

Olle Persson

Teknikens Värld



med **Flug**

Nr **22** 1952

PRIS 70 ÖRE

I Norge 1:40, Danmark 1:20

I Finland 70 Fmk.

Teknikens Värld besvarar endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur också vara försedda med insändarens namn och adress. Eftersom antalet inkomna frågor på inlett sätt svarar mot det utrymme som står till förfogande, kan det dröja flera

månader innan frågorna blir besvarade. De som endast frågar efter priser och viktiga data på bilar och motorcyklar hänvisar vi till de uttömmande tabellerna i nr 8—9 och 10 1951 respektive 20 av TV är 1951. Så ett par saker till: Skriv endast frågor inom samma område på samma papper. Kombinera alltså inte exempelvis bil- och motorcykel-frågor. De, liksom radio-, flyg- och allmänna tekniska frågor besvaras av olika experter. Skiljer ni på frågorna får ni svar snabbare.

samt centralsmörjning. Tjänstevikt 1.220 kg. 3) Topptart ca 120—125 km/tim. Marschfart 80—100 km/tim.

Fråga: 1) Är den nya oljan Shell X-100 lämplig att blanda i bränslet till t. ex. en Saab? 2) Är vit bensin föredelaktigare än den röda när det gäller tvåtakare? 3) Är bently skadlig för tvåtakare? Om inte kan man blanda samma kvantitet och kvalitet olja och bently, som när det gäller bensin? 4) Vilket otkänvärde har bensin? »Saab-fantast»

Svar: 1) Denna olja är lämplig att använda. Just i dagarna håller emellilid Shell på att introducera en special 2-taktsolja kallad tvåstrokes oil 2) Nej, dessa typer är likvärdiga. Den röda färgen tillåts för att markera att bensinen innehåller tetraetyllyb, vilket tillåts för att höja otkänvärdet. 3) Bentlyn är ej lämplig för 2-takare. Den innehåller sprit och är för torr, varför den ej löser oljan lika bra som bensinen gör. Man riskerar vid användning av bently att lagren korroderar. De etyliserade, färgade bensinsorterna, som nu finns i handeln har alla ett otkänvärde av 74—76. Medan t. ex. Gulfs etyliserade vita bensin har otkänvärde 70.



Fråga: 1) Säljer Volvo chassie till PV 445, vad kostar i så fall ett komplett sådant? 2) Bygger Kockums Flygindustri i Malmö några »bakade» personvagnskaross, eller ämnar dom börja bygga, i så fall när? 3) Vad kommer en herrgårdsvagnskaross till PV 445 ev. att kosta från Kockums? 4) Vilken bil tyngst en kaross av plåt eller av formpressad plywood? »Chassi»

Svar: 1) Ja. Kr 7.910.— 2) Ja. Kockums Flygindustri bygger på beställning kaross till olika vagnar. 3) Om en formpressad kaross beställs endast i ett exemplar kommer den att kosta ungefär kr 20.000.—. Beställs flera karossar sjunker styckepriset snabbt, då den relativt höga verktygskostnaden fördelas på flera karossar. 4) En formpressad kaross blir ca 20 procent lättare än motsvarande plåtkaross.

Fråga: Har det kommit ut någon ritning på Alfa Romeo-2500 Super Sport? Jag vet tacksam om TV kunde skaffa dom åt mig. L. O. Johansson

Svar: Innan en bil kan börja tillverkas har 100-ja. tusentals skisser och ritningar måst göras. Dessa ritningar torde inte lämnas ut av fabriken. Troligtvis menar Ni någon skiss-tyd sammanställningsritning, och vi skulle vilja råda Er att skriva direkt till fabriken och be dem sända en ritning över deras standardsedan. Skriv att svenska modellbyggare är intresserade, och att det betyder god publicitet.

Fråga: 1) Var kan man erhålla fullständig beskrivning över 1952 års modeller av Nash? 2) Kommer TV att testa dessa? »Nashbeundrare»

Svar: 1) Generalagent i Sverige är Nordiska Automobil AB, Östhammsgatan 78, Stockholm, som kan lämna alla uppgifter. 2) Den kommer troligen att testas så småningom.

Fråga: 1) Kommer TV att provköra Mercedes-Benz 170 S? 2) Data för denna vagn? 3) Topptart och lämpligaste marschfart? A. Larsson

Svar: 1) Den provkördes i nr 21/50. 2) Vagnen har en 4-cylindrig sliventilmotor med cyl.-diam. 75 mm, slaglängd 100 mm, cyl.-volym 1,767 liter, effekt 52 hk vid 4.000 varv/min, kompressionsförhållande 6,5:1. Vid 100 km/tim är motorvarvtal 3.560 varv/min, och vid 120 km/tim 4.270 varv/min. Max. varvtal 4.500 varv/min. Hastighet på växlarna: 1:an 33 km/tim, 2:an 58 km/tim, 3:an 93 km/tim, 4:an 120 km/tim. Vagnen är utrustad med helsynkroniserad växeldåla, separattjädning med spiraltjädning runt om

Fråga: Det anses ganska allmänt att motorn på de flesta bilar går bättre vid regn och fuktigt väderlek. Hur förklarar detta, och kan man på lämpligt sätt ordna med vattentillsats till motorn? »G. Brommas»

Svar: Det är alldeles riktigt, att en motor går bättre vid fuktigt väderlek. Den dagmättade luften förbättrar motorns fyllnadsgrad, och den ökade syrehalten bidrar till en fullständigare förbränning. Flera försöks-att tillståta vattentäta till motorn har gjorts. 1945 utkom en svensk apparat, som kallas Nima. Denna apparat består i princip av en vattenbehållare med en vattentilljunnare. En pumpkolv i ett pumphus reglerar vattentillsläppningen genom undertrycket i motorns inloppsrör. Anslutningen sker således som för en vindretortektor. Allteftersom denna kolv släpper fram vattendroppar faller dessa ner i ett aluminiserat kopparrör lett i en singla genom utblåsingsröret. Där bildas högröksångar, som stiger upp och renas i en kondensosa, som avskiljer eventuellt medföljande vatten, varefter ångan införes i förgasaren och blandas med bensin-luftströmmen. När ångan därefter kommer in i motorn expanderar den och hjälper till att förbättra fyllnadsgraden. Denna och liknande apparater medför en ca 10 procent bränslesparning. Nackdelen med dessa metoder är att ångtillsten medför en påvisbar korrosion i motorn, och att motorn ej erhåller samma styrenängd, som när den arbetar i fuktigt väderlek.

Fråga: Jag önskar upplysning om 1) typbeteckning, 2) data, 3) däravande pris på Mercedes-Benz förkrismodell med 38 hk motor? »Mercedes-vän»

Svar: 1) 170 V. 2) Motorn var en 4 cyl. sida med cyl.-diam. 73,5 mm, slaglängd 100 mm., cyl.-volym 1,697 liter, kompressionsförhållande 6,0:1, effekt 38 hk vid 3.400 varv/min. Vagnen hade separatfjädring i hydrauliska brossar, luftkonditionering samt centralsmörjning. Max-hast. 100—110 km/tim. Marschfart 80—90 km/tim. 3) Priset var ca kr 7.000.—.

HOBBYKLUBBEN

Hobbyklubben har fått en mängd anmälningar från ungdomar i utlandet, som gärna vill ha i gång bevrävning med jämnåriga i Sverige. Aldern varierar från 14 år och uppåt. Är Ni intresserad kontakt med utlandet, skicka då i anmälan till Internationella Hobbyklubben Sveavägen 53, Stockholm, och uppge namn, ålder, intressen, språkkunskaper och bifoga avgriften 50 öre i frimärke. Skriv desamma i Kontakt med utlandet» på kuvertet.

Teknikens Värld

med FLYG

Nr 22 - Årgång 30 - 6 november 1952

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAFNET

REDAKTION:

Sveavägen 53, Stockholm Va.
Expedition Tel. 34 00 80

Redaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER Tel. 32 82 86

Andre redaktör:

Sven Salonius Tel. 34 00 80

I redaktionen:

Bengt Petersson Tel. 32 82 84

Fackredaktör:

Nils Tengberg Tel. 55 04 09

Redaktionen ansvarar icke för insända, ej beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författarna.

ANNONSÄVDELNING:

Sveavägen 53, Stockholm Va.
Erik Svensson Tel. 31 76 45

TV:s varumärknad:

Fru Iris Berg Tel. 34 25 61

PRENUMERATIONSÄVDELNING:

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

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonton eller via våra lokala ombud. (Se under Ahlén & Åkerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s.k. postabonnemang på närmaste postkontor dock endast vid halvårs-skifte.

Prenumerationspris:

Sverige: helår kr 15:25, halvår kr 8:25, dsk. kr 24:50. Upplysningar härom lämnas av Rudolf Fardal, Raadhuss-pladsen 59, Köpenhamn V.

Adressändring:

Meddela adressändring där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning. Ange alltid såväl den gamla som den nya adressen.

Eftertryck av text och bilder förbjöds!

Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm

Ahlén & Åkerlunds Fotografveranstalt
Stockholm 1952



I DETTA NUMMER:

HÖGAKTUELLT:	Sid.
Utveckling efterlyses	11
England går på i gamla hjulspår	12
Gas	18
Kallt dopp elldopp	21
Drömresan till kontinenten	22

TEKNIK:

Fråga oss om teknik	2
Tyget under ytan fjälligt	14
Herre med krut i frack	20
Teknisk revy	24

MOTOR:

Gör varje bil till sportvagn	4
Varg-Olle	8
Vi kan bättre!	16
TV, provkör Royal Enfield	26
Nu kommer Frankrike	28

FLYG:

Klarar vi en mämfärd?	43
-----------------------------	----

HOBBY:

Radioklubben	41
--------------------	----

SERIER:

113 Bom	40
Leo Falk	38

OMSLAGET

visar hur man inom amerikanska flygvapnet provar bombplanens motståndskraft mot luftvärnsgranater. De tunga planen hängs upp i kraftiga stälwirar och sedan låter man granater och sprängladdningar av olika slag explodera på marken under dem. Utrangerade bombplan får på detta sätt göra sin sista tjänst som försökskaniner.

För varje motor*

BOSCH
tändstift



* Några exempel:

Motor:	Tändstift:
110 175 cc	BOSCH W 225 TI
J 8 125 cc	BOSCH M 145 TI
Matchless lopp 350 cc	BOSCH W 225 T2
Villiers 200 cc	BOSCH W 175 TI

Den idealiska modellfärgen



KLINT, BERNHARDT & Co AB

BREVSKOLAN STOCKHOLM 15 • BREVSKOLAN STOCKHOLM 15

Bygg och sanitet



»De bygger hus om dagen och på sin framtid om kvällen» säger man om dem som vill framåt inom byggnadsbranschen som yrkesarbetare, arbetsledare, byggmästare, ritare eller ingenjör. Inom värme och sanitet blir man 1:a klass montör, verkmästare, ingenjör eller tar mästarbrev. Alla studerar Brevskolans kurser i BYGGNADS-, VÄRME- o. SANITETSTEKNIK. Sänd in kupongen i dag!

Ni vet ju att Brevskolan är en av landets största korrespondensskolor med ca 100000 kursanmälningar per år...



Brevskolan

STOCKHOLM 15

Husbyggnad
Värme o. sanitet
Verkstad
Maskin
Ritsteknik
Svetsning
Smide
Plåtslageri
Gjuteri
Träförädling
Motor
Järnhantering
Cellulosa
Elektroteknik
Teleteknik
Vägbyggnad

Inom sackavdelningarna finns:
Byggnästarskurs
Byggnadsritare
Lantbyggnadsare
Verkmästarkurs
Förmanskurs
Mästarbrevkurs
Ingenjörskurs
Konstruktörskurs
Ellinstallatör
Vägmästare
Maskinistkurs
Montörskurs

Sänd mig GRATIS prospekt över de ämnesgrupper jag strukat under.

Spårk och hobby
Psykologi
Ekonomi och handel
Sociala frågor
Sambandskunskap
Realskola

Texta helst

Postadress:

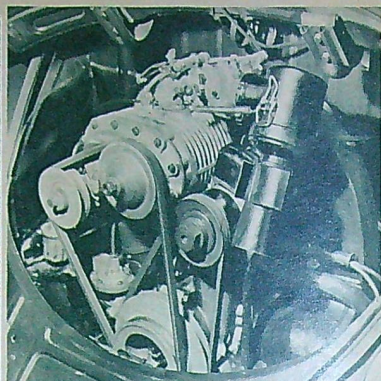
BREVSKOLAN STOCKHOLM 15 • BREVSKOLAN STOCKHOLM 15

FIL-ÖBERGS *handbok*



ger råd och upplysningar
och är värdefull för alla,
som använda Öbergs filar.

Erhålles gratis på
begäran.



Med kompressorn blir det inte mycket tomrum kvar under Volkswagens motorrum. Aggregatet väger 7 kg och ger en effekttökning av 10 hästkrafter. Bättre acceleration.

GÖR VARJE BIL TILL SPORTVAGN

Kompressorn på Volkswagen ger bilen utomordentliga egenskaper. Av TV:s bilexpert civilingenjör Bertil Björkman.

Blisterande acceleration brukar inte vara lätt att finna Bland småbilarna — sportvagnsegenskaper är svåra att förena med lågt inköpspris och små bensinräkningar. Tänk om man kunde ge moderna småbilar litet vassare motorer! Det kan man — TV har gjort en provtur på några timmar vid ratten på en Volkswagen, helt standard med undantag av en Italmecanica kompressor som inte hörs och inte syns utifrån.

Kompressorn säljs med en sats standarddelar för inbyggnad i VW — så småningom blir det liknande satsar även för andra bilmärken — och installationen ser både enkel och redig ut.

Nu måste vi först göra skillnad på kompressor och kompressor. I det här fallet är det inte alls tal om någon blåsmaskin för racermotorer, som pressar in luften under kraftigt övertryck. I stället har man försökt att med kompressorns hjälp kompensera motorns pumpförluster vid högre varvtal, det vill säga att ge cylindrarna bästa fyllnadsgrad över hela varvtalskalan i stället för bara i närheten av största vridmomentets varvtal. Övertrycket i Volkswagemotorns ingångsör blir inte större än ungefär 0,5 kg/cm², men det räcker för att ge vagnen helt andra egenskaper än förut och ytterligare 10 hk vid fullvarv.

När vi satte oss vid ratten i Stockholms centrum fanns det absolut ingenting som skvallrade om att motorn inte var standard. Efter en stunds körning var vi helt på det klara med att den inte var det — och vi önskade oss både varvräknare och ingångsanometer för att riktigt kunna följa med vad som skedde i motorrummet baktil.

Med kompressor blir VW inte olik en Porsche att köra. Lika stora fartmöjligheter finns förstås inte — 110 km/tim när man på slät väg och litet mer blir det i med-luften — men det är accelerationen och de för VW-chassiet typiska köregenskaperna som för tanken till Porsche.

På tvåans växel sticker vagnen iväg som ett skott och innan man vet ordet av börjar ventilerna att vänsas. Det inträffade på provvagnen vid ca 60 km/tim och det var möjligheten till farliga övervarv som vickte längtan efter en varvtalsmätare. På trean kommer man upp till 85 å 90 i en snabb rusch och på den växeln är vagnen ifråga om acceleration knappast underlägsen en stor amerikansk på direkt växel. Ideellt för kvicka omkörningar.

Forts. på sid. 32.



ACHIEVEMENT

Över

1.000.000 flygtimmar

har fullbordats

med Rolls-Royce

gasturbin-

motorer

ROLLS-ROYCE

Aero

E N G I N E S

FOR SPEED AND RELIABILITY

Representant: Salén & Wicander AB, Flygavdelningen, Styrmansgatan 4, Stockholm. Tel. 67 93 40 (växel).



Prisutdelaren, polismästare Erik Ros, omgiven av glädjestrålände 1952 års Stjärnknutte Stig Asplund och knutten Lisbeth Höglund.

Det är långt ifrån alla tävlingar som har kunnat ståta med en så flott pris-samling som TV:s Stjärnkuttetävling 1952. Detta har varit möjligt genom den förståelse och det intresse för tävlingen som så många företag och enskilda personer har visat. Men denna förståelse har inte bara gällt prissamlingen. Tävlingen har ju varit ute i ett så kallat budskap, den har velat lära ut trafikvett och allmän hyfs till cyklens, den har velat ge förarna säkerhet i sadeln. Värdet av detta

TACK FÖR HJÄLPEN!

har säkerligen stått klart för alla de organisationer och enskilda som har ställt sina resurser till förfogande, och det är vår varma förhoppning budskapet träffat mitt i prick.

Segrande manlige deltagare körde en en Apollo 125 cc, segrande kvinnliga deltagare körde en Apollo 125 cc och första pris i tävlingen utgjordes av en Apollo 125 cc. En triumf som donatorn av priset, Berlin & Co i Värnamo, var väl värd.

Teknikens Världs redaktion vill härmed framföra sitt hjärtliga tack till alla de som hjälpt oss att genomföra den lyckade tävlingen. Motor Sällskapet, alla instruktörerna från Stockholms bilskolor, Stockholms polismyndigheter, A:s kända motorordmanser och sist men inte minst alla de som skänkt priser till tävlingen:

AFTONTIDNINGEN
ARBETARNAS URAFFAR, Stockholm
BERGBOLAGEN, Lindsberg
BERLIN & CO., Värnamo
BONNIERS BOKFÖRLAG
BONNIERS FOLKBIBLIOTEK
BRÖDERNA HALVARSSON, Malung
CENTRALGARAGET, Stockholm
DAGENS NYHETER
DIESELTRAKTOR, Stockholm
ENGLBERT, Stockholm
EXPRESSEN
AB FLERONS Stockholmskontor
FOLKET I BILD
FÖRSÄKRINGSAKTIEBOLAGET FYLJIA,
Stockholm
GRAMMOFONBOLAGET DECCA, Sthlm
GROLLS SKINKKLÄDER, Stockholm

HUSQVARNA VAPENFABRIK AB,
Husqvarna
MOTOFIRMAN LAMBRETTA, Sthlm
MALUNGBODEN, Stockholm
MARKS, Örebro
MONARK, Varberg
MOTOFÖRARNAS HELNYKTERHETS-
FÖRBUND
MOTORMANNENS RIKSFÖRBUND
MOTORSERVICE, Stockholm
NK, Stockholm
NYMANBOLAGEN, Uppsala
PÄRFYMERI PAULI AB, Stockholm
RYDHOLMS, Stockholm
SVECIA BIL & Motor AB, Stockholm
SVENSKA ESSO
SVENSKA SHELL
SWINGS SPORTDEPA, Stockholm



Hans Berglund, Stureby, vann karuseltävlingen och en splittern Husqvarna 125 cc. Triumfärd med muntra Tre Knas som motor.

EMW
Sportcabriolet

No 327-2



EISENACHER MOTOREN WERK, f. d. B.M.W.

Eisenach har återupptagit produktionen av den berömda sportcabrioleten modell 327, som vi nu kunna erbjuda med snabb leverans till ett pris av 16.000: — fritt Stockholm in-

klusive leveransskatt. Motorn är den välkända 6-cyl. toppventilmotorn med 1,97 l. cylindervolym, försedd med dubbla fallförgasare, en effekt av 57 hkr, och utrustad med speciell oljekylning.

GENERALAGENT: AKTIEBOLAGET B. M. W. AGENTUREN

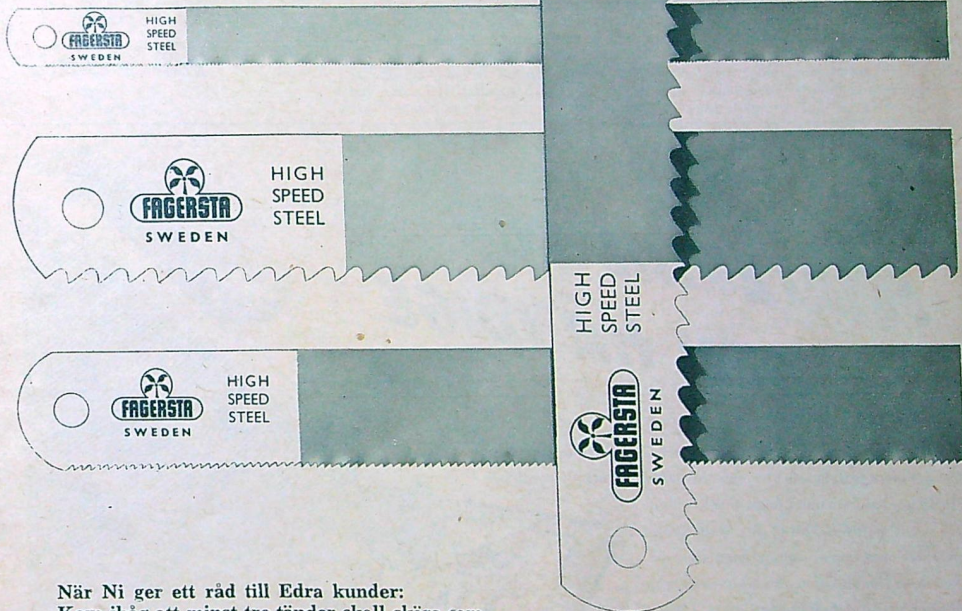
STORGATAN 30 - TEL. 67 06 45 - STOCKHOLM Ö

•DEUTSCHER INNEN- UND AUSSENHANDEL TRANSPORTMASCHINEN - BERLIN



Fagersta maskinsågblad och bågfilmsblad

Den specialkvalitet av höglegerat snabbstål, varav Fagersta maskinsågblad och bågfilmsblad tillverkas, har valts för att göra bladen segare, mera fjädrande, slitstarkare. Ett gott råmaterial är dock inte allt. Ytskiktets kolhalt måste vara den rätta, värmebehandlingen är utslagsgivande, skrånkningen likaså. Fagersta litar härvidlag helt till egna metoder och omsorgsfull kontroll följer hela tillverkningen.



När Ni ger ett råd till Edra kunder:
Kom ihåg att minst tre tänder skall skära samtidigt i arbetsstycket och välj tandning därefter!
Tunnare gods kräver alltså finare tandelning.
Detsamma gäller hårdare material.

FAGERSTA BRUKS AKTIEBOLAG • FAGERSTA



Varg-Olle:

TRÄNA FÖR TOPPFORM

En engelsk speedwaytränare gjorde nyligen några uttalanden om speedwayåkarnas träning som jag tycker bör räddas från glömskan. Det finns nämligen ingen annan sport där utövarna förbereder en tävling, d. v. s. lägger sig i kroppslig träning, så illa som just inom speedway. Många förare tycks i likhet med många av sportens beläckare anse att de i sina maskiner har redskap som för dem till seger utan att de själva behöver göra någonting. Men i speedway är det lika litet redskapet som faller avgörandet som i någon annan sport. Det går inte att försumma sin form om man vill nå goda resultat inom rundbanesporten.

I England börjar samtliga spelare inom alla fotbollsklubbar sin träning fem veckor innan säsongstarten och håller sedan uteslutande på med sin sport. Jämför

detta med den genomsnittlige speedwayföraren, som vanligtvis har ett civilt arbete att sköta på dagarna och dessutom kör minst två kvällar i veckan. Om man inte kör isracing på vintern börjar han säsongen utan någon som helst träning som grund. Det enda skälet till att hans dåliga form inte märks mer än vad den gör beror på att alla förare sitter i samma båt!

I en sport som speedway där blixtnsnabb reaktion och bråkdelar av en sekund kan fölla avgörandet måste varje förare gå in för att söka nedbringa reaktionstiden till ett minimum. Eftersom denna tid står i direkt proportion till vederbörandes fysiska form förstär man vilken vikt den fysiska träningen måste tillmätas. Två likvärdiga förare med samma skicklighet i alla avseenden skulle nä avsevärt olika resultat på speedwaybanan om den ena hade legat i hård träning men den andre inte ägnat någon tid alls åt förberedelser.

Något som få förare tänker på är de kläder de bär på sig. Men hur skall den stegrade kroppsvärmen under ett lopp kunna lämna kroppen om föraren har en massa tunga skinnkläder på sig. Det upphettade blodet gör att hjärtat slår snabbare och att lungorna arbetar hårdare. Nervsystemet påverkas och misslyckas med att kontrollera kroppens arbete och ge impulser till detta. Eftersom den tunga skinnklädseln är nödvändig för att skydda föraren måste andra åtgärder vidtas för att underlätta för värmen att lämna kroppen. Fysisk träning betyder att föraren mister en massa onödigt fett som bara bidrar till att höja kroppstemperaturen

och dessutom att föraren blir mer oberörd av de fysiska ansträngningar som följer med ett hårt lopp. Han kan andas lugnare, hjärtat slår i normal takt etc. Vid sidan av träningen bör varje förare gå in för sund diet. Ett mycket enkelt knep är att använda mer salt i maten. Detta är vitalt eftersom det finns mycket salt i svett och när man svettas mycket måste detta salt alltså ersättas. Extra salt betyder också att man effektivt eliminerar alla tendenser till kramp.

Många förare klagat över att de känner sig betänkligt veka i t. ex. benen när de går in på fjärde varvet i ett heat. Som regel beror vekheten inte på att det i och för sig är något fel med musklerna — det är lungorna det är fel på. Det är nämligen lungorna som ger benen syre. En idrottsman som med framgång fortsätter att tävla efter det att han fyllt 40 år kan göra det tack vare att han har förstklassiga lungor — inte förstklassiga benmuskler.

Fysisk träning betyder färre olycksfall. En tränad förare räkar mera sällan ut för olyckor än en otränad. Otränad betyder dåliga resultat och omkullkörningar — d. v. s. förlorade pengar. Det är därför ett gott råd till alla som vill ha framgång i speedway när man säger: Börja träningen redan när säsongen slutar. Det betyder i vårt fall: Börja träna genast!

Olle Nygren

MATERIAL FÖR DEN HÄNDIGE

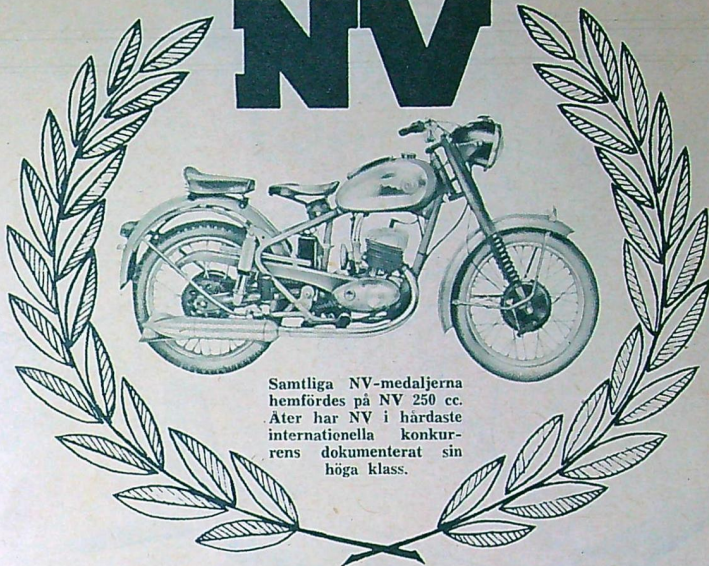
Även för amatörsnickaren är materialet av avgörande betydelse för det färdiga arbetets utseende. Se därför till att plywood- och blocklamellskivan har Ljusne-märket i hörnet — en garantistämpel för högklassigt material som även fackmännen litar på. De många tjocklekarna, formaten och möjligheterna till ytbehandling göra Ljusne Plywood och Blocklamell till ett önskematerial för "hemmasnickaren".



