

teknik

är alla

BILMARKNADENS

TIO I TOPP

Se sid. 19-21

60 SIDOR!



BIL EXTRA

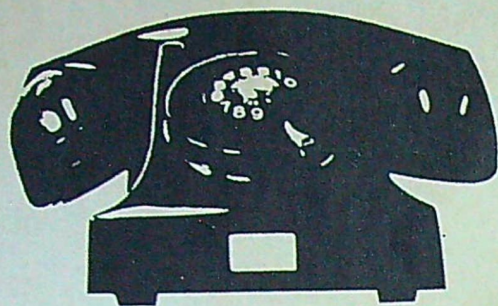
nr 8

11-24 APRIL 1969

PRIS 1:85 inkl

DANMARK 3:- inkl. oms.

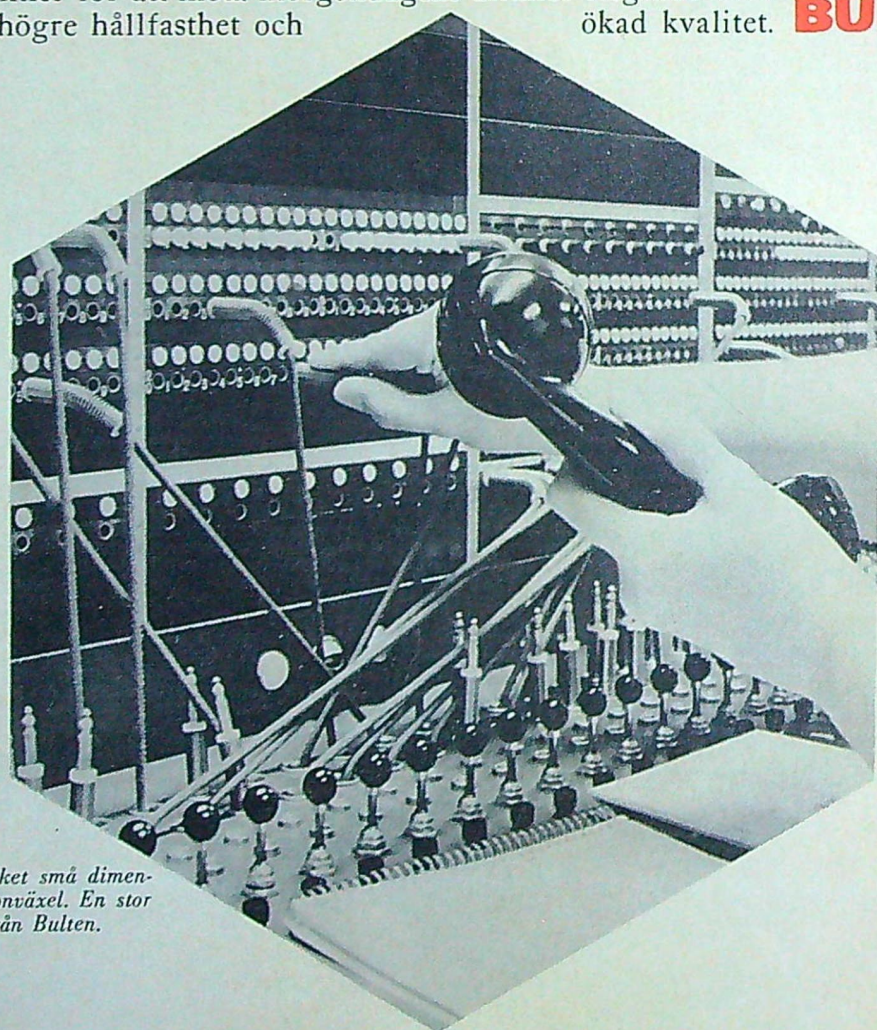
NORGE 2:50



annons nr 2 i informationsserien **BULTEN** och näringslivet

Små skruvar måste också vara starka. Den utpräglade miniatyriseringen av komponenterna för teleindustrins produkter kräver att även övriga detaljer minskar i storlek — utan att därmed minska i hållfasthet och kvalitet. Teleanläggningen måste fungera mycket länge och kräva ett minimum av tillsyn och reparationer. Bulten — en av världens största och ledande bultfabriker med över 2.000 anställda — tillverkar och levererar idag kallstukad skruv och mutter i mycket små dimensioner för teleindustrins räkning. Bulten arbetar oavbrutet vidare i samarbete med konstruktörer och tekniker för att möta morgondagens alltmer stegrade krav på högre hållfasthet och ökad kvalitet. **BULTEN**

BULTEN
90 år



En mängd skruv i mycket små dimensioner ingår i en telefonväxel. En stor del av dessa kommer från Bulten.

BULTEN — en livsnerv genom näringslivet • **BULTFABRIKS AB** • **HALLSTAHAMMAR**

I DETTA NUMMER

Aktuellt

Fri fart — säkrare trafik 16
Rymdserie gav idén till
atomälderns stridsvagn 28
Tekniskt nytt världen runt 44

Motor

Motornyheter 3
Biltest: Valiant V 200 .. 4
Oldsmobile F 85 8
Fråga verkmästarn 11
Bil 63 12
10 i topp 19
Krutåk för hela slanten .. 22
Konsten att köra i diket 23
Husesyn i husvagn modell
63 26
Över 13 hk i spansk FK-
motor 37
MC-sporten fyller 50 år .. 42

Båtar

TfA-båtarna succé på
Allt för Sjön 30
Båtvård på burk 34

Radio

TFAE-nytt 54

Tävling

TfA-krysset 57

Serier

Blixt Gordon 46
Buzz Cooper och Buck
Rogers 58

I NÄSTA NUMMER

som utkommer den 25 april
presenterar vi det engelsk-
franska trafikflygplanet
Concorde, som tar skuttet
över Atlanten på tre timmar.
Nya Opel Rekord presenteras
och Simca 1000 testas. Övri-
ga rubriker: Modellbåt mo-
dell 63 — Program 2 i TV
redan i sommar — Säkra och
livsfarliga störhjälmar —
Ta körkort till sjöss.

OMSLAGSBILDEN

visar den engelska sportvagnen
Spitfire, en leksak i full skala, bland
Dinky Toys leksaksbilar för de yngsta
bilentusiasterna. Foto Reijo Ruster.

MOTORNyhETER



SUNBEAM ALPINE GT

17 000 kr kostar denna nya Sunbeam Alpine som blivit en tilltalande GT-vagn. Stor omsorg har lagts ned på ljudisoleringen. Motorljudet har dämpats genom att man använder en ny luftrenare, typ mikrofilter, och ett specialutformat avgassystem. Effekten har trots detta kunnat bli 82 hästkrafter. Modellen har en helt nykonstruerad hardtop med en stor bakruta.



FORSTA BUSSEN FÖR HÖGERTRAFIK

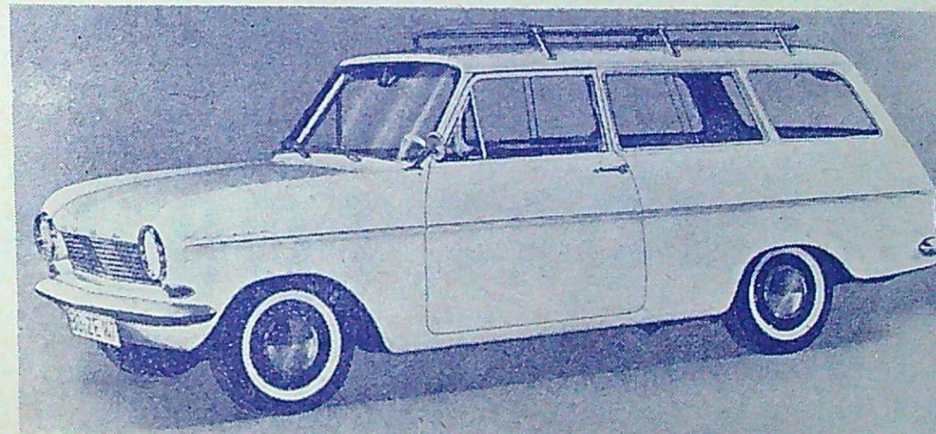
Sveriges första vänsterstyrda buss helt förberedd för högertrafik levererades nyligen till Billingsens Trafik AB i Skövde. Den nya bussen har dörrar på både vänster och höger sida.

HAN HAR 50 ROLLS-ROYCE

Vem har inte velat äga en Rolls-Royce? Vi vet i alla fall en man som gör det med besked: Talbot Kendall, chefen för ett telefonbolag i Kalifornien. Han införskaffade nyligen den femtonde Rollsien till sin förnämliga samling!

NY LITEN VAUXHALL KOMMER

Vauxhall Motors Ltd, GM:s engelska fabriker, skall introducera en ny Vauxhall-modell i höst. Det kommer att röra sig om en vagn i 1-litersklassen. Kraftkällan till den nya modellen blir en 4-cylindrig motor, monterad fram.



Opel Kadett Caravan 1000 är en stationsvagn byggd på samma chassi som Kadett. Då bakre sätet är nedfällt är den totala längden på golvutrymmet drygt 1,5 m. Fjädringssystemet bak har förstärkts med ett extra blad.

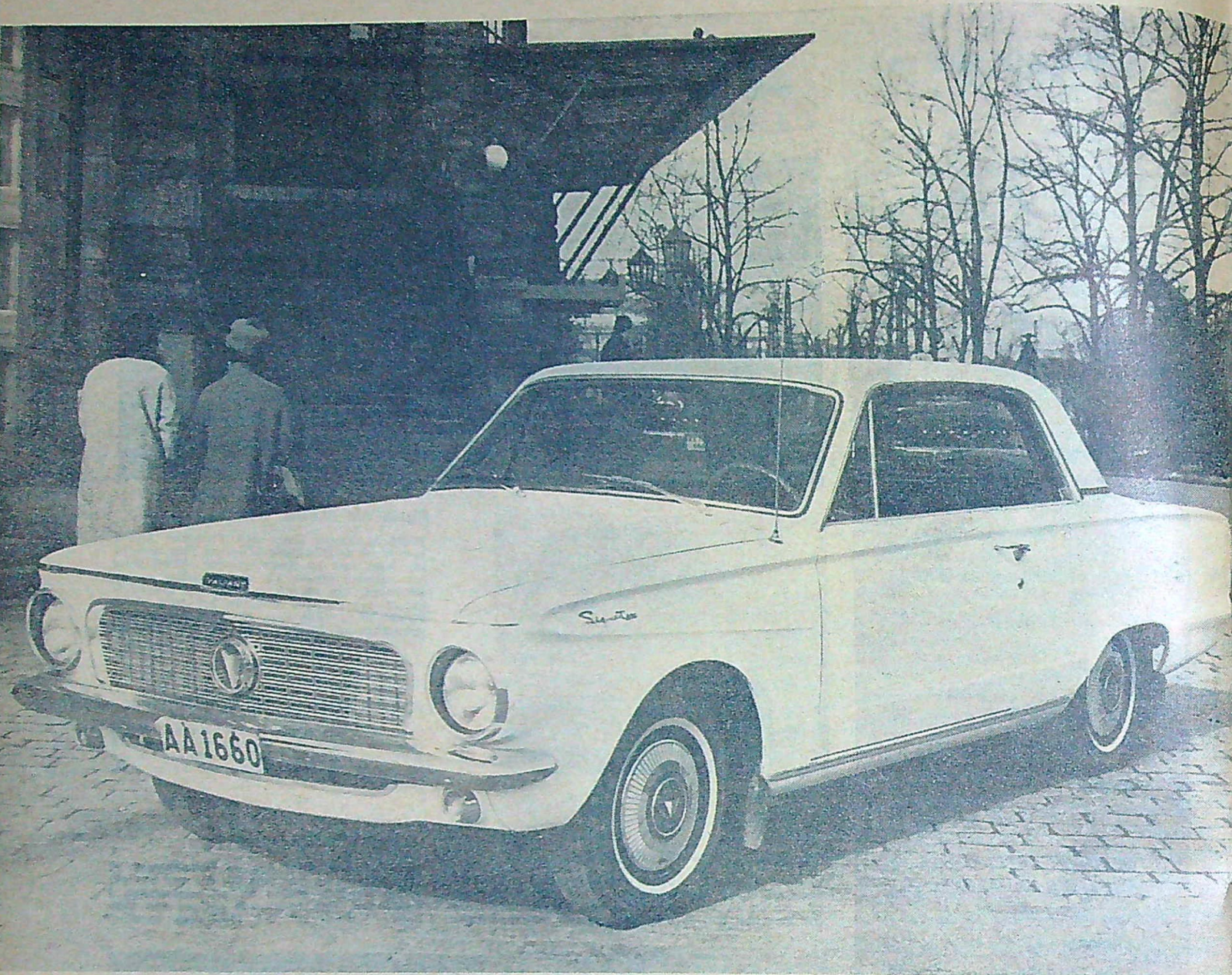


NUMMER 8
11—24 april
ARGANG 24

Chefred. o. ansv. utg.: SVEN SALONIUS
Andre redaktör: STIG SANDELIN

REDAKTION OCH EXPEDITION: Tunnelgatan 3, Postadress: Box 3137, Stockholm 3. Telefon: Växel 244425. Prenumerationspris: Helår 29:70, halvår 16:20 kr. Postgiro 15 79 92. Prenumeration kan påbörjas vid varje månadskifte och verkställs enklast genom insättning på postgiro. Tidningen utkommer varannan torsdag. Eftertryck endast efter tillstånd.

REDAKTIONSKOMMITTÉ: Rektorn för Kungl. Tekniska Högskolan, professor Ragnar Woxén; undervisningsrådet Börje Beskow, Kungl. Skolöverstyrelsen; professor Nicolai Herlofson, Kungl. Tekniska Högskolan; laborator Axel Johansson, Kungl. Tekniska Högskolan och direktör Sven Sköldberg.



Chrysler Valiant tillverkas i flera olika utföranden. Detta är Signet 200, en 2-dörrars hardtop, utrustad med en 145 hästars motor. Priset är 20 900 kr.

TfA och The Motor testar Chrysler Valiant:

KOMFORT FÖR LÅNGFÄRD

De som vill ha en snabb långfärdsbil med god komfort och hög marschfart, och som dessutom tycker om automatlåda, bör i Chrysler Valiant hitta en vagn som motsvarar förväntningarna.

Foto REIJO RUSTER

Eventuellt förutfattade meningar om att amerikanska vagnar har mjuk, sladdrig fjädring kräver definitivt ett undantag beträffande Chrysler Valiant. Den går mjukt över alla utom de mest stötiga vägbeläggningarna, och även om fjädringen till en viss grad "flyter", så är det en mycket ringa betydelse och i varje fall inte nog för att framkalla åksjuka. Direkta stötar från vägbanan elimineras nästan helt av framfjädringen, medan komforten i baksätet ur den synpunkten inte är fullt lika god. Små tendenser till karosseriskakningar gör helhetsintrycket en liten aning sämre än när det gäller några av de bättre

europiska bilarna, men å andra sidan förekommer endast obetydlig krängning i kurvorna. Vagnen har individuell framhjulsfjädring med hjälp av torsionsstavar, medan bakvagnen fjädras av halv-elliptiska bladfjädrar under stel bakaxel. Fjädringen ger ifrån sig ett visst oljud, när vagnen körs över tätt korrugerad vägbanan, men vibrationerna känns inte i karossen.

Styrningen krävde 5 1/4 varv mellan fulla framhjulslutslag och är lätt att manövrera även vid parkering. Den mera direkta styrning, 3 1/2 rattvarv, som används i samband med servomanövrering, vore dock att föredra.

Under förutsättning att vägen inte är alltför slingrig glömmar man snart bort den speciella styrtväxlningen och kan till och med finna ett visst nöje i att tampas med Valiants kraftiga understyrning. Bilen har säkra, pålitliga vägegenskaper och när den väl tagits in i en lång, snabb kurva håller den kursen stadigt. På vått underlag kan hjulspinn provoceras fram mycket lätt, men inte ens i tvärskurvor behöver detta betyda att man förlorar herraväldet över vagnen. Valiant visade sig vara anmärkningsvärt lätt att köra på packad snö, trots kravet på mycket varsam behandling av gaspedalen. Sladdar som resultat av hjulspinn kunde

mycket lätt hävas, och vagnen kändes hela tiden stadig.

Valiant är snabb och kvick, speciellt i det lägre och mellersta hastighetsområdet. En toppfart på något över 145 km/tim kan tyckas vara låg för en 3,5 liters vagn, men "kvartsmilen" (400 meter) på under 20 sekunder från stillastående ger en antydning om dess snabba acceleration. Automatisk choke ger ögonblicklig start även i kyla och hjälper motorn att snabbt komma upp i temperatur.

DÄLIGA BROMSRESURSER

Att stanna Valiant upprepade gånger från höga hastigheter visade sig vara något av ett problem. Även en enda inbromsning framkallade mattning, om bromsarna sattes an vid 130 km/tim och hölls kvar tills vagnen nått ungefär fotgångarfart. Upprepade inbromsningar på samma sätt resulterade i längre pedalgång som följde av bromstrummornas expansion, och högre pedaltryck krävdes undan för undan, även om vagnen alltid höll rak kurs. Eftersom vår vanliga provbacke vid tillfället uteslutande lämpade sig för kalkakning var det meningslöst att i detta sammanhang prova handbromsens förmåga att hålla vagnen kvar i lutning.

Motorn, som är lutad 30 grader åt höger under den låga motorhuven, utvecklar 145 hk SAE vid 4 000 varv per minut. Förvånansvärt nog med tanke på den stora slagvolymen, 3 687 cm³, lät det ibland som om motorn fick arbeta ganska hårt. När vi började proven var vagnen nätt och jämnt inkörd, och det verkade som om ventilarmarna hade blivit ganska klappriga under inkörningen. Motorn fick också för mycket bränsle och visade tendenser att storkna, när den blev varm. Troligtvis hade en mera inkörd motor givit vagnen ännu mjukare och tystare gång.

Den utmärkta treväxlade automatlådan manövreras med tryckknappar. Knapparna är betecknade R (back), N (neutral), D (körsläge), 2 (2:an) och 1 (1:an) och är placerade till vänster om ratten i en vänsterstyrd bil. Intill tangentpanelen återfinns parkeringsbromsen. Startmotorn är automatiskt bortkopplad, när växlarna är lagda, och växlarna kan inte läggas in, när parkeringsbromsen är i användning.

Knapparna 1 och 2 är avsedda för manuell inkoppling av första respektive andra växeln, tex när kraftig motorbroms behövs utför en brant backe. Ettan kan också användas för igångbogsring, när batteriet strejkar. Normalt väljer man emellertid att starta på D, varefter växlingarna sker helt automatiskt. Vridmomentomvandlaren arbetar på alla växlar, och dess dämpande effekt eliminerar alla de skakningar och stötar som vanligen åtföljer en snabb nedväxling i hög fart, tex i samband med omkörning. Förutom sin smidighet erbjuder den här automatlådan även en möjlighet till anmärkningsvärt enkel inkoppling av en lägre växel — genom hårdare nedtryckning av gaspedalen. Möjligen skulle ett något större motstånd i pedalen här ha varit nyttigt för att förhindra ofrivillig nedväxling.

VÄXLSTROMSGENERATOR

Chrysler Valiants interiör är ganska metallisk och ger ett kallt intryck även genom den flitiga användningen av plast och den silverblänkande färgen på sätenas klädsel. Den skumplaststoppade överdelen på instrumentpanelen är utdragen över den silverblänkande instrumentplattan för att förhindra speglingar i vindrutan. Instrumentuppsättningen

omfattar en stor, tydligt markerad (men optimistisk) hastighetsmätare med vägmätare men inte trippmätare, samt tre mindre, runda mätare för vattentemperatur, bränslemängd och laddning. Generatoren är en växelströmsdito, sk alternator, som laddar även vid tomgångsvarv. Instrumentbelysningen är reostatmanövrerad och knapparna för automatlådan är belysta inifrån. Mätare eller varningslampa för oljetryck saknas.

Kontrollerna för ljus, vindrutetorkare och vindrutespolare sitter mellan ratten och förarens dörr och värmeregleringen i mitten på panelen. Strålkastarna är bra och har skarpt avgränsad stråle, men tyvärr skymms varningslampan för helhetsljuset av ratten. Vindrutetorkarna har automatisk återgång men förvånansvärt nog en enda hastighet. De ligger emellertid väl an mot rutan och sveper över stor area. Vindrutespolaren är elektrisk.

Värmesystemet är mycket effektivt. Tre knappar under instrumentpanelen används för manövreringen och effektiviteten bevisades bl a av att vindrutan avfrostatades på mycket kort tid. Den vänstra av knapparna kan vridas i två lägen för val av fläkthastighet, men den högsta av hastigheterna medför ganska mycket oljud och behövs sällan.

För varmare klimat finns också möjligheter till kylning av interiören. Två slangar, en på var sida i motorrummet, levererar kallluft direkt från fronten. Tyvärr var tätningen dålig i det spjäll, som i stängt läge skulle hålla kallluften ute, vilket i vårt fall medförde iskallt drag i vagnen.

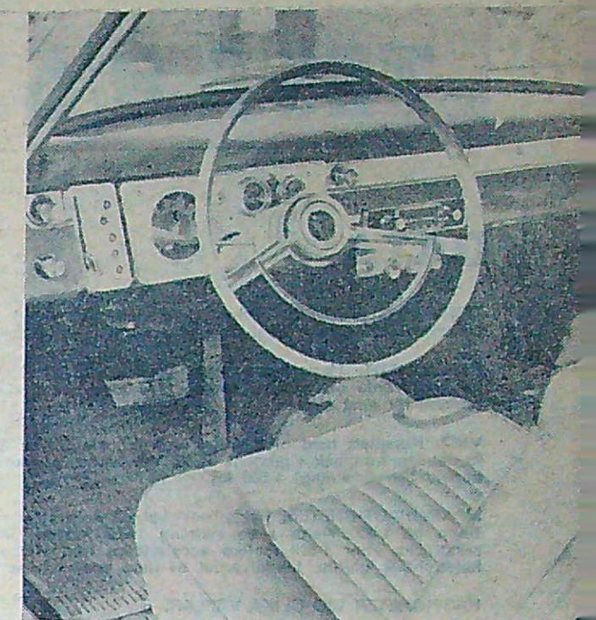
Körställningen är god. Stoppningen är stabil och det finns armstöd på dörren men inte i mitten av framsätet. De förare, som kör automatväxlad bil med båda fötterna, kommer antagligen att finna bromspedalen för liten och placerad för långt åt höger.

En trevlig matta täcker durken, och vagnen har tillräckligt utrymme för sex vuxna. Förvaringsutrymmena för smärre persedlar är något begränsade, eftersom det endast finns ett handskfack i panelen, medan den bakre "hatthyllan" har en upphöjning, rymmande fjäderstängerna för bagageluckan.

Vagnens bakre del är anmärkningsvärt rymlig, och även om framsätet är långt tillbakaskjutet, är benutrymmet bak fortfarande hyggligt. Egendomligt nog saknas askkopp i baksätet. Liksom motorhuven är bagageluckan fjäderbelastad och öppnas med en separat nyckel. Utrymmet för bagage är stort men störs av röret från påfyllningsplatsen i vänster flygel till bensintanken under durken. Verktyg och domkraft är stuvade vid sidorna.

Motorhuven öppnas från utsidan och skakade oroväckande i hög fart. På undersidan har huven en stor, ljuddämpande matta för att hålla nere ljudnivån, men ett visst vindbrus förekommer och ökar, när ventilationsrutorna är öppna.

Chrysler Valiant visade sig vara ett bra och rymligt transportmedel. Den lämpar sig ypperligt för långkörning och är intressant om också inte särskilt spännande att köra. Även om den inte är direkt bränslesnål (våra siffror har dock påverkats av att det gällde vinterkörning) så bör den vara billig i underhåll. Permanentmörjda lager eliminerar behovet av chassismörjning, och inspektion behövs först efter ca 5 000 mil. Vagnen ligger väl framme både i fråga om komfort och säkerhet, den är lätt att köra och inte för stor för våra europeiska vägar.



Inredningen är ganska metallisk och ger ett kallt intryck. Automatlådan manövreras med tryckknappar.



Bagageutrymmet är mycket rymligt men störs av röret från påfyllningen i vänster flygel till tanken.



Motorn är lutad 30° åt höger under den låga huven. Växelströmsgeneratorn laddar även vid tomgång.



Valiant är ett rymligt transportmedel, som kanske framför allt är lämpat för långa landsvägskörningar.

TEST 8/63

Valiant V 200
Tillverkare: Chrysler Corporation, Detroit, USA
Pris på gatan: 19 900 kr



DATA

TESTFÖRHÅLLANDEN: Väder: Kallt och svag vind. Temperatur $-1 \text{ } ^\circ\text{C}$ till $+1 \text{ } ^\circ\text{C}$. Lufttryck 749 mm Hg. Vägbeläggning: fuktig betono och asfalt. Bränsle: 98 oktan.

INSTRUMENT: Hastighetsmätaren visade vid 50 och 100 km/tim 1,5 procent för högt värde och vid 145 km/tim 2 procent för mycket. Vågmätaren visade 1,5 procent för lång sträcka.

VIKT: Komplet med olja, vatten och bränsle för ca 80 km färd 1 320 kg. Viktfördelning fram/bak i procent 54/46. Vikt under provkörningen (med två män och nödvändig utrustning) 1 500 kg.

MAXIMIHASTIGHETER: Medelhastighet på doserad rundbana 147,2 km/tim. Bästa tiden på 1 600 meter i en riktning 148,7 km/tim. Bästa tid över 400 meters raksträcka efter 1 600 meters acceleration från stillastående motsvarar hastigheten 147,9 km/tim. Medelvärdet av flera prov i båda riktningarna 146,6 km/tim.

HASTIGHETER VID OLIKA VÄXLAR:

Högsta hastighet på 2-an 106 km/tim
.. .. 1-an 51,5 ..

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Se kurva nedan. Total bränsleförbrukning under 101,4 mil 202 liter, vilket motsvarar en genomsnittsförbrukning av 2 liter per mil. Vid normal landsvägskörning var förbrukningen 1,23 l/mil. Värdet motsvarar förbrukningen vid en hastighet mitt emellan 50 km/tim och maximihastigheten + 5 procent tillägg för accelerationer.

ACCELERATION FRÅN STILLASTÄANDE: Se kurva nedan.

