

BILEKO NOMI

NUMMER 11 • 1963 Pris 1.50 inkl. oms



Krocksäkra stötfångaren här!

Handtecken ny giv i trafiken • England planerar "stadstullar" för bilar

Dubbelt så dyrt köra bil på vintern — ta därför vara på IC-förmånerna!

Plastbehandlad väg underhållsfri • Vinterbil kylskåp på fyra hjul



det var



**Två-Takts-
olja**



**Kedje-
olja**

**och en bra
motorsåg
som
gjorde det**

När materielen utsätts för hårda påfrestningar i tungt arbete och svårt klimat fordras högklassiga oljor för att inte motorer och maskiner ska slitas ned i förtid.

■ OK Två-Taktsolja som ingår i OK Två-Taktsbränsle motverkar effektivt all sot-, koks- och beckbildning i motorn och är ett utmärkt skydd mot slitage och rost

■ OK Kedjeolja är resultatet av mångåriga forskarmö-
dor att nå högsta möjliga vidhäftningsförmåga

— det vill säga att oljan följer kedjan runt och ej slungas av — och bästa möjliga stelningsspunkt — som alltså betyder att oljan behåller sin smörjande effekt även vid mycket låga temperaturer.

■ OK Kedjeolja tål nära -30° utan att stelna och med en tillsats av 10 % motorfotogen ända ner till -40° !

FINNS HOS

IC

OVER HELA LANDET

alla tiders vinterkörning med **ARTEX**



Vinterkörningen krävde förr en stark fysik. Idag krävs Artex!

Numera behöver ingen frysa i bilen, hur bistert det än är ute. Artex, marknadens elegantaste trivselbehör, värmer och isolerar. Har Ni Artex bakom ryggen, kan Ni lägga vinterrocken i baksätet.

Titta in till Er bilhandlare idag. Han har många Artex-modeller att välja mellan och tro det eller ej. Ni kan få Er Artex monterad redan idag!

gratis!

får Ni den praktfulla, färgstarka Artexkartan hos Er bilhandlare. Den handlar om alla tiders vinterkörning. En prydnad för vilken vägg som helst.



ARTEX·TORGNER
MJÖLBY • SWEDEN

Texas

Pälssits i vitt, brunt, grått eller leopard. Lättmonterad, värmande, sitter lika stadigt som originalklädseln.



Brazil

Pälssits i vitt, brunt, grått eller leopard för alla bilar och biltyper. Ytterligt lättmonterad.



Eleganza-muffen. Greppsäker rattmuff i perlon. Samma vackra färger som Eleganza-klädseln.

Portföljsits i vitt, brunt, grått eller leopard. Hopfällbar. Lätt att bära.

Varmtex de Luxe

Enfärgad i rött, gult och blått i slitstarka perlontyger. Galonhättorna ger enkel och stadig montering.



Eleganza

Vintervarm bilklädsel av perlon i 9 läckra färgkombinationer. Exakt passform. Snabb och enkel montering. Ett års garanti.



Universaltoppen

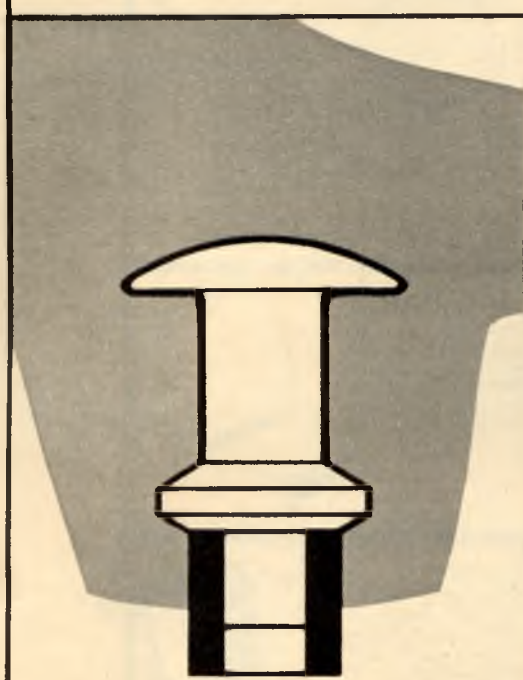
Garage i fickformat av vävburen galon i ljusblå färg. Skyddar Er bil mot snö och hindrar isbildning på rutorna.