LJUSNE PLYWOOD
OCH
BLOCKLAMELL

4-dubbel triumf

NV



Samtliga NV-medaljerna
hemfördes på NV 250 cc.
Åter har NV i hårdaste
internationella konkur-
rens dokumenterat sin
høga klass.

i Internationella Six - days

världens hårdaste tillförlitlighetstävling



*Elon
Forsberg*

GULD



Andra året i rad har
nu Elon Forsberg
tagit hem Six days-
guld på en NV ma-
skin.



*Seth
Lindwall*

SILVER



*Gösta
Nyberg*



*Folke
Larsson*

*Gör som tävlingsförarna
Erfarenheterna från tävlingsbanorna*

*— vinn på att välja NV.
kommer vardagsförarna till godo.*

SVERIGES SEGERRI-

KASTE MOTORCYKEL

NYMANS



UPPSALA



VÄRLDEN RUNT

skeppar Douglas tusentals reservdelar

varje vecka för att hålla Edra plan i tjänst!

• Förutseende mekaniker som sköter Douglas flygmaskiner kommer igen med beställningar på Douglas reservdelar.

Douglas fortsätter att tillverka alla slags reservdelar för DC-3 (C-47), DC-4 (C-54), DC-6, DC-6A och DC-6B. De äro fabrikstillverkade originaldelar och gjorda för att passa perfekt — fungera ordentligt.

Genom att begära Douglas original-reservdelar nedskar Ni tidspillet till ett minimum — får ut fler timmar av Er Douglas-utrustning.

Miljontals Douglas reservdelar finns nu i lager. Order expedieras direkt och skeppas snabbt till vilken del som helst i världen.

Douglas Aircraft Company, Inc., Santa Monica, California, USA.

DC-3 • C-47

DC-4 • C-54

DC-6 • DC-6A

DC-6B

Lita på



Original Reservdelar

UTVECKLING EFTERLYSES



Den tekniska utvecklingen under tjugonde seklet har accelerats i ett tempo utan motsycke. Speciellt påtagliga har framstegen varit inom kommunikationstekniken. 1800-talets ångmaskinjärnväg med sina 30—40 km/t. som maximal hastighet har utbytt mot hypersnabb expressestågtrafik utrustad med all upp-tänklig komfort. Likaså har det första vinglande passagerarflygplanet humnit avlösas av reaktionsdrivna skapelser med hastigheter i närheten av ljudets samt med mångdubblad passagerarkapacitet. Vi har vår moderna automobil, som såväl funktionsmässigt som tillverkningstekniskt humnit mycket långt på vägen mot fulländningen.

På 1800-talet presterade de bästa handelsfartygen en hastighet, som låg något över 20 knop. Våra moderna fartyg för kommersiellt bruk byggs för hastigheter av — ja ungefär 20 knop — i extrema fall.

Det är utan tvivel ägnat att förundra, att utvecklingen kringgätt sjöfarten på ett sätt som gör att vi i dag bygger fartyg, som principtekniskt höjer sig obetydligt över dem som byggdes för slaget vid Svolder. Vi har visserligen fått propellern i stället för seglen, men därutöver är de stora framstegen svåra att lokalisera.

Speciellt då det gäller passagerartrafiken har den åsikten ofta framförts, att det inte skulle vara mödan värt att söka utveckla fartygen, då de under alla förhållanden så småningom måste minska i betydelse på grund av konkurrensen från land- och lufttrafiken. Ett utslag av denna åsikt är bl. a. det förhållandet, att enorma resurser ställs till förfogande för land- och speciellt lufttrafikens progresssträvanden, samtidigt som sjöfarten stort sett får nöja sig med s. k. naturlig utveckling. På denna väg torde mycket riktigt passagerarfarten till sjöss gå en plågsam död till mötes. Alderdomstecken hos den traditionella passagerarsjöfarten har redan på många håll varit påtagliga. Personbefordran till sjöss är icke ekonomiskt lönsam, heter det. Detta förmenta handikap kan emellertid ställas under diskussion. Fartyget har nämligen ur flera synpunkter ett förmånligare utgångsläge i räntabilitetshänseende än något annat trafikmedel.

Den kanske väsentligaste av dessa sjöfartens naturliga ekonomiska förutsättningar är vattenvägnarnas kostnadsfrihet ur såväl anläggnings- som underhållsynpunkt. Jämfört med landtrafiken har sjöfarten här ett oerhört övertag i räntabilitetshänseende. För

landsvägs- och järnvägstrafiken innebär själva linjeanläggningen stora kapital- och underhållskostnader. Det här investerade kapitalet kan dessutom svårigen lösgöras för trafik på annan linje eller under andra förhållanden. Däremot kan sjötrafikens realvärden omplaceras, så gott som helt och hållet efter behov på ett smidigt sätt reduceras eller utökas, anpassade efter den aktuella trafikfrekvensen. Detta är av naturliga skäl omöjligt för landtrafiken. Lufttrafiken har visserligen på denna punkt ungefär samma premisser som sjöfarten, men de tekniska grundförutsättningarna i övrigt ger sjöfarten möjlighet till mångdubblad passagerarkapacitet per investerat kapitalenhet.

Nu kommer emellertid på ett påtagligt sätt tids- eller hastighetsfaktorn in i bilden. Det är kanske för mycket sagt, att transportmedlets kapacitet är direkt proportionellt mot hastigheten, men många trafikekonomer anser, att man kan räkna med proportionalitet mot kvadratroten ur densamma. Transportenhetens kapacitet är ju en mycket viktig räntabilitetsfaktor, varför således även hastigheten måste vara det. Här till komma de psykologiska och praktiska värden, som ligger i en hög funktionshastighet. Det är bl. a. på denna punkt som sjöfartens behov så beklämmande nonchaleras. Vi kan för närvarande icke bygga det moderna passagerarfartyget i egentlig mening, d. v. s. ett fartyg som fyller de krav som kunna ställas på ett trafikmedel av idag.

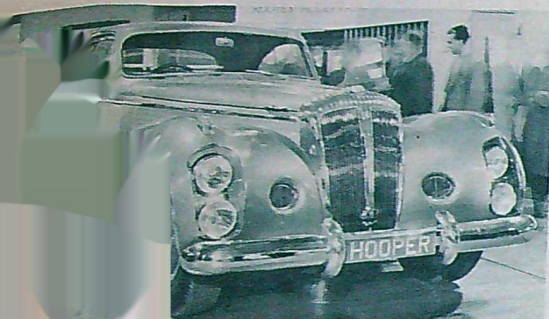
Det har konstaterats, att de tekniska möjligheterna för en utveckling mot ett snabbt, smidigt och ekonomiskt trafikmedel till sjöss föreligger, men att tendensen till nämnda progression synes vara obefintlig. Vad som fördras är en teknisk, vetenskaplig och ekonomisk anspänning, som möjliggör det framtida utnyttjandet av de värden, som ligger i de underhållsfria vattenvägnarna.

Statsmakternas inställning till och eventuella förstärkelse för denna sjöfartens aktuella situation är givetvis i dessa sammanhang av största vikt. Även de privata insatserna och initiativen är självfallet avgörande för en snabbare utveckling, vilken kan ge sjöfarten möjlighet att eliminera den tekniska eftersläppning, som nu tyvärr är alltför uppenbar.

Bo Almqvist

ENGLAND GÅR PÅ I GAMLA HJULSPÅR

Engelsmännen står med ett ben i gårdagens bilvärld och med ett i morgondagens. På årets stora bilutställning i London hade fabrikanterna inte mycket nytt att komma med i fråga om verkliga tekniska nyheter. Hur ska det gå för England i den hårdnande konkurrensen på köparens marknad?



Lyxbilentusiasterna fick sitt lystmäte i denna alla tiders mest påkostade Daimler med Hooperkaross. Alla beslag i silver och lackeringen i blått med små stjärnor av äkta guld.



Armstrong-Siddeley »Sapphire» har en hypermodern motor på 3,4 liter som vid 4.200 v/min ger 120 hk. Toppfarten är omkring 150 km/t. Varför inte ta steget fullt ut och göra en kaross som motsvarar konstruktionen?

London i november.

Den engelska konservatismen förnekar sig inte. I år hade man väntat sig att engelsmännen skulle vidta extraordinära åtgärder för att möta den hårdnande konkurrensen på bilmärknaden men den som vill se djärva idéer bör hålla sig till kontinentens bilutställningar — britterna har föga eller intet annat än de gamla beprövade, successivt förbättrade modellerna att bjuda. Evolution i långsam takt men inte revolution tycks vara parollen.

Londons pampiga »Motor Show» är i stort sett en helt nationell affär. Ytterst få utländska fabriker bryr sig om att ställa ut — den engelska marknaden är alltför dålig. Av 57 utställande bilfabriker var i år 32 engelska och därtill kommer att alla karossmakarna, 18 till antalet, också har engelskt påbrå. Så kommer det sig alltså att den något stembenta brittiska konservatismen satt sin stempel även på årets utställning.

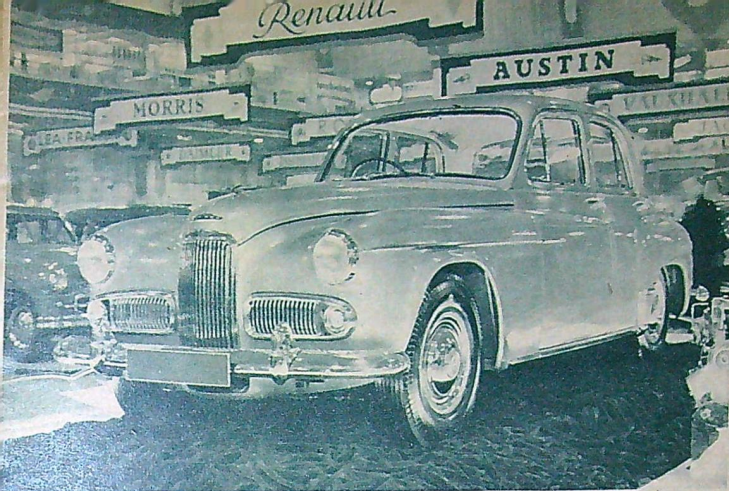
Triumph visade emellertid fram en ny sportvagn, som på ett fördelaktigt sätt skiljer sig från fabriken tidigare modell. Fronten

är mycket originell men tilltalande och, framför allt, krombesparande. Allt onödigt glitter har nämligen utelämnats. Tvålitersmotorn bromsar 75 lik vid 4 500 v/min vilket bör ge den 775 kg tunga vagnen god acceleration. Toppfarten ligger närmare 150 km/t. En annan nyhet är Wolsleys verkligt tjusiga »444:a» (4 cylindrar — 44 hk) som till exteriören skiljer sig från tidigare modeller bl. a. genom att mittstolpen i vindrutans försvunnit. Denna nya Wolsley bör bli en välkommen nyhet i mellanvagnsklassen — Wolsleymotorerna med sina överliggande kamaxlar har redan skaffat mycket många vänner i vårt land. Humber Super Snipe har likaså fått nya linjer och var utan tvekan en av utställningens vackraste vagnar. Fjädringen har också avsevärt förbättrats med individuell fjädring med spiral-fjädrar fram och vida halvelliptiska fjädrar bak. De engelska köparna kan glädja sig åt att leveranstiden för denna modell nu bara är tre månader. För engelsmännen är alltså den krympande exporten ett ont som för gott med sig: det var inte så länge sedan britterna fick vänta i årtal på

sina egna vagnar — om de överhuvud fick köpa några nya.

Armstrong Siddeley hör till de vagnar som också utsatts för modern formgivning och man noterar att motorn på detta märke uppseendeväckande nog är »fyrkantig», d. v. s. har lika lång slaglängd som diameter. Engelsmännen håller annars fast vid sina abnormt långa slaglängder — en följd av tidigare beskattningsbestämmelser — med ty ärföljande höga kolvhastigheter. När man vet att industrin p. g. av råvarubristen stundom måste hålla till godo med stål som inte når upp till den standard som man skulle köpa om man hade fritt val ställer man sig litet skeptisk mot de höga varvtalen och de långa slaglängderna. Några exempel: Humber Pullman 85×120 mm, Jensen Interceptor 87×111 mm, Lanchester 70,2×107,59 mm... Att dessa exempel med lätthet skulle kunna mångfaldigas är inte något godt betyg åt de brittiska motorkonstruktörernas förmåga att hålla jämn takt med den tekniska utvecklingen. En stor nyhet är dock att man tycks börja gå in för modernerna hydrauliska skivbromsar.

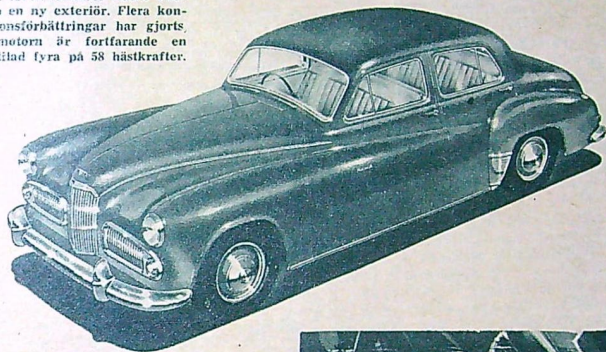
(Forts. på sid. 34.)



Från TV:s utsände
medarbetare
NILS TENGBERG

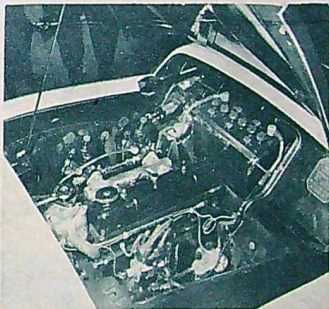
Den nya magnifika Humber Super Snipe var londonutställningens vackraste och mest uppmärksammade vagn.

Nedan: Även Humber Hawk visade upp en ny exteriör. Flera konstruktionsförbättringar har gjorts, men motorn är fortfarande en sidventilad fyra på 58 hästkrafter.



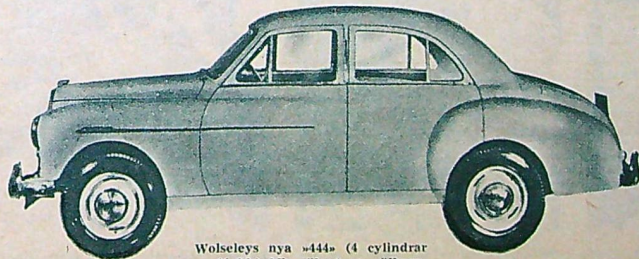
LONDON-NYTT I ETT NÖTSKAL:

- Morris Minor kommer med en ny modell utrustad med Austin A 3½ toppventilmotor.
- Flera engelska bilmärken kommer inom en snar framtid att utrustas med hydrauliska skivbromsar och servostyrning.
- Wolseley lanserar en ny modell, »444».
- Nya modeller och nya tekniska förbättringar på Rootes-gruppens vagnar.
- Kortare leveranstider på samtliga engelska bilar.

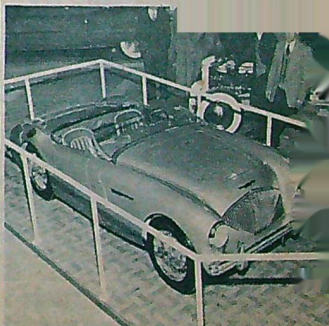


Triumphs nya sportvagn med upptrimmad Standard Vanguard-motor på 75 hästkrafter och kromfri front.

T. v.: Det väldisponerade utrymmet under huven på Triumph Sport. Dubbla förgasare, över 150 km/t toppfart.



Wolseleys nya »444» (4 cylindrar — 44 hk) blir säkert en välkommen nyhet i mellanvagnsklassen.



Nedan: En Healey med ny o. elegant kaross var en fröjd för ögat för många sportvagnsentusiaster. Flott o. snabb.

TYGET UNDER YTAN FJÄLLIGT SOM EN FISK

I takt med den allt högre klädstandarden i vårt land har textilindustrin utvecklets enormt under senare år. Inom Chalmers nya område i Göteborg har ett textiltforskningsinstitut byggts upp och där görs märkliga rön om bl. a. yllefiber med elektronmikroskop, ultracentrifug o. andra sinnrika instrument.

Av civilingenjör Bengt Svedberg

Undersöker man en fiber ur ett stycke ylle med elektronmikroskopet finner man att detta är långt mera komplicerat än man skulle tro. Vid 20 000—50 000 ggr förstoring upptäcker man sålunda att fiberens ytskikt består av först en tunn ythinna, därunder ett randigt lager av äggviteämnen och slutligen längst in de allra mest motståndskraftiga »fjällen». Det är dessa fjäll som spelar en roll när man stryker ylle med eller mot håren. Ullens fiber är med andra ord »fjällig som en fisk».

Men det är denna tunna ythinna, som mäter någon hundra del millimeter som är avgörande för hur yllet beter sig vid behandling på olika sätt inom textilindustrin. Eller med andra ord — de textila egenskaperna hos yllefiberen är i stor utsträckning direkt beroende av dess ytstruktur. Vid t. ex. spinningproceduren gnides fibrerna mot varandra och deras friktionsegenskaper utgör förutsättningen för deras lämplighet att spinna. Vid färgning av tyget är det också ytskiktet som avgör om fibern kan färgas eller inte.

Tills helt nyligen har inte någon mera omfattande forskning ägnats detta ämne. För några år sedan star-

tades emellertid Svenska Textiltforskningsinstitutet, inom Nya Chalmers område i Göteborg, och under inspirerande ledning av den unge professor Nils Gralén — i. ö. en av The Svedbergs lärjungar, har man där ägnat stort intresse åt denna ythinna.

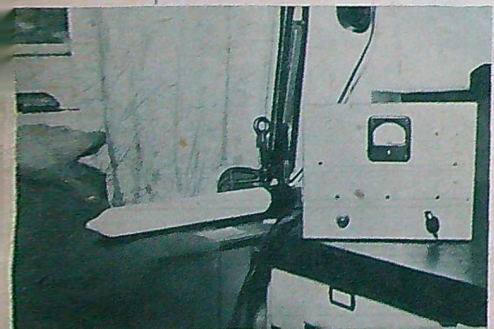
Enligt Graléns och hans medarbetares upptäckter är det troligt att de flesta textiltfibrer äger sådana ythinor, som påtagligt skiljer sig från den övriga delen av fibern. I varje fall finns en sådan ythinna på alla ullfibrer och den skiljer sig i både kemiskt och fysikaliskt avseende från den övriga delen av fibern — den s. k. »kärnan». Ytskiktet utgör mellan två och tio procent av hela fibern, varav det mesta är fjällen.

Av de undersökningar som utförts vid textiltforskningsinstitutet angående ythinnan och därmed sammanhängande egenskaper hos olika slags textilier kan nämnas följande. Vid t. ex. mätning av friktionskoefficienten hos såväl nylon som natursilke, vilka ju allmänt anses ha mycket »glatta» fibrer, har man funnit värden avsevärt högre än yllets — tvärtom vad man ytligt sett skulle tro. Förklaringen till denna låga friktionskoefficient hos yllet har

forskarna vid institutet funnit med upptäckten av att ytskiktet täckes av en mycket tunn och glatt hinna, den s. k. epikutikulan, som vid undersökning under elektronmikroskopet visat sig ha en tjocklek av endast 50—250 Å, alltså 0,5—2,5 miljondels centimeter. Detta innebär att himnan har en tjocklek av endast 0,1 procent av fiberens tjocklek. Man har lyckats renframsälla denna hinna genom att på olika sätt behandla yllefiberen med kemiska metoder.

Denna tunna ythinna, som vi upptäckt, berättar professor Gralén för TV:s utände, tycks spela en mycket stor roll i olika sammanhang. Skadans t. ex. ullen på något sätt, är det i första hand denna hinna som skadas. Himnan har också gett förklaringen till vissa fenomen vid ullfärgningen, då den nämligen verkar hindrande för de stora färgmolekylerna vid deras diffusion från färgbadet in i fibern. Vi tänker fortsätta med att studera den fysikaliska och kemiska strukturen hos denna hinna.

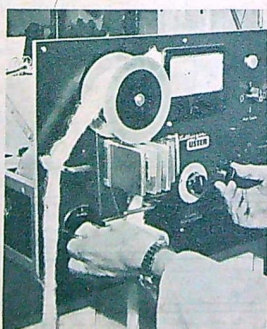
Denna undersökning har liksom många andra forskning vid institutet ett stort praktiskt intresse för textilindustrin. Vi bedriver f. ö. in-



En fotocell används för att mäta bredden av tyg. Apparaten ger direkt utslag, och lämnar mättet med stor exaktitet.



Den unge chefen för textiltforskningsinstitutet professor Nils Gralén granskar en välkänd textilsort: bomull.



En »jämnhetsprovare» som mäter fiber-tjockleken på elektrisk väg med en kondensator. Här mäts ett rayonullband.



Den tunna ythinnan, den s. k. epikutikulan, hos ull ser i cirka 35.000 ggr förstoring ut så här. Det ovala föremålet t. h. är en bakterie av fömligen normal storlek. Hinnan, vars gräns synes till vänster är inte mer än några få miljondels millimeter tjock. Elektronmikrografi från Textilforskningsinstitutet.

tensivt samarbete med utländsk textiltforskning.

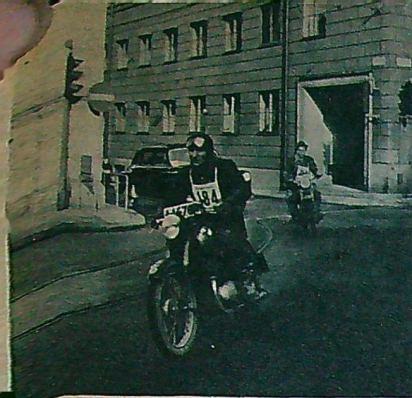
Bland de många andra undersökningar vi utfört, fortsätter professor Gralén, kan nämnas undersökning av sambandet mellan skrynklingsegenskaperna hos en ylleväv och friktionskoefficienten härvid ökade från väven. Man fann när väven behandlades med alkoholisk kalilut vid olika fuktighetshalter hos fibrerna, att friktionskoefficienten härvid ökade från 0,11 till omkring 0,30. Friktionen mättes härvid med en s. k. snodd-friktionsmätare, varvid den ena fi-

bern rörde sig med, den andra mot fjällen.

Vidare har vi utfört sådana undersökningar som är av betydelse för textilindustrin, t. ex. vilka olika temperaturer och fuktighetshalter olika textilier tål under torkning, pressning m.m. Som exempel på resultaten av dessa undersökningar kan nämnas att vi funnit att bomullsgarn kan tåla uppvärmning till 150° under 1–2 tim. med blott c:a fem procents hållfasthetsminskning. Vidare att torrt ullgarn i torr luft mister 10–15 procent av hållfastheten på 1,5 tim. vid

150° men om luftens fuktighet höjes till 50 procent, minskar hållfastheten med 15–20 procent redan vid samma tids inverkan vid 120° och garnet nästan faller sönder efter 1,5 tim. vid 150°. Vid ytterligare höjning av fuktigheten, blir skadorna ännu kraftigare. Alltså: ylletyger mår inte bra av alltför mycket värme och fuktighet på en gång.

Men textilkemi är ett nästan obegränsat område, och institutet måste begränsa sig till olika ganska speciella problem allteftersom de dyker upp.



Att det bitvis slarvades med filkörningen märks i varje fall inte på denna bild där Karl-Erik Agren och Anders Spengs kör fram.



Det är inte första gången Curth Barthelson står inför en tävlingsstart. Är han nervös visar han det åtminstone inte vid besiktningen.



Många tvekade innan de gav sig utifrån stupet men Gunnar Jernberg satte full fart. Åh, en fotning, det blir prickar i protokollet!

Plus och prickar...

av Karl Erik Engström

Det var glädjande att se att flera använde hjälm i år än förra året! De flesta skador som mc-folk drabbas av är skallskador. Sådana går ofta att undvika om man har hjälm, tänk på den saken!

Slarv var nog annars det som orsakade de flesta prickarna under tävlingen i staden. Slarv med körtecken, slarv med kontroll bakåt innan man gav körtecken, slarvig filkörning (tävlade från landsorten kan kanske i en del fall vara ursäktade, men stockholmsgrabbarna och spättorna borde vetat bättre), slarv med uppmärksamheten vid de gula strecken (för att nämna det viktigaste). Det verkade som om tävlingsdeltagarna blev bättre

och bättre ju närmare de kom mål. Första kontrollen i sta'n vid Norra Stationsgatan —Norrtullsgatan var det många som dabbade sig på ordentligt medan de allra flesta klarade sig prickfritt förbi kontrollerna närmast Stadion.

Vad som var speciellt värdefullt med denna tävling var att hastigheten saknade all betydelse. Deltagarna kunde om de så ville stanna och orientera sig eller noggrant överväga hur de skulle passera en trafikknut för att passera den rätt. Av vad jag såg på banan så var det också många som utnyttjade denna möjlighet. Det är min uppfattning att de allra flesta

(Forts på sid. 37.)

...i trafik och terräng

av Curth Barthelson

Då jag själv åkt de flesta former av motorsport med mc måste jag tillstå att denna form av tävling med manöverprov och trafikfärd är säkerligen är den mest berättigade formen av dagens mc-sport, då ju säkerheten och inte hastigheten är den avgörande faktorn. Beträffande tävlingen så var den enligt mitt tycke bara bra även om vissa saker kunde ha varit ännu bättre. Beträffande trials-momentet anser jag att långsamlhetsprovet med 60 prickar för en fotning var tilltaget alldeles i överkant. Lite väl hårt att i enda fotning kunde ställa till så mycket trasor, även om man sedan klarade de övriga kontrollerna och trafikkörningen i sta'n prickfritt.

Men i stort tycker jag att tävlingen var synnerligen lyckad, både ute på Sören-

torpsbanan och inne i staden. Gästerna var väl valda och kartan man fick var över- skäddig och lätt att följa. En sak som åtminstone jag lade märke till var att de tävlande inte riktigt respekterade det påbudna avståndet till närmaste man, minst 50 meter. Detta tycker jag nästan borde medfört diskning, ty på så sätt riskerade de ju att både de själva och kamraterna kunde passera kontrollerna osedda och dra på sig maximal prick/elastning.

En annan sak som jag lade märke till var den goda kamratanen ute på fältet. Förarna tvekade inte att ge varandra goda råd inför besvärliga kontroller, en del till och med hjälpte varandra. De som fick trubbel med sina motorcyklar behövde inte se sig om länge förrän tävlingskamrater skyndade till för att hjälpa.

men bättre kan vi!

av Sigvard-Ryd

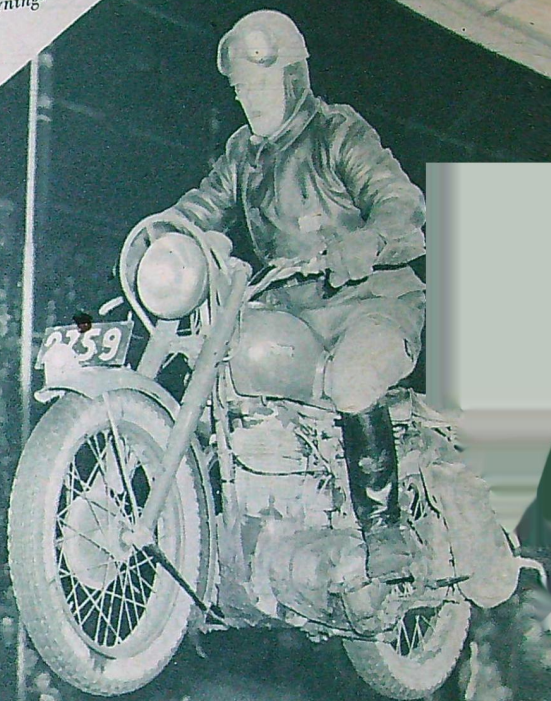
Många av tävlingsdeltagarna tyckte visst att det var i lerigaste laget ute vid Sörentorp. Men vilken tävlingsledning kan ordna med uppehållsväder några dagar innan tävlingen ska gå? Dessutom var nog meningen den att förarna skulle få visa att de behärskar sina maskiner i alla situationer, så på sätt och vis var lervällingen välkommen.

