

Teknikens TV värld

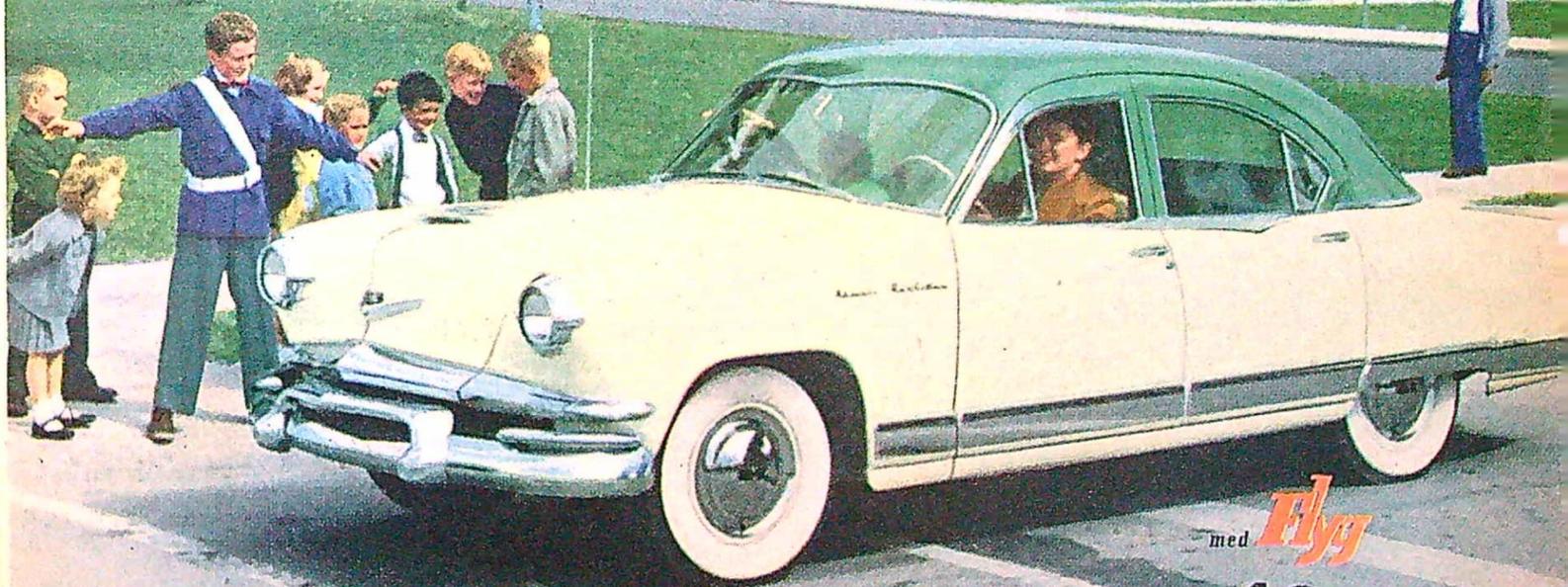


Våren har kommit med "kabriolet-väder" och doft av nyfernissade båtar på varven.



HUDSON JET — USA:s nyaste "småbil" presenteras utförligt av TV:s motorexpert.

TORRY
LINCOLN
← ONE WAY



BILNUMMER

med *Flyg*

Nr **10** 1953

PRIS 70 ÖRE

i Norge 1:40, Danmark 1:40



Nr 10 - Argång 32 - 21 maj 1953

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

REDAKTION:

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

Redaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER Tel. 32 82 86

Andre redaktör:

Sven Saloniuss Tel. 34 00 80

I redaktionen:

Bengt Pettersson Tel. 32 82 84

Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript eller bilder.

Fri diskussion i våra spalter. För åsikter framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDELNINGEN:

Sveavägen 53, Stockholm Va.
Olof Lindkvist Tel. 31 76 45

TV:s varumärknad:
Fru Iris Berg Tel. 34 25 61

PRENUMERATIONSAVDELNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3
Telefon: Växel 23 46 40
Postgirokonton: 55575

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

Prenumerationspris:

Sverige: helår kr 15:75, halvår 8:50. I Danmark endast helårsprenumeration danska kronor 26:—, Insänd betalningen till Rudolf Fardal, Raadhustpladsen 59, Köpenhamn V. Postkonto 31646. Prenumerationen kan sättas i kraft när som helst på året.

Adressändring:

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

Eftertryck av text och bilder förbjödes!

Utgivare: Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1953

TEKNISKA FRÅGOR

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 intet 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 år 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.



Fråga: Jag önskar svar på följande frågor om den engelska småbilen Bond Minicar: 1) Hur många personer får plats i denna vagn? 2) Vem är generalagent i Sverige? 3) Har TV något foto av densamma? 4) Vilka huvuddata har den?
»Smälänning» och »Trehjulning».

Svar: 1) Två personer. 2) Generalagent är AB Industrikol, Göteborg 9. 3) En bild av densamma kommer troligen att publiceras i tidningen. 4) Bilen är en trehjulig Kabriolet med två bakhjul och ett hjul fram. Den är typbesiktigad som motorcykel. Vikt 210 kg, längd 280 cm, bredd 155 cm, höjd 115 cm. Motorn är Williers tvåtakare på 197 cm³, som ger en effekt av 8,4 hk vid 4.000 varv/min. Vidare har vagnen självbärande kaross och individuell justerbar fjädring på alla hjul. Bränsleförbrukning ca 0,35 liter/mil. Marschfart 65 km/t. Max. fart 90 km/t. Denna bil registreras som tung motorcykel.

Fråga: 1) Finns det numera bilmotorer som inte fordrar någon inkörningsperiod? 2) Är de nya Mercedes-Benz-modellerna försedda med rattväxel? 3) Kommer TV att testa de båda större modellerna av Mercedes-Benz? 4) Vilka fördelar medför frihjul på en bil?
»P. M.»

Svar: 1) Ja, på den senare tid har man lyckats framställa bilar, som ej fordrar någon speciell inkörning. Detta har blivit möjligt genom att den mekaniska bearbetningstekniken och därmed sammanhängande kontrollmetoder avsevärt förbättras. Man kan nu tillverka de olika bildelarna med en pre-

cision som ger finare passning och textur, än som kan erhållas genom en perfekt inkörning. Bland de inkörningsfria bilarna kan nämnas Opel-vagnarna. 2) Ja. 3) Mercedes 300 testades i nr 19 1951. Typ 220 kommer att provköras längre fram. 4) Genom frihjulsanordningen underlättas växlingen så tillvida, att man endast behöver trampa ur vid inläggning av backväxeln. Bilen kan vidare rulla med vilken fart som helst med motorn i tomgång. Detta ger en lägre bränsleförbrukning och ett mindre slitage på motorn. För att man skall kunna bogsära i gång bilen eller använda motorn som broms måste frihjulsanordningen kopplas ur (läsas).

Fråga: 1) Vad kostar följande bilar och vilka topphastigheter har de: a) Henry J. 514; b) Volvo PV 444; c) Citroën 11 och 15 2 CV; d) Saab? 2) Är det sant att körkortsåldern skall höjas till 20 år?

Börje Jansson.

Svar: 1) a) Pris 15.500 kr, topphast. ca 135 km/t; b) Volvo PV 444 pris 11.000 kr, topphast. ca 120-125 km; c) B 11 Sport pris 11.835 kr, topphast. ca 120 km/t, B 11 Normale pris 12.945 kr, topphast. ca 120 km/t, B 15 Six, pris 17.165 kr, topphast. ca 140 km/t, 2 CV, pris 6.750 kr, topphast. ca 80-90 km/t; d) Saab, pris 9.475 kr, topphast. ca 105-110 km/t. Samtliga priser gälla fritt Stockholm. 2) Nej. Körkortsåldern för bil är 18 år.

Fråga: 1) Hur mycket kostar en mätare, som visar hur många köldgrader kylvätskan i en motor tål? Var finns den att köpa? 2) Var kan man köpa och vad kostar den värmeapparat, som förbränner bensin utan låga (beskr. i nr 26/1950)?
»S. G.»

Svar: 1) Mätaren heter Aerometer och kan köpas i bitillbehörsaffärer för ca 45 kr. 2) De flesta större bil- och tillbehörsfirmor säljer katalytiska värmeapparater. Priset är ca 40 kr för de minsta storlekarna.

Fråga: 1) Hur gammal måste man vara för att erhålla internationellt körkort? 2) Vart i Stockholm skall man vända sig för att få ovan nämnda körkort? 3) I vilka länder gäller det?
26-åring och »P. A.»

Svar: 1) Man måste först ha tagit svenskt körkort och skall följaktligen ha fyllt 18 år. 2) Vänd Eder till KAK. Allt som erfordras är körkort, foto och ifyllandet av en ansökningsblankett. 3) Albanien, Algeriet, Argentina, Belgien med kol., Brasilien, Bulgarien, Burma, Chile, Cuba, Danmark, Egypten, Finland, Frankrike med kol., Grekland, Indien, Irak, Iran, Irländska Fristaten, Island, Italien, Jugoslav., Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Marocko, Mexiko, Monaco, Nederländerna med kol., Norge, Pakistan, Saarområdet, San Marino, Schweiz, Siam, Spanien, Storbritannien och Nordirland med kol., Sverige, Sydafrikanska Unionen, Syrien, Tjeckoslovakien, Tunisien, Turkiet, Tyskland, Ungern, Uruguay, USSR, Vatikanstaten samt Österrike.

Fråga: Har TV testat Morris Oxford?
»X. X.»

Svar: Den testades i nr 1952.



I DETTA SPECIALNUMMER:

HÖGAKTUELLT:

Hög tid för högertrafik	11
Kungligt beröm åt TV-stipendiat	12
Europeisk bilbukett	16
Teknisk revy	22

TEKNIK:

Plastfönster stoppar tjuven	44
Fråga oss om teknik	2

MOTOR:

Jag kör aldrig fortare än 80	6
Pussel gav pysslig drömbil	14
Farten framför allt	18
Bättre bilar finns inte	20
TV provkör Iso Scooter	25
Vad kostar bilen?	26
Årets bilar i skärselden	28
»Liten» Hudson	30
Rekord i racing	32

FLYG:

Flygnytt	4
----------------	---

HOBBY:

Kärlek och racing	32
Radioklubben	40

SERIER:

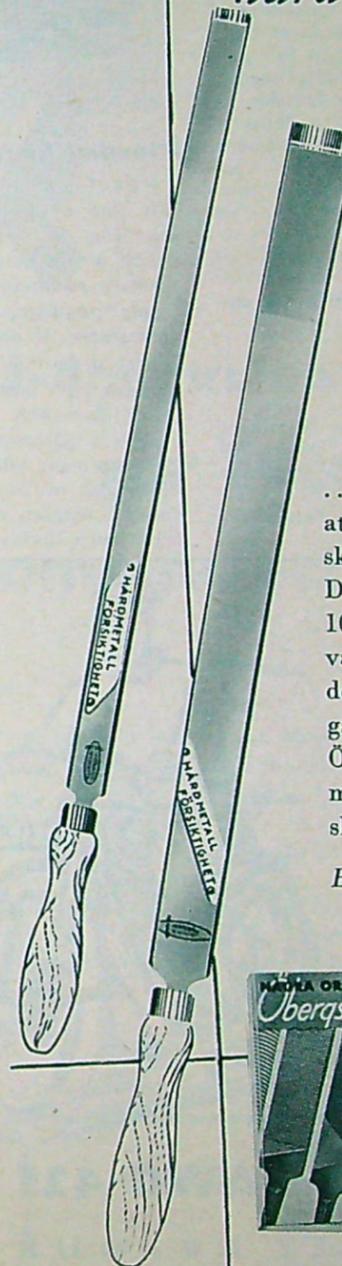
113 Bom	42
Tiger-Lasse	42

OMSLAGSBILDEN

visar årets flotta Kaiser som fått ny kylar-maskering och elegantare kromdekor. Vagnen finns nu också i många tjugiga färgkombinationer. De två övriga bilderna visar en Morris Minor kabriolet och den helt nya Hudson Jet som närmare beskrivs på sid. 30.

Öbergs

planskavstål med hårdmetallskär



... äro mera ekonomiska att använda än vanliga skavstål av verktygsstål. De ha en livslängd, som är 10-15 gånger större än vanliga planskavstål, men de äro endast cirka 6 gånger dyrare i inköp. Öbergs skavstål med hårdmetallskär kunna om-slipas flera gånger.

Begär offert.

Har Ni vår handbok om filar och filning? Den sändes gratis på begäran.



Grundlagd 1850

Bästa vägen till billig försäkring ...

TRAFIK
SPECIALBOLAG FÖR TRAFIKRISKER.
RÄTT TILL VINST

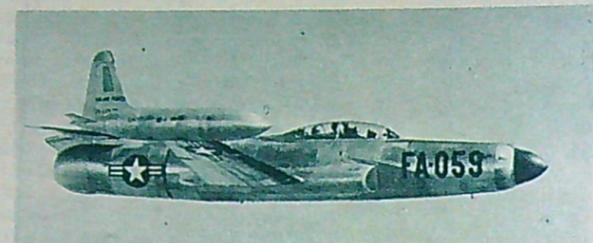
BIRGER JARLSG. 58, STHLM. TEL. 23 22 30

Mig-nytt

Löjtnant Jarecki, den polske föraren i det Mig-15plan, som landade på Bornholm den 5 mars i år, har vid ett föredrag i London givit vissa detaljer om flyget bakom järnridån. Han uppskattade flygtiden med extratankar på den första version Mig-15 som användes i polska flygvapnet, till två timmar på 14.500 meter.

Den typ av Mig-15 som Jarecki flög, Mig-15 bis, hade en hastighet av 1100-1200 km i timmen. Han omtalade också att Il-28, de ryska reabombplanen, är i tjänst i det polska flygvapnet. Ryska flygofficerare för befälet på olika poster i polska flygvapnet, och det totala antalet reoplan i Polen uppskattade Jarecki till 120. Han påstod också att Mig-15 ännu inte har flugit med överljudshastighet.

tronisk hjärna», som är resultatet av 18 månaders intensivt forsknings- och experimentarbete. F-94 C är en viktig och stark länk i försvaret mot bombföretag, som kan komma att riktas mot den amerikanska kontinenten, och som bereder de ansvariga i USA stora bekymmer just nu.



Plastisk flygplanskirurgi

F-94 C, »Starfire», det amerikanska natt- och allvädersjaktplanet, som är en utveckling av F-80 Shooting Star, har ändrat profil. Det är den gamla halvklotformade radarnosen som bytts ut mot en toppig plastkäpa, samtidigt som radarapparaturen i nosen moderniserats. Det uppges att hastigheten genom denna operation har ökat med ungefär 10 km i timmen, vilket torde innebära att den ligger alldeles i närheten av 1.000-km-strecket, sannolikt några kilometer under. Vad som följer den nya noskåpan är en noga bevakad hemlighet, men så mycket avslöjar tillverkaren Lockheed, att det är en »selek-

Starfire har inga automatkanoner utan enbart jaktraketer med 7 cm kaliber, som till ett antal av 24 stycken är placerade i en ring runt nosen. Dessutom kan två kapslar med vardera 12 raketer placeras under vingarna. På grund av att jakt-raketerna har betydligt större verkan än automatkanonprojektilerna, tillmäter man dem den allra största betydelse när det gäller strid mot moderna tunga reabombplan, som har en betydande motståndsförmåga mot eldgivning. Två 450 kilobomber eller napalmbombbehållare kan ersätta vingtankarna, om flygplanet skall användas mot mål på marken eller på sjön. F-94 C är tvåsitsig och försedd med en Pratt & Whitney J-48 reamotor.

Flygvapnets haverier

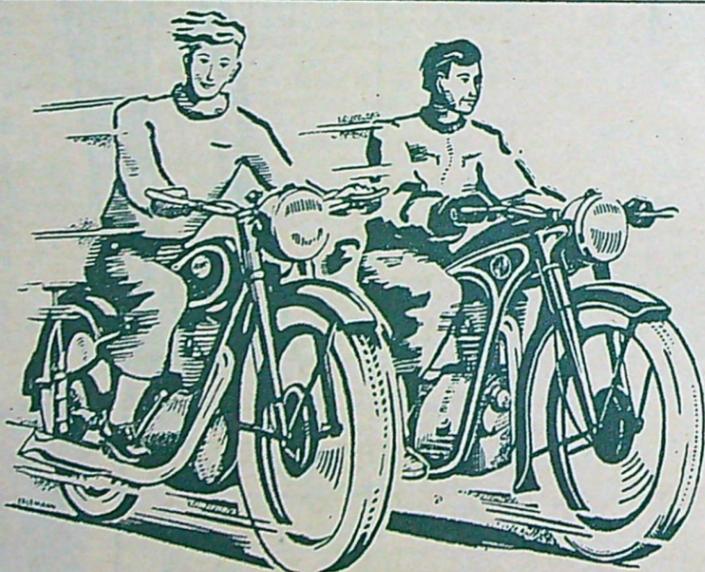
Förra årets haveristatistik vid flygvapnet uppvisar som TV redan tidigare nämnt en glädjande förbättring i förhållande till 1951, som var det dittills bästa året i detta hänseende. Antalet haverier per 100.000 flygtimmar minskades med 20 procent och antalet omkomna med 24 procent. Haveriorsakerna var i 72 procent fall personalfel och 19 procent materialfel medan återstående 9 procent haverier berodde på andra orsaker. Frekvensen av väderhaverier är liksom föregående år glädjande låg. Det är en ständig strävan inom flygvapnet att minska haverifrekvensen utan att eftersätta flygvapnets stridsvärde. De ansträngningar som gjorts under de senaste åren för att höja flygsäkerheten är betydande, och det är därför en stor tillfredsställelse att kunna konstatera att dessa strävanden ger resultat.

Hawker Hunter till A-paktförsvaret

Storbritannien har fått en beställning på 450 Hawker Hunter för Atlantpaktförsvaret utanför England till en ungefärlig kostnad av 700 miljoner kronor. Leveranserna skall börja 1955 och vara avslutade i juni 1956.

AWO-425

12 hkr. 250 cc.
4-taktsmotor
4-växlad, med kardandrift, teleskopgaffel och bakhjulsjädning



EMW-R 35

14 hkr. 350 cc.
4-taktsmotor
4-växlad, med kardandrift och teleskopgaffel

GENERALAGENT FÖR **AWO-425**

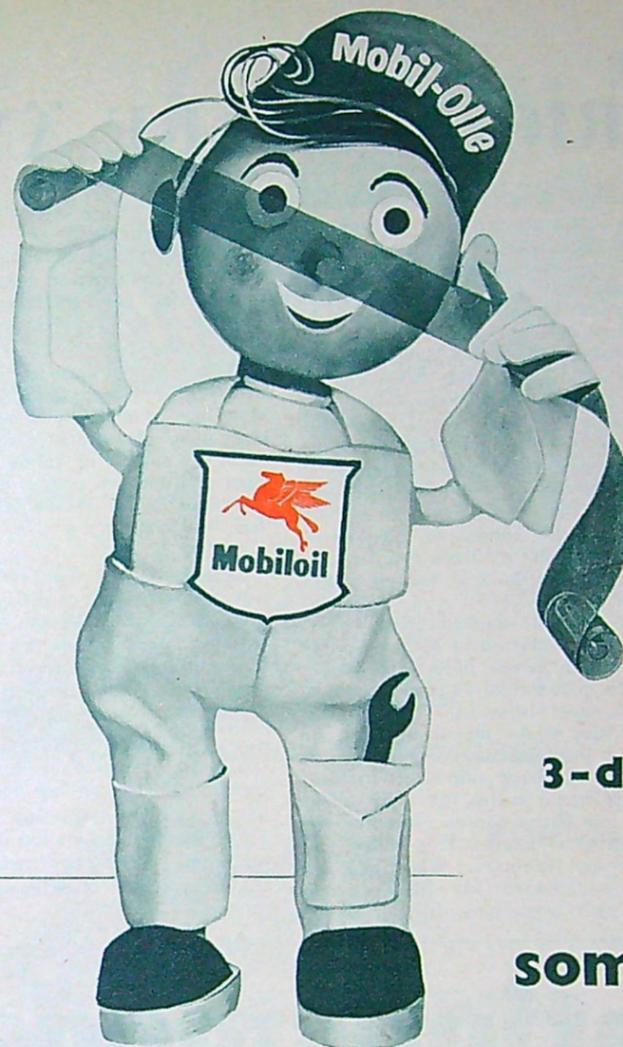
GENERALAGENT FÖR **EMW-R 35**

AKTIEBOLAGET GRADUR
STORGATAN 30. TEL. 67 91 80

AKTIEBOLAGET **BMW-AGENTUREN**
STORGATAN 30. TEL. 67 06 45

STOCKHOLM

VEB DEUTSCHER INNEN- UND AUSSENHANDEL
TRANSPORTMASCHINEN BERLIN W 8, MOHRENSTRASSE 61



Mobil-Olles

**3-dimensionella film
gör succé både
sommar och vinter**

»Det är otroligt vad en vanlig motorolja blir seg och tjockflytande i kyla», säger Mobil-Olle. »Detta gör bilen svårstartad och oljan hinner inte fram i tid till motorns alla smörjställen. Slitaget blir därför i startögonblicket onormalt stort.

Men med min olja — Mobiloil — är kallstarten inget problem. Mobiloil ger lätt start, perfekt smörjning från första kölvslaget och *garanterar*, trots att den är tunn vid låga temperaturer, en effektivt smörjande och skyddande oljefilm, även vid topp temperaturer!

Hur är detta möjligt? Jo, Mobiloil har ett högt naturligt viskositetsindex, d. v. s. oljan tål starka temperaturväxlingar utan att nämnvärt förändras i tjocklek. Dessutom håller Mobiloil motorn ren och förhindrar farliga frätangrepp. Mobiloils film har alltså 'tredimensionell' effekt. Given succé både sommar och vinter!»

Genom sina överlägsna smörjningsegenskaper, sin förmåga att motstå oxidation, hålla motorn ren och tåla temperaturväxlingar har Mobiloil revolutionerat begreppet motorsmörjning och är, nu som förr, världens mest sålda motorolja!

Mobiloil köper Ni hos de flesta bilfirmor, förstklassiga bilverkstäder, BP samt många andra bensin- och servicestationer — sammanlagt 5.500 försäljningsställen över landet.

**Mobil-Olle fyller alltid måttet
— fyll alltid måttet med**



JAG KÖR ALDRIG FORTARE ÄN 80

► Segraren i Teknikens Världs och GEMA:s stora knuttävling i Göteborg, Sune Larsson borde skickas land och rike runt som levande reklam för motorcykel-sporten när den är som bäst, när den för- enar körskicklighet och ett gentlemanna- mässigt uppträdande i trafiken. 33-åriga skomakarmästaren från Stenungsund som blev Västkustens Stjärnförare 1953 i hård konkurrens med över 100-talet västkust- knuttar — bland dem flera tävlingsförare — har aldrig tidigare deltagit i en mc-täv- ling och någon träning att tala om blev det heller inte före knuttävlingen. Han hade aldrig sett en trialbana förrän han stod på startlinjen på Kviberg där tävling- ens terrängmoment avverkades, men varken den balanskrävande gungan eller vatten- plasket där de flesta plöjde i gyttnan kunde rubba hans cirklar. Sune Larsson körde bara »som vanligt», vilket ytterligare höjer värdet av hans fina prestation. Men så är han också en verklig helyllgrabb som både kan åka motorcykel och vet hur en riktig gentlemannaförare uppträder i trafiken.

— Jag hade aldrig vågat hoppas att det skulle gå så bra — bland deltagarna fanns ju många kända »proffs» som verkligen kunde åka trial, säger Sune Larsson när TV hälsar på i hans snygga skomakar- verkstad i Stenungsund. Min stora 500 ku- biks BMW var ju heller inte riktigt lämp- lig för den svåra trialbanan — vänd-

raden var för stor bl. a. i körgården — men i trafikmomentet trodde jag nog att jag skulle klara mig ganska hyggligt.

— Bortsett från slalomåknigen i kör- gården som jag inte hade ens teoretiska möjligheter att klara var det besvärligaste provet vattenplasket. Det gick bra tills jag skulle köra upp på andra »stranden», — då började bakhjulet spinna i den såphala leran och maskinen förlorade farten och jag balansen. Av detta lärde jag mig att man måste ha ordentliga gripsterdäck på en trialtävling — nu körde jag med ett halvslitet bakdäck som inte gav något grepp på det hala underlaget.

Det var tredje gången en landsortsbo segrade i en tävling av denna typ där kör- ning i storstadstrafik ingår som ett viktigt moment.

— När man inte dagligen kör i stads- trafik är man naturligtvis lite extra för- siktig och detta kanske bidrog till att jag kom undan med ganska få prickar i stads- körningen, säger Sune Larsson anspraks- löst. Om man är det minsta rädd om sin maskin och sin hälsa tar man inga risker i en stad som Göteborg som säkert har lan- dets besvärligaste trafik. Och förhållan- dena blir inte bättre genom göteborgarnas totala brist på smidighet. Här håller man benhårt på sin förkörsrätt och bråkar om bagateller i stället för att visa lite enkel hövlighet och anpassning för att skapa

trivsel i trafiken. I det fallet har göteborg- arna mycket att lära av Stockholm.

— Själva stadskörningen var i och för sig inte särskilt svår bara man känner spelreglerna för göteborgstrafiken som dock ibland kan vara väl så invecklade.

Sune Larsson har kört motorcykel i fyra år, men det vore fel att tala om sko- makaren som inte stannade vid sin läst utan blev skinnknutte i stället. Västkust- ens nykorade stjärnförare är nämligen först och främst en duktig yrkesman med egen verkstad och pengar på banken. Mo- torcykeln är för honom endast en hobby som han ägnar sig åt på söndagar och på semestern.

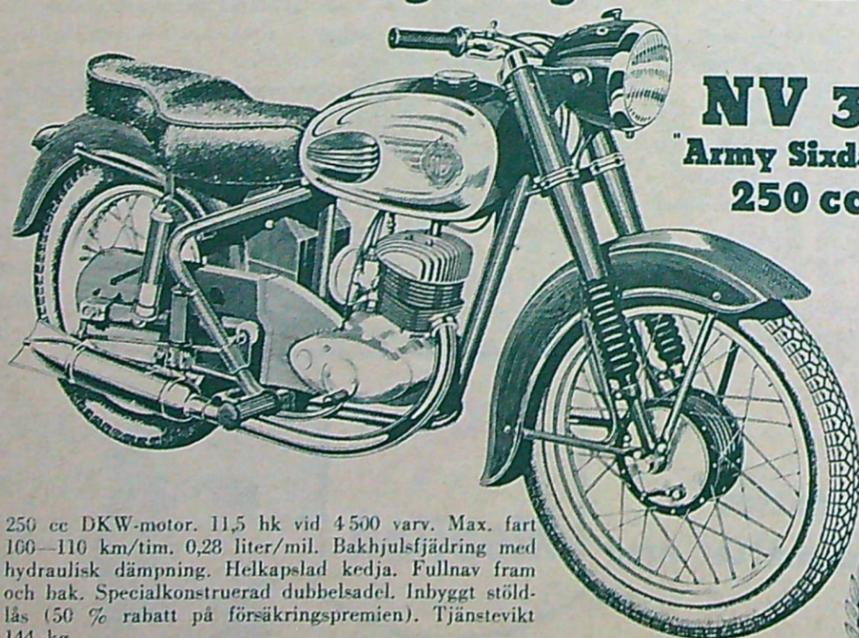
— Jag kör omkring 1.000 mil om året, och det kostar mig ca 600 kronor, men då gör jag förstås alla småjusteringar själv, berättar Sune Larsson vidare. Det är klart att en bil vore roligare och mer användbar året om, men jag anser att den skulle bli ett alldeles för dyrt nöje.

Sune Larsson sköter sin BMW R/51 med nästan pedantisk noggrannhet och be- handlar den elegant och varligt på lands- vägen. Trafikpropagandans senaste slagord »Fort, fortare, farligt» har hos honom fun- nit praktisk tillämpning redan långt innan det präntades på affischerna.

(Forts. på sid. 8)

Ny sensationsmodell

av Sveriges segerrikaste motorcykel



NV 36
"Army Sixdays"
250 cc

NV:s tekniska fulländ- ning avspeglas i den ständigt växande seger- raden. Erfarenheterna från tävlingsbanorna kommer vardagsförarna tillgodo i bättre och säk- rare konstruktioner. Vill Ni slippa köra »med skiftnyckeln mellan tän- derna» välj NV — Sve- riges säkraste och seger- rikaste motorcykel.

250 cc DKW-motor. 11,5 hk vid 4500 varv. Max. fart 100-110 km/tim. 0,28 liter/mil. Bakhjulsfjädring med hydraulisk dämpning. Helkapslad kedja. Fullnav fram och bak. Specialkonstruerad dubbelsadel. Inbyggt stöld- lås (50 % rabatt på försäkringspremien). Tjänstevikt 144 kg.

Gör som tävlingsförarna — vinn på att välja

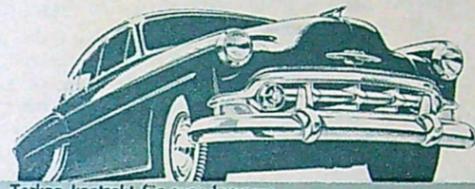


NYMANS
UPPSALA

GENERAL MOTORS

alla AMERIKANSKA bilmodeller

NU för svenska kronor



CHEVROLET

Teckna kontrakt för snar leverans



PONTIAC

Teckna kontrakt för snar leverans



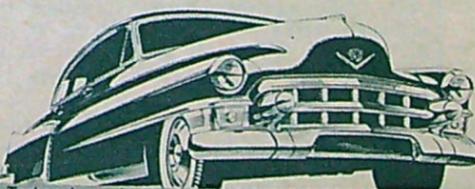
OLDSMOBILE

Teckna kontrakt för snar leverans



BUICK

Teckna kontrakt för snar leverans



CADILLAC

Teckna kontrakt för snar leverans

GENERAL MOTORS



kommer med goda nyheter! I år kan Ni åter för första gången på 5 år köpa en fabriksny vagn av vilket som helst av GM:s amerikanska bilmärken — för svenska kronor!

ELEGANS är ett av de spontana in- tryck man får av årets modeller. Den fartyllda, kraftladdade fronten... den stora välvda vindrutan... Fisher- karossens mjuka linjer med de ele- ganta, utdragna skärmarna är några av särdragen i de fulländade exte- riörer, som skänker årets GM-vagnar personlighet och stil.

KVALITET "Bättre än någonsin" — "kvalitet i varje tum" — är inte bara reklamfraser när det gäller en vagn från General Motors. Namnet General Motors är en säker borgen för att Ni får det bästa och mest fulländade! Ja, General Motors med sina erfarenheter, sin kapacitet och nyskaparanda erbju- der Er faktiskt morgondagens bil — idag!

EKONOMI Ni kan betala mer, men Ni kan inte köpa bättre! Det är ett omdöme som gäller för varje GM- vagn. Ni kan inte få bättre bil, mera bil, för pengarna. Varje detalj i en GM-vagn är gjord för att motstå de hårdaste påfrestningar och kräver ett minimum av underhåll. Denna omutliga kvalitet ger överträffad livs- längd och överlägsen körekonomi.

I en GM-vagn ligger inte bara NYCKELN till elegans, kvalitet och ekonomi — där ligger helt enkelt NYCKELN till DET BÄSTA BILKÖPET.



Kontakta Er GM-återförsäljare redan IDAG!

Auktoriserade återförsäljare över hela landet

GENERAL MOTORS NORDISKA AB • STOCKHOLM



Ingen
oxidation-
trots
starkaste
hetta

*-tacka
X-100 för de'*

När Ni håller full fräs under lång landsvägskörning eller när Ni måste krypa på lägsta växel i en ryckig bilkö — då blir det glödande hett i cylindrarna. Det blir som en blåslampa mot oljehinnan. Ni kan få lackavsättningar, koks- bildning och allt vad eländet heter. Men Shell X-100 tål värmen! Den oxideras inte i första taget och dess smörjverkan är lika bra under varje påfrestning, som Ni kan behöva utsätta Er motor för. Det är därför så många i dag kör på Shell X-100 Motor Oil!

Byt bums till
**SHELL
X-100
MOTOR OIL**
Er motors bästa
"livförsäkring"



Jag tar medansvar
för att Ni får glädje
av Er bil!...

Ni kan få Shell
X-100 Motor Oil
i exakt den vis-
kositet som till-
verkaren av Er
bil rekomen-
derar för den!



De två kolvorna, körda under iden-
tiska arbetsförhållanden. Den
vänstra kolven har skyddats
av Shell X-100 och den högra
av vanlig motorolja.

JAG KÖR ALDRIG ... Forts. från sid. 6

— En marschfart på omkring 70—80 km/t är lagom för en motorcykel på bra väg och med fri sikt, anser västkustknuten nr 1. I farter över 80 uppstår obehagliga vibrationer som kan bli mycket tröttnande i längden och därför håller jag mig alltid under »skakgränsen». Någonstans mellan 90 och 100 km/t upphör visserligen vibrationerna, men den farten är direkt farlig för en motorcykel med sina dåliga bromsegenskaper. Både maskinen och föraren mår bäst av en jämn och lagom fart. Det är farligt att köra för fort, men man behöver heller inte krypa efter landsvägarna så att man hindrar den övriga trafiken.

Egentligen är det inte alldeles korrekt att beteckna Sune Larsson som riktig skinnknutte, åtminstone vad munderingen beträffar. Han trixar inte i den veder- tagna knutteuniformen med skinnjacka och -byxor utan åker hellre i en vindtät overall.

— Det kan ju hända att man ibland vill vara lite snyggt klädd när man ska till stan och då går det ju inte att ha en kostym under skinnkläderna. Men en overall kan man ju lätt dra över kostymen och sedan tar man med sig regnrocken i en ryggsäck.