ACCELERATION PÅ DE TVÅ HOGSTA VÄXLARNA:

Högsta växeln	"Omkörningsväxel"
15 — 50 km/tim	— sekunder 3,1 sekunder
30 — 65 ..	6,5 .. 3,9 ..
50 — 80 ..	8,9 .. 5,7 ..
65 — 95 ..	11,1 .. 7,9 ..
80 — 115 ..	11,7 .. 10,2 ..
95 — 130 ..	16,1 .. 15,9 ..

VÄNDDIAMETER: Vänster 11,45 meter, höger 11,3 meter. Antal rattvarv 5/4.

TEKNISK SPECIFIKATION

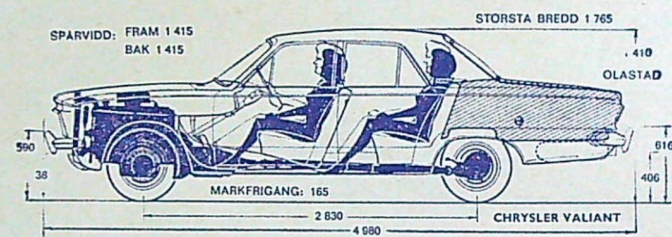
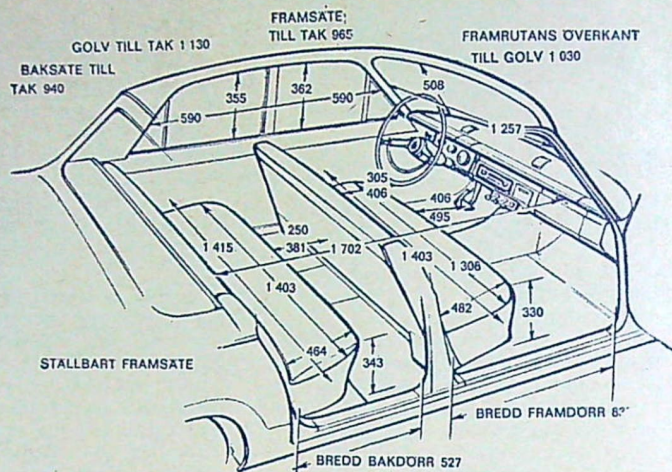
MOTOR: 6 cylindrar. Cylinderdiameter 86,3 mm, slaglängd 104,7 mm. Cylinder-volym 3 687 cm³. Kolarea 349 cm². Stötstängstyrd toppventiler. Kompressionsförhållande 8,2:1.

FÖRGASARE: Ball & Bail.

BRÄNSLEPUMP: Carter mekanisk.

OLJEFILTER: fullflöddestyp.

MAX. EFFEKT: 145 hk SAE vid 4 000 v/min. Största vridmoment 29,7 kpm vid 2 400 v/min. Kolhastighet vid max. effekt 12,5 m/sek.



TRANSMISSION: Bakhjuldrift. Vridmomentomvandlare och automatisk treväxlad växelåda. Utväxling: 3-an 3,23:1, 2-an 4,68:1, 1-an 7,91:1, back 7,1:1. Bakaxel med hypoiddriv. Hastighet på högsta växeln vid 1 000 v/min 35,9 km/tim.

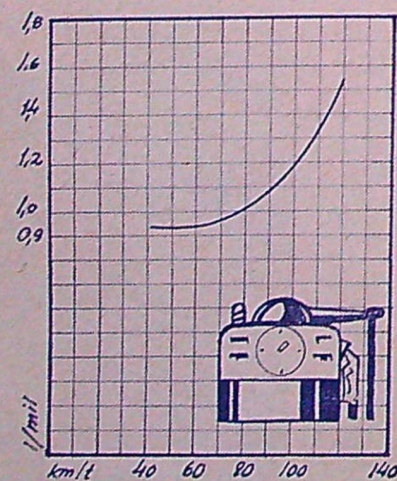
BROMSAR: Hydrauliska trumbronsar. 990,5 cm² bromsbandsyta verkande mot 1 637,5 cm² friktionsyta i trummorna.

FJÄDRING: Fram individuell fjädring med torsionsstavar, bak stel axel med halvelliptiska bladfjädrar. Stötdämpare av teleskoptyp.

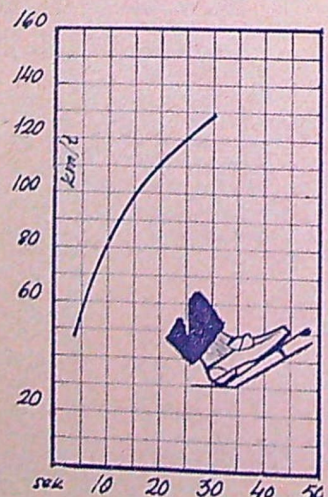
STYRINRÄTTNING: Styrnacka med skruv och mutter samt cirkulerande stälkular.

DÄCK: 6.50x13" slanglösa.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING



ACCELERATION



BYGG TFA-BÅTARNA NU!

Här kan ni beställa ritningar, monteringsatser

Till TEKNIK för ALLA, Box 3137, Stockholm 3

"SPEEDY"

Härmed rekvideras st ritningsats till Speedy, kr 17:40 inkl. oms att sändas mot postförskott och porto.

"SPORTY"

Härmed rekvideras st monteringsats till Sporty enl. följande:
 kontant varvid en beställningsavgift på 25:— insättes på TFA:s postgirokonto 15 79 92. Resterande belopp förbinder jag mig att betala vid leveransen.

på avbetalning varvid en beställningsavgift på 25:— insättes på postgirokonto 15 79 92. Jag emotser därefter handlingar för avbetalningssköp.

Priset är 1 095:— vartill kommer emballage 50:—, samt oms 73:—. Totalpriset blir alltså 1 218:— jämte frakt.

"TOPP"-JOLLEN

Härmed rekvideras st byggsats till TFA:s Topp-jolle till ett pris av 490 kr + oms 32 kr mot efterkrav. Frakt och emballagekostnaderna debiteras mig.

Jag önskar inte (stryk det ej tillämpliga) jigg för bygget och deponerar för denna 75 kr.

"ALNÖ"

Härmed rekvideras st monteringsats till Alnö enl. följande:
 kontant varvid en beställningsavgift på 50:— insättes på TFA:s postgirokonto 15 79 92. Resterande belopp förbinder jag mig att betala vid leveransen.

på avbetalning varvid en beställningsavgift på 50:— insättes på TFA:s postgirokonto 15 79 92. Jag emotser därefter handlingar för avbetalningssköp.

Jag kommer att bestrida kostnaderna för frakt och försäkring.

Monteringsatset till TFA:s nya kabinbåt Alnö kostar 2 780:— vartill kommer oms med 178:—. Emballaget, som utformats som jigg, kostar 95:—. Totalpriset är alltså 3 053:—. I satsen ingår inte skruv, lim eller beslag.

(Sätt X i tillämpliga rutor)

Namn

Bostad

Postadress Tel.

Lärvägsstation

TRANSISTORRADIO



till
FYNDPRIS

185:—

9 transistorer

Genom direktimport har vi kommit över ett parti kvalitetsapparater med 9 transistorer som vi nu erbjuder Er till det verkligt låga priset av 185:—.

Dessutom får Ni alla dessa fördelar:

Förnämlig design, god kvalitet. • Behändigt format: L 17 cm, H 8,5 cm, B 4,5 cm. • Mellanväg och kortväg, behagligt ljud. • 9 transistorer. • Snycigt och stabilt läderetui med rem. • Örontelefon som gör att Ni kan lyssna utan att störa omgivningen. • Teleskopisk ferritantenn. • Levereras fullt komplett med 4 batterier, allt i presentkartong.

AB Svenska Industriförnödenheter

Sänd in beställningen i dag, lagret är begränsat! (Om Ni beställer i dag så har Ni apparaten hos Er i övermorgon).

Box 3032 — Södertälje
Sänd mig ovanstående radio för kr 185:— exkl. oms.
Namn:
Adress:
Postadress:

vinn en ZÜNDAPP



— tala om varför Du tycker
DEN ÄR TOPPEN!

Nu har alla chansen att vinna trumfasset bland mopeder, en ZÜNDAPP. Hämta tävlingsbroschyr hos närmaste ZÜNDAPP-återförsäljare eller skicka in kupongen. Var med i ZÜNDAPP-tävlingen och bli en av dem som vinner en ZÜNDAPP — trumfasset bland mopeder!

Till
MOTOR Kraft
Regeringsgatan 89
Stockholm C

Sänd tävlingsbroschyr till

Namn:

Adress:

Nyhet!

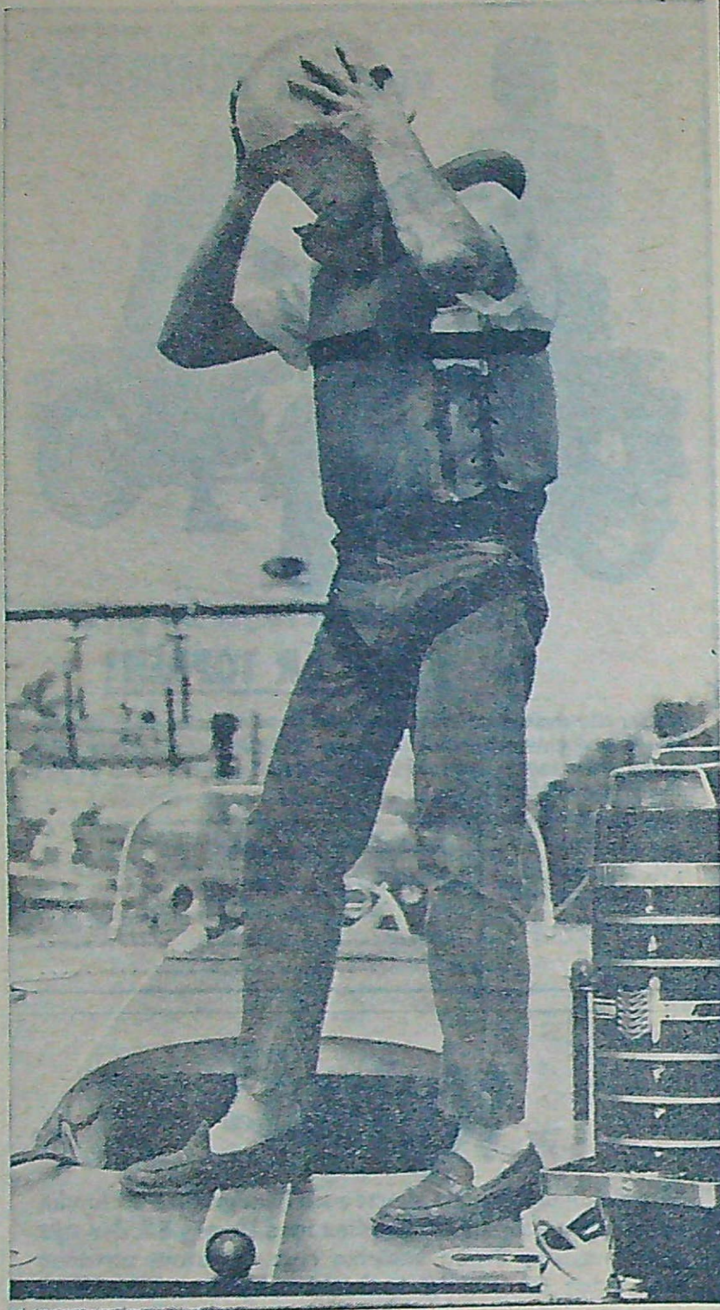
Man behöver bara lära sig ett enda handgrepp - att trycka på knappen - för att kunna filma med Eumig S2, den nya helautomatiska 8 mm kameran som dessutom utrustats med uttag för Eumig synkronbandspelare. Objektivet Eumigon 1:1,8/12,5 med fixfokus, kan kompletteras med tillsatsobjektiv för tele och vidvinkel.



Till och med ett barn kan filma med Eumig S2



Tala med Er fotohandlare. Han demonstrerar gärna.



Expert på att förstöra

Det här är en av Mercuryfabriksen testförare i full färd med att klä sig för arbetet. Platsen är Lake X — Mercurys världsberömda testbana i USA. Han har betalt för att försöka köra sönder Mercurys utombordare. I hans vapen ingår både full fart, tomgång, korrosion, undervattenshinder i telefonstolp-storlek, sandbankar och olika bränsle-blandningar (flera helt felaktiga!). Ett av hans farligaste vapen är "gasen i botten". Avsikten är då bokstavligen att köra motorn till "döds". Det är just det han ska börja med nu. Han och hans vapendragare kommer att turas om i 8-timmarsskift natt som dag. De skall just nu köra två stycken 1963 års Mercury 1000 med högsta effekt. Båten kommer att göra i medeltal 50 knop utan stopp bortsett från uppehåll för tankning och för att byta "experter". Under

dygnets 24 timmar avverkar varje motor ca 1200 distansminuter (2.200 km). Och när Ni nästa månad läser den här tidningen, så håller våra experter fortfarande på att försöka "förgöra" dessa två Mercury-motorer. Vi betalar våra test-experters för att vara säkra på att Ni får MER MOTOR för Era pengar med Mercury. Mercuryfabriken är ensam om ett liknande testprogram.

För ytterligare information, kontakla närmaste Mercury-återförsäljare. Generalagent:

AB. N. K. KRISTENSSON, STOCKHOLM



6, 9, 8, 20, 35, 50, 65, 85 & 100 hp outboards
© INTERNATIONAL MERCURY OUTBOARDS LTD,
subsidiary of Kohler Corp., Fond du Lac,
Wisconsin, U.S.A.



Oldsmobile F-85, som gjorde sin Sverige-debut i prisklassen närmast över 20 000 kr har nu ryckt upp till 30 000 i kupéversionen med 195 hk Cutlass-motor.

SPECIALKOMPONERAD

Oldsmobile F-85, som Teknik för Alla haft tillfälle att studera under en kort provtur, visar i år upp ett helt nytt ansikte plus konstruktionsdetaljer, som bl a gör automatväxlingen anpassad för svenska förhållanden. Nyheterna är många och inskränker sig ingalunda till detaljer. Mest intressant är Hydramatic-lådan, som i och med den här modellen kommer i en ny och avsevärt förbättrad version. Antalet växellådan är fyra mot tre hos den tidigare typen, och utökningen består i att den tidigare ettan eller "Low", som den betecknats, nu "sla-

gits isär" till två lägen. Liksom tidigare finns ett L-läge, nu omfattande ettan eller tvåan alltefter motorvarvet, men mellan "Low" och "Drive" finns nu även en mellanväxel, S ("Super") som beroende på motorvarvet ger tvåan eller treans växel. Fördelen är att man vid t ex halka har två motorbromslägen att välja på, först S, som ger en mycket mjuk inbromsning och sedan L med mycket kraftig effekt, som dock givetvis kan lindras efter behag genom att man möter med gasen. Sk "kick-down", dvs hastig nedtryckning av gaspedalen i botten, behövs inte



Bygg själv en snabbtelefon ikväll

... med en Teknitron-byggsats

Teknitron-byggsatsen är till för Er som inte är ingenjör eller tekniker men som på ett roligt och lärorikt sätt vill bli bekant med elektronikens och teleteknikens fascinerande värld. Teknitron-snabbtelefon S-011 bygger Ni lätt på en kväll. Varje moment i arbetet är beskrivet i den utförliga byggbeskrivningen. Montageplattan är försedd med symbolschema som tydligt illustrerar den elektriska funktionen hos transistorer, kondensatorer, motstånd och övriga kopplings-element. Ni lär Er därför schemaläsning samtidigt som Ni bygger en tekniskt riktig, användbar och funktionsduglig apparat.

I byggsatsen ingår:

Montageplatta med symbolschema • Transistorer • Kondensatorer • Motstånd • Högtalare • Batterier • Hölje av glasklar plast • Omkopplare • Sekundärapparat • 20 m ledning

Ingen lödning — inga verktyg erfordras — snabbkopplingar och helt förberedd montageplatta gör arbetet mycket lätt.

TEKNITRON

Elektronik för Alla
Box 1332, Bromma 13

Teknitron-snabbtelefon tjänstgör som:

1. Snabbtelefon
2. Porttelefon
3. Barnvakt
4. En lärorik och intressant apparat som Ni har byggt själv.

Pris komplett endast 89: 50
+ varuskatt



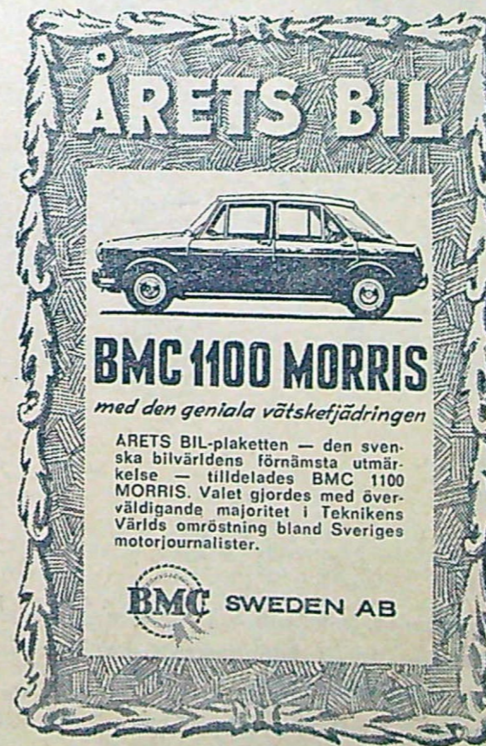
F-85 är en snabb landsvägsbilen och tack vare en ypperlig automatväxel behaglig att köra även i "grötig" stadstrafik. Differentialspärr är ett plus i halkigt väglag.

KOMPAKT FÖR SVERIGE

längre, utan nedväxlingen sker med hjälp av en växelväljare med indikator — om man inte anser sig ha tid att vänta på att automatlådan själv svarar för manövern. För den svenska marknaden har generalagenten, AB Gustaf Byrenius, valt 195-hästaren som lämplig kraftkälla, och i övrigt "komponerat" en utan tvekan vettig om än ganska dyr landsvägsbilen. En differentialsärr som förmedlar effekten till det hjul, som har bästa väggreppet, är också standard, medan man däremot avstått från såväl servostyrning som servo-

bromsar. Kombinationen av ganska låg vikt hos bilen och stor styrtväxling gör rattarbetet fysiskt lätt, även om det fordras ganska mycket vevande, och bromsarna är utan tvekan i god servoklass. Det fordras förbluffande lågt pedalytryck för effektiv inbromsning. Nyheter i övrigt: växelströmgenerator, effektiv redan vid lågt varvtal, effektivare rostskydd genom bl a användning av galvaniserad plåt i botten plus ML-behandling i Sverige, kardanknut av ny typ, som ger konstant vridhastighet oavsett vinkelstorleken vid fjädring.

BMC 1100 MORRIS valdes av Sveriges motorjournalister till



En ny triumf för BMC:s biltekniska nyskapande.

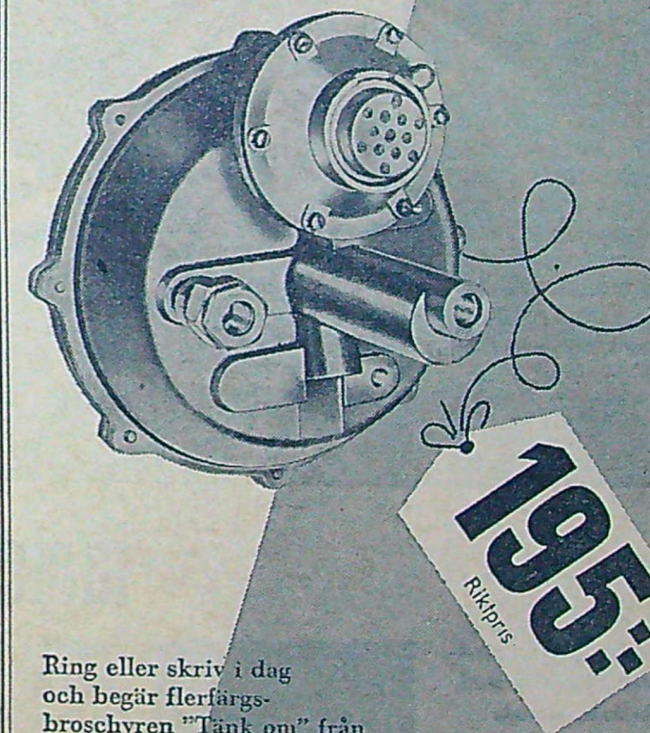


Dom litar på Er!

— kan Ni lita på bromsarna?

Plötsligt uppdykande faror kräver oerhört snabb reaktion. Det räcker inte med att bara bromsa — bromsningen måste vara ögonblicklig och effektiv. De sista meterarna, kanske t.o.m. centimetrarna, — kan bli ödesdigra för Er. Mot-A-Vac bromsförstärkare för personvagnar är ett servoaggregat som ger den "lilla" vagnen bromsar av samma höga klass som den stora. Mot-A-Vac klipper av bromssträcken och genom en mjuk och effektiv inbromsning får Ni den säkerhetsmarginal som kan rädda liv. Mot-A-Vac passar alla bilar med fyrtaksmotorer och kostar med komplett monterings-sats inte mer än 195:—.

MOT-A-VAC bromsförstärkare för personvagnar



Ring eller skriv i dag och begär flerfärgsbroschyren "Tank om" från

FÖRETAGET MED BROMSERFARENHET

INJECTOR-HESSELMAN AB
POSTFACK — STOCKHOLM 42 — TEL. 010/19 04 80



lamellglas

Glaskvaliteten i vindrutan i förening med fabriksmonterade 3-punkts säkerhetsbälten är ett av många exempel på att Volvo inte kompromissar med kvalitet och säkerhet.



Vindrutans optiska och mekaniska egenskaper betyder mycket för bilistens säkerhet.

Det finns två typer av vindruteglas: lamellglas och härdat glas. Lamellglaset är betydligt dyrare men har fördelen att förbli genomskinligt även efter t.ex. ett stenskott. Lamellglas är obligatoriskt i USA.

Volvo har valt det dyrare och säkrare alternativet — lamellglas. Glaset är dessutom av speciellt hög spegelglaskvalitet. Lamellglaset består av två glasskivor som sammanfogats med ett mellanliggande plastskikt.

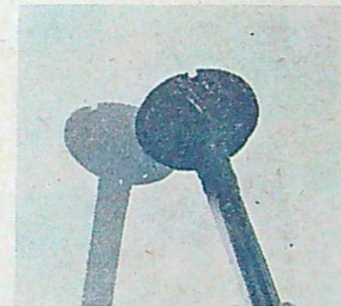
fråga verkmästarn



När man köper en ny bil, så väntar man sig ju också, att reparationerna skall låta vänta på sig åtminstone några år. Därför blir besvikelsen så mycket större hos de bilägare, som kanske redan efter ett par tusen mil upptäcker att motorns effekt inte längre är vad den varit. När sedan verkstadens undersökning ger beskedet "bränd avgasventil", så ligger det nära till hands att försöka blanda in garanti under motiveringen att det måste röra sig om tillverkningsfel. Men tänker man närmare på vad som händer i en modern bilmotor för vartannat motorvarv med t.ex. en avgasventil, så förstår man att missöden av det här slaget mycket väl kan inträffa.

Om vi tänker oss, att en avgasventil av någon anledning tätar dåligt, så kommer vid varje explosion en koncentrerad "svetslåga" att svepa ut genom springan kanske 2 000 gånger i minuten (vid 4 000 varv/min). Inte ens den hårdaste ventilen kan i längden undgå att

punktfrätas under den behandlingen, och så småningom får vi alltså ett "sår" i kanten och därmed en allt snabbare förstörelse. Motorn förlorar i effekt och felet brukar kunna avslöjas på att tomgången "ploffar" på samma sätt, som när man kopplar bort kabeln från ett av tändstiften. Ju längre man kör med en sådan ventil, desto farligare är det för motorn och ju dyrare blir den att reparera. Enbart sotning och ventilslipning är ju i och för sig en relativt billig operation.



Så här kan en avgasventil se ut redan efter några få tusen mil. Observera brännsåret i kanten.



Sotbildningen är av helt olika karaktär på insugs- och avgassidan. Observera de tjocka skikten av hård slagg på avgasventilen.

När oturen är framme kan också slaggpartiklar från t.ex. kolvtoppen eller ventilskaften följa med och fastna mellan ventilen och sätet. De där partiklarna är mycket hårda och kan ge samma effekt som en dålig justering, dvs ventilen kan inte stänga ordentligt utan ger spelrum för den farliga lågan som uppstår vid explosion.

Kraftig sotbildning i motorn för alltså med sig ökade risker även för ventilskador, genom att värmeavledningen

(Forts på sid 50)

Vilken bilist har inte både en och flera gånger råkat ut för problem, som man gärna velat diskutera med en erfaren bilverkstadsman. Det kan t.ex. gälla symptom, som kanske kan vara allvarliga, men inte nödvändigtvis behöver vara det. Man drar sig för att åka till verkstad, om det inte behövs, men ovissheten finns kvar.

Nu erbjuder Teknik för Alla en helt ny service för alla med bil, nämligen "Fråga verkmästarn". En yrkesman med stor branschfarenhet, verkmästare Yngve Strindholm, besvarar bilfrågor av allmänt intresse, ger tips om småreparationer eller praktiska anordningar, som ni kan göra själv, och talar om vad det ena eller andra symptomet kan betyda.

Skriv och lägg fram era problem under adressen "Fråga verkmästarn", Teknik för Alla, Box 3137, Stockholm 3.

NY LINKONTROLL-MODELL



GETINGEN II

Idealisk allroundmodell — vacker — lättbyggd.

BYGGSATSEN INNEHÅLLER

Alla delar färdiga för montering, profilerad ving, färdigformat landningsställ, gummihjul, stor plasthuv, motorfästskruv, roderok, material till linkontrollhandtag. Utförlig, illustrerad steg-för-steg-anvisning. Byggsatsen till GETINGEN II kr. 13.— inkl. oms.