Körskickligheten var överlag överraskande god. Visst fanns det deltagare som ännu har mycket att lära innan de kan säga att de behärskar sin maskin, men det stora flertalet satt mäktigt stolt i sadeln. Till exempel vid kontrollen där det gällde att köra över gungorna. Uppre startplatsen hade vi ställt upp en gunga för övningsändamål och det tog sannerligen inte lång tid för stjärnknutteaspiranterna att lära sig finessen. Undra inte på att man senare inne på Stadion, när A1:s gossar körde över gungorna under sin akrobatkörning, kunde få höra knutte-

replikor som: »Det var välan ingenting, kom hit ska'ru få dej en snabbkurs.»

Jag anser att tävlingen som på det här viset är upplagda litet efter rodeo-mönster har all framtid för sig. Även smakklubbarna och rena kamrätgangen kan med enkla hjälpmedel ordna en övningsbana i stil med den ute på Sörentorp. Ett par kraftiga plankor och en bock, så är gungan färdig, och att sätta pinnar i marken och arrangera en »slalomtävling» är ju lätt gjort. Denna form av åkning, rätt bedrivnen, trimmar snart sina utövare till veritabla akrobater, utan att de på långa vägar förstör sina maskiner så mycket som under avancerad terrängkörning. Mig veritligen var det inte en enda under tävlingen som fick några allvarligare skador på sin maskin, av 230 startande. Mitt råd är: »Ge er ut på något fält och ordna med en liten rodeo, att kruta fram och tillbaka på Götgatan gör varken er själva eller andra trafikanter gladare.»

Svallbågorna efter höstens största motorevenemang, TV:s Stjärnknuttetävling, har lagt sig, men dyningarna finns kvar. Vi hoppas de blir kvar länge, ty de för med sig ökad hänsyn i trafiken, större körskicklighet och, framför allt, allmänhetens och myndigheternas ökade respekt för motorfolket.



STJÄRNKNUTTeskUTT

Överfurir Sixten Wärn, på bilden här ovan, ställde upp i ädel tävlan mot furir Axel Bertil Liljander som red en underbart vacker häst. Båda klarade fint sina hinder, men det hala väglaget gjorde att mc-föraren måste dra kortaste strået. Foto: E. Collin.



De svenska barngasmaskerna görs i
knallrött och himmelsblått. 25.000
sådana masker är under tillverkning.



● Sverige står väl rustat i händelse av ett eventuellt nytt världskrig, som säkerligen kommer att bli ett gaskrig. Civilförsvaret har gjort nykonstruktioner till våra gasmasker som därigenom blivit ett fullgott skydd mot alla hittills kända stridsgaser.

● Barnen har fått en speciell gasmask målad i glada färger, som gör att de inte längre är rädda att ta den på sig.

● Om detta berättar ingenjören vid Försvarets Forskningsanstalt, GUNNAR PERSSON, för Teknikens Värld.

Förr tyckte barnen inte alls om att dyka in med huvudet i det mörka otäcka. De var rädda för gasmasken — inte ens det faktum att det var en mystisk apparat var tillräckligt lockande.

I Amerika, England och alla krigförande länder förresten, där gasmasker varit aktuella, har man gjort samma iakttagelse. Ungarna reagerade negativt. Ända tills man kom på idén att göra speciella barngasmasker.

I USA lät man Musse Pigg, Kalle Anka och andra Walt Disney-figurer bli med för att få barnen vänligare stämning. Man gjorde maskerna med de lustiga figurernas ansikten, målade dem i glada färger. Och genast var det mycket skojigare att ta maskerna på sig.

Här i Sverige har vi visserligen inte gått lika långt i den psykologiska lekfullheten för att få småbarn att skydda sig mot stridsgaser. Vi har nöjt oss med att byta ut den smutsgrå standardfärgen mot knallrött och himmelsblått. 25.000 såna masker håller för närvarande på att framställas för civilförsvarets räkning efter ingående undersökningar och prov på Försvarets Forskningsanstalt i Ursvik utanför Stockholm.

Man har haft sminiatykrig med olika stridsgaser där ute under de senaste åren för att få fram ett effektivt gasmaskskydd. Man kan nämligen nu inte längre bara räkna med de konventionella stridsgaserna och de konventionella spridningsmetoderna. Nya gaser, nya spridningsätt, större halter — det är vad man kalkylerar med på Forskningsanstalten och vad man söker finna nya verkningsfulla skydd mot.

Alla de gamla gasmaskerna — omkring två miljoner — finns ordentligt lagrade. De behöver inte kasseras, man impregnerar det aktiva kolet i behållaren med vissa metallsalter.

(Forts. på sid. 36.)



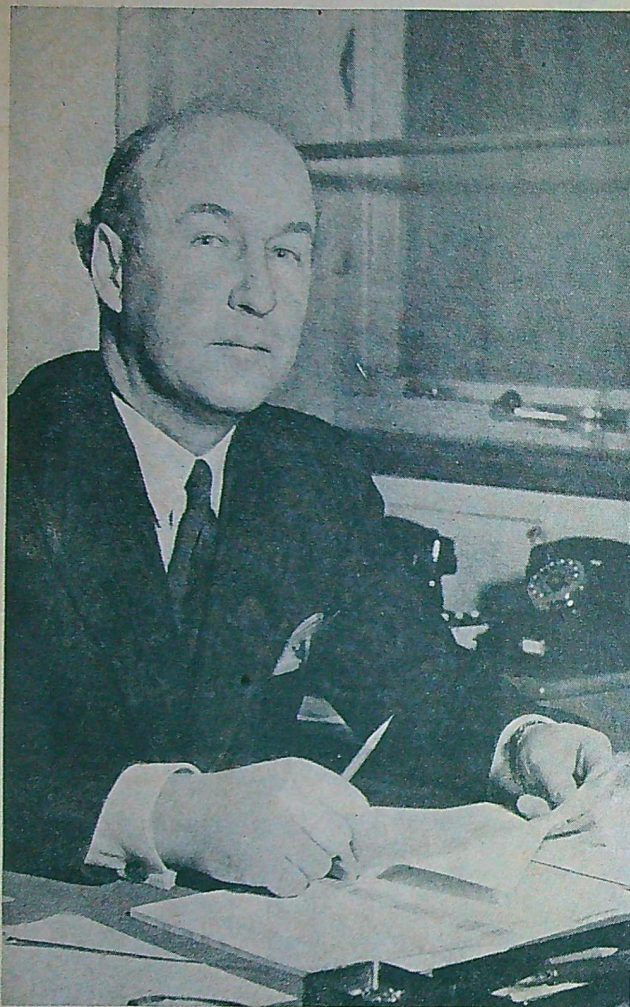
Gasmasken är mera spännande än den vildaste indianlek tycker pojkarna Persson i Ursvik. Undra på att kamraterna är mycket avundsjuka.



Masken hindrar inte barnen att leka. Det går visserligen inte att åstadkomma några Tarzan-tjut med masken på, men man har roligt ändå.



Krister tycker att gasmasken är busbra. Det vore bra om alla barn blev vana vid gasmasken och dess användning. Den kanske kan behövas.



Sverre Sohlman är en man som redan vid mycket unga år fått upprätthålla ansvarsfulla poster. 25 år gammal blev han disponentassistent vid Nobelkrut och åtta år senare chef.

Verkställande direktören i Bofors AB Nobelkrut och vice verkställande direktören i Bofors, Sverre Sohlman är uppförd med Nobelkrut. Men han är också en kräsen konnässör av konkret konst och en charmerande sällskapsmänniska.

Text: NILS KJELLSTRÖM

Det finns en historia om en frackmiddag, där spetsarna inom svensk industri och köpenskap var samlade och där någon kom på idén att man skulle undersöka vem i sällskapet som bar den äldsta fracken. Det berättas att göteborgsmiljonären Gustaf Werner vann. Hans frack var sydd någon gång strax före Gustaf V:s tronbestigning.

En sådan tävling skulle aldrig Sverre Sohlman kunna vinna. Verkställande direktören i Bofors a-b. Nobelkrut och vice verkställande direktören i Bofors är en elegant herre, både utvärtes och invärtes. Vare sig han bär en civil högtidsdräkt eller flottans paraduniform — han är sjöofficer, kapten i reserven — så gör han det med samma lite nonchalanta elegans. Och vare sig han resumerar en föreläsning i Exportföreningens styrelse eller han avrättar en meningsmotståndare i en privatdiskussion om konkret konst, så gör han det med samma förmåla grace och överlägsenhet. Han kan vara ett under av belevad artighet och ett vidunder av giftig ironi allteftersom omständigheterna kräver, men han är det ena och det andra med all den stillkänsla som man kan vänta av en som har vuxit upp bland kavaljersflyglar.

Mitt i brukstraditioner är Sverre Sohlman född, i en trakt som visserligen har Örebro till administrativt men Karlstad till andligt centrum. Han såg dagens ljus i Karlskoga för något mer än femtio år sedan och han tillbragte sin barndom i grannskapet av de kanonverkstäder och sprängämneslaboratorier som han senare i livet skulle få vara med om att sköta. Hans fader var kommerserådet Ragnar Sohlman, Alfred Nobels närmaste vän och medarbetare och man skulle nästan bokstavligen kunna säga att Sverre R-son Sohlman är uppförd med Nobelkrut. Han tog studentexamen i Örebro 1919, men när det sedan gällde att studera vidare i utlandet valde han Frankrike som utbildningsland. Eljest har väl snarare Tyskland varit resemålet för de svenska brukens vetgiriga söner. Även när det gällde den militära utbildningen gick Sverre Sohlman sin egen väg. En reservofficersexamen har länge betraktats som ett nästan obligatoriskt attribut i de kretsar som rekryterar ledarskiktet inom stora delar av vår tunga industri, men oftast har det varit fråga om en regementsutbildning. Sverre Sohlman blev i stället sjöofficer. Både det valet och valet av Frankrike som studiemål hör på något sätt samman med hans personlighetstyp, som är mera intellektuellt färgad än man varit van vid bland svenska företagare och tekniker — åtminstone i tidigare generationer; numera håller, det skall tillfogas, en förändring på att ske i det avseendet.

Familjetraditionen och släktanknytningen till Bofors kanonverkstäder och Nobelkruts sprängämnesfabrik hade på

I FRACK

förhand utstakat Sverre Sohlmans karriär. Men det var hans eminenta begåvning som kom att så tidigt föra honom till ledande poster inom dessa företag. Han var bara tjugofem år gammal när han blev disponentassistent vid Nobelkrut, Nordens största sprängämnesfabrik, och vid knappt fyllda trettio tre år blev han högste chef för detta mångmiljöföretag. Inte långt därefter blev han tillika vice verkställande direktör i Bofors, närmast under Evert Wijkander, den förre Fagerstachefen, som blev verkställande ungefär samtidigt. Men vid sidan om de båda stora Boforsindustrierna har Sverre Sohlman ett finger med i åtskilligt av det viktiga industriella spelet i Sverige. Utom att han varit ordförande i Industrikommissionen har han fyllt och fyller han en rad viktiga funktioner i olika industrisammanhang. När det gäller valet av dessa funktioner tycker man sig spåra något av samma kräsenhet som präglar det mesta av Sohlmans görande och låtande. Listan över hans styrelseuppdrag är kanske inte så lång men den är exklusiv. Han är ordförande i Sveriges Kemiska Industrikontor, har varit ordförande i Norrbottens järnverk, är vice ordförande i Sveriges Allmänna Exportförening samt styrelseledamot i Bofors, SKP och Skånska Cement... Det bästa är gott nog för Sverre Sohlman.

Hans komplicerade personlighet rymmer drag som ter sig förbryllande för både hans vänner och hans motståndare. Några tycker att han är en paradboxare och pekar på sådana märkliga förhållanden som att en av landets pålitliga frikonkurrensvänner har suttit som ordförande i det statsägda Norrbottens järnverk eller att denne planhushållningens svurne fiende gladigen gjort sig till en sorts galjonsfigur för våra handelsförhandlingar med Sovjetryssland och själv för i österled, till Moskva, för att vara med om att säkra avtalet. (Det var i det sammanhanget som något kvickvud fick infallet att döpa Nobelkrutchefen till Desverre Sohlman.) Det är möjligt att en obotlig lust att chockera, ett atavistiskt drag av kavaljersdemoni har spelat in och förmått Nobelkrutchefen att engagera sig i sådana historier, men kan man inte nöja sig med en mycket enklare förklaring? Kan inte Sverre Sohlman helt sonika ha resonerat som så att skall nu staten driva järnverk så är det bättre att en pålitlig liberal håller i styrelseklubban, och skall vi göra affärer med Sovjet så är det klokare av en antiplanhushållare att vara med om att utföra avtalet än att sticka undan och hålla sig borta? Förklaringen får gälla för vad den vill; man har i alla fall en känsla av att de skolastiskt snodda vindingarna i den sohlmanska hjärnan rymmer mera

(Forts. på sid. 36.)



övningsmässigt utfördes sprängningarna så att laddningen lades på botten en bit från bron för att inga skador skulle uppstå. Explosionen kom fullständigt överraskande för bevakningsmannskapet, bron blev utdömd och en ingenjörspulion fick bygga om den helt och hållet.

KALLT DOPP ELDDOP

TV avslöjar den starka insats som gjordes av svenska grodmän under höstmanövern. Det blev en kall men lyckad premiär.

Av löjtnant Hans Blenner

Under Sörmlandsmanövern förra månaden insattes för första gången i Sverige marinens grodmän i offensiva armöperationer. Det var flottans expert på grodmansutbildning löjtnant Gösta Fahlman och några av hans män, som i sina »fantomdräkter» spred skräck och förtörelse i de fredliga skogsbygderna kring Katrineholm. Med undervattenssinnning kunde de osynligt ta sig över sjöar och floder och på så sätt komma bakom fiendens linjer och få fina spaningsrapporter eller utföra sabotage mot broar, kommunikationer och fordon.

Löjtnant Fahlman berättar för Teknikens Värld om ett av de spännande äventyren grodmännen fick uppleva.

— På kvällen den 26 september hade fienden gått över Grenån och tagit ett brohuvud på vår sida om ån. Olyckligtvis hade därvid den betydelsefulla bron vid Torpa erövrats från oss och fienden höll nu på med att transportera fram trupper, ammunition och stridsvagnar för att ladda upp brohuvudet. Det var med andra ord livsviktigt att stoppa transporterna och av vår brigadchef fick vi det viktiga uppdraget att spränga bron.

Tursamt nog rädde det idealväder för oss. Regnet formligen hällde ner från himlen och i mörkert var vi praktiskt taget osynliga i våra svarta gummidräkter och maskeringsmålade ansikten.

Efter en snabb biltur till de främre linjerna hämtade vi ut sprängreor såsom laddningar, kablar och batterier vid en ammunitionsplats. Jag passade på att ge grabbarna en orientering om uppdraget. Till att börja med sa jag: vi smyer oss längs sjöstranden fram mot åmynningen. Det är omkring fem kilometer väg dit. Under de sista kilometerna är vi inne på fiendtligt område och då gäller det att gå runt posterna så att vi inte röjer företaget. Strax hitom åmynningen går vi i sjön och sen har vi att simma omkring 150 meter under vattnet på kompasskurs 1640. Du L och jag simmar först och ni båda kommer omkring fem meter efter. Laddningarna lägger vi ut vid mitt-pontonerna under vattenytan. Se till att ni får riktad sprängverkan. Jag kontrollerar koppelningarna innan vi drar oss tillbaka. Blir vi skingrade så återsamlas vi vid Loda.

(Forts. på sid. 37.)



Löjtnant Gösta Fahlman som med utmärkt resultat ledde grodmännens arbete.

DRÖMRESAN

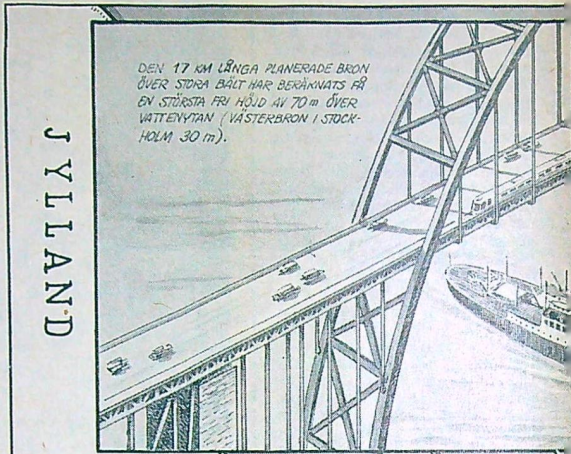
Den efter passfrihetens genomförande oerhört stegrad trafik mellan Sverige och Danmark har aktualiserat det urgamla projektet om en bro över Öresund. Lagg därtill att den senare är fantastiskt ökade resandeströmmen från Norden via Danmark till kontinenten har gjort de danska planerna på en broförbindelse över Stora Bält dagsfärska för att man lätt skall kunna föreställa sig hur nära vårt land som inte alltför avlägsen framtid kan komma att flyttas kontinenten med dess nät av autostråder. Första steget på snabbvägen till kontinenten blir bron över Stora Bält, som danskarna vill ha klar innan de ger sig i kast med uppgiften att i samråd med svenskarna slå en brygga över det tränga sund som skiljer de båda broderfolken. De båda gigantiska broprojekten ter sig emellertid efter den senaste tidens händelser och uttalanden som genomförbara inom åtminstone det närmaste decenniet. Vi kan alltså redan nu börja drömma om den dag då man utan sinkande färjor kan nå Hamburg från Malmö på 8 timmar mot närmare 12 timmar nu (medelshastighet i båda fallen: 60 km/t). D. v. s. man kan teoretiskt redan nu komma från Malmö till Hamburg snabbaste vägen över Gedser—Grossenbrode på 10 timmar men då fordras det att man har fantastiskt tur med bägge färjorna. När färjorna blir ersatta med broar slipper man allt onödigt väntande och kan dessutom pressa tiden betydligt genom att köra fortare på vissa sträckor. Det blir med andra ord bilisten själv som bestämmer hur fort färden skall gå — inte färjkaptenerna!

Många frågor säkert varför inte den planerade Öresundsbron kommer att dras från Helsingborg till Helsingör i stället för den längre vägen Malmö—Köpenhamn. Det beror på att invändningar skulle komma att göras från de sjöfarande som skulle få svårt med passagen i det tränga gattet mellan Kronborgs Slott och Kärrnan. Dessutom tillkommer att vattendjupet är för stort — ända upp till 40 m mot bara 11 m mellan Malmö och Kongens by — samt att man på det senare stället har stadigt kalkberg att bygga på. Man anser vidare att en bro från Helsingborg skulle komma på för långt avstånd från Skånes huvudstad. Allt utom bro längden som Malmö—Köpenhamn blir hela 26 km — talar alltså för broförbindelse mellan Sydsveriges och Danmarks huvudstäder.

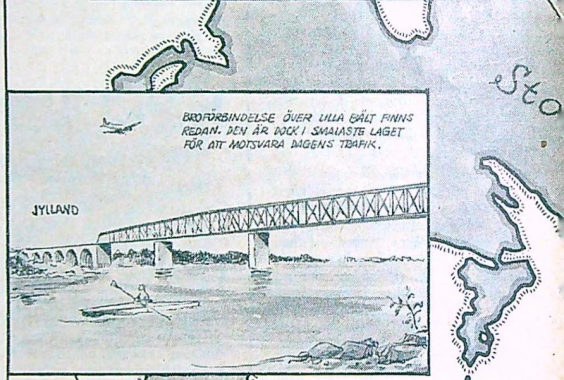
Den bro som projekterats blir en stålbro, eftersom den spännhöjd det här måste bli frågan om endast kan klaras med en sådan bro. Höjden kommer att bli tillräcklig även för stora fartyg — 45 m för huvudfartygerna Drogden och Flint-rännan. Dessa båda leder ges en bredd av vardera 300 m i ett spann. Enligt 1936 års förslag som i stort sett står sig än idag skulle väghanans bredd på bron bli 9,2 m med en cykelbana å 2,8 m och ev. järnvägsspår på var sin sida. Eftersom man 1936 hade svårt att förutse den väldiga trafikökningen får man väl anta att körbanan kommer att breddas ytterligare. Hela Öresundsbroförslaget skulle i dagens mynt komma att gå löst på minst 350 miljoner kronor.

Men Öresundsbron är ännu så länge bara rena fantasierna. Det blir nämligen ingenting av med den förrän danskarna fått sin Bält-bro klar. Denna bro avses bli av ungefär samma typ som Öresundsbron, d. v. s. en fast stålbro med höga spann. Den skall utgå från Korsör på Själland och gå den 17 km långa vägen till Nyborg på Fyn. Resan med färjan tar nu ungefär en timme och en kvart — med bil skulle denna vägsträcka kunna avverkas på en kvart och så slapp man allt väntande vid färjställen. Särskilt vid högsäsong är det inte ovanligt att bilister blir lämnade kvar på stranden när den överfulla färjan stavar ut över Bältet! Planerna på Bält-bron har avancerat så pass långt att man engagerat ett svenskt fartyg med svenska geologer, som skall företa borrhoringar i Bältet för att utröna bottenförhållandena där. Såvitt man redan nu vet lär bottenstrukturen likna den i Öresund mellan Malmö och Köpenhamn.

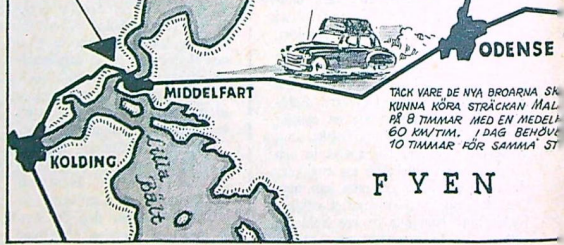
(Forts. på sid. 40.)



DEN 17 KM LÅNGA PLANERADE BRON ÖVER STORA BÄLT HAR BERÄKNATS FÅ EN STÖRSTA FRI HÖJD AV 70 M ÖVER VATTENYTA (VÄSTERBRON I STOCKHOLM 30 m).



BROFÖRBINDELSE ÖVER LILLA BÄLT FINNS REDAN. DEN ÄR NOCK I SMÅASTE LAGET FÖR ATT MOTSVARA BENSINS TRAFIK.

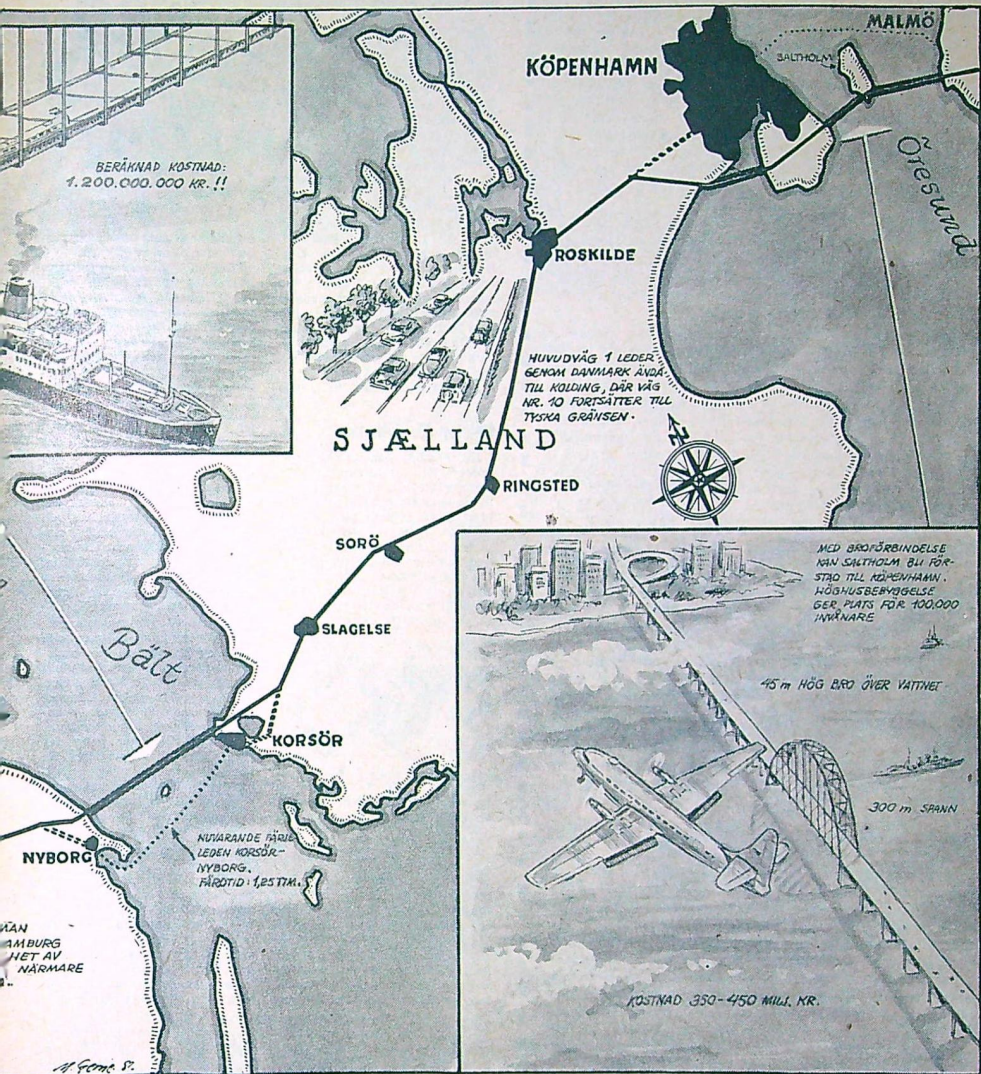


TICK VARE DE NYA BROARNA SK KUNNA KÖRA STRÄCKAN MÅL PÅ 8 TIMMAR MED EN MEDELHASTIGHET AV 60 KM/TIM. I DAG BEHÖVS 10 TIMMAR FÖR SAMMA STRÄCKA.

Genom att broarna över Stora Bält eventuellt kan man tänka sig att framtiden köra från Malmö till kontinentens förlustelser på min...

TV-reportage: NILS TENGBERG och M...

TILL KONTINENTEN



**Bält och Öresund bli-
g att inom en nära
amburg och konti-
e än åtta timmar.**

NUS GERNE (teckning)

LÄNGST I VÄRLDEN

Byggandet av en bro över exem-
pelvis Öresund fordrar inga större
spännvidder — de största spannen
skulle komma att mäta ca 300 m.
Vid spännbredder på betydligt över
500 m är hängbroar det enda tänk-

bara och de största spännvidderna
återfinns därför i hängbroar. De
längsta spannen i världen har bron
över Hudson River (1.067 m) och
Golden Gate i San Francisco (1.280
meter).

FABRIKÖR Axel Fjellman som är chef för Fjellmans mekaniska verkstad i Mariestad är en frisk och företagsam herre som vässerligen kan konstatera att det finns besvärigheter och svårigheter här i livet men som har en enastående förmåga att ständigt finna nya möjligheter. Företagets hydrauliska pressar finns nu spridda över stora delar av världen, bl. a. i Amerika där man nu också ställt upp ett eget försäljningskontor. I dagarna har man vidare fått färdig en etagepress med en tryckkraft på hela 4.900 ton som beställts av ett företag i Belgien. Ett gott bidrag till våra exportsträvanden.

20.000 kronor fick personalen på Uddevalla-varvet helt ny-ligen. Den gode givaren var skeppsredare J. Mahmsen i Trelleborg, som blev så glad att han började dela ut »guldets» när varusjögarna fått hans nya tankfartyg Glimmingehus i sjön. Gissa om det blev fest i stugorna!