Komfort de Luxe

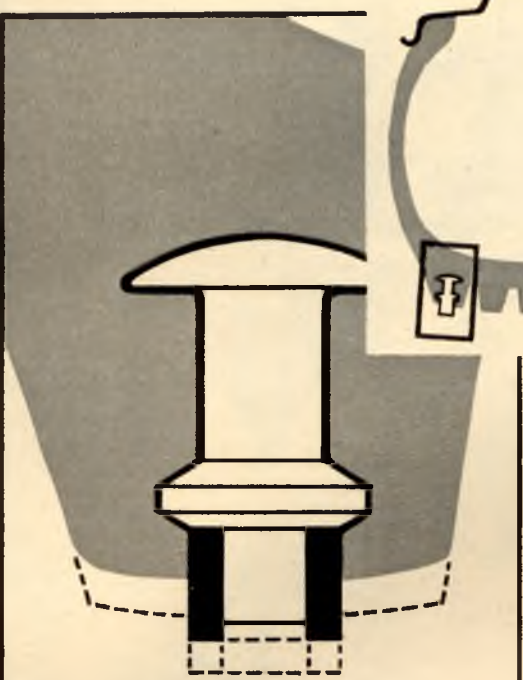
Bekvämt och elegant nackstöd som ger säkerhet och resvila. Tyg och färger som Eleganza. En utmärkt present.



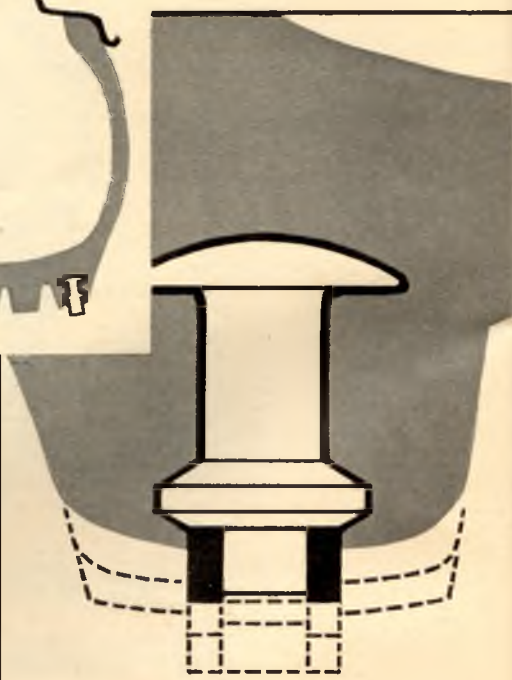
Urstarka SANDVIK-brodden ger full effekt däckets ut*



Bilden visar en nymonterad SANDVIK-brodd med hårdmetalldelen ca 2 mm utanför gummibanan.



Förslitningen gummi-hårdmetall sker jämsides så att hårdmetalldelen fortfarande sticker ca 2 mm utanför gummibanan.



*SANDVIK-brodden har fortfarande full effekt när gummit slitits ned så långt, att däckets ej längre kan användas som snöäck.

Stor diameter — stor verkan

SANDVIK-brodden med rör av COROMANT hårdmetall kring kärna av stål erbjuder genom sin dimensionering och form mycket stor bromsverkan. Antalet broddar avpassas här till.



SANDVIK-brodden levereras med och utan mittfläns i 6 standarddimensioner för person- och lastvagnsdäck.

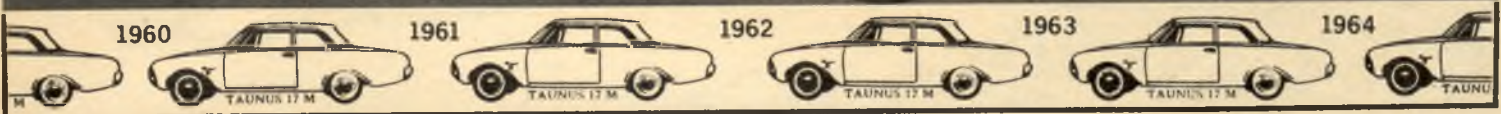
SANDVIK-brodden

SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG • SANDVIKEN



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

... ett kapital som står sig



Ett kapital som står sig! Ford Taunus 17M ser ut på samma sätt nu som hösten 1960.

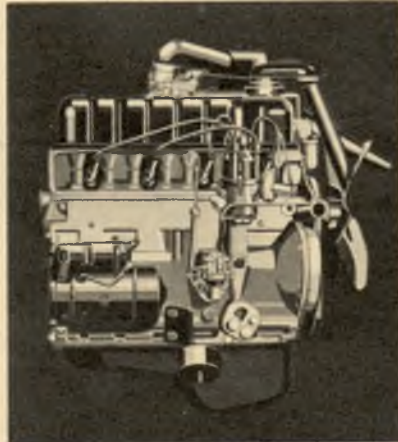
Taunus moderna formgivning väcker uppmärksamhet överallt — men denna framtidslinje är inte endast ett självändamål

utan en grund för bilens goda driftsekonomi och väghållning. Populär och lovordad — idag har över 30.000 svenskar valt Taunus 17M och höjt sin standard. Taunus 17M är ett kapital som står sig med lång livslängd och högt andrahandsvärde.

