

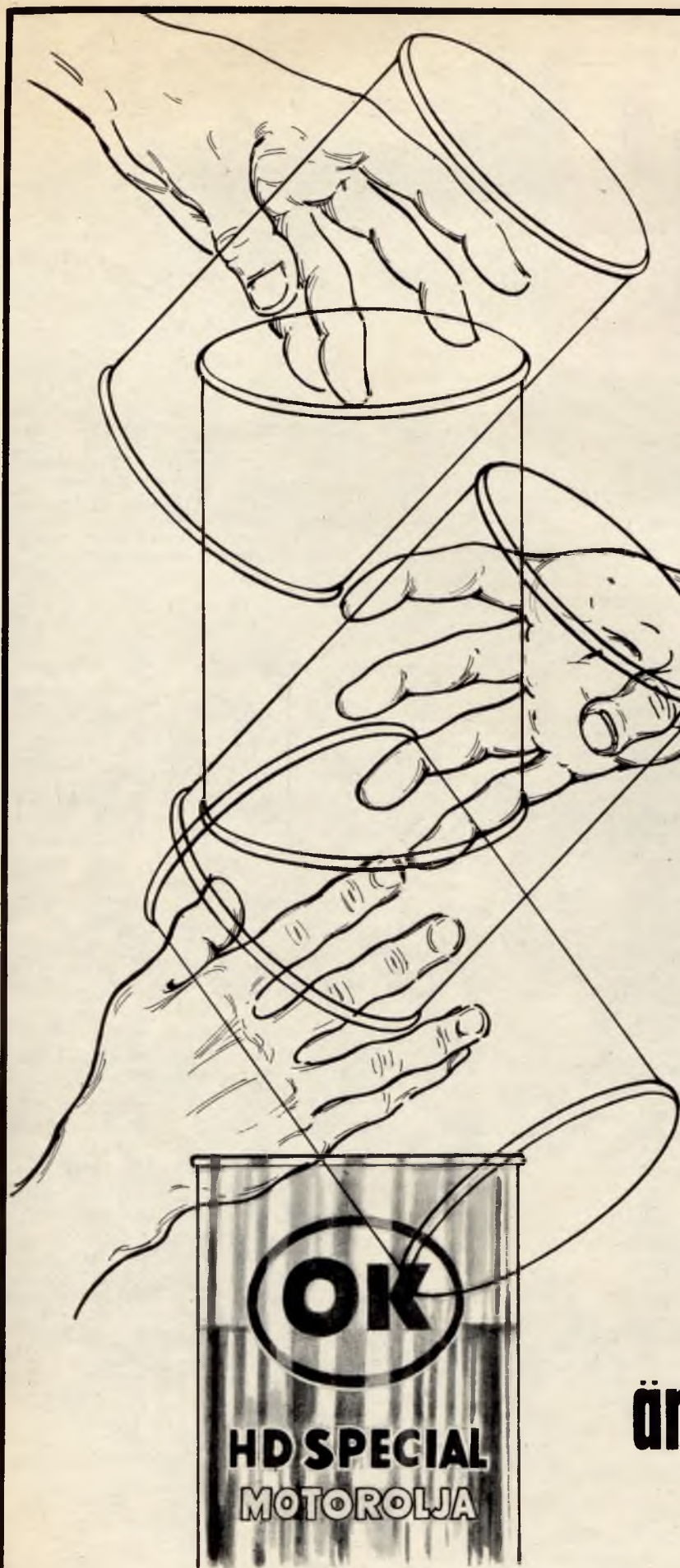
BILEKO NOMI

NUMMER 10 • 1963

Pris 1.50 inkl. oms



Konsumentsektor: BMC 1100, Ford Cortina, Renault 8 och Simca 1000 i stor test
Trafiknytt: nonstop-korsning • Statistikalarm: bara 40 % kördugliga förare!
Höstens bilnyheter i stort svep • Gult och blått trafiksäkraste karossfärgerna



VAD ALLA FATTAR

att

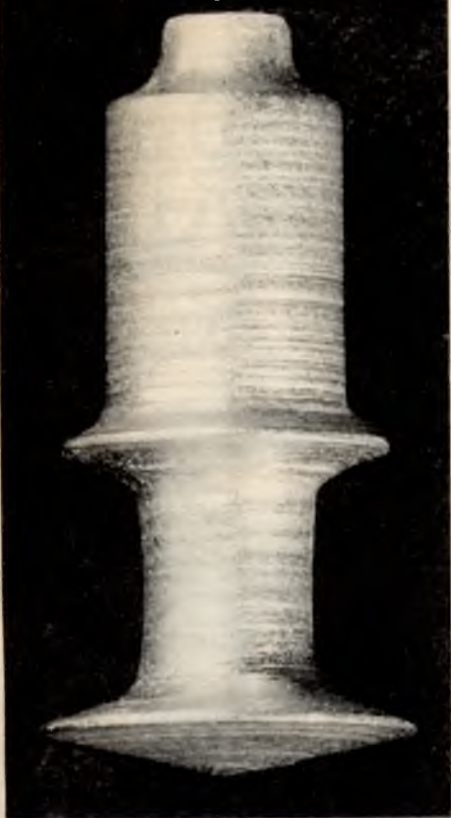
**BILÄGARNAS
egen olja**

**OK HD SPECIAL
MOTOROLJA**

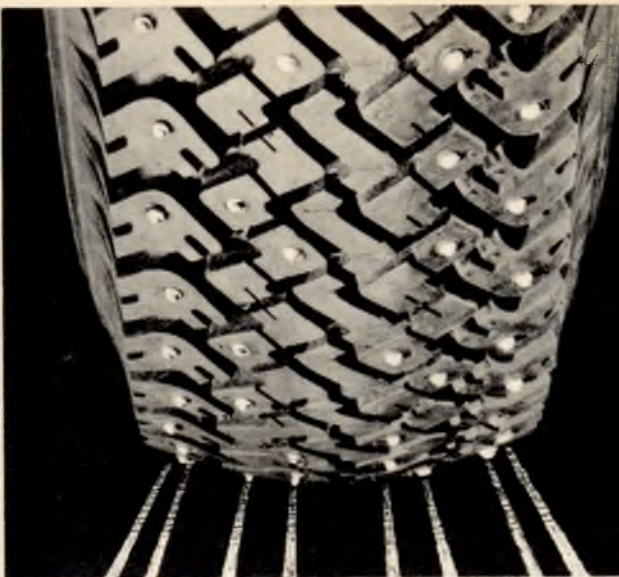
**är alla års-tiders
kvalitetsolja**

FINNS PÅ ALLA IC-OK BENSINSTATIONER LANDET RUNT

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 na 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. Gummit 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-försiltning. 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 fräsande 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

HAR NI NÅGON AV
DESSA BILAR —

AUSTIN
DKW 800
DKW au 1000
FIAT 600
FORD ANGLIA
FORD TAUNUS 17 M
MERCEDES BENZ 180, 190, 219, 220
OPEL KAPITÄN
OPEL REKORD
PEUGEOT 403, 404
RENAULT DAUPHINE
SAAB 93, 95, 96
VAUXHALL VICTOR
VOLKSWAGEN 1500
VOLVO AMAZON
VOLVO PV 445, 544
MORRIS
CITROËN

KRÄV ROSTSKYDD MED GARANTI* PÅ ARBETET

ENDAST DINITROL-BEHANDLING
BYGGER PÅ

- * nya, individuella sprut-anvisningar (enligt ML-metoden) för våra vanligaste personbilar
- * exakta rekommendationer för sprut-utrustningen (arbetstryck, munstycken och andra viktiga detaljer)
- * special-produkten för rostskydd enligt ML-metoden

DINITROL

— behandling enl. ML-metoden

det svenska rostskyddet för det svenska klimatet
TILLVERKARE: AB TIKAMIN, HÄSLEHOLM

GLYKOL DAGS!



NU

är det hög tid att vinterrusta kylsystemet i bilen. IC-personalen vid de betjänade service-stationerna hjälper Er gärna att tappa ur och spola ren kylaren och fylla på den rätta blandningen. Och kom ihåg — glykolpriset är lägre hos IC! Ni kan även få OK Polar Anti-Freeze i 5 kg plastdunk eller 1kg burk

IC

ÖVER HELA LANDET



VÄXLA

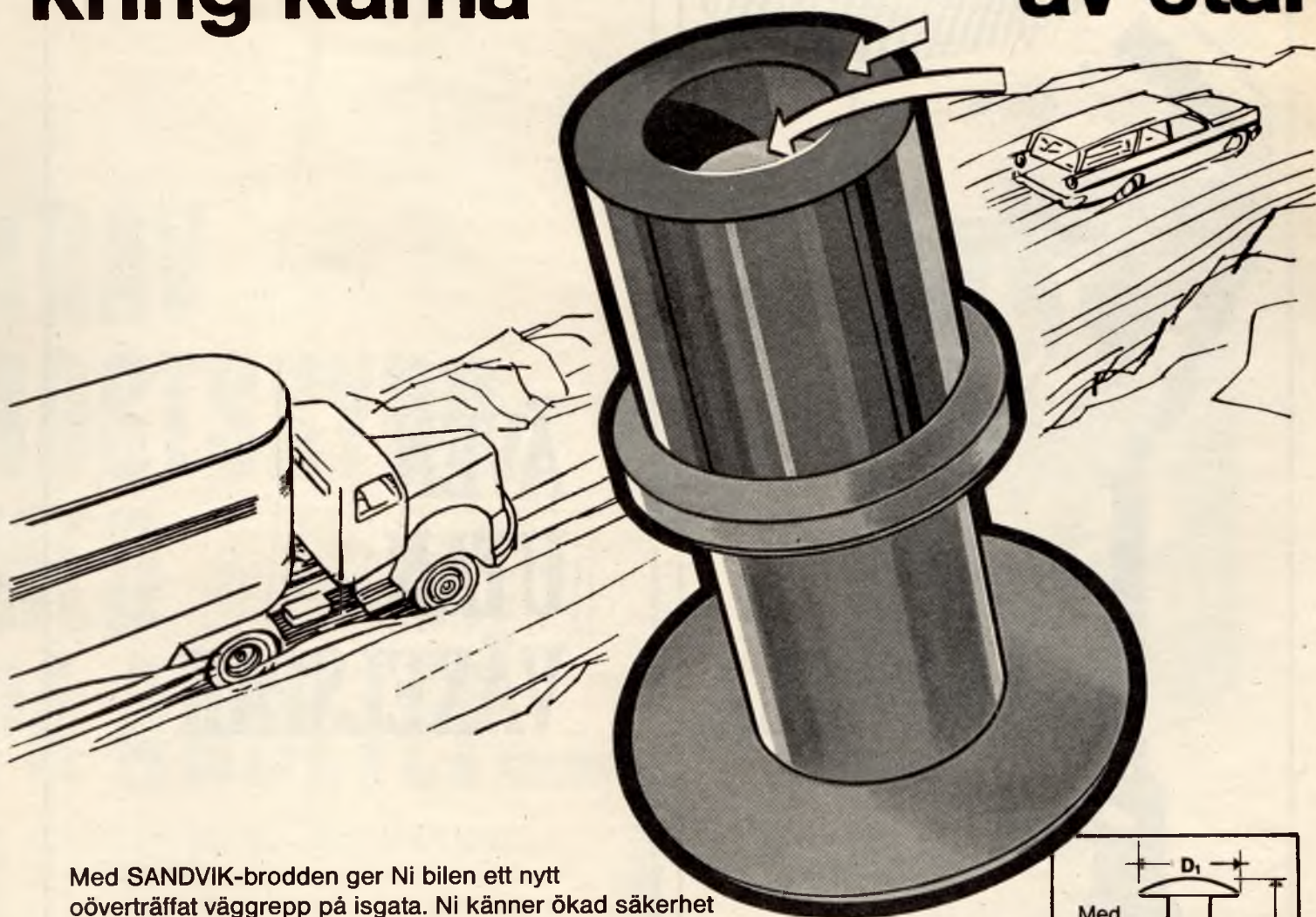
ÄVEN UTAN VÄXELSPAK

I standardutförande har alla Volvo-modeller fortfarande helsynkroniserad växellåda med robust och exakt golvspak.



I internationella biltester får Volvo genomgående högsta betyg för sin helsynkroniserade växellåda med golvspak, som ger snabb, smidig och exakt växling. För Er som vill ha ännu bekvämare och lika tillförlitlig växling introducerar Volvo nu även en Amazon-modell med automatväxellåda, speciellt lämpad för storstädernas höga trafikintensitet. Den saknar både växelspak och kopplingspedal. Växlingarna sköts helt automatiskt av en hydraulisk momentomvandlare och en dubbel planetväxel med tre utväxlingar.

Urstarka SANDVIK-brodden - av COROMANT hårdmetall- kring kärna av stål



Med SANDVIK-brodden ger Ni bilen ett nytt oöverträffat väggrepp på isgata. Ni känner ökad säkerhet i kurvor och kan snabbt göra en effektiv inbromsning. Hårdmetallens slitstyrka har utnyttjats för en brodd, som biter sig in i isen och ger gott väggrepp under hela den tid däcken kan användas som snödäck. Montera SANDVIK-brodden för hårda tag på krävandeintervägar.



HÅRDMETALL KRING KÄRNA AV STÅL

SANDVIK-brodden motstår genom sitt hölje av COROMANT hårdmetall det sidoslitage som uppstår mellan gummit och broddens sida av inträngande damm och sand.



STÖRRE DIAMETER — ÖKAD VERKAN

SANDVIK-brodden erbjuder genom sin form och kraftiga dimensionering mycket stor bromsverkan. Antalet broddar per däck avpassas härtil.

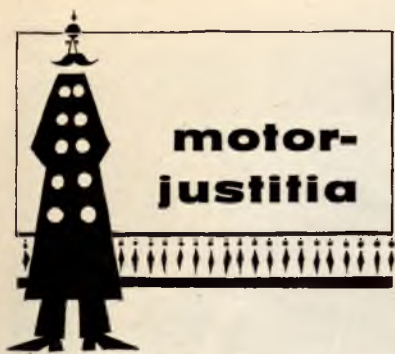
Med eller utan mittfläns		
PERSONBILAR		BUSSAR, LASTBILAR
D	6 mm	8 mm
D1	10 mm	15 mm
L	13 alt 16	20 alt 24
L1	6 mm	8 mm

SANDVIK-brodden

SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG • SANDVIKEN



SANDVIK-brodden distribueras genom AB AGEBE • Stockholm • Göteborg • Malmö samt genom Skellefteå Gummifabriks AB • Ersmark



■ Det är väl nästan ingen bilförare som inte retat sig på de vårdslösa omkörningar som tyvärr alltför ofta sker på våra vägar, och många som blivit åsyna vittne till hur en bilist sätter andras liv och lem i fara genom sådan framfart har säkert ansett sig böra anmäla saken. Oftast stannar det väl vid blotta tanken, kanske mest beroende på att man tycker det är obehagligt att »blanda sig i». Därför undgår också kanske de flesta av dessa vägnas marodörer sin välförtjänta näpsti, vilket måste anses olyckligt ur trafiksäkerhetens intresse.

Den bilist som det första fallet i denna krönika handlar om kan med visst fog anse sig ha haft »otur» då han i samband med en trafikfarlig omkörning på riksväg — eller europaväg som det numera heter — fick möte med en bil, vars besättning inte kunde tänkas förfalla till att låta en sådan avsikt som förut nämnts stanna vid blotta tanken. Läsaren har alldeles rätt; det var en polisbil som råkade komma i förarens väg.

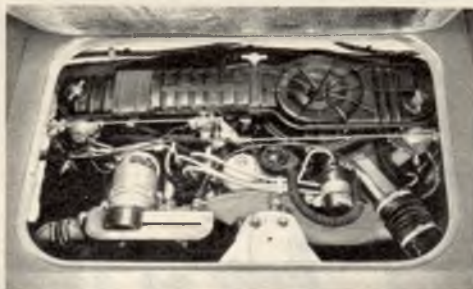
Föraren hade varit på väg mot Stockholm söderifrån och hade under färden »kappkört» med en annan för honom okänd bilist. Härunder hade de båda bilisterna växlat om med att köra om varandra; kanske färden blev mindre monoton på det sättet. Då den nu aktuella föraren var »i tur» att köra om den andre bilisten mötte han dock sitt öde i form av polisbilen, vars förare för att undvika frontalkrock var tvungen att svänga tvärt åt vänster ut på vägbanken vid sidan av den egentliga vägbanan. Föraren hade själv tyckt, att situationen var »otäck» och hade stannat ett stycke framåt vägen för att se hur det hela avlöpte.

Då poliserna kommit fram till mannen märkte de, att denne inte verkat riktigt nykter, och en s.k. alkoholtest visade, att mannen kunde ha straffbar alkoholhalt i blodet.

Det hela hade nu lett till att mannen åtalats för vårdslöshet i trafik och rattonykterhet, den lindrigare graden av trafikonykterhet, då alkoholhalten överstigit 0,5 men ej 1,5 promille.

Den åtalade erkände inför häradsrätten rattonykterheten och gick med på de faktiska omständigheterna be-

Forts. sid. 9.



Starkare Säkrare Snyggare Samma pris

Helt i enlighet med Volkswagens linje att förbättra i stället för att förändra presenteras nu 1964 års modell av Volkswagen 1500 — utvecklad, förbättrad, förskönad och med beteckningen Special.

Starkare. Den nya motorn på 66 hk SAE och två förgasare ger 20 % högre effekt — vagnen får därmed avsevärt förbättrad accelerationsförmåga och marschfart.

Säkrare. Bromsytan har ökat till 960 cm², d. v. s. 1 cm² för varje kilo vagnsvikt. Den starkare motorn betyder dessutom snabba, säkra omkörningar.

Snyggare. VW 1500 har alltid varit något extra i utformning och finish. Nya VW 1500 Special är

ännu stilfullare med nya kromlister runt om, förkromade hjulsidor, större blinkers och mycket annat nytt.

Samma pris. Trots alla de stora nyheterna kommer limousine-versionen av VW 1500 Special inte att kosta mer — priset är oförändrat! Alla nyheter och förbättringar finns också på Volkswagen Variant Special — personbilen för Er som behöver extra stora utrymmen.

Dessutom introduceras nu ytterligare en modell av VW 1500 och VW 1500 Variant med motor på 53 hk SAE till drygt 600 kronor lägre pris. Se alla nyheter på Volkswagen hos närmaste VW-säljare. Det finns mycket mer att titta på. Och det finns mer att göra än att titta — att ta en rejäl provtur! Ni kommer att bli begeistrad!

AB SCANIA-VABIS

Det kostar så mycket mindre med **VOLKSWAGEN**



Bakom ratten skall Ni lära känna den!

Detta är Opel Kadett — strikt, stilren, rymlig för fyra fullvuxna. En bil som får en stolt blick av sin ägare, när han lämnar den på gatan eller parkeringsplatsen. Men Kadetts allra bästa egenskaper upptäcker man först bakom ratten, med foten på gaspedalen och handen på golvspaken till den 4-växlade lådan. I milätande toppfart på motorväg, i snabba, säkra omkörningar, där man kan ta ut varje uns ur den

accelerationssnabba motorn. På krokiga, gropiga grusvägar, där den avancerade hjulupphängningen får visa vad den är värd. På smala hårdtrafikerade stadsgator, där man verkligen kan uppskatta smidigheten, den exakta styrningen och de små yttermåtten. Opel Kadett — en glädje att äga, en glädje att köra! Prova själv. Välkommen till närmaste Opelåterförsäljare som också berättar om 30 mån. rostskyddsgaranti.

OPEL KADETT

*Var Ni än bor har Ni nära
till en Opel-återförsäljare.*



rivig • robust • rymlig

Motorjustitia...

(forts. fr. sid. 7)

träffande omkörningen. Däremot ville han inte medge, att någon vårdslöshet förelegat, och gjorde därvid gällande, att ehuru läget verkat farofyllt det likväl icke förelegat någon verklig fara, därför att vägbanken medgett utrymme för en mötande bil att vika undan åt sidan.

Föraren av polisbilen samt en annan bilist som kört strax efter denna hördes som vittnen och förklarade därvid, att den åtalades bil brutit sig ur en bilkö och kört rakt mot den mötande trafiken.

Häradsrätten underkände den åtalades invändning och dömde bilisten för de åtalade brotten till två månaders fängelse, en dom som hovrätten nu fastställt.

En direkt kontrast till detta fall kan sägas vara ett annat, också i hovrätten nyligen slutdömt mål, där en bilist åtalats för att han »luskört» en längre sträcka utmed vägen Stockholm—Södertälje.

Vederbörande ställdes till ansvar enligt en bestämmelse i den särskilda lagen om trafikbrott, där det stadgas straff i form av dagsböter för den som onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg. Åtalet löd på att bilisten i måttlig fart kört i högra filen på vägen och därigenom hindrat ett flertal bilar att verkställa omkörning. En del av sträckan där »luskörningen» skett hade gått utmed motorvägen.

Vid tillfället, en helgdagsafton i början av sommaren, hade rätt hastighetsbegränsning till 90 km, vilket dock ej gällt motorvägen. Den åtalade bestred ansvar och förklarade, att det visserligen var riktigt, att han kört ut i högra filen men att han sedan icke haft möjlighet att återgå till den vänstra. Han uppgav härom, att han avsett att köra om en framförvarande bil i vänsterfilen men att denna bil sedan ökat farten så att han icke kunnat fullfölja sin avsikt utan att överskrida 90 km-gränsen, vilken han trots även motorvägen. Med hänsyn till den täta trafiken i vänsterfilen, förklarade han vidare, var han också hindrad från att köra tillbaka till denna, varför han ansett sig icke ha annan möjlighet än att fortsätta i den högra filen.

Vittnen — förare av andra bilar — förklarade, att den tilltalade kört i högra filen med en hastighet av 50—70 km och trots upprepade signaler icke, ehuru möjlighet därtill funnits, kört in i vänsterfilen. Vittnena uppgav vidare, att det så småningom samlades en kö av 25—30 bilar efter den tilltalades fordon, och att många bilister körde om denna i den vänstra filen.

Häradsrätten fann att den åtalades körsätt icke varit påkallat av trafikförhållandena eller eljest ursäktligt och att denne därför i väsentlig mån genom sin körning åstadkommit hinder för trafiken utmed vägen, varför dagsböter utdömdes för förseelsen. Hovrätten har nu enhälligt fastställt denna dom.





