

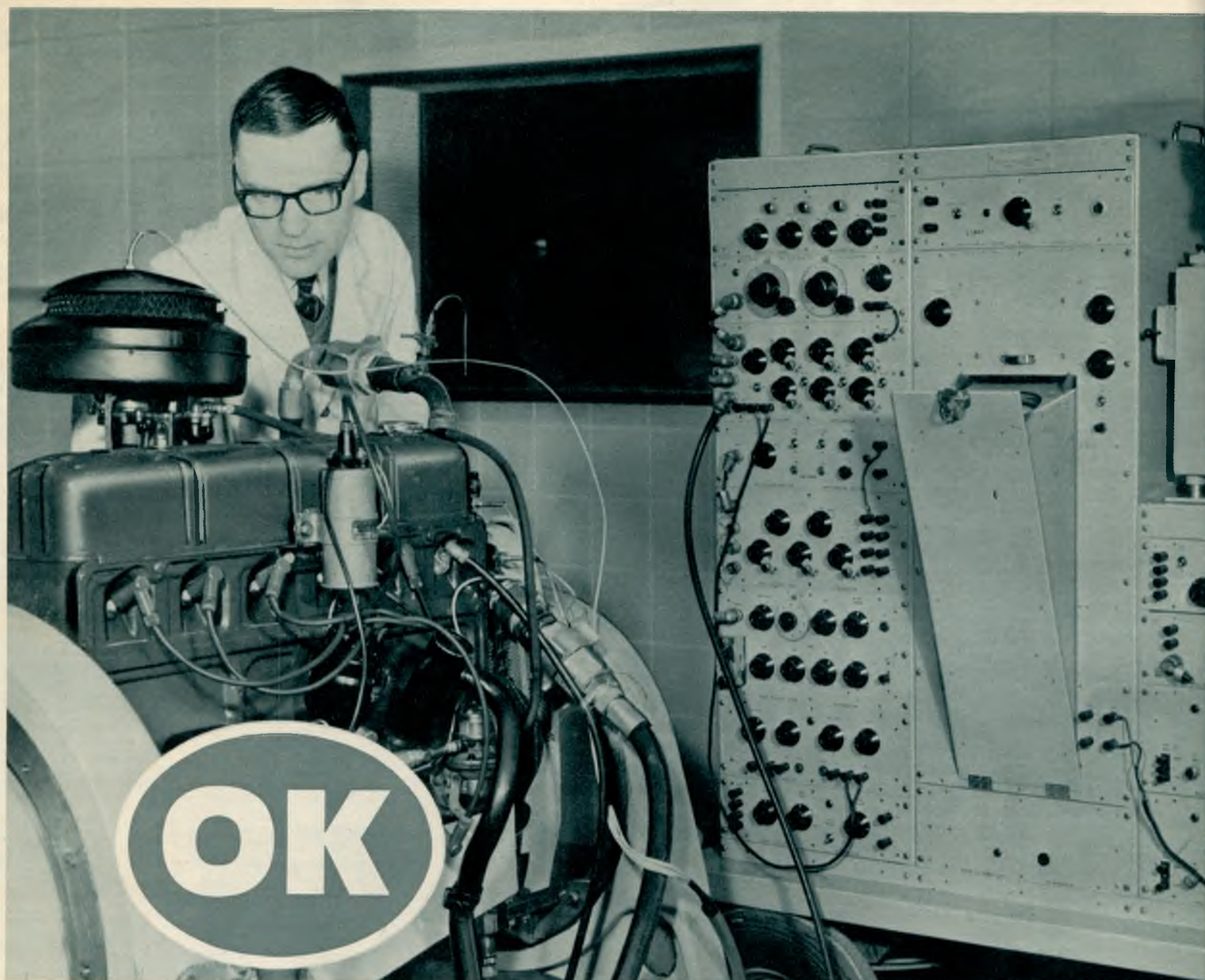
BILEKO NOMI

NUMMER 9 • 1963

Pris 1.50 inkl. oms



**Flygfält vid motorvägarna — Belgien slopar fartgränsen — Rolls Royce bygger småvagn?
Bilar i hård konsumenttest — All världens sportflygplan — Pristävlan om bilförarvanor**



MOTOROLJA

BILÄGARNAS EGEN OLJA

OK-oljan framställs i ett modernt, tekniskt välrustat raffinaderi under ledning av högkvalificerade fackmän. Tillverkningen står under ständig laborieteknisk kontroll som gäller inte bara analysvärdena. Genom motorprov i laboratorium och ute på vägarna undersöker man ständigt att den framställda oljan motsvarar praktikens krav, under alla driftsförhållanden. OK:s motoroljor

för såväl förgasar- som dieselmotorer har en enastående förmåga att behålla sin smörjkraft vid såväl höga som låga temperaturer. De har kemiska tillsatser mot både mekaniskt och kemiskt slitage, håller motorn ren från avlagringar av sot och slamm samt förhindrar att kolringar och ventiler beckar fast.

OK:s motoroljor har därför alltmer vunnit bilägarnas förtroende

*Finns på **ICOK** servicestationer landet runt*



Saab originalutrustas med de funktionssäkra Champion-stiften med seriegnistgap UK-10 och UK-16V. Champion UK-10 är det rätta stiftet för Saab 93, 95 och 96, Champion UK-16V för Saab Sport.

Saab tillhör den långa rad välkända bilfabriker, som monterar Champion tändstift som standardutrustning. Mer än två tredjedelar av världens bil- och motorfabrikanter originalmonterar silverglänsande Champion — just för deras oöverträffade kvalitet, ekonomi och prestationsförmåga.

Välj också Ni Champion till Er bil!





MELLBYGARAGET



LÖSER GARAGEPROBLEMET



MELLBYGARAGET är den gedigna konstruktionen, utförd helt i stål med I- och U-balk samt pressade profiler, de senare även varmgalvaniserade. Valfri väggbeklädnad: Aluminium (finns också i färg), lättbetong eller lockpanel.

MELLBYGARAGET är försedd med kondensabsorberande takbeklädnad av eternit. Resultat — hög kvalitet och god värdebeständighet.

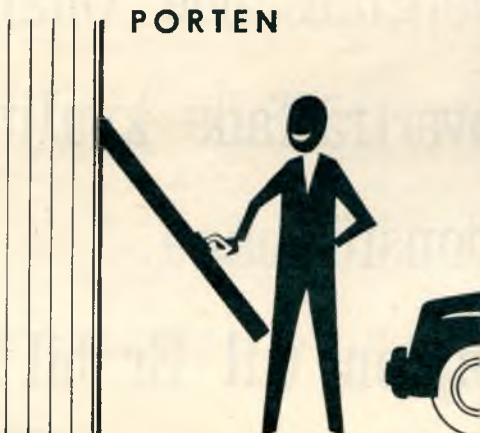
MELLBYGARAGETS konstruktion är beräknad för olika snöbelastningar i enlighet med Kungliga Byggnadsstyrelsens bestämmelser. Tillverkningen omfattar storlekar från småbils till buss- och industrigarage, med varierande formgivning i serie eller enskilt.



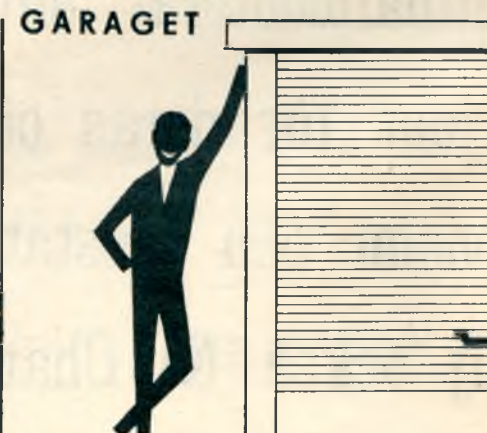
BESLAGET



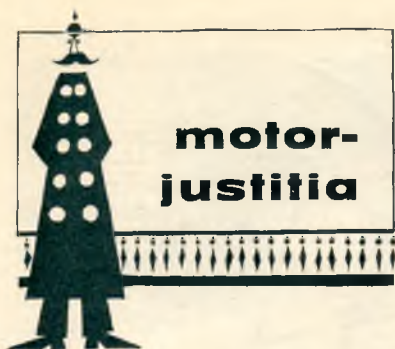
PORTEN



GARAGET



AB SVENSK RÖRFÖRÄDLING Stora Mellby — tel. (0322) 41033, 41233, 41234



Yrkesförarnas övertid

■ Med den stigande konkurrensen på turistlivets område har det hänt att förare av svenska turistbussar utomlands kört längre dagssträckor per pass än de skulle ha fått göra på svenska landsvägar enligt gällande bestämmelser om arbetstidens begränsning. Man har nu prövat frågan om man inför svensk domstol skulle kunna åtala sådana överskridanden av arbetstiden — och därmed följande otillfredsställande säkerhetsförhållanden även ur passagerarsynpunkt.

För en tid sedan fick sålunda ägaren av ett mindre trafikbussföretag i landsorten och en hos denna anställd chaufför stämning till domstolen i den bygd, inom vars område rörelsen var inregistrerad. Åtalet gällde fyra av åklagaren preciserade tidsangivna punkter under en omnibussresa utomlands söderut. Flera gånger under denna resa hade omnibussägaren själv och en hos honom anställd chaufför vid dessa tillfällen tjänstgjort såsom förare eller avlösare å omnibussen mellan 14—15 timmar per pass, oaktat längsta arbetstiden under de 24-timmarsperioder, det varit fråga om, enligt lagens bestämmelser var 11 timmar. De hade även underlåtit att taga i bestämmelserna föreskrivna uppehåll om minst 30 minuter.

Åklagaren åberopade såsom skäl för att draga detta mål inför svensk domstol en kungörelse angående sådan trafik från 1951, i vilken det bland annat heter att i den mån enligt utländsk rätt eller enligt överenskomelse mellan Sverige och främmande makt tillstånd av svensk myndighet erfordras för rätt att han utom Sverige mot ersättning befordra passagerare eller gods med motorfordon eller släpfordon, skall det ankomma på vederbörande svensk myndighet att bevilja sådant tillstånd samt att i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m.m. meddela bestämmelser om förarens arbetstid samt motsvarande tillämpning ifråga om sådana transporter med i Sverige registrerat motorfordon eller släpfordon utom riket, vartill svensk myndighet meddelat tillstånd.

Båda de tilltalade erkände vid rätten de faktiska förhållandena men invände att svensk domstol var obehörig att upptaga målet till prövning då överskridandet av högsta tillåtna

forts. sid. 7.



Några ändringar?

Se på Volkswagen 1200 ur alla synvinklar och svara sedan på frågan: Kan Ni se några förändringar?

Det kan hända att Ni svarar nej.

Det kan hända att Ni svarar ja.

Allt beror på hur mycket Ni känner till om Volkswagen 1200.

Detta vet Ni: Volkswagen 1200 betyder ett bekymmersfritt, ekonomiskt biläggande. Det är en bil man både har råd att köpa och råd att använda. Och VW 1200 har ett erkänt högt andrahandsvärde bl. a. för att utseendet inte ändras från säsong till säsong. I det fallet har ingen förändring skett.

Men Ni har kanske inte åkt i en Volkswagen 1200 på några år? Om inte, så gör för all del en provtur. Det är som att åka i en helt ny bil! Då märker Ni, att det görs ändringar också på VW 1200. Vid det här laget har det gjorts över tvåusen förbättringar. Starkare motor, tystare gång, helsynkroniserad växellåda, ökad rymlighet för både passagerare och bagage. Det är bara några exempel. Och nu kan Ni se den nya modellen med bl.a. nya färger och nytt soltak.

När Ni väljer Volkswagen 1200 vet Ni vad Ni får: En beprövad bil som förbättras i takt med tiden, som är modern i färg, form och ekonomi. Det kommer aldrig att ändras!

AB SCANIA-VABIS Det kostar så mycket mindre med **VOLKSWAGEN 1200**



snabbast snålast säkrast!

vem säger det?

Jo, det säger bl.a. motortidningen Bileko om Renault 8 i en jämförelse mellan fem av marknadens intressantaste bilar i prisläget omkr. 10.000 "på gatan". Renault 8 vann dessa "grenar":

ACCELERATION: Snärtigast — 0—80 på 15 sekunder — extra säkerhet.

TOPPFART: Snabbast — 132 km/tim.

BROMSAR: Delad 1:a plats. Skivbromsar på alla fyra hjulen. Nästa bil med samma utrustning kostar många tusen mer.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Snålast — trots att den är snabbast. Bileko säger 0,75 l/mil. Kör Ni lugnt kan Ni klara Er på mindre.

VÄRME: Canadavärmen! Bäst ventilation. Kylsystemet är slutet — tänk aldrig på vatten eller glykol!

KOMFORT: "Vi kan inte påminna oss någon annan bil, som ger samma sittkomfort" säger Bileko. Exceptionellt bekväma säten, vilsam körställning, bra fjädring.

VÄNDCIRKEL: Minst — en meter mindre än de övrigas. Smidighet.

... säger Bileko. Och det finns mer att säga. *Barnsäkra bakdörrar*, tredubbelt rotskydd, femlagrad vevaxel, bra service över hela landet.

Bilekos testrapport — mycket intressant för alla som går i biltankar — kan Ni få genom att sända in kupongen härintill till Svenska Renault AB. Ni kan även få testrapporten hos närmaste Renault-representant, där Ni också får tillfälle till en rejäl provtur — bästa sättet att lära känna Renault 8.

Till Svenska Renault AB, Fack, Bromma 1
Var god sänd mig Bilekos testrapport.

Namn:

Adress:

Postadress:

RENAULT 8

DE LUXE

Generalagent: SVENSKA RENAULT AB. Ett 90-tal återförsäljare och 175 auktoriserade serviceverkstäder runtom i landet.

Motorjustitia...

(forts. fr. sid. 5)

körtid och arbetstid skett utom landets gränser. De bestred att förseelserna skulle kunna betraktas som »brott mot Sverige». Sådana, begångna utomlands, kan nämligen åtalas vid svensk domstol, men då måste konungen ge särskilt tillstånd till sådana åtals anställande.

I sin dom sade häradsrätten bland annat att »ehuru det måste ligga i de svenska myndigheternas intresse, vilka ha att reglera den yrkesmässiga automobiltrafiken med i Sverige registrerade motorfordon, att åberopade bestämmelser om förarens arbetstid och körkort efterlevas även vid transporter med sådana fordon utom riket, innebär detta förhållande dock icke att en utom riket begången kränkning av dessa bestämmelser kan anses utgöra ett »brott mot Sverige».» Eftersom det inte heller i detta fall fanns något förordnande från konungen om att åtala de begångna förseelser vid svensk domstol beslöt häradsrätten att den av åklagaren väckta talan i denna del skulle avvisas utan prövning.

Åklagaren gick sedan vidare till högre rätt och menade här att ett sådant »förordnande» från konungens sida förelåg genom den här ovan citerade av konungen undertecknade kungörelsen från 1951 om att lagbestämmelserna angående arbetstidens begränsning skall gälla även utom riket, men här sade man i överrätten »att enligt dess bedömande kan den innebörden icke givas åt nämnda författningsbestämmelse att genom densamma för där avsedda fall meddelats sådant förordnande som åsyftas i ovannämnda lagrum».

Crescents nya Avanti segelbåt i glasfiber

■ En 15 kvm segelbåt i glasfiber är en av Crescents och Monarks nyheter inför 1964 som tillsammans med koncernens övriga nyheter demonstrerades ute i Saltsjöbaden häromdan.

Avantin, som är 6 m lång och 2 m bred, har bl.a. durk av mahogny, fotlister av teak, inbyggda flyttankar, motorbrunn för 4 hk utbordare, mastheadrigg, mast i fiberglas och segel i dacron. Och konstruktören heter Harry Becker.



ETT TRÄD SÅGAS AV...

VI VET INTE HUR "DÖDSTRÄDET" I GRÄNNA SER UT, MEN ENLIGT PRESSUPPGIFTER STÅR DET 30 CENTIMETER FRÅN KÖRBANANS KANT. ELLER STOD, RÄTTARE SAGT, FÖR NU ÄR DET AVSÅGAT.

I TRAFIKSÄKERHETENS INTRESSE TOGS NÄMLIGEN "E 4:ANS FARLIGASTE TRÄD" BORT SEDAN ETT PAR SPILLDA MÄNNISKOLIV SATT FART PÅ FANTASIN.

DEN FANTASI, ALLTSÅ, SOM VANLIGTVIS ICKE FÖRMÅR UTLÖSA HANDLING FÖRRÄN NÅGOT HÄNT...



- EN SYMPTOMATISK AVSÅGNING,
VÅGAR MAN PÅSTÅ...

BERCK



Trygg för 36 kronor

(genom tillsyn var 500:e mil)

Serviceboken en väckarklocka för VW-ägaren

Kupongerna i serviceboken för Er Volkswagen ger tillsyn för 36 kr (inkl. rundsmörjning, exkl. olja och eventuellt material) var 500:e mil. Följer Ni servicebokens tillsyner vinner Ni ökad trygghet och dessutom ett högre andrahandsvärde. De signerade kupongerna är bevis på att Er bil är riktigt och regelbundet skött. Pålitlig drift och skydd mot obehagliga överraskningar i form av dyrbara reparationer är andra fördelar som den regelbundna tillsynen ger.

20-tal kontroller och justeringar vid varje tillsyn

Tillsynen var 500:e mil omfattar mer än 20 olika kontroller och justeringar. Detta utföres av specialutbildade montörer som har specialverktyg till sitt förfogande och som dessutom förfogar över rationellt utrustade arbetsplatser.

Detta noggrant utformade system för tillsynerna betyder både att arbetet blir säkert utfört — den stränga rutinen borgar för att ingenting blir bortglömt — och att priset kan hållas så lågt. Jämför med andra bilar!

Över 300 verkstäder i hela landet, 3.000 i Europa

Var Ni än kommer i Sverige eller utlandet har Ni tillgång till förstklassig VW-service, utformad efter samma principer överallt. Volkswagens servicebok, prislista för underhållsarbeten och det förnämliga utbytessystemet är kända i alla länder där Volkswagen rullar — Ni har vänner vart Ni än kommer. Volkswagen-verkstaden lämnar alltid garanti på såväl reserv- eller utbytesdelar som på utfört arbete. Det är tryggt att äga en Volkswagen.



Hos över 300 auktoriserade VW-verkstäder finner Ni den välkända blå skylten. Den visar vägen till rätt service för Volkswagen.



JOHN
BACKLUND

VI DISKUTERAR

IC sänker priser...

Äterigen har IC visat framfötterna när det gäller konkurrensbefrämjande prisåtgärder. Den tidigare prissänkningen på bensinen, som bekant 4 öre på regular och 2 öre på premiumkvaliteterna, har följts av en kraftig nedskärning av riktpiserna på bilar. Vi är väl medvetna om, att det under en lång period har förekommit onormalt höga rabatter inom gummihandeln, där företagsamma köpare kunnat tillskansa sig rätt så stora förmåner framför de mindre påstridiga. Den nu genomförda 25-procentiga prissänkningen kommer säkerligen att ändra på detta förhållande och leda till en rättvisare och mer realistisk prispolitik över hela linjen. IC har således än en gång givit bevis på vad som kan åstadkommas inom ramen för samverkan.

Vad som ytterligare är glädjande i sammanhanget, är att det nu blir ekonomiskt möjligt för flertalet av landets bilägare att »se över» däckutrustningen på den egna bilen och göra nödvändiga nyanskaffningar. Detta inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Kan vi vänta fler prissänkningar?

Den nyfikne kanske frågar sig hur länge dessa prissänkningar kan fortgå? Var går gränsen? Även ett aldrig så välskött och konsumentvänligt företag måste ju arbeta med skäliga handelsmarginaler. Här kommer man in på frågan om handels och produktionens rationalisering. Den s.k. strukturrationalisering som pågått inom en mängd branscher under de senaste åren är en avgörande faktor när det gäller att sänka kostnaderna för varornas distribution. Det innebär i huvudsak att man inom kedjeföretagets ram arbetar med s.k. stordrift. Ju lägre den kostnadspost är som har med varans framställning och hantering att göra, desto lägre pris kan man sätta på produkten. Kedjeföretaget kan köpa större mängder av fabrikanterna och kan planera försäljningen bättre. Fabrikanterna får beställningar på större serier, och kan följaktligen också han planera bättre. Man når alltså fram till vad som brukar kallas en rationell tillverkning och distribution.

Att vi inom vårt land kommit ganska långt på detta område, vittnar vår höga levnadsstandard om. Utan en effektiv industriell produktion skulle inte denna ha varit möjlig. Där har allt således fungerat tämligen rationellt. Men när det gäller varudistributionen har utvecklingen inte gått lika fort, främst kanske därför att konkurrensen inte varit så hård på detta avsnitt. Men alltefter rationaliseringstakten ökat även här, har konkurrensen skärpts vilket som sagt, fört fram till olika typer av kedjeföretag som allt intensivare bedriver priskrig med varandra.