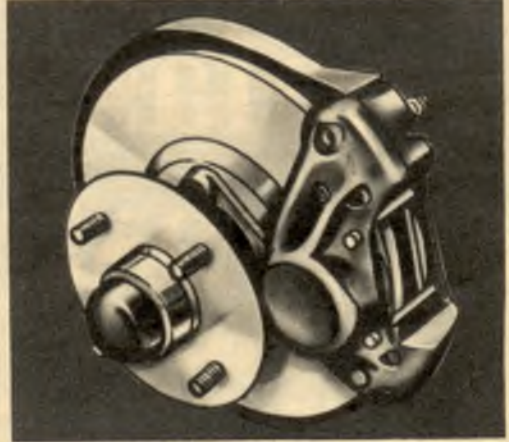
nytt på FORD TAUNUS 17M 1964



Nytt! Ännu elegantare interiör och en mängd nyheter för bättre trivsel, komfort och säkerhet. Separata framstolar — mot extra kostnad. Nu finns 17M också i flera nya eleganta färger.



Nytt! Ännu starkare, snabbare motor — 17M nu med 72 hk och 17M Sport med 83 hk. Nu som standard — 4-växlad låda på alla modeller.



Nytt! Nu skivbromsar fram som standard på alla modeller! Storre säkerhet genom snabb, mjuk inbromsning — lätt att underhålla. Mc Phearson-fjädring för säkrare väghållning och kurvtagning.

Ta en rejäl provtur med Taunus 17M 1964. Ingenting har ändrats utanpå. Men se vad som har hänt inuti! **För acceleration och toppfart:** ännu starkare motor men ändå lägre bensinförbrukning. Smidig, helsynkroniserad 4-växlad låda som standard. **För komforten:** ny inredning med bl.a. kurvhandtag och varningsskala på hastighetsmätaren. Dessutom möjlighet att beställa separata framstolar mot extra kostnad. **För säkerheten:** skivbromsar som standard på alla modeller. Provkör nya Taunus 17M — och se själv att utrymme och komfort övertygar lika mycket som prestanda och väghållning.

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

Fords resurser betyder också låga priser.

TAUNUS 17M	under 12.500:-
TAUNUS 17M Herrgårdsvagn	under 13.500:-
TAUNUS 17M Sport	under 14.000:-

Priserna gäller "på gatan" i Stockholm, Göteborg och Malmö.

en FORD är en FORD för



har resurser

Ford

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



snabbast snålast säkrast! vem säger det?

Jo, det säger motortidningen Bileko, som har jämfört fem aktuella bilar i prisläget 10.000:— "på gatan". I Bilekos test fick Renault 8 bästa resultaten i följande "grenar":

Bästa accelerationen. Högsta toppfarten. Bästa bromsarna (delad första plats). Lägsta bensinförbrukningen. Bästa ventilationen (Canadavärmen). Skönaste komforten. Minsta vändcirkeln. Och lägsta årskostnaden.

Bilekos testrapport är mycket intressant! Ni kan få den från Svenska Renault AB, Fack, Bromma 1, el. hos återförsäljaren. Det är alltid angenämt att provköra Renault 8. Och dessutom mycket klokt — speciellt om Ni går i biltankar.

NU KOMMER RENAULT 8 A

En ny version av Renault 8 med samma fördelar som de luxemodellen: Skivbromsar på alla fyra hjulen, femlagrad vevaxel, slutet kylsystem, Canadavärmen, låg bensinförbrukning, hög toppfart, barnsäkra bakdörrar och tredubbelt rostskydd m. m.