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.



**JOHN
BACKLUND**

VI DISKUTERAR

Bileko tar farväl...

■ IC:s styrelse och dess förtroenderåd har beslutat att denna tidning skall upphöra att utkomma vid årsskiftet 1963—64. I stället kommer VI BILÄGARE — tidigare IC Stockholms lokala organ — att upphöjas till rang och värdighet av IC-rörelsens riksorgan. Den »nya» tidningen, som i likhet med Bilekonomi blir en månadspublicering, skall distribueras till samtliga IC-medlemmar och kunder utan avgift. Den blir således en medlemsförmån bland många andra vars kostnader respektive IC-föreningar i landet kommer att stå för. Upplagan blir enorm — 515.000 exemplar — och det nya tryckförfarandet gör det möjligt att göra olika landsdelseditioner — d.v.s. en norrländsk, en mellansvensk, en västsvensk och en sydsvensk.

■ Utan att anslå alltför sentimentala tongångar så bör det i sanningens namn erkännas, att det känns en smula trist för oss på redaktionen att se vårt skötebarn gå ur tiden. Men å andra sidan så innebär inte den beslutade förändringen att vi kommer att skiljas från den läsekrets som vi lärt oss att tycka om och ha respekt för. Avsikten är att hela Bilekos redaktionsstab skall flytta över till VI BILÄGARE. Detta hindrar inte att vi i detta forum redan nu (november och decembernumren återstår ju) vill uttala ett tack till Bilekos läsekrets och annonsörer, ett tack som inrymmer en förhoppning om ett snart återseende i de spalter vi framledes kommer att medverka i.

■ Så några korta historiska data om Bilekonomi. Tidningen startades för 34 år sedan. Dess första redaktör var Sten Kjellberg som nu är chef för OK. Från början var tidningen ett renodlat förenings- och kamporgan för den då relativt unga IC-organisationen. Och gudarna skall veta att ett sådant organ behövdes. Den förde en ständig kamp mot de utpräglade monopolistiska tendenser som då dominerade bensinbranschen. Men den betydde också mycket för att stärka den inre fronten som då i huvudsak bestod av yrkesbiler — åkare och droskägare, vilka under många år tvingats att betala omotiverat höga priser på drivmedlen.

■ Under krigsårens gengasepok uppstod nya problem för den förhållandevis lilla inköpsorganisation som IC trots allt var. Oljan och bensinen som var den ekonomiska basen i verksamheten tröt. Nya utvägar måste sökas. Även denna gång kom Bilekonomi att spela en betydelsefull roll i sammanhållningens och upplysningens tjänst. Upplysningens ja... Den kanske främst gällde gengas-teknik på den tiden, men också ekonomi. IC red ut stormarna och blev småningom en av landets största leverantörer av gengaskol.

■ Med de första efterkrigsåren kom så den stora debatten om bensinmonopolet, vilken bl.a. resulterade i det kooperativa alternativ som erbjöds. OK startades. Även den gången, och fortfarande i egenskap av ett renodlat föreningsorgan, spelade Bilekonomi en betydelsefull roll som opinionsbildare, naturligtvis på monopolmotståndarnas sida.

■ 1949 — när det första embryot till dagens expansiva bilsamhälle anades — beslöts att Bileko skulle bli en mer allmänt orienterad motortidning, vilket också blev ett faktum som de flesta av läsarna redan vet. Det finns ingen anledning för oss som nu är verksamma inom tidningen att göra något värdeomdöme om dagens Bileko. Konstateras bör dock att upplagan vid ingången till 1964 är ca 125.000 exemplar, vilket kan inordnas i övriga historiska fakta.

■ När vi går mot en ny tidningsera inom bil- och oljekooperationen, är det naturligtvis vår förhoppning att de »nya redaktionsstolarna» på VI BILÄGARE snabbt skall bli väl insuttna och att ett trevligt samspel mellan läsekrets och redaktion småningom skall föra fram till en tidsningsprodukt som alla bilägare och oljekonsumenter kommer att uppskatta.

BILEKONOMI Nr 10 — 1963 — Årg. 34

Redaktör och ansvarig utgivare:

JOHN BACKLUND

I redaktionen: BJÖRN PALM

Annonser och prenumeration: ERIK LÖFGREN

Red. och exp.: Fack Sthlm 30. Postgira 532 18

Telefon: 54 15 00 (växel) kl. 10.00—16.00

Gatuadress: Strandbergsgatan 12

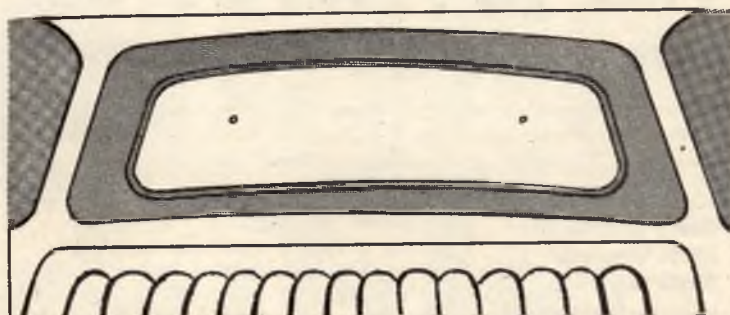
För insända men ej beställda

manuskript ansvaras ej!

NORDISK ROTOGRAVYR, Stockholm

NYHET!

siktrutan
som Ni kan
ta loss
och sätta tillbaka
år efter år



Fastsättes utan klister. IC-vara med garanti.

Prisex. storlek 610 x 255 mm kr **11:50** inkl. oms

Värmesitsen EKVATOR

Självvärmende i 2-delat utförande.

IC-vara med garanti.

13:90 inkl. oms



IC

ÖVER HELA LANDET



"Fiat JUVENTUS har bästa vägegenskaperna"

Vid en noggrann undersökning av 9 populära bilar i mellanklassen har en stor svensk motortidning satt Fiat Juventus främst när det gäller vägegenskaperna. Tidningen anser också, att denna bil har

- Bästa växellåda
- Bästa acceleration
- Bästa bromsar
- Bästa styrning
- Högsta marschfart

Säker på vägen

Fiat Juventus är lagom understyrd — även vid hård kurvtagning. Detta ger säker körning i alla väglag.

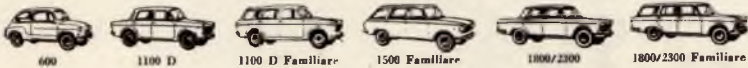
72 eller 80 hk motor. Toppfart 140 resp. 150 km/tim. Skivbromsar fram. Rostskyddad genom bonderisering och ML-behandling. Lyxutrustad. Säkerhetsinredd. *Låga servicekostnader — ett års garanti.*

FIAT

1300/1500
på toppen i mellanklassen

FIAT WULF

Ni kan lita på FIAT — en toppprodukt från Europas andra bilfabrik med en dagproduktion av 4000 bilar.



Generalagent för Sverige: Wulf & Co AB, Vänersborg

4.000 om dagen

Fiat-verken i Turin som är Europas näst största bilfabrik tillverkar nu 4.000 bilar om dagen.

Företaget har över 120.000 anställda och omsättningen 1962 uppgick till 789 miljarder lire.

Allt för alla

Fiat-verken har det största tillverkningsprogrammet av alla europeiska bilfabriker. I Sverige säljs 12 standardmodeller från lilla ekonomiska 600 (nummer ett bland "andra-bilar") till exklusiva 2300 Coupé (som vunnit en mängd Concours d'Élégance). Fiat gör allt för alla när det gäller bilar.

Fyra Familiare

Kombi har blivit familjevagnen på motordet — inte minst i Sverige. Och även

här erbjuder Fiat det största urvalet. Det finns inte mindre än 4 kombi-modeller (Familiare) i prislägen från ca 11.300 till 20.000 kr att välja på!

Allt mot rosten

Fiat-verken i Turin har Europas modernaste bonderiseringsanläggning. Dessutom rostskyddas alla Fiatvagnar i Sverige enligt den beprövade ML-metoden.

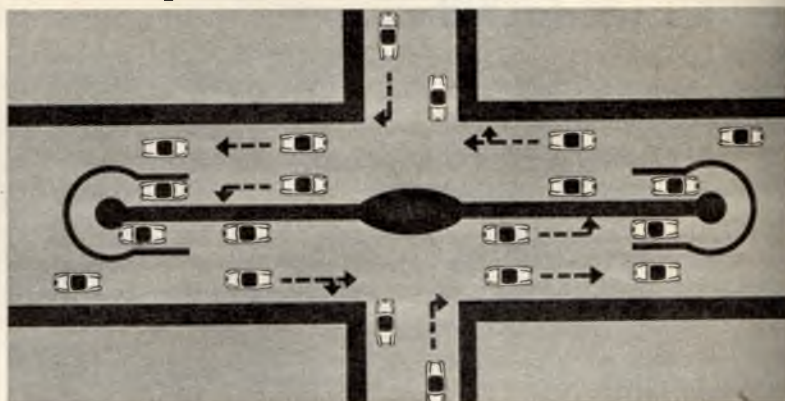
Bra och billigt

Wulfbolagen — som sedan några år är generalagent för Fiat i Sverige — arbetar målmedvetet på att bygga upp en effektiv återförsäljar- och verkstadsorganisation över hela landet. Ni kan lita på FIAT — Europas näst största bilfabrik — och WULFBOLAGEN, som sedan decennier är kända för sin goda service.

AV
BJÖRN
PALM

RIV START

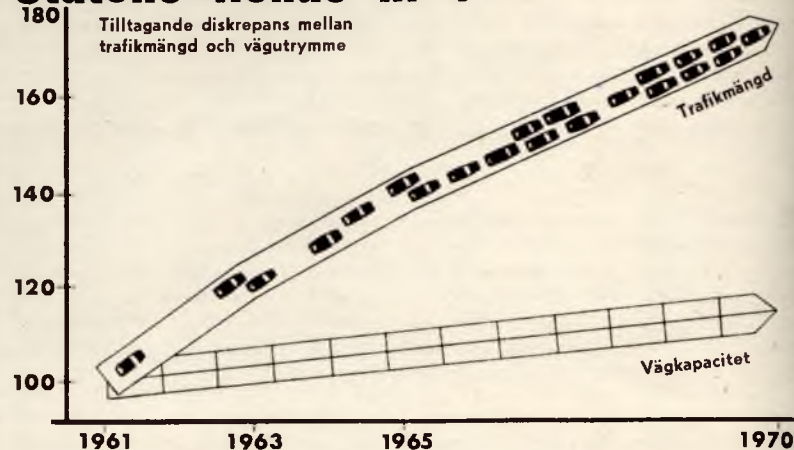
Nonstop-korsning



■ Nonstop-korsningen kallas ett nytt förslag till gatukorsning som radikalt skulle lösa vägkorsningens kardinalproblem på ett långt billigare sätt än de alternativ som för närvarande står till buds i dagens trafikmaskin. Den av Helmut Lembke i Kellinghausen/Holstein föreslagna lösningen är baserad på en långsträckt refug, som man

måste köra runt och vilken skall göra såväl trafikljus som förkörsskyltar överflödiga samt accelerera korsningstrafiken överhuvud taget. Vid studiet av ritningen bör man observera att den avser högertrafik även om principen givetvis är lika användbar i vänstertrafikländer.

Statens fiende nr 1



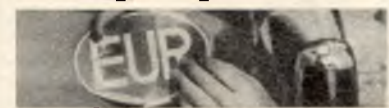
■ Gangsterkungar som Dillinger brukar kallas Statens fiende nr 1, men efter den debatt om det otillräckliga vägbyggandet som vid sidan av allt tal om överkapacitet och marknadsandelar fördes vid den senaste bilsalongen i Frankfurt undrar man tillsammans om det trots allt inte är vägar — som är den mordgrigaste besten och därmed statsfienden nr 1!

Genomfarten genom en öppning kan bara höjas om man antingen vidgar tvärsnittet eller ökar genomfartshastigheten — det är en gammal fysikalisk lag — men i det stycket tycks vissa personer nästan ha sovit, konstaterade Volkswagen-chefen professor Nordhoff medan Mercedes generaldirektör Hitzinger fastslog, att till-

ståndet beträffande vägbygget görs sitt för att dämpa bilglädjen. Och presidenten i bilindustriförbundet, Wolfgang Thomale, kritiserade ytterst skarpt den allt vidare klyftan mellan biltäthet och vägvolymer.

Men vägdiskussionen i Frankfurt gäller också vårt svenska vägnät och dess i många fall till gränsen för kaos bristande utbyggnad! Och politikererna bör därför lägga på minnet att även de trafikdöda går till val — med röster från miljoner trafikanter som inte längre vill leva i ständig ångest. Då blir det inte roligt när alla otillfredsställda bilister en vacker dag väljer med en röstsedel mot trafikchaos och som lätt kan få politiska följder...

Europa på bilen



■ Den gröna vita skylten EUR skall i framtiden sitta på alla europeiska bilar och ersätta de olika nationalitetsbokstäverna, men, varför inte redan nu börja med denna goodwillpropa-

ganda för ett enat Europa, tycker en dr Haase och en viss hr Porella i Hamburg, vilka lanserat idén och även tagit patent på märket. Som exempel nämner uppfinnarna USA, där varje delstat bara kännetecknas i litet format på bilarna. Det är tydligt att Europas förenta stater rycker närmare — även om till en början bara som bilskyt!

I BIL VIMLET

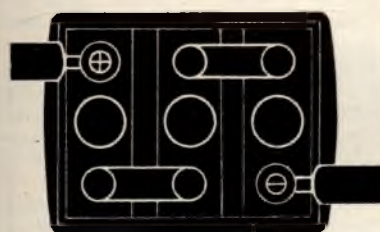
Ny liten Vauxhall



ME
ERIK
LÖFGREN

Så här ser den ut, GM:s sedan länge omskrivna 1-litersvagn. Vauxhall Viva heter den, men med hänsyn till exteriören skulle den lika gärna ha kunnat heta Opel Kadett. Viva har emellertid en betydligt vassare motor, är rymligare och har fått en del finesser som den äldre tyska föregångaren saknar. Instrument och manövreringsorgan är synnerligen vettiga och framförallt rätt placerade. GM meddelar att priset för lyxmodellen kommer att stanna under 10.000 på gatan och att en enklare modell skall säljas 500 kr billigare.

Ny prissänkning av IC — Batterier billigare



En av de mest gångbara bilbatterierna på 6-volt och 85 Amp (passar bl.a. till VW, Opel och äldre Volvomodeller) kostar i dag hos IC bara 52 kr. Ett 12-voltsbatteri till SAAB t.ex. kostar 76 kr. I priset ingår oms.

Över hela landet sålde IC förra året mer än 35.000 bilbatterier och omsättningen för första halvåret 1963 har ytterligare ökat. Det är därför en inte föraktlig summa som kommer bilägarna tillgodo genom denna nya prissänkningssaktion. Just nu inför vinterns kallstarter är det ju också viktigt att bilarna har fullgoda batterier. Det besparar bilägarna många bekymmer.

Den 1 oktober sänkte IC priserna på bil- och motorcykelbatterier över hela landet. Prissänkningen blir betydande — i vissa fall upp till 35 % under riktpiserna.

Nya VW-Centrum Scania's största bygge

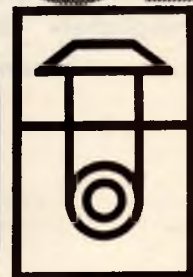
Över 300.000 folkvagnar har hittills sålts till svenska bilägare och för att ännu bättre än hittills kunna betjäna sin ständigt växande publik har Volkswagens svenska generalagent, AB Scania-Vabis i Södertälje, uppfört sitt nya 20-miljonersbygge Volkswagen-Centrum i södra utkanten av stan. Här kan man på en samlad yta av 24.000 kvm rationellt betjäna VW-organisationen ute i landet. Här studeras, experimenteras, rationaliseras

och utbildas — allt åtgärder som i sinom tid kommer den enskilde Volkswagen-ägaren till nytta. Så här ser anläggningen ut från E 4:ans provisoriska förbifart: I förgrunden kontorsbyggnaden och bakom den skymtar den 15.000 kvm stora lagerbyggnaden för 27.000 olika reservdelar till ett värde av i runt tal 30 milj. kr. Och på lagerbyggnadens tak finns världens största VW-märke med en diameter av 72 meter och synligt från flera tusen meters höjd!



Nu har alla råd
att köra
vintertryggt
tack vare

dubbel dubb



Den nya dubben med dubbelt grepp

- Dubbeldubben är rörformad vilket betyder att den har dubbla greppkanter.
- Dubbeldubben är självslipande. Den är lika effektiv under hela sin livslängd.
- Dubbeldubben är enflänsig och därför skonsam mot däck.
- Dubbeldubben håller tills vinterdäcket är utslitet.
- Dubbeldubben ger fullt väggrepp till lägsta konsumentpris.



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

Distribueras genom AB Svenska Gummicentralen.

SÖDERFORS

SÖDERFORS INGÅR I STORA (STORA KOPPARBERGS BERGSLAGS AB)

Statistiker slår larm:

Bara

40%

av bilförarna kördugliga
psykologiskt körkort
kontinental nyhet

Är bilkörningen fortfarande i alltför hög grad utlämnad åt turen eller slumpen? Givetvis inte! Det borde inte heller vara nödvändigt att överhuvud taget ställa denna fråga eftersom ingen vettig människa vill tro det. Men tyvärr slår statistikerna ute i Europa nu alarm och tvingar oss till att ta frågan om »full körduglighet» långt allvarligare än som hittills varit fallet.

■ Frågan gäller alltså inte i första hand själva körkortsproven utan här handlar det istället om de psykologiska förutsättningar som en körkortskandidat måste besitta innan man gjort honom förtroget med alla tekniska rättsliga fordringar.

Vad statistiker-alarmet beträffar så kommer det närmast från Institutet för trafikpsykologi i Köln, som befattar sig med de rent mänskliga förutsättningarna för bilkörning. Och där har man nyligen fastställt, att av i runt tal 4.000 testade förare endast 40,4 procent var fullt kördugliga! Procentfördelningen i sin tur såg ut på följande sätt:

13,8 % var vegetativt labila
8,8 % led av nedsatt syn
5,2 % hade kretsloppsstörningar
4 % hörde dåligt
5,9 % hade andra besvär
8,9 % hade en magsjukdom
5,3 % var färgblinda
4,5 % hade defekter i nervsystemet
3,2 % var lungsjuka
40,4 % hade inga fel!

Därmed är det väl slutgiltigt bevisat hur stora de fysiska och psykiska bristerna kan vara när bilisterna lämnar sådana lidanden obeaktade och släpps lösa i den allt starkare trafiken. Omkring 70 procent av alla olyckor kan också hänföras till just de ovan uppräknade orsakerna, enligt den polisstatistik institutet analyserat.

Men det har även höjts många röster mot en rigorös eliminering av bilister på grund av sjukdomar av allmän natur eftersom bilen på senare år blivit en yrkesbetonad beståndsdel i vårt liv och det därför måste betecknas som en sällsynt hårdhet om alla människor som lider av t.ex. kretsloppsstörningar helt enkelt inte skulle få något körkort eller t.o.m. förlora det körkort de redan hade. Hur många förare har för resten inte sedan lång tid körkort, har alltså tagit det redan vid en tidpunkt då

varken trafiken eller fordonet innebar några svårigheter. Men i vår tids snabba utvecklingstakt spelar bara 10 år en beaktansvärd roll...

Så blev dagens trafik till en verklig provosten för man och vagn och inte minst stadstrafiken kostar ner samt kräver yttersta koncentration. Tror man sedan att de med mer och mer komfort utrustade bilarna skulle innebära en utjämnande faktor så stämmer inte heller det utom i begränsad mening: vagnarna har blivit snabbare, manövreringen visserligen mera automatiserad, men om det minsta lilla hjul helt plötsligt inte längre fungerar så står de flesta förare inför en katastrof. De har aldrig lärt sig att behärska en bil perfekt. De ständigt säkrare konstruerade fordonen och den förenklade manövreringen i samspel med den högre hastigheten står dock å andra sidan i farlig relation till varandra. Gent emot dem står nämligen bristande perfektion och i händelse av att denna högt utvecklade teknik strejkar har vi således i många fall att räkna med förarens alltför ringa psykiska och fysiska belastningsgränser. En hög procentsats av trafikolyckorna hade kunnat undvikas, men den mänskliga kraften var helt enkelt inte för handen — övningen för den allvarliga situationen saknades!

Utom det redan arbetande Institutet för trafikpsykologi i Köln existerar emellertid bl.a. i Altona vid Hamburg ännu en typ av trafikinstitut — till vilka motsvarigheter även vore önskvärda i Sverige och andra länder — och som på rent vetenskaplig basis befattar sig med utarbetandet av ett s.k. »psykologiskt körkort», som uppställs på grundval av olika tester. Medicinare, psykologer och ingenjörer prövar de frivilliga kandidaterna in på hjärta och njurar hur vederbörande föräres reaktioner skulle utfalla i en allvarlig situation och sammanställer därefter sitt strängt förtroliga utlåtande resp.

ger de lättare fallen praktiska råd. Kontrollen omfattar inte minst de för tyska körkortaspiranter numera obligatoriska ögontesterna med hjälp av bl.a. perimetern samt en av Optische Werke G. Rodenstock i München nykonstruerad syntestapparat. Och på liknande sätt provas hörsel etc. Medan improviserade förrarhytter — anslutna till en situationskarta — tillåter det exakta fastställandet av körkortaspirantens reaktion i en viss bestämd situation. Samtidigt som ljus- och störsignaler influerar föraren precis som i den verkliga trafiken.

Med tekniska hjälpmedel i form av extrautrustning kommer man heller inte långt — bara instrument är ingalunda tillräckliga ens i teknikens tidsålder. Inga instrument kan skänka full säkerhet lika lite som den vanliga framkörningen för körkortet, vilken likaväl som all annan prövning ofta är avhängig av tur och tillfälligheter.

Men bilkörningen får inte vara en fråga om tur utan om förmåga! Människan och hennes komplicerade organism kommer nämligen alltid att vara en avgörande faktor vid maskinen — och sviker denna organism är maskinen ensam aldrig i stånd att hindra en olycka. Sviker däremot maskinen så kan en övad behärskning till en del kompensera maskinens brister och i många fall förhindra en olycka...