TRIEFCEMENT kallas en ny typ av cement som är ytterligare ett bevis för hur teknikerna i våra dagar gör allt för att tillvarata sådant som man tidigare bara vräkte åt sidan som skräp. Huvudbeständsdelarna i denna cementtyp är nämligen masugnsslugg som mals till ett fint pulver. Till detta sätter man en s. k. aktivator varvid bildas ett hydrauliskt bindemedel som hårdnar om man tillsätter vatten. Materialet kommer nu till användning bl. a. vid ett nytt kraftverksbygge vid Lindbyn, som beräknas bli klart 1953 och som då kommer att leverera ca 55 milj. kWh till bl. a. Kopparbergs Bergslags AB och Grycksbo Pappersbruk.

PAHITTIGA jobbare tycks alldeles särskilt Atlas Diesel ha lyckats få innanför fabriksmurarna. Jag har tidigare berättat om finurliga AD-grabbar, och nu är det återigen en som vässat framfötterna. Olof Sonntag heter han, och han har inte nöjt sig med ett gott förslag utan har också bidragit till ett annat. För det helt egna tipset fick han 500 kronor och för det andra fick han bröderligt dela på 600 med de två andra förslagsställarna, Rune Johansson och Olof Jonsson. Söndags första förslag gäller ett centralt smörjsystem vid prövnings- eller vissa maskiner. Tidigare har varje maskin fått smörjas manuellt för sig, men med hans förbättring kan man nu samtidigt smörja åtta maskiner och vinner alltså åtskilligt tid. Det andra förslaget gäller en finurlig snabbkoppling vid prövning av bergbormaskiner. Ja, vi alla har bara att gratulera.

FÖR ATT kika ut ett tag på den tekniska världen utanför våra egna gränser så kan jag meddela att man i USA nu verkligen på allvar tycks ha löst problemet med den tredimensionella filmen. Kanske kommer ni ihåg att vi haft tillfälle se sådan film redan tidigare varvid man måste sitta och ha glasögon med ett rött och ett grönt öga för att verkligen konstatera det tredimensionella. Modellen slog aldrig igenom — och undra på det. Den nya metoden går ut på att tre kameror samtidigt spelar upp filmen på en väldig, kurdad duk som är ungefär sex gar så stor som en normal. »Cineramas» kallas metoden, och alla som hade tillfälle att vara med vid premiären var överens om att vi nu går in i en ny filmepok. För inspelningen har man använt en kamera med tre linser, varav den mittersta »sittar» rakt fram och de andra »sneglars» en smula åt sitt eget håll. Svårigheten lär väl bli att bygga om biograferna så att den väldiga duken får plats.

Her Teve

De Sotos eldkupol

Efter mer än sju års intensivt forskningsarbete har De Soto i år släppt ut sin nya toppventilmotor, Fire Dome V-8.

Hjärtat i den nya motorn är dess hemisfäriska förbränningsrum som anses vara idealiskt för en bensinmotor.

Den kupullika formen på förbränningsrummet har givit den nya motorn dess namn Fire Dome = Eldkupolen.

Motoreffekten är 106 hk vid 4.400 v/m, kompressionsförhållande 7,1:1, slagvolym 4330 cm³, cylinderdiameter 92 mm, slaglängd 85 mm, cylinderrangemang: 90 graders V-form med central kamaxel. Ventilordning: Snedställda toppventiler med hydrauliska ventillyftare för att eliminera ventilskrammel. Vidare är motorn försedd med automatisk choke.

Ett väl konstruerat kylsystem

Gnistor för bilägare

Ett hädligt och kvickt arbetande kontrollinstrument för motorcylindrar arbete är Sparkometern. Apparaten arbetar efter känd princip med ett inställbart gnistgap som kopplas parallellt med tändstiftet. Det nya är utformningen till en hädlig, pistolliknande grej som går kvickt att koppla in och ger ett lättläst, kvarstående utslag på en skala. Tändstiftets gnistgap ber-



Det ovanligt behändiga formatet är en styrka hos instrumentet.

Senaste dumt i engelska kanalen

Att krossa Engelska Kanalen med en scooter ska nu försökas för första gången i historien. Det är motorcykelstjärnan Georges Monneret som ska stå för vägstycket och han befinner sig just nu i Calais för att ordna detaljerna inför trippen. Farkosten består av ett par pontoner ovanpå

vilka en Vespa är monterad. Bakhjulet är via ett rullsystem kopplat till en propeller, och framhjulet är nedsänkt i en skära så att föraren genom att vrida på styret påverkar ett roder. Flytetygets möjligheter att ta upp konkurrensen med motorbåtarna förefaller rätt små.



Ingenjör Beusch och mekaniker Martin från Vespa-fabrikerna kontrollerar att motor och allting annat fungerar till full befähet.

Flyktigt sett



BMW håller stilen

Nu kommer den första efterkrigs-BMW:n, i Sverige presenterad av Förenade Bil, och den kommer väl att hälsas med största glädje av alla sportvagnsentusiaster.

BMW hör till de vägnar, som alltid har legat nära idealet — och den nya modellen vänsläkts inte i något avseende. Motorn är en utveckling av

326-ans välkända sexcylindriga motor. Cylindervolymen är 1.971 liter och man tar ut 65 bromsade hästkrafter vid kompressionsförhållande av 6,3:1.

Några data:

Största längd 4.700 mm, största höjd 1.750 mm, fri markhöjd 180 mm och hjulbas 2.835 mm, bensintankens volym 60 liter, topphastighet 140 km/t, bränsleförbrukning 1,1 l/mil.

Mänskliga hjärnan distanserad

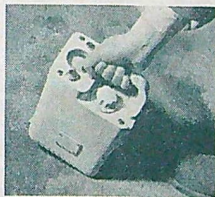
Den 3:e internationella mätinstrumentutställningen har hållits i S:t Eriksmässans hallar i slutet av september. Den gick mest i de avancerade matematikmaskinernas och den frigjorda atomenergins tecken, men omfattade också annat fysikaliskt och tekniskt forskningsnytt.

Det revolutionerande nya den här gången var utan tvekan de apparater som atomforskningen gett oss — såsom instrument för att exakt på atomen mäta antalet »märkta» atomer vid medi-

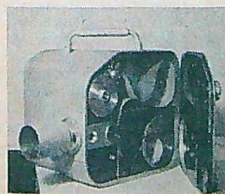
cinska eller industriella undersökningar, eller apparater för att med hjälp av gammatråningen »röntgenografiera» t. ex. maskindelar och annat metallgods. Och medan de senaste elektroniska matematikmaskinerna talar sitt tyska språk om att den mänskliga hjärnan nu i många avseenden är för länge sedan distanserad av den mekaniska, så trängdes en sakkunnig publik mellan montrarna i detta paradis för den atom- och elektronintresserade.



Apparaten skiljer på lös och skarp ammunition. Röd lampa lyser för varje skarpladdat skott.



En atomträningsdetektor som genom sitt bekväma format har stor användning vid strålmätning.



FOA:s ultrarapidkamera tar upp till 1.000 bilder/sek med en rekordexponeringtid på 1/40.000.



Försvarets forskningsanstalt utställde en pluviograf, dvs. regnmätare av helautomatisk modell.



Exteriören på den nya Volkswagen är densamma som på tidigare modeller. En nyhet är ventilationsrutorna som nu är standard.

VW VÄXLAR VÄXELLÅDA

Även om Volkswagen, som ursprungligen var tanken och som själva namnet innebär, inte blivit var mans egendom, så har den under de senaste åren sålts i jätteupplagor och skaffat sig hundratusentals vänner och beundrare. Naturligt nog. Volkswagenwerk sysselsätter i dag omkring 17.000 man och genom en långt driven rationalisering av arbetet har man en dagsproduktion av 550 bilar. En intressant siffra som belyser vilken enorm betydelse tillverkningsrationaliseringen haft för viss arbetsstyrkas kapacitet är det faktum att 1947 behövde 924 man ett år för att tillverka 1.000 bilar medan i år, 1952, 120 man gör 1.000 bilar årligen.

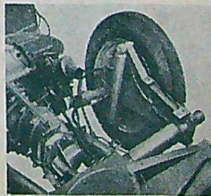
Den färdiga produkten är känd som en i många avseenden idealisk småvagn, och rent tekniskt är den en avjörd succé. Det har också framställts klagomål mot bilen, berättigade klagomål, och när nu fabriken slapper ut den senaste årsmodellen visar det sig att höga vederbörande lyssnat till klagokören och i görigaste

mån rättat och packat sig där-efter.

För mindre erfarna bilster har Volkswagens växelåda varit upphov till mycket bekymmer. Ljudlösa växlingar har förutsatt ingående kunskaper i dubbeltrampningskunsksysterier, svårösta kanske speciellt för damerna. Den nya modellen är försedd med en hetsykroniserad växelåda.

Motorbrummet har vid höga varv varit ganska besvärande, men i den nya modellen är ljudisoleringen väsentligt förbättrad. Instrumentbrådan har blivit lättare överskådlig och betydligt snyggare, och en annan praktisk detalj är de nya dragtrå ventilationsrutorna, och innerbelysningen har flyttats till sidväggen.

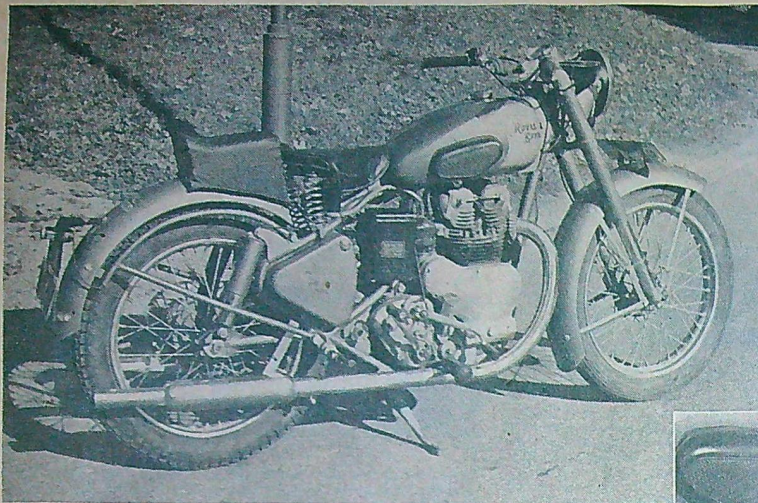
Motorn har utrustats med en fallförsagare med accelerationspump som ger en helt annan krydda åt motorn än man varit van vid och de nya hydrauliska teleskopstöttdämparna är ämnade att bidra till att bilen ligger väl på vägen även om den råkar hålla svåken standardkvallitet.



En välkommen nyhet är de individuellt verkande, hydrauliska teleskopstöttdämparna på alla hjul.



Instrumentbrådan har givits en ny och elegantare utformning. Pilarna dirigeras från rattstängsen.



Den typiska Royal Enfield-siluetten: maskinen är ganska låg, men har lång hjulbas. Bakhjulstjärningen är densamma som på fabriken's encylindriga maskiner. Pris: 3.800 kr.

ROYAL ENFIELD TWIN

Av Nils Tengberg



Förgasaren är svåråtkomlig bland allt cyttor bakom cylindrarna. Borde kunna förbättras.

Utseendemässigt är Royal Enfield den »vertikal twin» som kanske mest skiljer sig från förebilden — Triumph Twin. Medan övriga mc-fabriker mer eller mindre slaviskt har kopierat Triumphs modeller och kommit fram till maskiner som även i fråga om utseendet är nära nog identiska med dessa har Royal Enfield en ganska personlig exteriör, vilket beror på att dess konstruktive fader måst gå ihop egna vägar för att inte hans yngsta avkomma skulle behöva känna sig missanpassad i Enfieldfamiljen. RE Twin har nämligen så många drag gemensamt med de encylindriga medlemmarna i denna familj att man inte behöver tveka om ursprunget.

Den tvåcylindriga Enfield-motorn hör till klassens snabbaste och speciellt fäster man sig vid den utmärkta accelerationen på direktväxel. Man kan utan minsta ryck i kraftöverföringen gå ner ända till 20 km/t på högsta växeln och därifrån öka farten mycket snabbt enbart genom gaspådrag. Accelerationen mellan 50 och 80 km/t på fyrans växel tog 6,5 sek i anspråk vilket är ett mycket gott resultat. De som regelbundet följer TV:s mc-testningar vet att BSA A 7 för motsvarande fartökning behövde mer än 7 sekunder. Vridande momentet är högt även i det lägre varvtalsregistret vilket

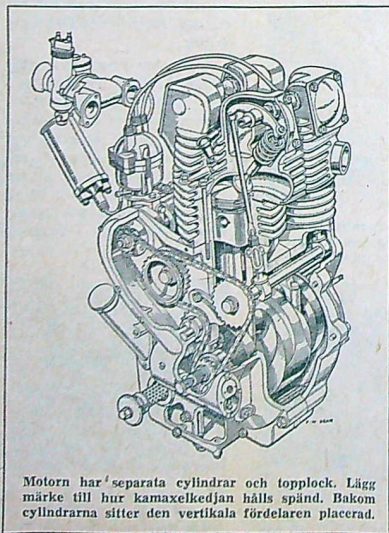
resulterar i god segdragnin även i låga hastigheter och i, som redan nämnts, god acceleration från låg fart även på de högre växeln. Att exakt fastställa maskinens medelfart visade sig svårt: den tål hastigheter på mellan 100 och 120 km/t i timalt utan att motorn verkar ansträngd. Hårdkörning är möjlig utan att motorn blir särskilt varm eller tenderar

att läcka olja på någon punkt. Toppfarten ligger vid ca 135 km/t, då, enligt den kombinerade hastighetsmätaren och varvräkaren motorn varvar omkring 5 400 v/min, vilket motsvarar en kolvhastighet av 13,68 m/sek. På tvåan och trean kan motorn utan större besvär varvas upp till betydligt över 6 000 v/min vilket motsvarar topparter på de mellersta växelnarna av 90 respektive 120 km/t.

Växellådan arbetar ypperligt. Något uppehåll mellan de olika växellådena behövs knappast — en lätt och snabb rörelse med höger tå på den välpacerade pedalen är tillräckligt för att få växelnarna att gå mjukt in som »varm kniv i smör». Nollåget kan vara svårt att hitta trots att maskinen är försedd med »frilägsfinnare» som emellertid inte fungerar 100 %-igt tillfredsställande. Ettans växel kunde läggas in i stillastående utan någon »smäll» och kopplingen var mjuk och behaglig vid alla tillfällen. Kraftöverföringen är genomgående fri från ryck och störande inslag och motorn är behagligt fri från vibrationer vid praktiskt taget alla varvtal.

Motorn är ytterst lättstartad i både varmt och kallt tillstånd. Bidragande till denna tilltalande egenskap är att maskinen är försedd med batteritändning. Luftreglaget (tändningen är automatisk) är det enda reglage på styrstängens som fö-

(Forts. på sid. 40.)



Motorn har separata cylindrar och topplöck. Lägg märke till hur kamaxelkedjan hålls spänd. Bakom cylindrarna sitter den vertikala fördelaren placerad.



Bilden visar en vetenskaplig expedition till månen som raketexper-
ten, dr Werner von Braun, tänkt sig den. Expeditionen utgår
från en rymdstation som svävar fritt i rymden på ett avstånd av
173 mil från jorden och består av tre skepp. Det övre och det högra

tar 25 man var plus bränsle för en tur och returresa rymdstatio-
nen—månen och det nedre vänstra all utrustning plus bränsle för
enkel resa. Von Braun tror sig kunna vara starkt klar 1977. Be-
räknad färdtid fem dagar och vistelsefiden på månen blir sex veckor.

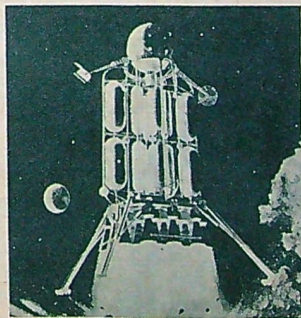
KLARAR VI EN MÅNFÄRD?

Vad kommer att hända med männa-
ken och dess passagerare på jungfru-
färden till grannplanet ute i rymden?
Därom vet ännu ingen med säkerhet nå-
gonting. Kanske tål varken farkosten eller
människorna den oerhörda påfrestningen,
som uppstår när raketerna med en hastighet
av 11.200 meter i sekunden måste bryta
sig ut ur jordens hölje av atmosfär och
stratosfär. Hur kommer den mänskliga
organismen att reagera, då raketerna be-
finnar sig på ett avstånd av 320.000 kilo-
meter från jorden, där dragningskraften
inte längre finns och därför allting kom-
mer att »flyta» omkring i tomma intet?

Dessa frågor och många andra sysse-
lätter på allvar vetenskapsmän och teknik-
ker. Den fysikaliska förutsättningen för
konstruktionen av en rymdfarkost är i
stort sett kända. Men vilka är förutsät-
ningarna för människan? Här kopplas
läkarna in på problemet.

— Frågan hur den mänskliga kroppen
reagerar inför höga hastigheter, är varje
dag brännande aktuell, berättar en av vårt
lands främsta flygmedicinska experter,
förste flygläkaren Arne Frykholm. Män-

niskan flyger redan nu som bekant
svindlande fort, och en vacker dag säger
kanske våra flygplanskonstruktörer: »var
så goda, herrar flygare, här har vi byggt
ett plan, som i en blink för er upp till



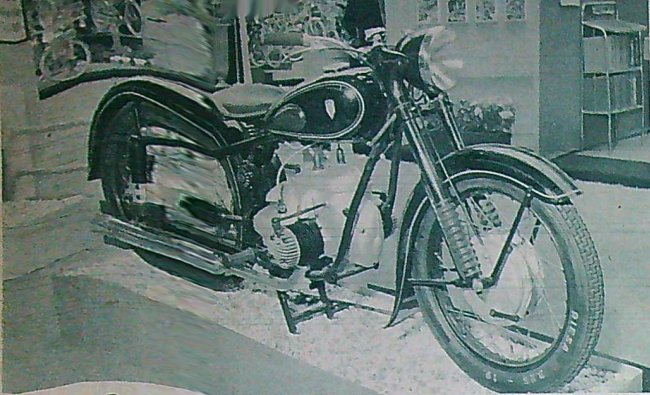
Von Brauns månaket. Kulan överst mäter
10 m i diameter och rymmer besättning och
vetenskapsmän. Totala längden är över 50 m.

40.000 meters höjd.» Den gåvan kan kån-
ske konstruktörerna presentera oss gånksa
snart, och då bör inte den flygmedicinska
forskningen stå handfallen inför den nya
situationen. Vi måste hålla jämna steg
med ingenjörerna och helst ligga något
före dem.

Vad kommer alltså att ske under resan
till månen? En hel del vet vi, säger dr
Frykholm, och det är att människokropp-
pen under vissa förutsättningar tål hur
höga hastigheter som helst. Förhållandet
mellan organism och fart kan man nämligen
laboratoriemässigt utreda. Däremot
är det en praktiskt omöjlighet att upphäva
tyngdlagen här på jorden. Människan tål
som sagt att flyga hur fort som helst.
Men villkoren är, att farten är jämn och
att flygplanet — eller gärna månaketens
— rörelse sker längs en rak linje utan av-
vikelser i kurs. Påfrestningarna kommer
först, när hastigheten vid flygning rakt
fram ökas eller minskas eller när flyg-
rörelsen ändrar riktning, t. ex. i svängar.
Denna tyngdkraftsacceleration betecknas
med bokstaven G. Det mesta en flygare

(Forts. på sid. 34.)

NU KOMMER FRANKRIKE MED NYTT I MC



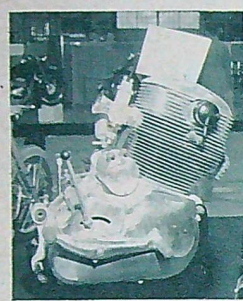
En stor sensation på Parissalongens mc-utställning: tvåtakts Ifa från tyska östzonen som nu för första gången visades på denna sidan Järnrindan.

Motorcyklarna fick en plats i skuggan i den stora Parissalongen. Trots detta fanns det en hel del intressant att titta på, och fransmännen själva visade sig ha nyheter att bjuda på.

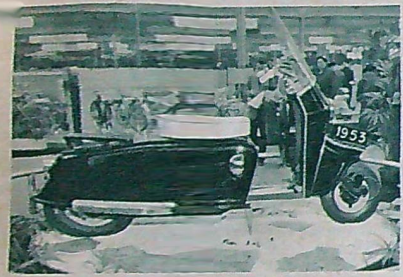
Reportage: Nils Tengberg (text)
Bo Dahlin (foto)



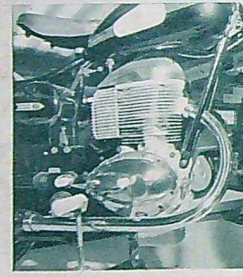
En läcker fransk mc-motor med sällynt rena linjer. Ultima är märket.



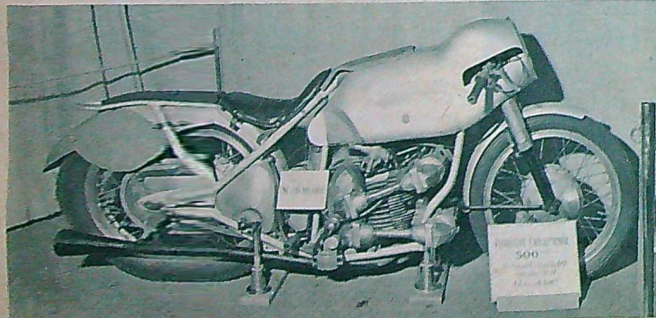
Den nya AMC-motorn återfinns i flera franska motorcyklar. 250 cm³.



Mest kända franska scootern är Bernardet. Finns med 125 och 250-motor.



Terror-motorn har förgärsaren inbyggd i block med cylindern. Rent.



Man kan verkligen fråga sig vad denna 'rishög' ska föreställa. Skylltarna uppvisar om att maskinen är ett franskt TT-åk av märket Ultima med tvåcylindrig 500 cm³ motor på 42 hk vid 8.200 v/min. En hemsk syn. Brrrr!

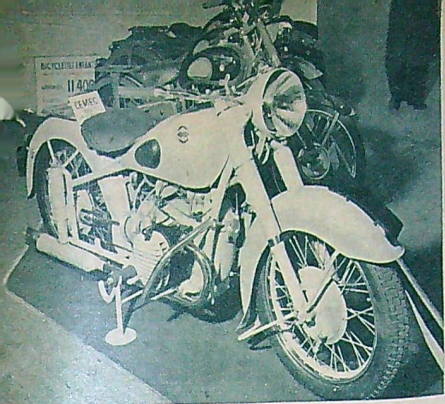
Konsten att bygga motorcyklar är någonting som fransmännen aldrig riktigt behärskat. Medan den franska bilindustrin i stort sett kunnat hålla jämna steg med sina motsvarigheter i England, Tyskland och U. S. A. har motorcyklarna varit ett sorgligt försummat kapitel. Exteriören har som regel varit i högsta grad omodern och med driftsäkerhet och slitstyrka har det också varit litet si och så.

Den svenska kontakten med de franska motorcyklarna har alltså av förklarlig anledning varit mycket ringa och omfattande, men det är inte alldeles omöjligt att det kan bli en ändring på den punkten — snart. De franska mc-tillverkarna har nämligen spottat i händerna och gjort verkliga krafftag för att få fram moderna, ändamålsenliga maskiner. Förebilderna för nyskapandet kommer från arvföranden Tyskland och fransmännen har inte dragit sig för att kopiera så inarbetade tyska finesser som helkapslad bakkedja och inbyggd förgärsare, vilket inte ens engelsmännen vågat sig på.

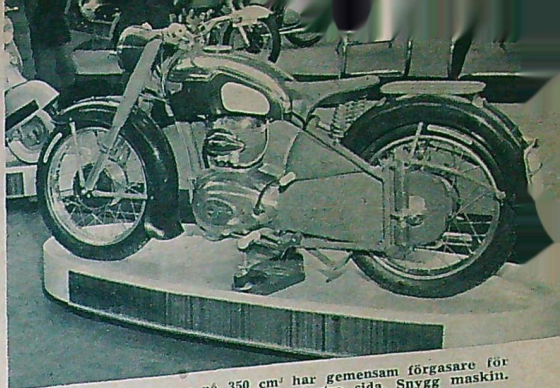
Den nya franska given inom mc-världen presenteras i första hand av Terror och Motobecane-Motocomfort. Terror har nämligen utrustat sin senaste 250-kubikare, Grand Sport, med kapslad drivkedja bak och har dessutom på ett enastående snyggt sätt byggt in förgärsaren i cylinderblocket. Det hela är så tilltalande gjort att man nästan inte kan se att maskinen överhuvud har en förgärsare. Motobecane och Motocomfort svarar för en verkligt stor nyhet med sin nya tvåcylindriga 350-a, som torde gå till mc-historien som en av de senaste och vackraste motorcyklar som överhuvud byggts. Det rör sig om en toppventilmotor med dimensionerna 56x71 mm och cylindrarna i rad med vevaxeln i maskinens längdriktning à la engelska Sunbeam. Märkligt nog tycks en sådan motorkonstruktion i hög grad tilltala fransmännen, man ser nämligen många Sunbeam på gator och vägar. Man skulle annars kunna tycka att den bakre cylindern skulle få dålig kylning i det franska klimatet. Även denna maskin har prydligt inbyggd förgärsare som sitter på motorblockets vänstra sida. Den har alla moderna finesser och som sagt den senaste exteriören man kan tänka sig. Kan de franska mc-fabrikerna få fram mer av samma slag kan de så småningom bli att räkna med även på den svenska marknaden.

Om dessa båda nykomlingar med sina rena linjer är ägnade att smeka ögat så är raka motsatsen förhållandet

(Forts. på sid. 35.)



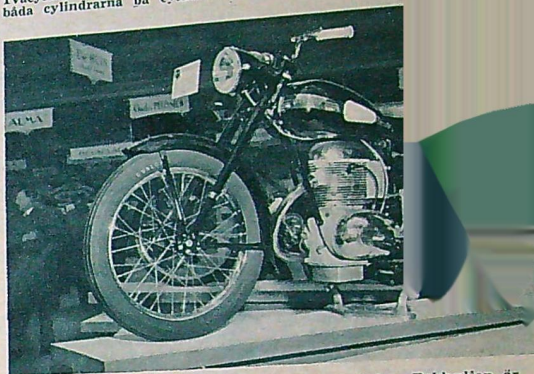
750-kubikaren Camec har tydliga tyska anor och specialtillverkas för polisen och armén. Tvåcylindrig boxermotor med kardandrift.



Tvåcylindriga Motobecane på 350 cm³ har gemensam förgasare för båda cylindrarna på cylinderblockets vänstra sida. Snygg maskin.



Alcyon är en av de franska motocyklar som utrustats med 250 cm³ AMC-motor. Cylindrarna i rad, vevaxeln i maskinens längdriktning.



Terrot har genomgått en välgörande ansiktslyftning. Bakkedjan är helt inkapslad, förgasaren inlyggd. Ny snygg bakhjulsfjädring.

NY VÄG

öppnas för Dig —

- tryggad framtid - god lön - omväxlande arbete

om Du tar anställning som befälselev vid Svea artilleriregemente. Vi erbjuder Dig sedan Du gjort ordinarie värnplikt på regementets befälskola ett års utbildning till instruktör (furir) under förutsättning att Du visar goda takter. Under instruktörsutbildningen får Du bl. a. 629: — i månaden, fritt logi, fri läkarvård, men får betala 3:10 om dagen för mat och 1:95 om dagen för kläder, alltså ett netto på ca 475: —. En månads ömsesidig uppsägning gäller.

Efter sammanlagt två års tjänstgöring blir Du instruktör (furir) med god lön och möjligheter att avancera till överfurir och rustmästare eller underofficer. Du garanteras pension vid lägst 55 års ålder.

