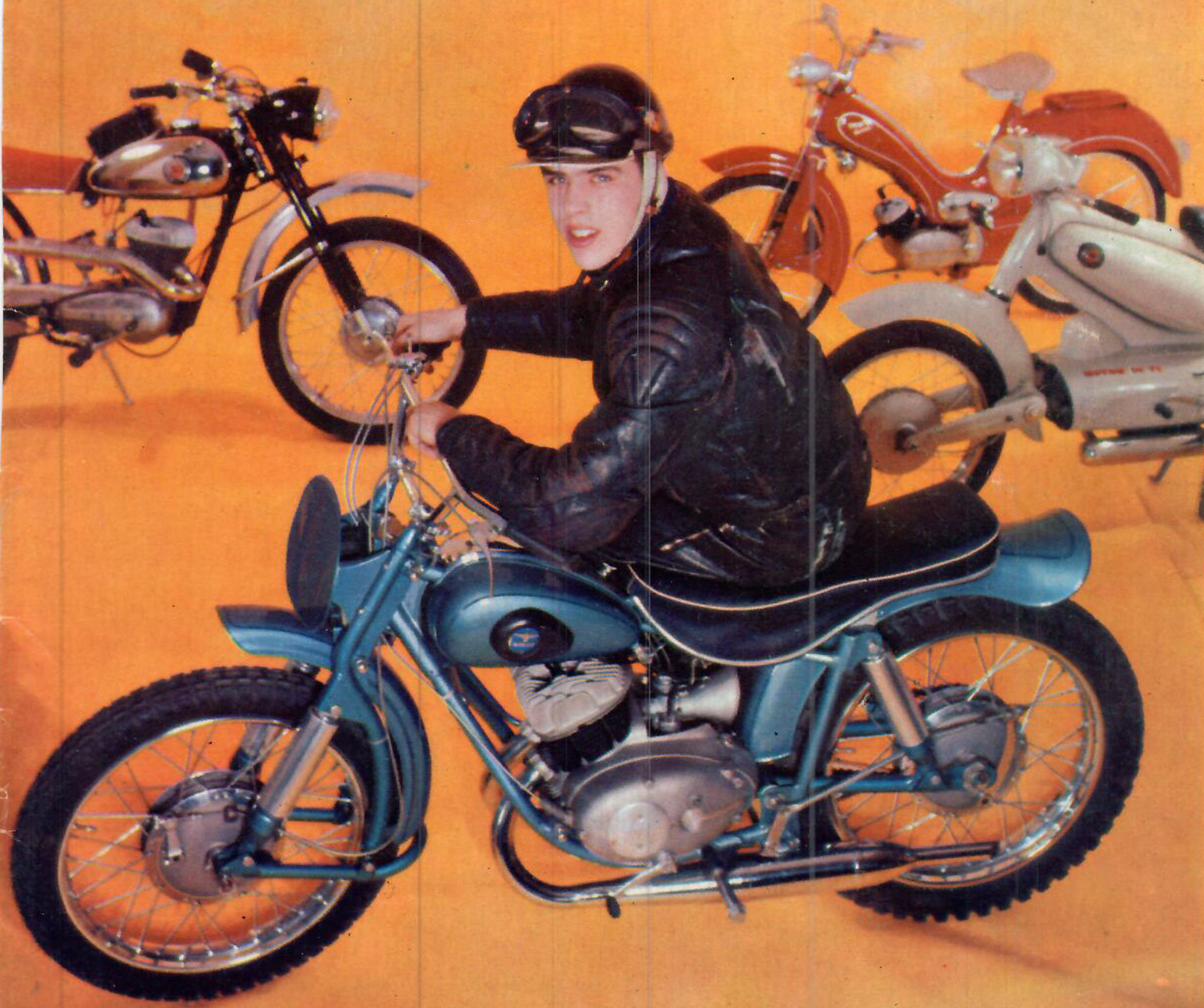


T teknikens V värld

MC- NUMMER



MED **Flyg** . NR **5**

1957 • 7/3-21/3 • PRIS 1 KR • I NORGE 2 KR, I DANMARK 2 KR

Mar

Tekniska frågor

Teknikens Världs experter 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 innan frågorna blir behandlade.



Fråga oss om bilar

Fråga: Hur är en bil- och garagevärmare för katalytisk förbränning konstruerad, och vilket ämne (katalysator) är det som kan få bensin att förbrännas utan låga? Thermix

Svar: Det förekommer en hel del olika yttre konstruktioner på katalytiska bilvärmare. Dock kan man säga att den s. k. glödkudden där själva förbränningen sker är av i stort sett samma konstruktion på de flesta bilvärmareapparater med katalytisk förbränning. Glödkudden består i huvudsak av asbest i vilken platina i relativt finfördelat form har bakats in. På båda sidor om glödkudden, som är ungefär 1 cm tjock, brukar det vara ett trädnät som håller formen på och i viss mån skyddar glödkudden från yttre överkan. Det är den i glödkudden befintliga platinan som fungerar som katalysator och möjliggör en förbränning av bensinen utan låga. Den katalytiska förbränningen i dessa värmareapparater sker vid ca 300—350° temperatur.

Fråga: 1) Om gängorna i ett tändstiftshål blivit skadade i en fyrcylindrig motor, kan man då borra upp det skadade hålet från 14 till 18 mm och i detsamma använda ett tändstift med 18 mm gänga utan att det har någon betydelse för värmeavledningen från stiftet jämfört med de andra tre med 14 mm gänga? 2) Jag har en nästan ny bil, på vilken jag bytt ljuddämpare en gång, och nu är det dags att byta än en gång. Nu undrar jag om man inte kan låta tillverka en ljuddämpare av kopparplåt, och därigenom slippa sönderrostade ljuddämpare för framtiden. Kan man även byta hela avgasröret till koppar? B. H.

Svar: 1) Det är inte lämpligt att använda olika tändstiftsdimensioner. Utan det bästa tillvägagångssättet om gängorna i ett 14 mm tändstiftshål blivit skadade, är att borra upp och gänga hålet ifråga med 18 mm tändstiftsgänga (18x1,5 mm). I hålet igångas sedan en förminskningsbussning med 18 mm utvändigt och 14 mm invändigt gänga. En sådan bussning av t. ex. Champions tillverkning kostar 1:85 kr, och kan erhållas från AB Amerikanska Motor Importen, Fridhemsgatan 72, Stockholm. Sådana bussningar finnes för förminskning från alla vanligare större tändstiftsgångor till alla brukbara mindre dimensioner:

2) Att använda koppar för tillverkning av ljuddämpare och avgasrör är naturligtvis bättre än järnplåt ur korrosionssynpunkt, men det finns även stora nackdelar därmed. För t. ex. kostnaderna för att göra ett avgassystem av koppar kan man montera så många avgassystem av standardtyp, att de tillsammans säkert håller längre än ett av koppar. Ett avgasrör utsätts i regel även för rätt stora mekaniska påkänningar på grund av vibrationer o. d. vilka lätt kan leda till utmattningsbrott på ett kopparrör. Tyvärr händer det att de avgassystem som levereras som originalreservdelar är av så tunt material att det lönar sig bättre att köpa avgasrör och ljuddämpare som tillverkats av fabriker som specialiserat sig på området och lagerför rör och ljuddämpare som är speciellt avpassade för olika bilmodeller. Och många gånger är dessa även billigare än i originalutförande. Om man nödvändigt vill tillverka en ljuddämpare med större hållbarhet än de vanliga standardljuddämparna, kan man möjligen med ekonomisk vinning tillverka en sådan med ytterhölje av rostfri plåt med t. ex. 1 mm tjocklek.

Fråga: Beträffande Heinkel-Kabine: 1) Går det att montera in radio? 2) Går det att montera rattlös? 3) Vad slags motor har den? 4) Är den bäddbar? 5) Har den sidodörrar? 6) Är det tre eller fyra hjul? 7) Får man köra upp för körkort i den? 8) Vad är priset? Bernt Björklund

Svar: 1) Plats för radio är förutsedd. Mot en extra kostnad av 335 kr kan man erhålla Philips bilradio (lilla modellen) fabriksmonterad. 2) Något speciellt rattlös finnes inte. Generalagenten (Sveciabolagen, Sveavägen 129, Stockholm) rekommenderar dock att man använder ett vanligt av polisen godkänt motorcykellås. Detta läses omkring en eker i ratten och fästet för rattstängsen. 3) Motorn är en luftkyld 1-cyl. fyrtaktare med toppventiler och elektrisk självstart. Effekten är 9,2 hk och slagvolymen 174 cm³. 2) Nej. 5) Nej, man stiger i och ur genom att fälla hela fronten åt sidan. 6) Den har tre hjul. 7) Ja, det går bra, men man erhåller endast körkort för förande av tyngre motorcykel (vilket gäller för förande av denna typ av »bil»). 8) Priset är 4.065:— inkl. värme.

Fråga: 1) Data på Porschés minsta motor? 2) Går det att montera in denna motor i VW Karmann-Ghia? 3) Hur mycket skulle ett sådant motorbyte kosta? Karmann-Ghia

Svar: 1) Den minsta Porsche-motorn ger 44 hk vid 4800 v/min., cyl.-diam. är 74,5 mm, slaglängd 74 mm, kompr. 6,5:1, cyl.-vol. 1290 cm³ och maximala vridmomentet 8,25 kgm ligger vid 2800 v/min. 2) Det möter inga tekniska hinder att montera en Porsche-motor i en VW eller en Karmann-Ghia. Såväl motorhänkning som anslutning till växellåda passar utan ändringar. Generalagenten avråder dock från ett dylikt motorbyte, detta med tanke på att bilarna är konstruerade och dimensionerade för den motorstyrka och de fartresurser bilarna har som standard. I främsta hand då med tanke på bromsarna.

Om man gör ett dylikt motorbyte förfaller all garanti på såväl bil som motor. Inom parentes kan vi omtala att det i Tyskland är i lag förbjudet att höja en bils motorstyrka mer än 10 proc. utan att bilen ombesiktigas, och att man därvid uppvisar ett intyg från fabriken där bilen tillverkats att de godkänt bilmotorerna effektökning. Oss veterligt har VW-

fabriken ännu inte lämnat något sådant medgivande. 3) Då man inte får lämna den gamla VW-motorn i utbyte mot en Porschemotor blir kostnaderna för enbart motorn ca 5.500:—. Monteringskostnaderna vid ett sådant motorbyte torde dock understiga 50:—.

Fråga: Vilken extra belysningsutrustning är att rekommendera: a) vid möte? b) i dimma? Ghia

Svar: a) Som extra belysning vid möte kan vi rekommendera de speciella mötesljus som finns i marknaden. Dessa är, när de är korrekt monterade, praktiskt taget helt bländfria, men lämnar för föraren en god belysning av den egna vägkanten. Ett vanligt s. k. sökarljus, med t. ex. Sealed beam-insats, som lämnar en skarpt avgränsad ljuskägla och där själva glödtråden är avskärmad, är också praktiskt taget helt bländfritt om det ställs in så att det belyser vägkanten några tiotal meter framför bilen. Tyvärr finns det många bilförare som inte accepterar ett möte med en bil med tänt sökarljus, vare sig det bländar eller ej. b) Vad dimljus beträffar finns det en massa olika typer och fabrikat. Om dessa kan man generellt säga att de i vertikal led skall lämna en ljuskägla som i överkant helst är knivskarpt begränsad, medan den däremot gärna kan ha rätt stor horisontell spridning. Dessutom skall dimljuslamporna placeras så lågt som möjligt enär dimman i allmänhet ej är så tät närmast marken. En framåtriktad skärm runt den övre delen av dimljuslampans kranis förbättrar sikten i dimma genom att hindra ljusstrålar att gå uppåt. Även på lågt placerade huvudstrålkastare är det lämpligt att placera dylika skärmar och därmed göra dem mera lämpade att använda i dimma. Om ljusskenets färgnyans råder delade meningar, av egna erfarenheter anser vi dock att skenets färgnyans är av mindre praktisk betydelse.

Fråga: Kan Teknikens Värld ge upplysning om en enklare trimning och åtgärder för att minska oljeförbrukningen vilken är alldeles för stor? Vad för slags kolvringar skall man montera? Kan man för att öka bilens prestanda hysa av topplocket och/eller polera gaskanalerna? Hur stor fartökning kan det bli av detta? Volvo PV 60

Svar: Om det inte finns något oljeläckage på motorn, så är det mest troligt att oljan försvinner upp i förbränningsrummen förbi kolvarna. Men även genom slitna ventilstyrningar kan det försvinna en hel del olja. För att reducera oljeförbrukningen i motorn, speciellt om cylindrarna är mycket eller oavt slitna, rekommenderar vi att montera Pedrick's formflex »A»-sats kolvringar vilken bl. a. innehåller oljeringar som är speciellt bra. Om även ventilstyrningar och spindlar är slitna och man inte vill kosta på nya, kan man med gott resultat montera Ge-Te ventilpackningar. Dessa sättes på spindlarna på insugningsventilerna vid monteringen och förhindrar att såväl olja som tjuvluft sugns in genom styrningarna. Kolvringar och packningar kan köpas bl. a. genom Bil-produkter AB, Grindsgatan 35, Stockholm. Beträffande trimningen, så är nog en avhyvling (0,4—0,5 mm) av topplocket det enda man kan göra med en måttlig insats av pengar och arbete. Att polera gaskanaler o. d. ställer sig så arbetsamt och ger så litet utbyte att det absolut inte lönar sig. Genom en eventuell kompressionsökning kan man få något bättre acceleration och bränsleekonomi medan toppfarten knappast kommer att öka.

Teknikens Värld

Nr 5 ■ ARGANG 35 ■ 7 MARS 1957

Utgivare Förlagsaktiebolaget Flygning, Sveavägen 53, Stockholm.

PRENUMERATIONS- AVDELNING:

Postadress: Box 3263, Stockholm 3. Telefon: Växel 34 00 80. Postgirokonto 55575.

Prenumeration kan ske direkt hos förlaget genom inbetalning på ovanstående postgirokonto eller via våra lokala ombud. (Se under

Ahlén & Åkerlund i telefonkatalogen.) Prenumeration kan även verkställas genom s. k. postabonnemang på närmaste postkontor, dock endast vid hel- eller halvårsskifte.

PRENUMERATIONS- PRIS 1957:

Sverige: Helår 22: 50, halvår 11: 75. I Danmark endast helårsabonnemang danska kronor 37: 50. Insänd betalingen till Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 53, København V. Postg. 316 46. Abonnemanget kan börja när som helst under året.

Meddela adressändringar där prenumerationen verkställs två veckor före flyttning.

ANNONSAVDELNING:

Torsgatan 21, Stockholm. Tel. 34 90 00

Annonschef: Olle Lindkvist

Ingemar Engelbrektsson

TV:s VARUMARKNAD och TV:s
RADANNONSER

Lars Sandin

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1957.

Sveavägen 53, Stockholm Va.

Tel. 34 00 80 (växel)

Förfrågningar: Tel. 32 69 60

Chefredaktör och ansvarig utgivare:

RUNE MELANDER (Äv. direkt 32 82 86)

Redaktionssekreterare: Stig Sandelin

Redaktionen ansvarar icke för insända icke beställda manuskript eller bilder. Fri diskussion i våra spalter.

För åsikter framförda i signerade artiklar svarar författaren. Eftertryck av text och bilder förbjudes!

Högaktuellt:

Farlig trimning	11
Kalas för røjare i Suez	12
Full fart på mopedfronten	15
Är detta räddningen?	19
Atomåldern erövrar Sverige	21
Teknisk revy	32
Spion satsar på Sverige	43

Teknik:

Fråga oss om teknik	2, 59
Färgfoto invärtes	34
Fyr med krut och färg i	39

Motor:

Vad tycker de om mopeder?	4
Joakim Bonnier: Ny Maserati och Moss-sensation	6
Vålgjord Vauxhall-Victor	20
Teknikens Värld provkör Zündapp Combinette 50 cm ³	26
Teknikens Värld provkör Pontiac Six	27
Abarth absoluta toppen	30
Ratta rätt i välskött bil	38
Bågar från vapensmedja	44
Biltester i bokform	44
Varg-Olle: Mera motocross än speedway	53

Flyg:

Flygnytt	54
----------------	----

Hobby:

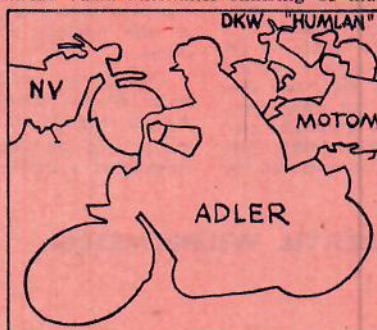
System i smätt	9
----------------------	---

Serier:

Buzz Cooper	36
Flygsoldat 113 Bom	37
Samlarserien: Stirling Moss	37
Uran, de enorma krafternas metall	38

Nästa nummer (nr 6)

av Teknikens Värld utkommer omkring 21 mars.



Omslagsbilden

Ett apropå till Internationella Motorecykelutställningen i Stockholm är vår omslagsbild den här gången. Alla grenar av motoriserade tvåhjulningar är representerade. Längst upp t. v. en DKW Humlan-moped som bjuder på sådana finesser som tre växlar. Nedanför denna futurabetonade 98-kubikaren Motom. NV:s JetCROSSer hittar vi till höger. En trevlig 175:a i bästa motocross stil. I förgrunden Adlers motocrossmodell med en 250:a i den stabila vaggramen. Färgfoto: C. A. Nordin.



MARINEN

antar sommaren 1957

Aspiranter (stam och reserv)

FÖR UTBILDNING TILL

**SJÖOFFICER
KUSTARTILLERIOFFICER**

**MARININTENDENT
MARININGENJÖR**

TILL CHEFEN FÖR MARINEN STOCKHOLM 80

Namn:

Jag är intresserad av utbildning till:

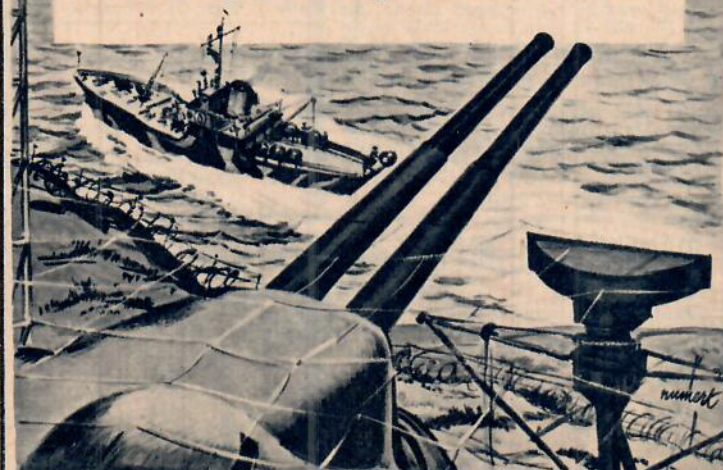
Adress:

Postadress:

TV 5-57

Sänd mig broschyr och ansökningsformulär

Ansökningstiden utgår den 1 APRIL!



KÖP MORGONDAGENS RADIO IDAG!



Format: 138 mm lång,
84 mm hög,
38 mm bred.

4
45-öres batterier
räcker 1/2 år!

MERCURY-TRANSISTORRADIO

Transistorn — en revolutionerande amerikansk uppfinning på radioteknikens område, från andra världskrigets slutskede — har nu inlett sitt segertåg på den civila marknaden.

Transistorn — så liten att den rymmes på en tumnagel — inte bara ersätter radioröret, den är effektivare, har 10 gånger så lång livslängd, tål slag och stötar samt drar så litet ström att 4 st. 45-öres stavbatterier räcker för att driva en MERCURY transistorradio 100-tals timmar — motsvarande 1/2 års normal lyssningstid. Den rymmes ledigt i en kavajficka eller i en damhandväska.

MERCURY fickradio har 5 transistorer motsvarande effekten hos en 5 rörs radio. Ni hör således alla de större mellanvägsstationerna i Sverige, Danmark, Tyskland, Holland, Belgien, England etc.

MERCURY transistorradio har högtalare — tillräckligt stark för att höras över en normal våning. Ni kan dessutom stänga av högtalaren och koppla till den specialkonstruerade statoklippen (hörpropp) som enkelt fastsättes i ena örat — stoppa radion i fickan, ta en promenad, en motorcykel- eller mopedtur och avnjuta ett radioprogram på samma gång.

Transistorradion har inbyggd antenn, det enda Ni behöver göra är att vrida på radion, sedan spelar det ingen roll om Ni har den inomhus, i en bil, på ett tåg, i en fabrik o. s. v., den fungerar lika bra ändå.

Därför köp MERCURY transistorradio, den moderna människans trogne följeslagare. Priset — en bagatell i förhållande till det ingenjörsvetenskapliga mästerverk Ni får — endast 287:— kr. Tillika på bekväma betalningsvillkor.



Drömradien för bilisten, handelsresanden m. fl. Ni tar den med Er på hotellrummet, den kan följa Er vart Ni går, i fickan, i portföljen.



Transistorradion bekvämt inom räckhåll om Ni vill höra musik innan Ni går till sängs. Ni behöver inte stiga upp för att stänga av den. Ta den med Er i badrummet, i köket, i trädgården.



Transistorradion följer Er i skog och mark. Ni kan lyssna till musik när Ni arbetar i skogen, när Ni kör traktor, den följer Er vart Ni går därför att den rymmes i fickan



För Er, som åker motorcykel, moped, vespa eller cykel, öppnar sig möjligheter att förkorta färden med musik. Stoppa Transistorradion i fickan och sätt i hörproppen i örat, musiken hörs då endast av Er



På badstranden, på semester, vid kaffebordet i trädgården, överallt förljuvar musiken från MERCURY Transistorradio Er tillvaro.

VAD TYCKER DE OM MOPEDEN?

TV har frågat fyra kategorier som har med mopeder att göra vad de anser om det billiga och driftsäkra lilla fordonet. Svaren finns härnedan.

HR TORE PERSSON, Försäkringsbolaget Hansa, Stockholm

— När man köper en moped är i regel det första man gör att teckna en stödförsäkring. En i dessa dagar förhållandevis kostsam historia eftersom försäkringsbolagen på grund av de många mopedstölderna måste höja premierna. Näväl, här slår man sig till ro och glömmer bort det kanske viktigaste — trafikförsäkringen! Det är lätt gjort att köra mot en bil i stark trafik. Ytligt sett händer inte mycket men som var och en vet kostar bättring av en bilfylgel en hel del. Det kan bli

stora pengar att betala för en ung mopedägare.

För att dra konsekvenserna ännu längre kan vi peka på olyckor där personer eller egendom skadas allvarligt. Vem betalar det? Min personliga åsikt är att trafikförsäkringen bör vara det första en mopedägare tänker på. Den kostar så litet men är bra att ha bakom ryggen om det händer något. Som jämförelse kan nämnas att en bilförare helt enkelt är tvungen att ha trafikförsäkring på sitt fordon.

DROSKFÖRARE STEN JOHANSSON, Stockholm

— Jag tycker mopeden är ett förträffligt fordon bara dess förare lär sig behärska fordonet bättre. Det är klart att man ibland retar upp sig när de vinglar fram mellan filerna men alla kan ju inte ha råd att köra bil.

Värst är det med äldre personer på moped, de yngre far visserligen fram som Jehu men i de flesta fall behärskar de fordonet till fulländning, och man vet på ett ungefär vartåt det barkar hän.

GENERALSEKRETERARE OLLE THÖRNQVIST, Cykel- & Mopedfrämjandet

— Mopeden har faktiskt sin största uppgift att fylla i glesbygderna och här hittar vi de verkliga nyttoåkarna inom mopedskräet. Här i Stockholm får man lätt den uppfattningen att mopedåkare mest förekommer bland ungdom under 20 år. I verkligheten är det endast 15 procent av alla mopedägare som hamnar under den rubriken.

I trafikhänseende skulle vi på Mopedfrämjandet gärna se att mopederna skildes från den övriga trafiken för att inte vara till hinder. Vi har även fått påstötningar från holländska och andra mopedorganisationer om en

gemensam hastighetsgräns. Som bekant ligger deras maxhastighet vid 40 km/t. Utländska mopeder är ju också byggda för den hastigheten. I den frågan stöter vi emellertid på patrull hos motororganisationerna. I stadstrafik anser vi dock att 40 kilometersgränsen skulle bidra till trafik säkerheten genom att bilförare inte så ofta behövde köra om mopederna.

Vårt största önskemål är emellertid att alla mopedägare skaffar sig en trafikförsäkring och inte stirrar sig blinda på sin egen skicklighet i trafiken.

TECKNARE BERTIL WILHELMSSON, Stockholm

— Jag trivs alldeles förträffligt med min moped. Det är ett absolut perfekt äkdon för till-och-från jobbet. Det finaste tycker jag är frånvaron av parkeringsbekymmer när man arbetar i innerstaden. Visserligen håller jag på att ta körkort nu, så det blir väl en bil vad det lider men jag tror i alla fall att mopeden är mera användbar i mitt fall. Några som helst besvär i trafiken har

jag inte haft. Det är klart att en eller annan bilförare blängt snett på en någon gång och försökt tränga men i det stora hela är umgänget mellan mopedister och bilförare gnisselfritt. Skall jag fortsätta att åka moped har jag bara en önskan; höj maxfarten en liten aning. Det skulle nog gå litet smidigare i trafiken om så blev fallet.

MERCURY-BOLAGET

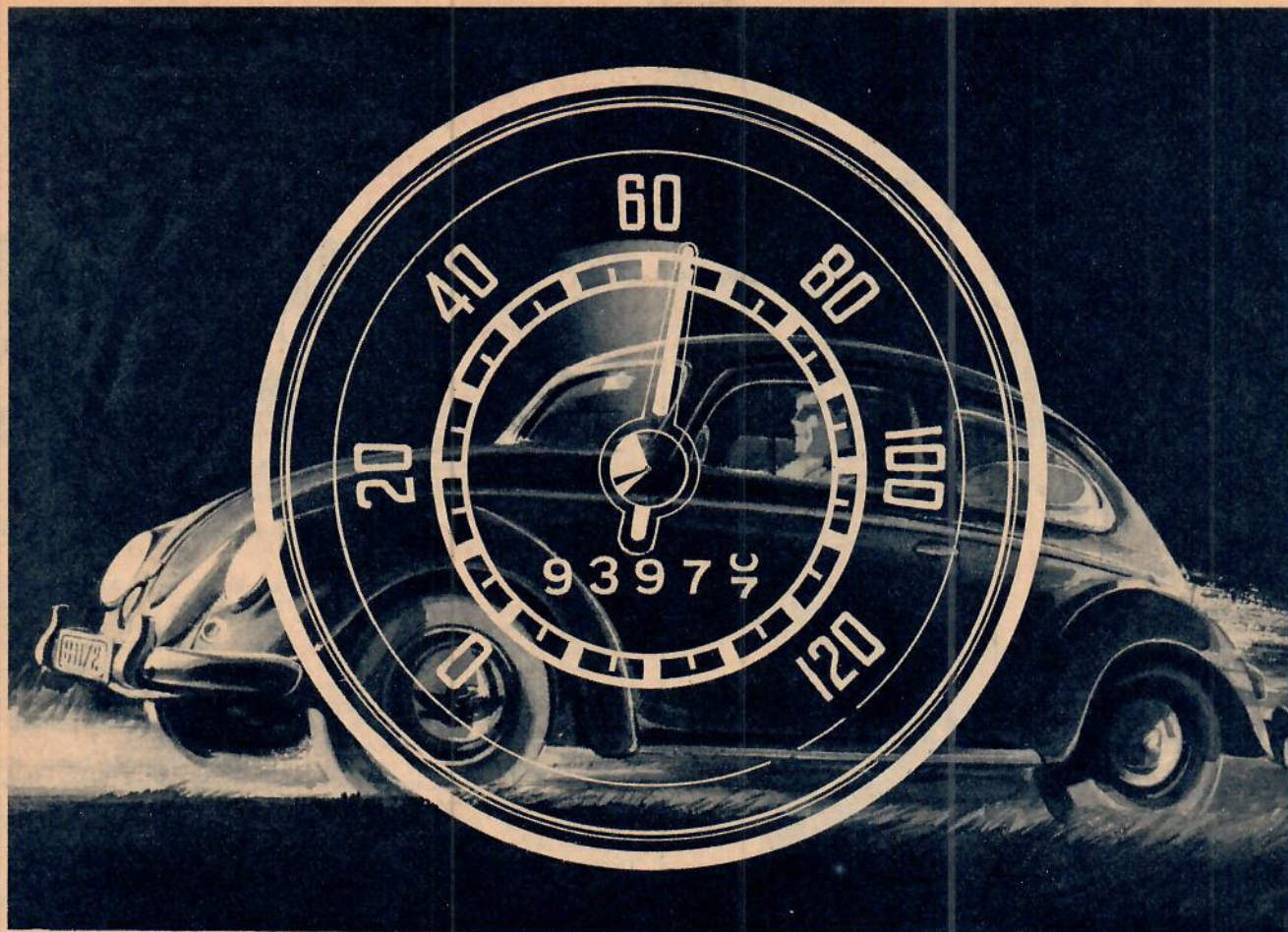
Tel. 11 34 65, 11 81 65
Wasagatan 5 B, Göteborg C

Härmed beställs . . . st. MERCURY Transistorradio, med 6 månaders garanti, till kontant kr 287:— . På avbetalning till kr 315:— med kr 95:— vid leveransen och resterande med kr 22:— per månad. Stryk det ej tillämpliga.

Namn:

Adress:

Postadress: TV.5-57



Undan för undan når allt fler Volkswagen det magiska 10.000-milastrecket. Mätaren slår om men Volkswagen rullar vidare...

Ännu vet ingen hur gammal en Volkswagen kan bli

Runt om i världen rullar i dag över 1 1/2 miljon Volkswagen. Bara till Sverige har under de sista sex åren över 100.000 Volkswagen importerats. Det måste finnas en *väsentlig* orsak, som gjort att Volkswagen så snabbt nått denna position. Den är kort och gott: VOLKSWAGEN HALLER!

I Sverige finns över 1.500 Volkswagen, som hunnit gå över 10.000 mil utan nämnvärda reparationer och det finns Volkswagen som gått över

30.000 mil utan motorbyte. Det finns redan nu Volkswagen-ägare, som efter motorbyte - det tar två timmar - kommit upp till 45.000 mil med samma Volkswagen.

Det finns bilar som gått till historien. Volkswagen kommer att göra det. Det dröjer, för Volkswagen är bilen för vår tid - bilen som genom sin revolutionerande, geniala konstruktion förändrat hela vårt biltänkande. Och ännu vet ingen hur gammal en Volkswagen kan bli!

Volkswagen är bilen också för Er!

Motorn är luftkyld och kan alltså varken koka eller frysa, den är lågvarvig och därför oerhört slitstark, den drar bara 0,75 l/mil och den är på 36 SAE hk (30 DIN hk).

Volkswagen har separat torsionsfjädring på alla 4 hjulen, som ger Volkswagen dess berömda väghållningsförmåga och gör körningen så komfortabel.

Det finns 300 auktoriserade VW-verkstäder i Sverige, 2.000 i Europa. Tack vare en riktpreislista med 532 verkstadsarbeten vet Ni på förhand vad varje arbete kostar. Ett långt drivet utbytesystem spar tid och pengar. Ett motorbyte t.ex. tar bara 2 timmar.

Volkswagen-försäljaren är stolt att få visa Er

VOLKSWAGEN

- ännu vet ingen hur gammal den kan bli



AB SCANIA-VABIS
SÖDERTÄLJE

EN NY SÄNDNING direktimporterade

U.S.A.
airforce
FLYGOVERALLS

Av fodrat mörkbrunt getskinn med pälskrage. Dessa skinnoveralls, som är splittrerna och har i framställning kostat amerikanska flyget över 750:- st.

— utförsäljes nu av oss för endast ...

198:-
kontant

Avbetaln. 210:— kr. med 85:— kr. vid lev. rest. 25:— kr. i mån.

Nya direktinköp från U. S. Airforce har gjort att vi kan upprepa förra årets sensation — att för endast 198:— kr erbjuda Eder splittrerna flygoveralls, tillverkade av det finaste getskinn som står att uppdriva — i ett utförande och en kvalitet, där kostnader ej spelat någon roll. Overallen är försedd med långa kraftiga blintlås varför Ni med lätthet tager den av och på. Ett plagg som håller i årtal.

Ett enastående tillfälle för alla, som behöver ett verkligt varmt och skönt kvalitetsplagg t. ex. kranskötare, fryshuspersonal, MC- och mopedförare, vaktpersonal, traktorförare, jägare, fiskare m. fl.



Amerikanska armékängor

av kraftigt gummi, invändigt vävbelagda 28 cm höga skaft med hel tunga — därför helt vattentäta. Ett fynd för jägare, fiskare, motormän m. fl. Kostar end. 17:75 kr parst.

Begränsat lager — beställ i dag!

Härmed beställs par flygoveralls av skinn till 198:— kr kontant, på avbetaln. till 210:— kr med 85:— kr vid leveransen o. resterande med 25 kr per mån. (Stryk det ej tillämpliga.) Min längd är cm, bröstvidd cm, midjemått cm. Samtidigt beställs ... par gummikängor i storl. att sändas per efterkrav med returrätt inom 8 dagar.

MERCURY-BOLAGET

Vasag. 5 B. Tel. 11 81 65, 11 34 65
GÖTEBORG C.

Namn:
Adress:
Jvg.-adr.: TV 5-57

6

stänga av högtalaren och koppla till den specialkonstruerade statoklippen (hörpropp) som enkelt fastsättes i ena örat — stoppa radion i fickan, ta en promenad, en motorcykel- eller mopedtur och

För Er, som åker motorcykel, moped, vespa eller cykel, öppnar sig möjligheter att förkorta färden med musik. Stoppa

Joakim Bonnier: NY MASERATI OCH MOSS-SENSATION



Stirling Moss i den nya 4,5 liters Maseratin som tyvärr fick bryta.

Onsdagen den 16 januari började, eller rättare sagt — skulle träningen inför 1000 km-tävlingen i Buenos Aires ha börjat. Den första tävlingen i VM-serien för sportvagnar 1957. Klockan halv två, den enligt tilläggsreglerna utsatta tiden, infann vi oss på banan med bilar och mekaniker, bara för att finna en halv-färdig och i sitt dåvarande tillstånd livsfarlig bana. Klokt nog vägrade både Ferraris stallchef Sculati och vår egen maestro Ugolini att släppa ut sina vagnar förrän banan gjorts absolut ofarlig för både förare och publik.

Tävlingar av den här typen skall enligt reglerna gå över 1000 km eller vara minst sex timmar. För varje bil är två förare anmälda vilka måste avlösa varandra minst varannan timme. Ferrari hade anmält fyra vagnar med den sedan förra året väl-

kända 12 cyl. 3,5 litersmotorn. Själv hade vi tre bilar. Två av dem med 3-litersmotorn — förra årets mest framgångsrika sportvagn — och en vagn med den helt nya 4,5 litersmotorn. En V8:a som utvecklar dryga 400 hk. Vagnens tävlingsdebut emotsågs med en viss spänning.

Vi hade följande förare anmälda: Fangio, Moss, Behra, Menditeguy, Shell och undertecknad. Ferrari ställde upp med Collins, Castelotti, Musso, de Portago, Perdica, von Trips, Hawthorn och Gregory. Ecuire Ecosse hade anmält två D-Jaguars med Flockhart, Sanderson, Mieres och X.

Den andra träningsdagen visade vår 4,5 liters Maserati sin enorma överlägsenhet genom att tillryggalägga 10 km-varvet nära elva sekunder snabbare än bästa Ferrari. Medelhastigheten låg strax (Forts. på sid. 8)



En titt i motorrummet på 4,5 liters vagnen. V 8:an är på dryga 400 hk och visade sig ha fantastiska fartresurser. T. v. Isabel Haskels Osca med en laddad 4:a med dubbla överliggande kamaxlar. Motorn är på 1,5 liter och visade sig rivig och pålitlig i Buenos Aires-tävlingarna. 1 VM-poäng togs.



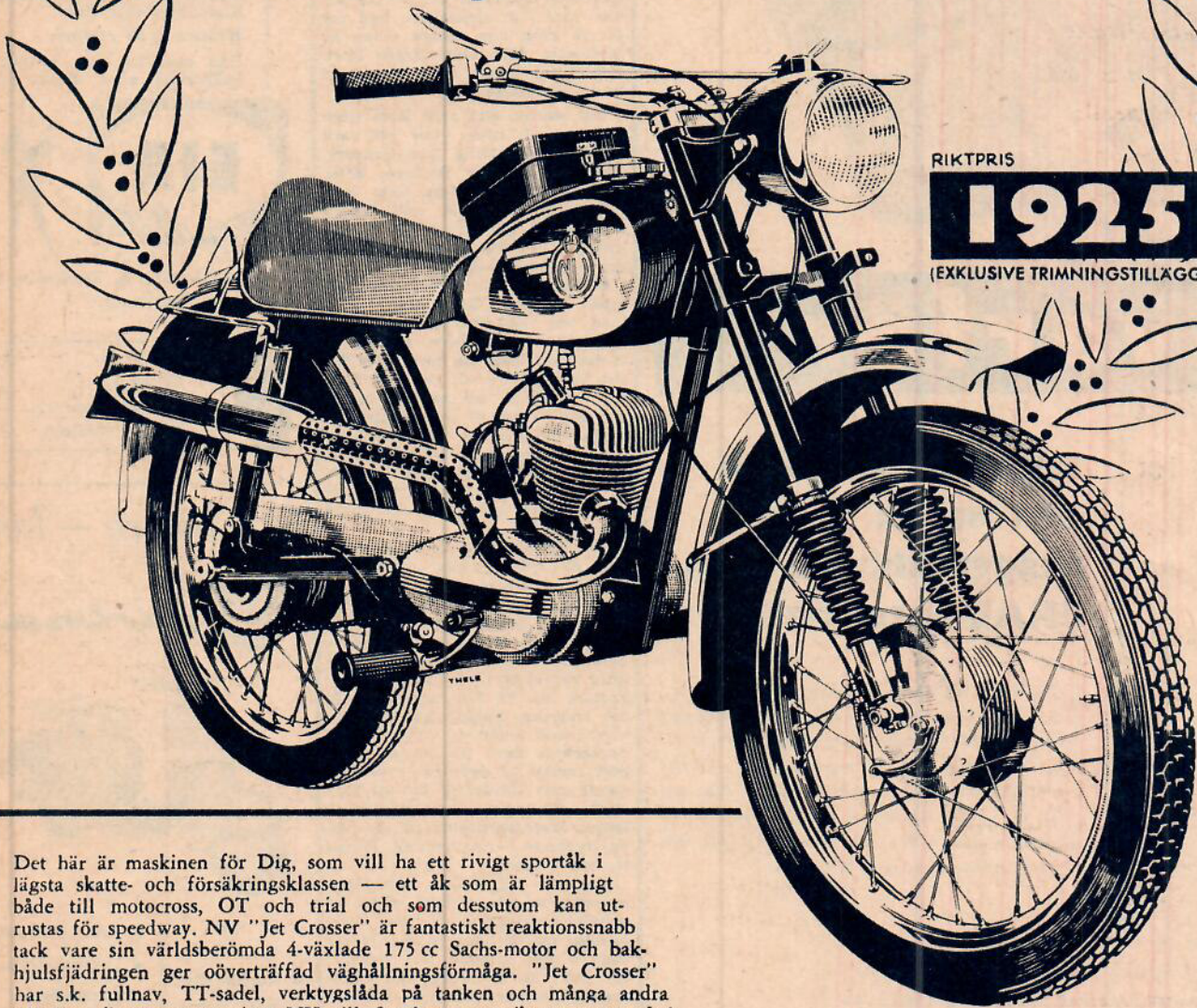
verkligheten är det endast 15 procent av alla mopedägare som hamnar under den rubriken. I trafikhänseende skulle vi på

sen skulle bidra till trafiksäkerheten genom att bilförare inte så ofta behövde köra om mopederna.

10 hk

starkast i klassen

NV "Jet Crosser"



RIKTPRIS

1925:-

(EXKLUSIVE TRIMNINGSTILLÄGG OCH OMS.)

Det här är maskinen för Dig, som vill ha ett rivigt sportåk i lägsta skatte- och försäkringsklassen — ett åk som är lämpligt både till motocross, OT och trial och som dessutom kan utrustas för speedway. NV "Jet Crosser" är fantastiskt reaktionssnabb tack vare sin världsberömda 4-växlade 175 cc Sachs-motor och bak-hjulsfjädringen ger oöverträffad väghållningsförmåga. "Jet Crosser" har s.k. fullnav, TT-sadel, verktygslåda på tanken och många andra pålitliga finesser som gjort NV till Sveriges segerrikaste motorcykel.

NV 24
"JET CROSSER"

175 cc
under 75 kg

Gör som
tävlingförarna —
vinn på
att välja NV!





varför

uppskattar också den hårda skäggstubbens män BRAUN special?