Därför borde varje förare — sedan länge körvan eller med nyförvärvat körkort — i sitt eget intresse låta ompröva sin fallenhet för bilkörning och inte hänge sig åt några illusioner. Det finns nu en gång människor som i en kritisk trafiksituation aldrig skulle reagera riktigt. Och på sin lycka kan man inte alltid förlita sig utan man riskerar både sitt eget och andras liv. En gammal regel säger: Bilkörning är också en karaktärssak!

Det är också mot denna bakgrund som man på kontinenten dragit upp



En nykonstruerad syntestapparat sätts nu in i Tyskland i samband med att regeringen den 20 juni införde en skärpt obligatorisk ögontest för alla körkortaspiranter. Enligt den officiella statistiken skulle trafikolyckor till följd av dålig syn vara så låga som 3 procent, men polisens uppgift anses otillförlitlig och den rätta siffran ligger kring 20-25 procent efter vad trafikexperterna räknat fram.



Att den nya syntestapparaten fyller en uppgift har den redan hunnit bevisa i Berlin, Hamburg och Bayern: bara i Berlin utklassades på en enda dag inte mindre än 40 av 300 körkortskandidater, dvs. 13 procent! Och av dessa var det inte många som tidigare ens visste om sina ögonfel.



Människans synfält är särskilt viktigt vid bilkörning — också när hon tittar rakt fram skall hon kunna hålla reda på vad som förligger runt omkring henne. För att mäta graden av denna förmåga används perimetern med vars hjälp just ögats synvidd undersöks.

frågan om körkortsomprövningar efter vissa år, dvs. införandet av s.k. tidsbegränsade körkort. Den största kontinentala motorklubben ADAC har dock gått emot alla planer i den riktningen och reagerat skarpt på förslaget med motiveringen: medicinare, tekniker och jurister behöver ju inte heller upprepa sin examen med jämna mellanrum!

Men på lång sikt blir det kanske ändå tidsbegränsade körkort eftersom frivilliga fortbildningskurser eller s.k. »extrakörkort» t.ex. i NTF-regi — för att nämna ett svenskt alternativ — aldrig kan få tillfredsställande omfattning eller garantera att de med sjukdomar och andra brister behäftade marginalförarna utsondras ur trafikmaskinen.

Det är tydligt att körkortet i dess nuvarande form har överlevt sig själv. Det kan tyckas beklagligt för såväl välbeställda körkortsinnehavare som blivande körkortsaspiranter. Men dagens trafik ställer tyvärr större krav på förarens fysiska och psykiska kapacitet än på själva bilens skick och tekniska standard.

P-m



Ja Nej

- ☐ ☐ Är ni redan sen årtal övertygad om att ni är en synnerligen begåvad bilförare med utomordentlig reaktionsförmåga?
- ☐ ☐ Anser ni att semestern liksom annan rekreationstid endast är njutbar med bil?
- ☐ ☐ Kontrollerar ni regelbundet bensinförbrukningen?
- ☐ ☐ Tänker ni mera på hur tiden går när ni kör bil än annars i det dagliga livet?
- ☐ ☐ Gör ni åtminstone var 14:e dag och före varje längre resa ett bromsprov?
- ☐ ☐ Har ni undersökt om ni ökat i vikt på sista tiden?
- ☐ ☐ Leker ni med tanken på att höja er försäkring?
- ☐ ☐ Håller ni alla trafikpoliser — överhuvudtaget alla uniformerade tjänstemän och civiltjänstemän, som ordnar trafiken — för aduglingar?
- ☐ ☐ Planerar ni att skaffa en ny och starkare vagn?
- ☐ ☐ Anser ni att bilförarna borde avlägga ett nytt körprov vart annat år till skydd för såväl sig själva som medtrafikanterna?

Resultatet av testen kan ni själv läsa ut med ledning av det antal Ja eller Nej ni fått ihop och följande nyckel:

Om ni svarat Ja i mer än sex fall så är ni en bilfanatiker. Men i vilken utsträckning era fysiska kvalifikationer motsvarar er bilglädje kan förstås bara en apparatstest ge besked om: reaktionstesten och allt annat som kommer till användning vid dylika mätningar.

Svarar ni Ja i mindre än fem fall så umgås ni visserligen gärna med er bil och berömmar er även av storslagna prestationer vid ratten, men i själva verket är ni alltid glad när ni äntligen åter har kärran oskadd i garaget eller där ni kan känna er lugn för vagnen.

Svarar ni Nej i samtliga fall då är ni antingen ingen bilförare alls att tala om eller ni kör bara när ni absolut måste precis som andra går till fots för att förflytta sig från en plats till en annan.

Det är inget konststycke att anse sig vara en storartad bilförare, men att också visa sig vara sådan — det är ytterst få förunnat här i livet!



VERKLIGT EKONOMISK I INKÖP, DRIFT OCH UNDERHÅLL!

Taunus 12M ska köras — inte beskrivas. Här är bara några korta punkter, som sammanfattar moderna, sensationella Taunus 12M.

- Framhjulsdraft — kurvsäker och trygg motorbroms
- 50 hk V4-motor. 4-växlad helynkroniserad "låda"

- Enastående rymlig tack vare plant golv — ingen kardantunnel. 560 l. bagageutrymme
- Kylsystem med två års frys- och rostskydd
- Oljebyte i motorn efter 1.000 mil
- 3 års rostskyddsförsäkring

Under
10.300:-
på gatan

i Stockholm, Göteborg och Malmö

moderna
TAUNUS
12M

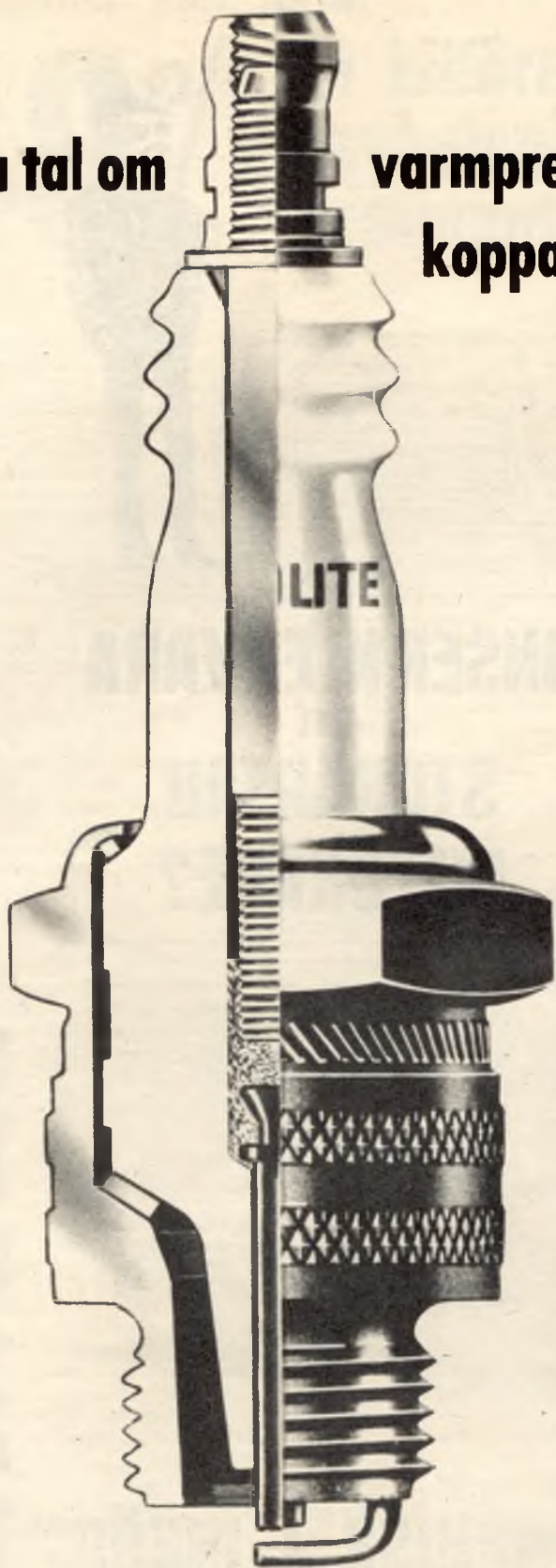
en FORD är en FORD för
FORD har resurser

Ford

...se moderna TAUNUS 12M hos auktoriserade Ford-försäljare över hela landet!

Varför allt detta tal om

varmpressning och
kopparglas?



AUTOLITES VARMPRESSADE SOCKEL

Alla tändstift tillverkas inte på samma sätt. AUTOLITE t. ex. vidtar särskilda åtgärder för att tätningen mellan stålsockeln och den keramiska isolatorn skall bli absolut effektiv. Denna tätning förhindrar kompressionsförluster i motorn på grund av gasläckning genom tändstiftet.

Alla AUTOLITE tändstift — oberoende av storlek och typ — har denna förnämliga konstruktion med varmpressad sockel. Ni kan obetingat lita på att tändstiften håller länge och fungerar perfekt — när Ni väljer AUTOLITE.

AUTOLITES KOPPAR-GLASTÄTNING

Den speciella kopparglas-tätningen för mittelektroden används för att AUTOLITE-tändstiften med osviklig säkerhet skall tjänstgöra perfekt. Tack vare denna utomordentliga produktionsmetod erhålls alltid god elektrisk kontakt, oberoende av de extrema tryckförhållanden, höga temperaturer och vibrationer som förekommer i alla motorer. AUTOLITES kopparglastätning smältes fast på sin plats vid hög temperatur — mycket högre än normala driftstemperaturer. Detta innebär att alla övriga delar i AUTOLITE-tändstiftet måste kunna tåla en hetta av detta slag. Välj AUTOLITE tändstift som fungerar perfekt i alla motorer.

Det finns mer ändå

som bidrar till AUTOLITES markerade överlägsenhet. Förutom de "varmpressade socklarna" och "kopparglastätningarna" kommer AUTOLITES isolatorer med hög materialtätthet tillverkade av utvalda keramiska ingredienser. Dessutom använder AUTOLITE speciallegeringar för sina tändstiftselektroder för att uppnå högsta effektivitet, stor livslängd och tillförlitlig funktion — och sist men inte minst — nu finns det AUTOLITE tändstift som passar till praktiskt taget varenda motorfordon som rullar på vägarna — inklusive Ert eget fordon!

SÄG INTE TÄNDSTIFT — SÄG



AUTOLITE

VID NÄSTA TÄNDSTIFTSBYTE



Hillman Minx har piffats upp inför 1964 med lite kantigare formgivning, skivbromsar på framhjulen, mer lättgående styrning, förbättrad fjädring, bredare bakdörrar och ny inredning.

■ Det är inte lätt att vara bilspekulant i dessa dagar. Världens bilfabriker spottar ut nya modeller och varianter i en takt så att inte ens smågrabbarna hinner med i svängarna. Det enda en stackars motorjournalist kan göra är att fara ned till Frankfurt och göra en systematisk rundvandring på höstens första, och största, bilutställning. Resultatet, bortsett från utslitna fötter, blev den chockerande slutsatsen att knappast en enda bilmodell ser likadan ut idag som den gjorde i våras. Här är höstens nyheter:

Super-Mercedes

Frankfurt-utställningens största slagnummer var förstås Mercedes nya representationsvagn, 600 — med god marginal världens lyxigaste och mest påkostade bil. V-åttn på 6,3 liter och 300 SAE hk är typiskt Mercedes med överliggande kamaxel och bensininsprutning. Liksom 300 SE har den automatisk transmission och luftfjädring. Markhöjd och stötdämparnas hårdhetsgrad kan ställas in från förarsätet. Servomanövrerade skivbromsar finns på alla hjul och bromssystemet är uppdelat i två kretsar. Styrningen är naturligtvis också servomanövrerad vilket kan behövas om man skall kunna vrida de jättestora

9,00—15-tumsdäcken som är »feta-re» än dagens formula I racerdäck.

Trots en tjänstevikt på närmare tre ton kan Mercedes 600 göra över 200 km/tim och accelererar från 0—100 km/tim på 10 sekunder — lika kvickt som en 300 SL! Så fort lär ingen ha åkt limousine förr.

Men det som fick publiken på Frankfurt-utställningen att tappa hakan var tryckknappssystemet för praktiskt taget allt på bilen. Fönster, dörrar, soltak, bagagerumslucka, luftintagslucka, armstöd och nackstöd påverkas på hydraulisk väg, fullkomligt ljudlöst och utan någon mänsklig ansträngning. Vid sidan av framsätena finns en liten spak som man genom att skjuta framåt eller bakåt, föra uppåt eller nedåt eller vrida kan få sätet att röra sig fram och tillbaka, uppåt eller nedåt och ändra ryggstöds lutning. Det räcker med ett lätt tryck av lillfingret och den totala avsaknaden av ljud gör operationen närmast spöklik. Det kan dock ha sina sidor med alla knapparna. När jag tryckte på en knapp i bakdörren för att, som jag trodde, stänga fönstret, sköts sätet fram under mig och ryggstödet fälldes bakåt... Under motorhuven ringlar de hydrauliska ledningarna som om en hungrig italienare hade tappat ned hela veckans

spagettiranson. Mercedes 600 måste vara ett eldorado för gör-det-självare med systematisk felsökning som hobby. För att inte tala om vad odygdiga miljonärssöner skulle kunna göra med alla knapparna när chauffören vänt ryggen till.

Värme- och ventilationssystemet är naturligtvis också i särklass. Det är termostatreglerat så att den önskade värmen hålls konstant oberoende av fart och yttertemperatur. Vill man kan man också få ett komplett luftkonditioneringsaggregat som tillåter oljeshejkerna att korsa öknerna i behaglig svalka.

Dörrlåsen är en annan intressant detalj. Mercedesföraren behöver inte gå runt bilen för att låsa alla dörrarna. Det räcker med att vrida om förardörrens nyckel varvid samtliga dörrar automatiskt låses. Sedan finns det naturligtvis en inbyggd bar och make up attiraljer för frun. Klädseln är av rättfärgad plysch som påminner om väl insuttna schaggfåtöljer från artonhundratalets slut. I Tyskland kostar bilen ca 65.000 kr. — innan den hunnit hit lär väl priset med tull och skatt närma sig 100.000.

Mer nytt från Mercedes. Alla modeller är nu försedda med servomanövrerade skivbromsar på framhjulen och automatisk transmission finns nu

Under den senaste månaden har det knappast gått en dag utan att nya bilar presenterats. Jan Ullén har slitit ut fötterna på Frankfurtutställningen och summerar här vad nytt som visats.

som extrautrustning till samtliga modeller. Samtidigt har interiörerna detaljändrats och 220 S fått automatisk choke.

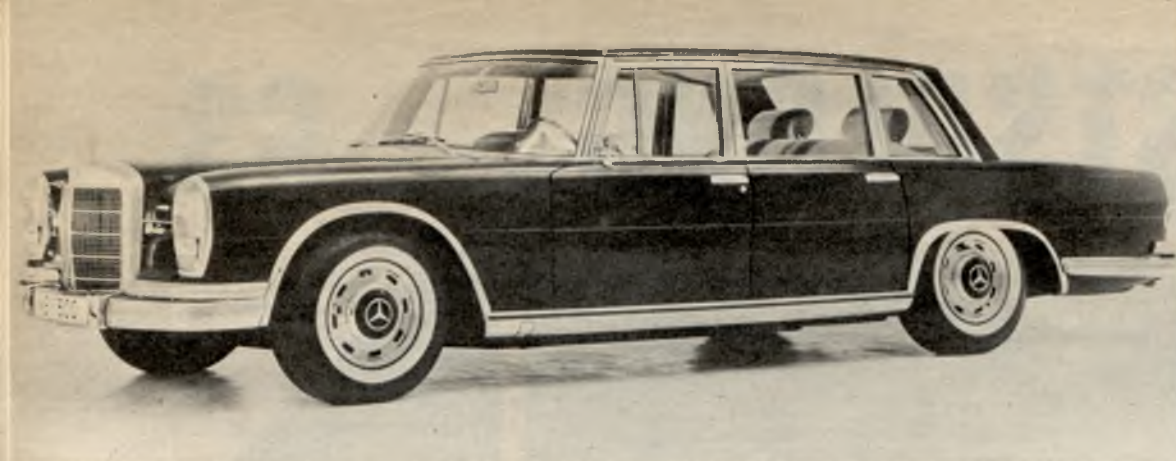
Wankel i produktion

Den mångomtalade rotationskolvmotorn som uppfanns av Felix Wankel sätts nu i serietillverkning och monterar i en kabrioletversion av NSU Sport-Prinz. Motorns cylindervolym är bara en halv liter men trots detta ger den hela 64 hk. Själva motorn är mycket liten men sedan växellåda, förgasare, tändsystem och andra detaljer plockats på är skillnaden inte så stor mellan en Wankel och en konventionell motor. I NSU Spider, som Wankelbilen kallas, sitter motorn baktill och kylaren framtill — detta för att få bättre viktsfördelning. Över motorn har man fått plats för ett om än litet, dock bagageutrymme.

NSU Spider påstås göra 150 km/tim och ha mycket god acceleration. Med skivbromsar på framhjulen, kuggstängsstyrning och negativ camber på bakhjulen bör den också bjuda på goda köregenskaper. Det blir intressant att se hur den nya motorn slår.

Småbilen NSU Prinz 4 har nu komplementerats med en något större version, Prinz 1000. Hjulbasen har ökat

Forts. näst sida.



Lyxigare än så här kan ingen bil bli idag. Mercedes 600, efterföljare till nazistkoryfäernas landsvägslokomotiv »Grosser Mercedes».

Som en första klass järnvägskupé verkar baksätena i den förlängda versionen av Mercedes 600. Allt manövreras hydrauliskt med tryckknappar – t.o.m. säten och baklucka.

HÖSTSALONG 63

forts.
från
sid. 17



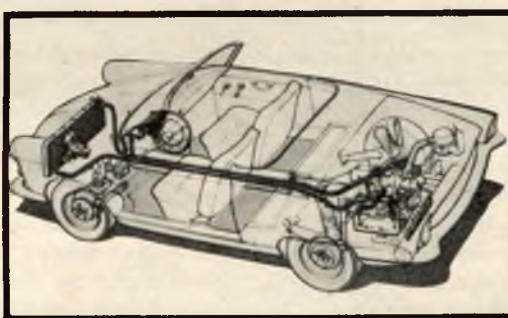
med två decimeter och spårvidden med några centimeter. Detta har gjort innerutrymmena betydligt större, en provsittning gav mig intrycket av att



T.v. Efterträdaren till AU 1000, DKW F 102 har fått större tvåtaktsmotor och modernare formgivning, bortsett från kylargrillen påtagligt lik Taunus 12M.

Ovan. DKW F 12 finns nu också i öppet utförande för frisk-luftsentusiasterna.

Sunbeam Venezia Superleggera heter denna GT-bil som byggs i Italien av Touring på mekaniska delar från engelska Rootes. Mekaniskt är den identisk med Humber Sceptre.



Världens första serietillverkade bil med Wankel-motor, NSU Spider. Kylarintaget framtill är ingen bluff trots att motorn sitter där bak. Kylaren är nämligen placerad framtill för att viktfordelningen skall bli den bästa möjliga.

Så här ser Wankel-bilen ut i genomskärning. Lägg märke till kylarens placering framtill och hur relativt liten plats det kompakta motoraggregatet tar.



Prinz 1000 är en ny större variant av NSU Prinz 4 med fyr-cylindrig luftkyld motor och skivbromsar.



Ovan. Rekord kupé hör till de i särklass mest lyckat form-givna av årets alla kupéer.

Ovan t.h. Kupéer är populära i år. Här Taunus 12M med snyggare taklinje men mindre innerutrymmen.

T.h. Opel Kadett kupé har inte bara sluttande taklinje utan också en ny kylargrill och starkare motor.





Utvändigt är det inte mycket som skiljer den nya BMW 1800 från 1500 men den större motorn ger betydligt bättre prestanda för ett måttligt merpris.



Den nya sexcylindriga Porsche 901 är lika snabb som Carrera-modellerna (över 200 km/tim), har mer plats för passagerarna och bagaget. Motorn är på 1.991 cm³ och 130 DIN-hk och växellådan har fem växlar.



Alfa-Romeo visade en helt ny Giulia Sprint-modell i Frankfurt. Modellbeteckningen har tillägget TI och den är inte avsedd att ersätta den tidigare Sprint-modellen. Motorn är på 122 SAE-hk och karossen har plats för fyra personer.

det inte är mycket som skiljer mellan prinsen och t.ex. Taunus 12M. I stället för den tvåcylindriga motorn i Prinz 4 har 1000 fyra cylindrar men

samma konstruktion, d.v.s. luftkyld och med överliggande kamaxel. Ur 996 cm³ har man fått ut 43 DIN-hk. Bakhjulsupphängningen är inte läng-

re med vanliga svängaxlar utan man använder långsgående bärramar vilket tillsammans med negativ camber bör ta bort en del av överstyrningen.

Efterträdare till AU 1000

För svensk publik är säkert DKW F 102, efterträdare till den populära Forts. sid. 38.



En kromosom-Goggo skulle man kunna kalla Glas nya 1500-modell. Det är första gången Gaggomobil-fabriken ger sig på en bil i den större mellanklassen. Motorn är på 1.492 cm³ och 70 DIN-hk.



NSU/Fiat 1500 TS har en Siata-modifierad motor på 80 DIN-hk som ger bilen en toppfart på över 160 km/tim. I stället för rattväxel har den en sportig golvväxelspak.



Glas gör också denna verkligt eleganta GT-kupé med 1.289 cm³ motor på 75 DIN-hk.

Vauxhall Victor har nu fått motoreffekten höjd från 56 till 69 SAE-hk vilket bör göra den mer jämförbar med sina »klasskamrater» när det gäller prestanda. Samtidigt har bromsytan förstärkts och skivbromsar kan fås som extra-utrustning.



Renault Caravelle har nu större motor, 1.108 cm³ och 55 SAE-hk, samt ny helsynkroniserad växellåda och större bensintank. Floride S får samma specifikation som Caravelle och kallas nu Caravelle cabriolet.



Den revolutionerande BMC 1100 kommer nu också i Austin-version. Det enda som skiljer den från Morris 1100 är grillen och inredningen. Instrumentbrädan påminner mer om MG 1100.