WENTZELS

Apelbergsgatan 48 Stockholm C

Sänd mig omg. pr postförskott (Porto tillkommer):

..... st. GETINGEN II à 13.— st. Balsalim à 0:75

Namn Bostad

Postadress TFA nr 8/63

ÖRLOGSFLOTTAN

anställer befälslever i juli 1963
för utbildning till underbefäl
och underofficerare

(ålder 16½—23 år)

DÄCKS-
AVDELNINGEN
artillerimatroser
signalmatros
ubåtsmatros
minmatros

EKONOMI-
AVDELNINGEN
kockar

MASKIN-
AVDELNINGEN
eldare (turbinmän)
motormän
eldledningselektriker
(realkompetens i
matematik, fysik,
svenska o. engelska)

HANTVERKS-
AVDELNINGEN
torpedhantverkare

ANSÖKNINGSTIDEN UTGÅR DEN 31 MAJ

REKRYTERINGSOFFICEREN — STOCKHOLM 100

Sänd broschyren "Orlogssjöman" och ansökningsformulär

Namn

Adress

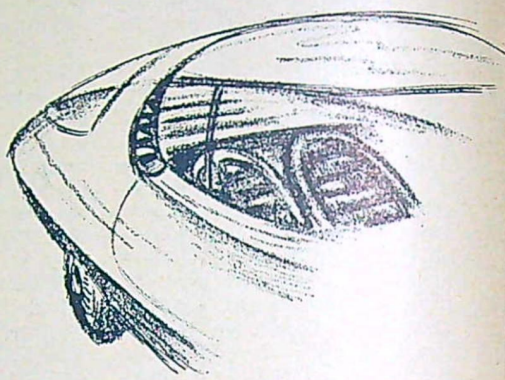
Postanstalt TFA 8/63

BIL 63



NY MERCEDES!

Daimler-Benz presenterar en ny sportvagn och låter två gamla modeller försvinna. Automatlåda för sportvagnsbruk är en detalj i sammanhanget.

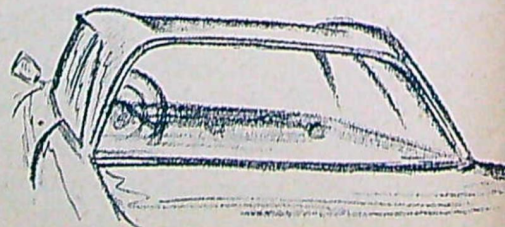


Under glaskupol sitter förare och passagerare i Bertones Corvaire "Testudo" Coupé. De originella luftintagen tycks dessvärre endast vara atrapper och förmedlar alltså ingen som helst svalka i solen.



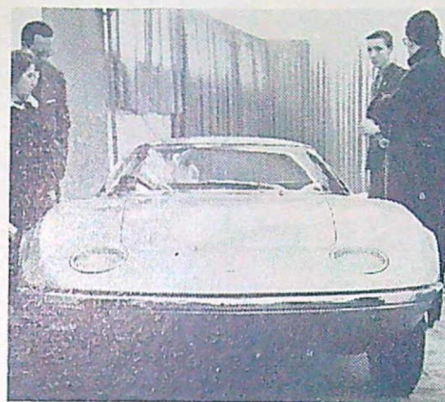
Simcachefen H T Pigozzi har äntligen fått fram en efterträdare till Aronde från 1951. Simca 1300, som till hösten kommer även i en 1500-version på 81 hk SAE, har Arondes motor, men den är i övrigt helt ny från chassit och ända ut i skalet.

Taklinje med tanke bakom. Mercedes-Benz 230 SL har platt tak med högt uppdragna kanter, som medger lätt i- och urstigning trots den låga totalhöjden. Vagnen mäter 130 cm till takets högsta del.



NY SIMCA!

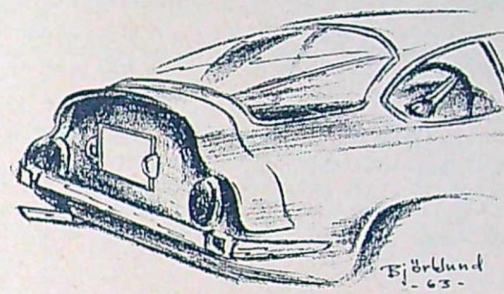
Simca låter täckelset falla för sin länge väntade modernare mellanklassvagn. Två motorstorlekar i samma skal, 62 eller 81 hk SAE att välja mellan.



Bagageutrymmet i Bertones Corvaire kan inte vara särskilt rymligt att döma av huvens form. Strålkastarna fälls upp elektriskt när de behövs men ligger i övrigt infällda för att inte störa linjespelet.

NYA KOMBI!

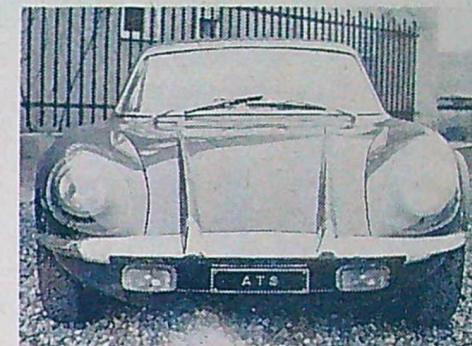
Allt flera kombimodeller kommer. Senaste nytt, Kadett Caravan, Consul Cortina Stationsvagn och Taunus 12 M Kombi. Tre segrar för det praktiska.



Det skall vara avhuggen stilart i år, i varje fall på snabba vagnar. Zagatos version av Alfa-Romeo Giulia och Giulietta är en bra exponent för den nya läran om strömlinjeform med specialfinesser.

NY FERRARI GT!

Ferrari får konkurrens från sina egna. Fd Ferrari-konstruktörer presenterar ny GT-vagn med över 250 hk under bakluckan och 270 km/tim som toppfart.

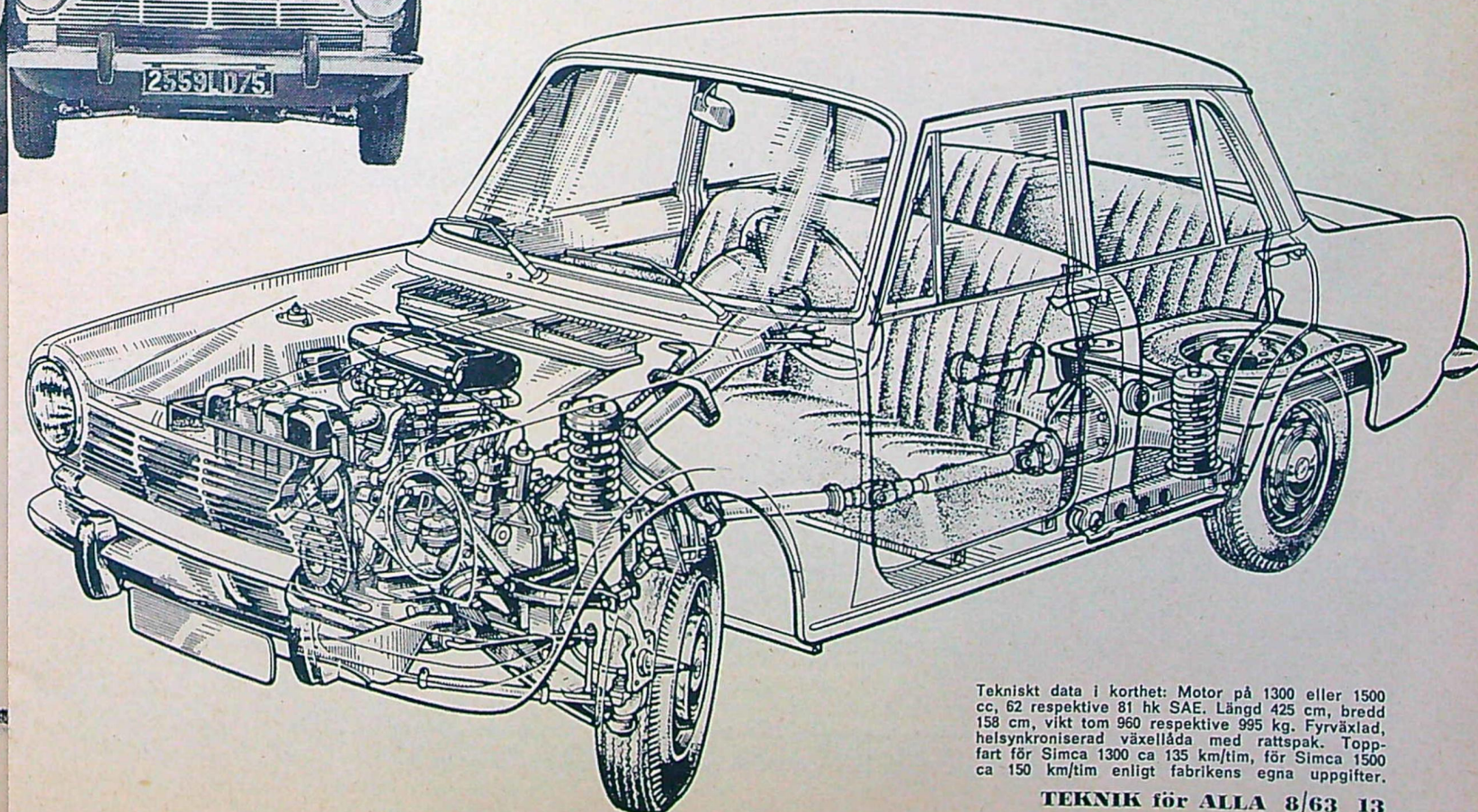


Ny front i GT-familjen. ATS från Bologna blir ett starkt kort i spelet om de kräsna och fartsugna bilkunderna. Vagnen har svansmotor på 2,5 liter och 210 eller 245 hk DIN. Blir billigare än Ferrari.

Ny "Svala" stal Salongen

De mest karakteristiska detaljerna hos nya Simca ur konstruktionssynpunkt framgår av teckningen här nedan. Bakaxeln är upphängd ungefär som på Volvo, dvs i långsgående svängarmar. Spiralfjädrarna fram är placerade ovanpå övre svängarmarna. Observera också hur kar-

danaxeln är ledad mitt på för att medge låg placering av sätena. Vad som inte syns är en ovanligt kraftig lagerförankring för den femlagrade vevaxeln. Teckningen visar Simca 1300, som har trumbromsar runt om, medan Simca 1500 får skivbromsar vid framhjulen som standard.



Tekniskt data i korthet: Motor på 1300 eller 1500 cc, 62 respektive 81 hk SAE. Längd 425 cm, bredd 158 cm, vikt tom 960 respektive 995 kg. Fyrväxlad, hellsynkroniserad växellåda med rattspak. Toppfart för Simca 1300 ca 135 km/tim, för Simca 1500 ca 150 km/tim enligt fabriken egna uppgifter.

Vilka nyheter får vi bekanta oss med under bilåret 1963? Genève-salongen, som är årets första stora internationella bilmönstring har just angivit grundtonen för året: mest praktiska bilnyheter för vanliga dödliga, men också ett och annat guldägg för dem, som mera sätter värde på fart, form eller bådadera.

Text, teckning och foto: STIG BJÖRKLUND



Consul Cortina har i stationsvagnsutövande blivit en elegant nyhet för den praktiskt sinnade vardagsbilisten. Lastutrymmet är helt i klass med vad tex Opel Caravan kan erbjuda. Vagnen kommer även i lyxversion med 1,5-litersmotor på 64 hk.



Taunus 12 M Combi har en karakteristiskt utformad baklucka, men är i övrigt nästan helt identisk med Cortinas kombiversion vad lastutrymmet beträffar. Bakluckan fälls uppåt och kommer bra ur vägen vid all l- och urlastning.

BIL 63 (forts)

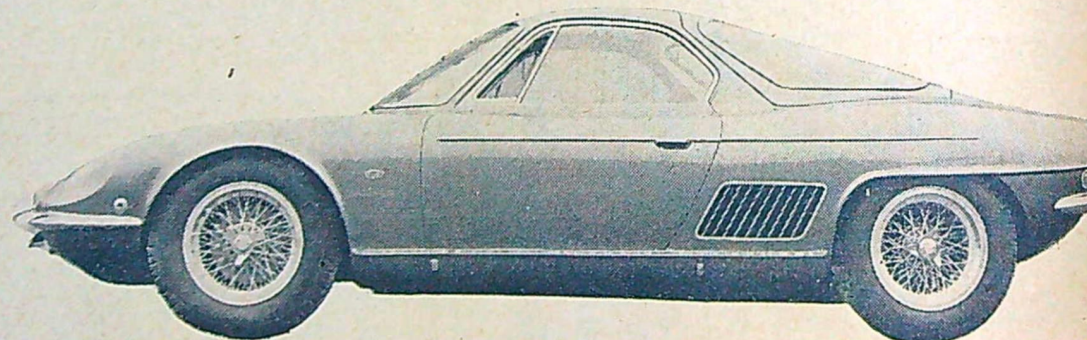
KOMBI KOMPROMISS SOM KOMMER

Kombimodellerna går segrande fram över bilmärknaden. Erfarenheten har visat att det praktiskt taget alltid går att göra en elegant lastversion av en vanlig personvagn och att resultatet i många fall blir en klart elegantare slutprodukt. I Genève presenterades helt oväntat kombiversioner av både Consul Cortina, Taunus 12 M och Opel Kadett plus nya Fiat 1100 D. I fråga om de båda Ford-modellerna måste omdömet bli klart positivt, eftersom innetrymmena är lika bra och delvis bättre än

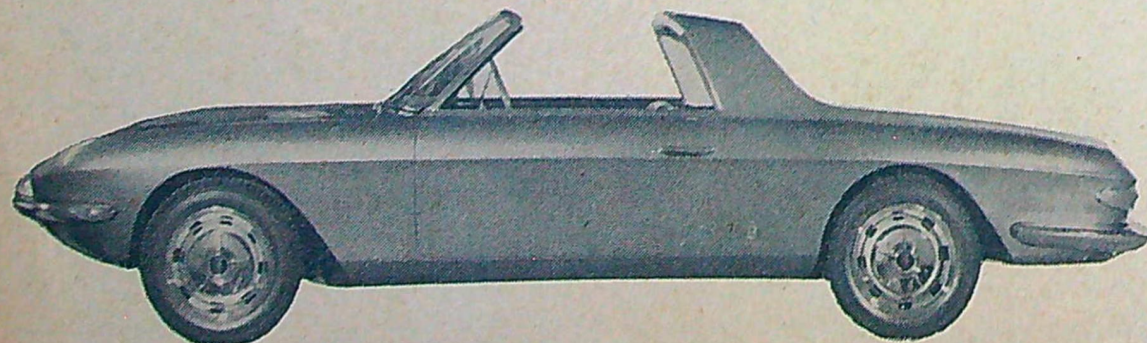
vad större mellanklassvagnar kan erbjuda. Att utvecklingsarbetet i stort sett centraldirigerats avslöjas i konstruktionsdetaljer hos t ex de nedfällbara baksätena. Båda modellerna har något kortare dyna och lägre ryggstöd bak än motsvarande personvagnar, detta för att medge total nedfällning av båda sätelementen när hela lastutrymmet behöver disponeras. Detaljarrangemangen skiljer emellertid något i vissa avseenden, vilket framgår av teckningarna överst på nästa sida.



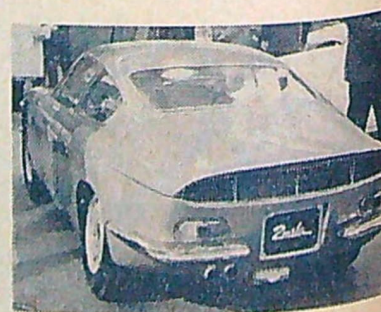
Förläng rattstöret, om så önskas... På nya Sunbeam Alpine kan ratten flyttas så här mycket, 6,5 cm, om man bara skruvar loss rattnavet en aning.



Extrem strömlinjeform är en av hemligheterna bakom den höga toppfarten, nära 270 km/tim, hos den senaste italienska Gran Turismo-nyheten, ATS 2500. Vagnen har 2,5-litersmotor i aktern, femväxlad låda och naturligtvis skivbromsar runt om för säkerhets skull.

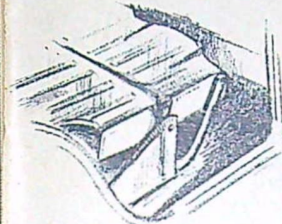
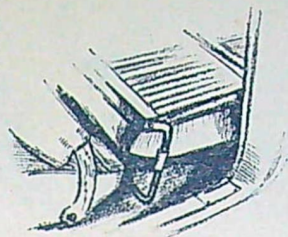


Pininfarina är för närvarande ganska försiktig med pennan och presenterar därför läckra men inte särskilt uppseendeväckande specialkarosser. Hans Cabriolet Speciale med Fiat 2300 som mekaniskt underlag är en god exponent för Pininfarina-linjen just nu. Corvaire och Alfa-Romeo har behandlats enligt ungefär samma recept på senare tid. Onekligen ganska tilltalande.



Även Abarth har gått in för att vinna fart genom att "kapa svansen". Hans tvålitersvagn på Simca-basis ger ett gott grepp om hur resultatet blir. En av fördelarna är kraftig insugning av kylflöde till motorn från luftkudden bakom vagnen.

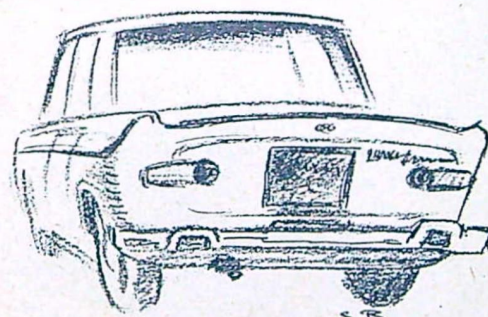
Både bakdyna och ryggstöd blir lastgolv, när Cortina och 12 M utnyttjas som lastvagnar. Hos 12 M fälls stödbenen — en metallbåge — ut manuellt...



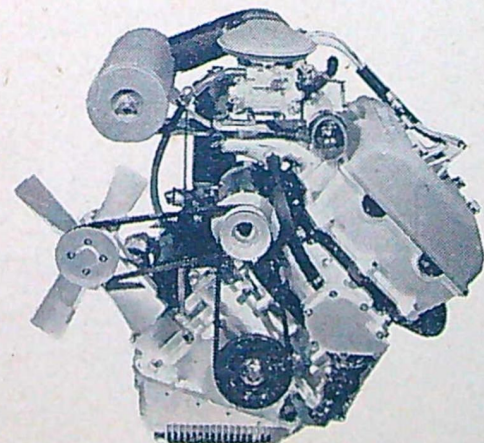
... medan Cortinas motsvarande stödben för bakdynan fälls ned automatiskt i och med att dynan lyfts och fälls framåt-nedåt. I båda fallen vinnns utrymme på finesserna.



Opel Kadett Caravan 1000 visar tydlig släktskap med sin större namne, inte minst genom takracket.



Den mest karakteristiska för nya Lancia Fulvia är det platta bakpartiet, som alltså inte är resultatet av oförsiktig backning. Vagnen kommer till Sverige.



Lancia Fulvia har en liten kompakt V 4-motor på 1100 cc och 60 hk DIN. Motorn har som synes placerats extremt lutande för att spara höjd.



Elegant, funktionell och lagom tidlös i linjerna är nya Mercedes-Benz 230 SL, som har alla utsikter att bli en slagare i prisläget över 30 000 kr. Den nya hard top-formen har förbättrat sikten med nästan 40 procent jämfört med tidigare modeller. Vagnen levereras också som helt öppen sportvagn.

Teknik för Alla provkör:

MERCEDES 230 SL

En ny sportvagn från Daimler-Benz hör automatiskt till de stora bilnyheterna. Presentationen av Mercedes-Benz 230 SL gav därför extra glans åt Genèvealongen, som även i övrigt var de många urpremiärernas salong.

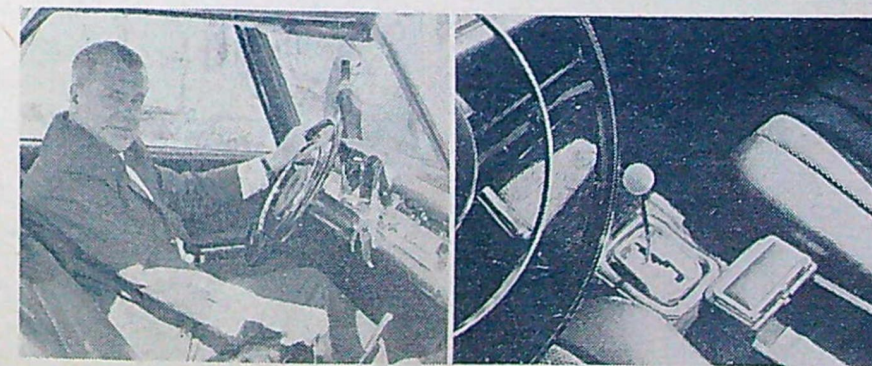
Vad är 230 SL? Kort uttryckt resultatet av en rationaliseringsprocess även på sportvagnsområdet. Modellerna 190 SL och 300 SL har på senare tid varit alltför exklusiva och kostsamma för att riktigt passa in i ett strömlinjeformat tillverkningsprogram. Nu försvinner båda och ersätts av den onekligen förmässigt modernare 230 SL, som dessutom har den fördelen, att standardelement ingår i största möjliga utsträckning.

Tekniskt sätt kan 230 SL enklast beskrivas som en trimmad sportversion av modell 220 SE. Cylindervolymer har ökat något, kompressionen har höjts och insprutningskonstruktionen har gjorts ännu effektivare — bränslet sprutas inte in i insugningsröret utan riktas direkt mot insugningsventilerna och alltså direkt in i förbränningsrummet, när ventilerna

öppnar. Totalt har ändringarna höjt effekten till 170 hk SAE, vilket ger 230 SL den aktningsvärda toppfarten av ca 200 km/tim. Växellådan är fyrväxlad och trean kan användas ända upp till 140 km/tim, samtidigt som fyran tack vare en flack vridmomentkurva kan användas mycket långt ner på hastighetsskalan. 230 SL är alltså en mycket "elastisk" vagn, som i hög grad tillrättalagts även för icke sportvagnsfantaster. I själva verket kallas den försiktigt nog för en "resevagn" vars sportiga accent i första hand har tillkommit för att göra långkörningarna både säkrare och snabbare.

Hur är den att köra? Redan vid en första besiktning av vagnen frapperas man av den extremt breda spårvidden i förhållande till vagnbredden. 230 SL har ritats för att bli en kurvsäker vagn, och det visar sig snart att den kan föras hårt med bibehållen säkerhetsmarginal, i varje fall på asfalt. Svängaxeln ger en lagom överstyrningstendens för att medge enkel "styrning med gasen" i kurvorna. När vagnen tenderar

(Forts på sid 41)



Automatlåda på sportvagn är modellen, deklarerar väikande Mercedes-teknikern Rudolf Uhlenhaut, som ovan t h demonstrerar hur den kan skötas "manuellt". Ovan t h syns växelväjaren i närbild.

FRI FART – SÄKERARE TRAFIK

Under ett par år har vi nu genomlidit en mängd försök med hastighetsbegränsningar på våra vägar. Vi har tvingats köra 80 km/tim, 90 och 100. Ett tag var det to m tal om 70 som maximifart. Man trodde inte att bilisterna skulle kunna ta vara på sig själva, de skulle hållas i ledband och snällt krypa fram i en enda lång, otymplig jättekö.

Vad har vi lärt oss av dessa försök? Är det så att farten dödar, att ju fortare vi kör, desto fortare dör vi? Kommer det att bli idel frid över de svenska vägarna den dag då ingen får köra fortare än, låt oss säga, 100 km/tim?

Alldeles säkert inte.

Experterna sitter f n och plöjer igenom det digra materialet från alla fartexperimenten, och det skulle verkligen förvåna om de kom fram till att medicinen mot olycksfarsoten heter: *fartgräns*.

LAG FART FARLIGAST

På flera håll utomlands har gjorts ingående utredningar om det är farligare att köra fort än långsamt. Man har kommit fram till att de flesta olyckorna inträffar vid lägre hastigheter. I det högre fartregistret händer färre olyckor, men självfallet är dessa mera drastiska och våldsamma; chanserna att klara sig vid en dikeskörning i 130 km/tim är givetvis mindre än vid 30 km/tim.

Hur som helst borde dessa resultat vara en tankeställare för våra trafikexperter, så att de inte grips av någon högfartsspsykos och sätter en allmän gräns kring 100-strecket. Överhuvudtaget bör de inte sätta någon gräns alls. Det måste vara galet att inte lita på bilisternas omdöme att anpassa hastigheten efter vägens beskaffenhet.

TRE HUVUDKATEGORIER

Vi kan dela in trafikolyckorna i tre huvudkategorier:

- singelolyckor (olyckor med enstaka fordon)
- mötesolyckor
- omkörningsolyckor

Dessa tre slag står för över 60 % av alla olyckor. De övriga fördelar sig på en mängd skilda orsaker, av vilka ingen är särskilt iögonfallande. Av de tre dominerande olyckstyperna står de två första, singel- och mötesolyckorna, i särklass.

Att det går att sänka olyckskurvan visar utvecklingen i USA, där dödsfallen under de senaste 40 åren har sjunkit från 25 till 5,2 per 100 000 000 fordonsmil. Det bevisar att trafiken numera är vida säkrare än förr, trots att vi nu kör många gånger snabbare. Det bevisar också att vi kan komma ganska långt med målmedveten och metodisk forskning. Vi bör i så stor utsträckning som möjligt ta lärdom av USA, där man ligger många år före oss i fråga om motorisering.



De flesta trafikolyckor inträffar i det lägre fartregistret. Ingående utredningar av utländska trafikforskare visar klart att ingenting står att vinna på en allmän eller återkommande fartbegränsning. Det borde vara en tankeställare för dem som nu bearbetar materialet från de nyligen avslutade försöksserierna med maximerad hastighet.

Av HAKAN KJELL

Foto REIJO RUSTER

PROGRAM FÖR SÄKERHET

Amerikanarna har också mycket riktigt presterat flera seriösa trafikutredningar. Med ledning av dem skulle man kunna formulera ett program för att minska antalet trafikolyckor. Detta program skulle kunna karakteriseras med tre T:n: *Teori, Teknik, Tvång*.

Under den första rubriken kan vi samla följande punkter: undervisning, upplysning, trafikpropaganda, trafikskolning, körutbildning.

Teknik skulle stå för: trafikforskning, statistik, planering av trafikbyggen, trafikbyggen, förbättring av befintliga trafikläggningar, fordonskontroll, räddningstjänst m m.

Det sista T:et, *Tvång*, skulle stå för: lagar, trafikföreskrifter, trafikövervakning.

VEM SKALL BETALA?

På avdelningen *Teori* kan läggas många aspekter. Hur skall teorin meddelas, vem skall stå för kostnaderna? Största posten kommer på det allmännas konto, men även den enskilde trafikanten måste bidra. De olika massmedia — press, radio, TV — har här en viktig uppgift att fylla. Man kan fråga sig vad som kan åstadkommas i skolorna, någon form av vidgad trafikundervisning måste komma till stånd. Kan man tänka sig att eleverna i de högre klasserna får regelrätt körskoleutbildning? Bilism och trafik har nu gått in i var mans medvetande och så påverkat miljön i snart sagt varje hem, att det måste vara en viktig uppgift att skola kommande generationer att anpassa sig till trafikens kollektiv.