I höst får vi se Sune Larsson i den stora »riks- knutteävlingen» i Stockholm där han redan får anses som en av favoriterna. Han kommer också väl förberedd med en topptrimmad maskin och terrängdäck som han hoppas ska kunna bita ifrån sig ordentligt om det skulle bli lika halt och lerigt som på Kviberg.



Västkustens Stjärnförare 1953, Sune Larsson, stannar nog vid sin läst trots framgången i TV:s och GEMA:s knutteävling. Han är först och främst en duktig yrkesman med egen modern verkstad i Stenungsund.

TV TACKAR!

En hel rad firmor och enskilda gav ett värdefullt stöd och glans åt TV:s och GEMA:s stora knutte-ävling i Göteborg genom att bidra till den ytterst förnämliga prissamlingen. Tävlingsarrangörerna och pristagarna vill härmed rikta ett varmt tack till alla som hjälpt till att göra denna tävling till ett storevenemang och riktar sitt tack främst till följande prisdonatorer:

Åke Ahlkvist, Curt Albert AB, Autostart, Berg & Co AB, Bergenheim & Co, Berlin & Co AB, Bilcentralen i Göteborg AB, AB Motorfirma Malte Blom, Arne Blohm, Holger Duell AB, Maskin AB John Erikson, Firestone Gummi AB, Johanson & Ström AB, Motorkraft AB, Allan Nordin AB, Bröderna Nymans cykel & sport, Motorfirma Uno Ranch, Robo i Göteborg, AB, Svenska Mässan, Tage Svensson, Bil AB Tham, Union Motor.

monark lanserar

"Blue Fighter" ... med 8 hästars 150 cc
ILO-motor — lägsta körkortsålderklassen



"knarrsensationer"

Monark har blivit svensk motorungdoms favoritmärke. Grabbar, som gillar fart, gillar också motorcyklar med nyheter — presenterade medan de verkli-

gen är nya. Finesserna kommer också i racerfart från Monarks konstruktionsav- delning. Denna har redan fått namn om sig att gå i spetsen för en ny svensk mestil, som i sin klass matchar det allra bästa som motorcykellandet England och kontinenten kan komma med såväl i sport- som turistklassen.

Varq-Olle:

"Hur man väljer motorcykel..."

— När man väljer motorcykel i Sverige skall det vara en som är ut i tal hårda väg- och klimat- strapasser. Er goda nyttomaskin skall vara billig i pris, skatt och drift, lagom stark och snabb, abso- lut vägsäker och så enkel, att Ni själv kan hålla den i form utan verkstadshjälp. För sport- och tävlingsbruk krävs finesser, som brukar vara för- behållna större maskiner. Monark har dem redan på sina mellanviktare!

Blott Monark-blått

Motorcykelåret 1953 har fått en ny modéfärg, Monark-blått. I den hypereleganta, slagfasta lacke- ringen presenteras Monarks mc-nyheter — den i alla avseenden färgstarka »Blue-serien».

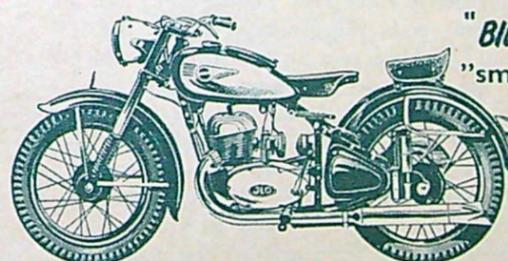
AB CYKELFABRIKEN MONARK
VARBERG

Monark

motorcyklar

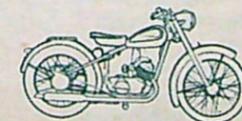


segrat
maskiner



"Blue Ambassador"
"smokingeleganten"

bland turistma-
skiner med 250 cc
ILO-motor på 11,5
hkr. Bakhjulsfjäd-
ring, startnyckel,
stöldlås, styr-
broms.



»Blue Tourist» —
folkmotorcykeln
Turistmodell i lägsta för-
säkrings-, skatte- och kör-
kortsålderklassen. 150 cc 8
hkr ILO-motor, stark som
en 175:a eller 150 cc 6 hkr
JB-motor.



»Blue Traveller», en verk-
ligt exklusiv 175 cc turist-
modell med bakhjulsfjäd-
ring, »instrumentbräda», i
strålkastaren, startnyckel o.
inställbar swingsadel.

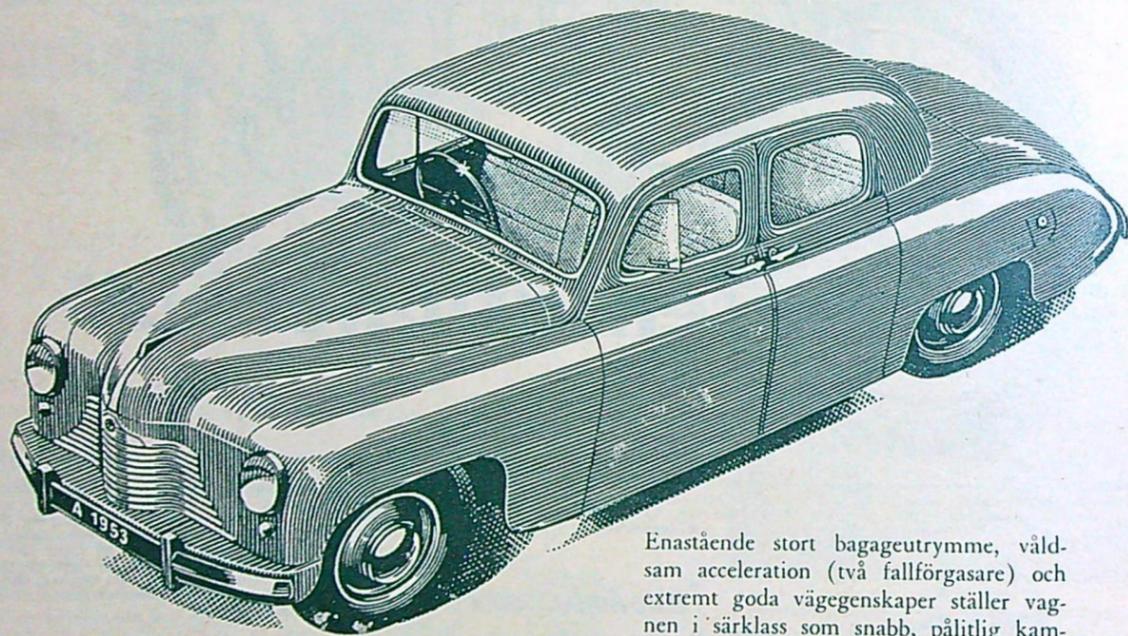


»Blue Spirit» — en utveck-
ling av den maskin med
vilken Monark tog 5 guld-
medaljer i senaste Motor-
6-dagars. 4-växlad 10 hkr
175 cc ILO-motor. Fantastisk
balans, acceleration
och dragförmåga.

Singer  1500

... kvalitet till brukspris

Varje detalj tål att granskas med kritiska ögon. Varje detalj vittnar om förstklassigt material, säker blick för tekniska väsentligheter och verklig kärlek till arbetet. Lackering, instrumentering, fjädring — ja, vad Ni än drar fram, så tillfredsställs mycket höga anspråk.



Enastående stort bagageutrymme, våldsam acceleration (två fallförgasare) och extremt goda vägegenskaper ställer vagnen i särklass som snabb, pålitlig kamrat på krävande långfärder.

Se t. ex. vad "The Motor" skriver:

"Motorns styrka och flexibilitet jämte vagnens utomordentliga vägegenskaper i övrigt sätter Singer i stånd att vid långfärder hålla en förvånansvärt hög genomsnittshastighet. Man kan faktiskt säga att SM 1500 tillhör den typ av vagnar, som visar bättre och bättre egenskaper ju fortare den köres".

Se och provkör även en Singer — kvalitetsbilen till brukspris — innan Ni bestämmer Er för ny bil.

WIKLUNDS

Göteborg

STOCKHOLM

Malmö

Överinspektör Knut Kinch:

HÖG TID FÖR HÖGERTRAFIK



Frågan om införande av högertrafik har åter blivit aktuell. Det är egentligen ganska egendomligt att det först med tillkomsten av 1906 års förordning om automobiltrafik stadgades i lag att vänsterkörning skulle gälla, trots att den s. k. vänsterregeln tillämpats för all fordonstrafik ända sedan 1700-talet. I denna förordning slogs det emellertid fast att förare skall »vid möte och när körbanan ej kan fritt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbiköres».

Vid flera tillfällen har motioner om övergång till högertrafik varit uppe i riksdagen och varje Kgl. kommitté som behandlat väg- eller trafikfrågor har varit inne på ämnet. I en proposition till 1930 års riksdag föreslogs att en utredning skulle ske angående de kostnader som kunde uppstå vid införande av högertrafik. Riksdagen avtog emellertid den begärda utredningen efter ganska livliga diskussioner. Genom olika motioner hölls emellertid frågan vid liv och 1934 års vägtrafiksakkunniga föreslog i sitt betänkande 1934 att högertrafik borde införas och kostnaderna beräknades till sammanlagt 8—10 milj. kronor. Även denna gång segrade negativisterna i riksdagen. Varje år väcktes dock nya motioner, och 1939 års riksdag gick äntligen med på att en allsidig utredning skulle ske rörande lämpligheten av att genomföra högertrafik.

Med anledning härav tillsattes 1939 års högertrafikkommitté som avlämnade sitt betänkande i december 1940 och enhälligt med fullt klara motiv tillstyrkte en övergång till högertrafik. Kostnaderna hade av kommittén uppskattats till cirka 16 milj. kronor. Kommittén ansåg att om effektiva åtgärder vidtogs för att minska risken för olyckor i samband med omläggningen, skulle den inom ej alltför lång tid visa sig berättigad ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Då motortrafiken på grund av bensinrestriktionerna vid denna tidpunkt var ytterst obetydlig, ansågs läget mycket gynnsamt för en omläggning till högertrafik. Trots detta framlade Kmt ingen proposition, vilket i första rummet torde ha berott på de betänkligheter som framfördes från militärt håll. Det ansågs inte lämpligt att genomföra en så pass genomgående trafikförändring under ett tidsskede som var så labilt i mobiliseringshänseende. Man måste emellertid livligt beklaga att frågan inte löstes, ty tillfället var verkligen enastående lämpligt ur såväl trafik- som kostnadssynpunkt.

Vid 1945 års riksdag togs frågan åter upp i en

motion, även denna gång med negativt resultat. Nu har den åter framförts vid årets riksdag, men ännu inte varit föremål för beslut.

I Europa är det f. n. endast Sverige och England som har vänstertrafik. Med hänsyn till det stora uppsving som ägt rum under åren efter krigets slut och den våldsamma ökningen av trafiken med motorfordon mellan Europas länder som inträtt, måste man anse det i hög grad önskvärt att vårt land snart beslutar sig för en övergång till högertrafik. Om man bara tar i betraktande motorfordonstrafiken över Öresund så finner man att denna år 1949 uppgick till 108.000, 1950 till 127.000, 1951 till 144.000 och 1952 till inte mindre än 176.000 fordon, vilket innebär en ökning på fyra år med 55 procent. Jämför man denna trafik med ökningen av motorfordonsparken, kan man vänta en väsentlig stegring av den internationella motortrafiken.

Det är ovedersägligt att kostnaderna för övergångens genomförande kommer att stegras ju längre man dröjer och borde detta vara ett starkt skäl för att inte uppskjuta beslutet för länge. 1935 beräknades kostnaderna till 8—10 milj. kronor, men 1940 var man uppe i 16 milj., 1945 hade man kommit till 27 milj. och vid årets motion har kostnaden uppskattats till cirka 150 miljoner kronor. I viss mån beror den våldsamma ökningen på penningvärdets fall men till största delen har kostnadsstegringen andra orsaker. Först och främst har vi fått en mängd moderna bus-sar och spårvagnar, vilka fordrar mycket väsentliga och dyrbara omändringar, och därtill kommer att trafikökningen fört med sig en rad nya anläggningar på gator och vägar för att öka säkerheten, och vilka måste helt ändras vid en omläggning till högertrafik.

Beträffande tidpunkten för en omläggning skulle säkert en respittid på fyra à fem år visa sig fördelaktig. Åtgärderna kan då förberedas bättre, vilket gör att kostnaderna skulle kunna balanseras rimligare än vid en forcering.

Med de erfarenheter jag har från bilfärder på kontinenten och i Norge och Danmark är jag fullt övertygad om att trafikanterna i Sverige mycket snart skulle vänja sig vid högertrafik. En viss förstärkt vaksamhet måste naturligtvis iakttagas, men genom en skickligt upplagd propaganda i press och radio, samt med upplysningstavlur på vägar och gator skulle det säkert lyckas att genomföra en övergång utan alltför stor olycksfallsfrekvens.

Knut Kinch

KUNGLIGT BERÖM TILL TV-STIPENDIAT

Prins Bertil och juryn gav högsta beröm åt Jan Callerströms uppsats om "Fartens tjusning — ett samhällsproblem". Närmaste följden härav blir att Jan tilldelas 700 av de 1.000 kr. som TV anslagit till stipendium. Tre andra förtjänta uppsatsskrivare över samma ämne får 100 kr. var. Prins Bertil, vars sakkunskap i motorfrågor är obestridd, gav i sitt utlåtande ett mycket vackert erkännande åt Jan Callerströms sätt att behandla ämnet på. Motorprinsen var nämligen vänlig nog att ställa sig till förfogande när det gällde att få fram den bästa studentuppsatsen.

► Göteborgsgrabben Jan Callerström skrev den bästa uppsatsen om »Fartens tjusning — ett samhällsproblem» och får huvudparten av TV:s stora stipendium. Den förste att gratulera till den välförtjänta belöningen var Prins Bertil som med stort intresse tog del av Jans uppsats.

Motorprinsen ansåg att juryn gjort ett mycket gott val när den stannade för Jans uppsats som den bästa. Prinsen fäste sig särskilt vid Jan Callerströms sakkunskap och hans sunda och klara synpunkter på problemen. Prins Bertil, som för en tid sedan gjorde uppmaningen: »Kör med huvudet», hoppades också att Jan skulle leva som han lär i sin uppsats.

Efter sitt avgörande sammanträdde gjorde juryn för TV:s stipendium följande uttalande.

»Juryn har haft att bedöma de fem uppsatser vid Sveriges läroverk om »Fartens tjusning — ett samhällsproblem», som betygsatts med A. Ämnet var det elfte och sista men enligt juryns mening knappast någon räddningsplanka. Det har gällt att behandla de stora problem, som uppstått för samhället genom motorismens utveckling, problem som blivit särskilt komplicerade därigenom att den

mänskliga faktorn visat sig vara vida mer oberäknelig än maskinen. Uppsatserna röjer i det hela god uppfattning av ämnet även om icke alla sidor blivit behandlade. Vägproblemet är t. ex. borttappat. Å andra sidan har nog knutproblemet i ett par fall tillmätts för stor betydelse.

Juryn har beslutat att i främsta rummet placera Jan Callerströms uppsats (Hvitfeldtska läroverket i Göteborg) som på klar och redig svenska ger den fylligaste framställningen av problemet och diskuterar olika vägar att komma till rätta med frågorna.

Därnäst har juryn, utan att inhördes gradera dem, velat belöna tre uppsatser, som har förtjänster i olika avseenden. Deras författare är Anders Ternström (hal på Södermalm), Gunilla Walfridsson (hal i Eskilstuna) och Lars Hillström (hal i Uppsala).

Prissumman, 1.000 kr., har fördelats så, att Jan Callerström får 700 kr och de tre övriga vardera 100 kr.

Stockholm i maj 1953.
Staffan Andra, Gösta Bergman, David Jonasson,
Rune Melander.»

GÖTEBORGSGRABB FICK BELÖNINGEN PÅ

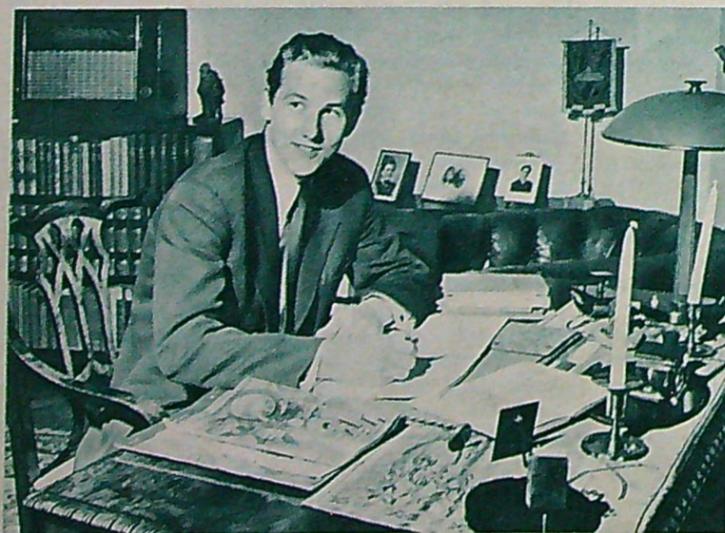
► Det var en typisk göteborgsgrabb som bäst uppfattade uppgiften att beskriva fartens tjusning. Jan Callerström har faktiskt något av västanfläkt i sitt lediga uppträdande, och eftersom han redan kört bil i ett år så har han också en ganska saltstänkt blick. Faktum är att Jan tog körkortet genast han fyllde 18. Ettårsjubileet kunde han fira bara på ett värdigt sätt — han kammade hem TV:s stora stipendium sedan han skrivit Sveriges bästa uppsats om »Fartens tjusning — ett samhällsproblem». Läs och döm själv, han har den publicerad längst ned till höger på detta uppslag.

— Ja, någon svårighet att välja ämne hade jag inte,

försäkrar han. Jag började med att titta på de fria ämnen, och se'n var det klart vad jag skulle skriva.

Och det gick ju bra för Jan. För första gången i sitt unga liv skrev han stort A — han kunde inte ha valt ett lämpligare tillfälle tyckte hans lärare, fil. lic. Torsten Hegerfors, vid Hvitfeldtska högre allmänna läroverket.

Sina framtidsplaner har Jan inte helt utstakade ännu. Först skall han nu lugna ned sig efter studentexamen och därvid kommer ju stipendiet väl till pass. Det blir antagligen en kontinentresa i bil till att börja med. Jan har varit utomlands även tidigare. Då har han först fått arbeta vid posten under loven för att tjäna ihop till re-



Jan Callerström behövde inte tveka när det gällde att välja ett ämne att skriva om. »Fartens tjusning» så klart. Jan är med sitt glada humör och sin snabbhet i repliken en äkta göteborgare. En grabb som vet vad han vill.



»Kan censorn tjusas av bara farten?» frågade sig Jan, och det kunde han. Och fattas bara annat eftersom Jans uppsats var den bästa i Sverige över det ämnet.

FÖDELSEDAGEN

san. Längre fram blir det aktuellt med yrkesvalet, och då torde nog den militära banan ligga väl till. Karlskrona så småningom, alltså. Äpplet faller inte långt från päronträdet — Jans far är chef för Ka 4 i Göteborg.

Jan är intresserad av åtskilligt, och för hans del är det inte bara farten som har sin tjusning. Han är t. ex. skicklig skytt och har några gånger hållit sig väl framme på Skolungdomens. Dessutom är han sportig och frisk av sig i största allmänhet. Prins Bertils förmodan att det rörde sig om en framåt och vettig grabb håller streck precis.



Jan tog körkortet när han fyllde 18. När han blev 19 fick han Teknikens Världs stipendium på 700 kr. Far lånar ibland ut sin PV 444 — var säker på att Jan handskas väl med den!



Prins Bertil har nyligen blivit ägare till en SAAB med sportmotor.

Den bästa uppsatsen:

TJUSNING KAN BLI SKRÄCK

av JAN CALLERSTRÖM

► Alla har vi väl någon gång konfronterats med de egenartade typer av människosläktet, som går under benämningen »skinnknuttar». De känns mycket lätt igen, ty deras utrustning är synnerligen standardiserad: läderjacka, skinnhuva, åtsittande svarta byxor, njuvbalte, tuggummi samt »spätta», det sistnämnda en något smeksam benämning på »knuttens» kvinnliga sällskap. I utrustningen ingår till slut en motorcykel, vars storlek ofta uttrycks i motorns cylindervolym: 125-, 350-, 500-, 650- »kubik» o. s. v. Dessa siffror är också ett mått på det buller, som motorcykeln lyckas åstadkomma, företrädesvis inom stadsbebyggelsen. Nå, oväsentet kan man faktiskt ha överseende med, såvida man inte har särskilt dåliga nerver.

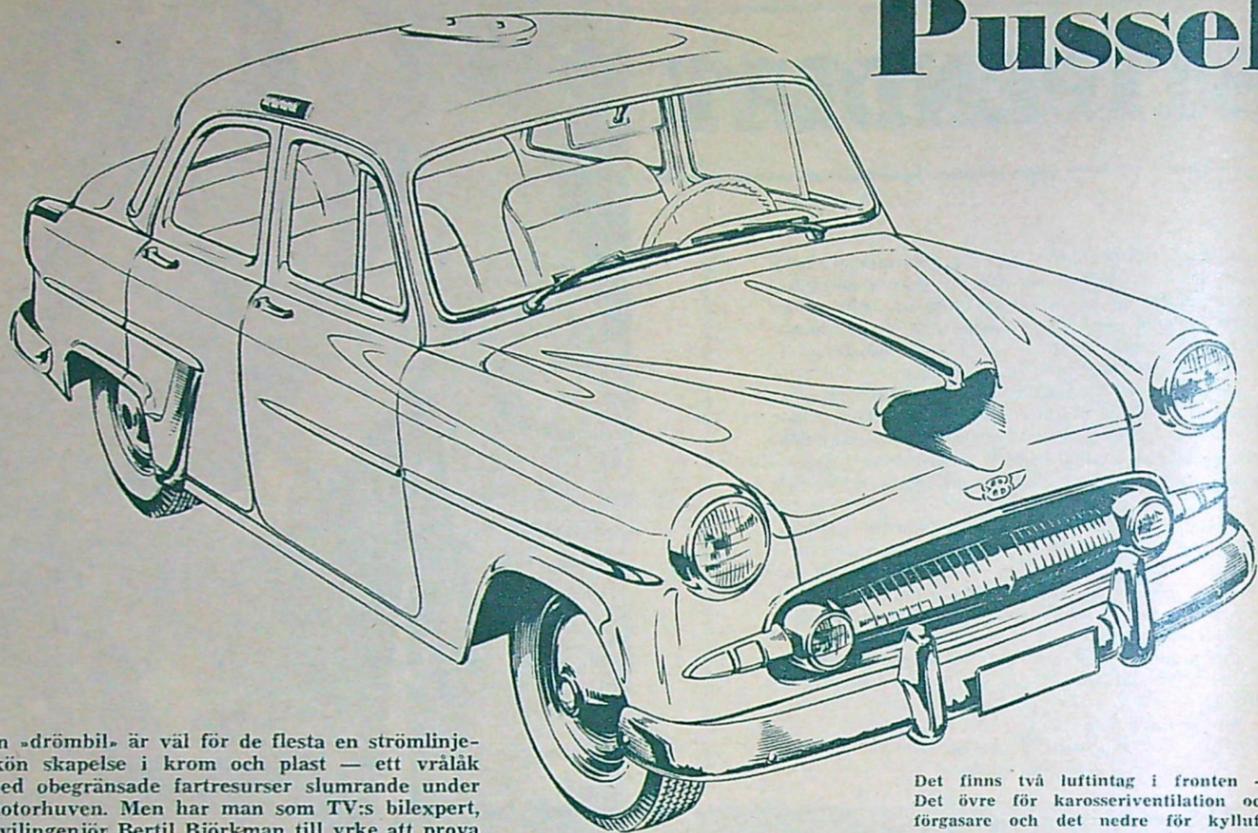
Något, som man däremot inte kan ha överseende med, är den hart när otroliga fart, som dessa trafikmarodörer sätter upp, även inom tätbebyggda områden. Man skulle nästan kunna tro, att de inspirerats av de rea-flygare, som lyckats överskrida ljudbarriären.

Att farten har en tjusning, vet alla, som provat på höga hastigheter, antingen med tåg, bil eller motorcykel. Det ligger dock en stor fara dold i detta. Man vänjer sig nämligen oerhört snabbt vid dessa höga hastigheter.

Ökar man ett fordons hastighet från 50 km/tim. till 80-90 km/tim. känns det naturligtvis, även om man inte accelererar särskilt hastigt. Men redan efter någon minut har känslan av, att det går

(Forts. på sid. 30)

Pussel ger pysslig drömbil

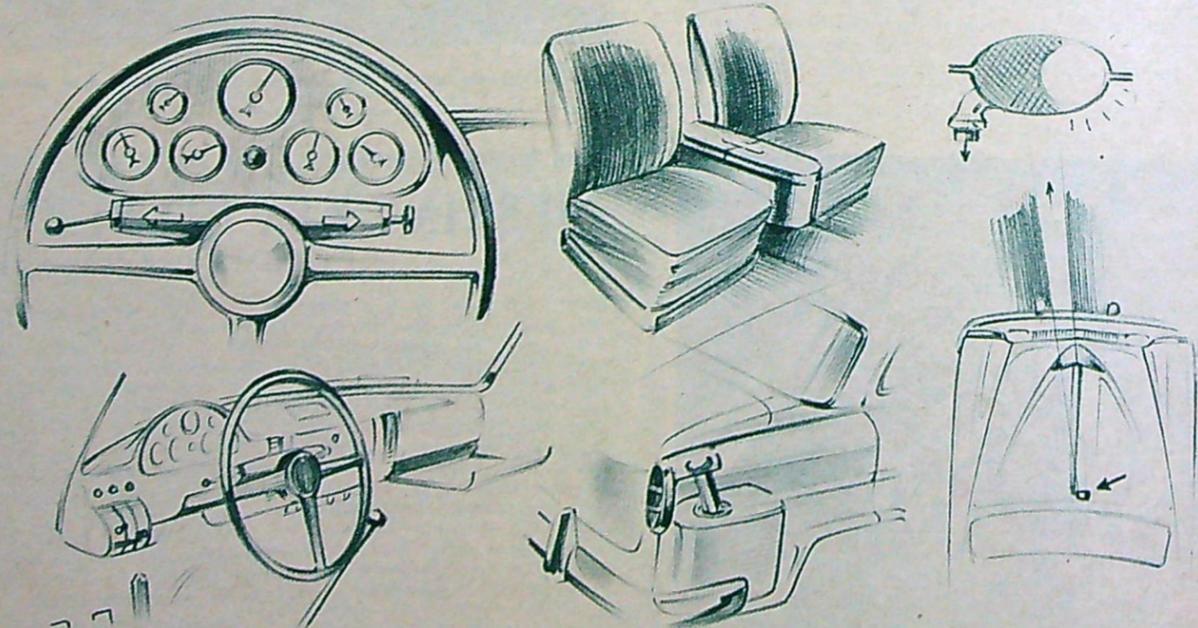


En »drömbil» är väl för de flesta en strömlinje-skön skapelse i krom och plast — ett vrållak med obegränsade fartresurser slumrande under motorhuven. Men har man som TV:s bilexpert, civilingenjör Bertil Björkman till yrke att prova och bedöma bilar, ser man kanske lite annorlunda på begreppet »drömbil». Han har tagit de bästa egenskaperna från olika standardvagnar, lagt dem ihop till ett pussel och resultatet presenteras på dessa sidor. Hollywoodelegansen har fått ge vika för praktiska detaljer, fina vägegenskaper och rimliga tillverkningskostnader.

Det finns två luftintag i fronten — Det övre för karosseriventilation och förgasare och det nedre för kylluft.

Av BERTIL BJÖRKMAN

Teckning: GUNNAR SJÖGREN



Instrumenten är placerade högt upp och är därför lätta att se. Under ratten körvisarspåk och signalhornsknapp (skisserna längst t. v.) Längst t. v. på instrumentpanelen en reglageplint. I mitten: Mellan de separata och ordentligt urskälade framsäten en matsäck- och kartlåda. Skissen nedtill i mitten visar hur bensintankarna är

placerade, en i vardera bakflygeln. T. h.: Längst in i luftkanalen under motorhuven finns en mötesstrålkastare som kastar ett ljusknippe långt fram på vänstra vägnanten utan att blända mötande fordon. Föraren kan därigenom i god tid upptäcka cyklister och fotgängare. Längs kanalens sida ligger förgasarens luftrenare.

► Får den som på yrkets vägnar försöker bedöma bilar ur allmänhetens synpunkt överhuvud taget ha en egen smak ifråga om bilar? Han skall ju ständigt tänka sig in i andras situation och försöka representera både dem som nyttjar bil i sitt dagliga arbete och dem som har bil huvudsakligen i rekreationssyfte. Nå, tankelek kan ju vara lustig — och den här leken går ut på att sätta ihop en bilstares önskevagn för vardagsbruk.

Bilen skall rymma fyra vuxna personer och inte vara för stor och ohändig i trafik. Ungefär 2½ m axelavstånd bör vara lagom! Den skall ha helsvetsat stälkaroseri — först och främst med hänsyn till bilstommens styvhet och hållbarhet, men också med en sidoblick på det skyddande stältaket om olyckan skulle vara framme. En kabriolet? Visst är det skönt att kunna åka Djurgården runt i öppen bil en vacker sommarkväll, men å andra sidan får vagnen ute på landsvägarna rulla undan så fort, att det behövs skinnhuva och

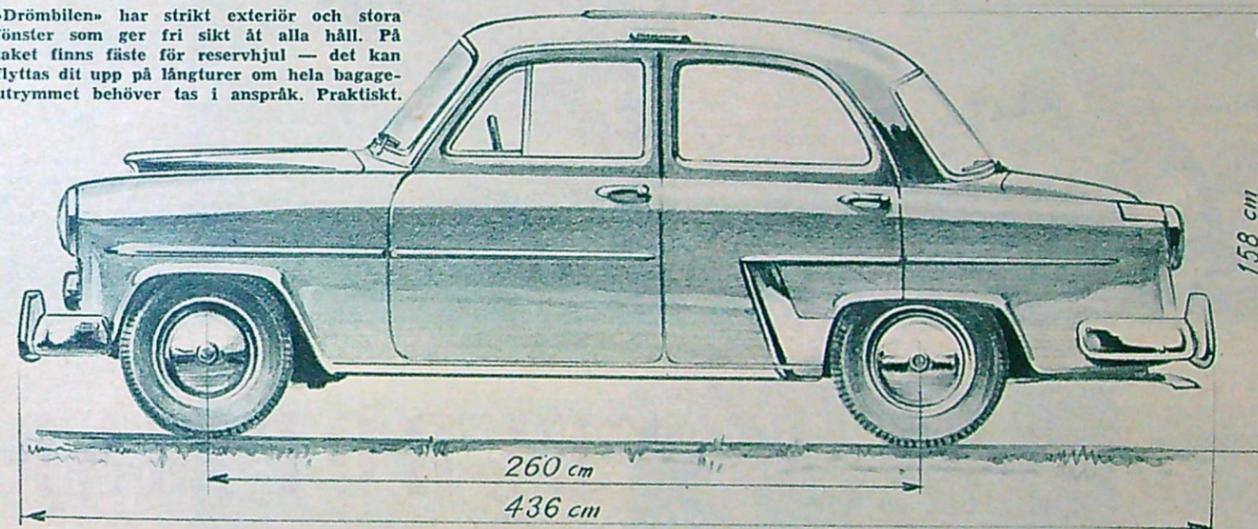
ren, tack! Är inre bredden riklig kan man ovanför stuvningslådan placera en baby-sits. Ungen skall då sitta litet bakom föräldrarna, så att dess knän är i jämnbredd med ryggstöden. Baksätet skall ha formen av en sittsoffa med ett fällbart armstöd vid yttre ändarna och ett brett, fällbart sädant i mitten. Komfort och gott stöd i sidled åt två personer, alltså, och möjlighet att få plats med tre när armstöden är infällda i ryggstödet.

Och så till bagagerummet! Dimensionerna hos vindskottet bak i en Buick stämmer inte alls med önskevagnens storlek, tyvärr. Men det utrymme som Opel Olympia Rekord bjuder på kan nog ordnas, och det är vackert så! Reservhjulet skall stå upprätt på ena sidan. På biltaket skall finnas fästen för en reservhjulshållare — när bagageutrymmet behöver utnyttjas helt flyttas reservhjulet dit upp. Där kan det låsas fast och förses med ett regn- och solskydd. Bagage på taket är inte så trevligt, det lockar tjuvar och flam-

kör i skidpjäxor. Till vänster om kopplingspedalen skall finnas en stödplatta för vänsterfoten. Trampas denna ned mot fjädertryck sker avbländning. Gaspedalen skall vara en lång smal platta, upptill förlängd så att man kan bromsa med högra fotens klack och samtidigt ge gas med tån. Föraren får kanske någon gång lust att uppväxlingskora i den högre stilen med nedväxling under bromsning!

Instrumenten skall vara grupperade rakt framför föraren, högt upp, så att blicken behöver flyttas i liten vinkel mellan vägbanan och instrumentskalorna. Dessa skall vara cirkelrunda och svarta med vita siffror, ungefär som instrumenten i ett flygplan. Mitt fram sitter varvtalsmätaren, på ömse sidor av denna temperaturmätare och oljemanometer. Längre ned finns hastighetsmätare, bränslemätare (som visar rätt!) och ampèremeter. Instrumenten belyses nattetid med ultraviolett strålning, varvid skalstreck och visare blir självlysande.

»Drömbilen» har strikt exteriör och stora fönster som ger fri sikt åt alla håll. På taket finns fäste för reservhjul — det kan flyttas dit upp på långturer om hela bagageutrymmet behöver tas i anspråk. Praktiskt.



vindtäta ytterplagg för att »åka oppet». Ju mindre extra utrustning, dess bättre!