Holländska DAF har förbättrat sin Daffodil i flera avseenden, taklinjen har ändrats så att det blir större takhöjd i baksätet, värmen har förbättrats, bensintanken förstärkts, serviceintervallerna minskats och inredningen ändrats. Vidare har 12-tumshjulen bytts ut mot 13 tum och motor och bromsar detaljförbättrats.

1500 L kallas denna Fiat 1800 med 1500-motor. Den är avsedd som en rymlig men bensinsnål familjebil.



Senaste nytt om karossfärger:

GULT och BLÅTT trafiksäkrast



Gult är både europeiska och amerikanska vetenskapare just nu eniga om som den ur trafik-säkerhetssynpunkt säkraste karossfärgen.

Sett från trafiksäkerhetsforskningens aktuella ståndpunkt med avseende på karossfärgerna är blått och gult de säkraste. Detta framgår av en artikel i *Today's Health* – den amerikanska medicinska föreningens tidskrift – och där man stöder sig på resultaten av en omfattande testserie, vilken genomförts av Kalifornien-universitetet för att fastställa färgernas inflytande på trafiksäkerheten.



Rödlackerade karosser sätter dock än så länge trafikvetarna i Europa framför blå vagnar: rött representerar ju framför andra färger begreppet fara! Men valet av karossfärg har också sin psykologiska förklaring: I kristider väljer man mörka lacker – i goda tider ljusa, menar USA-forskarna.



■ Bilens färg kan bli avgörande för förarnas liv eftersom karossfärgerna vid möten har ett avgörande inflytande på avståndsbedömningen, förklarar man.

Vid experimenten kunde man också slå fast, att på ett avstånd av 60 meter föremål i vissa färger kan rycka upp till 1,8 meter närmare jämfört med andra färger, som kommer objekten att verka längre bort än de i verkligheten är. Enligt vetenskapsmännens åsikt kan emellertid redan under normala betingelser ett avståndsbedömningsfel på 1,8 meter avgöra om det blir en svår olycka eller inte.

Av de talrika färger, vilka testades på 164 olika föremål med hänsyn till deras synlighet på större avstånd, så lät blått och gult – och det gällde såväl i dagsljus som under natten – objekten framstå som närmast. Grå färger är däremot, vad gäller uppskattningen av det riktiga avståndet, så till vida ogynnsammast som de kommer föremålen att verka avsevärt avlägsnare. Vid dagsljus och dimma visade sig blått vara den säkraste färgen, på natten däremot gult.

På sina håll i utlandet har man också på allvar diskuterat frågan om bilarna inte borde lackeras endast i vissa bestämda färger just ur trafiksäkerhetssynpunkt. Senast var det Schweizer Automobil-Revue som drog upp saken, men till skillnad mot amerikanska *Today's Health* byggde på en undersökning som favoriserade rött och gult som trafiksäkrast.

»Säkrast kan förarna av vagnar som är antingen röda eller gula känna sig», konstaterar tidningen och tillägger: »En röd vagn lägger nämligen varje mötande bilist märke till ty rött signalerar till hans undermedvetna: Fara!» Och vidare heter det: »Även vid vagnar vilka är lackerade i kanariegult är reaktionen liknande.

Vitt och silver – färgsymbolerna för hög fart – går dock likaväl som de skrikiga färgerna rött och gult relativt bra fram i trafiken.

Vagnen faller ovillkorligen i ögonen.»

Så mycket är dock såväl europeiska som amerikanska forskare eniga om på grundval av de i trafikolyckor inblandade fordonens färger som att svarta bilar är särskilt svåra att urskilja. Och sak samma gäller grå, gröna och bruna i alla schatteringar. Medan de s.k. »skrikande» färgerna som vitt, rött och gult går bättre fram. Naturligtvis består även möjligheten att lackera vagnarna i två färger, men det i så fall annorlunda lackerade taket är ju ändå inte synligt rakt framifrån vid de kritiska mötena, varför inte heller denna utväg representerar någon lösning på problemet. De färgkombinationer man kommit fram till för de tvåfärgade karossernas del är emellertid: rött och svart, gult och mörkbrunt samt mörkblått och ljusgrönt. Men sedan är det en annan fråga om någon skulle låta säkerhetskravet bli avgörande för valet av en vagn sprutad i någon av dessa estetiskt föga tilltalande, ja tämligen omöjliga färgkombinationer!

Vilken lackfärg som är trafiksäkrast – blått och gult enligt senaste USA-forsknigar eller rött och gult som man tror bland europeiska trafikvetare – blir därmed fortfarande en öppen fråga. Och att så är fallet skvallrar ju bara de än så länge – utom beträffande gult – skiljaktiga buden om! Det enda man än så länge vågar rekommendera är därför, att antingen välja någon av de lackfärger som vetenskapen i dag förordar eller att låta den trakt man bor i bli avgörande för karossfärgen – inte grönt och brunt om man bor i skogrika områden samt inte vitt om man bor i bergsområden med mycket snö under en stor del av året. Medan den som till äventyrs redan har eller köper en mörklackerad vagn måste tänka på att i god tid tända billjuset så snart det börjar skymma över vägen.

Björn Palm

Blå karosser är enligt senaste amerikanska forskningsresultat de trafiksäkraste vid sidan av de gula.



MER PROPAGANDA



■ Visa vägvett! Visa tältvett! Håll naturen ren! Döden lurar — lura döden!

Propagandakvarnen mal. Är ut och är in. Den mal miljoner kronor. Till vad? — Till slagord som snart blir tomma och tjatat. Propagandafraserna går in genom ena örat och ut genom det andra. Vi ser alla varningar och vädjanden utan att läsa dem och ofta utan att lyda dem, och vi hör utan att lystra. Vi vet vanligen redan allt det där som tjetat gäller. Och flertalet av oss tycker — med rätta — att det inte angår oss. Hyfsat och hyggligt folk behöver inte alla dessa åthutningar och förmaningar att uppträda hyfsat. Och de som inte är hyfsade och hyggliga flinar bara åt propagandapekpinnar, om inte — åtminstone bildligt talat — pekpinarna på ett obehagligt kännbart sätt placeras på deras bakdel.

Vad vi behöver är inte mer propaganda, utan mer polis som sätter tummen på ögat på vägnas och rastplatsernas råskinn.

Det enda de professionella propagandamakarna har lyckats med hundraprocentigt är att slå blå dunster i ögonen på popularitetsjagande politikusar som helst stryker fähundar med håren och gärna låter inbilla sig att sackarinsöta PR-piller botar bättre än beska mediciner. — Och som själva drar sig för den beska och inte särskilt billiga medicin som heter bättre och säkrare vägar — tryggare och trivsammare rastplatser. Det är billigare att slänga några slantar till vägvetts- och naturvårdspropagandan och sedan låtsas som om allt är bra.

Mr. Jones i Dagens Nyheter har räknat ut att 200 fler mcpoliser skulle kosta 3 miljoner om året. En av de miljonerna kunde sparas in på minskad vägvettspropaganda.

Det låter vettigt.

De 200 mcpoliserna skulle nog sätta mer skräck i vägnas marodörer än 2.000.000 kr. till feta propagandafraser. Dessutom skulle de — mcpoliserna — vara till hjälp och gagn för vanliga hyggliga vägfärande vid olyckshändelser och missöden och när det gäller att nysta upp trassliga trafikhärvor.

Trafiksäkerhetsfrämjandedirektör Alvar Thorson har man inte alltid

lätt att ta på allvar, när han gör propaganda för mer propaganda. Men på sistone har han erkänt att han inte själv är nöjd med sitt verk — att affischernas och slagordens tid är förbi. Han vill byta ut propaganda mot upplysning — vilket är något helt annat — och bedriva upplysningsverksamheten dels genom folkrörelsernas organisationer, dels genom skolorna.

Det kan tyckas självklart att den grundläggande undervisningen i trafiksäkerhet ska ske i skolorna. Det ska böjas i tid som krokigt ska bli. Och det kan tyckas lika självklart att mobilisera folkrörelsernas organisationer, när det gäller att bevara och ytterligare utveckla vår ansvarskänsla och vår kunskap om förutsättningarna för trygg trafik. Folkrörelsernas organisationer har en opinionsbildande betydelse som inte kan överskattas. I stället har den alltför länge underskattats.

TV är också ett medel i trafiksäkerhetskampanjen som inte kan överskattas. — I varje fall inte om tonvikten läggs på upplysning i stället för på »rena rama propagandan». Serien »Kör bil bättre» i TV var rent instruktiv och väckte nog eftertanke och insikt också hos många gamla vana bilförare om att gamla vanor kan vara ovanor. (Redan före denna

nya TV-giv hade Bileko genom sin trafikskola gjort en insats för säkrare trafik.)

Så var det »Upp till kamp mot nedskräpning i naturen». Den kampen har pågått i årtionden. Så det är kanske inte att undra på om naturen ser ut som ett slagfält.

Svenska naturskyddsföreningen meddelade i juni att förra årets kampanj för »Hemmafint i markerna» gett ett ganska klen resultat, emedan resurserna varit klena. Och förkunnade samtidigt:

»Nu ska det ske! Svenska folket måste lära sig att inte behandla vår vackra natur som en stor papperskorg. . . . I dagarna startar vi en stort upplagd propagandaaktion mot nedskräpningen i naturen, och vi kommer att använda oss av alla till buds stående medel — press, radio, TV, affischering, bildband, reklam i alla former på förpackningar och skräppåsar.»

Naturskyddsföreningen bedriver normalt en alldeles förträfflig upplysningsverksamhet i naturvårdsfrågor bland folk som verkligen vill bli upplysta. Och Nisse Dahlbeck (tidigare sekreterare i Naturskyddsföreningen) och Nisse Lindman bedriver i radio och TV alldeles gratis en naturvårdsupplysning som varje vecka når flera

miljoner människor och är värd flera miljoner om året.

Men det räckte tydligen inte. För en speciell kampanj, »Håll naturen ren», engagerades PR-specialister. Den här gången skulle ett klen resultat inte kunna skyllas på klena resurser. Så staten och enskilda företag — särskilt sådana i »nedskräpningsbranschen» — pungslogs på pengar till det nya propagandajippet.

Under en landsvägskryssning kors och tvärs genom Sverige efter semestersäsongen fann jag naturen längs vägkanterna precis lika skräpig och solkig som efter förra årets erkänt misslyckade kampanj för »hemmafint i markerna».

Den enda skillnad jag kunde upptäcka var att på många av de påsar och förpackningar som nu skräpade i markerna stod tryckt:

HÅLL NATUREN REN!

Ett dåligt skämt!

Så särskilt lustigt var det inte heller att den bredsådda antinedskräpningspropagandan gjorde hela »svenska folket» och compare och bilturister i synnerhet ansvariga för nedskräpningen.

I själva verket är vägfärande i allmänhet och compare i synnerhet hyggligt folk som gör sitt bästa för att hålla rent omkring sig. Och det är en ganska liten del av svenska folket som svarar för natursvineriet.

När campingen var ny i Sverige för drygt trettio år sedan, började vi som sekreterare och ordförande i Turistföreningens nämnd för friluftsliv att — utan statsanslag och sånt — bedriva upplysning om campingknepen och hur man skapar trivsel både under tälttak och ute i naturen. Sakerligen var våra råd till mindre gagn för noviserna i amatörluffarnas brödraskap än den egna erfarenheten, som är den bästa läromästaren. De tiotusentals compare som nu varje sommar slår läger i svensk natur är sällan noviser. De vet av egen erfarenhet att det lönar sig att ha hemmafint också på tält- och rastplatser.

Men där många församlas på tält- och rastplatser förslår den enskildes goda vilja att hålla rent framför egen dörr inte långt. Det behövs kollektiva åtgärder för att trygga den allmänna trevnaden. På flertalet cam-

Så särskilt lustigt var det inte att den bredsådda antinedskräpningspropagandan gjorde hela »svenska folket» och compare och bilturister i synnerhet ansvariga för nedskräpningen. I själva verket är vägfärande i allmänhet och compare i synnerhet hyggligt folk som gör sitt bästa för att hålla rent omkring sig.



MER POLIS



AV NILS HORNEY

ELLER...?

pingplatser finns det numera inte mycket att anmärka på ordningen och de sanitära förhållandena.

På rastplatserna längs vägarna är det sämre. Men där är det inte bilturisterna som är de största syndarna. Naturvårdspropagandans skräckbilder av skräphögar på P-platser och rastställen visar ofta tydligt nog att det inte är långväga gäster, utan den närboende befolkningen, som använder rastplatserna till avstjäpningsplatser för sitt avfall.

Sådant svineri bekämpar man inte effektivt med propaganda. Ingen som kan se och höra är i dag okunnig om att det är ett lagbrott att skräpa ner i naturen. Den som är för lat eller för snål att transportera sitt avfall till en plats, där det inte kan orsaka allmän olägenhet, och som alltså

medvetet bryter mot gällande lagar och förordningar, låter inte påverka sig av tandlös propaganda.

Men väl av polisåtgärder.

Varken polis eller propaganda kan likväl skapa hyggliga förhållanden för hyggligt folk på vägnas rastplatser. (Också hyggligt och hyfsat folk kan ju vara i trängande behov av att uträtta naturbehov.) Experiment med oöverblickade toaletter har inte slagit väl ut. De blir fort nedsnuskade — kanske inte så ofta av enstaka, ohyfsade vägfarande som av ortens ungdomsgång.

Vägmyndigheterna anser sig inte ansvariga för att vägnas rastplatser hålls i hyggligt skick, fastän trivsamma rastplatser onekligen betyder åtskilligt för tryggare trafik. (Hur många trötta bilister har inte av

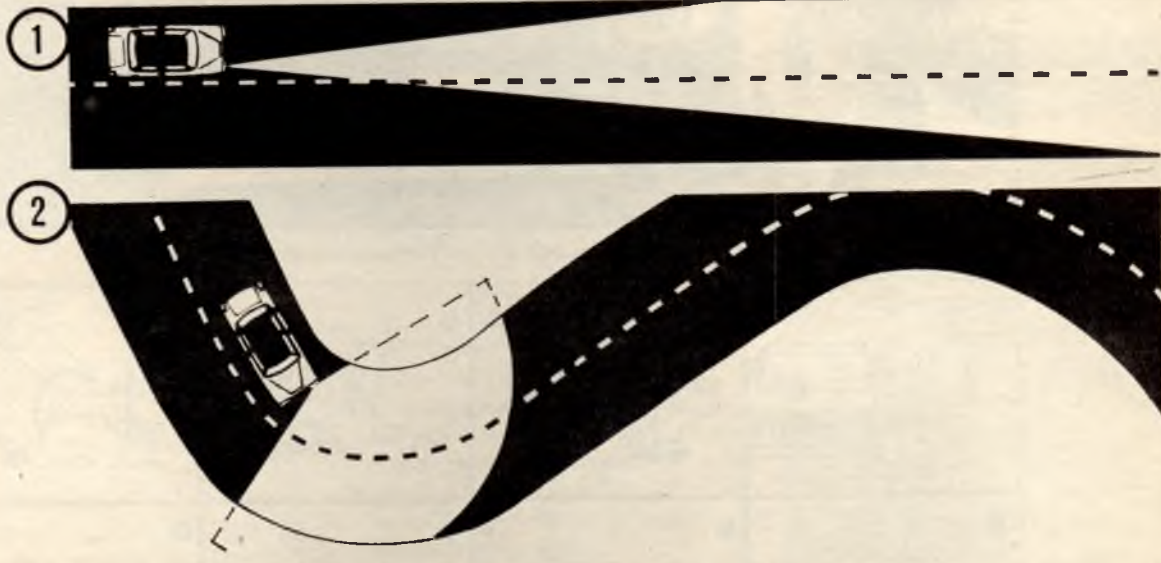
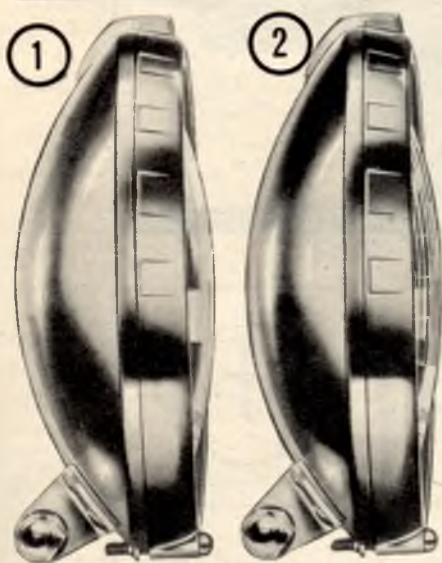
snusket på rastplatserna tvingats fortsätta färden, fastän de uppenbart utgjort en trafikrisk.) Det lilla som gjorts, har likväl vägmyndigheterna svarat för. — Bl.a. hänvisningarna till de närmaste bensinstationer som tillhandahåller sina kunder toaletter.

De kommunala myndigheterna gör ingenting. De anser sig inte ha skyldighet att ge främlingar sanitär service. — Men de vill gärna plocka pengar av främmande turister.

Ett sätt att lösa de vägfarandes sanitära problem är väl att vederbörande statliga och kommunala myndigheter inte beviljar tillstånd för uppförande av bensinstationer, kiosker och serveringar invid vägnas utan att de utrustas med väl hållna toaletter och sopuppsamlare. I gengäld bör ju innehavarna av sådana

serviceställen erbjudas förmånliga arrende- och hyresavtal.

Hur som helst, så kan inte de trafik- och trivselproblem som den ökade fritiden skapat på och vid våra vägar lösas enbart av den enskilda vägfarande. Ökad propaganda ger ingen lösning av de problemen. Ökad polisbevakning kan förmå enskilda syndare att rätta sig efter gällande lagar och förordningar. Men först och sist behövs det kollektiva praktiska åtgärder genom det allmännas försorg för att hyggliga och lojala medborgare — och det är ju flertalet av oss — ska under trygga och trivsamma former kunna utnyttja den ökade fritid som statsmakterna med så stor generositet (och så litet förutseende av konsekvenserna) har gett oss.



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

VITARE LJUS LÄNGRE... ger LUCAS extra ljus. Fjärrstrålkastaren Ranger har maximal 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 stenscott, får Ni gratis.

MODERNT 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

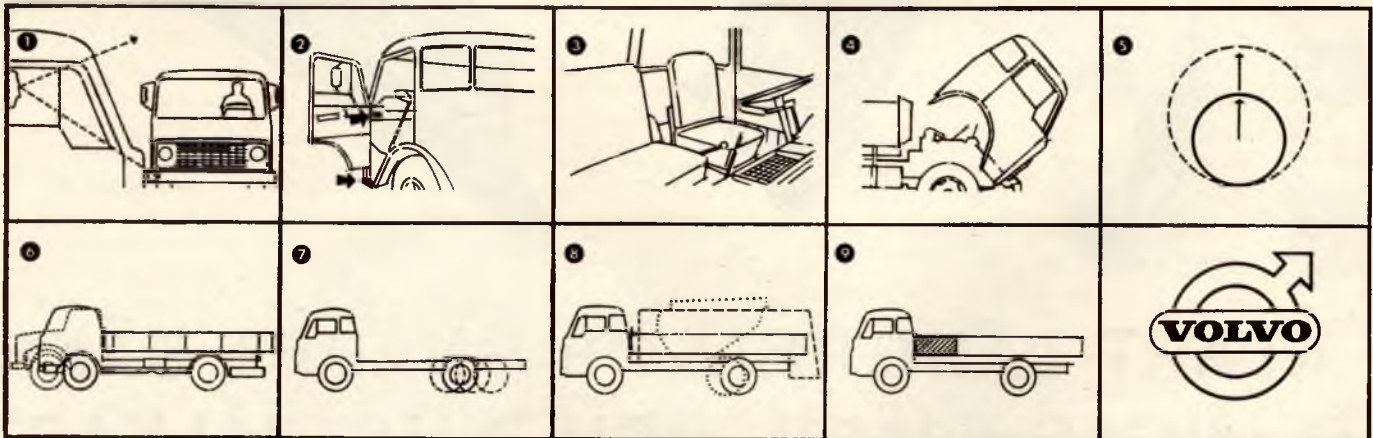
MALMÖ
040/93 40 40



En ny Volvo med **mer**



Volvo Raske Tiptop lastar upp till 7,5 ton och har en Turbomotor på 120 hk SMMT



① **mer** närsikt ger ökad trafiksäkerhet. ② **mer** lättillgänglig förarhytt med lågt och bekvämt insteg. ③ **mer** bekvämlighet — rymlig, välisolerad, tyst och praktiskt inredd säkerhetshytt. ④ **mer** lättservad — hela hytten tippas lätt framåt av en man. ⑤ **mer** lättkörd — vändradien är förbluffande liten.

⑥ **mer** lättmanövrerad på trånga utrymmen — bilen är kort. ⑦ **mer** att välja på — chassit finns med fyra hjulbaser. ⑧ **mer** användbart chassi, lätt att förse med olika påbyggnader. ⑨ **mer** lastutrymme på given totallängd. Dessutom Volvo-kvalitet, Volvo-service, riktpåbuds på underhåll och reparationer

VOLVO

Klart
ledande
lastvagnsmärke



Redaktör
LENNART WRETHAGEN

STF planterar gäddyngel

■ STF:s semesterö Krämö i Trosaskärgården blev en stor framgång redan det första verksamhetsåret. De åtta stugorna har varit fullbokade större delen av semestersäsongen. Omkring Krämö har turistföreningen låtit utplantera 100.000 gäddyngel, så bra fiskevatten skall bli ännu bättre.

Inspektionen av STF:s gästhamnar underlättas i fortsättningen avsevärt genom att Tullverket hyrt ut en tulljakt till föreningen. Den stationeras i Dalarö i Stockholms skärgård och omhänderhåller av tillsyningsmannen för gästhamnarna, som är f. mästrelotsen Edvard Sjöblom.

Turister i studiecirkel

■ Över hela landet presenterar ABF under hösten i samarbete med Reso och Sparbankernas studiecirklar för fem länder: USA, Israel, Grekland, Tunisien och Sovjet. Slår försöket väl ut är det meningen att utvidga verksamheten.

Bakgrunden till det intressanta initiativet är att många svenska turister utomlands funnit sig ha bristfälliga eller otillräckliga kunskaper om det främmande landet.

— Intresset att lära finns hos alla människor, säger ABF:s studierektor Sven Arne Stahre. Behållningen av en resa blir dessutom så mycket större om den förberetts väl.