Är bilskolornas undervisning tillfredsställande? Man kan nog utan vidare konstatera att den f n inte är det.

GODA VÄGAR SPARAR PENGAR

I knappast ett enda land håller nybyggandet av vägar jämna steg med trafikutvecklingen, och det verkar vara ett mycket svårslut problem hur detta överhuvudtaget skall gå till. Nationalekonomiskt kan konstateras att goda vägar sparar mera pengar än vad de kostat att bygga. Här kommer vi änyo in på frågan vad hastigheten betyder för olycksfrekvensen. Det är bevisat att de långsammaste förarna på våra riks- och europavägar är ett betydande hinder för den övriga trafiken, och att de kan ge upphov till farliga utbrytningsförsök ur köer och därmed orsaka olyckor. Vägar bör byggas med särskilda filer för långsamma fordon.

FÖRBÄTTRINGEN INGET FRAMSTEG

De tekniska bristerna som olycksorsak tar endast ringa plats i statistiken, hur egendomligt det än kan verka. Det tycks bero på att man kör försiktigare med en bristfällig bil — förutsatt att

(Forts på sid 38)

LÄS VAD VÅRA FRÄMSTA TRAFIKEXPERTER ANSER OM FARTBEGRENSNINGAR – SE NÄSTA SIDA!

FRI FART (forts)

Vad tycker våra trafikexperter om fartbegränsningar? Tror de att sådana är effektiva mot olyckorna, eller anser de dem utan värde? Vi har ställt fem frågor om trafiksäkerheten till några av våra främsta sakkunniga på området. Frågorna lyder: 1) Vad anser ni om fartbegränsningar som olycksförhindrande faktor? 2) Vad bör göras åt våra vägar? 3) Vad anser ni om belysningen – vägens och bilens – som olycksfaktor? 4) Hur skall vi göra bilarna säkrare? 5) Vad föreslår ni för att minska antalet trafikolyckor? – Tycker ni likadant som experterna? Jämför era åsikter med vad de tycker som bestämmer utvecklingen på trafikens område



Advokat Sten Agvald,
KAK:

MOTORVÄGAR!

1. Generella fartbegränsningar är av ondo, de verkar starkt avtrubbande. Fartbegränsningar bör användas i undantagsfall och på korta sträckor, där det föreligger betydande risk att trafikanterna skall felbedöma hastighetsmöjligheterna.
2. Det finns ingenting som så pressar ner olycksstatistiken som att bygga om väg till motorväg. I så snabb takt som möjligt bör hela landet få ett nät av motorvägar som drar till sig så mycket trafik som möjligt från de äldre vägarna.
3. En god vägbelysning har den allra största betydelse för att minska olyckorna. Så länge man inte uppfunnit ett tillfredsställande system att hålla lyktglaset rena i dåligt väglag hjälper det föga att ytterligare förbättra fordonens belysning.

4. Det finns många sätt. Som exempel vill jag nämna säkerhetselar som är så enkla att man sätter dem på sig medan man stänger bildörren, och anordningar som förhindrar läsning av bilhjul vid bromsning.

5. Upplysning, utbildning och bättre vägar framför allt.



Direktör Bertil
Björkman, M:

OVERVAKNING!

1. Jag tror att verkan är obetydlig. Fartbegränsningar tvingar förarna ur deras egen rytm, längre körningar blir trädiga och förarna förleds till ouppmärksamhet. Dessa olycksfrämjande faktorer kommer efter en tid att uppväga den olycksförhindrande verkan som fartbegränsningar till en början kan ha.
2. Långsam och snabb trafik bör gå på skilda banor. Fotgängare och cyklister bör åtminstone få sin del av vägen, avskild från körbanor med en halvmeterbredd reflexmålad kantlinje. Ytterst är det frågan om varifrån pengarna till förbättringarna skall tas.
3. Den är av avgörande betydelse för mörkerolyckorna. God och fast vägbelysning är främst ett kostnadsproblem för samhället. Bilarnas belysning är ett underhållsproblem, som beror av bilägarnas

ansvarskänsla. Det behövs också polis- och inspektionskontroll.

4. Genom att ge bilinspektionen resurser för praktisk provning av nya bilar, så att de lämpar sig för våra trafikförhållanden. Bromsförmåga, sikt, frihet från farliga innerdetaljer är bara några av de många viktiga spörsmål. Obligatorisk fordonskontroll är nödvändig.

5. I första hand mera trafikövervakning på vägar och gator, som jag bedömer vara det överlägset effektivaste medlet. I andra hand bättre vägar och bättre förarutbildning, i tredje hand bättre kontroll av bilarnas tekniska egenskaper. Ingen av dessa åtgärder kan ensam pressa ned trafikolyckorna i botten, alla behöver användas partiellt – en smidig, vänlig men fast polisövervakning är dock viktigast.



Intendent Lars Erik
Freeman, NTF:

UTBILDNING!

1. Jag tror inte på en generell fartbegränsning, men däremot på punkt- och fartbegränsningar vid de värsta massanhopningarna på vägarna, t ex största helgerna, vid semestererna. Kanske också en hastighetsbegränsning vissa tider på dygnet, såsom vid rusningstid.
2. Särskilt farligt på vägarna är vägkanter i olika nivå med körbanan, den mörka asfalten, utfarter utan sikt, felplacerade busshållplatser, mjölkpallar, hårnålskurvor. Högersvängande fordon är den kanske värsta faran och därför borde alla korsningar vara planskilda. Motorvägar är naturligtvis idealet. Kan man inte tänka sig någon sorts vägmärkning som hjälper bilisterna att bedöma avståndet, särskilt i mörker?
3. Bilarnas belysning är under all kritik. Jag efterlyser enhetliga bestämmelser för vägbelysning.

Vägarna bör vara jämnt upplysta. Bort med den punkt- och fartbelysning som nu finns på sina håll.

4. Börja med att ta bort växellådan och montera bättre bromsar! Ta bort alla små farliga detaljer som spretar ut från instrumentbrädan, sätt S-bälten i alla bilar, öka avståndet mellan ratt och vindruta och placera reglagen enhetligt i alla bilar. Förbättra fjädring och stötdämpare.

5. Universalmedlet mot olyckorna heter utbildning. Börja i småskolan och låt barnen växa upp med bilen och trafiken. Och så måste det bli ordning på bilskolorna. Deras undervisning måste bli hårdare och omfatta obligatorisk vinter- och mörkerkörning. Vidare tror jag på någon form av förartest. Det är ju långt ifrån alla som är lämpade att köra bil.



Överläkare Stig
Lindgren, Falun:

FORARKONTROLL!

1. Permanent generell hastighetsbegränsning är av ondo, tröttnande och irriterande. Hastigheten blir "farlig" vid varierande km-tal beroende på bilens och vägens egenskaper, ljusförhållanden och förarens kondition och kunskaper. Det är inte hastigheten som dödar, det är decelerationens natur, som är farlig.
2. Flerfylliga vägar med möjlighet till differentierad trafik, breda, jämna vägkanter utan träd och diken, avskärmning mot lekande barn, rätt doserade kurvor, slirfri vägbeläggning, fri sikt, riskfria vägkorsningar.

3. Stor betydelse. Bländningsproblemet olöst. Åtminstone huvudvägarna borde vara belysta.

4. Stabilare karosser, så att de inte knycklas ihop och krossar bilåkarna, bättre "inre säkerhet", däck med dubbar under vintern och så bekvämt konstruerade säkerhetsbälten att alla använde dem.

5. Tidig och utbyggd trafik- och körundervisning i skolan. Bättre kontroll av förare, som orsakat olyckor, med prickningar och varningssystem med ev. åläggande att på nytt genomgå körskola. Lär folket "trampa ur och styr"-regeln i halkal



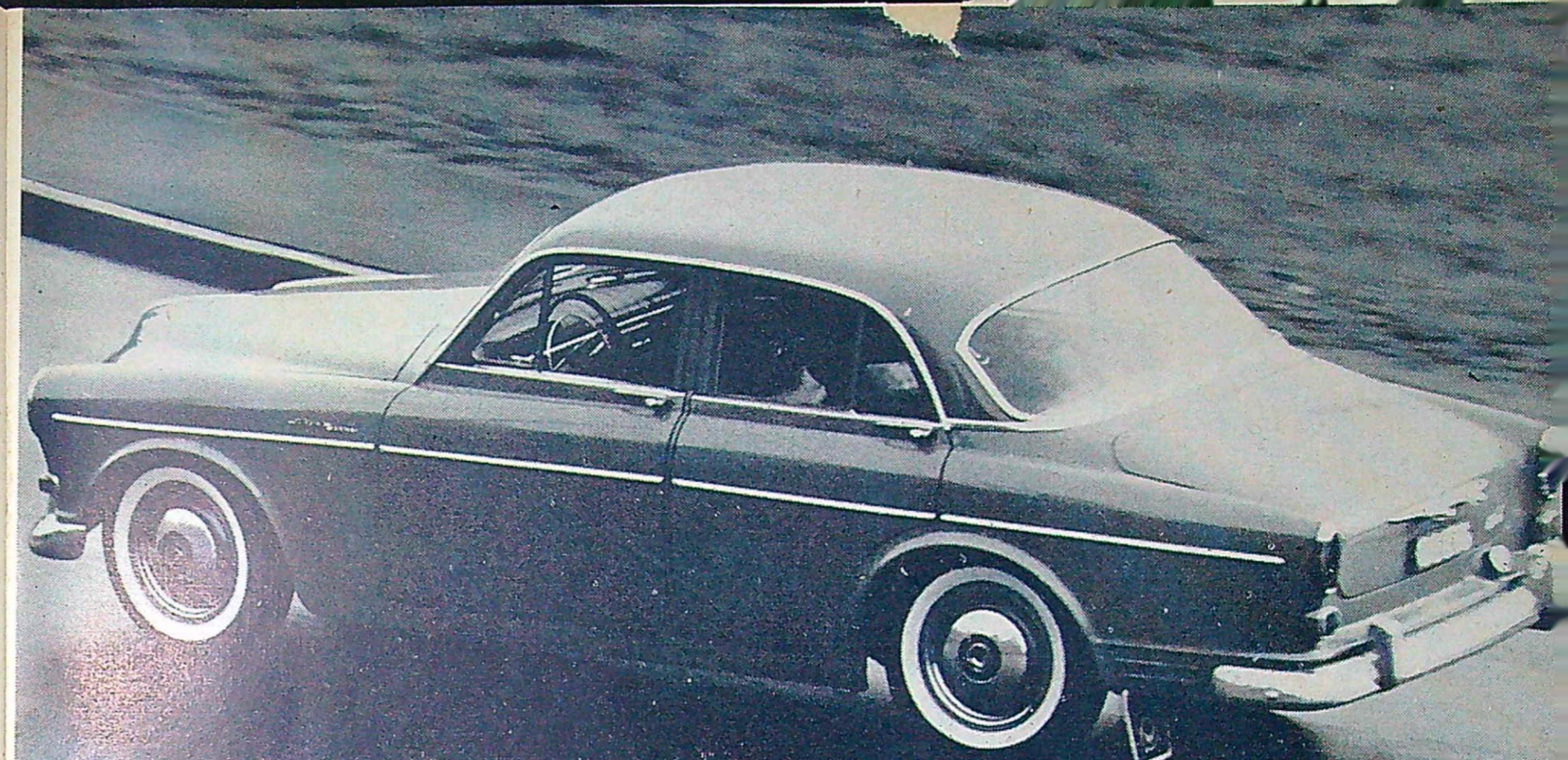
Generaldirektör Gustaf
Valberg, Väg och
Vatten:

NYA VÄGAR!

1. Jag är emot generell hastighetsbegränsning. Däremot kan begränsningar vid speciella tillfällen vara till nytta, jag tänker då särskilt på semester- och större helger.
2. Vad vägarna beträffar, är det vår politik att bygga in säkerheten i varje ny väg. Det finns ingenting som nedbringa olyckorna som säkra vägar. Fanns det bara pengar, så att vi kunde

bygga hur många motorvägar som helst, skulle läget bli ett annat än idag. Vissertligen ökar förbättring av befintliga vägar säkerheten, men man kan ändå inte nå några hundra procentiga resultat på det sättet.

3. — — —
4. — — —
5. — — —



BILMARKNADENS

TIO I TOPP

Teknik för Alla presenterar den svenska bilmärknadens 10 i topp-lista för år 1963. På de följande sidorna kan ni läsa om de bilar som just nu toppar registreringsstatistiken. Några av dem har varit med åtskilliga år, medan andra har dykt upp på den senaste tiden. I den allra översta toppen hittar vi fortfarande Volvo, Volkswagen och Saab, som tycks ha en grundmurad position. Funderar ni på att köpa en ny bil eller byta ut er gamla? Ta då först en titt på vår bilsalong, där vi presenterar de olika modellernas data och pris. Där kan ni lätt jämföra vad den eller den bilen ger i fråga om motorstyrka, komfort osv. Vi hjälper er att lösa problemet om ni vill ha en liten, mellanstor eller stor vagn. Alla de 10 toppbilarna är goda köp, bilar med fina prestanda, lång livslängd och ett högt andrahandsvärde.

VÄND!

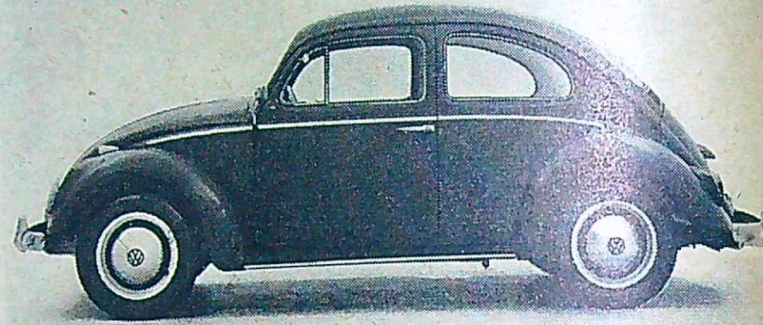
VOLVO 121 AMAZON

4-cylindrig, vattenkyld 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. 5-lagrad vevaxel. Cyl-diam 84,14 mm, slaglängd 80 mm, cyl-volym 1 778 cc. Max effekt 75 hk vid 4 500 v/min. Toppfart 145 km/tim. 3- eller 4-växlad låda, golvspak. 5 personer. Pris p g 15 321 kr. Skatt 194 kr/år.



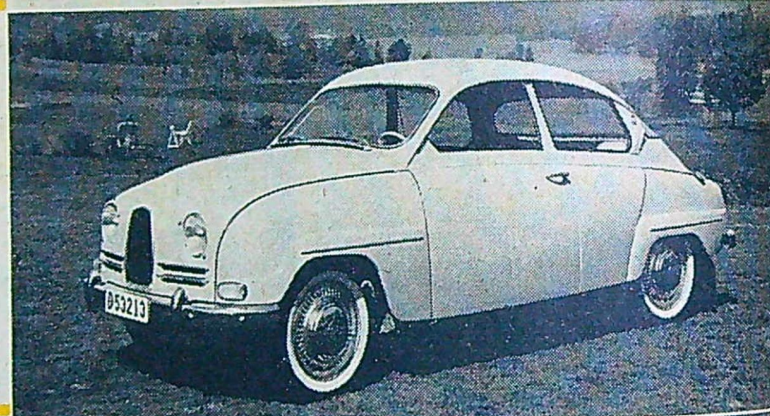
VOLKSWAGEN 1200

4-cylindrig, luftkyld 4-taktsmotor, placerad bak, driver bakhjulen. Cyl-diam 77 mm, slaglängd 64 mm, cyl-volym 1 192 cc. Max effekt 40 hk vid 3 900 v/min. Toppfart 115 km/tim (fabriksangivelse), 4-växlad låda, golvspak. 5 personer. Pris p g ca 9 500 kr. Skatt 110 kr/år.



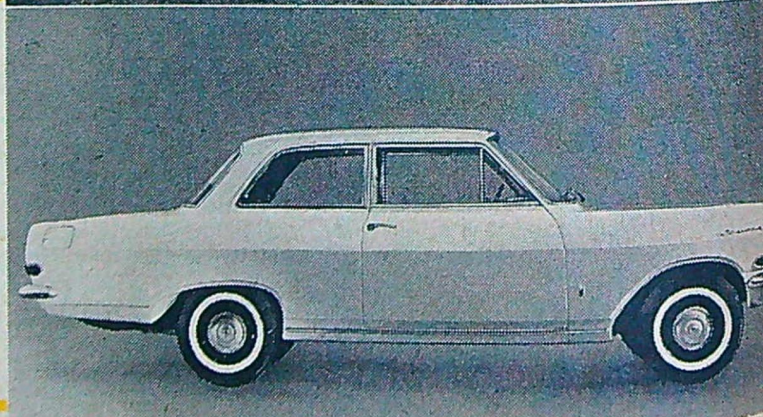
SAAB 96

3-cylindrig, vattenkyld 2-taktsmotor, placerad fram, driver framhjulen. Cyl-diam 70 mm, slaglängd 73 mm, cyl-volym 841 cc. Max effekt 42 hk vid 5 000 v/min. Toppfart 125 km/tim. 3-växlad låda, rattspak. Urkoppningsbart frihjul. 5 personer. Pris p g 10 640 kr. Skatt 110 kr/år.



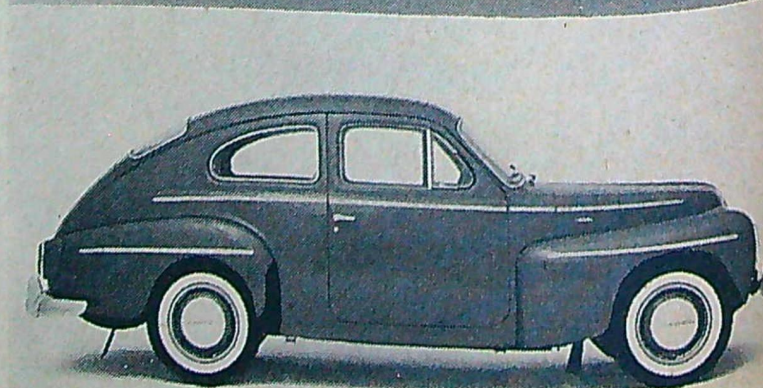
OPEL REKORD

4-cylindrig, vattenkyld 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. Cyl-diam 85 mm, slaglängd 74 mm, cyl-volym 1 680 cc. Max effekt 67 hk vid 4 400 v/min. Toppfart 140 km/tim. 4- eller 3-växlad låda, rattspak. 5 personer. Pris p g 1962 11 740 kr. 1963 års modell väntas bli ca 700 kr dyrare. Skatt 166 kr/år.



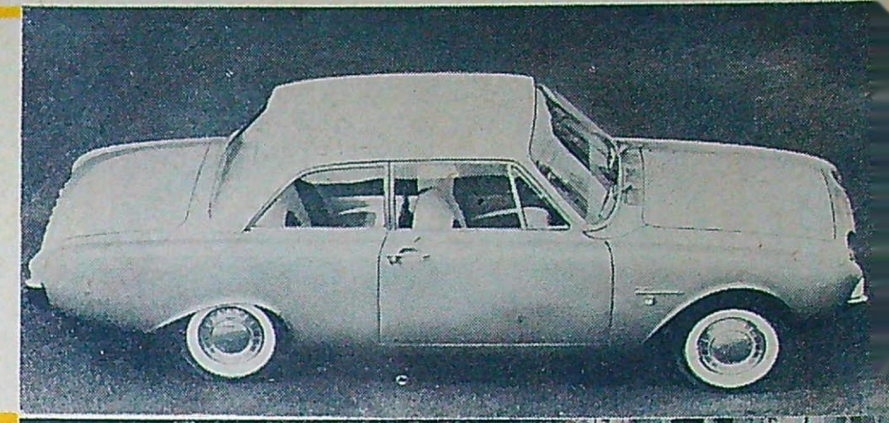
VOLVO 544

4-cylindrig, vattenkyld 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. 5-lagrad vevaxel. Cyl-diam 84,14 mm, slaglängd 80 mm, cyl-volym 1 778 cc. Max effekt 75 hk vid 4 500 v/min. Toppfart 145 km/tim. 3- eller 4-växlad låda, golvspak. 5 personer. Pris p g 12 890 kr (4-växlad). Skatt 166 kr/år.



FORD TAUNUS 17 M SUPER

4-cylindrig, vattenkyld, 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. Cyl-diam 84 mm, slaglängd 76,6 mm, cyl-volym 1 698 cc. Max effekt 67 hk vid 4 500 v/min. Toppfart 135 km/tim. 3- eller 4-växlad låda, rattspak. 5 personer. Pris p g ca 12 000 kr (4-växlad, 2 dörrar). Skatt 166 kr/år.



VOLKSWAGEN 1500

4-cylindrig, luftkyld 4-taktsmotor, placerad bak, driver bakhjulen. Cyl-diam 83 mm, slaglängd 69 mm, cyl-volym 1 493 cc. Max effekt 53 hk vid 4 000 v/min. Toppfart 125 km/tim (fabriksangivelse). 4-växlad låda, golvspak. 5 personer. Pris p g ca 12 700 kr. Skatt 138 kr/år.



FORD CONSUL CORTINA

4-cylindrig, vattenkyld 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. Cyl-diam 81 mm, slaglängd 58 mm, cyl-volym 1 198 cc. Max effekt 53 hk vid 4 800 v/min. Toppfart 125 km/tim. 4-växlad låda, golvspak. 5 personer. Pris p g 9 825 kr. Skatt 110 kr/år.



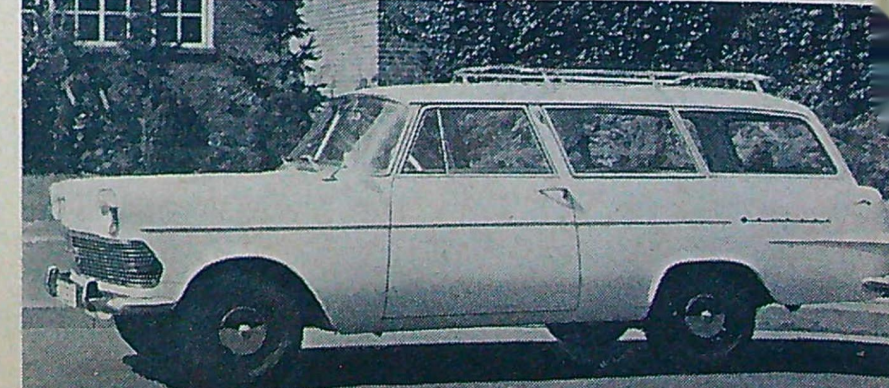
MERCEDES 190 C

4-cylindrig, vattenkyld 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. Cyl-diam 85 mm, slaglängd 83,6 mm, cyl-volym 1 897 cc. Max effekt 90 hk vid 5 200 v/min. Toppfart 145 km/tim. 4-växlad låda, rattspak. 5 personer. Pris p g 19 400 kr. Skatt 250 kr/år.



OPEL CARAVAN

4-cylindrig, vattenkyld 4-taktsmotor, placerad fram, driver bakhjulen. Cyl-diam 85 mm, slaglängd 74 mm, cyl-volym 1 680 cc. Max effekt 63 hk vid 4 300 v/min. Toppfart 130 km/tim. 3- eller 4-växlad låda, rattspak. 4 personer. Pris p g 12 620 kr. Skatt 166 kr/år. (Nya Caravan kommer i höst).



Apropå omslaget:

KRUTÅK FÖR HELA (- och ganska måttliga -) SLANTEN

Av HÅKAN KJELL

Foto LENNART HAWI

och REIJO RUSTER

Det stora problemet med sportvagnar har alltid varit priset. Vill man ha en vagn med anständiga prestanda, får man betala därefter, men vill man hålla på slantarna, får man nöja sig med det medelmåttiga.

Nu ser det ut som om vi fått en verkligt pigg och trevlig liten sportvagn som inte bara har "knuff", utan också är skonsam mot plånboken: Spitfire 4 från Standard-Triumph i England.

Spitfire kostar i runt tal 12 000 på gatan, men visar trots detta upp många renrasiga drag, som får en att tänka på betydligt dyrare vagnar. Bilen är uppbyggd på Triumph Heralds chassi, en uppenbarligen lyckad konstruktion, särskilt vad fjädringen beträffar. Varje hjul är individuellt avfjädrat. Det ger en jämn och behaglig gång i kurvor och på dåliga vägar. Spitfire är försedd med Girling skivbromsar fram och trumbromsar bak.

Karossen är mycket trevlig att se på. Den har rena, tilltalande Michelottinlinjer, som ger den ett karakteristiskt utseende, särskilt vad beträffar fronten. Självfallet är vagnen snyggare utan sufflett, men denna är å andra sidan varken klumpig eller kantig och lättas upp av den stora bakrutan. Suffletten bärs upp av en rörkonstruktion, som är ganska bökgig att rigga upp och ta ner.

70 HÄSTAR, DUBBLA FÖRGASARE

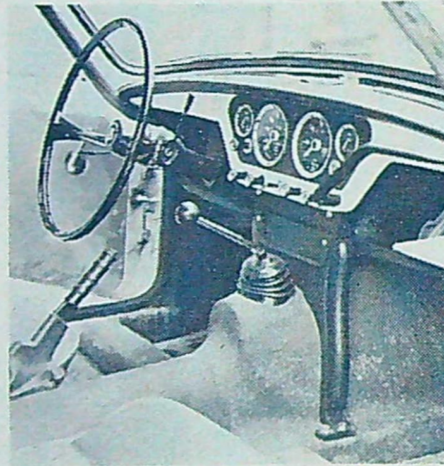
Den 70 hästar starka fyrcylindriga motorn på 1147 cc har försetts med dubbla SU-förgasare. Växellådan har fyra framåtlägen, med ettan osynkroniserad. Spitfire är trevlig och pigg att köra. Den glider elegant och lätt genom kurvor och kuggstångsstyrningen är exakt och mycket behaglig. Toppfarten ligger omkring 145 km/tim, men motorn har goda reserver, varför vi spår att trimningskunniga kan få ut åtskilligt mer sting än vad standardversionen erbjuder. Och en trimmad Spitfire måste vara en veritabel krutdurk, som bör kunna åstadkomma mycket på tävlingar, med de vägegenskaper vagnen har.