Här finns inget intresse för breda »trepersoners» soffor. Högst två personer fram! Gärna gott armbågsrum, men inte i form av outnyttjad sittyta, där handskar, kartor, kameror och fruktpåsar ofelbart flyter omkring på långturer. Nej, separata stolar skall det vara, väl urskälade i ryggstödet. De skall ge gott stöd i korsryggen och bära upp benen nästan ända fram till knävecken. Sittdynans sidkanter skall vara en aning hårdare stoppade än mittpartiet, så att man inte behöver spänna sig för att hålla överkroppen upprätt när det går fort undan i krökarna. Var finns dessa idealstolar? Jo, i Mercedes Benz 300, de är idealiska! För dyra? Kanske det; de enkla rörstolarna i lilla Citroën 2 CV är också utmärkta.

Det utrymme som finns över mellanframstolarna skall utnyttjas till stuvningsutrymme, bli en box för kartor och annan utrustning. Boxen får inte nå upp till förarens armbåge. Inga armstöd för föra-

met pyr in överallt.

Bensintanken skall vara två stycken — en inbyggd i vardera bakflygeln. Det betyder bl a att bagagerummets golv kan läggas lågt, till fördel för inre utrymmet i höjddled. Bensintankarnas påfyllningsöppningar skall tåla att pumpen körs för fullt vid tankning utan hicka i rörstumpen ned till tankarna!

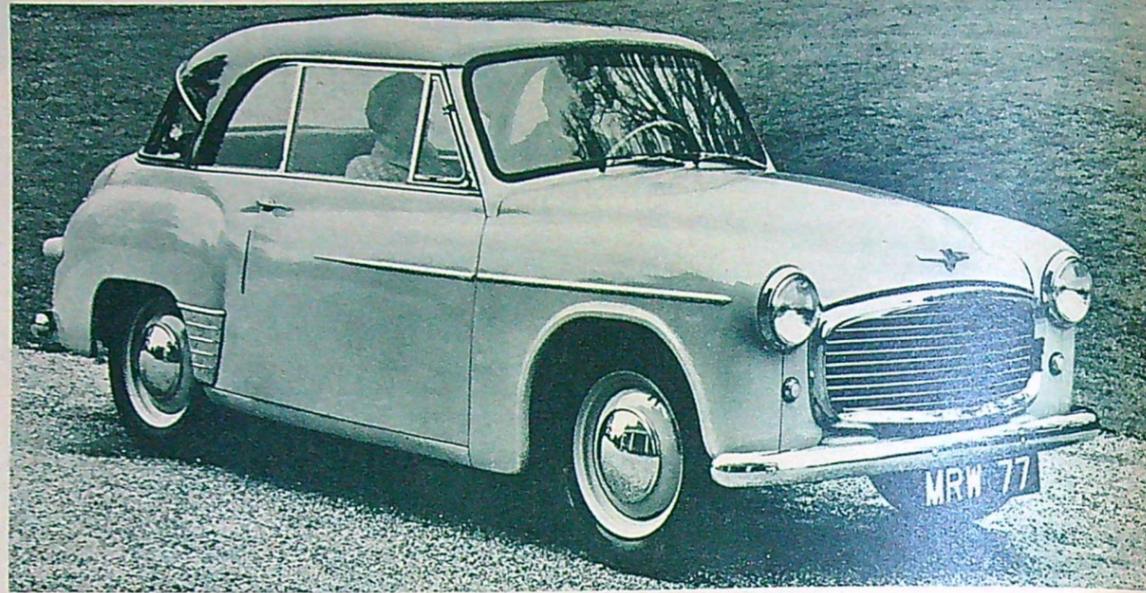
Ratten skall sitta nästan vertikalt, ungefär som i Sunbeam Talbot eller Volvo PV 44. Eftersom körställningen måste kunna varieras för personer av olika storlek skall pedalerna vara förskjutbara i vagnens längdriktning, likaså förarstolen. Den senare skall kunna höjas och sänkas och ryggstödet lutning skall kunna justeras efter önskan. Att göra pedalerna flyttbara är nog inte så märkvärdigt om vagnen har hydraulisk manövrering av koppling och bromsar liksom Ford och BMW; slangledningar är ju böjliga.

Pedalerna skall sitta så långt från varandra att man inte löper risk att trampa ned två av dem på en gång även om man

På instrumenttavlan sitter till vänster om ratten en liten reglageplint med reglage för handgas, tändning och kylargardin — den senare skall ha en ordentlig vev och en visaranordning som uppger om gardinens ställning. Vidare finns på plinten en omkastare för det mildt ljudande stadshornet och den ettriga trumpetklängen för öppen landsväg, modell Ford Vedette. Under ratten på vänstra sidan finns en spak för körvisare av blinktyp som ger knäppsignal så länge den är i funktion, som på Volvo och andra vagnar. Signalhornsknappen sitter på motsvarande plats under rattens högra del ungefär som på en Citroën.

Växelspaken får gärna sitta i golvet och skall fungera lika exakt som på en Volkswagen. Rattväxel godtas om den har samma precision som på exempelvis Mercedes Benz och Fiat. Handbromsen skall vara utförd och placerad som på Hillman Minx, till vänster om förarstolen.

(Forts. på sid. 36)



Hillman Minx California är den första europeiska småvagn med hard-top-kaross. En nätt och elegant vagn med fantastisk sikt genom den stora bakrutan. Kommer till Sverige i höst.



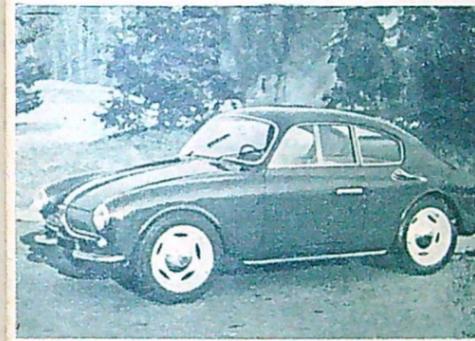
Tvåliters Bristol med Ghia-kaross. Farten uppges till 170 km/t och priset håller sig omkring 50.000 kr.



Borgwards nya 1,5 liters sportvagn är inte precis vacker, men lär göra ca 225 km/t i toppfart. Tre vagnar av denna typ har anmälts till årets Le Mans-lopp. Motorn är på 110 hk.



Gutbrod har kommit med en ny fyrsitsig vagn med direktinsprutad tvåtaktsmotor på 20 hk och 593 cm³ cylindervolym. Vagnen är framhjuldriven.



Under denna fina strömlinjeformade kaross döljer sig en Renault 4 CV. Det är Allemano i Turin som svarar för omvandlingen.



DKW Sonderklasse har återuppstått i Västtyskland och kommer till Sverige någon gång i höst. Motorn är en treylindrig tvåtaktsmotor på 34 hk. Cylindervolymen är 896 cm³. Den nya lyxkarossen har stor bakruta.



Denna Porsche-liknande Goliath sportkupé kostar omkring 16.000 kr och är utrustad med en direktinsprutad tvåtaktsmotor på 845 cm³.

EUROPEISK BILBUKETT

TV-reportage: KURT WÖRNER



Fiat 1900 förekommer redan i flera tjugiga specialmodeller med karosser från Italiens främsta »bilskrädderier». Denna kabriolet är från Stabilmienti Farina.



Denna Dyna Panhard Sprint är en renodlad tävlingsvagn med lättmetallkaross från Allemano. Tväsitsig.



Ferrari 212 Inter med tvåsitsig Farinakaross är en fulländad skönhet bland sportvagnar — ett fullblod med toppfart i linjerna.



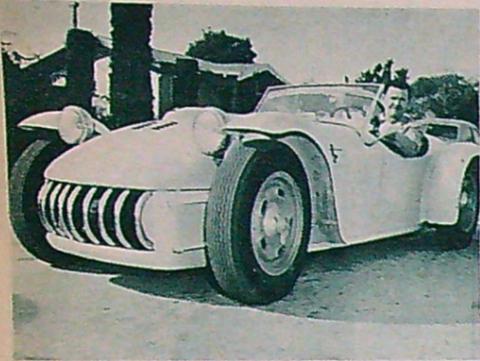
Ytterligare en sportversion av Renault 4 CV. Vagnen kommer att serietillverkas av den tyska karosserifabriken Baur.



Västtyska karosserifabriken Dannenhauer & Stauss serietillverkar denna eleganta Volkswagen sportkabriolet. Motorn är inte trimmad.



Lilla Lloyd har fått ny kaross med sidor i plåt. Tidigare modeller hade trä- och konstharthar karosser. Utrustningen i övrigt är oförändrad.



Detta är amerikanarnas uppfattning om hur en sportvagn ska se ut. Vralåket byggs av den kända midgettfirman Kurtis-Kraft och påstås göra över 200 km/t i toppfart med en upp-trimrad Hudsonmotor.



En ful men snabb hemslojdsracer med upp-trimrad 200 hk Ford Mercurymotor. Toppfarten är ca 220 km/t, men så är också nästan hela motorn ombyggd och försedd med toppventiler. Vikt 900 kg.



En framhjuldriven Cord av gammal fin ärgång med kompressormatad motor. Fabriken är ned-lagd och märket be-traktas därför som en verklig klenod på bilmärknaden.

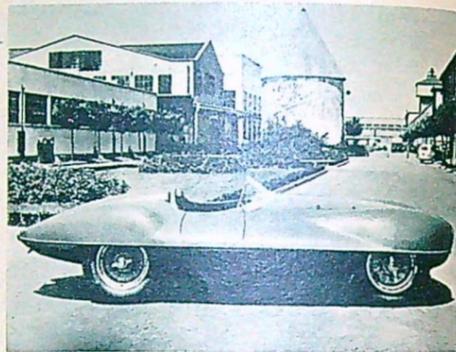


Amerikanarna gör stora ansträngningar för att efterlikna Europa i fråga om sportvagnar, men de har lite svårt att hålla reda på pro-portioner. Här en stor sexsitsig fyra-dörrars »sportracer» med Cadillac-kom-fort för 3.400 dollar.

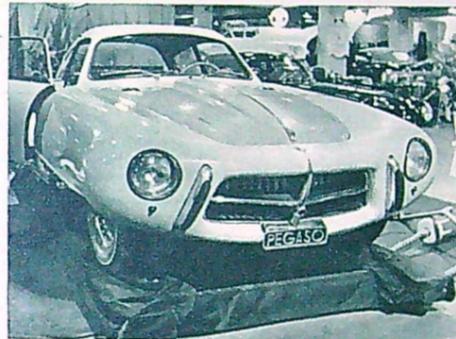
En representant för det stora bilmärket HPD (hopplockade delar) med Buick-front -modell 1948, Nash Rambler skär-mar och huv, Stu-debaker hjul och bromsar och en hel del Chrysler-delar. Chassiet är från en 1932 års Ford och motorn av samma märke och ärgång.



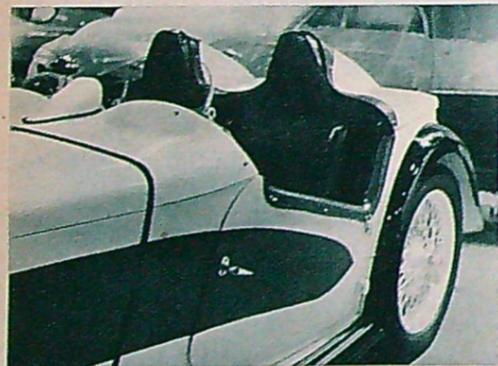
Alfa Romeo har byggt en mindre mo-dell av sitt »flygan-de tefat» med två-litersmotor. Karos-sen är vindtunnel-provad och vagnen gör omkr. 250 km/t.



Pegaso har dykt upp som den verkligen ly-sande stjärnan på den amerikanska sportvagnshimlen. Priset är också astro-nomiskt, högre än för den dyraste Rolls som kan köpas i USA



Pegasos »rymd-skeppskaross» är ri-tad av Saouthick i Paris men byggd i Barcelona. Inred-ningen är föga sport-vagnsmässig med mjuka läderklädda säten i grönt o. ma-ke-up-fak för den sköna passageraren.



En MG med om-byggt bakdel å la racer. Historien för-måler inte om far-ten ökas tack vare strömlinjeryggarna.



Det går tydligen att bygga om även en Cadillac till sport-vagn genom att för-se den med luftintag som på ett reaplan.



Med Oldsmobile Roc-ket-motor gör denna »sportroadster» över 210 km/t. Den höga vindrutan med mitt-stolparna påminner om ett spjalstaket.



Gutbrod har byggt tvåsitsig sportvagn för den amerikanska marknaden. Motorn är en direktinspru-tad tvåtaktare på 22 hk. Priset för denna lilla vagn är emel-lertid högre än för den billigaste Buick.



MG med »hard-top» är en nyhet som borde kunna få vänner även i Sverige. Ombonad på vintern, men ändå sportig.

Farten framför allt!

Foto och text: SVEN-ÅKE NIELSEN

Det som präglar USA:s många bil-utställningar är dels sportvagnar, — för vilka intresset vaknat med explosionsartad fart tack vare M. G. och Jaguarimporten — dels »hemslojden», vilken ofta har verkligt påkostade och ultrasnabba motorer under mer eller mindre sportbetonade huvar, dels s. k. »antiques», d. v. s. 25 år gamla och stundom äldre bilar. Inte minst de senare drar stor publik liksom de vanliga

europiska, verkliga sportvagnarna från England, Italien, Frankrike och Tyskland. För en tid sedan hölls »världens största bilutställning» — »the World Motor Sports Show» i Madison Square Garden i New York. Men då Paris, Bryssel och Köpenhamn har utställningar som är från fem till tio gånger större, så får reklamsfrasen »världens största» tas med en nypa salt. (Forts. på sid. 58)



Så här ser det ut innanför »spjalstake-tet». Kalvskinnklädd instrumentpanel, flygplanrätt och spak för automatlådan.



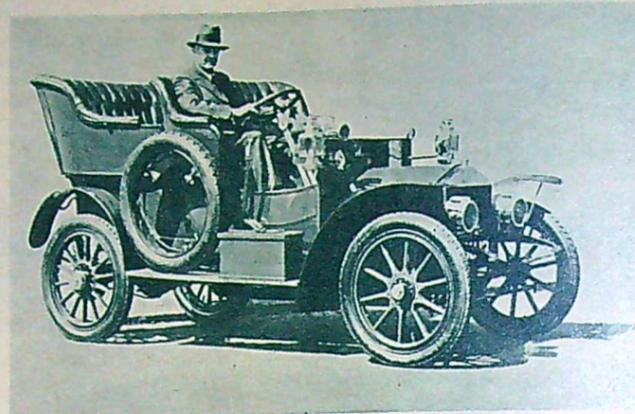
En amerikansk hot-rod-fantast kan lägga ner 20.000 kronor på en gammal Ford för att få den att gå över 200 km/t.



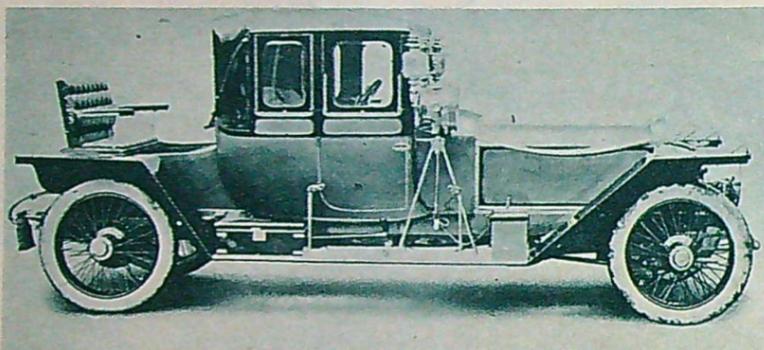
Intrycket av reaplan går ofta igen även i utsmyckningen av bakdelen på sport-vagnar. Avgasrören går ut i »fenorna».



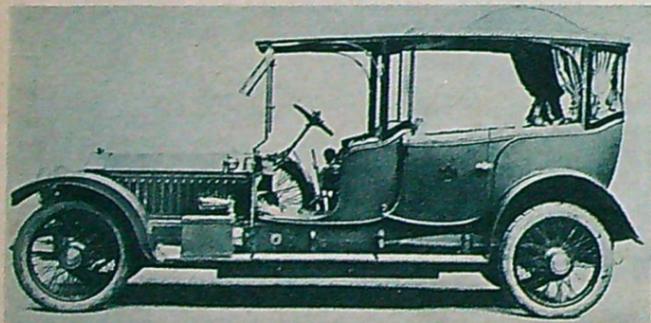
Andra pris i ett TT-lopp 1905 togs med denna vagn — Charlie Rolls i baksätet.



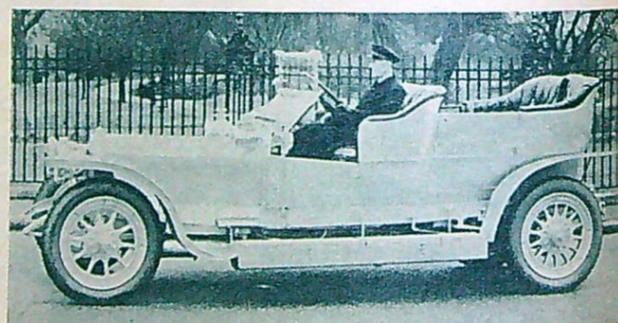
Den typiska kylarfronten fanns redan 1904 och har ej förändrats sedan dess. Vagnen hade 2-cylindrig motor och ägde den tidens alla finesser.



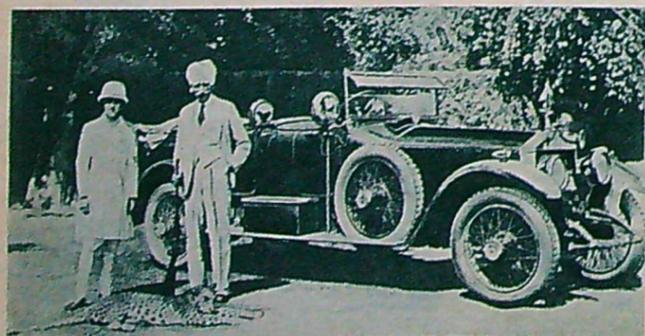
En verkligt majestätisk Rolls-Royce från 1913. Den tillverkades för maharajan av Alwar och var blålackerad med guldlinje. Baksätet var avsett för furstens livvakter.



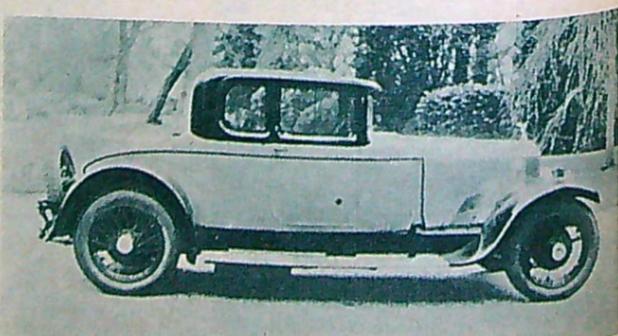
Nizam av Hyderabad är världens rikaste man, och denna 44 år gamla Rolls är en av hans femtio. Karossen är av silver.



Originalen till Rolls Royce Silver Ghost med 6 cyl. motor på 50 hk. Efter 80.000 mils körning var den i bästa kondition.



Maharajan av Bharatpur framför den Rolls han använder för tigerjakt. Ingen indisk furste kan vara utan denna vagn.

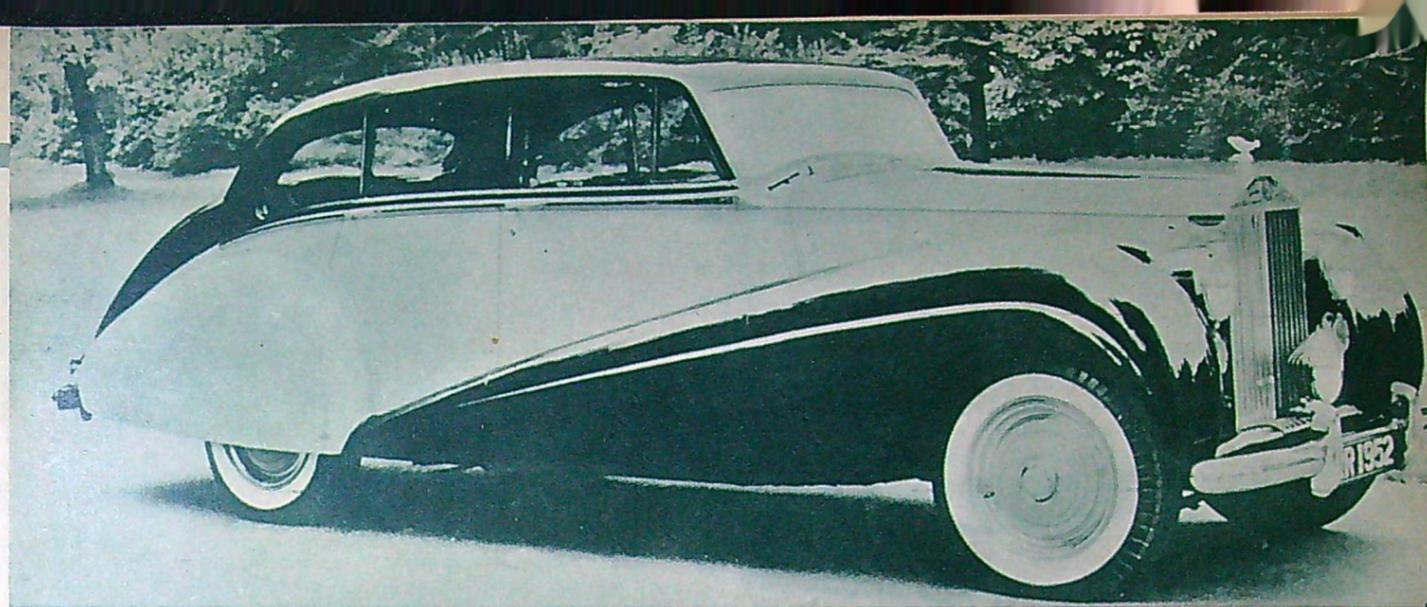


Denna Rolls från 1927 tjänar som ett exempel på Henry Royces motto: »Allt som är ändamålsenligt och genomtänkt är vackert.»

Bättre

► Tiderna förändras och vi med dem. Men det finns åtminstone något som inte förändras och det är Rolls Royce kvalitet och så, naturligtvis, den oföränderliga Rolls Roycefronten, som sett lika rak och konservativt förnämlig ut sedan första Rollsen 1904.

T. o. m. de ifråga om nyheter ytterst återhållsamma herrarna på Rolls Royce har fått se en hel del hända med sina vag-



En vägarnas aristokrat av i dag. Denna Rolls-Royce är en Saloon med sex fönster och kaross utförd av Park Ward. Den 6-cylindriga motorn är på ca 128 hk. Liksom alla dessa berömda bilar håller den ett verkligt toppris — med skatt kostar den i England 90.000 kronor.

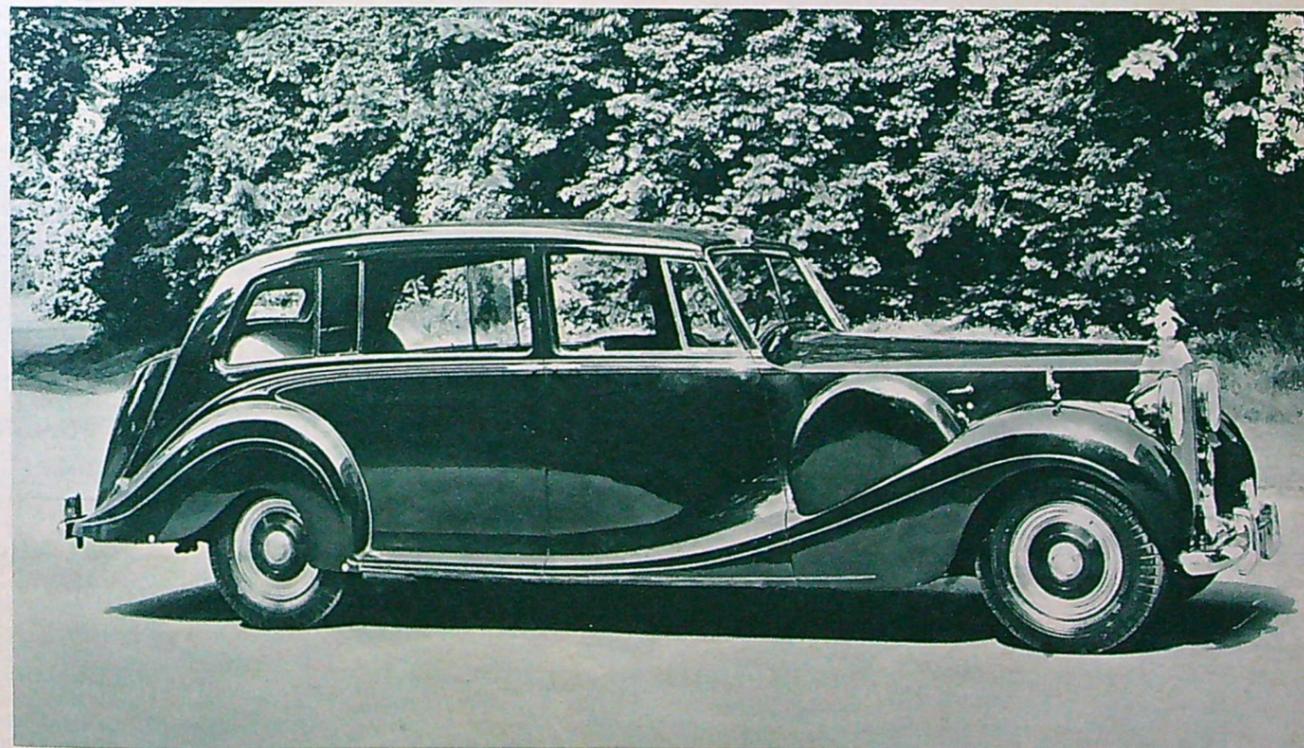
bilar finns inte...

nar sedan debutåret. Men den allra viktigaste förändringen har inte skett på säljarens område utan på köparens. Rolls Royce-kunderna är inte desamma nuförtiden som i seklets gryning. Då var det den gamla världens feudala aristokrater som köpte »världens bästa bil» — idag är det Australiens ullkungar, Argentinas boskaps-suveräner och Amerikas industrimagnater. Rolls var, då han blev intresserad av

att satsa kapital och sitt namn på en kvalitetsbil, som skulle tillverkas utan hänsyn till kostnaderna, en förmögen 27-åring med stort intresse för ballongsegling och motorcykelåkning. Unge Charlie Rolls sammanträffade sommaren 1934 med en ingenjör Henry Royce, som då byggde elektriska lyftkranar och dörrklockor. Royce, som senare blev Sir Henry Royce, (Forts. på sid. 40)



Alla fönster manövreras på elektrisk väg. Rolls-Royce var f. ö. den första bilen med inbyggd luftkonditionering.



Rolls-Royce Straight Eight tillverkas endast på beställning och är utan tvekan världens mest exklusiva bil. Den leveras endast till statschefer och kungligheter — bland ägarna till denna vagn märkes Franco, Aga Khan och shejken av Kuwait.

Teknisk revy

BRÖD OCH SKADESPEL lär ju folket förr i tiden ha begärt av sina överhuvuden för att inte ställa till bråk, och fastän allmänheten alltfjänt har stort intresse för både gott kaffebröd och roliga eller tragiska upplåg på scenen så är det nu för tiden snarast BOSTÄDER som står överst på önskelistan. Det sägs att situationen skulle lätta om bara byggtrasslet försvann, men därom kan man ju ingenting säkert konstatera. Säkert är emellertid att byggnadsindustrin ligger i för att få fram nya och bättre material, och det händer också åtskilligt på byggfronten just nu.

Ett sådant exempel är s. k. fiberblock som tillverkas av Hultsfreds träförädlings AB och som ser ut att så smått revolutionera småhusbyggarna. Disponent Sten H. Rasch i företaget har lagt ned en förfärlig massa tid och jobb på att få fram fiberblocken, och med ögon runda som tefat har in- och utländska bygge experter sett honom bygga hus utan både regler och spik. Fiberblocksväggarna är starka nog att kunna bära tyngden av bjälklag och tak — utan stolpar alltså — och eftersom blocken i sin tur limmas samman så har vi nu kommit fram till det spiklösa huset, åtminstone vad väggarna beträffar.

Den otäcka husbocken som lever och frodas i trä har här ingen chans, det har långvariga prov vid skogsforskningsinstitutet visat. Det är vidare faktiskt svårt att få fiberblocken att brinna, så nog förefaller det som om den gode disponenten disponerat sin tid väl när han kommit detta åstad.

»SUMMA-AGENTEN har hängt sig». Väljaren stegrar sig inte mot slutets, »Stegbryggaren går tungt» — dessa uttryck rör sig inte om en händelse som döds, en valdeltagare som accepterar situationen eller en trött bryggmästare, utan om felaktigheter som man i slutkontrollen kan komma underfund med på Addos maskiner. Detta berättar förmannen Gustaf Smith i företagets slutkontroll, och han kan dessutom tala om att det går åt omkring 18 mil pappersremsor varje år vid kontrollen som är synnerligen minutös. Och det vill det till ty Addos maskiner går över hela världen, bra dessutom. Företaget har nu egna försäljningsorganisationer i sex länder, USA, Brasilien, Frankrike, Schweiz, Tyskland och Venezuela, och generalagenter i 72 andra länder, alltifrån Kenya och Senegal i mörkaste Afrika till soliga Fidjiöarna. Och utom i Sverige har företaget en fabrik i England, Agrell Machine Co. Ltd., som alltså är uppkallad efter grundaren, den nu 75-åriga Hugo Agrell. Addo är föreståndaren för det enda svenska företag som regelbundet annonserar i bl. a. Time Magazine, där dess återkommande blonda skönhet väckt internationell uppmärksamhet.

GAMLE John Ericssons förnämliga uppfinning, propellern, som på sin tid revolutionerade sjöfarten, har nu i hög grad förbättrats av ett holländskt företag. Den nya propellertypen kallas De Schelde, och vid en demonstration härom dan av en med propellern försedd bogserbåt i New Yorks hamn väckte den stor sensation bland hamn- och sjöfartsgubbarna. Den har fyra blad, placerade två och två i tandem, och bladen kan riktas från styrhyllan, alltså på samma sätt som piloten på ett flygplan kan öka eller minska skärningsvinkeln på sina propellrar. Men inte nog med det, ty båtpropellern kan också riktas för gång bakåt utan att maskinisten behöver göra ett handtag. När det gäller bogserbåtar, som skall kunna röra sig smidigt och lätt i tränga hamnbassänger anses detta vara en oerhörd fördel, ty härmed kan båten också snabbt bromsas in. Vid prov visade det sig att bogseraren från full fart (15 knop) bromsades in till stillastående på 23 sekunder och en sträcka av ca 125 meter. Och detta utan den minsta vibration i skrovet. I amerikanska sjöfartskretsar lär man anse att den nya propellern är en av de finare uppfinningar som sjöfarten tillförts på många år.

Herrev

MOPED- MELODI I FYRTAKT



En av världens mest kända mopedmotorer, den italienska Cucciolo som tillverkats i över 1,2 miljoner exemplar, har nyligen kommit på den svenska marknaden. I motsats till de flesta mopedmotorer är Cucciolo en fyrtaktare och i övrigt ett litet under i fråga om precision och tålighet. Cucciolo drivs med kedja och motorn

levereras med ett helt nytt vevparti som gör trampkedjan helt överflödig. Priset för motorn och erforderliga förstärkningar för cykeln är 525 kronor. Komplet Cucciolo moped går på 850 kr. Den lilla fyrtaktaren vann nyligen överlägset ett krävande alprally för mopeder i hård konkurrens med ett 50-tal märken.



LITEN LANCIA GÅR FORT

På bilsalongen i Turin har Lancia visat den nya typen »Appia», länge väntad och ögonblickligen uppmärksammad av hela världens fackpress. Det rör sig om en 1,1 liters motor i ett karosseri som liknar Aurelia-typen i mindre upplaga. Vagnen har stel bakaxel, inte separata fjädring för

bakhjulen som på Aurelia, men i övrigt påminner den nya konstruktionen mycket om denna typ. Motorn är emellertid en V-4 med två överliggande kamaxlar. Den nya vagnen uppges ha utomordentliga vägegenskaper och vara byggd för hög fart med låg bränsleförbrukning.



150.000 FORD(ON)

Fordbolaget som i år fyller 50 år inledde jubileumsfirandet med att leverera den 150.000:e svenska Fordbilen. Jubileumsvagnen var en Ford V-8 — en flott och fullvuxen representant för den stora Fordfamiljen. Nya V-8:an har fått en front som är ganska lik den som fanns på 1951 års modell, bakskärmarna har

fått en ny avvarslarlist och bakljusen en utformning som tydligen inspirerats av reoplanens utblåsningsmunstycken. Årets amerikanska Fordmodell har hängande broms- och kopplingspedaler, vilket eliminerar golvdrag. Klädseln är av nylon. V-8-motorn har en cylindervolym på 3,9 liter och en effekt på 110 hk.

Flyktigt sett



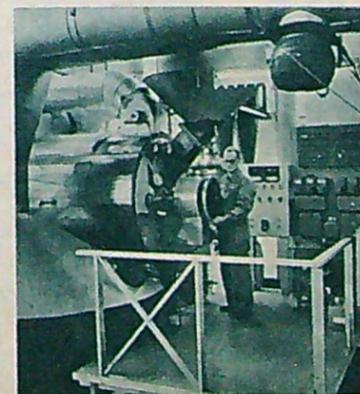
Velophon är en ny tysk cykelradio. Apparaten är inbyggd i ett kraftigt rör, fäst vid ramen. Som strömkälla fungerar generatören samt ett batteri i verktygsväska. Högtalaren är monterad i cykelstrålkastaren.