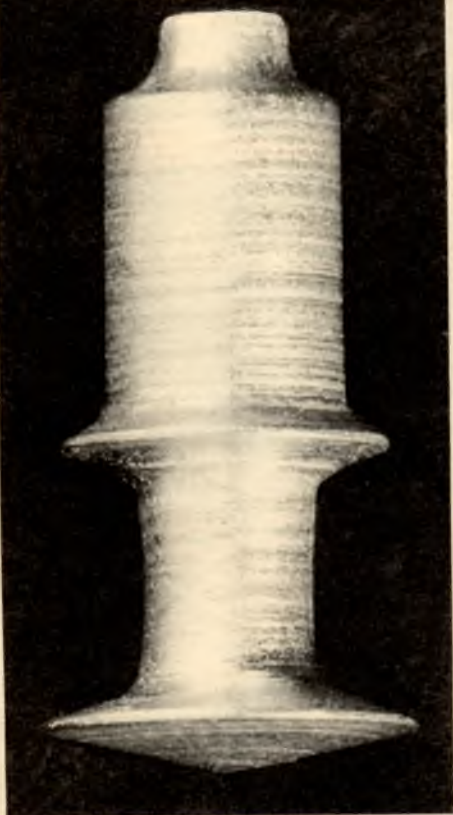


RENAULT 8A

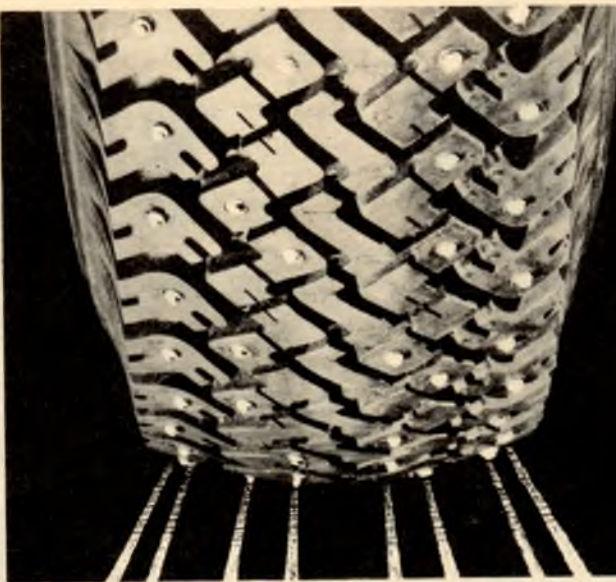
9.750:— "på gatan" i Stockholm och Hälsingborg

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

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 brev-papper. 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 dubbar har små dimensioner och kan därför monteras sicksackförskjutna i 6—8 el-

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

Från underkyllt regn till hårdkörd snö

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

Säker infästning i däckets

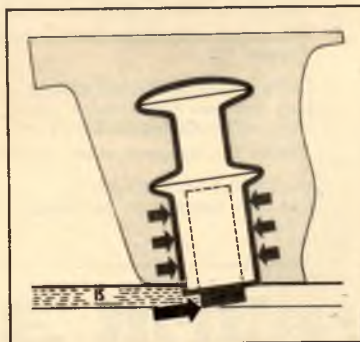
De två flänsarna håller SECOMET i rätt vinkel, vinkelrätt mot däckbanan, ett villkor för god effekt. Gummiet tränger lätt in mellan flänsarna redan vid monteringen och låser fast dubbarna bergsäkert. Tiotusentals bilister har redan provat SECOMET och vet att man kan lita på dem. Hårdmetallkärnan slits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

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

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

Dubba däckets runt om

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

SAAB 1964



med SAAB
kommer
säkerheten



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

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

2-krets bromssystem

som standard

SAAB 1964

Ännu säkrare:

Bland andra väsentliga nyheter på SAAB 1964 märks

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

Även med säkerhetsselen fastspänd vill föraren ha

lättåtkomlig handbroms

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

Risken för stenskott finns alltid men med

siktzon i vindrutan

blir inte stenskottet förödande för sikten

Ännu elegantare:

SAAB 1964 presenteras i läcker färgskala.

2 nya exteriörfärger

— glaciärblått och savannbrunt.

Även interiören har fått nya skönhetsvärden:

nya klädselar

— sobrare och mer praktiska. Förnämliga kvaliteter i hemsöjdstyp.

Sportmodellens instrumentering har inspirerat till

ny instrumentbräda

med runda instrument, lika exakta som eleganta.

En detalj som säkerligen blir välkommen är

bagagerumsmatta

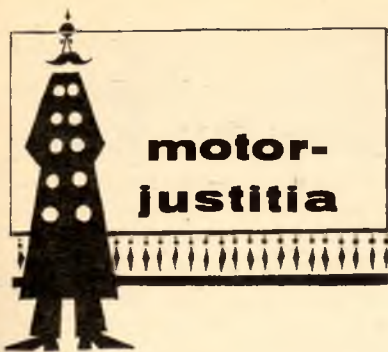
som standard i SAAB 96

valfritt 3- eller 4-växlad

4-växlad mot extra kostnad



Försäljning och service hos återförsäljare över hela landet



■ Under en av polisen anordnad trafikövervakning hejdades en lastbil för sedvanlig trafikkontroll. Föraren berättade, när han stannat att han just var på väg till en angiven bilverkstad för utförande av några smärre reparations- och justeringsarbeten. Polisen tänkte kanske först låta honom fara vidare, men frågade för ordningens skull efter körkort. Det befanns att föraren inte hade något körkort.

Han fick nu lämna bilen, fick lämna bilnycklarna samt ålades att bege sig till ett poliskontor för förhör. En polisman satte sig vid ratten på bilen och förde densamma in på en tvärgata så att den inte skulle stå och hindra den övriga trafiken. Under denna körning kom bilens lastflak ur sitt horisontalläge och lyftes upp.