BRAUN special, den tyska rakapparaten med 3-års-garanti, ger en behaglig och perfekt rakning, tack vare det mikrotunna skärbladet. Den tillfredsställer därför också herrar med hård och seg skäggstubb — herrar som tidigare litat bara på rakbladets skärpa. Lätt sagt — ja, men också lätt bevisat. Gå redan idag till Er specialaffär, gör ett lätt och bekvämt rakprov, och Ni får den slätaste rakning Ni upplevt.

Pröva själv!

"Hakprovet" bevisar BRAUNS otroliga skärpa

- Raka ena ansiktshalvan med BRAUN. Gör sedan en efterrakning med andra rakapparater och se om de kan ta ytterligare något av skägget.
- Raka andra ansiktshalvan med en annan elhyvel. Pröva sedan om BRAUN rakar slätare och kan ta ytterligare något av skägget.
- Ni kan nu konstatera, att en BRAUN ger den skonammaste och effektivaste rakning Ni kan få.

nya
BRAUN
special

3 års garanti bevisar den höga kvaliteten

BRAUN elhyvel är så genialt konstruerad, att det finns bara en rörlig del i motorn. Motorn är därför praktiskt taget outslitlig.

Riktpris **80:-**

BRAUN kommer förpackad i ett elegant plastetui med sladd och rengöringsborste.

BRAUN special finns också i lyxutfört presentetui.

Ny Maserati . . .

(Forts. fr. sid. 5)

över 180 km/tim vilket enligt mätningar och framför allt Castelottis mening var i högsta laget. På hans begäran byggde man en rondell mitt på banan. Medelshastigheten sänktes på så sätt med 20 km/tim. En av Ferrarivagnarna råkade sedan köra rakt in i rondellen.

Under lördagen körde vi för startplaceringarna. Snabbast var paret Fangio/Moss med 4,5-litern. Min vagn krängade och så fort jag rörde gaspedalen kastade den våldsamt. Eftersom man på rakan var uppe i närmare 260 km/tim var det nog så besvärligt att hålla vagnen på banan.

Tävlingsdagen bröt in, inte alltför varm — bara 30 grader. Banan är alldeles för smal för Le Mans-start och eftersom det senare råkar vara min specialitet, bad jag att få köra den senare delen av tävlingen. Min andreförare Shell fick alltså börja. Moss körde 4,5 liters Maseratin.

När starten gick sköt Moss fram i täten och hade efter ett varv 500 meters ledning före Gregory, Castelotti och de Portage. Efter fem varv hade Moss ökat ledningen till nära 30 sek, Castelotti brutit på grund av motor-krängel och Behra/Shell passerat den ensamma Jaguaren.

Ställningen var oförändrad till elfte varvet då Shell gick i depå med en loss-skakad motorhuv. Reparationen klarades snabbt — endast en placering förlorades. Ett par varv senare var det åter dags för depåbesök av samma orsak. Ut igen. Varv 26 bjuder åter på depåbesök men nu hade ett bensinrör skakat loss. När två timmar hade gått, lämnade vagnen in för gott med en trasig koppling så för min del blev det inget åka av.

När Fangio avlöste Moss hade han en ledning med nästan ett helt varv. Gregory låg tvåa med de Portage och Behra på tredje respektive fjärde plats. Moss berättade att han »promenadåkt» hela tiden och mycket väl kunnat köra varvet på tio à tolv sekunder kortare tid. På 57:e varvet hände det tragiska. Fangio kom i depå med trasig koppling vilket senare upptäcktes bero på att en liten bult ramlat ur pedalen — en bagatell men tillräcklig för att förändra tävlingen från en överlägsen Maseratiledning till en lika övertygande Ferrariledning. Musso låg nu i täten.

Maestro Ugolinis anletsdrag stelnade märkbart men efter en stunds överläggningar kom man överens om att Moss skulle överta vagnen när ungefär två timmar var kvar av tävlingen. När detta skedde började den mest fantastiska uppvisning jag sett inom motorsport. Moss var fenomenal och minskade Castelottis treminutersledning med 11—12 sekunder per varv. Snart hade han slagit varvrekordet, d. v. s. han åkte fortare med trelitern än 4,5 litersvagnen. Efter sjutton varv passerade han Castelotti och började ta in på Musso med blixstens hastighet. Publiken tjöt av förtjusning inför denna uppvisning av nästan övermänsklig körskicklighet. Tyvärr räckte inte varven till utan mållinjen skars i följande ordning: Musso, Moss, Castelotti och Sanderson. Tack vare Moss blev Ferraris ledning i VM inte mer än två poäng och ställningen var nu: Ferrari 8, Maserati 6, Jaguar 3 och Osca 1.

EIA:s

RADIOHANDBOK

9:de omarbetade upplagan

OBS! Utvidgad televisionsdel
Handboken vill lära Er första mottagarens funktioner och hjälpa Er att snabbt laga småfel. Vi har även medtagit en del hjälptabeller och grafiska beräkningsmetoder.

NÅGRA RUBRIKTIPS

Självinduktionsspolar
Kondensatorer
Kristalldetektorer
Elektronröret och dess verkningsätt
Radiotelefoni
Television
Mätinstrument
Störningar och störningsskydd
Kopplingsföreskrifter

Kronor 4: 50 riktpreis

Kan beställas från närmaste bokhandel eller direkt från



Hudiksvallg. 6, Stockholm 6.
Avdelningskontor:

Kyrkogatan 41,
Göteborg
Rundelsgatan 12,
Malmö

Kör bättre — kör



- El. start
- Turbinkyln.
- Kardanaxel
- NSU orig.-motor
- Rikl. instrum.
- Lyxförkromm.
- Reservhjul
- Bagagehållare

Pris endast 2.095:—

Service och återförsäljare över hela landet!

Till Generalagenten för NSU

BENGT BERG & Co AB
Backavägen - GÖTEBORG

Var god sänd mig, utan köplväng,
Eder broschyr om NSU Prima.

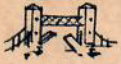
Namn

Adress

Postadress TV 5-57

Bridges

OF LONDON



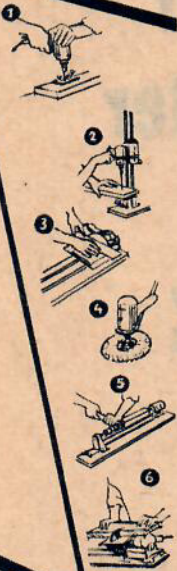
genom

Glabo

I GÖTEBORG



1. Borr-maskin
2. Pelarhorr-maskin
3. Puts-maskin
4. Slip o. polermaskin
5. Träsvarv
6. Cirkelsåg



Borrmaskinen försedd med 3 mm chuck

Bridges är stark. Dubbelt så stark som andra hobbymaskiner i sin klass. Den kraftiga, utbytbara motorn är byggd i en enhet för kontinuerlig drift. Bridges genomtänkta utrustning omfattar 40-talet tillbehör! Bridges är marknadens mest kompletta hemverkstad! Se den hos Er järnhandlare eller begär upplysningar direkt från oss.



AB GLABO - Box 1028 - GÖTEBORG 4
Sänd mig upplysningar om BRIDGES HOBBYUTRUSTNINGAR

Namn: _____

Adress: _____

(code) TV 5-57

TEKNIKENS VÄRLD 5/57

SYSTEM I SMÅTT

AV STIG SANDELIN

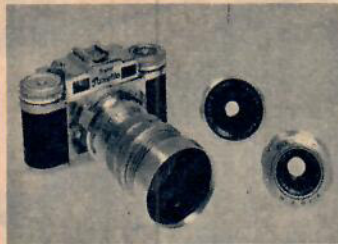
En kamera med utbytbar optik Eger lösningen på många kvistiga fotoproblem. Med vidvinkelobjektivet kommer man längre bort från motivet, och man kan därför få med mera av motivet i ett trångt rum än med ett normalobjektiv. Med teleobjektivet kommer man närmare motivet, och man kan t. ex. fotografera en fotbollsmatch utan att efteråt behöva hissa upp förstöringsapparaten i taket.

Systemkamerorna i småbilsformatet har detta omfattande register, som ger fotografen verkliga drömhanser att ta utmärkta bilder. Här skall vi titta närmare på en systemkamera, som inte kostar mera än en vanlig, avancerad småbilskamera.

Braun Super Paxette II tillverkas av Carl Braun Camera-Werk i Nürnberg. Det mest iögonfallande med denna kamera är den ovanliga lösningen på slutarproblemet. Kameran har nämligen till skillnad från de flesta andra systemkameror en fast Prontor SVS-slutare bakom objektivfattningen.

Bland finesserna märks avståndsmätare kopplad till samtliga objektivi, snabbframmatning (som samtidigt drar fram filmen, spänner slutaren och flyttar räkneverket ett steg), inbyggd spärr mot dubbel exponering, automatiskt räkneverk och synkroniseringskontakt.

Utän objektivi kostar Super Paxette II 210 kr. Objektivurvalet är mycket stort. Det finns fyra normalobjektivi med ljusstyrka 2,8, vilka beroende på fabrikat kostar från 75 till 240 kr, tre olika vidvinkelobjektivi med brännvidderna 38 och 35 mm från 120 till 295 kr och fyra olika teleobjektivi i brännvidder från 85 upp till 135 mm och med priser varierande mellan 150 och 295 kr.

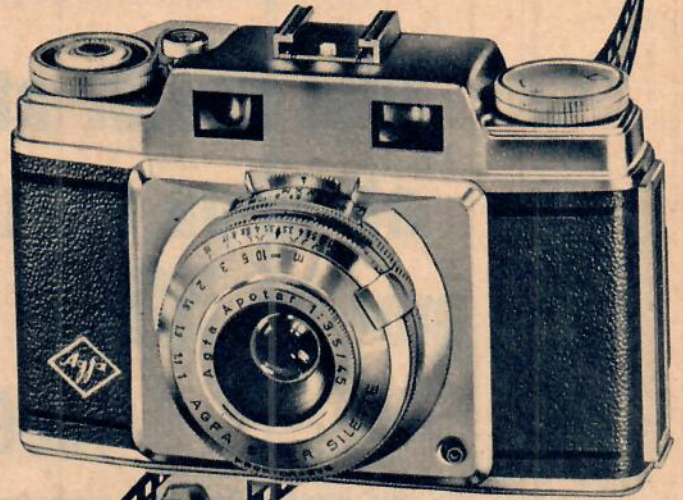


Här är Super Paxette II med teleobjektivet Enna Ennaston 1:3,5 och med 135 mm brännvidd. Övan t. h. vidvinkelobjektivet Staeble Choro och normalobjektivet Staeble Kata.



Bland Brauns övriga kameromärks Gloriette B som har Cassar-objektivi 1:2,8 och inbyggd ljusmätare.

Alla motiv klara för Agfa...



AGFA SILETTE är den perfekta småbils-kameran, lika behändig i formatet som den är att handskas med. De tekniska finesserna står på toppunkten för en kamera i denna prisklass: snabbframmatning av filmen, spärr mot dubbel exponering och blanka rutor, självutlösare m. m. Finns även med kopplad mätsökare eller inbyggd exponeringsmätare.

Se de olika modellerna hos Er fotohandlare. Riktpriser från Kr. 135:—.

...och
Agfa
film...

Det finns en Agfafilm för varje kamera. I svartvitt eller färg fångar Agfafilmerna alla nyanser, lätta eller mättade och exakt som Ni ser dem.

Alla kan färgfotografera med en Agfa-color film i en helt vanlig kamera. Rådgör med Er fotohandlare om vilken film som bäst passar Edra behov.



Bliv **A**-fotograf
med  kameror och film

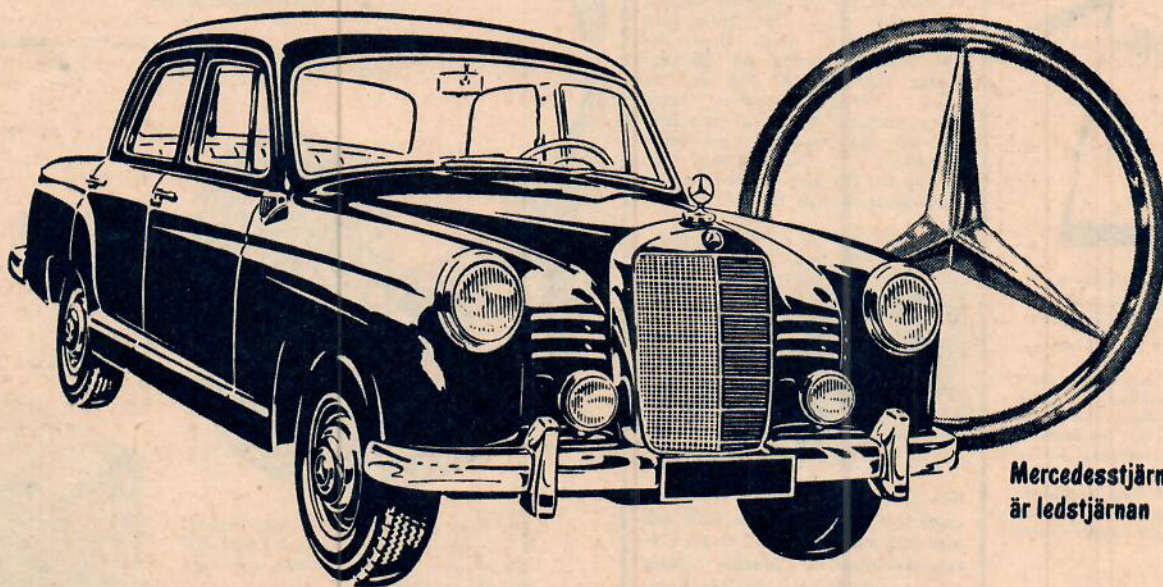
5000

Just därför att det lönar sig
att köpa verklig kvalitet har
mer än **5000** svenska bilister

1956 valt

MERCEDES-BENZ

bilen som bygger
bättre bilism!



Mercedesstjärnan
är ledstjärnan

AUTOMOBILPALATSET

S:t Eriksgatan 117
Tel. 34 00 00
Utställningen
Strandvägen 7A
Tel. 67 04 40

PHILIPSONS

AUTOMOBIL-AKTIEBOLAG

PHILIPSONS SÖDER BIL AB

Södertäljevägen, Västberga
Tel. 45 29 60
Utställningen
Götgatan 91
Tel. 44 09 80

Filialer, återförsäljare och serviceverkstäder över hela landet.

FARLIG TRIMNING



1:e polisassistent Eric Redsjö på trafikpolisen i Stockholm vet det mesta om mopeder och allt vad därtill hör. Han är helt »mopedfrälst» men har inte mycket sympati till övers för dem som trimmar sina skatte- och körkorts fria fordon. I de inre kretsarna har han på grund av sitt intresse fått namnet »Mopedsjö».

Det är inte mer än fem år sedan den så kallade mopedkungörelsen såg dagens ljus. Tidigare måste alla tvåhjuliga fordon med motor vara registrerade. Det var faktiskt våra riksdagsfarbröder, som föreslog, att dessa motorcyklar skulle få brukas under mindre invecklade bestämmelser. Under den heta diskussion, som föregick ärendets avgörande, var det många, som befarade det allra värsta, om »cyklar med hjälpmotor» skulle slippa registrerings- och körkortstvång. Det fanns till och med »framsynta» motståndare, vilka befarade, att ett frisläppande av mopederna skulle kunna leda till att dylika skulle specialtillverkas och till det yttre komma att likna små motorcyklar. Det hedrar i hög grad den dåvarande kommunikationsministern, som förklarade, att det endast skulle vara en fördel, om fordonen inom mopedkungörelsens ram specialkonstruerades, enär de då givetvis skulle dimensioneras för motor och alltså kunna förväntas bli trafiksäkrare än en cykel med påhängsmotor. Utvecklingen har ju också gått i den riktningen.

Det var väl få, som trodde, att mopederna skulle bli så allmänna, som de blivit. Den hårda konkurrensen har framtingat utomordentligt driftsäkra och bra mopeder. För var och en, som är i behov av att någorlunda regelbundet färdas kortare eller längre sträckor på våra vägar, har mopeden visat sig vara ett utmärkt fordon. Den är billig i underhåll och drift, pålitlig, oöm och i jämförelse med andra motorfordon billig i inköp. Anskaffandet medför inte skyldighet att registrera fordonet och den som inte har körkort behöver inte skaffa sig sådant. Var och en som kan åka cykel kan på mycket kort tid lära sig att åka moped.

Det var ett stort förtroende från statsmakternas sida, som lämnades mopedisterna. I dag efter fem års erfarenheter frågar man sig, om vi motsvarat förtroendet. I stort sett måste väl svaret bli ja. Det är emellertid två åldersklasser, som man ställer sig något tveksam inför, nämligen de äldsta och vissa av de yngsta mopedisterna. De äldre är vanskliga ur den synpunkten, att de icke har tillräckligt god balans och behärskning av fordonet. De har haft en cykel tidigare men skaffat en moped, som går dubbelt så fort som de åkte tidigare. Bromssträckan blir då även vid korrekt bromsning omkring 4 gånger så lång, en omständighet, som de tyvärr ofta alltför sent och genom rent praktiska erfarenheter får lära sig. Dylika erfarenheter kan för äldre människor vara mycket smärtsamma och leda till lång sjukhusvistelse.

Ungdomen har visat sig behärska mopeden väl men kör kanske hårdare än vad man anser tillrädligt. Deras goda balans och snabba reaktionsförmåga klarar dem ofta ur vanskliga situationer. Vad som

emellertid kan läggas vissa ungdomar till last är att de trimmar sina fordon. Nu finns vissa bestämmelser om kubikinnehåll och maximal hastighet, men det är inte ur mopedägarens synpunkt det väsentliga. Motorn är godkänd i ett visst skick och den får inte ändras. Den får användas som moped endast i det godkända skicket. I utlandet däremot är bestämmelserna sådana, att fordonen där kan gå fortare än här, och de utländska mopedmotorerna är därför i regel på ett eller annat sätt strypta. Hur lockande det än ur teknisk synpunkt kan vara att försöka vidta åtgärder, varigenom hastigheten höjs, måste dock alla sådana åtgärder fördömas. Det är ingen större konst att göra en sådan förändring på vissa motorer, att fordonet får en hastighet av omkring 60 km/tim, alltså dubbelt så hög hastighet som den tillåtna. Det är emellertid mycket lätt att avslöja en dylik »trimning». Den avslöjas givetvis utan vidare därigenom att fordonet iakttages ha för hög hastighet, men det är för den som är van att syssla med mopeder mycket lätt att avslöja förändringen bara på accelerationen.

Den som gjort en dylik förändring av motorn blir i regel åtalad för »framförande av obesiktigad, oregistrerad, obeskattad och oförsäkrad motorcykel» samt för olovlig körning, om han inte har körkort. I Stockholm har de trimmade detaljerna tagits i beslag. Då trimmaren genom sin åtgärd råkar bryta mot så många bestämmelser, blir straffet också mycket kännbart. Dessutom försvårar det möjligheterna att senare erhålla körkort. Ett av skälen för körkortsåterkallelse är visad oförmåga att följa gällande bestämmelser. Det är då givet, att den som visat sådan oförmåga, har svårt att få körkort. Beslaget av vitala motordelar är ju heller inte särskilt kärkommet.

Det är emellertid inte bara dessa trimmare, som får bekymmer. Det går ut över oss andra också. Statsmakterna kan givetvis inte låta en dylik utveckling fortgå. Resultatet har blivit, att ändringar av mopedbestämmelserna övervägs i kommunikationsdepartementet. Man kan anta, att ju mer vi fuskar desto hårdare blir skärpningen av bestämmelserna. Var och en som inser förmånerna med den frihet, som kommit oss till del i fråga om mopederna, bör också försöka förhindra att fordonen trimmas. Annars blir vi kanske en vacker dag tvungna att registrera våra mopeder och anskaffa förarbevis eller något motsvarande. Varje förändring av motorn är straffbar, emedan motorn är godkänd i ett visst utförande och endast i detta. Det godkända exemplaret innehas av Statens Provvningsanstalt, och varje motor av samma typ skall helt överensstämja med detta exemplar. Vi måste visa oss mogna det förtroende vi erhållit så att vi inte förverkar detta.

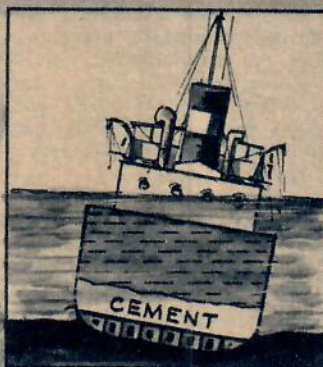
Eric Redsjö

KALAS FÖR RÖJARE

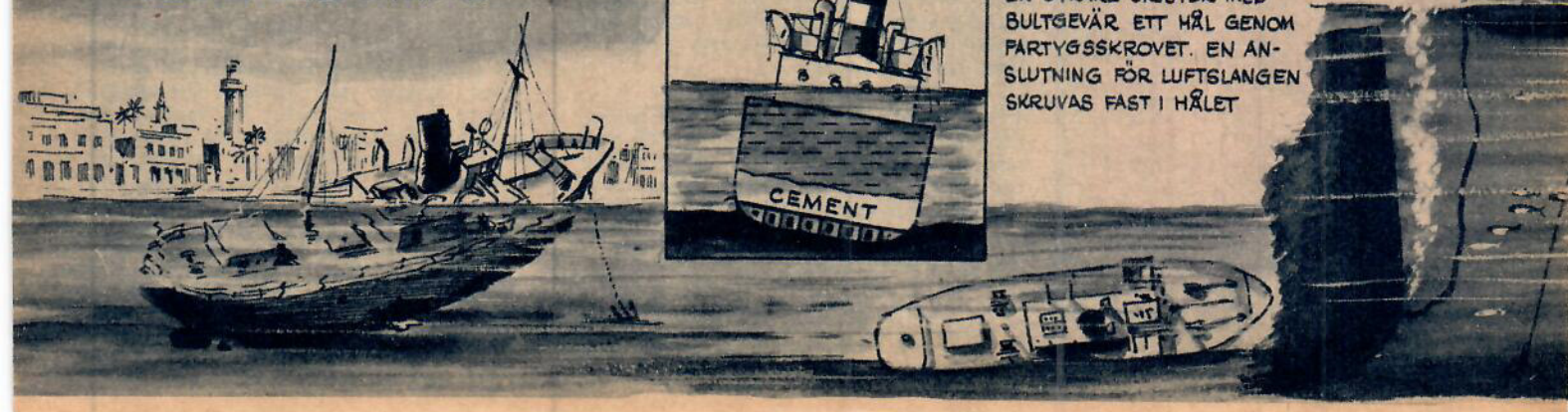


Den sönderprägnada bron vid El Ferdan norr om Ismailia gav bärgningsexperterna huvudbry. Röjningsarbetet bevakas ständigt av hotfulla egyptiska gevärsmynningar.

T.h. VATTENFYLLT VRÅK DELVIS FYLLT MED CEMENT
Nedan. VRÅK SKADAT AV EXPLOSIONER OCH DELVIS SÅNKT
SAMT ETT FARTYG, SOM KAPSEJSAT OCH
LIGGER HELT UNDER VATTENYTAN



VATTNET I ETT VATTENFYLLT
VRÅK BLÅSES UT MED KOMPRI-
MERAD LUFT.
EN DYKARE SKJUTER MED
BULTGEVÅR ETT HÅL GENOM
PARTYGGSKROVET. EN AN-
SLUTNING FÖR LUFTSLANGEN
SKRUVAS FAST I HÅLET



I SUEZ

Uppröjningen i Suezkanalen är kanske det största tekniska företaget som pågår f. n. I den flotta på ett 30-tal bärgningsfartyg som samlats i kanalen ingår även den svenska »Herakles». Jämfört med chansartade bärgningar vid stormpiskade kuster är röjningen i kanalen ett säkert och lönande företag för bärgarna. Men bärgarjobbet blir aldrig rutin. Hettan, sanden, hotande egyptiska gevärsmynningar och framför allt brådskan gör röjarnas jobb svårt och spännande.

Av kapten BENGT OHRELIUS

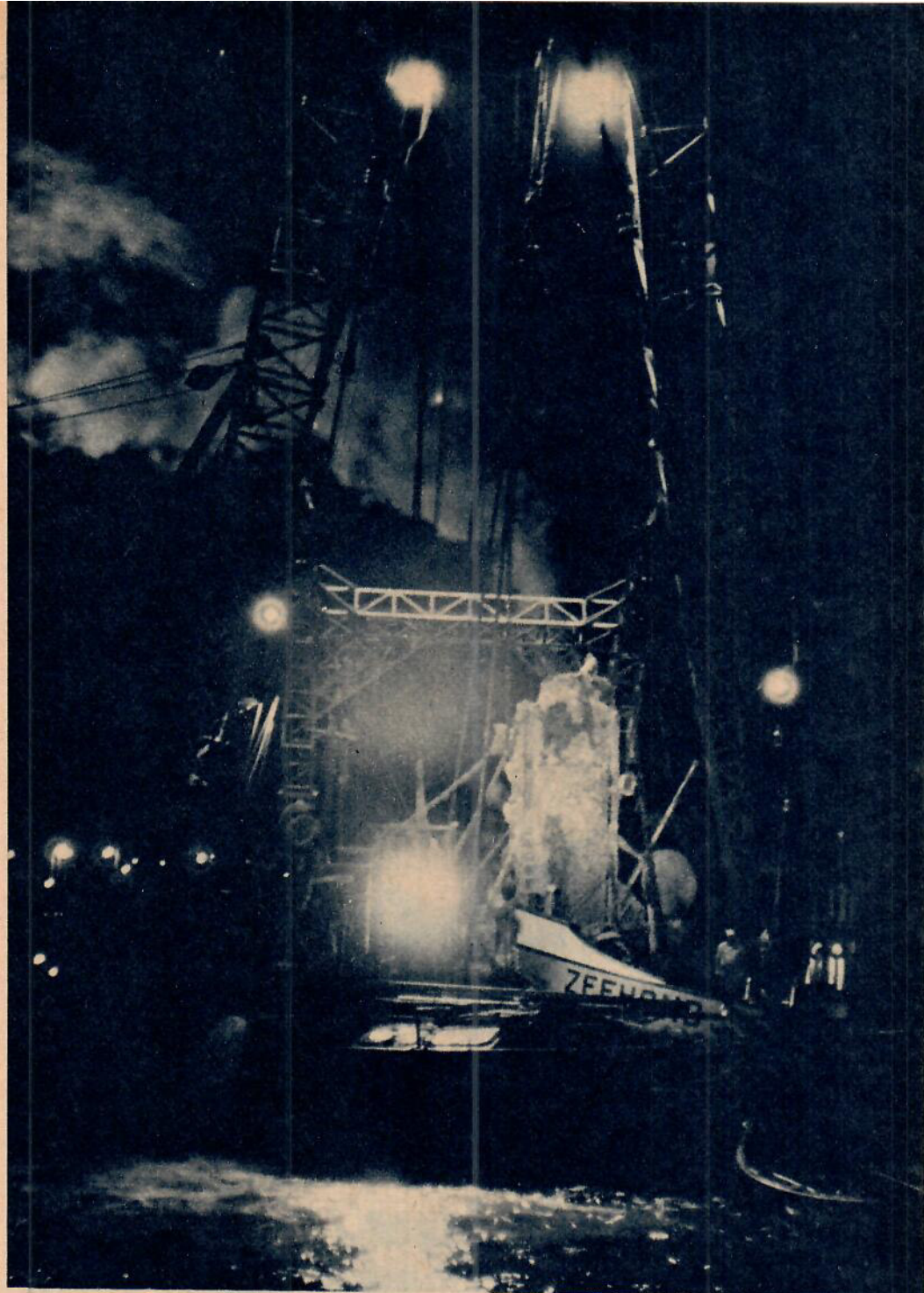
Foto: Daniel Camus

Teckning: Magnus Gerne

Bärgning till sjöss är ett vått, smutsigt och hårt jobb — ett jobb utan romantik, men ofta kryddat med åtskilligt av spänning. En dramatisk kapplöpning med tid, element och arga konkurrenter bildar många gånger upptakten till ett långvarigt, kostsamt bärgarjobb, vars hela möda kanske i sista stund på några sekunder omintetgörs av en storm. Genom Suezkonflikten fick åtskilliga fartyg från bärgningsbolag runt om i världen, bl. a. svenska Neptunbolagets »Herakles», ett sannolikt ganska lönande långtidsarbete, bildligt talat serverat på en bricka.

»Herakles» fick tillsammans med några andra bärgningsfartyg bl. a. en av de svåraste arbetsuppgifterna i röjningsföretaget, nämligen att flytta ett sänkt egyptiskt fartyg — »Akka» — på ungefär 3.000 ton med last av väl hopbakat cement och järnskrot. Erfarenheterna från alla de hamnröjningsarbeten, som genomförts efter andra världskriget kommer nu väl till pass. Det är garvade veteraner, som f. n.

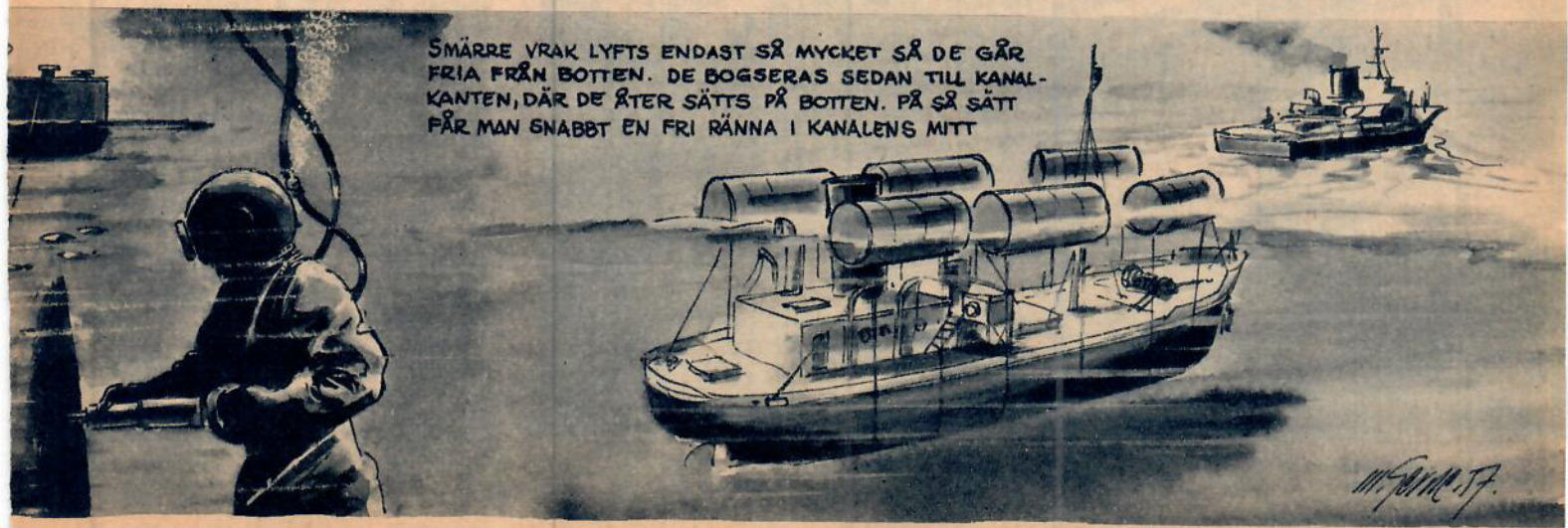
(Forts. på nästa sida)



Arbetet brådskar och pågår dygnet om. Den effektfulla nattbilden har liksom de övriga tagits speciellt för Teknikens Värld av franske fotografen Daniel Camus.

VÄND!

SMÄRRE VRÅK LYFTS ENDAST SÅ MYCKET SÅ DE GÅR FRIA FRÅN BOTTEN. DE BOGSEAS SEDAN TILL KANALKANTEN, DÅR DE ÅTER SÄTTS PÅ BOTTEN. PÅ SÅ SÄTT FÅR MAN SNABBT EN FRI RÄNNA I KANALENS MITT





Röjningsflottans dykare ligger i dygnet runt med förundersökningar, rätning av läckor o. d. Hårt arbetsprogram som kräver vältränat folk.



I sydliga vatten blir vraken snabbt boplatser för snäckor och alger. Bogserbåten Qirsh har just lyfts och spolats ren i Port Saida hamn.

(Forts. från föreg. sida)

är engagerade i den stora rensningsaktionen i det omstridda kanalområdet. Den samlade flottan om drygt 30 fartyg representerar en aktningssvård bärgarkapacitet.

Det är inga linjesköna, välmålade fartyg i den flottan. Den utgörs av en samling stora flytkranar med lyftkraft på upp till 150 ton, sandsugare, som suger 10.000—20.000 kubikmeter i timmen, mudderverk och mudderpåsar, starka bogserbåtar, lyftpontoner, flytdockor och välutrustade bärgningsfartyg med duktigt sjöfolk och vältränad dykarpersonal ombord. Däcken på de flesta av bärgarflottans fartyg är belamrade med grova vajrar, stadiga kättingar, dykarutrustning med hjälmar, luft- och länsmpumpar, verktyg, block och lyftkrokar. Trots den skenbara villervalla råder en minutiös ordning ombord. Slarv och oordning kan betyda döden.

Bärgning är en sällsam kombination av gott sjömanskap och långt driven ingenjörskonst. De lätta bärgningsarbetena hör till undantagen, »vanliga bärgningar» finns inte — varje företag bjuder på sina speciella svårigheter och måste lösas på sitt särskilda sätt. Det är alltså svårt att berätta hur man gör, när man bärgar ett sjunket fartyg. — Hur ligger vraket? — På rätt köl? — Med slagsida eller med botten upp? Är det illa skadat? Går det att tätta nere på botten? Måste det lyftas med hjälp av pontoner, eller måste det sprängas sönder och plockas upp bit för bit? Först försöker man att fullständigt tätta så många avdelningar som möjligt i haveristen. Med hjälp av komprimerad luft pressas därefter så mycket vatten ur det tätade skrovet, att detta flyter upp till ytan och kan bogseras till varv.

Vid alla slag av bärgningar är det s. k. bultgeväret till ovärderlig hjälp. Med detta kan man skjuta fast gängade bultar eller ihåliga tappar även i mycket tjocka plåtar. På bultarna fästes sedan tätande plåtar eller träplan. De ihåliga tapparna används t. ex. för koppling av luftslangar, när man skall länsa en tätad avdelning av ett skrov. Lyftning med hjälp av pontoner är en invecklad och tidsödande procedur, som görs i etapper. Kraftiga kättingar leds under vraket och fästes i ett par stora lyftpontoner — en på vardera sidan av det sjunkna fartyget. Pontonerna är till en början fyllda med vatten och ligger med däckslinjen i vattenytan. När vattnet pumpas ur dem, höjer sig hela »kakan», vraket lättar från botten och alltsammans kan sakta och försiktigt flyttas till grundare vatten. Pontonerna sänks på nytt, lyftkättingarna förkortas, osv., steg för steg, tills fartyget förts i säkerhet.

Egypten har förlorat åtskilligt genom Suez-stoppet. Arabvärldens stora hövdingar börjar också rikta anklagande pekfinger mot vännen Nasser, för att han genom sina panikartade avspärrningsåtgärder undanhåller dem avsevärda be- lopp. Irak förlorar 3,5 milj. kr pr dag.

Röjningen av Suezkanalen är ett stort företag — men ur rent teknisk synpunkt sannolikt inte särskilt svår att genomföra. Svårigheterna i Suez ligger helt på det politiska planet. Sjöfarten har på ett smidigt sätt snabbt anpassat sig efter de nya anspråk, som Västerlandet ställt på dess transportförmåga. Tankfartyg på 80.000 ton är redan i gång — 100.000-tonnare är under byggnad och den kände skeppsredaren Onassis vill satsa pengar på 150.000-tonnare. Snart finns det kanske ingen anledning för Västerlandet att krusa den lynnige egyptiske diktatorn. Suezkanalen kommer om några år att vara för liten. Den är dessutom alltför sårbar. Måhända är det nu västerns tur att ställa villkor?



Svenska »Herakles» fick hedersuppdraget att hjälpa till med bärgningen av 3.000-tonnaren »Akka».



De sista resterna av El Ferdan-bron lyfts åt sidan och ett besvärligt hinder är snart ur vägen.

FULL FART PÅ MOPEDFRONTEN

Nu är det dags igen. IMIS (Internationella motorcykelsalongen i Stockholm) slår upp portarna för 1) alla broschyrsamlare grabbar, 2) alla parkeringsuttrötade bilägare och 3) alla dem som önskar ett billigt och pålitligt åkdon. Liksom bilarna på de sista åren blivit allt färggrannare har årets mopeder blivit en prunkande bukett i bästa technicolor. Inte ens kromglansen saknas.

På den tekniska sidan noterar vi att det blir allt vanligare med riktig treväxlad låda till kaffekoppsmotorerna. En annan tendens är att stänkskärmar växer i storlek för att skydda föraren för stänk. I stadstrafik är det naturligtvis alldeles utmärkt men landsbygdens gyttjevägar är inte riktigt rätta platsen för sådana fordon. Det gäller att välja rätt! Till glädje för alla mopedhatare kan vi tala om att en ny ljuddämpare sett dagens ljus som lovar att mopederna blir viskande och mer behagliga i gången.



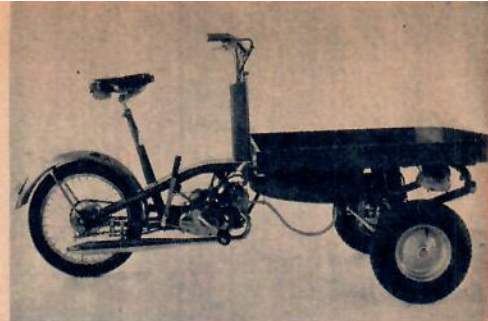
VÄND



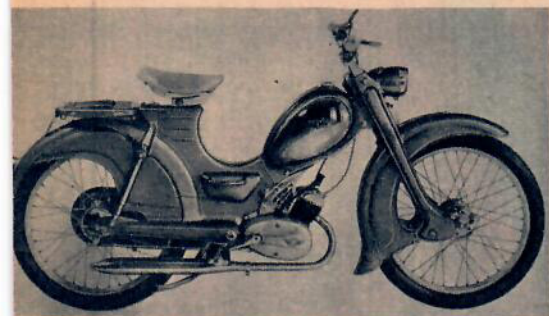
Mustang inleder TV:s mopedsalong. En pålitlig bruksmoped med kickstart. Finns i både två- och treväxlat utförande och har tyst gång.



Puch har alla delar väl inkapslade men detaljerna är trots detta lätt åtkomliga för service. Motorn är här fläktkyld och tvåväxlad. Snugg.



Transportmopeder är dagens lösning för lätta laster. Monark bjuder sina köpare den här modellen. Har skivbromsar och swingarmsfjädring.



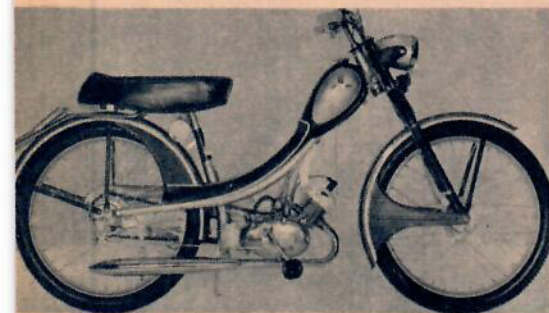
Även Zündapp är treväxlad och har ett elegant utformat skal. Körningen är bekväm genom den väl avvägda fjädringen hos fram- och bakhjul.



Crescent Mopedscooter bjuder åkaren mopeder- nas ekonomi och skoterns bekvämlighet. Den har en Sachsmotor med kickstart och två växlar.



Dollargrinet bland mopparna är Lido i läckra färger och kromgrill. Fram- och bakhjulsfjädring och inbyggd strålkastare bjuds köparen.



Monarpeden är väl egentligen alltför välkänd för att behöva beskrivas. Öppen ramkonstruktion gör alla delar lättåtkomliga för service.



Månraketen kallas populärt Crescents futuristiskt formgivna moped. Bland årets förbättringar är instrumentbrädan i styrhuvudet. Elegant.



Apollo Monte Carlo har lånat en hel del drag av Månraketen kring bakhjul och fram. Drivkraften är en tysk tvåväxlad Zündapp-motor.



Från Cykelfabriken Fram kommer Kingmopeden med den sensationella Frankfurter Topf-ljuddämparen. Den sägs bjuda på nästan ljudlös gång.



Vad sägs om en moppe med helautomatisk växellåda och centrifugalkoppling? Den som har intresse bör lägga namnet Mobyette på minnet.



Heinkel Perle har gjuten lättmetallram och helt inkapslad kedja i oljebad. Ramkonstruktionen ger Heinkel-mopeden ett elegant utseende.



Någonting för mc-intresserade grabbar. Mustang Sport med TT-tank och uppsvängt avgasrör.



Här en Apollo Pacific med kilremsdrift. Konventionell uppbyggnad som verkar tåla en hel del.



Apollo Motorette har Zündappmotor, bottenlänkfjädring fram och teleskop bak. Bruksmodell.



Jawa presenterar i år en helt ny moped. Bilden visar prototypen varför en del förändringar kan väntas. Helkapslad kedja är en av finesserna.