En kvartett idel examenssettor från Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Fr. v. K. J. M. Henriksson från Östra Wemmerlöv, reservofficerskursens bäste, K. J. V. Wiklund från Filipstad, officersaspirantkursens etta, B. A. Norberg från Nykroppa, främste flygingenjöraspiranten och bäste fältflygaren H. I. Bladh från Stockholm.



Statens Järnvägar har fått en ny och elegant typ av restaurangvagnar, som byggts hos Kockums. De nya vagnarna är betydligt större och rymligare än de föregående, och är utrustade med ett nytt och förnämligt ventilationsystem med bl. a. två fläktar. Bilden till vänster: Servitör Börje Nilsson demonstrerar det moderna köket med dess hypermoderna inredning i rostfritt stål. Högra bilden visar restaurangvagnens smakfulla interiör, hällen i ljusa färger.



TEKNIKENS VÄRLD 10/53



Droskförare Carl-Erik Runnman demonstrerar tårgasbatterings effektivitet på en »ränare». Vapnet har en räckvidd på fem meter.

DET BÄSTA HITTILLS?

Ett länge omdiskuterat och synnerligen aktuellt ämne är ett effektivt skydd för droskchaufförer mot rånare.

För ett par år sedan anordnade man med initiativ från Taxi en tävling om att konstruera en apparat som skulle erbjuda ett visst skydd. Inte ett enda av de ca 400 inkomna bidragen var av det slaget att de ens lönade sig att vidarearbetas. För att nämna ett exempel hade något ljushuvud föreslagit att man skulle låta inmontera i varje droskbil forna tiders stupstockar, för att i dessa läsa fast passagerarnas händer.

Något av dessa horribla förslag har dock lyckligtvis inte vunnit något intresse hos taxi. Istället har en genomtänkt idé av kommissarie Otto Danielsson hos polisen vidareutvecklats av ingenjör Sten Sjöberg, som tillverkat ett utomordentligt effektivt och samtidigt mycket enkelt och billigt skydd.

Det är en gummibattong endast sekundärt avsedd att användas som slagvapen. Battongen är nämligen laddad med en kraftig dos tårgas som även utomhus är synnerligen effektiv på avstånd ända upp till fem meter. Vid färd i sällskap



Angriparen blir kraftigt omtöcknad av gasen och försättes ur stridbart skick de närmaste sju timmarna.

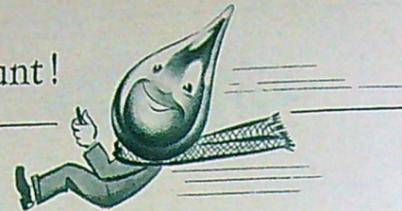
med »skumma» individer eller på ensliga vägar nattetid har chauffören tårgasbattongen i en rem om handleden och är därmed klar för ögonblickligt försvar.

Som komplement till battongen monteras i biltaket två tårgaspatroner som utlöses på elektrisk väg från förarplatsen. Om chauffören skulle utsättas för överfall av en passagerare i baksätet finns på rattstängens en liten strömbrytare som sätter tårgaspatronerna i funktion och samtidigt kopplar på signalhornet. Det sistnämnda fortsätter att tjuta tills någon som känner till den hemliga strömbrytaren kan slå ifrån denna.



Den kombinerade gummibattongen och tårgaspistolen. Vid färd på ensliga vägar nattetid bär chauffören den i en rem om handleden.

Kör på ESSO EXTRA året runt!



Har Du verkligen råd att undvara temphärdad ESSO EXTRA MOTOR OIL?

Läs vad en erkänt skicklig motorman säger:



Per-Olof Olsson
är AB Motortillbeörns
verkstadschef och special-
list på Jowett, Bradford
och Championbilar. Han
spänner över ett brett tek-
niskt register, och det lö-
nar sig att lyssna till
hans synpunkter

Det är inte bara oljans uttunning vid hög värme som utgör en fara för varje bilmotor. Inför sommarens körningar måste man också varna bilisten med tanke på att oljan lätt oxideras vid höga temperaturer.

Det är trevligt med en ren och målad motor, när man lyfter på motorhuven. Motorns inre — kolvar, ventilskafv m. m. — bör också vara skinande blankt, men absolut inte "lackerat".

Ordet "lackerad" betyder i detta sammanhang, att oxiderad motorolja avsatt sig på kolvarnas sidor. Därmed isoleras värmen från cylinderväggar och kylvat-

ten. Ni närmar Er riskzonen! Kör man lite extra fort kan kolven "nypa", och sen är inte skärningen långt borta.

Lacksiktet bara växer och växer då värmen ökar. En vacker dag är en hopskuren motor ett tragiskt faktum. Omborning eller kolvbyte är då den enda och dyrbara utvägen.

En ren motor håller längre, går bättre och blir billigare i drift — den drar mindre bränsle än en "lackerad". Ni har dubbel garanti om Ni kör på en olja som både har högt viskositetsindex*) och som är så oxidationsbeständig att den förhindrar "brännlackerad".

Spar motorn och pengarna genom att följa expertisens råd:

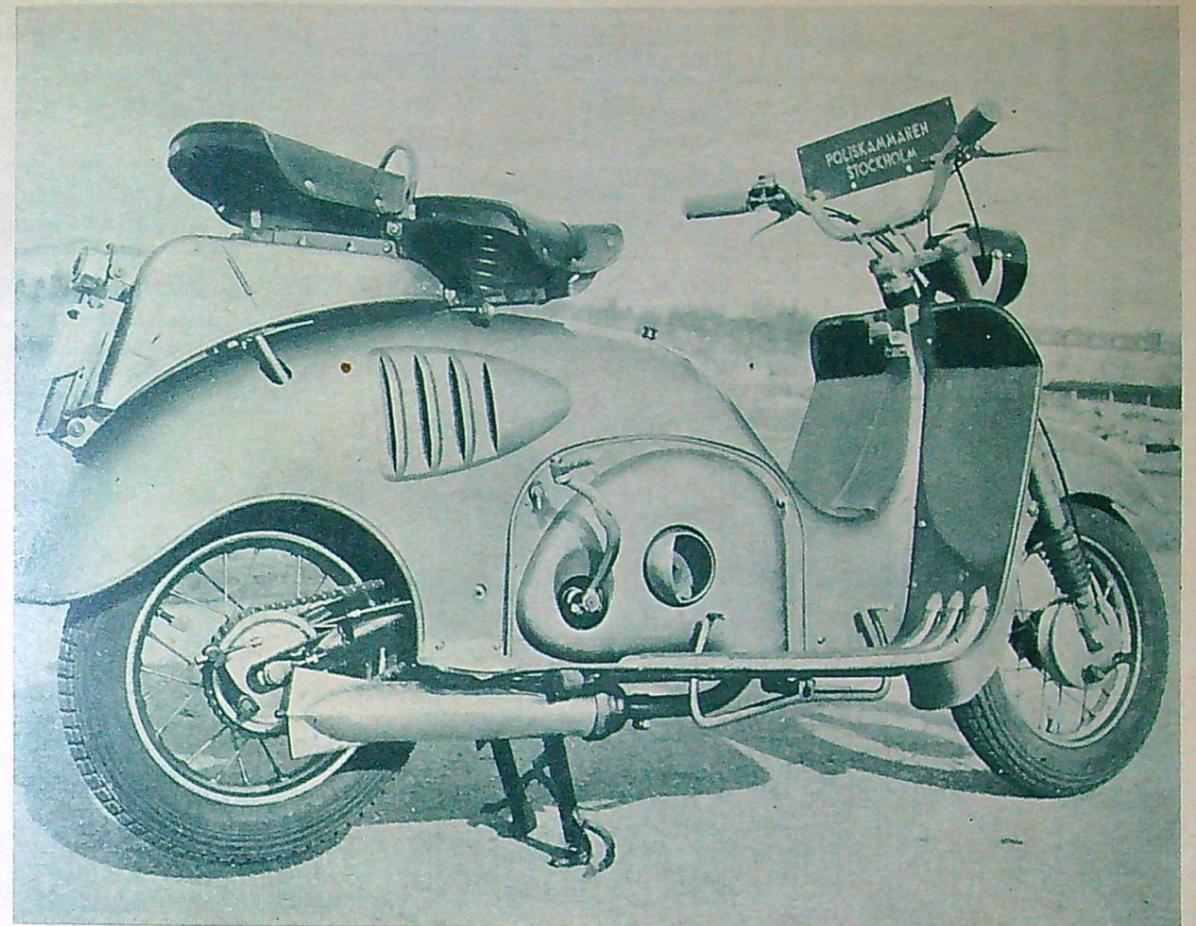
Flera mil ur motorn med temphärdad ESSO EXTRA



★) OBS! ESSO EXTRA MOTOR OIL har högre viskositetsindex

än alla andra motoroljor. Den smörjer perfekt vid alla motortemperaturer — den är "temphärdad".

Med ESSO EXTRA får Ni flera mil ur Er motor...



Snabb och välbalanserad är den nya ISO-scootern. De stora hjulen ger bra köregenskaper på svenska grusvägar.

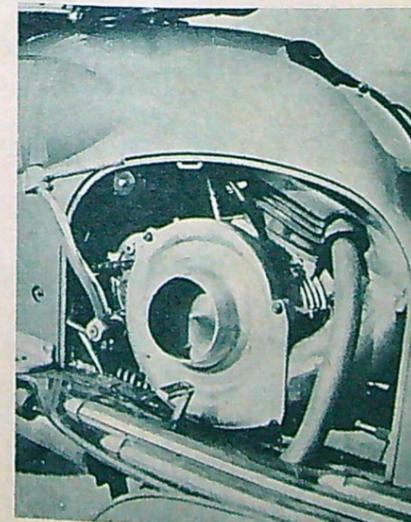


ISO SCOOTER

PROVKÖR

Av

GÖRAN HALLSTRÖM



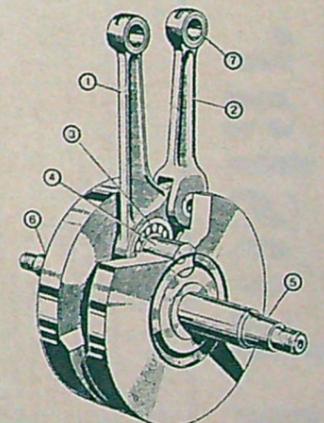
En lätt åtkomlig dubbelkolvmotor på nära sju hästkrafter ger snårt åt accelerationen.

TEKNIKENS VÄRLD 10/53

Från början fanns det bara två scootermärken på marknaden. I dag finns det närmare tiotalet, allra minst, och modellerna ökar till antalet för var dag som går. Skillnaden mellan dem är regel inte särskilt markant fast man på senare tid kunnat iakttä hur hjulstorleken och hjulbasen helt följdriktigt ökat.

En scooter som avsevärt skiljer sig från det stora flertalet är italienska Iso. Den har tämligen stora hjul och ganska generöst tilltagen hjulbas, vilket ju inte är särskilt anmärkningsvärt men värt att notera för den som vill ha en lämplig scooter för svenska grusvägar. Mera märkligt är att Iso är utrustad med en tvåtakts dubbelkolvmotor i stället för den konventionella enkelkolvmotorn. Det betyder att effekten är sensationell hög — nära 7 (6,7 hk för att vara exakt) hk. Isomotorn påminner i dimensioner och data i hög grad om föregångsmärket Puch, men en väsentlig skillnad är att den ena kolven i Isomotorn sitter på en hjälpvevstake medan båda kolvarna i Puchmotorn sitter på en gemensam Y-formad vevstake. Isomotorn ger normalt 7 hk men 5 % av denna effekt åtgår i scootern till att driva centrifugalfläkten. Hela motorn väger bara 27 kg vilket ger det goda förhållandet av ca 4 kg/hk — en god prestation av Iso-konstruktören.

(Forts. på sid. 43)



Kolvarna sitter på var sin vevstake enligt Zollers princip, således inte på en gemensam Y-formad vevstake som hos Puch. 1) huvudstake, 2) hjälpvevstake, 3) rullager, 4) vevtapp, 5) drivaxel, 6) magnetaxel, 7) lillända.

Vad kostar bilen?

Bilmarknaden har i år kommit i normala spår — de flesta märken finns kvar på den svenska marknaden och t. o. m. amerikanska vagnar kan köpas för svenska kronor. Bilspekulanterna kan åter välja och vraka bland märkenas mångfald. Teknikens värld har därför gjort denna sammansättning av de viktigaste uppgifterna om de bilmärken som i dag finns att köpa i Sverige. Reservera för eventuella prisändringar.

MARK, MODELL OCH TILLVERKNINGSLAND	Cyl. antal, typ, ventilsystem	MOTOR Cyl. volym i cm ³	HK vid varv/min.	Tj. vikt i kg.	Pris i kr.
AG 2-lit. 4-dörr. Saloon, England	6 R, tv	1991	75/4500	c:a 1400	27.000
Alfa Romeo 1900, Sport, 4-dörr. Sedan, Stockholm	4 R, tv	1883	80/4800	1220	26.665
Alfa Romeo 1900 G, 2-dörr. Coupé	4 R, tv	1884	100/5500	1120	35.050
Alfa Romeo 2500, Gran Turismo, 2-dörr. Coupé	6 R, tv	2443	105/4800	1600	36.100
Alford Palm Beach 21 Z, 3-sits. 2-dörr. Cabriolet	6 R, tv	2262	68/4000	930	17.300
Generalagent: AB INGVAR BERGEGREN, Stockholm					
Alvis TA 21, 4-dörr. Saloon, England	6 R, tv	2993	83/4000	1610	21.110
Alvis 3-lit. 2-sits. Sportcabriolet	6 R, tv	2993	83/4000	c:a 1500	21.500
Generalagent: AB GJESTVANG & Co., Stockholm					
Armstrong-Siddley Sapphire, 4-dörr. Saloon, England	6 R, tv	3435	120/4200	1620	22.900
Armstrong-Siddley Whitley, 4-dörr. Saloon, England	6 R, tv	2309	75/4200	c:a 1600	21.665
Generalagent: AB WILHELM KINDWALL, Stockholm					
Aston Martin DB 2, 2-dörr. Cabriolet	6 R, tv	3580	105/5000	c:a 1300	32.225
Aston-Martin DB 2, 2-dörr. Cabriolet	6 R, tv	2580	105/5000	c:a 1300	34.280
Generalagent: AB IMPERIA, Stockholm					
Austin A 30, 4-dörr. Sedan, England	4 R, tv	803	30/4800	790	7.555
Austin A 40, Somerset, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1200	42/4300	1120	10.000
Austin A 40, Somerset, 2-dörr. Cabriolet	4 R, tv	1200	42/4300	1120	10.555
Austin A 70, Hereford, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	2199	68/3800	1410	13.130
Austin A 70, Hereford, 2-dörr. Cabriolet	4 R, tv	2199	68/3800	1410	16.500
Generalagent: AB HANS OSTERMAN, Herrgårdsvagn Stockholm					
Bentley Mark VI, 4-dörr. Saloon, England	6 R, tv	4566	105/5000	1440	16.800
Generalagent: AB A. WIKLUND, Stockholm					
BMW 501, 4-dörr. Sedan, Tyskland	6 R, tv	1971	65/4400	1430	58.500
Generalagent: AB FÖRENADE BIL AB, Malmö					
Borgward-Hansa 1800, 2-dörr. Limousine, Tyskland	4 R, tv	1738	60/4000	1230	12.720
Borgward-Hansa 1800, 4-dörr. Limousine	4 R, tv	1738	60/4000	1230	13.335
Borgward-Hansa 1800, 2-dörr. Cabriolet Hebmüller	4 R, tv	1738	60/4000	1300	19.000
Generalagent: WULF & Co. AB, Vänersborg					
Bristol 401 85 C, 2-dörr. Coupé, England	6 R, tv	1971	85/4500	1340	35.000
Generalagent: AB HANS OSTERMAN, Stockholm					
Buick Super, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	8 V, tv	5270	170/4000	2000	26.550
Buick Super, 2-dörr. Cabriolet	8 V, tv	5270	170/4000	—	28.310
Buick Roadmaster, 4-dörr. Sedan	8 V, tv	5270	188/4000	—	27.685
Buick Roadmaster, 2-dörr. Cabriolet	8 V, tv	5270	188/4000	—	29.105
Generalagent: GENERAL MOTORS NORDISKA AB, Stockholm					
Cadillac Serie 62, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	8 V, tv	5424	210/4000	2180	33.305
Cadillac Serie 62, 2-dörr. Cabriolet	8 V, tv	5425	210/4000	—	35.315
Generalagent: GENERAL MOTORS NORDISKA AB, Stockholm					
Champion 400, 2-dörr. Sportcabriolet, Tyskland	2 R, 2-takts	398	14/3500	620	7.225
Generalagent: AB MOTORILLBEHÖR, Stockholm					
Chevrolet 1500, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	6 R, tv	3859	105/3600	1517	17.165
Chevrolet Bel-Air, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	3859	105/3600	1600	17.720
Chevrolet 1500, 2-dörr. Cabriolet	6 R, tv	3859	105/3600	—	18.430
Generalagent: GENERAL MOTORS NORDISKA AB, Stockholm					
Chrysler Windsor de Luxe, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	6 R, sv	4332	119/3600	c:a 2150	24.715
Chrysler New Yorker de Luxe, 4-dörr. Sedan	8 V, tv	5426	180/4000	—	28.100
Chrysler Custom Imperial, 4-dörr. Sedan	8 V, tv	5426	180/4000	—	32.125
Generalagent: AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK, Nyköping					
Citroën 2 CV, 4-dörr. Frankrike	2 B, tv	375	9/3800	580	6.750
Citroën Berline II Normale, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1911	57/4250	1200	12.945
Citroën Berline 11 Sport, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1911	57/4250	1260	11.835
Citroën Berline 15 B, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	2867	77/3800	1460	17.165
Generalagent: AUTOMOBILES CITROËN AB, Stockholm					
De Soto Diplomat Custom, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	6 R, sv	3567	100/3600	1560	20.450
De Soto Diplomat, 4-dörr. Sedan	6 R, sv	4106	116/3600	1730	24.700
De Soto Fire Dome, 4-dörr. Sedan	8 V, tv	4324	160/4300	1950	28.500
Generalagent: FÖRENADE BIL AB, Malmö					
DKW Limousine, 2-dörr. Tyskland	2 R, 2-takts	684	23/4500	910	9.250
DKW Cabriolet, 2-dörr.	2 R, 2-takts	684	23/4500	940	11.500
DKW Stationsvagn	2 R, 2-takts	684	23/4500	970	10.900
Generalagent: AB NORDISK AUTOIMPORT, Stockholm					
DKW-IFA F 8, 2-dörr. Sedan, Östtyskland	2 R, 2-takts	690	20/3500	850	6.200
DKW-IFA F 9, 2-dörr. Sedan	2 R, 2-takts	900	30/3800	950	7.800
Generalagent: SVENSKA BIL- & TRAKTORIMPORTEN AB, Stockholm					
Dodge Kingsway Custom, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	6 R, sv	3567	97/3600	1540	19.275
Generalagent: PHILIPSONS AUTOMOBIL AB, Stockholm					
Dynas-Panhard, 4-dörr. Sedan, Frankrike	4 B, tv	745	35/5000	710	9.500
Dynas-Veritas, 2-dörr. Sedan, Tyskland	4 B, tv	745	35/5000	830	12.000
Dynas-Veritas, 2-dörr. Cabriolet	4 B, tv	745	35/5000	830	12.500
Generalagent: AB MOTORINDUSTRI, Stockholm					
EMW, 372 2, 4-dörr. Sedan, Östtyskland	6 R, tv	1971	60/3750	1340	12.500
EMW, 372 2, 2-dörr. Sportcabriolet	6 R, tv	1971	60/3750	—	16.000
Generalagent: AB EMW-AGENTUREN, Stockholm					
Fiat 500 C, Convertible, Italien	4 R, tv	570	16/4400	640	6.645
Fiat 500 C, Giardiniera, Herrgårdsvagn	4 R, tv	570	16/4400	750	8.165
Fiat 1100 A, Standard, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1089	36/4400	c:a 880	9.900
Fiat 1100 B, de Luxe, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1089	36/4400	1190	12.900
Fiat 1400, Standard, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1395	44/4400	1230	17.780
Fiat 1400, 2-dörr. Cabriolet	4 R, tv	1901	60/3700	1250	15.500
Fiat 1900, Standard, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1901	60/3700	1250	19.250
Fiat 1900 de Luxe, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	1172	34/4000	850	6.335
Generalagent: SVENSKA FIAT AB, Stockholm					
Ford Anglia, 2-dörr. Sedan, England	4 R, sv	1172	34/4000	930	7.335
Ford Prefect, 4-dörr. Sedan	4 R, sv	1508	47/4400	1060	10.780
Ford Consul, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	2262	68/4000	1250	11.890
Ford Zephyr, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	1172	38/4250	940	9.300
Ford Taunus, 12 M, 2-dörr. Sedan, Tyskland	8 V, sv	2158	66/4800	1350	18.780
Ford Vedette, 4-dörr. Sedan, Frankrike	8 V, sv	3917	110/3800	1600	14.000
Customline Fordor, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	8 V, sv	3917	110/3800	—	19.165
Customline Fordor, Herrgårdsvagn	8 V, sv	3917	110/3800	1650	19.805
Crestrline Victoria, 2-dörr. Hard-top	2 R, 2-takts	688	25/4000	990	8.800
Generalagent: FORD MOTOR COMPANY, Stockholm					
Goliath GP 700, 2-dörr. Sedan, Tyskland	2 R, 2-takts	688	25/4000	990	8.800
Goliath Cabriolet, 2-dörr.	2 R, 2-takts	688	25/4000	1015	10.165
Goliath Herrgårdsvagn	2 R, 2-takts	688	25/4000	10.000	10.000
Generalagent: AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK, Nyköping					
Gutbrod Superior de Luxe, 2-dörr. Tyskland	2 R, 2-takts	593	22/3400	680	8.665
Gutbrod Superior, med dricksprutning	2 R, 2-takts	593	30/4400	—	9.110
Generalagent: AUTOROPA AB, Malmö					
Hillman Minx, 4-dörr. Saloon, England	4 R, sv	1265	38/4200	1025	9.555
Hillman Minx, 2-dörr. Cabriolet	4 R, sv	1265	38/4200	1042	10.780
Hillman Minx, Herrgårdsvagn	4 R, sv	1265	38/4200	1100	10.890
Hillman Minx California Hard Top	4 R, sv	1265	38/4200	1086	10.780
Generalagent: ERNST GRAUERS AB, Stockholm					
Hudson Hornet, 1952, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	6 R, sv	5047	145/3800	1900	20.445
Generalagent: AB HANS OSTERMAN, Stockholm					
Humber Hawk Mark V, 4-dörr. Sedan, England	4 R, sv	2267	58/3400	1403	14.000
Humber Super Snipe Mark IV, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	4139	113/3400	1695	19.780
Generalagent: ERNST GRAUERS AB, Stockholm					
HJ, Wallin AB, Göteborg					
Jaguar Mark VII, 4-dörr. Saloon, England	6 R, tv	3442	160/5200	1790	22.000
Jaguar XK 120, Super Sport	6 R, tv	3442	160/5200	1260	22.225
Generalagent: FREDLUNDS AUTOMOBIL AB, Stockholm					
Jowett Javelin standard, 4-dörr. Sedan, England	4 B, tv	1486	53/4500	1120	12.450
Jowett Javelin de Luxe, 4-dörr. Sedan	4 B, tv	1486	53/4500	1130	13.700
Jowett Jupiter, 2-sits. Cabriolet	4 B, tv	1486	63/4500	1000	17.500
Generalagent: AB MOTORILLBEHÖR, Stockholm					
ALPEN GUNDBERSEN, Göteborg					
KAISER, MODELL OCH TILLVERKNINGSLAND	Cyl. antal, typ, ventilsystem	MOTOR Cyl. volym i cm ³	HK vid varv/min.	Tj. vikt i kg.	Pris i kr.
Kaiser Henry J, 2-dörr. Sedan, U.S.A.	6 R, sv	2638	80/3800	1240	14.745
Kaiser Manhattan, 4-dörr. Sedan	6 R, sv	3706	110/3650	1650	19.725
Generalagent: AB HANS OSTERMAN, Stockholm					
Lanchester Leda, 4-dörr. Sedan, England	4 R, tv	1968	60/4200	1560	16.000
Generalagent: AB WILHELM KINDWALL, Stockholm					
Lancia Aurelia, 4-dörr. Sedan, Italien	6 V, tv	1754	56/4000	1230	24.225
Generalagent: FALLAI AB, Stockholm					
Lincoln Caprioline, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	8 V, tv	5203	205/4200	—	28.685
Lincoln Cosmopolitan Sport Sedan	8 V, tv	5203	205/4200	—	31.885
Generalagent: FORD MOTOR COMPANY AB, Stockholm					
Lloyd LP 300, 2-dörr. Sedan, Tyskland	2 R, 2-takts	300	10/4000	550	6.165
Lloyd LP 400, 2-dörr. Sedan	2 R, 2-takts	386	13/3750	—	—
Generalagent: NORDISKA AUTOMOBIL AB, Stockholm					
Mercedes-Benz 170 VA, 4-dörr. Sedan, Tyskland	4 R, sv	1767	45/3600	1280	12.780
Mercedes-Benz 170 D, diesel, 4-dörr. Sedan	4 R, sv	1767	40/3200	1320	13.280
Mercedes-Benz 170 S, 4-dörr. Sedan	4 R, sv	1767	40/3200	1340	17.900
Mercedes-Benz 170 S, B-Cabriolet, 4-pass.	4 R, sv	1767	52/4000	1430	16.555
Mercedes-Benz 170 S, A-Cabriolet, 2-pass.	4 R, sv	1767	52/4000	1440	18.975
Mercedes-Benz 220, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	2195	80/4600	1420	21.035
Mercedes-Benz 220, A-Cabriolet, 2-pass.	6 R, tv	2195	80/4600	—	21.110
Mercedes-Benz 220, B-Cabriolet, 2-pass.	6 R, tv	2195	80/4600	c:a 1500	26.555
Mercedes-Benz 300, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	2996	115/4600	c:a 1520	34.440
Mercedes-Benz 300, D-Cabriolet, 4-dörr. 4-pass.	6 R, tv	2996	115/4600	1850	30.555
Generalagent: PHILIPSONS AUTOMOBIL AB, Stockholm					
Mercury Monterey, 4-dörr. Sedan, U.S.A.	8 V, sv	4185	125/3800	—	21.250
Mercury Sport, 4-dörr. Sedan	8 V, sv	4185	125/3800	—	20.220
Generalagent: FORD MOTOR COMPANY AB, Stockholm					
MG Midget TD, 2-sits. Sport, England	4 R, tv	1250	55/5200	1010	10.945
Generalagent: FÖRENADE BIL AB, Malmö					
Morgan, 3/4 4-sits. Sport-cabriolet, England	4 R, tv	2088	68/4200	c:a 900	11.890
Morgan, 1/4 4-sits. Sport-cabriolet	4 R, tv	2088	68/4200	c:a 900	12.335
Morgan, 1-sits. Cabriolet	4 R, tv	2088	68/4200	c:a 900	13.110
Generalagent: ALPEN GUNDBERSEN AB, Göteborg					
Morris Minor Tourer, 2-dörr. Cabriolet, England	4 R, tv	803	30/4800	c:a 860	7.870
Morris Minor, 4-dörr. Sedan	4 R, tv	803	30/4800	890	8.445
Morris Minor, 2-dörr. Sedan	4 R, tv	803	30/4800	860	7.895
Morris Oxford, 4-dörr. Sedan	4 R, sv	1476	42/4200	1180	10.840
Morris Oxford, Herrgårdsvagn	4 R, sv	1476	42/4200	1210	11.515
Morris Six, 4-dörr. Sedan	6 R, tv	2215	70/4600	c:a 1380	13.065
Generalagent: FÖRENADE BIL AB, Malmö					
Moakvisch, 4-dörr. Sedan, Östtyskland	4 R, sv	1070	23/3400	910	6.740
Generalagent: FIRMA SV					



ÅRETS BILAR I SKÄRSELLEN

Amerikanska 53-orna har slagit alla rekord i elddopet vid de rafflande loppen för standardvagnar. Hudson leder överlägset.

Amerikanerna har någonting som det inte finns direkt motsvarighet till på den här sidan Atlanten, men som det skulle vara verkligt intressant att få se inför. Och det är de s. k. Stock-car-races kombinerade med »General trials», vilket väl hos oss närmast skulle motsvaras av TT-lopp för standardbilar kombinerade med ingående vagn-, motor- och prestationsprov. (På Nürburgring hade man före kriget någonting liknande.)

Vid dessa amerikanska tävlingar som erhållit officiell karaktär genom att de anordnas av AAA (American Automobile Association) förs protokoll över samtliga prov. Då amerikanerna brukar notera hastighetsrekord under ett och samma lopp för alla möjliga slags sträckor från ½ miles upp till 200 miles (i undantagsfall t. o. m. ännu mera) blir ett generalprotokoll från dessa tävlingar ett dokument, där en skicklig fackman nära nog kan utläsa precis vad varje vagn och motor är värd — naturligtvis under förutsättning att förarmaterialet är likvärdigt — och i praktiken visar det sig att förarna är så gott som jämngoda. Konkurrensen är mördande både märkena och förarna emellan och allting hålls i absolut topptrim för

de krävande loppen. Huvudtävlingarna på Palm Beach kan övervaras av en publik på 100.000 personer och däröver.

1953-ornas rekordprestationer

Dessa lopp utgör den inom internationella fackkretsar kanske mest uppmärksammade »barometern» på kommande års modeller och deras prestationer. Ett bilmärke som har världsmarknad måste ha modellen på produktionsbandet redan i god tid året innan den dateras, om man skall kunna täcka marknaden på skilda håll — bilförsäljningen jorden runt är ju inte bara en fråga om produktion, det är också en fråga om distribution och transport. Därför kommer ofta uppgifterna om de nya årsmodellernas prestationer till olika delar av världen långt innan de första vagnarna hinner dit.

Just nu föreligger AAA:s generalprotokoll för tävlingarna och proven under 1952 — där alltså huvudsakligen 1953 års modeller deltagit — och den listan är rätt intressant att studera eftersom den visar vilket oerhört framsteg i fråga om prestanda 1953 års

de märken — främst kanske Studebaker — satt starkt europeiserade sportvagnar för »vanligt folk» på bandet och även på andra sätt modifierat de extremt amerikanska dragen i de nya 53-orna.

Tittar man närmare på AAA:s lista finner man, som man kunde vänta, flertalet av de ledande märkena i toppen, men å andra sidan saknas flera märken, som man nog tänkt sig skulle finnas där. En förklaring därtill kan vara att de inte tidigt nog fått fram sina nya standardmodeller för 53 och dragit sig för att ta upp striden med sina 52-or mot de andras 53-or. (Detta är våra egna reflexioner!)

Främst på listan kommer Hudson med sammanlagt 32 placeringar, varav 12 förstaplaceringar, Oldsmobile med 9 placeringar, varav 1 förstaplacering, Plymouth, Packard och Nash med vardera 4 placeringar, Chrysler och Lincoln med vardera 3 samt DeSoto, Mercury och Buick med vardera 1 placering. Enbart dessa siffror visar ju på hur mördande konkurrensen måste ha varit.

I huvudloppet över 100 miles på Palm Beach triumferade Hudson-föraren Herb Thomas från North Carolina efter en hektisk tveksamhet med märkesbrodern Tim Flock från Georgia, som fick ge sig efter en grundlig vurpa i 170:de varvet. Thomas segrartid noterades till 1 tim 43 min 25 sek., vilket motsvarar ca 97 km/tim. Att han kunde bärga den segern berodde till en del på att han inte behövde göra några visiter i depån som sinkade. Genomsnittsfarten på 97 km/tim kan kanske låta liten i lekmanöron — man är bortskämd med höga racernoteringar — med då måste man hålla i minnet att det för det första inte är vilken racerbana som helst, för det andra att loppet går över 160 km och för det tredje att det gäller standardvagnar, som inte får förändras det ringaste från serieutförandet. Och då blir nog prestationen inte så dålig. Bara för ett par år sedan ansåg man ett genomsnittresultat på 75 km/tim i denna tävling som ett storartat om än inte fenomenalt resultat.

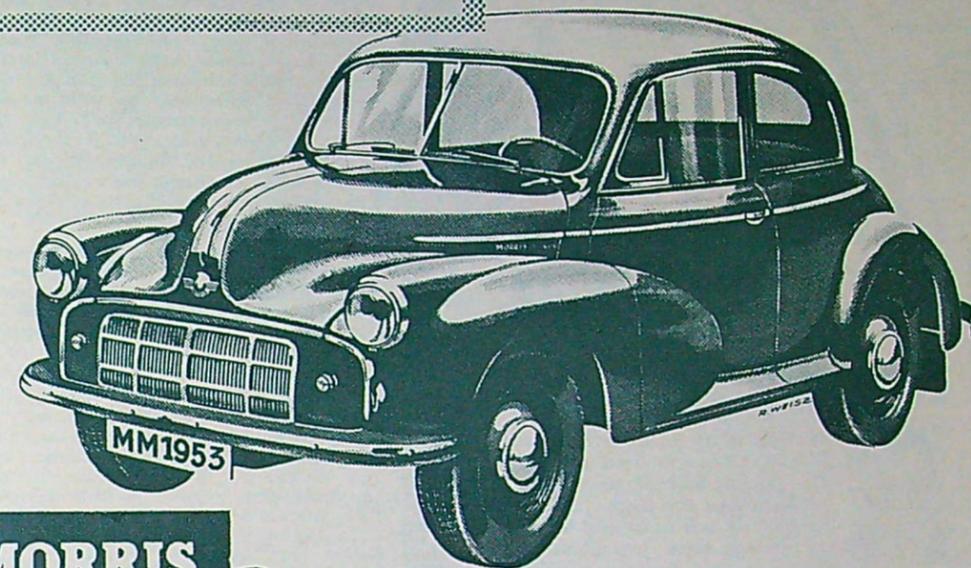
Fred W. Sterner

Klart för start till hundra-milesloppet på banan i West Palm Beach i Florida. Främst till höger Herb Thomas se-gervagn - en Hudson Hornet.