Den nya given lanseras under mot-

tot Lär-Spar-Res. Den studiecirkel man anmäler sig till är samtidigt en sparklubb. När kursmaterialet om det främmande landet lästs in, så är det tänkt att en ordentlig grundplåt skall finnas på vederbörandes spar-konto. USA-cirkelarna är planerade att pågå i två år, medan för andra mera närliggande länder ett år anses lagom för att nå effekt med sparandet.

I studiebreven berättas utförligt om det främmande landets historia och kultur, dess näringsliv och politiska förhållanden, den sociala utvecklingen och det aktuella dagsläget.

I turismens spår växer en ny folkbildningsgiv, som verkligen är värd all framgång.

Förr och nu När medeltidens män längtade efter äventyr drog de ut på korståg. Nutidens far på kongress... (Okänd tänkare).

■ Några faktiska uppgifter om Sovjetunionen, som inhämtats i en av Intourist utgiven informationsskrift.

■ Landet upptar 1/6 av den befolkade jordens yta, eller 22 milj. kvadratkilometer.

■ Med en befolkning på 220 miljoner är Sovjet trea i världen efter Kina och Indien. Över 100 olika språk talas inom landet.

■ Det är förbjudet att i landet införa skjutvapen och ammunition, pornografiska tryckalster och levande duvor. Däremot tillrådes resenären att ta med ett eget förråd av favorittobak, eftersom inga västeuropeiska cigaretter importeras. Liberalt.

■ Framtidsperspektiv: Under loppet av de närmaste 20 åren förutses Sovjet att på grund av världens högsta arbetsproduktion »kunna erbjuda folket den allra högsta levnadsstandarden i världen».

■ Kommunistiska partiet har stor auktoritet hos sovjetfolket samt spelar den ledande rollen i landets liv.

Det var i en finsk turistbuss på den 73 mil långa vägen från Moskva till Leningrad som jag inhämtade dessa upplysningar. Vägen är mestadels smal och gropig. Bussen skumpade, och det var svårt att hålla texten i läsbart läge framför ögonen.

En mångårigt kommunalt verksam medpassagerare framför mig i bus-sens sade:

— Länsstyrelsen i Nyköping skulle

aldrig godkänna det här som läns-väg!

Ändå förbinder den spikrakt drag-na leden två miljonstäder med varann: Moskva (6,2) och Leningrad (3,5).

I vilket annat land som helst skulle det här föreligga ett starkt behov av dubbelfilig motorväg för att klara näringslivets och de många folkrika samhällenas transportbehov, men det var det alltså inte. Trafiken var tvärtom förhållandevis gles, och fordonen på vägen inga lång-tradare utan i allmänhet lastbilar av militär typ som tar liten last.

Utanför tätorterna ligger på rena landsbygden tre eller fyra bensinstationer, alla nedsmutsade. Däremot är rastställena många fler. I allmänhet utgörs de av en träpaviljong med bänkar.

Obetydlig privatbilism

Lastfordonen dominerar på vägen. Privatbilarna är lindrigt sagt fåtaliga.

Hur det nu än blir med den där utlovade standardhöjningen, så undrar man var människor 1983 skall få plats med alla sina bilar. Den ryska produktionen stiger utan tvekan, men i förhållande till efterfrågan är den obetydlig — fastän bilen alltjämt är en typisk överklasspersedel. Jag träffade en yrkesverksam (universitetsutbildad) dam, gift med en överingenjör inom varvsindustrin. Paret äger en Volga, som de fick efter tre års väntetid. »Fick» är för övrigt inte rätta ordet. Förutsättningen var att de kunde betala kontant.

Nu kan exempelvis Moskva med sina många breda avenueliknande »prospekter» ge plats för åtskilligt

fler bilar, även om det också här kan bli stockningar under rusningstid.

Det finns för övrigt underjordiska gångtunnlar, bl.a. Gorkijgatan i närheten av Röda torget.

Slottsgemak i Tunnelbanan

I det kraftigt växande Moskva (där i praktiken inflyttningsstopp råder) går den största trafiken under jorden i tunnelbanan, som utan tvekan är en världsattraktion. Vänthallarna är som slottsgemak med utsökt konstnärlig inredning.

Det är rent och snyggt. Rökning är inte tillåten. Av och till dyker det upp gummor som fejar och städar.

Inga biljetter förekommer. Enhetspriser är fem kopek (28—30 öre), och skulle nu någon komma på idén att försöka slinka igenom de automatiskt fungerande spärrarna, så fäller en elektronhjärna kvickt ut en stoppbom av metall.

Man häpnar inför den påkostade lyxen, som på något sätt verkar vara malplacerad.

»Kringorama»

På den permanenta »Framstegsutställningen» i Moskva kan man väl hänga en vecka och ständigt göra nya upptäckter, men en fantastisk upplevelse är där att gå på en biograf med takkupol. Inga stolar — publiken står mitt på golvet(!), och filmduken löper runt väggen i en obruten cirkel.

Under 20 minuter står man där fascinerad och förhådd över de sprakande granna färgbilderna från den

Forts. sid. 37.



Metron är den ryska huvudstadens stolthet — en stad i marmor under jorden. Hallarna och plattformarna är byggda helt i marmor och smyckade med mosaik och skulpturer.



Trafiken är sparsam längs Moskvafloden.

JAN ULLÉN: VILKEN BIL ÄR BÄST

5 SMÅ

SÄKERHET



BMC 850 Saloon

*Tillv: British Motor Corporation, Longbridge & Oxford, England.
Gen.agent: BMC Sweden AB, Södertälje.*

Introducerades hösten 1959. Självbärande tvådörrars kaross. Individuell hjulupphängning runt om, fram med tvärgående bärarmar och bak med längsgående bärarmar. Gummifjädrar och teleskopiska stötdämpare runt om.

1962 såldes 2.004 exemplar (1961: 489). Andrahandsvärdet numera gott. Riktpreis 6.925:—. Finns även i Super-utförande (7.360:—), sportutförande Cooper (8.740:—) och kombi (7.480:—).

Karossen bör ge relativt gott skydd vid vältning men dörrlåsen förefaller veka. Rattnavet ej försänkt. Ingen madrassering. En del utskjutande detaljer på instrumentbrädan. Framsäten ej spärrade. Rattlutningen kan vara en fördel.



FIAT 600 D

*Tillv: F.I.A.T. Torino, Italien.
Gen.agent: Wulf & Co, Vänersborg.*

Introducerades vintern 1955, fick större motor hösten 1960. Självbärande tvådörrars kaross. Individuell hjulupphängning runt om, fram med tvärgående bärarmar och tvärgående bladfjädrar, bak svängaxlar och spiralfjädrar. Teleskopstötdämpare fram och bak.

1962 såldes 1.139 exemplar (1961: 1.656). Andrahandsvärdet har hittills varit gott. Riktpreis: 5.810.

Karossen bör ge relativt gott skydd vid vältning men dörrlåsen förefaller veka. Dörrarna öppnas framåt. Rattnavet ej försänkt. Tunn madrassering på instrumentbrädan. Inga utskjutande detaljer. Framsäten ej spärrade och med hård bakkant. Bensintank och batteri placerade framtill.



FORD Anglia

*Tillv: Ford Motor Co, Dagenham, England.
Gen.agent: Ford Motor Co, Stockholm.*

Introducerades hösten 1959. Självbärande tvådörrars kaross. Individuell framhjulsupphängning med tvärgående bärarmar och långa spiralfjädrar (fjäderben). Stel bakaxel med längsgående bladfjädrar. Teleskopstötdämpare och krängningshämmare fram, bak kolvstötdämpare.

1962 såldes 3.736 exemplar (1961: 4.055). Andrahandsvärdet har hittills varit gott. Riktpreis 6.775:—. Finns även som kombi (8.025:—).

Karossen bör ge relativt gott skydd vid vältning. Försänkt rattnav. Ingen madrassering. En del utskjutande detaljer på instrumentbrädan. Framsäten ej spärrade och med hård bakkant.



HILLMAN Imp

*Tillv: Rootes Motors, Ltd, Linwood, Skottland.
Gen.agent: Vale Bil AB, Stockholm.*

Introducerades våren 1963. Självbärande tvådörrars kaross. Individuell hjulupphängning runt om, fram med svängaxlar, bak med längsgående bärarmar. Spiralfjädrar och teleskopstötdämpare runt om.

Andrahandsvärdet ännu osäkert.

Karossen bör ge relativt gott skydd vid vältning. Försänkt rattnav. Ingen madrassering. En del utskjutande detaljer på instrumentbrädan. Framsäten ej spärrade och med hård bakkant. Bensintank placerad framtill.



RENAULT 4L

*Tillv: Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt, Frankrike.
Gen.agent: Svenska Renault AB, Bromma.*

Introducerades hösten 1961, fick starkare motor hösten 1962. Separat plattform fram och femdörrars kombikaross. Individuell hjulupphängning runt om, fram med tvärgående bärarmar, bak med längsgående bärarmar och teleskopiska stötdämpare runt om.

1962 såldes 629 exemplar. Andrahandsvärdet ännu osäkert. Riktpreis 6.500:—. Finns även med soltak (6.635:—).

Karossen bör ge relativt gott skydd vid vältning. Försänkt rattnav. Ingen madrassering. En hel del utskjutande detaljer på instrumentbrädan. Fast framsäte med mjuk bakkant på ryggstöd. Bakdörrar endast delvis barnsäkra. Spärrar intill dörrhandtagen blockerar dessa.

BILEKOS JÄMFÖRANDE BILTEST

Beroende på den jämförelsevis korta körsträckan kan vi inte fälla några omdömen om bilarnas driftsäkerhet eller livslängd. Bedömningarna är gjorda så objektivt som möjligt och med utgångspunkt från vad en normal vardagsbilist kan fordra av sin bil. I de fall subjektiva värderingar förekommer är dessa Jan Ulléns. Siluetterna i marginalen visar bilar vi funnit bäst i resp avseende. Grå fält markerar att bilen är sämre än genomsnittet i gruppen.

BÄSTA ANDRAHANDSVÄRDE (antaget)

Hillman har hittills haft dåligt andrahandsvärde, om IMP skall bli bättre är ännu för tidigt att säga något om. 4L är också för ny på marknaden för att något definitivt skall kunna sägas. ANGLIA och 600 har hittills haft bra andrahandsvärde men försäljningen har gått ned betydligt under de senaste åren. Ännu så länge är det dock god efterfrågan på begagnade exemplar. BMC-bilarna har hittills haft något sämre andrahandsvärde än Ford och Fiat men försäljningssiffrorna, och därmed andrahandsvärdet, har ökat under senare år. På längre sikt förefaller det därför sannolikt att 850 kommer att få högre andrahandsvärde än de övriga.



SÄKERHET

Vi kan inte bedöma bilarnas säkerhet utan långtgående prov men ovanstående kommentarer visar några av de faktorer som kan påverka kollisionssäkerheten i positiv eller negativ grad.

BILAR

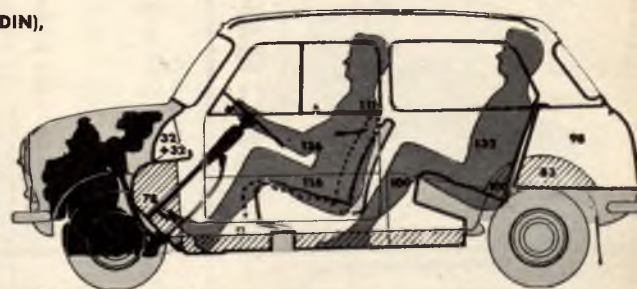
FÖRARPLATS INNERUTRYMMEN

Den här gången behandlar Bilekos jämförande biltest fem av de billigaste småbilarna. Våra prov visar att det inte finns någon anledning att rynka på näsan åt dessa »våra minsta». I många avseenden står de sig gott i jämförelse med de större bilar vi tidigare testat och när det gäller att krångla sig fram i stadstrafik är de överlägsna. Antingen ni vill ha en billig bil eller en andrabil till frun är någon av dessa kanske den ni söker. Men vilken är bäst?

Separata säten. För liten skjutman. För kort ryggstöd. Ingen skålning. Lagom mjuk, ej fjädrande stoppning. Små pedaler som sitter väl tätt. Golvväxel. En förare av medellängd eller däröver sitter mycket illa. Något trångt för vänster fot.

Kupélängd 155 cm (avståndet »fågelvägen» gaspedal—baksätets ryggstöd). Bredden fram betydligt större än i de övriga bilarna. Bak nästan tillräcklig för tre. Lågt i tak bak. Massor av plats för »prylar». Instigning bak svår.

4 cyl. 848 cm³. Vattenkyld. 34,5 hk/5.500 v/min (DIN), 37,5 hk/5.500 v/min (SAE).
6,1 kpm/2.900 v/min (SAE).
Literoeffekt: 40,6 hk (DIN), 44,2 hk (SAE).
Viktteffekt: 17,9 kg/hk (DIN), 16,5 kg/hk (SAE).
Fart vid 1.000 motorvarv:
1:an 7, 2:an 11, 3:an 18,
4:an 24 km/tim.
Bensintank: 25 l.
Däck: 5,20-10.
Markfrigång: 16 cm.
Bredd: 141 cm.
Tjänstevikt: 690 kg.



Separata säten. Skjutmanen tillräcklig för en förare av medellängd men inte däröver. För kort säte. Obetydlig skålning. Vål mjuk, något fjädrande stoppning. Bra placerade pedaler. Golvväxel. En förare av medellängd eller däröver sitter bra. Trångt för vänster fot och armbåge.

Kupélängd 155 cm. Bredd fram mindre än i de övriga, bak endast tillräckligt för två. Med tjocka vinterkläder trångt även för två. Lågt i tak bak. Pakethylla under instrumentpanel och dörrfickor. Instigning bak svår.

4 cyl. 767 cm³. Vattenkyld. 32 hk/4.800 v/min (SAE).
5,5 kpm/2.800 v/min (SAE).
18,9 hk (SAE).
18,9 kg/hk (SAE).
Fart vid 1.000 motorvarv:
1:an 5, 2:an 10, 3:an 15,
4:an 23 km/tim.
Bensintank: 27 l.
Däck: 5,20-12.
Markfrigång: 15 cm.
Bredd: 138 cm.
Tjänstevikt: 605 kg.



Separata säten. För liten skjutman. För kort ryggstöd. Någon skålning. Mjuk, fjädrande stoppning. Bra placerade pedaler. Golvväxel. Trångt för vänster armbåge. En förare av medellängd eller däröver sitter mycket illa. Fjädrande stoppning ger ryggslutsont vid långkörning.

Kupélängd 165 cm. Bredd fram tillräcklig, bak smalare än i de övriga. Ingen hatthylla bak. Normalstort handskfack. Lättare att komma i baksäter än i de övriga tvådörrarsmodernerna.

4 cyl. 997 cm³. Vattenkyld. 41 hk/5.000 v/min (SAE).
7,3 kpm/2.700 v/min (SAE).
41,2 hk (SAE).
18,1 kg/hk (SAE).
Fart vid 1.000 motorvarv:
1:an 8, 2:an 11, 3:an 17,
4:an 26 km/tim.
Bensintank: 32 l.
Däck: 5,20-13.
Markfrigång: 16 cm.
Bredd: 146 cm.
Tjänstevikt: 850 kg.



Separata säten. Skjutmanen tillräcklig för alla utom de mycket långbenta. Vål kort ryggstöd. Någon skålning. Lagom mjuk, ej fjädrande stoppning. Bra placerade pedaler. Golvväxel. Något trångt för vänster fot. Alla utom de längsta sitter förhållandevis bra.

Kupélängd 165 cm. Bredd fram mer än tillräcklig, bak nästan tillräcklig för tre. Massor av plats för »prylar». Instigning bak svår.

4 cyl. 875 cm³. Vattenkyld. 39 hk/4.800 v/min (DIN), 42 hk/5.000 v/min (SAE).
7,2 kpm/2.800 v/min (DIN).
Literoeffekt: 44,6 hk (DIN), 47,7 hk (SAE).
Viktteffekt: 17,3 kg/hk (DIN), 16,1 kg/hk (SAE).
Fart vid 1.000 motorvarv:
1:an 6, 2:an 11, 3:an 17,
4:an 24 km/tim.
Bensintank: 28 l.
Däck: 5,50-12.
Markfrigång: 14 cm.
Bredd: 153 cm.
Tjänstevikt: 780 kg.



Framsäte av sofftyp. Skjutmanen tillräcklig för en förare av medellängd men inte däröver. Mycket mjuk, men ej fjädrande stoppning av hängmattetyyp. Skålning genom att ryggen sjunker in i stoppningen. Obekväm lutning på gaspedal. Växelspak på instrumentbräda.

Kupélängd 165 cm. Bredd fram och bak tillräcklig för två. Utöver pakethylla under instrumentpanel ingen plats för »prylar». Fyra dörrar gör instigning bak enklare än i de övriga.

4 cyl. 845 cm³. Vattenkyld. 26,5 hk/4.700 v/min (DIN), 32 hk/4.700 v/min (SAE).
5,5 kpm/2.300 v/min (DIN), 6,1 kpm/2.300 v/min (SAE).
Literoeffekt: 32 hk (DIN), 37,9 hk (SAE).
Viktteffekt: 21,5 kg/hk (DIN), 18,9 kg/hk (SAE).
Fart vid 1.000 motorvarv:
1:an 6, 2:an 13, 3:an 23,
Bensintank: 26 l.
Däck: 135×330.
Markfrigång: 18 cm.
Bredd: 149 cm.
Tjänstevikt: 690 kg.



BÄSTA FÖRARPLATS

850 och ANGLIA bjuder körställningar som är mycket tröttnande, speciellt för långväxta. 600 D och 4L är bra för förare upp till medellängd medan IMP ger acceptabel körställning även för de långväxta.

BÄSTA INNERUTRYMMEN

600D är trängre än de övriga. 850 är lika kort men bredast av dem alla. De övriga är 10 cm längre men ANGLIA har minsta bredden bak. IMP har de största utrymmena och dessutom nästan lika mycket plats för »prylar» som 850.

Ovanstående teckningar är baserade på ytterst noggranna mätningar och tryckta i exakt samma skala. Med hjälp av »injalerna» i marginalen kan ni mäta upp och jämföra de längdmått som är av intresse. Siffrorna betecknar breddmått tagna på de punkter där siffrorna är placerade.

Den tjocka taklinjen visar takhöjden över de fyra sittplatserna.

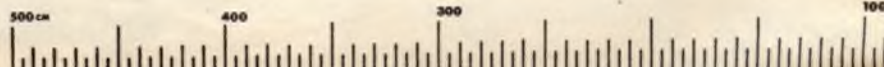
De streckade partierna visar mittunnel, hjulhus och andra detaljer som minskar den invändiga bredden.

Figurerna, som alla är exakt lika stora och av samma kroppsbyggnad, representerar en person av

medellängd. Framsätena har ställts in så att denne medelman får så idealisk körställning som möjligt. Utrymmet i baksätet får alltså ses mot bakgrunden av hur pass bra »föraren» sitter.

Bagageutrymmena har ritats så detaljrikt som möjligt men alla små oregelbundenheter är inte med.

Vidare syns dörröppningarnas storlek, körkontrollernas placering (treans växel ilagd och pedalerna uppsläppta), dörrhandtag, fönstervevar, armstöd och handskfack. De svarta siluetterna antyder motor och kraftöverföring.



	4L	IMP	ANGLIA	600D	BMC850	UTFÖRANDE									
						Allmänt intryck	Underredsbekledning	ML-behandling	Rostskyddad ljuddämpare	Stötfångare	Prydnadslistor	Kylargaller	Vindrutefinfattning	Sidorutefinfattning	Bakruteinfattning
	Mycket enkelt utförande. Provvagnen var inte helt tät men i övrigt inga speciella anmärkningar	Förhållandevis bra detaljarbete. Provvagnen, ur första tillverkningsserien, skramlade en del och var inte helt tät.	Genomgående hyggligt detaljarbete	Genomgående mycket gott detaljarbete	Slarvigt detaljarbete. En del skrammel och drag	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Ja	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Förkromade	Förkromade	Förkromade	Förkromade	Förkromade	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Förkromning och aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Aluminium	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Aluminium	Saknas	Aluminium	Saknas	Saknas	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Förkromning och gummi	Gummi	Aluminium och gummi	Gummi	Gummi	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Gummi	Gummi	Gummi	Gummi	Gummi	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Gummi	Gummi	Gummi	Gummi	Gummi	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Förkromade	Förkromade	Förkromade	Förkromade	Förkromade	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Mycket spartansk inredning	Genomgående gott detaljarbete. Snycigt och pryddigt utan att vara lyxigt	Hyggligt detaljarbete. Något »lyxigare» inredning än de övriga	Mycket gott detaljarbete. Enkel men praktisk inredning	Slarvigt detaljarbete. Enkel men praktisk inredning	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Tyg	Vävplast	Tyg + vävplast	Tyg + vävplast	Vävplast	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Vävplast	Vävplast	Tyg + vävplast	Vävplast	Vävplast	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Gummi	Filt (gummimaskering förögph)	Gummi	Gummi	Gummi	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Vävplast	Vävplast	Vävplast	Vävplast	Vävplast	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	80 cm bred, 97 cm hög	95 cm bred, 93 cm hög	98 cm bred, 97 cm hög	95 cm bred, 92 cm hög	84 cm bred, 86 cm hög	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Instegshöjd 42 cm	Instegshöjd 31 cm	Instegshöjd 32 cm	Instegshöjd 33 cm	Instegshöjd 33 cm	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	58 cm bred, 97 cm hög	Instegshöjd 44 cm	Instegshöjd 44 cm	Instegshöjd 44 cm	Instegshöjd 44 cm	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Utvändigt tryckknapp	Utvändigt tryckknapp	Utvändigt tryckknapp	Utvändigt tryckknapp	Utvändigt tryckknapp	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Invändigt av specialtyp	Invändigt av specialtyp	Invändigt av specialtyp	Invändigt av specialtyp	Invändigt av specialtyp	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	En. Dörrar, tändning, rattlös, bagagerum. Dörrar kan endast låsas med nyckel	Två. 1: Dörrar, tändning, bagagerum. 2: Stötdiås. Främre bagagerum låses inifrån bilen. Dörrar kan endast låsas med nyckel	Två. 1: Dörrar, tändning, bagagerum. 2: Rattlös. Dörrar kan endast låsas med nyckel	Fyra. 1: Dörrar. 2: Tändning. 3: Motorhuv. 4: Växellås. Dörrar kan endast låsas med nyckel	Två. 1: Dörrar, tändning, bagagerum. 2: Rattlös. Dörrar kan endast låsas med nyckel	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Framfönster skjutbara. Bakre sidofönster skjutbara	Framfönster vevbara. Bakre sidofönster kan ej öppnas, däremot bakruta	Framfönster vevbara. Bakre sidofönster kan ej öppnas	Framfönster vevbara. Bakre sidofönster kan ej öppnas	Framfönster skjutbara. Bakre sidofönster kan ej öppnas	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Nej	Fram	Fram	Fram	Nej	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Över vänster dörrstolpe	Över vindrutan	Över vindrutan	I backspiegel	På instrumentpanel	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Nej	Nej	Nej	Påverkas av vänster dörr	Nej	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	En. I mitten instrumentpanel	En. I mitten instrumentpanel	Tre. I mitten instrumentpanel. I sidor bak	En. I mitten instrumentpanel	En. I mitten instrumentpanel.	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt
	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Allmänt intryck	Gummimassa under skärmar	Nej	Nej	Förkromade	Rostfritt	Förkromat	Förkromad	Rostfritt	Rostfritt

BÄSTA UTFÖRANDE

Bilarnas förhållandevis låga pris gör att man inte kan ha samma anspråk på utförandet som hos de dyrare modeller vi tidigare testat. 4L gjorde dock ett mycket billigt intryck men det hänför sig närmast till bilens enkla konstruktion och inte till slarv vid tillverkningen. 850 verkade däremot slarvigt hopsatt och skramlade en hel del. 850 är

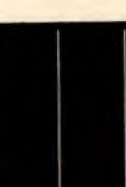
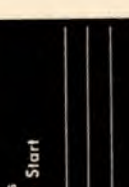
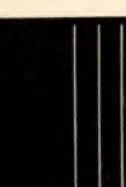
inte ML-behandlad men fabriken rostskyddsbehandling har visat sig effektiv. Den IMP vi körde var en av de första bilar som kom till Sverige. Några slutsatser om hur seriebilarna kommer att bli kan därför inte dras. ANGLIA fanns ingen anledning att kritisera medan 600 gjorde det bästa intrycket.