Och var går gränsen för konkurrensförmågan?

Den är väl praktiskt taget ouppnåelig. Inom de flesta företag pågår idag en ständig utvecklingsprocess. Vad distributionsföretag av typ IC-OK främst inriktar sig på är naturligtvis att åstadkomma en så billig och effektiv hantering som möjligt av de produkter man säljer — för att åstadkomma konkurrenskraftiga priser; för att bli en företagsform som är så attraktiv som möjligt för konsumenterna; för att uppnå en så stor försäljningsvolym som möjligt; för att kunna göra så fördelaktiga inköp som möjligt.

Alltså: Ju fler bilägare och villaägare som köper sitt behov av bensin, eldningsolja och andra förnödenheter från IC-OK, desto snabbare kan detta företag göra insatser på prisfronten. Att IC-OK har de rätta ambitionerna är det väl ingen som tvivlar på idag. Nu är bollen hos er konsumenter. Låt oss börja matchen!

BILEKONOMI Nr 9 — 1963 — Årg. 34

Redaktör och ansvarig utgivare:
JOHN BACKLUND

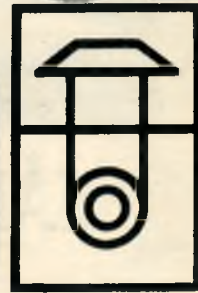
I redaktionen: BJÖRN PALM

Annonser och prenumeration: ERIK LÖFGREN
Red. och exp.: Fack Sthlm 30. Postgiro 532 18

Telefon: 54 15 00 (växel) kl. 10.00—16.00
Gatuadress: Strandbergsgatan 12
För insända men ej beställda
manuskript ansvaras ej!
NORDISK ROTOGRAVYR, Stockholm

Nu har alla råd att köra vintertryggt tack vare

dubbel dubb



Den nya dubben med dubbelt grepp

- En uppsättning dubbel-dubbar gör samma nytta som det dubbla antalet stiftdubbar. Därför blir det billigare att köra med dubbeldubb, den nya dubben som ger oöverträffad bromsförmåga, drivförmåga och kursstabilitet.
- Dubbeldubben är rörformad vilket betyder att den har dubbla greppkanter.
- Dubbeldubben är självslipande. Den är lika effektiv under hela sin livslängd.
- Dubbeldubben håller tills vinterdäcket är utslitet.



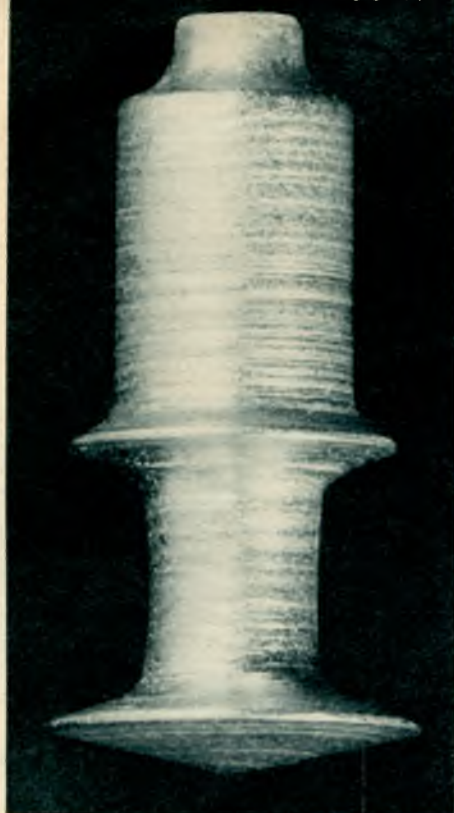
Kör säkrare i vinter — och nästa vinter! När Ni låter dubba, begär dubbeldubben hos Er däckleverantör!

Distribueras genom AB Svenska Gummicentralen.

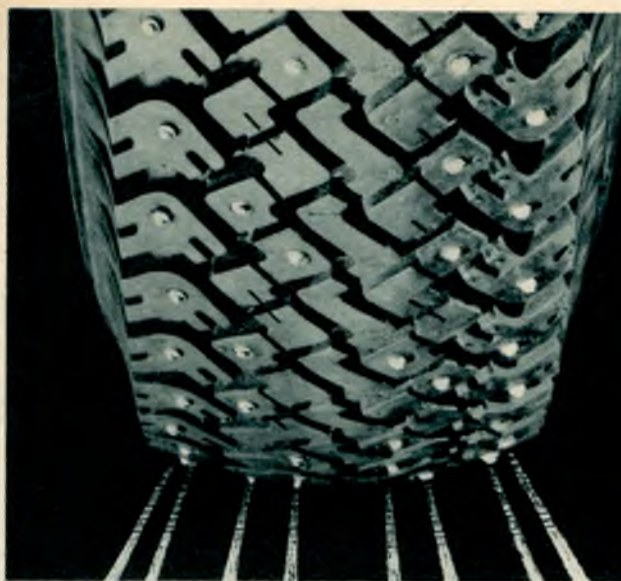
SÖDERFORS

SÖDERFORS INGAR I STORA (STORA KOPPARBERGS BERGSLAGS AB)

2 dubbflänsar ger säkert fäste i däckgummit. Dubbarna sitter alltid vinkelrätt i däckets och ger bästa väg-grepp.



8 dubb-rader runt däckets ger säkert fäste i vägen. 8 spår i isen förbättrar acceleration och bromsning.



**Dubba med
SECOMET
kärndubbar**



MÅNGA SMÅ SPETSAR GRIPER SÄKERT I ISEN

Er säkerhet i bilkörningen vilar på däckens fyra små kontaktytor mot vägbanan. Tillsammans ger de en yta mindre än ett normalt brevpapper. Inom kontaktytan behöver Ni alltid så gott fäste som möjligt. Många små "vassa" SECOMET ger bättre väg-grepp på vinterväg.

Liten dubbspets ger stort yttryck — bättre väg-grepp
SECOMET har en 2,7 mm tjock solid hårdmetallkärna, stadigt förankrad genom hårdlödning i en kropp av skyddande kadmierat stål. Dubbspetsen är så "vass" att den tränger ned i den hårda isen även vid stark kyla. Vid -5° behövs endast ett tryck av 7–8 kg för att driva ned spetsen. Ändflänsens yta är 9 gånger större än dubbspetsens. Den samlar därför upp ett stort tryck från däckets och pressar dubbspetsen mycket hårt mot vägbanan — det specifika yttrycket blir högt.

Många spetsar griper säkert
Inom däckets kontaktyta mot vägbanan varierar trycket avsevärt. Under körning och bromsning ändras belastningen ständigt. Också i däckbanans lätt belastade partier fungerar SECOMET-dubbar effektivt.

Många dubb-rader
SECOMET dubbarna har små dimensioner och kan därför monteras sicksackförskjutna i 6–8 el-

ler flera dubb-rader runt däckets. Varje enskild dubb ger då maximal verkan under acceleration och bromsning. Tillsammans gör dubbarna lika många spår i isen som antalet dubb-rader i däckets. Ju fler och djupare spår desto kortare bromssträcka.

Från underkyllt regn till hårdkörd snö

Vare sig temperaturen ligger vid nollpunkten eller vid -30° är Ni alltid välrustad med SECOMET. Ni får bättre väg-grepp på underkyllt regn, tunn snösörja, hårdpackad snö och is i alla former. I lös eller lätt tillkörd snö gör däckets snömönster god nytta.

Säker infästning i däckets

De två flänsarna håller SECOMET i rätt vinkel, vinkelrätt mot däckbanan, ett villkor för god effekt. Gummiet tränger lätt in mellan flänsarna redan vid monteringen och låser fast dubbarna bergsäkert. Tiotusentals bilister har redan provat SECOMET och vet att man kan lita på dem. Hårdmetallkärnan slits i takt med däckets, den tål barmarkskörning och ger normalbilisten 1500–2000 mils körsträcka på vinterväg. Det betyder flera vintrars säkrare körning.

SECOMET skonar framvagnen, har låg bullernivå

Många små, väl fördelade dubbar ger jämnt däckslitage, ingen berg-och-dalbane-förslitning. Det skonar framvagnen och gör styrning-

en behaglig. SECOMET väger bara 2–2,5 gram/st och ger upphov till obetydliga centrifugalkrafter. Hjulbalanseringen bibehålles väl och bullernivån blir låg. Ett lätt frasande ljud talar om att däckets är i ordning.

Dubba däckets runt om

Räkna med 11–12 dubbar per däck och 100 kg vagnsvikt. Det ger 90–100 dubbar per däck för Volkswagen och 120–130 för Volvo. Men större antal ger bättre verkan. Tänk bara på att greppet på barmark försämras något vid alltför många dubbar per däck. Dubba alltid runtom. Bättre än två väl dubbade däck är fyra sparsamt dubbade. Ni kan senare bättringsdubba på monterat däck, tack vare SECOMATIC dubbautomat (pat. s.)



Däckspecialisterna monterar
Över 500 kvalificerade gummi-verkstäder med fackkunskap och goda resurser i personal och utrustning dubbar med SECOMET. Tala med däckspecialisten, han garanterar att arbetet blir riktigt utfört.

SECOMET ger Er många viktiga fördelar

Lättare start • mindre hjulspinn
• bättre styrning och acceleration
• bättre sidstabilitet, mindre risk för sladd • 40–60 % förkortade bromssträckor på is • bättre manöverförmåga i svåra situationer • mindre ansträngande körning.

Håll på säkerhetsmarginalen. Öka inte farten trots att Ni känner Er säkrare då Ni kör med dubbade däck

Kraftig spänning mellan dubb och gummi är förutsättningen för ett gott grepp.



SECOMET

I BIL VIMLET

Konsumentvänliga sextiofyror

FA MEN BRA NYHETER FRÅN DE 4 STORA

Långt innan de internationella höstsalongerna i Frankfurt och Paris slog upp sina portar, har Volvo, Volkswagen, Opel och Saab, våra fyra mest sålda bilmärken, presenterat sina nyheter inför 1964. Över lag är det fråga om förbättringar på redan befintliga modeller. VW 1500 (starkare motor) och Saab (nytt bromssystem) kommer att säljas till oförändrade priser.



■ Volkswagen 1500 Special med 54 DIN-hk-motor är den största nyheten på årets VW-program. Den nya, med två Solex-förgasare utrustade motorn ger cirka 20 % högre effekt än den tidigare och vagnen har därmed fått avsevärt förbättrad accelerationsförmåga och marschfart. Vidare har bromsytan ökat till 960 cm² och luftkylningen av motorn har försetts med termostatregering. Exteriörmässigt har man också gjort en del förändringar. Sålunda har bl.a. främre blinkljusen fått en ny form och de bakre blink- och bromsljus har byggts in i ett förändrat lykthus. I övrigt har man satt på en del kromdetaljer av tivelaktigt värde. En vettig förändring i interiören är den nya hävarmen för varmluftregleringen. VW 1500 S säljs till oförändrat pris.

Den äldre 1500 med 45 DIN-hk-

motor har blivit cirka 600 kr billigare genom att vissa utrustningsdetaljer tagits bort. Instrumenten är av samma typ som används i VW 1200. I samtliga VW 1500-modeller monteras nu som standard Eberspracher-extravärme. Kunden får betala kostnaden för montering cirka 100 kr.

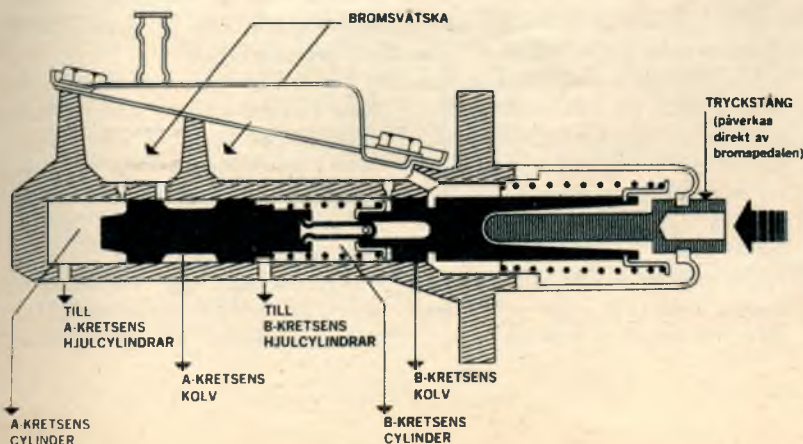
■ Volvo introducerar för 1964 två nya modeller på den svenska marknaden. Amazon 4-dörrars med 75-hk motor och automatväxel av Borg-Warners konstruktion samt den tidigare bara på export sålda Amazon 2-dörrars med 90-hk motor och skivbromsar på framhjulerna samt överväxel. Andra nyheter på Volvos personbilar är lågprofilfälg och innetak av plast. Bileko skall inom kort återkomma med mera utförlig text om de nya Volvo-modellerna.

■ Nya Opel Rekord, som presenterades i våras kan numera också erhållas med skivbromsar på framhjulerna mot en låg extra kostnad. Vidare har Opel nyligen presenterat en 4-dörrars version av Rekord i såväl standard som de luxe-modell. Båda modellerna kan erhållas med 4-växlad växellåda och skivbromsar. De luxe-modellen har starkare motor än de övriga, 75-hk SAE vid 4.800 v/m.

Rekord och Kadett finns numera också i ett coupéutförande.

Sport tidigare haft. Tändfördelaren har fått en ventilationsanordning som bör kunna råda bot på den förtretliga kondenseringen som varit ett gissel för många SAAB-ägare. Vidare har handbromsen fått ett mera åtkomligt läge och tändningslåset har kombinerats med ett växelspåkås, som låser växeln i backläget. 1964-års modell av SAAB säljs till oförändrat pris.

Den ena kretsen, A, i SAAB:s nya bromssystem, är kopplad till höger fram- och vänster bakhjul. Den andra, B, är kopplad till vänster fram- och höger bakhjul. Huvudcylindern (i genomskärning) har en separat avdelning för varje krets. Normalt överförs pedaltrycket till A-kretsens kolv genom bromsvätskan i B-kretsens cylinder. I händelse av läckage i B-kretsen går B-kolven längre in i cylindern och trycker direkt på A-kretsens kolv. I händelse av läckage i A-kretsen trycks A-kolven, vid en inbromsning, mot främre cylinderväggen, varefter B-kretsen kan arbeta normalt. Båda kretsarna fungerar alltså helt oberoende av varandra.



rätta vägen i HÖST

FJÄRRJUS

»Marchal» ger ett koncentrerat ljusknippe med stor räckvidd. Ökar säkerheten vid mörkerkörning, speciellt på våta asfaltvägar. Diam. 175 m/m. exklusive glödlampa. kr 63.75



STANKSKYDD

helt i gummi i ett flertal utföranden från kr 4.75



DIMLJUS

»Marchal» är en god hjälp vid körning i dimma och regn. Avskärmas för minimal bländningsrisk. Diam. 175 m/m. exklusive glödlampa. kr 63.75



BENSINTANKS-LOCK

»Waso» låsbart med kåpa av rostfri stålplåt. kr 15.—



BACKLAMPAN

av förkromad mässing. Försedd med hållare för stötfångarmontering. kr 13.30



BOGSERLINOR

av plastdoppad stålwire med gummibuffert som ryckutjämnare, samt varningsflagga kr 19.— utan buffert kr 12.—



SKYDDSHUVOR

för dimljus och fjärrljus finns i flertal färger från kr 3.95



VARNINGS-TRIANGEL

av plast i internationellt mått, kraftigt reflekterande yta. Hopfällbar med fodral. kr 11.—



STAVLAMPAN

med batterier. Fokuseringsställning. kr 3.75



STÖTFÄNGAR-SKENOR FÖR VW 1200

Förkromade kr 40.— Rostfria kr 74.50 Dito horn (förkromade) kr 9.—



HJULSIDOR

för VW, Saab, Volvo m.fl. per sats kr 31.—



RONUK CARSHIN

flytande polish i 450 g flaska. kr 6.75



Kör till

IC

— återbäring på allt till alla

BELGIEN AVSKAFFAR

FARTGRÄNSEN

Det belgiska trafikministeriet har nyligen upphävt hastighetsbegränsningen kring veckosluten på hela vägnätet. Men även i USA och Tyskland har man bland trafikforskarna alltmer börjat luta åt den uppfattningen, att trafikolyckorna ofta förgäves bekämpas med fartgränser eftersom de egentligen har psykologiska orsaker. T.o.m. den amerikanska polisen har redan hunnit få med den nya vägen i sina frågeformulär kring trafikolyckorna och bilförarna måste numera besvara frågor som: Har ni slutamorterat er bil? Lider ni av huvudvärk? Klarar sig barnen i skolan? Har ni sorger? etc.



Om du är rik så förorsakar du färre olyckor — om du har en liten vagn så kommer du snabbare på sjukhuset. Så formulerar sociologiprofessorn Rudolf Gunzert i Frankfurt resultatet av sina undersökningar, som bevisar förbluffande relationer mellan pengar och bilolyckor, men samtidigt också stöder den moderna uppfattningen om trafikolyckorna som övervägande psykiskt betingade.

I Belgien införde man fartgränsen 80 över weekenderna redan för flera år sedan eftersom man hoppades att därigenom få bukt med den — låt vara i takt med den växande bilparken — ständigt stigande olycksfrekvensen. Ätgärden har emellertid inte visat sig infria förväntningarna, varför trafikministern nu ansett sig nödsakad förklara, att införande av en maxhastighet på vägarna blivit resultatlös och därför avskaffats.

Medan den västtyske trafikministern Seebohm fortfarande i intervjuuttalanden förfäktar att hans tempo gräns 80 på bl.a. Autobahn Köln—Bonn väl försvarat sitt syfte genom att tvinga trafikflödet att flyta jämnare samt väsentligt förringa de farliga omkörningsmanövrerna och därmed avsevärt minska de svåra olyckorna.

Men hr Seebohm har som bekant fått sina fiskar varna när det gäller både fartgräns och vägbygge — eller rättare sagt bristerna i vägnätets utbyggnad, som är en av orsakerna till att han i panik drämt till med hastighetsbegränsning som ett medel att stoppa trafikolyckorna. Att det inte

bara är vägnas fel att det händer saker utan i minst lika hög grad psykologiska anledningar hos förarna anser emellertid nu även tysk trafikexpertis.

En av de främsta är professor Rudolf Gunzert, vilken redan tidigare presenterats för Bilekos läsare i samband med hans ridderliga försvar för de s.k. trafiksyndarna — d.v.s. vi alla! — i det moderna men av snäv byråkrati behärskade bilsamhället: Hårdare straff för trafikbrott är värdelösa, bevisade han den gången.

»Han är en kättare!» skriker åklagarna och trafikdomarna sig hessa runt om i Tyskland, men Gunzert har sedan 30 år tillbaka allt vad trafikstatistik heter säkert i sin hand och låter sig inte skrämmas. Mannen på gatan i den västtyska trafiken har däremot en helt annan mening om Gunzert, ja betraktar honom nära nog som en trafikfrihetens försvarare gent emot den moderna trafikpolisstaten — en man som verkligen vågar ta bladet från munnen och talar rent ut om på vilka punkter det brister i trafiken. Sedan må statsmakter och övriga myndigheter lika-

Vindrutetorkaren styvmoderligt behandlad — det

Det är tydligen de små tingens öde att lätt bli förbisedda. Man tar i bästa fall notis om dem, betjänar sig av dem utan att tänka närmare efter och förargar sig på dem bara när de inte fungerar. Ett typexempel på den sortens biltillbehör är just den sorgligt försummade vindrutetorkaren.

Hittills är det bara Chrysler som uppoffrat sig och lagt ned lite omtanke på denna ur sikt- och därmed trafiksäkerhetssynpunkt synnerligen viktiga detalj genom att lansera en ny typ av vindrutetorkare som inte längre lyfts av fartvinden utan tvärtom bara pressas allt hårdare mot vindrutan ju starkare det blåser.

Från början pendlade vindrutetorkaren lika lugnt på bilarna som den gamla goda tiden — och då var det för resten bara fråga om ett enda tor-

karblad! Tandemtorkarna kom nämligen långt senare...

För det andra fanns det varken drag- eller tryckknappar på den tiden utan torkaren måste drivas för hand allt efter behov och temperament. Dessutom var den monterad upptill på vindrutans ramlister — torkarbladet »pendlade» alltså verkligen. Men allt eftersom trafiken ökade fick vindrutetorkaren tillökning: av en blev två. Därigenom kunde också passageraren vid dåligt väder kasta ett öga framåt...

Om man får tro bilhistorikerna så har vindrutetorkaren även blåblodiga anor: den uppfanns av den tyske motorsportprinsen Heinrich von Preussen, som tog patent på den 1908. Men någon självklar rekvisita var den inte därmed. Det var först 1937 som den lagfästes i den tyska trafikförordningen.