Ekonomitävlingar är mycket populära i USA. Det gäller att sköta gaspedalen med förstånd, då den vinner som kör bensinålast. Denna De Soto V8 blev tvåa i ett sådant lopp.

EXPERTISEN ENIG!



MORRIS

Minor

på toppen i sin klass!

Så här skriver bl. a. den kände biltestaren, civilingenjör Bertil Björkman i **Teknikens Värld:**

Morris Minor är en ovanligt väldisponerad småbil, som är ytterst öom och tål att köras mycket hårt. En så'n trevlig bil... — när vi provkörde Morris Minor med den nya toppventilmotorn kom den tanken tillbaka gång på gång. Liten och därför ekonomisk; nätt men ändå stilfull; enkel och praktisk men ändå smakfull utrustning och inredning; be-

hagligt lättmanövrerad i stadstrafik; säker på vägen vid alla farter.

Morris Minor har utmärkta vägegenskaper och är mycket nöjsam att köra för en sportintresserad bilman — det går att spela livliga melodier på växellådan och vagnen uppför sig som en sportvagn...

Och så här skriver motorspecialisten, verkställare Lennart Björck vid **AB Sterner Blomquist:**

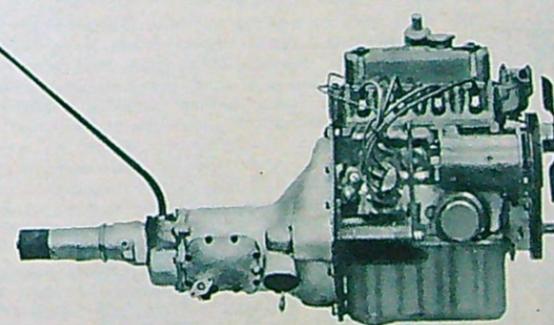
1 år inköpte jag åter en 2-d. Morris Minor, med vilken jag i dagarna kört 1.000 mil under mycket hård körning.

Den synkroniserade växellådan och kuggstångsstyrningen gör att vagnen är mycket lättkörd i såväl stads- som landsvägstrafik. Fjädringen är lyckad och vägegenskaperna något enastående. Motorn är driftsäker och lätt att sköta. Bensinåtgången c:a 0,68 liter per mil.

Jag är sålunda belåten med min vagn och anser den vara idealisk och bland de bästa i sin prisklass.

Malmö den 2 december 1952

Lennart Björck



Morris Minors nya toppventilmotor ger samtidigt bättre bränsleekonomi och högre effekt. Den tillåter en toppfart av nära 110 km/t. och en acceleration från 45 till 110 km/t. på 45 sek. Alla delar är lätt åtkomliga, varigenom servicekostnaderna blir minimala. Växellådan är ytterst lätthanterad och bidrar verksam till att föraren kan utnyttja varje hästkraft av effekten i varje ögonblick.

Och till sist — efter dessa vackra lovord av två fackmän — låt vagnen själv övertyga Er. Provkör den och även Ni kommer att ge Morris Minor toppbetyg.

Kvalitet ligger till grund för **MORRIS** popularitet
GENERALAGENT

FÖRENADE BIL

Malmö - Stockholm - Göteborg - Norrköping - Jönköping
Uddevalla - Eslöv - Lund - Trelleborg - Södertälje

Återförsäljare över hela landet

• Bred,
flat
slitbana

• Tjockare
slitbana
— fler mil

De litar på Goodyear



En handelsresandes bröd



Paul
Norberg
Luleå

Bilen är mitt rullande hem under mer än hälften av årets tolv månader. Jag har anspråk på att åka bekvämt, säkert och långt. Jag är handelsresande och utan min bil skulle jag stå mig slätt. Jag måste kunna åka långt i ur och skur och på dåliga vägar och när jag är trött ska inte körningen behöva ta det sista av mina krafter. Ni förstår kanske att jag är rädd om min bil. Det är faktiskt vi två som jobbar ihop de pengar som min familj och jag lever av.

Vill man vara riktigt rädd om bilen ska man sätta bra ringar på den. Det sköner både vagnen och en själv. Det sägs att fler kör på Goodyear än på någon annan ring. Jag hör till dom som äter fler. Och det är inte att undra på. Har Ni kört någon gång med Goodyears nya Super-Cushion Rib? Gör det så förstår Ni vad jag menar med att kunna åka bekvämt och säkert och långt!

Paul Norberg

• Stor
luftvolym
— mjuk gång
• Bromsskåror
— säkert väggrepp

Super Cushion
Rib
från
GOOD YEAR

TJUSNING KAN BLI SKRACK

(Forts. fr. sid. 13)

fort, nästan försvunnet. För att åter få erfara den hisnande tjusning, som farten skänker, måste man öka denna ytterligare, och på så sätt dröjer det inte länge, förrän man är uppe i en hastighet, där man lätt mister herraväldet över fordonet.

Nu är det visserligen så, att vår nuvarande vägtrafikstadga inte innehåller någon hastighetsbegränsning för vanliga personbilar och motoreyklar, som i en del andra länder. Däremot heter det, att man skall »anpassa hastigheten» efter förhållandena, så att man i varje tänkbar situation har kontroll över fordonet. En, som kör genom ett tätbebyggt samhälle med 80—90 km/tim, uppfyller under inga omständigheter detta krav. En cyklist, som dyker fram från en sidogata, eller ett barn, som rusar rätt ut i gatan, är räddningslöst förlorade. Vid ovannämnda hastighet måste man under gynnsamma förhållanden, d. v. s. med torrt väglag och fullgoda bromsar, räkna med en bromssträcka på minst 60 meter för en bil, vilket säger en hel del.

Den alltjämt ökande olycksfallsfrekvensen i trafiken har gjort fortkörningen till ett samhällsproblem, som ovillkorligen måste lösas. Arligen dödas hundratals människor, varav många minderåriga, i trafiken, och de flesta av dessa olycksfall tillkommer just på grund av fortkörning, ofta i samband med spritförtäring. Att sprit och bilkörning inte hör ihop, har tydligen inte gått upp för alla, trots de många påkostade upplysningskampanjerna: »Döden lurar — lura döden», »Ingen sprit vid ratten» o. s. v.

I slutet av förra året inträffade två dödsfall, som upprörde hela svenska folket, och vid båda tillfällena nästan fick ögonvittnena att lyncha gärningsmännen. Den ena olyckan inträffade på Västerbron i Stockholm, där en hel familj blev påkörd, och den andra inne i Visby. — Båda förarna hade varit spritpåverkade, den ene till den grad, att han inte förstod, vad som hade inträffat. I bägge fallen var hastigheten omkring 100 km/tim. Frågan är, om dessa höga hastigheter kommer av, att den påverkade föraren fångas av fartens tjusning, eller om det enbart beror på, att bedömningsförmågan avtrubbas.

En särskild kategori av fortkörare — utom de förut nämnda »skinnknuttarna» — är de s. k. »billänarna», som vandrar ut och in på de »öppna» anstalterna, för att desse mellan »läna» en bil, vilken i de flesta fall återfinnes i form av osorterat järnskröt. Det är inte bara stora värden, som går till spillo, allsomoftast inträffar även olyckshändelser. — Med nuvarande lagstiftning kan man väl knappast hoppas på någon ändring. Villkorlig dom tycks vara det enda förekommande straffet, och det är ingen rädd för, tycks det. Internering på anstalt, modell Fagared, verkar inte heller avskräckande av allt att döma.

För att nu återgå till olycksfallsstatistiken, lämnar den kalla siffror, om vad som inträffat. Tidningarna innehåller dagligen notiser om överkörda och lemlästade människor. Till en början reagerar man häftigt, men snart har man hunnit vänja sig vid dessa kortfattade meddelanden. Så småningom känner man ingenting alls, när man läser om trafikolyckor, vare sig om dessa haft dödlig utgång eller ej. Inte förrän man med sina egna ögon får se det, fattar man vidden av ett uttryck som »...mannen slungades tio meter framåt och slog huvudet i stenläggningen». Om alla, som kör motorfordon av något slag, en gång fick se, vad som döjer sig bakom tidningarnas notiser, vågar jag garantera, att olyckshändelserna, åtminstone de som är förorsakade av fortkörning, skulle minska avsevärt. Olyckan kan vara framme ofta nog ändå, utan att man direkt behöver utmana ödet.

Hur skall man nu taga sig an detta problem? Staten och motororganisationerna har redan vidtagit vissa lovvärda åtgärder. Man försöker inte bara inpränta försiktighet hos dem, som kör, utan också hos »vanligt folk», d. v. s. hos dem, som annars råkar illa ut. Speciellt gäller detta barnen. Numera förekommer allmänt undervisning i skolorna av polispersonal, som lär ut de mest elementära grunderna i »trafikvet». Säkert är denna form av undervisning mycket nyttig. Dock bör man komma ihåg, att barn i den åldern lätt glömmar bort alla förmaningar och lärdomar i sina vilda lekar, och då kan en olyckshändelse snart inträffa. Är barnen så små, att de ännu ej börjat skolan, får föräldrarna själva taga hand om deras »trafik-uppföstran», något som tyvärr alltför ofta görs mycket bristfälligt. Just därför måste propagandan riktas direkt till bil- och motoreykeförarna och få dessa att köra försiktigare och framför allt långsammare, vilket inte är det lättaste! Är möjligen den propaganda, som nu föres, inte tillräckligt drastisk för att göra intryck? I så fall bör man kanske införa amerikanska metoder, som inte bara vädjar till förnuftet, utan som också använder sig av direkt skräckinjagande medel. När man i Sverige publicerar statistik, publicerar man i USA autentiska bilder av lemlästade människor och tillknycklade f. d. bilar. Ganska osmakligt kanske, men säkerligen effektivt! Tillvägagångssättet bör kanske prövas även i vårt land!

Slutligen skulle man kunna tänka sig, att en ändring av lagarna kunde komma till stånd. Rädslan för hårdare straff kan säkert verka avskräckande på »fartdärarna», kanske till och med på »billänarna». I så fall vore mycket vunnet. Skulle en lagändring ej gå att genomföra av någon anledning, står vårt hopp till propagandan och till människans förnuft. Ty varje människa lär vara utrustad med ett sådant, även om hon med framgång lyckas dölja det på gator och vägar.

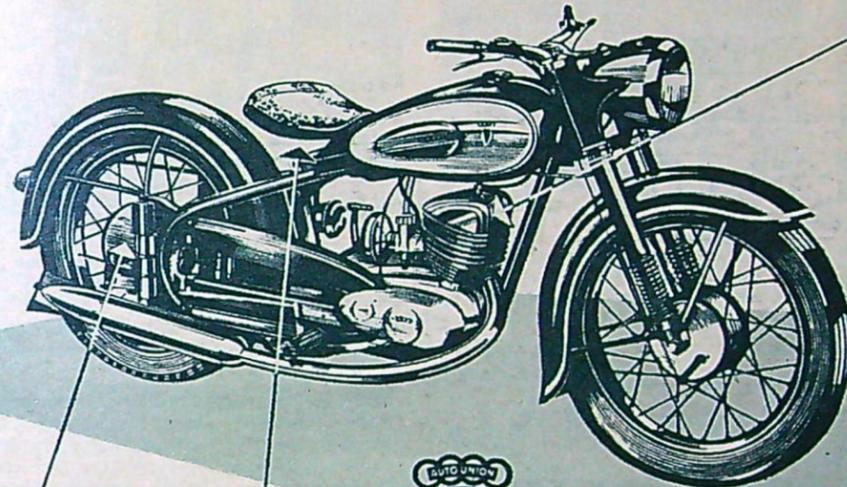
DKW

KVALITET

i varje detalj



1-cyl. 2-taktare med vändspolning och flat kolv. Cyl.-öpp av lättmetall. Tändningen lätt tillgänglig.

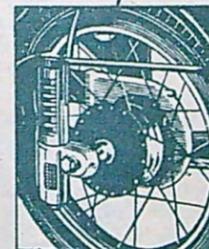


RT 250



Düsseldorf,

Västtyskland



Bakhjulsfjädringen med vänstra hylsan uppskuren. Teleskopfjädring även fram.



Svingsadel med reglerbar fjäder i dammtätt skydd.

Lysande gladiator på tävlingsbanan — rivande i starten — säker på vägen — hård i terrängen — strong kamrat i varje situation...

Världens största mc-fabrik har gjort DKW — topptrimmad för topp-prestationer!

Teleskopfjädring fram och bak — stora genomgående bromstrumror med kylflänsar ger högsta bromseffekt. Utdragbara axlar underlättar hjulbyte. Hundraprocentig i varje detalj: justerbara fotpinnar — rymlig verktygslåda — kraftiga knäkuddar — isärtagbar ljuddämpare. Inkapslad kedja, inbyggd batteri och styrlås.

Den rätta maskinen för mc-entusiasten

Återförsäljare antagas på de platser där vi tidigare ej äro representerade.

Generalagent:

NORDISK
Autoimport
AKTIEBOLAG

Stockholm 3, Kungsgatan 38, tel. 10 87 05, 10 87 09.



Full speed — 7-åriga Gary Chambers från Denver i USA tar en kurva med sin miniatyracer. Pappa Ralph byggde den med ram av helsvetsade stålrör och högkomprimerad 125 cc motor. Idén slog an och det har nu bildats en pojklubb i staden som har ett stall om sex vagnar och tävlar på en 800 m doserad bana.

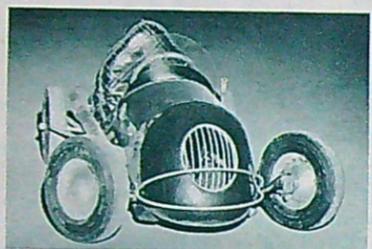


Varken fina priser eller kyssen från mafflickan saknas vid Denver Junior Midget Racings tävlingar. Med så fina belöningar blir det rafflande löpp...

RACING och KÄRLEK



De små racervagnarna har svansmotor — en högkomprimerad encylindrig sidventilmotor på 125 cc med en effekt på 1,5 hk. Varje vagn är värd 5.000 kr.



Miniatyracern liknar slående en riktig midget. Kylaren är gjord av aluminium och kraftig stålplåt. Tomvikten är 70 kg och tanken rymmer 1 lit.



Fartsugna tävlingsförare tillsammans med stolta pappor-konstruktörer uppställda framför de fyra topptrimmade raceråken. Allt är klart för nästa heat...

Bilderna har publicerats med tillstånd av Speed Age.

REKORD I RACING



Giannino Marzotto, Ferrari, kör i mål i Brescia som segrare i årets Mille Miglia-lopp.

► Gamla rekord föll som mogna frukter i årets gigantiska Mille Miglia-lopp — världens hårdaste biltävling — när 481 topptrimmade sportvagnar etablerade sin vilda klappjakt på italienska landsvägar, genom städer och bergspass. Italienske miljonären Giannino Marzotto segrade på Ferrari med en genomsnittsfart av 142,2 km/t, tätt följd av ett helt koppel Alfa Romeo- och Lanciaförare.



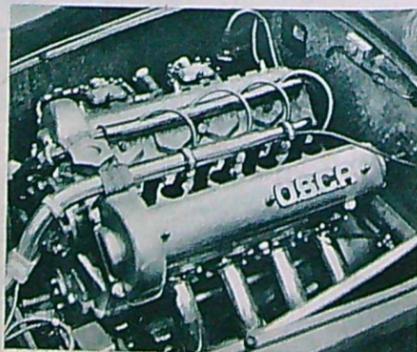
En av de vackraste och snabbaste vagnarna i Mille Miglia-loppet var denna 1,1-liters Osca. Nedan: Den fyrcylindriga Osca-motorn med dubbla överliggande kamaxlar ger 100 hk.



Mercedes-stjärnan Karl Kling kör i år för Alfa Romeo och gjorde sin tävlingsdebut i det nya »stallet» med ett »Flygande tefat».



Roberto Rossellini ställde upp med en flott treliters Ferrari. Kartläsaren vevade in en film under den rafflande fartjakten.

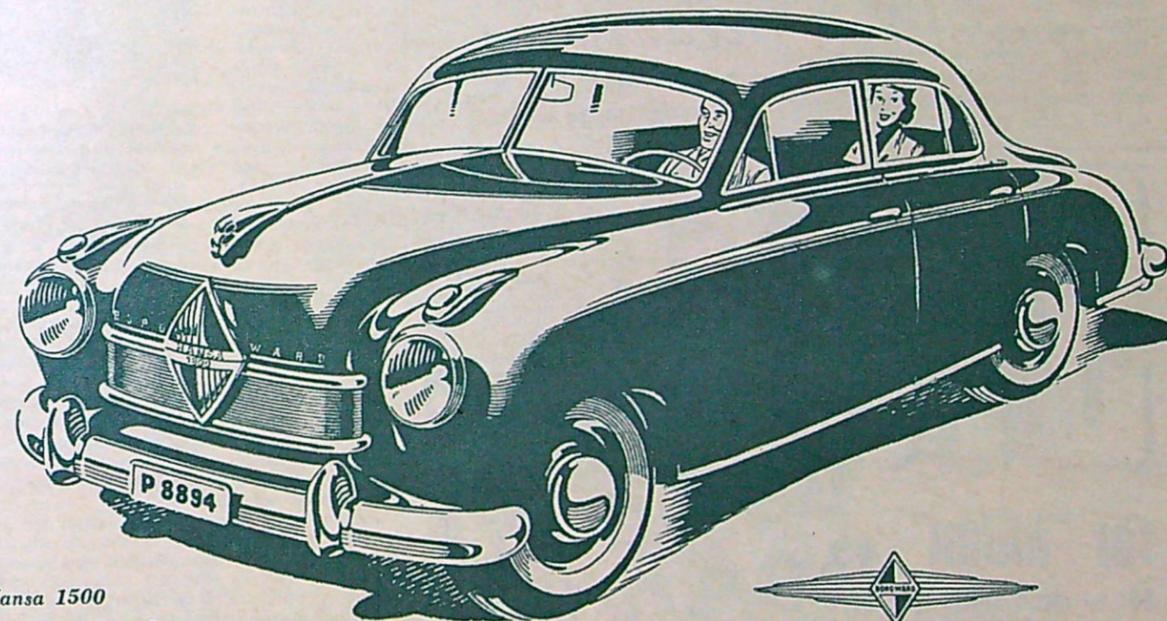


Slingrande vägar, gropiga vägar, backiga vägar — eller raka, jämna, plana autostrador ...
Borgward Hansa 1800 är



alltid på sin mammas gata...

En väl avvägd viktfordelning i kombination med individuell fjädring på alla fyra hjulen ger nya Hansa 1800 överlägsna vägegenskaper. Och detta i förening med utomordentlig acceleration och snabbhet (maximihastighet 136 km) gör vagnen nästan oslagbar på *alla* vägar. — Hansa 1800 är till det yttre ganska lik sin föregångare men den ökade prestationsförmågan, utrymmet och komforten ställer den i klass med de större vagnarna.



Hansa 1500
kom på andra plats
i kvalitetstävlingen om
Europacupen.
Hansa 1800 är ännu bättre!

BORGWARD *Hansa 1800*

Hansa 1800 förenar på ett lyckligt sätt den stora vagnens köregenskaper och komfort med den mindre bilens goda driftsekonomi och låga pris. Verkningsgraden hos den nya 60 hkr toppventilmotorn

hos Hansa 1800 är — trots måttlig kompression och relativt lågt varvtal — högre än hos de flesta andra motorer av samma storlek. Detta betyder stor effekt, liten bränsleförbrukning och lång livs-

längd. Bränsleförbrukningen är endast 0,9 l/mil. Hansa 1800 är både rymlig och bekväm och sätenas placering och utformning ger god åkkomfort och bra sikt även från bak-sätet. Bagagerummet är väl

tilltaget — även för långfärder. Vagnen är försedd med kombinerad värme- och defrosteranläggning. Instrumenteringen är riklig och väl placerad på den elegant utformade instrumentbrädan.

WULF & Co. AKTIEBOLAG, Vänersborg. Tel. 120 50 - Stockholm. Tel. 31 1550, 31 1551

Er DRÖM-CYKEL är klar!



Vindsnabb Rambler jagas av tiger — bilden symboliserar Rambler-cykeln oöverträffade snabbhet, styrka och kvalitet.

Rambler
Er drömcykel
ALBERT ÖHMAN AB
STOCKHOLM 8

Beskriv Er drömcykel! Räkna upp vilka finesser den skall ha! Beskrivningen kommer att stämma in exakt på Ramblercykeln. Och ifråga om tekniska finesser har den allt Ni önskar och mer till... En bättre cykel finns inte. Provkör den — Ni kommer att finna, att den är oöverträffad! Närmare 60 års erfarenhet och experiment inom cykeltillverkning garanterar en fullödig produkt. Fråga efter Rambler!

STOPP

för "billån"

Ni — och bilen är 100% säkra med

Start-O-Code billås

Kombinerat tändnings- och larm-lås som ställer "billånaren" helt utan chans.

Tala med Er verkstad om att installera Start-O-Code... för säkerhets skull.

AB GÖSTA LINDSTRÖM,
Katarinavägen 22, Stockholm
Sänd närmare upplysningar om billåset Start-O-Code.
Bilmärke
Modell
Namn
Adress
Postadr. TV 19

AB GÖSTA LINDSTRÖM, Katarinavägen 22, Stockholm. Tel. 428440, 428444, 428490



Hudson Jet har mjuka linjer och ett tilltalande utseende. Vagnens yttre är tämligen europeiskt, men den lilla vagnens utrymmen är väl tilltagna med plats för 6 pers.

"Liten" Hudson

Hudson har nu gjort en "liten" bil — dvs. ur europeisk synpunkt rör det sig om en bil av rymdig medelstorlek.

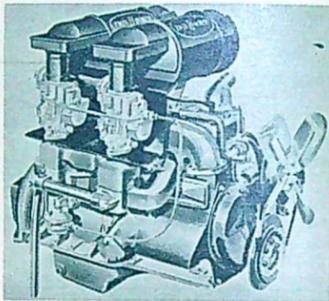
Det intressanta med Hudson »Jet» är att fabriken byggt vagnens stomme på samma sätt som de senare årens större Hudsonmodeller.

Det rör sig alltså om ett självbärande karosseri, vars huvudbalkar ligger utanför bakhjul. På det sättet får man en låg och bred bil med goda utrymmen. Det har till följd att bilen får låg tyngdpunkt och bra vägegenskaper. Den amerikanska fackpressen är enig om Hudsons ovanligt goda vägegenskaper, vilket främst tillskrivs denna konstruktion.

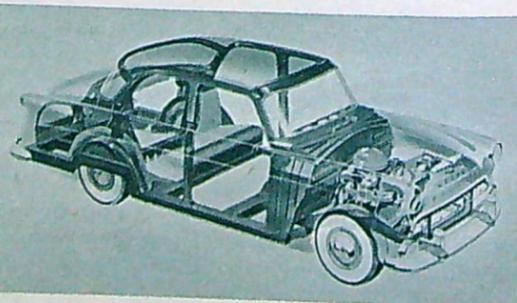
Vagnen skulle i Sverige få en tjänstevikt av ca 1350 kg. Den är alltså lättare än det stora flertalet amerikanska vagnar. Motorn är en sidventilsexta med 3,3 liters slagvolym. Den är mycket långslagig och konstruktionen kan betecknas som enkel och okomplicerad. Som alla Hudsonmotorer har den högt kompressionsförhållande — 7,5 med cylinderlock av gjutjärn och 8 med lättmetallock, som kan fås på extra beställning. Intressant är att denna motor mot pristillägg levereras med två förgasare. Effekten varierar mellan 104 och 114 hk, beroende på typen av cylinderlock och förgasare.

Räknar man ut antalet hästkrafter per ton tjänstevikt kommer man till siffror mellan 75 och 85 hk per ton. Denna Hudsonvagn bör sålunda vara kvickare i acceleration än en hel rad välkända europeiska sportvagnar.

Man kan få en vanlig växellåda med eller utan överväxel och vagnen levereras även med Hydromatic växellåda. Termostatkontrollerat ventilerande värmesystem hör till utrustningen. Vagnens yttre är tämligen europeiskt i linjerna.



Motorn är en sidventilsexta med 3,3 liters slagvolym. Den kan även utrustas med två förgasare. Effekten varierar mellan 104—114 hk.



Hudson Jet har självbärande kaross med huvudbalkarna liggande utanför bakhjul. Det har till följd att bilen får låg tyngdpunkt och mycket goda vägegenskaper.

TRELLEBORG



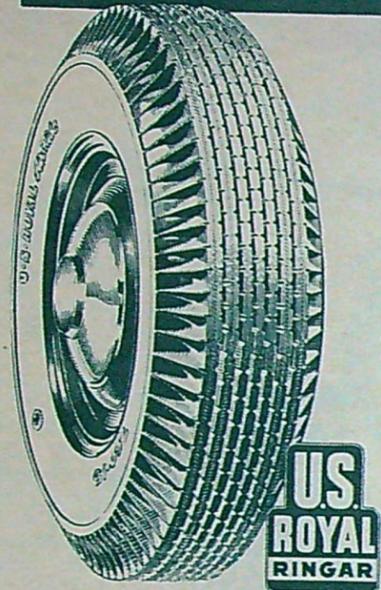
över hälften av Sveriges mc-förare kör på
TRELLEBORG-däck



TRELLEBORGS GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAG TRELLEBORG

U.S. ROYAL Air Ride

-ett begrepp för säker körning



LUFTMJUK
KÖRNING

SÄKERT
VÄGGREPP

3000
TVÄRLAMELLER

SVART
och med
VIT SIDA



vanlig ring



Air Ride-principen

U.S. ROYAL
Air Ride

— däck som
jämnar vägen

U.S. ROYAL Air Ride är det första specialkonstruerade extra lågtrycksdäcket. Air Ride ger Er bättre körkomfort och dessutom större säkerhet tack vare 3000 tvärlameller.

UNITED STATES RUBBER CO AB, Atlashallen, Stockholm Va

Med ÖRNEN mopeder vart vägen än leder!

Örnens mopeder är helt svenskbyggda och erbjuder sålunda fullständig reservdelsservice. De är robust men elegant konstruerade, lättkörda, snabba och pålitliga. Se Örnens hos närmaste återförsäljare — Ni köper den!



Mod. 35
JB-motor.
Kr. 745:—

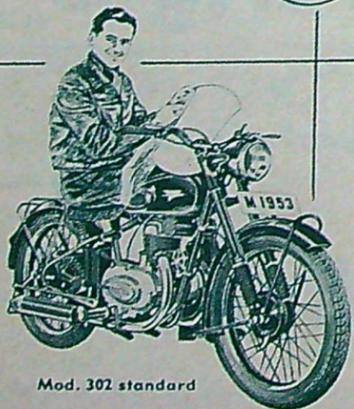


Mod. 50 spec.
JB-motor.
Kr. 770:—



för "knuffar"
med anspråk

Snabbhet, elegans och styrka karakteriserar Örnens motoreyklar, kända sedan 1902. Begär gärna vår katalog över MC, mopeder eller velocipeder!



Mod. 302 standard

AB JOHN HEDBERGS MASKINAFFÄR MALMÖ

PUSSEL GAV PYSSLING DRÖMBIL (Forts. fr. sid. 15)

Fråga om sikten är fordringarna stora. Från förarsätet skall bilnosen se ut som på Porsche eller Ford Consul. Båge framskärmarna skall synas tydligt. Vindrutestolparna skall vara smala och höga och vindrutan inte alltför bakåtlutande. I det avseendet är Jowett Javelin en utmärkt förebild. Takhöjden skall vara så stor att även en lång karl kan ha hatten på. Vindrutans och sidfönstrens överkanter skall ligga så pass högt att det inte verkar som om föraren satt med en skärmössa neddragen över ögonen. Bakfönstret skall gå över så gott som vagnens hela bredd. Vänder man sig om i förarsätet under en backningsmanöver skall bakskärmarnas spetsar synas, så att man ser var vagnens hörn går fram. Karosseriet får inte bilda en blind sektor snett bakåt till hindern för trafiksäkerheten, när man vill svänga ut från trottoarkanten.

Utvändigt skall bilen ha lugna linjer och släta ytor. En eller annan kromlist kan få vara med för att ge det hela stil — men inte för mycket! Lackeringen mörkgrön eller svart.

Så till de tekniska problemen. Gärna framhjulsdraft efter Citroëns förebild. Lika gärna bakhjulsdraft, men i så fall skall bakhjulsupphängningen låta drivhjulen följa vägbanan lika väl som på Lancia Aurelia eller en Mercedes-Benz. Helst fyrtaktsmotor! Tvåtaktsmotor är nog bra, men i det här fallet skulle föraren vantrivas med en tvåtaktares relativt stora svängmassa, som förlänger växlingspauserna. Frihjul gillas inte heller av vagnägaren. Däremot skulle tvåtaktsmotorns tålighet och slitstyrka accepteras med förtjusning!

Kravet på bromsarna ställs högt. Bromsverkan skall växa i proportion till kraften på bromspedalen och bromsverkan skall kännas som den gör i en Lancia Aurelia — obehaglig och lika förvånande stor varje gång man behöver använda den för fullt.

Vagnen skall vara en smula understyrd och styrningens karaktär skall inte förändras med vagnens belastning, ett önskemål som kanske är utopiskt. Helst skall bilen vara så balanserad i kurvor som en Peugeot 203 eller en Morris Minor, när dessa vagnar har två personer fram och en i baksätet.

Vad styrningen beträffar tar vi BMW 501 till förebild. Det betyder styrväxel med kuggsektor, i princip ungefär samma sak som kuggstäng. Därmed har vi också fått en ratt som lever en aning i handen. Styrningen är alltså inte helt stötfri utan man känner vägbanans karaktär genom rattens utan att handleden tröttnas. Utväxlingen innebär 2 1/2 å 3 rattvarv mellan fulla framhjulslutslag och vändcirkeln skall vara högt 10 m.

Så till motorn! En toppventilsexa med ungefär två liters slagvolym bör vara lagom; det betyder ungefär 70 hk. Lancians V-sexa vore en förnämlig förebild; en annan tjugig idé vore att förminska Jaguars motor med dess förnämliga ventilmekanism. En detalj är viktig på motorn — automatisk förvärmning skall ge extra snabb uppvärmning efter kallstart så att motorn kvickt blir oberoende av choken och värmeledningen snabbt börjar arbeta. I det avseendet är Volvo PV 444 inget dåligt föredöme.

Motorn skall vara lätt att komma åt om ägaren får lust att pyssla med den själv någon gång. Borgwards helt avtagbara motorhuv går i den önskvärda stilen, en annan utväg är den metod som Citroën 2 CV använder sig av: både motorhuv och framskärmar kan tas bort helt på några ögonblick.

Växellådan skall inte vara automatisk, ägaren är barnsligt road av att leka med växelspaken. Av samma orsak skall bilen ha fyra, gärna fem växlar framåt. Med fyra växlar bör fartmöjligheterna vara 35 km/tim på ettan, 70 på tvåan, 110 på trean och 130 på fyran, allt räknat vid det varvtal där motorn avger sin största effekt. På fyran sammanfaller toppeffektvarvet och maximihastigheten precis.

Går det att få fem växlar framåt skulle utväxlingarna ge ungefär 35 km/tim på ettan, 60 på tvåan, 90 på trean och 120 på fyran samt 150 på femman. Den sista blir då en typisk överväxel på vilken motorn aldrig kan uppnå varvtalet för full effekt — toppfarten blir ändå 130 km/tim och motorn går då med relativt lågt varvtal.

Fråga om hjul och ringar går önskemålen i stil med den Michelin-utrustning som används av Citroën och Peugeot — i varje fall skall stabiliteten i sidled ha samma karaktär. En dyr önskedröm är smidda och svarvade fälgar utan spår av skevhet och orundhet, likaså fästen för balansvikter på fälgen.

Till slut litet om utrustningen. Uppvärmning och ventilation skall vara ordnad ungefär som i Nash, med tillägg av platta värmelement under golvmattan. Ett särskilt luftutlopp någonstans i bakvagnen är önskvärt; det bör vara inställbart från förarsätet.

Naturligtvis skall vagnens ljud- och värmeisolerings samt tåthet i dörrkarmarna vara av god klass. Det är emellertid

(Forts. sid. 43)

fantastiskt erbjudande

full garanti
skatt betald 1953
försäkring betald 1953
fabriksnytt under katalogpris
nummerplåtar

Fabriksnya MC långt under katalogpris!

Genom ett engångsköp av 400 maskiner kan vi nu sälja ut fabriksnya motorcyklar till otroligt låga priser. I priset ingår dessutom fri frakt var Ni än bor, inregistrering, skatt och försäkring för 1953 samt nummerplåtar. Med andra ord en fullt körklar MC med alla kostnader betalda. Detta är ett engångstillfälle, som Ni inte får försumma.



Svalan MC 20, två pers.
150 cc JB motor, 3-växlad.
Utrustad med passagerare-
dyna och bakfotsteg.
Hastighetsmätare och
el. signalhorn. Pris

1.295:—

MC 11, en pers.,
med den välkända
HOA motorn på
120 cc. Lackerad i
vacker ljusgrön färg.



1.695:—

Skriv till Frode Lunds MC avd.