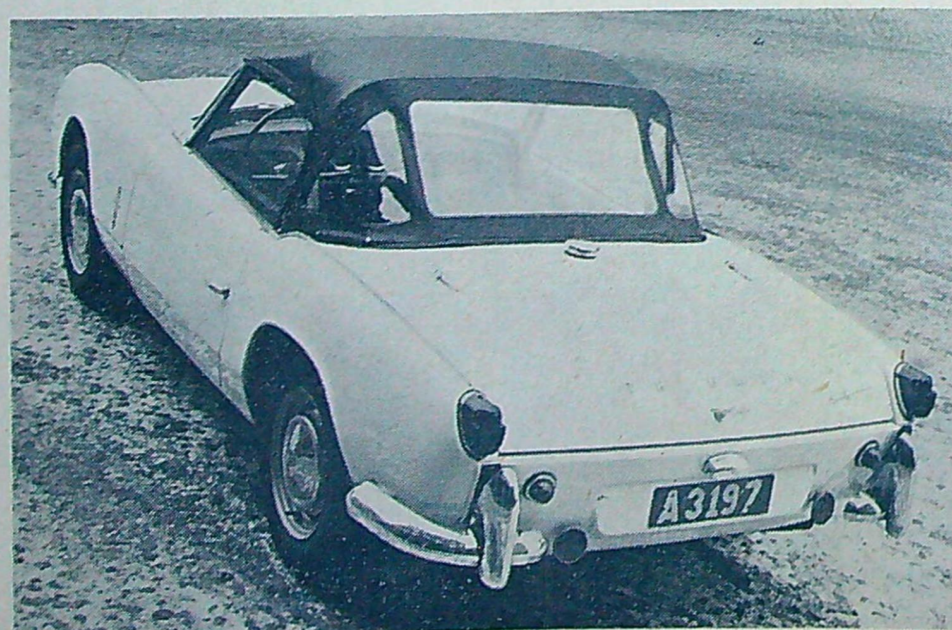
Spitfire 4 tillverkas av Standard-Triumph i England. Det har blivit en liten trevlig vagn med fina vägegenskaper och, framför allt, lågt pris. Exteriören är elegant med rena och tilltalande linjer. Givetvis är bilen snyggast utan suffletten, som är ganska besvärlig att rigga upp och ta ner. Bilen kostar ca 12 000 på gatan.



När vi stälper fram motorhuvud, finner vi ett över-skådligt och lätt åtkomligt motorrum. Den 70 hästar starka motorn andas genom SU-förgasare.



Sportigt och käckt: kraftig, kort och bakåtböjd växelspak, tvåkerratt, varvräknare, fly-off-handbroms, kurvhandtag. Värmen är förvånansvärt bra.



Vi tycker att Spitfire är snyggare framifrån än bakifrån. Rent vansinnig är placeringen av tankpåfyllningshålet mitt uppe på bagageluckan. Vagnen har nedvovbara sidorutor och stor bakruta, vilken medger god bakåtsikt. Vi körde vårt provexemplar i både regn och blåst, men trots detta stod suffletten bra emot drag och väta.



Medan snödimman fortfarande håller på att skingras står den här "amerikanaren" stabilt parkerad i en snövall vid väggkanten. Från 40 km/tim stannade bilen på mindre än sin egen längd — och utan en skråma. Efter en halvtimmes snöskottning stod den på nytt på vägbanan och kunde utan vidare köras från platsen.

Nyttigt att kunna när olyckan verkar ofrånkomlig

KONSTEN

ATT KÖRA

I DIKET

Ni kommer bilande i allsköns ro, går in i en kurva — och upptäcker plötsligt en mötande bil på er egen väg — halva. Vad gör ni?

En del bilister släpper ratten och sätter händerna för ögonen. Andra kör tvärt av vägen i blotta förskräckelsen.

En del kör av vägen på rätt sätt och kanske klarar sig utan en skråma på varken bil eller passagerare. Hur?

Reportage: STIG BJÖRKLUND



KONSTEN ATT KÖRA I DIKET (forts)

Vägen blockerad, frontalkrock hotar. Snabbt av vägen, där även en blygsam snövall — eller en vanlig grusbänk — mycket snabbt stoppar upp färdens.



Bromssträkan blir mycket kort, även i lös snö, när bilen "sätter sig" på underredet. Direktör Raymond Sjöqvist demonstrerar bromsspåren efter Teknik för Alla provlandning i vårdrivorna.



Det behövs en ordentlig storstädning längs vägarna, innan en dikesvisit verkligen kan bli ofarlig och effektiv överallt. Stag till telegrafstolpar borde liksom stolparna själva flyttas från vägkanten.

I press och radio har vi den här senaste vintern hört rätt mycket talas om "snöbromsen". Atskilliga märken i våra snövallar längs riksvägarna har också visat, att många bilister praktiskt fått erfara vad det vill säga att landa i en snödriva, när situationen inte kunnat klaras upp på annat sätt. Ibland har det varit en ofrivillig visit efter en egen sladd, i andra fall kanske en räddningsmanöver, när vägbanan plötsligt befunnits blockerad och en krock varit hotande nära. I de flesta fall har resultatet varit mycket positivt, kanske på sin höjd en del repor i lacken plus eventuell bärgningskostnad. Bilen har kunnat köras för egen maskin och färden har alltså kunnat fortsättas utan längre avbrott, trots att tragedin varit hotande nära.

I takt med att snödrivorna smälter undan blir emellertid medelbilisten mer och mer obenägen att lämna vägbanan frivilligt, om en verkligt kritisk situation skulle uppstå. Det är riktigt, att barmark inte ger samma pålitliga landningsplats som en hög snödriva, men det är absolut fel att tro, att räddningsmöjligheterna därmed är borta. Det gäller bara att ha fantasi och att kallt beräkna en lämplig landningsplats.

Grundregeln är givetvis att se till, att bilen går fri för större hinder vid vägkanten. Om ett och annat träd står med glesa mellanrum, så väljer man om möjligt att gå över dikeskanten omedelbart bortom ett träd för att ha största möjliga fria sträcka framför sig.

Kör inte av och sikta rakt ut i geografien, bara för att komma så långt bort som möjligt från hindret på vägbanan! Den erfarne vet, att i stället en mycket liten vinkel mot vägens sträckning oftast ger den säkraste uppbromsningen.

Konsten ligger i att låta bilens underredet bromsa upp farten. Den uppbromsningen börjar redan när ena framhjulet skurit ner 10—15 cm över vägkanten, och då gäller det att ha en kurs,

som ligger så gott som parallell med kanten. Effekten blir förbluffande. Har man omedelbart före dikeskörningen lyckats få ned farten till 40—50 km/tim kan uppbromsningen ske på ett par meter efter det att vevhus och rambalkar börjat hyvla vägkanten. Jord och grus som tornar upp sig framför kylaren hjälper till att påskynda uppbromsningen, som i så fall är över på någon sekund.

Större stenar kan visserligen sätta ett streck i räkningen, men däremot brukar mindre stenar åka med utan vidare, även om de givetvis sätter sina märken på bilen. Men rent materiella skador på bilen väger trots allt ganska lätt jämfört med den minimala chansen att klara sig och passagerarna från en frontalkrock.

— Inte ens om bilen skulle komma för långt ut på en sluttande vägbank och välta, brukar skadorna bli särskilt farliga, berättar en av våra mest erfarna bilister och olycksutredare, Räddningskårens chef, direktör Raymond Sjöqvist. När bilen har hasat ett stycke i jord eller grus är farten i regel så kraftigt nedsatt, att en eventuell vältning sker mycket stillsamt. Jag har själv varit med om att bara välta rätt en sådan bil, fylla i ny olja i motorn och hjälpa vederbörande förare att komma upp på vägen igen för att fortsätta sin avbrutna färd. Den bilen var inte ens plåtskadad efter vältningen. Givetvis har säkerhetsbälten här en mycket stor betydelse.

Betydligt större är risken, om vägbanan är kantad av alléer, en företeelse, som bli Raymond Sjöqvist i många år energiskt har kämpat för att få bort. En mycket dekorativ allé med jättelika ekar på kanske 15 meters avstånd från varandra blir för en bilist i hög fart ett mycket tätt spjälstaket — och med mycket stabila spjälor. Chansen att ta sig mellan ett par träd är ofta mycket liten, eftersom den höga farten gör tvärandanmanövrer omöjliga, och eftersom

"BUKLANDNING" I ETT NÖTSKAL

Försök minska farten redan på vägbanan men bromsa inte så att styrförmågan går förlorad.

Kör inte tvärt ut mot diket och över detta. Risken är stor att bilen kolliderar mot motsatta dikeskanten eller slår runt i hög fart.

Kör snett ut mot dikeskanten och styr längs efter kanten så att endast ena hjulparet skär igenom och kommer utanför. Håll hårt i ratten, så att inte framhjulsets nedskärning ändrar kursen.

När vagnen skall bärgas, så försök om möjligt dra den baklänges upp i sina egna spår. Se till att framhjulen har fri väg bakåt.

Kontrollera eventuella skador på underredet. Låt snarast möjligt en bilverkstad titta över vagnen för att justera eventuella skador på t ex styrningen.



"Snöbromsen" är effektiv och oftast skonsam mot både vagn och passagerare. Men visste ni, att Jord och grus på våra vägbankar gör tjänst på ungefär samma sätt även om en och annan buckla riskeras.

bilen ofta inte längre kan styras, när ett av framhjulen sjunkit igenom. Dessbättre har man i varje fall på några håll börjat säga ner alléer efter vägarna, eftersom svåra dödsolyckor ideligen understryker att naturskönheten kostar människoliv. Att man samtidigt på sina håll upptäckt, att mindre trädsugga ger snabbare upptorkning av vägen och därmed lindrar tjälkottsproblemet, borde mana till krafttag i större omfattning, fastslår Raymond Sjöqvist.

— Kampen mot de planterade dödsfällorna längs våra vägar måste fortsätta, instämmer också Ce-Ge Hammarlund, som också haft ämnet uppe i Sveriges Bilradio. I takt med att man får bort alléträd och telegrafstolpar från vägens omedelbart närhet gör man det också lättare för bilister att klara en "omöjlig" situation genom att gå av vägen med minsta möjliga risk.

— Själv har jag många gånger haft nytta av vägkanten som bromshjälp under mina OT-år, och vid två tillfällen har avkörning direkt räddat mitt liv, deklarerar "Ce-Ge". Båda gångerna råkade jag ut för att i en vänsterkurva möta en bil, som skurit kurvan utan att ha fri sikt. Den enda möjligheten att klara upp situationen var att gå ut i snövalen, och en gång plöjde jag in bilen så ordentligt, att jag inte ens fick upp dörrarna utan fick krypa ut genom höger framruta. Den skyldige försvann båda gångerna utan att stanna, och det var bara att larma bärgningsbil och vänta. Inte en repa blev resultatet, och det lönade sig alltså definitivt mycket bra att lämna vägen. Detsamma gäller i princip även vid barmark, men det gäller att ha fantasi och att instinktivt välja landningsplats. Det är alltid billigare ur risksynpunkt att köra av än att kollidera med ett mötande fordon, men givetvis beror resultatet i hög grad på hur och var man landar. Även här har man nytta av att, som NTF predikar, "köra med fantasi".



En allé med hundraåriga träd är onakligen dekorativ, men för en bilist är den ett kusligt stabilt spjälstaket som hindrar säker avkörning i en katastrofsituation. Träd vid vägkanten har kostat åtskilliga bilister livet.

HUSESYN I HUSVAGN MODELL 63

Tänker ni köpa husvagn i år? I så fall är valet både viktigare och svårare än vanligt, eftersom de nuvarande bestämmelserna kommer att vara föråldrade redan nästa år. Nya husvagnsregler kommer äntligen att bringa reda i trasset med vikt och hastighetsbestämmelser och den rullande semesterbostaden tycks gå mot betydligt ljusare tider

Reportage: Stig Björklund

Årets husvagnssäsong blir en mycket förvirrad sådan, både för köpare och säljare. Alla vet, att nya bestämmelser är på väg inför nästa år, men ännu kan ingen säga exakt hur de nya bestämmelserna kommer att lyda. Följden är att tillverkarna i stort sett följer gamla hjulspår men samtidigt måste snegla på möjligheterna att i efterhand anpassa vagnarna efter framtidens krav.

Vad vet man om framtiden? Framför allt, att den nuvarande "tredjedelsregeln", som under så många år snedvridit helt husvagnsförsäljningen i Sverige, kommer att skatta åt förgängelsen. Regeln att farten är fri om husvagnens totala vikt är mindre än tredjedelen av den dragande bilens tjänstevikt kommer bara att stå sig det här året ut, och vad som följer är i stället en anpassning till utländska och betydligt förnuftigare bestämmelser.

Fri fart kommer att försvinna som begrepp för husvagnar över huvud taget. Fartgränserna blir troligen 70 km/tim på vanlig väg och 90 km/tim på motorväg. Dock med ett viktigt förbehåll — husvagnen skall i så fall vara försedd med bromsar och — troligen — också med stötdämpare. Fattas dessa attribut kommer maximifarterna att bli betydligt lägre, kanske bara 50 km/tim. På så sätt vill myndigheterna tvinga fram en förbättring av husvagnarnas trafiksäkerhet, och man räknar med att effekten på fabrikant håll kommer att bli mycket positiv. Förmånen att lagligt få köra i 70 km/tim — även om husvagnen kanske skulle väga hälften av vad bilen väger, är så värdefull, att den kommer att framtvinga bromsar och stötdämpare över hela linjen.

Bromsfrågan betraktades bara för några år sedan som nära nog olöslig till rimliga kostnader, men nu har läget ljusnat betydligt. Den s k påskjutbromsen av engelsk modell har nämligen äntligen accepterats även av de svenska besiktningsmyndigheterna, och därmed förfaller alla problem med anslutning av

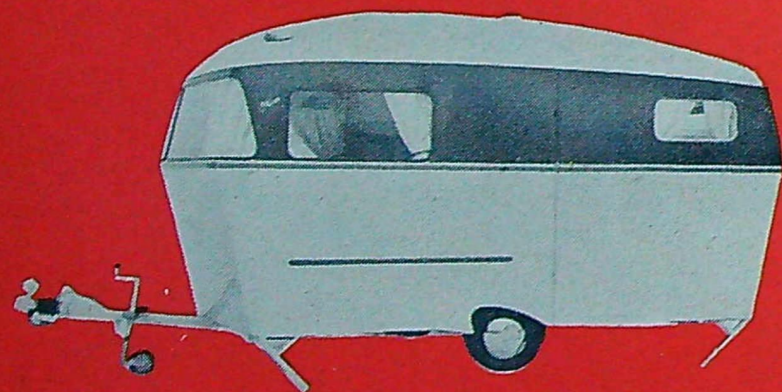
husvagnens bromssystem till dragbilens. Påskjutbromsen består i princip av en bromscylinde placerad omedelbart bakom husvagnens kulkoppling. När bilen bromsar in ökar trycket i bromscylinde, vilket via en wireförbindelse resulterar i att husvagnshjulens bromsanordningar träder i funktion.

De flesta engelska husvagnarna på svensk marknad har redan både bromsar och stötdämpare och kan alltså redan betraktas som godkända för maximifart enligt de nya förordningarna. De handikap, som importvagnarna sedan länge haft att dras med — hög vikt och ganska höga priser — genom rikhaltig utrustning och stabil konstruktion — kommer därmed att försvinna, vilket ytterligare kan väntas öka deras marknadsandel.

Rent praktiskt får nyordningen till resultat, att tendensen mot större och större husvagnar kommer att ökas ytterligare. De svenska tillverkare, som metodiskt gått in för att tillverka "bantade" husvagnar för så små dragbilar som möjligt, kan öka på måtten en del och samtidigt göra utrustningen mera gedigen, när varje kilo inte längre kan riskeras få samma avgörande betydelse för den tillättna toppfarten.

Samtidigt med att bromsar och stötdämpare med milt våld tvingas fram, kommer också det nuvarande kineseriet beträffande utrustning att försvinna. För närvarande kan en och samma husvagnstyp klassas olika i olika län. Den ena besiktningsmyndigheten lägger 50 kg till tjänstevikten, den andra håller på att 75 eller 100 kg är en mera realistisk siffra, och så sätts den avgörande totalvikten därefter. I de kommande bestämmelserna väntas totalvikten bli fastställd med ledning av husvagnens golv-yta. För övrigt går utvecklingen mer och mer mot att tillverkare och importörer själva får typbesiktiga sina produkter, varvid alltså de lokala besiktnings-

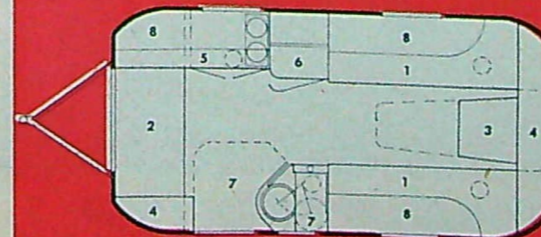
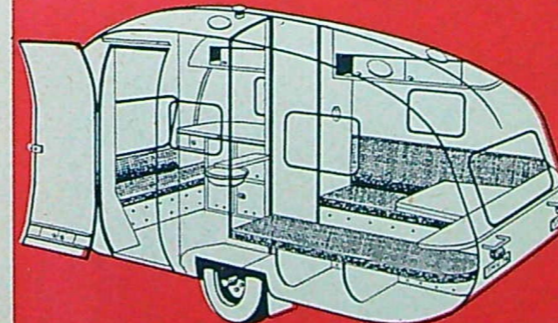
(Forts på sid 41)



Kabe Komet 250 är en svensk husvagn i lilla klassen, alltså en typisk s k resevagn. Längd 2,50 meter.



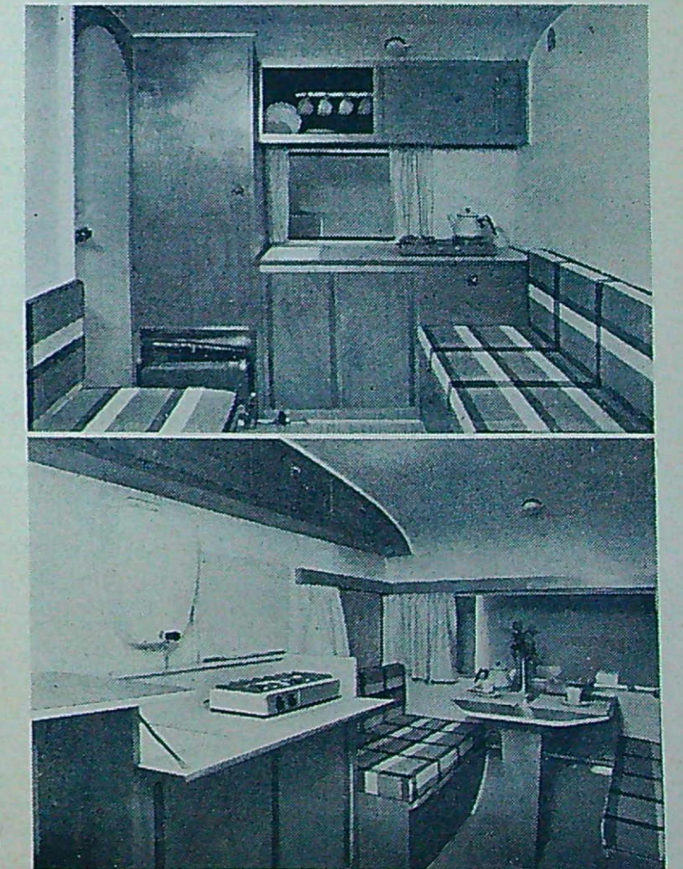
SMW 10 är Sveriges mest sålda husvagn och medger med nuvarande bestämmelser fri fart för bilar ner till Volvo Amazons storleksklass. På planritningen betyder 1) bädd- och sittplatser, 2) bädd- och sittplats, 3) utdragbart bord, 4) skåp, 5) köksbänk, 6) garderob, 7) utrymme avskiltbart som toalett, 8) skåp.



Eftersom vi svenskar är synnerligen lyckligt lottade när det gäller möjligheter att slå läger i naturen har husvagnen alla möjligheter att bli den ideala semesterbostaden. Bilden ovan föreställer en SMW 10 vid en idyllisk sjöstrand.

Även i en s k resevagn, dvs husvagn av den mindre, lätttransporterade typen, kan interiören bli både hemtrevlig och inventös. Till höger en interiörbild från husvagnen Kabe Komet 250.

En annan variant från Kabe i Jönköping är Komet 280, på 2,8 meters total längd. Här har "köksavdelningen" blivit placerad vid ena sidan i stället för framtill.



RYMDSERIE GAV IDÉN TILL ATOMÅLDERNS STRIDSVAGN



En av prototyperna till den nya svenska stridsvagnen med beteckningen S ses ovan på bilden. Lagg märke till att vagnen saknar torn och har fast kanon. En annan fördel är de breda banden som gör stridsvagn S lätt framkomlig även i djup snö.

Förutom med kanonen blir vagnen bestyckad med fyra fasta kulsprutor och en rörlig. Manövreringen av vagnen kan skötas av en man. Den besättningsmedlem som har uppsikt bakåt kör vagnen vid backning lika fort som den går framåt.

EN SVENSKBYGGD STRIDSVAGN HAR BLIVIT EN VÄRLDSENSATION REDAN INNAN DEN KOMMIT I SERIEPRODUKTION. DEN ÄR KONSTRUERAD UTAN TORN MEN HAR ÄNDÅ FLER OCH BÄTTRE EGENSKAPER ÄN NÅGON TIDIGARE BYGGD STRIDSVAGN. ÄVEN STORMAKTERNA ÄR INTRESSERADE AV DEN REVOLUTIONERANDE SVENSKA STRIDSVAGNEN.

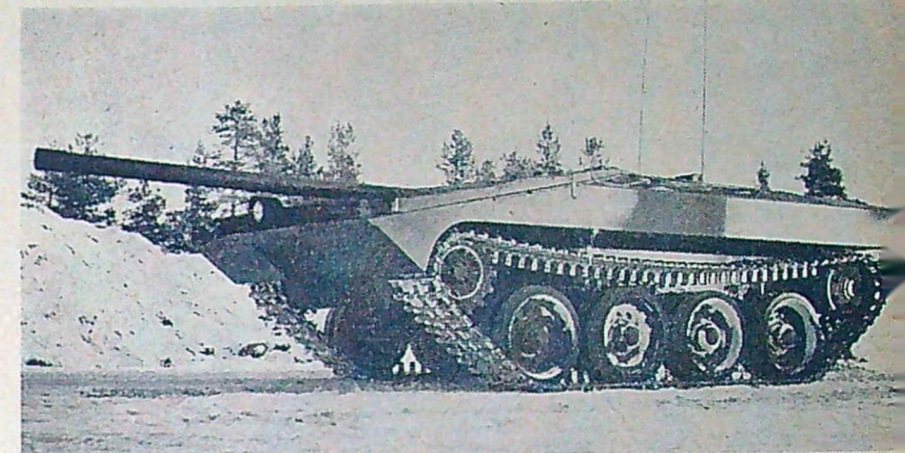
Av GUNNAR ANDERSSON

Stridsvagn S är beteckningen på en helt ny svensk stridsvagn som i väsentliga detaljer bryter mot tidigare stridsvagnstänkande. Det är en vagn utan torn men trots detta betydligt kraftigare bestyckad och rörligare liksom den är snabbare och mer lättmanövrerad i alla avseenden än de typer som tidigare finns.

Framkomligheten, även i den mest oländliga terräng, är utmärkt. 10,5 cm kanonen är automatisk, laddningen sker alltså inte längre manuellt utan helautomatiskt. Detta har tidigare varit en omöjlighet då tornet skulle bli alltför stort och tungt om man skulle montera in automatkanon i detta. Förutom med kanonen är vagnen bestyckad med fyra fasta kulsprutor och en rörlig. Sidriktningen sker med vagnens styrsystem som är av ny konstruktion. Höjdriktning gör man med omställning av hjulfjädringen, vilken är av samma typ som på vissa moderna bilar. Besättningen utgörs av tre man men skulle det vara nödvändigt kan en man manövrera vagnen även under stridsförhållanden. Han kan alltså både köra och skjuta.

Idégivare till den nya stridsvagn S är avdelningsdirektör Sven Berge och som hans närmaste man har fungerat kapten Hans Ulphielm. Direktör Berge fick idén då han för sju år sedan såg en science fiction-bild i en amerikansk tidning om en invasion år 2000.

(Forts på sid 48)



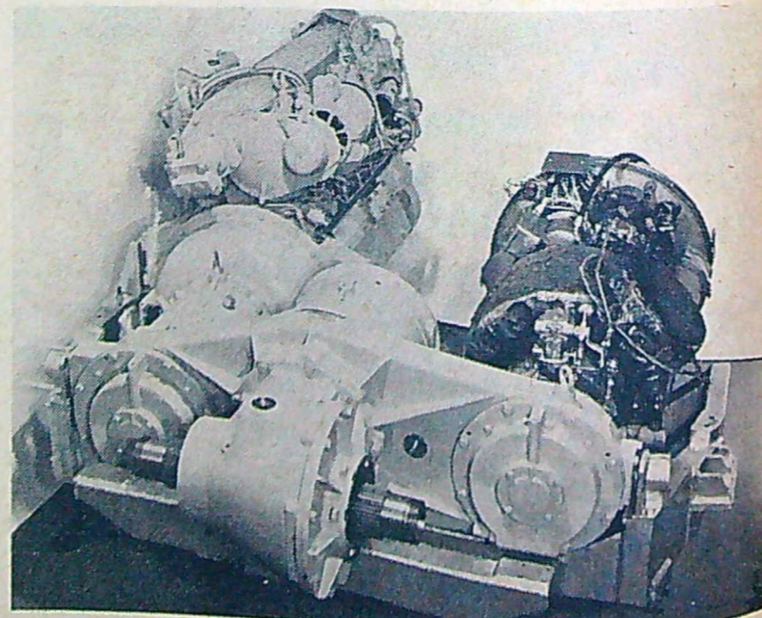
Tack vare konstruktionen utan torn har man kunnat göra bepansringen kraftigare. Vikten är 35 ton och vagnen mäter på höjden 2 meter. Pansar skyddar bandaggregatet.