Så gick man ifrån de små och plana vindruteytorna över till mer eller mindre välvda s.k. panoramarutor och då blev det också svårare för torkartechniken att hänga med. Vid sol och vackert väder var nog allt gott och väl men när det regnade och snöade såg man faktiskt inte ett dugg bättre genom en dyr panoramaruta än med vilken småbilsruta som helst! Torkarbladen förblev ju stela och kunde bara göra den plana ytan ren.

Ju omfångsrikare ytor desto större blev emellertid torkarna. Som drivkälla använde amerikanarna under lång tid motors undertryck till priset av de av hastigheten avhängiga ore gelbundna torkarrörelserna. Medan elektromotorn med jämna torkarfrekvenser slog igenom för Europas del — bortsett från lufttrycksdrift för särskilt stora torkare på lastbilar samt tåg- och spårvagnar.

Vindrutetorkarens själ är alltså en liten elektromotor — kortslutnings-säker till på köpet — som svänger mellan prestationerna 8 watt (på tomgång) resp. 24 watt (vid fullast) och svarar för 40—45 dubbeltorkningar per minut. Tilläggas kan dock att vindrutetorkaren på lastvagnar i många fall är underdimensionerad.

Torkararmarna, som är utfällbara

SOM MENINGSLÖS

väl som bilfabriker och reklamkare säga, tänka och tycka vad de vill . . .

Senast har professor Gunzert chockerat de officiella trafikexperterna med på statistiskt underlag baserade sociologiska undersökningar, som påvisar förbluffande relationer mellan pengar och bilolyckor. Och han formulerar sin vetenskapliga upptäckt i två huvudpunkter:

Om du är rik så förorsakar du färre olyckor!

Om du har en liten vagn så kommer du snabbare på sjukhuset!

Man kan också lätt förstå att professorns forskningar skakat en hel del gott folk på grund av sina originella resultat:

Välbärgade bilförare med tunga vagnar är långt mindre invecklade i trafikolyckor än människor, som förtjänar mindre och bara med stor möda och under vissa uppoffringar kan hålla en småbil, heter det om man läser vidare i den högtintressanta rapporten.

Stödd på sina oändliga rader av sifferkolonner kommenterar Gunzert här till:

— Genom statistiken vet vi att körprestationen hos en bil ökar med motorns tilltagande kubikinhåll. Sannolikheten för olycksfallsrisk borde alltså vara högst beträffande större vagnar. Men tyngre vagnar — farligare genom sina motorprestanda och acceleration skulle man tro — är dock bara inblandade i trafikolyckor under genomsnittet. Och detta förhållande återfaller endast på sociologiska grunder!

Samhällsforskaren Gunzert förklarar detta på följande sätt:

— Bilförare med lägre inkomster befinner sig ännu i en genombrottsperiod. Denna strävan framåt återspeglas omedvetet i körsättet. Sådana människor »boxar sig fram» just i trafiken, där de har lättare att avreagera sina spänningar än på arbetsplatsen.

Medan bilister med högre inkom-

ster och som redan har sin Sturm- und Drangperiod bakom sig samt under mellantiden även hunnit skaffa sig en större bil uppträder betydligt försiktigare i trafiken. Människor, vilka redan hittat sin rätta plats här i livet, beter sig alltså mera »fair» även på gatan eller vägen än personer som ännu klättrar på karriärstegens nedre pinnar. Dessutom gör den ekonomiska framgången i livet människorna till skarpare räknare och de sätter inte så gärna sin dyra bil på spel i situationer som kan kosta mycket pengar. Till saken hör dock även det faktum, att många stora bilar är direktions- och firmavagnar, vilka förs av rutinerade chaufförer och som också garanterar och förklarar de tunga vagnarnas ringa andel i olycksstatistiken. — Mot den bakgrunden ter det sig också oförklarligt varför försäkringsbolagen ändå belastar just de större vagnarna med högre premier trots deras ringa olyckssannolikhet!

Så långt professor Gunzert.

P—m

— trafik-
olyckorna
har
psykologisk
bakgrund!
Fattig
bilförare
vanligare
olycksfågel
än rik

är bara Chrysler som håller måttet

för vindrutetvätt och monteringsändamål, har stela torkarblad på t.ex. Volkswagen, vilket är okomplicerat och oproblemiskt: torkvinkeln på 120° uppnås med enkla medel och utan speciell utväxlingsanordning. Vid torkare med bara en hastighet håller sig torkfrekvensen i genomsnitt kring 40—50 torkperioder i minuten medan den vid torkare med två hastigheter vanligen varierar mellan 35 och 70.

Att byta gummilisterna ett par gånger om året hör också till pjäsen och kostar så lite — men byt således bara gummilisterna och inte hela torkarbladen med tillhörande fjädrande skenor! Särskilt på vintern gäller det också som en god regel att man i samband med biltvätten även gör ren gummilisternas ränder.

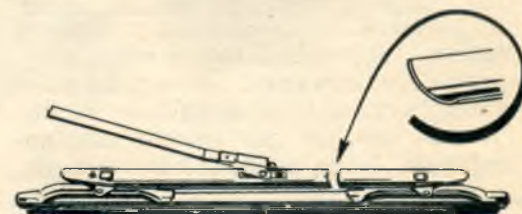
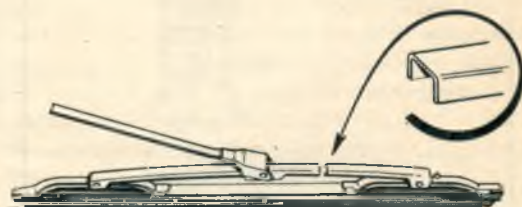
Men det största problemet är som

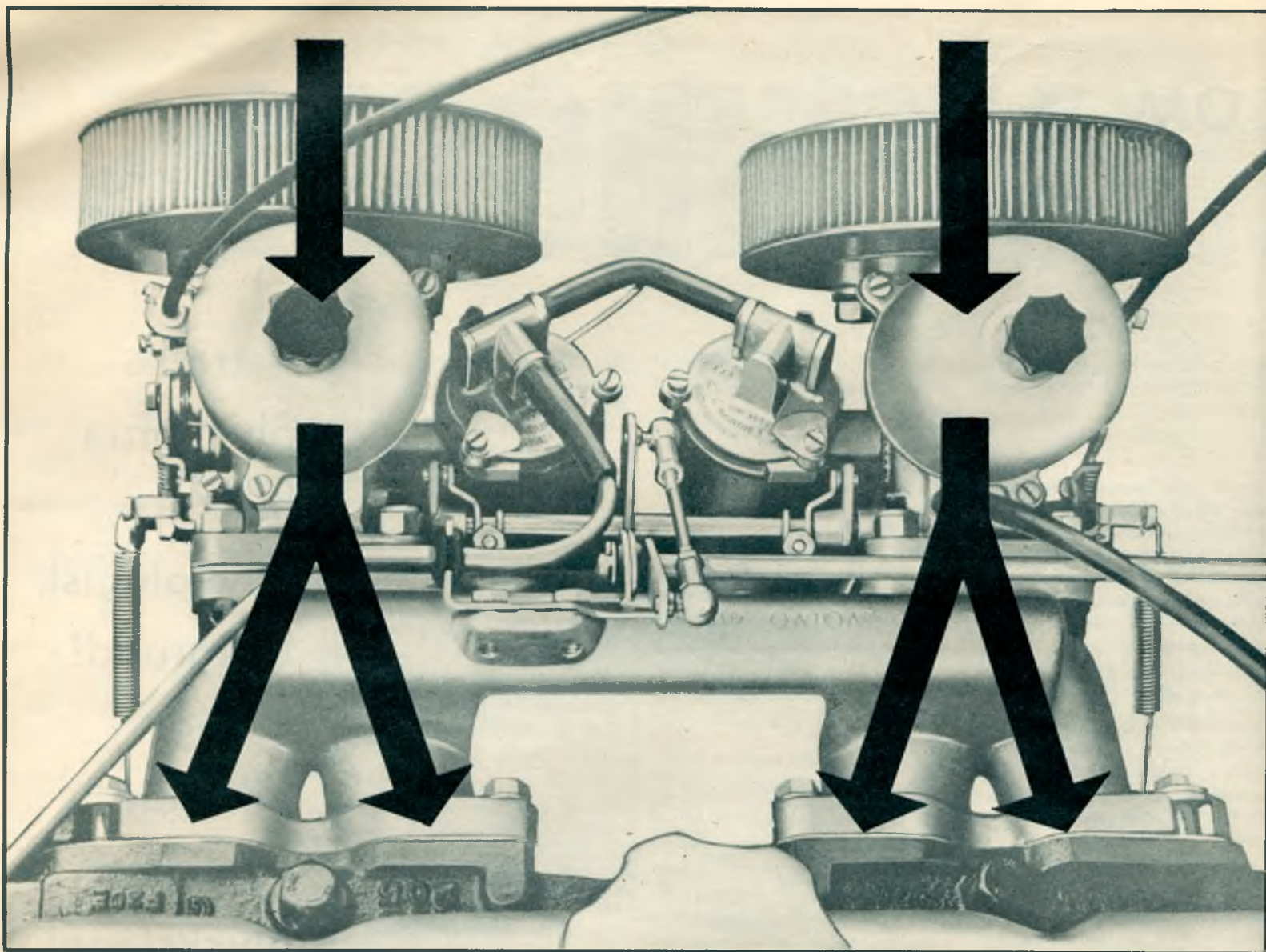
sagt eftersläpningen beträffande vindrutetorkarens konstruktion och här är det som sagt bara Chrysler som än så länge bemödat sig om att lansera en acceptabel lösning. Torkarblad av de vanliga typerna har nämligen en tendens att som en följd av fartvinden lämna från vindrutan, vilket medför sämre torkning och dålig sikt. På Chrysler-bilarna har man emellertid numera en ny konstruktion som istället tar vara på fartvinden för att tvärtom pressa torkarbladen ännu hårdare mot vindrutan och därmed förbättra torkförmågan. Och den effekten får man fram genom att skenan på torkarbladets framsida är skålförmad samt har en större yta som fångar upp trycket från fartvinden.

R-o.

Det är bara Chrysler som än så länge skärpt sin konstruktion när det gäller vindrutetorkarna genom att eliminera torkarbladens alltför vanliga tendens att lämna från vindrutan på grund av fartvinden. På Chrysler-bilarna

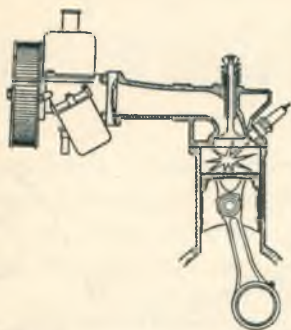
tar man numera istället vara på denna för att pressa torkarbladen hårdare mot vindrutan — med ty åtföljande bättre torkförmåga — och det sker genom att skenan på torkarbladets framsida är skålförmad samt har en större yta som fångar upp trycket från fartvinden. Överst på bilden gamla konstruktionen och därunder den nya.





Raka rör

En förgasarmotors prestanda beror till väsentlig del på hur insugningssystemet är utformat. Ett rätt utfört system ger lågt gasströmningsmotstånd och jämn fyllning av alla cylindrar och därmed också högre effekt och bättre verkningsgrad.



Ju rakare insugningsrör desto mindre motstånd och desto högre effekt.

Volvos B 18-motor, som i olika utföranden förekommer i alla Volvos personbilar, har insugningsrören så utformade att de ger minsta möjliga motstånd. Varje cylinder har sin egen separata insugningskanal, vilket ger mycket jämn fyllning åt cylindrarna och därmed låg bränsleförbrukning.

Förbränningsrummen i B 18-motorn är helbearbetade. Detta medför att alla

förbränningsrummen i en motor har exakt samma volym och form, vilket resulterar i jämnt kompressionstryck, jämn gång och därmed bättre prestanda. Helbearbetningen innebär även att alla ytor är absolut släta och därför ger sämre fäste för t.ex. sotavlagringar. Härigenom minskas risken för glödtändning och effektminskning.

Volvo-motorns insugningssystem har kombinerats med förgasare som valts efter de olika motorutförandenas speciella krav.

Standardmotorn, B 18 A (75 hk), har en fallförgasare.

I varianterna B 18 B (108 hk, som finns i Volvo 1800 S) och B 18 D (90 hk, PV 544 Sport och Amazon Sport) användes dubbla horisontalförgasare.

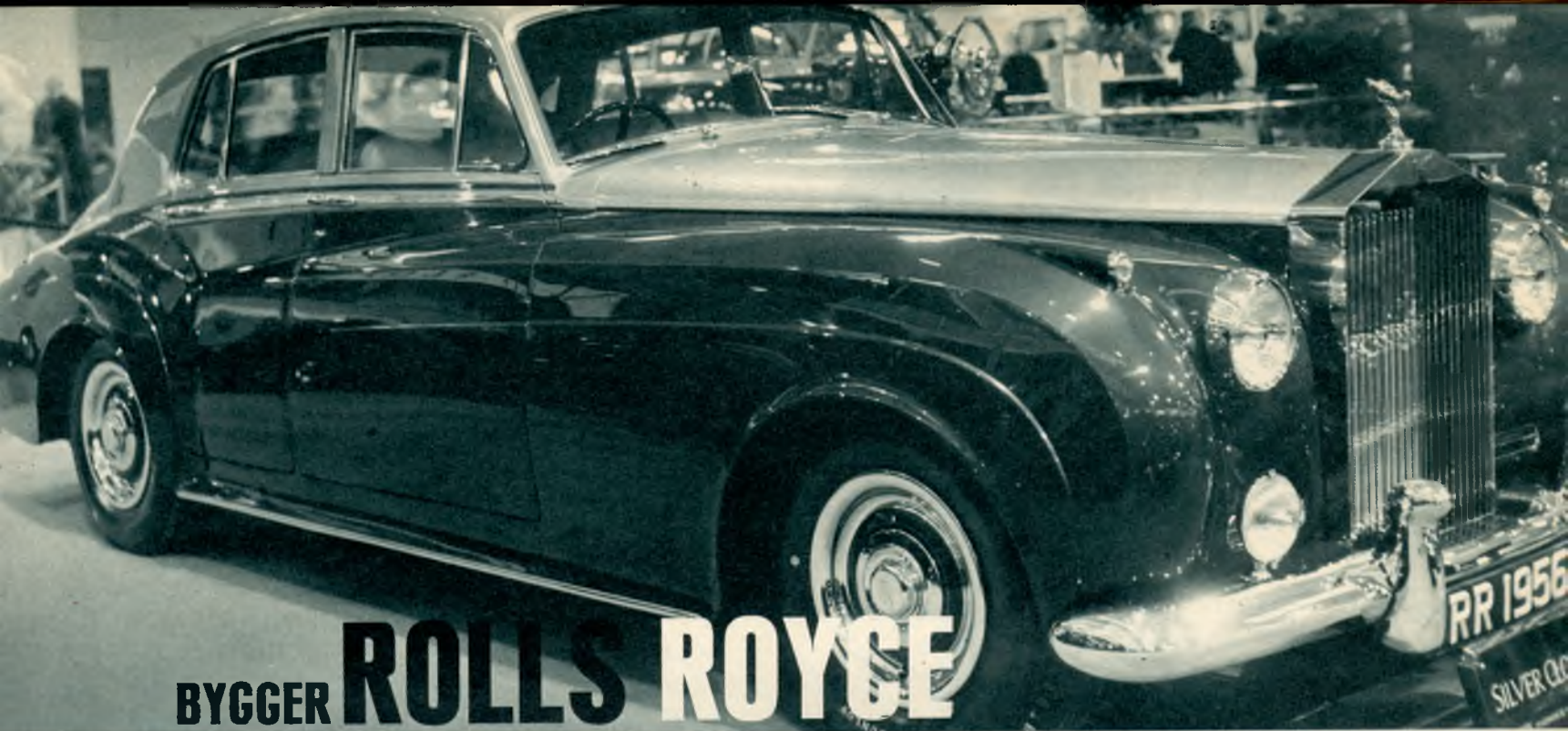


Även B 18 A-motorns luftfilter har högeffektiv pappersinsats.

Tillsammans med dessa olika förgasarmodeller använder Volvo luftrenare med pappersinsats. Pappersfiltren har mycket hög reningsverkan och är effektivare än t.ex. luftrenare av oljebadstyp.

Volvos insugningssystem ger minsta gasströmningsmotstånd och jämn fyllning av alla cylindrar. Detta bidrar till Volvos höga motoreffekt och goda bränsleekonomi.

VOLVO



BYGGER ROLLS ROYCE

EN SMÅBIL

Ihållande och allt starkare rykten vet berätta att det aristokratiska Rolls Royce-företaget skulle vara berett att gå ut och konkurrera på bilmarknaden med om inte precis en småbil så i varje fall en typisk mellanklassvagn. Bakgrunden och anledningen till ryktena är att den förnämna bilindustrin sedan någon tid förhandlar med Englands största bilkoncern British Motor Corporation (BMC) om ett tekniskt samarbete och detta anses i fackkretsar kunna leda till utvecklingen av varken mer eller mindre än en »folk-Rolls Royce»!

■ Den legendariska Rolls Royce-fabriken grundades 1906 av teknikern Henry Royce och sportsmannen Charles Stewart Rolls. Och redan den första modellen, Silver Ghost, producerades under hela 19 långa år — alltså längre tid än t.o.m. Fords T-modell!

Sedan Phantomen börjat tillverkas 1925 övertog Rolls Royce 1931 också konkurrentfabriken Bentley, vars vagnar även de i fortsättningen utrustades med Rolls Royce-motorer. Bentley-vagnarna skiljer sig för övrigt från de äkta Rolls Royce-karosserna genom obetydliga olikheter.

Sportsmannen Rolls omkom redan 1910 som den förste engelsmannen i en flygolycka, medan hans partner Royce avled 1933. Under mellantiden hade emellertid den bilindustri de byggt upp sedan länge varit en institution. Samtidigt som de 47.000 vagnar, vilka lämnat fabriken med kvalitet ända ut till den handhamrade kylaren, förskaffat firman ett grundmurat världsrykte, som bara följande små solskenshistorier tydligt vittnar om:

En flanör bad en privatchaufför,

som troget höll vakt vid sin fina kärva på gatan, att öppna motorhuven för en nyfiken titt i det berömda motortvåmmet. Chauffören avböjde dock artigt med förklaringen att det absolut inte gick för sig att titta i motorn offentligt — någon kunde ju tro att det blivit fel på vagnen!

Eller Rolls Royce-ägaren, som verkligen fick fel på sin bil och måste ringa till någon av serviceverkstäderna, vilka som bekant inte ligger särskilt tätt när det gäller det här märket. Men det dröjde inte länge förrän det kom en mekaniker till platsen — med ett chartrat flygplan!

Och det måste man ju kalla service...

På tal om kvalitén hos detta märke brukar de lyckliga ägarna till en sådan vagn också roa sig själva och andra med det lilla konststycket, att ställa ett mynt på kant på kylaren och sedan starta motorn — utan att myntet faller omkull!

Svinläderklädsel och inbyggd bar är vidare ett par finesser som följer med den dyraste modellen. Men vad tjänar allt detta till om ni inte också har en chaufför till bilen: i varje fall



RYKTESFLORA OM HEMLIGA PLANER

i England anses det absolut inte fint nog att själv köra omkring i sin ägandes Rolly — för att som omväxling använda smeknamnet på världens mest ansedda bil.

All perfektion till trots hos denna lysande vagn — och trots att Rolls Royce-industrierna även är en ledande flygmotorindustri — så har fabriksledningen ändå sorger och bekymmer med sin bilproduktion. Ännu 1961 såldes 2.400 vagnar men förra året knappt 1.800...

Detta är tydligen förklaringen till att man inlett det hemlighetsfulla samarbetet med BMC, men hela aktionen är än så länge ett enda stort hemlighetsmakeri. Experter finns dock som tror och väntar att av allt detta måste komma ut en ny bil! Kanske blir det en småvagn men ännu troligare en mellanklassvagn med storebrors alla förnämliga egenskaper.

Och i så fall kan vi kanske lite till mans göra oss av med våra gamla märken för att istället satsa på vad som väl skulle bli den verkliga Efta-schlagern.

PA



En »folk-Rolls Royce» hoppas man nu på bland motorexperterna sedan RR-företagets inledda förhandlingar med den största engelska bilkoncernen BMC om tekniskt samarbete antagit allt hemligare former. — På bilden: Rolly-modellen Silver Cloud, vars hemligstämplade hästkrafttal dock förr stannar vid 100 än 200.



Oavsett hur förhandlingarna går visar vi här det kända tricket att demonstrera Rollsens kvalitet: ett mynt som ställs på kant på den handhamrade kylaren skall stå kvar trots motorns vibrationer! Och med Rollyns egenskaper även i övrigt skulle en småbil eller mellanklassvagn av samma märke utan svårighet slå ut hela raden av konkurrenter.