Victoria var en av de första utländska mopeder på den svenska marknaden och fick då registreras som lätt mc. Nu håller den laga hastighet.



En transportmoped som står pall för det mesta är Crescent Saxoped. Den har kraftig rörram, framhjulsfjädring och 2- eller 3-växlad motor.



Den nya Rexoped Topper är den första svenskbyggda mopeden med helkapslad kedja. Topper kan fås 2- eller 3-växlad och har Victoriamotor.



En moped med sting är denna HMW. Fram- och bakhjulsfjädring av teleskoptyp. Med styrlås.

PLOCK I MOPEDHÖGEN

Det är hemskt det här. Först trodde vi att det skulle räcka med två sidor för en presentation av marknadens mopeder. Nu vet vi bättre. Vi skulle kunna fylla hela Teknikens Värld med mopeder — nästan. För att i någon mån ge läsaren ett hum om vad marknaden har att bjuda på har vi gjort ett plock i högen.



Billig i drift är Apollos Hollywood Minor. Två kanelbullar och ett gläs saft då och då räcker gott. Lämplig moped för ynglingar omkring 6 år.



NSU-lyx, eller mopeden i frack som reklamen säger, har kraftig ram, vind- och stänkskydd o. ordentligt inkapslade hjul, plus bakhjulsfjädring.



Kreidler Amazon är en nyhet för året. Allt inkapslat men ändå lättåtkomligt för service.



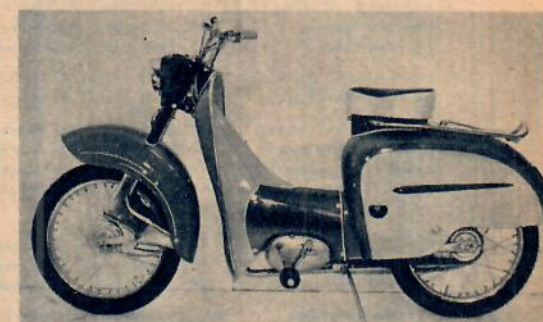
Humlan av fabrikat DKW är en av de få mopeder med tre växlar. En detalj som garanterar att man inte behöver trampa uppffärsbacken



Från Bolaget Folkcyklar kommer Stafette. En robust bruksmoped utan bakhjulsfjädring men i övrigt helt modern med sin pressade plåtram.



Svalan bjuder i år även en treväxlad version av sina mopeder. Motorn är en HMW med kickstart. Ordentlig fjädring på fram- och bakhjulet.



Örnens Mopedscooter har en Ilo-Piano-motor som kraftkälla. Strålkastaren är inbyggd mellan gaffelbenen. Utmärkt fordon för shoppingturen.

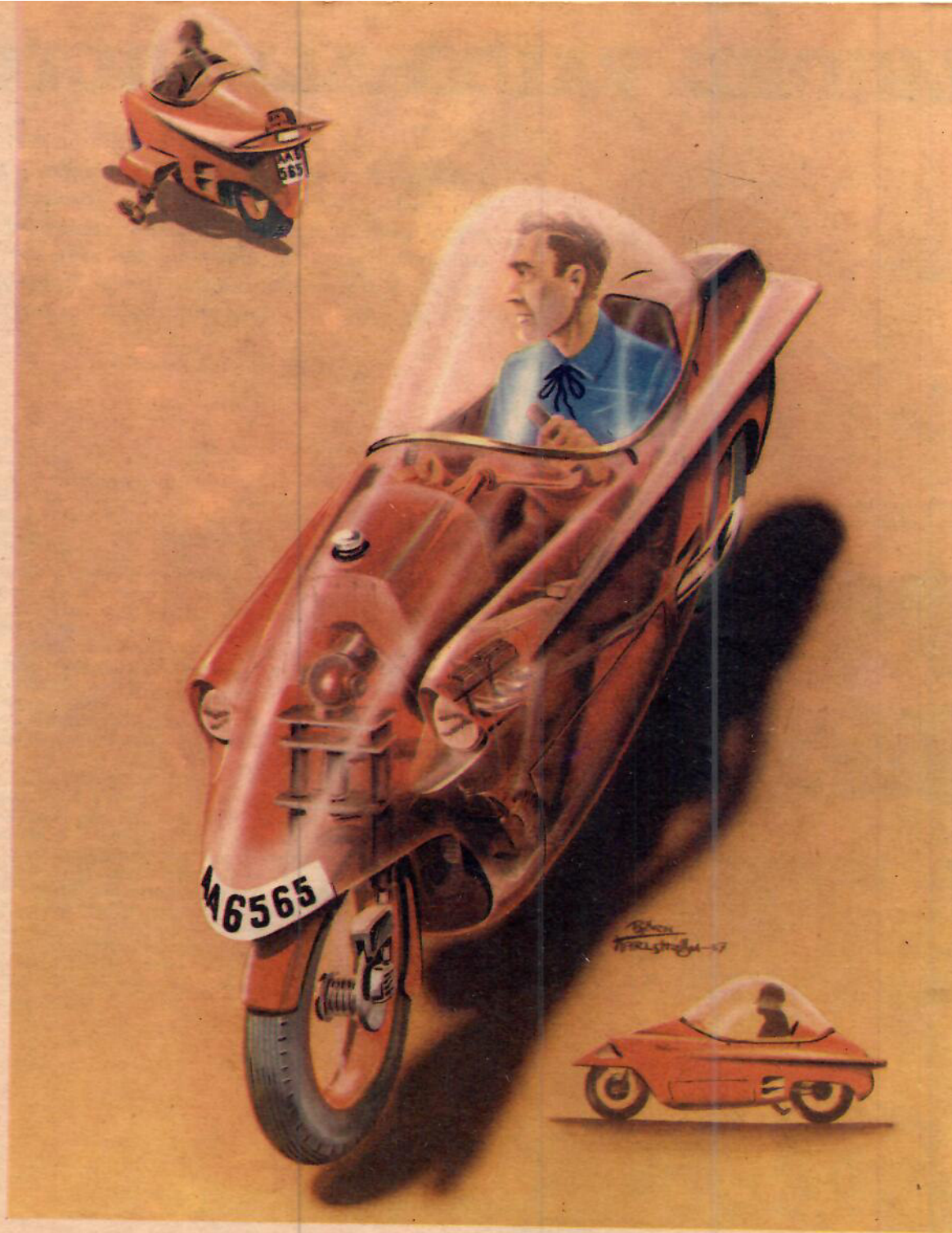


Florett från samma firma är en moped i den sportiga stilen. TT-tank, »soffa» och tre växlar.

TEKNIKENS VÄRLDS MOPEDSALONG

VRAKA OCH VÄLJ

Märke	Generalagent ell. tillv.	Motor	Växlar	Drivsätt	Anmärkn.	Fjädring		Hjul	Pris
						F = framhjul	B = bakhjul		
HVA Roulette	Husqvarna Vapenfabrik	HVA - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	790: -
HVA Novalette	Husqvarna Vapenfabrik	HVA - 44 cm ³	1-2	Kilrem		F		24"	680/740: -
HVA Novalette Sport	Husqvarna Vapenfabrik	HVA - 44 cm ³	2	Kilrem		F		24"	760: -
HVA Populär	Husqvarna Vapenfabrik	HVA - 44 cm ³	1-2	Kilrem				24"	610/680: -
Crescent 2000	Nymans Verkstäder, Uppsala	Sachs - 50 cm ³	2	Kedja		F, B		20"	930: -
Autoped 1117	Nymans Verkstäder, Uppsala	NV - 40 cm ³	1	Kedja		F		24"	740: -
Autoped 1118	Nymans Verkstäder, Uppsala	NV - 40 cm ³	1	Kilrem		F		24"	740: -
Saxoped 1125	Nymans Verkstäder, Uppsala	Sachs - 47 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	840: -
Saxoped 1125 B	Nymans Verkstäder, Uppsala	Sachs - 47 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	860: -
Mopedscoter 1145	Nymans Verkstäder, Uppsala	Sachs - 47 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		20"	1065: -
Monark Mod. 24	Monark, Varberg	NSU - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	785: -
Monark Mod. 24 S	Monark, Varberg	NSU - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	810: -
Monarscot M 33	Monark, Varberg	Ilo - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		20"	1050: -
Monarped M 34	Monark, Varberg	Ilo - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	795: -
Monarped M 34 F	Monark, Varberg	Ilo - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	850: -
Monarped Sport	Monark, Varberg	Ilo - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	930: -
Monarped M 51	Monark, Varberg	Pilot - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	930: -
Monarped M 54	Monark, Varberg	Pilot - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	795: -
Monarped M 54 F	Monark, Varberg	Pilot - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	850: -
Monarped M 57	Monark, Varberg	Pilot - 49 cm ³	1	Kilrem		F		24"	735: -
Svalan Modell 8 K	AB Svalans Cykelfabrik, Sthlm	HMW - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	895: -
Svalan Modell 9 K	AB Svalans Cykelfabrik, Sthlm	Express - 50 cm ³	2	Kedja		F, B		24"	885: -
Svalan Modell 11 K	AB Svalans Cykelfabrik, Sthlm	HMW - 50 cm ³	3	Kedja	Kickstart	F, B		24"	Ej fastställt
Zündapp Combinette	AB Motorkraft, Stockholm	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	895: -
Zündapp Combinette	AB Motorkraft, Stockholm	Zündapp - 50 cm ³	1	Kedja	Kickstart	F		23"	825: -
TWN Fips	AB Motorkraft, Stockholm	Sachs - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	895: -
Rex Scootoped	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Victoria - 50 cm ³	2	Kedja		F		20"	995: -
Rexoped Fleetline V	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Victoria - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	875: -
Rexoped Fleetline Z	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	875: -
Rexoped Victoria K	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Victoria - 50 cm ³	2	Kedja		F		24"	845: -
Rexoped Victoria R	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Victoria - 50 cm ³	2	Kilrem		F		24"	850: -
Rexoped Zündapp R	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Zündapp - 50 cm ³	1	Kilrem		F		24"	810: -
Rexoped Crossline	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Victoria - 50 cm ³	2	Kedja		F		24"	855: -
Rexoped Topper	AB Maskinfabr. Rex, Halmstad	Victoria - 50 cm ³	2-3	Kedja	Kickstart	F, B		25"	815/860: -
Puch	Motorlund, Malmö	Puch - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		23"	885/960: -
Apollo Pacific	Berlin & Co, Värnamo	Zündapp - 50 cm ³	1	Kilrem		F, B		24"	790: -
Apollo Sierra	Berlin & Co, Värnamo	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	865: -
Apollo Riviera	Berlin & Co, Värnamo	Sachs - 50 cm ³	3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	910: -
Apollo Montè Carlo	Berlin & Co, Värnamo	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		20"	940: -
Apollo Competition	Berlin & Co, Värnamo	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	925: -
Apollo Rocket Record	Berlin & Co, Värnamo	DKW - 50 cm ³	3	Kedja	Kickstart	F, B		24"	omkr. 980: -
NSU Quickly	Bengt Berg & Co AB, Göteborg	NSU - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	740: -
NSU Quickly lyx	Bengt Berg & Co AB, Göteborg	NSU - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	895: -
Mobylette Mobyomatic	AB Belgimex, Stockholm	Mobymatic - 50 cm ³	3 automat.	Kedja		F, B		23"	940: -
Flandria Superia	AB Belgimex, Stockholm	Flandria - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	990: -
Flandria Sirén	AB Belgimex, Stockholm	Flandria - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		25"	870: -
DKW Humlan Standard	Wiklunds Cykel & Motor, Sthlm	DKW - 50 cm ³	3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	928: -
DKW Humlan Luxus	Wiklunds Cykel & Motor, Sthlm	DKW - 50 cm ³	3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	978: -
Örnen Express Radexi	AB John Hedbergs Maskinaffär	Express - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	885: -
Örnen Express Luxus	AB John Hedbergs Maskinaffär	Express - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	900: -
Örnen NSU mod. 110	AB John Hedbergs Maskinaffär	NSU - 49 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		24"	770: -
Örnen Ilo-Piano moped-scooter	AB John Hedbergs Maskinaffär, Malmö	Ilo - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F		20"	945: -
Mustang 577	AB Trelleborgs Velopedfabrik	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	890: -
Mustang 579 Sport	AB Trelleborgs Velopedfabrik	Zündapp - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	950: -
Mustang 573	AB Trelleborgs Velopedfabrik	Zündapp, sport - 50 cm ³	1	Kedja		F		24"	795: -
Kreidler, Amazon	Sveciabolagen, Stockholm	Kreidler - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	895: -
Kreidler, Florette	Sveciabolagen, Stockholm	Kreidler - 50 cm ³	3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	Ej fastställt
Heinkel Perle	Sveciabolagen, Stockholm	Heinkel - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	930: -
Stafette	Bolaget Folkcyklar, Malmö	BFC - 50 cm ³	1-2	Kedja		F		24"	750: -
HMW SL Super Luxus	AB Indoma, Jönköping	HMW 50 N - 50 cm ³	2-3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	955/1000: -
HMW SH Sport	AB Indoma, Jönköping	HMW 50 N - 50 cm ³	2-3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	920/965: -
HMW LP Luxus	AB Indoma, Jönköping	HMW 50 N - 50 cm ³	2-3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	895/940: -
HMW SS Super Sport	AB Indoma, Jönköping	HMW 50 N - 50 cm ³	2-3	Kedja	Kickstart	F, B		23"	995/1025: -
Victoria Vicky M 5	Motorservice AB, Stockholm	MS 51 - 48 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	890: -
Victoria MS 50 R	Motorservice AB, Stockholm	MS 50 - 48 cm ³	2	Kedja		F		23"	770: -
Victoria Avanti	Motorservice AB, Stockholm	MS 51 - 48 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		23"	960: -
Fram 40 N	Fram, Kingbolagen, Uppsala	Victoria - 48 cm ³	2	Kilrem		F		24"	790: -
Fram 41 N	Fram, Kingbolagen, Uppsala	Victoria - 48 cm ³	2	Kedja		F		24"	790: -
Fram 42	Fram, Kingbolagen, Uppsala	Victoria - 48 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	880: -
Fram 42 Lyx	Fram, Kingbolagen, Uppsala	Victoria - 48 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	910: -
Fram 53	Fram, Kingbolagen, Uppsala	HMW - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	895: -
Fram 53 Lyx	Fram, Kingbolagen, Uppsala	HMW - 50 cm ³	2	Kedja	Kickstart	F, B		24"	925: -
Fram Mopedscoter	Fram, Kingbolagen, Uppsala	Victoria - 48 cm ³	2	Kedja	Snörstart	F, B		20"	1150: -
Peugot	Ing.f.a Volta, Stockholm	Peugot - 48 cm ³	1	Rulle		F		23"	omkr. 800: -



ÄR DETTA RÄDDNINGEN?

Motorcykeln förlorar alltmer av sin dragningskraft till stor sorg för alla de motorcykelälskare som trots allt fortfarande finns. Teknikens Världs teknare Björn Karlström har satt in sin fantasi och erfarenhet som formgivare — bland annat av mopeder, bilar och diesellok — och skapat en »knarr» som onekligen ser mycket tilltalande ut.

Björn Karlströms fordon är tänkt som ett mellanting mellan Ben motorcykel och en mc-bil. Det går på två hjul och registreras alltså som motorcykel och det är inte omöjligt att banta ned den så pass att den t. o. m. skulle kunna passera som lätt motorcykel. Föraren sitter grensle över en lufttrumma som innehåller en trecylindrig, luftkyld tvåtaktsmotor på 150 cm³. Han styr med en förlängd styrstång och den är kopplad till framgaffeln med en polhemsknut. Över styrstången ligger den sadelformade bränsletanken. Skivbromsar och hydraulisk fjäd-

ring fram och bak hör till finesserna. Bakom ryggstödet finns bagageutrymme.

Karossen är bakad i plast och vingen längst bak fyller två funktioner. Dels förstärker den karossen vid kullkörning dels är den hållare för stopp- och körriktningssljus. Genom stora luckor som öppnas vid låg fart kan föraren sätta ned fötterna. Vidare finns parkeringsstöd som fälls ned med en spak. Huven öppnas åt sidan och kan sommartid bytas ut mot en liten »sport-ruta» osv. Idén lämnar fältet fritt för läsarens egna drömmier.

VÄLGJORD VAUXHALL-VICTOR



I hertigens av Bedford slottspark provkörde TV för första gången Victor. Bilden ger en god uppfattning om hur vagnen uppför sig i hårda kurvor.



Det är inte mycket som påminner om de gamla Vauxhallmodellerna. Linjerna har helt amerikaniserats. Se på panoramarutorna fram och bak.

Fronten har trots den myckna kromen ett sobert och elegant utseende. De traditionella Vauxhalliska skedbladen har halkat ner på flygelsidorna.

Vauxhall Motors har i dagarna presenterat en helt ny modell. Utseendemässigt är Vauxhall Victor något absolut nytt i engelsk bilhistoria och torde utgöra ett starkt triumfkort i den engelska bilerporten. Victor är bland annat den enda europeiska bil i sin klass som kan ståta med panoramaruta.

Av BENGT-O. ALLSKOG

Engelska bilfabrikanter har sedan en längre tid gjort allt för att ta igen sina förlorade positioner på världsmarknaden. Man har brutit med det konservativa tänkandet och allt fler av fabrikanterna presenterar bilmodeller som utseendemässigt helt och hållet strider mot vad engelsmännen i gemen anser vara bil. Det är slut med dragighet och s. k. sportsmannamässiga småfel i vagnarna. Nu skall bilarna helt enkelt vara amerikaner vad utseendet beträffar. Vägegenskaperna håller man dock ännu på det europeiska planet och väl är det.

Den senaste representanten för den nya given är Vauxhall Victor. Teknikens Värld utsände var på platsen vid presentationen och passade samtidigt på att provköra vagnen.

Vauxhall Victor är en typisk familjevagn med genuint amerikanska drag. Motorhuven har ett par besynnerliga utväxter á la Pontiac, vindrutan är av förnämligaste »wrap-around»-märke och inredningen pekar på Chevrolet. För att avsluta det hela akteröver kan vi peka på avgasrörets mynning i stötfångaren. Här har Cadillac stått modell.

Inredning och utrymmen är praktiskt amerikanska (förlåt att vi är tjugiga!). Klädseln är av nylon även i taket vilket i hög grad bidrar till att bilen blir lätt att hålla ren och snygg invändigt. Framsätet är av hel sofftyp men trots att inte ryggstöden är skålade sitter förare och passagerare kvar på sina platser även vid hård kurvtagning. Detta får väl skrivas på den sträva klädselns konto. Bagageutrymmet förmår svälja den största semesterutrustning. En bra detalj här är reservens placering. Denna är lätt åtkomlig även när utrymmet är fullpackad. Frånvaron av tröskel vid luckans bakkant bidrar till detta.

Väl bakom ratten på Victor frapperas man av den goda sikten runtom. Vagnens fyra hörn är synliga från förarplatsen. (Forts. på sid. 50)





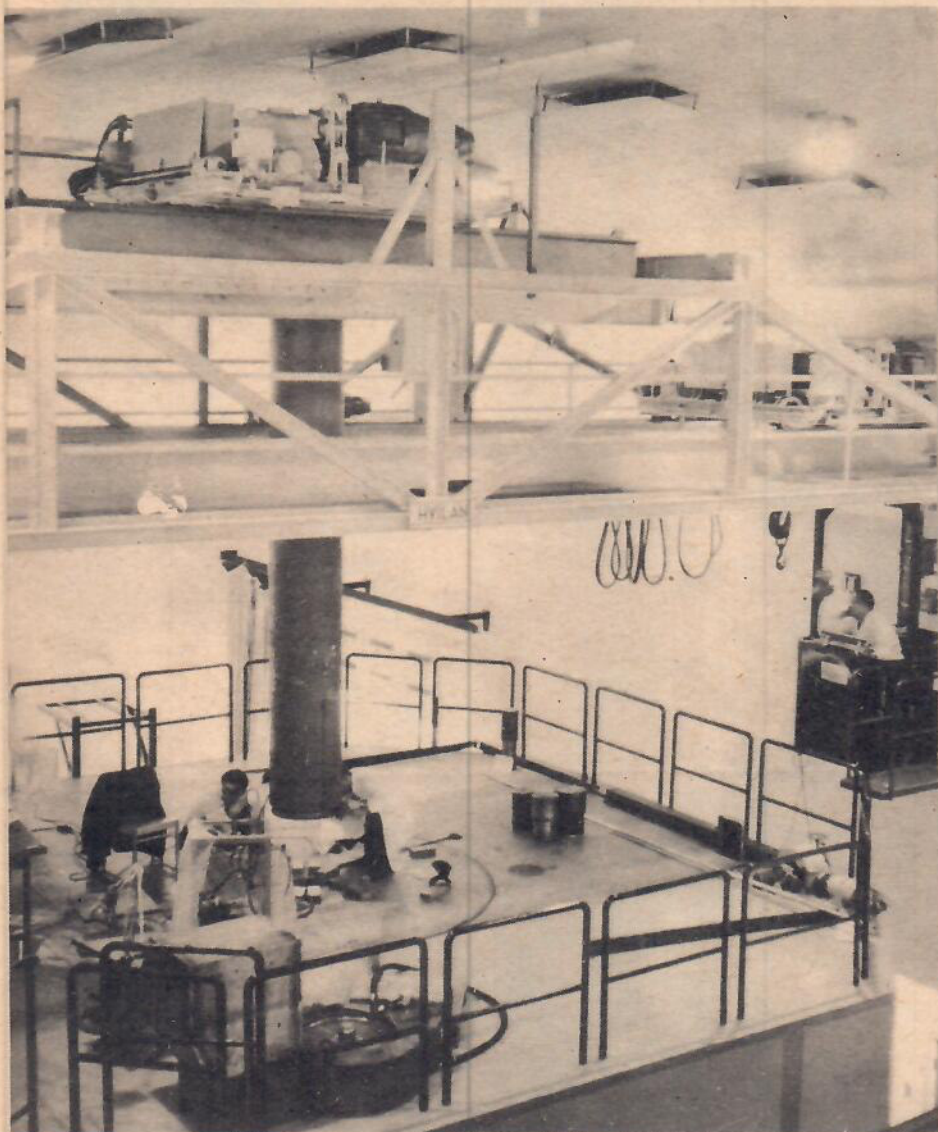
ATOMÅLDERN ERÖVRAR SVERIGE

Sverige skaffar sig atomenergi på egen hand. Inhemskt reaktorbränsle produceras av AB Atomenergi och svenska industrier bygger under Atomenergis ledning våra egna atomvärmeverk och atomkraftverk. Plutoniumfabriker skymtar på utvecklingsprogrammet och sedan ligger vägen öppen till högeffektiva reaktorer för atomdrift i t. ex. båtar och tåg.

Av LARS ROSENGREN Foto: Roland Andersson

VÄND!

FÖRSÖK MED ZEBRA FRÖET TILL ELVERK



Att ta ut ett bränsleelement ur reaktorn är en omständlig procedur. På bilden t. v. förs en stålwire försiktigt ned i den öppna reaktorn. Övan fästs wiren i uranstaven. På grund av den farliga strålningen kan man inte se direkt ned i reaktorn utan måste använda speglar och krokiga stänger med griplor i änden vid arbetet. På bilden nedan har bränsleelementet hissats upp i det stora skyddsröret av bly som väger 10 ton. Röret har sedan med traverskranen flyttats från reaktorn till förvaringsbrunnen i golvet bredvid reaktorn. När bränsleelementet, som väger ca 30 kg skall sänkas ned i ett av hålen i brunnen kommer speglarna fram igen.



Lönar det sig för ett litet land som Sverige att på egen hand syssla med så dyrbara saker som atomforskning och reaktorbygge. Är det inte bättre att låta länder med större resurser göra forskningen och sedan dra nytta av deras erfarenheter? Bli det inte billigare att köpa uran från Amerika än att ta vara på den fattiga kvarntorpfyndigheten? På lång sikt måste man svara ja på den första frågan och nej på de senare.

Trots den vänligare och öppnare stämningen på atomforskningens område som blev resultatet av Genève-konferensen för något år sedan är det fortfarande svårt att få ta del av utländska forskningsresultat om man inte har några egna resultat att lämna i utbyte. Vidare kan man inte med säkerhet veta att samma vänliga genöveanda råder när ett reaktorköp om några år bleve aktuellt.

De svenska uranförande skifferna är visserligen låghaltiga jämförda med många utländska malmer och f. n. torde importerad uran vara billigare än den inhemska. Det är dock inte svårt att inse vilken betydelse en fullt utbyggd inhemska industri för uranutvinning ur egna mineral kommer att få i ett avspärrningsläge. Alldeles utsiktslöst torde det inte heller vara att utveckla framställningsmetoder som även ur skiffern ger uran till mycket rimliga kostnader.

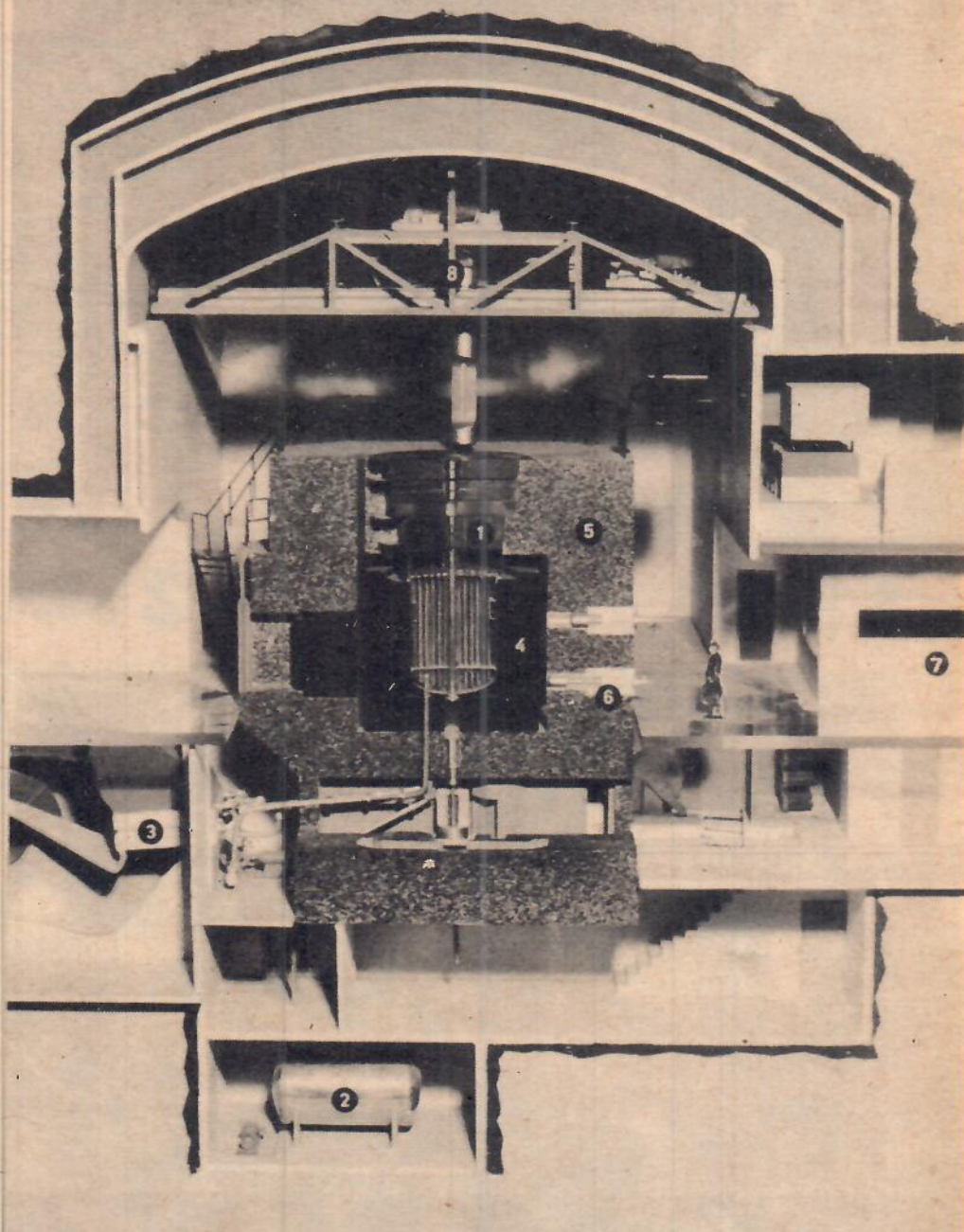
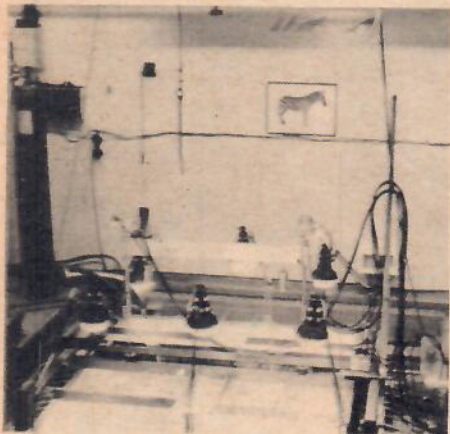
Den uranförande skiffern i Kvarntorp innehåller endast 2–3 hg uran per ton. Vid brytningsplatsen bearbetas skiffern så att ett urankoncentrat utvinns som levereras till AB Atomenergis uranfabrik på Liljeholmen i Stockholm. Eftersom det är först på senare år som uran blivit en värdefull metall fanns inga utarbetade metoder för att utvinna den i stor skala. En rad kemiska och metallurgiska metoder har därför på en mycket kort tid utvecklats för denna process. Metallens giftighet och framför allt det stora renhetskrav som ställs på det material som skall användas som reaktorbränsle har ytterligare komplicerat arbetet. I den uranoxid ur vilken metallen slutligen framställs ligger föroreningarna nere i miljondelar. 5 ton inhemska uran produceras årligen.

Bolagets andra verksamhetsgren, reaktorteknologin, omfattar hela utvecklingen från grundläggande fysikalisk forskning över experimentreaktorer fram till fullt utvecklade atomkraftverk och värmeverk. På Drottning Kristinas väg i Stockholm, eller rättare sagt 25 meter under marken där, går sedan 1954 en experimentreaktor, R 1. Den innehåller 3 ton uran och 5 ton tungt vatten. Uranet i reaktorn har formen av 126 smala stavar nedsänkta i en tank och omgivna av det tunga vattnet. Detta



Sune Almgren övervakar vätske-vätske-extraktionen som är ett led i uranets framställning.

Zebren dvs. Zero Energy Bare Reactor Assembly är en liten försöksreaktor där man kan experimentera med olika placering av bränslelementen för bästa ekonomi i senare reaktorer.



En genomskärningsmodell av Atomenergis reaktor R 1. Vid 1 syns det bastanta järnlocket över själva reaktortanken med uranstavarna nedsänkta i tungt vatten. 2 är en tank för tungt vatten och 3 värmexchilaren där det tunga vattnet kyls med friskluft. Det svarta skiktet, 4, runt reaktorkärnan är ett grafitlager som reflekterar neutronerna tillbaka in i reaktorn och 5 är ett tjockt betonglager som stoppar den strålning som går genom grafitten. Vid 6 syns jonkammrar för reglering av effekten i reaktorn, 7 är kontrollrummet och 8 en traverskran med vilken man lyfter bränsleelementen i och ur reaktorn.

Vid ett av de sista momenten i uranframställningen bär arbetaren denna skyddsklädsel och arbetar i lätt vakuum. Faran är inte uranets radioaktiva strålning utan giftigt urandamm.

VÄND!

fyller en dubbel uppgift. Dels skall det bortföra den värme som bildas i bränsleelementen vid uranets klyvning, dels skall det tjänstgöra som moderator. D. v. s. det skall bromsa de neutroner som frigörs vid kärnklyvningen. Dessa har nämligen en mycket hög hastighet. Men långsamma neutroner är verk-sammast för att åstadkomma nya klyvningar och hålla reakti-onen igång.

Experimentreaktorn R 1 var ursprungligen konstruerad för en effekt av endast 300 kW och den effekt som alstrades tog man inte vara på. I en värmeväxlare kyls det tunga vattnet med vanlig luft som sedan släpps ut igen. Möjligheter finns emeller-tid att väsentligt öka reaktorns effekt och f. n. kan man ta ut 500—600 kW. Värmeväxlare och säkerhetsanordningar är så dimensionerade att det kan ske utan svårighet.

R 1 arbetar vid förhållandevis låg temperatur. Kylmediet, det tunga vattnet, får aldrig högre temperatur än 50 grader. En reaktor avsedd för energitvinning blir emellertid mest eko-nomisk om den arbetar vid betydligt högre temperatur. I Atom-energis kraftvärmeverk i Farsta ingår en reaktor för 90.000 kW. Den är planerad för en högsta temperatur av 260 grader hos kylmediet. En sådan konstruktion medför givetvis betydligt större svårigheter än den förhållandevis enkla R 1. Trycket i den planerade reaktorn kommer att bli 60 atmosfärer.

För ett effektivt atomkraftverk är emellertid inte ens denna reaktor tillräcklig. Inom turbintekniken vill man ha mycket högre temperatur och tryck på ångan. Ytterligare ett steg i utvecklingen innebär därför en reaktor med en separat olje-eldad överhettare. Reaktorn skulle, enligt planer som publice-rades av AB Atomenergi 1956, utveckla 210.000 kW värmeeffekt och elverket skulle kunna ge 75.000 kW. Önskemålen sträcker

1 Den kemiska sidan av uranframställningen på Liljeholmen i Stock-holm är tacksam att fotografera i färg. I en fas arbetar man med klart gult uranat som Axel Lundin öser upp på plåtar. Ovan.

2 Plåtarna sätts in i en ugn och rostas 12 tim. vid 300 grader. Uranatet avger ammoniak och blir röd urantrioxid. Som skydd mot det giftiga dammet bär arbetarna kåpor med friskluftinblåsning.





3

I en specialugn på den metallurgiska avdelningen reduceras urantrioxiden med vätgas vid 700 graders temperatur till urandioxid. Slutprodukten i metallflaskan kontrolleras av Bertil Astland.

sig emellertid än längre, till reaktorer som ger 1 miljon kW eller mer. Först då blir atomenergin effektivt utnyttjad.

Alla dessa planer och projekt är fullt realiserbara. Det är saker som man inom Atomenergi redan håller på att göra eller vet att man kan göra. Det är bara en fråga om tid och pengar. Men bolagets tekniker planerar längre än så. I framtiden skymtar s. k. snabba reaktorer som saknar moderator och där kedjereaktionen förs vidare av snabba obromsade neutroner. Sådana reaktorer är särskilt lämpade för omvandling av uran till plutonium, något som sker även i vanliga reaktorer fastän i mindre utsträckning.

Det naturliga uranet innehåller endast en liten del klyvbart uran. Största delen av uranet klyvs inte och lämnar sålunda ingen energi. Medan reaktionen pågår omvandlas dock det oklyvbara uranet till plutonium och detta är klyvbart och kan i sin tur användas som reaktorbränsle. Först erfordras dock att detta plutonium separeras från de sönderfallsprodukter som bildas när det klyvbara uranet avger sin energi.

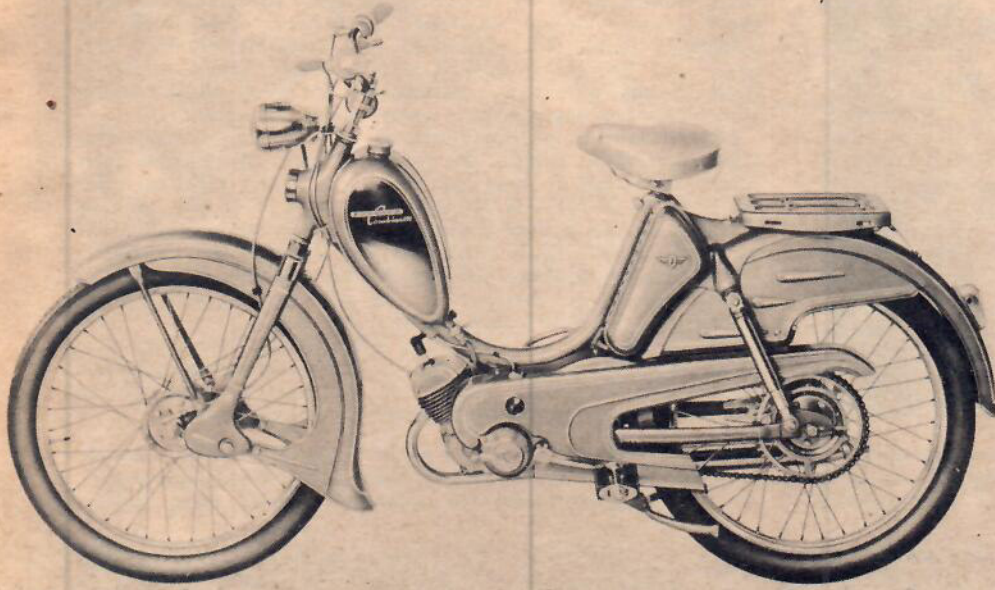
För att ta vara på plutonium ur de utbrända uranstavarna från en reaktor fordras en speciell fabrik. Strålningen från uranstavarna gör att inga människor kan vara i närheten utan fabriken måste till stor del fjärrmanövreras. Det blir sålunda en besvärlig och dyrbar anläggning men långt ifrån omöjlig att bygga. Utomlands finns redan reaktorer avsedda huvudsakligen för plutoniumproduktion och fabriker för utvinning av plutonium. Atomenergis tekniker är inte främmande för uppgiften att bygga en liknande anläggning i Sverige.

När den är klar och plutonium kan utvinnas blir nästa steg fartygsreaktorer, atomdrivna tåg, högeffektiva plutoniumdrivna värmeverk och elverk samt — på gott och ont och utanför AB Atomenergis verksamhetsområde — atombomber.

Trots att Atomenergis reaktor R 1 endast är avsedd att alstra maximalt 600 kW är den stor som ett mindre tvåvåningshus och instrumentpanelerna i kontrollrummet nedan för tanken till betydligt större effekter.



ZÜNDAPP-COMBINETTE 50 cm³



Från sidan visar Combietten rena och snygga linjer. Bakhjulet har teleskopfjädring medan framhjulet har bottenlänk. Denna kan justeras efter förarens tyngd. Bakifrån sett skvallrar bilden om en ordentlig bruksmoped utan en massa onödig plåtinbyggnad som förr eller senare skramlar.

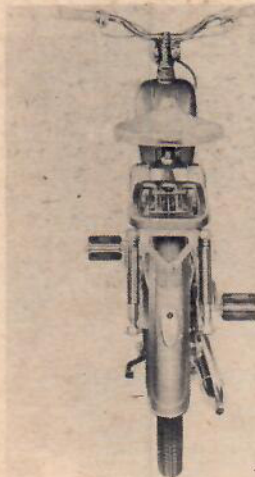
BETYG

FÖRDELAR:

- Förbränningsluften tas in och förrenas genom ramröret!
- Tyst och mjuk gång — 74 phon.
- Mycket lättväxlad — planetväxel.
- Gummibeklädda kopplings- och bromshandtag.

NACKDELAR:

- Svår att trampa.
- Ej helkapslad bakkedja.
- Odämpad framfjädring.



DATA:

Fabrikat: Motor: Zündapp Werke GmbH — Nürnberg, Tyskland. Ram etc.: Zündapp Werke GmbH — Nürnberg, Tyskland.

Motor: Typ: Luftkyld 2-taktsmotor med Schnürle vändspolssystem. Typbeteckning 25—5. Kompressionsförhållande: 6,5:1. Antal cylindrar: 1 st. Cylindervolym (slagvolym): 49,9 cm³. Cylinderdiameter: 39 mm. Slaglängd: 41,8 mm. Max. effekt: 0,8 hk/3000 v/m. Max. varv/min: 4.000. Max. vridmoment: 0,18 kpm. Litereffekt: 16 hk/liter. Tändsystem: Magnettändning. Generator: Noris Elzi — 17/4L — 17 W/6 V. Förgasare: Bing 1/9/9 — Huvudmunstycket 48.

Växellada: Blocklåda med trippeltorrlamellkoppling med två planetväxlar. Oljevolym: 200 cm³. Utväxlingsförh.: I 23,8:1, II 16,55:1.

Ram: Helsvetsad central rörram. Bromsar: Fullbromsnav — diameter 90 mm. Hjulbas: 1155 mm. Längd: 1820 mm. Fri markhöjd: 150 mm. Bredd: 600 mm. Framgaffel: Bottenlänkgaffel. Fjädringsväg: 25 mm. Bakhjulsfjädring: Swingarm m. teleskopstötdämpare. Fjädringsväg: 30 mm. Vikt (tom): 45 kg. 56 kg/hk. Bensinförbrukning (normalförbrukning): 0,15 l/mil. Tankvolym: 5,3 liter. Max. hastighet: 30 km/t. Däck: Fram: 23×2,25. Bak: 23×2,25.

TESTRESULTAT:

Testvikt per hk: $\frac{45+75}{0,8} = 150 \text{ kg/hk.}$

Teststräcka: Fuktig grusväg.

Accelerationsdata: från 0—30 km/t på I och II växel: 10,2 sek. Från 0—30 km/t på III: 27,8 sek.

