att sitta i hans första bil. Detta säregna fordon, som såg ut att i sista ögonblicket ha givit upp tanken på att bli hästdroska, var också den första fabriksbyggda svenska bilen.

Gustaf Erikson var trettiosju år när han 1896 blev chef för Vagnfabrikens experimentavdelning för explosionsmotorer och självgående åkdon. Ett arbete som skulle komma att ge honom tillnamnet »den svenska bilindustrins fader». Hans första motor, som alltså skar under provkörningen 1897, var kanske lite för revolutionerande. Den var fyrcylindrig av V- och varmluftstyp, utvecklade omkring 6 hk, drevs med fotogen och vägde 205 kg.

Den motor som i stället kom att sitta i den första bilen var en helt annan konstruktion. Det var en fotogendrivna fyrtaktare med två liggande motståndade cylindrar. Från början hade Gustaf Erikson skissat in motorn bak till på den trävagn som beställts speciellt för ändamålet och som komplett med hjul och beslag kostade 450 riksdaler. I verkligheten kom motorn emellertid att ligga under framsätet!

Den historiska provturen ägde rum i Surahammar i april 1898 och var naturligtvis en stor sensation för brukets folk.

Erikson själv satt på »kuskbocken» och höll hårt om styrspaken. Tre modiga män gjorde honom sällskap. Ett par andra sköt på, och under folkets jubel startade fordonet i ett moln av svart oljerök. Men i början, när Erikson skulle reglera farten med spakarna, var vagnen inte riktigt med på noterna utan tjuvstannade och fick skjutas igång igen. Delvis kanske det berodde på att Erikson var bättre som konstruktör än som chaufför!

Att manövrera en automobil på den tiden fordrade rällarkrafter. Vid omkopplingen — som ordnades med en i sidled skjutbar kamaxel — skramlade maskinen så fruktansvärt att man trodde att den skulle ramla i bitar vilket ögonblick som helst, och från motorn hördes det ena kanonskottet efter det andra.

Så småningom fick Erikson emellertid upp farten och ekipaget bullrade framåt vägen. Allt var en stor framgång — och hade väl fortsatt att vara så om inte vägen svängt i en skarp kurva vid en kvarn och Erikson fortsatt rakt fram. Med sjutton kilometer i timmen rasade vagnen rakt in i kvarnväggen.

Skadorna på ekipaget var emellertid inte större än att de kunde repareras. Några flera utfärder gjordes emellertid inte med Sveriges första bil.

Erikson var upptagen med arbetet på sin tredje motor...

Herre Teve

3.715  
DELAR

Det verkar otroligt men alla de 3.715 delarna (varav 1.780 tillhör karosseriet) på jättebilden behövs för att bygga minibilen Fiat 600. Den mänskliga kroppen med sin fysik, sina organ och funktioner är knappast mer komplicerad än en bil.

Nedmonteringen av »Sexhundra» gav många intressanta siffror. Det visade sig att den innehöll 343 kg stål och järn, 47 kg gjutjärn, 31 kg lätta legeringar, 6 kg konstfibrer, 58 kg gummi och 11 kg tyg. I dessa siffror ingår i alla fall inte vikten på bl. a. generator, startmotor, vindrutetorkare, batteri, instrument och lampor som tillsammans väger ca 31,5 kg. Vidare tillkommer 49 kg för fönsterrutor, trä, ljuddämpande material, lim, lack osv.

Det kan också nämnas att i den elektriska utrustningen ingår 90 meter kablar och 22 glödlampor.

För den som lekt med tanken att köpa reservdelar och själv sätta ihop en ny bil måste bestämt avrådas från att förverkliga projektet. Priset på en bil som görs i stora serier blir förhållandevis lågt, som exempelvis på »Sexhundra» som tillverkas i över en miljon exemplar. »På-gatan-priset» i Sverige ligger kring 6.350 kr, medan ett inköp av alla delarna på bilden skulle kosta nära nog det dubbla! Och ändå får man räkna med ytterligare utlägg för lokal, verktyg och extrautrustning samt dessutom släppa till mycket av fritiden för montering.



◀ ◀ ◀ Bilden börjar på sidan två!

# 1000-TALS MÄN

har postat den här kupongen



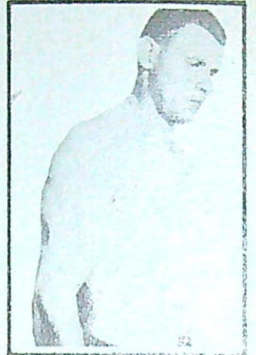
„Jag ökade från 70 kg till 95 kg i fasta muskler samt styrka därefter. Har all anledning att vara nöjd...“

Stig R. Andersson, Spånga.

## LÄS HÄR

Vad några säger

„Jag blev en ny människa“



„Kursen har överskjutit mina förväntningar, jag känner mig yngre, friskare och starkare.“  
Thorsten Bernhagen, Oskarshamn.



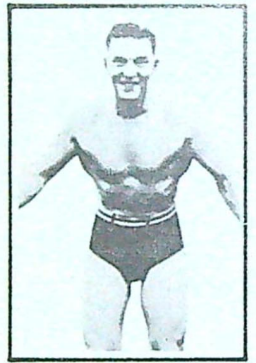
„Jag har blivit en helt ny människa efter Tammer-kursen...“

Göge Jacobsson, Stockholm.

STARTA I DAG!



INGA KOSTNADER FÖR REDSKAP



„Jag gillar kursen helhjärtat. Den har en stor mission att fylla bland svenska folket...“  
Allan Wikström, Skellefteå.

# DU behöver också EN "NY" KROPP!

Låt din kalaskula försvinna nu!



1:sta STEGET

1:sta steget — är att du beslutar dig för att offra ungefär en kvart om dagen för att sätta sprätt på din kropp.



2:dra STEGET

2:dra steget — har du tagit efter en månad. Då märks redan resultatet av kursen. Du känner dig lättare, du börjar förändras...



3:dje STEGET

3:dje steget — är avverkat fortare än du tror. Förvandlingen kan du iakta i en spegel i ditt rum. Alla kommer att beundra dig.

KLIPP TILL NU!

RESULTAT INOM EN MÅNAD!



För alla män i alla åldrar Aldern spelar ingen roll. Arne Tammer's träningsprogram är lika värdefullt för alla pojkar mellan 15 och 70. De unga bygger upp sin kropp och de äldre håller sin mjuk och spänstig. Gör slag i saken och sätt igång.

**IDROTTSSKOLAN**

Essingeringen 80 · STOCKHOLM K

Härmed beställer jag Arne Tammer's Korrespondenskurs „NATURVÄGEN“

ATT FA EN NY KROPP. Sänd mig omgående första lektionsbrevet mot postförskott kr 4:75 (plus porto). De efterföljande 9 breven skall sändas mig med 20 dagars mellanrum mot kr 4:75 (plus porto) per brev.

TAG STEGET

Sänd in kupongen i dag!

Namn.....  
Adress.....  
Postadress.....

**MAG-krängel**

beror mycket ofta på att man inte är i bra trim. För att nå fullkomlig hälsa behöver du en viss grad av träning. När du fått din kropp i fullgott trim, kommer en härlig känsla inom-bords. Det är värt försöket att ge Tammer en kvart om dagen. På det bytet förlorar du intet!