Polismannen tillkallade nu en särskild patrull, vars samtliga medlemmar var sakkunniga besiktningsmän hos trafikpolisen, för utförande av

s k flygande besiktning av bilen enligt paragraf 23 vägtrafikförordningen. Redan vid den besiktning som verkställdes under det bilen stod stilla befanns den vara behäftad med sådana brister att körförbud ansågs böra föreskrivas. En av polismännen ville emellertid för fullständighetens skull även pröva bromsarna. Innan dess hade man tagit ned lastflaket och låst detsamma. Under provkörningen kom emellertid en anordning att träda i funktion, varigenom från motorn uttogs kraft för höjning av lastflaket. Flaket kunde emellertid icke höjas enär det var låst i horisontalläge. Följden blev att en våldsam smäll inträffade i bilen och det visade sig sedan att bland annat rambalken gått sönder och att underredet till bilens tippningsanordning vridits av. Polisen körde därefter bilen vidare till den bilverkstad, dit den varit på väg när den stoppades vid trafikkontrollen. Där befanns skadorna vara av den art att de ej kunde repareras för rimligt pris och bilens ägare, vilken icke var identisk med bilföraren, måste i stället skaffa en ny bil.

Bilens ägare stämde omsider den stad, vars polismän varit inblandade i denna historia, till rätta med yrkande om att staden skulle ersätta honom för de uppkomna skadorna, för den nya bil han måste skaffa sig samt för det avbrott i sin verksamhet han lidit.

forts. sid. 7

BLACK ARROW för säkrare och lättare vinterkörning



Visir löser frosten på bilrutorna

Visir ger snabbt klar sikt runt om och är oskadligt för lack, krom och gummi.

Sprayflaska, riktpriis **3:75**
NYTT Aerosol spray, " **5:50**

Ki-upp löser isen i låsen

NU med metallrör i spetsen
— går lättare in i låsen.

Behändig plast-
flaska, riktpriis

1:50

Köp Visir och Ki-upp vid nästa tankning



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



ÖVER HELA LANDET



Vad kostar det att köpa en bättre bil?

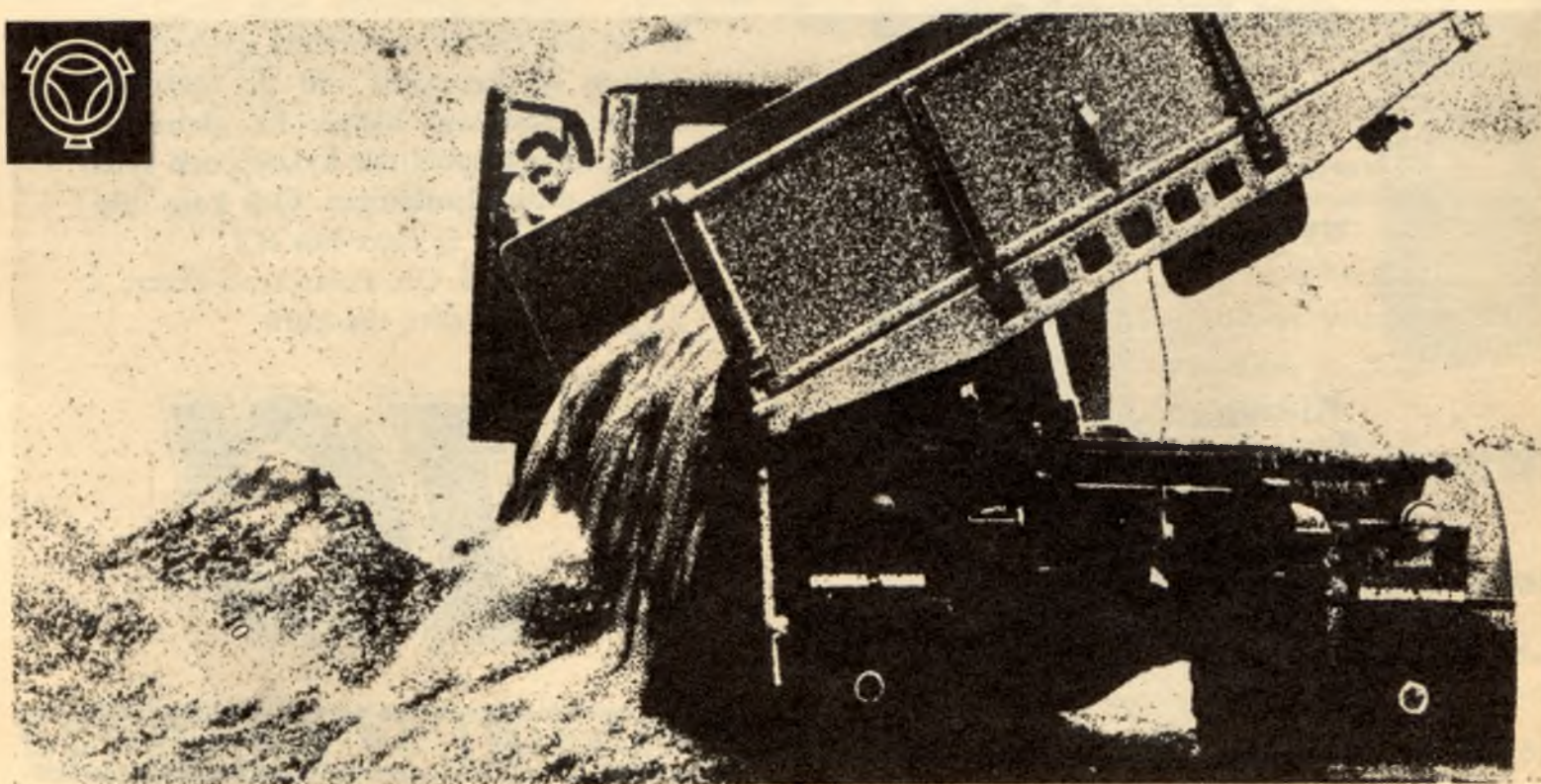
Ibland kostar det ingenting, ibland kan merpriset vara flera tusen. Låt oss ta ett exempel. För en grusbil finner man att kapitalkostnaden dvs. ränta och amortering är mindre än 20% av totalkostnaden per år. Antag att man köper en bättre bil som kostar 5.000 kronor mer. Kapitalkostnaden ökar naturligtvis, men endast med ca 1,5 % av totalkostnaden. □□