Om Du är intresserad så skicka in nedanstående kupong till Chefen för 1 batteriet A 1, Sundbyberg 5, eller ring honom 28 28 20 så får Du alla ytterligare upplysningar. (Du måste vara i åldern 17—23 år, vara svensk medborgare samt vara fullt frisk.)



Sänd mig alla upplysningar angående anställningsmöjligheterna vid Svea Artilleriregemente.

Namn:

Bostad:

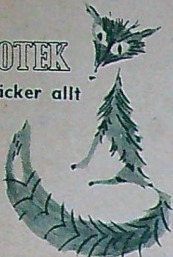
Postadress: Tel:

Resultat av Teknikens Världs STJÄRNKUTTETÄVLING 1952

(Stiffrorna inom parentes betecknar prickbeståningen vid trialsmomentet.)

NOTEK

upptäcker allt



Förra säsongens populära nyhet på bilbelysningsens område finns nu åter i lager - Nöteksökaren från Nova-Technik, Tysklands ledande företag på området.

Vad som först och främst skiljer Nötek från andra sökare är den patenterade Nova-optiken som ger överträffad effekt, trots att glödlampor ej behöver vara på mer än 25 watt.

Nötek är lättmanövrerad, gediget och elegant utförd och passar stora som små bilar. Med Nötek upptäcker Ni allt - Ni råkar inte ut för obehagliga överraskningar till följd av dålig sikt eller svaga strålkastare. För säkare sikt väljer Ni Nötek - en strålande fjärrkamrat

Nötek finns hos välsorterade firmor i branschen.



NOTEK



Notek Dinljus med patenterad optik anses allmänt som marknadens förnämsta.

AB ALLMOTOR ÖREBRO

Äterförsäljare finns över hela landet

1. och Sveriges Stjärnkutte 1952: Stig Asp-Lund, Handen, Apollo (1) 25 prickar; 2. Per Lennart Eriksson, Hägersten, NV (10) 29 pr.; 3. Stig Andersson, Ösmo, NV (16) 31 pr.; 4. Ronnie Haag, Bromma, Puch (26) 35 pr.; 5. J. Fryxell, Västerås, HVA (27) 50 pr.; 6. Lars Björkman, Johanneshov, Jawa (12) 51 pr.; 7. Kjell Ankarstad, Enskede, Apollo-HVA (33) 55 pr.; 8. Argo Laido, Lidö, Puch (4) 59 pr.; 9. Bo Jensen, Lidö, TWN (10) 61 pr.; 10. Lennart Eriksson, Viggbyholm, Jawa (19) 62 pr.; 11. Lars Ake Engström, Riddarorp, Monark (42) 64 pr.; 12. Per Ake Lundgren, Stockholm, DKW (18) 65 pr.; 13. Gösta Johansson, Dröttingholm, Puch (2) 66 pr.; 14. Kurt Fryxell, Johanneshov, HVA (11) 68 pr.; 15. Lars Sedvallson, Danderyd, Trophy (26) 69 pr.; 16. Gunnar Jernberg, Bromma, AJS (21) 71 pr.; 17. Lennart Levin, Spånga, Rex (34) 72 pr.; 18. Lennart Andersson, Västerhaninge, Monark (23) 72 pr.; 19. Rolf A. Jansson, Lidö, Monark (31) 73 pr.; 20. Sigge Andersson, Stockholm, Ariel (47) 73 pr.; 21. Lennart Carlsson, Stockholm, Apollo (32) 73 pr.; 22. Kenneth Fredriksson, Danderyd, Monark (11) 78 pr.; 23. Nils Andersson, Lännersta, Norton (16) 79 pr.; 24. Carl-Ake Hoffstein, Stockholm, Rex (39) 80 pr.; 25. Stefan Werdenberg, Uppsala, Puch (37) 81 pr.; 26. Lars Larsson, Roslags-Näsby, Jawa (34) 82 pr.; 27. Mats Bengtsson, Bromma, Jawa (6) 82 pr.; 28. Ake Ohlsson, Lidö, Monark (32) 84 pr.; 29. Ingvar Nilsson, Lindholmen, James (21) 85 pr.; 30. Taras Krusell, Enskede, Jawa (22) 85 pr.; 31. Ake Sundelin, Stuvsta, DKW (28) 86 pr.; 42. Nils Ekengren, Stockholm, NV (35) 86 pr.; 33. Lennart Eriksson, Källhäll, Triumph (40) 86 pr.; 34. Reino Lindberg, Källhäll, Franz (28) 87 pr.; 35. Ingvar Andersson, Hemfosa, Puch (32) 89 pr.; 36. Lennart Dahlgren, Uppsala, NV (17) 90 pr.; 37. Rolf Ove Hedenstedt, Handen, HVA (28) 91 pr.; 38. Sten Jansson, Strängnäs, Monark (11) 92 pr.; 39. Lennart Johansson, Enskede, Kärnan (36) 92 pr.; 40. Lars Hansson, Rotebro, Ardie (76) 94 pr.; 41. Sven Andersson, Bromma, Matchless (33) 96 pr.; 42. Bertt Jansson, Johanneshov, Rex (13) 99 pr.; 43. Ivar Persson, Saltsjöbaden, HVA (7) 99 pr.; 44. Carl-Axel Larsson, Hemfosa, Puch (24) 101 pr.; 45. Gunnar Jacobsson, Stockholm, Apollo (15) 103 pr.; 46. Staffan Forslund, Bromma, Blixt (38) 104 pr.; 47. Lars Sandberg, Bromma, Puch (8) 104 pr.; 48. Ake Östblom, Hofors, Horex (57) 104 pr.; 49. Nils Dahlgren, Stocksund, Jawa (45) 106 pr.; 50. Lennart Björk Stocksund, Eskelösa (75) 108 pr.; 51. Tage Magnusson, Saltsjö-Bo, TWN (16) 108 pr.; 52. Lars Bromé, Stockholm, NV JB (6) 109 pr.; 53. Lars Höwing, Bromma, Rex Villiers (85) 109 pr.; 54. Roland Johansson, Johanneshov, HVA (54) 110 pr.; 55. Börje Ekman, Danderyd, Triumph (27) 111 pr.; 56. Karl-Erik Lindgren, Stockholm, Csepel (39) 112 pr.; 57. Tage Nordlund, Hägersten, HVA (78) 113 pr.; 58. P. O. Schylander, Bromma, HVA (53) 113 pr.; 59. Gunnar Westman, Hökarängen, NV (78) 113 pr.; 60. Knut Jansson, Stocksund, Triumph (24) 115 pr.; 61. Jan Waldensten, Djursholm, Apollo (78) 115 pr.; 62. Arne Atteby, Bromma, OK-HVA (10) 116 pr.; 63. Curt Nyqvist, Hägersten, Monark (27) 116 pr.; 64. Runar Lindau, Mariehäll, HVA (67) 117 pr.; 65. Per-Olof Lind, Frövi, Norton (52) 123 pr.; 66. Rune Ulén, Rotebro, BSA (38) 124 pr.; 67. Jan Löfgren, Stockholm, Ambassador (76) 125 pr.; 68. Vincent Liljekvist, Kungörs, NV-OKW (62) 127 pr.; 69. Bo Ganebo, Dubbo, HVA (62) 128 pr.; 70. Elton Jonsson, St. Essingen, BSA (63) 128 pr.; 71. Rune Nyberg, Hägersten, HVA (42) 128 pr.; 72. Curt Barthelsson, Hägersten, NV (67) 129 pr.; 73. K. Jergander, Stockholm Sv, Royal Enfield (56) 129 pr.; 74. John Hedström, Hägersten, Monark (22) 130 pr.; 75. Bengt Martinell, Hägersten, BSA (58) 130 pr.; 76. Lars Bertil Larsson, Stockholm, Douglas (82) 131 pr.; 77. Gunnar Sandström, Hägersten, NV-DKW (69) 132 pr.; 78. Stig Andersson, Stockholm, HVA (106) 132

- pr.; 79. Alf Olsson, Ekerö, Tiger (51) 133 pr.; 80. Claes Henry Lindqvist, Lindholmen, Jagaren (70) 134 pr.; 81. Yngve Skager, Sundbyberg, Douglas (51) 134 pr.; 82. Hjalmar Skager, Stockholm K, Monark (70) 136 pr.; 83. Gösta Johansson, Huvudsta, Triumph (39) 137 pr.; 84. Erkki Elwin, Solna, Svevia (45) 137 pr.; 85. Göte Jönsson, Hägersten, Puch (59) 139 pr.; 86. Gunnar Karlsson, Viggbyholm, Triumph (62) 139 pr.; 87. Björn Nilsson, Lidö, NV-DKW (57) 139 pr.; 88. Karl-Erik Pettersson, Stockholm, Apollo (107) 140 pr.; 89. George Carlsson, Stuvsta, Monark (100) 141 pr.; 90. Stig Koverhult, Bromsten, HVA (92) 143 pr.; 91. Bertil Karlsson, Bro, NV (59) 144 pr.; 92. Sigurd Liwendahl, Bromma, Triumph (72) 144 pr.; 93. Kjell Olsson, Gottöra, NV (53) 144 pr.; 94. Evald Sundheden, Rotebro, DKW (96) 144 pr.; 95. Ake Johansson, Stockholm, HVA (31) 145 pr.; 96. Bengt Bergfeldt, Saltsjöbaden, HVA (40) 146 pr.; 97. Guy Englund, Västerås, HVA (24) 146 pr.; 98. Freddie Fredriksson, Lidö, Puch (53) 146 pr.; 99. Harry Elg, Stocksund, NV (77) 147 pr.; 100. Lars Allan Carlsson, Bromma, BSA (64) 147 pr.; 101. Lars Nyman, Lidö, AJS (48) 147 pr.; 102. Nils-Olov Knutsson, Stockholm, Triumph (96) 147 pr.; 103. Lars Flodin, Alvsjö, Jawa (21) 148 pr.; 104. A. B. Jonsson, Stockholm, Monark (46) 153 pr.; 105. Gert Larsson, Gallsbo, HVA (11) 153 pr.; 106. Berndt Eriksson, Halmby, Jawa (89) 154 pr.; 107. Per-Olof Rind, Jakobberg, Monark (92) 154 pr.; 108. Anders Speng, Rättvik, Matchless (55) 155 pr.; 109. Harry Carlsson, Stockholm, AJS (103) 156 pr.; 110. Hans Söderlindh, Sigtuna, NV (54) 157 pr.; 111. Folke Andersson, Ingarö, Apollo (62) 158 pr.; 112. Bo Högborg, Stureby, Apollo (56) 159 pr.; 113. Henry Östling, Nyånshäls, HVA (73) 160 pr.; 114. Karl-Erik Agren, Hägersten, Jawa (59) 161 pr.; 115. Stefan Lund, Stockholm, HVA (101) 162 pr.; 116. Toivo Sjöberg, Mackmyra, NV (18) 162 pr.; 117. Ole Michal, Stockholm, Velocette (76) 162 pr.; 118. Hans Tibäck, Danderyd, Triumph (74) 162 pr.; 119. Göte Österlin, HVA (52) 165 pr.; 120. Lennart Edling, Stockholm, Rex (52) 166 pr.; 121. Arne Rosenberg, Stockholm, Rex (127) 166 pr.; 122. Hans Trankell, Stockholm, BMW (136) 167 pr.; 123. Folke Backman, Bromma, AJS (70) 168 pr.; 124. Lennart Larsson, St. Essingen, NV (98) 168 pr.; 125. Ole Eriksson, Johanneshov, HVA (78) 172 pr.; 126. Bengt Hagberg, Saltsjöbaden, NV-DKW (23) 173 pr.; 127. Robert Wiberg, Färentuna, Jawa (61) 174 pr.; 128. Pär Ohman, Uppsala, HVA (46) 175 pr.; 129. Göte Bengtsson, Hägersten, AJS (68) 176 pr.; 130. Henry Aaltonen, Bromma, AJS (79) 176 pr.; 131. Jan Huss, Stocksund, NV (6) 176 pr.; 132. Sven Carlsson, Mariehäll, HVA (82) 180 pr.; 133. Ake Andersson, Bro, Puch (16) 180 pr.; 134. Stig Johansson, Enköping, Matchless (108) 181 pr.; 135. Carl-Erik Johansson, Stockholm, NV (51) 182 pr.; 136. Ingvar Hejninger, Upplands-Västby, HVA (24) 182 pr.; 137. Rune Bohlin, Enköping, BMW (76) 183 pr.; 138. Cleve Høllgren, Sollentuna, Jawa (105) 183 pr.; 139. Sune Årebrant, Huddinge, Monark (21) 183 pr.; 140. Lars Brodin, Bromma, Apollo (68) 184 pr.; 141. Ake Rask, Rosersberg, Monark (77) 184 pr.; 142. Sture Skarin, Enskede, Horex (105) 186 pr.; 143. Tomas Strömberg, Saltsjöbaden, Rudge (96) 186 pr.; 144. Per-Olof Skoglund, Stockholm, Ariel (58) 187 pr.; 145. Lars Le Önersten, Akersberga, AJS (101) 187 pr.; 146. Bengt Sederholm, Enskede, Triumph (36) 189 pr.; 147. Stig Eriksson, Hägersten 1. Triumph (43) 190 pr.; 148. Gösta Gabrielsson, Stocksund, Sparta (63) 190 pr.; 149. Ray Olsson, Stockholm, Matchless (84) 190 pr.; 150. Lennart Sundin, Enskede, HVA (93) 190 pr.; 151. Olof Uo Zell, Enskede, Triumph (86) 191 pr.; 152. Lennart Andersson, Stockholm, AJS (81) 193 pr.; 153. Ake Andersson, Bro, NV (42) 193 pr.; 154. Erik Ahman, Rånäs, Monark (42) 194 pr.; 155. Erik M. Andersson, Johanneshov, BSA (119) 195 pr.; 156. Bo Wikström, Sundbyberg, Royal Enfield (111) 199 pr.; 157. Karl-Erik Holmberg, Klinton, HVA (96) 200 pr.; 158. Lennart Sjögren, Höiö, Triumph (83) 206 pr.; 159. Bertil Qvarfordt, Hägersten, Jawa (130) 208 pr.; 160. Thorbjörn Andersson, Drevviken, Apollo

Forts. sid 22

General Motors ligger före i utvecklingen



Harley J. Earl vid ratten i sin hypermoderna avancerade skapelse »Le Sabre».



En GM-bil är en fulländad produkt redan då den stäpps ut i marknaden för första gången. Den är ny men grundligt provad av General Motors konstruktörer. På GM:s laboratorier och forskningsavdelningar pågår nämligen ett ständigt arbete på framtidens bilar. I dag arbetar koncernens forngivnings- och experimentavdelningar för högttryck på sin senaste skapelse »Le Sabre» som visserligen icke kommer att bli någon standardvagn men som i sig inrymmer många tekniska underverk, vilka kanske så småningom kommer att finnas på GM:s bilar.

»Le Sabre» har fått namn efter det moderna reaktplanet F-80 Sabre. Likheten inskränker sig dock till vissa utseendedetaljer. I denna experimentvagn finns många nya finesser och koncernens olika delföretag får kopiera så många idéer, som de anser sig ha behov av. Men innan nyskapelserna kommer på några av standardmodellerna måste de olika detaljerna utprovas grundligt på GM:s provbanor nära Detroit och när de sedan godkänts av konstruktörerna vid de olika delföretagen, blir varje detalj omkonstruerad, så att densamma kan utföras inom ramar för ekonomisk rationell tillverkning.

Det behövs också de resurser, som världens största industriföretag — General Motors — förfogar över för att utföra detta omfattande och krävande forskningsarbete, som kommer varje köpare av GM-bilar till godo i form av större komfort, säkerhet och mervärde enligt GM:s motto.

*”Allt bättre och allt mer
åt allt fler!”*



Några data om »Le Sabre»

Le Sabre drivs av en kolvmotor med en cylindervolymer av 3,52 l, men den har en hög effekt. Dryga 300 häkr kan utvinna från de 8 cylindrarna, som matas genom specialförgasare, kompressor och toppventiler. Motorn, som är av V-typ, har kompressionsförhållande 10:1. Vid låga farter drivs Le Sabre av högvärdig bensin, men när det börjar gå fort — den lär kunna

komma upp i 240 km/tim — kommer automatiskt en tillsats av metanol. Bränsletankarna är självvåtande och placerade i bakskärmarna.

Le Sabre väger c:a 1300 kg. Karosseriet och en stor del av de rent mekaniska elementen är framställda av lättmetallegeringar. Hjulen har endast 13 tum diameter men den fria markhöjden är dock mer än 15 cm. Totalhöjd med uppfälld sufflett är 127 cm. Hjulbasen är 292 cm och total längden 508 cm.

Le Sabre är utrustad med Dynaflo helautomatiska växellåda placerad intill bakaxeln. Bakre bromstrummorna sitter inte på hjulen utan intill differentialen. Instrumentbrädan omfattar allt tänkbart i instrumentväg. En lätt tryckning på en av de 34 kontrollerna och knapparna får kylargallret att svänga in, varvid strålkastarna fälls fram. Med en annan knapp kopplar man på en elektrisk uppvärmningsanordning i sätena — skönt på vintern.

Suffletten ligger under ett lock i bakvagnen, som automatiskt öppnar sig då suffletten fälls ut, varefter det stänger sig självt. Trycker man på en knapp i dörren, fälls sufflettens främre del tillbaka, för att man bekvämt skall kunna stiga in och ur. Skulle det börja regna och vagnen parkerats med nedfälld sufflett, ja då sköter en elektromekanisk om att suffletten fälls upp. Bland alla andra finesser finns kompass, elektrisk hastighetsmätare, varvräknare, oljetemperaturmätare, röda varningsljus, som blinkar då bränslet håller på att ta slut eller om handbromsen är åtdragen. Dessutom har Le Sabre inbyggda hydrauliska domkrafter.

Motorn och hela chassiet har konstruerats under ledning av förre chefsingenjören hos Buick, vice presidenten i GM, Mr. Charles A. Chayne och utvecklingsarbetet har letts av Mr. Harley J. Earl, chef för General Motors forngivningsavdelning och vice president i GM Corporation.

*Er nyckel till
större värde*



GENERAL MOTORS

CHEVROLET · PONTIAC · OLDSMOBILE · BUICK · CADILLAC · GMC · OPEL
VAUXHALL · BEDFORD

GENERAL MOTORS NORDISKA AB · STOCKHOLM

Auktoriserade återförsäljare över hela landet

STJARNKNUETTAVLING Forts. fr. sid. 30
 (63) 209 pr.; 161. Carl-Erik Andersson, Sundbyberg, NV (85) 210 pr.; 162. Sigvard Wallén, Lindholmen, NV JB (86) 210 pr.; 163. Rune Bjellheim, Linköping, Triumph (145) 213 pr.; 164. Bengt Jällberg, Svartsjö, HVA (125) 213 pr.; 165. G. Brand, Danderyd, Rex (82) 214 pr.; 166. Bruno Nordin, Danderyd, AJS (74) 216 pr.; 167. Egil Pedersen, Hagersten, Svevia (73) 221 pr.; 168. Jan Ahlström, Stockholm, HVA (76) 222 pr.; 169. Per Wikström, Sundbyberg, TWN (48) 227 pr.; 170. Helvin Nielsen, Sundbyberg, Jawa (140) 229 pr.; 171. Lars Sjöberg, Stockholm, Apollo (125) 229 pr.; 172. Sixten Ahlund, Hagersten 5, NV (109) 230 pr.; 173. Paul Gerstl, Hagersten, Monark (18) 233 pr.; 174. Nils-Ake Holmström, Enköping, Monark (114) 234 pr.; 175. Hans Svensson, Hagersten, BSA (64) 234 pr.; 176. Roland Bolin, Stockholm, BSA (112) 235 pr.; 177. E. Honkanen, Johaneshev, Lambretta (78) 236 pr.; 178. Lars Hansson, Bromma, BSA (132) 236 pr.; 179. Einar Carlsson, Märsta, Jawa (96) 241 pr.; 180. Ivar Sjöstrand, Stockholm, HVA (129) 244 pr.; 181. Harald M. Sundin, Mariefred, AJS Twin (131) 244 pr.; 182. Gunnar Jansson, Stockholm, NV (86) 245 pr.; 183. Olle Thomsson, Bromma, AJS (93) 245 pr.; 184. Stig Gustafsson, Rosersberg, BSA (76) 248 pr.; 185. Sture Andersson, Johanneshev, Royal Enfield (174) 250 pr.; 186. Gustaf Lindgren, Klinten, Schaeffgenic (131) 251 pr.; 187. Sven Eriksson, Johanneshev, Matchless (128) 258 pr.; 188. Magnus Kling, Stockholm, Apollo (72) 259 pr.; 189. Jörgen Sjöbom, Saltjöbaden, Triumph (78) 262 pr.; 190. Per-Olov Zetterström, Drottningholm, Monark (94) 262 pr.; 191. Ronald Rytterström, Nacka, Monark HVA (105) 266 pr.; 192. Stig Axelsson, Tunga, Apollo (108) 277 pr.; 193. Tage Öhlund, Bromma, NV (101) 282 pr.; 194. Endel Sandvik, Katrineholm, Ariel (140) 294 pr.; 195. Rolf Karlsson, Bromma, HVA (140) 295 pr.; 196. Sven Teghammar, Bromma, Rex

(127) 295 pr.; 197. Göte Mattsson, Rosersberg, Monark (178) 298 pr.; 198. Björn Brunnhagen, Älvsjö, Puch TS (104) 313 pr.; 199. Lenart Fryk, Enskede, Royal Enfield (96) 328 pr.; 200. Lars G. Österblom, Lidingö, HVA (126) 341 pr.; 201. Lennart Andersson, Hjortshagen, AJS (146) 563 prickar.

DAMKLASSEN

1. Lisbeth Höglund, Handen, Apollo (37) 110 prickar; 2. Eva-Britt Stach, Stockholm, Panther (67) 111 pr.; 3. Inger Carlsson, Stuvsta, HVA (89) 140 pr.; 4. Lilian Nilsson, Älvsjö, NV JB (60) 144 pr.; 5. Sylvia Eriksson, Tunga, Apollo (38) 153 pr.; 6. Berit Karlsson, Stuvsta, HVA (56) 154 pr.; 7. Gunvor Beyerstein, Drevvik, Apollo (78) 192 pr.; 8. Anne-Marie Johansson, Hagersten, HVA (125) 226 pr.; 9. Ann-Mari Hedrén, Stockholm, BMW (120) 229 pr.; 10. Carin Svensson, Bromma, Monark (154) 292 pr.; 11. Irma Sundgren, Mariehäll, Royal (279) 491 prickar.

GÖR VARJE BIL TILL SPORTVAGN

Forts. fr. sid. 4.

Här några ungefärliga accelerationstifor (tyvärr fattar de ingen möjlighet att kontrollera fartmätaren under provturen).

Från stillastående genom växarna till 50 km/tim 7 sek, till 80 km/tim 17½ sek.

Från 30 till 60 km/tim på trean 7 sek, från 30 till 90 19 sek. På fyran — överväxel, som bekant — har en vanlig VW den lilla svagheten att drivet på bakhjulen är i underkant för att rätta till en sladdning på grusväg. Och den som kör får lätt små sladdar med denna vagn. Här gör kompressorn underverk, ty den ger precis så mycket extra riv på bakhjulen att man känner vagnen stadiga sig och kan utnyttja farten med behållan sinnesfrid.

Köregenskaperna med kompressorn i vagn

nen är snarare bättre än sämre än tidigare. Den som har lust att placera en blytacka i bilens en för att kompensera de 7 kg som kompressorn lägger till motoraggregatets vikt får antagligen vagnen att uppföra sig genomgående bättre på vägen än en standardvagn. Accelerationen hjälper naturligtvis till att ge ännu högre medelfart — och på den punkten är VW redan förut en bland de mest framstående småvagnarna.

Bränsleförbrukningen ökas mycket obetydligt genom kompressorn så länge man kör som vanligt. Men det gör man inte länge! Kompressorn är ju där för att utnyttjas, och även om man inte kör med nämnvärt högre marschfart, måste de isknare accelerationsperioderna kosta mer bensin. Vi gjorde inga mätningar av bränsleförbrukningen, men att döma av tillgängliga uppgifter bör även en hårt körd Volkswagen med denna kompressortyp stanna vid en bränsleförbrukning under en liter per mil.

Kompressorn gör inte motorn osmidig eller sportvagnslinrig vid låga varvtal — (tvärtom vispar den om bränsleluftblandningen så effektivt att motorn snarast går jämnare på låga varv än förut och avstår från choken några ögonblick efter en kallstart. Man behöver därför inte alls ha en tävlingsföräres mentalitet för att uppskatta och utnyttja denna kompressor.

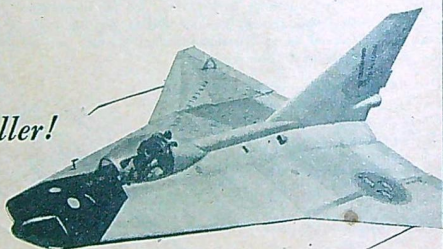
Installationen kräver litet extra tillägg — två smörjkoppar och en liten oljebekåtare skall då och då fyllas på; detta går lätt att foga in vid de regelbundna rundströkningsarna.

Och så var det frågan om installationskostnaden. En tusenlapp och lite till får man räkna med, men det är inget opris för att få en billig vardagsvagn förvandlad till en aktingsvärd kilometerlukare, som kan prestera samma medelfart som vagnar i 1½–2-litersklassen.

**Världens snabbaste
 REA-PLAN
 som tjugiga, flygande skalamodeller!**

Amerikas fruktade Korea-jaktplan SABRE. Rysslands MIG-15 och Sveriges berömda Saab DRAKEN — Du kan nu bygga och flyga dem själv! De senaste årens tjugigaste nyhet för modellbyggaren är dessa flotta byggsatser med spant, ribbor m. m. i härlig balsa med japanpappersklädsel samt trevlig ritning i full skala av Björn Karlström. Alla modellerna garanteras flyga med Jetex Junior REA-MOTOR (eller som swing- och glidplan). Du får en prydmodell som varenda kamrat måste avundas Dig — och för bara 4:85!

Säg Du Sigurd Isacson flyga DRAKEN-modellen på Modellsportens Dag? Du kan nu flyga samma turtjugiga, stabila Delta-vinge som väckte sån stormande succé på flygsportens dag!



Lättbyggda rea-plan för nybörjaren:

- METEOR, färd. delar 6:75
- STAR, tävlingsplan 4:85

Bygg hela ÖRN-serien



SABRE MIG 15 DRAKEN

Rea-planen flyger med JETEX JUNIOR REAMOTOR



PIPER CRUISER

Sportplan med gumminotor o. propeller



Sigurd ISACSON

TILL INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ

Sänd genast mot postförskott + porto:

- SABRE 4:85 MIG 4:85 DRAKEN 4:85
- PIPER 4:85 STAR 4:85 METEOR 6:75
- ÖRN-CEMENT modellplanim. STOR TUB 90 öre
- JETEX J.R. REA-motor, bränsle tillb. 12:50
- KATALOG m. Julprislista 40 öre i frimärken.