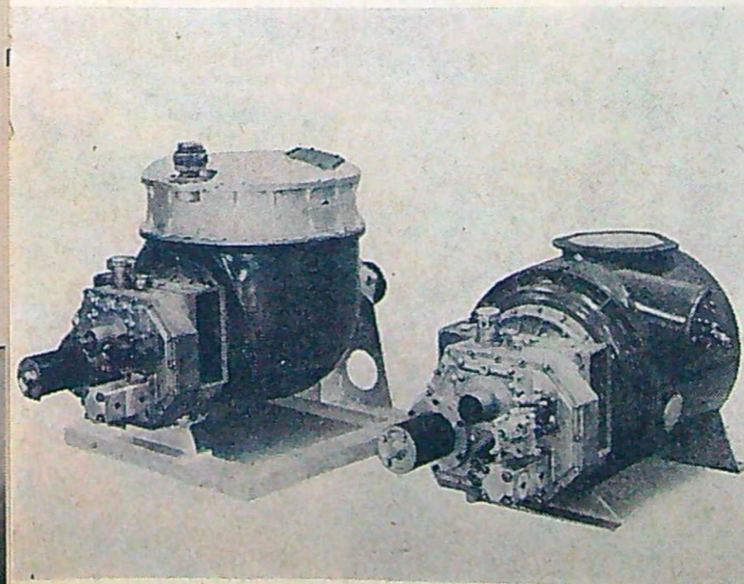
Den nya stridsvagn S är betydligt snabbare och rörligare än tidigare modeller. Föraren har allt som behövs, från styrning till radiopåslag, i ett enda manövreringsorgan.

STRIDSVAGN S I TIO PUNKTER

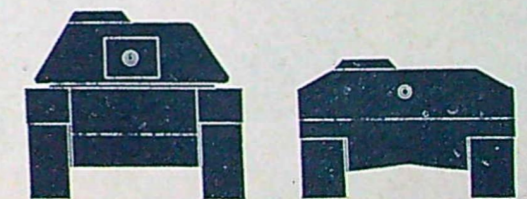
1. Stridsvagn S är lätt och rörlig och kan simma.
2. Den har starkare beväpning än dagens huvudstridsvagnar.
3. Den saknar torn, är bara två meter hög och erbjuder litet mål vid strid.
4. Den har helautomatisk beväpning (en kanon, fyra kulsprutor) som sitter fast och riktas som på ett stridsflygplan: genom att snabbt vända hela skrovet.
5. Dubbelt motoraggregat och robust bussväxellåda ger snabb och säker rörlighet. Man startar på ett ögonblick, vänder på en tvåkrona.
6. Gasturbinen går ögonblickligen igång i ned till -40° .
7. Välplanerat stridsrum: två man fram med god sikt och dubbelkommando på manöver- och skjutorgan, en man bak som snabbt kan backa vagnen ur en svår situation.
8. Inget invecklat inre order- och rapportsystem: chefen övertar vid behov och på ett ögonblick all körning och skjutning.
9. Lätt att sköta, kräver få handgrepp, mindre krav på utbildning.
10. Stridsvagn S är en okonventionell och helsvensk konstruktion, utvecklad av ett litet arbetslag på armétygförvaltningen i samarbete med Bofors, Volvo och Landsverk.



Bilden visar Volvos kombinerade motor- och transmissionsanläggning av en ny typ som Volvo utvecklat för den svenska arméns räkning. Motorn är en Rolls Royce 240 hk och gasturbinen av märket Boeing typ 502-10MA på 330 hk.



Volvo håller också på att konstruera nya gasturbiner, vilka har hög start-utväxling och låg bränsleförbrukning och sedan skall ersätta nuvarande typ i den nya stridsvagnen. Dessa skall också användas i vanliga bilar.



Frontsiluett av en konventionell stridsvagn i 45-50-tonsklassen, som t ex Centurion, och stridsvagn S. Träffytan är betydligt mindre på nya vagnar.

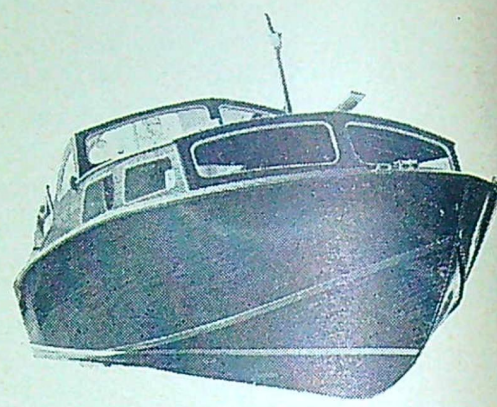


I dagens stridsvagn är stridsuppgifterna fördelade på fyra man, varav laddaren måste arbeta stående, vilket många gånger är mycket påfrestande.



Fast kanon med automatisk laddning medger sittande besättning. Alla har observationsorgan på samma höjd. Lagg märke till den långa kanonpipan.

TfA-BÅTARNA SUCCÉ PÅ ALLT FÖR SJÖN



Alnö var en av de stora nyheterna på Allt för Sjön. Denna av TfA lanserade båt var en av de tre motorbåtsnyheter som nämndes i utställningens officiella presskommuniké. I denna förutspåddes också att Alnö skulle bli en storslagare i sin prisklass.

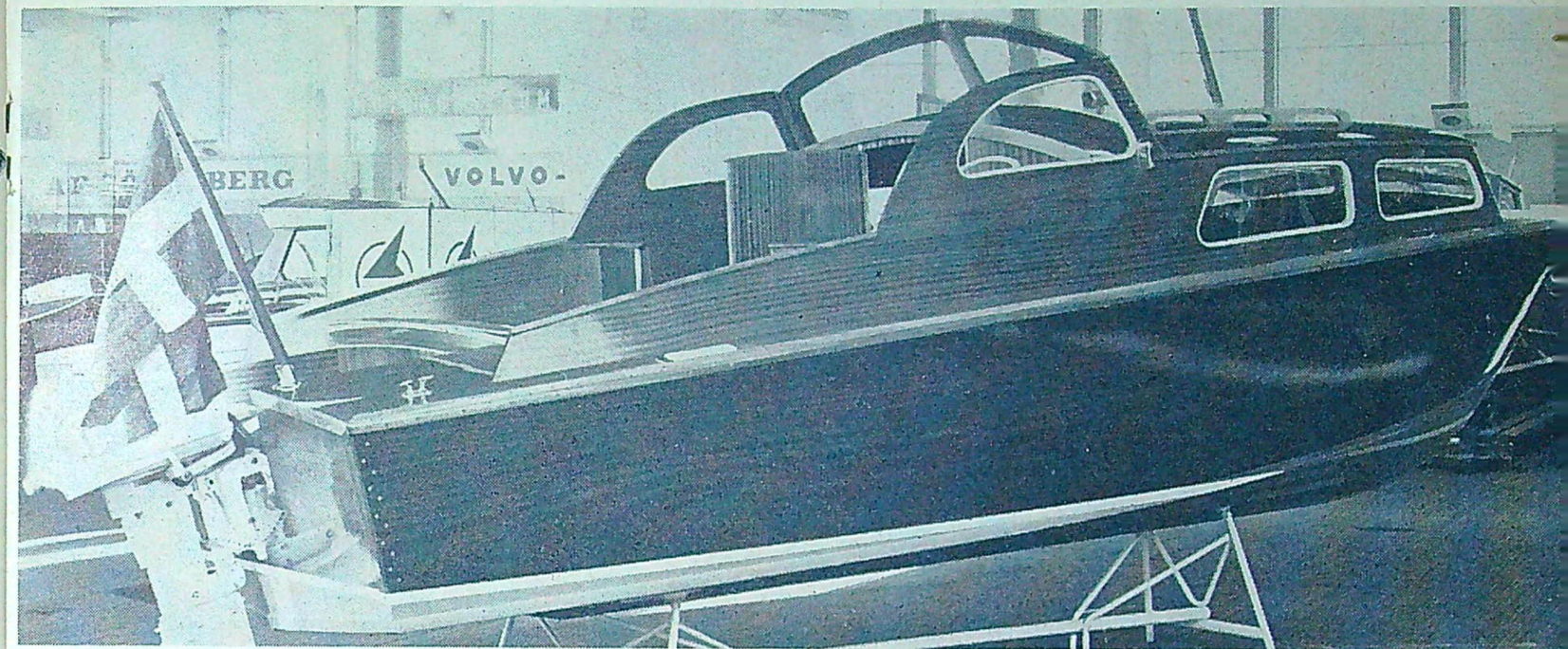
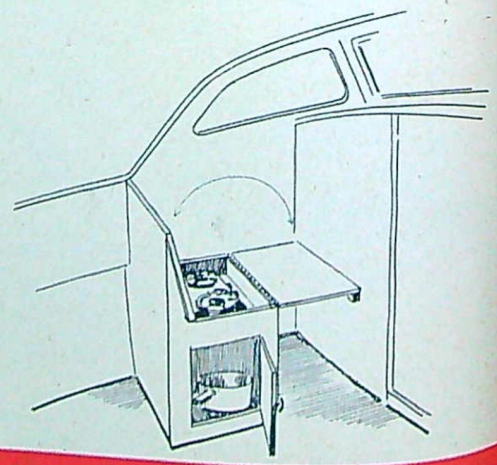
Av STIG SANDELIN

Teckning THORE THORESSON

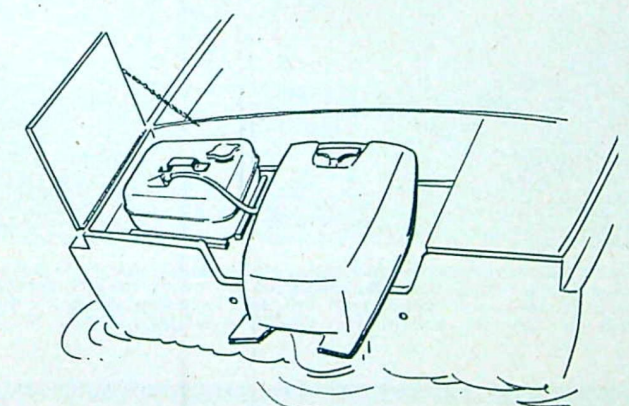
Foto REIJO RUSTER



Byggsatsen till Alnö kostar 2 780:— och omfattar ca 200 delar. I satsen ingår färdiga spant och akterspegel samt tillsågad plywood för botten, bordläggning, däck och inredning samt furu för köl etc.

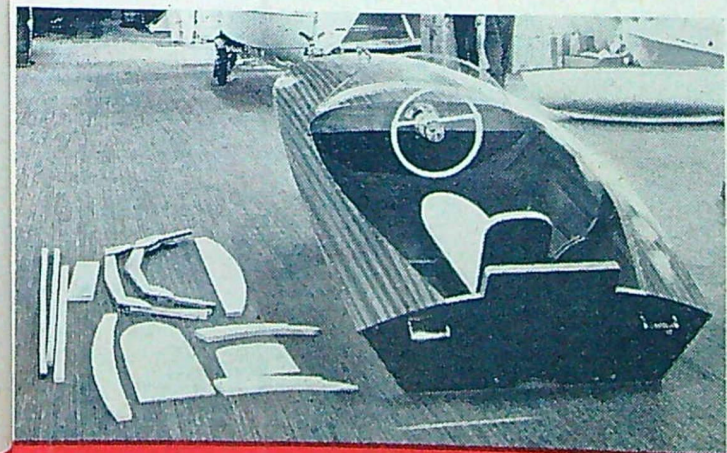


Kabinbåten Alnö är 5,60 m lång och 2,18 m bred. Den är byggd av mahognymarinplywood och gör 22 knop med 35 hk motor och två ombord. I kabinen finns två kojor. En bra båt för semesterurer.



En finess för amatörbyggarna fann vi på denna Arph 500 Cabin, nämligen en lättåtkomlig placering av tanken under ett fällbart akterdäck.

På årets Allt för Sjön stod det rustikt praktiska och det exklusivt lyxiga sida vid sida. Den båtbitne kan konstatera många tendenser, men den mest markanta är utvecklingen av snabba båtar som går mjukt i sjön. Det visades många nya "mjuka" bottenformer och Åke Sundstedt står här för expertisen när det gäller granskningen av nyheterna på detta område. "Gör det själv"-linjen blir också allt mera markerad och åtskilliga företag visade båtbyggsatser eller färdiga skrov i trä och plast.



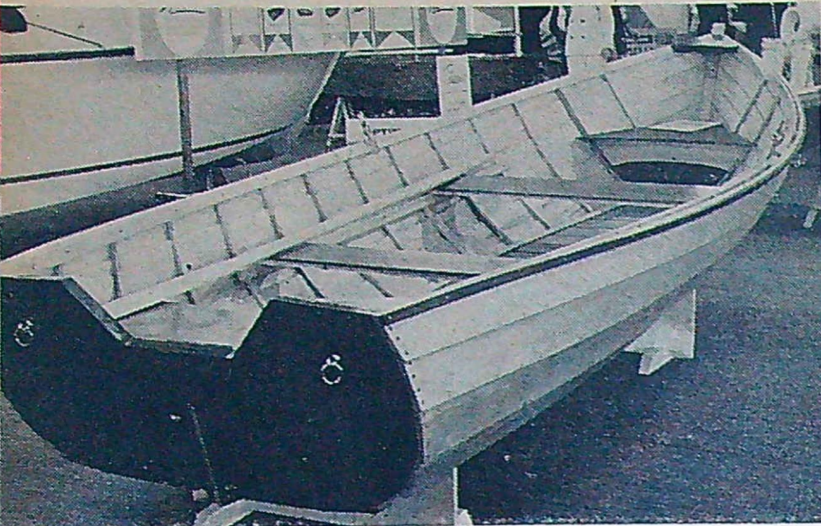
Det är nu flera år sedan TfA lanserade Speedy och denna Sundstedt-ritade fartbåt blir bara allt populärare. Speedy visades av Tebebolaget i Umeå både som färdig båt och som byggsats. Byggsatsen kostar 465:— och färdigbyggd Speedy utan beslag etc 875:—.



Överallt i landet byggs TfA:s läckra Sporty, som väckte stor uppmärksamhet på Marina Norrs monter på Allt för Sjön. Sporty är 4,5 m lång, 1,7 m bred och lämpar sig för motorer på mellan 25-60 hk. Sporty är ritad av Åke Sundstedt och materialet är mahognymarinplywood. Monteringsatsen, som kan rekvireras från TfA, kostar 1 095:—.

Över 300 båtar visades i år på Allt för Sjön i Stockholm. Motorbåtarna dominerade klart men det fanns i år betydligt flera segelbåtar än tidigare. Denna 14 000 kvadratmeter stora båtutställning visade bland annat att tendensen mot stora båtar, gärna med övernattningsmöjligheter, blir allt tydligare från år till år. Man sesar i år på snabba båtar med mjuk gång i sjön och det visades en hel del nyheter i den vägen.

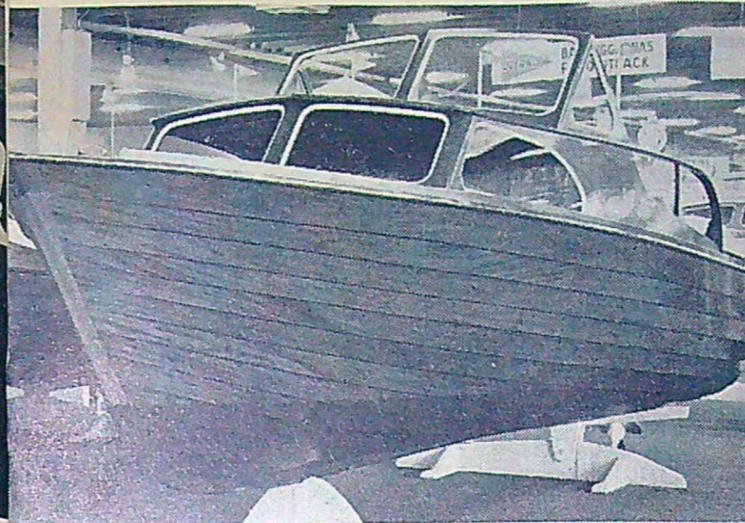
ÅB Båtmanufaktur båtbyggare har lagt ner ett verkligen fint arbete på Alnö. Denna kombinerade stol och pentry lanseras av Båtmanufaktur som ett praktiskt extra tillbehör till denna välplanerade båt.



Allt för Sjön gav denna gång klart belägg för att båtar inte är billiga. Priserna var överlag rätt höga, men Västerbottens-båten var ett undantag från den regeln. Denna roddbåt, som är tillverkad av utvald norrlandsgran, klinkbyggd och helt kopparnitad samt 4 m lång och 1,48 m bred kostade 625:—. Tebe-bolaget.



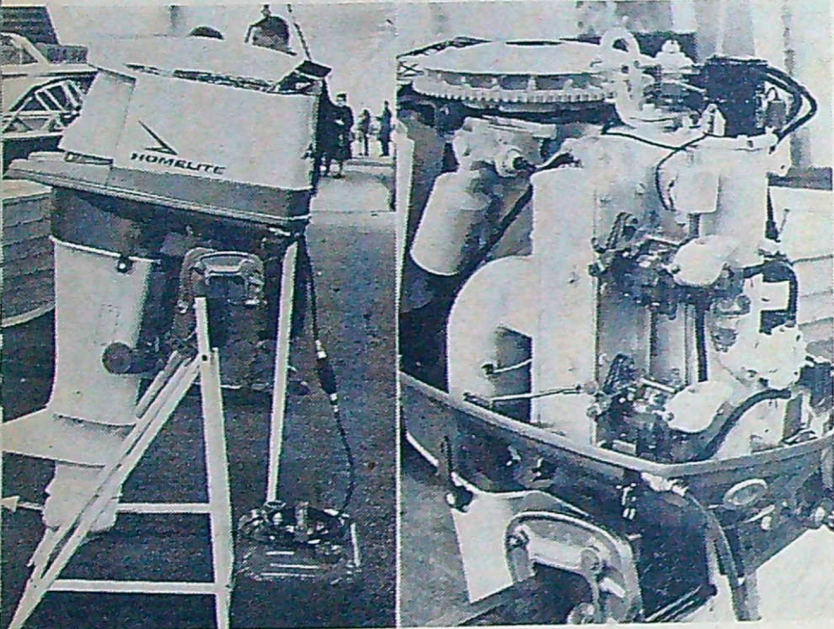
Fishing Scott sportfiskebåt utställdes av G. S. Arph. Båten har svängbar fiskestol, bekväm ankringsanordning, behållare för agnfisk, förvaringsfack för fiskens grejerna, inbyggd picknicklåda och särskild tumskala för mätning av fisken. Längden är 4,25 m, bredden 1,65 m. Båten kostar med 7,5 hk Scott-motor 6 900:—.



Arph 500 Cabin är klinkbyggd av mahogny med stäv, spant och akterspegel av ek. Båten är byggd i Söderköping och konstruerad av Tord Byquist. Den mäter 5 m x 1,80 m och gör 20 knop med en 45 hk motor. Inredningen var välplanerad och en speciell finess var lättåtkomlig tankplacering. G. S. Arph. Pris 9 800:—.



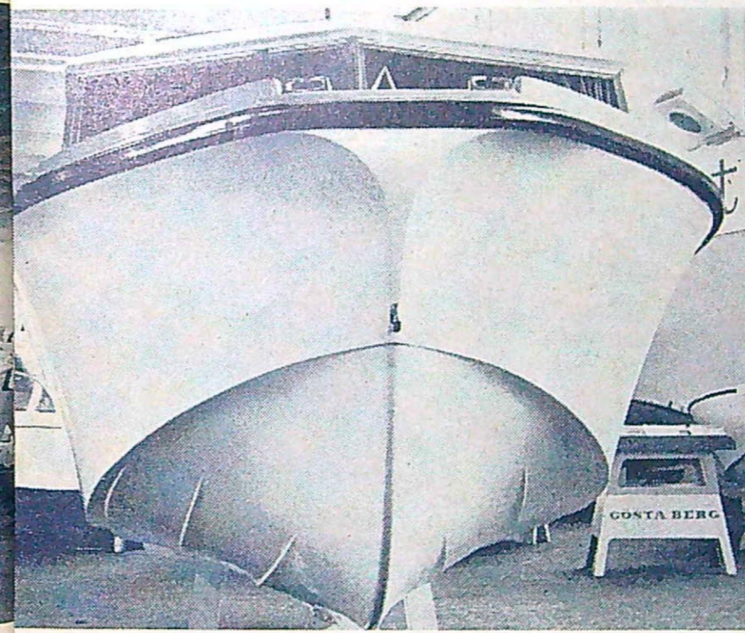
Kock-marin kom i år med den verkliga drömbåten för den som vill ha en flytande sommarstuga. Parad 810 mäter 8,10 x 2,60 m och på detta utrymme har Rune Kock fått plats med "sovrum" med två kojor, brygga och salong samt pentry, toalett och öppet aktersittrum. Gör 19 knop med 80 hk Aquamatic. 32 000:—.



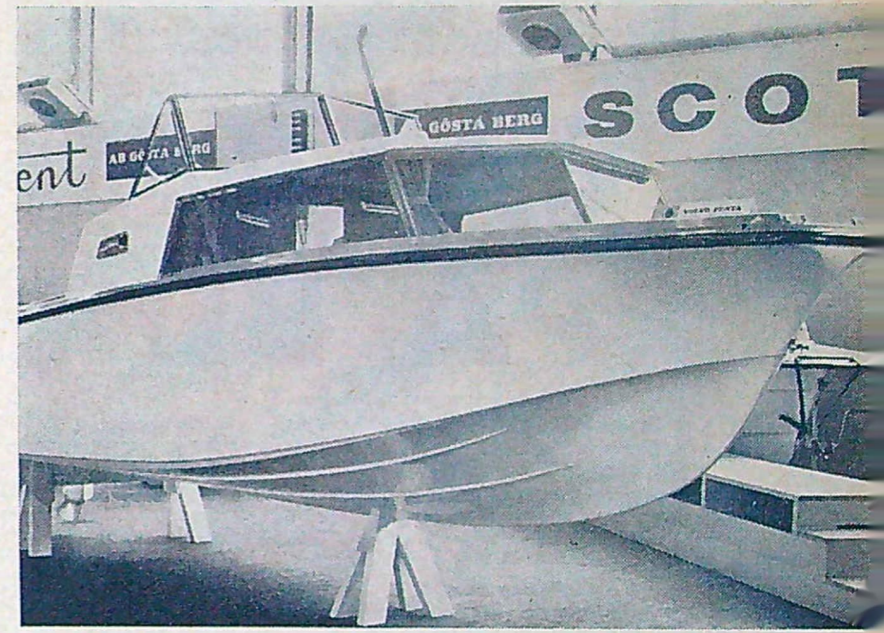
Utställningens motorsensation var fyrtaktsutombordaren Homelite, som ger inombordarekonomi utombords. Denna fyrcylindriga motor, som har en cylindervoly m på 1 032 cc, ger 55 hk vid 5 500 v/min. Motorn väger 100 kg med standardrigg och har fjärrreglage med varningssignal för oljetryck. N. K. Kristensson. 7 500:—.



Den engelska fibreglassegelbåten Silhouette Mark II är 5,3 m lång, 2 m bred och har ruff med två kojor. Båten är dubbelkölad, har pentry och självlänsande sitttrum. Priset, 8 900:—, inkluderar mast och bom av aluminium, rostfri rigg samt storsegel och foca av terylene. Utställare var firma Rudolf Albert.

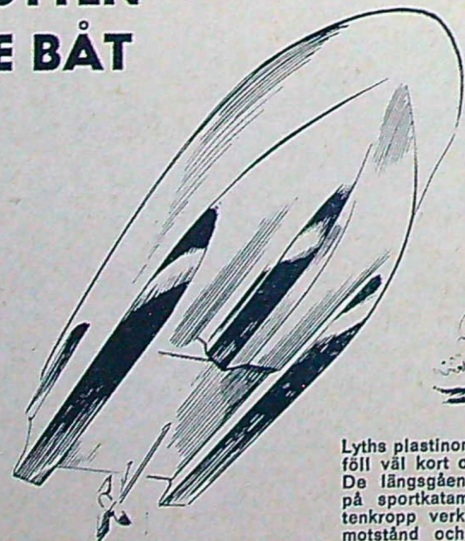


AB Gösta Berg visade Ockelbos nya kabinbåt. Måttan är 5,40 x 2,04 m och denna fibreglasbåt har skumfylld dubbelbottenkonstruktion. Skott etc är utförda i perstorsplatta. Botten har långsgående steg. Motorn är en 100 hk Aquamatic. Diskho och pentry har byggts in i båtens akterdäck. Priset blir ca 20 000:—.



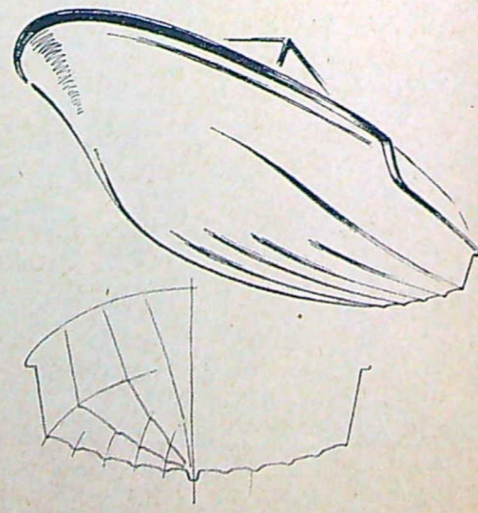
Kabinbåten Ockelbo C 18 finns förutom i Aquamatic-versionen även i en modell för utombordsmotor. Båten är rymlig och har utpräglad moderna linjer. Den nya Ockelbobåten var utan tvekan en av utställningens intressantaste båtar. En del av inredningsdetaljerna föreföll dock kanske mera fiffiga än utpräglad praktiska.

BRA BOTTEN — BÄTTRE BÅT

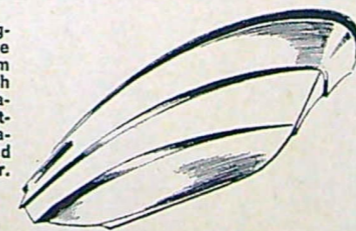


Lyths plastinombordare med måtten 4,4 x 1,65 m föreföll väl kort och propelleraxeln hade stark lutning. De långsgående tofflorna har använts med fördel på sportkatamaraner, men förskeppets stora bottenkropp verkar här störande. Ger stort friktionsmotstånd och försakar virvlar framför snurrn.