SAAB 1964



med SAAB
kommer
säkerheten



Nu är den här — klar att beundras och provköras — Körsäkra SAAB i 1964 års utförande! Oförändrad i kvalitet och köregenskaper men ny på väsentliga punkter. Ännu säkrare, ännu elegantare... Ni kommer att bli mer än nöjd med Er SAAB 1964! Samtliga SAAB-modeller 1964 har 2-krets bromssystem. Vid

ev. skada på bromssystemet riskerar man genom denna uppdelning aldrig att bli utan bromseffekt på alla hjulen samtidigt. Skulle en av kretsarna komma ur funktion, har man ändå full broms på två hjul. SAAB har därmed fått ett nytt plus i den redan digra säkerhetskolumnen.

2-krets bromssystem

som standard

SAAB 1964

ännu säkrare:

Bland andra väsentliga nyheter på SAAB 1964 märks

självjusterande bromsar

på framhjulen. Vissheten att alltid ha exakt avstånd mellan bromsbackar och bromstrummar är en viktig säkerhetsfaktor.

Även med säkerhetsselen fastspänd vill föraren ha

lättåtkomlig handbroms

Den detaljen har ordnats genom ny formgivning av handbromsspaken i 1964 års SAAB.

Risken för stenskott finns alltid men med

siktzon i vindrutan

blir inte stenskottet förödande för sikten

ännu elegantare:

SAAB 1964 presenteras i läcker färgskala.

2 nya exteriörfärger

— glaciärblått och savannbrunt.

Även interiören har fått nya skönhetsvärden:

nya klädselar

— sobrare och mer praktiska. Förnämliga kvaliteter i hemsöjdstyp.

Sportmodellens instrumentering har inspirerat till

ny instrumentbräda

med runda instrument, lika exakta som eleganta.

En detalj som säkerligen blir välkommen är

bagagerumsmatta

som standard i SAAB 96

valfritt 3- eller 4-växlad

4-växlad mot extra kostnad



Försäljning och service hos återförsäljare över hela landet



Färden går till Rimini med glatt vinkande »skånska cementgjutare».

SPARKLUBB NY SEMESTERGIV FÖR SEMESTRAR UTOMLANDS

■ En sparklubb med uppgift att finansiera medlemmarnas semesterresor har bildats vid Skånska Cementgjuteriet i Limhamn. En lyckad tvåveckorsresa till Rimini i Italien har gett klubben något av en flygande start, och efter hemkomsten till det dagliga knoget på den skånska fabriken, så går nu diskussionens vågor höga om vad man skall hitta på härnäst.

Den som aldrig så flyktigt tittar på dagspressens reseannonser behöver inte sakna debattämnen.

Platschefen ingenjör Uno Andersson berättar att sparklubben tillkom för två år sedan, varvid det bestämdes att ensamstående skulle betala en tia i veckan, och gifta par 15 kr.

— Den här verksamheten har redan

hunnit bli något av en sport, berättar ingenjör Andersson. Att stoppa undan en slant till reskassan blir lätt en god vana, det blir till sist så att avdraget »inte märks». Men det gäller förstås att se till att det är någon som håller i pengarna och ser till att avdragen görs regelbundet.

Den uppgiften hade växeltelenisten fru Anna-Greta Lundberg hand om, och hon berättar att sparbanken i Malmö ordnade med ett speciellt konto för klubben. De insamlade medlen blev därmed räntebärande. På Skånska Cementgjuteriet i Malmö har man haft högtflygande planer. En var till ordna en resa till USA. Det skulle kunna ordnas genom ett regelbundet sparande under fem års tid, men det

är för tidigt att nu uttala sig om hur det går och förklaringen till det ger fru Lundberg:

— Vi hade så trevligt på italiensktrippten att de flesta vill resa ut igen vid första bästa tillfälle, så det är väl tveksamt om vi kan hålla oss under så lång tid...

En annan fråga man ställer i sammanhanget: skall man verkligen ägna semestern till att umgås med arbetskamraterna som man dagligen träffar?

Svar: På Skånska Cement i Limhamn säger man ett bestämt »ja» efter det första reseäventyret och rekommenderar andra att ta upp idén med en speciell »rese- och sparklubb». Touring låter därför uppslaget gå vidare; det kanske är något för er!



Reseklubben vid Skånska Cementgjuteriet har sin egen styrelse, från vänster: ordföranden Uno Andersson, Anna-Greta Lundberg, Ola Olsson och Henning Persson.

■ Näringslivets Opinionsnämnd har under sommaren haft anledning att behandla ett resebårfall, må vara att det var bagatellartat.

En greklandsresenär hade hos nämnden begärt en »principiell prövning» av en reklam som ett reseföretag utgivit. I en semesterbroschyr hade företaget omnämnt en kryssning i den grekiska arkipelagen med orden »den sex dagar långa kryssningen». Efter som båt färden varade »mindre än fem dygn» var skillnaden enligt anmälaren mycket väsentlig, eftersom sjöresan utgjorde resans verkliga klimax.

Nu hände det sig, att reklamens författare i hastigheten gjort ett räknepfel, eftersom han av utrymmesskäl tvingats komprimera sitt material. Det felat beklagades av resebyråföretaget, som till yttermera visso lämnat resenären ekonomisk gottgörelse innan denne vände sig till nämnden — »av principiella skäl».

För såväl resenärer som reseföretag är det utslag som nämnden kom till av stort intresse:

»Nämnden finner att uttrycket 'den sex dagar långa kryssningen' av en läsare är ägnat att uppfattas så att kryssningen skulle pågå åtminstone i sex dagar och fem nätter. Utflykten har emellertid ostridigt endast varat i fem dagar. Uttalandet har alltså inneburet en oriktig och vilseledande uppgift och strider därmed mot god affärssed.»

Jämfört med vad som understundom inträffat i resebyråbranschen är händelsen en struntsak, men uttalandet har sitt givna infälle för konsumenten, som av det officiella uttalandet att döma kan resa skadestånd, därest det utlovade programmet inte exakt överensstämmer med verkligheten.

En jurist, som Touring rådfrågat, påpekar att ett uttalande av Näringslivets Opinionsnämnd väger tungt vid en rättslig förhandling. Ändå skulle stort avseende fästas vid det faktum, att resebyråföretaget visat sin goda vilja genom att lämna ekonomisk gottgörelse.

För övrigt är det inte säkert, att »resenären alltid får rätt».

Om exempelvis en resa försenas på grund av att ett flygplan måste göra uppehåll på grund av säkerhetsskäl är detta en typisk force majeure. Likaså kan svårigheter uppstå när de gäller att bedöma olika slags hotellstandard och liknande.

Resejuridiken är alltså komplicerad, men tydligt är att författare som nu sitter och knäpar med den text, som skall måla kommande resefröjder i så tilltalande tongångar som möjligt, bör hålla tungan rätt i mun. Viss försiktighet bör exempelvis iakttas vid

angivandet av ett hotells läge. Alla etablissemang ligger inte »vid plagen», och inte ens vitala svenskar promenerar en kilometer på »ett par minuter». Som upplysning kan vi meddela, att världsrekordet i löpning 1.500 meter ligger på 3.

RESETIPS

Den 48:e internationella bilutställningen i London (Earls Court) arrangeras under tiden 16—26 oktober. För alla bilintresserade med semester kvar kan det kanske vara av intresse att SJ arrangerar ett flertal resor — med flyg, båt och tåg — till utställningen och att det finns många olika alternativ till individuella »paket»-resor att välja mellan.

Nu provborrar vi snart efter SVENSKOLJA

OK:s hemliga tyngdkraftskarta över Skåne eftertraktat byte för raketmakter

I bästa fall börjar vi provborrningar i Malmöhus län redan nästa år, förklarar byråingenjör Georg Bilius vid Rikets allmänna kartverks geodetiska avdelning, som fått i uppdrag av OK att kartlägga den skånska halvön och dess kustband för kommande prospektering efter olje-, gas- och saltförekomster.

Skåne i september

■ Vi började uppmätningarna här nere den 2 maj och de bägge första delarna av vårt kartprogram blev klara till midsommar, fortsätter hr Bilius. Sex grupper eller s.k. avvägningslag om vardera tre man är spridda över det område för vilket OK begärt koncession, dvs. väster om diagonalen Hälsingborg-Ystad eller mera administrativt uttryckt helt enkelt Malmöhus län. Ett privat oljebolag är däremot ute i samma ärenden i Ängelholms-området.

Men för egen del har hr Bilius slagit upp sitt högkvarter i Landskrona, varifrån han också leder arbetet och dirigerar de 6 avvägningslagen ute i terrängen.

Och vad saken gäller är alltså i första hand att rita en gravimeterkarta med vilken man som utgångspunkt kan sätta igång provborrningarna kanske redan i början av nästa år, omtalar han. Men var de olika borrhälsarna kommer att ligga bestäms först sedan kartmaterialet bearbetats av Sveriges geologiska undersökning — även kallat SGU! — och som från början gjorde de första provborrningarna ute på Falsterbonäset på 50-talet. Det var också till Sveriges geologiska undersökning som OK först vände sig vid sin koncessionsbegäran, men Geologiska undersökningen fick i sin tur dela det praktiska jobbet med Rikets allmänna kartverk, som ju är affärsdrivande.

Just nu pågår s.k. tyngdkraftsmätningar och parallellt därmed mäter vi också höjden över havet eftersom vi måste känna bägge dessa värden,

upplyser hr Bilius vidare. Genom att mäta tyngdkraften får man nämligen ett begrepp om fördelningen av massan under jorden. Men även typen av bergarterna. Och den eventuella oregelbundenheten gör sedan att man kan misstänka oljeförekomster.

I USA har man däremot försökt förenkla både den komplicerade tyngdkraftsmätningen och oljeprospekteringen genom att såväl mäta tyngdkraften som leta efter olja per flyg. Men vilka metoder man än använder är det alltid stora svårigheter förenade med oljeutvinningen — och det gäller inte minst försöken att mäta upp oljefyndigheter på havsbotten, vilket ju också blir aktuellt här nere efter OK:s utvidgade koncessionsansökan att även få söka efter olja utanför skånekusten. Amerikannerna använder sig i sådana fall — t.ex. när det gäller oljan i Mexikanska golfen — av en fjärrmanövrerad apparat inbyggd i en dykarklocka. För uppmätningen av tyngdkraften på vatten har vi dessutom möjligheten att göra avläsningarna med hjälp av i u-båtar inbyggda instrument. Något som hr Bilius också provat på, men inte verkar överdivert förtjust i!

Hur mäter man då tyngdkraften? Man utgår från det faktum att en vikt inte väger lika mycket över hela jorden — vår jord är ju t.ex. plattare mot polerna! — och detta förhållande kallas vetenskapligt gravitation. Medan det instrument som kommer till användning vid tyngdkraftsmätningar heter gravimeter och egentligen är en fjädervåg. Har man samma vikt så dras fjädern ut mer om tyngdkraften är större och mindre om denna är mindre. Och en

Ett av avvägningslagen — sex sådana grupper har satts in i OK:s aljeletning i Skåne — under ett uppdrag i Landskrona-trakten.



Den nya tyngdkraftskartan består egentligen av en hel serie kartblad över Skåne — men de blir samtidigt farliga papper för utländska raketbeväpnade makter på jakt efter så utförliga ytgeologiska uppgifter som möjligt beträffande landytan i raketernas väg, varför det blivande kartverket knappast lär bli offentligt!

hundramiljarddel skall man kunna registrera för att få vettiga tyngdkraftsvärden. Instrumentet måste därför förvaras väl skyddat för att temperaturvariation och lufttryck inte skall influera mätresultaten — det fraktas mellan mätplatserna inneslutet i en termosflaska under vakuum och en termostatsörjer dessutom för konstant temperatur.

Den 55.000 kr dyra gravimetern måste emellertid ständigt justeras genom kontrollmätningar med någon av de redan existerande och godtyckligt valda tyngdkraftshuvudpunkterna — det finns för resten 60.000—70.000 fixpunkter över hela landet men vid vårt besök kollade vi gravimetern mot tyngdkraftspunkten på grunden till Landskrona kyrka.

Och med hjälp av de uppgifter som registreras via gravimetern,

mätningarna av höjden över havet samt avvägningsgruppernas rapporter får man alltså fram underlaget till den gravimeterkarta som skall ligga till grund för de kommande provborrningarna.

Men denna nya tyngdkraftskarta, som egentligen består av en hel serie kartblad över Skåne, blir samtidigt farliga papper, påpekar hr Bilius, som därför ställer sig negativ till frågan om den överhuvud taget alls kan bli offentlig. Materialet skulle nämligen kunna få stort värde för utländska raketbeväpnade makter, vilka för raketernas inriktning är beroende av så detaljerade ytgeologiska uppgifter som möjligt om den landyta som raketerna skall passera på sin väg! I flera länder har man för den skull också slutat att publicera allt vad tyngdkraftskartor heter . . .





Byråingenjör Georg Bilius, som leder kartläggningsarbetet i Malmöhus län, plockar fram den för tyngdkraftsmätningarna viktiga men känsliga och därför väl ompyssade 55.000-kronors gravimetern.



Gravimetern måste ständigt justeras med ledning av de redan existerande tyngdkraftspunkterna och här pekar hr Bilius ut den aktuella pricken på grunden till kyrkan i Landskrona, där också högkvarteret slagits upp.



De uppgifter som registreras via gravimetern, mätningarna av höjden över havet samt avvägningsgruppernas rapporter skall ligga till grund för den för de kommande provborrningarna nödvändiga höjdkartan.

För övrigt har allt gått bra hittills, försäkrar hr Bilius. Det är bara det att många skåningar undrar en hel del om vad de kringströvande avvägningslagen har för sig och avkräver dem ständiga förklaringar om vad de håller på med. »En tunnelbana!» blir svaret ibland när de tyc-ker det blir tjatigt att svara på alla nyfikna frågor, men vanligen svarar man förstås som saken är: »En ny karta».

Vad så gäller provborrningarna föreställer sig hr Bilius att det är rena slumpen om man redan från början träffar rätt. Förmodligen måste man tålmodigt pröva sig fram. Men finns det olja eller gas så ligger den djupt — kanske hela 3.000 meter under skånemyllan, tror han.

RUBATO

AV BJÖRN PALM **RIV START**

Snälla NTF — hota inte med polisen

■ Med all uppskattning av NTF:s och dir. Thorssons skickliga trafik-säkerhetsfrämjande kampanjer av olika slag måste vi ändå sätta en bock i kanten för de senaste bägge vinterkampanjerna »Mörkerkampanj 62» och den nu aktuella »Höstkampanj 63».

Och vad vi hängt upp oss på är hopkopplingen av kampanjerna med regelrätta polisrazzior, vilket förefaller oss totalt oförenligt med och vilt främmande för samt föga till-

talande i modern trafikupplysnings-psykologi resp. trafiksäkerhetsar-betet överhuvud taget. Givetvis har trafikpolisen en stor uppgift i dagens trafikmaskin, men denna rutinkontroll bör varken lieras med NTF:s verksamhet eller intensifieras som ett extra skrämskott i samband med vissa kampanjer! Man kan t.o.m. härddra parallellen mellan ameri-kansk trafikskräckpropaganda och NTF:s taktiska metod — låt vara att vi svenskar har alltför lätt att

ropa på polis med ty åtföljande po-lisstatsstämpel utomlands.

»För att nå största möjliga effekt med kampanjen är det nödvändigt att såväl polis som bilinspektion i än högre grad engagerar sig i kampanjens uppföljning», heter det t.ex. i NTF-direktiven för årets höstkampanj och fortsättningen lyder: »Utan en effektiv uppföljning från poli-sens sida i form av »ljusrazzior» samt kontroll av att bilförarna an-vänder bilens belysning på ett riktigt sätt kan icke de mindre ansvarsmedvetna bilförarna nås.»

Och vi som i vår oskuld trodde, att både trafikpsykologer och tra-fikexpertis redan var ense om, att man måste sälja kunskapen om vet-tig körning till publiken med myc-ken reklam och som vilken annan vara som helst — utan hotet av vidhängande polisrazzior som extra chock-moment! Tänk bara om kam-unjerna för hälsokontroll skulle gå fram efter samma polisiära lin-jer...

ITALIENS STOLTA PROJEKT:

Privatflygfält vid sidan om autostradan

Flygplatser för sportplan på var 15:de mil längs hela autostradanätet — det är framtidsmusik som just nu spelas upp i Italien och även diskuteras på fullt allvar.



■ Enligt detta projekt skall 500 meter långa och 30 meter breda start- och landningsbanor på 10—20 miles avstånd byggas. Och man kommer därvid att föredra mark intill ett redan existerande hotell eller en restaurang med bensinstation eftersom också luftens turister givetvis sätter värde på förfriskningar.

Autostradaflygfälten har vidare den fördelen att privatflygaren är oavhängig av det relativt begränsade antalet officiella flygplatserna, vilka ligger långt från hemort eller resmål och där trängseln redan förut är stor.



Det italienska autostradanätet expanderar kraftigt — 1967 kan man köra på Autobahn hela vägen från Brenner till Sicilien! — varför frågan om sportflygplatser längs motorvägarna inte är för tidigt väckt som nästa logiska steg i kommunikationsväsendets utveckling.

Taxi eller privatbilar kunde sedan på ingen tid köra flyggästen dit han vill.

Det är Milano-ingenjören Cesare Maffei — president i Italienska aeroklubbens turiskommission — som kommit med idén till detta projekt. Och efter vad han försäkrar kan landningsplatserna till på köpet anläggas till förhållandevis ringa kostnader.

Dessa flygfält skulle inte ens en gång behöva cementeras, fortsätter han. Gröna remsoar med fast underlag i stil med engelska tennisbanor är tillräckligt då de en- och tvåmotoriga sportplanen ju inte är tunga och genom det främre landningsstället lika smidiga som en bil.

Ingenjör Maffei, som själv flyger Cessna 175, tänker i samband med sitt projekt främst på en ökad flygsäkerhet och en landningsplats på var 10:de mil längs autostradorna, där man kan tanka eller gå ner vid oförutsedda ogynnsamma väderleksförhållanden, skulle ge varje sportflygare en välkommen känsla av trygghet.

Även om detta projekt inte omedelbart kan omsättas i praktiken över hela linjen, menar ingenjör Maffei, så bör det dock vara någorlunda utbyggt till den dag i en mycket nära framtid när privatflyget börjar sitt segertåg: Italien har visserligen än så länge bara några hundra sportplan, men Frankrike 2.000—3.000 och Tyskland förmodligen ännu fler. Och redan om ett decennium ser det helt annorlunda

ut! Därför är det bäst att man förbereder sig i god tid...

För övrigt är anläggandet av autostradaflygfält ett viktigt led i dagens och inte minst morgondagens affärs- och reseliv — firmarepresentanter likaväl som turister använder sig alltmer av sportplan för att göra sig oberoende av de offentliga kommunikationsmedlen, rekommenderar Maffei till sist.

EEC = privatflygets genombrott!

Vad gäller privatflygets omfattning i dag internationellt sett så leder förstås USA överläget med inte mindre än 75.000 inregistrerade plan, varav de flesta dock än så länge tillhör stora firmor. Men många sportflygare är redan inregistrerade i det amerikanska luftfartsverkets rullor som självägande piloter — ja, några plan ägs t.o.m. av vävlönade arbetare, vilka varje dag flyger till fabriken med sina egna fåglar! Affärskonferenser i flygplan hör också till ordningen för dagen i Amerika...

I Tyskland dominerar däremot hittills sportflygarna och inte företagen som innehavare av de 1.700 inregistrerade maskinerna. Devisen »Bort från vägen — upp i luften!» har emellertid börjat sitt segertåg i Tyskland såväl som på den övriga kontinenten och kommer så sakta även hit — låt vara att det går betydligt trögare här hemma hos oss än t.ex. i Danmark. Men trängseln ute på våra vägar är privatflygets bästa supporter och läget ändrar sig lätt nog över en natt vad beträffar sportflygbeståndet.

Små sportflygplan kan man t.ex. få för omkr. 13.000 kr — men man bör förstås helst köpa dem ute i Europa eller i USA där både urvalet är större och priserna följaktligen lägre än här hemma hos oss. Ett privatplan som lämpar sig för affärsresor och firma-

konferenser går däremot löst på långt över 100.000 — dock bara hälften begagnat. Även den prisuppgiften avser dock den kontinentala marknaden. Medan man på den amerikanska begagnade flygplansmarknaden redan nu kan köpa sig t.o.m. ett tvåmotorigt flygplan för futtiga 10.000 kr — och vilken bil kostar för resten inte lika mycket!

Och när den kontinentala EEC-marknaden 1966 låter sin sista tullskranka falla då — om inte förr! — räknar man med att även firmaflyget skall få sitt naturliga genombrott på grund av handelsrådets genomgripande utvidgning.