Vad vinner man på att köpa en bättre bil? Reparations-, underhålls- och drivmedelskostnaderna blir lägre per tonkm. Redan

detta kompenserar mer än väl en eventuell ökning av kapitalkostnaderna. Därtill kommer större kapacitet och färre stådagar vilket ger högre inkomster och fler inkomstbringande kördagar. Mervärden som bättre framkomlighet, lättare manövrering och högre komfort får man på köpet. **Det lönar sig alltså att köpa en bättre bil.** □□□

Det lönar sig att köra

SCANIA-VABIS



Motorjustitia...

(forts. fr. sid. 9)

Polismännen hade menade han genom felaktigt förfarande vållat skadorna på bilen. De borde ej ha satt sig att köra bilen förrän de gjort sig förtrogna med manöveranordningarnas funktioner. För polismännens i tjänsten vidtagna åtgärder vore enligt hans mening staden ansvarig enär de vållat skadan under tid då lastbilen varit av dem å myndigheternas vägnar »omhänderdentagen» med skyldighet att taga vård om densamma.

I första instans avvisades bilägarens talan, medan däremot överrätten beviljat bilägaren full ersättning. Där ansågs det klart att polisen genom vårdslöshet vållat de vid olycksfallet uppkomna skadorna, ingen av dem var förtrogen med hur en lastbil med tippanordning fungerar, och ytterligare sades i högsta domstolens slutliga prövning av ärendet att för de skador som sålunda uppstod på bilen medan vederbörigen förordnad polisman företog kontroll av bilens beskaffenhet och utrustning måste staden i egenskap av huvudman för polisväsendet anses ansvarig under förutsättning av att skadorna vållats av polismännens vårdslöshet. Vilket alltså här var fallet.