Bromsar: Bromsbelägg: Jurid. Bromsarea: 72 cm² — bandbredd 20 mm. Bromsväg på torr asfalt från 30 km/t: Frambroms 10 m, bakbroms 11 m, samverkande bromsar 9,5 m.

Max. hastighet: 30 km/t. Hastighetsmätare: Stämmer. Vägmätare: Stämmer. Bränsleförbrukning: 0,19 l/mil. Pris: 895 kr inkl. väg- och hastighetsmätare.

Zündapp har alltid varit moderat i sin uppfattning, vilket säkerligen också bidragit till att fabriken i dagens läge står på stabila fötter. Man har sålunda tagit tidens strömningar med jämnmod, ej framställt alltför extrema produkter, utan alltid tillämpat tesen: »för vardagsbruk», vilket också gjort sig gällande vid utformningen av »Combiette»-mopeden. En produkt, som man endast kan bedöma ur sin rätta synvinkel efter en provkörning, då man verkligen får känna på t. ex. motorns elastiska och vibrationsfria gång samt planetväxelsystemets fördelar.

Därför ger jag inför vårens stundande mopedköp rådet: provkör gärna ett par olika märken först, samt tillse att ni får ett märke som har ordentligt med reservdelar i lager.

För att återgå till månadens testmoped så är densamma svårtrampad som alla moderna mopeder, men motorn startar med lätthet med användande av dekompressionsventilen och man fäster sig genast vid tomgångens exakthet samt frihet från 2-taktsplutter. Motorn går tyst och fabriken uppger ett bullervärde av 74 phon. För en äldre människa är det sålunda angenämt att på söndagstrippen ha det tyst och fridfullt omkring sig — trots att motorn varvar ur glatt och villigt stiger inte ljudnivån över nämnda maximalvärde.

Den driftsäkra lilla motorn är intressant ur många synpunkter — cylindern är av hårdförkromad lättmetall med intag av förbränningsluften genom själva ramröret, varefter luften passerar såväl luftinsugningsljuddämpare som två luftventiler. Förgasaren har startautomatik. Den lilla kolven är tillverkad enligt senaste tekniska rön med fjäderstödda kolvoögon, som förbättrar värmeavledningsförmågan och gör att kolvspelet kan minskas. Själva vevaxeln är trippellagrada.

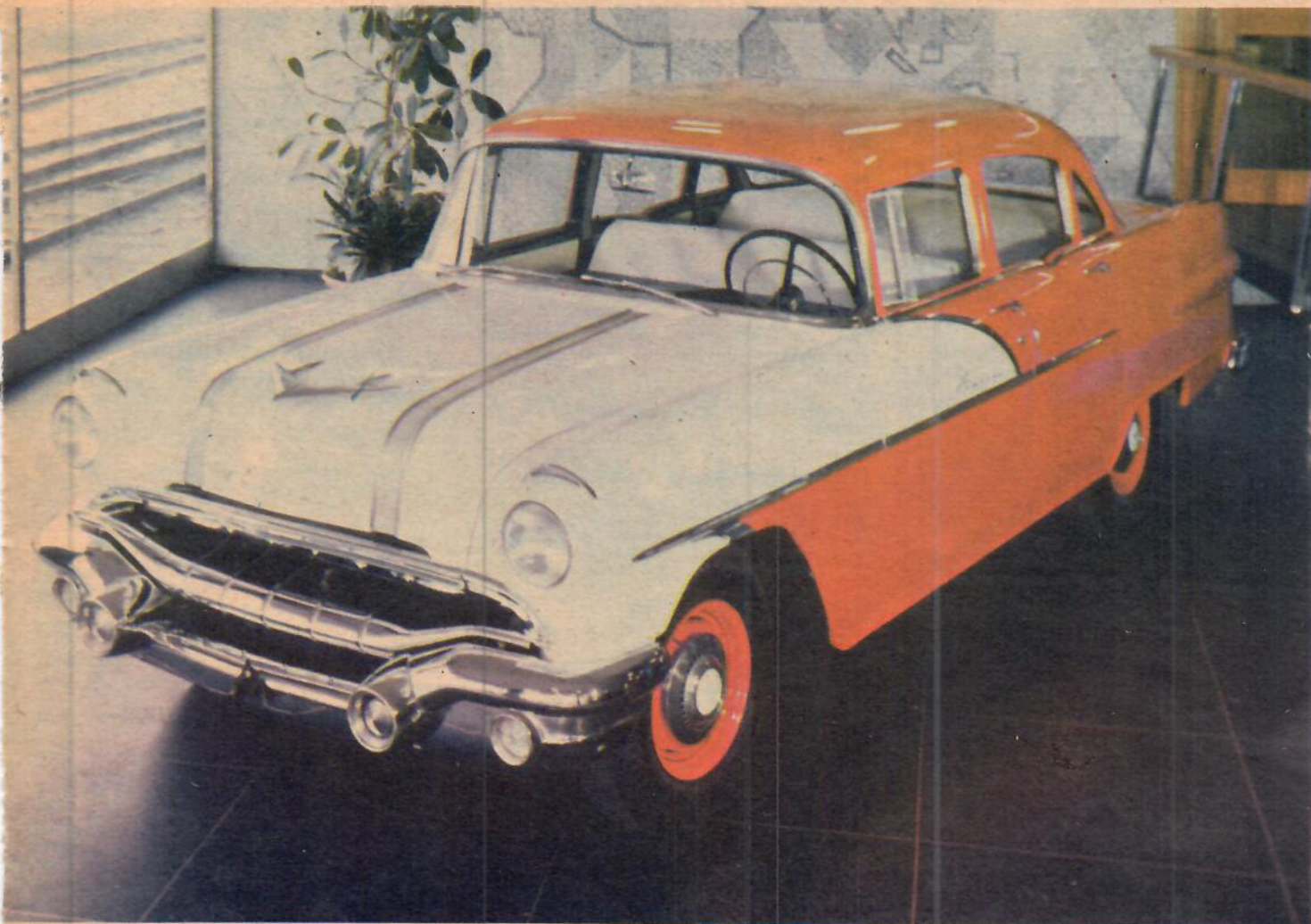
För den 2-växlade växellådan har man tagit vara på gamla landvinningar — bl. a. från den världsberömda T-Fordens dagar. Sålunda är den utrustad med planetväxlar (som ävenledes används i våra dagars automatiska bilväxellådor), vilket förutom en god kraftöverföring gör den konventionella motorkedjan överflödiga.

Det kanske sålunda inte är att förundra sig över att Zündapp-»Combiette» belade första pris vid förra årets 3. Concours Technique International vid Ville-neuve St. George (Paris).

Mopedens vägegenskaper är goda med en anmärkningsvärd sidostabilitet. Framgaffelns bottenlänkar har ställbart slag jämte hårdhetsgrad korresponderande mot förarens tyngd. Framfjädringen är emellertid odämpad, vilket vid vissa tillfällen kan göra sig gällande.

Det är numera modernt med fullbromsnav — på testmaskinen är dock bandbredden anmärkningsvärt stor med sina 20 mm, vilket även ger en sällsynt sensibel bromsverkan.

Det är sålunda ett anmärkningsvärt faktum att en så bruksbetonad moped är så tekniskt högvärdig, men kanske har konkurrensen på detta speciella område varit en sporrande faktor.



PONTIAC SIX

PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLD:s TESTAVDELNING AV INGENJÖR OLLE LINDAHL Foto: Kjell Nilsson

BETYG

SÄRSKILT BRA:

- Accelerationen är blixtrande och bilen är en komfortabel milslukare.
- Den moderna 6-cyl. toppventilmotorn är urstark med sina 145 hk.
- Den goda överblicken av hela frampartiet gör bilen mycket lättmanövrerad. Sikten utmärkt även i övrigt.
- Trevlig inredning. Utmärkt värme och ventilation. Hastighetsmätare med skarp markering genom lysande rött band från 0—aktuell hastighet.

MINDRE BRA:

- Kromdekoren i fronten är enligt vår uppfattning smaklöst klumpig, opraktisk och fördyrande.
- Bromsarna huggar varvid vagnen vibrerar.
- Körställningen ej behaglig då fram-sätets sittdyna har felaktig lutning.

Pontiac Six är en ganska liten bil efter den måttstock som används på andra sidan Atlanten. Här hos oss måste den dock räknas som en stor bil. En stor bil är den också i sitt uppförande på vägen. Den transporterar bekvämt sex personer och har en motorstyrka som ger rena sportbilsaccelerationen. 80 km/t uppnås på endast 9,7 sek. och 100 km/t på under 15 sek. Detta betyder att man snabbt klarar omkörningarna och att vagnen i detta avseende är mycket trafiksäker.

Den moderna motorn med sin relativt korta slaglängd tillåter att marschfarten kan hållas så hög som 130 km/t under lång tid utan att motorn därför överansträngs. Toppfarten ligger vid ca 155 km/t och kan knappast komma till användning på våra svenska vägar. Liksom andra amerikanska standardbilar är denna vagn inte byggd med tanke på toppfart utan motorn är dimensionerad för snabb

acceleration och lång livslängd. Under normalkörning tas endast en bråkdel av den tillgängliga effekten ut och detta betyder ökad slitstyrka jämfört med en motor som ständigt får avge toppeffekt.

Ett ytterligare bevis för att en stark motor av detta slag inte är avsedd för toppfarter är bromsarnas effekt. Bromsarna fungerar oklanderligt vid farter upp till något över 100 km/t men är helt underdimensionerade om man utnyttjar toppfarten. Efter några tvärbromsningar i följd från toppfart är bromsstrummorna rykande heta och bromssträckan ökas katastrofalt trots att pedaltrycket pressas till det mångdubbla. En olägenhet hos den provkörda bilen var att bromsarna ville hugga varvid vagnen vibrerade.

Under motorhuven ligger den rena och kraftiga motorn mycket väl tillgänglig med alla sina hjälpaggregat. Samtidigt

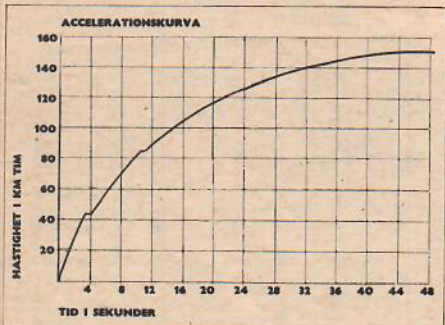
(Forts. på sid. 29)

TEKNIKENS VÄRLDS

TESTSIFFROR FÖR PONTIAC SIX

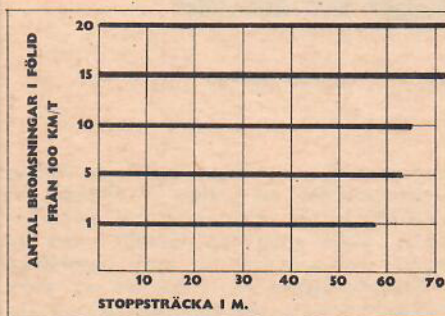
PROVRESULTAT

De olika växlar	1	2	3
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	2,94	1,68	1,0
Slutväxelns utväxlingsförh.	3,70	3,70	3,70
Antal motorvarv per drivhjulsväxling = total utväxling	10,9	6,22	3,70
Teor. fart vid 1.000 varv/min km/t	11,7	20,5	34,5
Antal motorvarv per körkilometer	5130	2920	1740
Kolvväg, m/körkm.	1026	584	348
Max. effekt och medelkolvh. 12,65 m/s uppnås vid km/t	44,5	78,0	131,0
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	23,4	41,0	69,0
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	617	351	210



ACCELERATIONSTIDER

- 1 km stående start: 36,6 s.
Genom växlar:
0-50 km/t 4,5 s,
0-80 km/t 9,7 s,
0-100 km/t 14,9 s,
0-120 km/t 22,0 s.
På enstaka växlar:
Tvåan 30-50 km/t 2,8 s, 50-80 km/t 5,2 s.
Trean 30-50 km/t 4,2 s, 50-80 km/t 7,1 s,
80-100 km/t 5,5 s.



BROMSVERKAN

- Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av:
16 25 42 58 70 procent av vagnvikten vid ett pedaltryck av
10 15 20 25 30 kg.
Bromssträcka i meter från en hastighet av 100 km/t 20 max. inbromsningar utförda i en följd:
1:a bromsningen 58 m,
5:e > 63 m,
10:e > 66 m,
15:e > 72 m,
20:e > 72 m.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 76 km/t, upp till 110 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 1,61 l/mil.
Lugn körning (medelfart ca 52 km/t, upp till 80 km/t på fria vägavsnitt) medelförbrukning ca 1,26 l/mil.
Stadskörning ca 11 km medelförbrukning ca 1,71 l/mil.

FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade
30 50 80 100 120 km/t
vid en verklig fart av
27,1 43,8 72,3 92,4 109 km/t
Vägmätaren visade 6,4 procent för lång vägsträcka.
Obs! Samtliga värden i denna rapport är korrigerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDE

Helljus 100 m 3,5 lux. Halvljus 25 m 0,8 lux.
(Enl. lag får helljuset inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte över-skrida 1 lux på 25 avstånd.)

ÅTKOMLIGHETSBEITYG

(Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.)
Inställning av förarsäte 3. Inställning av värme och ventilation från förarsätet 3. Oljemätsticka 2. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 3. Batteri 3. Oljefilter 3. Tändstift 2. Strömfördelare 3. Förgasare 3. Bromsvätskebehållare 3.

Typ: Pontiac Six Pathfinder de Luxe.

Tillverkare: General Motors.
Generalagent: General Motors Nordiska AB.
Pris: 16.050 kr vid leverans i Stockholm inklusive ventilerande värmesystem. För automatväxellåda 1.200 kr.
Skatt: 334 kr per år, omsättningsskatt 1.600 kr.

UTRUSTNING

Värmesystem av vent. typ ingår i bilens pris. Inspurtor för varmluft finns. Ventilation för kallluft finns. Ventilationsfläkt för låg fart finns. Vindrutespolare, munstycken för d:o ingår inte i bilens pris, komplett installation kostar ca 100 kr extra. Radio ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inklusive montering 275 till 700 kr allt efter apparatens och antennens typ. Backlampa finns inte. Rattlös finns inte.

RESERVDSPRISER

- Utbytesmotor finns inte.
Sats kolvar (av första överdim.) jämte kolvarringar och kolybultar 325 kr.
Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar 81:90 kr.
Cylinderlockpackning 9:70 kr.
Termostat för kylsystem 10:75 kr.
Oljerensarinsats (skall bytas var 800:e mil) 13:25 kr.
Strömfördelarlock utan kablar 11:25 kr.
Kopplingslamell kompl. med centrum .. 81 kr.
Sats bromsbackar med nya belägg 112 kr.
Ett däck kostar 139-140:50 kr, beroende på fabrikat.
Vindruta 410 kr.
Avgasrör komplett med ljuddämpare 134:20 kr.
Höger framflygel eller motsv. komplett inkl. montering och lackering i bilens färg, men utan strålkastare ca 485 kr.
Bakre stötfångare komplett med alla detaljer 355 kr.

REPARATIONSPRISER

- Fasta reparationspriser tillämpas.
Ventiljustering 8 kr.
Byte av cylinderlockpackning 37 kr.
Byte av samtliga bromsbackar 29 kr.
Ventilslipning med sotning 74 kr.

VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektall vid tjänstevikt 88,0 hk/ton.
Effektall vid lastad vikt 72,5 hk/ton.
Spec. bromsarea 618 cm² per ton tjänstevikt.
Antal rattvarv 4,0 mellan fulla framhjulslutslag.
Vändcirkeldiameter 11,6 m.

MOTORNS NYCKELVÄRDEN

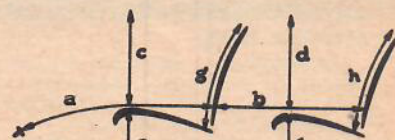
Effekt: Max. 145 hk vid 3.800 varv/min.
Vridmoment: Max. 31,7 kpm vid 2.000 varv/min.
Medelkolvhastighet: 3,33 m/s vid 1.000 varv/min.
Effektivt medeltryck: 8,07 kp/cm².
Spec. maxeffekt: 34,1 hk/liter.

TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Helsvetsat karosseri av stålplåt på separat balkram i lādsektion, 4 dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme baktill, åtkomligt utifrån. Motorn placerad fram. Vagnen bakhjulsdriven.
Inredning: 6 sittplatser, 5 enl. besiktningsinstrumentet. Helt säte av sofftyp såväl fram som bak.
Motor: 6 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler.
Cyl.-diam. 95,25 mm, slaglängd 100,01 mm, slagvolym 4260 cm³.
Kompr.-förh. 7,8:1. Max. effekt 145 hk SAE vid 3800 v/min.
Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Växellåda med tre hastigheter framåt, manövrerad med rattväxel. Slutväxel av hypoidtyp.
Hjulstäl: Fram: Separat fjädring med spiral-fjädrar och tvärgående svängarmar. Bak: Stel axel med långsgående halvelliptiska blad-fjädrar. Dubbelverkande hydrauliska teleskopstöt-dämpare runt om. Däck: 6,70x15" slanglösa.
Bromsar: Hydrauliska fyrrhjulsbromsar med limmade bromsbelägg. Total friktionsarea 1019 cm². Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.
Styrinrättning: Styrväxel av kulmuttertyp.
Elsystem: 12 V. generatoreffekt 390 W, batteri-kapacitet 60 Ah.
Bränsletanken rymmer 61,4 l.

MÄTT OCH VIKT

Yttermått: Längd 502 cm, bredd 189 cm, höjd 159 cm, hjulbas 292 cm, spårvidd fram 147,3 cm, bak 149,6 cm, markfrigång 16,5 cm.

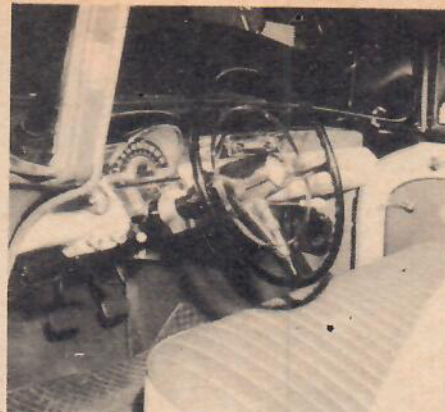


Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 138 cm, baksätets d:o 150 cm. Bredd i axelhöjd fram 144 cm, bak 143 cm. Framsätet går att skjuta 5 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 46 cm. a 88 cm, b 82 cm, c 92 cm, d 94 cm, e 35 cm, f 30 cm, g 54 cm, h 57 cm. Bagagerummets ungefärliga djup 115 cm, höjd 50 cm, bredd 106 cm.
Vikt: Tjänstevikt 1650 kg (körklar med förare), lastad vikt 2005 kg (körklar med 5 vuxna + 75 kg bagage).

PONTIAC SIX AMERIKAN MED EUROPAKÄNSEL



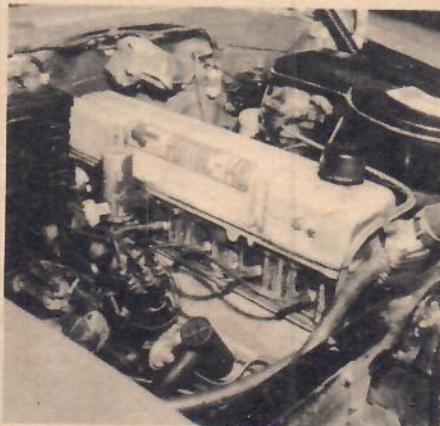
In- och urstigning sker bekvämt genom de breda dörrarna på Pontiac Six. Sittställningen i framsätet är inte särskilt bekväm, för föraren.



Instrumenten ligger väl samlade framför ratten. Hastighetsmätaren har inte som brukligt är en visare utan ett självlysande band. Bra varning.



En titt i bagageutrymmet avslöjar att man kan plocka in en hel del bagage. Frånvaron av tröskel gör allt mycket lättåtkomligt. Reserv t. h.



Under motorhuven är layouten ren och ändamålsenlig. Samtliga servicedetaljer är lätt åtkomliga och inbjuder faktiskt till »gör-det-själv».



Ett gammalt hederligt tillbehör har kommit tillbaka. I verktygssatsen på Pontiac Six finns en fotpump som faktiskt fungerar utmärkt.

(Forts. fr. sid. 27)

som designmakarna låtit fantasin spela och mystifierat frontpartiet så har teknikerna passat på att förbättra de mekaniska delarna och placera dem på bästa sätt ur servicesynpunkt.

Vill man ha en komfortabel bil som skall göra god tjänst i många år utan att reparationskontot skall bli högt så är en bil av denna typ att föredra. Önskar man sedan kunna få bilen reparerad på nästan vilken verkstad som helst bör man kanske undvika att förse den med de speciella utrustningarna servobromsar, servostyrning och automatväxellåda som kan erhållas. Dessa aggregat, speciellt automatväxellådan är utmärkta i sig själva men komplicerar bilen och gör att reparationerna en gång när dessa cundviktigen kommer blir väl så kostsamma och knappast är ekonomiskt betingade i förhållande till bilens ålder och värde i övrigt.

Växellådan förefaller att vara likadan som den alltid har varit på detta fabrikat och kopplingen är utmärkt i sin funktion. Första växeln är således osynkroniserad. Tvåans och treans synkronisering är god. En bil med denna motorstyrka har naturligtvis inte samma behov av en synkroniserad etta som en bil med liten motor.

Fjädringen är mycket behaglig utan att den därför är för mjuk. Med två personers last kränger bilen ganska litet även vid hård körning på grusväg. Naturligtvis kan denna bil inte göra anspråk på att slå de verkliga vägfantomerna av europeiskt fabrikat men skillnaden är inte alls så markant som man väntat sig och

för det normala körsätt vartill bilen är avsedd är dess vägegenskaper alldeles tillräckliga.

Styrningen är av den markerat understyrda typen vilket är behagligt. Antalet rattvarv mellan fulla framhjulslutslag är fyra vilket gör att föraren får snurra ganska mycket på ratten i stadstrafik och på krokiga vägar. Styrnsäckan av kulmuttertyp ger lätt och behaglig ratt-rörelse.

Körställningen är inte vad den kunde vara. Framsätets vinkel gör att man känner sig placerad som en något hopvikt fällkniv. Detta bör dock ganska enkelt kunna ändras. Detta med tanke på att karosstommen och rattlutningen är mycket lik Chevrolet's som bl. a. i sin Bel Air-modell har en synnerligen perfekt körställning som 1956 knappast överträffades av någon annan amerikansk vagn.

Sikten är förträfflig och föraren ser båda flyglarna och har dessutom god sikt över den låga huven. Detta att man kan se precis var man har frampartiets båda ytterkanter gör att det blir ganska lätt att idka precisionskörning när det är trångt om utrymmet. Backspeglarna ger inte rättvisa åt den stora bakrutan.

De elektriska vindrutetorkarna är effektiva och arbetar tyst, de lämnar dock ett relativt stora parti otorkat mitt på vindrutan.

Instrument och reglage är mycket välplacerade och lättsköta. Hastighetsmätaren har ett självlysande rött band i stället för den vanliga nålen. Bandet syns mycket väl och sträcker sig från 0 till den

aktuella hastigheten. Denna typ av mätare kommer säkert att återfinnas på allt fler bilar då den dels är mycket lätt att avläsa och dessutom har en tendens att varna för höga hastigheter genom att föraren knappast kan undgå att märka den.

De hängande pedalerna har lagom storlek och är placerade på tillräckligt långt avstånd från varandra.

Karosens ytterkontur är i vår smak en aning klumpig. Detta intryck kommer av den otympliga kromdekoren i fronten som kanhända tilltalar amerikanskt smaksinne men som ur vår synpunkt är ful och dyr att ersätta efter kollisioner. Den inre och yttre finishen är av god amerikansk klass, d. v. s. att den motsvarar inte den standard som de bättre europeiska fabriken uppvisar.

In- och urstigningen går lätt genom både fram- och bakdörrar och takhöjden är fullt tillräcklig.

Bagageutrymmet är inte av jätteformat men fullt tillräckligt. Golvet är helt plant och har ingen tröskel i bakkanten som bagaget måste lyftas över.

Värme- och ventilationssystemet är av hög klass. Kapaciteten är fullgod samtidigt som manöverreglagen är lätta att använda.

Till utrustningen hör en fotpump som är så konstruerad att den faktiskt går mycket bra att använda vilket inte annars brukar vara fallet med dylika tillbehör.

Det enda som man kan ha emot denna amerikanare är att den ställer sig litet dyr i inköp för stora flertalet bilköpare.

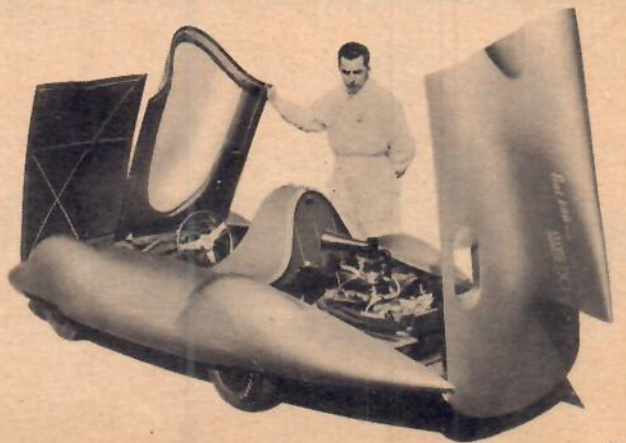
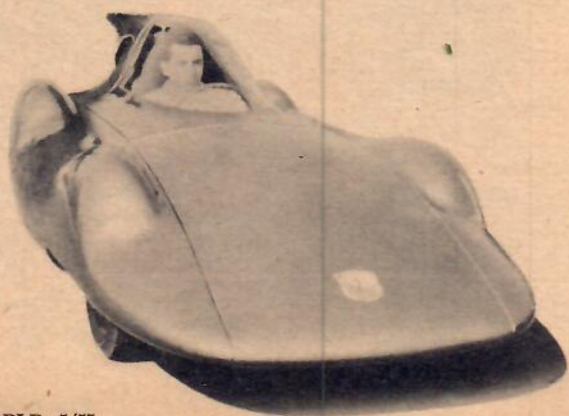
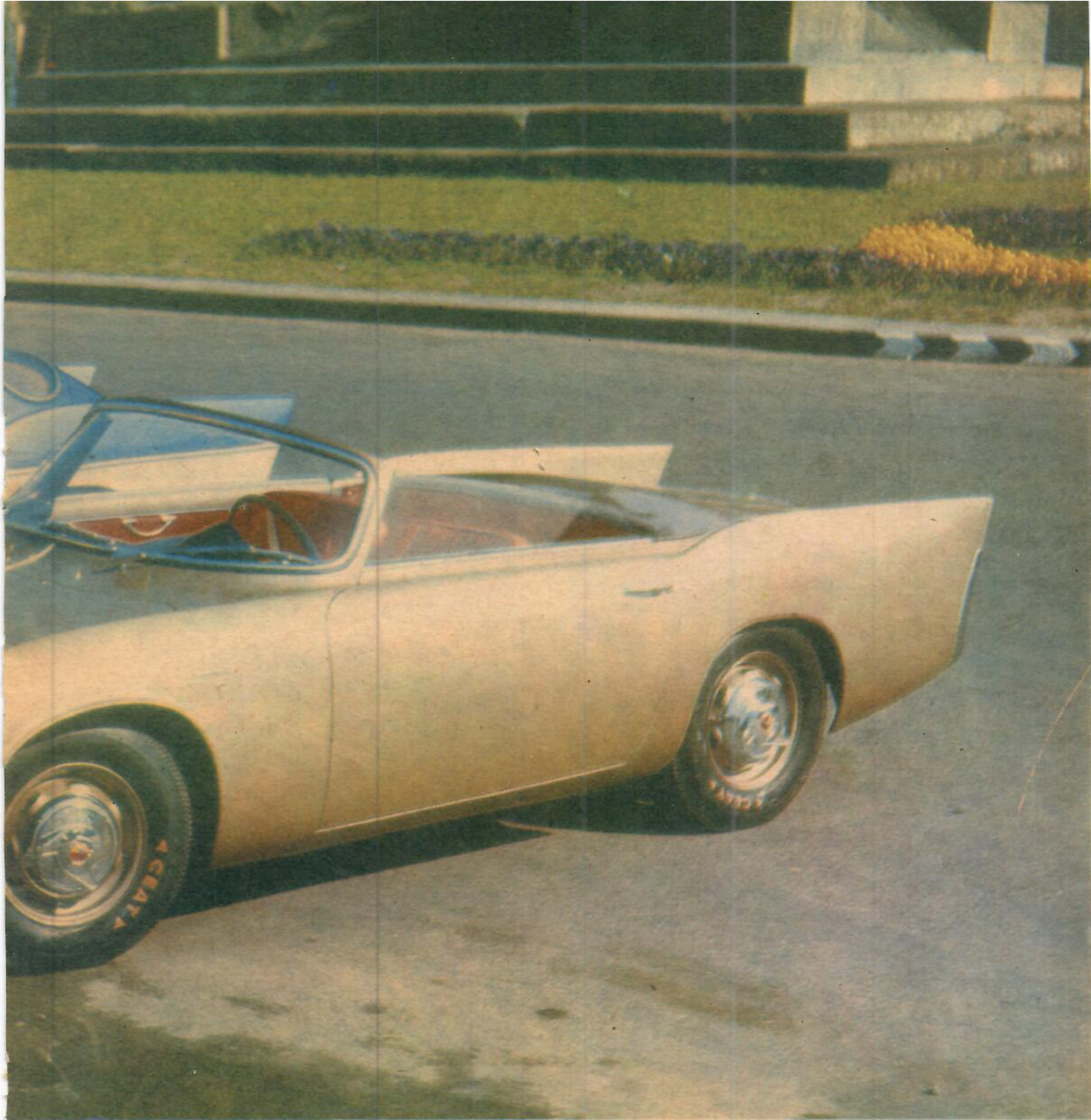


ABARTH ABSOLUTA TOPPEN

Abarth 750 som kupé och cabriolet hör otvivelaktigt till de vackraste småbilar som någonsin skapats. De har även en rad fina detaljer och finesser som gör den italienske karosseritillverkaren Bertone all heder. Strålkastarna är helt inbyggda varigenom fronten får ovanligt rena linjer. Genom ett reglage på instrumentbrädan kan man öppna de två strålkastarluckorna varvid strålkastarna skjuter upp ur sina gömställen. Lika rent och vackert är bakpartiet där stjärtfenorna, öppningen för avgasrören och nummerplåten smälts samman till en harmonisk enhet. Kupén väger inte mer än drygt 600 kg, är bara 115 cm

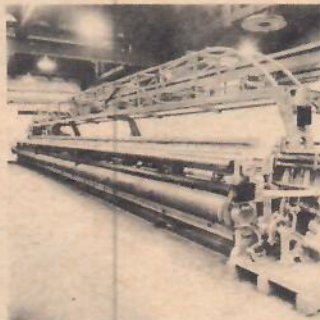
hög och uppges ha en toppfart av 160 km/t. Cabrioleten väger visserligen ännu mindre men erbjuder större luftmotstånd vilket gör att dess toppfart »bara» är 150 km/t. Det är emellertid inte illa för en bil med bara 750 cm³ under huven.

Lika snabb som Abarth 750 kupé och cabriolet är vackra är Abarth 750 Record, som också är en skapelse av Bertone. Vagnen är bara ensitsig och påminner litet om Goldie Gardners berömda rekord-MG. Abarth 750 Rekord håller en lång rad fartrekord i 500, 750 och 1000 kubiksklasserna. Vagnen har svansmotor och föraren sitter under en plexiglashuv av flygtyp.

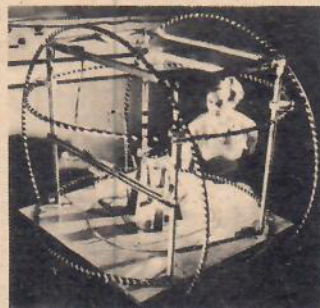
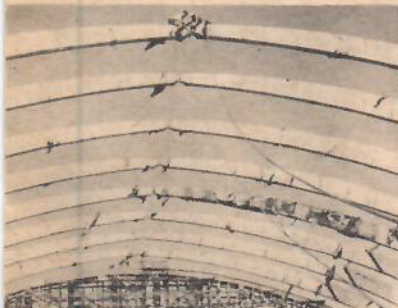




En nykomling i Austinfamiljen är den nya A 55:an. Vagnen har fått låna linjer från sin storebror A 95 och därigenom fått ett smäckrare utseende. Motorn är en 4 cyl. topp på 51 hk. Bland finesserna märks bagagelucka utan tröskel och hängande pedaler. Bilden visar De Luxe-modellen.



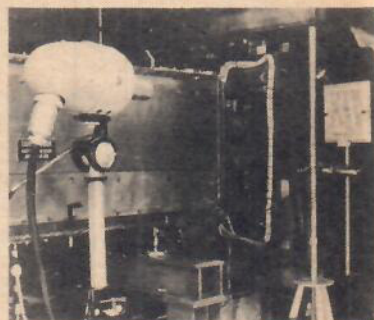
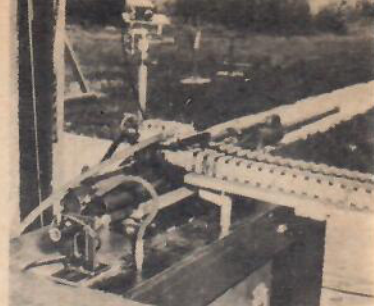
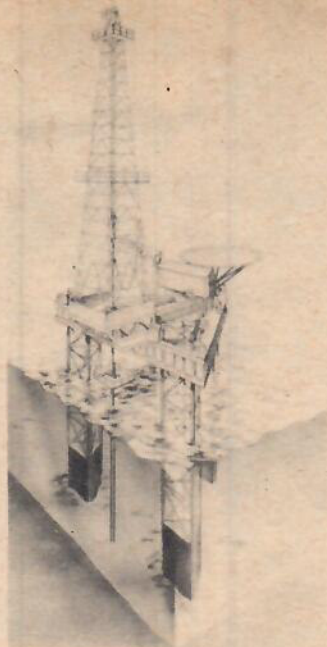
Tack, jag tar lådan! Och det är inget att förlora på det valet. Jättelådan på bilden t. v. innehåller nämligen den 18 m långa vävstol, som syns på bilden t. h. Vävstolen används för att göra maskinfilt till cellulosafabriker och Astra-Werke utanför Hamburg tillverkar giganten.



Den här jättestora amerikanska sporthallen får takbågar av trä. De väldiga bågar är 90 m långa.

General Electric använder den här i alla riktningar svängbara apparaten för att testa flygkompasser.

Fina fisken för fiskare. »Tallriken» drivs av två utombordsmotorer och undervattens-TV berättar om var fisken finns. USA-fantasi för 70.000 kr.



BORRTORN PÅ STYLTOR

Den amerikanska firman Le-Torneau har nu fått kontrakt på en ny typ av kombinationsplattform för utvinning av olja till sjöss. Havsbortornet kan bogseras ut till fyndigheten, varefter plattformen reses på de tre bottenförankrade benen med hjälp av kraftiga elmotorer. Tornet används på upp till 21,5 m djup.

FÖR KANON OCH PROTON

Här är ett par exempel på nya användningsområden för industri-TV i USA. Den övre bilden visar en tv-kamera, som används vid testningen av en ny typ av snabb-skjutande automatkanon. På den nedre bilden har en tv-kamera riktats in mot en protonstråle på tre miljarder elektronvolt, som nu kan studeras utan strålrisk.



BJÄSSE FÖR AFRIKA

Henschel-fabrikerna i Kassel i Tyskland har byggt det här 27 m långa loket för en järnväg i portugisiska Östafrika. Loket väger 200 ton och har en hastighet av 70 km/t. Loket har två sjuaxliga drivenheter. Angpannan ligger fritt mellan de båda drivenheterna.



MONUMENTALT

I Schenectady i USA invigdes nyligen ett monument av säreget slag. Det var en gigantisk ångturbin, som installerades av General Electric i ett kraftverk i Chicago 1903, och som nu skall tjäna som ett teknikens äreminne.

KÅPA FÖR FART

Rune Stenberg i Katrineholm har försett sin BMW R 69 med den här flotta hembyggda strömlinjekåpan. Den eleganta kåpan är byggd av aluminium på en järnbalksram med plexiglas överst. Kåpan har ökat fartresurserna.

"INFÖDNING" PÅ BAND LÄR ER ALLA SPRÅK!

Av JAN KARLSSON Foto: Clarence Davin

NYA TYSKAR: Hösten 1957 räknar man med att de tyska bilfabrikerna skall presentera helt nya modeller. NSU kommer med en småbil, som sedan en längre tid funnits i ett par provexemplar. Ford-Köln medger att man även här har något nytt i bakfickan.

DUCKA I DROSKAN: Många av de amerikanska 57-orna har visat sig vara alltför trånga för att kunna godkännas som droskbilar här i Sverige. En av de amerikaner man emellertid inte behöver ducka i är nya Chevrolet, som nyligen godkänts som droskbil för fem personer.

EKVATORRYLA: Var är det kallast i världen — över Nordpolen eller över ekvatorn? Fel gissat — det är luftlagren över ekvatorn, som är mest kyliga. Den lägsta temperatur, som någonsin uppmätts registrerades nämligen på en termometer i ett flygplan ovanför Java i närheten av ekvatorn. Minus 90 grader Celsius var bottennoteringen. Brr. SAS-flyget över Nordpolen drar inte fram på sina 4.000—6.000 m höjd i kallare klimat än som uppmätts på andra platser på vår jord på samma höjd.

BANDA TV: För fem år sedan gav chefen för Radio Corporation of America, David Sarnoff, sina tekniker uppdraget att utveckla tre uppfinningar. Forskarna underställde Sarnoff de sista resultaten i slutet av 1956. Den första uppfinningen är en elektronisk ljusförstärkare, en tunn hinna av fotoelektrisk aktiv substans som ökar mörka föremåls ljusstyrka 1.000 gånger. Ljusförstärkaren kan bli av stor betydelse under utvecklingen av »väggtelevision», d. v. s. platta televisionsskärmar som kan hängas upp på väggarna som tavlor. Uppfinning nummer två är en liten magnetisk uppspelare, med vilken man kan återge tv-program som tagits upp på band från en vanlig tv-mottagare. Med denna och en speciell bandinspelare blir det möjligt att bända vilka tv-program som helst och spela upp dem efter önskan. Den tredje uppfinningen är en elektronisk panel, som ger värme eller svalka i ett rum. Panelerna bygger på Peltier-effekten, den lätta temperaturförändring som sker när en elektrisk ström flyter genom fogen mellan två skilda metaller. Enligt RCA skall de tre uppfinningarna vara i praktiskt bruk om fem år.

JÄTTE-TV: Ryssarna har nu fått fram en projekterings-tv med en bildruta, som mäter 0,9×1,2 m. Man beräknar att en publik på 200 personer samtidigt kan se tv-sändningar via denna skärm.

NYLONFLASKA: Flaskor av polyeten har fått en vidsträckt användning på senare år. De har många goda egenskaper och är bl. a. okrossbara, har låg vikt samt är beständiga mot de flesta lösningsmedel och kemikalier. Den stora nackdelen har varit att de är ogenomskinliga. Nu har emellertid den engelska firman E. Ship-ton & Co lanserat nylonflaskor, som är glasklara och tål uppvärmning till plus 140 grader Celsius. En mjölkflaska av nylon väger bara en fjortondel så mycket som en flaska av glas.

Heri Teve

TEKNIKENS VÄRLD 5 57



Här är en trevlig vattenhink av plast för bilägaren. Den kan vikas ihop och får då ledigt plats i handskfacket. Metallringar ger hinken stadga. Hinken rymmer 4,5 l och har lanserats i England.



Amerikanerna arbetar nu med att förlänga decimetervågornas räckvidd. Med den här Westinghouse-antennen har man mottagit sändningar på c:a 45 miles avstånd.

Den tyska firman Ahlmann tillverkar en svängbar schaktningsskopa, som bl. a. används vid vägbyggen. Denna maskin kan även användas som traktor och lyftkran.



Undervisningen vid våra folkskolor och allmänna läroverk har ändrat karaktär ganska mycket sedan en generation. Eleverna bibringas numera i högre grad »breda» och direkt användbara kunskaper än tidigare.

Vad språkundervisningen beträffar, visar sig denna nya uppfattning i att huvudvikten inte såsom tidigare läggs på grammatikkunskaper och ett stort ordförråd utan snarare på uttalet och förmågan att uppfatta det talade språket samt ett centralt ordförråd för dagligt bruk.

Det är för att tillgodose dessa nya krav på undervisning som Fonetiska övningslaboratoriet vid Stockholms Högskola kommit till. FÖL, som det i dagligt tal förkortas, skapades 1952. Föreståndaren, docent Max Gorosch, och förste assistenten fil. lic. Axel Dahlström har sedan dess nedlagt ett stort arbete på laboratoriet genom anskaffning av apparatur och framställning av band- och grammofoninspelningar. I dag är FÖL redo att ge de studenter som studerar språk vid högskolan en hittills oanad möjlighet till perfekt uttalsundervisning.