Och lika lite som priset behöver inte heller driftkostnaderna längre avskräcka den som i egenskap av sportsman eller företagsledare har möjlighet att lägga sig till med ett privatplan: kostnaderna per flygtimme vid 300 flygtimmar per år — med försäkring men utan hangarhyra och avskrivning — svänger allt efter utrustning och platsernas antal mellan 25 och 55 kr i genomsnitt (dock inte mer än 75—130 kr/tim även för 4—5-sitsiga maskiner!). Men för större flersitsiga reseflygplan kan timkostnaden stiga ända till både 300 och 400 kr — i det senare fallet är det dock fråga om propellerturbinplan — medan flygtimmen för de större maskinerna som Grumman Gulfstream, 4-motoriga Potez eller Fokker Friendship (pris ca 3 milj. kr) slukar upp till 900 kr...

I väntan på sport- och firmaflygets frammarsch i vårt land — och som en liten inventering för hugade spekulanter — har vi här ändå gjort ut ett litet galleri över vad den internationella marknaden i dag har att erbjuda ifråga om en- och tvåmotoriga sportflygplan såväl som privatjetplan.

Björn Palm



BORT FRÅN VÄGEN

FLYGBÖRSEN I USA

med aktuell
dollarprislista
över nya resp.
begagnade plan.
1 dollar (\$) = 5,20 kr.



Beechcraft D-50 Twin-Bonanza modellår 1956
-57: pris nytt 77.000 \$, begagnat 33.021 \$.



Ryan Navion 49-50: nytt 10.985 \$, beg. 5.000 \$;
51: nytt 14.685 \$, beg. 5.672 \$.



Ercoupe 415D & C 46-47: nytt 3.450 \$, beg.
1.604-1.927 \$; 415E-G 48-50: nytt 3.795-
3.995 \$, beg. 2.042-2.210 \$.



Taylorcraft Model BC-12D 46-50: nytt 2.400-
2.656 \$, beg. 975-1.215 \$.



Piper PA-24 Comanche 180 58-60: nytt
14.500-15.800 \$, beg. 8.621-10.110 \$.



Bellanca Crusair 46-49: nytt 5.950-7.250 \$,
beg. 2.450-3.220 \$.



Mooney Mark 20 55-58: nytt 12.500-13.750 \$,
beg. 5.580 \$; 58-60: nytt 14.750-15.450 \$,
beg. 8.742-10.111 \$.



Cessna 140 46-49: nytt 3.245-3.495 \$, beg.
2.108-2.200 \$.



Aeronca Champion 46-51: nytt 2.395-3.160 \$,
beg. 975-1.150 \$.



Aeronca Sedan 48-51: nytt 4.395-5.488 \$,
beg. 2.500-3.500 \$.



Piper PA-22 Tri-Pacer 51-54: nytt 5.395-
6.475 \$, beg. 2.960-3.316 \$.



Mooney Mite 18C 50-55: nytt 2.995 \$, beg.
1.240-1.400 \$; 18LA nytt 2.616 \$, beg.
1.240 \$.



Champion Tri-Traveler 57-60: nytt 5.875-
7.310 \$, beg. 2.672-4.795 \$.



Beechcraft Model 35 Bonanza 47-48: nytt
8.945 \$, beg. 5.150 \$.



Temco Swift GC-1B 47-50: nytt 3.750-4.495 \$,
beg. 1.972-2.200 \$.



Piper PA-20 Pacer »125» 50-52: nytt 3.795-
5.170 \$, beg. 2.585 \$; PA-20 »135» 50-54:
nytt 4.265-6.275 \$, beg. 2.585 \$ (i.o.m. 53
års modell).



Aero Commander 520 51-54: nytt 45.000 \$
(51 års modell), 66.000 \$ alla övriga, beg.
22.624 \$.



Cessna 310C-310D 59-60: nytt 59.950 \$, beg.
34.950-38.900 \$; 310-310B 54-58: nytt 49.950
-59.950 \$, beg. 20.800-28.104 \$.



Stinson Station Wagon 46-47: nytt 5.645 \$,
beg. 1.802 \$.



Cessna 195 47-54: nytt 13.750-24.700 \$, beg.
4.325-6.408 \$.



Luscombe Silhouette 8A 46-49: nytt 2.995-
3.195 \$, beg. 1.315 \$; 8E 46-49: 3.795
\$, beg. 1.805 \$; 8F 48-49: nytt 3.595-
3.695 \$, beg. 2.350 \$; Sedan 11-A 48-49:
nytt 7.490 \$, beg. 2.980 \$.

HÄR KOMMER SPORT- OCH FIRMAFLYGET



Saab-Safir 91D standard (Sverige): Pris 155.000 kr.



Cessna 172 standard (USA): 51.700 DM; 180E standard 76.400 DM.

KONTINENTENS De enmotoriga

med aktuell prislista i D-Mark
över planutbudet.
1 DM=1,30 kr.



De Havilland (Canada) DHC-3 Otter.



Morane Saulnier 880B Rally Club (Frankrike): 27.000 DM; M. S. 885 Super Rally: 38.000 DM.



Scintex CP. 301C Emeraude (Frankrike): 27.450 DM.



Bölkow Junior (Tyskland): 26.500 DM.



* Dornier Do 27 Q-5 (Tyskland): 117.000 DM; Q-6: 141.500 DM.



SIAT 222 (Tyskland): 85.000 DM.



Bölkow 207 (Tyskland): 54.500 DM.



Pilatus PC-6 Porter (Schweiz): 141.500 DM; PC-6A: 237.000 DM.



L-40 Meta-Sokol (Tjeckoslovakien): 52.000 DM.



Piper PA-18 Super Cub 150 (USA): 46.300 DM.



Nardi FN-333 (Italien).



Proracer F. 158 Picchio (Italien): 64.000 DM.



Beagle-Auster A. 109 Airdale (England): 61.000 DM.



Umhau U-18 Flymobil (USA): 49.500 DM.



Mooney Mark 21 (M-20C - USA): 65.800 DM.



L-60 Brigadyr (Tjeckoslovakien).



Beechcraft P 35 Bonanza (USA).

BORT FRÅN VÄGEN

FLYGBÖRS De flermotoriga



De Havilland D. H. 114 Heron 2 (England):
1,2 milj. DM.



Piaggio P. 166 B Portofino (Italien): 514.000
DM.



Aero Commander 560 E (USA): 500 A: 326.000
DM; 500 B: 391.000 DM; 560 F: 468.700 DM;
680 F: 537.000 DM.



Piper PA-23-160 Apache H (USA): 183.500
DM.



Dornier DO 28 (Tyskland): 196.000 DM.



Grumman G. 159 Gulfstream (USA).



Scottish Aviation Twin Pioneer 2
(England).



Beechcraft Queen-Air 65-80 (USA);
Travel Air 95: 200.000 DM.



Cessna 310 H (USA): G Standard 278.300
DM.



Beagle B. 206 (England): 336.000 DM.



Sferma-Beecher PD 146 Marquis (Frankrike).



De Havilland D. H. 104 Dove 8 (England).



Omnipol L 200 D Morava (Tjeckoslovakien).



Potez 840 (Frankrike): 2 milj. DM.



Fokker F. 27 Serie 200 (Holland): 2,5 milj.
DM.



D. H. 125 Jet Dragon (England): 1,8 milj. DM.

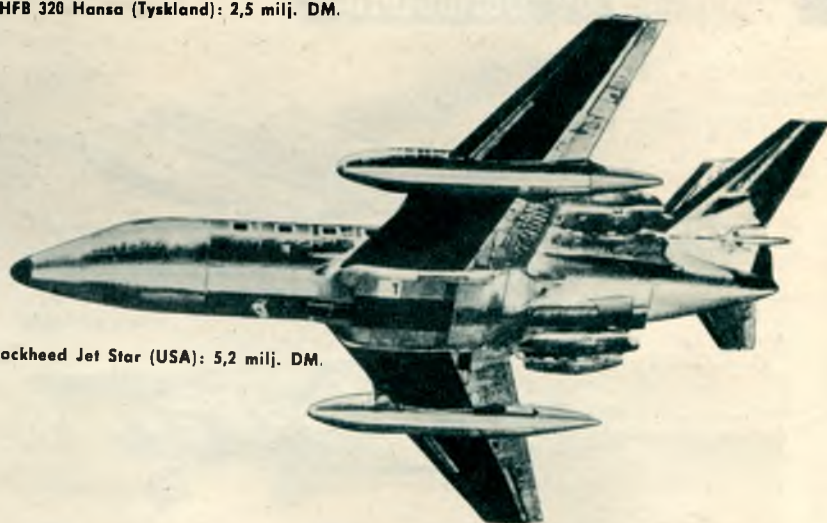


HFB 320 Hansa (Tyskland): 2,5 milj. DM.

**Privat
jetplanen**



Aero Commander 1121 Jet Commander (USA): 2.25 milj. DM.



Lockheed Jet Star (USA): 5,2 milj. DM.



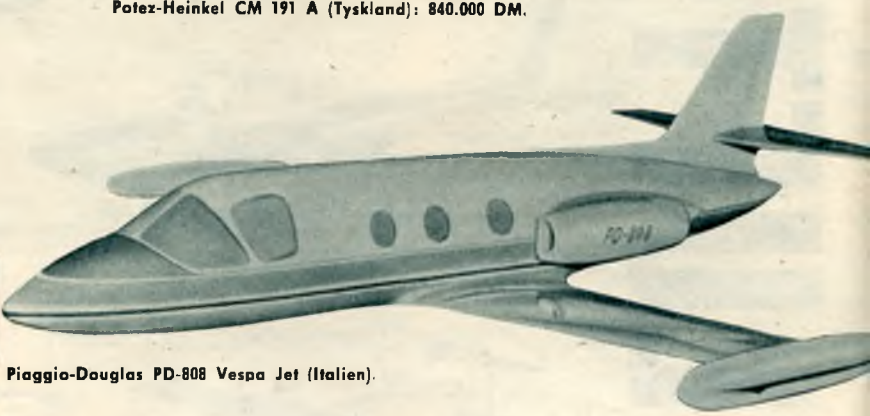
Maurane Saulnier MS 760 Paris (Frankrike). 1,2-1,4 milj. DM.



Potez-Heinkel CM 191 A (Tyskland): 840.000 DM.



SIAT 311 A (Tyskland).



Piaggio-Douglas PD-808 Vespa Jet (Italien).



GAM Dassault Mystère 20 (Frankrike).



 BORT FRÅN VÄGEN

PRIVATFLYGARENS VEDERMÖDOR

Så här skildrar USA-tecknaren Frank Fletcher i den amerikanska motorkollegan Flying sportflygarens kval och lidanden när det gäller att välja rätt plan bland det rikhaltiga utbudet av begagnade maskiner, att själv serva och reparera enligt do-it-yourself-metoden och att – vilket inte är det minst viktiga – om möjligt försöka undgå att i tid och otid behöva rundflyga hela tjocka slakten och bekant-skapskretsen i sin stolta fågel.



IC SÄNKER PRISER DÄCKEN NED



VINTER-GLEX

i vindrutespolaren skyddar mot frost — ger kristallklar sikt.

GLEX SILIKON SPRAY

isolerar och skyddar, oumbärligt både i bilen och i hemmet

GLEX låsolja

tinar ögonblickligen upp igenfrusna billås

RADARDUKEN "singel"

ett mirakel mot imma

GLEX NO-ICE

tar bort isen på bilrutorna snabbt och säkert

GLEX IM-SPRAY

ett fantastiskt medel mot imma

GLEXIN karboratorskydd

mot isbildning i förgasaren

MÅSTE HA SET

med radarduk, låsolja, vinter-glex och isskrapa, som bilisten måste ha i alla väder året runt

GLEX-RENT

för galon och vita däckssidor

GLÄNSI SNABBVAX

ger rekordglans och varaktigt skydd

GLEX NEW CAR SMELL

återger bilen fabriksny doft, ger ökad biltrivsel

Välj kvalitetsprodukter från

GEMPA

Stockholm, Falun, Göteborg, Malmö.
T. 42 58 55, 19230, 40 70 78, 92 48 55

Bilkooperationen fortsätter på den inslagna vägen — att pressa priserna nedåt på bilförnödenheterna. För någon månad sedan gällde det som alla vet bensinpriset. I dag är det bilringarna som står i blickpunkten. Fr.o.m. den 15 september sänkte IC priserna med 25 procent på däck och slangar av de vanligaste fabrikaten. Detta innebär att de riktpriiser som tillämpats inom gum-mibranschen det senaste halvåret varit drygt 33 procent över IC-priset.

Det nya priset gör det bl. a. möjligt för de flesta privatbilägare att "orka med" kostnaderna för en rejäl uppsättning av dubbade vinterdäck. Över huvud taget kommer de nya låga priserna att stimulera till en förbättrad däckstandard, vilket inte minst är av stor betydelse för trafiksäkerheten.

Det är också viktigt att understryka att den genomförda prissänkningen kommer att innebära en sanering av den omfattande rabattflora som rått inom bilbranschen. Lika pris för alla, är en maxim som vi inom bilkooperationen håller styvt på.

KÖR IN TILL NÄRMASTE IC-STATION OCH
HÖR EFTER PRISERNA PÅ JUST DE RINGAR
ER BIL SKALL HA!



RNA IGEN MED 25%!



IC:s garantigummerade
däck med specialslitba-
na som gör det möjligt
att montera 4 dubbara-
der.

Gislevad »Brodd M+S»
med fabriksmonterade
dubbar enbart i ytter-
nabbarna.



IC

Glykol

förmånspris

2:90

per liter

när IC-personalen hjälper Er fylla. Förmånspriset gäller till

15 oktober

IC-fackmannen kontrollerar slangar och slangkopplingar!

PS Kommer Ni ihåg glykolköerna
första frostkällen förra hösten?
Undvik kö, fyll nu...

IC

prisledaren

ÖVER HELA LANDET

EN KRONOPARK I HANDEN

■ Gör lämpliga kronoparker till riksallmänningar för friluftsliv och folkhögskolor för naturvård! — För 28 år sedan framkastade vi den tanken, och för 23 år sedan gjorde 1937 års fritidsutredning den till sin. För bara 3 år sedan tog chefen för domänverket, generaldirektör Erik Höjer ett nytt initiativ för att förverkliga den halvt bortglömda idén. Och redan denna sommar har 14 fiskevatten, och 24 strövområden, därav 6 med campingplatser och de övriga med rast- och parkeringsplatser, öppnats för allmänheten. En miljon har domänverket satsat på två år för att kunna ta emot allmänheten väl på kronoparkerna. Men det är nog bara början. Det framgick av vad Erik Höjer sade, då vi träffade honom på en fritidskonferens i Landskrona.

Fler fina fiskevatten fortare...

— Vi räknade först med att ganska snart kunna begränsa våra nettokostnader för fritidsskogarna till ett par hundra tusen kr om året, sade han, eftersom camping, parkering och annat ger vissa inkomster. Allmänhetens intresse har likväl visat sig vara så stort att vi nog inte kan minska investeringarna de närmaste åren. Vi satsar ungefär lika mycket på fritidsfisket som redan ger rätt goda inkomster. Men också de inkomsterna måste vi nog satsa för att snabbt öppna fler och bättre fiskevatten. Det är dyrt att göra svaga fiskesjöar till goda vatten. Men på längre sikt bör vi få tillbaka vad vi nu satsar på fisket.

Södra Sverige särskilt gynnat

Av fiskevattnen ligger ännu alla utom ett i Norrland och övre Dalarna. I södra och mellersta Sverige äger staten bara 5–6 procent av skogsmarkerna, och av dem är ju inte alla lämpliga som fritidsskogar. Men redan nu har 14 strövområden gjorts mer tillgängliga för allmänheten. Stockholmskarna har fått utflyktsmål på Lovön och i Gripsholms skogar — och dessutom på Bogesund, där Stockholms stad arrenderat tusen hektar av kronan. Inte bara östgötarna söker sig till det vackra Omberg mellan Vättern och fågelsjön Tåkern. Malmö i Tjuströ skärgård och Kosta, Växjö och Sandviks kronoparker i det skog- och sjörika södra Småland kommer att

locka folk från kringliggande industribygder. Göteborgarna har nära inte bara till Svartedalens kronopark (som de för 25 år sedan försummade att köpa för en spottstyver) utan också till Halle- och Hunneberg och till fiske i de många småsjöarna uppe i Kroppefjälls vildmarksområde i Dalsland.

I Skåne är det inte bara infödingarna, utan också många samojeder, som söker sig till Skäralids bokskogar och den milslånga sandstranden väster om Sandhammarens fyr i Hagestads naturpark. Och en av Skånes största sevärdheter är kronodomänen Stenshuvud, Linderödsåsens branta udde i Hanöbukten som Erik Höjer och andra naturvänner hoppas ska bli kärnan i en ny skånsk nationalpark.

I Böda badar man bäst...

Störst och lyxigast av Domänverkets campingplatser är Böda på norra Öland som utom alla moderna bekvämligheter också bjuder på milslånga sandstränder, och många grunda laguner, i vilka havsvattnet värms av en ofta strålende sol. Runt omkring ligger 60 kvadratkilometer skogar för den som vill motionera mellan sol- och saltvattensbaden.

Spänstigt friluftsfolk låter sig kanske hellre lockas till campingplatserna på Fjällheden i Kolmården, Granvik vid Vättern och Unden i södra Tiveden, Villingsberg i Kilsbergen och Malingsbo i Bergslagens skogar. Där kan campingen få en fläkt av verkligt vildmarksliv en eller annan timmes bilväg från stora befolkningscentra.

Förutom de nya fritidsskogarna förvaltar domänverket också Sveriges 16 nationalparker, från Vadvetjåkko (nära Narvik) i norr till Dalby Söderskog (nära Lund) på Skånes Söderslätt. Till dem har allmänheten tillträde i den mån naturen gör dem lättillgängliga. Men Erik Höjer vill göra några av dem ännu mer lättillgängliga.

Bilisten barn på nytt — behöver lära sig gå!

I nationalparkerna vill vi, säger han, helst kanalisera folkströmmen av hänsyn till naturskyddet. (Men någon bilström kommer inte att kanaliseras in i parkerna.) På fritidsskogarna vill vi däremot sprida besökarna så myc-

ket som möjligt. Vi vill locka dem till strövtåg — till fots eller på skidor. Många stadsbor har blivit barn på nytt och behöver lära sig gå. Våra skogsbilvägar är avsedda för timmertransporter och annan nyttotrafik och kan därför inte i obegränsad utsträckning öppnas för nöjestråfik och planlös bilparkering. Ökad spridning av besökarna medför naturligtvis ökade risker inte bara för nedskräpning utan också för skogsbrand. — Fast ännu har allt gått ganska bra i lås.

På tal om skadegörelse understryker domänverkets chef som representant för Sveriges största markägare, staten, att en närmare precisering av allemansrätten är ofrånkomlig. Men samtidigt understryker han att bilister och friluftsfolk inte är ensamma om att uppträda hänsynslöst mot naturen. Markägarna visar ofta lika stor hänsynslöshet genom onödigt hård exploatering av materiella och ideella naturtillgångar.

Kronomark reserverad som friluftsskogsreservat

Om domänverket under mer än två årtionden inte gjorde något för att förverkliga trettioalets förhoppningar om »friluftsskogsallmänningar» på kronomark, så är det å andra sidan domänverkets förtjänst att kronomarkerna inte, särskilt nära de större städerna, exploaterats planlöst för andra ändamål. Kronans marker ligger i stort sett lika orörda som för ett kvartssekel sedan. De har till och med blivit fler och de kan i den utsträckning som modern samhällsplanering anser nyttjas mest samhällsnyttigt.

Erik Höjer medger att statsskogarna kan ge rum inte bara för virkesproduktion, utan också åt både rörligt friluftsliv och åt fast sådant i form av fritidsbebyggelse. Men helst ser han att kronoskogarna förblir skogar och nyttjas enbart som strövområden.

Domänverket mot "dubbelkommando" i friluftsskog

Är det kanske risken för att samhällets sent vaknade intresse för att nyttja naturens rekreationsvärden ska beröva domänverket bestämmanderätten över kronoparkerna som sent kommit domänverkets intresse att

**bättre än
10 projekt
åt skogen.
Domänverket
mot
"dubbelkommando"
— blir
sin egen
friluftsstyrelse**

NILS HORNEY



KRONOPARKEN



DOMÄNVERKET

KROPPEFJÄLL



BÖDA KRONOPARK

DOMÄNVERKET



vakna för det mer än ett kvartssekel gamla önskemålet bör förverkligas?

Erik Höjer erkänner att domänverket nu sent omsider själv öppnat portarna till fritidsskogarna på vid gavel för allmänheten för att undvika »dubbelkommando». Domänverket vill inte att den nya naturvårdsstyrelsen och en statlig fritidsstyrelse ska lägga sig i skötseln av kronoskogarna. De ska också i fortsättningen främst producera en stor del av det virke på vilket det svenska välståndet (och därmed bilbeståndet) till stor del är baserat. Kan öppnandet av fritidsskogarna öppna allmänhetens ögon för den roll skogarna spelar för vår försörjning, så är de pengar domänverket satsar på friluftslivets främjande affärsmässigt väl använda.