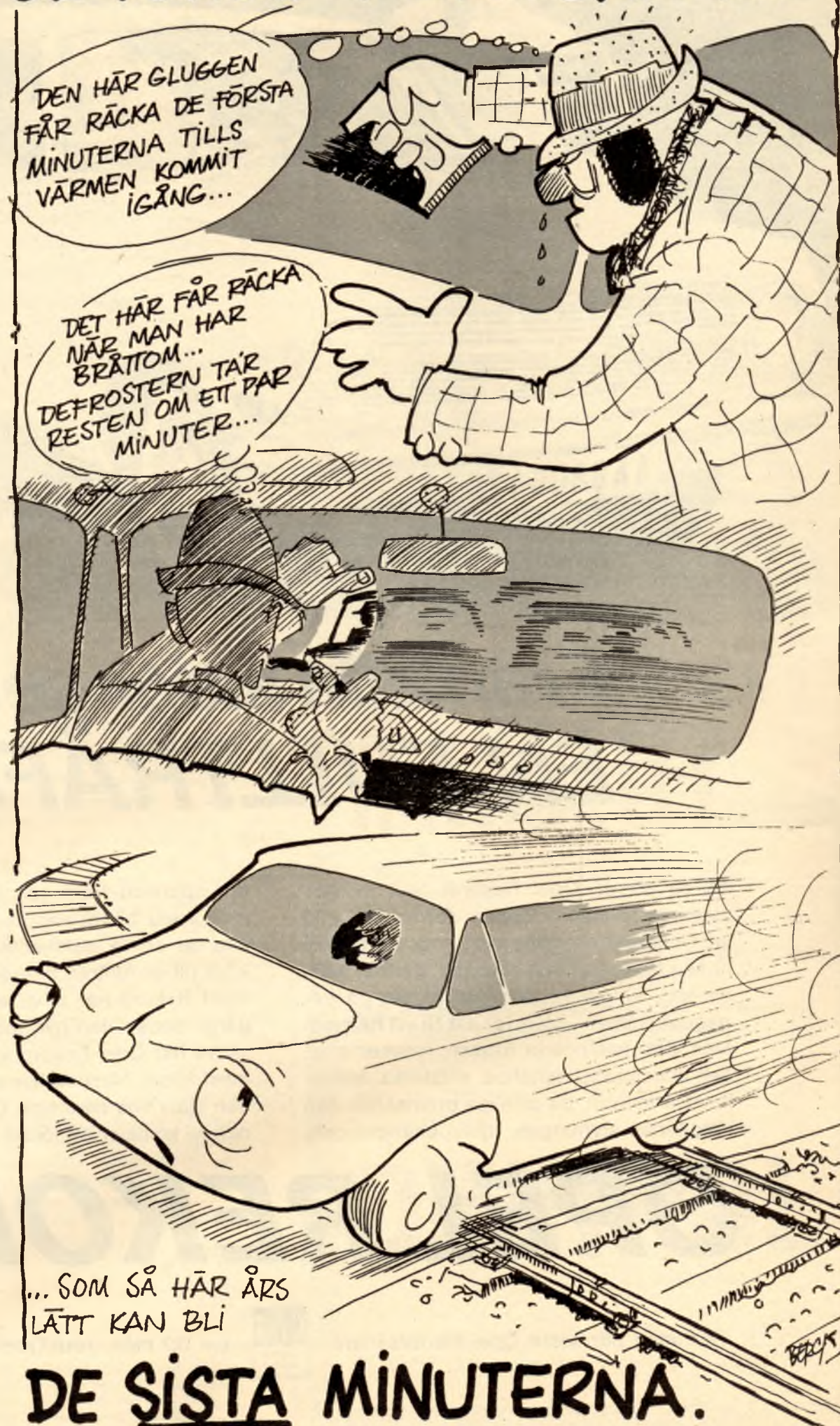
En bilist har dömts till 50 dagsböter för att han smitit från plats, där trafikolycka vållats. Trafikolyckan bestod däri att han vid passerandet av ett promenerande par stänkt ned dem när han kört genom en vattenpuss, som bildats under pågående ganska starkt regn. Bilisten sade vid rättegången inför underrätten att han inte ville bestrida att han verkligen stänkt ned de personer han passerat, men att det varit hart när omöjligt att låta bli under rådande förhållanden. Frågan var väl dessutom, hävdades det från försvarets sida, om en sådan nedstänkning kan anses vara »trafikolycka». I detta fall hade det icke uppstått några svårare skador än fläckar som utan större svårighet kunnat avlägsnas genom borstning och förty icke förorsakat några kostnader.

I häradsrätten var domen enhällig, bilisten hade varit skyldig att stanna och se efter vilken skada han vållat samt lämnat uppgifter om sig själv. I hovrätten stadfästes den fällande domen av tre ledamöter, den fjärde ville däremot frikänna därför att ingen »trafikolycka» inträffat!

TRYCKFEL I NR 10

På omslaget av föregående nummer hade vi tyvärr ett tryckfel. De bilar som i tidningen var föremål för den jämförande testen skulle vara: BMC 850, Fiat 600 D, Ford Anglia, Hillman Imp samt Renault 4L - något som våra läsare säkert redan upptäckt.

DE FÖRSTA MINUTERNA...





Från alla sidor sett EN FULLTRÄFF

Ta en titt på Opel Rekord! Njut av den eleganta formen – öppna dörren och stig in! Generöst utrymme och högsta komfort i både framsätet och baksätet, perfekt runt-om-sikt, en härlig körställning. Se på bagageutrymmet – plats för allt Ni vill ha med! Men den fulländade formen rymmer mer: den accelerationssnabba, slitstarka, bränslesnåla motorn, de pålitliga bromsarna, den lättgående styrningen, hjulupphängningen,

där spårvidd fram och axelavstånd ökats med ännu bättre väggrepp som följd, och alla de andra detaljer som gör Opel Rekord till en fullträff också tekniskt sett.

Opel Rekord har blivit en strålande framgång. Sedan den nya modellen introducerades har Opel Rekord varit en av de allra mest köpta bilmodellerna i landet. Provkör den själv hos närmaste Opel-återförsäljare och Ni kommer att förstå varför!