BÄSTA INREDNING

850s och IMPs vävplast blir lätt kladdig att sitta på men detta får balanseras mot att de övriga tygklädsel är svårare att hålla ren. IMPs filtmatrö är ömtåliga och suger åt sig fukt. ANGLIA och IMP har mer påkostad inredning än de övriga men 600 Ds gör ett kvalitetsmässigt bättre intryck. Det är svårt att komma i och ur baksätet på alla

utom 4L. Speciellt den extremt lågt byggda 850 kan vara problematisk för äldre personer. 600 Ds och IMPs bakre ryggstöd kan fällas ned och bildar då en lastplattform. 4Ls baksäte kan lätt tas loss. Vi ger 600 D och ANGLIA delad förstaplats, 600 D för bra detaljarbete och ANGLIA för fullständigaste utrustning.



									
Fyrkantig. Indelning för var tionde km men 60 och 80 överhoppade. Inte speciellt lättläst	Bågformad. Indelning 20-40-60 osv. med streck för var tionde. Lättläst	Bågformig. Indelning 15-30-45 osv. utan mellanstreck. Ingen markering för 50 km/h Svårsläst	Cirkelrund. Indelning 20-40-60 osv. med streck för var tionde km. Vål liten men annars lättläst	Cirkelrund. Indelning 20-40-60 osv. med streck för varannan km. Mycket lättläst men placerad centralt. Skymt i vissa lägen av höger hand					
Saknar 100 m-gradering	Med 100 m-gradering	Med 100 m-gradering	Saknar 100 m-gradering	Saknar 100 m-gradering					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Varningsljus	Varningsljus	Varningsljus	Varningsljus	Varningsljus					
Varningsljus	Ja	Ja	Varningsljus	Varningsljus					
Nej	Varningsljus	Varningsljus	Varningsljus	Varningsljus					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Ja, Vaga markeringar	Ja	Ja	Ja	Ja					
Lagom ljusstyrka	Lagom ljusstyrka	Lagom ljusstyrka	Lagom ljusstyrka	Lagom ljusstyrka					
Gaspedal typ pinne med platta. För horisontellt placerad. Hängande pedaler. Bromspedal något för högt placerad	Pneumatisk gasreglage typ pinne med stor platta. Hängande pedaler. Bromspedal bra placerad	Typ pinne med platta. Hängande pedaler. Bromspedal något för högt placerad	Gaspedal typ stort skoblad. Hängande pedaler. Bra placering och rörelse	Gaspedal typ pinne med liten platta. Hängande pedaler. Bromspedal i bra höjd men för trångt mellan pedaler					
Hård plast Ø 40 cm Lutning 63°	Hård plast Ø 40 cm Lutning 53°	Hård plast Ø 40 cm Lutning 58°	Hård plast Ø 40 cm Lutning 63°	Hård plast Ø 40 cm Lutning 47°					
»Paraplykrycka» på instrumentpanel. Måttligt långa slag. Lätt att använda	Golvspak. Korta slag. Bra placering, mycket lätt att använda	Golvspak. Måttliga slag. Bra placering. Lätt att använda	Golvspak. Måttliga slag. Bra placering. Något kärvt	Golvspak. Måttliga slag. Bra placering. Lätt att använda					
Lätt att använda	Mellan sätena	Mellan sätena	Mellan sätena	Mellan sätena					
Under instrumentpanel									
Kombinerat. T.h. under ratttrör	Tändningslås och start kombinerat. Provvagnen ej försedd med stöldlås	Tändningslås och start kombinerat t.v. på instr.-panel. Provvagnen ej förs. m. stöldlås.	Tändningslås och start kombinerat mitt på instr.-panel. Växelspåkåps på golvet	Startkontakt i golvet. Tändningslås mitt på instr.-panel. Rattlås t.h. på ratttrör					
Automatisk	Automatisk	Normal, t.h. instrumentpanel	Normal, t.h. instrumentpanel	Normal, t.h. instrumentpanel					
Nej	Nej	Nej	Ja, under instrumentpanel	Nej					
Vippströmbrytare t.v. på ratthus för parkering och strålkastare. Avbländning med spak på ratttrör	Vippströmbrytare på instrumentpanel för parkering och strålkastare. Avbländning med spak intill ratt	Drag- och vridreglage t.v. på instrumentpanel för parkering och strålkastare. Avbländning med spak på ratttrör	Vippströmbrytare mitt på instrumentpanel. Parkering, hel och halv i spak t.v. på ratttrör	Vippströmbrytare mitt på instrumentpanel för avbländning					
I ljusspaken	I blinkerkontakt	I blinkerkontakt	I rattnavet	I rattnavet					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Spak t.h. på ratttrör	Spak t.h. intill ratt	Spak t.v. på ratttrör	Spak t.v. på ratttrör	Spak t.v. på ratttrör					
Tryckknapp t.v. instrumenthus	Vippströmbrytare t.h. ratthus	Dragkontakt t.h. instr.-panel	Vippströmbrytare t.h. instr.-p.	Vippströmbrytare mitt instr.-p.					
Under instr.-panel t.v.	T.v. ratthus	T.h. på instrumentpanel	Mitt under instrumentpanel	T.v. under instrumentpanel					
135x330 Michelin X bältdäck med slang	5,50-12 Slanglösa	5,20-13 Slanglösa	5,20-12 Slanglösa	5,20-10 Slanglösa					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Nej	Nej	Nej	Nej	Nej					
Ja	Nej (kan dock erhållas)	Nej	Nej	Nej					
Inga	2 st	1 st	6 st	2 st					
6 V. 32 amp/hm	12 V. 38 amp/hm	12 V. 57 amp/hm	12 V. 65 amp/hm	12 V. 37 amp/hm					
Generatoreffekt: 200 W	Generatoreffekt: 330 W	Generatoreffekt: 240 W	Generatoreffekt: 230 W	Generatoreffekt: 297 W					
Asymmetriskt halvljus	Asymmetriskt halvljus	Asymmetriskt halvljus	Asymmetriskt halvljus	Asymmetriskt halvljus					

Vi har mätt upp bagagerummen med papplådor av standardformat. Lådornas djup är hälften av bredden och bredden hälften av längden. Den största (nr 1) är 95x47x23 cm, varje lägre nr är 5 cm kortare. Nr 4-5 motsvarar ordinära resväskor...

»Tillräddig belastning» är enl. mycket stränga tyska normer men tjänar bra som jämförelse.

Lådorna rymmer 81 liter. Därutöver obetydlig plats för småsaker. Bra form. Reserv stående på golvet. Ytterligare stuvningsrummen inuti bilen. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 910 kg. Med 4 pers. återstår för bagage: 10 kg.

Lådorna rymmer 28 liter, bak 64 liter. Därutöver obetydlig plats för småsaker. Reserv stående på golvet. Ytterligare stuvningsrummen inuti bilen. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 910 kg. Med 4 pers. återstår för bagage: 15 kg.

Lådorna rymmer 129 liter. Dessutom plats för en del småsaker. Bra form. Reserv stående på golvet. Ytterligare stuvningsrummen inuti bilen. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 1.073 kg. Med fyra pers. återstår för bagage: 13 kg.

Lådorna rymmer 44 liter, utom plats för en del småsaker. Bra form. Reserv stående på golvet. Ytterligare stuvningsrummen inuti bilen. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 950 kg. Med 4 pers. återstår för bagage: 150 kg.

Lådorna rymmer 200 liter. Dessutom plats för en del småsaker. Bra form. Reserv stående på golvet. Ytterligare stuvningsrummen inuti bilen. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 950 kg. Med 4 pers. återstår för bagage: 150 kg.

BÄSTA INSTRUMENT

ANGLIAs hastighetsmätare har för dålig indelning för att kunna godkännas. 4L saknar så viktiga markeringar som 60 och 80 km/h. Bara ANGLIA och IMP har 100 m-gradering på vägmätaren. 850s hastighetsmätare är stor och lättläst men tyvärr felplacerad.

BÄSTA KÖRKONTROLLER

4Ls gaspedal är för högt placerad och för horisontal. Den tröttar högerfoten. 4L är den enda bilen där man inte kan utföra tå-och-häl manövrering av gas och broms. IMPs pneumatiska gasreglage ger en mycket direkt överföring, svårt hålla jämn fart innan man vant sig. Vi trivdes inte med 850s busslutning på ratt. Dess vindrutetorkare saknade också automatisk återgång.

BÄSTA UTRUSTNING

4L är den enda som har startvov. Dylik kan fås till IMP men ej till de övriga. 4L är utrustad med de mycket slitstarka bältdäcken Michelin X som dessutom ger bättre väggrepp än standarddäck. I övrigt är bilarna likartat utrustade.

BÄSTA BAGAGERUM

4L har det största och lättast lastade bagagerummet. ANGLIA är acceptabel medan de övriga är mycket små. I 600D är det dessutom mycket svårt att komma åt det inre utrymmet.



SIKT- MANÖVERBARHET

Skisserna visar överst närsikten framåt och sikten bakåt genom backspiegeln. De vågräta linjerna visar på hur långt avstånd en 184 cm lång förare ser vägbanan och de lodräta hur högt upp man kan se på en tänkt linje från bilens fram och bakkant.

Antalet rattvarv som fordras för att köra i en 12 m cirkel ger en uppfattning om hur pass direktstyrd bilen är. Ju fler rattvarv vid detta prov ju mer rattande behövs i trafiken.

Minsta parkeringsficka anger bilens längd plus den sträcka framför den som behövs för att svänga ut från trottoarkanten bakom en 1,80 m bred bil.

STYRNING



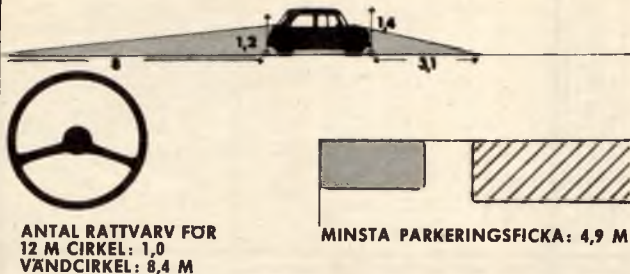
BROMSAR



VÄXELLÅDA



BMC850

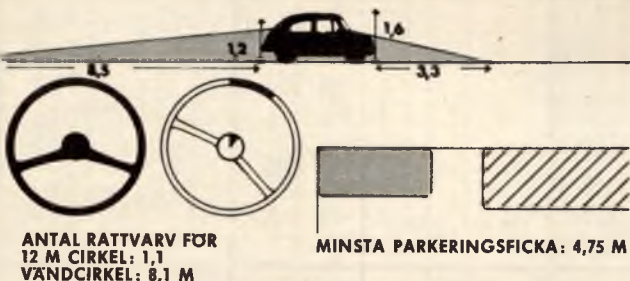


Mycket lättgående i alla farter. Mycket direkt och exakt. En del störande vägstötar överförs till ratten. Mycket god vägkänsla. Normal självåtergång.

Trumbromsar. Total bromsyta: 435 cm². Per kg tjänstevikt: 0,63 cm². Ganska högt pedaltryck. Ingen självverkan. Bra gradering. Obetydlig sneddragning vid panikbromsning från 100 km/tim.

4 växlar. 1:an osynkroniserad, mycket dålig synkronisering på tvåan. Relativt god segdragning, fordrar förhållandevis litet växling. Toppfarter: 1:an 40, 2:an 65, 3:an 95 km/tim. Högsta växeln kan användas från 35 km/tim.

600D

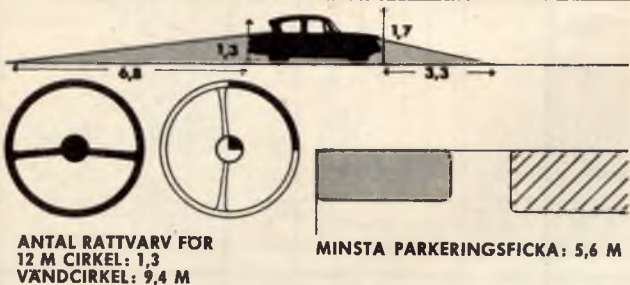


Mycket lättgående i alla farter. Direkt och exakt. En del störande vägstötar överförs till ratten. Mycket god vägkänsla. Något svag självåtergång.

Trumbromsar. Total bromsyta: 432 cm². Per kg tjänstevikt: 0,62 cm². Lågt pedaltryck. Obetydlig sneddragning vid panikbromsning från 100 km/tim.

4 växlar. 1:an osynkroniserad. Effektiv synkronisering på övriga växlar. Smidig motor men för att få acceleration fordras täta nedväxlingar. Toppfarter: 1:an 40, 2:an 65, 3:an 95 km/tim. Högsta växeln kan användas från 30 km/tim.

ANGLIA

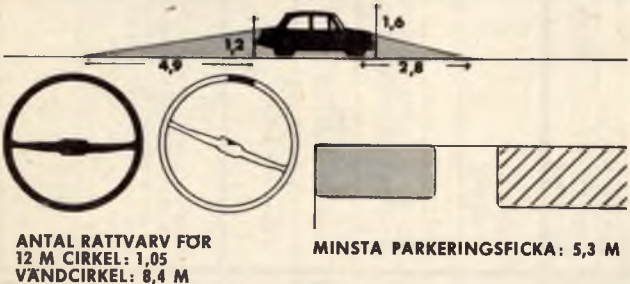


Lättgående i alla farter. Ganska direkt och exakt. Mindre vägstötar i ratten än hos de övriga. God vägkänsla. Normal självåtergång.

Trumbromsar. Total bromsyta: 495 cm². Per kg tjänstevikt: 0,58 cm². Normalt pedaltryck. Måttlig självverkan. En viss sneddragning vid panikbromsning från 100 km/tim.

4 växlar. 1:an osynkroniserad. Effektiv synkronisering på övriga växlar. Motorn drar dåligt från låga varv. Fordrar täta nedväxlingar. Toppfarter: 1:an 35, 2:an 60, 3:an 110 km/tim. Högsta växeln kan användas från 35 km/tim.

IMP

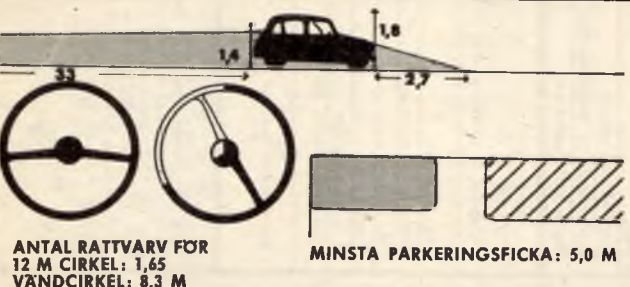


Lättgående i alla farter. Mycket direkt och exakt. En del störande vägstötar överförs till ratten. Mycket god vägkänsla. Kraftig självåtergång.

Trumbromsar. Total bromsyta: 484 cm². Per kg tjänstevikt: 0,62 cm². Normalt pedaltryck. Bra gradering. Obetydlig sneddragning vid panikbromsning från 100 km/tim.

4 växlar. Helsynkroniserad. Utmärkt synkronisering. God segdragning och mycket smidig motor gör att den fordrar förhållandevis litet nedväxling. Toppfarter: 1:an 40, 2:an 75, 3:an 115 km/tim. Högsta växeln kan användas från 25 km/tim.

4L



Mycket lättgående i alla farter. Ganska direkt och exakt. En del störande vägstötar överförs till ratten. God vägkänsla. Normal självåtergång.

Trumbromsar. Total bromsyta: 351 cm². Per kg tjänstevikt: 0,51 cm². Normalt pedaltryck. Ingen självverkan. Ingen sneddragning vid panikbromsning från 100 km/tim.

3 växlar. Helsynkronisering. Effektiv synkronisering. Bra segdragning och smidighet, fordrar förhållandevis litet växling. Toppfarter: 1:an 40, 2:an 80 km/tim. Högsta växeln kan användas från 25 km/tim.

BÄSTA SIKT

600D har inte riktigt lika bra sikt som de övriga. ANGLIA har relativt stora döda fält åt sidorna. Backspiegeln skymmer något i ANGLIA och IMP. 4Ls närsikt bakåt är dålig.

BÄSTA MANÖVERBARHET

Alla bilarna är mycket lättmanövrerade i stadstrafik. ANGLIA fordrar dock mer parkeringsutrymme och vändcirkel än de övriga. 600D har ett litet försteg framför de andra.

BÄSTA STYRNING

Alla bilarna har utmärkt styrning. 4Ls känns kanske något »degigare» än de övriga och fordrar mer rattvridande. ANGLIA är något mer »tungrodd» än de övriga. Vi fann 850s styrning nära nog perfekt.

BÄSTA BROMSAR

Alla bilarna har förhållandevis små bromsytor men fartresurserna är också relativt blygsamma. I övrigt hade vi inga allvarigare invändningar mot någon och kan inte sätta någon framför de andra.

BÄSTA VÄXELLÅDA

Synkroniseringen hos 850 kan inte godkännas och vi anser 4Ls tre växlar vara en för lite med tanke på den blygsamma motoreffekten. IMP var den enda fyrväxlade bilen med helsynkronisering och även i övrigt fann vi dess växellåda vara en av de bästa vi provat.



VÄRME-VENT. FJÄDRING

VÄGEGENSKAPER I ÖVRIGT



Skjutfönster fram. Inga luftutsläpp bak. Värmebläkt med en hastighet. Värmekontrollerna relativt lättmanövrerade. Värmen fullgod i några minusgrader.



Mycket stum fjädring. Mycket stötig i låg fart och tämligen stötig även i hög fart. Kraftiga nickningsrörelser. Praktiskt taget ingen krängning. Inga »bakhjulsskutt» på dålig väg.



Styregenskaperna varierar efter gaspådraget. Med kraftigt gaspådrag är den understyrd, med måttligt gaspådrag neutralstyrd och utan gaspådrag överstyrd. Mycket stadig i hög fart och sidvindsstabil. Känns fullt vägsäker även på dålig väg.

850 är en av de vägsäkraste bilar som finns. Skulle man komma för fort in i en kurva vill bilen gärna gå rakt fram men lättar man på gasen återtar den svängen. Den tilltalar främst sportigt inställda bilister men bjuder inga obehagliga överraskningar för den som vill ta det lugnt.



Ventilationsrutor fram. Inga luftutsläpp bak. Värmebläkt saknas. Lättmanövrerad men föga effektiv värmekontroll. Värmen räcker inte till vid nollgradigt väder utom då bilen körs i högre hastighet.

Ganska styv fjädring. Stötig i låg fart och något även i högre fart. Kraftiga nickningsrörelser. Mycket måttlig krängning. Inga »bakhjulsskutt» på dålig väg.

Neutralstyrd vid normal körning. Övergår till kraftig överstyrning vid hård kurvtagning. Inte helt stadig i hög fart och sidvinds känslig. Orolig gång på guppig vägbana.

600D är skojig att köra främst för att den så kvickt svarar på förarens styrutslag. Detta och den utmärkta vändbarheten gör den idealisk i stads- och förortstrafik. Överstyrningen innebär inga större problem då den kommer succesivt så att föraren får god varning. På långkörningar är instabiliteten och sidvinds känsligheten påfrestande.



Ventilationsrutor fram. Bakrutor kan ställas på glänt. Värmebläkt med en hastighet. Lättmanövrerade kontroller. Värmen fullgod vid några minusgrader.

Måttligt mjuk fjädring. Något stötig, speciellt i låg fart. Måttliga nickningsrörelser. Måttlig krängning. En del »bakhjulsskutt» på dålig väg.

Understyrd vid normal körning. Övergår till måttlig överstyrning med bakhjulskast när gränsen för väggreppet nåtets. Stadig i hög fart och sidvindsstabil. På dålig väg märks den stela bakaxeln genom bakvagnskast.

ANGLIA har mycket »neutrala» vägegenskaper. Kurvtagningsförmågan är inte speciellt hög men föraren får god varning innan hjulen släpper. Den lämpar sig lika bra för långkörningar som i stadstrafik och köregenskaperna bör tilltala de flesta förare.