På FÖL förfogar man över en högklassig och modern utrustning av magnetofoner och grammofoner av olika slag. I studion görs mönsterintalningar av text på främmande

språk och kvaliteten på dessa är i professionell klass. Dessa mönsterintalningar kopieras sedan och kopiorna används vid laboratoriets övningar.

På laboratoriet bedrivs högskolestudenternas övningar på olika sätt. Vid enkla hörövningar får en hel grupp lyssna till texter på det främmande språket, och på detta sätt »höra in» det naturliga uttalet.

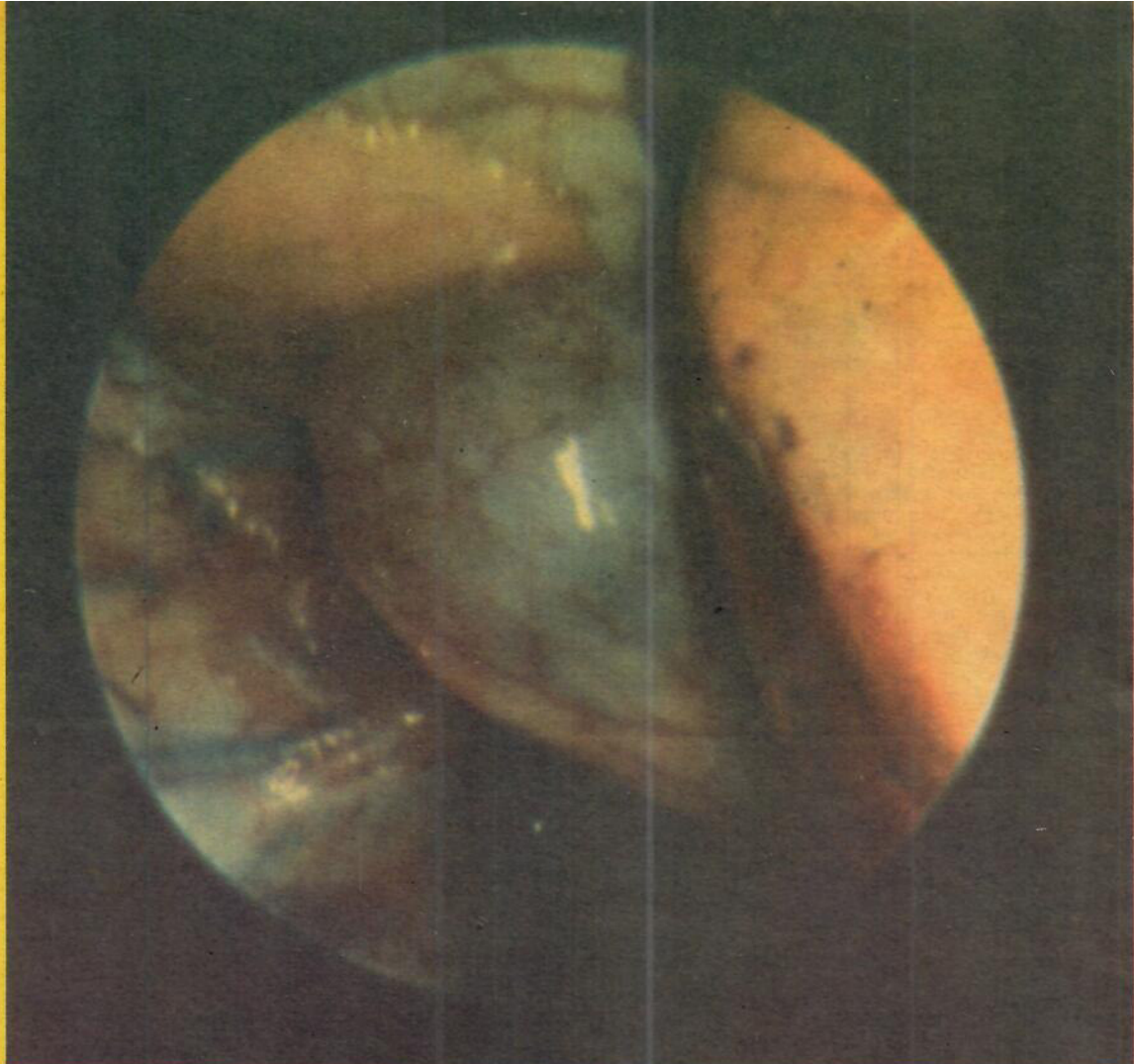
En intressant och mycket effektiv metod vid FÖL:s övningar är den s. k. jämförelseintalningen. Den sker enskilt och den som övar sig kan själv klara av apparatens skötsel. En magnetofon med dubbeldrift, d. v. s. med möjlighet till in- och uppspelning i båda riktningarna, laddas med ett band som har två parallella inspelningsspår. På det ena spåret finns en kopierad mönsterintalning av någon utländsk text. Eleven sätter igång apparaten med ett särskilt kontrollhandtag och låter mönsterrösten säga en mening eller en fras varefter han stoppar den. Därefter kör han bandet åt andra hållet och försöker i en mikrofon härma det han hört. Denna elevens intalning registreras på bandets andra spår. Han kör framåt igen och hör ånyo mönsterrösten varefter han omedelbart kopplar om och får lyssna till sin egen intalning. Om han inte är nöjd lyssnar han på mönsterrösten en gång till och försöker sedan korrigera sitt eget uttal.



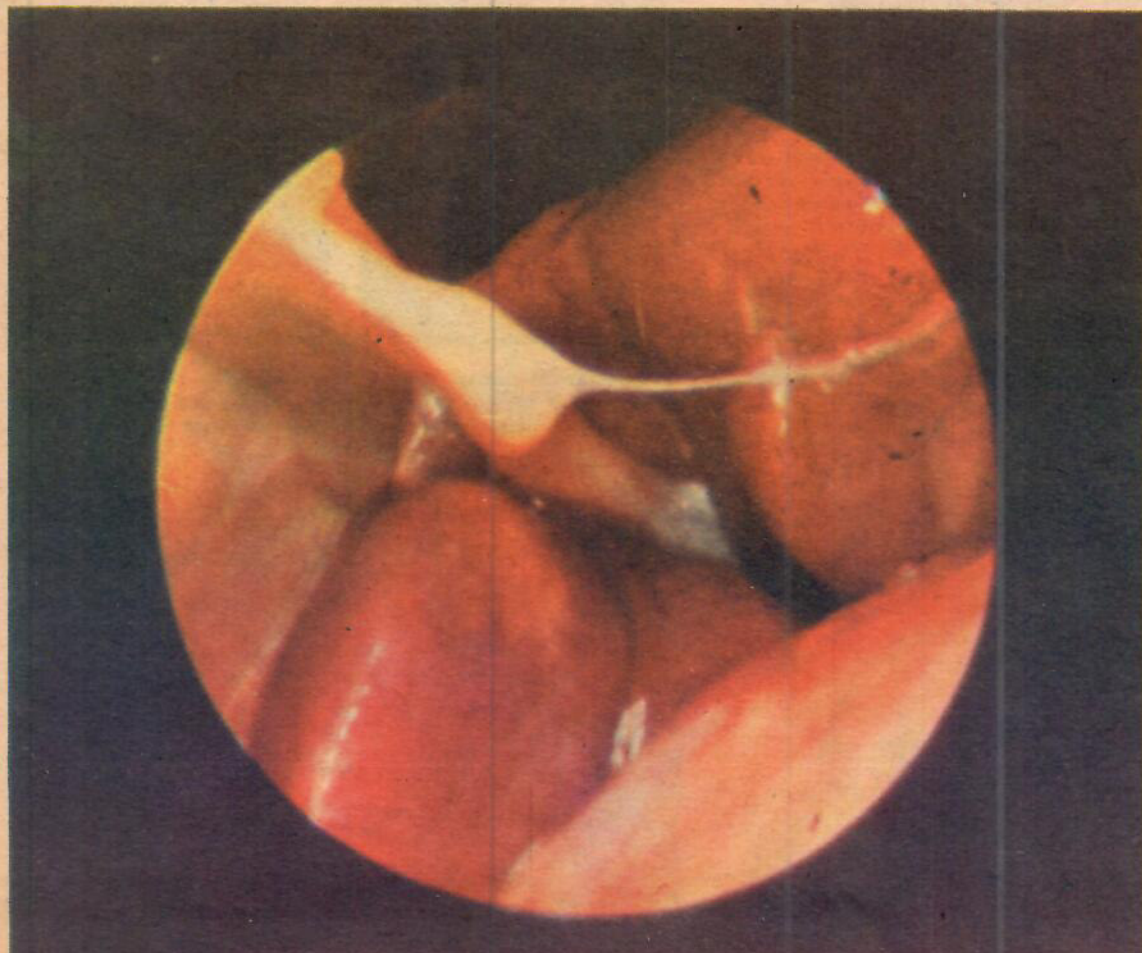
Bild från kontrollrummet under en inspelning (ovan t. v.) Ovan t. h. är en elev från högskolan sysselsatt med uttalsövning enligt självbetjämningsmetoden. Nedan en lektion vid apparatkatedern för gruppövningar.



Färgfoto: Dr Birger Grape



Bilden visar en cysta sammanväxt med hjärtat. I mitten ses cystan (en vätskefylld, tunnväggig blåsa) och nedanför denna hjärtsäcken. Överst en bit av lungan. Denna sjukliga och ovanliga sammanväxt kallas pericardialtikel.



Läkarna har i ingenjör Werner Donnes uppfinning fått ett mycket kraftigt vapen i kampen mot invärtes sjukdomar. Denna fototekniskt förstklassiga bild visar en fullt normal lever. Nederst till höger skimtar en bit av en tarm

TEKNIKENS VÄRLD 5/57

FÄRGFOTO INVÄRTES AVSLÖJAR SJUKDOM

Några år före fredsslutet efter andra världskriget kom civilingenjör *Werner Donne* som flykting till Sverige från Estland. Som alla utlänningar hade han svårigheter att få arbete och han försörjde sig en tid på att utföra kamerareparationer. Hans specialitet som ingenjör var nämligen optisk precisionsteknik. Han fick kontakt med en stor fotografisk firma i Stockholm. Hos denna firma brottades man under denna tid med ett mycket komplicerat medicinskt-fotografiskt problem. Man ville fotografera i färg inuti människokroppen och tänkte genom ett plaströr föra in ljuset från en elektronblixtlampa. Om man kan erhålla tillräckligt stor ljusstyrka bereder sedan själva fotograferingen inga större bekymmer. Man behöver bara ansluta en kamera till ett periskop av det slag som läkare hittills använt för att se in i kroppen med.

Tidigare har man försökt sig på »inomkroppsphotografering» med glödlampor som ljuskälla. Eftersom kroppens organ inte ligger alldeles stilla kan man inte exponera längre än ca 1/50 sekund och då kan man, med glödlampor som belysning, endast använda relativt hastiga svartvita filmer. Bilderna blir grovkorniga och kontrastlösa och är ur medicinsk synpunkt ofta av ringa värde. Ljuset från en elektronblixtlampa skulle däremot tillåta ögonblickstagningar med finkornig färgfilm men av säkerhetsskäl ville man inte föra in en spänning på 500 volt i kroppen. Man ansåg att *Donne* var mannen att lösa problemet.

I sitt privata laboratorium i en källare i Älvsjö arbetade *Donne* under ungefär ett år med detta. Han förstod snart att idén med ett plaströr var ogenomförbar och insåg att om en elektronblixtlampa överhuvudtaget skulle användas måste den brännas av inuti kroppen. Han konstruerade och tillverkade själv en elektronblixtlampa med ett helt avskärmat ytterhölje av metall. Hans tanke var, att vad som än kunde hända skulle det endast kunna resultera i en omedelbar kortslutning, vilket inte innebär någon risk för patienten.

Donnes uppfinning prövades vid några stora Stockholms sjukhus med mycket goda resultat. Man har redan hunnit med att ta hundratals färgbilder från olika delar av kroppen. Vid fotografering t. ex. i bröstkorgen inför man mellan två revben ett rör med ca 100 mm ytterdiameter. Genom detta rör förs sedan både blixtlampans och periskopet in. Periskopet kopplas till en enögd spegelreflexkamera och blixtaggregatet till denna kameras synkroniseringsanordning. Ytterst på periskopet finns en liten »strålkastare» som lyser upp synfältet. Med denna tänd letar man i sökaren upp det man vill fotografera och knäpper därefter bilden som vanligt. Patienten är lokalbedövad och har inga större obehag av operationen. Vid fotografering inuti urinblåsan eller på andra ställen där utrymmet är dåligt kan man banta ned rörets ytterdiameter till 6 mm och ändå få plats för både periskop och blixtlampa!

För närvarande arbetar *Donne* på att framställa en vattenkyld lampa som skall kunna leverera upp till 4.000 blixtar per sekund. Man har nämligen planer på att filma inuti kroppen. På Sabbatsbergs sjukhus i Stockholm tänker man försöka göra ultrarapidfilmer av stämbandens rörelser vid tal. Lungornas rörelser vid andning eller ett människofoster under utveckling i livmodern är andra tacksamma motiv för filmkameran i den fascinerande ateljé som heter människokroppen.

Betydelsen av dessa färgbilder är uppenbar. En sjuklig företeelse i kroppen kan fotograferas med olika mellanrum och läkaren får ett utomordentligt medel att studera uppkomna förändringar. Han kan ta god tid på sig vid studiet av bilderna, konferera med sina kolleger och inhämta deras uppfattning. Som undervisningsmedel vid de medicinska fakulteterna är dessa bilder ett välkommet tillskott. De kan ersätta teckningar i medicinska böcker och avhandlingar.

Det är inte bara i medicinska sammanhang som *Donnes* blixtlampa kommer till användning. På olika vetenskapligt-tekniska områden behöver man ofta fotografera i så trängda lägen att vanliga kameror och belysningsanordningar inte kan användas. Det kan t. ex. gälla smala rör eller behållare utsatta för högt tryck där man vill kunna ta färgfotografier för att studera eventuella brottanvisningar eller förändringar i materialets struktur.

En sensationell svensk uppfinning har gjort det möjligt för läkarna att för första gången i den medicinska historien ta bilder i färg inuti människokroppen.

Av JAN KARLSSON



Uppfinnaren ingenjör *Werner Donne* demonstrerar här sin elektronblixtlampa, som kommer att öppna nya, värdefulla vägar för den medicinska forskningen.

BUZZ COOPER



AV ROY CRANE



BÄST VI GÅR IGENOM INSTRUMENTEN EN GÅNG TILL.

EFTER EN SISTA BLICK I PILOTENS HANDBOK...

LÅT BARA INGENTING HÅNDA MIN ÄLSKLING, BUZZ!
STARTKLAR, KANONKULAN!



HURRA!

BUZZ DÄNAR FRAM PÅ STARTBANAN OCH LYFTER MED REAPLANET.



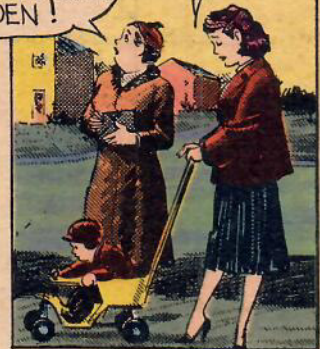
VILKEN MASKIN! VAD DEN STIGER!

OJ! VAD DET GÅR UNDAN!

SOM EN RAKET!

DÄR ÄR SKYRAY IGEN. JAG ÄR GLAD, ATT MIN MAN INTE FLYGER DEN!

MIN GÖR DET!



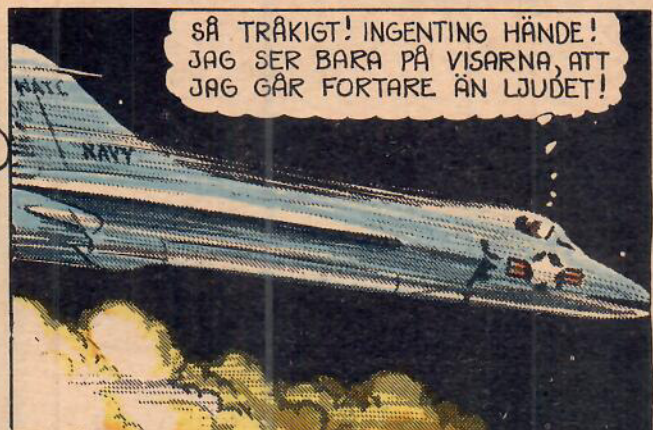
NU GÅR VI RÄTT GENOM LJUDVALLEN OCH SER, VAD SOM HÄNDER!

BUZZ FÖRSTA TUR MED EN SKYRAY.

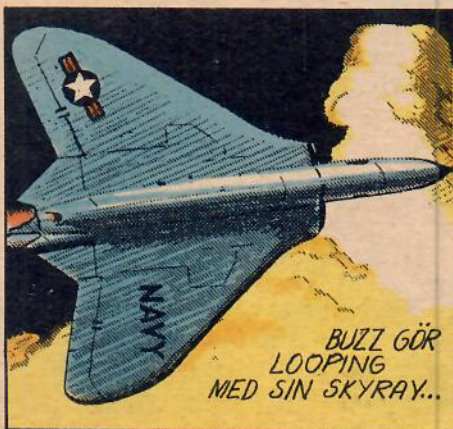


SKAKAR INTE... FAST NOSTUNG... HM...

AHA! JAG GICK GENOM LJUDVALLEN!



SÅ TRÅKIGT! INGENTING HÄNDE! JAG SER BARA PÅ VISARNA, ATT JAG GÅR FORTARE ÄN LJUDET!



BUZZ GÖR LOOPING MED SIN SKYRAY..

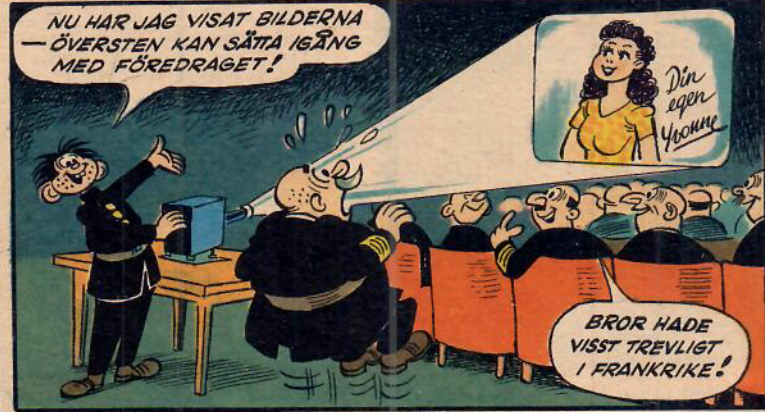


...SAKTAR FARTEN NÅGOT...



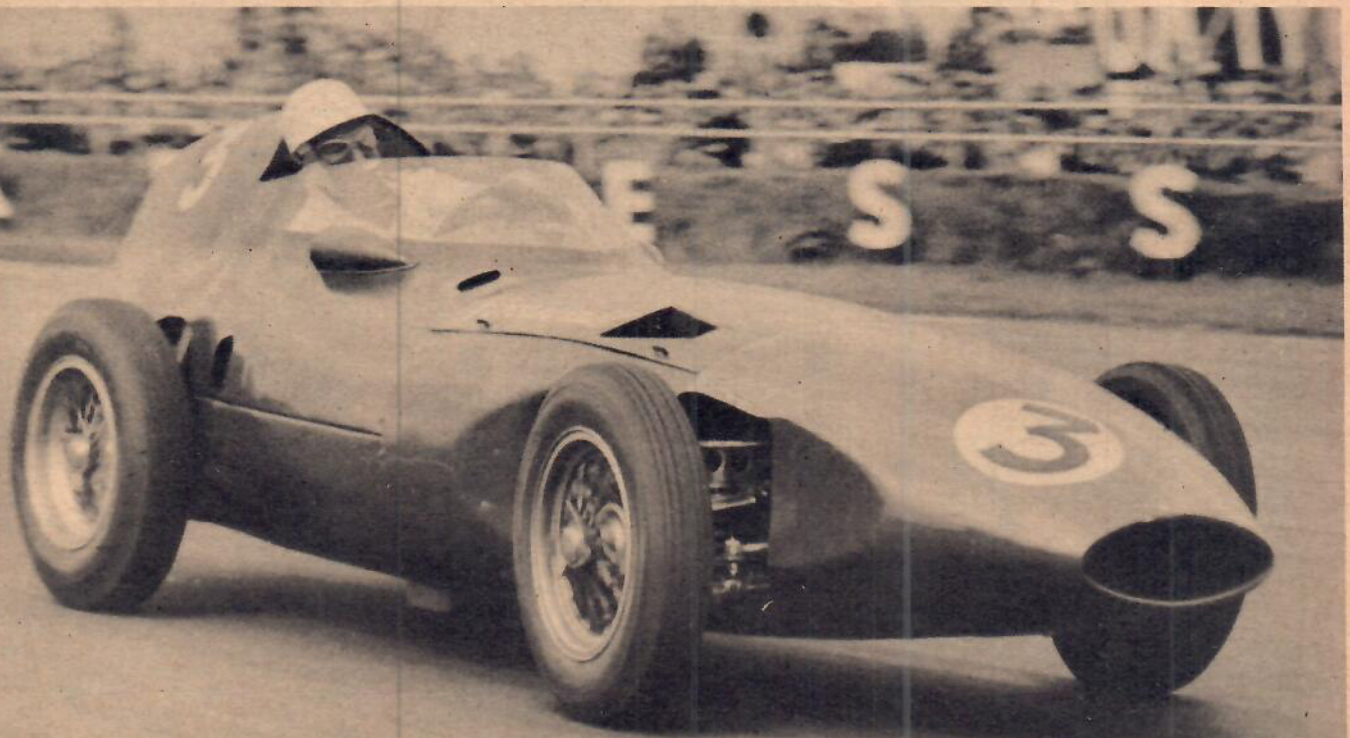
NÅ, VAD ANSER NI OM HENNE?

FANTASTISKT, KANONKULAN, ATT EN SÅ SNABB MASKIN KAN FLYGA SÅ SAKTA!



TV:s samlarserie: VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR

STIRLING MOSS



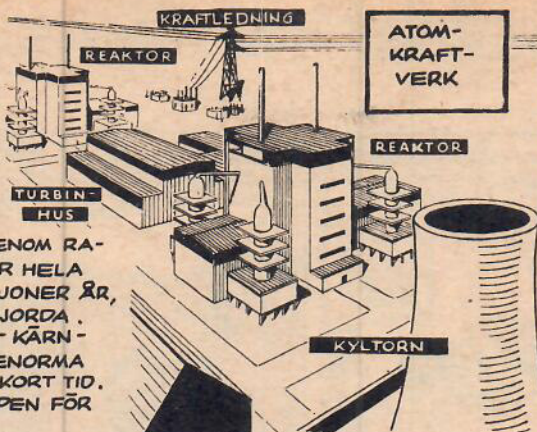
Här kör Stirling Moss en Vanwall-racer med spiken i botten vid ett lopp på Silverstone-banan.

— Klipp här och spara Teknikens Världs Samlarsalong —

URAN

DE ENORMA
KRAFTERNAS METALL

URAN FÖRVANDLAS TILL BLY GENOM RADIOAKTIVT SÖNDERFALL. UNDER HELA DENNA PROCESS, SOM TAR MILJONER ÅR, ALSTRAS VÄRME. DEN KONSTGJORDA KLYVNINGEN AV URANATOMEN - KÄRNKLYVNING - ALSTRAR DÄREMOT ENORMA MÄNGDER VÄRME PÅ MYCKET KORT TID. DET ÄR DETTA SOM ÄR PRINCIPEN FÖR ATOMBOMBEN.



FÖR ATT ATOMENERGIN SKALL KUNNA ANVÄNDAS FÖR INDUSTRIENS BEHOV, MÅSTE DEN RADIOAKTIVA METALLEN FÖRBRÄNNAS UNDER KONTROLL I EN REAKTOR. REAKTORER AV S. K. BREEDER-TYP ALSTRAR NYTT RADIOAKTIVT MATERIAL UNDER KÄRNKLYVNINGSPROCESSEN. EN SÅDAN REAKTOR FRAMSTÄLLER MERA KLYVNINGSMATERIAL ÄN VAD SOM FÖRBRUKAS.

ARBETARNA BÄR SKYDDSDRÄKTER PÅ STRÅLNINGSFÄRLIGA OMRÅDEN.



RATTA RÄTT...



...I VÄLSKÖTT BIL

Ratta rätt var det ja — men innan vi ger oss ut och rattar måste vi se till att bilen får sin självklara skötsel och tillsyn. En bil i god kondition får väl ändå anses vara huvudvillkoret för att vi skall kunna ratta alls. Det mesta av tillsyn och skötsel bör absolut bilägaren klara av själv, utan att för den skull behöva kallas för »gör-det-själv»-fantast. Var inte orolig — jag skall varken bli ingående eller långrandig över ämnet »Bilskötsel». Jag skall bara påminna om de mest elementära kontrollåtgärderna varje bilist kan och bör göra själv. För enklare reparationer och justeringar finns det för övrigt alldeles utmärkta handböcker att tillgå.

RUNDVANDRING

När ni kommer ner till bilen i morgon bitti — ta då en promenad runt karran och se efter om lufttrycket verkar vara normalt i alla hjulen. Att bara titta på däckerna kan ju visserligen inte anses som någon tillförlitlig

kontroll, men det är ju heller inte meningen att ni ska plocka fram lufttrycksmätaren varanda morgon. Med ögat kan ni upptäcka ett onormalt lågt lufttryck innan däcket tagit allt för mycket skada. Ja — sedan bör ni kröka knä och rygg och kika in under motorn, växelådan och kardanaxeln. Ser ni då en färsk oljepöl på marken bör ni både blekna och haja till, för då är det fara på taket. Ett par droppar spelar ingen roll, men en pöl...! Raka spåret till verkstaden! En läcka på en packning är alldeles för ofta orsaken till dyrbara reparationer. Ett fel upptäckt i tid betyder alltid många sparade slantar.

OLJAN

Där kom vi raskt in på oljan. En perfekt smörjning är ju hela bilens A och O. Därför lyfter vi nu på motorhuven, drar upp oljesticken och torkar av den med en hel tygbit — ändå hellre en bit hushållspapper eller en pappersserviett. Aldrig trassel eller »trasiga»
(Forts. på sid. 46)

VÄRLDENS RACERSTJÄRNOR RYTTARE — BOXARE RACERÄSS



Vid tjugotre var han redan en av världens mest berömda racerförare på bil. Tidningarna hade ägnat spaltkilometer åt honom och flera böcker skrivits om honom. När han var tjugofem steg han ytterligare några pinnhål på berömmelsens steg genom att avbildas på Madame Tussauds vaxkabinett där en vaxgjutning av honom nu tronar sida vid sida av världshistoriens mest berömda gestalter.

Den unge bilförare som äsytas kan inte vara någon annan än Englands Stirling Moss. Han om någon bör ha arvsanlag för racerförarjobbet. Hans far, en engelsk tandläkare vid namn Alfred Moss, körde på tjugotalet massor med biltävlingar och deltog bl. a. i Indianapolis där han hamnade i mitten av det 33 man starka fältet. Även hans mor har tävlat med bil och nått goda resultat. Arvsanlagen när det gäller bilkörning har även kommit Stirlings syster till del. Hon kör rallyn och tillförlitlighetstävlingar.

Unge Stirlings första sportintresse gällde inte bilar utan hästar. När han var sex år började han rida och har i denna sport vunnit många priser. Litet senare började han också att lära sig boxas. De egenskaper han visade fram som ryttare och boxare, nämligen mod, kallblodighet, självkontroll och god balans, har sedan varit honom till stor nytta inom bilsporten.

1945 köpte Stirling sin första bil, en öppen Austin Seven, god för bortåt 80 km/t. Pris: cirka 300 kronor! Sedan följde i rask följd en Morgan, en MG TB och en BMW 328 Sport. På våren 1948 började Stirling på allvar tävlingsköra med en 500 kubiks midget. Under årets lopp körde han massor av formula III-lopp och vann åtskilliga. Han ansågs så framgångsrik att han vid årets slut presenterades för hertigen av Edinburgh som en av Englands mest lovande bilförare.

1949 fick Stirling en något större vagn. Hans 500 Cooper byttes nämligen då ut mot en 1.000 kubiks vagn på omkring 80 hk. Redan på våren noterade han en framgång i sitt livs första utomlandstävling: han vann nämligen sin klass i Italien och kom trea totalt efter Villoresi och Tadini.

Ett år senare blir Stirling för första gången »fabriksförare». »Fabriks» är egentligen för mycket sagt eftersom han engagerades av engelsmannen John Heath att köra HWM, som hantverksmässigt byggde formula II-vagnar i ett litet garage. Med dessa vagnar, som naturligtvis var klart underlägsna Ferraris och Maseratis fullblod, nåddes förbluffande goda resultat på lopp runt om i Europa. I Bari t. ex. kom Stirling i mål med sin HWM obehjälpligt efter Fangio och Farina, som körde den 320 km långa banan med betydligt snabbare vagnar än Moss' HWM. 1950 fick Stirling Gold Star-utmärkelsen som varje år tilldelas bäste engelska racerförare. Sedan dess har han erövat den utmärkelsen många gånger...

Under de följande åren körde Stirling allt vad han kunde komma över: Jaguar, Cooper, Kieft, HWM, BRM, Cooper-Bristol, ERA, Frazer Nash, Cooper Alta och Connaught. Först 1954 fick han råd att köpa sig en »riktig» racervagn. Det blev en Maserati, som betingade den nätta summan av 100.000 kronor. Med den vagnen uppnådde han snart så goda resultat att den italienska fabriken beslöt stödja honom ekonomiskt. I Monza lyckades han t. o. m. så bra att han så när hade slagit Fangio. Efter dessa framgångar ville alla fabrikslag ha honom. Maserati, Ferrari och Mercedes kämpade om honom och den tyska fabriken avgick med segern. Som bekant vann han under sin Mercedes tid oräkneliga lagrar — den största segern var kanske Mille Miglia 1955. När Mercedes beslutade lägga ner racerverksamheten gick Moss tillbaka till Maserati.

Det har sagts om Moss att han är en maskinrossare och en motorförstörare av Guds nåde. Det är inte sant. Stirling har visat att han kan köra hårt men ändå skona sin vagn tillräckligt för att kunna ta hem segrarna i otaliga långa GP-lopp. Stirling Moss' körstil kännetecknas av lugn och beräkning — man kan knappast se att han rör sig det allra minsta under ett lopp. Han sitter stilla med överkroppen som om han körde en taxi i Stockholm. Lugn och iskall beräkning är det engelska världssäts starkaste sidor.

FYR MED KRUT OCH FÄRG I



Raketer, smällare, pipare, svärmare, hoppetossor, solar — det är väl kända fyrverkeriartiklar. Att den pyrotekniska industrin gör »atom-bomber» och på långt håll har ett finger med i spelet bakom sommarens stora sensation, uppskickandet av en fotbollstor satellit i rymden, är inte lika känt. Pyroteknikerna har det verkliga pangjobbet!

Av LASSE SCHULTZ Foto: Lennart Jensen-Carlén, Sven Kanebäck m. fl.

VÄND!



Färgglädje så det sprakar om det kan raketeerna bjuda på redan innan de skickas upp i luften. Vivi Nilsson ser till att raketeerna blir fullt flygfärdiga.

Likaväl som man talar om atomåldern kan vi säga att vi är mitt uppe i raketåldern. Satelliter skall skickas ut i rymden med hjälp av kraftiga raketladdningar, moderna vapen har ofta raketverkan, tyskarna satte skräck i en hel värld när de började använda sina dödsbringande, överljudsnabba V2-bomber, som inte var annat än jätteraketer »lastade» med gigantiska bomber.

Men det är en mycket gammal teknik, som de moderna raketforskarna tagit upp på programmet och vidareutvecklat. Redan flera hundra år före Kristus upptäckte kineserna att de kunde ställa till med gnistrande raketfyrverkeri genom att blanda samman svavel och kol med ett nitrat, t. ex. pottaska. Härigenom fick de en raketdrivsats, som kunde brinna utan tillförsel av luft.

Tyskarna kallade samman sina främsta

»fredliga» fyrverkeriexperter, när V 2-bomben skulle konstrueras. Resultatet blev ett fruktansvärt, livsutplånande vapen, som blixtnabbt och utan förvarning kastade sig över och förintade hela stadsdelar i London och andra engelska städer.

Den satellit, som i sommar skall skickas ut i världsrymden för att börja sin krets-gång kring jorden får sin kraft ur en raketdrivsats. Denna är givetvis mycket mer komplicerad och långt effektivare än vad man rör sig med inom den »civila» pyrotekniska industrin — men principerna är i stort sett desamma.

»NEGERHYDDOR» ARBETSLOKALER

Hanssons Pyrotekniska AB är en av de två—tre industriella tillverkarna av fyrverkeripjäser här i landet. Som vitmenade negerhyddor ligger »fabrikslokalerna» ut-

kastade på ett staketinhägnat område i Askim utanför Göteborg. Eftersom det jobbas med högexplosiva varor har nästan varje arbetare sin egen »fabriksbyggnad» — endast i ett par av de 8—10 byggnaderna arbetar mer än 1—2 man.

Säkerhetsanordningarna måste vara väl genomtänkta i en sådan här »krutfylld» industri. När de olika fyrverkeripjäserna laddas arbetar man med mycket små explosiva doser i taget. Så fort ett visst antal pjäser är färdiga bärs de ut ur arbetslokalen och läggs in i ett speciellt förvaringsskåp, som ligger avskilt några meter därifrån. Ur detta skåp tas samtidigt en ny sats för det fortsatta laddningsarbetet.

På de mest utsatta ställena sitter stick-kontakter, strömbrytare och andra elektriska kopplingar, som kan vara gnistbildande och därmed livsfarliga, på utsidan



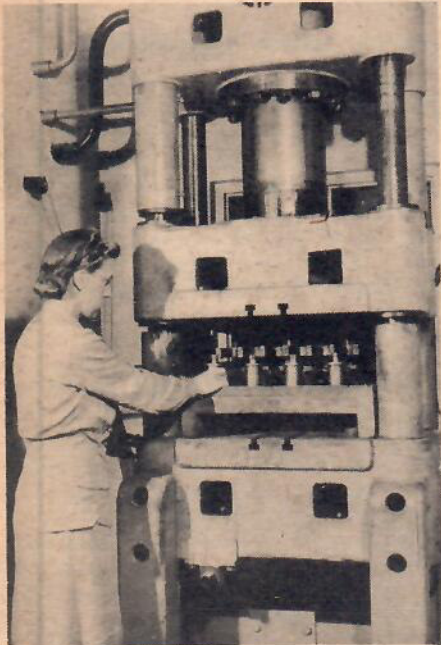
Nej, det är ingen bödel utan en man som laddar drivhylsor till raketer. Kåpan är ett dammskydd.



Vid riktigt festliga tillfällen skickar »fyrmästare» Gösta Karlsson upp bomber av denna kaliber.



Bombtillverkare är titeln på Nils Ek, som pakerar de allra största pjäserna mycket snyggt.



Här pressas lyskropparna till signalpatronerna.



Skriv upp att rökning är förbjuden i fyrverkeriförrådet, där föreståndare Olof Wallgren är vakt.

av arbetslokalen. Alla lysrör är inneslutna i höljen av splittrfritt glas.

Trots att det rör sig om explosiva satser på endast några gram i de flesta fyrverkeripjäser förbrukar man varje år flera ton kruttyllt material hos »pyrotekniska Hansson». Det kan aldrig bli tal om någon automation i en sådan här industri — arbetsmaterialet är alltför känsligt för att kunna behandlas ens av den varsammaste maskin.

FYR MED FYRVERKERI

Och använder man sig av maskiner så får dessa jobba isolerade bakom meter-tjocka betongmurar, och de manövreras genom sinnrika hävarmsreglage. Man använder sig sålunda av s. k. cykloidblandare, när det gäller speciellt farliga explosiva satser och när t. ex. lyskropparna till en signalpistolpatron skall pressas sker

detta i en pressjätte, som är helt isolerad i en betongbunker.

Pyroteknikerna kan ställa till med nära nog vilka färgsprakande scenerier som helst med sina fyrverkeripjäser.

— De pjäser vi tillverkar för försäljning i allmänna marknaden får hålla vissa maximimått i fråga om sprängverkan och annan effekt, säger »fyrmästare» Gösta Karlsson, som reser land och rike runt och gör »fyr» på Barnens Dags-festligheter och andra tillställningar, som traditionellt skall ha ett hejdundrande fyrverkeri. När det gäller våra egna fyrverkeritillställningar arbetar vi med betydligt kraftigare saker.

Ett av våra mest lyckade pyrotekniska trick var när vi gjorde ett jätteporträtt av åtvadabergschefen Elof Ericsson, skickade ut det på en flotte på en sjö i närheten av de födelsedagsfestligheter som hölls för honom och futtade på. Han visste själv

ingenting om och blev lika förvånad som alla de andra gästerna när det färgstarka, mycket naturtroga Ericsson-porträttet kom långsamt glidande genom mörkret. Det blev nära nog en spöksyn — men en fascinerande spöksyn.

Annars brukar vi hitta på sådana saker som att låta Kalle Anka och Karl-Alfred cykla i kapp och Kronblom och Agust boxas — mycket uppskattade fyrverkerianordningar på t. ex. Barnens Dag.

METALLER GER FÄRGGLÄDJE

Det är vanligen variationer av svartkrut, som åstadkommer effekterna i fyrverkeripjäser. Ljuseffekterna får man genom att blanda in metaller av olika slag — natrium ger sålunda gult sken, strontium rött osv.

Även här i Sverige tas de fredliga pyrotekniska industriernas experter i försva-

rets tjänst när det gäller planering och forskning kring robot- och raketvapnen. Fabrikerna tillverkar också mindre hemlighetsfulla pjäser för militära ändamål — signalraketer, signalpistolammunition, knallskott och liknande.

»Pyrotekniska Hanssons» krutgubbar har t. o. m. gjort Sveriges hittills säkerligen effektivaste och mest skrämmande atombomb!

Nåja, den radioaktiva verkan var synnerligen ringa, den existerade inte alls. Vid Dalamanövern 1954 skulle man ha atombombsverkan. Pyroteknikerna jobbade i veckor med att gröpa ur en jättekra- ter i den kulle, där atombomben skulle dimpa ned. Hålet fylldes med 6 ton olja, explosiva ämnen, och annat smått och gott. Inte mindre än 300 fördröjningar kopp- lades in i virrvarret av elektriska led- ningar. Från 750 meters avstånd slöts sedan strömmen, som bringade hela härligheten att detonera. Effekten blev synnerligen skrämmande och verklighetstrogen för de tusentals krigare som deltog i manövern. En kastladdning hivade upp bomben på stor höjd och där utvecklade sig den ka- rakteristiska atombombssvampen precis som den skulle. 30.000 kronor kostade den smällen!

»HEMLADDAT» LIVSFARLIGT!

I samband med påsk- och nyårshelger, kräftskivor och andra tillställningar och helger, då traditionen säger att det skall skjutas raketer och smällare inträffar dessvärre ibland en del olyckor.

— Vi inom den pyrotekniska industrin gör allt för att sådana saker inte skall hända, säger Gösta Karlson. Vissa pjäser får sålunda köpas endast av grabbar, som nått en viss ålder. På varje pjäs finns också en utförlig bruksanvisning, som i detalj talar om hur man skall handskas med den. Jag tror också med all säkerhet — och det har bevisats på ställen där man förbjudit försäljningen av fyrverkeripjä- ser — att om handeln med sådana här ar- tiklar stoppas, så kommer pojkarna att ladda sina pjäser hemma. Och då blir det långt farligare historier — cykelramar, cykelpumpar och rörstumpar med explo- siv laddning blir rent livsfarliga pjäser i händerna på grabbarna.



Fyrverkarna från Askim ordnade »stora daldan- sen» vid dalamanövern 1954. Så här realistisk blev den »atombomb» de med risk för livet an- bringade i en skogsbacke. Inte att undra på att krigarna greps av ångest. (Bild t. v. och ovan.)

SPIONEN SATSAR PÅ SVERIGE

Västmakternas ökade militära slagkraft i Europa har gjort att Sverige blivit tummelplatsen nr 1 för de ryska spionerna i »gamla världen». I dagarna är det final för två nya stora spionprocesser här i Sverige, den ena i Göteborg, den andra i Stockholm.

Av Kapten TORGIL WULFF

Teckning: Ebbe Zetterstad

Två stora spionprocesser är aktuella just i dessa dagar, en i Stockholm mot den armeniske ingenjören Zartaryan, en i Göteborg mot den svenske civilingenjören G. Englund. Detta förhållande kan tyvärr inte tydas såsom något tillfälligt sammanträffande utan är i stället ett bevis för i vilken grad den ryska underrättelseverksamheten koncentrerats till vårt land under den senaste tiden. Tar man också med radarspionen Anatole Ericsson blir det tre stora spionaffärer under senaste fem månaderna!