Frode Lund
LUNDAVÄGEN 56 MALMÖ

TID ATT KÖPA MODELLMOTOR *

Vi kunna åter erbjuda några av Englands bästa modellmotorer, vilka lång tid endast varit förbehållna den engelska hemmamarknaden.

AMCO BB 3,5 cc

En ny och ytterl. förbättrad version av den berömda AMCO-motorn. Dubbla Hoffmann-torn. Dubbla Hoffmann-Highspeed-kullager. Ny förbättrad förgasare. 360 gr. utblåsning. Vikt 145 gr. Lämpl. prop. 4.500-15.000. Varv/min. 9x6 till 9x10. Pris kr 85:50.



DC 350

MK II

Jättestark 3,5 cc diesel med imponerande prestanda. Varv min. 5.000-14.000. Vikt 167 gr. inkl. tank. Effekt 0,28 hkr. Pris endast kr 67:50. Finnes även som glödstiftsmotor typ Glow »Redhead» kr 67:50 (exkl. tank).



ALLBON

»JAVELIN» MK II

Den berömda 1,49 cc diesel som fått de bästa lovord vid officiella testningar. Precisionbyggd. Lättstartad o. högeffektiv. Utan tvivel den bästa 1 1/2 cc diesel som finnes. Varv/min. 6.000-12.000. Vikt 73 gr. Pris kr 55:—.



ALLBON

DART 0,5

Allbon Dart, känd som världens bästa diesel i sin klass. Överträffad kvalitet, lättstartad och driftsäker. väger endast 35 gr. Varv/min. upp till 15.000. Pris med tank kr 55:—.



Reservdelar ständigt i lager till samtliga motorer, begär specialprislista.

SVEN E. TRUEDSSON • MALMÖ

Sänd mot postförskott + porto:
 st Motor kr
 st Katalog nr 9 » —: 65
 st Supplement nr 4 gratis.

Namn
 Adress
 Poststation

FARTEN FRAMFÖR ALLT

(Forts. fr. sid. 18)

Även om antalet bilar inte var så stort på den amerikanska utställningen, hade den dock många högst intressanta nyheter att uppvisa. Här gjorde Hispano-Suiza, gammal bekant från de »gamla goda dagarnas» europeiska storlopp, sin sensationella come-back... De nya modellerna av detta förnämliga spanska världsmärke var absolut det mest sevärda på hela utställningen. Men den som spekulerar på detta absolut högvärdiga lyxåk måste ha gott om pengar — t. o. m. här i USA. Hispano-Suiza är nämligen den dyraste bil som finns i USA, där det annars går att få en Rolls Royce för 10.000 dollars — ca 52.000 kr — och en Daimler för 16.500 dollars — ca 82.000 kr. Hispano går löst på sina modiga 17.000 dollars, d. v. s. ca 86.000 kr...

Men har man råd, så får man också valuta för pengarna. Hispano-Suiza gör 198 km/tim. Karossen till racermodellen är ritad av Saoutchick i Paris, men byggd i Barcelona. Denna »rymdfararkaross» som baktill påminner om ett reoplans kulsprutetorn, är lackerad i citrongult upptill, vilket tonar av till apelsingult för att vid marken förvandlas till eldrött. Ett jättelikt avgasrör är monterat mitt på vagnens sida. Bilen har racermotorn monterad i vinkel och kan prestera en fart på betydligt mer än 220 km/tim. Inuti vagnen får man dock inget intryck av racer. Ljusgröna läderväskor utgör en detalj av interiören, som även den är utförd i ljusgrönt läder. Man finner också sådana detaljer som inbyggd make-upsats för den — förmodligen — sköna gröngöda och grönklädda passageraren. Grön snapsflaska och likaledes grön termos ingår i utrustningen...

Även de mindre extremt utformade Hispano-Suiza-modellerna har inbyggda väskor och är dessa otvivelaktigt de elegantaste vagnar som någonsin byggts i den högsta prisklassen. För utförandet svarar caballero Wifredo Ricart, en av världens mest framstående bilkonstruktörer.

En annan märklig vagn på utställningen var världens första »flygande tefat» på hjul — Disco Volante, Alfa Romeos sensationella nya racerbil. Den är låg och vind-tunnelprovad och med gasen i botten gör den 272 km/tim — men det är jag inte säker på om det går att köra den i blåsväder... Då lättar den väl helt enkelt! Motorn utvecklar 200 hk. »Fate» är byggd av lättmetall.

Som en kontrast till de många specialbyggda amerikanska dollargrinen i sportvagnsklassen — både från hemmaverkstaden och fabriker — stod Mercedes nya och kultiverade modeller. På — om ens något — av USA:s fabriksmärken kunde visa en så hög kvalitet i motor och kaross. Här firade den europeiska skolan triumfer. Alla dessa Mercedes gör nära 155 km/tim. och därtill med en väghållning som ingen sportvagn från Detroit någonsin har kunnat konkurrera med. Det var ett nöje att enbart stänga dörren och höra den gedigna dova smällen, som skvallrar om kvaliteten av högsta klass.

En annan gedigen europeisk vagn var perfekta Bristol 401, som i svenska pengar skulle kosta 36.000 kr. Det är en två-liters bil av samma höga kvalitet som Mercedes, och bägge erövrade också högsta priserna för kvalitet på utställningen.

Engelska SM — Singerfabriken — visade två mindre vagnar, bl. a. en SM-Ghia, vilken monteras i Schweiz. Italiensk eldröd kaross, 1,5 liters motor, tvåsitsig med bagageutrymme och kostar i USA ca 17.500 sv. kr. Den blå kompressormatade Convertible SM-Ghia, en s. k. Cabriolet-Simplon, kostar ungefär 19.000 kr. och är en av världens vackraste bilar.

Muntzvagnen har inte slagit igenom riktigt. 1952 hade den avtagbar »hard-top» — men nu lanserade Muntz bilen som byter takfärg som en kameleont. Taket består av två lager glasklar plast med ett mellanrum på ca 1,5 cm. En hydraulisk pump kan pressa in fyra oljefärgade — eller blandade — färgvätskor i mellanrummet. Har damen en blå hatt, trycker hon på knappen för blå färg och taket blir blått o. s. v. för rött, grönt och gult. Dessa färger kan sedan pumpas tillbaka till behållaren, medan färgblandningarna måste kastas. »Ingenfärg»-knappen ger ett vanligt glasklart plasttak!

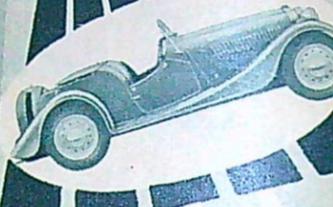
En annan intressant och mycket trevlig europeisk beaktenskap var en specialmodell av Fords franska Comet från Poissyfabriken vid Paris. Den var svart, läcker och förnäm och hade amerikansk motor, vilket var en fördel.

När det gäller småbilar fanns det åtskilligt att se. Fiat Zagato i racerversion med aluminiumkaross gör över 200 km/tim. Den lilla tyska Gutbrod med sina 22 hk kostar mer än den billigaste Buicken — nämligen ca 13.000 kr, vilket är ganska kraftigt för en tvåsitsig vagn. Den går nog aldrig att sälja i USA, men Volkswagen börjar gå fint för sina 1.600 dollars.

Det vimlade av hemmabyggda racers och s. k. hotrods på utställningen. De senare var verkliga kromorgier och fartmonstra på museichassier. Det är många som kunnat köpa sig två 1953 Cadillac för vad det kostar att bygga

(Forts. på sid. 40)

MORGAN



Ett modernt landsvägsåk

»Morgan Plus Four» har nu ännu kraftigare motor. Den robusta konstruktionen har inte hindrat en lätt och luftig formgivning. Ett idealiskt sportåk, tålig, driftsäker och ekonomisk.

Morgan finns i såväl 2-sitsiga som 4-sitsiga öppna modeller och även som 2-sitsig cabriolet.

Vi sänder broschyr på begäran.

ALPEN GUNDERSEN AB
GÖTEBORG



ROVER 75



En av Englands bästa bilar

6 cyl. 75 HK. Dubbla förgasare. Frihjul med valfri inkoppling. Individuell framhjulsupphängning. Krängningshämmare. Däck 6.00x15. Luftkonditionering. Sitsar med skinnklädsel och stoppning av svampgummi. Gediget utförande in i minsta detalj.

LAND-ROVER



En Jeep som går framåt — överallt

52 HK, 4-hjulsdrift, 3 kraftuttag, 8 hastigheter framåt — 2 bakåt.

GENERALAGENT FÖR GÖTALAND

LECAB
AKTIEBOLAG

Ebbe Lieberathsg. 23, växel 20 02 70. Göteborg. Utställning: Konserthuset.

Återlörsäljare inom hela distriktet

(Forts. på sid. 40)

Information för motorfordonsägare

Meddelande angående biloljor

De senaste åren har ett flertal nya biloljor introducerats på den svenska marknaden. Vad är orsaken till denna aktivitet på oljefronten, och hur ska bilägaren kunna veta vilken av alla märkesoljor som är lämplig för bilen?

Tidigare fanns biloljor uteslutande av s. k. Regular-typ, d. v. s. rena mineralolja. Den allt högre kompressionen ställer emellertid högre krav på biloljan och det har visat sig att Regular-oljan inte kan skära sig utan hjälp utifrån. För att hålla motorn ren från ökad sotbildning tillsätts speciella kemiska ämnen eller s. k. additiver. Oljan får en renande verkan i motorn. Mot den slambildning, som uppstår i motorn, tillsätts andra, slamförhindrande ämnen. Och för det tredje — mot den ökade syrabalten, som åstadkommer frätning på lager och cylinder, tillsättes ytterligare kemiska ämnen. Och därmed har man kommit fram till de nya oljorna av s. k. Premium- och Heavy Duty-typ.

Premium för bensinbilar och Heavy Duty för dieselmotorer och bensinbilar i »hård tjänst». Regular-oljorna finns alltjämt och är således de nya oljorna minus de kemiska tillsatserna. Under de angivna förutsättningarna behövs Ni således inte skilja på ett flertal olika oljemärken utan endast på tre skilda oljetyper, Regular, Premium och Heavy Duty. Givetvis har också raffineringstekniken fått hålla takten med utvecklingen av bilmotorn. I dag har Ni rätt att av varje olja kräva temperaturbeständighet, d. v. s. fullgod smörjning under alla temperaturförhållanden. Vidare att oljan tätar och förhindrar att gas strömmar förbi kolvarna. Och till slut — den högre kompres-

sionens ökade krav på oljan som kylande faktor fordrar att den ska vara tunnare men i gengäld av högre kvalitet.

OK var 5 år före med de moderna biloljorna

Redan 1947 introducerade OK sina Premium- och Heavy Duty-oljor. Även om samtliga oljor av dessa typer håller de vanliga normerna, har OK 5 års försprång och 5 års längre praktisk erfarenhet av svenska driftförhållanden att bygga på. Detta plus det faktum att OK-oljorna tillverkas vid ett av USA:s och världens modernaste smörjoljaaffinerier garanterar att Ni får de bästa biloljor som överhuvudtaget går att framställa.



betala inte mer än Ni behöver för Er bilolja

PREMIUM
1:90 pr.l

OK
MOTOROLJOR

HEAVY DUTY
2:- pr.l

för bensinbilar för dieselmotorer

Kundnummer hos IC ger återbäring på köpet



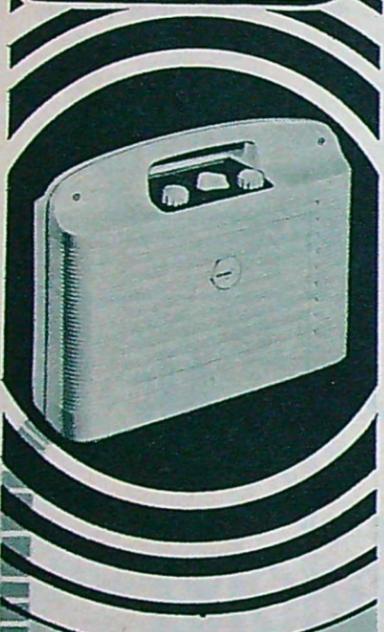
Med kundnummer hos IC spar Ni ännu mer — Ni får återbäring på köpet. Fyll i en kundnummernumlan på närmaste IC-station, det kostar ingenting.

Bilägarnas Inköpsföreningar landet runt

Är Ni "radio
pretentiös"?

Lyssna till..

491 ABC
**KUNGS
TROTTER**



En »stor» radio i det lilla formatet. Avsedd för såväl nät som batteridrift. Kan anslutas till lik- eller växelström, från 110 till 220 volt.

- 3 våglängsområden. Automatisk volymkontroll.
- Lättavläst skala i läckra färger.
- 165 mm högtalare för perfekt ljud.

Mottagaren är inbyggd i hölje av slagfast polystyren. Ytermått 31x25x11 cm.

PRIS exkl. batterier **237:-**

Vi sänder gärna teknisk beskrivning och broschyr.

En kvalitetsradio från

KUNGS
Radio

KUNGSGATAN 18 GÖTEBORG

FARTEN FRAMFÖR ALLT

(Forts. fr. sid. 38)

om en 1932 års Ford till Hot-rod. Man får lägga ned omkring 50.000 kr på att få en bil från 1932 att gå 150 km/tim. Man fann en Allard-liknande hemslojd till 25.000 kr — byggaren hade placerat en 200 hk Mercury-motor i en 1936 års Ford, och åket presterade sina 215 km/tim. En annan hemslojdare ville sälja sin 1932 Ford-rambyggda Centaur för 12.000 kr. Han hade monterat en 4-cyl. 1932 års Fordmotor mitt i vagnen, som var ful som stryk. Den hade Buick 1948 års kromfront, Nash-Rambler-kärlmar och huv. Studebaker bromsar och en del Chrysler-tillbehör i kraftöverföringen. Här fanns ombyggda Fordar av alla årgångar — de flesta gjorde över 150 km/tim. och en del över 200 km/tim., så det fanns något för varje smakriktning i hot-rod-väg.

Av praktiska tillbehör lade man märke till det första billiga »lus-ögat». Denna fotocell som bländar ned strålkastarna automatiskt, kostar annars ca 80 dollars extra som tillbehör. Techtronic Eye är fullt i samma klass som de stora concernernas motsvarighet och kan monteras vid ratten eller på kylaren. Priset är 35 dollars. Vidare fann man metalltak för GM och Singer. Nya »taket» är vackrare än den vanliga suffletten och förvandlar dessa två bilar till dragfria stängda vagnar i vad som här kallas tillämpad Jaguarstil.

Utställningen hade alltså åtskilligt att erbjuda från det sensationella till det praktiska. Sportintresset växer — och har kommit för att stanna. Nästa motorsportshow förberedes redan...

BÄTTRE BILAR

(Forts. fr. sid. 21)

kom att bli hjärnan bakom vagnen, eftersom Rolls avled redan sex år efter de båda lyxbilsfabrikanternas första möte. Ändå talar folk numera ofta om en Rolls och utelämnar alltså helt enkelt Royces namn.

Royce var en märklig personlighet. Han var en self-made man utan större bildning. Han hade börjat sälja tidningar på en järnvägsstation. Mot sina underlydande var han alltid oerhört brysk och när arbetarna på Rolls-Royce-fabriken kom och hämtade sina lönekuvert brukade han kommentera: »Ni har egentligen inte förtjänat det här» och han drog sig inte för att försöka pressa dem att arbeta på övertid — utan ersättning. Han kunde gå runt i fabriken och plocka ut en maskindel som en arbetare arbetat på i timal, sätta den i ett skruvstäd och på så vis pröva dess styrka. Själv skonade han sig inte och han ansåg t. ex. att det var bortkastad tid att äta. En pojke fick jaga honom runt fabriken med ett glas mjölk och en smörgås innan han fick något till livs.

Hans sätt att leva förstörde hans hälsa fullkomligt, men fick till resultat — världens finaste bil. När hans första modell uppenbarade sig på Paris salongen 1904 skrev gamla ärevördiga Times: »När motorn går kan man varken känna eller höra det och fotgångarna märker heller inte när bilen närmar sig». Det var på den tiden ett minst sagt sensationellt betyg. I 21 år efter sin första allvarliga sjukdom satte Royce aldrig sin fot i fabriken i Derby men till sin död 1931 var han ändå ansvarig för konstruktionen av varje liten detalj, varje vagn och varje motor. Ett år lät man en stor samling nya provmodeller defilera förbi Royce hem, som då låg i södra Frankrike. Ingen av dem tillfredsställde honom och de fick alltså göra den långa resan förgäves. Trots att de alla skulle ha kunnat säljas för minst 100.000 kronor styck ville Royce att de skulle skrotas ner. Vad Royce inte gillade fick inte tillverkas och ännu mindre säljas.

När Royce dog ändrades det röda kylarmärket till ett svart. Fast han nu varit död i åtskilliga år arbetar fabriken fortfarande helt i hans anda. Alla mer betydande förändringar möts av direktionen med frågan »Skulle Henry Royce ha gjort på det här sättet?» Om det anses att han inte skulle ha gjort så, så blir förändringen med största sannolikhet nedklubbad. Konstigt nog var det aldrig någon som frågade: »Vad skulle Rolls ha sagt?» Och ändå var det ju han som en gång startade firman...

På senare tid har reamotorer för flyget kommit in i den rolls royceska bilden. I dag finns Rolls Royce reamotorer i Grumman Panther, Lockheed Shooting Star och Sabre. Det finns alltså hypermoderna Rolls Royceprodukter som överträffar vad andra flygmotorfabriker kan få fram. Konservatismen har inte hämmat utvecklingen vid lyxbilsfabriken.

Stora fältherrar har lett sina arméer från baksätet i en Rolls Royce. Lawrence of Arabia satte skräck i turkarna genom att jaga dem genom öknen med nio beväpnade Rollsar. När han tillfrågades vad han önskade sig mest i världen blev svaret: »En Rolls Royce med däck och bränsle som varar hela livet». Under det andra världskriget gav den av Henry Royce redan 1932 konstruerade flygmotorn de allierade herraväldet i luften och Englands bästa stridsvagnar kom likaledes från Rolls Royce.

Rolls Royce billigaste modell kostar så där en 75—80.000

I år
åker vi den nya,
helsvenska
MOPEDEN

— byggd i välkänd Svalankvalitet, lätt-skött, kedje-driven, stabil. Bensintanken inbyggd i ramen. Drar 1 l. bensin på 100 km.



Svallette
— för snabbare
och bekvämare åkning

MASKINAKTIEBOLAGET JOHN ERIKSSON · FALUN



FRÅGA SERVICEMANNEN OM

SIMONIZ

Han vet hur väl SIMONIZ skyddar lackeringen mot damm, sol, oxidering m. m. Kan Ni tänka Er en vackrare glans än den som SIMONIZ ger? Millioner bilister använda regelbundet SIMONIZ, världsmärket för varaktigt glansmedel.

Hos återförsäljare A. B. Enterprise Stockholm - Göteborg - Malmö



kr. Det är det ungefärliga priset på den minsta modellen Silver Wraith, som är den enda som säljs till vanliga köpare. Det finns en modell Straight Eight som endast säljs till kungligheter och andra härskare. General Franco, Aga Khan och Sheiken av Kuwait är några av köparna. Drottning Elisabeth av England har ett magnifikt exemplar med Mullinerkaross.

Det går många fabulösa historier om den service Rolls Royce-fabriken lämnar sina kunder. En av dem handlar om en kund som körde av kardanaxeln under en semestertresa i Spanien. Han telegraferade till fabriken i Derby och nästa dag steg två mekaniker av planet på närmaste flygfält, monterade en ny kardan och reste hem. Sex månader gick, men eftersom ingen räkning kom skrev Rolls Royceägaren till fabriken. Han fick snabbt följande svar: »Ärade herr X! Vi kan inte förstå Ert brev. Våra kardanaxlar går aldrig av. Högaktningsfullt, Rolls Royce Ltd.» Det är ägarens historia och fabriken hävdar bestämt att den inte är alldeles sann. Men ändå! En annan gång besökte en ägare fabriken och lät en av fabriken provföra provköra sin vagn. Under färden säger testföraren plötsligt: »Nu detonerar den». »Vad menas med det», frågade ägaren. »Om det rörde sig om ett annat bilmärke», svarade Rolls Royceföraren, »skulle det kallas för att motorn knackade!»

TV:s Nils Tengberg är bland de få svenskar som provkört Rolls Royce. Han berättade från sin korta testning nyligen att motorn spann så tyst att den inte kunde höras inne i vagnen. Inga vibrationer skvallrade heller om att den var igång. Vad som mest imponerade var den otroliga segdragningen även på hög växel. Man kunde köra i krypstart på högsta växeln och sedan accelerera snabbt enbart genom att trampa ner gaspedalen och detta utan minsta protester från motor och kraftöverföring. Rattställningen och den långa motorhuvuven gör inte vagnen särskilt lättkörd. Den lilla korta växelspaken för nästan tanken till en sportvagn, men vägegenskaperna är allt annat än sportiga. Rollen kränger mycket illa vid hård kurvtagning. Fjädringen är konstruerad för maximal bekvämlighet — inte för snabb förflyttning på krokiga vägar.

Henry Royce konstruerade en gång en liten, »billig» Rolls. Han blev övertalad att aldrig låta tillverka den. En Rolls Royce som är billig är inte attraktiv. En av direktörerna sade: »Vi vill inte sälja till miljoner köpare». Under fabriken historia har bara 28.000 bilar tillverkats.

**Schamponera bilen
med denna NYA
biltvättborste**



HUBO

är en specialkonstruerad biltvättborste. idealisk för såväl tvättning som шамponering av bilen. Arbetet går fort, lätt och ger ett perfekt resultat. Borsten kopplas direkt till vattenslangen med ett reglerbart munstycke. Vatnet passerar genom en i borstskafet insatt patron med effektiv, lödbrande шамponeringsvätska och går sedan genom en mängd strilhål ut mellan smidiga borstknippen. Hubo kommer åt överallt tack vare sin form och en elastisk, böjlig gummirygg. En ypperlig hjälp för alla bilägare!

AB HUSQVARNA BORSTFABRIK · HUSKVARNA

Våra flygburna verktyg
tjänar hela näringslivet

Bergsbruk

— inventerar områden på magnetiska och andra industriellt intressanta mineral samt oljeförekomster.

Jordbruk

— bekämpar alla slag av skadesekter på växande gröda.

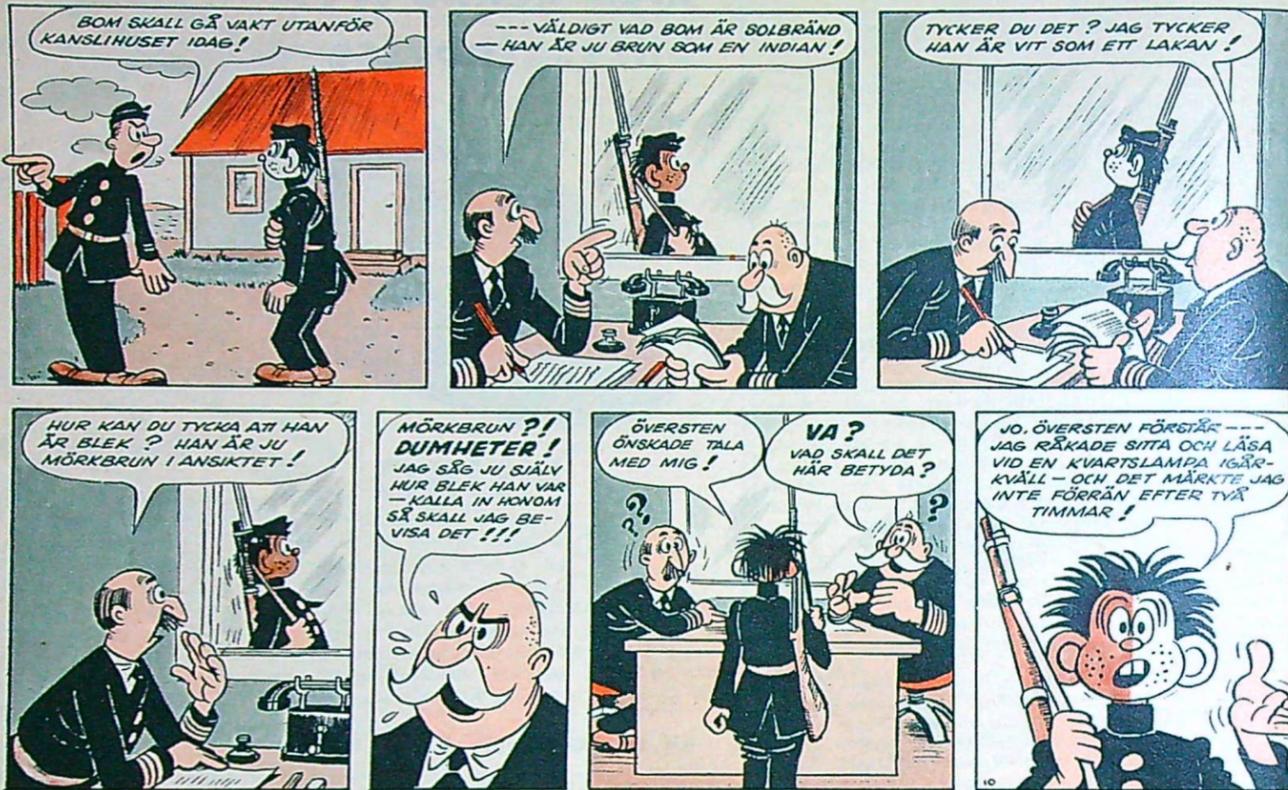
AB JORDBRUKSFLYG

representerar LUNDBERG EXPLORATIONS LTD, Toronto

Adress Stureplan 19, Stockholm C

Tel. 11 02 60, 20 50 98





TIGER LASSE

TECKNARE: GÖTE GÖRANSSON



Linna CASCO starkt

Extra snabbtorkande

Vattenfast

Drygt



CASCO HOBBYLIM



PUSSEL GAV PYSSLING DRÖMBIL (Forts. fr. sid. 36)
bara bra om motorn hörs så pass mycket att man kan bedöma varvtalet vid växling.
Det verkar som om vi hade önskat ihop en ganska dyr bil! Och eftersom den knappast blir verklighet kan vi kosta på oss att önska en sak till — ett pålitligt, helautomatiskt värmeelement under motorhuven. Det skulle betyda att vagnen kan stå ute dygnet runt även vintertid med kylsystemet och varför inte också karosseriet uppvärmt.

ISO SCOOTER (Forts. fr. sid. 25)

Med så många hästar i motorn var accelerationen på ettans och tvåans växel naturligtvis mycket god. Ettan räckte till för 30 km/tim. fart medan tvåan kunde användas ända upp till 50 km/tim. Sitt högsta vridmoment lämnar motorn så sent som vid 5.200 v/min., vilket betyder att det finns åtskilligt att ta även i den ändan av varvtalets registret. Motorn kan utan svårighet varvas upp i närmare 6.000 v/min. Upp till en hastighet av ca 5.000 v/min. är den praktiskt taget helt vibrationslös — efter detta varvtal kan man känna svaga vibrationer i fötterna. Vid 60 km/tim. på direktväxel tycks motorn trivas bäst och den arbetar då ungefär lika jämnt och vackert som en stor tvåcylindrig fyrtakare. Toppfarten ligger vid knappa 80 km/tim. Från stående start nås den hastigheten på 35 sek. Till 60 km/tim kommer man däremot på bara 15 sek. Gaspedalen är ovanligt långt, men gick också ovanligt lätt — så lätt att man inte behövde hålla det i ett stadigt grepp utan lätt kunde rulla det under handflatan. En avgjord nackdel var motorns känslighet för behandlingen av luftreglaget. Det hängde på millimetern om motorn skulle gå jämnt.

Motorn är lätt åtkomlig genom den översta luckan på karossen. Genom denna kommer man lätt åt cylindertopplock med centralt sittande tändstift samt luftreglage och flödnapp på förgasaren. Båda dessa senare är f. ö. förlängda så att man inte skall behöva få fingrarna nersmorda med olja. Bensinkranen sitter utvändigt vilket gör att man under färd kan skifta över till reserven. Om man skall justera t. ex. gasvären önskar man dock att luckan varit större. Ger man sig på sådana arbeten upptäcker man nämligen att åtkomligheten knappast kan jämföras med motorcykelns. Innanför de båda lösa luckorna på sidorna sitter emellertid förgasare såväl som elektrisk utrustning så till att de är ganska lättåtkomliga.

Iso-scootern känns mer som en fullvuxen motorcykel än som en scooter. Knäslutet finns där visserligen inte, men intrycket av en riktig motorcykel dröjer sig ändå kvar långt efter att man lämnat ifrån sig maskinen. Den uppför sig perfekt på vägen och håller snörrätt kurs på vägen även om man släpper styrstängan. Däremot är den inte särskilt häutig och lätthanterad i stadstrafik. Iso är således en scooter för folk som bor på landet i motsats till de flesta övriga scooters.

Iso är lagom lättkörd. Broms- och kopplingshandtag har långa slag men går både lätt att trycka in. Att gashandtaget var lätthanterat har vi redan berättat. Växlarna är inte lätta att få in tyst, men lägena är å andra sidan så distinkta att man aldrig behöver tveka om växeln gått in eller inte. Ramen är till 99% värdig den strålände dubbelkolvmotorn. Den felande procenten härrör sig från att man i viss mån saknar oljestötdämpare för bakfjädringen. På vanlig jämn väg märker man det inte så mycket och inte heller saknar man stötdämparen nämnvärt när man kör över en hel serie vägskador. Vid enstaka gupp kommer hela maskinen emellertid i gungning — långa mjuka vägrörelser. Fjädringen bak är också tämligen mjuk med 80 mm fjädringsrörelse mot bara 65 mm fram.

Italienska motorfordon kommer till vid foten av Alporna och har därför som regel ypperliga bromsar. Iso är inget undantag från den regeln. De förtjänar toppbetyg — minst sagt. Trummorna är av lättmetall, har kylflansar, 125 mm diameter och 20 mm breda bromsband. De fungerar precis som ett par bromsar skall: i början tar de mjukt, sedan ökas bromskraften kontinuerligt för att till sist bli så kraftigt att hjulen låses i ett järngrepp. 7 m bromssträcka från 50 km/tim på torr asfalt är ingen dålig siffra.

Summa summarum: En fullblodsmotorcykel iklädd form-skönt skal. En beundransvärd kompromiss som de flesta konstruktörer eftersträvar men få uppnår.

Kort specifikation:
Motor: Encylindrig dubbelkolvs tvåtaktsmotor. Slagvolym 125 cm³ (2x38x55 mm). Effekt 6,7 hk. Kompression: 6,5 till 1. Tändning genom svänghjuls magnet. Smörjning genom oljeblandat bränsle av motorn — separat smörjning av växellådan.

Kraftöverföring: Treväxlad låda. Utväxling: 1-an: 17,5—1; 2-an: 9,25—1; 3-an: 5,57—1. Kraftöverföring växellåda—bakhjul genom kedja.

Vikt: 93 kg motsvarande ca 13 kg/hk.
Generalagent: Svecia Bil & Motor AB, Stockholm.
Pris: 2.400 kronor.

Ett trollmedel för

hobby- och reparationsarbeten



Med LOY flytande metall kan Ni laga både på metall, trä, plast m. m. LOY är 95% metall, kan ges den form Ni önskar och blir hårdare än bly. I kombination med övriga LOY-produkter ger LOY metall oanade användnings-möjligheter.
LOY Metal Flytande metall som anbringas kallt.



LOY Solvent användes i kombination med LOY Metal. Med LOY Solvent kan metallen spädas ut till lämplig konsistens.

LOY reparationskit innehåller LOY Plastic Metal, LOY Solvent och LOY Sheeting dvs. allt som behövs för en LOY-reparation.

LOY Sheeting används som underlag vid reparationer med LOY Metal samt som förstärkning av sprucken eller angripen plåt.

Begär specialprospekt
Detta märke visar vägen till våra återförsäljare

Generalagent AB ALLMOTOR

Kyrkogat. 11. Tel. (växel) 241 20
Dir. ordertel 216 00 - ÖREBRO

Nytt Större livslängd på Er motor... MEKAB försmörjare för bensin och dieselmotorer

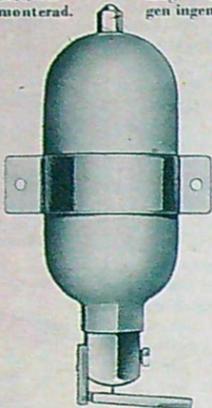


Inga driftskostnader. Ett års GARANTI. Lättmonterad.

Ingen oljeförbrukning genom oljeförbränning — och foljaktligen ingen sotbildning.



Förhindrar startslaget genom att under övertryck pressa in olja i motorns alla oljeledning till alla smörjställen redan före starten.

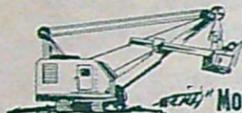


Utmärkt för bensin- och dieselmotorer i bilar, traktorer, grävmaskiner, kompressorer, båtar o. fartyg.



Ger motorn redan före starten effektiv smörjning på alla de ställen som oljepumpen smörjer under motorns gång.

Är den enda försmörjaren i marknaden med automatisk oljefyllning. Ni slipper kladda med oljefyllning under motorhuv.