Ventilationsrutor fram. Bakruta kan öppnas. Värmebläkt med en hastighet. Lättmanövrerade kontroller. Värmen fullgod vid några minusgrader.

Ganska styv fjädring. Något stötig, speciellt i låg fart. Ganska kraftiga nickningsrörelser. Mycket måttlig krängning. Inga »bakhjulsskutt» på dålig väg.

Understyrd vid normal körning. I motsats till andra svansmotorbilar ökar understyrningen med ökad kurvhastighet. Släpper man gasen i en kurva går nosen inåt kurvan. Stadig i hög fart men något sidvinds känslig.

IMP är den första svansmotorbilen som inte överstyr. Den påminner mest om 850 men är något mindre styrvillig. Kurvtagningsförmågan är mycket hög men man får ändå ganska tidig varning innan gränsen för väggreppet nåtts. Vi fann IMP lika tilltalande i stadstrafik som på landsväg.



Skjutfönster fram och bak. Värmebläkt med en hastighet. Svärmanövrerade kontroller. Värmen fullgod vid några minusgrader.

Mycket mjuk fjädring. Kommer lätt i gungning, speciellt på dålig väg vilket är obehagligt för personer med anlag för bilsjuka. Obetydliga nickningsrörelser. Kraftig krängning. Inga »bakhjulsskutt» på dålig väg.

Understyrd i alla situationer. Stadig i hög fart och sidvindsstabil. Snabba undanmanövrar kan vara kritiska genom den kraftiga krängningen och den förhållandevis långsamma styrningen.

Trots den oroväckande krängningen har 4L relativt hög kurvtagningsförmåga men vårt sick-sack prov orsakade obehagliga kast. Michelin X-däcken ger en lätt slingrig gång i låg fart men ger bra väggrepp speciellt på våt asfalt. 4Ls köregenskaper passar bäst dem som vill ta det lugnt.



BÄSTA VÄRME-VENT.

Vi har inte kört någon av bilarna i sträng kyla men förmodar att alla utom 600Ds värme är godtagbara. I 600D är värmens effekt beroende av motorns varvtal vilket ger dålig värme i låg fart.

BÄSTA FJÄDRING

Vi anser inte 4Ls överdrivet mjuka fjädring särskilt komfortabel. 600D och speciellt 850 är mycket stötiga och inte heller de övriga speciellt bekväma. IMPs separattjädrande bakhjul följer vägens ojämnheter bättre än ANGLIAs.

BÄSTA VÄGEGENSKAPER I ÖVRIGT

Vi var något besvärade av 4Ls långsamma reaktioner och överdrivna gungighet men den kan inte sägas ha farliga vägegenskaper speciellt som den inte är kapabel till höga hastigheter. 600Ds överstyrning kan bli obehaglig om man kör för hårt och sidvinds känsligheten är tröttsamt på långturer. I stadstrafik är den däremot idealisk. ANGLIA gav inga som helst problem men gjorde oss heller inte entusiastiska. IMP

saknar de hos svansmotorbilar vanliga överstyrningstendenserna. Man kan köra mycket fort i kurvor med IMP utan att råka i besvär och den trivs lika bra på landsväg som i stan. 850 står i särklass som en av dagens vägsäkraste bilar. Den förefaller att kunna slängas omkring praktiskt taget hur som helst utan att tappa väggreppet. Den är smidig i stan och dessutom den stabilaste av bilarna på landsväg.



ACCELERATION

	0-50	0-80	0-100	0-120	70-100
850	7	18	33	—	20
600 D	8	22	—	—	—
ANGLIA	7	18	33	—	20
IMP	6,5	16	28	—	16
4L	8	22	—	—	—

Genomsnittsvärden från prov utförda av några av de internationellt främsta motortidningarna. Två personer i bilen.

600D och 4L är definitivt slöa i landsvägsfart men speciellt 600D kvick i det lägre fartregistret. 850 och ANGLIA har exakt samma värden vilka får anses som acceptabla för storleksklassen. IMP är överlägsen i alla fartregister.

BÄSTA ACCELERATION



TOPPFART

	850	600 D	ANGLIA	IMP	4L
Toppfart	120	108	120	128	110
Motorvarv vid 100 km/tim	4.200 v/min	4.400 v/min	3.900 v/min	4.150 v/min	4.250 v/min
Kolvhastighet vid 100 km/tim	9,7 m/sek	9,4 m/sek	6,5 m/sek	8,3 m/sek	11,3 m/sek

4L och 600D är betydligt långsammare än de övriga medan IMP är snabbast med god marginal. Alla är surriga i hög fart, ANGLIA minst. ANGLIA har också den lägsta kolvhastigheten medan speciellt 4Ls är mycket hög.

HÖGSTA TOPPFART



INKÖPSPRIS (i Stockholm)

	850	600 D	ANGLIA	IMP	4L
Riktpris	6.925	5.910			6.500
+ värme	0	0	0		0
+ vindrutespolare	0	0	0		0
+ säkerh.-salar (2)	135	150	0		0
+ temp.-mätare	70	—	0		—
+ stöldlås	0	0	0		0
+ rostskydd (ML el. likn.)		0	0		0
+ lev.-avgift	300	0	0		300
+ reg.-avgift		0	0		17
+ nummerplåtar		0	0		15
+ särskild oms.	750	0	0		770
+ allm. varuskatt	458	0	0		483
Bilekos jämförande spågan-pris	8.638	6.975	9.680	ca 9.300	8.085

LÄGSTA INKÖPSPRIS



BRÄNSLEFÖRBRUKNING

	Bränsleförbrukning konstant fart				Genomsnitt
	50	80	100	120	
BMC 850	0,5	0,65	0,8	—	0,7 (97 okt)
600 D	0,5	0,65	0,8	—	0,7 (90 okt)
ANGLIA	0,55	0,65	0,8	—	0,7 (97 okt)
IMP	0,45	0,6	0,75	—	0,7 (97 okt)
4L	0,55	0,65	0,8	—	0,7 (90 okt)

Genomsnittsvärden från prov utförda av de internationellt främsta motortidningarna. Två personer i bilen. »Genomsnitt»-siffrorna motsvarar vad normalbilisten kan uppnå. Lägre förbrukning vid lugn körning och högre vid hårdare körning.

Bilarna är praktiskt taget jämbördiga. Möjligen är IMP något snålare än de övriga men i stället fordrar den liksom 850 och ANGLIA högoktanig bensin.

LÄGSTA BRÄNSLEFÖRBRUKNING



SERVICEBEHOV

	850	600 D	ANGLIA	IMP	4L
Rundsmörjningar	500	200	500	—	—
Oljebyte, motor	1000	500	500	800	500
Oljebyte, transmission	—	500	2000	1600	1500
Glykol bytes	2 år	1 år	1 år	1 år	—

Siffrorna anger de rekommenderade milintervallerna.

IMP och 4L behöver aldrig rundsmörjas, 850 och ANGLIA endast med långa intervaller. 4Ls slutna kylsystem fordrar inget glykolbyte, 850 behöver bara byte vart annat år. 850 har längsta oljebytesintervallen och motoroljan används även för transmissionen.

MINSTA SERVICEBEHOV



DRIFTSKOSTNADER

	850	600 D	ANGLIA	IMP	4L
Årlig skatt	440	440	440	440	440
Försäkring	4.252	4.252	4.252	4.252	4.252
Däck	350	365	345	380	340
Rundsmörjningar	65	160	73	0	0
Oljebyten	75	69	74	69	45
Glykol	7	21	30	18	0
Bensin	2.625	2.485	2.625	2.625	2.625
Totala kostnader under 4 år/5.000 mil exkl. rep.	7.814	7.772	7.839	7.784	7.702
Årliga genomsnittskostnader (avrundade siffror)	1.950	1.940	1.960	1.950	1.900

Beräkningen uppgjord för en köpare som kör 1.250 mil om året och behåller bilen fyra år. Försäkringen efter Folksamns premier (före höjningen) för s.k. bonuskaskoförsäkring (trafik, räddningstjänst, förarplatsförsäkring och fullständig kaskoförsäkring.) Tariffen gäller Stockholm, Göteborg, Malmö. I Norrland något lägre premier, i övriga Sverige ännu lägre. 30 % bonus inräknad. Däck, glykol, rundsmörjning, olja och bensin enligt dagens noteringar hos IC i nollzon. Till dessa kostnader kommer reparationer.

LÄGSTA DRIFTSKOSTNADER



RESERVDELSPRIS

Det är omöjligt att exakt fastställa reparationskostnader för de olika bilarna men nedanstående reservdelsspriser kan tjäna som en viss ledning. Vi har valt ut några representativa delar och fått fram ett »reservdelssprisindex» som i och för sig inte säger något men som ger en rättvis jämförelsegrund. Lika viktigt som reservdelsspriset är givetvis slitstyrkan hos de olika delarna — en sak som dock är omöjlig att bedöma.

RESERVDELSPRISER

BMC 850

Kolvar, kolvringar, bultar (sats)	124.—
Vevstakslager (sats)	35.—
Ramlager (sats)	18.75
Avgasventiler (sats)	27.—
Avgassystem med ljuddämpare	68.—
Motorpackningssats (satning)	14.—
Brytarspetsar (sats)	8.10
Kondensator	8.90
Bensinpump	99.—
Förgasare	161.—
Bromsbackar	172.—
Kopplingslamell med centrum	53.—
Stötdämpare (4 st)	180.—
»Reservdelssprisindex»	968.75

600 D

Kolvar, kolvringar, bultar (sats)	113.—
Vevstakslager (sats)	32.—
Ramlager (sats)	35.—
Avgasventiler (sats)	22.60
Avgassystem med ljuddämpare	42.—
Motorpackningssats (satning)	35.70
Brytarspetsar (sats)	5.50
Kondensator	6.—
Bensinpump	38.—
Förgasare	143.—
Bromsbackar	54.40
Kopplingslamell med centrum	57.—
Stötdämpare (4 st)	114.—
»Reservdelssprisindex»	698.20

ANGLIA

Kolvar, kolvringar, bultar (sats)	132.—
Vevstakslager (sats)	30.—
Ramlager (sats)	13.50
Avgasventiler (sats)	33.—
Avgassystem med ljuddämpare	65.50
Motorpackningssats (satning)	11.50
Brytarspetsar (sats)	7.20
Kondensator	8.90
Bensinpump	72.—
Förgasare	195.—
Bromsbackar	136.—
Kopplingslamell med centrum	63.—
Stötdämpare (4 st)	454.—
»Reservdelssprisindex»	1.221.60

IMP

Kolvar, kolvringar, bultar (sats)	154.—
Vevstakslager (sats)	36.—
Ramlager (sats)	31.—
Avgasventiler (sats)	44.—
Avgassystem med ljuddämpare	70.25
Motorpackningssats (satning)	15.25
Brytarspetsar (sats)	8.10
Kondensator	8.90
Bensinpump	81.—
Förgasare	—
Bromsbackar	—
Kopplingslamell med centrum	67.—
Stötdämpare (4 st)	201.—
»Reservdelssprisindex»	ca 1.000.—

4L

Kolvar, kolvringar, bultar (sats)	177.50
Vevstakslager (sats)	21.95
Ramlager (sats)	24.05
Avgasventiler (sats)	28.—
Avgassystem med ljuddämpare	76.—
Motorpackningssats (satning)	19.30
Brytarspetsar (sats)	7.30
Kondensator	7.20
Bensinpump	55.10
Förgasare	144.90
Bromsbackar	57.20
Kopplingslamell med centrum	53.90
Stötdämpare (4 st)	188.—
»Reservdelssprisindex»	860.40

LÄGSTA RESERVDELSPRIS

De delar vi valt ut kostar minst till 600D. Även 4L ligger under genomsnittet. ANGLIA höga siffror beror till stor del på de främre stötdämparna som är av dyrare konstruktion än de övrigas.



Ingen av bilarna är överlägsen de övriga på alla punkter. Här nedan har vi försökt oss på en rankinglista punkt för punkt. I de fall vi satt bindstreck mellan modellnamnen betyder det att vi anser bilarna jämgoda på den punkten. Det bör betonas att denna »rankinglista» bör läsas i samband med de mer utförliga motiveringarna i texten. En bil som kommit långt ned på listan kan ha gjort det för att någon enskild detalj inte ansetts fylla måttet.

SAMMANFATTNING

Högsta andrahandsvärde (antaget)
850, ANGLIA, 600D—4L, IMP

Bästa förarplats
IMP, 4L, 600D, 850—ANGLIA

Bästa innerutrymmen
IMP, 850, 4L, ANGLIA, 600D

Bästa utförande
600D, ANGLIA—IMP, 850—4L

Bästa inredning
600D—ANGLIA, IMP, 850, 4L

Bästa instrument
IMP, 600D, 850, 4L, ANGLIA

Bästa körkontroller
600D—IMP, ANGLIA, 850, 4L

Bästa bagagerum
4L, ANGLIA, 850, IMP, 600D

Bästa sikt
IMP—850, 4L, ANGLIA, 600D

Bästa manöverbarhet
600D, 850, 4L, IMP, ANGLIA

Bästa styrning
850, IMP, 600D, ANGLIA, 4L

Bästa bromsar
Lika

Bästa växellåda
IMP, ANGLIA, 600D, 4L, 850

Bästa fjädring
IMP, ANGLIA, 4L—600D—850

Bästa vägegenskaper
850, IMP, ANGLIA, 600D—4L

Bästa acceleration
IMP, 850—ANGLIA, 600D—4L

Lägsta bränsleförbrukning
LIKA

Högsta toppfart
IMP, 850—ANGLIA, 4L, 600D

Minsta servicebehov
4L, IMP, 850, 600D, ANGLIA

Lägsta pris

Lägsta driftskostnader
Lika

Lägsta reservdelspris
600D, 4L, 850—IMP, ANGLIA

Fördelar

Största innerutrymmen i förhållande till yttermått. Bästa vägegenskaper. Antaget högsta andrahandsvärde. Bästa styrning.

Neckdelar

Obekväma säten. Störig gång. Slarvigt detaljarbete. Svårt komma i och ur baksäte. Litet bagageutrymme.

»Hundkojan» tilltalar främst de sportigt inställda bilförarna men dess vägegenskaper är sådana att den inte på något sätt behöver skrämman bort de som vill ta det lugnt. Innerutrymmena är genialiskt väl tillvaratagna men bagageutrymmet är desto mindre. Körkomforten är inte mycket att

hurra för men bilens övriga egenskaper gör den lika lämplig för långturer som för stadstrafik.



Fördelar

Bästa utförande. Bra körkontroller. Bästa manöverbarhet. Lägsta pris. Lägsta reservdelspris.

Neckdelar

Minsta innerutrymmen. Minsta bagagerum. Dålig acceleration. Låg toppfart. Överstyr vid hård kurvtagning. Mindre god sikt. Dålig värme i låg fart.

Fiat 600D är den smidigaste stadsbilen men den som lämpar sig minst för långkörningar. Den rymmer inte mer än 2 vuxna och några barn om passagerarna skall ha någon grad av komfort och bagagerummen är mycket små. Det inre är dessutom sällsynt svårastat. Värmen

är inte tillräcklig för stadskörning i minusgrader. Vad vi speciellt imponerades av var det goda detaljutförandet, speciellt i förhållande till det låga priset.



Fördelar

Antaget bra andrahandsvärde. Bra inredning. Bra bagagerum. Bra fjädring.

Neckdelar

Obekväma säten. Sämsta manöverbarhet.

Ford Anglia får inte många »förstapris» men heller inte många »jumboplaceringar». Det betyder att den är en bra all-roundbil utan större personlig karaktär. Det är den enda konventionellt konstruerade bilen av de fyra vilket ger den neutrala kör-

egenskaper som inte ogillas av någon men heller inte väcker någon större entusiasm. Den är lika lämplig för långturer som för stadstrafik och har dessutom ordentligt bagagerum.



Fördelar

Bästa acceleration. Högsta toppfart. Bästa växellåda. Bästa körställning. Största innerutrymmen. Bästa fjädring. Bästa sikt.

Neckdelar

Osäkert andrahandsvärde. Högsta pris. Små bagagerum.

Hillman Imp har fått de flesta pluspoängen men den kostar också betydligt mer än de övriga. Bortsett från bagagerummen är den den rymligaste av bilarna och dessutom den man åker bekvämast och snabbast i. Den är lika lämplig för långturer

som för stadstrafik men genom att den är helt nykonstruerad vet man ännu litet om driftsäkerhet och andrahandsvärde.



Fördelar

Bästa bagagerum. Stora innerutrymmen. Kombivagnskaross. Litet servicebehov.

Neckdelar

Gungig fjädring. Dålig acceleration. Låg toppfart. Sparansk inredning.

Renault 4L är avsedd som arbetshäst och ger sig inget sken av att vara en lyxbil. Speciellt en lantbrukare eller familj med sommarstuga med dåliga vägar kommer att uppskatta 4L. Den kan användas som regelrätt skåpvagn om baksätet tas ur och

klarar sig i lättare terräng. På långturer blir dock den begränsade motoreffekten och svajiga gången lätt påfrestande. Annars en av de vetigaste bilar som konstruerats på senare år.



NÄSTA JÄMFÖRANDE BILTEST

Bilekos testavdelning provkör just nu fem stora lyxiga bilar: BMW 1500, CHRYSLER VALIANT, FORD ZODIAC, MERCEDES 190 och VAUXHALL CRESTA. Vi hoppas kunna komma med rapporten i decembernumret.

Örebro

Örebro stad fyller 700 år

Örebro fick sina stadsprivilegier någon gång mellan 1260 och 1270 – ett brev från

Birger Jarl till örebroarna är för resten daterat 1260 och skulle möjligen kunna tyda

på att Örebro var stad redan då – men vi har gått den gyllene medelvägen och förlagt vårt 700-årsjubileum

till 1965, berättar Jubileumskommitténs verkställande ledamot, disponent Carl-Erik

Käll för Bilekos medarbetare när vi gör ett svep kring de redan långt framskridna förberedelserna till jubileet, som

nog trots allt firas i rätten tid även om en gammal källa påstår att 700-årsminnet

inföll redan 1785!



Örebro slott. Spökar här gör det också! En liten grå man – Engelbrekt? – tassar omkring i vindeltrapporna t.o.m. mitt på blanka dan medan ett ställigt hästspann brukar hålla på borggården i natfskymningen.

■ Och det är ett digert program som Örebro spelar upp för både svensk och utländsk publik den celebra jubileumssommaren – men inte bara sommardag utan 700-årsminnet kommer även att sätta sin prägel på hela året 1965, försäkrar hr Käll.

Det gäller inte minst idrottsidan, där såväl sommar- som vintersporten kommer att dra många både SM- och andra tävlingar till stadens nya vinterstadion, idrottshuset och fri-luftsbanor. Men man har också samlat på sig en rad kongresser av olika slag – bl.a. den internationella stadsplanerarkongressen.

Lagom till jubileet står också det nya medborgarhuset klart med sin teatersalong för 623 åskådare, ev. kongresslokal för 1.200 deltagare samt ytterligare ett par lokaler med 100-talet platser. Den nya teater-



Idrottshuset blir liksom nya vinterstadion kraftfältet i idé-expon kring 700-årsjubileet.

byggnaden, som ritats av arkitekterna Erik och Tore Alsén, kommer att ligga i grannskapet av samma arkitekters likaledes nya Örebro-silhuett varuhuset Krämarén, d.v.s. Drottninggatan söderut.

Jubileumsutställningen går av stapeln på området mellan idrottshuset och vinterstadion, men till expo-området i stort tänker man också knyta Stadsparken, Lars Bohms udde samt läns museet med tillhörande konsthall.

Själva jubelexpon blir i princip en idéutställning och således inte någon vanlig varumässa, är hr Käll angelägen att betona. Den tar upp tätortsproblemet mot bakgrunden av de i dagens lokaliseringsproblem och modern sociologi aktuella frågeställningarna: Kan man tänka sig en stad uppbyggd på ett annat sätt än den är i dag? Eller kan man tänka sig en



Stortorget's omdaning står för dörren även om det är oklart om resultatet av den utlysta arkitekturpristävlingen hinns omsättas i praktiken till jubileet.

välplanerad region som erbjuder samma service som storstaden? Och därmed är det upplagt för en generalmönstring som spänner över både Örebro stad och län: dess industri, hantverk, lantbruk, undervisning, kyrkoliv, kulturyttringar samt historisk utveckling och framtidsperspektiv.

Men om den levande industriexpon huvudsakligen koncentreras till de till utställningshallar apterade idrottshuset och vinterstadion så får kulturevenemangen sin höjdpunkt ute på Lars Bohms udde, där sedan länge kulturresevatén Kungsstugan och Borgarstugan eller Cajsas Wargs stuga ligger. Men de har till jubileet hunnit få sällskap med en rad – i samband med den pågående södersaneringen – bortrationaliserade byggnader från det äldre Örebro. Det nya kulturresevatet skall dock inte bara

Örebro IC ökade 700.000 kr.



IC-chefen i Örebro Jakob Erlandsson.

■ Hur Örebro IC tänker celebrera 700-årsjubileet? Ja, det skulle väl i så fall vara med en femte bensinstation på Väster eftersom vi än så länge saknar representation på västra sidan av järnvägsspåret, tycker jubileumsstadens IC-chef Jakob Erlandsson.

Utom den nya stationen på väster och som vi alltså hoppas skall stå klar till jubileet har vi i dag fyra IC-stationer i stan, summerar hr Erlandsson, som dock inte tänker nöja sig med detta. Vi hoppas också kunna utvidga vår stationsanläggning på Drottninggatan vid södra utfarten om vi får tillstånd och det tror vi – den av myndigheterna där planerade nya utfarten lär nämligen dröja 10 år, omtalar han.

Att Örebro har en självskriften



Erik Karlsson basar på Kungsgatan.

framtid även som IC-stad tvekar man inte heller om i det erlands-sonska högkvarteret på Kungsgatan: Örebro stad är redan och blir det i än högre grad för varje dag som går och vägnätet byggs ut den klart lysande medelpunkten i Sveriges land:





Att Engelbrekts-statyn skulle kunna komma att flyttas av någon försigkommen arkitekt verkar otroligt — den är en frihetssymbol som sträcker sig långt utanför Örebro stads och läns gränser!

bli ett museum utan ett levande sådant eftersom man där inreder både ateljéer och bostäder för konstnärer! Här ute kommer man också att i samband med jubileet uppföra historiska tablåer ur stadens krönika — och till det ändamålet har man just inbjudit sex Örebroförfattare att ställa upp i en tävling.