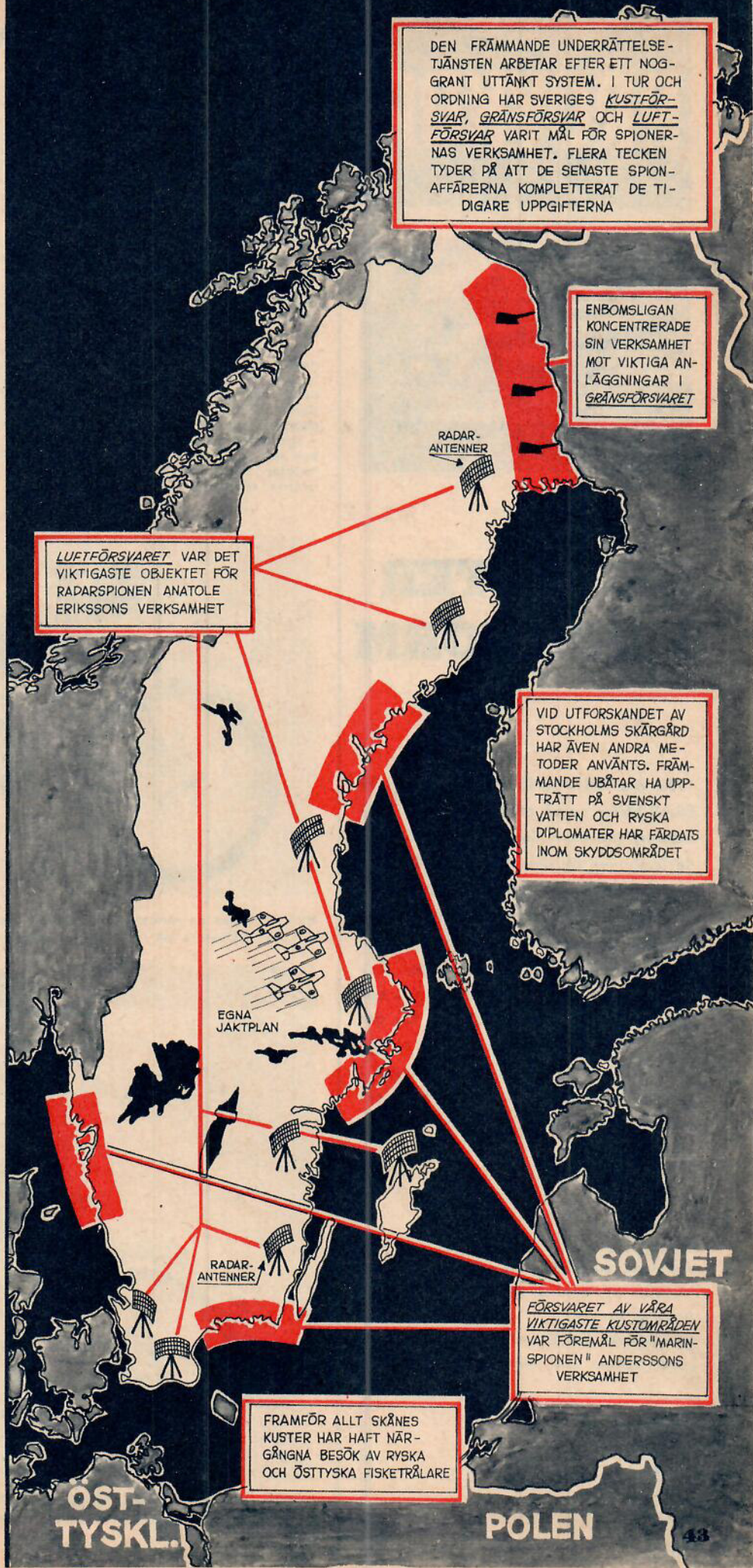
Man kan till att börja med fråga sig om spionaffärer är något unikt för Sverige. Att det inte är någon specifikt svensk angelägenhet framgår av, att man i Danmark haft en spionerande rysk militärattaché, som avslöjades och skickades hem för någon månad sedan. I Finland har man också haft spionaffärer på sista tiden men dessa har inte varit av samma

(Forts. på sid. 51)

GENOM FÖRSTÄRKNINGARNA AV NATO-FÖRSVARET I MELLAN-EUROPA HAR SOVJETS INTRESSE I ALLT HÖGRE GRAD RIKTATS MOT NATO-FRONTENS FLANKER VARVID SKANDINAVIEN KOMMIT I BRÄNNPUNKTEN

SVAGT NATO-FÖRSVAR I DANMARK OCH NORGE

NATO-FÖRSVARET I MELLAN-EUROPA HAR FÖRSTÄRKT MED FLYG OCH ROBOTAR. INOM ETT ÅR TILLKOMMER ETT STORT ANTAL VÄSTTYSKA ARMÉFÖRBAND



DEN FRÄMMADE UNDERRÄTTELSE-TJÄNSTEN ARBETAR EFTER ETT NOGGRANT UTTÄNKT SYSTEM. I TUR OCH ORDNING HAR SVERIGES KUSTFÖRSVAR, GRÄNSFÖRSVAR OCH LUFTFÖRSVAR VARIT MÅL FÖR SPIONERNAS VERKSAMHET. FLERA TECKEN TYDER PÅ ATT DE SENASTE SPIONAFFÄRERNA KOMPLETTERAT DE TIDIGARE UPPGIFTERNA

ENBOMSLIGAN KONCENTRERADE SIN VERKSAMHET MOT VIKTIGA ANLÄGGNINGAR I GRÄNSFÖRSVARET

LUFTFÖRSVARET VAR DET VIKTIGASTE OBJEKTET FÖR RADARSPIONEN ANATOLE ERIKSSONS VERKSAMHET

VID UTFORSKANDET AV STOCKHOLMS SKÄRGÅRD HAR ÄVEN ANDRA METODER ANVÄNTS. FRÄMMADE UBÅTAR HA UPPTRÄTT PÅ SVENSKT VATTEN OCH RYSKA DIPLOMATER HAR FÄRDATS INOM SKYDDSOMRÅDET

FÖRSVARET AV VÅRA VIKTIGASTE KUSTOMRÅDEN VAR FÖREMÅL FÖR "MARINSPIONEN" ANDERSSONS VERKSAMHET

FRAMFÖR ALLT SKÅNES KUSTER HAR HAFT NÄRGÅNGNA BESÖK AV RYSKA OCH ÖSTTYSKA FISKETRÄDLARE

PROVKÖR



BILTESTER I BOKFORM

1957 års **TEKNIKENS VÄRLD** PROVKÖR BILAR håller nu på att sändas ut till bokaffärer, pressbyråkiosker etc. Den fjärde årgången av den populära biltestboken innehåller 23 dataspäckade biltester. Bland specialartiklarna märks Bilägarnas budget 1957, som ger bilägaren värdefulla ekonomiska tips, och dessutom berättar Teknikens Världs biltestare ingenjör Olle Lindahl om hur det går till att testa en bil. Boken kostar bara 4:95. Testboken beräknas finnas i handeln den 10 mars, men den kan också rekvireras genom nedanstående kup.

Till
(närmaste bokhandel) eller Tidskriftsböckerna AB, Sveaväg. 50, Stockholm C.
Beställer härmed ex. TV provkörbilar 1957. Betalningen kr 4:95 (plus porto) erläggs mot postförskott.

Namn

Adress

Postadress

BÅGAR FRÅN VAPENSMEJJA

Husqvarna Vapenfabrik har verkligen gjort den kraftansträngning för att friska upp det alltmer dalande motorcykelintresset. Lagom innan IMIS passar man på att presentera en helt ny mopedmotor, en 200-kubikare under 75 kg och sist men inte minst en speciell speedwayram för 175-kubikaren. Det är som syns inte småsaker som har försiggått bland kastruller, spisar, symaskiner och gevär i den gamla vapensmedjan under året.

Ett halvår tog man på sig för att få fram mopedmotorn, förman Helge Lund (han var med re'n på Kaléns tid) visade sig kunna plocka ihop motorn och montera in den i den nya Roulettemopeden på 25 minuter, varefter han grenslade åkdonet och körde därifrån.

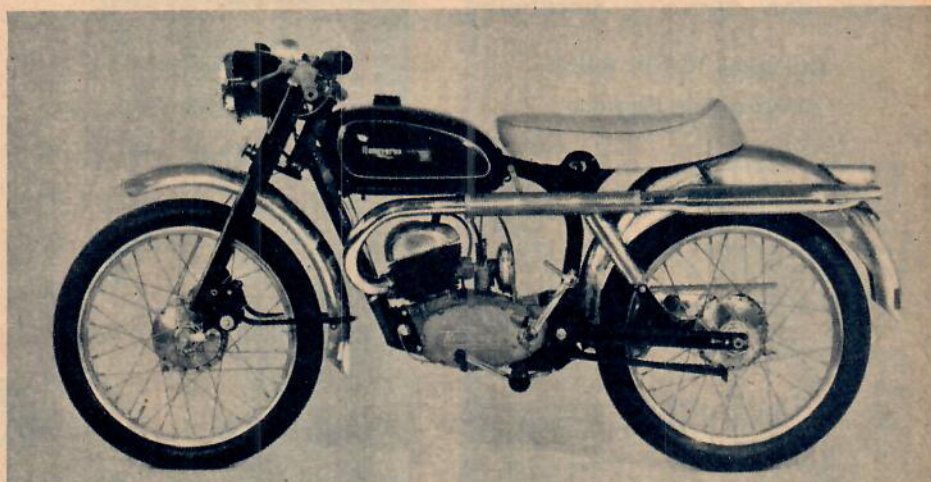
Den nya Guldpilen visade sig vara en cykel med temperament och torde i tävlingssammanhang få en hel del att säga till om. En trevlig detalj var att framhjulsfjädringen kan modifieras för dem som så önskar. En sats oljedämpare kan inhandlas för omkring 80 kr.

Speedwaysporten kommer, om inte alla tecken slår fel, att få uppleva en renässans. Med Vargfar Bergström som idéspruta har Husqvarna siktat på ungdomens åklust och de

nya lättspeedwayreglementen. Idén går ut på att grabbar skall kunna använda sin bruksmaskin för tävlandet utan att detta skall ruinera dem. — »Det skall inte kosta mer än ett barnbidrag att ändra knarren till tävlingsmaskin», sade Vargfar. Med ledning av detta har fabriken gjort i ordning en speedwayram för den välkända Silverpilen. Motor, hjul och framgaffel flyttas helt enkelt över till den nya ramen. Ett par hundralappar kostar kallet och det bör ju vara överkomligt för en tip-top speedwaycykel.

Mopedmotorn visar upp en hel del finesser. Insugningen av bränsleluftblandningen är slidreglerad och ger hög fyllnadsgrad även vid mycket låga varvtal. Effektkurvan är mycket god. För att få en absolut tyst gång är insugningsdämparen till förgasaren utförd i plast. Förgasaren i sin tur är ansluten till vevhusblocket och inte till cylindern. Eventuella »trimningsfantaster» göre sig alltså ej besvär. Den lilla ettriga 50-kubikaren är tvåväxlad med pedal och kickstartsystem i växellådan.

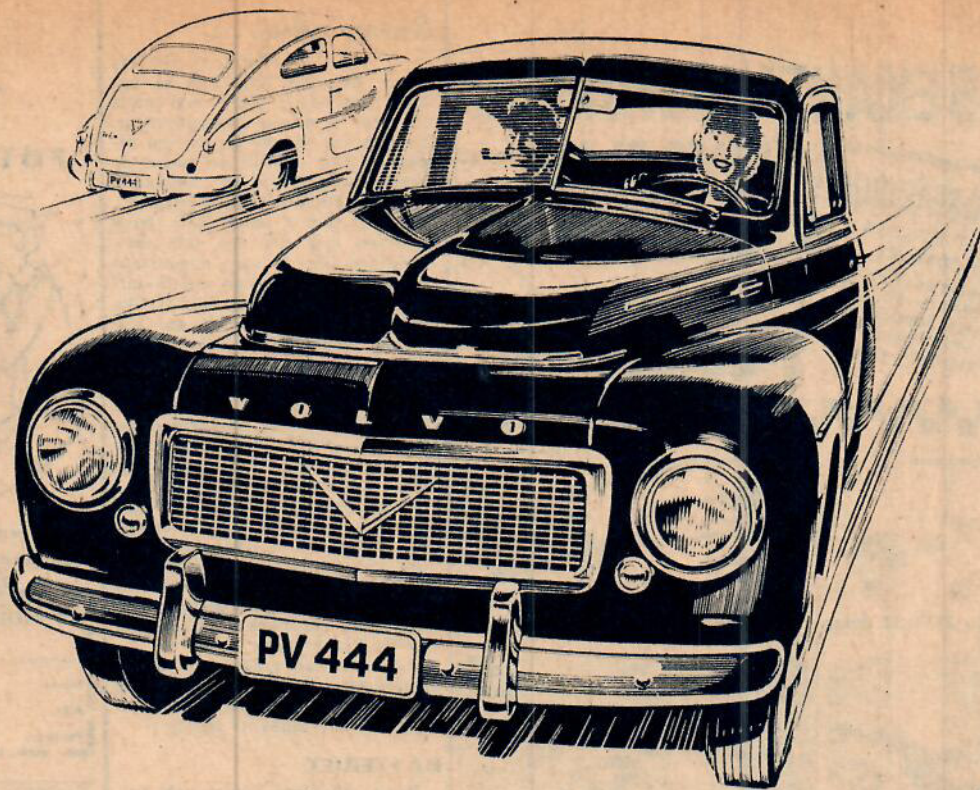
Ryktet om att även andra svenska mopedfabrikanter skall använda den nya HVA-motorn är inte överdrivet. Saken har diskuterats men blir nog ej av den här säsongen.



HVA Guldpilen är världens första 200-kubikare under 75 kg. Motorn är Husqvarnas egen konstruktion, en tvåtaktare på 10,5 hk vid 6.000 v/min. Framhjulsfjädringen samma som på Silverpilen.



Roulette heter årets moped från Husqvarna. Sixten Sason, mannen bakom Saab, har stått för formgivningen. Naturligtvis sitter den nya motorn i ramen. En elegant moped med tilltalande linjer.



HÄR ÄR NYA VOLVO PV 444

Nu kommer 1957 års modell av Sveriges mest sålda bil, fylld med förutsättningar att bli ännu populärare. Bilfolk som fått tillfälle provköra nya PV 444 har besegrats av dess goda köregenskaper, acceleration och bromsar, dess elegans och bekvämlighet.

Ny 60 hk motor — samma som i Volvo Amazon

Den nya bensinsnåla 60 hk Amazon-motorn ger blixtrande acceleration och ökad toppfart. Det betyder snabba riskfria omkörningar och färre nedväxlingar. Direktoljefilter som renar all oljan i motorn är standard.

MOTORDATA

Toppeffekt: 60 hk vid 4.500 v/m
Största vridmoment: 11,3 kgm vid 2.500 v/m
Cylindervolym: 1,58 liter. Kompression: 7,5

Ännu bättre vägegenskaper — ännu tystare gång

Vägegenskaperna har ytterligare förbättrats genom bättre fjädring och en helt ny bakaxelupphängning, som dessutom tillsammans med ljudisolering av såväl växellåda som växelspak ger tystare gång.

Nytt ansikte — nya linjer

Den nya eleganta kylargrillen med det gyllene V-märket harmonierar på ett smakfullt sätt med bilens övriga linjer. Prydnadslisterna längs karosidorna har förlängts och bakluckan har ny ornamentering. Nya blinkers av internationell typ.

STANDARD 9.275:— exkl. oms.
SPECIAL 9.775:— exkl. oms.
Riktpriser. Fritt fabrik
Göteborg

Inbyggd säkerhet

Helsvetsad kaross av kraftig plåt omger Er med säkerhet. Bromsar i absolut toppklass gör att Ni snabbt kan stanna även när farten är hög. Effektivt, lättskött värmesystem för polarklimat med defroster och friskluft håller rutorna fria från frost och imma.

Nytt Volvo-initiativ: fästen för säkerhetsbälten

Många bilolyckor skulle ha fått en lyckligare utgång, om föraren och framstolspassageraren använt säkerhetsbälten. Nya PV 444 har därför som standard försetts med stadiga fästen för säkerhetsbälten.

Elektriska vindrutetorkare

med stor torkyta betyder säkrare körning i svårt väder.

Garanti mot rost och stenskott

Nya PV 444 är konstruerad för svenskt klimat och svenska vägar. Karossen är rostskyddsbehandlad och tål att stå ute i alla väder. Vindrutan är av lamellglas, vilket garanterar klar sikt även vid stenskott.

Volvos PV 444-garanti

skyddar Er i fem år. Volvo betalar i princip alla kostnader över 200 kronor vid varje krockskada, som inte ersättes av annan.



Se den, kör den — sen är Ni såld

VÄRLDSBEKANTA HISTORISKA

FLYGPLAN

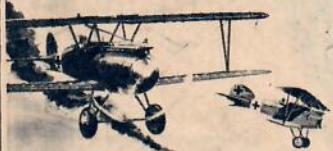
HELT av PLASTIC

NYHET
FRÅN AMERIKA

MONTERINGSFÄRDIGA

FANTASTISKT STILIGA
SKALAMODELLER.

VARJE SATS INNEHÅLLER
KOMPLETT UPSÄTTNING MED
FÄRDIGA DETALJER, ÖVERFÖRINGS-
MÄRKEN, MONTERINGSSTÄLL,
BYGGINSTRUKTION M.M.



GERMAN ↑ No 2104 32 delar
ALBATROSS III



FOKKER DRI ↑ No 2105 33 delar
TRIPLANE



SOPWITH ↑ No 2102 35 delar
CAMEL



BRITISH SE-5 ↑ No 2103 36 delar
SCOUT



FRENCH ↑ No 2101 38 delar
NIEUPOINT



FOKKER DVII No 2106 36 delar

och moderna typer...



SBC-3 HELLDIVER ↑
No 2117 64 delar



AT-6 TEXAN ↑ No 2070 38 delar



PBY-5a
CATALINA
No 2374
58 delar

UPPGIV GAR-
NA RESERV-
NO VID OR-
DER I HAN-
DELSE BEST.
TYP ÄR TILL-
FÄLLIGT SLUT

ALLT AV PLASTIC - LÄTT ATT MONTERA

Önskesak för varje flyggintresserad!



Ny **KATALOG**
Nr 12

Hittills största spe-
cialkatalogen över
modellflyg, mo-
torer, båtar, ra-
diokontroll
etc.
Sändes mot
1:25 kr i
frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ

Sänd mot postförskott (+ porto)

..... st. Byggsats	No 2104	Kr 5:25
..... »	No 2105	» 5:25
..... »	No 2102	» 5:25
..... »	No 2103	» 5:25
..... »	No 2101	» 5:25
..... »	No 2106	» 5:25
..... »	No 2117	» 7:50
..... »	No 2374	» 14:00
..... »	No 2070	» 5:25
..... »	Semo plastcement	» —:75
..... »	Semo plastfärgsats	» 7:80
(12 sorterade färger)		
..... »	Nya katalogen Nr 12	» 1:25

Namn

Adress

TV 5-57

Ratta rätt...

(Forts. fr. sid. 38)

trasor. Ett litet ludd kan så lätt följa med ned i träget och ställa till med en massa obehagligheter. I värsta fall täpper det till en oljekanal med påföljd att något av lagren skär fast på vevaxeln. Men nu tillbaka till oljestickan. Kör ned den i hålet igen, ända i botten och dra sen upp den. Oljenivån bör då vara någonstans på övre halvan mellan maximum- och minimumstrecken. Det är lika olämpligt att köra med för hög oljenivå som för låg. På tal om olja — när ni byter olja i motor, växellåda och kardan, så var mycket noga med att ni får rätt sort. Följ obrottsligt bilfabrikantens eller de större oljebolagens rekommendationer. Byt olja med lämpliga intervaller och byt oljerenare i rätt tid. Var alltid uppmärksam på oljetrycksmätaren eller lampan. Om trycket sjunker eller helt upphör får ni inte köra en meter förrän felet är avhjälpt! Det kan vara en bagatell men kan också resultera i att motorn fullständigt klappar ihop.

Allt det här tycker ni förstas är självklara saker — men nu ska vi hoppa över till en ofta missförstådd och misskött detalj.

BATTERIET

Bilens elsystem börjar och slutar vid batteriet. Det är därför ytterst viktigt att det hålls i trim. Skruva då och då av påfyllningslocken och kolla vätskenivån (den skall som bekant stå ca 10 mm över plattorna). Om nivån har sjunkit skall endast destillerat vatten tillsättas. För att batteriet inte ska få tillfälle att "gå ner" för mycket kan ni, lämpligen vid varje rundsmörjning, be servicepersonalen ta ett syraprov. Det sker med hjälp av en provapparat, s. k. aerometer, vilken fastställer elektrolytens specifika vikt som bör vara 1,285. Är den för låg bör batteriet laddas. Efter en längre körning med helljus, värmeelement, radio och andra grejor påkopplade kan dock batteriet vara ganska urladdat utan att man därför behöver tänka på laddning. Bilens eget elektricitetsverk brukar klara av en sådan tillfällig överbelastning. Innan ni köper extra ertillbehör bör ni nog ändå ta reda på om generatorns kapacitet räcker till fler strömslukare.

RENT OCH SNYGGT

Vet ni för övrigt om, att över 75 proc. av alla elektriska fel orsakas av dålig kontakt, främst vid batteriets polbultar. Bästa sättet att undvika elkrångel är därför att hålla polbultarna och kabelskorna absolut rena från oxid — den där blågröna beläggningen ni vet, som brukar växa upp som fingersvampar. Skruva inte med kniv eller skruvmejsel utan spola med varmt vatten och använd därefter om så behövs en stålborste, skruva fast kabelskorna ordentligt så ni får en perfekt kontaktyta och smörj till sist i alltsammans med fett. Det finns förresten specialfett som nästan helt eliminerar oxidationsrisken.

Rent och snyggt måste ni också hålla både utanpå och inuti fördelardosan. Lyft av locket med jämna mellanrum och rengör det ordentligt. Ett sprucket lock bör omedelbart bytas. Titta samtidigt på brytarspetsarna. På den ena spetsen uppstår ibland en topp som orsakar dålig kontakt. Fila då spetsen jämn med en nagelfil eller en speciell kontaktfil, men gör det försiktigt. Är spetsarna

Westlings FOTOKATALOG



med
marknadens
bästa
villkor

1 års gratis allriskförsäkring
och garanti

AB Albin Westling, Örebro 1

Grundat 1918

Sänd gratis Er stora fotokatalog.

Namn

Adr.

Postadr.

TV 5-57



Åk bekvämt

kör VESPA

Vespa fjädring är behaglig och
körställningen mycket bekväm.

Vespa är också

... snabb i starten

... tystgående

Skicka efter Vespa-broschyren
och läs mer om bekväma Vespa.

TILL COMO M & T BJERKE AB
Karlavägen 67, Stockholm Ö

Sänd mig Vespa-broschyren med ytterligare upplysningar.

Namn

Adress

Telefon

TV 5/57

SAAJ

bilbatterier

- säkra
- starka
- svenska



JUNGNERBOLAGET

Svenska Ackumulator Aktiebolaget Jungner
Stockholm-Göteborg-Karlstad-Malmö
Norrköping-Skellefteå-Sundsvall

hårt slitna byt då till nya. Torka upp filspånet och kolla därefter brytaravståndet med ett bladmått. Instruktionsboken anger det riktiga måttet och det är synnerligen viktigt för bilens gång att det inte fuskas med det. Det är lika viktigt att gnistgapet på tändstiften är det riktiga. Kolla stiften vid ungefär var 500:e mil och justera elektrodavståndet om det skulle behövas. Det är en mycket enkel operation om ni använder en liten flackstång t. ex. Se till att packningarna inte är skadade och skruva i stiften ordentligt. Byt för övrigt ut stiften mot nya efter omkring 1500 mil, antingen det ser ut att behövas eller inte. Det lönar sig absolut i längden — främst genom bättre bränsleekonomi.

Gör ni allt det här ordentligt och regelbundet kan ni med lugnt samvete ge er ut och ratta. Tuta och kör bara.

DAGENS LÄXA

Utdrag ur Trafikslagstiftningen — 45 §; 1 mom.:

Då fordon föres efter annat fordon, skall avståndet till det framförvarande fordonet avpassas så, att fara för påkörning ej föreligger, om detta fordon stannas eller dess hastighet minskas.

Per-Olof Olby

FRÅGA OSS OM LÅDBILAR

Intresset för Teknikens Världs lädbilsbygge är av allt att döma enormt bland pigga och händiga grabbar runt om i landet. Nära 3.000 broschyrer med en fullständig arbetsritning på en fräsig GP-racer samt massor med finfina byggtips har vi skickat ut. En hel del bilbyggare har emellertid vissa problem och skriver till Teknikens Värld och vill ha hjälp. De flesta har fått svar direkt genom brev — vi skall här ta upp en fråga som kan ha allmänt intresse.

ÖPPEN ELLER TÄCKT LÅDBIL?

Fråga: Får man göra bilen lika hög i bakändan, som man är själv och bygga en huv av plexiglas över sittbrunnen?

»Plexiglas», Borgå, Finland

Svar: På den ritning du skickat med har du mått upp höjden med plexiglashuven till 88 cm. Ditt projekt går knappast att genomföra, då bilen enligt bestämmelserna får vara endast 70 cm hög.

RÄTTELSE OM 26 CM

Tyvärr har ett fel insmugit sig rörande en måttuppgift om sittbrunnen på lädbilsracern. Det har flera gånger sagts att sittbrunnsbredden får vara högst 26 cm. De allra flesta lädbilsbyggare har givetvis förstätt att den uppgiften varit felaktig. Rätta förhållandet är att sittbrunnen skall vara minst 26 cm bred i nedre kant — upptill får den göras hur bred man själv önskar.

Red.

Välj en skruv med hela "muskler" — den kallstukade

INSEX 60 typ EC6S



En NYHET som VUNNIT INDUSTRIEN därför att den är

- ändamålsenlig
- ekonomisk
- elegant

Vill Ni veta mer om INSEX 60 — rekvirera vår Teknisk Information 5. Vi sänder den gärna.



Bultens nya INSEX 60-skruv är en hundraprocentigt kallstukad produkt med obrutna faser i huvud och gängor. Detta innebär för den invändiga nyckelvidden hög ythårdhet och snäv tolerans.

Industrins stora efterfrågan på INSEX 60 visar, att den nya skruven anpassats till just de hållfasthetskrav, som oftast ställs vid normala konstruktioner.

Tack vare den elektrolytiska ytbehandlingen och kromateringen är INSEX 60 dessutom en elegant och väl rostskyddad skruv. INSEX 60 utföres enligt SMS 1416 och 1417.

Gäller det skruvar

FRÅGA BULTEN



BULTFABRIKS AB • HALLSTAHAMMAR

Smitsiga Amerikanska jackmärken

REKVI RERA

IF YOU CAN READ THIS YOU ARE TOO DARN CLOSE

i reflekterande och självhäftande Scotchlite. Finns i två utföranden:

- ☐ »Too darn» enl. ovan 7x10 cm 3:75 + porto.
- ☐ »Stop», 5,7x7 cm 2:50 + porto.
- ☐ »Giv signal» plastmärke självhäftande 2:50 + porto.
- ☐ »Take it easy» plastmärke självhäftande 1:50 + porto.
- ☐ Int. S-märke 2:50 + porto.
- ☐ Ovalt flaggmärke 2:50 + porto.
- ☐ Int. S-märke m. flaggvingar 3:50

Amerikanska Decals (överföringsmärken) för Mopeder, Scooters, Mc, Bilar etc. Storlek 75x115 mm 1:75 + porto.

- ☐ Florida Beach ☐ U. S. A. flagga
- ☐ Looking for Fun ☐ Piratflagga
- ☐ Watch it, Mister ☐ U. S. Marines
- ☐ Your bumper is too close to mine
- ☐ How is your pickup?
- ☐ High Stepper ☐ U. S. Air Forces

Firma RABE & MAGNI EFTR.
Stockholm Va.
Härmed rekv. enligt ovan

Namn:

Adress:

Postadress: TV 5-57

TEKNIKENS VÄRLD 5/57



Det är detaljerna som gör det ...

FRAM KING

- 1 VICTORIA-motor (MS 51) i ytterligare förbättrad konstruktion med kickstart. 2- eller 3-växlad.
- 2 Effektivare ljuddämpare i ny modell
- 3 Elegant tvåfärgslackering i olika kombinationer
- 4 Inbyggd, justerbar strålkastare
- 5 Bottenlänkgaffel och inbyggt, godkänt stölldlås
- 6 Teleskopisk svingbakfjädring

Ni har 6 olika modeller att välja på. Se dem hos återförsäljarna!

Fram-King mopeden tillverkas även med den välkända, robusta HMW-motorn

— svenskbbyggda mopeder för svenska vägar

FRAM KING BOLAGEN
UPPSALA HALSINGBORG

Fördelaktigt erbjudande till Er som har några av dessa intressen

Här i rutorna ser ni vilka områden TV:s radannonser ompäner. Under varje bild finns exempel på hur Ni kan formulera Er annons.

Ett tillfälle att tjäna extra — eller att byta och köpa förmånligt

Var 14:e dag köpes Teknikens Värld av mer än 96.000 personer, som är intresserade av populär-teknik. Bland dessa personer finns det många som vill ge bra betalt för de saker Ni inte längre behöver. Lika väl som många av Teknikens Världs läsare har just det som Ni länge sökt — och som Ni nu kan få köpa eller byta till Er förmånligt.

För att Ni på enklaste möjliga sätt ska få kontakt med dessa personer, erbjuder vi Er att sätta in en radannons i Teknikens Värld för mindre än halva priset. Ni behöver endast betala 85 öre per rad.

Varför vi gör Er detta erbjudande

Vi har funnit att de som en gång prövat en radannons i Teknikens Värld oftast kommer tillbaka som regelbundna annonsörer. Därför vill vi nu — under en begränsad tid — ge Er tillfälle att själv se vad en radannons i TV ger.

Många av dem som började göra affärer på sin fritid med hjälp av en billig radannons har nu egna företag. Här bredvid är endast ett par av de många bevisen på att en radannons i Teknikens Värld ger resultat. Och tänk på att de som uttalar sig här, har fått betala 1:75 per rad för sina annonser. Ni som bestämmer Er nu — före den 31/3 1957 — behöver bara betala 85 öre per rad.

Så här enkelt beställer Ni Er radannons

Skriv först ut texten till Er annons. Använd gärna förkortningar. På varje rad i tidningen går in c:a 27 bokstäver inberäknat ordmellanrum. Ni kan då lätt räkna ut hur många rader Er annons tar.

Fyll sedan i kupongen här nedan (eller skriv samma uppgifter på ett papper) och skicka den tillsammans med annonstexten till Teknikens Värld, Torsgatan 21, Stockholm Va. Ni kan också ringa in Er beställning: Stockholm 34 90 00, Göteborg 11 26 10, eller Malmö 327 94.

Annonsen införs i första möjliga nummer av tidningen — tidigast om 16 dagar.

Ni får beställa högst 2 annonser — en på varje kupong. Om Ni bara använder en kupong, så ge den andra till någon vän.

Sänd inga pengar!

Ni behöver inte betala Er radannons förrän den har varit införd i tidningen. Då får Ni räkning och inbetalningskort. Därför är det inte nödvändigt att räkna ut hur många rader Er annons tar eller hur mycket den kostar.

**Skicka in kupongen
NU
— om några dagar
är det för sent!**

RABATTKUPONG — Ni spar halva priset

Jag önskar utnyttja Ert förmånserbjudande om radannons i Teknikens Värld till endast 85 öre per rad vid beställning före den 31/3.

Bifogade text ska införas på rader i första möjliga nummer av Teknikens Värld (tidigast om 3 veckor) under den rubrik som jag satt ett kryss för: (Om Ni inte vet under vilken rubrik Ert meddelande hör hemma behöver Ni inte sätta kryss. Meddelandet införs då under lämplig rubrik.)

- | | | |
|--------------------------------------|---|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Motor | <input type="checkbox"/> Maskiner — Verktyg | <input type="checkbox"/> Säljes |
| <input type="checkbox"/> Radio — TV | <input type="checkbox"/> Sport, Jakt, Fiske | <input type="checkbox"/> Köpes |
| <input type="checkbox"/> Foto Optik | <input type="checkbox"/> Platsförmedlingen | <input type="checkbox"/> Bytes |
| <input type="checkbox"/> Modellbygge | <input type="checkbox"/> Diverse | |

OBS! Sänd inga pengar nu. Inbetalningskort kommer per post. Ni kan också använda detta beställningskort efter den 31/3 1957, men då gäller ett pris av 1:75 per rad.

Namn

Adress

Postadress

TV 5-57

Här är bevis att TV:s radannonser ger resultat:

Säljer 2 mc om dagen ...

tack vare 11-kronors radannons i Teknikens Värld. Disponent Hård i AHA-Bolaget säger: »Den här 6-radersannonsen i TV för knappt 11 kronor har gett ett resultat som överträffar mina förväntningar i högsta grad. Givetvis fortsätter jag att utnyttja denna möjlighet till billig och effektiv kontakt med intresserade kunder!»

150:— kr pr dag i förtjänst kan Ni få genom att sälja vår nyhet i överdragskläder för mc-förare. Upplysningar fås mot porto. Handelsfirman AHA, Arboga.

Fick 73 köpare till radio ...

tack vare en radannons för 10:75 i Teknikens Värld. Ingenjör Kurt Lindberg, Box 50, Östra Ljungby, säger: »Vid försäljningen av en Hallicrafter uppstod en svårighet — att välja ut en köpare bland de 73 spekulanter, som jag fick kontakt med genom en enda liten radannons i TV. Att jag är nöjd säger sig självt...»

Hallicrafter S 86 com-rec. Cont 538 Kc-34 Mc. Kr 625. Reseskrivm. obet. beg. Smith Corona kr 450. D:o Lilla Remington kr 350. Beskr. m. p. K. Lbg, Box 50, Ö. Ljungby.

"TV är bästa annonstidningen ...

... för teknik och hobbyartiklar», säger Herr E. Anderson, Sandnäs, Hycklinge.

MC Java 175 cc ext. billigt. Ev. i delar. E. A. Sandnäs, Hycklinge.

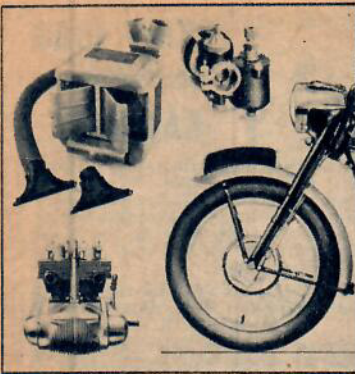
"Provannonsen gav 10 köpare!"

»Eftersom resultatet på min provannons blev över förväntan, kommer jag givetvis att fortsätta denna vinstgivande annonsering», säger Herr Arne Pålsson, Truedstorp, Skromberga.

Cykelmaster 125:—, kamera 6x6 m. väska, kamera 6x9, episcop. Arne Pålsson, Truedstorp, Skromberga.

"TV:s annonser säljer bäst ..."

säger Herr Kjell Sjöström, Box 4208, Selånger. »Åtskilliga tidningar har jag prövat, men ingen har gett så god utdelning som Teknikens Värld. Den lilla



Motor

T. ex. Alla slags motorfordon, reservdelar och tillbehör, motorrenoveringar, motorelektrisk service, facklitteratur.

Säljes PARTIPRISER! Sök-, dimljus, backljus, element m. m. S. J. Handelsloja, o. ostäg. Sö. Tel. 21 27 53, Stockholm.

Bytes Renoverad scooter värd 1300 bytes mot byggnadsvaror. L. Nilsson, Smedsgränd.

Köpes Bättre, begagnad 7-sitsig personbil av senare årsmodell köpes kont. F. Månsson, Berga gård, Västerg.



Radio-TV

T. ex. Radio och televisionapparater, antenner, byggsatser för amatörer, skrivväxlare, bandspelare, tonband, tillbehör och reservdelar.

Säljes Kortvägssändare och mottagare typ FMB 144. Komplet utrustning m. högtalare från f. d. polisradiobil. Skruf-Nisse, Västerg.

Bytes Ny TV-mottagare bytes mot bil eller möbler. Bytesvärd ca 2000 kr. Ing. R. Lundgren, Lilla vägen 6, Halmstad.

Köpes Beg. reseradio, gärna med nätanslutning, önsk. köpa. Svar till »Schema camping 57», TV:s annonsk., Sthlm.



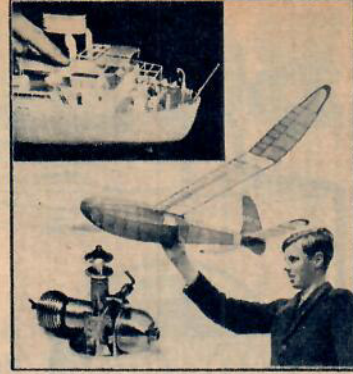
Foto-Optik

T. ex. Kameror, kikare, objektiv, projektorer, film, artiklar för framkallning och kopiering, tillbehör, facklitteratur.

Säljes Kikare enkel 6x30 m. Läderfodral 40:—, Kikare 8x25 m. Läderfodral 35:—, Exp.-mätare 40:—, art. »d», »yr» gatan 17, Säter.

Bytes Smalfilmskamera + div. utrustning bytes mot skrivmaskin av välkänt fabrikat. T. Stenström, Spelmansgatan 39, Amål.

Köpes Kopieringsapparat i gott skick köpes omg. kontant. Svar till »Ilm» b», TV:s annonskontor, Stockholm.



Modellbygge

T. ex. Ritningar och byggsatser till flygplan, tåg, båtar. Modellmotorer, radiostyrningsaggregat, tillbehör.

Säljes Märklin modelljärnväg m. omfattande rälsystem och övriga tillbehör. Svar till »H» p. »», TV:s annonskontor, Stockholm.

Bytes Glödstiftsmotor, OK Cub 1,2 cc anv. 5 ggr bytes mot 220 V transformator till modelljärnväg. Svar till »J» i »np», TV:s annonskontor, Stockholm.

Köpes Komplet byggsats till elväggar 127 V köpes omg. R. Lur» st 1, Ek» 27, »gcl» rg.



Maskiner-Verktyg

T. ex. Svarvar, slipmaskiner, elmotorer, hobbyutrustning, alla slags verktyg till hemmet, specialverktyg.

Säljes Skoda revolversvärv R60 i mycket gott skick. P. Saccn, Box 11, Örebro.

Bytes Planslipmaskin, hydraulisk och i gott skick, bytes mot förslag. Fabrikör K. Berg, N. Almgatan, Vandersör.

Köpes Domkraft till bilverkstad, stabil och säker konstruktion, köpes. Yrkm. O. Lundstr., Box 1, Ecbj.



Sport-Jakt-Fiske

T. ex. Alla slags sportredskap, allt för camping, fiske och friluftsliv. Vapen och ammunition.

Säljes Någ. beg. haspelfiskeutrustning. L. Andersson, Östana.

Bytes 4-manstält, 2 år gammalt, bytes mot kanot. R. Green, Ffr. su. a.

Köpes Älgstudsare, helst svensk tillv., köpes omg. kontant. D. Strom, Väderstad.



Platsförmedlingen

Ni önskar utöka Er personal — eller själv söka anställning. TV-annonsen hjälper Er i båda fallen till goda kontakter med alla "tekniska" branscher.

Lediga Automation. Ingenjörplatser konstruktör med god erfarenhet av maskinkonstruktion erhåller framtidsplats. Svar till »Gou lön», TV:s annonskontor, Sthlm.

Plats-sökan-de Radio- o. televisionstekniker med flerårig branschvana söker anställning. Svar till »Gäna exp. iment», TV:s annonskontor, Stockholm.

Studering vid tekniskt gymn. (maskinteknik) önskar anst. tre dagar i veckan. S. Lindg. en, Äppclg. K., Örebro.



Diverse

T. ex. Flytande plast, kontorsmaskiner, cyklar, musikinstrument, facklitteratur, frimärken, trolleriartiklar, kylskåp, och dammsugare.

Säljes Överdragsstövlar 4:75 par. 3 par fraktfritt. Trellegummi 75 cm pass. mc-förare, fiskare m. fl. »ng-ha s, Br.» mh. ».

Bytes Nästan ny reseskrivmaskin bytes mot frimärksamling. Svar till »ila lis», TV:s annonskontor, Stockholm.

Köpes Bagagemärken fr. världens ledande hotell köpes. Svar m. prisuppg. till O. Nilsson, Box 3, R.» 27.

summa som radannonserna kostar, är en obetydlighet mot vad jag tagit in.»

Önskas köpa. 1 st. 125:a TT-mot. helst Ruml TT, Puch el. likn. »Kontant». Kjell Sjöström, Box 4208, Selånger.

"En enda annons — och affären är klar"

... säger Tapetsereare Algot Axrud i Enskede. »Både när det gäller att köpa och sälja har jag goda erfarenheter av TV:s radannonser. Och det är rejält folk man får kontakt med.»



Magnetapp., gener., färg-, hjul, däck o. slang. 325x19, till A. Axrud, Fanerväg. 27, Enskede.

RABATTKUPONG — Ni spar halva priset

Jag önskar utnyttja Ert förmånerbudande om radannons i Teknikens Värld till endast 85 öre per rad vid beställning före den 31/3.