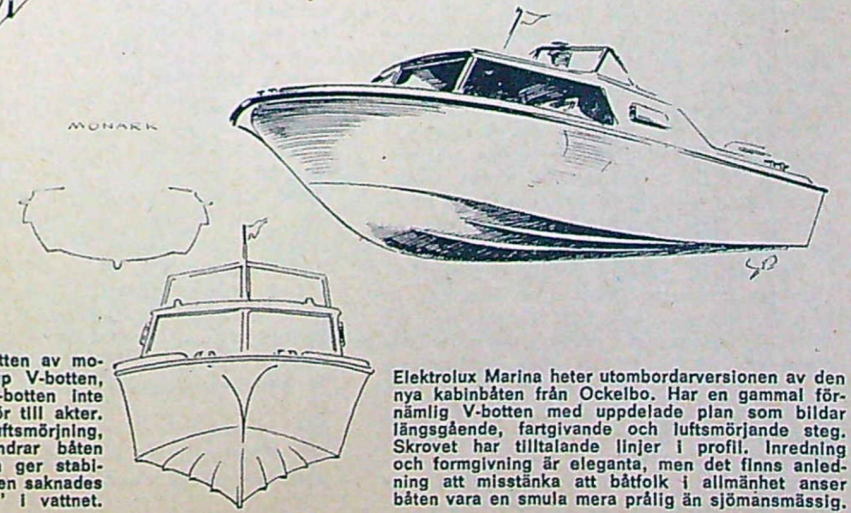
Abo Båtvarf visade 4,65 m långa och 1,85 m breda Carmela, som till konstruktionen var en ganska konventionell fibreglasbåt. De långsgående listerna i botten har här endast till uppgift att staga upp plastkonstruktionen.



Monarks Becker-konstruerade campingbåt har markanta skidlinjer. Den övre är en avvisarlist som går till lagom höjd i aktern, slår bort vattnet och ger torr gång. Negativ vinkel på slagen akterut hindrar båten från att sätta sig djupt med aktern vid halvplanande fart. Denna campingbåt kan med fördel köras med medelstora motorer.



Fisksättras sjömätarbåt Firally har botten av modifierad Bertram-typ. Det är en djup V-botten, som dock till skillnad mot Bertram-botten inte har samma vinkel hela vägen från för till akter. De långsgående stegen ger en viss luftmörjning, tjänstgör som slingerköl och hindrar båten från att hasa vid tvära girar. Stegen ger stabilare gång i med- och motsjö. Om stegen saknades skulle båten reagera mycket "slött" i vattnet.



Elektrolux Marina heter utombordarversionen av den nya kabinbåten från Ockelbo. Har en gammal förnämlig V-botten med uppdelade plan som bildar långsgående, fartgivande och luftmörjande steg. Skrovet har tilltalande linjer i profil. Inredning och formgivning är eleganta, men det finns anledning att misstänka att båtfolk i allmänhet anser båten vara en smula mera präglig än sjömansmässig.



Det finns mycket att välja på för båtutrustningen. Firma Båttillbehör för utom färger etc även tätningsmedel som t ex Ettan — 3:90 för liten burk — tätningsfärgen Farm och plastspackelmassan Marine-Tex, pris 24:—.

BÅTVÅRD PÅ BURK

Det är nog ganska få båtägare som pratar om molekyler när de träffas. Däremot talas det nu i vårutrustningstider så mycket mer om trä och plast, om tätningsmedel, färger och lacker. Under senare år har det kommit en hel del nya material för båtunderhållet och mycket av det gamla slitit med skrapa och sickel tillhör nu det förgångna. Orsaken till att vårunderhållet blivit mindre slitsamt är att de som är specialister på molekyler — kemisterna vid färgföretagens forskningslaboratorier — har funnit nya material som gjort arbetet lättare för båtägarna.

Detta gäller inte minst färg- och fernissområdet — vi skall i en kommande artikel berätta om de nya polyuretanlackerna — men det har också hänt en hel del då det gäller material som har kommit till för att bota skavanker på äldre båtar.

Vi har besökt tre stockholmsfirmor som bl a säljer tätningsmedel och specialpreparat för båtunderhållet. Bilderna visar en del av de artiklar, som dessa företag för, men många av de nämnda preparaten förs även av andra välsorterade firmor i branschen. Vissa artiklar är dock specialiteter, som finns bara hos den firma, som nämns i sammanhanget.

Vi fann en mängd preparat som förhindrar läckage. Träet i en båt har ju den egenskapen att det rör sig och på äldre båtar kan det ibland ha sina svårigheter att få nåten, dvs springorna mellan bordläggningens brädor, att gå igen. Problemet är naturligtvis allvarligast när det gäller botten, som måste tätas med elastiska medel så att tätningsmedlet pressas ut ur nåten när träet sväller. Här har bl a de nya gum-

miasfaltfärgerna som t ex Farm och Tät gjort det möjligt att få en absolut tät botten. Dessa material finns dels som pasta, vilken stryks in i de öppna nåten, dels som heltäckande bottenfärg. Färger av denna typ får dock bara strykas på botten utsida. Stryker man gummi-asfaltfärg både på in- och utsidan så kan träet inte andas och risken för röta ökas. Man kan däremot använda gummi-asfaltfärg på utsidan och en vanlig lackfärg, t ex V-Danbolin, på insidan. Gummi-asfaltfärgen förhindrar inte beväxning och en särskild antibeväxningsfärg bör därför anbringas innan båten sätts i sjön.

Enstaka öppna nåt både över och under vattenlinjen kan också tätas med elastiska tätningsmedel av typen Seelastik. För öppna nåt på t ex en fernissad bordläggning lämpar sig tätningsmedlet Ettan, som ger en färglös, nästan osynlig tätning.

Årets stora nyhet då det gäller kemiska tätningspreparat är den syntetiska gummimassan Thioflex, som är ett självvulkaniserande syntetiskt gummi-cement av tvåkomponentstyp. Det fastnar på nästan alla hårda material, även glas, och är i hög grad beständigt mot oljor och vatten. Med Thioflex får man underhållsfria, täta fogar som elastiskt följer tråets rörelser.

Det gäller att vara kräsen då man väljer spackel för underarbetet på båten. Spacklet måste vara vattenfast — ett sådant spackel är Filling up — och det är bara inombords som man kan våga sig på att använda vanligt linoljespackel. Plastspackel som t ex Marine-Tex och Prestolith är en helt annan typ av kemiska preparat. Dessa "plastiska me-

(Forts på sid 50)

Det behöver inte längre finnas några otäta båtar. I båtillbehörsaffärerna finns det massor med burkar och tuber med kemiska preparat, som botar båtarnas skavanker. Dessa medel är i regel både effektiva och hållbara samt spar tid och arbete vid vårutrustningen.

Av STIG SANDELIN

Foto NILS G LINDQVIST



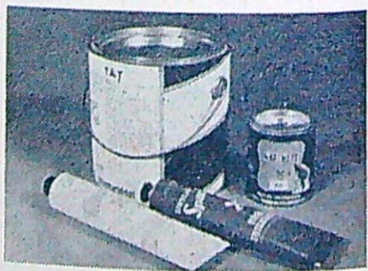
Crystic polyesterharts för plastbåtsbygge kostar 7:— per kg, tätningsmedlen Alltät och Seelastik 4:— resp 4:20 per tub samt den syntetiska gummimassan Thioflex 8:40 med härdartillsats. Källs färghandel.



Källs färghandel i Stockholm för båtlimmen Aerolite och Cascofen. 1 l Cascofen med härdare kostar 13:30 och 1 kg Aerolite med 0,5 liter härdare går på 11:45. Silikonslippappret kostar 0:50 per ark.



AB Seriebåt för bl a material för plastbåtsbyggare. Plastspacklet Prestolith kostar 14:— per kg, polyesterhartsen V-plast med härdare och accelerator 8:50 per kg och Thioflex-massan kostar 38:— per kg.



Seriebåt för även material för träbåtsägarna och vi ser här den tätande bottenfärgen Tät, — som kostar 11:50 för 2,5 liter, vattenfast Filling up-spackel, 2:25, linoljespackel, 11:50 samt nåtkitt, 3:—.



Vi arbetar på 70-talets jetmotor

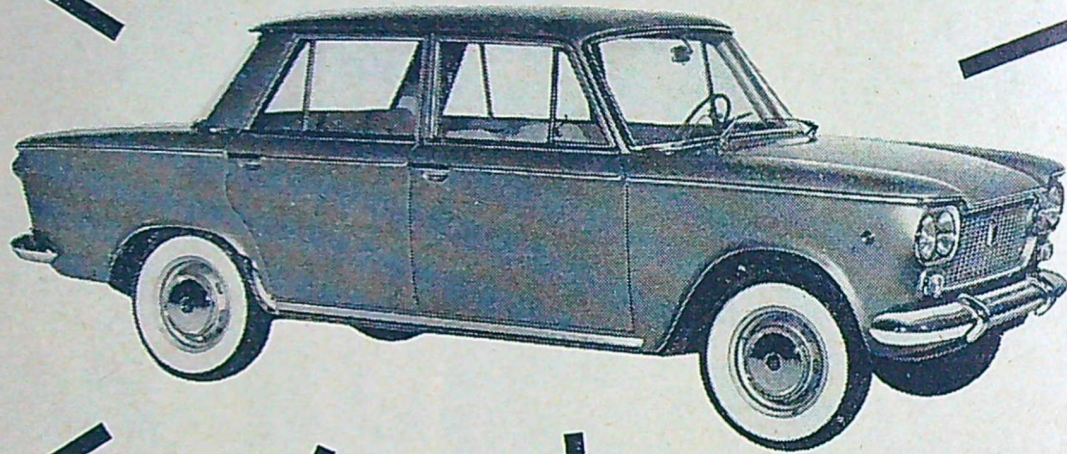
Flygmotors konstruktions- och utvecklingsavdelningar har nyligen startat ett av de största utvecklingsuppdragen i företagets historia. Det gäller att i samarbete med licensgivaren Pratt & Whitney Aircraft i USA vidareutveckla den civila jetmotorn JT 8 D 1 till en betydligt kraftigare militär version. Den nya motorn får typbeteckningen RM 8 och skall användas i flygplan 37 Viggen.

RM 8 blir den 14:e i raden av flygmotorer, som Flygmotor tillverkat för det svenska flygvapnets räkning.

Flygmotor

SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET
TROLLHÄTTAN

fackpressen
jämför med
FIAT
JUVENTUS



FIAT WULF

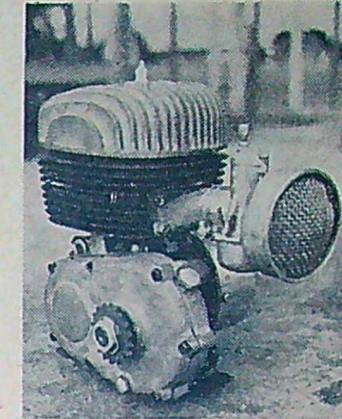
Fiat Juventus har på sitt segertåg över världen blivit noggrant testad och fått enhälligt beröm av expertisen i motortidningarna. Även i Sverige har den blivit grundligt provad och genomgående fått ett mycket högt betyg. Bl. a. har tidningen "Bilekonomi" efter en mycket ingående jämförande test placerat Fiat Juventus främst bland 9 populära mellanklassvagnar när det gäller så väsentliga egenskaper som styrning, bromsar, växellåda, vägegenskaper, sikt, acceleration och marschfart. "Teknikens Värld" har vid en liknande undersökning konstaterat att Fiat Juventus är bäst i sin klass i fråga om lackering, plåtpassning, klädsel, reglage och instrumentering. Ni som skall köpa bil — gör som fackmännen, jämför med Juventus. Ni kommer att finna att den är ojämförligt bra även när det gäller priset! Särtryck av "Bilekonomis" fullständiga testprotokoll kan erhållas hos alla Fiathandlare. Det kan också rekvireras från Wulf & Co AB, Vänersborg.

fiat **JUVENTUS**
1300/1500
- en ojämförligt
bra bil med
ett års garanti

Fiat 600 — — mest köpt i minsta klassen. Nr 1 bland "andrabilar". Mycket høgt andra- handsvärde.	Fiat 1100 D — nu med nya mo- derna linjer, kraf- tigare motor och många andra för- bättringar.	Fiat 1800/2300 Scandinavien — snabba, säkra, rymliga "sexor" till rimliga priser. Skiv- bromsar runt om.	Fiat 1800/2300 Familiare — vorkligt eleganta herrgårdsvagnar — för både arbete och fritid.

ÖVER 13 HK I NY SPANSK FK-MOTOR

Förre förmannen i norska RCC Reidar Helligren, Oslo, presenterar här den nya tvåtaktsmotorn från Bultaco. Innan författaren övergick till FK-sporten var han en av Norges mest kända TT-förare.



Den nya Bultaco-motorn på 99,1 cc utvecklar hela 13,4 hk vid 8 800 varv/min.

Signor Franco Bulto är smannen bakom de snabba tvåtakterna. Först var han anställd på Montesa-fabriken där han förde fram märket till segrar över hela världen i TT-lopp. Blä minns man den gång då Montesa belade de fem första platserna i 125 cc-klassen på Isle of Man.

Då Montesa drog sig tillbaka från racersporten startade Bulto en egen firma och hans nya märke Bultaco har nu vunnit världsrökt både inom TT- och FK-sporten. Det senaste som kommit ut från fabriken är en 100 cc FK-motor som utvecklar hela 13,4 hk. Motorn är helt konventionellt byggd. Det finns inga hemligheter som höjer effekten. Motorn väger 16 kg. Cylindern är av lättmetall med insatt stålfodring. Kännringarna är en av de detaljer som skapar överskottskraft. Dessa är av Van Dykes utfö-

rande som bara används i de mest kostbara racermotorer. De två ringarna är mycket smala och sitter monterade högst uppe vid toppen. Vevaxeln är mycket kraftig. Kraften överförs genom en reduktionsväxel 3:1 och det är obetingat en stor fördel för FK-körning.

Vad kedjedimensionen beträffar så kan man nu välja en grövre sådan. De mindre kedjedimensionerna på de flesta FK-motorer är konstant överbelastade med resultat att det ofta blir kedjebrott.

Insugningsröret är speciellt inställt och förgasaren är av vanlig flottörtyyp, spanskt fabrikat. Man kan väl undra om det dock inte skulle vara bättre att montera på en "pumpförgasare", vilken ger säkrare körning i hårda svängar. Avgasporten är stor men den bör under inga för-

hållanden ändras, då den för varje motor är inställd under bänkkörning. En av nackdelarna är naturligtvis att denna Bultaco är tyngre än sina konkurrenter, men det uppvägs ju gott och väl med att effekten blir 26,8 hk i klass B, där man använder sig av två motorer.

Svänghjulsmagneten är av märket Femsa och som tändstift rekommenderas Lodge RL 49. Volymen är 99,1 cc och slaglängden 51,5 mm. Kompressionen 14,5:1. Motorn utvecklar 13,4 hk vid 8 800 v/min. Toppvarv är 12 500.

Man kan väl tipa att den nya motorn kommer att bli en stor slagler, speciellt i klasserna A och B special.

LUNA

63



Luna-63 är nu utkommen, i år utökad och ännu intressantare. Katalogen innehåller såväl enklare som mer avancerade verktyg och maskiner för hemmaverkstaden.

Luna-63 erhåller Ni gratis hos Er järnhandlare eller genom att insända nedanstående kupong.

LINDAHL & NERMARK AB
Göteborgsvägen 16
ALINGSÅS

Var god sänd Er katalog LUNA-63

Namn

Adress

Postadr.



- Nätkitt för båtdeck
- Underlagsmassa för ribbdeck
- Elastisk tätning i bordläggning
- Elastisk bädd bakom spant
- Kitting mellan metallköl och bottenstock
- Tätning av kajutfönster, regnlister, bränsle- och vattentankar, kanot — och segeldukt

DÄCKET FAR SVALLA



DÄCKET FAR KRYMPA



THIOFLEX

VATTENFAST OLJEFAST BENSINFEST VÄDERBESTÄNDIGT

Fackmannens material nu också i "gör det själv" förpackning i varje välsorterat skepps-, järn- och färghandel.

100.000 tals människor, tåg och bilar sliter på THIOFLEX-behandlade färj- och båtdeck
A.B. HERMAN GOTTHARDT, MALMÖ 7 Tel. 040/80275 — 031/133268 — 08/440170

Tillverkare: Bigner & Co AB, Lidingö 3

FRI FART...

(Forts. från sid. 17)

man vet om bristerna — och på detta sätt kompenseras vagnens felaktigheter med en bättre körning. Ett sådant resonemang kan emellertid vara farligt, eftersom det kan tydas som att det inte skulle göra någonting att köra omkring i en felaktig bil, eftersom man då kör så mycket bättre.

Frågan om tekniska förbättringar snyggar upp olycksstatistiken är mycket knepig. Tyvärr kan trafikforskningen inte visa i vilken grad tekniken kan minska antalet olyckor. Det är ju så att en bilägare snabbt får reda på de tekniska framsteg som görs på det område han kör, och som en följd härav kanske kör hårdare, kräver mera av sin vagn, och till sist överskattar den. Följden tekniska förbättringen blev i själva verket inget framsteg.

FRAM FÖR BÄTTRE BILAR

J. Goddard, chef, för en trafikforskningssektion vid USA:s hälsovårdsministerium, har utarbetat ett program för att förbättra våra bilar, så att de uppfyller vissa minimikrav vad säkerheten beträffar. På detta program finns bl följande punkter:

- anatomiskt riktig körställning
 - alla reglage och kontroller måste vara lätt tillgängliga
 - tillfredsställande ventilationsmöjligheter
 - god sikt åt alla håll
 - bländfri körbanebelysning och tillräcklig belysning på fordonen, både in- och utvändigt
- Vad belysningsförhållandena beträffar,

är det klarlagt att särskilt i stads- trafik är antalet skadade större under dygnets mörka timmar. Det absoluta antalet olyckor nattetid är visserligen obetydligt större än på dagen, men tas hänsyn till den mindre trafiken på natten, är antalet dösoffer tre gånger så stort som på dagen.

Om vi så skall se på de tekniska aspekterna på trafikolyckorna, kan vi ställa upp ett antal punkter:

Den moderna bilen är byggd för transporter, inte för att kunna utstå alla slag av olyckor. Även den bästa bil är en kompromiss med säkerheten, på grund av de många "säljkrav" som ställs på den.

Det tar i allmänhet fem år innan en modern personbil kan tillverkas i större skala, och ytterligare fem år går innan tillverkningen blir lönsam (och då får inga genomgripande förändringar göras).

Tillfredsställande säkerhetsanordningar får inte höja priset i nämnvärd grad.

Säkerhetsanordningarna får inte inkräkta på tillförlitligheten.

Vi måste utgå från att en 100 %-ig säkerhet mot olyckor inte kan uppnås, utan att man endast i viss mån kan komma till rätta med bristerna. Konstruktören måste känna till vilka delar av en bil som är de mest utsatta och bygga vagnen därefter. Frontkrockarna överväger med 56-59 %. Frontpartiet är också det farligaste stället, särskilt i stadstrafik (66 %).

En viktig fråga är den relativa farligheten hos de olika platserna i en bil. Amerikanska undersökningar visar att framsättespassageraren är den mest utsatte.

Klart är att säkerhetsbälten ökar chanserna att överleva en olycka, och att de mildrar skadorna. Man får räkna med att S-bälten medför en 60 %-ig förbättring av en passagerares eller förarens situation vid en olycka.

Av nedanstående uppställning framgår hur många procent av passagerarna som skadats av olika detaljer i bilen eller av annan orsak. (Efter en amerikansk undersökning med sexsitsiga bilar.)

ratt	29,4 %
passagerare som kastats ur bilen	14,6 %
instrumentbräda	20,6 %
vindruta	16,9 %
främre ryggstöd (överkant)	11,0 %
främre ryggstöd (nederkant)	15,1 %

FORST OCH FRAMST: S-BÄLTE!

För att råda bot på dessa missförhållanden måste en mängd åtgärder av teknisk natur vidtas. Av det följande kan vi se vilka tekniska mått och steg som är mest verksamma för att förhindra och mildra olyckor (uppställningen är gjord efter rangordning):

- säkerhetsbälte
- säkerhetsratt (motsvarande)
- dörrlås av säkerhetstyp
- stoppad instrumentpanel
- säkerhetsbackspegel

Tekniska utopister laborerar med tanken på ett slags styrande robot, som i framtiden bilar skulle ersätta föraren perfekt i alla lägen och inte göra några "männliga" fel. Men trots allt är den mänskliga hjärnan alltför överlägsen allt vad maskiner heter. Den har t ex en minneslagringskapacitet som är en miljon gånger större än den mest komplicerade elektroniska matematikmaskin.



Chrysler kan nu läggas till den långa rad välkända bilmärken, som monterar Champion tändstift som standardutrustning. Mer än två tredjedelar av världens bilfabrikanter originalmonterar silverglänsande Champion — just för deras oöverträffade kvalitet, ekonomi och prestationsförmåga.



CHAMPION

Välj också Ni Champion till Er bil!

CHAMPION SPARK PLUG COMPANY · U.S.A. · ENGLAND · CANADA · AUSTRALIEN · IRLAND · FRANKRIKE · MEXICO · BRASILIEN

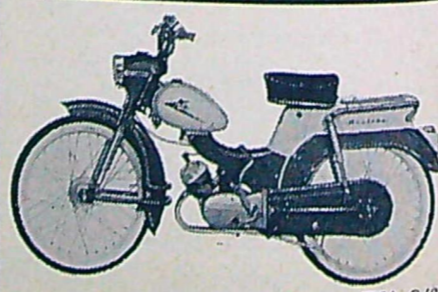


TRELLEBORGS
VELOCIPEDFABRIK
Trelleborg

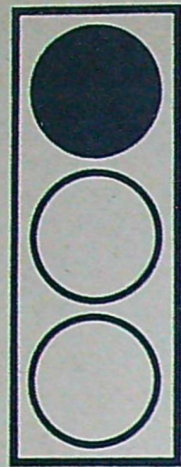
Vilket ax! MUSTANG 618 SPORT

fabrikstrimmad till maximalt tillåten styrka och snabbhet ● 3-växlad Zündappmotor med fotväxel ● extra kraftig långslagig framgaffel av ny typ.

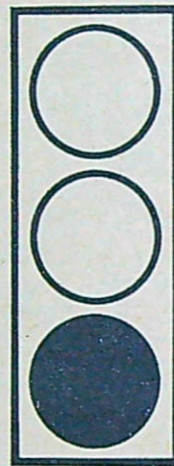
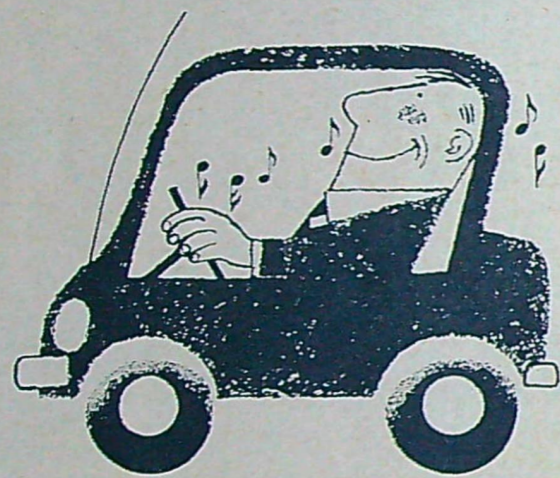
Skriv namn och adress i marginalen och skicka in annonsen till oss så sänder vi gratis broschyr!



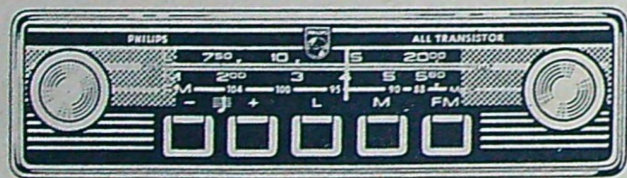
TFA 8/63



STOPP! dåligt humör - dålig "chaufför"



KÖR - med gott humör - i gott sällskap med



Turismo (ovan)
MV, LV och UKV/FM för program 2 och 3. 15 transistorer + 6 germaniumdioder. 14 funktioner AM och 18 på FM.
Riktpris 485 kr, oms ingår.

Riks-Ettan
MV och LV. 6 transistorer + 3 germaniumdioder med 10 funktioner. En effektiv liten bilradio med förvånansvärt gott ljud.
Riktpris 275 kr, oms ingår.

Kontinent
MV och LV. 9 transistorer + 2 germaniumdioder med 12 funktioner.
Riktpris 335 kr, oms ingår.

Autobahn T
MV och LV. 10 transistorer + 4 germaniumdioder med 14 funktioner. Snabbinställning. Uteffekt ca 6 W.
Riktpris 450 kr, oms ingår.

Ni kör i gott sällskap med

PHILIPS



Riks-Tvåan
MV, LV, KV och UKV/FM för program 2 och 3. 12 transistorer + 9 germaniumdioder. 14 funktioner AM och 18 på FM. Tangentmanövrering med snabbinställning. Hög uteffekt. Utsökt ljud. En bilradio för den verkligt kräsne.
Riktpris 625 kr, oms ingår.

FM Biletta
Reseradio för bilen. MV, LV och UKV/FM för program 2 och 3. 9 transistorer + 3 germaniumdioder. 10 funktioner AM och 12 på FM.
Riktpris med kassett (utan batterier) 445 kr, oms ingår.

Auto-Mignon
Automatisk 45-varvs skivspelare för bilen. Vibrationsdämpande upphängning under instrumentbrädet. Kopplas till bilradio.
Riktpris 260 kr, oms ingår.

PHILIPS
heltransistoriserade
BILRADIO



Alla Philips-modellerna är heltransistoriserade och har tryckt ledningsdragning. De är strömsnåla, kompakta och okänsliga mot vibrationer och stötar. Ljudet kommer direkt. Hög känslighet och hög uteffekt ger bättre mottagning och bättre ljud. Philips har en bilradio i varje prisklass — för varje behov — för varje bil!

Välkommen i
TOP DRIVER'S CLUB
Internationell Philips-aktivitet för säkrare trafik. Reglerna godkända av NTF. Märke gratis hos Er handlare.



HUSESYN...

(Forts från sid 27)

männens inflytande även på det sättet kommer att minska.

Hur köper vi husvagn i år? Kommer man att använda husvagnen huvudsakligen för övernattning under långa semesterresor, kan det fortfarande löna sig att sikta på litet format och låg vikt, i synnerhet om man har en liten bil som dragare. Här ligger de svenska "resvagnarna" bra till, men förvissa er om, att bromsar och stötdämpare i varje fall kan monteras på, om de inte redan finns. Har t ex hjulen bromstrummor?