Så säger chefen för statens största affärsdrivande verk. Men han är kanske inte så hårt affärsmässig som han vill låta påskina. Erik Höjer har tidigare visat sig uppskatta också de ideella naturrikedomarna i skog och sjö och han har förståelse för vad sunt friluftsliv betyder för folkhälsan.

Kommunerna gör föga för friluftslivet

Men han tycker inte att Sveriges kommuner i allmänhet visar sådan förståelse. Bara några få större städer — bland dem främst Stockholm — har skaffat sig större egna friluftsområden. Det blir därför nog främst staten som får stå till tjänst med friluftsområden av större format. Landsbygdskommunerna vill för sin del ofta hårt exploatera inte bara egen och enskild mark som det borde vara ett allmänt intresse att bevara som natur- och friluftsreservat. De vill också ekonomiskt dra fördel av kronomarkerna. Som exempel nämner Erik Höjer skogarna i Älvdalens revir som han med enkla fiskarestugor och campingplatser vill göra lättillgängliga för den som önskar billig friluftrekreation. Men Särna kommun vill med kronomarkerna och deras fiskevatten som dragplåster bygga turisthotell och andra anläggningar för en publik som har råd att spendera mer — kanske i dollar, pund och riksmark.

Kommunal turistisk kommersialism

Ett annat exempel på motsatsförhållandet mellan å ena sidan enskilda och kommunala intressen och å andra allmänna konsumentintressen är Stenshuvud. Kiviks kommun vill gratis ha denna av staten ägda naturpark som rusinet i en tjock gröt av kringliggande fritidsbebyggelse. Det återstår nu att se om den nya statliga naturvårdsnämnden har så mycket råg i ryggen att den vågar satsa en del av de två miljoner den fått i startkapital på att rädda den vackra österlenska kulturbygd som omger Stenshuvud från exploatering och gör det hela till en nationalpark till gagn och glädje inte bara för skåningarna i gemen utan för alla som söker sig till vad som ännu är kanske det vackraste hörnet av Sverige.

En kronopark i handen är bättre än tio projekt åt skogen...

Det återstår att se vilka storverk det nya statliga ämbetsverket för naturvård kan göra, när det gäller att rädda vad som ännu finns kvar av den svenska naturens rekreativvärden. I sista hand beror det på vad statsmakterna är redo att offra på den oförtjänta markvärdestegringens altare. För min del är jag nog beredd att hålla mer på domänverkets nya giv. En kronopark i handen som fritidsskog är bättre än tio åt skogen projekterade fritidsreservat som staten, landstingen och kommunerna inte vill satsa pengar på att förverkliga.

Det är i mycket hög grad den nuvarande chefen för domänstyrelsen vi har att tacka för att allmänhetens önskningar att något blir gjort för friluftslivets främjande möts med snabbare verkande och mer rationella åtgärder än nya utredningar, betänkanden och — betänkligheter.

BENSINVINNARE

I vår dragningslista i nr 8 av Bileko över bensinvinare hade olyckligt nog ett par namn tappats bort, nämligen:

KRISTIANSTADS LÄN

Edith Lydén, Kristianstads v. 4 a, Hässelholm; Bengt Dagstam, Sibyllav. 7, Långebro.

GOTLANDS LÄN

Kjell Karlsson, Bangårdsg. 9, Visby; Rolf Beinert, Signalg. 12 A, Visby; Marianne Luhr, Signalg. 4 H, Visby.

GRATIS

BENSIN OCH TILL- BEHÖR

Bilismens jordskredsliknande utveckling – inte minst i vårt land – har gjort bilisternas vanor när det gäller allt som sammanhänger med bilen till en avgörande faktor i samhället. Vägbyggen, regionplanering, bilhandelsstruktur, bensinstationsnätets utbyggnad samt verkstads- och serviceformerna är några av de sidor som bör dikteras av bilbestånd och trafikomfattning. Men för att få en så god bild som möjligt av bilisternas vanor och önsksningar i dessa såväl som andra sammanhang saknas i långa stycken det riktiga underlaget och motortidningen Bilekonomi riktar därför i denna enkät ett frågekomplex till alla svenska bilförare. I anslutning till frågorna finns också plats för några personliga synpunkter och där de bästa motiveringarna för era önskemål om förbättringar i ett eller annat avseende underställs en jury för prisbedömning. Bland vinsterna märks alltså som redan framgår av rubriken både gratis bensin och biltillbehör. Tilläggas bör kanske att svaren garanteras full diskretion, men den som ändå föredrar att hoppa över en eller annan fråga behöver inte för den skull avstå från att delta i tävlingen – däremot måste ni på kupongen ange ert främsta önskemål som bilist när det gäller förbättringar.

KUPONG

Som bilist är mitt främsta önskemål när det gäller förbättringar följande:

.....
.....
.....

Namn:

Bostad:

Postadr:

Kupongen insändes tillsammans med frågeformuläret till Motortidningen Bilekonomi, Fack, Stockholm 30, senast den 1 nov. Märk kuvertet: »Bensintävlingen».

FRÅGEFORMULÄR

(Markera ert svar med kryss i delfrågornas där för avsedda rutor och skicka in svaren plus motivering till Motortidningen Bilekonomi, Fack, Stockholm 30, senast den 1 november.)

Civilstånd

- ☐ Ogift
- ☐ Gift
- ☐ Änkling/änka/frånskild

Vem kör bilen?

- ☐ Mannen
- ☐ Hustrun
- ☐ Båda

Hur gammal är föraren?

- ☐ Under 34 år
- ☐ 35—44 år
- ☐ 45—54 år
- ☐ 55 år och däröver

Förarens yrke?

- ☐ Större företagare
- ☐ Handel eller småindustri
- ☐ Fria yrken
- ☐ Ämbetsman
- ☐ Tjänsteman
- ☐ Lantbrukare
- ☐ Arbetare
- ☐ Övriga yrken

Ungefärlig månadsinkomst (sedan skatten dragits)

- ☐ 3.000 kr och däröver
- ☐ 2.000 » » »
- ☐ 1.500 » » »
- ☐ 1.000 » » »
- ☐ 800—1.000 kr
- ☐ 600—800 kr
- ☐ 500 kr och därunder

Hur länge har ni kört bil?

- ☐ Sedan 1939 och tidigare
- ☐ Sedan 1940—50
- ☐ Sedan 1950—60
- ☐ Sedan 1960

Var bor ni?

- ☐ På platser med mindre än 2.000 invånare
- ☐ Platser med 2.000—20.000 inv.
- ☐ Platser med 20.000—100.000 inv.
- ☐ Platser med 100.000 inv. och däröver

Köpte ni bilen ny eller begagnad?

- ☐ Ny
- ☐ Begagnad

Vilken karosstyp?

- ☐ Vanlig personbil
- ☐ Personvagn med skjutbart soltak
- ☐ Kabriolett
- ☐ Kombivagn
- ☐ Lastbil
- ☐ Övriga

Vilken bil i ordningen kör ni nu?

- ☐ Den första
- ☐ Den andra
- ☐ Den tredje
- ☐ Den fjärde eller däröver

Vilken karossfärg?

- ☐ Grå/silver
- ☐ Grön
- ☐ Svart
- ☐ Blå
- ☐ Beige
- ☐ Röd
- ☐ Brun
- ☐ Gul
- ☐ Tvåfärgad

Vad visar miltalet?

- ☐ 1.000 mil och därunder
- ☐ 1.000—2.000 mil
- ☐ 2.000—3.000 mil
- ☐ 3.000—4.000 mil
- ☐ 4.000—5.000 mil
- ☐ 6.000—7.000 mil
- ☐ 7.000—8.000 mil
- ☐ 8.000—9.000 mil
- ☐ 9.000—10.000 mil
- ☐ 10.000—20.000 mil

Efter hur många mil säljer ni bilen?

- ☐ 2.000 mil
- ☐ 4.000 mil
- ☐ 6.000 mil
- ☐ 10.000 mil

Säljer ni bilen efter miltal eller en viss tid?

- ☐ Efter miltal
- ☐ Efter viss tid

Tänker ni fortsätta att ha bil?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

ATT VINNA om ni svarar

på den här rundfrågan
beträffande bilförarna
och deras vanor

VINSTLISTA

1:a pris 200 liter bensin
2:a–5:e pris 100 liter bensin
6:e–10:de pris 25 liter bensin

Dessutom utdelas ett stort antal vinster
i form av diverse praktiska biltillbehör.

Om ja — köper ni då en ny vagn
nästa gång?

- ☐ Ja
☐ Nej

Tänker ni hålla två bilar?

- ☐ Ja
☐ Nej

Tänkar ni i allmänhet på en viss bestämd
bensinstation?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om ja — varför tänkar ni just där?

- ☐ Bra servicepersonal
☐ Stationens läge
☐ Tankar alltid samma märke
☐ Har rabatt där
☐ Är medlem där
☐ Bekväma betalningsvillkor
☐ Har släkt resp. bekanta där
☐ Anlitar stationens garage resp. verkstad
☐ Enda stationen på platsen
☐ Mera av vana än särskild orsak
☐ Övriga skäl

Tänkar ni vanligen normal- eller
högoktanig bensin?

- ☐ Normalbensin
☐ Högoktanig

Hur många liter tankade ni senast?

- ☐ 10 l eller därunder
☐ 11–15 l
☐ 16–20 l
☐ 21–25 l
☐ 26–30 l
☐ 31–35 l
☐ 36–40 l
☐ 41 l eller mer

Tänkar ni någon bestämd veckodag?

- ☐ Söndag ☐ Torsdag
☐ Måndag ☐ Fredag
☐ Tisdag ☐ Lördag
☐ Onsdag ☐ Ingen bestämd dag

Tänkar ni någon viss tid på dagen?

- ☐ På väg till arbetet ☐ På hemväg
☐ Under lunchen ☐ Ingen viss tid

Hur lång livslängd hade era senaste däck?

- ☐ 2.000 mil
☐ 2.500 mil
☐ 3.000 mil
☐ 3.500 mil
☐ 4.000 mil
☐ 4.500 mil
☐ 5.000 mil
☐ 6.000 mil
☐ 7.000 mil och däröver

Köper ni nästa gång däck av samma märke?

- ☐ Samma märke
☐ Ett annat märke

Använder ni tändstift av visst fabrikat?

- ☐ Ja
☐ Nej

Använder ni polermedel?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om ja — polermedel av visst bestämt
märke?

- ☐ Ja
☐ Nej

Vem tvättar vagnen?

- ☐ Bilägaren (föraren) själv
☐ Bensinstation/verkstad
☐ Övriga

Vad tvättar ni med?

- ☐ Vanligt vatten
☐ Tvättmedel som tillsats

Lämnar ni vagnen till regelbunden service?

- ☐ Regelbunden
☐ Oregelbunden
☐ Aldrig

Har ni garage?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om inte — täcker ni över fordonet
på natten?

- ☐ Ja
☐ Nej

Har ni något eller några av dessa tillbehör?
Bilradio

- ☐ Ja
☐ Nej

Ljustuta

- ☐ Ja
☐ Nej

Starktonshorn

- ☐ Ja
☐ Nej

Eldsläckare

- ☐ Ja
☐ Nej

Dim- eller fjärrljus

- ☐ Ja
☐ Nej

Reservdunk

- ☐ Ja
☐ Nej

Förbandslåda

- ☐ Ja
☐ Nej

Bogserlina

- ☐ Ja
☐ Nej

Husvagn

- ☐ Ja
☐ Nej

Campingutrustning

- ☐ Ja
☐ Nej

Har ni hel- eller halvförsäkring?

- ☐ Helförsäkring
☐ Halvförsäkring

LILLA MELLANKLASSEN

i engelsk konsumenttest

■ Det engelska konsumentinstitutets tidskrift Which var först i Europa med objektiva jämförande biltester och skapade sensation genom sina fräna, men välgrundade, kommentarer. Vi har tidigare lovat att referera de av Whichs tester som har intresse för svensk publik. Hittills har tidskriften dock gjort jämförelser mellan bilar som i Sverige legat i helt olika prisklasser och som vi därför ansett gett orättvisande resultat. Whichs senaste test behandlar dock fyra bilar som är direkt jämförbara även i Sverige även om skillnaden mellan den dyraste, Morris 1100, och den billigaste, Simca 1000, är större här än i England, där f.ö. Renault 8 är dyrast.

Bileko testade Morris 1100, Ford Cortina och Renault 8 i nr 3 och Simca 1000 i nr 5. Våra resultat är i det stora hela de samma som de Which kommit fram till men i några avseenden skiljer sig våra uppfattningar. Till Whichs text har vi därför, inom parentes, fogat våra egna kommentarer.

Avdelningen om fel som uppstod på bilarna fordrar en kommentar för dem som inte tidigare läst Whichs tester. Trots att listorna är så omfångsrika att man får intrycket att bilarna varit synnerligen opålitliga klarade sig dessa bilar faktiskt bättre än de flesta av de tidigare testade. Likaså kan man få intrycket att de engelska bilarna favoriseras. De som läst tidigare Which-tester vet att det snarare brukar förhålla sig tvärt om. Which har skarpt kritiserat den brittiska bilindustrin för dålig kvalitetskontroll och berömt bilar som VW och Saab.

Which köper sina bilar anonymt i vanliga bilaffärer och kör dem 1.600 mil. Dels körs de i vanlig trafik och dels görs speciella, mer vetenskapliga prov — bl.a. laboratorieprovas lackering och krom.

Start

Cortina var lättstartad men fordrade noggrann inställning av choken. Både R8 och Simca var svårstartade i kyla men R8s automatchoke var en fördel. Morris 1100 gav inga besvär. Endast R8 var försedd med startv. (Bileko hade inga kallstartsvårigheter med någon av bilarna.)

Acceleration

Simca hade svagare acceleration än de övriga medan skillnaden bland de andra var obetydlig. I stående startprov var Cortina och R8 bäst, i flygande startprov Morris 1100. (Bileko har samma uppfattning, den Simca som säljs i Sverige har dock högre effekt än den som testades av Which).

Toppfart

Simca var långsammast, de övriga jämnogoda med ca 130 km/tim. (Enligt Bileko var Cortina långsammast med 123 och R8 snabbast med 132 km/tim.)

Backtagning

Bilarna provades i en backe med lutningen 1 på 4 och med last som motsvarade 4 personer och bagage. Cortina klarade sig bäst och R8 gick också mycket bra. Det var inga besvär med Morris. Det gick dåligt för Simca. Den gick knappt igång och testarna fick åtskilliga motorstopp. För att få bilen i rörelse måste man slira på kopplingen. (Bileko gör ingen liknande test.)

Styrning

Vid vanlig körning var Cortinas och Morris styrning utmärkt, bägges var lätt och precis. Om någon var bäst, var det Cortinas. Enda kritiken var en lätt känsla av vaghet i fart på raka vägar och med lätt belastning. R8s styrning var också lätt och precis bortsett från en svag tendens till »vandring» på raka vägar vilket kunde mildras genom att lasta det främre bagagerummet. I hög fart var Simcas styrning inte särskilt tillfredsställande. Stora rattutslag fordrades, även på raka vägar, för att korrigera bilens tendens att »vandra» om vägbanan lutade eller var något ojämn. (Bileko hade samma uppfattning men klagade också på den alltför starka självvåtergången hos R8s styrning.)

Styregenskaper

Which kör bilarna med ökande hastighet runt en cirkel med 113 meters radie. Med specialinstrument mäts rattutslagets ökning och kraften som behövs för att vrida ratten. Under proven hade bilarna två mans besättning samt utrustning som viktmässigt svarar till en tredje passagerare. Cortina hade de lättast förutbestämbara styregenskaperna med långsamt men jämt ökande rattutslag och styrkraft eftersom farten ökade. Vid gränsen för dess kurvtagningsförmåga, vid Whichs test ca 0,65 g radiell acceleration, sladdade bakdäcken men genom att styrningen gick lätt och endast fordrade små rörelser var sladden lätt att kontrollera. Med enbart föraren ombord släppte bakdäcken något tidigare. På mycket ojämt underlag uppstod bakaxel tramp — bägge hjulen lyftes alternativt.

Uppmätningarna av rattutslag och styrkraft hos Morris visar att den har mycket säkra och förutsägbara styregenskaper. Vid testen sladdade bilen överhuvudtaget inte. Vid över 0,7 g (det högsta värdet som nåddes av någon bil i gruppen) hade bilen inte tillräcklig motorstyrka för att överkomma däckens radering mot vägbanan och kunde följaktligen inte köras vidare. På hala underlag var det framhjulen som släppte först. Morris hade dock två nackdelar: om man släppte gasen vid kurvtagning i fart hade det en märkbar effekt på bilens styregenskaper. Det gjorde att den styrde in skarpare i kurvan och i vissa situationer i hög fart var det svårt att avgöra vilket hjulpar som skulle behöva kontroll.

Rattutslaget för R8 var mycket likartat Morris men den erforderliga styrkraften minskade efter hand som farten ökade med en tendens för bakhjulen att tappa greppet. Vid mycket hög radiell acceleration, 0,7 g, bekräftades detta när bakdäcken sladdade, följden hos det yttre bakhjulet skar ner i vägbanan och bilen välte. Vid mer normal kurvtagning tyckte Whichs förare om R8s styregenskaper på bra underlag men vid halka sladdade bakhjulen lätt.

Simcas styregenskaper var de minst tillfredsställande. Vid rundbaneprovet fordrade den stora rattutslag. På vägen märktes detta subjektivt som ett behov av att vrida ratten överdrivet mycket med en känsla av att framhjulen tappat väggreppet. Det gjorde de också ganska lätt på hala underlag, ibland återfick de greppet oväntat med resultat att bakdäcken i stället tappade greppet. Detta var obehagligt. Vid rundbaneprovet började bakdäcken glida iväg vid den förhållandevis låga radiella accelerationen 0,5 g. De stora rattutslag som fordrades gjorde kontrollen något besvärlig. (Trots att Bileko saknar Whichs invecklade apparatur för g-mätning och styrkraftsmätning fick Bilekos provförare genom subjektiv bedömning exakt samma resultat — dock utan att välta någon bil! Med tanke på svenska grusvägar anser vi dock Cortinas bakhjulstramp mer allvarligt än vad Which gör. Morris' beteende — att ta en tvärrare sväng om gasen släpps i en kurva — anser vi vara en fördel. Kommer en otränad förare för fort in i en kurva släpper han instinktivt gasen med resultat att bilen tar kurvan i stället för att gå rakt fram.)

Sidvind

Simca var svårt besvärad av sidvind, R8 var tydligt påverkad, Cortina mycket svag och Morris knappast alls.

Krängning

Vid en radiell acceleration av 0,5 g i en kurva med radien 113 m krängde R8 4,5°, Simca 4°, Cortina 3,8° och Morris 3,3°. (Stämmer med Bilekos subjektiva prov.)

Vändningscirkel

Simca hade den minsta vändningscirkeln, följd av R8.

Parkering

För att vrida ratten när bilarna stod stilla fordrades 5 kg kraft för Simca, 6,35 kg för R8 och Morris samt 6,8 kg för Cortina. Simca klarade sig ut från en mindre parkeringsficka än de övriga. Cortina fordrade den mesta platsen.

Bromsar

Simca och Cortina hade de mest lätttrampade bromsarna och maximal bromskraft nåddes med acceptabelt lågt tryck. Simcas bromsar var bättre då de gav jämnare bromsverkan vid olika hastigheter. Morris brom-

sar var bra utan att vara speciellt framstående. R8s bromsar gav mycket jämn verkan vid olika farter men den maximala bromsverkan var ganska begränsad. Ytterligare en provbil gav samma resultat. Cortinas bakhjul lätstes vid nödfallsbromsning — mindre säkert än framhjulslåsning. Simca och R8 klarade sig bra i de extrema utmattningsproven — två serier på 25 inbromsningar med 0,5 g med en minuts intervall. De fordrade endast moderat ökning av pedaltrycket. Cortinas bromsar mattades mer allvarligt, den fordrade en ökning av bromstrycket till över 27 kg. Morris gav ojämna resultat med stora ändringar i erforderligt pedaltryck när den provades med nyligen inkörda bromsbelägg. Den var något bättre med en andra uppsättning belägg.

R8 klarade sig bra när bromsarna dränktes med vatten — de förlorade ingen effekt alls. Cortinas, Morris och Simcas bromsar drog ojämnt för perioder upp till tio minuter. Morris bromsar förlorade dock inte mycket av sin verkan medan Cortinas och Simcas förlorade nästan all effekt omedelbart efter det de vattendränkts.