Namn

Adress

TV 22-52

Sommargrepp på vinterväg

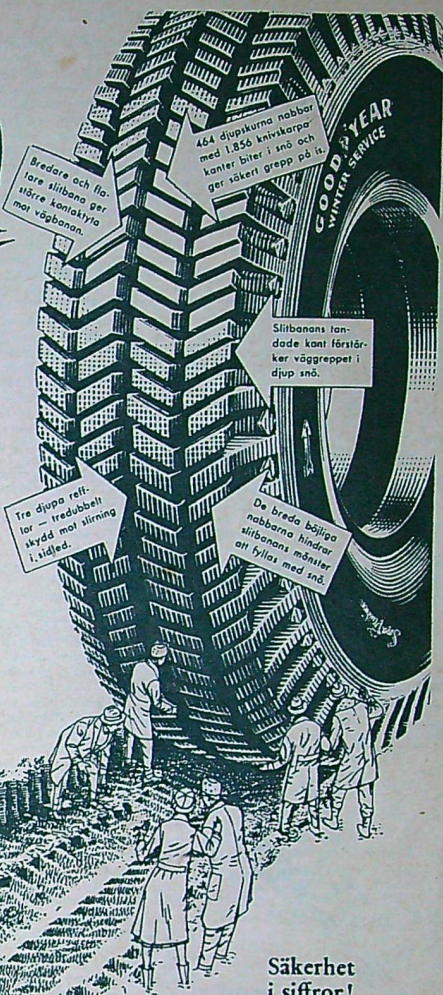
med

**Goodyear
WINTER SERVICE
däck**

Nu har det kommit — vinterdäcket, som med varje kvadratcentimeter av sin slitbana biter sig fast i hala vägbanor... som säkert och snabbt för Er fram på igensnöade eller isiga vägar... som gör Er vinterkörning trygg. Goodyears nya vinterdäck Winter Service ger Er känslan av att köra på fasta och säkra sommarvägar.

Tjuter inte på barmark

Det låta slitbanemönstret med olika storlek på nabbarna tar bort bullret — ringen tjuter inte ens vid körning på barmark.



**Säkerhet
i siffror!**

Winter Service ger
(jämfört med vanliga ringar)

- 91 %** bättre startförmåga på tillpackad snö
- 39 %** bättre stoppförmåga på tillpackad snö.
- 30 %** bättre startförmåga på is

WINTER SERVICE

Sommargrepp på vinterväg

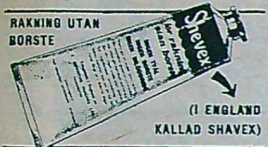
GOOD YEAR

Bekvämt rakmetod gör det lättare "bo i kappsäck"

Handelsresande, trafikpersonal och andra "yrkesresenärer" vet, att det är besvärligt att bo i kappsäck. Men mycket kan göras bekvämare. Som rakningen t. ex. Det enda Ni behöver (utöver hyvel eller kniv) är SHEVEX! Så här går det till att raka lättare, förtå och behagligare: Fukta huden, stryk på lite SHEVEX och raka sedan direkt. Återstoden av den använda krämen gnider Ni in som rakbalsam — SHEVEX är nämligen antiseptiskt och innehåller glycerin och ädel mandelolja. Ni spar tid på SHEVEX-metoden — Ni slipper vänta på rakvattnet och spilla dyrbara minuter på inväljning. Ni riskerar inte skada nödvändiga med fuktig borste. Nu behöver Ni bara hålla reda på SHEVEX-tuben och rakhyveln och får därför mindre i bagaget. Prova ett par gånger och känn...

Finnis i ordinar tub och stor tub.

RAKING UTAN
BORSTE



(I ENGLAND
KALLAD SHAVEX)

Gen.-agent: Nils Jungstedt AB, Stockholm.



CLIFF Lim

håller

vad det limmar

Limmar metaller, glas, porslän, keramik, trä och läder.

OBS! Buktar ej papp, papper och fotografier.

Nu även i stor tub 2.50
Normaltub kostar 1.25

En kvalitetsprodukt från
AB BOFORS NOBELKRUT

Elis Pihlkvist & Co AB, Sthlm C

ENGLAND GAR PA ...

Forts. fr. sid. 12.

Lilla genomtrevliga Morris Minor har fått samma motor som Austin A 30 — ett resultat av samarbetet mellan de två stora brittiska bilkoncernerna. Det betyder att Minorn kan lämna de accelerationslösa sidventilernas krets och ta steget upp bland de piggre topptenterna.

Bland sportvagnarna, som var rikligt representerade, samlade Allards lilla »Palm Beach» (med fyr- eller sex-cylindrig Fordmotor) och Healeys linjesköna nya kaross lika många åskådare som Triumphs helt nya modell. M. G. kunde bjuda på Goldie Gardners rekordvagn och ute i foajén hade de optimistiska brittiska racerbilfabrikerna slagit dövort till för att slippa höra skrällen vid BRM:s platta fall.

Folk som tycker om att begrunda studenterna otkomliga lyxvagnar har det alltid funnits gott om. De som inte själva har råd att hålla bil tycks mest intresserade av sitt försjunkna i tankar över vad riksmän kan kosta på sig. Lyx-bilsentusiasterna fick sitt lystnåte med alla tiders mest brackiga Daimler, med kaross av Hooper. Priset vill vi inte nämna (man gör vad man kan för att inte påskynda inflationen) men av utrustningen framgår i vilken klass det låg: bar- och picknickutrustning i två lådor med komplett glasutrustning och termosflaskor i silver, ett bord framför de två jättelika fätöljerna i baksätet (chauffören får dela plats med två personer i framsätet) lätt nedfällbart ur ryggen på framsätet, lådor på vardera sidorna om baksätet innehållande 8 mm smalfilmkamera och kikare, manikyruppsättning i ödeskinnsinfattning, låda under instrumentbrädan innehållande klädesborste, kam, puderosa etc. — allt givetvis i silver... Taket var speciellt isolerat så att solvärmen inte skulle kunna höja passagerarnas kroppstemperatur över det normala och lackeringen utförd i olika blå nyanser med stjärnor i guld. Säg mig vad man inte kan få för pengar.

Mer valuta ger säkerligen nya Rolls Royce som fått automatisk växellåda. Styra och bromsar är snart det enda bilisten behöver göra. Och i inte alltför hög grad sedan servostyrningar och servobromsar gör halva jobbet. Sitta i bilen måste man fortfarande göra själv såvida man inte överlåter den uppgiften helt åt privatchauffören... I motsatt till exempelvis italienarna håller de brittiska karossmakarna fast vid fyrkantskarosser utom i ett fall: Bentley har en modell med verkligt aerodynamiskt utförd kaross.

Engelsmännen är först i världen när det gäller reamotorer för flyoplan. Och har dessutom ett betryggande försprång när det gäller turbindrivna bilar. De står med andra ord med ett ben i gårdagen och ett i morgondagen. För dagen är planerna mer vaga. Engelsmännen vet att den dagen exporten slår slint har man den omåttade hemmamarknaden att falla tillbaka på och allt är väl förberett för en sådan utveckling. Men vad har man för glädje av bilar när man inte har pengar nog att köpa sig maf för dagen? Den frågan oroar det fattiga England, som måste arbeta oräddt hårt för att vinna åter vad det förlorade under kriget.

Den brittiska bilindustrins produktion har under årets första nio månader minskat med åtta procent jämfört med fjolårets siffror. Till stor del beror denna nedgång i tillverkningen på den knappa råvarutillgången, speciellt har bristen på stål gjort sig gällande, men helt kan man inte med tillräcklig överskylta det faktum att marknaden håller på att bli trögare för de brittiska bilarna på världsmarknaden. Konkurrensen speciellt från Tyskland har blivit knivskarp. Den brittiska bilexporten har minskat betänkligt även om fabrikenas exportchefer inte utan en viss tillfredsställelse kunnat konstatera att den mest välsädda köparen, USA, avsevärt ökat sin andel av exportkvoten. Brittiska sportvagnar som Jaguar och M. G. behåller sitt grepp om en ganska stor kategori amerikanska köpare, men frågan är väl om inte de många nya inhemska sportvagnarna kommer att erövra en hel del köpare från engelsmännen.

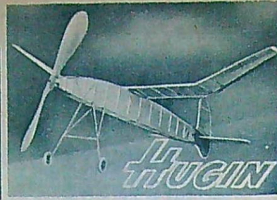
Exportera eller dö har länge varit det drastiska slagordet för den brittiska industrin »export-drive». När exporten nu börjar krympa kunde man tycka att engelsmännen i enlighet med sin politik borde vidta extraordinära åtgärder för att åtminstone hålla positionerna. Men den som hade väntat sig att britterna nu skulle kasta de sista resterna av sin stölbasta konservatism över bord blev mer än besviken när årets bilutställning i Earls Court slog upp sina portar.

KLARAR VI EN MANFÄRD?

Forts. fr. sid. 27.

lär vi svängar, upplagningar och loopings, då han påverkas av en centrifugalkraft, är 4-5 G. Dvs. flygarens kropp utsättes för en kraft, vars acceleration är fem gånger större än vad som svarar till tyngdkraftens acceleration. Han blir med andra ord fem gånger tyngre, liksom hans utrustning och kläder. Allt det här gäller, om flygaren sitter.

Ligger han raklång på duken, tål han mera eller 12-13



Stilig tävlingsmodell 800 mm spv. Enhälligt omdöme!

Hugin är den säkraste och mest prisvärda G 1:an som givits ut i byggsats — sensationellt goda flygegenskaper.

Att observera:

Fällbar propeller
Termikbroms (Fuse)
Trimroder
Förlängd gummitorn med svår
Konstruktör: PAUL KUNISS

Komplett kvalitetsbyggsats med kontursågad propeller, äkta japanspapper, ritning i full skala med beskr. Dunlop tävlingsgummband etc.

OBS! Ni får god valuta för pengarna. »Hugin» kostar bara 6:50 pr byggsats.

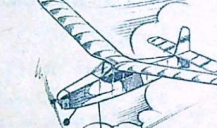
Tre tävlingsmodeller för nybörjare.
Konstr. Paul Kuniss.

Stiftulla, lättbyggda och verkligt viltflygande modeller som vem som helst med någon erfarenhet lätt kan bygga.



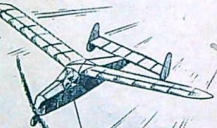
MUSKETÖR

spv. 600 mm. Komplett byggsats med ritning i full skala, kontursågad propeller etc. Kr 5:—



TORPEDO

spv. 600 mm. Komplett byggsats. Kr 5:—



BALBO

spv. 600 mm. Komplett byggsats. Kr 5:—

Och så katalog nr 9

Guldgruvan för varje modellflygare. Största sorteringen av byggsatser, motorer och tillbehör. Flera intr. trimvagnar, för diesel- o. glödstiftsmotorer, även bränslere. Tips för linckontrollflygning m. m. Erh. mot 65 öre i frim.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRIN I MÅLMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:

... st FROG "50" 36:—
... st ED "BABY" 47:—
... st PROPELLER
... st JUPITER 12:75
... st KATALOG NR 9 65

Namn

Adress

Postadr.

Skriv tydligt! Text! Tack! TV

G. Månraketens passagerare mår därför bäst av att inta liggande ställning vid starten från Moder Jord. Det blir nämligen en våldsam press på kroppen på grund av den oerhörda accelerationen, men när toppfarten nåts och blivit konstant, känner månräsenärerna inget obehag. Möjligen tycker de, att det är olustigt att tyngdlagen upphävs.

Alla de här sakerna hör till realiteterna inom flygmjeden, fortsätter dr Frykholm. Just på grund av dagens hypersnabba jaktplan, vars hastigheter ligger vid ljudets eller därutöver. Det är nog gott och väl att vi kan flyga allt fortare och fortare. Människokroppen som sådan tål det också under vissa betingelser, men värre är det att nervimpulserna från ögat till handen, som vilar på spaken, inte hinna med, och att ledningshastigheten i nervsystemet kan man inte göra mycket åt.

Ett exempel: två jaktplan kommer ur var sitt moln med över 1000 kilometers fart. De flyger rätt mot varandra. Deras sammanlagda fart är alltså ett par gånger ljudets. När de kom ut ur molnen var det en kilometer mellan dem, varför de hinna tillryggelägga vardera 500 meter innan de möts. Men tiden har varit så knapp, att flygarnas hjärnor inte hunnit registrera synbilden. Ännu mindre har handen på spaken hunnit reagera.

Fattningsförmågan hos rymdraketens besättning måste vara aldeles särskilt förnäm vid en hastighet av 11 kilometer i sekunden. Registrerar rymdskeppets förare en annan farkost på mötande kurs på ögats närhetna, så hinner bans farkost sussa fram ytterligare en kilometer, innan han blir snedveten om mötet — och faran.

Problemen möter oss redan i dag och kommer igen i mycket större omfattning den dag vi på allvar kan vinka farväl till jorden. Först och främst gäller det att skaffa tillräckligt med syre åt månräsenärerna. Den detaljen kan nästan inget ordnas. Vidare måste man skydda sig mot den radioaktiva strålningen från det atomkraftaggregat, som skjuter fram raket, samt mot den kosmiska strålningen. Skeppets passagerarutrymmen måste vara hermetiskt tillstutna, och därför kan det bli ganska besvärligt med värmen, framför allt i förarhytten. En oerhörd friktion kommer ju att uppstå mot ytterhöljet. Redan nu är denna friktion ett problem hos de hypersnabba reaktplanen, i vars förarutrymme temperaturen kan ökas med omkring 30 grader Celsius vid tillräckligt lång flygning.

NU KOMMER FRANKRIKE

med den franska racermaskinen Ultima, som är något av det mest skräckinjagande och »risiga» som föreslås på en motorcykelutställning. Men vad gör utseendet om den bara är effektiv. Motorn har dubbel överläggande kamaxel, två cylindrar (kortare slaglängd än diameter: 70x64 mm) och bromsar hela 42 hk vid 8.200 v/min vilket inte är illa för en 500-kubikare. Att den kan ta upp kampen med de brittiska, italienska och tyska vrålkänen betvivlas emellanåt.

En motor som återfinns på en mängd franska motorcyklar är 175 och 250 kubiks AMC med toppventiler och överläggande kamaxel. Väckeländan har fyra utväxlingar och motorn är som Motobecanes fantastiskt ren och välproportionerad. En maskin av märket Alcyon med denna nya AMC-motor är en verklig prydnad för modern mc-industrin. 750-kubikaren Cemec med boxeromotor och kardandrift specialitillverkas för polis och militär och är intressant såvälvid att den visar varifrån den franska mc-konstruktörerna får sina idéer. Avståndet till Grinns över Rhen är tydligen inte alltför avskräckande... Finns det många ingen franskt motorsvarighet till ordstavet: Man skall inte gå över än efter vatten?

De franska scooterfabrikanterna tassar stillsamt i sina italienska kollegors spår. Terreros och Motobecanes röjer tydliga släkdrag med italiennernas småckra åk medan exempelvis Bernadet i sin mera yrkantiga klumpighet minnar om de tyska scooterna. Bernadet har två modeller — 125 och 250 cm³ respektive — med motorer av tvåtakstyp medan Motobecane använder en toppventilad 125-a.

Ett stort slagnummer på Parissalongens mc-avdelning var nya Ifa från tyska Östzonen, som tidigare bara visats bakom järnridån. Utförandet var avskräckande dåligt ifråga om både finish och gods men konstruktionen kommer säkerligen att finna många förespråkare. Det rör sig nämligen om en 350-kubiks tvåcylindrig tvåtakare med boxer-motor och kardan. Hur jämnt och vackert en sådan motor måste gå kan man ännu endast ana sig till.

Men låt oss till sist ta upp en fråga som ligger närmare i tiden än månraketens jungfrufärd, säger dr Frykholm. När man nu flyger med ljudets hastighet och till och med genombrottljudvälden, uppstår ett fenomen, som kan vara mycket besvärligt att komma till rätta med. Planet skjuter nämligen framför sig en luftkudde, där ljudets brytningsförhållanden blir egendomliga. För piloten verkar det som ett slags prisma framför vindrutan. Det uppstår en synvilla, som fullständigt ändrar perspektivet. Problemet med dessa brytningsfenomen måste lösas antingen genom att planen förses med någon perioskopliknande anordning eller med radar.

Sig-Ake Hansson.

NKI studier ger framtid

Se på de utblivna NKI-ingenjörerna — 117 utexaminerades i år — och Ni har ett övertygande bevis.

Som det är med NKI-ingenjörerna är det med de andra NKI-eleverna, de som utbildas sig för handel och ekonomi, för socialt arbete, för teckning och byggnadskonst, för lärarbanan, eller för något annat fack. NKI-studier ger framtidsmöjligheter.



Undre bilden visar 1952 års utexaminerade Ingenjörer vid NKI-skolan jämte i förgrunden bl.a. brudgummen Gerard De Ceer, intendent Terent Althin och NKI-rector E. Sköld. Övre bilden: En utbliven NKI-ingenjör som gratuleras av maka och son.

NKI har de moderna kurserna och en särskild studieteknik, som gör att Ni kan lära fortare och bättre. En personlig studieplanering i de större kurserna — en specialitet vid NKI — medför även den fördelen att Ni vet hur mycket Ni skall läsa pr dag eller vecka för att bli färdig till en viss tid.

200 yrken och befattningar med framtidsutsikter, löner och utbildningskrav är beskrivna i NKI:s yrkesorienteringar, som utarbetats av specialister, verksamma inom Kungl. Arbetsmarknadsstyrelsen. Ni får orientering för det fack som intresserar Er, då Ni sänder in frikupongen här nedan.

FRIKUPONG (Kan postas utan kuvert och utan frimärke.)

KLIPP UT I KANTEN!

KLIPP UT I KANTEN!

Sänd mig utan kostnad tidskriften "På Frittid" för ett år. NKI-skolans nya kursprogram och studiebrochyr:

Hur man blir ingenjör
 Tekniska fakultetier

Jag önskar upplysningar om

.....

.....

Önskar Ni upplysningar om något särskilt yrke eller befattning — skriv det här ovan.

Namn.....

Bostad.....

Postadress..... T. V. 22,52

Franskas
ej NKI
betalar
periov.

TILL

NKI-SKOLAN

ST ERIKSGATAN 33

STOCKHOLM 13

LÖSEN

Svarsföresändelse
Tillsänd nr 194
Stockholm 12

Bygg och flyg... LA PALOMA

Gummimotormodell i halv skala. Spännv. 75 cm. Snugg och trevlig modell, helt i balsa, som är mycket välflygande.



Byggsatsen inneh. färdiga detaljer i balsa, lister, flak, beklädnad, propelleranslutning, gummi-snodd, ritning m. m. Pris f. lyxbyggsats 6:50

1952 års Katalog nr 6 erh. mot 89 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, material m. m. till låga priser. Rek. katalogen redan i dag.

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRIT Sture Sandberg • UMEÅ

Sänd mot postförskott + porto:
... st La Paloma Kr 6:50
... st stor flaska balsalm 1:—
... st stor flaska dope 1:50
... st Katalog nr 6

Namn
Adress
Postadr. TV 22

världsdeckaren

d
— det perfekta avbrottet
— den bästa avkopplingen
— de bästa novellerna
— den bästa semesterlektyren

NYA BYGGSATSER

"MIG 15"
Rvskt reapiplan.
Skala 1/50
Byggsats 3:—

"SABRE"
Am. reaktiplan.
Skala 1/100, byggsats 1:40
Skala 1/50, byggsats 3:—

J 29 "FLYG. TUNNAN"
Svenskt reaktiplan.
Skala 1/100, byggsats 1:40
Skala 1/50, byggsats 3:—
Skala 1/25, byggsats 5:50

Den sista spant, övr. skiktbyggsda

"TUNNAN" + porto
i karikatyr
Byggsats 2:—



JÄTTEKATALOG
1:25

WENTZELS

Apelbergsg. 48 Stockholm C

GAS

Så att det skall kunna skydda mot de kraftigare gaser man måste räkna med, om orostiderna skulle komma över oss igen. Ett nytt dimfilter har utexaminerats. Ett filter som är avsevärt bättre än de tidigare och som ger gott skydd mot samtliga nu kända stridsgaser.

Våra gasmasker skyddar således även mot de nyare nervgaserna, t. ex. tabun och soman, som både Tyskland och England utexaminerade under det senaste världskriget. De förekommer både i vätske- och ångform: Till skillnad från senapsgasen framkallar den inte blåsor på den skadades hud utan angriper i stället nervsystemet. Det brukar dröja tjugo minuter — sedan följer ofta krampfall och i de flesta fall döden.

Den nya gasmasken — eller rättare sagt den gamla med nytt filter och specialbehandlat kol — skyddar också mot cyanid. Även koloxid blir ofarlig med ett speciellt filter, som med lätthet kan sättas direkt på gasmasken.

År 1947 sänkte ryssarna vid Bornholm de stridsgasförädrad som påträffat hos de besegrade tyskarna. Sänkningen gjordes emellertid inte med den omsorg man kunde vänta sig — en mängd föremål flöt i land, som gav belägg för att det fanns en mängd dittills okända stridsgaser förädrade för omedelbar användning. Att ingen av dem sattes i under det senaste världskriget berodde enbart på tillfälligheter. Allmänheten har därför — tyvärr — måste man säga med eftertryck — felaktigt räknat med att eftersom stridsgaser inte kom till användning då, finns det ingen anledning att tro att det vapnet kommer att tas i bruk under ett eventuellt kommande krig. Rapporter utifrån och experters uttalande har emellertid dessvärre visat att nästa krig med all sannolikhet kommer att bli ett gaskrig.

Bland de föremål som flöt i land efter Bornholmsänkningen fanns en ny sorts klibbig senapsgas, som fått sin konsistens genom upplandning med en tjärliknande massa. Denna visade sig mycket svår att skapa ett effektivt skydd mot, men på Försvarets Forskningsanstalt lyckades man emellertid till slut få fram kol och tifyllning, som gjorde gasmaskerna säkra även mot den typen.

De nya gaserna är betydligt giftigare och mera snabbverkande än dem man känt till tidigare. Dessutom räknar man med att de kommer att spridas från flygplan i ett eventuellt kommande krig. Därför behövs det också ett ordentligt skydd för armar och ben och hela huvudet. Man har gjort en mängd försök på Forskningsanstalten och kommit fram till en enkel modell av impregnerade, genomskinliga cellofan-käpor som man lätt kan trä över huvudet och som inte det ringaste hindrar rörelseförmågan.

Över huvud taget gäller det att hastigt kunna få på gasmaskerna om man skall undgå att skadas av de nya snabbverkande stridsgaserna. Framför allt när det gäller barn och åldringar blir det självfallet av stor betydelse att maskerna kommer på ordentligt och utan dröjsmål. Forskningsanstalten har låtit några medicinare undersöka om gamla personer på 80—90 år kan bära gasmasker av de två typer vi nu har. Det är den s. k. A-gasmasken — den gamla typen — och folkgasmasken. A-gasmasken visade sig oduglig, tyget slöt inte tätt till åldringarnas insjunkna kinder. Men folkgasmaskernas gummihölje formade sig direkt efter ansiktet.

Men hur skall man skydda barn under gasmaskeldern? Spädbarnen, som inte kan ha på sig maskor? Forskningsanstalten kan lugna på den punkten. Småbarn är inte så känsliga som vuxna för gasen. Dessutom kan man utgå ifrån att stridsgasen, som är ett dyrbart vapen, endast kommer att sättas in mot betydelsefulla mål, dvs sådana orter och anläggningar, varifrån barn och åldringar evakueras.

HERRE MED KRUT I FRACK

Forts. fr. sid. 21.

sunt förnuft och rent bondeförstånd än man på sina håll är benägen att tro.

Trots utflykter till Ryssland och statsdrivna järnvägar är det naturligtvis främst till Nobelkur som Sverre Söhlmans livsgärning är knuten. Redan långt före hans tid var Bofors a-b. Nobelkur, som grundades av Alfred Nobel 1894, den största sprängämnesfabriken i Norden, men i ett viktigt avseende har Söhlmans insatser vid företaget kommit att bli revolutionerande. Nämligen i avseende på företagets civila produktion.

Nobelkurs stora kemiska forskningslaboratorium kom till under ett av andra världskrigets år och syftade till att bygga upp en produktion av kemikalier som komplettering till sprängämnestillverkningen. Om denna gamla nystartade verksamhet har Sven Stolpe berättat en elak och rolig historia, så elak och rolig att Sverre Söhlman själv skulle ha kunnat hitta på den. I Stolpes version skedd starten av Nobelkurs civila produktion ungefär så här: Bofors, som levererat de bästa kanonerna till världens arméer och Nobelkur som stätt till tjänst med de kraftigaste sprängämnen, beslöt i intervallen mellan det andra världskriget som rasat och det tredje som väntas komma att

ställa om till fredlig och civil tillverkning. Det första Sverre Söhlman gjorde var att bygga ett vetenskapligt forskningsinstitut som kan tävla med ett mindre universitets, och sedan startade han produktionen. Han började med framställningen dels av ett punschextrakt, så fäsningsfullt att det inte kan beskrivas, än mindre avnjutas, dels av en serie läkemedel, främst acetylsalicylsyra, ägnade att neutralisera de ohyggliga kopparslagare som detta punschextrakt oavsligning framkallar. Både det ena och det andra göres av avfall eller biprodukter till krutstillverkningen. Först ser man alltså till att framkalla orkestrala kopparslagare, sedan går man i författning om att balsamiskt bota dem — se där ett av Sverre Söhlmans riksgagnande patent ...

Som sagt: så eller i ungefär liknande ordalag har Sven Stolpe berättat historien om Nobelkurs civilproduktion. I sakhögens intresse kräver framställningen en komplettering. Det är sant att Nobelkur gjort både punschextrakt och huvudkrutpulver, men civilproduktionen vid företaget rymmer mycket, mycket annat. Det mest älsigaste utgångsmaterialet i den stora kemiska fabriken för civilbruk har kommit i gång, är bensololjor som användes vid kokningen i gasverk och på vilka oljor Tyskland och Schweiz till stor del byggt upp sina väldiga färg- och läkemedelsindustrier. Genom ett renodlat syntesarbete får man fram en stor mängd viktiga råvaror och halvfabrikat, konsthartser, kloramin, säckarin, acetylsalicylsyra och mycket annat. Även fotografiska kemikalier och syntetiska luktkämnar får man fram. Redan 1945 hade man vid Nobelkur kommit upp i ett produktionsvärde på omkring 20 miljoner kronor och med de senaste nyvinningarna torde denna sifra snart nog komma att flerdubblas.

Bland det nyaste nya man fått fram vid Nobelkur är det s. k. plastglas, som tycks vara användbart till allt, från flygplansfönster och smyckeskrin till ortopediska korsetter och kirurgiska instrument. En av de intressantaste egenheterna hos detta glas är att det kan leda ljuset runt hörn, vilket kan



Grundad 1878

**STOCKHOLMS
PATENTBYRÅ**

Patent Varumärken

Civilingenjör Harry Önn

CENTRUM
(Kungsgatan 36)

STOCKHOLM

Tel. 23 09 70

bil av enormt värde inom medicinen. Om en läkare vill belysa en punkt i den mänskliga organismen dit han inte kan nå med ljus, så gör man en stav av plastglas, kräker den på önskat sätt och om man sedan placerar en lampas stavnens ena ända så visar det sig att ljuset följer glasets buktningar och går »runt hörn». På det sättet kommer man att bli i stånd att belysa hittills oåtkomliga ställen i kroppen.

Plastglaset är bara en av de många nyheterna i Nobelkrutets civila produktion, som alltså långt ifrån inskränker sig till punschextrakt och antikopparlagarmedel. Det är naturligtvis inte Sverre Sohlman själv som går omkring och hittar på alla de där nyheterna — han har en stab av utomordentligt skickliga experter för det ändamålet — men han ligger bakom och han bär ansvaret för idén med Nobelkrutets vittfamnande civiltillverkning. Redan det skulle kunna vara nog för att säkra honom en plats i svensk företagsmets historia.

Ännu står han nästan bara i början av sin lysande industrikarriär. Ännu kommer många sjöslag att gå rum på herrgårdens Björkborn, där konstnärer och diktare gärna samlas i källarbaren kring sin spirituelle värd, ännu kommer många nya projekt att födas i den rastlösa sohlmanska hjärnan under vaknätter i sovkupeen mellan bruket och huvudstaden innan han kommer att känna sig mogen för att njuta sitt otium. Då kommer han kanske att få tillfälle att realisera den dröm som sjöofficeren inom honom lär hysa: att göra en jorden runt-segling i några utvalda vänners lag och själv stå vid ratten.