Bifogade text ska införas på rader i första möjliga nummer av Teknikens Värld (tidigast om 3 veckor) under den rubrik som jag satt ett kryss för: (Om Ni inte vet under vilken rubrik Ert meddelande hör hemma behöver Ni inte sätta kryss. Meddelandet införs då under lämplig rubrik.)

- | | | |
|--------------------------------------|---|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Motor | <input type="checkbox"/> Maskiner — Verktyg | <input type="checkbox"/> Säljes |
| <input type="checkbox"/> Radio — TV | <input type="checkbox"/> Sport, Jakt, Fiske | <input type="checkbox"/> Köpes |
| <input type="checkbox"/> Foto Optik | <input type="checkbox"/> Platsförmedlingen | <input type="checkbox"/> Bytes |
| <input type="checkbox"/> Modellbygge | <input type="checkbox"/> Diverse | |

OBS! Sänd inga pengar nu. Inbetalningskort kommer per post. Ni kan också använda detta beställningskort efter den 31/3 1957, men då gäller ett pris av 1:75 per rad.

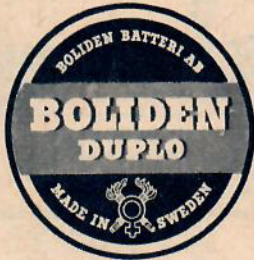
Namn

Adress

Postadress

TV 5-57

BOLIDEN



BOLIDEN DUPLO

Boliden-kvalitet till standardpris

Med kvalitet långt över vanlig standard.



BOLIDEN ULTRA

det skaksäkra och seglivade batteriet

En hittills oanad driftsäkerhet.

BOLIDEN BATTERI AB

ett dotterföretag till Bolidens Gruv AB

Närmaste servicestation kan skaffa Er ett Boliden-batteri omgående.

Ett mindre antal

U.S. Army Harley-Davidson



ETT FYND

FRÅN kr. 650:- även avbet.

En handfull av våra populära US Army 750 cc återstår. Försumma ej detta tillfälle att skaffa Er en motocyklarnas Rolls Royce — som kostar kr 7.300:— men nu säljes till *lägre pris än en moped.*

Ring eller skriv och beställ redan i dag för leverans till våren.

MERCURY-BOLAGET

MOTORAVDELNINGEN

VASAGATAN 5 B. TEL. 115429 — 118165. GÖTEBORG C.

Vauxhall (Forts. fr. sid. 20)

Panoramavindrutan är av det behagligare slaget och i det närmaste fri från obehagliga synförvrängningar i den böjda deien. En nackdel är emellertid att vindruteorkarna lämnar den sedvanliga triangeln mitt på rutan. I det här fallet kanske det inte spelar så stor roll — backspegeln sitter på tok för lågt och följer i alla fall det mesta av mitt-fältet.

Körställningen är relativt bekväm, ryggstödet lutar litet väl kraftigt bakåt för att göra den perfekt.

Motorn är en fyrcylindrig toppventilare och man väntade sig faktiskt en något livligare acceleration än som var fallet. Växellådan är emellertid helsynkroniserad (treväxlad) så man har alla möjligheter att plocka ut det mesta i accelerationsväg. Synkroniseringen fungerade alldeles utmärkt och rattväxelpakens lägen var inte alltför vitt åtskilda.

Styrningen var behagligt lätt även vid lågfart. Det enda vi inte är så förtjusta i är den stora utväxlingen i amerikansk stil. I stadstrafik är det aningen för många varv. Vändradien 10,5 m däremot förtjänar en blomma modell större. Det behövs inte stor lucka att parkera bilen på.

Vauxhall Victors väghållning fanns inget att anmärka på. Bilen låg snällt vid hård kurvtagning och visade inga tendenser att släppa med bakhjulen. Som förut nämnts satt man mycket stadigt i framsätet och man blev faktiskt smått förvånad när en av kollegerna visade upp en bild han tagit vid kurvtagningen. Bilden visade Victor med en slagsida i bästa amerikanska stil, något som absolut inte kändes inuti vagnen. Bilen är helt enkelt »snäll» som man brukar säga.

Den nya Victor visade sig vara en utomordentlig familjevagn som efter vad det verkar tycks tåla en hel del. Accelerationen är måttlig, men toppfarten hög. Bromsarna, med kylflansar, tillförlitliga. Vi tror att Vauxhalls nya giv har all möjlighet att göra sig gällande i Sverige.

Vauxhall tillverkar två modeller av Victor, en standard och en Super-modell. Lyxmodellen Super har till skillnad från standardmodellen begävat med krom omkring vindruta och baklyktor. Inredningsmässigt skiljer den sig från sin något billigare namne genom en mängd detaljer som askkoppar för baksätesspassagerarna, armstöd på alla dörrar, tvåekrad ratt med ring för signalhornet (standardmodellen har treekrad med tryckknapp).

Bakifrån kan man även skilja de bägge vagnarna åt genom att Superns avgasrör mynnar ut i stötfångaren. Motortekniskt sett är de två vagnarna identiska. Siffrorna inom parentes i den tekniska specifikationen hänför sig endast till olika motorer för premium- eller regularbensin. Köparna har fritt val vare sig de köper standard- eller Supermodellen. Bägge typerna har dessutom den traditionella Vauxhallutsmyckningen — de skålade kromlisterna. Den här gången har man emellertid placerat listerna på flyglarna i stället för motorhuv.

Vauxhall Victor tillverkas i en helt ny fabrik inom det gamla fabriksområdet i Luton. Fabriken är tip-top modern. Som exempel kan nämnas att cylinderblocket till Victor tillverkas i en linje av 15 maskiner inkluderande bl. a.



SKRIV IDAG
efter vår stora
KATALOG!

Ur innehållet: delar till radio- o. television, serviceinstrument, förstärkare, sändare, inspelningsapparater, facklitteratur, verktyg, kopplingschema och byggsatser. En ypperlig vägledare för amatörer såväl som för den erfarne yrkesmannen.

ELFA RADIO & TELEVISION AB
Holländargatan 9 A, Box 3077,
Stockholm 3.

Härmed beställes Eder katalog 1956 att sändas mot postförskott kr 2:50, i frimärken bifogas kr 2:10, å postgiro 251215 insättes 2:10. (Stryk det ej tillämpliga.)

Namn:
Adress:
Postadress: TV. 5-57

Tillfälle TELESKOPGAFFLAR

På grund av tillverkn. upphörande utförsäljes ett mindre antal OPIO teleskopgafflar för 350 och 500 cc motorcyklar till mycket reducerade priser. Reservdelslager kommer att finnas i 5 år framåt. Svar till

AB. OSBY PUMPINDUSTRI.
Tel. 900, Osby.

KÖR SÄKRARE

MED

BERU

tändstift

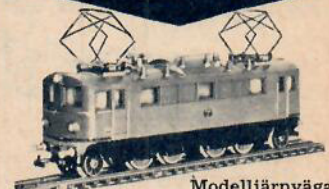


Högsta effekt,
tillförlitlighet
och ekonomi

PHILIPSONS
AUTOMOBIL- & STOCKHOLM 37

S:t Eriksgränd 117
Tel. 34 00 00

LILIPUT



Modelljärnvägar.

I såväl presentkartonger som extra tillbehör, växlar, skenor etc. S-märkt transformator.

Sälj. direkt fr. fabrik. Hög rabatt.

HEDBERGS VERKSTÄDER
OSBY

Sänd omgående Eder katalog över modelljärnvägar. Kr 1:25 bifogas i frimärken.

Namn:
Adress:
Postadress: TV. 5-57

TEKNIKENS VÄRLD 5/57

Europas största automatiska lyft. Maskinraden producerar inte mindre än 65 cylinderblock i timmen, uträttar 1400 arbetsoperationer med en arbetsstyrka av 14 man.

För att ordentligt prova ut vagnen under olika förhållanden har man inte nöjt sig med att stanna på hemmaplan. Victor har grundligt utprovats på slingriga alpvägar, tyska autostrador och urusla grusvägar i Europa. Dessutom har en del vagnar genomgått hårda testningar på GM:s provbana i Amerika.

PRAKTISKA DETALJER

Hängande pedaler, inget drag. Mynningen av avgasröret i rostfritt stål. Ingen risk för blärfärgning av kromen kring mynningen.

Vindrutetorkare och vindrutespolning på samma reglage. En tryckning är allt som behövs för att man samtidigt som vindrutetorkarna skall koppla in spolningen.

Kopplingen hydrauliskt påverkad. Reservens placering i bagageluckan.

Vindrutetorkare med två olika hastigheter.

TEKNISKA DATA

Motor: 4 cyl. vattenkyld 4-takt med toppventiler. Cylinderdiam./slagl. 79,37/76,2 mm. 1507 cm³. Kompr. 7,8:1 (6,8:1 55,7 hk vid 4.200 v/min. (52,7 samma v/min).

Växellåda: Treväxlad helsynkroniserad låda plus back.

Koppling: Enskivig torrlamell. Hydrauliskt påverkad. Fabrikat Borg & Beck.

Elektrisk utrustning: 12 volt, 43 Ah. Oljefyllt tändspole. AC-1 elco.

Bromsar: 4-hjuls hydraul. Fram 2 primärbackar. Bak primärsekundär.

Däckdimension: 5,60×13 slanglösa.

Spionen satsar...

(Forts. fr. sid. 43)

omfattning som de svenska. Den koncentrerade spionverksamheten som Sverige varit utsatt för under senaste tiden har ingen motsvarighet utomlands. Av allt att döma har Sverige blivit ett särskilt utsatt mål för den ryska underretningstjänsten.

1951 avslöjades marinspionen Hilding Andersson, som under en följd av år hade skaffat uppgifter om det senaste svenska kustförsvaret och överlämnat detta till sina ryska uppdragsgivare. Aret därpå kom nästa stora affär, då Enbomslijan avslöjades. Enbom hade varit verksam i Boden och dess omgivningar och framförallt koncentrerat sig på att samla uppgifter om det svenska gränsförsvaret i norr. Det tog lång tid och krävde dryga kostnader för att avhjälpa de omfattande skador, som båda dessa spionaffärer hade vållat det svenska försvaret. Under tiden arbetade emellertid andra spioner vidare i de gamlas fotspår och på våren 1955 kom nästa avslöjande. Huvudmännen i denna affär utgjordes av legationspersonal vid de tjeckiska och rumänska beskickningarna i Stockholm, men dessutom var bl. a. två reservofficerare i svenska armén inblandade. I ena gång tycks man ha specialiserat sig på att få fram uppgifter om svenska arméns taktik. Hösten 1956 kom nyheten om radarspionen Anatole Eriksson, som in-

(Forts. på nästa sida)

Nordens största kursprogram för **TEKNISKA** studier



Vid NKI-skolan, som är Nordens ledande tekniska korrespondensinstitut, kan Ni utbilda Er för uppgifter inom det tekniska fack som Ni är särskilt intresserad för. Genom att NKI-kurserna noga avpassas efter den aktuella utvecklingen, har Ni garanti för att Ni verkligen får lära Er *det nyaste* på varje område.

● För den tekniskt intresserade erbjuder NKI-studierna särskilda fördelar bl.a. genom det stora kursurvalet och möjligheterna att vid NKI smidigt kunna komplettera även med icke-tekniska ämnen. NKI har nämligen Nordens största kursprogram för korrespondensstudier över huvud taget.

● En kostnadsfri *studieservice*, som NKI är ensam om, underlättar studierna och stora stipendier ger chans till resor och vidareutbildning. För 1956 har till stipendier anslagits 40.000 kr.

Högintressanta NYHETER i BIL- och MOTORTEKNIK



NKI presenterar i år *nya* och moderna specialkurser för den på framtidsmöjligheter rika bilbranschen. Kurserna har utarbetats i samråd med kända experter från bilbranschen.

Att bygga HUS och bygga VÄGAR...



Både husbyggnad och vägbyggnad erbjuder en säker framtid för skolade yrkesmän. För båda branscherna kan NKI ge Er en gedigen teoretisk grund i sina många moderna kurser.

MEKANIKER och MONTÖRER får nu sin stora chans!



Industriens utveckling går alltmer mot *automatization* och kräver därför ökad teoretisk utbildning även hos mekaniker och montörer. Den, som vill göra sig beredd i tid, kan hos NKI studera lämpliga kurser som tar hänsyn även till dessa nya fordringar.

Kostnadsfri studiehandbok får Ni genom vidstående frikupong, som kan pestas utan kuvert och utan frimärke.



Fullständiga ingenjörskurser inom 16 olika fack

Vid NKI kan Ni bli INGENJÖR genom fritidsstudier. Mer än 2.000 NKI-utbildade ingenjörer är nu ute i företag och verk på väl betalda poster. De flesta av dem började med enbart folkskola som grund.

Ritare får stimulerande uppgifter



Har Ni intresse för mekaniska eller byggnadstekniska konstruktioner, ger ritaryrket rikt utbyte. Vid NKI kan Ni få gedigen ritartutbildning genom moderna kurser i *maskin-* och *byggnadsritning*.

EL-installatörer (B och C) och RADIOTELEGRAFISTER



NKI, som har mångårig erfarenhet på dessa specialområden, ger utbildning siktande till teoretisk kompetens för *behörighet* eller *certifikat* enligt de officiella myndigheternas bestämmelser.

TELEVISION, RADIO och RADAR



TV och RADIO är på ny frammarsch och bjuder utmärkta framtidsmöjligheter. NKI ger fullständig utbildning på området och har specialkurser för utbildning av TV- och RADIO-tekniker och servicemän.

FRIKUPONG

Sänd kostnadsfritt och utan förbindelse NKI:s nya stora **TEKNISKA STUDIEHANDBOK** med upplysningar om det ämne jag här angivit:

(Skriv här vad som intresserar Er, även om det inte är nämnt i annonsen — NKI har så gott som allt tekniskt.)

(Namn)

(Bostad)

(Postadress)

KLIPP UT I KANTEN!

Frånkostas ej NKI betalar portot.

TILL
NKI-SKOLAN
S:TRIKSGATAN 33
STOCKHOLM 12

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 104
Stockholm 12

TV 5-57

Nu på Premieköp

Per
månad

25:-

även första
inbetalningen



HALDA P PORTABLE

med gratis utrustning för
studier i riktig maskinskrivning

Stark konstruktion, pålitlighet, härligt anslag och vacker skrift har gjort Halda P till Sveriges mest sålda hem- och reseskrivmaskin. Halda P ger också sina ägare extra favörer: Halda P-handboken — med bl a övningsuppgifter i maskinskrivning

enligt "touchmetoden" — och studieutrustning — tangentbordsschema och övnings-skärm — gratis. Ni får Halda P på bekvämaste villkor genom Premieköp! Tala med bok- och pappershandlare mfl återförsäljare eller med

Astridabergs

**NERA KRAFT
UR MINDRE
BRÄNSLE!**

KLG Nya Korundit
kvalitétändstift



Alla slags teiper

för den moderna tekni-
ken och hobbyverksam-
heten finns hos

Kommanditbolaget GARCO

G. Ringesten & Co
Smålandsgatan 38

Stockholm
Tel. 10 61 37, 21 62 36

Åstorpskontoret:
Tel. Hälsingborg 509 35



Dieselmotor. Pris 49:50

Se sidan 55 i vår katalog.

KATALOG

innehållande ca 5000 experimentartiklar, radiodelar, gram-mofonodelar, elektr. materiel, verktyg, leksaker, artistmateriel, fotoartiklar, ritningar och handböcker m.m. Katalogen sändes gratis mot insändande av ett 25-öres frimärke, som återbet-
alats vid första order.

Clas Ohlson & Co, Insjön

(Fortsättning från föreg. sida)

samlat viktiga uppgifter om radarn i vårt luftförsvaret. Man ser här hur spionerna arbetat efter ett noggrant uträknat system och skaffat informationer i tur och ordning om vårt kustförsvaret, vårt gränsförsvaret och vårt luftförsvaret. Sannolikt har de senaste spionerna lämnat uppgifter om övriga delar av vårt totala försvaret.

Samtidigt som spionernas arbete pågått har den ryska under-rättelsetjänsten skaffat upplysningar om det svenska försvaret även med andra medel. I början på 1950-talet förekom upprepade, omotiverade påhållningar av ryska trålare på svenskt vatten och framförallt utsattes Skånes kust för en påfallande uppmärksamhet. Dessa trålare låg ofta stilla och tätt inpå svenska kusten och hade inga fiskredskap ute. När svenska fartyg visade sig, brukade trälarna avlägsna sig och allt tyder på att deras verksamhet framför allt bestod i lodning och undersökning av kusten.

I detta sammanhang kan det också vara värt att omnämna de ryska diplomaternas resor i för-bjudna områden både i Stock-holms skärgård och i nordligaste Norrland. Besöken av okända u-båtar i Stockholms skärgård under sommaren 1955 och 1956 kan knappast förklaras på annat sätt än såsom en form av olovlig under-rättelseverksamhet.

Spionoffensiven måste ses i samband med utvecklingen inom övriga Västeuropa. Under senare år har NATO-försvaret ökat i styrka högst avsevärt. Framförallt sammanhänger detta med att USA förstärkt sina flygstridskrafter i Västtyskland och dessutom börjat överföra robotbestyckade armé-förband från hemlandet. Härtill kommer att en västtysk krigs-makt nu håller på att organiseras och att västtyska armédivisioner från 1958 kommer att ingå i Europa-försvaret. Genom dessa förstärkningar har möjligheterna att försvara Mellaneuropa blivit betydligt gynnsammare och Sovjet har rönt ökat motstånd i sin expansion. Som följd härav har Sovjets intresse allt mer kommit att inriktas mot NATO-frontens flanker och på den norra flanken ligger Sverige som närmaste stat.

Det kan synas egendomligt att spionverksamheten kommit att rik-tas mot Sverige, som är ett neu-tralt land. Detta spelar emeller-tid mindre roll för Sovjet — det väsentliga är att Sverige är ett gränsland mellan öst och väst. Härtill kommer att Sovjet har viktiga strategiska intressen att bevaka i Östersjön: vid den bal-tiska kusten ligger viktiga skepps-varv och örlogsbaser som rys-sarna önskar skydda. I Östersjön har Sovjet också en mycket stor del av sin ubåtsflotta, och det är sannolikt att man i ett skärpt läge söker få ut dessa båtar ur Östersjön. Sovjet är därför intres-serad av fri passage genom Öster-sjö-utloppen. För att kunna sätta in sina ubåtar på Atlanten måste ryssarna disponera norska baser och närmaste vägen för att erövra Norge går genom Sverige.

Spionoffensiven utgör ett högst påtagligt bevis för det kalla kriget och vi måste på alla sätt hindra och förebygga denna verksamhet. Det viktigaste medlet är härvid att säkerhetspolisen och försvaret får tillräckliga resurser. Industrier och firmor, som levererar till försvaret, måste också se upp med spionfaran. Men ytterst beror det på var och en svensk om spio-
nerna skall kunna stoppas.

Bara tre tior i månaden



Bonniers
stora
**VÄRLDS
ATLAS**

2 hfr bd
330:—

Den förnämsta atlas som någonsin utgivits i Sverige. Den innehåller översikts-kartor över länder och kontinenter, special-kartor över enskilda länder eller delar av länder samt detaljkartor över områden av speciellt in-tresse — inalles 139 kartnummer i regel tryckta i sju färger. Registret på cirka 250.000 ortnamn är bundet i separat band.

Till ALBERT BONNIERS Förlag AB
Box 3159, Sthlm 3

V. g. sänd mig Bonniers stora världsatlas. Jag betalar 3 tior vid verkets leverans och sedan 3 tior i månaden.

Titel och namn

Adress

TV 5-57

Bonniers

BILL HALEY and his comets

med sina bästa

Rock'n Roll inspelningar

(Markera i rutorna vilka skivor som önskas och skicka in hela an-nonsen.)

- Calling all comets, Hay then, A rocking little tune, Hide and Seek, Goofin' around, Rudy's rock m. fl. 30 cm LP (33 varv). 27:—
- Rock-a-beatin' boogie, Razzle-dazzle, Two hound dogs, Burn that candle. EP (45 varv). 8: 50
- The saint's rock'n roll, Rock, See you later Alligator, The pa-per boy. EP (45 varv). 8: 50
- Rock around the clock, Thirteen women, Rockin' through the rye, Hot dog buddy buddy. EP (45 varv). 8: 50
- Dim dim the lights, Shake rattle and roll, A. B. C. boogie, Happy baby. EP (45 varv). 8: 50
- Live it up, Real rock drive, Ten little indians, Chattanooga choo-choo. EP (45 varv). 8: 50

ANDERSSONS
Musikhandeln
MALMÖ

Härmed rekvireras att sändas mot postförskott av mig markerade ski-
vor.

Namn:

Adress:

Poststn:TV 5-57

TEKNIKENS VÄRLD 5/57

Fart och kvalitet

på sommarens utbordare



Evinrude

— nu ännu mer bensinsnål och lättstartad! 3, 5½, 7½, 10, 18 o. 35 hkr, även med elstart. De flesta med frikoppl., backslag o. trycktank. Från 1.085:—.

Johnson

— tyst o. stark, samma förnämliga konstruktion o. data som Evinrude. Alla mod. utom 3 hkr m. frikoppling, backslag o. trycktank. Från 1.085:—.



Seagull

En världsberömd slitvarg, främst avsedd för mindre och medelstora båtar, utmärkt hjälpmotor för segelbåtar. 4 modeller: 1¾—5 hkr. Från 735:—.

Aldell

Stark, svensk, luftkyld 1-cyl. motor i två modeller: med el. utan inbyggd start 3 o. 5 hkr. Att lita på i alla väder. Från 820:—.



NV - Marin "Skipper"

— nya Skipper, 2 hkr o. inbyggd start: Omsvängbar för backning. Eluttag. Lämplig för ekan eller roddbåten. Pris 665:—.



Beg. motorer av en mängd fabrikat säljes med garanti. Från 1½ till 55 hkr. Byten — Amortering.

Skriv eller ring i dag till
AB Stockholms Motorcentrum
Bensinstationsbyggnaden,
Norra Bantorget, Stockholm.
Tel. 11 21 42 - 20 24 42.

Jag är intresserad av
utombordsmotor. (märke)
V. g. sänd broschyr o. prisuppgift.
Namn:
Adress:
Postadr.:
Tel. nr: TV. 5-57

Varg-Olle: MERA MOTOCROSS ÄN SPEEDWAY

Hej, alla vänner i Teknikens Värld!

När jag fick alla rapporter hemifrån om värme och ingen snö tänkte jag ett tag sticka hem direkt. Varför skulle jag gå här nere då. En av de stora anledningarna — näst att det inte går att åka speedway hemma vintertid — till att jag brukar kvista ner hit till Sydafrika är ju att jag tycker världens illa om snö och kyla.

Det var på vippen att jag skulle ha stucket hem. Let hade varit synd. Då hade jag inte fått vara med om min kulligaste tävling hittills under mina tre år på de varma breddgraderna.

Jag hade mina aningar redan när vi var på väg till Rustenburg, där vi skulle åka speedway på en marknadsplats. Det lät inge vidare. Och det var det inte heller. När vi klev ur bussen och fick se den s. k. banan var det inte utan att gubben Nygren kände sig förflyttad tio år tillbaka i tiden, då vi åkte »speedway» på gropiga jordbanor »modell bakom kullen» i Nyköping o. s. v. Den här marknadsplatsen användes normalt till kreatursauktioner. Det var fullt med träd och buskar på och kring banan.

En kurva var fin att åka igenom. Där var det verkligen speedway. Men sen var det mer motocross än rundbana. De enda som faktiskt klarade sig från visiter ute i buskarna var Trevor och jag. När vi kom till Rustenburg var det 42 grader varmt — i skuggan! Ni må tro det kändes ljuvligt att skumpa runt på den här dirt-track-banan i ett sådant klimat. Två killar damp också direkt i backen när tävlingen var slut. Solsting. Och det var ändå två gossar som är födda och alltid har bott här i Sydafrika.

Efter tävlingen stack vi med bussen direkt upp i bergen och badade i det mest underbara vattnet man kan tänka sig. Vattnet kom i rännilar utför berget och bildade bassänger på avsätterna.

Med baktanken att vi skulle få komma tillbaka till denna härliga badplats har vi accepterat att köra ännu en tävling på Rustenburgs marknadsplats. Men den gången funderar Nygren på att låna sig en crossmaskin, få se om man inte har större chans med en sådan...

Min tur från försäsongen håller i sig och normalt plockar jag 13—14 pinnar i varenda tävling i seriehävningen.

Till slut kan jag berätta att jag snart är nere i rätta matchvikten nu. Jag har skubbat av mig ett par hekto fläsk om dagen den senaste tiden. Det har gjort gott och det är välbehövligt om jag ska ha en chans att nå den topp jag siktar på i sommar. Den topp som betyder att vännen Ove Fundin ska få det hett om öronen igen.

Vi hörs igen.

"Lary Olle" Nygren



ny väg

öppnas för Dig

— tryggad framtid — god lön — omväxlande arbete om Du tar anställning som befälselev vid Svea Artilleriregemente. Efter ett år — räknas som ordinarie värnplikt — börjar instruktörsutbildningen. Under denna kan Du räkna med ett netto på c:a 450 kronor sedan skatt, mat, husrum och kläder betalats. Bruttolön 690:—.

De bästa kunna inom några år avancera till underofficer med c:a 1600:— högsta lön. Pension senast vid 55 år.

Vi ställer stora krav på om-döme, fysik, förmåga och framåtanda. I gengäld utlovas ett intressant arbete för den som passar för yrket och är i åldern 17—20 år.

Ytterligare upplysningar genom rekryteringsofficeren A 1, Sundbyberg 5 • Tel. 28 28 20

Sänd mig alla upplysningar angående anställningsmöjligheterna vid Svea Artilleriregemente.

Namn
Bostad
Postadress Tel. TV. 5-57

ZUNDAPP

Combinette



Med inbyggd mc-kvalitet

... och dessutom:

- hårdförkromat cylinderlopp
 - svingarmsfjädring fram och bak
 - "idiot"-säkra bromsar, 90 mm ø
 - kickstart och planetväxellåda
- Riktpris: kr 895:- (inkl. belyst hastighetsmätare)

A/B **MOTOR**Kraft

Stockholm

Göteborg

Aterförsäljare och service över hela landet

ZUNDAPP



Bella

Med inbyggd mc-kvalitet

... och dessutom:

- | | |
|--------------------|---|
| SNABB, STARK | 200 cc och 150 cc, 4-växlad |
| GODA VÄGEGENSKAPER | stora 12" hjul, lång hjulbas |
| KOMFORTABEL | svingarmsfjädring med hydr. stötdämpare |
| SÄKER | överdimensionerade bromsar, 35 W ljus |
| MODERN | elektrisk självstart |

A/B MOTORkraft

Stockholm Göteborg

Aterförsäljare och service över hela landet



STABSPLAN FÖR LUFTWAFFE

Det nya västtyska flygvapnets stabschef general Kamhuber får denna De Havilland Heron som tjänsteplan. Planet tar åtta passagerare, har två Gipsy Queen 30-motorer och har en marschfart på ca 295 km/t. Lägg märke till de nya tyska nationalitetsbeteckningarna, »järnkors» på vingar och flygkropp och flagga på stjärtfenan.

80 sidor sport och fiske GRATIS!



Er ex. av vår 80-sid., ill. jubileumskatalog väntar! Katalogen har allt Ni kan önska av sportgrejor och fiskedon. Och Ni får den GRATIS!

SÄND KUPONGEN NU!

Sänd mig omg. Er nya katalog!

Namn
Adress
Postadress TV 5-57

BRÖDERNA TYSKLIND AB - INSJÖN



kolvringen

*fölsam
verksam
sparsam*
- därför uppskattad
jorden runt



Begär Pedrick hos Er verkstad

RIAM DE LUXE - allström

Sveriges bästa rakapparät



rakar rent runt hela klotel

Riam DE LUXE den helsvenska elektriska rakapparaten, en kvalitetsprodukt alltigenom. Riam DE LUXE är mer än en effektiv rakapparät, den trimmar lika lekande lätt nackhår, tinningshår etc. För perfekt finrakning användes det runda skärhuvudet m. »propellerkniven», ett precisionsinstrument som gör rakningsbesväret till ett nöje. Riam DE LUXE säljes i hela världen.

1 års skriftlig garanti.

Ameco, Postfack 6, Göteborg 34

Sänd omg. RIAM DE LUXE el. rakapparät å kr 82:50 att betalas med kr 22:50 vid leveransen och resterande belopp med kr 15:— per mån. (Obs! Inget avbetalningstillägg utgår). 8 dagars returrätt. Äganderättsförbehåll.

Namn:
Adress:
Postadress:
Texta namn och adress. TV 5-57

NY KATALOG



späckad med

**modellflyg
modellbåtar
motorer och
tillbehör**

Utförliga beskrivningar!
Massor av bilder!

Sänd in kupongen redan dag! Bifoga 75öre i frimärken

Till **ERIK LINDGREN**

Östenvägen 43 • Malmö Sv

Sänd omg. Eder nya katalog. 75 öre i frimärken bifogas.

Namn:

Bostad:

Postadress: TV 5-57



COMET 3

har fyra motorer av typ Rolls-Royce Avon RA 29, som har en dragkraft av 5.000 kp. Motorer av samma »familj» licenstillverkas vid Svenska Flygmotor AB och används i Lansen och Draken.



BLACKBURN BEVERLEY

ser så här imponerande ut i närbild. Detta brittiska transportflygplan i jätteformat har fyra 2.850 hk Bristol Centaurus-motorer. Planet lastar 90 soldater.

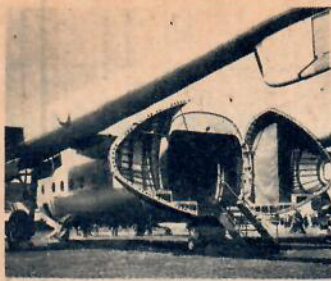
SOLO

man
- idealmotorn i varje väderstreck

Varmt eller kallt, torrt eller vått har liten betydelse när motorn heter SOLO: byggd på mer än 40 års erfarenhet, testad för hårda strapatser provad under de mest växlande klimat, använd i många länder. Finns från 2 till 16-20 hk. Begär broschyr!



**BRÖDERNA SKOOGS
MOTORFABRIK AB
BORLÄNGE**



NORD 2501 NORATLAS

tillverkas nu i stor skala för både franska och tyska flygvapnen. Flygplanet är bara tvåmotorigt men tar trots detta en ansevärd last, vilket framgår av den här bilden med de öppnade lastluckorna.



TRAFIKSNURRA

Sikorsky S-58 ses här i ett mer ovanligt perspektiv. S-58 är en efterträdare till den välkända S-55 och tar tolv passagerare. Helikoptern har en marschfart av 170 km/t och en flygsträcka av 450 km. Det belgiska flygbolaget SABENA har köpt åtta S-58.



TALOS

är namnet på en ny amerikansk lv-robot, som skall komplettera den välbekanta Nike. Talos har större skottvidd än Nike och kan träffa ett bombplan på avstånd upp till 48 km. Roboten drivs av en ram-motor och avlossas från en katapult av Terrier-typ.

Tekniken

Din framtid

I dag och i framtiden har den utbildade sin chans. Du som känner på dig att du har anlag för teknik, skall skaffa dig en grundlig teknisk utbildning jämsides med praktisk erfarenhet. Hermods ger dig en utbildning, som kan direkt omsättas i vardagens arbete och som högt värderas av arbetsgivarna. I studiehandboken Teknisk utbildning finner du kurser för olika branscher och för olika befattningar.



Markera i kupongen eller skriv till Hermods och tala om förkunskaper och utbildningsmål

HERMODS KORRESPONDENSINSTITUT

Teknik Industri

Gymnasie- eller fackskoleingenjörs-examen inom:

Maskin- och verkstadsteknik
Elektroteknik
Kraft- och värmeteknik
Elektroteknik
Teleleteknik
Byggnadsteknik
Kemi och kemisk teknologi
Merkanfil-tekn. linje

Tekniker- och högre fackutbildning inom 11 olika linjer

Allm. tekn. kurser:

Matematik för lärlingar
yrkesarbetare förmän
verkmästare ingenjörer
Nömgrofi
Räkneslücks användning
Geometrisk ritning
Projektionsritning
Arbetsritningens grunddrag
Maskinritning
Mekanik
Hållfasthetslära
Grafostatik
Materiallära
Materialprovning
Metallografi
Stålets o. järnets anv.
Hiss- och transportanordningar
Maskinelement
Ber. av tryckluft-behållare

Kraft- och värmeteknik:

Maskinteknik
verkmästarekurs
förmanskurs
Motorsteknik
verkmästarekurs
förmanskurs
Kurser för konstruktörer
maskinmontörer
malermontörer
bilmonter
kylmonter
ångmaskinister
landmaskinister
sjömaskinister

maskinskötare
motorskötare

Verkstadsteknik:

verkmästarekurs
förmanskurs
Verkstadstekn. grundkurs för arbetsledare
grundkurs för arbetsledare
Mekanförbundets förb. förm.-kurs
gjutmästarekurs
gjuteritekn. grundkurs för arbetsledare
Bilens kraftöverföring
Bilens bromssystem
Kurser för konstruktörer
planeringsmän
avsnare och kontrollanter
arbetsstudiemän
maskinbetalare (svarare, fräsare m. fl.)

gas- och elsvetsare
smeder hårdare

Textilteknik

Textilindustrins grundkurser i
Textilteknologi
Arbetsledning

Ämneskurser i kraft- och värmeteknik

Beskrivande maskinlära (förbr.-motorer, pumpar, fläktar, kompressorer)
Skåtsel och drift av ångpanneanlägg.
Förbränningsmotorteknik
Gasturbiner
Reaktionsmotorer
Vattenmotorer
Centrifugalpumpar
Fläktar
Värmeöverföring
Vattenrörpannor
Ångmaskiner
Ångturbiner
Kylteknik

Flygtekniska kurser

Ämneskurser i verkstadsteknik
Toleranser och passningar
Mätverktyg och mätmetoder
Verktygsmaskiner och verktyg

Maskiner och verktyg för spånbildande bearbetning
Pressar och pressverktyg
Jigger och fixturer
Ritsverktyg
Ytbehandling
Värmebehandlings-teknik
Smidesteknik
Gjuteriteknik
Gas- och elsvetsning

Elektroteknik:

Elinstallatörskurser
Elektroverkmästarekurs
Teleleteknisk verkmästarekurs
El. montörskurser
El. maskiniskurser
Kurs för bilelektriker
Svagströmsanläggningar

Byggnadsteknik:

Byggnadsverkmästarekurs
Kurser för ritare och konstruktörer
Byggnadsmateriallära
Praktisk belongteknik

Husbyggnadslära
Byggnadsritning
Byggnadsekonomi
Statiska beräkningar
av husbyggnader
TIBO-kurser (för träindustrin)
Möbelritning
Värme Sanitet
Oljeledning
Ventilationsteknik
Vägbyggnad

Kemi och kemisk teknologi:

Kemisk-teknisk verkmästarekurs
förmanskurs
laborantkurs
Kval. analytisk kemi
Kem. reaktionskinetik
Kolloidkemi
Indikatorer och pH-bestämningar
Teoretisk kemi
Elektrokemi
Kem. termodynamik
Allm. kem. teknologi
Kemisk-tekniska apparater

Kemisk materiallära
Vatten o. vattenrening
Tunga kemikalie- och konstgödselindustrin
Mineraloljeindustrin
Cellulosaindustrin
Sockerindustrin

Fettindustrin
Torredstillningsind.
Förbränningslära
Industriella jäsningar
Keramik och glas
Pappersteknik

Ämneskurser i arbetsledning, driftekonomi, yrkeshygien m. m.

Arbetsledningens psykologi

Den industriella utvecklingen

Industriell organisation

Industriell standardisering

Materialhantering

Statistisk behandling av siffermaterial

Arbetsstudier

Funktionell tidbestämning och ackordsättning

Arbetslagstiftning

Arbetsfysiologi

Arbetsarskydd

Yrkeshygien

Industribrandskydd

Handel Kontor

Realskola Gymnasium

Lantbruk Språk

Tekning Målning

Psykologi Fotokurser

Klipp kupongen längs de streckade linjerna!

Sänd mig prospekt över den ämnesgrupp jag angivit nedan, bildroschyren Alla läser hos Hermods samt Hermods månads-tidning Korrespondens under 6 månader. Jag är intresserad av följande kurser:

Frankeras ej
Hermods betalar portot

HERMODS
Slottsg. 8 A
MALMÖ

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 36
Malmö 1

Skriv tydligt. Texta helst.

Namn

Yrke eller titel

Bostad

Postadress

TV 7/3-57 385

ÖRNSKÖLDSVIKS TEKNISKA SKOLA



Kommunal, statsunderstödd. Teknikerkurs 3 terminer, m. realex. el. motsv. 2 term. Högre fackkurs ytterl. 2 term. Fackavd. MASKIN-, ELEKTRO-, HUSBYGGNADS- samt VÄG- o. VATTENBYGGNADSTEKNIK. Statl. studiehjälp. Nya kurser 21 aug. 1957 samt 10 jan. 1958. Anmälan här till senast den 20 juni resp. 15 dec. 1957.

KÖPINGSS TEKNISKA INSTITUT

Ingenjör- o. verk.-ex. fr. folkskola, real- el. studentex, Dag- o. aftonskola. Maskinteknik med verkstadsteknik. Teleteknik. Låga levnadskostnader. Höstterm. börj. 27 aug. o. vårterm. 7 jan. — Aftonskolelever kan få arbete. Anmäl snarast! Även kvinnliga elever mottagas! — Tel. Köping 113 16. Aberopa denna tidning! — INGVAR LILLEROTH, civilingenjör, rektor.



Det råder **TEKNIKER!** BRIST på

En examen i byggnads-, elektro- eller maskinteknik från **SUNDSVALLS TEKNISKA SKOLA** kan ge Eder den ställning Ni eftersträvar. Betyg från fackavdelningen för elektroteknik ger den teoretiska utbildningen för B-behörighet.

Även aftonskola. Begär prospekt. Godkänd av Kungl. Överstyrelsen för yrkesutbildning. Statliga lån och stipendier. Köpmangatan 32 **SUNDSVALL** Telefon 580 08

HÄSLEHOLMS STADS TEKNISKA SKOLA

Under statens inspektion
Fackavd.: maskin-, elektro- (möjlighet till A-behörighet), husbyggnads-, väg- o. vattenb.- samt värme- o. sanitetsteknik börjar 10 aug., anmälan före 15 juni. Vägmästarekurs samt statskurs för el. inst. (B) börjar 10 jan. Statens lån o. stip. Moderna lab. Platsförmedling. Prospekt under adress: Hässleholm 10.

Stilfullt
och pålitligt

KALENDERUR

Precisionsankarverk med 21 st. vattentätt, ståtsäkert, antimagn. Boett i gulddouble med rostfri stålbottn. Självlysande siffror och visare. Datum avläses på urtavlan. Full returrätt.

OMBUD ANTAGES
Upplysningar och försäljningsvillkor gratis.

CARLSSONS IMPORT, Falkenberg

Härmed beställas . . . st. kalenderur å 55:—
Jag önskar bli Edert ombud. (Stryk det ej önskt.)

Namn
Adress TV. 5-57

NETTO PRIS 65:—



Riktpris 98:—

"A"-katalog 1956—1957



Nytryckt upplaga m. många nyheter.
116 sidor, rikt illustrerad.

Ur innehållet:

- Segelmodeller • Gummimotormodeller • Motormodeller • Radiostyrning • Jetex-Modeller • Modeller i skala • Diesel- o. Glödstiftsmotorer • Jetex • Tillbehör till modellbilar • Fartygsmodeller • Seglande modellbåtar • Modellmotorbåtar • Tillbehör till båtmodeller • Elektriska motorer • Modellbilar • Verktyg • Litteratur etc.

WENTZELS
Apelbergsgatan 48
Stockholm C.

"A"-katalogen erhålles mot ins. av kr 1:— i frimärken. Ange "A"-katalogen på rekvisitionen.

BILREPARATÖRS-

kurser om 4 mån. Prospekt och upplysningar mot två porton. Angiv denna tidning.

Skövde Praktiska Skola
Drottninggat. 4, Skövde.
Tel. 1249.

Långdistans

KIKAREN med



NU EXTRA LÅGT PRIS från direktimportören

FÖRR 110:—
NU 45:—

Detta är långdistanskikaren av högsta kvalitet! Helt i stål (märke Seastal)! Hårt antireflexbehandlad o. färgkorrigerad T-optik. Lätt inställbar för såväl avstånd som synskärpa. Förstorar 20 ggr. Objektiv 30 mm. Hög ljusstyrka. Synfält 70 m/1 km. Längd 37 cm. Sammens-fodrad svinlädersväska och bärrem och plastskydd medföljer. Beställ nu.

Ett sagolikt tillfälle!

Beställ nu från
EKELUNDS OPTIK
Hägersten 4
Omg. leverans

MICHIGAN

"ufbords"-propellrar



för racer och sportbåtar, passande alla USA-motorer. Fartmätare för båtar, båt-traller, vattenskidor m. m.
Fia H. GUSTAFSSON
Box 7124 BORLÄNGE

VÅGAR DU ingripa och stoppa misshandeln?