Ingen av bilarna hade bromsar som i varje avseende var bättre än någon annans. Simca och Cortina var bättre för normal körning och Simca klarade också utmattningsprovet väl. R8 var bäst i väta. (Här har Bileko helt andra synpunkter än Which. Maximal bromseffekt anser vi sakna något praktiskt intresse så länge bilen ställer sig på tvären om man försöker utnyttja den. På svenska vintervägar är lätt pedaltryck närmast en nackdel — man läser allt för lätt hjulen med sladd som följd. Utmattningsprovet saknar så gott som intresse i Sverige där vi har ytterst få backar som ställer sådana krav på bromsarna. När tvärnitade ni sist 25 gånger i rad? Vad som däremot är livsviktigt är att bakhjulslåsning förhindras. Hittills är det endast två bilar vi provkört, R8 och Morris, som under alla förhållanden stannat i en absolut rak linje. Även Simca klarade sig hyggligt i detta avseende. Vi har också andra erfarenheter än Which från vattenprov. Trots körning i översvämmade trakter fick vi inte Morris bromsar att dra snett.)

Handbromsar

Simcas handbroms var mycket effektiv. Den höll bilen kvar i en 1 på 4-backe och klarade också en 0,5 g-inbromsning på vågrät väg — mer än någon annan handbroms Which testat. Ingen av de andra var lika bra men ingen var heller direkt dålig. R8 var sämst.

Innerutrymmen

Ingen av framsätena kunde justeras vertikalt och ryggstödslutningen kunde inte ändras i någon. Cortina hade mest armbågsrum fram men Simca större takhöjd. R8 och Simca hade minst armbågsrum och R8 dessutom mindre takhöjd än någon av

Det engelska konsumentinstitutet har nyligen testat FORD CORTINA, MORRIS 1100, RENAULT 8 och SIMCA 1000 samt de i Sverige numera inte sålda Hillman Minx och Wolseley 1500. Här följer ett sammandrag av redovisningen i institutets tidskrift Which. Vi har dock uteslutit allt som berör de två i Sverige inte aktuella bilarna.



de övriga. R8 och Simca hade största skjutmänen hos framsätena.

Bak till hade Cortina största armbågs- och knäutrymme samt högsta takhöjd. Med framsätena tillbakaskjutna var knäutrymmet i alla bilarna utom Cortina ganska begränsat. Armbågsutrymme bak var minst i R8. Takhöjden mycket begränsad i R8 och Simca.

Förarsäte

R8 hade utan tvekan det komfortablaste förarsätet i gruppen och nästan säkert bland alla bilar vi hittills testat. De andra var jämnogda. Långa förare trivdes bättre med Cortina än korta. Efter långkörningar klagade några förare över smärtor efter att ha kört Morris. Sätet gav dåligt sidostöd.

Baksäte

Liksom dess framsäte var R8:s baksäte sällsynt komfortabelt även om knäutrymmet var något begränsat. Cortinas baksäte var för lågt för långa personer och stoppningen för tunn i mitten. Simcas baksäte var upprätt vilket något kompenserade bristerna i knäutrymme.

Fjädring

Cortina hade den komfortablaste fjädringen. På bra vägar var gången mjuk utan vare sig nickning eller obehaglig »flytande» rörelse. Bilens reaktion inför stora ojämnheter var inte kärv och dämpningen var mjuk och effektiv. Morris var också mycket bekväm på jämna vägar och den nickade inte alls. På ojämn väg var den sämre än Cortina, den reagerade något kärvt och överförde stötarna till passagerarna. I fart över ojämna vägar var bilens rörelser inte effektivt dämpade vilket gav en vertikal joggande rörelse som är speciell för denna bil. R8 var mycket bekväm i framsätet, mjuk och fri från nickning. Men baksätesspassagerarna hade det mindre bekvämt. Simca guppade t.o.m. på nära nog perfekta vägbanor och på kraftigt ojämna vägar måste farten minskas för att inte oljeträget och växellådan skulle slå i marken. (Which har tydligen inte prövat svenska grusvägar där vi fått helt andra resultat. Vi ansåg Morris helt suverän på mycket dålig väg och ansåg vidare att friheten från krängning var en viktig komfortfaktor. Cortinas bakhjulsskutt på ojämn väg fann vi inte särskilt behaglig men på goda vägar var den, bortsett från krängningen, praktiskt taget lika bra som Morris. R8 fann vi genomgående bra medan Simca nickade allt för mycket.)

Oljud

Alla bilarna förde en hel del oljud. Bäst var Simca medan de övriga var jämnogda. (Bileko fann Morris tystast, speciellt i hög fart.)

Pedaler

Simca och Cortina hade kopplingspedaler som fordrade mycket lagt

tryck. Morris krävde rätt högt tryck. Förarna föredrog på det hela taget pedalarrangemanget hos Cortina. Simca och Morris ansågs ha för små pedaler. Förarna uppskattade de stora gaspedalerna hos R8 och Simca. En del förare fann det svårt att nå Morris avbländningskontakt.

Handbromsplacering

De flesta kunde inte nå R8:s handbroms utan att luta sig framåt. Inga svårigheter i de övriga bilarna.

Växelspak

Cortina och Simca hade utmärkta växelmekanismer med bra synkronisering. Morris växling gick trögt och hakade ibland upp sig. Kopplingen fordrade täta justeringar för att inte skrap skulle uppstå. R8 hade bra synkronisering men några förare ogillade de långa slagen och därmed följande känsla av vaghet. I första och tredje växelläget var spaken för långt fram.

Andra körkontroller

Nästan alla kontroller hos R8 var inom lätt räckhåll för föraren och lätta att använda. De var dock omärkta och orsakade en del förvirring innan deras funktioner var inlärd. Startnyckeln var svår att nå. En speciell fara var ljusströmbrytaren som var placerad under rattstängens så att man ofrivilligt kunde komma åt den med knät.

De flesta fann Cortinas kontroller ganska lätta att använda. En del kunde inte nå choken utan att sträcka sig och hälften av förarna kunde inte nå värmekontrollerna utan att luta sig. Det var en del förvirring, speciellt nattetid, mellan ljusströmbrytaren och blinkerreglaget som ofrivilligt kunde slås till samtidigt.

Värmekontrollerna hos Morris var utom räckhåll för hälften av förarna. I övrigt fann förarna kontroller lätta att använda. De identiska strömbrytarna för torkare och ljus kunde dock lätt förväxlas.

Simcas chockereglage var placerad på golvet där den var ganska lätt att använda när man väl vant sig. Några fann dock handbromsen vara i vägen. Övriga kontroller utom värmeregagen gick att nå utan att sträcka sig. Dessa var dessutom svårare att använda än de flesta. Omärkta kontroller var utspridda runt rattstängens och de orsakade förvirring, speciellt nattetid.

Instrument

Förarna föredrog på det hela taget Morris instrument, både på dagen och natten. Några klagade på avsaknaden av en ordentlig skala hos Cortinas bränslemätare och på att belysningen inte kunde stängas av. R8:s instrument var ganska svagt belysta och bränslemätaren svår att avläsa på natten. Simcas instrument var mycket svagt belysta och mycket svåra att avläsa i mörker. (Bileko hade lite till övers för någon av bi-

FORD CORTINA



MORRIS 1100



RENAULT 8



SIMCA 1000



larnas instrument — speciellt Simcas var praktiskt taget oläsliga nattetid.)

Bagage

Cortina hade ett enormt stort bagageutrymme för bilens storlek. R8 och Simca tog minst bagage. Det var något svårt att lasta dessa då bagaget måste lyftas över bilens sidor. Hos Morris måste allt bagage tas ut för att man skulle kunna nå reserven. I R8 kunde reserven tas ut utan att röra bagaget.

Förvaringsplats inne i bilen

Morris hade mest plats för »prylar», Cortina mer än de övriga. Simca mycket lite. Inga hade läsbara fack.

Askfat

Morris askfat belystes när parkeringsljuset var tänd. Bak hade Cortina två askfat, Morris ett, de övriga inget.

Säkerhet

Simca hade dåligt med madrassering inuti bilen. Alla hade någon form av madrassering på några riskpunkter, R8:s var förmodligen förnuftigast.

Simcas rattstäng var den som mest troligt skulle tryckas mot föraren i händelse av kollision.

Simca hade utstående solskyddsbeslag. I alla bilarna fanns en del små utskjutande detaljer, vanligen instrumentbrädornas kontroller. Pakethyllan hos Cortina kunde skada passagerarnas smälben. I Simca kunde man fastna med fingrarna i vindrutetorkarmotorn som var placerad under instrumentbrädan och inte avskärmad.

Ingen av bilarna hade några speciellt farliga utskjutande detaljer på utsidan.

Simca hade vindruta av laminerat glas, alla de övriga av härdat glas

forts. nästa sida.

med en ohärdad zon framför föraren som bibehölls klar i händelse av att rutan skadades.

Alla bilarna hade vindrutespolare. Den i Morris var inte alltid pålitlig och Simcas var väl svag.

Morris hade barnsäkra lås på alla dörrar, R8 på bakdörrarna. Cortinas och Morris framsäten kunde tippa framåt. Cortinas stötfångare gav hyggligt skydd mot mindre kollisioner. R8:s stötfångare var kraftiga men infästningspunkterna var inte särskilt starka. Simcas var monterade på ett liknande sätt men var också väl svaga. Stötfångarhornen hos R8 och Simca hade gummibuffert, en bra idé. Morris 1100:s stötfångare var monterade direkt på karosspåten. Alla utom de obetydligaste kollisioner skulle därför kunna skada karossen.

Cortina hade säkringar endast för körvisarna. De övriga hade några säkringar men inte hos någon var strålkastarna försedda med säkringar. Morris hade reservsäkringar.

Sikt

Vindrutestolparna skymde inte sikten allvarligt i någon av bilarna. Avsaknaden av ventilationsrutor hos Simca och R8 var en fördel. För korta förare skymde stolparna något i Cortina. Ratten skymde sikten för korta förare i Cortina och Simca. Backspeglarna störde långa förare i Cortina och 1100 och även förare av medellängd i R8.

Utom för långa förare svepte vindrutetorkarna ett tillräckligt fält i Morris och Simca. I alla bilarna skymdes sikten betydligt genom kombinationen av otorkade partier och vindrutestolparna. Värst för långa förare i Morris och R8.

Alla förare kunde se marken tillräckligt nära bilarnas front men långa förare kunde inte se tillräckligt nära bakom Cortina.

Backspeglarna var bra i alla bilarna.

Solskydden i Morris och Simca kunde inte vridas åt sidorna. Några förare ville ha större solskydd i Cortina.

Ingen av bilarna hade vindrutetorkare med reglerbar hastighet.

Morris, R8 och Simca hade backspeglar med färgat glas för att bländning skulle undvikas nattetid. Några klagade på reflektioner från instrument och rattstång i Cortinas sidofönster.

Ljus

Förarna tyckte om helljuset hos Cortina och Morris. Halvljuset hos R8 var inte särskilt bra. Cortinas generator laddade inte tillräckligt så strålkastarna nådde inte full ljuskraft om värmebläkt och vindrutetorkare var påkopplade samtidigt. Morris främre parkeringsljus samt Cortinas och R8:s bakljus kunde inte ses innifrån.

Bränsleförbrukning

Bensinförbrukning blev för de 1600 milen 0,7 liter/mil för Simca och R8, 0,75 för Morris och 0,9 för Cortina. Alla bilarna kördes med premiumbensin. Simca och Morris kunde köras 40 mil på en tankning, R8 och Cortina något mindre. Simca gjorde av med mycket lite olja, de övriga var tämligen jämnogoda.

Bromsbelägg och däck

Bromsbeläggen slets inte ut under testen hos någon av bilarna men av slitagegraden kalkylerades följande livslängd: Simca 4.500 mil fram — 8.000 mil bak, R8 4.500—5.600, Cortina 3.500—2.100, Morris 2.500—3.700.

Morris framdäck var utslitna efter 1.370 mil, bakdäcken kalkylerades att hålla 3.500 mil. Kalkyler för de övriga bilarna: Simca 2.100—1.850, R8 1.850—1.450, Cortina 1.950—1.700. Trots att Morris framdäck slets ut fortast var den mest ekonomisk genom att bakdäcken höll desto längre.

Underhåll

Det var lätt att kolla olja, vatten och batterisynenivå i alla bilarna. Morris och R8 hade förseglade kylsystem som inte fordrade kontroll. R8 hade permanent frostskyddsvätska. Morris batteri hade ett lock för alla cellerna. R8:s oljesticka var svåråtkomlig. Simcas motorhuv hade inget ordentligt stöd och kunde falla ned på den som arbetade med motorn.

Tvättning

Morris hade filtmatrö, de övriga mer lättvättade golvbeklädnader. Främre kupén var lätt att göra ren i alla bilarna, speciellt i R8 och Simca. Det var svårare att komma åt den bakre kupén i alla bilarna genom att det var väl trångt. Morris var lättast. Morris kylargrill var svår att göra ren och det var svårt att komma in bakom bakre stötfångarhornen. Alla de andra var lättvättade men hade några svåråtkomliga partier, bakom stötfångarna på Cortina, och R8 och bakom stötfångarhornen på Simca. R8:s rena front var speciellt lättvättad.

Domkraft

Cortinas domkraft var mycket robust men var lite besvärligt att anbringa den och att vrida handtaget. Morris var effektiv men fordrade betydande kraft — så mycket att det kunde göra ont i händerna efter en längre lyftning. R8:s domkraft var extremt lätt att använda och vanligen mycket effektiv. Lyftpunkten deformades dock något vilket vållade en viss skada på karossen. I en 1 på 4-nedförsbacke lyftes inte framhjuln om bagaget inte togs ur bagagerummet. Simcas domkraft var nästan lika lätt att använda som R8:s men handtaget tenderade att komma emot bildörren.

Verktyg

Endast Cortina och Simca hade kompletta hjulmutternycklar. Ingen av bilarna hade särskilt kompletta verktygsuppsättningar, R8 och Simca var bäst.

DRIFTSÄKERHET

Instrument

Ingen av hastighetsmätarna var speciellt exakt. Alla visade för mycket. Simca var värst, visade 80 km/tim vid 74. Inte heller vägmätarna var särskilt exakta. Alla visade minst 1 % fel, Simca och Cortina över 3 %. Alla visade högre miltal än det verkliga utom R8:s som visade för litet. Alla bränslemätarna var tämligen exakta. Simcas varningsljus lyste vid rätt nivå, 5 liter.

Lackering

Vid laboratorieprov klarade sig R8:s lackering mycket bra, Cortinas bättre än genomsnittet. De övriga var acceptabla och jämförbara. Morris och Simca klarade sig dåligt i böjningsprovet. Bagageluckorna lämnades på taket till en byggnad i en industristad för exponering i väder

och vind. Förvånansvärt nog klarade sig R8:s sämst, Simcas sämre än genomsnittet och Morris bäst.

Förkromning

Morris och Simcas stötfångare hade mindre än 0,01 tusendels tums kromtjocklek. Cortinas dörrhandtag hade mycket tjock nickellager, Simcas mycket tunn. R8:s stötfångarhorn och Simcas stötfångare hade tunnare nickellager än vad Brittiska standardiseringsinstitutet föreskriver. Vid proven klarade sig Simcas stötfångare dåligt, och R8:s och Simcas stötfångarhorn sämre än resten. R8:s rostfria dörrhandtag klarade sig inte väl i de prov som var tillämpbara.

Av de delar som exponerats på taket klarade sig Simcas stötfångare och R8:s stötfångarhorn sämst men även R8:s och Morris stötfångare relativt dåligt.

Kaross

R8:s och Simcas plättjocklek var betydligt tunnare än de övriga bilarnas.

Körerfarenheter

Whichläsare har lämnat uppgifter om sina bilar driftsäkerhet. Bland dessa fanns 100 Morrisägare, 92 Cortinaägare, 6 R8-ägare och 4 Simcaägare.

Ungefär var fjärde till femte bil levererades utan några defekter. Liksom Whichs testbilar levererades läsnas R8or och Simcor i bättre kondition än de övriga som var likvärdiga.

45 % av Cortinaägarna hade besvär med öppning och stängning av dörrarna, 42 % med skrammel, 37 % lackdefekter, 34 % förkromning, 32 % förgasare, 31 % motorljud, mest ventilerna, 27 % var för vindrutetorkare och spolare, ljus och blinkers, 24 % läckor, 22 % växelmekanismfel, 21 % tändningsfel. Whichs test uppvisade ett likartat resultat.

46 % av Morris-ägarna hade besvär med vindrutetorkarna och speciellt spolarna. 39 % besvär med öppning och stängning av dörrarna, 39 % skrammel, 34 % förkromning, 31 % oljeläckage, 27 % ljus och blinkers, 24 % motorljud, mest ventiler, 21 % läckor, 20 % diverse karossdefekter.

I Whichs test krånglade Morris mer än så. Förgasare, bränslepump, spänningsregulator och fördelare behövde repareras. Dessutom fick växellådan gå igenom en större reparation.

R8 klarade sig bra i Whichs test och det var inget i de ganska fåtaliga ägarrapporterna som motsade detta. Dörrlåsen gav dock en hel del besvär och handbromsen fick ersättas med en ny.

En hel del karossdefekter uppstod bland Simca-ägarnas bilar. Simcas viktigare mekaniska delar föreföll robusta men även Which hade besvär med karossen och smådetaljer. Speciellt signalhornet satt så till att det kunde tyllas med vatten. Which rä-



dura-glitter
METALL-POLISH
polish och putstrasa i ett

**gör bilens krom
glittrande blank**

- effektivt • skonsamt
- skyddande



kade utför ett allvarligt fel — huvudbromscylindern.

FEL UNDER KÖRNINGEN

Cortina

Startmotorn låste sig strax efter leverans. Förgasaren blockerad med smuts vid 80 mil. Chokekabeln lossnade från förgasaren vid 240 mil. Vattenläckage från topplockspackning vid 400 mil. Fläktrem utbytt vid 1.200 mil. Förares sidorutas vevmekanism trasig vid 80 mil. Glaset fastnade vid 720 mil. Värmebläktens motor och strömbrytare byttes vid 720 mil. Brytarspetsar byttes vid 1.450 mil.

Efter testen var bilen i utmärkt mekanisk kondition bortsett från något oljud från kamaxelkedjan, glapp i bakaxeln och oljeläckage från oljetrågets packning och växellådan bakre oljetätning. Karossen var på det hela taget i gott skick. Förares dörr hängde något, rost bildades på båda dörrtröskelpanelerna. Pareringslampornas skruvar var rostiga, den vänstra bakre sidorutan lös och batteripolerna började korrodera.

Morris 1100

Förgasaren flödade så snart bilen

började köras och måste repareras. Kylarfläkten skar sönder en kylarslang vid 570 mil. Växlingsmekanismen demonterades och smordes vid 720 mil. Stoppet för backväxeln blev så svagt att man lätt fick in backen i stället för fyran vid 960 mil. Ettans växel hoppade ur vid 1.300 mil. Bränsleledningen blockerades vid 800 mil. Vatten på tändningskablar orsakade motorstopp vid 960 mil. Förgasaren gick sönder vid 1.050 mil. Ny bensinpump monterades vid 1.050 mil. Gaspedalsvajern fick demonteras och smörjas vid 1.120 mil. Den fick bytas ut vid 1.600 mil. En ny förgasarnål monterades vid 1.450 mil. Ventilslipning och sötning vid 1.600 mil. Vindrutespolaren krånglade vid flerfaldiga tillfällen. Spänningsregulatorn byttes ut vid 570 mil efter det batteriet laddats ur två gånger. Fördelaren byttes vid 650 mil. Strålkastar- och blinkerströmbrytare reparerades vid 1.600 mil. Vindrutetorkarna slutade fungera vid 1.600 mil. Förares sidoruta krånglade under hela testen. Kromränderna runt bäge främre sidorutorna och trimmen på vänstra framdörrens insida lossnade vid 650 mil.

Förares dörrlås krånglade vid 1.120 mil. Handbromsen behövde täta justeringar från 650 mil och framöver.

Bortsett från växellådan var bilen i god mekanisk kondition efter testen. Gummibussningen mellan växellådsförlängningen och växellådshuset var trasig, växelspaken skakade allvarligt och växellådan förde oljud på tomgång. Karossen var på det hela taget i hyggligt skick. Rost hade uppstått på en del platser och kromen var anfränt. Några skruvar och clips på den utvändiga karossen hade fallit av.

R 8

Handbromsen blev opålitlig efter 120 mil. Slutligen byttes handbromsspaken mot en ny och starkare. Gasreglaget fastnade vid 480 mil. En kylarslang sprack vid 800 mil. Rattläset reparerades vid 160 mil. Innerbelysningen reparerades vid 400 mil. Högra ventilatorn på instrumentbrädan läckte luft i stängt läge vid 400 mil. Vänstra torkarbladet byttes vid 1.530 mil. Dörrlåsen fungerade inte ordentligt, bagagerumsluckan var svår att öppna och vid 1.600 mil lossnade högra bakre sidofönsterhaken. Ratt-

huset hade lossnat vid 1.600 mil. Under hela testen hördes ett högt tickande oväsen från hastighetsmätaren och nålen vibrerade.