KÄLLT DOPP ELDDOP

Forts. fr. sid. 21.

Ja, efter en del justeringar i utrustningen gav vi oss fråga i våra fantomdräkter uppsjukades vi helt av mörkret och så höll på att skrämma slag på en av våra egna poster när vi dök upp strax bakom honom. Han var vår sista utpost och om några minuter skulle vi se den första fienden. Han dök upp plötsligt mitt framför oss på bara en tre fyra meters håll. Vi tvärstannade. — Hade han sett oss? Nej, han stod spänt och stirrade åt vårt håll tydligen utan att upptäcka oss. Vi kröp försiktigt ned i ett kärr och ålade oss förbi. Det skulle varit en enkel match att slå knocket ut på honom, men vårt uppdrag var för viktigt för att vi skulle våga ta några risker.

Vi måste passera ytterligare två posterar innan vi var i närheten av ämynningen. Jag skickade L i vattnet för att spåna och vi andra började rigga till sprängrejlorna och ta på simfötterna och göra oss redo för undervattenssim. L kom tillbaka, sakta och ljudlöst gled han upp ur vattnet och han kunde rapportera att det stod två poster en yd vardera brofästet. Bevakningen sköttes tydligen av en pluton, som hade sin bivack i en skogsdunde strax intill det motsatta brofästet. Över bron gick en ständig ström av märklagda fordon. Vi kunde föresten tydligt höra motorljud där vi satt vid sjökanten under några lummiga alar.

Vi gled ned i vattnet alla fyra och dök efter några minuters simning. Jag kontrollerade i sista stund min kompass och hann se att kamraterna hade uppfattat mitt tecken till dykning. Det kändes nästan skönt att komma i lä från vinden tänkte jag medan jag räknade simtagen och försökte hålla noggrann kompasskurs. Jag hade en signal från mina kamrater. Efter en stund stötte jag mot en ponton och gled sakta upp längs den. Ett fordon rullade just över bron och jag kom upp så nära en post en gång skulle kunnat räkna ut armen och dra ner honom i vattnet.

Raskt anbringade vi sprängladdningarna. Vi arbetade för högttryck och jag fick snart rapport om att allt var klart och vi kunde börja återtaget medan jag sakta släppte ut på den elektriska kabeln. Vi kom upp på land nästan samtidigt och jag hade bara att koppla batteriet. Så hörde vi på avstånd ett typiskt rassel från stridsvagnar och vi beslöt att försöka klippa bron när dessa gick över. Det var faktiskt rätt spännande. Skulle tanken gå över? Och skulle våra laddningar fungera? Vi hörde hur den första vagnen rullade ut på bron och hur den andra så småningom kom efter. Jag vred om tändnyckeln och i samma sekund slets maten sönder av ett öronbedövande brak och ett blandande ljudsken. Förvirring, ro och skrik. Ett par kallande sprut började rassa på andra sidan än och intill oss dök sprut fram en patrull, som tydligen sökte efter sabötröarna. Men vi gled ner i vattnet och låg någon timme och tryckte i strandkanten utan att upptäckas, och lika osynliga som vi kommit kunde vi ta oss tillbaka till våra egna linjer.

PLUS OCH PRICKAR

Forts. fr. sid 16.

me-förarna är väl insatta i gällande vägtrafikförrordning men-att de ibland handskas en smula lättsinnt med sina kuskaper. Det är t. ex. inte tillåtet att köra när ljussignalerna visar rödgult. Man har skyldighet att invänta grönt ljus. Till sist nägar allmänna råd till våra me-förare: Kom ihåg att varje kilometer över 60 km/år är ett steg närmare döden! När man passerar en parkerad bil — titta under framhjul. Finns där några fötter så var beredd på att de kan komma ut i kårbanan.

Ta vara på parkeringsutrymmena. Se till att det rymmer mer än två cyklar om det finns plats för tre.



För Sveriges hårda klimat och påfrestande vägar byggdes SAAB, den elegantaste, slistarka, varma och gedigna familjebilen. År av forskning, 10.000-tals krävande provmil ligger bakom dess konstruktion — SAAB är en triumf för svensk teknik av i dag.

Begär demonstration

PHILIPSONS
AUTOMOBIL AKTIEBOLAG

AUTOMO BIL PALATSET

S:t Eriksgatan 117
Tel. 34 00 00

Uställning: Strandvägen 7 A

Tel. 67 04 40

Filialer och återförsäljare över hela landet

Med egna företag i: Göteborg, Malmö, Borås, Enköping, Gävle, Hälsingborg, Hässleholm, Jönköping, Karlshamn, Karlstad, Klippan, Linköping, Motala, Norrköping, Nässjö, Sundsvall, Uppsala, Södertälje, Trelleborg, Västerås, Örebro.

LINDBLADS MOTOR AB

Birger Jarlsgatan 41

Tel. 23 07 95

Säsöngens **STORA SUCCÉ**
Endast **54:—**

Akta galonskinn — oerhört slitstark. Garanterad oöm för 62:a och väta. 100% vattentät, mjuk och smidig. Elegant utseende i trevlig mörkbrun färg. Resårsticad mjulekant, armuddar av helleyle, yllefodrad, dragkedja, smedfickor. **4 A T T E B I L L I C T!** Finnes i alla storlekar med avtagbar påskrage av pannofix 62:—, Finns även i halvlång rockmodell med skärp och Knappknäppning, samma kval, som jaken. Reklampris 64:—, Med påskrage av pannofix 73:—, Retur- eller ombetyrstad inom 8 dagar.

Motorcykelboxor i hängslemad, samma material som ovan, kr 32:—
Skriv i dag till

SPORTJACKA

MODELL GRE-NO-LI

Gratis orig-foto å Milan A.C.



Fotbollsstjärnan
GUNNAR GRÉN
skriver:

Jag vill på det allra varmaste rekommendera denna sportjacka, vilken jag funnit vara både elegant, klädsam och slitstark.

Gunnar Grén

GÖTEBORGS INDUSTRIVARULAGEER
Avd. TV, Göteborg 38, ordertel. 25 90 70



MODELLPLAN från 50 öre st., båtbyggsatser, 2½ år fr. folkskola, 2 år fr. realexamen. Fack-avd. för MASKIN-, ELEKTRO- o. HUSBYGGNADSTEKNIK samt KEMISK TEKNOLOGI m. CELLULOSATEKNIK. B-behörighet fr. eltekn. fackavd. Statstip. upp till 115 kr/mån. Nya kurser börja jan. och aug. Begär prospekt. Åberopa denna tidning.

TÖRE HAGLUND & Co. — Avd. 10 HOFORS

ÖRNSKÖLDSVIKS stads TEKNISKA SKOLA



Kommunal, statsunderstödd m. teknisk utb. på 2½ år fr. folkskola, 2 år fr. realexamen. Fack-avd. för MASKIN-, ELEKTRO- o. HUSBYGGNADSTEKNIK samt KEMISK TEKNOLOGI m. CELLULOSATEKNIK. B-behörighet fr. eltekn. fackavd. Statstip. upp till 115 kr/mån. Nya kurser börja jan. och aug. Begär prospekt. Åberopa denna tidning.

DRÖMRESAN TILL KONTINENTEN Forts. fr. sid. 22.

Den är alltså gynnsam för brobygge. Priset för denna viktiga bro blir fantastiskt högt — betydligt över miljarden har det sagts — och man förstår därför att danskarna inte kan engagera sig i Öresund samtidigt. Kruket är den höga spannhöjd som erfordras — 70 m — vilket gör att priset blir så astronomiskt.

Redan på trettioåret förelåg som sagt utförliga planer på de två förbindelserna, som inte ens då ansågs som alltför realistiska. Sedan dess har brobyggnadstekniken gått fram ytterligare. Nya legeringar och lättmetaller kommer till användning i överbryggnaderna, svetsning tränger undan nitningen liksom inom skeppsbyggnadsindustrin och genom färdiga konstruktionsdetaljer går arbetet raskare undan och på så vis kan man också bygga betydligt billigare. När man talar om de båda för Sverige och Norden så betydelsefulla broarna bör man komma ihåg att man inte längre rör sig på fantasiens mark. Den dag vi får veta att danskarna beslutat bygga sin bältbro vet vi med bestämdhet att 'drömmresan till kontinenten' snart kan bli verklighet! 1958 lär bli det betydelsefulla året!

Drömmresan till Kontinenten. Den blir ännu mera drömlig om vi tänker oss rikshuvudväg 1 från Stockholm till Malmö ersatt med en autostrada å la nya Lundaavägen (se TV nr 17) som skulle möjliggöra för stockholmarna att med 100 km/t genomsnitt komma till Malmö på dryga sex timmar och med bromas hjälp vidare till Hamburg på ytterligare 3 timmar. Bilresan från Stockholm skulle alltså kunna slukas i en dryg dagstapp mot två nu. De enda som skulle lida av snabbgången till Kontinenten är våra stackars bilar. Men när den blir verklighet kanske bilarna har turbiner som tål de verkligt höga genomsnitten? Den som lever får se!

ROYAL ENFIELD TWIN Forts. fr. sid. 26.

raren vid start behöver bekymra sig om och det kan öppnas nära nog omedelbart efter det att det blivit liv i motorn. Kickstarten är anmärkningsvärt lätt att trampa i botten — en fördel som motorcyklisten inte har så mycket glädje av eftersom en eller ett par kickar är tillräckligt även när maskinen stått ute en frostkall natt. Mekaniskt ljud kunde bara upptäts från ventilmekanismen. Vid höga varvtal på indirekt växel är emellertid avgasljudet så pass kraftigt att det kan tänkas irriteras fotgängare och andra vägfärdare. Maskinens tomgångsegenskaper är ytterst lovbara — tomgången är jämn och långsam även en kort stund efter kallstart.

Bromsarna svarar inte på något sätt mot maskinens färtresurser. De saknar verklig kraft och förtjänar därför mycket sträng kritik. Vad är det för mening med att kunna köra fort om man inte kan känna säkerhet vid de höga farterna? Trundalmeteren är ca 152 mm. Inbromsning från 50 km/t till stillastående tar en vägräcka på över 12 meter i anspråk — en alldeles för hög siffra. 8 meter hade varit normalt!

Körställningen är utmärkt men fotpinnarna sitter något för nära marken och tar därför lätt i vid snäv kurvning. Tanken borde ha gjorts något mer avsmalnande mot sadeln för erhållande av bättre knäslut. En bra utrustningsdetalj är att maskinen är utrustad med snabbstöd. Utrymmet mellan cylinder och batteri är nästan för väl tillvaraget. bl. a. sitter förgasaren så tryggt att den är mycket svårattkomlig. Att engelsmännen inte har lärt sig att bygga så fina motorer som tyskarna är RE Twin ett gott exempel på.

Till sist några berömande ord om fjädringen. Framgaffeln är mjuk och behaglig i fjädringsörelsen och bakfjädringen ger utmärkt fjädning och det märks att dess konstruktör både tagit sikte på god komfort och bra väghållningsegenskaper. Den är kanske i hårdaste laget för svenska fjällskottsvägar. Mycket av dess tilltalande egenskaper beror naturligtvis på att den inte är av den typ som bara tillåter bakhjul att fjädra utan hela maskinens bakgaffel.

Kort specifikation:

Motor: Vertical twin med stötstångstyra toppventiler. Slagvolym 496 cm³ (64x76 mm). Separata cylindrar och topplock. Kompression 6,5—1. Effekt 25 hk vid 5.500 v/min. Torspumpsmjöning. Batteritändning. Vertikal fördelare som även innehåller mekanism för automatisk tändföreställning.

Kraftöverföring: Flerskiyig koppling. Kedja motorväxel-låda. Fyrväxlad separat växelåda. Utväxlingar: 1-an 13,9—1, 2-an 9,0—1, 3-an 6,5—1, 4-an 5,0—1. Varvtal vid ca 50 km/t väghastighet 1.950 v/min motsvarande kolvhastigheten 4,9 m/sek.

Vikt: 187 kg.
Generalagent: AB Motor-Kraft, Stockholm.
Pris: 3.800:—.
Teknisk beskrivning: TV nr 25—26/1948.

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT



Dag- och aftonskola. Ingenjör-, verkmästare- och förmänsexamen. Maskinteknik m. verkstadsstekt. Teleteknik m. radio- o. radarteknik. Låga levnadskostnader, ca 100 kr lägre pr mån. än i Stockholm o. Göteborg. Vårterminen börjar den 12 januari. Begär vår studiehandbok! Uppgiv faklinje, ålder, praktik m.m. Åberopa denna tidning!

Murmästaregatan 9 A • KÖPING • Telefon 113 16, Rektor

ILLUSTRERAD KATALOG
över dieselmotorer, flygplan, bil- och båtmodeller sändes mot 0:40 i frimärken

ILLUSTRERAD KATALOG
över Märklin modelljärnvägar, spårvidd H0/16, 1/2 mm sändes mot 1 kr. i frim.

ILLUSTRERAD KATALOG
över fartygsmodeller och fillbehör sändes mot 0:50 i frimärken.

SE VÅRA SKYLTFÖNSTER



F:å ESKADER

Gumshornsgatan 8 • Tel. 62 18 53
STOCKHOLM

STOR MODELLFLYGKATALOG

fullpropad med nyheter och alla tillbehör! Modellflygarens önskekatalog. Insänd 50 öre i frim. Skriv i dag! Landets största sortering. **FRANKE-SPORT, Korldst C**

350 cc



14 Hk 4-takts toppventilmotor. Kardan-driven och fotväxlad. Teleskopfjädring.

Pris **3.278:—** kr.

fritt Stockholm.
Omgående leverans.

AB BMW-AGENTUREN

Storgatan 30, Sthlm. Tel. 67 91 81.

Aterförsäljare antagits å de platser där vi förut ej äro representerade.

De stora fartsensationernas bok!

av TV:s motorexpert

Nils Tengberg

VINDSNABBT PÅ RACERBANAN

En strålande skildring av motorsportens teknik och historia. Alla kända racerbilar och motorcyklar passerar revy på ett sätt som inte har någon motsvarighet på nordiskt språk. Den motorintresserade får veta allt om legendariska Bugatti, Delage och Alfa Romeo — den moderna tidens fartvidunder är representerade av bl. a. Auto-Union, Mercedes, Ferrari, Cisitalia och BRM. Bland motorcyklarna märks bl. a. BMW, Gilera, Velocette, AJS, Moto Guzzi, NSU (världens snabbaste) samt den kända speedwaymotorn JAP.

Vindsnabbt på racerbanan är ett sällsynt lämpligt, nära nog komplett uppslagsverk i racerfrågor och motorteknik. Det öppnar tiden ända från sekelskiftet.

Häft. 8:50 (Nr 1), inb. 10:75 (Nr 2)

Försäkra Er om ex. genom att posta kupongen idag!



Fakta om motor sport!

1952 års amerikanska bilyheter!

Floyd Clymers
CATALOG OF
AUTOMOBILES
1952



150 eleganta fotoill. av senaste modellerna med utförliga specifikationer, tekniska data, priser. 79 sid. i format 21,5x27,5 cm. En trevlig uppslagsbok för alla motorbilar! ... 11:20 (Nr 3) D:o 1951 års modeller, 150 ill. 11:20 (Nr 4)

HUR MAN HAR BIL

av civilingenjör Bertil Björkman

En »stor» handbok i bekämt format. Många värdefulla tips för både blivande och erfarna bilägare. Talar om hur man köper rätt bil, ny eller begagnad, hur man kör billigt, säkert, med rätt teknik och — snabbt. Ger också anvisningar för service — hjälper Er därmed att undvika dryga verkstadsräkningar. En bok som hör till utrustningen i varje bil. 301 sid. med utförliga ill. Häftad 16:75 (Nr 5), inb. 19:25 (Nr 6).

»The Autocar» ROAD TESTS 1952

Den engelska motortidningens årsbok med samtliga provkörningar av olika bilfabrikat. 96 sid. i stort format med specifikationer och ill. 4:50 (Nr 7).

Nyheter om trimning!

HOW TO HOP UP CHEVROLET and GMC 6-cyl. engines (Nr 8).

HOW TO HOP UP FORD and MERCURY V8-engines (Nr 9).

Varje del omfattar 158 sidor med mängder av illustrationer, diagram etc. som kompletterar den instruktiva texten. Per del 11:20.

BRITISH MOTOR CARS

I samband med London-utställningen utges denna presentation av de senaste nyheterna. 36 märken, 76 modeller i eleganta fotoill. 170 sidor, inb. i klotband 11:25 (Nr 10).

TEKNIKENS VÄRLD 22/52

Nyheter från DKW-ägare!

DER SICHERE DKW-FAHRER

Praktisk liten handbok med mängder av goda tips för DKW-bilens skötsel. Nyutkommet! 3:70 (Nr 11).

TUNING AND MAINTENANCE OF »M.G.s»

Nyutkommen handbok för den populära MG-sportvagnen. 160 sid. rikt ill. Inb. 13:50 (Nr 12).

Motorbibeln för bil- och batägare!

MOTORREPARATIONER

av Björn Bergvik. 717 sid. med instruktiva ill., varav många i färg. Moderna bil- och båtmotorer behandlas del för del med en sakkunskap som aldrig förr i en handbok av detta slag.

»Den verkliga motorbibeln. Standardverk inte bara för verkstadsfolk utan för varje bilist, som vill veta vad som rör sig under huven. — tidn. MOTOR.

Inb. i hållbart klotband 28:50 (Nr 13).

MOTORCYKEL-PARADEN 1951—52

Ett 50-tal märken från olika länder i färg, illustrationer med specifikationer och fullständiga data. Format 45x30 cm. 7:50 (Nr 14).

DEN MODERNA MOTORCYKELN

Servicehandbok av N. Tengberg för alla mc-ägare. 185 sid. med 60-tal ill., beskriver motorcykelns konstruktion och arbetssätt i alla detaljer. Översikt av typer och modeller på världsmarknaden. Häft. 9:75 (Nr 15) inb. 12:75 (Nr 16).

Tekna's REPARATIONSTEKNIK FÖR MOTORCYKLAR



En utomordentlig handbok — ger på 781 sidor klart besked i alla frågor om mc-reparationer. 100-tals illustrationer, även av detaljer. Klotband 48:— (Nr 17)

Spécialprospekt sändes på begäran.

The MOTORCYCLE BOOK

utgiven av »Mechanics Illustrated». Innehåller bl. a. världens 50 bästa märken, med ill., specifikationer och tekniska data. 144 sid. med ca 300 ill. 4:50 (Nr 18). Ny sändning i början av nov.

Första svenska handboken i sitt slag. P. Henry och B. Allard UTMORBORDSMOTORER



Utförlig handbok med värdefulla anvisningar för bästa sätt att sköta och utnyttja utmorbordsmotor. Redogör instruktivt för motorns funktion med tips och finesser för reparation, utrustning för långfärder, tillbehör etc. Data och beskrivningar för olika motortyper. Häft. 18:50 (Nr 19), inb. 22:50 (Nr 20). Utk. 1 okt.

Lennart Sundström: MODERNT FLYG

Rikt ill. presentation av 70-tal militära och civila flygplan. Samtliga militärplan finns även i treplansskisser. Stridsplan från England, USA, Sovjet. Ill. Björn Karlström. 2:95 (Nr 21)



Sänd in kupongen i dag!

KUNGSBOKHANDLEN

Kungsgatan 26, Stockholm. Tel. 23 28 15
Var god sänd mot postförskott följande böcker:

... ex. nr ex. nr
... ex. nr ex. nr

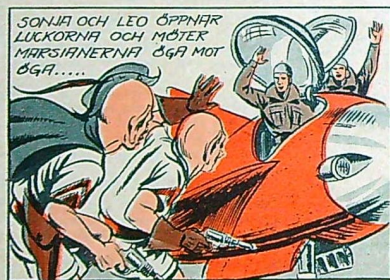
Namn:

Adress:

Postadress: TV 22



LEO FALK



Radioklubbens eget program från Bryssel varannan fredag kl 21.15 sv. t. på 11.850 kc/s = 25,32 m.

SVENSKA RÖSTER I KANADA

När man lyssnar till de svenska rösterna från Kanada, har man ingen känsla av att kanadensiska radiomän försöker exportera kanadensisk propaganda. Det är också i själva verket ett gäng svenskar som berättar för oss om förhållanden i Kanada sedda genom svenska ögon. Sedan november 1946, då de regelbundna svenska utsändningarna från Kanada började, har rösterna växlat så att f. n. endast en av de ursprungliga finns kvar, nämligen Sture Persson. Han är född skåning och har bostad och verkstad i Kanada i ett par decennier.

De övriga fasta medarbetarna vid den svenska avdelningen i Montreal är Karl-Axel Sjöblom, journalist till yrket, började sin bana vid United Press i Stockholm och fortsatte vid Radiotjänsts kortvägsavdelning. När Gunnar Rühgeimer vid senaste årsstiftet övergick till televisionen i Toronto blev Sjöblom chef för den svenska avdelningen. Den tredje manliga röstern från Montreal tillhör John Swedman. Som programledare fungerar ibland, särskilt jördagar, Anne-Marie Larsson, som eljest är sekreterare och tillsammans med Soina Wollert svarar för korrespondensen med lyssnarna.

Utöver dessa heltidsanställda medarbetare förekommer regelbundna programinslag av t. ex. Exportföreningens representant i Kanada, Olof Tränström, Sveriges representant vid ICAO, Henry Söderberg och Birgit Wallöf, som tidigare var heltidsanställd vid avdelningen. Utanför Montreal har CEC (Canadian Broadcasting Corp.) en hel rad svenska rapportörer, t. ex. Edgár Svensson och Ole Olstén vid Förenata Nationerna i New York, Majken Löfgren i huvudstaden Ottawa, Eric Axelsson i Toronto, Matt Lindfors och Gunnar Svalander i Vancouver vid Stilla Havet, Arthur A. Anderson och Helge Pearson i präriemetropolen Winnipeg och Börje Hult i Saskatoon.

NATTUGGLAN

DX-klubben Natteugglans huvudsakliga syfte är att genom mer eller mindre regelbundna träffar låta medlemmar lära känna varandra och hjälpa varandra med DX-ing. Klubben planerar även att utge en liten klubbtid-

Lobby - nytt

Nyhet!

Trådfonen

Trådspelelingsapparat som alla kan bygga. Oerhörd många användningsmöjligheter. Fullst. ritn. m. detaljerad pris 8.75



OBS! Alla delar finns i lager

Ollonrevolver

Automatisk framtillning, laddas med sex skott. Utmärkt start- o. skrämpistol. Längd 13 cm. Pris kr 12,50. Ammunition till ollonrevolver. Pris pr ask om 190 st. 3.80. *



Magiska mikrofonknappen

Mycket intr. elektrisk apparat. 20 mm i diam. Har 100-tals användningsmöjl. Kan döjas i rum varifrån samtal vill avlyssnas. Kan anv. som mikrofon vid sändningar. Pris 8.75



RITNINGAR och BYGGSATSER

Cykelbilen "Fantom"

Populär modell i lätt konstruktion. God plats för akämba o. bagage. Mycket lättbyggd. Pris 5.40



Hemmikrofon

Ordna egna radioprogram med sång och tal. Det är enkelt - koppla endast en sladd från mikrofonen till radios grammofonuttag. Transformator ej erforderlig. Pris kr 9.85



Begär vår nyttokomma katalog innehållande 1000-tals art. Vi sänder den gratis på begäran.

Skriv idag! Klipp ur annonsen och sänd in den till: n. namn o. adress. Prick för det Ni vill ha. Sändes m. postf. + porto. HOBBY-FÖRLAGET, Avd. T, BORAS

TV:S VARUMARKNAD

Annonsexpedition: Fru Iris Berg, Sveavägen 53. Tel.: 3425 61

H. ALBIHNS PATENTBYRÅ A/B

(f. d. Th. Wawrinskys Patentbyrå AB) Kungsgat. 4 A, STOCKHOLM

Telefon 23 19 10

Kontor i Göteborg: Centrumhuset

Firman grundad 1891

Patentombud: M. Kierkegaard, E. Dorman, G. Erenol, O. Clauson.

Medlemmar av Sv. Patentombudsforeningen

PATENT - VARUMÄRKEN

Facklitteratur Ny katalog

AB WESTLINGS Bokavd. Örebro

Posta kupongen i DAG!

Sänd mig Er katalog över

TEKNISK LITTERATUR

Namn

Address

Bakhjulsfjädningen

Typ SM tillverkas och monteras av oss under garanti.

SUNDOQUIST'S MOTOR Köpmangatan 66, ESKILSTUNA Tel. 395 75 - 395 43

BILREPARATÖRS-kurser

2-4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer. Kurser börja varje månad.

SVETSNINGSKurser

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser m. praktik. Kurser börja varje månad.

HANDELS-kurser

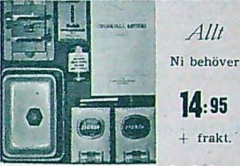
5 månaders handelskurs i praktisk kontorutbildning börjar 27 jan. 1953.

Prospekt och upplysning ar mot två porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Drottninggatan 4 - Tel. 1249 Skövde

FRANKALLA - KOPIERA!



All Ni behöver

14.95 + frakt.

2 frankallingskålar, kopieringsram, pincett, kemikalier, papper för 100 kopior samt rådgivare. Sändes mot postförskickt från F:ia KNUTZ & SVENSSON Sollerön

Finstövlar huggkl. ljusläd. väslud. 58:-- Dam 48:-- Skogbojjacka o. slips 23:-- Skogbojhatt skinnkant 18:-- Prärjebälte 10:-- Mot postförskickt. Nordlandia, TV, Järholms.

BW - tysk motorsensation

B. W. - 1001
Cylv 2.5 cc
Varv/min 15000
Effekt 0.27 hk

Kr. 79.-

Racermotorerna B. W. 1001 och B. W. 2002 är av tysk precisionstillverkning - verkliga fynd när det gäller kvalitetsmotorer för modeller.

Båda är monterade med kullagrade - vevlar samt utförda av bästa material, som ger en oöverträffad livslängd.

Toppvarv på 12000-15000 V/min inbjuder till rekordprestationer för modeller av alla slag. Leverans omgående direkt från oss mot postförskickt. Skriv i dag!

Importör och Generalagent
F:ia Kopter
BOX 173 MÅLMÖ 1.

B. W. - 2002
Cylv 10 cc
Varv/min 12000
Effekt 1 hk
Kr. 125.-

Prospekt sändes gratis.

SVARUMARKNAD

Bilfilter billigt!

Ylfilter, grå utigt mönster, trygga bärder, tuggt, hårlig lev. Kr 11.90. Dito, plaid-tyt, fläckigt mönster, s. K. Pinter-Filt, yppersta kval. Kr 28.50. Order över 100.— fraktfritt. Efterkrav. Returrätt.

OSTGÖTAFORSÄLNINGEN

Motala V. Tel. 40 64

TILL SALU

Nya räknemaskiner 150.—, add. subtr. m. kontr. Olsson, Box 5040, Bollnäs.

PA GRUND AV

den stora efterfrågan om vår Teleskopgaffel runt, efter förra annonseringen, ha vi nu tillverkat ytterligare en serie som vi utörsjälja till samma facila pris som tidigare. Vi kunna nu erbjuda följande märken, med ca 1 veckas leveranstid. BSA, Triumph, Ariel, Matchless och Norton. Övriga svenska och utländska märken ca 14 dagars leveranstid. Våra teleskopgafflar är absolut damntäta, har utbytbara bussningar, hydraulisk dubbelverkande stötdämpning 2 års garanti. Full reträtt. Pris 125.—. Vid beställning uppgiv mc-modell. Lev. fraktfritt.