MEKAB

Motor Ekonomiska Konstruktioner
AKTIEBOLAG



Tel. 21 36 80

KUNGSGATAN 54 • STOCKHOLM

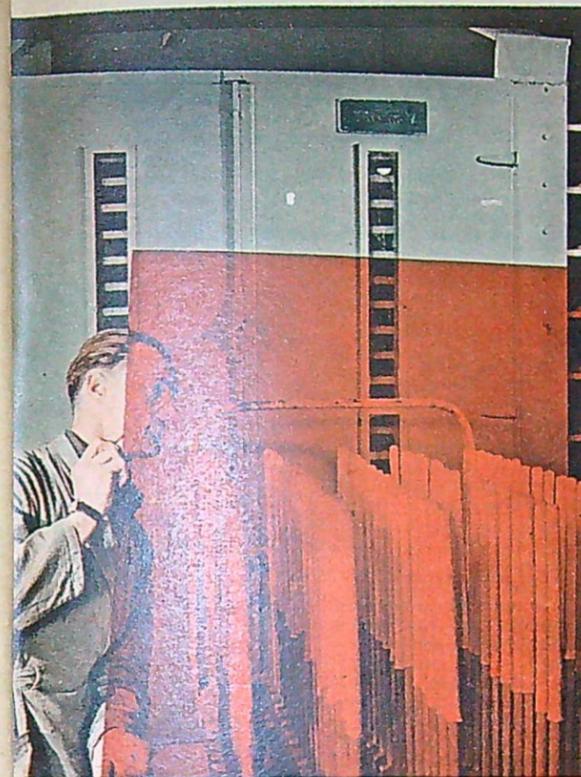
PLASTFÖNSTER STOPPAR TJUVEN

Bonoplex heter en ny akrylplast som tillverkas av AB Bofors. Formbart, genomskinligt och nästan okrossbart är det ett material som börjat tränga in på alla tänkbara användningsområden. TV:s medarbetare har gjort ett besök på Bonoplexfabriken i Tidaholm.

Boforsindustriens underavdelning Bonoplexfabriken i Tidaholm har anlagt Sveriges största anläggning för enbart akrylglastillverkning. Här gjutes Bonoplex — som det nya materialet benämnes — i stora transparenta skivor för att sedan färgas och formas till de mest fantastiska detaljer.

Även om Bonoplexfabriken än så länge endast befinner sig på ett experimentstadium — om också framskridet — så har tillverkningskapaciteten redan nått aktningvärda proportioner. Av Bonoplexskivorna går en del till formning av specialbeställda detaljer som t. ex. solskärmar till Volvobilar. En mycket stor artikel är även lampskärmar till gatubelysning.

Till skillnad från skärmar av glas är sådana av bonoplex praktiskt taget okrossbara — detta till stor sorg för snöbollskastande och slangbågsskjutande busgrabbar. Bonoplex eller akrylglas har visat sig ha ett oerhört vidsträckt användningsområde. Genom att det är så lätt att forma har man funnit ett material, som är helt enkelt revolutionerande vid tillverkning av invecklat formade smådetaljer. Här är ett material som kan ge upphov till en mängd nya praktiska detaljer. Med en tank av akrylglas kan snurreägaren få en möjlighet till att kunna kontrollera hur mycket bensin det finns kvar i tanken.



Den i detta fall blodfärgade monomervätskan gjutes till akrylglasskivor av varierande tjocklek. Här kontrollerar Bertil Bodin att transparens och dimension är perfekt.

mer akrylglaset till användning som noshuvar till bombplan och kabiner på flygplan i allmänhet.

Hällfastheten mot slag är en värdefull egenskap hos akrylglaset. Ett lyckat experiment med detta material som inbrottskydd gjordes nyligen i Stockholm. En extra ruta av bonoplex monterades innanför den ordinarie i en juvelerarbüti. En kort tid senare utsattes butiken för inbrottsförsök, men tjuvarnas enda byte blev en lång näsa. Bonoplex-rutan har nämligen fem gånger större slaghållfasthet än glas och tjuvarna lyckades inte bryta sig igenom denna. Fabrikschefen, ingenjör



Uno Brissman nästan drunknar i vimlet av ämnen till glober av genomlysbar plast.



Överingenjör Herbert Prollius och ingenjör Thure Bergström gör prov med kombinerad pressning o. sugning i värme.

Lorenz Kleeier, var mycket road av detta experiment och ansåg att akrylglaset borde kunna finna stor användning överallt där glaskrossning är ett alldagligt ting.

Som ytterligare bevis för bonoplexets användbarhet kan nämnas att fabriken byggde en mannekängstråd på Svenska Mässan av detta material. Med hjälp av en sinnrik belysning och transparent plast i olika färger hade man fått fram verkligt tjugiga effekter som inramning åt kläd- och mannekängelegansen på scenen.

Plastaldern närmar sig tydligen med jättekliv. B. Ö.

Låt inte SMUTSIG OLJA förstöra EDER MOTOR



Koks, slam och andra föroreningar är motorns värsta fiende. Denna fiende visar sig på Edra verkstadsräkningar i form av i förtid utslitna lager, cylinderlopp och dyl. Låt inte Eder motor stå försvarslös mot denna fiende.



Wipac oljerenare med centrumfäste, filtret som kan bytas för hand på mindre än en minut.

Skydda den med

WIPAC
OLJEFILTER

FÖRSÄLJES GENOM BILFIRMOR — ÖVER HELA LANDET

STOCKHOLM

Lokal 67 93 40
Riks 67 92 60



MALMÖ

331 19
359 37

Vinn semesterbilen

Volvo PV 444 Special, och SAAB m 51 är högsta vinsterna i FPU-lotteriet. Bl. övr. vinster piano, magnetofon, tvättmaskin, moped, fätöljer, dammsugare m. m. Sammanlagt vinstvärde 55.031,25 kr. Dragning 10 juni. 10 lotter dragning gratis - 20 lotter dessutom portofr.



Till FPU:s Rikslotteri 1953

Lottpris 1:10

Ad. Fredr. Kyrkog. 12, Stockholm C.

Sänd mot postförskott + porto st lotter, st dragningslista å 25 öre.

Namn

Bostad Adress

AIR IRVIN
AIR IRVIN
IRVIN FALLSKÄRMS AB
BANÉRGATAN 29 • STOCKHOLM
Tel. 62 47 00
Tillverkare och försäljare av
* Fallskärmar
* Säkerhetsbälten för linje-
arbetare
* Bilselar.

Shellkartan
Andra
förbättrade upplagan
Nu även tysk upplaga
— ge den i present!
Finns i bok- och pappershand-
deln, Pressbyråns kiosker och
Shells bensinstationer.

Den berömda
Observer's Pocket Series
The Observer's Book of
AIRCRAFT
WILLIAM GREEN och GERALD POL-
LINGER. Inl. av Peter G. Mascfield,
ordf. i Aircraft Recognition Society.
Enda fullt aktuella handbok i exakt
identifiering av all världens flygplan.
Beskr. av 164 flygpl.-typer m. fotogra-
fier o. 3-planssilhuetter. 278 ill.
The Observer's Book of
SHIPS
FRANK E. DODMAN. Inl. av W. J.
Basset-Lowke. Fickuppslagsbok över
fartyg o. sjöfart. Beskr. alla gamla o.
nya typer fr. den kinesiska djonken t.
den mod. oceanångaren. Rikt ill. m. 16
färgpl., 16 fotogr.pl. o. 79 helside-teckn.
The Observer's Book of
HORSES and PONIES
R. S. SUMMERHAYS. Ny uppl. m.
beskr. av 98 raser o. arter. Behandl.
alla hästararter i världen, deras uppkomst
o. utveck. samt beskr. i bild o. text
deras utseende och kännetecken. 79
fotografiska ill. o. 3 schematiska teckn.
The Observer's Book of
DOGS
CLIFFORD L. B. HUBBARD. Beskr.
300 raser o. arter, ger viktiga uppl. om
deras urspr. o. utveck. Kort inl. om
vård o. dressyr. Ord. över tekniska
termer. 148 ill. efter fotogr.
Per bok Kr. 4:50
Hos alla bokhandlare
Utgivna av
WARNE · LONDON, ENGLAND



Den ömtåliga Bonoplexformen bärs på fingertopparna av trästavar klädda med bästa engelska handsktyg vid hopklistringen av den tommaformen före gjutningen.

Men akrylglaset lämpar sig inte bara för praktiska vardagsartiklar. En modern idé, som säkert inte är avlägsen sitt förverkligande är att bygga hela hus, ja t. o. m. stora fabrikskomplex, helt av plast. Akrylglaset — som i ett sådant fall skulle vara det bästa materialet — har nämligen till skillnad mot vanligt glas förmågan att släppa igenom även de ultraviolettera strålarna. I ett plasthus skulle man alltså ha lika stora möjligheter att bli solbränd som om man var utomhus. På Bonoplexfabriken har man tagit detta uppslag på allvar och byggt en provmodell av ett fabrikskomplex helt i plast.

Då TV:s medarbetare besökte bonoplexfabriken höll man på att utexperimentera nya metoder för formgivning av termoplast, dvs. plast som kan formas hur som helst under en viss temperatur.

Det har redan kommit många stora beställningar, bl. a. på ett upplyst innertak på hela 400 kvadratmeter — ett tak om hela tre ton akrylglas. ... Detta tak består av en mängd rännor av mjölkvit plast och innanför varje ränna monterar ett lysrör. När detta sedan tändes, får man ingen koncentrerad ljuspunkt utan akrylglaset sprider ljuset med samma intensitet över hela genomlysningsytan.

På grund av bonoplexets låga specifika vikt, utmärkta optiska egenskaper samt relativt stora slaghållfasthet och dess stora elasticitet, så är det givet att flygplansindus-
trien slukar den största delen av produktionen. Där kom-

NYHET

Kärnan presenterar
den vibrationsfria
mopeden



Kärnan mopeden
ger säkrare
och
behagligare
åkning



Kärnan mopeden flyter fram över vägarna tack vare motorns gummiupphängning i specialbyggd ram. Och vibrationsfri åkning är bara en av de finesser Kärnan mopeden skänker Er. Provåk den redan i dag — den är en sensation!

Tillv.: AB ERNST O. JÖNSSON, HALSINGBORG

MODELLFLYG

är vår specialitet. Vår katalog innehåller landets största sortering i byggsatser, motorer och tillbehör.

Jättefort supplement

med massor av nyheter, finns nu dessutom att få.

HAR NI VÅR 52-SIDIGA FLYGKATALOG A?

Insänd oss 65 öre i frim så erhåller ni katalogen o. supplement! Skriv idag!

Supplementet skickas gratis, utan rek. till gamla kunder!

FRANKES, KARLSTAD 26

KRISTINEHAMNS PRAKTISKA SKOLA

Skolan för målmedveten ungdom

TEKNISKA AVDELNINGEN:

Teknisk elementarkurs

Mekanisk verkstarkurs

Byggnadsteknik

Yrkeskurs för elinstallatörer, B-kurs

Statsinspektion — Statsstipendier

Begär prospekt

KÖPINGS TEKNISKA INSTITUT



Dag- och aftonskola. Ingenjör-, verkstare- och förmansexamen. Maskinteknik m. verkstadstekn. Teleteknik m. radio- o. radartekn. Låga levnadskostnader, c:a 100 kr lägre pr. mån. än i Stockholm o. Göteborg. Höstterminen börjar 1 sept. Begär vår studiehandbok! Uppgiv facklinje, ålder, praktik m. m. Aberopa denna tidning!

Telefon • Köping • 113 16

Rektor

TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

Kommunal statsunderstödd läroanstalt. Maskinteknik, elektroteknik, starkström (B-behörighet) och teleteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare. Statsstip. upp till 125 kr/mån. Nya kurser 20 aug. Begär prospekt.

ÖRNSKÖLDSDVIKS stads TEKNISKA SKOLA



Kommunal, statsunderstödd m. teknisk utb. på 2½ år fr. folkskola, 2 år fr. realexamen. Fack- avd. för MASKIN-, ELEKTRO- o. HUSBYGG- NADSTEKNIK samt KEMISK TEKNOLOGI m. CELLULOSATEKNIK. B-behörighet fr. eltekn. fackavd. Statsstip. upp till 125 kr/mån. Nya kurser börja jan. och aug. Begär prospekt. Aberopa denna tidning.

TEKNIKENS VARLDS RADIOKLUBB

Rekordintresse för kortvägsjakten

TV:s Kortvägsjakt samlade inte mindre än 1.449 deltagare från alla delar av landet och även grannländerna. I siffran ingår dessutom 63 deltagare från länder utanför Skandinavien, främst Schweiz och Tyskland. Resultaten är i många fall mycket goda, men många deltagare har inte blottat sin kampvilja riktigt, utan nöjt sig med blygsammare resultat.

Av de deltagande uttänningarna var det ingen som tillnärmelsevis hotade toppen.

Det blev en dam som vann TV:s kortvägsjakt, och här provar den lyckliga pristagarinnan Inga Blom sitt välförtjänta förstapris, en Dux Bandradiogrammofon värd 2.330 kronor.



TV:s Kortvägsjaktis prislista

- Dux Bandradiogrammofon, värd 2.330 kr
- Inga Blom, Hägersten (21—59)
- Resa till Schweiz
- Stig Dahlberg, Luleå (21—58)
- Valfri värekipering för 500 kr
- John-G. Anderson, Oscar-Fredriksborg (21—49)
- Kopplingsur från Siegf. Larsons Radio AB, Stockholm
- K. A. Pettersson, Oscar-Fredriksborg (21—49)
- Indiansk hängmatta från Venezuela
- Alf Carlsson, Midsommarkransen (20—56)
- Ansiktsmask från Kongo
- Bengt Wilander, Älvsjö (20—53)
- J. Larsson, Spånga (20—52)
- Docka från Italien
- Bertil Nyström, Oscar-Fredriksborg (20—52)
- Schal från Italien
- Sten Gillgren, Östersund (20—51)
- Braskudde från Tanger
- Aud Roven, Vaxholm (20—50)
- Vinkanna från Angola
- Fru Daisy Ingelsson, Hälsingborg (20—49)
- Duk från Italien
- Per Lindberg, Saltsjö-Duvnäs (20—47)
- Fotoalbum från Jugoslavien
- Sven Erik Linder, Bromma (20—47)
- Dock-grupp från Jugoslavien
- Fru Birgit Anderson, Oscar-Fredriksborg (19—49)
- 15—16. Statyett från Spanien
- Olle Berglund, Bromma (19—49)
- Arne Wickman, Södertälje (19—48)
- Grekiskt album
- Sv.-E. Thornquist, Stockholm Va. (19—48)
18. Indianska sandaler från Venezuela
- Thorsten Mathison, Bromma (19—48)
19. Ridande polis från Canada
- Knut Lundqvist, Stockholm (19—47)
- 20—22. Helårsprenumerationer på Radiö Wien
- Henry Bengtsson, Vaxholm (19—46)
- Sven Granström, Bromma (19—46)
- Vilma Harlin, Midsommarkransen (19—46)
- 23—25. Böcker om Österrike
- Per Brood, Stockholm K (19—44)
- Arkitekt Cyril Marcus, Stockholm Sö (18—49)
- Sven-G. Westerlund, Östersund (18—48)
- 26—31. Pappersknivar från Belgien
- Nils Wessel, Bromma (18—47)
- Inga-Britt Tjäderkvist, Vaxholm (18—46)
- Bertil Ahlquist, Kungsbacka (18—45)
- Torsten Ingelsson, Hälsingborg (18—45)
- A. Fredriksson, Oscar-Fredriksborg (18—42)
- Nils-Bertil Banning, Eskilstuna (18—42)
- (Siffrorna inom parentes anger antalet hörda stationer resp. antalet rätt noterade melodier.)
- En samling vykort från Transmisora Caldas, Manizales, Colombia, har tilldelats Paul Rydén, Stockholm. Vykort från Goiana skänkta av Radio Brasil Central har tilldelats Lars-Eric Hansson, Skara. Slutligen har följande personer fått ett rockmärke från Radio Haiti: André Thomasson, Södertälje; Bo Höglund, Halmstad; Göran Friberg, Åhus; Bengt Frölander, Bromma; och fru Astrid Andersson, Stockholm Sö.
- Tävlingsjuryn har bestått av direktör E. Engellau, hr Arne Skoog och chefredaktör Rune Melander. (Georg Nordh, som tidigare uppgivits tillhöra juryn, har av sagt sig uppdraget.)

Bern främst

Att möjligheterna att höra de olika deltagande stationerna varit i hög grad varierande framgår klart av följande förteckning över antalet korrekta noteringar på samtliga 1.449 lyssnare:

Bern	1.070
Rom	999
Montreal	895
Paris	879
Aten	770
Valencia	739
Melbourne	723
Delhi	670
Bryssel	622
Wien	576
Tanger	481
Beograd	446
Maracaibo	221
Jerusalem	218
Quito	136
Haiti	120
Manizales	99
Manila	94
Goiania	63
Trinidad	24
Dundo	23
Ambato	20
Wellington	15

Radio Pakistan utsände sina tävlingsmelodier på fel dagar, och räknas därför inte med i tävlingen, men samlade i alla fall 770 noteringar. Nairobi har meddelat, att kortvägsutskickarna blivit inställda, varför några tävlingsmelodier aldrig utsändes, vilket emellertid inte hindrat, att 78 lyssnare uppger sig ha hört tävlingsmelodier från stationen.



DX-Club QRV, Eskilstuna

Den 11 mars fick även Eskilstuna sin kortvägsklubb. Den fick namnet DX-Club QRV.

QRV är en förkortning ur den internationella Q-coden och betyder »Jag är redo».

Bilden togs vid klubbens första sammanträde. Intresserade kan vända sig till v. ordf. Leif Jansson, Skogsdal, Gredbylund, Eskilstuna.

Nya kort

Canadas Radio meddelar, att verifikationskortet tagit slut i Montreal. Nya kort håller på att tryckas, men blir inte klara förrän efter den 15 maj. Under tiden besvaras lyssnarrapporterna med ett provisoriskt svarskort.

Fr. o. m. den 3 maj blir det även ändring av våglängderna. De dagliga svenska programmen från Montreal kl 20.00—20.20 kommer sålunda att ut-sändas på 11.720 och 15.320 kc/s = 25.60 och 19.58 meter.

TV:S VARUMARKNAD

Annonsexpedition: Fru Iris Berg, Sveavägen 53. Tel.: 342561



Stora Bilboken 1953

har nu kommit, större, bättre, utförligare än någonsin. Den innehåller allt av vikt om praktiskt taget alla 1953 års bilar fr. hela världen, mer än 220 modeller fr. 12 länder. Tydl. bilder, utförl. tekn. data, även toppfart, bensinåtg., gen.-agent o. omdöme. Pris både i sv. kr o. i tillv.-landets valuta. Obs. den enda bok i Norden, som beskriver de nya bilarna. Dessutom råd för bilköp, om hållbarh., kolvast. o. dyl. Även tekn. nyh., plastkarosser, hydr. styrning m. m. behandl. Ni kan lita på Stora Bilboken, den är aktuell o. objektiv o. kost. end. kr 7:20. Den finns hos välsort. bokh. o. sänd. även m. efterkr. Skriv till

FÖRLAGET BILBOKEN, AVD. TV
NORRKÖPING

Motorverkstäder och motormän

När det gäller renovering av Eder motor, rådgör med oss. Vi förfogar över en hypermodern maskinpark och specialutbildade arbetare, varför vi kan åtaga oss samtliga specialarbeten på såväl bil-, motorcykel-, båt-, gräsklippare- o. stationära motorer. • Svetsning och omfodring av cy-lindrar, cylinderfinborring, vev- och ramlagerrenovering samt f. ö. alla inom branschen förekommande arbeten till moderata priser. • Väl-sorterat reservdelslager för mc- och lättviktsmotorer. Specialavdelning för lättviktsmotorer. Aukt. för re-novering av Husqvarna motorer.

MOTORFIRMA B. ANDERSSON
Telefon 22 01 28, Göteborg H.

DRÖMKAMERAN för 225:—



Landets enda monopolfria fototidning som arbetar för lägre priser i foto-material, som är auktoriserad av Sveriges Amatörfotografers förening. Gå in i Sveriges Amatörfotografers förening genom att sända in nedanstående kupong så erhåller Ni gratis tidningen varje mån. 1953, samt erhåller **10 % rabatt å allt i foto** utom å Rolleliart. Ni får vidare deltaga i en mängd pristävlingar bl. a. i Turattävlingen med

18.000:— i pris.

AMATÖRFOTOGRAFEN
Drömstigen 50, Appelvikens, Sthlm.
V. g. sänd omg. mot postförskott å 10:— medlemskort i SAF, vilket bl. a. innebär gratis prenumeration å Amatörfotografen 1953 samt ovan-nämnda rabatter m. m. till
Namn
Adress
Postadress TV

Nu är den i Sverige, sensationen å Världsutställningen i Foto i Köln 1952. Spiegelreflexkameran med de många finesserna till skilt pris. Plascaflax 6x6 har optisk av-ständsställning, är synkroniserad, antireflexbehandlad o. färgkorrigerat skarptecknande objektiv 3,5. Prontors bästa slutare med själv-utlösare och tider fr. 1—1/300 sek. Lupp för finskärpa, 1 års garanti. Beredskaps-väska i lyxutförande 42:— + 1.000-tals andra kameror till priser som ligger under alla fotohand-lares i Sverige. By-ten tages. Vi sälja även å avbetalning, stor illustrerad ka-talog mot 2:— i frim. som avräknas å första avräkn.

WIBERGS FOTOGRAFISKA AB
Linnégatan 41 STHLM Tel. 67 9476
Karlavägen 61 .. 60 2008
Gullmarsvägen 51 .. 59 29 51
Landssortsexpedition:
Nybergsgatan 2 Tel. 67 9475

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser o. kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

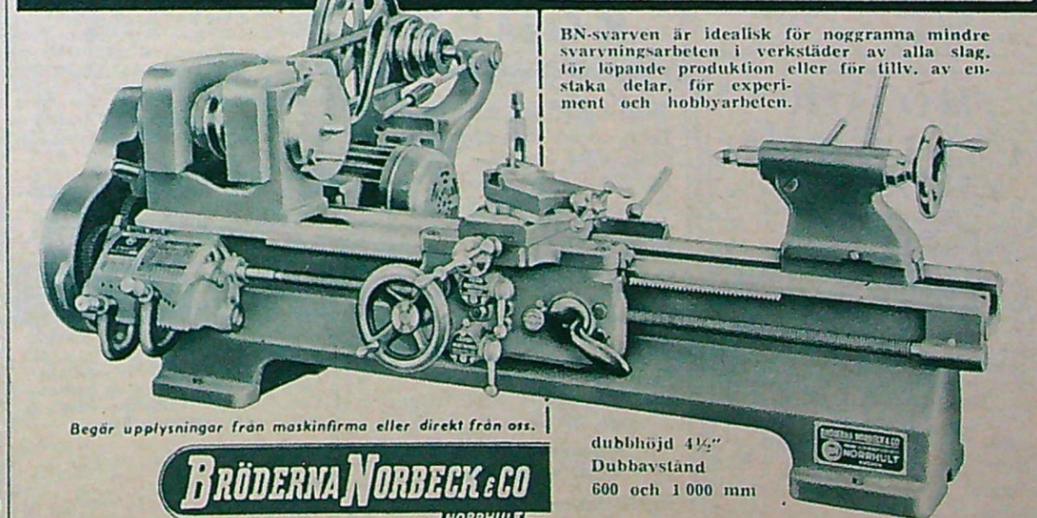
Kungsgatan 17, Stockholm 7. Tel.: 225660



MODELLPLAN från 50 öre st., båtbygg-satser, racerbilar, motorer m. m. Ja, allt Ni kan önska Eder finner Ni i vår 52-sidiga Katalog nr 6. Obs! 50.000 fullt moderna byggsatser realiseras från mindre än halva priset — jättebilligt! Sänd oss i dag 75 öre i felfria frimärken samt Edert namn och tydlig adress så får Ni katalogen omgående.

TORE HAGLUND & Co. - Avd. 10 HOFORS

BN-SVARVEN FÖR YRKE OCH HOBBY



Begär upplysningar från maskinfirma eller direkt från oss.

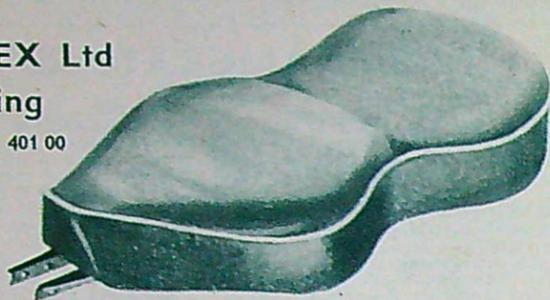
BRÖDERNA NORBECK & CO
NORRHULT

dubblhöjd 4¼"
Dubbvastånd
600 och 1000 mm

TV:S VARUMARKNAD

SWEDEX Ltd
Linköping

Tel. 287 34, 401 00



Dubbelsadlar,

sadlar, fotstöd, glasögon, mc-kedjor, styren ljuddämpare, reglage, bowden-kabel, Verktyg såsom hylsnyckelsatser, hylsor, polygon-, polyplan-, fasta nycklar, skruvmejslar och tänger alla slag. Avdragare, Verktygslådor m. m. erhålles bäst och billigast från fabriksagenten och direktimportören. Aterförsäljare begär offert.

H. ALBIHNS PATENTBYRÅ AB

Kungsgatan 4A, STOCKHOLM
Telefon 23 19 10

Kontor i Göteborg:
Östra Hamngatan 52
Firman grundad 1891
Patentombud:
E. Dorman, G. Ernerot, O. Claus
Medlemmar av
Svenska Patentombudsforeningen

PATENT • VARUMÄRKEN



1953 års Katalog nr 6 erh. mot 60 öre i frimärken. Innehåller massor av modeller i moderna konstruktioner, materialer m. m. till låga priser. Rek. katalogen redan i dag.

Norrlands Modellflygindustri
S. Sandberg - Vasagatan 4, Umeå

Sänd omg. mot postförskott + porto

..... st katalog.

Namn
Adress TV 10

MOTOR-CYKLISTER!

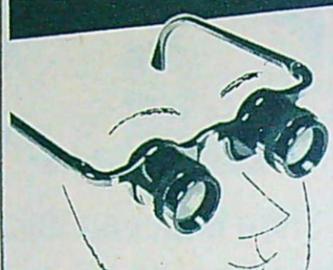
STOPP! Riskera ej att bli påkörd bakifrån då Ni bromsar in eller stannar. Vårt krångelfria, effektiva och lättmont. stoppljus, som passar alla cyklar, visar klart signalrött ljus bakåt vid bromsning.

Handelsfirma I. B. Å.
Sölvesborg.

Sänd omg. mot postförskott + porto st. stoppljus å 6:95.

Namn
Adress

TELESPECS



KIKARGLASÖGON

Ombärliga på teatern, fotbollsplanen t. ex. Inställbar skärpa för båda ögonen.

Förstoring 2 1/2 ggr.
Endast 14:75

HANDELSFIRMAN METRO, Tidaholm
Sänd mot postförskott st kikarglasögon å 14:75. 2 st fraktfritt. Full returrätt.

Namn

Adress

Postadress



Sensationell nyhet!
Den tyska "folk-kameran"

På avb. endast kr. 20:— pr mån.

.....

PAXINA II

Är en idealisk och påkostad kamera för den mer avancerade amatörfotografen. Optik, bländare, slutare, synkronisering m. m. av högsta västtyska kvalitet. Skarpa och klara bilder i svart-vitt eller färg. Tekniska data: Helt i metall. Optisk genomskiktare. Utdragbar objektivfront. Objektiv: Anastigmat 1:3,5/75. Irisbländare. Varioslutare (upp till 1/200 sek.). Avståndsställning från 0,75 m till oändligt. Blixtuttag (synkroniserat med slutaren). Trädutlösning. Hållare för blixtljus och avståndsmätare. Filmstorlek 6x6. Levereras med praktisk läderväska.

REKLAMERIS KONTANT KR 160:—
MED LÄDERVÄSKA KR 175:—

PÅ AVBETALNING KR 20:— per mån. KR 175:—

URFABRIKERNAS DEPOT Sandgat. 12 B. Norrköping

Härmed rekvideras 1 st kamera PAXINA II å kr att betalas kontant eller avbetalning. (Stryk det som ej önskas.) Garanti, full returrätt inom 8 dagar och pengarna åter.

Namn

Bostad

Postadr. TV 10

Säffle DX-Ing Club

Aven Säffle har numera sin lokala DX-klubb. Närmare upplysningar kan fås från Göran Svensson, Annelund 28 A. Säffle.

Eksjö DX-Club

En DX-klubb har bildats i Eksjö. Klubben utger en månatlig tidning kallad EDX-aren. Intresserade kan skriva till Eksjö DX-Club, Ydrevägen 1. Eksjö.

Tyska vågor

I maj startar en reguljär tysk kortvägstjänst från Köln med sändare i Norden-Osterloog. Försöksutskickningar har pågått sedan den 24 december, och hundratals lyssnarrapporter har inkommit som svar på stationens vädjan om rapporter. Särskilt många har kommit från Sverige, enligt ett brev från Köln, som nyligen kommit Radioklubben tillhanda.

Det är Nordwestdeutscher Rundfunk, som hittills svarat för utskickningarna och som avsåt brevet till Radioklubben. Kortvägstjänsterna till utlandet kommer emellertid att skötas av en samorganisation av samtliga västtyska radioföretag under namnet »Deutsche Welle». Något sändningsschema finns inte ännu, men försöksutskickningarna har ägt rum på 7.290 och 11.795 kc/s = 41,15 och 25,43 meter.

I brevet får de svenska kortvägslissnarna en komplimang för sina exakta uppgifter. Vidare ber man om tålmod med svaren, eftersom man inte hinner med att besvara breven i samma takt som de kommer in. Dessutom är stationens verifikationskort inte klart ännu. Men man lovar att alla ska få sina verifikationer så snart som möjligt.



Radioklubben Universal presenterades i TV:s Radioklubbs program från Bryssel den 27 januari av Gunnar Friberg t. v. och Lasse Rydén.

Radioklubben Universal

På nyåret bildades en ny klubb för kortvägslissnare och den fick namnet Radioklubben Universal och adressen Klörupsvägen 144, Trelleborg. Den bildades i Malmö, men den är ingen lokalklubb, utan håller kontakt med medlemmar runt om i landet genom sin månadstidning Etersvop. Tidningen har också sin redaktion utspridd över hela landet med huvudredaktören Gunnar Friberg i Trelleborg, tipsredaktören Stig Ygemar i Jämtlands-Ånge, ham-red Jimmy Jonsen i Skellefteå och internationelle red. Lasse Rydén i Sollentuna.

The Happy Listeners DX-Club



The Happy Listeners.



Bengt Karlsson började DX-a i november, men har redan nu erhållit 23 verifikationer.

En vacker söndag i slutet av mars gjorde Radioklubben ett mikrofonbesök i Östhammar hos Bengt Karlsson, Smedjan 1. Där hade hälften av den nybildade klubben »The Happy Listeners DX-Club» församlats till styrelsemöte, från vilket ett reportage utsändes i Radioklubbens program från Bryssel den 7 mars och från Tanger den 14 mars. Hela klubben omfattar sex medlemmar och de församlade Bengt Karlsson, Steffen Rubensson och Boris Olsson utgör styrelsen. Någon ordförande har man ännu inte valt, eftersom man hittills inte haft användning för någon sådan.

Möten hålls varannan vecka hemma hos någon av medlemmarna, och då ger man varandra aktuella tips, visar de senaste verifikationerna, planerar för en egen klubbtidning, osv. Man håller även på att utreda frågan om stipulationerna för medlemskap i klubben. Man överväger sålunda att medlemskap skall kunna förvävas endast av lyssnare som har minst tio verifikationer.

Medlemsavgiften är kr 125 per år och adressen är Guldskäret 1, Östhammar.

DX i profil



I Radioklubbens program den 21 april berättade flaggjunkare John G. Andersson, Oskar Fredriksborg, om sina hobbies. Han var ursprungligen frimärkssamlare, men började lyssna på kortväg år 1948 för att få utländska frimärken. Numera har emellertid DX-andet tagit överhanden, och han har hittills fått verifikationer från 95 olika länder.

TV:S VARUMARKNAD

Speedway-BOKEN



Ur innehållet:
Världsmästare i närbild Jag minns den ljuva tiden i Harringay — Olle Nygren

VARG-FARS SPEEDWAYSKOLA

Pris kr 4:90
Rekvirera den redan i dag från SPEEDWAY-FÖRLAGET Box 20 57, Norrköping 2

MOTORCYKELÄGARE

1953 års välsorterade reservdels- och tillbehörskatalog har nu utkommit och erhålles mot porto.

MOTORFIRMAN HARRY HANSSON Bengtsfors • Tel. 77-377



LÄTTBYGGD CAMPINGVAGN

2, 3 eller 4 bädd. 250 kg. Ritningar: Karosseri, skala 1:10 8:—, hjulanordning 5:—, »Steg för steg», instruktions 17 sidor. 27 ill. 7:—, exp. per postförskott.

ING. B. HJELMQUIST, Boxholm.

KAMEROR

presenteras i vår stora katalog. 75 olika Zeiss, Agfa, Voigtlander och andra kvalitetskameror. Synnerligen förmånl. avbet. villk. på 7 månadsbet. utan förhöjd handpenning eller 1/4 vid lev. och rest. på 10 mån. Även kikare, elhyvlar, klocker, porslin m. m. finns i katalogen.

Westlings

ÖREBRO I
V. g. sänd Er stora kamera-katalog.

Namn

Adress

Postadress TV 10

ILLUSTRERAD KATALOG

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

ILLUSTRERAD KATALOG

över Märklin modelljärnvägar, spårvidd H 0/16, 1/2 mm sändes mot 0:75 i frimärken.

ILLUSTRERAD KATALOG

över fartygsmodeller och tillbehör sändes mot 0:50 i frimärken.

SE VÅRA SKYLTFÖNSTER



F:a ESKADER

Gumshornsgatan 8 • Tel. 62 18 53 STOCKHOLM



MOTORCYKELÄGARE

Enastående starkt förstörande FÄLTKIKARE

på avbetalning, endast 20 kr pr mån.