En slagskämpe har överfallit en oskyldig människa... Känner du till greppen som gör att du kan hoppa in i ett slagsmål och göra slut på det? Nej, det gör du inte...
Den här kursen gör

DEN SVAGE STARK!

Även om du är liten till växten, inte har stora svällande muskler, så kan du klara av en bjässe i ett sådant läge. Det finns en massa »ömma punkter» på varje människas kropp.

KLARAR DU DETTA?



Du kan stoppa en rånare — oavsett hur gammal du är, hur stor du är och hur kraftig du är — genom att ta vår brevkurs »FÖRSVAR MOT ÖVERFALL». 100-tals BILDER i brevkursen lär dig hur du ska göra.



"Jag kan
LÄRA DIG
RÄTTA
GREPPEN"

säger Major Thunander, som har lärt tusentals svenskar den här sortens självförsvar
SKRIV I DAG!

IDROTTSKOLAN Stockholm K

Härmed beställas Major Thunanders brevkurs Försvar mot överfall. Sänd omg. 1:a lektionsbrevet mot postf. 4:25 + porto. Efterfölj. 9 breven sändas var 15 dag mot 4:25 + porto per brev.

Namn, adr., p.-adr. TV 5-57

BYGG Revell's detaljrika PLASTMODELLER

Fullständig katalog över material — bilar, flygplan, fartyg och förgätsar. Sändes mot 1:— i frimärken. Beställ i dag!

ROOS MOTOR AB
Hobbyavd. Stora Bragatan 37
BORÅS

STÖRTHJÄLM



TILL HAVVA PRISET

Detta fantastiska erbjudande kan vi göra Eder just nu. Hjälmen är utförd av glasfiberplast med nack- och öronskydd av prima läder. Hjälmen är provad av SIF, godkänd och förordad av NTF. Passa på NU. Lagret är begränsat.
Nr 575 pris endast kr 17:50 (ordinarie pris c:a 35:—).
Nr 580 d:o med självreflekterande glasfiberplast pris kr 19:50 (ordinarie pris c:a 39:—).

Skriv i dag med full returrätt till
Handelsfirman Gothia,
Rundeln 10 B, Borås.

FÖRSTORINGAR

18x24 cm. I svart 3:—, Vaccert färglagt 10:—, Sänd film eller foto. Även äldre. Obs! Fina ateljéarbeten!

S. RITZ FOTO
Stampgatan 64 - Göteborg C.

VET NI VAD 1957 ÅRS



BILAR
GÅR FÖR?

I stora bilboken 1957

får Ni veta allt om kvalitetskilln., hur fort det är lämpl. att köra olika märken, vilka bilar som är tränga o. obekväma o. vilka som är rymliga, vad som är bra o. vad som är dåligt o.s.v. Extra utförl. är omdömet för alla bruksvagnar. Alla 1957-modeller, långt över 200, av praktiskt taget alla personbilsmärken beskr. Bilder, utförl. tekn. data, toppfart, bensinåtg., pris m. m. Stora Bilboken är fristående, ej firmabunden, känd för pålitlighet sedan 7 år. Säljes hos bokhandl., pris kr 7:75, samt mot efterkr. fr. förl. Skriv till:

FÖRLAGET BILBOKEN,
Avd. TV, Norrköping.

VERKTYGS-PELLE!



Pris kr
ENDAST 19:75

En mycket praktisk verktygslåda, med fack även för skruv, spik m. m. Tillverkad av stålplåt i stabil konstruktion, försedd med handtag av stålror. Lackerad i grön färg. Lämplig i hemmet och för moto män m. fl. Längd 36 cm, bredd 20 cm, höjd utom handtaget 15 cm. D:o typ II längd 50 cm 24:75. Fullt return. Även partiförsäljning. Redan 800 betaltna kunder. Rekv. dir. fr.

OLSÉN & LEVÉN
AVD. 20. VANSBRO

UKV-TILLSATS

MEDE TRYCKT KOPPLING!

t. o. m. spolarna är tryckta på monteringsplattan, varför vi kan garantera att alla kan göra detta kul bygge på ¼ timme. Det går knappast att göra fel! Täckert utbytte 2,5—8 meter och ger nytta (dubbelprogram — TV-ljud) och nöje (polisbilarna — flyget m. m.). Byggsatsen är komplett med färdigbearbetad, tryckt monteringsplatta, rör och alla komponenter. Endast montering återstår.

SÄNKT PRIS 19:75 med beskrivning
FÄRDIGMONTERAD 25:—

Ingenjörfirman TELEKTRA

Kvarnhagsatan 67 - Tel. 38 85 00 - Stockholm-Vällingby

Byggsats/monterad UKV-tillsats för växelströmsmottagare/allströmsmottagare. Önskar närmare uppgifter om tillsatsen. (Stryk ej lämpligt i ovanstående.)

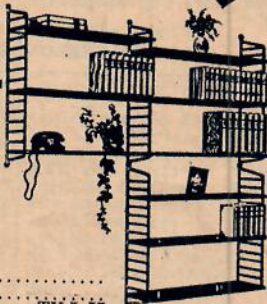
Namn:

Adress: TV 5-57

Jätteerbjudande

27:-

Modern bokhylla kr 27:— . Kombinera Eder bokhylla som Ni vill ha den. Köp den i delar. Storl. gavl. höjd 75 cm, hyllornas längd 80 cm, djup 20 cm. Pris: gavl. kr 6:— pr st. Hyllorna pr st. grål. 5:—, mhg. 6:50, teak 7:50. Fri returrätt inom 8 dagar. Order om minst kr 25:— fraktfritt.



Firma Stigfreds Fabriker
Box 95 - Huskvarna.

Härmed rekriveras:

- st. gavlar
 - st. hyllor — grål., mhg., teak (stryk det ej önskad)
- Att sändas mot postförskott eller efterkrav.

TV 5-57

SPACE-BUG SPECIAL

glödstiftmotor med den epokgörande membranförgasaren som sparar 2/3 av bränslet!

Data: Cylindervolym: 0,75 cm³.
Varv per minut: 15.000—16.000.
Effekt: 1/12 hkr. Vikt: 38 gram.

PRIS kronor 33:—

Med PROPELLER och Universalnyckel f. Space-Bug.

MOTORKATALOGEN SÄNDES MOT 40 ÖRE I FRIMÄRKEN.

KATALOG PÅ VOLLMER modelljärnvägstillbehör 0:35 i frimärken.

NY KATALOG PÅ FALLERS modelljärnvägstillbehör nr 856 sändes mot 0:75 i frimärken.

Lilliput Modelljärnväg-Katalog, skala H:0 16,5 mm, 0:50 öre i frimärken.

FIRMA ESKADER Gumshornsgatan 8
Tel. 62 18 53, Stockholm 0

ALLT I VERKTYG

samt
Möbelbeslag,

Läs- och
Möbelsmide
m. m.

KATALOG

på begäran
mot kr 1:15



SPECIALITET: Snickeriverktyg

NORDISKA VERKTYGSAFFÄREN
Drottningatan 64 B, Göteborg

TEKNIKENS VÄRLD 5/57

WILKEN FÄNGST!



Hälls fisk- och jaktredskap är förstklassiga grejor som man kan lita på.

Skriv i dag efter vår stora katalog! Många nyheter! Förstklassiga varor — de bästa som står att få. Låga priser — de lägsta i branschen. Vapen repareras.

Hälls AB • Falun

V. g. sänd katalog å Jakt och Fiske gratis och franko.

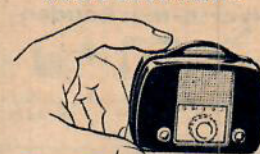
TV 5-57
TEXTA namn o. adr. — tack!

MOTORMÄN



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

FICKKRISTALLMOTTAGARE



Miniatyrradio utan rör och batterier. I modern och trevlig utformning. Inbyggd diod och vridkondensatoravstämning. För mellanväg 125—560 meter. Pris pr st 8:75. Lämplig hörtelefon kr 10:75.

HOBBY-FÖRLAGET

Avd. S - Borås
Ordertelefon 179 85 växel.

FINNSTÖVLAR

Prima hantverkskvalitet, rands, herr 65:—, dam 52:50. I mörkbrun färg, herr 69:—, dam 56:—, Sula av cellgummi el. kärnläder. Gummistövlar m. läderskaft 37:—, Sämskinnskalsonger 52:—, Mot postförskott. Returrätt. F:a Y. Kero, Sattajärvi.

Skinnjacker 20:—

pr män. * Art. 75. En jacka i den moderna långa raka modellen. Av äkta Getskinn i svart, brun, midnattsblå o. grön färg. Delbar dragkedja, yllefod. Storl. herr 46—58, dam 36—46. Pris avb. 140:—, Reklampris kontant 120:—, Returrätt. * Skriv redan i dag till

Malungsfors Industrifirma
Box 55, Malungsfors

Lär Er dansa!



efter var nya förenklade lärometod. Stora danskortor utvisa alla steg man tar under dans runt golvet. På några kvällar kan Ni dansa perfekt och elegant.

Foxtrot, Slowfox, Samba, Rumba, Tango, Modern vals, Gammal vals, Hambo, Polka, Schottis.

Skriv i dag! Belåtenhet garanteras!

Bokförlaget Praktiska Böcker

Regeringsgatan 93, Avd. T, Stockholm

Sänd mot postförskott Lär Er dansa själv. Kr 6:50.

Till: TV 5-57



THACO:s FLYG-katalog nr 8

omfattar allt om modellflyg, modellmotorer, material och tillbehör. Sänd oss Edert namn och adress samt 75 öre i frimärken och Ni får katalogen omgående.

TORE HAGLUND & Co AB, Avd. 11, Hofors

INGEN KEDJA
INGEN KILREM
INGEN KARDAN



VELMO
mopedmotorer

ENASTÅENDE TILLFÄLLE
som aldrig återkommer

DIREKT KUGGDRIFT

Motorerna har kostat 465:— kronor per st.

Vi säljer dem för

95:—
per styck

Komplett reservdelslager garanteras minst 10 år.

SVENSKA CYKELFABRIKEN
Box 19 • Malmö

Härmed rekv. st. Velmo mopedmotor å kr 95:—

Namn

Bostad

Postadress TV 5-57

NY MC-KATALOG

Vi firar vårt 35:e verksamhetsår med att ge ut en

104 sidig JUBILEUMSKATALOG

som innehåller den största möjliga sortering av Moped- och MC-delar, verktyg m. m. (även bildelar). Beställ katalogen i dag! Vi sänder den mot 1:25 i frimärken.



CYKEL & MOTORFIRMAN
O.E. SÖDERSTRÖM

ÖRNSKÖLDSVIK

Värdefull NYHET

för Er som har besvär med bakljuset på Er mc eller moped

ett överspanningsskydd som eliminerar strömtopparna vid högvarv, avbländning m. m., lampan får oänd livslängd — en sak som betalar sig. Begär den hos Eder cykel- och sporthandlare eller direkt från tillverkaren. För lampa 6 v 0.3-2 W grönt skydd, för lampa 6 v 2.4-3 W grått skydd. Monteringsföreskrifter medföljer. Hults Cykelaff. & Verkstad, Österlångg. 84, Borås. T. 138 47.



MOTOR- o. JAKTSTÖVLAR

i brunt l. svart »waterproof»-ovanläder, kr 65.—. Ridsövlar i brun l. svart boxida l. »waterproof» i tjänstmodell. Sulor av kärnl. l. cellgummi. Prima hantverk. Mot postförsk. Returrätt. F: a Y. KERO, Sattajärvi.



TROLLER

Katalog över senaste nyheter erhålles mot 1 krona i frim.



GOLDINI. Mattisudden.

hall-flytande metall!

Stor utlandsnyhet! Täcker stora hål i spannar, rör, båt, tak, kaross, kylare m. m. Hårdare än lödning. Fil. o. gångbart. Dryg burk kr 6:25. 2 st. fraktfritt. Brush System AM. Malmö.



BILKLÄDSEL
i Volkswagen m. fl.

90:—
145:— kr

hela vagnen. Klädsel till sidorna medföljer även. Flamsäker silkecord och galon. Full belätnhet. Begär prover.

OLLE FRIBERG, Eskilstegatan 48, Eskilstuna • Tel. 380 51.

FOTO NI FÅR HÖGSTA RABATT

FILM. PAPPER, KEMIKALIER, KAMEROR
Fotografiska arbeten m. m.

Katalog med nettoprislista mot 50 öre i frimärken

SYDSVENSK HANDEL Avd. TV - Sergels väg 6 - MALMÖ

VERKTYGSLÅDOR

(arméns) med bärhandtag o. klämregel, av kraftig stålplåt. Storlek 30x30x9 cm. Lämplig för bil, båt, traktor etc. Felfria, kr 5:50. (3 st. fraktfritt.)
Sexten Nilsson, Tandbyn.

FRAMKALLA-KOPIERA!



Allt Ni behöver
14:95
+ frakt.

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

F: a KNUZT & SVENSSON
SOLLERÖN

Total utförsäljning



Ett parti fabriksnya Zündapp-motorer 200 cc med fotväxling, en bland världens förnämsta 2-taktare. Kr 400:—, förut kr 700:—.
Fabriksnya motocyklar med nämnda motor kr 1.200:—, förut kr 2.300:—.
Reservdelar finnes. Priser som icke återkommer. Avbetalning.

A. B. Svenska
Motocykelfabriken Typhoon
Fack 26, Kinna.
Tel. 100 53

Sport-Finnstövlar Solid sportläder, läderb. 48:—.
Grövre, gummibott., varm. 40:—.
Dam 35:—.
Lyxutf. 20 % tillägg.
Mot postförskott.
Nordlandia, Jarhois.

Du som har foto som hobby

är säkert intresserad av billigare inköp. Här har Du chansen! Tillskriv oss, gör det i dag! Du kommer att tjäna pengar.

FOTOAMATÖRERNAS INKÖPSCENTRAL

Box 153, Örnsköldsvik.

Rättviksfjädringen

Den över hela Sverige välkända bakhjulsfjädringen för motocyklar, tillv. och monterar av

MC-CENTRALEN
Tel. 479. Rättvik. Box 4648.

MOPEDENS

reservdelar finns hos oss. Kataloger (även för bil- och mc-ägare) sändes mot porto.

MOTOR-HÖÖKS

SAGEN - TEL. 30, 31

genom TV:s radannonser

Snabb kontakt

Annonspris kr 1:75 pr rad. På varje rad får plats c:a 26 nedslag inkl. ord mellanrum och skiljetecken. Order emottagas pr tel. nr 34 90 00, Lars Sandin. Manuskript som insändas pr post bör textas eller maskinskrivas. Korrektur sändes ej. Förlaget fritar sig för fel som uppstå genom hörfel

i telefon eller genom otydliga manuskript. Likvid insändes i frimärken eller insattes på förlagets postgirokonto 1111 med angivande å talongen att likviden gäller annons i TV. Manuskript måste vara annonsavd. tillhanda senast tisdagen 16 dagar före utgivningsdagen.

All post adresseras till TV:s Annonsavdelning, AHLÉN & ÅKERLUNDS FÖRLAGS AB, STHLM V.a.

Motor-marknaden



MOTORVERKSTÄDER OCH MOTORMÄN. När det gäller renoval av Eder motor kontakta oss. Vi har en hypermod. maskinpark o. specialutbildade arbetare. Vi utföra spec.-arb. på såväl bil, mc, moped, båt som stationära motorer. Svetsn., omfodring av cylindrar, cylinderfinborring, vev- o. ramlagerrenov. Valsort. reservd.-lag. DKW utbytesvevaxlar. Spec. avd. f. mopedmotorer. Aukt. repr. för HMW och Fuchs motorer och reservdelar.

Motorfirma B. ANDERSSON Göteborg H. Tel. 22 01 28.
Borra Eder Moped el. M. C. snabbt o. billigt. Pris på begäran. Roffes, Blekingeg. 63, tel. 43 70 54, Stockholm.
Ljuddämpare till alla bilar. Svensk tillverkn. Rekv. vår nettoprislista. Handelsfirman Nils Robert. Fack 6, Insjön.
Reservdelar Jawa 250 o. 350, Velocette 350. Motorrenoveringar. Almeviks Motoraffär, Linköping. Tel. 211 96.
Indian reservdelar, alla årsmodeller. Vevlagerrenov., Cylinderborring, Elgebrandts Motor. Nytorsgatan 23, Tel. 43 60 99, 41 50 24, Stockholm.
Fuchs reservdelar, samt tillbehör, reservdelar till de flesta MC-märken samt motorrenoveringar. Beviks Reservdelslager. Tel. 410 46. Drottninggatan 8, Linköping.

Motorcykeldelar, begagn., till de flesta märken. Störst i branschen. Motorfirman Jap. Oliveldsgatan 3, Göteborg. Tel. 12 69 34.

Bygg billigt eget laddningsaggregat. Ritn. till 4 olika kr 3:80 + porto. Delar tillhandahållas. Gratis medfölj. ett häfte om ackumulatorvård. F: a Micord, Box 27, Spånå.

Utrusta Eder BIL el. MOTORCYKEL förstärkt, rekv. vår nettoprislista över tillbehör, verktyg m. m. Sändes mot porto (25-öres frimärke). H: a Nils Robert, Fack 6, Insjön.

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

Hastighets- o. Temp.-mätare rep. under garanti. Linköpings Metallindustri, Vårdkavägen 4. Tel. 242 44.

Lloyd-ägare! Allt i reservdelar och tillbehör för Eder Lloyd. Var Ni än bor sänder vi varor omgående per post. **SÖDER-BIL, GOTLANDSGATAN 73, Tel. 40 68 08, STOCKHOLM Sö.**

Mc-delar, beg., till de flesta märken för omg. leverans. Axel Johanssons Bil- & Motorverkstad, Lekåsa. Tel. 41.

BILÄGARE! Gör som andra — köp billiga tillbehör! Sv. »TIPS GRATIS» till Veckans Annons-katalog, Stockholm 6.

SPECIALBYGGE, halvfordigt, bestående av BMW 750 cc och sammanbyggd med Fiat 500 växellåda, Fiat 500 fram- och bakvagn, styrr., bromsar m. m., svetsad stål-rörsram, säljes el. bytes mot båt med utombordsmotor, 10-12 hkr. Tel. 65 39 11, efter kl. 18. Prisuppg. emots.

Jeppdunkar, beg., 20 l. 12:— st. Maskincentralen, Äng.

1 st. Mc-motor DKW 500 cc -38 års mod. 85 hkr. Mc-hjul 3,25x19" pass. DKW, bra däck, 40 kr st. Bror Bergman, LB 1085, Ekshärad.

57-an. Vår NYA BIL-tillbehörskatalog med »Partipriser» har nu utkomit. Den sändes GRATIS. Bl. a. specialtillbehör för VW o. P. V. A. B. Tillbehörslager, Gävle. Legat. I. Tel. 33 61 68, Stockholm V.a.

Diverse-marknaden



Räknemaskin handdr. säljes för 125:— kr. Sv. t. »Snabb affär», p. r., Äng.

Bilförare se hit! Tysk världsnöyhet, Neoflex natt- o. dimglasögon, ger god sikt i dimma, regn, dis, snölopp och halvmörker samt absorberar all bländning. Garantimärke medföljer. OBS. priset 18:50 + frakt. R. Andersson, Box 2118, Bollnäs.

ED 2,46. Ny. svh. Kopl. Pop 75 kr. Carl-Olof Carlén, Rosenlund, Eksjö.

Glasfiberväv för plastarmering till bilar, båtar m. m. Låga priser. Prover o. prislista 3:— i frim. eller postförskott. Se även vår annons om FLYTANDE PLAST. Firma Regale, Box 6844, Borlänge.

Automatpistoler kal. 22 kort. 195:—, D:o 7,65-9 mm. 230-275:—, Nya sv. patronl. Lic.-fria. K. Axelsson, Vrigstad.

Bilister se hit! Bilreda tillv. av galon. Utrust.: stort fack med dragkedja, fönsterfack för skattekvitto, glasögonhållare, penna och block. Fästsättes med klämmor på solskyddet. Passar till alla bilar. Färg: svart, blå, grön och röd. Endast 8:75. 2 st. portofritt. Elo-Nytt, Fack 43, Forsheda.

Tåg — H0. Tenshodo, Mantua. Varney, etc. KLARENCO, Torsten Almsgatan 59, Sthlm-Hägersten. T. 19 10 60.

Kamera, ur, kikare, presentartiklar. 25-50 % rabatt. Katalog erhålles gratis från Handelsfirma E. Gustafsson, Sala.
AGFACOLOR 36 . . . 13:— färsk, västtysk, inkl. framk. Allt i foto billigare från F: a ATOM-PRISER Fack 34, Stockholm 17.

IMPORTERA SJÄLV! Söker Ni speciella artiklar för eget bruk el. tänker sälja några NYHET, beställ då vår NYA LEVERANTÖRSKATALOG 1957 som inneh. flera hundra adresser på exp.-intr. fabrikanter från Tyskland, Japan, USA, England, Schweiz m. fl. ALLA BRANSCHER. Uppst. efter bransch resp. land. Katalog kostar kr 10:— vid rekv. postgiro 7824 — portofritt. Carlssons Import, Falkenberg.

EN VERKLIG HOBBY som ger god extrainkomst får Ni genom vår populära kurs URMAKAREN. 100-tals storbelåtna elever Eder garanti. Avd. T 1, Teknikbladet samt prislistor endast 14:— + porto. UR-TEKNIK, Malmö 13.

FOTO. Rekv. vår prislista å kameror, film, kemikal., papper etc. Hög rabatt. Även realisationsvaror. G. E-son, Box 20063, Sthlm, 48 00 13.

BAGAGEMÄRKEN fr. världens ledande hotell (10 st. 2:—; 25 st. 4:—) eller flygbolag (10 st. 2:50; 25 st. 5:—) för resväskor, brickor, lampskärmar, motorfordon m. m. Katalog gratis. AB DURAX, Avd. K. Malmö C.

Flytande plast för hobby och industri. Obs! Även båt- och bilplast! Mängsid. anv., självhårdande, blir glashård, genomskinl., lätt att forma. Best. provsats inneh. plast, hårdare, accelerator, färger samt fullst. beskr. och prisl. även för parti. End. 11:— + frakt från F: a Regale, Box 6844, Borlänge.

»NEOFLEX» NATT-DIMGLASÖGON. Ger god sikt i halvmörker, regn, dimma, dis etc. Övärderlig hjälp för bilister m. fl. Öka Er kör säkerhet. Beställ omg. 18:50 pr par fr. F: a C. O. Johansson, Växtorp.
Beg. reseskivmaskiner jättebilligt. Skriv i dag till Westerborgh, Box 5727, Borås.

UR-reparationer utföres. Låga priser. 6 dag. leverans. Ombud anställes, beg. uppl. Firma UREKA, Erikslund.

Schweiziska urverk 15 rub. f. herr- o. damfickur, i gott skick, säljes för 5:— per st. 5 st. olika f. 20:— + porto. Lämpliga för modellbygge o. hobbyverksamhet. AB. E. Wahlbeck, Box 2133, Stockholm 2.

SAMLA T. V. ENKELT, billigt o. bekvämt i samlingspärmen TEVE. Exakt lik en riktig bok, med titel o. årtal i guld på ryggen. En prydning i bokhyllan för end. 5:65 st. Full returrätt. Rekv. nu. Uppgiv årtal. Thage Svenssons Bokbinderi, Vislanda.

NYA HOBBYBÖCKER i radio, TV, foto, motor m. m. Katalog GRATIS. Anvisningar på firmor med nettopriser på radiomaterial, kameror, ur, kikare m. m. medföljer. **NORDISK BOKFÖRDELING AB, Box 625, TV, Stockholm 1.**

GÖR DET SJÄLV! VET NI att Ni billigt och enkelt kan göra en båtmotor av en mc-motor. Passar ekor, rodd och sportbåtar. Ritning och arb.-beskrivn. 6:50 + porto. TV, Fack 739, Junsele.

Batritn., se ann. i TV nr 6. S. Roggentin, Götg. 26, Sthlm.

Samlare! Licensfria browningar. Kal. 7,65. Lagel. svets. i loppet. F. N. Pris 75 kr. st. 1 st. Browning Bolt-45. Kal. 11,25. Pris 150 kr. Alla vapen äro prima ex. Portofv. Antikaffär., Box 225, Skövde.

Magnetontillsats (Hambers) för 8 mm. film, ny, kompl. m. mikr. Halva priset! Polyfoto, Storg. 17, tel. 128 12, Örnsköldsvik, Olsson efterfr. Tel.-app., beg., fina t. lokal-tel.-anl. 20:—, App. mindre utan vev 15:—, Fingersk. 3:—, Mikrofon bakelit 4:—, F: a G. Karlsson, Svenshög.

Fråga oss om flyg



Fråga: 1) Hur många divisioner finns det i en flottilj? 2) Har det funnits något plan med typbeteckningen A 18 i svenska flygvapnet? 3) Hur många fyrklöverformationer fanns det med i undervisningen då engelska drottningen kom till Stockholm? 4) Kan man bli officersaspirant med endast realen? 5) Om man vill bli officersaspirant skall man då ta värvning eller skall man bli inkallad?
Linus

Svar: 1) Vanligen tre (inom spaningsflyget finns en flottilj med fyra divisioner). 2) Beteckningen A 18 har använts för Saab B 18B. 3) En enda jättekloöver. 4) En fältflygare kan efter utbildning få genomgå försvarets läroverk, och på detta vis bli officer. Enda vägen att bli officer är via anställning, alltså ej inkallelse.

Fråga: Det finska flygvapnet använde under kriget ett spanings- och lätt bombplan av typ Fokker C. 10. Vilka data och prestanda har detta plan, och var kan man få tag i en modellritning?
B. W.

Svar: Fokker C. 10 byggdes ursprungligen som ett jaktbombplan 1936 och byggdes med såväl radmotor (Rolls-Royce Kettle eller Hispano Suiza 12Yrs på resp. 650 hk och 925 hk) som stjärnmotor (825 hk Bristol Pegasus). Det var Pegasus-versionen som det finska flygvapnet på sin tid anskaffade i 34 exemplar. Flera av dessa är f. ö. fortfarande i bruk för målboisering. Bibplanet C. 10 hade en spännvidd av 11,98 m, längd 9,19 m, tomvikt 1.541 kg, flygvikt 2.540 kg, toppfart 342 km/t, topphöjd 8.300 m och flygsträcka 840 km. Tyvärr vet inte red. var man kan få tag i en ritning av flygplantypen (utom givetvis från N. V. Fokker, Amsterdam-Z, Holland), men kanske någon av läsarna vet om man kan få tag på någon på närmare håll.

Fråga: 1) Var ligger följande flottiljer och vilka flygplantyper utgör standardutrustningen vid dessa: a) F 4, b) F 7, c) F 9, d) F 12, e) F 13, f) F 16 och g) F 20? 2) Vilken är den högsta hastighet som J 29 resp. A 32 har uppnått? 3) Data och prestanda för A 32 Lansen. 4) Används skolflygplanet Sk 16 fortfarande? 5) Data och prestanda för B-25 Mitchell.
Flygintresserad i Borås

Svar: 1a) F 4, Östersund har Vampire J 28B; b) F 7, Sätenäs har A 29; c) F 9, Säve nära Göteborg har J 29; d) F 12, Kalmar har J 29; e) F 13, Norrköping har J 29; f) F 16, Uppsala har J 29 och g) F 20, Uppsala har också J 29. 2) Topparterna för dessa båda flygplan är 1.160 resp. över 1.100 km/t. 3) A 32 (en R. R. Avon av RA. 7-familjen med över 3.000 kp dragkraft utan och över 4.000 kp med efterbrännkammare) har 13 m spännvidd, 15 m längd, tomvikt 7 ton, normal flygvikt 10 ton, toppfart över 1.100 km/t, landningsfart 200 km/t, topphöjd 15 km. Beväpningen är fyra 20-mm automatkanoner samt raketer, bomber och/eller robotar. 4) Nej, inte som skolflygplan, men typen används fortfarande för transporter m. m. 5) N. A. B-25 Mitchell (två 1.700 hk Wright GR-2600 Cyclone) har 20,6 m spännvidd, 15,7 m längd, flygvikt 12.240 kg, toppfart 470 km/t, max. flygsträcka 4.200 km.

Fråga: 1) Har några andra bolag än Air France beställt reatrafikflygplan av typ SE-210 Caravelle? 2) Vilka data och prestanda har Boeing 707?
Wilco

Svar: 1) Nej, inte ännu men intresset verkar ganska stort hos flera bolag. 2) Boeing 707 kommer att byggas i två huvudversioner, en mindre — Stratoliner — för kontinental trafik, och en större — Intercontinental Stratoliner. Den mindre med typbeteckningarna 707—120 kommer att byggas med fyra motorer av typ P & W J-57 med 4 x 5.600 kp dragkraft, medan

den större 707—320 får fyra P & W J-75 (eller Rolls-Royce Conway) med ca 7.200 kp dragkraft vardera. Intercontinental Stratoliner (siffrorna för »lilla» Stratoliner inom parentes) får följande data och prestanda: spännvidd 42,05 m (39,2 m), längd 44,1 m (40,4 m), max. flygvikt 133,7 ton (102 ton), toppfart 963 km/t (950 km/t), mot flygsträcka inkl. reserver 8.600 km med 5,2 tons reducerad bet. last (6.475 km med 1,1 tons reducerad bet. last). Passagerarkapaciteten är max. 147 (125) i turistklass.

Fråga: 1) Har sett två uppgifter om topparter på J 33 Venom. Vissa källor anger över 900 km/t medan andra uppgifter säger 1.045 km/t. Vilket är det riktiga? 2) När kan man räkna med att få se data och prestanda publicerade för J 35 Draken? 3) När kan typen väntas komma ut på förbanden? 4) Kan en person som har gott om pengar köpa t. ex. en »Tunna» om fem år när den blivit omodern?
Hunting Percival Pembroke

Svar: 1) Engelmännerna har själva aldrig publicerat några fartuppgifter för Venom. Där emot har fransmännen, som bygger en förbättrad Venom-version på licens, uppgivit att toppfarten är 945 km/t. Uppgiften 1.045 km/t, som också anges i senaste upplagan av »Ett år i luften», torde följaktligen vara ganska överdriven. 2) Det torde av allt att döma dröja flera år. 3) Eftersom Lansens provflögs i prototyp i november 1952 och började levereras till Flygvapnet ungefär tre år senare, torde J 35, som provflögs i oktober 1955, kunna väntas komma ut på förbanden tidigast 1958. 4) Teoretiskt sett borde det gå bra, men frågan är huruvida någon privatperson har så mycket pengar att han skulle kunna ha råd inte endast att köpa ett modernt reoplan, utan även flyga detsamma. Red. vill minnas att Flygvapnet något gång uppgivit driftskostnaden per flygtimme för en J 29 till c:a 700 kr.

Fråga oss om vapen



Fråga: Vad säger lagen om erforderlig jaktmark vid licensfrågor?
På jaktstigen

Svar: Beträffande jaktvapen bör som regel fordras, att sökanden har tillgång till jaktmarker. Detta innebär dock inte att sökanden själv måste äga eller arrendera jaktmarker. Kravet bör anses uppfyllt även därigenom att vederbörande är medlem i sammanslutning, som äger jaktträkt inom visst område, eller har tillåtelse att mera stadigvarande jaga på annans marker. Även den som visar att han är inbjuden att delta i jakt på annans marker bör i vissa fall kunna erhålla tillstånd att inneha skjutvapen. Hänsyn bör även tas till jaktmarkernas storlek och beskaffenhet. I fråga om vapen med större skottvidd, t. ex. älgstudsare, bör sålunda som regel krävas större jaktmarker än beträffande t. ex. ett hagelgevär. Fordran på innehav av viss minimi areal bör dock inte uppställas.

Fråga: Vi är ett par kompisar som är oense om det är tillåtet vid knästående skjutställning att sitta på fotens insida.
Knästående

Svar: Här är bestämmelserna för knästående skjutställning hämtade ur sportskytteförbundets skjutreglemente för gevär. En mjuk kudde får användas. Denna kudde skall placeras under vristen så att knä och fot beröra marken eller mattan på skjutplatsen. Kudden skall ha formen av en cylinder med 20 cm längd och omkring 15 cm (12—18) diameter. Tävlingsledningen kan tillåta även kuddar av likartat utseende. Det är alltså tillåtet att sitta på fotens insida. Bakdelen får däremot inte vidröra kudden eller mattan. Den arm, som uppstår vid skottet, skall stöda mot knäet, samma sidas fot skall vila med fotsulan plan mot marken. Sittande ställning är inte tillåten. Avtryckarhanden får under inga omständigheter vidröra den motsatta armen. Gevärsrem är tillåten. Handstöd (champignon) är förbjudet.

Fråga oss om motorcyklar



Fråga: Vilka data har Husqvarna Silverpilen?
HVA

Svar: 175 cm³ tvåtaktsmotor med vändspolning. Effekt 9 hk vid 6000 v/min. Motor och växellåda sammanbyggda till ett block. Utväxlingsförhållanden: ettan 18,8:1, tvåan 10,4:1, trean 7,2:1. Framgaffel av bottenlänktyp. Bakhjulsfjädring av svängarmstyp. Däckdimension 3,00x19" fram och bak. Bensintankens rymd 7,5 liter. Tjänstevikt 75 kg. Topphastighet ca 100 km/t.

Fråga: Vilka data AJS 7R TT-maskin?
TT-fantast

Svar: Motorn är en 350 cm³ fyrtaktsmotor givetvis med toppventiler. Den överliggande kamaxeln drivs av en kedja. Cylinder och topplock är av gjuten lättmetall och vevhuset är av elektron. Cylinderdiameter 74 mm. Slaglängd 81 mm. Kompressionsförhållande 9,7:1. Effekt 35 hk vid 7200 v/min. Maskinen har en fyrväxlad växellåda. Utväxlingsförhållanden: ettan 9,36:1, tvåan 6,75:1, trean 5,45:1, fyran 5,00:1. Bensintankens rymd 24 liter och oljetankens rymd 4,5 liter. Däckdimensioner 2,75x19" fram och 3,25x19" bak. Bromsdimensioner 210x46 mm fram och 210x32 mm bak. Vikten är 135 kg.

Fråga: Jag har en DKW 125 cm³. Maskinen frikopplar inte särskilt bra, speciellt inte när den är kall. Jag har bytt kopplingsfjädrar men det har inte hjälpt. Kan detta vara normalt eller är det något speciellt för min maskin?
RT 125

Svar: DKW 125 har en våt koppling, d. v. s. lamellerna ligger nedsänkta i olja. En sådan koppling frikopplar aldrig så bra som en torr. När oljan är kall och trögflytande frikopplar den sämre. Då motorn blivit ordentligt varm skall det emellertid normalt inte erbjuda någon svårighet att hålla maskinen still med en växel inlagd. Är det så bör ni kolla att ni har rätt spel i kopplingswiren, rätt tjocklek på oljan, att lamellskivorna inte blivit skeva och att kopplingsfjädrarna är lika långt inskruvade. Om de är olika spända går lamellerna isär skevt när man drar in kopplingshandtaget och maskinen frikopplar dåligt.

Fråga: 1) Hur hög genomsnittshastighet kan man ha på en sträcka av 15 mil med en Husqvarna Silverpil? 2) Hur kan det komma sig att 2:ans växel hoppar ur ibland?
TT-entusiast

Svar: 1) Denna fråga är givetvis omöjlig att besvara eftersom hastigheten är beroende av vägens beskaffenhet, dock vet Teknikens Värld att maskinen tål att köras denna sträcka med fullgas, men man får då naturligtvis räkna med ökad slitage. 2) Felet kan endast lokaliseras efter demontering av växellådan. Tänkbara orsaker är felaktig automatväxelmekanism, felaktig växelförarspärr, slitna växelförare eller slitna drev.

Fråga: 1) Jag har en Puch 250 cm³ 1950. Finns det utbytesmotorer till denna? 2) Finns det till Monark Blue Fighter?
Puch-ägare

Svar: 1) Nej. 2) Nej.

Fråga: 1) Hur stora hjul är det på DKW Hummel 50 cm³? 2) Finns den i Sverige? 3) Hur mycket kostar den? 4) Är det DKW-motor i den? 5) Var sitter verktygsådan på den? 6) Har den el-signal?
Mopedfantast

Svar: 1) 23x2 tum. 2) Ja, generalagent är Wiklunds Cykel Motor AB, Upplandsgatan 39, Stockholm. 3) Standardmodellen med godkänt styrhjul och hastighetsmätare kostar 928 kr och lyxmodellen kostar 978 kr. Lyxmodellen skiljer sig från standardmodellen genom en mera påkostad finish med bl. a. polerade lättmetallfälgar, fler förkromade detaljer och annan lackering. 4) Ja. 5) I den pressade plåtamen ovanför tramporna. 6) Ja.



-en fullträff! säger pressen!

Genom ett omfattande samarbete mellan en rad av fackets bästa specialister under ledning av den genom fackpress och radio välkände motorcykelexperter Curt Borgenstam har det genom Tekno's "Reparationsteknik för motorcyklar" skapats en allsidig och grundlig fackbok som nu föreligger i sin 3:dje omarbetade och utökade upplaga. En del praktiska yrkesmän från olika specialområden har genomläst bokens samtliga kapitel och kritiserat och korrigerat dessa, varigenom man uppnått, att allt det beskrivna är klart och lättillgängligt för envar. Även själva tävlingstrimningen ingår som ett självständigt kapitel i boken och för övrigt stödes texten av ett instruktivt bildmaterial varigenom man lyckats presentera handboken i en så praktisk och överskådlig form, att även de som saknar speciell teoretisk underbyggnad kan förvärva ingående kunskaper inom detta område.

Handboken ger speciella beskrivningar och reparationsanvisningar på inte mindre än 40 olika mc-fabrikat.

Verket rekommenderas bl. a. av

Stig Åke Eklund
Sekreterare i SVEMO
Sveriges Motorfederation, Stockholm

Uno Duzäll
Tävlingsledare i SMK
Svenska Motor Klubben, Stockholm

Beställningskupongen kan insändas i öppet kuvert för 10 öre.

Ur innehållet:

Verkstadsutrustning och arbetsmetoder.

Allmänt, Filning, Skavning, Brotschning, Montering av bussningar o. dyl., Lödning, Borrning, Gängning, Nycklar och mejslar, Lossdragnig av kuggjul m. m., Borttagning av brustna pinnbultar.

Olika motortypers konstruktion och arbetssätt.

Fyrtaktsmotorer, Stöstångsmotorer, Kamskaftsmotorer, Slidmotorer, Tvåtaktsmotorer, Motkolvmotorer, Dubbelkolvmotorer.

Reparation och underhåll

Nedmontering och rengöring, Vevparti, Balansering, Flercylindriga motorer, Vevstakar, Vevaxellager, Cylinderinfästning, Vevhusets kamsida, Cylindrar, Kolvar, Kolringar, Kolvbultar, Montering av cylinder, Cylindertopp, Topplöckspackning, Ventiler, Ventilstyrning, Ventilfjädrar, Vipparmar, Kammar och kamaxlar, Smörjsystem, Smörjning och smörjoljor, Förgasare, Tändsystem, Tändstift, Elektrisk utrustning, Växellåda, Kopplingar, Kedjor, Ram,

Framgafflar och framhjulsfjädring, Bakhjulsfjädring, Nav och bromsar, Hjul, däck och slangar, Tankar.

Tävlingstrimning.

Kompressionsförhållande, Kammar och ventiltider, TT-maskiner.

Schema för underhåll.

Konservering.

Speciella beskrivningar och reparationsanvisningar för olika motorcykelmodeller.

A.J.S., Matchless, Ambassador, Ariel, B. M. W., B. S. A., D. K. W., Douglas, Excelsior, F. N., Harley Davidson, Horex (Columbus), Husqvarna, Indian, James, Jawa, Lambretta, Maico, Monark, Moto-Guzzi, N. S. U., N. V., Norton, Panther, Puch, Rex, Royal Enfield, Rudge, Rumi, Saroléa, Sunbeam, Svalan, T. W. N., Triumph, Velocette, Vespa, Vincent, Zündapp, Örn.

J. B.-inbyggnadsmotorer.

Villiers-inbyggnadsmotorer.

Felsökningsschema.

Tabeller och tekniska uppgifter.

Till bokhandel eller

Teknografiska Institutet - Stockholm 20

Undertecknad beställer härmed handboken REPARATIONSTEKNIK för MOTORCYKLAR. Handboken önskas mot:

- kr 56:— vid leveransen
 kr 28:— vid mottagandet och kr 28:— pr 30 dagar
 kr 14:— vid mottagandet och kr 14:— pr månad

Plus porto. Sätt vid det önskade.

Åganderätten övergår till mig först sedan full betalning erlagts.

Namn

Titel

Adress TV 5-57

Denna stora reparationshandbok är inbunden i prima konstläder och omfattar 790 sidor med ett instruktivt bildmaterial samt ett stort antal värdefulla tabeller. Huvudvikten är lagd på det praktiskt nyttiga och ägaren till verket kommer snart att finna många uppgifter och arbetsfinesser som för reparatören måste vara till ovärderlig hjälp att ständigt ha till hands.

HANDBÖCKER

— för den praktiske yrkesmannen