WINGRENS MOTORINDUSTRI Hålsingborg

NY PATENTSKÖT cylinder i lättmetall och stål för JAP. Royal, BSA m. fl. sv. motorer. Ariel m. 500 topp m. 29 150.—, JAP. m. 250 t. m. 28 100.—, Ariel m. 500 sv. m. 28 75.—, HVA m. 172 cm. m. 27 40.—, Burman v. lädmf. 250 cc. 3 v. ant. fav. ny 250.—, Dito cc. 3 v. ant. 4 v. 250.—, stora Burman med hjul och gaffel 110.—. Reservdelar till 1.000 cc Royal E. Mc-lyk-tor 8:—, Sadeltankar 30-40:—, Baktynor 8:— med m. Beskrivning m. porto.

Luntmakareg. 73, Tel. 34 37 14. Sthlm

BMW-R 51; 1; 2; 3 årare! 2 förgasare Bing 0 22 (använda 400 mil) 2 förgasare Bing 0 26 (avsedda för BMW-68) icke använda. (Dessa förgasare ger bättre acceleration. 1 ny R 51/2 tank. C. Shig Lagerqvist, Bankeryd.

HJALPM. förn fabr. kedjedriv. omg. lev. Fri mont. Sjögrens Cykelverkst. Atrvdrag. Tel. 477.

NY DIESELMOTOR, 25 cv 48:—, Runo Scott, Horsaöja, Källerstad.

TT-MOTOR 2-cyl. HVA 500 cc m. 2 förg. o. magna Växö, stora Burman 3-väx. allt i 1 ma skick A. Godin, Box 22, Härnösand. Tel. 31 81.

REV 200 cc. nyrenov. 850.—, HVA 250 cc 425:—, 98 cc Ho-motor 200.—, Olof Fransson, Box 70, Bodafors.

BMW R 51/3 500 topp, fabriksny ej inreg. sälj för end. 4.800.— Övriga uppl. lämnas av C. Jörning, Östergatan 85, Landskrona. Tel. 26 18.

TWN mod. 39. Nyborrad, ram o. vevstakslager nya, för övrigt i prima skick, pris 1.075.— T. Pettersson, Box 571, Filipstad. Tel. 12 55.

SPRINTER JAP 43

NY. Hjul, ram m. v. T. Midgtraccer. Svar till T 1 Motorklub, T 1 Linköping 2

HD I GOTTS SKICK

säljes enast. billigt kontant. Claes Claesson, Lövhindad, Dalum. Tel. 82 Claesson efterfrågan.

I AR NÄ TANK PA att vi tillverkar teleskopgafflar, till mopeder, samt till 98 cc lättvärtare. Gafflarna är tillverkade av sandviksstål. Pris kr. 43:—, Fraktfritt. Mc-verkstäder er. hålla rabatt.

WINGRENS MOTORINDUSTRI Hålsingborg

FRASMASKIN JONSEREDS med 7 h el-mot. 220/380 V 3-fas växelstr. inkl. Y. D. Koppl. samt dvd. verk. el. utö.—, S. Lundin, Härsväsk. Tel. 22.

NYTT BILELEAM, m. luftkond. 180.— (kostat 245:—) Ny bilskrot 125.— (kostat 150:—). Beg. räknemask. def. 65:—, Erland Larsson, Nödinge, Tel. Kungälv 290 73.

Till återförsäljare! Skriv o. räknemaskiner i stor sortering, marknadens lägsta priser. Begär prislista! Olssons, Box 5040, Bollnäs.

GALOSCH, som vunnit flera SM i GS-klass, med utb-m. TRIM 500 cc, utv. flytvän, hjälm m. m. Fulltrim med Säljes billigt. Svar till Snurreförelse Uno Ericson, Öregrund.

TILLFALLE

Good Year bildäck med slangar 4.50 x12", mindre parti till salu. FIRMA MOTORFÄRST Erik Nilsson, Telefon 30.

RADIO, beg. felfr. från kr 30:— Örep. radior kr 15:—, av. byte. Nya fil. märken. Kameror: nya o. beg. bill. säljes eller bytes. Prisl. gratis. E. Danielsson, Box 112, Kärvsåsen.

EL. MOTORER. 10 st. 220—380 v. 10 v. 1 h. 2800 varvt. 55 kr. 8 st. utv. 180 v. 30. 05 h. 1380 varvt. 30 kr st. Samliga mot. fabriksnya o. m. kullager. Landqvists Mek. Verkst. Adg. Flåglum.

2 st. framhj. 26 x 1 1/2 m. bromstr. till 98 cc 15 v. pr. st. 2 st. bakhj. 26 x 1 1/2 m. kedjeför. till 98 cc 12 v. pr. st. Startmot. 12 v. 25:—, El. rakapp. väst. nya 25:—, Ev. byte m. 3-växl. Nilliers 98 cc mot. eller skivväxlare. J. E. LARSSON Box 93 - Harplinge

Enastående tillfälle!

Räknesticker av välskott fabrikat o. av högsta kvalitet erbjudes Eder till mycket förmånliga priser. System Darnstadt 15 cm Kr 16:75 System Darnstadt 30 cm » 34:50 System Rietz 15 cm » 13:50 System Rietz 30 cm » 27:— Lärobok i räknestäckans användning » 1:90 Stuckorna sändes mot postföskott m. reträtt inom 8 dagar. Uno Albertsson, Kungsg. 56, Örebro

MC-FÖRARE! 1952 års kat. (nr 7) har kommit! Den upptar alla delar o. utrustn.-art. t. 98-200 cc samt nya motorcyklar o. sändes mot porto. Motorfirman IVAN HÖÖK Å SÄGEN Årsm. Telefon 30, 31

EDRA ÖNSKESKIVOR finner Ni på vår välsorterade gram-mofonavdelning. Katalog gratis. Obs! Nögrann expediering. KUMLA MUSIKAFÄRE varn. Kungälv 19, Kumla. Tel. 710 08

FILM UTFORSÄLJES Film. 6,9 sp. 120 620, d:o 6,5 x 11, 4,65 sp. 120: 0.90. Pr. 25 st. 16: 25. Färgfilm 6,9 sp. 120 620 3:50 pr. st. G. ERIKSSON Box 20063, Sthlm 20, 48 00 13

Auktionsdros från Varubeläning. Dragpål från kr 250.—, Gitarrer 75:—, Fioler 50.—, Resegrammofoner 75:—, Grammofonkivor i bra skick kr 15:— pr. duss. Tillskr. Vår reformering, Box 7063, Göteborg 7.

Matchless-delar 1944 Motor 400.— Växell. m. kopp. 150.—, ut. kopp. 225.—, Ram till 150.—, Bakhjul 175:—, Rapp. 125:—, Tank 70:—, Magnēt 115:—, Generator 80:—, Oel-jelank 20:—, 1944 Motor 300:—, HVA 150-delar 100.—, Ram 100:—, Fram-hjul 100.—, Bakhjul 100.—, Växell. m. kopp. 275:—, Magnēt 115:—, Generator 80:—, Tank 60:—, Oel-jelank 25:—, Samtliga delar i fullgott skick. Dy. andra Matchless och BSA-delar i lager. Uppl. mot svars-porto.

MOTORFÄ PERO

O. Promenaden 7, Tel. 102 01, Malmö

B.S.A. Motor 500 sv. m/39, Royal m. 350/47 300:—, Sturmeymotor 500 sv. m. 32. 180:—, H-D motor 500 sv. komp. 140:—, H-D motor 350 sv. komp. 130:—, Japmotor 350 t. mod. 28. 900:—, Ariel 500 sv. m. 28 felakt. 100:— med flera motorer, Burman växelåda, ny, 250 cc aut. motor, 280:—, Dito beg. 500 stående mod. 31. 320:—, dit. 350 2-fästen 30:—, Rex 500 ram med hjul o. gaffel mod. 31, 100:—, 1 par komp. hjul 300 x 20, 40:—, Baktynor, näst. nya, 15:—, Mc-lyktor 8:—, dito kromad 15:—, färd bak 350, förkromad 500, Amal 30:—, dit. ny 45:—, Cylinder o. balanser Ariel 350/44. Bra däck 10:—, dit. 80 % 25:—, Slangar olika storlekar 3:—, Läderväskor fr. 10:—, dit. 30:—, Nödingensregulage o. handtag 5:—, Magnēt, Bra grista v. g. 30:—, Fålgar 325 x 19 10:—, Sadlar 10:—.

B. ENGSTROM, Luntmakareg. 73, Sthlm, Tel. 34 37 14.

Reseskivmaskiner, återförsäljare som köper i fast räkning sökes. MASKINCENTRALEN, ANG.

FOTOAMATÖRER!

Kontaktpapper 6 1/2 x 9 1/2 blankt vitt o. gradationer 3:— per 100 blad, papperet är fullgott, reträtt, Rullfilm 6 x 9 endast spole 120 i kopplingsutgång. Nödingensregulage på grund av det stora antalet, per styck 0:75. 25 st. 12:50, 100 st. 40:—, Prislista på förstoringspapper bifogas order.

B. ERIKSSON Box 20063, Sthlm 20, Tel. 48 00 13.

KULPENNOR o. 40, dito med metallhuv 1:25, Kul & Bly 1:25, pateretter 2:20, fyrfärgsagel 5:40, cigarretändare 1:35. Minsta order 10:— netto. G. ERIKSSON, Box 20063, KAMEROR, Tel. 48 00 13.

STOCKHOLM och tillbehör till bästa pris. Katalog mot porto. F.ä Ewald Exporten, Ange.

URDELER och verktyg även till amatörer. Prislista mot porto. Firma E. Karlsson, Erikslund

Sövsäckar, extra prima kval. lev. m. dragkedja, kudde o. fodr. Pris 37:—, 3 st. fraktfri. Tinghalls, Brånhusl. Svarta TT-JACKOR kr. 98:—, Tel. Stockholm 10 29 74.

DIVERSE

MEKANISKA ARBETEN: Svarning av bussningar, nyttilverkning av detaljer m. m. prislista över omkamsning av gamla drev, samt drevvännen, sändes på begäran. Arne S. Anderson, Mek. Verkstad Pack 4, Fröv.

Ingenjörbyrå PATENTSERVICA, Duvög. 6, Bromma, T. Sthlm 25 57 74. Inneh: Ing. Stig Hanell. Utarbetar handlingar för inlämning och fullgöring på patentansökningar i Sverige och utlandet, utför undersökningar beträffande utövningshinder och uppfinningsnyhetsvärde och biträdar vid överlättelser. Upplysningar mot svarsporto.

Silp- o. polematt, filtverkt. o. skivor. Egen tillverk. Handelsf. Utor, Kungstensväg, 26, Sthlm, Tel. 31 31 18.

Amatörfotografer. Gör färgfotografier. Ny populär hobby. Fotofärgsamt. m. bruksanv. End. 8:95 i porto. Svenska Kemikalier. Nykroppa 2

FOTOAMATÖRER. Framkalla själv Edra fören. ett v. lättfärdigt metod. Papper, kemik. kopieram samt allt Ni behöver, end. 12:50 i porto. Gunnars Handelsfirma, KNÄRED

Helrenovering, born, ram- o. vevlag-renov. å 98 t. 12 v. l-mv., utf. snabbt o. billigt. Beg. prisl. fr. V. Norén, Manjärvar, Vistråsk

CYLINDERBORNINGAR, VEVLÄGRENOVERINGAR och omfodringar av alla slags MC-motorer, snabbt o. välgör. arbete under gar. Utelcham. Motormekaniska, Ulricehamn • Tel. 16 24

ning och att arrangera tävlingar och s. s. ugglekvällar, dvs. gemenskap lyssnarkvällar.

Nattugging nar f. n. sex medlemmar och alla är elever vid Karlskrona högre allmänna läroverk, som även uppläper en lokal för klubbens möten. Klubben hoppas dock kunna samla flera intresserade DX-ers i Karlskrona. Intresserade kan vända sig till ordf. Dieter Strand, Östernsgatan 10 B, Karlskrona.

RADIOTEKNIK UPPSLAGSBOK

Detta är en avancerad radioteknisk handbok för den praktiskt arbetande radiogenjören. I detta avseende fyller den ett stort behov då någon liknande handbok tidigare inte funnits på svenska språket. Som exempel på hur fullständig boken är, som handbok kan nämnas att man i kapitlet speciella förstärkarpkopplingar, tillhörande avdelningen FÖRSTÄRKARE finner under ett principschema för HF- och MF-förstärkare följande formler: förstärkning, maximal förstärkning, verkligt maximalt förstärkningsförhållande, maximal förstärkning och tabellerna. Inom avdelningen elektronör finns efter vad man kan anta fullständiga rörscektellabeller för europeiska och amerikanska mottagare, katodstråler och rördota för Philips- och Sylvania-rör m. fl. samt den icke minst värdefulla jämförelsetabellen mellan europeiska rör av äldre fabrikat, så att det går lätt att finna ersättningsrör. Som sammanfattning kan man säga att uppslagsboken ger manehdler praktiskt taget alla beräkningsformler och principkopplingar som en rutinerad radiogenjör behöver. Boken utgör en översättning och bearbetning — utförd av den kände radiotekniska publicisten John Schröder — av en österrikisk kalender av ingenjörerna Ludwig Raitheiser och Anton Keelich, vilka även här i landet är välskända för en rad utmärkta radiotekniska böcker. Kort sagt: det är ett pålitligt österrikiskt märke som här inplanterats i svensk miljö och gjorts tillgänglig för en bredare svensk radioteknisk publik. Hade den boken funnits för några år sedan skulle åtminstone anmälnens radiotekniska studier ha kunnat ske avsevärt enklare.

Bengt Svvedberg.

Radioteknisk uppslagsbok av Raitheiser-Keelich-Schröder Nordisk Rotografvry. Pris inb. 26:—, 287 sid., ett stort antal figurer och diagram.

TEKNIKENS VÄRLD 22/52

Fråga oss om MOTORCYKLAR



Fråga: 1) Hur är överströmningskanalerna ordnade på en tvåtaktsmotor med dubbla förgasare? 2) I alla frågespalter för me påstås att en tvåtaktsmotor måste ha ljuddämpare, d. v. s. ett visst motstånd, för att ge maximal effekt, men i en del böcker sägs i motsats här till att en motor utan ljuddämpningsanordning bromsar den högsta effekten. Vilket är rätt? Varför använder tävlingsförarna aldrig ljuddämpare? Hur mättes det motstånd som motorn bör ha?

Svar: Generellt är insugnings- och överströmningskanalerna ordnade på samma sätt som på en motor med en förgasare. Man kan använda dubbel förgasare eller två enkla. För erhållande av god acceleration och god tomgång är trottelnarna kopplade i serie d. v. s. ena trotteln öppnar först, och när denna nått en halva slaget, börjar den andra öppna. Vid full gas är båda helt öppna. 2-taktsmotorn måste ha ett visst mottryck i ljuddämparen. Om t. ex. avgasröret och ljuddämparen helt borttages blir effekten väsentligt lägre, vilket varje motorfabrikant, som har provrum, kunnat konstatera. Mottrycket kan mätas i mm v.p. men varierar för olika motortyper beroende på vevhuskompressionen. För 4-taktsmotorer bör däremot mottrycket vara så litet som möjligt. Tävlingsförare har väl i största allmänhet 4-taktsmotorer.

Fråga: Var kan man få köpa en instruktionsbok på svenska för Matchless 500 cm³ G 3 Ls?

Matchless

Svar: Någon svensk instruktionsbok finns inte. Har ni något problem med maskinen råder vi er att vända er direkt till generalagenten AB Hans Osterman, Birger Jarls-gatan 18, Sthlm.

Fråga: 1) Om man åker till USA får man köpa en bil där och sedan ta den med till Sverige? 2) Hur skall man formulera ett brev

Fråga oss om RADIO



Fråga: Finns det färgtelevision i USA numera och hur fungerar ett dylikt system? Påminner det om färgfilm? TV-minded.

Svar: Den första regelbundna utstråning av teleshovbilder i färg skedde i augusti 1940 i New York med hjälp av ett system utexperimenterat av den endast 30-årige dr. Peter Goldmark vid CBS (Columbia Broadcasting System). Sedan dess har många mer utstråningar företagits men ännu har icke något system slagit igenom. Man arbetar emellertid intensivt vid de olika TV-fabrikerna i USA och bl. a. har RCA fått fram ett trefärgs mottagarrör, som ger mycket tydlig färgbild. De tre olika färgerna alstras i detta och andra rör helt enkelt genom att man har tre olika slags fosforiserande material motsvarande de tre olika färgerna. Dessa ämnen har pålagts sidorna hos små triangulära pyramider och sedan användes en elektronkanon för var och en av de tre färgerna. En önskvärd egenskap hos ett färgtelevisionssystem är desutom att de som har vanliga TV-mottagare skall kunna se färgbilderna som vanliga bilder i svart-vitt.

Fråga: 1) I min radio (Phillips BS 471 A) har kortvågbandet en mycket besvärande

när man skriver till en mc-fabrik för att be om ett märke? Frösön

Svar: 1) Ja. 2) Ni kan skriva ungefär så här: Dear. Sirs. Will you please be kind enough to supply me with your badge. Yours faithfully, (namn).

Fråga: Finns Dot Scrambler att köpa i Sverige? Mc-Intresserad

Svar: Nej.

Fråga: 1) Går en trehjulig mc-bil sakta in motsvarande cykel (motorn är densamma i båda fallen)? 2) Sitts lite motorn mer i en bil. Kan kylningen bli effektiv (motorn bak med kylfluktkanaler)? 3) Är det svårt att få in delregistra(5)? 4) Är skaff och försikring dyr? 6) Kan man köpa en lös motor, vilka märken? »Bilknutte»

Svar: 1) Ja. 2) Nej. 3) Ja, om belastningen inte är alltför stor. 4) Ja. 5) Ja, relativt. 6) Blott ett fåtal firmor säljer separata motorer, t. ex. tvåtaktsmotorerna Ilo, Sachs och Villiers.

Fråga: 1) Passar tid och kamdrev ur en Albin till en HVA 1934 s.v.? 2) Har antalet kolringar något med kylningen att göra? »Funderingar»

Svar: 1) Ja, men en del smärre ändringar blir nödvändiga. 2) Ja, en del av kolvarnas värme leds till cylindern via kolringarna.

Fråga: 1) Går det att förbättra belysning och signal samt montera stoppljus på en Lambretta scooter, och hur skall det göras? 2) Kan man montera körriktningssvare på en Lahretta? 3) Går det att montera batteri och hur skall detta göras? M 17254

Svar: 1) Stoppljus kan monteras. Att förbättra belysning och signal är däremot svårt. 2) Ja. 3) Tala med närmaste Lambretta-representant.

Fråga: Vad skall man göra för att få fram-brosen att ta bättre på en 125-c? Skogis

Svar: Om trumman är för liten finns det inte mycket att göra. Räcker inte bromsen till ens när det är nytt bromsband i har fabriken gjort ett fel.

egenhet: ca. två minuter efter det jag fått in någon station, försvinner ljudet i det närmaste totalt (ej på grund av fadning), och återkommer ej förrän jag hårt tryckt med väglängdsomkopplaren. Sedan försvinner ljudet på nytt men återkommer sedan jag upprepat samma procedur med väglängdsomkopplaren. Vad beror detta på och kan något göras åt saken? 2) Vad är en Nikola-Tesla-spole och kan man någonsin få köpa en riting, ev. byggsats? »Nyfikna»

Svar: 1) Förklaringen ligger i att det förekommer en glappkontakt i omkopplaren. När denna hårt nedtryckes, skrapas det på kontaktytan uppkomma oxidationsskiktet bort men ett nytt sådant bildas därpå under de följande två minuterna när kontaktrycket är otillräckligt. Omkopplaren bör alltså justeras: en fjäder spinnas el. dyl. 2) En sådan användes för att alstra speciella högfrekventa strömmar. År Gösta Bäckström. Eleversvårdagarna 1-3, Stockholm K, som är generalagent för Tesla, bör känna till om ev. riting eller materiel.

Fråga: 1) Hur många varv skall jag linda KV-spolen med för att kunna komma upp till 80-meterbandet på »Orion», 1938-39 års modell, typ 105? 2) Hur många ohm går det på en volt? 3) Går det att sätta in en KV-spole i en Radiola, 1935 års modell, i så fall hur många varv? »Pe-Ge»

Svar: 1) Omöjligt att säga, då man inte känner data på kondensator och andra kopplingsmoment som inverkar på kretsens resonansfrekvens. Enklast att pröva sig fram med t. ex. 100 eller 200 varv och höra vilka stationer som ev. kommer in. Sedan kan man minska eller öka antalet varv och pröva på

BÖCKER



Förgasarmotorer för bilar

är titeln på Tekno's senaste handbok skriven av civilingenjör Bengt Sandelius. Boken som är lättfattlig och trevligt skriven, riktar sig främst till faktacknemen, men den utgör även en lärorik och intressant bok för amatören. Den är riktt illustrerad med goda skisser, ritningar och foton. Förutom beskrivning av motorn och dess hjälpaggregat innehåller den anvisningar för systematisk felsökning samt 200 sidor reparationsanvisningar och speciella beskrivningar för alla nu aktuella bilmodeller. Det bästa hos boken är utan tvivel det digra tabellverket, där man finner alla data över motorer, förgasare, generatorer samt reläer hos ca 200 bilar.

I tabellerna kan man för en viss bil finna t. ex. passningen mellan cylinder och kolv, ramlagringar, vevvinklar för ventillerna samt vinklarna för fördelarinställningen. Kort sagt det mesta man behöver veta om en bilmotor. Även om en hel del tidigare behandlats av andra författare kan vi rekommendera den för såväl tekniker som motorintresserade.

Förgasarmotorer för bilar, Tekno's handböcker, Teknografiska i Malmö.

Pris kr 46:—.

En resa i bilder

heter Gullers nya Sverige-bok. Den skicklige fotografen har här på ett utmärkt sätt löst sin svåra uppgift att ge en överskådlig bild av dagens Sverige. Med sin sällsynta kamerateknik är han en både skarpsynt och spirituellt berättare. Praktbilderna är många. För den som vill veta litet närmare om bildjournalistiskt arbete finns en tabell som ger noggranna besked om alla tekniska data.

Gullers nya Sverige-bok. P. A. Norstedt & Söners förlag. Pris kr 18:50.

nytt. 2) Dessa båda måttsenheter gäller två olika slags fysikaliska storheter, nämligen motstånd resp. spänning, och har alltså intet samband med varandra. 3) Det är ofta resultatfäst att ändra på fabriksbyggda radioapparater och det är föga troligt att en apparat som ursprungligen är högt KV-band fungerar så bra vid kompletterandet med ett sådant. Bl. a. behövs avsevärt större bandspridning.

Fråga: Är det lika bra med en 3 meter hög stavantenn som med en vägrätt hängande sådan? Det är speciellt kortvågen jag tänker på. Tage Larzon, Vreistorp

Svar: En stavantenn ger endast ungefär 1/4 så hög signalstyrka som en vanlig vägrätt antenn är 15-20 meters lång, men å andra sidan är stavantennen något bättre ur störningspunkt. Utmärkes de lokala mottagningsförhållandena av relativ störningsfrihet — vilket torde vara fallet i Vreistorp — är det bättre att rigga upp en vanlig vägrätt antenn. s. k. L- eller T-antenn. Lämpligaste antennlängd beror även på om det är t. ex. 10 eller 80 m man vill lyssna på. Ju längre vågorna är, ju effektivare blir en längre antenn gentemot en kortare. Utfordringen här om kan lösas i häftet »Om radiostörningar och hur man blir av med dem» av Bengt Svedberg, pris 2:50, som finns i bokhandeln.



EN FULLTRÄFF!

— skriver pressen

Genom ett omfattande samarbete mellan en rad av fackets bästa specialister har det genom utgivningen av Tekno's »Reparationsteknik för motorcyklar» skapats en alsidig och grundlig fackbok. En del praktiska yrkesmän från olika specialområden har för övrigt genomläst bokens samtliga kapitel och kritiserat och korrigerat dessa, varigenom man uppnått, att allt det beskrivna är klart och lätt tillgängligt för envar. Man har därigenom lyckats presentera handboken »Reparationsteknik för motorcyklar» i en så praktisk och överskådlig form, att även de som saknar speciell teoretisk underbyggnad kan förvärva ingående kunskaper inom detta område. Bokens text stödes av ett instruktivt bildmaterial, och ett utförligt sakregister sätter Eder i stånd att snabbt slå upp en detalj och där finna det, som just Ni för tillfället har användning för.

Denna stora reparationshandbok

är inbunden i prima konstläder och omfattar 781 sidor med ett instruktivt bildmaterial samt ett stort antal värdefulla tabeller. Huvudvikten är lagd på det praktiskt nyttiga och ägaren till ver-

ket kommer snart att finna många uppgifter och arbetsfinesser, som för reparatören måste vara till ovärderlig hjälp att ständigt ha till hands.

- ★ Vid anskaffning av denna enastående fackbok, komplet-
- ★ terar Ni Edra egna erfarenheter och kunskaper med våra
- ★ bästa experters, varigenom Ni kan känna Eder säkra
- ★ inför varje fackfråga.

UR INNEHÅLLET:

Verkstadsutrustning och arbetsmetoder, Allmänt, Filning, Skavning, Brotschning, Montering av bussningar o. dyl., Lödning, Borrning, Gängning, Nycklar och mejslar, Lossdragning av kugghjul m. m., Borttagning av brustna pinnbultar

Olika motortypers konstruktion och arbets sätt, Fyrtaktsmotorer, Stötstängsmotorer, Kamskaftsmotorer, Slidmotorer, Tvåtaktsmotorer, Motkolvmotorer, Dubbelkolvmotorer

Reparation och underhåll, Demontering och rengöring, Vevparti, Balansering, Flercylindriga motorer, Vevstakar, Vevaxellager, Cylinderinfästning, Vevhusets kamsida, Cy lindrar, Kolvar, Kolvringar, Kolvbultar, Montering av cylinder, Cylindertopp, Topplockspackning, Ventiler, Ventilstyrningar, Ventilfjädrar, Vipparmar, Kammar och kamaxlar, Smörjsystem, Smörjning och smörjöljor, Förgasare, Tändsystem, Tändstift, Elektrisk utrustning, Växellåda, Kopp lingar, Kedjor, Ram, Framgafflar och framhjulsfjädring, Bakhjulsfjädring, Nav och bromsar, Hjul, däck och slangar, Tankar

Tävlingstrimning, Kompressionsförhållande, Kammar och ventiltider, TT-maskiner

Schema för underhåll, Konservering

Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för olika motorcykelmodeller, A.J.S., Matchless, Ariel, B.M.W., B.S.A., D.K.W., Douglas, Exelsior, F.V.N., Harley Davidson, Horex (Columbus), Husqvarna, Indian, Java, Lambretta, Monark, N.S.U., N.V., Norton, Panther, Puch, Rex, Royal Enfield, Rudge, Sarolea, T.V.N., Triumph, Velocette, Vespa, Vincent, Zündapp

Villiers Inbyggnadsmotorer

Felsökningsschema

Tabeller och tekniska uppgifter

Beställ verket NU! Direkt eller genom Eder bokhandel

Vår garanti!

Om Ni inte skulle bli belåten med boken—sänd den då retur och Ni får alla pengarna tillbaka.

TEKNO'S HANDBÖCKER

— för den praktiske yrkesmannen

Beställningskupongen kan insändas i öppet kuvert för 10 öre.

Till **TEKNOGRAFISKA, MALMÖ**

Undertecknad beställer härmed

Reparationsteknik för motorcyklar

Handboken önskas mot

kr 48:— vid leveransen

kr 24:— vid mottagandet och kr 24:— pr 30 dagar

kr 16:— vid mottagandet och kr 16:— pr månad + porto

Sätt vid det önskade.

Äganderätten övergår till mig först sedan full betalning erlagts.

Namn

Titel

Adress