Prima Prisma-kikare 8x30 med läderrem. Läderutrust med axelrem. Förstoring 8 gånger, okular 3,2. Ljusstyrka 10,24. Objektivet diameter 30 mm. Synfält pr 1.000 m 105 m. Pris med läderutrust kr 185:—, avb. 20 kr pr mån. Reklampris kontant kr 166:50.

Urfabrikernas Depot, Norrköping. Härmed rek. 1 st. kikare å pris kr 185:— att bet. med 20 kr pr månad. Kontant kr 166:50. (Stryk det som ej önskas.)

Garanti, full returrätt inom 8 dagar och pengarna åter.

Namn

Bostad

Adress TV 10

Racerställ

Perfekt modell i l:ma svart getnappaskinn. Kraftigt vadd. axlar, armbågar och knän. Yllefoder. Fördelaktiga priser. Full returrätt. Avbetalning 10 % högre priser. Lösen kr 50:—, 20:— pr månad.

Malungs Varukompani

Malung Box 1050 • Tel. 477

Sänd st. racerjacka å kr 120:— samt par racerbyxor å kr 137:—.

Storlek Lev. genast eller Bet. kontant eller pr avbetalning m. tillägg av 10 %.

Namn
Adress
Postanstalt (Texta!)

MC-ÄGARE

Motocrosstyren med tvåsteg. årets stora succé. Elegant förkrom. 7/8" o. 1" endast 17:—, utan stag 15:—, Lättmetallskärmar bredd 118 mm, comppmodell 29:30, standardmod. 33:35 pr par. Dubbelsadlar »Master» 75:—, »Twin» 95:—, Kedjedrevsämnen alla kuggfal pr kugg 0:30, Kedjor av fl. fabrikat. Avgasrör för de flesta märken 250—500 cc 35:—, Ljuddämpare »Universal» 28:—, trattmodell 29:—, Tankpakethållare 13:—, Generat. »Bosch» 6 V 70 watt med relä 120:—, Medlar av alla slag till lägsta priser, skriv och begär pris. Reell och snabb behandling garanteras.

SVEN THORELL — Töreboda.



FIRMA NANNO

N. A. STRAND, Arenprisgatan 1, Malmö

DU TALAR SJÄLV

på löpande band. Det enklaste och billigaste som funnits på detta område. Helt annan metod än nu brukl. Tills. till vanlig radio av likström o. vanl. gram. av fjädergr. Väl gjord, hög, ren återgivning. Enl. pat.-anspr. 4434-49. Material för enkl. konstruktion blott 62 kr. Ritn. 11 ark folio avser av. anp. för tråd och magn-platta kr 14:—, Sep. f. platta kr 8:—, Mycket intressant. Prisl. o. uppl. kr 2:— + porto. Inneh. nu av. beskr. å andra okända apparater. Kom in, vi demonstrera.

NICOT WABA
Kommandörsgratan 11, Malmö.
Tel. 142 00—241 89. Priv. 280 04

Allt vad Ni vill SE kan Ni se i Se

.....

"LYSANDE SVANEN"

kylarmascoten m. lysande vingar finnes nu för Eder bil. Kroppen är förkromad med genomskinliga vingar av grön plast. Levereras kompl. med lampa och fastbult. Klar för omg. montering. Endast 17:25 pr st. Höjd 146 mm. Längd 140 mm. Även specialmodell VW. Returrätt inom 8 dagar!

Till FIRMA BILDEKORATIONER Postbox 28 - Aspunden 2

Sänd mot postförskott + porto st SVAN till:

Namn

Adress

Postadr.

TV:S VARUMARKNAD

MODELLBYGGARE!

Mycket innehållsrik modellplans-katalog mot 50 öre i frimärken.

O. Andersonmodeller
Ringv. 13, ÖSTERSUND

SURPLUS!

100-fals artiklar

Vridspoleinstrument:
500 uA, 68 mm, amerikanskt 25:—
5 mA, 57x57 mm 15:—
30 mA, 53 mm 14:—
50 mA, 57x57 mm 15:—
15-0-15 mA, 70 mm. Två vridspolar
på samma axel. Mäter strömskill-
nad i två skilda kretsar samtidigt.
Fjädr, axeltappar 39:—
Omformare olika typer. Uppgiv
önskemål. Ex.: 5,7 V in och 390 V
200 mA ut. Kapslad, ny 150:—
Motor med fläkt, 10.000 v/m, 24 V
lik- eller växelström 25:—
Automatsäkringar, 6-125 A fr. 4:—
Flyggeneratorer och regulatorer.
Hörtelefon m. bygel, 600 ohm 20:—
Lagerlista sändes mot 75 öre i frim.
Nyhet! Miniaturscillograf, kompl. i
väska. Instruktionsbok. Ny. 283:—
SIGNALMEKANO
Butik: Västmannag. 74, tel. 33 26 06,
Stockholm Va.

Specialité

ALBIN-MONARK TRIMNINGAR
Motorrenov. o. rep. samt reservdelar.
ROTEBRO MOTORVERKSTAD
Rotebro Tel. 84 08 10

B. T. H. magneter

vänsterg. enpol. 65:— renov. D:o
Lucas 50:— Amal förgasare för
500 cc 55:— för 350 cc 40:— Renold
o. Coventry kedjor, oljetankar Ariel,
Triumph. Matchless 18:—
Maskingenturen, Box 27, Mönsterås.

Borrningar MC Renoveringar MC Reservdelar MC

MOTORFIRMA STURE STACKEFÄLT

ÖREBRO
Tel. 266 99 Tel. 291 64

Trafikmottagare National
80/X, 13 rör plus sep. likriktare
710:— Amerikansk bandspelare m.
graververk, förstärkare o. mikrofon
för inbyggd 760:— Dyn./mikrof.
60:— Säljes privat. Dahlgren, For-
tunaväg, 7, Sollentuna. Tel. 35 04 97.

M-C Sportstövlar gummi-
bott. höglådersk. vatten-
täta 39:— M-C Texas-
jacka solnit. 9:— Skog-
jacka, kraftskjorta, 17:—
Lappdolk 9:— m. p. f.
Norlandia, T. V. Jarhös

MOTORCYKELDELAR

som Ni behöver till Eder tvåaktare,
finnar Ni i vår nya, rikhaltiga kata-
log nr 8, som sändes mot porto.

MOTORFIRMAN I V A N H Ö Ö K
Sågen - Tel. 30, 31

TILL SALU

MC-utrustning enastående billig!
Overall 49:— Strut. Glasögon. Hu-
vor. Spv-ställ. Njurb. Jackor. Packv.
Kat. grat. Handelsf. BEJOS, Målsryd.

JAWA-AGARE
När det gäller reservdelar o. repa-
rationer å Eder Jawa vänd Eder
med förtroende till
Ingvar Johanssons Motorverkstad
Höja, Ängelholm, Tel. 271 34

Kraftiga lättmetallskärmar omg. lev.
Bill. pris: Motocrosstyre m. tvär-
stag 7-8" kr 17:— Dubbelsadel f.
125-150 cc av svampgum. Kr 49:—
Franskärm 118x800 mm. Kr 13: 85
Franskärm 118x950 mm. Kr 14: 95
Bakskärm 118x1000 mm. Kr 15: 45
Bakskärm 118x1300 mm. Kr 18: 40
ARKA MASKIN & MOTORSERVICE
Halmstad. Telefon 55 36

Utombordsmotor 3 hk 275:—, körk.
Box 2, ÅNG.

Sovsäckar ex. pr. impr. väv med
kudde o. fodral 37:—, 2 st fraktfritt.
Tinghalls, Brämhult.

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

KAMEROR och tillbehör till lägsta
pris. Katalog mot 50 öre porto.
F: a Ewald Exporten, Ange.

Svarta TT-JACKOR kr. 98:—
Tel. Stockholm 10 29 74.

Reseskrivmaskin 1:ma 200:—, Box 5,
ÅNG.

LV-mc med 98 cc ILO fullständigt
genomgången o. nylack., god för 70
»knutar», fullt körklar. End. 400:—
Fack 9, Grötlingbo.

Ny NV 150 cc med Sachsmotor säljes
betydligt under katalogpris.
Fskil Josefsson, Afärd.

Skrivmaskin, kontors, p:a 150:—
Box 3, ÅNG.

TV 1948-52, Tfa 1950-52, kompl.
årg. Per st 7:— Ola Terje, Bäck-
vägen 12, Eslöv.

HÖRTELEFONER
Högohmiga, dubbla, med sladd och
anslutning till mikrofon. Utan bygel.
Hög kvalitet. Fabr. LME, 8: 50 st.
Transformatorer, drosslar m. m., be-
går förteckning. B. Nilsson, Box 98,
Falköping.

Skriv- o. räknemaskiner, duplika-
torer. Beg. prislista, Olssons, Box
5040, Bollnäs.

NV 250 tv. jordbaner. ej reg. 300:—
foto m. porto. Mc/mot: Singer 500
sv. 35:—, NV 250 tv m. växellåda
75:—, 19" mc-hjul f.o.b. kompl. m.
gummi o. bromstr. 45:—, 2 st Opio
teleskopp. 350-500 cc. 4 st Universal
350-500 cc. 6 st Opio 125-200 cc.
Samtliga gafflar fullt moderna med
dubbelt oljesyst. samt passar nästan
alla mc, 1 års gar. 4 st bakhjulsfj.
teleskopiska 125-200 cc, passar alla
mellanvikt. 55:— Mopedgafflar m.
fjädring 25:— st. Samtliga varor
fabriksnya.

MOTORFIRMA HARRY BRAUN
Tel. 393, Broby.

Nya mopedmotorer av engelsk hög
kval. sälj. för 300:—, Beskrivn. mot
porto. B. Engström, Luntmakareg. 73,
Stockholm Va.

Växellåda Albin 500 cc kompl. dock
utan kickvex kr 110:— Bosch
magnetgen. feltri kr 40:— Armbr-
ur »Fulton» gulddouble nytt 100:—
El-rakapparater »Favorit» nya kr
57:— st. Kameror, portföljer m. m.
mot postförsökt. Svar till
O. Olsson, Gränåset, Daglösen.

Velocette motor 350 cc, överliggande
kamaxel modell 32, kr 120:—, HD
motor 350 topp nyborrad 100:—
AJS 500/47 cylinder o. topp. Nya
cylindrar t. Royal 500-29/34. Bosch
o. Lukas magn./generator. Bensin-
tankar, ramor o. hjul m. m. billigt.
Beskrivn. mot porto.

B. ENGSTRÖM
Luntmakaregatan 73, Stockholm,
Tel. 34 37 14, efter kl. 19 32 46 11

Mc CZ 125 cc 1947, utan motor, i
gott skick 175:—, Jan Eric Eriksson,
Rebetskygatan 43, Sundsvall.

Texas dubbelsadlar, kraftig typ, plåt-
botten, längd 60 cm. Svängd modell.
endast 75:— kr.
FIRMA HARRY BRAUN, BROBY.

MC, Mopeder o. hjälpmotorer myc-
ket god stoff. Aterf. ant. Offert 0: 25
i frim. Obs! Sänkta priser.
MOTORFIRMAN HENRY OLSSON
Insjön 11.

FILM och PAPPER
Film 6x9 sp. 120/620, 4x6 1/2 x 11
pr st. 0: 90, pr 25 st. 16: 25. Bauchet
6x9 sp 120 utg. Nov. -50, pr st. 0: 75,
pr 25 st. 12: 50. Färgfilm endast sp.
620, 1: 50. Kontaktpapper 6x9 blankt
vitt, alla hårdhetsgrader, pr 100 st.
2: 50. Prislista bifogas order.

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

Reservdelar till HD-motorer och
växellådor.
HANDELSBOLAGET MOTOREX
Skottorp, tel. 123.

Mikrofoner kolkorns. Högkänsliga,
koppl. till radions gram-intag. End.
kr 18:—, mot postförsökt, returrätt
inom 8 dag. A. Arvidsson, Box 223,
Kopparberg.

DIVERSE

Ingensjörbyrå PATENTSERVICE,
Dukv. 6, Bromma. T. Sthlm 25 57 74.
Inneh.: Ing. Stig Hanell. Utarbetar
handlingar för, inlämnar och full-
följer patent- och mönsteransök-
ningar i Sverige och utlandet, utför
undersökningar beträffande utv-
ningshinder och uppfinningars
nyhetsvärde och bidrader vid överlä-
telser. Upplysningar mot svarsperto.

Aluminiumsvetsning utföres, spec.
motordetaljer, oberoende av skador.
FIRMA HARRY BRAUN, BROBY

CYLINDERBORRNINGAR, VEVLÄ-
GERRENOVERINGAR och omfod-
ringar av alla slags MC-motorer,
snabbt o. välgjort arbete under gar.
Ulrichehamns Motormekaniska
Ulrichehamn - Tel. 16 24

FOTOAMATÖRER. Framkalla själv
Edra foton eft. vår lättfattliga metod.
Papper, kemik., kopieram samt allt
Ni behöver, end. 12: 50 + porto.
Gunnars Handelsfirma, KNÅRED

Slip- o. polermat., filtverkt. o. skiv-
ver. Egen tillverk. Handelsf. Ulor,
Kungstensg. 26, Sthlm. Tel. 31 31 18.

AVGASRÖR - LJUDDAMPARE
för motorcyklar, i största sortering
till lägsta priser. Även på beställn.
SVEN THORELL - TÖREBODA
Tel. 96 kl. 18-19.

PROVA BAGEN I BANK
Vetenskapliga trimningar.
Rotebro Motorverkstad, Tel. 84 08 10.

ATERFÖRSÄLJARE
antages för nödvändighetsartikel
som köpes av varje cykel-, bil- o.
mek. verkstad. Priset är kr 22: 50 +
provisionen 30 %. Prov mot 15:—
plus porto.
F: a Tecnicus, Postf. 3, Sthlm 31.



Lennart Petersson, Ruda.

Vi Ungas DX-Club

TV är ingalunda den enda
tidningen med en kortvägs-
klubb. Vi Ungas heter sålunda
en ungdomstidning, ut-
given gemensamt av IOGT
och NTO, som har en kort-
vägsspalt och en kortvägs-
klubb med vilken TVRK har
de bästa relationer. Tidning-
ens utkommer med 20 nr per
år och kostar kr 3: 50. Ra-
dioklubbens medlemmar kan
f. ö. få ett prövnnummer av
tidningen från Vi Ungas DX-
Club, Box 401, Ruda.

Klubben bildades i septem-
ber 1952 och har f. n. 15
medlemmar och det är fak-
tiskt en smula komplicerat
att vinna medlemskap. Så här
går det till: Medlemsavgiften,
1 kr, insättes på postgiro-
konto nr 2941 under adressen
Tidn. Vi Ungas, Vasagatan 9,
Stockholm. På inbetalnings-
kortets kupong skall stå »DX-
klubb». Därefter skickar
man postens kvitto på inbe-
talingen till Vi Ungas DX-
Club, Box 401, Ruda. Per
post kommer då ett trevligt
medlemskort, rapportformulär
m. m.

Ledare för denna ungdom-
liga DX-klubb och tillika
redaktör för kortvägsspalten
i Vi Ungas är Lennart Peter-
sson, Ruda. Han är 15 år gam-
mal, har DX-at i snart två
år, har 60 verifikationer från
45 olika länder och använder
en 6-rörs AGA och en 2 me-
ter lång utomhusantenn.

Fråga: Enligt World Radio
Handbook fordrar vissa kort-
vägsstationer en Internatio-
nell Svarskupong med lys-
narrapporterna. För en sådan
bifogas när rapporterna skic-
kas via Radioklubben?
Anders Rågfeldt, Grycksbo,
Sven-Erik Karlberg, Alvesta,
m. fl.

Svar: Radioklubben vidare-
befordrar även svarskupong-
erna, men dessa måste vara
fastsatta vid formulären så
att de inte lossnar vid sor-
teringen av rapporterna. In-
ternationella Svarskuponger
finns att köpa på närmaste
postkontor för 50 öre per
styck.

Fråga: Hur är det möjligt att från ett far-
tyg bestämma avståndet till vissa radiofyrar,
som är utrustade med undervattenssändare?
Blivande fartygstelegrafist

Svar: Fyrstationen utsänder synkront (sam-
tidigt) dels radiosignaler och dels undervat-
tenssignaler med högfrekvens i form av lika
långa morsestreck med lika långa mellanrum.
Streckens varaktighet är 1 sekund. Ett far-
tyg, som är utrustat med både radiomotta-
gare och ljudmottagare, skall kunna bestä-
ma sitt avstånd från fyren genom att räkna
det antal streck samt mellanrum, som hörs
i radiomottagaren från och med det ögon-
blick, då första strecket uppfattas i radio-
mottagaren till och med det ögonblick, då
det uppfattas i ljudmottagaren. Detta antal
streck ger då avståndet i sjömil tack vare
att mellanrummen valts lämpligt (0,23 sek.).
Det är alltså samma princip som man
använder sig av för att uppskatta avståndet
till en åskurladdning, där man mäter tids-
skillnaden mellan blix och knall. Skillnaden
är bl. a. att ljudet i fallet med fartyget går
genom vatten med en hastighet av 1.500 M/s
men i fallet med åskan går genom luften
med en hastighet av 340 m/s. Hastigheten
hos radio- resp. ljudvägarna betraktas som
oändligt stor.

Till TEKNIKENS VÄRLDS
RADIOKLUBB

Sveavägen 53, Sthlm 6.
Undertecknad anmäler
sig härmed som medlem
i Teknikens Världs Ra-
dioklubb.

Namn:
Adress:
Textas! Född år
Bifogar 75 öre i frimärken för medlemsnål.
(Stryk om medlemsnål
inte önskas.)

Fråga oss om RADIO

Fråga: 1) Hur många Mc/s är 2 m? 2) Är
en likspänning på 67,5 eller 90 volt farlig?
3) Kan röret 950 A ersättas med 950? 4) Vad
är en »press to talk» och var finns den att
köpa? 5) Får en amatör sända på 2 och 6
meter?
»Nybörjare»

Svar: 1) 150 Mc/s, fås av 300: 2. 2) Spän-
ningar under 220 volt (antingen lik- eller
växelström) räknas som ej livsfarliga men
kan dock under ogynnsamma omständigheter
vara det. Om man med fuktig hud, t. ex. un-
der bad i ett badkar, kommer i beröring
med strömförande ledningar, t. ex. i en radio-
apparat, kan en spänning på t. ex. 100 volt
mycket väl vara livsfarlig. Ty det är inte
storleken av den spänning, som kroppen ut-
sätts för, utan styrkan av den ström som
passerar genom kroppen samt delvis vilken
väg denna ström tar. En strömstyrka på
minst 0,15 amp. är dödlig. Det största mot-
ståndet erbjuder huden och detta motstånd
är avsevärt reducerat när huden fuktas. En
annan faktor att ta hänsyn till är strömkäl-
lans inre motstånd. Ifråga om t. ex. torr-
batterier (anodbatterier) är detta motstånd
så stort att spänningens farlighet därigenom
reduceras. 3) Se rörtabell. 4) En mikrofon
som vid användandet hålles tryckt mot mun-
nen, varigenom störande buller från omgiv-
ningen förhindras intränga och störa talet.
Kan förekomma hos radiofirmor i Stock-
holm, t. ex. AB Gösta Bäckström, Ehren-
svärdsgatan 1-3, Stockholm K. 5) På 2
meter (eller 144 Mc/s, vilket motsvarar en
väglängd något ovanför 2 meter). På 6
meter (dvs. 50-52 Mc/s) endast efter sär-
skild ansökan.

Fråga: 1) Går det att använda kristallmot-
tagare, i det här fallet ungefär 15 mil från
radiostationen (Luleå)? 2) Går det att göra
en kristallmottagare eller batterimottagare
för kortväg av en gammal radio? I så fall
vilka och hur många rör skall användas samt
varifrån kan sådan köpas?

Svar: 1) Nej, det kanske hörs men endast
mycket svagt. 2) Nej, Vi rekommenderar Er
i stället att skriva till Elfa Radio, Holländar-
gatan 9 A, Stockholm, och rekvirera deras
katalog som innehåller ett flertal kopplings-
schema och byggsatser för bl. a. en 2-rörs
batterimottagare för kortväg. Allt material till
apparaten kan också köpas från denna
firma.

Fråga: Hur lång startsträcka behöver 1)
Douglas DC-3, 2) Douglas DC-6, 3) de Ha-
villand Vampire, 4) Saab J 29 samt 5) de
Havilland Comet?
Ej upplyst.

Svar: 1) 600 m till 15 m höjd, 2) 1.200 m
till 15 m, 3) 1.005 m till 15 m vid 3,9 tons
vikt. Hur lång sträckan är vid normala flyg-
vikten 4,7 ton framgår inte av off. siffror.
4) Hemlig, men däremot är landningssträckan
offentliggjord (vanligen brukar startsträckan
inte väsentligt överstiga landningssträckans
längd) av FV. Den uppges till ca 1.000 m.
5) Red. har inte tillgång till några officiella
siffror, men det är känt att Comet inte kan
operera från fält men kortare rullbanor än
ca 2.000 meter. Den verkliga startsträckan
till 15 m höjd är dock betydligt kortare.

Fråga: 1) Kan en finländsk medborgare
vinna anställning vid svenska, norska eller
danska flygvapnen? 2) Hur stor besättning
har Boeing Stratocruiser? 3) Vem är chefs-
pilot i SAS? 4) Är det absolut nödvändigt
att vara myndig för att få lära sig flyga?

Svar: 1) Inte i det svenska och troligtvis
icke heller i de danska och norska. 2) 3-4
man plus värddinor eller pusers. 3) SAS har
numera två flygchefer: Georg Lindov för
utomeuropeisk trafik och Ake Duvander för
trafiken inom Europa. 4) Nej. 5) Nej, ännu
har icke några Scandia beställts av finska
flygbolag.

INTERNATIONELLA HOBBYKLUBBEN

har fått anmälningar från olika länders
ungdomar, som gärna vill brevväxla på
engelska med svenska vänner:

19-åring i Japan, samlar frimärken och
fjärilar.

17-åring på Ceylon, som samlar tänd-
sticksmärken.

26-åring i Israel, som bygger modellflyg-
plan och -skepp.

22-åring på Ceylon, intr. av fotografering.

18-åring i Indien, som bygger modellflyg-
plan och -skepp.

Den, som är intresserad av kontakt med
någon av dessa, kan skriva till »Internatio-
nella Hobbyklubben», Sveavägen 53,
Stockholm Va. Uppge namn, adress, ål-
der, intressen, språkkunskaper samt med
vem, kontakt önskas. Bifoga avgiften 50
öre i frimärken!



Fråga oss om FLYG

Fråga: 1) Om FV:s beteckning S 11 finns
det olika uppgifter. Enligt vissa uppgifter
skulle S 11 vara beteckningen på T 2 (Hein-
kel He 115) i spaningsversion. Enligt andra
källor var denna beteckning avsedd för de
på sin tid beställda men ej levererade Dor-
nier Do 215 medan en tredje källa slutligen
vill göra gällande att S 11 var den ursprung-
liga beteckningen på vad som sedan blev
S 17. Vilket är rätt? 2) Enligt TV nr 2/48
skulle Tp 47 vara den kanadensiska versio-
nen av Catalina kallad Canso. Sedan dess
har jag alltid hört Tp 47 kallas Catalina.
Vilken benämning är den riktiga? 3) I TV
14/49 var införd en bild av den svenske
flygattachéns i Washington flygplan. Det var
företsett med både civil och militär beteck-
ning. Nu undrar jag vad den civila beteck-
ningen är då planet ej finns i luftfartsre-
gistret?
L. Magnusson

Svar: 1) Närmare efterforskningar ger vid
handen att beteckningen S 11 endast varit
på tal för Dornier Do 215. 2) Den rätta be-
nämningen bör vara Catalina eftersom det
är fråga om en amerikansk typ (låt vara
licensbyggd i Kanada) och det amerikanska
marinflygets benämning är Catalina. 3) Detta
flygplan saknar svensk civil registreringsbe-
teckning och har endast amerikanskt natio-
nalitetsnummer.

Fråga: Hur lång startsträcka behöver 1)
Douglas DC-3, 2) Douglas DC-6, 3) de Ha-
villand Vampire, 4) Saab J 29 samt 5) de
Havilland Comet?
Ej upplyst.

Svar: 1) 600 m till 15 m höjd, 2) 1.200 m
till 15 m, 3) 1.005 m till 15 m vid 3,9 tons
vikt. Hur lång sträckan är vid normala flyg-
vikten 4,7 ton framgår inte av off. siffror.
4) Hemlig, men däremot är landningssträckan
offentliggjord (vanligen brukar startsträckan
inte väsentligt överstiga landningssträckans
längd) av FV. Den uppges till ca 1.000 m.
5) Red. har inte tillgång till några officiella
siffror, men det är känt att Comet inte kan
operera från fält men kortare rullbanor än
ca 2.000 meter. Den verkliga startsträckan
till 15 m höjd är dock betydligt kortare.

Fråga: 1) Kan en finländsk medborgare
vinna anställning vid svenska, norska eller
danska flygvapnen? 2) Hur stor besättning
har Boeing Stratocruiser? 3) Vem är chefs-
pilot i SAS? 4) Är det absolut nödvändigt
att vara myndig för att få lära sig flyga?

Svar: 1) Inte i det svenska och troligtvis
icke heller i de danska och norska. 2) 3-4
man plus värddinor eller pusers. 3) SAS har
numera två flygchefer: Georg Lindov för
utomeuropeisk trafik och Ake Duvander för
trafiken inom Europa. 4) Nej. 5) Nej, ännu
har icke några Scandia beställts av finska
flygbolag.

Fråga oss om MOTORCYKLAR

Fråga: 1) Har TV provkört Royal Enfield
350 Bullet? 2) I så fall i vilket nummer?
350 Bullet

Svar: 1) Ja. 2) Nr 23/1950.

Fråga: 1) Senaste data för Nimbus? 2)
Kommer Nimbus att importeras till Sverige?
3) Vad kommer den att kosta i så fall? 4)
Vad är Nimbus toppfart? 5) Tekniska data
för BMW? 6) Finns det en kardandrvnen
350 BMW?
Frågväs

Svar: 1) Nimbus har en rak fyrcylindrig
motor med överliggande kamaxel. Slagvol-
ym 750 cm³ (60x66 mm). Effekt 22 hk vid
4.500 v/min. Kompression 5,7 till 1. Maski-
nen testades i TV nr 10/1951 där alla data
finns. 2) Nej, knappast — den blir på tok
för dyr. 3) Säkert närmare 5.000 kr. 4) Ca
120-130 km/t. 5) Det beror på vilken mo-
dell ni avser. Det finns ju ett flertal BMW-
modeller från 250 till 600 cm³. Data för 500-
an finns i TV nr 1/1952 samt för 250-an i
nr 13/1952. 600-kubikaren finnes i två ut-
föranden, R 67/2 och R 68, vilkas data är
(R 68-an inom parantes): Slagvolym 590 cm³,
diameter 72, slaglängd 73 mm. Tvåcylindrig
boxermotor med stötsångstyra tappventi-
ler. Effekt 28 (35) hk vid 5.600 (7.000) v/min.
Kompression 6,5:1 (8,0:1). Vikt 192 (193) kg.
6) Ja, men den byggs i Östtyskland och kal-
las numera för EMW.

Fråga: 1) Vilken är den lägsta marschfar-
ten för en BSA 750? 2) Hur lång inkörning?
3) Är det något fel på en mc när avgasröret
blir blått? 4) Har TV testat BSA Golden
Flash? 5) Finns det någon bra och lättför-
stätt bok om mc-motorer?
Golden Flash-ägare

Svar: 1) Vad menas med lägsta marsch-
fart? Om det är den lägsta hastighet som
man kan köra i på högsta växeln utan ryck
i transmissionen så är svaret 30-35 km/t.
2) Minst 200 mil. 3) Nej, det är mycket
vanligt även om maskinen är i bästa skick.
Det kan emellertid också bero på feljusterad
tändning. 4) Nej, men en sådan test kommer.
5) »Den moderna motorcykeln» (Forums för-
lag) som kostar 9: 75.

Fråga: 1) Vad beror det på att en Ariel
500 Red Hunter VII inte går på tomgång
när ventilerna är nyjusterade? 2) Kan man
med fördel montera på en bakhjulsfjädring
som finns att köpa separat? 3) Hur många
mil håller en mc-kedja om man accelererar
måttligt? 4) Vad kan man köpa ett helkaps-
lat kedjeskydd? 5) Kommer TV att ge för-
slag till turisttur på mc till t. ex. Norge?
Nästa Norge?

Svar: 1) Det torde inte ha något med ven-
tilerna att göra. Det är säkert på förgasar-
inställningen det hänger. 2) Det går att mo-
ntera på en bakhjulsfjädring, men denna blir
givetvis inte lika bra som en som hör till
maskinens ram. 3) Mycket individuellt.
Ibland ett par hundra bara, ibland ett tusen-
tal mil. 4) Såvitt TV känner till finns inga
separata sådana skydd att köpa. 5) Det har
varit på tal men inget är bestämt ännu.

Fråga: 1) Har TV provkört Royal Enfield
350 Bullet? 2) I så fall i vilket nummer?
350 Bullet

Svar: 1) Ja. 2) Nr 23/1950.

Fråga: 1) Senaste data för Nimbus? 2)
Kommer Nimbus att importeras till Sverige?
3) Vad kommer den att kosta i så fall? 4)
Vad är Nimbus toppfart? 5) Tekniska data
för BMW? 6) Finns det en kardandrvnen
350 BMW?
Frågväs

Svar: 1) Nimbus har en rak fyrcylindrig
motor med överliggande kamaxel. Slagvol-
ym 7

Har Ni bilteknik som hobby —
eller är det Ert yrke?

Tekno's

HANDBÖCKER FÖR BILREPARATÖRER

har man lyckats presentera i en så praktisk och överskådlig form, att även de som saknar speciell teoretisk underbyggnad kan förvärva ingående kunskaper inom detta område. Man kommer att upptäcka, att långdragna och besvärliga tillvägagångssätt, som man tidigare har använt, kan utbytas mot snillrika och snabbare metoder.

Utdrag ur innehållet:

CHASSIREPARATIONER

Chassiets konstruktion och arbetssätt — Kopplingar — Växellådor — Kardanknutar och -axlar — Bakaxelväxlar och differentialer — Bakaxlar — Svansmotor drivning — Framhjul drivning — Fyrhjul drivning — Styrning och framhjulsupphängningar — Fjädring — Bromsar — Ramar och karosserier — Elektrisk utrustning — Smörjteknik — Diverse — Tabeller. (1040 sidor.)

DIESELMOTORER FÖR BILAR

Dieselmotorer i allmänhet — Dieselmotor typer — Dieselmotorfabrikat, tabeller — Bränsle för dieselmotorer — Insprutningspumpar — Matarpumpar — Bränslefilter — Insprutningsventiler (spridare) — Provning av insprutningspumpar och ventiler — Start av dieselmotorer — Tändspiraler (glödtändstift) — Kylsystem — Smörjning och oljefilter — Lager — Transmissionskedjor — Cylinderfoder — Luftrenare — Inkörning och provning — Tabeller. (680 sidor.)

FÖRGASARMOTORER FÖR BILAR

Grunddragen av förgasarmotorns konstruktion och arbetssätt — Provkörning och undersökning — Förberedande arbeten före motorrenovering och andra större reparationer — Cylinder och cylindrarbeten — Vevmekanismen — Ventilmekanismen — Bränslesystemet — Smörjsystemet — Elektriska systemet — Monteringsanvisningar — Felsökning — Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för olika bilmodeller — Tabeller. (800 sidor.)

ELEKTROTEKNIK FÖR BILAR (leverans om c:a 3 mån.)

Elektricitetslärans grunder — Bilens elektriska system — Generatorn — Reläer — Ström- och spänningsregulatorer — Batteriet — Startmotorn — Tändsystemet — Belysningsanordningar — Diverse elektrisk utrustning — Bilradio — Dieselelektrisk utrustning — Bilelektrisk provningsutrustning — Felsökning — Kopplings-scheman för olika bilmodeller — Tabeller och specifikationer. (C:a 500 sidor.)

Då det är ett önskemål, att Tekno's handböcker för bilreparatörer skall vara så kompletta och up to date som överhuvudtaget möjligt utges i samband med denna serie en Supplementbok, som kommer att innehålla alla nyheter av intresse och som år för år kommer att kompletteras. På detta sätt får köparen

ett uppslagsverk som aldrig föråldras

utan ständigt hålls aktuellt och städse blir mera värdefullt.

TEKNO's handböcker för bilreparatörer

är inbundna i prima konstläder och omfattar i allt 3264 sidor koncentrerat vetande med inte mindre än 1605 instruktiva bilder. Dessutom innehåller verken praktiska formler, utförliga felsökningsscheman, fullständiga serviceinstruktioner samt ett stort antal värdefulla tabeller, som för yrkesmannen måste vara till ovärderlig nytta att ständigt ha till hands.



(Beställningssedeln kan insändas i öppet kuvert för 10 öre.)

Till bokhandeln

eller TEKNOGRAFISKA — Petrihus — MALMÖ

Undertecknad beställer härmed

- | | |
|--|------|
| <input type="checkbox"/> Chassireparationer | 48:— |
| <input type="checkbox"/> Dieselmotorer för bilar | 35:— |
| <input type="checkbox"/> Förgasarmotorer för bilar | 46:— |
| <input type="checkbox"/> Elektroteknik för bilar | 56:— |
| <input type="checkbox"/> Supplementpärmen | 24:— |

Sätt ett kryss vid de böcker som önskas!

Betalningsvillkor:

Kontant vid leverans.

Hälften vid leverans och hälften efter 30 dagar.

Vid 1-2 böcker: kr 15:— vid leverans och kr 10:— per mån.

Vid 2-5 böcker: kr 25:— vid leverans och kr 15:— per mån.

Plus porto. (Stryk det inte önskade!) Äganderättsförbehåll.

Namn

Adress TV 10/53