Populärast bland utpräglade resvagnar och även toaletta i fråga om antalet försälda exemplar i Sverige är SMV 10 från Verkstads AB Essemva, Örebro. Vagnen är 392 cm lång och har tre ordinarie bäddplatser. Minsta dragbil för fri fart enligt nuvarande bestämmelser är Volvo Amazon. Priset 5 300 kr inkluderar även värme.

En utpräglad resvagn är också Trimab II, den mest sålda modellen från Myrby Snickeri, Enköping. Priset ligger här under 4 000 kr, men måtten är också mindre, längd 3,20, och utrustningen mera spartansk. Trimab II säljs liksom övriga tre Trimab-modeller också som

byggsats, varvid priset är ungefär 1 400 kr lägre än för färdig vagn.

Kommer husvagnen till största delen att stå uppställd som sommarstuga eller tillfällig semesterbostad, blir naturligtvis en något större typ i längden den trivsammaste. Populärast i den storleksklassen är Sprite Musketeer från J. C. Caravan i Linköping och Nene Valley Dart från AB Arboco, Fjällbacka, tvåa respektive fyra i modellstatistiken. Pris ca 7 000—8 000 kr, längd i båda fallen strax under 4,5 meter. Typen är rätt vanlig speciellt bland engelska husvagnar men förekommer nu också i svensk tillverkning, bl a Sun-West från Eskilstuna. Gasolkök och toalett brukar ingå i utrustningen, som mot extrakostnad kan kompletteras med kamin och kylskåp.

Ännu större vagnar finns faktiskt att köpa både av engelskt och tyskt fabrikat, men då stiger också priset till 10 000 kr eller mera. Förvånansvärt många bilister betraktar den summan som ganska låg för en flyttbar sommarstuga, även om bostadsutrymmet kanske stannar vid 13—14 kvadratmeter. Komfort i toppklass får uppväga trängselen, som förresten minskar en hel del av många exempel på uppfinningsrikedom. Sängar infällda i väg-

garna, dubbeldörrar, som vid behov kan användas för att skapa ett tillfälligt toaletterum, bord som är "skräddarsydda" för att nattetid bli underlag för extra bäddar osv är numera vanliga detaljer i någorlunda påkostade husvagnar.

Bland de tio mest sålda husvagnarna i Sverige är redan sju engelska mot endast tre svenska, vilket ger en antydning om vart utvecklingen är på väg. Visserligen har Sverige ett tiotal husvagnsfabrikanter, men de flesta har en mycket begränsad produktion och lägger upp fabriktionen mer eller mindre på grundval av beställningar från sommaren före.

Materialet är än så länge huvudsakligen aluminiumplåt, men plasten tränger fram. Både svenska och danska husvagnar med skal i glasfiberarmerad plast finns nu på marknaden.

MERCEDES...

(Forts från sid 15)

att gå för mycket rakt fram ger ökat gaspådrag styrkorrektion genom att bakdelen driver utåt. Vagnen har givetvis som standard fyrväxlad helsenkroniserad växellåda med lättmanövrerad golvspak.

Som rätt originell extrautrustning i sammanhanget er-

bjuds en automatlåda av Mercedes egen konstruktion. Konstruktörerna tror obetingat på dess framtid i sammanhanget, och en provtur på slingrig rundbana gav en rätt god uppfattning om dess användbarhet. Rudolf Uhlenhaut, världsberömd tekniker och sportvagnsförare, guidade runt banan och förklarade grundprinciperna bakom sportvagnsautomatiken.

Växelväljaren sitter på golvväxelpakets naturliga plats men manövreras endast i ett långsgående spår. Ettan finns inte markerad — den kopplas in endast om man vid starten trycker pedalen i botten. Vagnen startar på tvåan och kan sedan köras automatiskt eller manuellt alltefter förarens temperament eller stundens krav. Läggst t ex fyran in på väljaren, växlar vagnen själv upp vid rätt kombination av motorvarv och hastighet och gör motsvarande nedväxling, när så behövs. Vill föraren själv ha en lägre växel ilagd före en kurva, kan han göra nedväxlingen manuellt, varvid lådan håller den aktuella växeln ilagd tills han själv växlar upp manuellt. Principen är alltså den att automatlådan aldrig går över till det läge, som ställs in på väljaren utom om motorvarvet skulle bli så högt, att övervarvning kan riskeras.

Det är HÄR **simca 1000** är annorlunda och STÖRRE!

Ett lätt tryck på gaspedalen — och Ni känner genast motorns stora egenskaper. Inte bara förbluffande god acceleration utan framförallt råstark segdragningsförmåga även vid lågt motorvarv. Ni kommer att tänka på väsentligt större och dyrbarare bilar. 50 dragvilliga hästkrafter och femlagrad vevaxel är en i dubbel mening stark kombination! Simca 1000 kräver ingen flitig växling. Men det känns ändå skönt annorlunda att ha en helsenkroniserad, 4-växlad låda där växellådan formigen "glider" in... Simca 1000 är en härlig vagn att köra — och skönt att åka i: goda vägegenskaper, fullvuxet rymlig, lätt att komma in i tack vare fyra breda dörrar, rejält bagagerum. Simca 1000 ger stora bilegenskaper till låga kostnader. Simca 1000 är en i alla avseenden modern och tidsemlig bil!

Välkommen att prova!

Säljes hos **PHILIPSONS** filialer och återförsäljare över hela landet.
Generalagent: Philipson & Söner AB, Stockholm

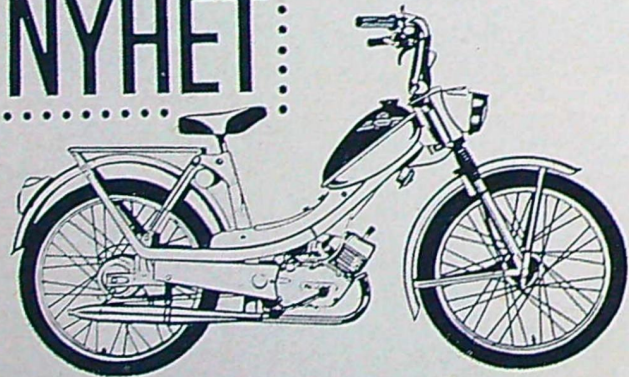
BLÅ FRITID AKTIV, FRISK OCH GLAD
MED MONARK



**KÖR BLÅTT
FÖR RIV OCH AX**

Årets stora mopednyhet Super Sport från Monark — det blå segermärket. Provkör själv årets nya fräsiga ungdomsmodell: öppen stil, lätt att komma åt kablar och delar. Den nya helsvenska motorn är byggd på erfarenheter från moto-crossmotorer. Överlägset, accelerationsnabb tack vare sitt suveräna utväxlingsförhållande. Nytt bättre magnetsystem och perfekt förgasare. Varje detalj är gjord för hårda tag. Monark ger BLÅ FRITID — aktiv, frisk och glad.

NYHET



FRÅGA MONARKMANNEN.
DIN FACKMAN FÖR FRITID



Bland många unika ting på GULD-JUBILEUMS-SHOWEN i Svenska Mässan, Göteborg, kan nämnas denna FLINK 250 cc prototypmotorcykel, som körts med gott resultat i engelska tävlingar i vinter av Stellan Lamborn, Göteborg. Flink är en specialfirma i Amål som nu slagit sig på motortillverkning för motocross- och trial-maskiner samt för Formel K-vagnar.

MC-SPORTEN FYLLER 50 ÅR

För första gången sedan 1959 blir det en motorcykelutställning i Sverige, denna gång i Göteborg. Svensk mc-sport firar i år 50-årsjubileum och det är med anledning av detta som utställningen kommer att gå under benämningen Sveriges största mc-show. Det blir den största propagandautställning som någon gång har hållits för mc-sporten här i landet.

Det är till Svenska Mässans lokaler i Göteborg som utställningen förlagts. Den varar i dagarna tre och öppnar den 19 april. Arrangörer är Kortedala MCK, en specialtidning för mc och ett bensinbolag.

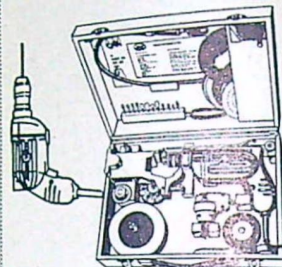
Här kommer att visas en komplett bild av svensk motorcykelsport under 50 år och därtill allt som branschen kan bjuda i dag. Besökarna får bli se motorcyklar från sekelskiftet fram till våra dagar, tävlings- och specialmaskiner, historiska cyklar och mycket annat.

Bland de branschfirmor som slutit upp kring utställningen hör Honda, världens största motorcykelfabrik. De visar sina VM-maskiner från 1962, där den fabulösa fyrcylindriga 250:an kommer att bli ett stort dragplåster. Husqvarna visar VM-crosscyklar, och vidare visas en rad svenska nya specialmaskiner för motocross, av vilka kan nämnas CMB, Flink, Lelles, och flera andra intressanta märken, som är väl kända bland mc-entusiaster, men som den stora allmänheten förmodligen aldrig tidigare har stiftat bekantskap med.

Bland unika montrar på "Showen" kan nämnas att den legendariske motorprofessorn Harry Lundberger visar sin gamla Eiber och Erik Westerbergs åttaventilade rekord HD-motor.

MEMA helsvenska BORRMASKINER

MEMA elborr är byggd för kontinuerlig drift. MEMA finns som separat maskin från 190:— eller med tillbehören i MEMA HEMVERKSTAD för polering, slipning m.m. fr. 280:— (riktpr.). Dessutom finns en mängd tillbehör för sågning, fräsning o. annat arbete. MEMA finns hos ledande järn- o. maskinaffärer. Rekv. broschyr



MILDENS EL-MOTOR AB
SPÅNGA - TEL 08/362520



HE 30

Amatörmottagare för lyssnaramatörer. LAFAYETTE HE 30 = TRIO, 4 bands mottagare, som täcker mellanväg och kortväg med god bandspridning. 0-100 loggskala för kortvägsllysnaren. Inbyggd 8-meter. Lågt pris: Kr 535:— exkl. oms.

Andra mottagare och 10 000-tals komponenter finns i vår stora katalog/uppslagsbok nr 11, uppl. 2, för både tekniker och amatörer. Vi har också en amatörbilaga till huvudkatalogen. Den innehåller bl. a. mätinstrument, mikrofoner, telegraferingsnycklar.

Rekvirera den katalog
Ni behöver!

Beställes:

HUVUDKATALOGEN

- Sändes mot postförskott Kr. 3.35.
- Kr. 2.90 insättes å postgiro 251215.
- Kr. 2.90 bifogas i frimärken. ...

AMATÖRBILAGAN

- Kr. 0.60 bifogas i frimärken.
- Kr. 0.60 insättes å postgiro 251215.

(Pricka för önskat alternativ)

NAMN

ADRESS

POSTADRESS

TFA 8/63

ELFA
RADIO & TELEVISION AB

HOLLANDARGATAN 9 A, BOX 3075,
STOCKHOLM 3, TELEFON 08/240280



EN VÅRDAG, EN VÄN OCH KODAK FÄRGFILM. MEN VILKEN?

Först måste ni ha en kamera. Det finns en som är precis. Ni tar färgbilder med den. 20 eller 36 på en rulle. Ni ställer in tiden, resten sköter kameran automatiskt. Den har elektriskt öga och heter Kodak RETINETTE. Lätt nog för en nybörjare och god nog åt en ingenjör. Liten och snabb, god att hålla i, kostar ca 275 kronor. Kodak RETINETTE finns hos er Kodak-handlare. Så till det viktigaste: vilka färgbilder vill ni ta? Finns två typer att välja på. Färgkopior på papper, precis som att klippa en bit ur verkligheten. Då tar ni KODACOLOR färgfilm. Så finns det färg-dia, "genomskinliga" bilder som visas i projektor. Då tar ni KODACHROME färgfilm (kallas "världens finaste färgfilm"). Vill ni välja i lugn och ro, så be er Kodak-handlare om trycksaken "Vägvisare vid filmval!"



Kodak

NU ÄR RÄTT TID FÖR EN FÄRGBILD
MED KODAK FILM OCH KAMEROR

TEKNIK för ALLA 8/63 43

BLIXT GORDON AV Dan Barry



Crescent - ny motor

med vassare ax

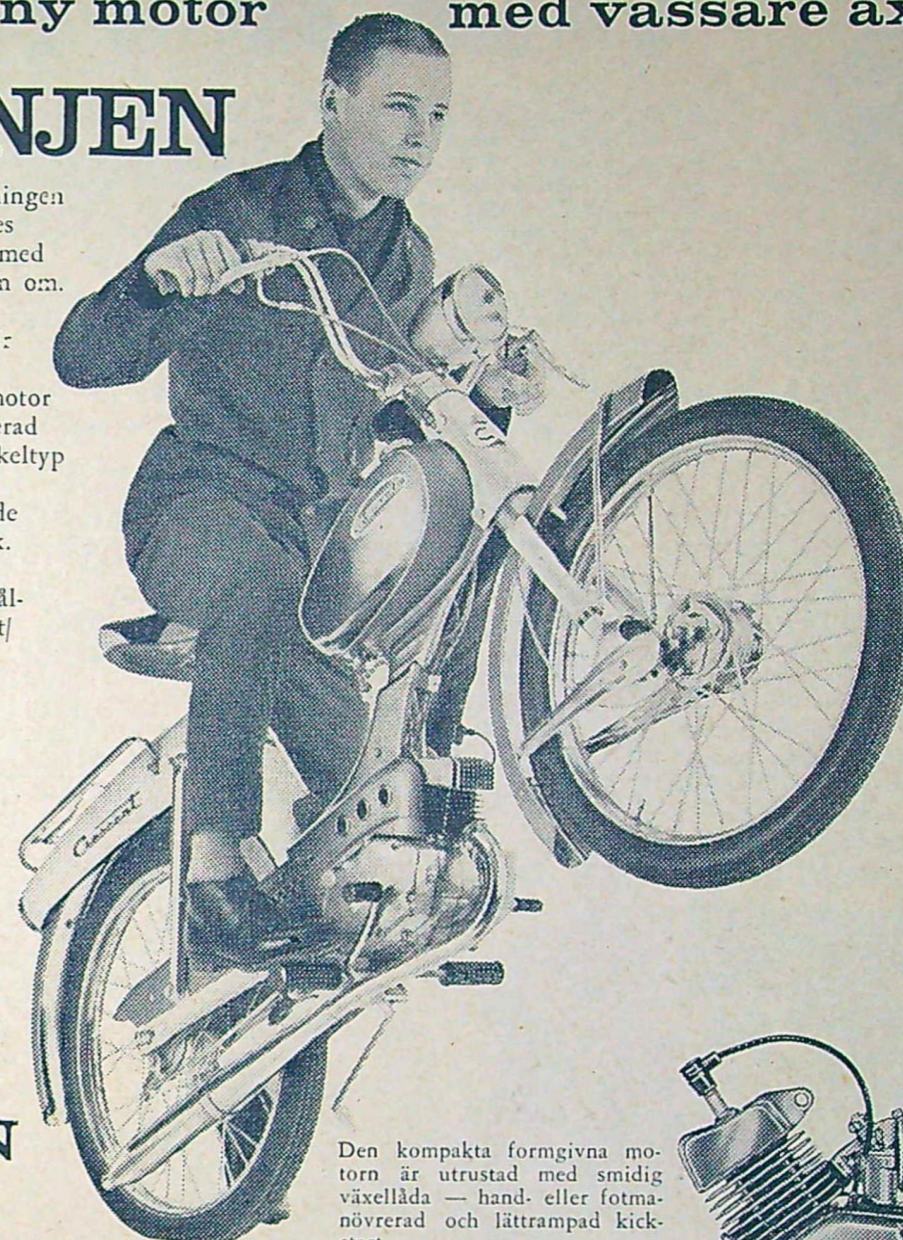


JETLINJEN

Den verkligt fräsiga formgivningen har gjort Crescent till Sveriges mest köpta moped. Jetlinjen med flygkomfort är Crescent ensam om. Det är mopeden för sportiga ungdomar. Crescent 921173 är utrustad efter senaste snitt. Ny stark helsvensk Crescent-motor med kickstart och lättmanövrerad inbyggd fotväxel av motorcykeltyp och sportigt, ställbart styre. Bekväm körställning. Kromade skärmar, fälgar och bensintank. Inbyggt broms- och bakljus. Hastighetsmätare i separat strålkastare. Färg: vit, californiavit/guld, californiavit/svart.

Tala med Er handlare om Crescent Frinans för bekvämaste finansiering.

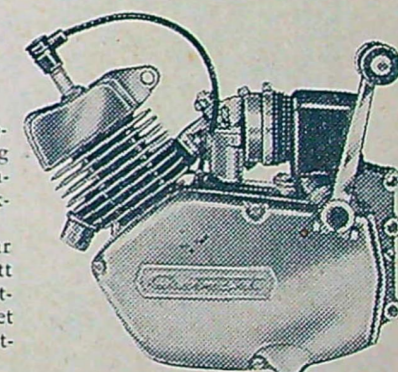
Riktpris kr. 1.225:— + oms. med 5 års trafikförsäkring.



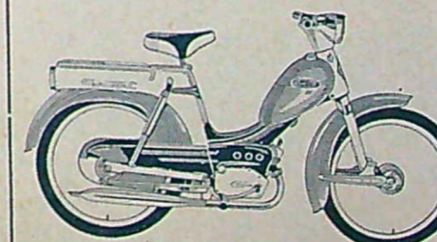
NYA CRESCENT MOTORN

En sensationell nyhet för året. Helsvensk Crescent-motor — en dragstark 50 cc på 1 hk. Ettrig, accelerationssnabb. Hårdtestad under svenska körförhållanden ger Er garanti för en toppmotor i välkänd Crescentkvalitet.

Den kompakta formgivna motorn är utrustad med smidig växellåda — hand- eller fotmanövrerad och lätttrampad kickstart. Den nya Crescent Motorn har löstagbart topplock och är lätt åtkomlig för inspektion. Samtliga lager är av högsta kvalitet och växellådan har idealiska utväxlingsförhållanden.



Brett, sportigt, ställbart styre. Underhållsfri bakhjulsfjädring.



Crescent moped 921163

Riktpris: 1.150:— + oms. 5 års trafikförsäkring.

cyklar mopeder
utbordare båtar
båtvagnar motor-
gräsklippare —

Crescent

FÖR GLADARE FRITID



Ett elegant klubbemblem för montering på Speedys fördäck har ritats av Rolf Ohrlund. Färgerna är blått, gult och vitt, och emblemet kan man själv tillverka i s.k. kontaktplast. Mall i hel skala skickas jämte beskrivning till alla medlemmar i Speedyklubben:

VILKA VINNER SM FÖR SPEEDY?

Vilka blir våra första svenska Speedy-mästare? Den frågan kommer av allt att döma att avgöras under den kommande säsongen, eftersom Speedyklubben just nu förbereder den första SM-turneringen.

Välkommen att delta i striden om SM-titeln är alla Speedyåkare, som är medlemmar i Speedyklubben med adress Teknik för Alla, Box

3137, Stockholm 3. Detaljerna för tävlingarna, inte minst försäkringsfrågorna, håller på att ordnas för närvarande, och besked sänds undan för undan ut till medlemmarna inför den första stora tävlingssäsongen.

Preliminärt har klubben räknat med fyra SM-tävlingar, därav två i Stockholm och två på andra platser i landet. Den ena av dessa tävlingar

kommer troligen att köras i Dalarna, där Speedy vunnit säkert fotfäste. Finalen blir givetvis i Stockholm och september är den troligaste månaden. Första tävling skall om möjligt hållas i samband med pingsten, närmare bestämt den 2 juni vid Skeviks friluftsgård utanför Stockholm. Sammanlagt bästa poäng under tävlingarna kommer att ge den eftertraktade

SM-titeln, och naturligtvis blir det totalt tre titlar att tävla om, en i varje motor-klass.

Klassningen i Speedyklubben går efter effekt i standardskick, varvid motorer under 10 hk räknas till klass I, motorer på 10-14 hk räknas till klass II och motorer på 15-20 hk räknas till klass III.

Priserna i SM-turneringen

är ännu inte fastställda i detalj, men så mycket är klart som att Teknik för Alla kommer att skaffa fram förmåliga priser plus diplom åt segrarna och värdefulla priser även åt de närmaste medtävlarna. Särskilda vandringspriser kommer att ställas upp i varje klass.

Närmare detaljer kring tävlingsverksamheten lämnas undan för undan direkt till

klubbmedlemmarna alltefter som arrangemangen kan planeras närmare.

Har ni själv byggt Speedy eller håller ni på att bygga båten, så är ni välkommen med en anmälan till Speedyklubben. Meddela namn, adress, telefonnummer och er motors märke, effekt och modellår. Ni får därmed automatiskt klubbens meddelanden, tips om utrustning,

träningstips och kallelser till tävlingar och andra sammankomster.

BYGG SPEEDY TILL SOMMAREN

Beställ ritning från TFA:s ritningsservice med kupong på sid. 7. Speedy finns också i byggsats som säljs av TEBE-bolaget, Umeå.

Inredningsdetaljer i plast för hus och hem är välkomna nyheter från Gustavsberg. Med hjälp av dessa kan Ni antligen få ordning bland skruvar, muttrar, spik, saxar, kökstillbehör, bestick, sybehör, smutsvätt, badrumsgrejor och mycket annat. Gustavsbergs plastprodukter har riktig form och färg och är dessutom varudeklarerade, allt för att stärka Ert förtroende.

Väggsåpet KOMPLEMENT — praktiskt komplement till den fasta inredningen. Riktpris inkl. oms 18: 50

MINIFACK — för hemmets alla småsaker. Riktpris inkl. oms 4: 50

INREDNINGSBACKAR — platsbesparande förvaringsutrymme i kök och i källare. Riktpriser inkl. oms 1/1-back 12: —, 1/2-back 8: —

ALLROUNDLÄDOR — för bestick, sybehör etc. Finns i två storl. Riktpriser inkl. oms 9: 75 resp 14: 50

TVATT-TUNNA 60 l — behändigt förvaringskärl för trånga utrymmen. Riktpris inkl. oms 38: 50

AB GUSTAVSBERGS FABRIKER Plastavdelningen Telefon 0766/301 00

RYMDSERIE ...

(Forts fr sid 29)

DUBBLA MOTORER

AB Bofors är huvudleverantör för den nya stridsvagnen och har svarat för det mesta av utvecklingsarbetet. Andra leverantörer är bl a AB Volvo och AB Landsverk. I de båda prototyper som nu provas består framdrivningsmaskineriet av ett på Volvo utarbetat aggregat av motorer och växlar, dels en 230 hk förgasarmotor från Rolls Royce, dels en 330 hk gasturbin från Boeing. Växellådan är en Volvo bussväxellåda. I serietillverkade vagnar skall dock användas en 240 hk Rolls Royce dieselmotor och en på Volvo nykonstruerad gasturbin. Genom att ha två separata motorer får man hög driftsäkerhet och stor manövreringsförmåga.

Banden är tillverkade av hejarsmide på AB Landsverk och är 10 procent bredare än de band som används på Centurion. En sak som man verkligen frapperas över är stridsvagn S framkomlighet i djup snö.

GAMMALT PROBLEM

Direktör Berge omtalar för TFA att problemet att få fram en ny stridsvagn har varit brännbart i många år. När han såg teckningen i den amerikanska tidningen skratade han först och lade den åt sidan. Han menade att det var lätt för en tekniker att rita en stridsvagn. Denne behövde ju inte tänka på hur en sådan skulle fungera i verkligheten. Men det dröjde inte länge förrän direktör Berge tog fram tidningen igen och studerade den närmare. Detta hände sista lördagen i augusti 1956. De följande sju veckorna var han i full färd med att själv rita en ny stridsvagn och resultatet av detta blev stridsvagn S.

ETT MANÖVERORGAN

I de "gamla konventionella" stridsvagnarna kunde det

många gånger uppstå problem när det gällde att snabbt komma i stridsläge. Chefen som sitter i tornet måste ge order genom lokaltelefon till föraren. I stridsvagn S är det dubbelkommando och chefen kan här utan att ge order själv ställa in vagnen och skjutriktningen som han önskar. Endast ett manövreringsorgan finns och med detta ställs sid- och höjdriktning in ävensom laddning och avfyring sker med samma. Här finns också kopplingsanordning för radiomottagare och -sändare.

"SIMMAR"

Stridsvagn S har en fast flytutrustning. Att den har kunnat byggas till "en simmande stridsvagn" beror främst på frånvaron av det svängbara tornet.

Redan vid invasionen i Normandie 1944 var tre bataljoner amerikanska Sherman-vagnar utrustade med ett slags flytbälgar, vilka var fästa vid vagnskrovets ovankanter och i upprest och stagat skick gav vagnarna erforderligt tillsatsdeplacement för att flyta. För S har idén vidareutvecklats. Bälgen ryms i en pansarskyddad ränna längs skrovets kant. Även i vattnet driver banden vagnen, som kan komma upp i några knops fart.

VANLIG VAGN

Chefen för Pansartrupper-skolans försöksavdelning, kapten Sigvard "Silas" Lindqvist, är en av de som praktiskt har provat stridsvagn S. Han anser att den är betydligt vänligare mot den egna besättningen än tidigare modeller. Han säger bl a:

— Den är lättare att köra och fordrar mindre riktutbildning. Utrymmena inne i vagnen är så konstruerade att de ge bästa möjliga bekvämlighet och trivsel. I modern pansarstrid är det väsentligt att snabbt komma till välriktad eld. Stridsvagn S är utmärkt lämpad härför och torde i dag inte ha några jämbördiga konkurrenter.



SEGER LONDON - STOCKHOLM

Friskt, manligt, modernt

WHITE HORSE kristallklara hårvatten är så stimulerande friskt, så välgörande för håret. Därtill: den kärvt maskulina WHITE HORSE-doften. WHITE HORSE innehåller G4, som gör hårbotten frisk och förhindrar mjäll.



WHITE HORSE HÅRVATTEN



***bilvägen
till sol och
semester***

En angenäm etapp på Er kontinentresa blir färden med

EUROPAFÄRJAN

Ombord väntar Er några timmars behaglig avkoppling — i en vilstol på soldäck och i restaurangerna med härligt danskt kök. Semestern har börjat!

VARBERG - GRENAÅ

Färjan tar 750 passagerare och 134 bilar. Den är försedd med stabilisatorer, som ger en lugn och behaglig gång. Från Varberg är det endast 23 mil bilväg till tyska gränsen!