Efter testen var bilen i utmärkt mekanisk kondition bortsett från att ljuddämparen inte längre var fullt effektiv och växlingsmekanismen var något sliten. Dörrlås och fönsterhakar fungerade inte ordentligt men annars var karossen i utmärkt skick.

Simca

Huvudbromscylindern gick sönder vid 112 mil. Värmeelementet läckte vid 112 mil. Signalthornet fylldes med vatten vid 320 mil och fortsatte att krångla tills det byttes ut. Bagagelucksgångjärnet gick sönder vid 320 mil. Frambromsarna högg vid 480 mil. En av generatorfästets bultar lossnade vid 480 mil. Handbromsspaken gick sönder vid 880 mil. Framdörrarnas lås behövde justeras vid 960 mil. Förares dörrstopp gick sönder vid 1.137 mil. Fördörrrens glas och fönsterskruv lossnade vid 1.137 mil. Främre bromsbeläggningen måste tas bort för att låsa en trasig justeringsbult vid 1.050 mil. Fram-

forts. nästa sida.

Överallt ser Ni

TAUNUS 17 M

— EN MODERN BIL MED EGEN PROFIL!



Överallt ser Ni moderna, bekymmersfria Taunus 17M — på landsvägar — i staden. — Ni ser den snart sagt överallt. Taunus 17M är stilren... elegant... född med sinne för kvalitet och ekonomi... Populariteten är grundmurad och allt fler och fler höjer sin bilstandard — väljer Taunus 17M. Idag finns det över 30.000 nöjda Taunus 17M-ägare! De kör modernt — de vet vad Ford-elegans, Ford-kvalitet och Ford-ekonomi betyder praktiskt i vardagslag.

Ford erbjuder dessutom 3 års rostskyddsförsäkring — Er bästa garanti mot rostens skadeverkningar.

en FORD är en FORD för

FORD har resurser

— därför väljer fler och fler moderna

FORD TAUNUS

17M

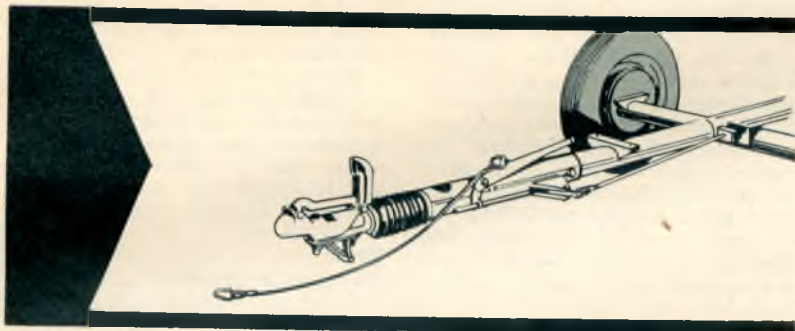


se moderna TAUNUS 17M hos auktoriserade Ford-försäljare över hela landet!

HAHN



torsionsfjädrade axlar



för släpvagnar 400–3000 kg

Hahn-axlarna är välkända genom sina goda fjädringsegenskaper. Fjäderpaketets inbyggnad i axelkroppen ger skydd åt alla fjädringsdetaljer, vilket medför lång livslängd. Hahn påskjutbroms är en modern, väl inkapslad konstruktion med dubbelverkande stötdämpare – byggd för hårda påfrestningar.

Ring eller skriv oss för ytterligare informationer om Hahn!

Kommanditbolaget **WUCO** Vänersborg. Tel. 120 50

BIL-TEST



sätena lossnade vid 1.200 mil. Främre sidofönstren blev svåra att öppna och stänga vid 1.290 mil. Högra torkarbladet byttes vid 1.290 mil. Oljeträget skadades vid körning på dålig väg vid 1.370 mil. Kylarslang fick bytas. Startkablarna reparerades. Temperaturmätarslangen lagades.

Efter testen var bilen i mycket god mekanisk kondition. Kopplingen visade en svag tendens att slira vid fullt gaspådrag och främre hjullagren var något glappa. Vänstra bakre stötdämparen läckte och fungerade inte längre ordentligt. Karossen var bara i halvbra kondition, rost hade uppstått på en del platser, särskilt i skarvarna mellan karossdelarna. Klädseln på förarens armstöd hade gått sönder.

SAMMANFATTNING

Ford Cortina

Den var speciellt lättstartad. Acceleration och toppfart var omkring genomsnittet för gruppen men bäst i backtagning. Köregenskaperna var säkra och förutsägbara. Bromsarna var bra. Den behövde betydande plats för parkering. Den hade mest plats för passagerare och ett enormt bagageutrymme. Sätesskomforten var inte speciellt bra men fjädringen var mycket komfortabel. Den hade bra värme och var lätt att ventileras. Den hade bra pedaler. Den var en av de minst ekonomiska att köra men fordrade service bara var 800 mil. Den var inte särskilt framstående men inte heller dålig i driftsäkerhet.

Morris 1100

Accelerationen var något bättre än genomsnittet och den hade den högsta toppfarten. Köregenskaperna var bra. Bromsarna var tillfredsställande. Den var ganska lätt att parkera. Den gav mer plats än genomsnittet och tillfredsställande men inte framstående hög komfort med fjädring som snarast var bättre än de flestas. Den hade mest plats för småsaker inuti bilen. Den var genomsnittlig eller lite bättre i driftsekonomi och fordrade service bara var 500 mil. Den var inte särskilt framstående eller dålig i driftsäkerhet.

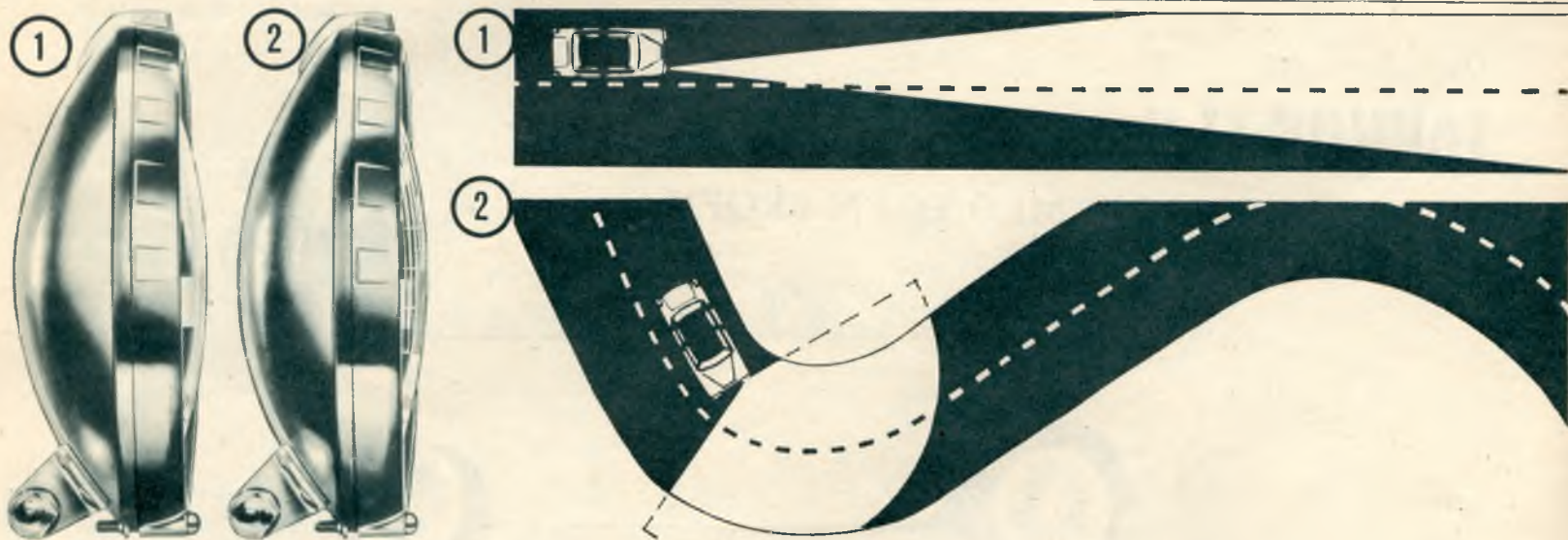
Renault 8

Den automatiska choken gjorde start och uppvärmning enkel men vi hade en del besvär i mycket kallt väder. Accelerationen var lite bättre än genomsnittet. Köregenskaperna var bra utom i mycket extrema situationer. Bromsarna var bra under svåra förhållanden, inte så bra vid vanlig körning. Den var ganska lätt att parkera. Den var lite under genomsnittet i fråga om utrymmen men speciellt komfortabel i både fram och baksäte och hade mycket bra ventilation. Den hade lite mindre bagageutrymme än genomsnittet. Den var mest ekonomisk att köra och fordrade service endast var 500 mil. Vi tyckte den var acceptabelt driftsäker.

Simca 1000

Den gav en del besvär vid start i mycket kallt väder. Den var sämre än de övriga i fråga om acceleration, toppfart och backtagning. Köregenskaperna var inte förutsägbara. Den hade bra bromsar och var lättparkerad. Innerutrymmena var något

forts. sid. 38.



SE KLART LÄNGRE, KÖR SNABBT SÄKRARE MED LUCAS FJÄRR- OCH DIMSTRÅLKASTARE

VITARE LJUS LÄNGRE... ger LUCAS extra ljus. Fjärrstrålkastaren Ranger har maximalt ljus- och reflektoreffekt med väl avpassad fjärrspridning över vägbanan. Dim- och kurvstrålkastaren Fog-Ranger ger perfekt genomträngande, väl avbländat ljus med vidspridning över hela vägen. – Priset för vardera har nu sänkts till 60 kronor. Ljushätta, som skyddar mot stenskott, får Ni gratis.

MODERT ELEGANTA... OCH LÄTTMONTERADE. Båda strålkastarna ger maximala inställnings- och placeringsmöjligheter. Strålkastarhusen är av djupförkromad mässing och garanterat rostfria. Tätningen mellan reflektor och glas är perfekt.

SPECIALTILLVERKADE MONTERINGSFÄSTEN... för de vanligast förekommande bilmärkena förenklar monteringen, som sker med bilens egna originalbultar. Fästena är effektivt rostskyddade.

ÄNNU VITARE LJUS ÄNNU LÄNGRE... ger LUCAS ULTRA – marknadens verkligt starka och effektiva hjälpljus – för ljusbehov utöver det vanliga hos t.ex. sportbilar och lastvagnar i fjärrtrafik.

Gör slag i saken redan i dag... montera LUCAS EXTRALJUS. Det gäller Er egen säkerhet... och andras.

Aktiebolaget AGE BE

STOCKHOLM
08/24 10 20

GÖTEBORG
031/12 41 45

MALMÖ
040/93 40 40





Nya Scania-Vabis 56 har:

Diffspärr, som manövreras av föraren, ökar vagnens framkomlighet och prestationsförmåga. ☐ **140 hk sparrimmad motor** som tål högbelastning under långa tider. Snabb acceleration och stor segdragningsförmåga – ger billigare motormil. ☐ **Servohandbroms** som på en åtdragning ger full bromseffekt. ☐ **Kort vändradie** som betyder färre vändningsmanövrar och enklare manövrering i svåra passager. L 5634 har endast 6,5 meters vändradie. ☐ **Två 2-fartsväxlar** 5,13/7,06 eller 5,71/7,87, vilka båda ger vagnen 10 växlar. ☐ **Förarvänlig komfort** i välplanerad hytt, som ger förartrivsel och ökad trafiksäkerhet. ☐

Scania-Vabis 56 är den idealiska lastvagnen i den medeltunga transporten. Tack vare 10 hjulbaser och många alternativa utrustningsmöjligheter finns en Scania-Vabis 56 för varje transportbehov. Scania-Vabis 56 har låg chassivikt i förhållande till sin stora lastförmåga. Nyttig last inklusive flakets vikt uppgår till cirka 8 ton för tvåaxlig L 56 resp. cirka 11 ton för den treaxliga LS 56.

Hög kvalitet i varje detalj, väl utprovad konstruktion och noggrann kontroll ger bästa driftsekonomi.

Det lönar sig att köra **SCANIA-VABIS**





IC

**prisledaren
även på**

**bilringar
SÄNKTT PRIS
25 procent**

lägre än branschens prislista

PRISEXEMPEL inkl, oms.

	slangdäck		slanglöst
	svart sida	vit sida	svart sida
Volvo 5.90/15	71:—	81:—	81:—
Saab 5.20/15	60:—	69:—	69:—
Opel 5.90/13	65:—	74:—	74:—
VW 1200 5.60/15	66:—	76:—	76:—

IC

ÖVER HELA LANDET

**BIL
TEST**



begränsade och den var inte speciellt komfortabel och hade något okomfortabel fjädring. Den var lite svår att ventileras tillfredsställande. Den hade lite mindre bagageutrymme än genomsnittet. Den var en av de mer ekonomiska att köra och fordrade minst service — var 1.000 mil. Dess viktigaste mekaniska delar var mycket robusta men karossen och mindre detaljer gav en del besvär.

Värde för pengar

Whichs slutsatser stämmer inte riktigt in på svenska förhållanden då priserna på de olika bilarna varierar något:

	England	Sverige
Cortina	8.900	9.600
Morris	9.000	10.650
R8	9.700	10.000
Simca	8.900	9.300

Simca hade endast några få fördelar (i Sverige även lägsta pris) framför allt bra bromsar och en utmärkt växelmekanism. I många avseenden var den inte lika bra som de bästa bilarna i varje grupp och i ett viktigt avseende, köregenskaper, var den sämre än någon av dem. Till sitt pris i England anser Which den ge sämre valuta för pengarna.

Det är mycket svårt att göra ett rationellt val mellan de övriga. I prestandaavseende var det liten skillnad mellan dem. Alla var dock överlägsna de övriga på någon punkt. R8 kostade mer än de övriga två (i Sverige är Morris dyrast). Detta kompenseras av att den var mer ekonomisk att köra. Den var betydligt överlägsen de övriga i två avseenden — sätteskomfort och ventilation. Köregenskaperna, bra i normal körning, var mindre säkra under extrema förhållanden. Den gav mindre plats för familjen än Cortina och Morris och därför anser vi den vara ett sämre köp. Men för någon som behöver en bil bara för sig själv är den mycket tilltalande.

Morris var mer ekonomisk att köra än Cortina, behövde mindre plats att parkera i eller garagera, hade ett något mer komfortabelt baksäte och mer plats för småsaker. På den andra sidan hade Cortina mer plats för passagerare och bagage, en mer komfortabel fjädring, bättre värme och ventilation, bättre pedaler och fordrade mer sällan service. Vad det gällde irriterande småfel var Morris lite bättre men vi tror att Cortina är mindre benägen för större fel. Vi har lämnat köregenskaperna till sist. Morris kommer utan tvekan att kunna köras lite fortare i kurvorna och vid gränsen för vägggreppet med mer stabilitet än Cortina. På den andra sidan uppförde sig Cortina mer förutsägbart och gav aldrig några kontrolleringsproblem. För vanlig körning skulle vi föredra den.

Både Cortina och Morris verkar att ge god valuta för pengarna så vi väljer dem som BASTA KÖP.

(Härtill bör tilläggas att Simcas Sverigemodell har prestanda jämförbara med med de övrigas. Att Morris och R8:s bromsar var exceptionellt bra på vintervägar, att Morris fjädring var suverän på dålig grusväg medan Cortinas var medelmåttig och att Morris i Sverige kostar ca 1.000 kr mer än Cortina.)

**— glöm
inte...**



**— den överlägsna, silikon-
lösande spolarväska.**

**Kostar så litet — betyder så
mycket!**

**säker svensk
energikälla**



**batteriet
Ni kan lita på
i alla väder**

**AC byt till
TÄNDSTIFT**

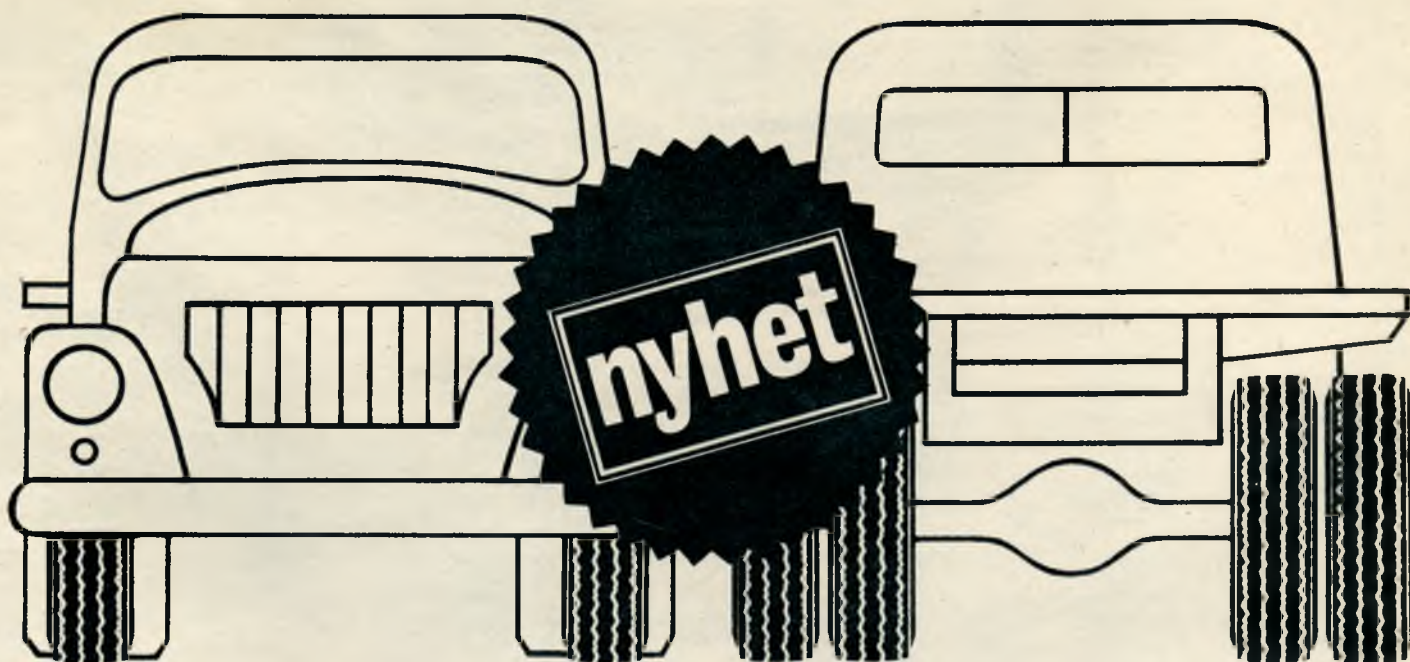


med FIRE RING

- tänder "raket-snabbt"
- ger renare förbränning
- kylv snabbt, förhindrar glödtändning
- ger ökad kraft och lägre bränsleförbrukning
- världens mest använda



AC tändstift med FIRE RING har räfflad mittelektrod. Vid tändning omringas hela förbränningsrummet "explosions-snabbt". Förbränningen blir effektivare, jämnare, elektrodens nötning begränsas och motoreffekten blir större.



NYTT BUSS- OCH LASTBILSDÄCK FRÅN **GISLAVED** **H.S. 400**

— GER FLERA MIL FÖR PENGARNA

- **tillverkas med KVB** (katalytisk vulkaniseringsblandning) — en tillsats som ger perfekt bindning mellan cord och gummi. Härigenom motverkas uppkomsten av separationer.
- **har bredare och flatare slitbana.** Kontaktytan mot vägen blir större — miltalet högre, väggreppet bättre.
- **driver lika bra som det styr** och kan således användas lika väl bak som fram.
- **har vid och öppen koning** av spåren i slitbanan. Spåren förblir öppna även under belastning — kontaktytan mot vägen förändras alltså inte. Risken för stenplockning elimineras.
- **har rätt arbetsform.** Efter vulkningen behandlas HS 400 efter en speciell metod (post inflation), vilket innebär, att man redan i produktionsstadiet ger däckets form, som det normalt får efter en tids tjänst. Detta motverkar sprickbildningar i slitbanan och möjliggör fler regummeringar.



TJÄNA MIL MED

GISLAVED H.S. 400

SVENSKA GUMMIFABRIKS AKTIEBOLAGET GISLAVED



ren om motorn

MOTORTVÄTT — TÄNDSTIFTSSERVICE HOS IC/OK.

Det brukar bli si och så med bilvården under semestertiden. Så mycket större skäl att ta en titt under motorhuven nu när hösten är här. Motorrummet behöver städas och motorn tvättas (smuts och damm på motor och ledningar kan orsaka överslag i det elektriska systemet). Tändstiften behöver också en över-

syn och tillbehören kompletteras inför den svalare och fuktigare årstiden. Ett gott råd i sammanhanget: beställ tid på Er IC-station nu. Där kan Ni få hjälp både med Degresol-tvättning av motorn och blästring av tändstiften. Och där finns det mesta bilen behöver — till låga priser med återbäring.

Kör till

IC

prisledaren