Musikaliska festspel med gästspel av dirigenter och solister utifrån står vidare på 700-årsprogrammet liksom en av den nyligen bortgångna landsantikvarien dr Bertil Waldén utarbetad Örebro-historik (baserad på en tidigare uppsats i Svenska stadsmonografier) och där stadens ärorika historia hängs upp på hela 150 årtal. Örebro i konsten heter ett annat bokverk, vilket liksom ett par filmer ytterligare bidrar till det festliga och glansfulla firandet av det minnesvärda året 1265. Och det yt-

Här finns ju inte mindre än sex utfartsvägar! Till Stockholm, Falun, Norrköping, Jönköping, Göteborg, Karlstad och Oslo . . .

Fr.o.m. årsskiftet blir också Örebro en medelpunkt i det till regionsföreningar ombildade riks-IC-nätet

IC Norrplan i vimpelskrud.



tersta ansvaret för klang- och jubelåret 1965 har jubileumskommitténs ordförande rektor Eric Fallenius och arbetsutskottets dito direktör Harald Aronsson.

Stadens fäder har också utlyst en arkitektpristävlan om Stortorget's omdaning, men den saken drar nog över 1965 eftersom man inte vill riskera att grävskoporna slamrar i stadens hjärta samtidigt som jubileumsfanfarerna smattrar och blomsterkortegeerna rullar genom det flaggprydda och festsmyckade Örebro. Hur man än hinner klara av Stortorget's nya ansikte och om det blir före eller efter jubileet så har man emellertid svårt att tro att någon företagsam utsocknes arkitekt skulle — som påståtts — våga flytta på Engelbrekts-statyn — en frihetssymbol som sträcker sig långt utanför Örebro stads och läns gränser!

Och så väntar vi bara på en till jubileet nyskriven Örebro-visa av Jeremias i Tröslösa . . .

RUBATO .

varigenom IC Örebro — som det skall heta efter fusionen — till den lokala föreningens nuvarande fyra egna stationer även kan lägga rörelsens stationscentra i Nora, Kopparberg, Hällefors, Laxå och Kumla samt de blivande anläggningarna i Lindesberg och Hallsberg. Och därmed ökar medlemsantalet från 7.400 i Örebro stads IC till 9.000—10.000 totalt i den kommande Örebro läns IC.

Men innan länsregionen blir ett faktum med alla de nya möjligheter och framgångar vi hoppas på kan vi notera en ökning med miljonen kronor redan under innevarande år — och därav kommer 700.000 kr bara på IC i Örebro, tillägger hr Erlands-son och återgår till bestyren med den planerade jubileumsstationen.

R-o.

CITROËN

- framhjulsdrift sedan 30 år
- skivbromsar som standard . . . 8 år
- gashydraulfjädring . . . 8 år
- precisionsstyrning med servo . . . 8 år



— produktionserfarenhet

skapar tillförlitlighet!



Automobiles CITROËN Aktiebolag

Importör och generalagent

STOCKHOLM

ATERFÖRSÄLJARE, SERVICEVERKSTÄDER OCH RESERVDELSLAGER ÖVER HELA LANDET



i högsta klass

(en service lika bra som bilen)

Modern och fortlöpande utbildning

Varje år utbildas omkring 800 personer inom landets Volkswagen-organisation. Montörer, verkstäder, kundmottagare — alla grupper får sätta sig på skolbänken för att lära sig det nyaste nya. Genom egen grundutbildning i yrket sörjer man också för god tillväxt av VW-specialister.

Ett snabbt och effektivt system att utbilda bilmekaniker har numera börjat tillämpas. Med hjälp av ljudband och hörlurar med transistormottagare kan ett stort antal elever samtidigt instrueras att lära den rätta arbetstekniken.

Det kostar så mycket mindre med VW-service

Tack vare rationellt arbete med tidsbesparande och exakt utformade specialverktyg kan priset på Volkswagen-service hållas nere — kostnaderna för de regelbundna tillsynerna t.ex. är bland de lägsta i marknaden. Kupongerna i serviceboken ger tillsyn var 500:e mil för endast 36:— (inklusive rundsmörjning, exklusive olja och eventuellt material). Varje tillsyn omfattar inte mindre än 18 olika kontroller och justeringar. Med hjälp av riktpisrlistan — med över 500 prissatta arbeten — kan Ni redan i förväg räkna ut vad ev. reparationer kommer att kosta.

VW-verkstäderna planerar i dag för Er nästa bil

Utvecklingen inom bilverkstäderna går snabbt. Detta gäller inte minst för Volkswagen — redan i dag planerar Volkswagen-verkstäderna för Er och grannens bil i morgon. Servicenätet byggs ut kontinuerligt och moderna arbetsmetoder gör det möjligt att ta hand om fler bilar på bättre sätt.

I dag finns det ca 320 auktoriserade Volkswagen-verkstäder i Sverige. 3.100 arbetsplatser och ca 2.200 specialutbildade montörer står till Ert förfogande. De känner Volkswagen i detalj och de har en enda ambition — att ge en service lika bra som bilen...



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

Touring ...

(forts. fr. sid. 25)

väldiga unionen. Det är kosacker som rider, racerbåtar som knarrar och puttrar vid Svartahavskusten och det är enastående granna bilder från första-maj-firandet på Röda torget med dess välregisserade parad för kung Nikita och hans hov och mycket annat. Plus mycket annat.

I år är den hittillsvarande rymd-fararpåviljongen nedlagd. Det byggs en ny och större, förstås.

"Revolutionären Stalin"

Av alla köer i Moskva — det må gälla livsmedel, teaterbiljetter eller andra förnödenheter — kan ingen mäta sig med den som ringlar sig utanför Lenins marmormausoleum i ljusröd marmor. Soldater står hedersvakt, och en evighetsström av människor vandrar tyst i en högtidlig marsch förbi den socialistiske gudomligheten. I dunklet är Lenins intellektuellt sköna ansikte svagt belyst.

Utanför själva byggnaden finns i Kremls tegelmur marmorplattor med namn och årtal över några av revolutionens märkesmän. Där den stensatta parkgången vidgas står i planteringen på rad byster av sex extra framstående revolutionärer. I själva verket är det endast fem. Den sjätte har ingen huvudskulptur. Det är i stället en horisontalt placerad minnesvård av marmor. Det ingraverade namnet är J. Stalin. Årtalen är 1879 och 1953.

Det förklaras, att man ännu »inte hunnit» ge Revolutionär Stalin samma konstnärliga skulpturella formgivning som de fem övriga revolutionshjältarna.

Turismen växer starkt

Turismen växer sakta men säkert i Sovjet. Bilturismen är inte jämförbar med Västeuropas.

I alla sammanhang kommer Intourist in i bilden. Det är det ledande ryska resebyråföretaget, som ställer tolkar och guider till förfogande. Det erbjuder också varjehandat alternativ i uttlykter och program. I år är det gissningsvis fråga om en miljon utländska turister i Sovjet, men det kommer att öka allt eftersom hotell- och restaurangresurserna stiger. Personligen fick jag en god uppfattning om Intourists förmåga och goda vilja.

Många sovjetturister har en formulering om sina erfarenheter som jag gärna vill instämma i — »resan som jag inte vill ha ojord». Det är på grund av språksvårigheter svårt att få personlig kontakt med enskilda människor. När det någon gång sker är det i 9 fall av 10 fråga om en liten grabb, som dyker upp ur folkvimlet med en förfrågan om inte besökaren har ett paket »chewing-gum» att avstå.

rätta vägen i HÖST

MOTOR-VÄRMARE FRICO

med automatsäkring (Evighetssäkring) 77.-

FRICO

Insticksvärmare för SAAB 52.-
för Volvo fr. 57.-
för Opel 58.-



SKYDDSHUVOR

för dimljus och fjärrljus finns i flertal färger från 3.95



KUPÉVÄRMARE

Flyttbar. Kan lätt tagas ur bilen och användas i t.ex. sommarstugan 159.-



STAVLAMPAN

inkl. glödlampa och fokusinställning 3.75



BILFILTAR

i hellylle för framstolar. Röd och blå bottenfärg med gul effektivtrand. 65x140 cm 13.75
Finns även i andra utföranden och prislägen.



FÄLGAR

Opel Rekord 29.50
SAAB 36.-
VW 1200 26.50
Volvo 27.80
Finns även för andra modeller.



BILSITSAR

mod. EKVATOR värmer på ett fåtal sekunder och är tvådelad samt hopknypbar 13.90



BOGGERLINA

av smidig plastöverdragen stålwire 19.-
exkl. ryckutjämnare 12.-



HJÄLPJUS

Marchall fjärrljus 63.75
Marchall dimljus 63.75



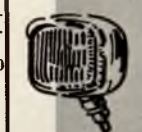
AUTOSOL

effektivt rengöringsmedel för bilens kromade delar 2.40



BACKLAMPAN

avsedd för stötfångarmontering. Ljusöppning 82x57 mm 13.50



TECTYL

aktivt rostskyddsmedel som tränger undan fukt, stoppar smygröst och förseglar ytan med ett vaxliknande — ej smetigt skikt. I sprayflaska 7.25



Riktpriiser inkl. oms

Kör till **IC** prisledaren

För säkerhet

och tryvsel

med bilen



VINTER-GLEX

i vindrutespolaren skyddar mot frost — ger kristallklar sikt.

GLEX SILIKON SPRAY

isolerar och skyddar, outhärligt 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

äterger bilen fabriksny doft, ger ökad biltryvsel

Nytt!!

GLEX WINTER-DRIVE

dubbelverkande förgasarskydd

Välj kvalitetsprodukter från

GEM

Stockholm, Falun, Göteborg, Malmö
T. 42 58 55, 192 30, 40 70 78, 287 52

Höstsalong ...

(forts. fr. sid. 19)

AU 1000, den intressantaste av höstens tyska nyheter. Den följer schemat från tidigare DKW-modeller med framhjulsdraft och trecylindrig tvåtaksmotor men man har gått ifrån frihjulet och ramen är nu fastsvetsad i karossen. Karossen är helt ny och betydligt rymligare än AU 1000s och de främre skivbromsarna är liksom hos F12 placerade intill differentialen. Motorn är på 1175 cm³ och 60 DIN-hk och har fräskoljesmörjning. Kylsystemet är slutet.

Snabbare tyska Fordar

Taunus 17M har fått starkare motor, standardmodellen är nu på 72 SAE-hk, TS på 83. Effekttökningen balanseras av att skivbromsar på framhjulen nu är standardutrustning.

Den framhjulsdrevna 12M finns nu också med större motor, 1498 cm³ som ger 57 SAE-hk, i TS utförande 62. Dessutom görs nu en kupéversion

av 12M. Den har mindre innerutrymmen än standardmodellen och slutande taklinje. I övrigt är den identisk med 12M TS. Om någon av dessa modeller kommer att säljas i Sverige är ännu osäkert. Svenska Ford har en naturlig önskan att hålla sortimentet på en någorlunda måttlig nivå.

Kupéer från Opel

Opel presenterar kupéversioner av både Rekord och Kadett. Rekordkypén har starkare motor än standardmodellen — 67 hk, vilket ger den en toppfart på 146 km/tim. Samma motor finns också i den fyradörrars lyxmodellen.

Liksom Rekord Kupé har Kadett Kupé starkare motor än den vanliga Kadett, i detta fall 48 hk. Toppfarten anges till 136 km/tim och förutom elegantare och fullständigare invändig utrustning känns den igen på ett helt nytt kylargaller.

BMW 1800

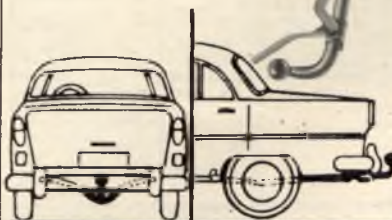
BMW 1500 tycks ha blivit ett lyckokast för den tidigare konkursfärdiga BMW-fabriken. Ännu större utsikter bör den nya 1800-modellen ha. I praktiskt taget samma bil har man monterat en motor på 1.773 cm³ och 90 DIN-hk mot 1500-modellens 1.499 cm³ och 80 DIN-hk. Härigenom är BMW även i farthänseende jämförbar med konkurrenterna i prisklassen. I Tyskland är merkostnaden för 1800-modellen inte mer än ca 650 kr. Vill man åka ännu fortare får man betala ytterligare ca 1.300 kr för 1800 TI som har effekten höjd till hela 110 DIN-hk. Då får man på köpet en sportigare växellåda med mindre skillnad i utväxlingsförhållandena mellan de olika växellarna, direktare styrning och bromsförstärkare. Efter att ha kört TI kan jag tillägga att den får de flesta sportvagnar att verka larviga.

VINNARE I BILEKOS HÖSTKRYSS

Torsten Svärd, Gerdskastrand 3, Alingsås; Nils Ceverin, Fortunavägen 1 C, 4 tr., Kristianstad 1; Leif Söderlund, Postlåda 4854, Falun; Sven E. Johansson, Björkegatan 8 B, Trollhättan; Enar Larsson, Hagtornsgatan 8, Gävle; Ingegärd Gustafsson, Huskvarnavägen 92 B, Jönköping; Carl E. Danielsson, Skultunavägen 16 B, Västerås; Lars Widlund, Gideonsbergsgatan 27 A, Västerås; Anna-Lisa Andréasson, Åkergränd 1, Bohus; Antoni Musial, Box 3359, Falun 4.

WESTFALIA draganordning för personbilar

Westfalia draganordning med 50 mm kula för personbilar är en västtysk kvalitetsprodukt. Monteringen sker fort och lätt med bultförband och anordningen kan därför om så önskas lätt demonteras. En av fördelarna är låg egenvikt. Finns i specialutförande för Volkswagen, Volvo, Opel, Mercedes, SAAB, Austin A60, BMW, Citroen, DKW, Fiat, Ford Taunus, Peugeot, Renault Dauphine, Simca och Wartburg.



Generalagent:
Kommanditbolaget WUCO
Vänersborg. Tel. 120 50
Stockholm. Tel. 24 22 50



**prisledaren
även på
biltillbehör**

**sänkt pris
batterier**

PRISEXEMPEL:

inkl. oms

VW 6V	52:—
Opel 6V	52:—
Saab 12V	76:—
Volvo 6V	52:—
Volvo 12V	91:—



Disponent SIGURD HANSELL

tidigare vid Förenta Nationernas Sekretariat i New York, är en av de experter som sammanställt kursen.

**Kända experter hjälper Er
STARTA FIRMA
och tjäna extra på fritid!**

**Ett begränsat antal personer
inbjudes att utan förbindelse
studera gratis på prov!**

Om Ni sedan vill fortsätta efter provet, behöver Ni bara betala 2:40 per vecka för undervisning och personlig rådgivning. Ni behöver inga tidigare erfarenheter, högre skolutbildning eller stort kapital. Var Ni bor har ingen betydelse. Företaget drivs från Ert hem och Ni kan sälja över hela Sverige. Allt kan skötas på Er fritid vid sidan av annat arbete. Ni lär Er importera — att köpa in alla slags varor direkt från leverantörerna i utlandet. Inköpspriserna är ofta överraskande låga, t. ex. transistorbandspelare 46:70, el-rakapparat 13:15, transistorradio 19:85, datum-ur 24:—, Hela tiden får Ni regelbundet institutets Import-Bulletiner med 1.000-tals tips på varor från hela världen. Ni får också många värdefulla specialerbjudanden. Enbart 1962 importerade svenska företag för mer än 16.119 miljoner kronor! Ni får lära Er olika försäljningsmetoder, t. ex. att med underremburs göra affärer utan att ha varken pengar eller varulager. Postorder ägnas speciellt mycket utrymme. Det har aldrig sålts så mycket per postorder som under de senaste åren och branschens omsättning beräknas öka enormt. Ni har säkert sett reportage om detta både i tidningar och TV. Ni får värdefulla råd av amerikanska postorderexperter. Ni får se exempel på vad reklam kan ge. Bl.a. den svenska annonsen som kostade 1.305:— och tog in 476 beställningar till ett värde av mer än 95.000:—. Sänd in kupongen nu för upplysningar om studier gratis på prov utan förbindelse. Gratis får Ni även det stora 24-sidiga häftet »4 framgångsrika postorderföretag... hur de startades och byggdes upp» (värt 5:—).

Svenska Handels-Institutet
Box 533, avd. 3 BE, Stockholm 1

Till Svenska Handels-Institutet
Box 533, avd. 3 BE, Stockholm 1

GRATIS

önskas alla upplysningar om »Hur man startar och driver en import- och postorderfirma». Jag vill veta hur man studerar gratis på prov och utan förbindelse. Sänd även gratis det stora häftet om postordersuccéer (värt 5:—). Genom att sända in denna kupong binder jag mig inte på något sätt, allt är gratis. (V.g. texta:)

Namn

Adress

Postadress

säker svensk energikälla



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



**gör bilens krom
glitrande blank**

• effektivt • skonsamt
• skyddande

dura-glitt
METALL-POLISH
polish och putstrasa i ett

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 klädslar

— sobrare och mer praktiska. Förnämliga kvaliteter i hemslöjdstyp.

Sportmodellens instrumentering har inspirerat till

ny instrumentbräda

med runda instrument, lika exakta som eleganta.

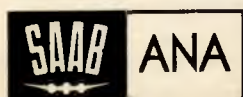
En detalj som säkerligen blir välkommen är

bagagerumsmatta

som standard i SAAB 96

valfritt 3- eller 4-växlad

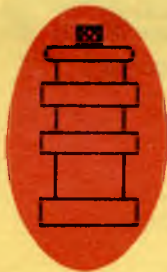
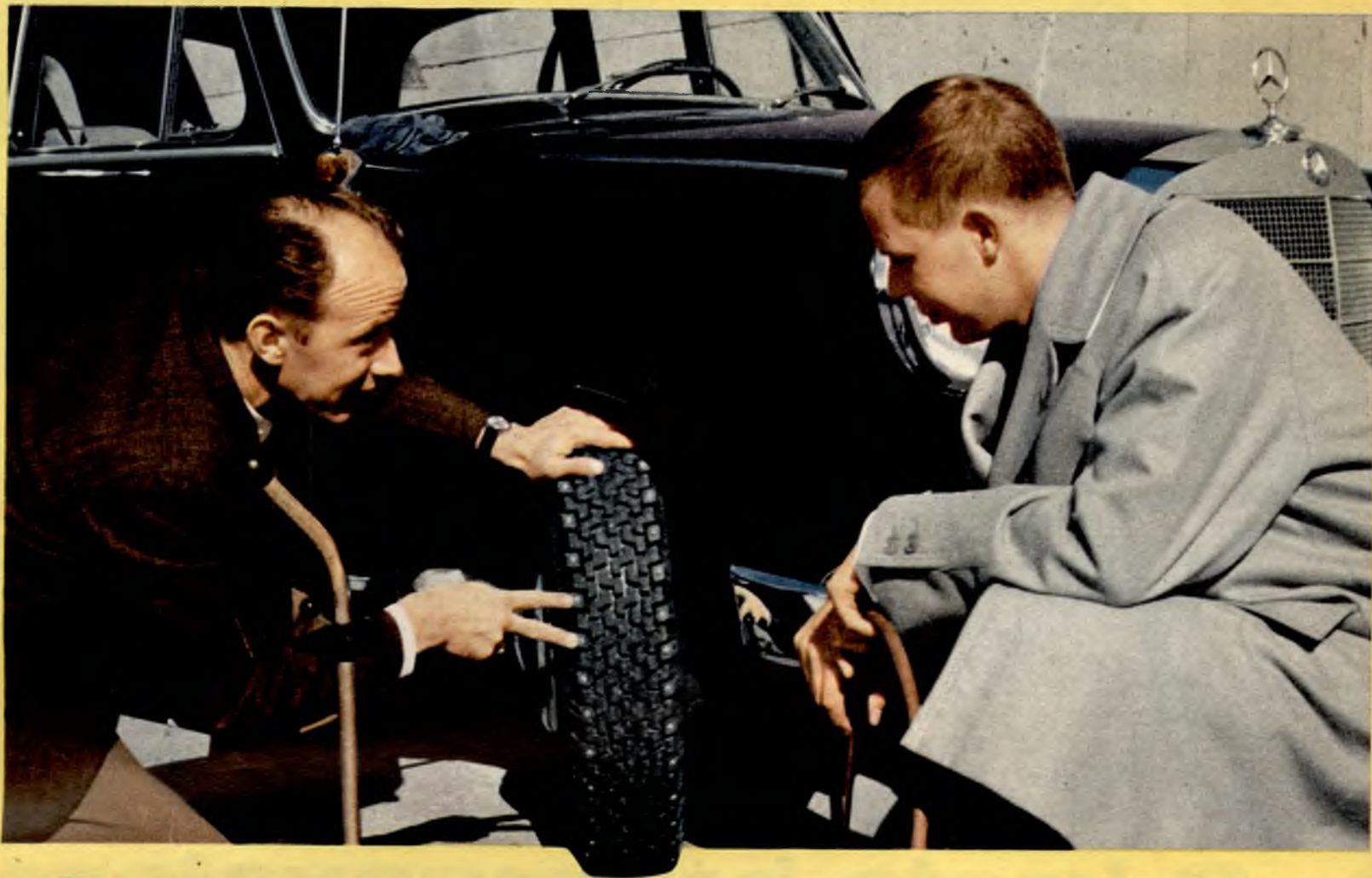
4-växlad mot extra kostnad



Försäljning och service hos återförsäljare över hela landet

DUBBADE DÄCK

SÄKRARE VINTERKÖRNING



**IC:s garantigummerade vinterdäck och
GISLAVED BRODD M+S förses nu med SCASON-dubbar**

DUBBADE DÄCK GER

- kortare bromssträcka
 - säkrare kurvtagning
 - ökad sidstabilitet
- ett effektivt slirskydd på hala vintervägar**

PRISEXEMPEL INKL. OMS

		IC-Garantigummerade	Nya Gislaved Brodd
Volvo	5,90×15	113: - kr	126: - kr
VW	5,60×15	112: - kr	121: - kr
Saab	5,20×15	102: - kr	114: - kr
Rekord	5,90×13	107: - kr	114: - kr

Antal dubbar per däck c:a 90

IC

prisledaren

OVER HELA LANDET