OPEL REKORD

Tala med närmaste Opel-återförsäljare



om 30 mån. rostskyddsgaranti



VI DISKUTERAR

JOHN
BACKLUND

■ Jag har suttit och bläddrat i några äldre årgångar av Bilekonomi. En sådan tillbakablick visar att det förflutna inte varit helt odramatiskt och problemfritt för IC-rörelsen. Den visar också att utvecklingen inom organisationen gått framåt i tämligen rask takt. Till en av de markantaste insatserna får väl räknas införandet av självbetjäning på bensinstationerna, vilket skedde i början av 50-talet. Denna åtgärd kan betraktas som det första väsentliga steget mot rationellare distributionsmetoder inom bensinhandeln och det är bl.a. tack vare denna som vi idag har förhållandevis låga priser på drivmedlen i Sverige.

Det finns naturligtvis en mängd andra initiativ i historiens gömmor som skulle kunna dras fram till vädring men därtill är utrymmet i denna spalt för knappt. Jag har förresten en känsla av att »dagsfrisk historia» är mer attraktiv för oss nutidsmänniskor och sådan är också lättare att konkretisera. Här behöver bara nämnas den kraftiga prissänkning IC gjorde på bensin i somras.

Men kanske det ändå är mer attraktivt att se framåt — på frågan om hur man skall bygga vidare. Många åtgärder med sikte inställt på framtiden är redan vidtagna inom IC-organisationen. En koncentration mot större föreningsenheter är ett gott stycke på väg. Nya grepp på serviceområdet håller på att realiseras där bl.a. de s.k. »bilvårdsanläggningarna» (verkstadsplatser där bilägarna själva kan utföra nödvändiga arbetsoperationer) tillhör en av nyheterna. Motell och barserveringar i anslutning till bensinstationer är en annan intressant detalj i samband med utbyggnaden.

Men en bilkooperativ organisation behåller inte sin egenart endast genom att bedriva rationell distribution av oljeprodukter. Medlemmarna kräver också andra initiativ för att medlemskapet skall vara intressant. Att åstadkomma förnyelse på detta område är emellertid inte så lätt. Det har de flesta som är engagerade i organisationssverige nogsamt fått erfara. Ett av problemen i detta sammanhang är mångfalden av föreningar som är närbesläktade. På bilismens område har vi tre stora motororganisationer förutom IC om man bortser från de som sysslar med motorsport. Därtill finns ett otal samman slutningar som mer eller mindre arbetar i bilismens gränstrakter. Jag tänker då främst på rese- och turistorganisationerna. Gemensamt för alla dessa »rörelser» är att de är uppbyggda på ideell grund — eller modernare uttryckt — fungerar som konsumentorganisationer i ordets vidaste bemärkelse. När man har detta klart för sig ligger det nära till hands att fråga om inte ett konkretare samarbete än vad som idag sker borde kunna etableras. Speciellt när detta också understryks av det faktum att det i mycket stor omfattning förekommer dubblade medlemskap, d.v.s. »M»-medlemmen är med i IC o.s.v.

Hur skulle då ett sådant samarbete kunna gestalta sig till att börja med? Jo, en väsentlig uppgift vore att man gemensamt byggde upp ett service- och konsumentinstitut som ägnade sig åt att ge vederhäftiga informationer om bilism och fritid. Vad konsumenterna idag ropar efter är pålitliga upplysningar om bilar och biltillbehör, om resor och därmed sammanhängande ting (inkvartering, restauranter etc.), om fritidsanläggningar, campingplatser, fritidsutrustning m.m.

Någon risk för att ett sådant institut, byggt på samarbetets grund, skulle bli bristfälligt ur objektivitetssynpunkt borde inte finnas. Det rör sig ju hela tiden om företag som är ideella — konsumentägda!

Denna form av samarbete behöver ju inte heller betyda att respektive organisation förlorar sin egenart och karaktär. Vad man däremot skulle uppnå vore en betydligt större effekt av de ansträngningar som var och en nu gör på sitt håll när det gäller konsumentupplysning. Kontakt och spridning av informationerna borde inte heller bereda några svårigheter eftersom alla nämnda organisationer har egna tidningsorgan. Här kan i förbigående nämnas IC:s »Vi Bilägare», som har en upplaga på över 500.000 exemplar.

För undvikande av alla missförstånd bör påpekas att det ovanstående är högst personliga reflexioner gjorda av denna tidnings redaktör.

BILEKONOMI Nr 11 — 1963 — Årg. 34

Redaktör och ansvarig utgivare:
JOHN BACKLUND

I redaktionen: BJÖRN PALM

Annonser och prenumeration: ERIK LÖFGREN

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

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

Gatuadress: Strandbergsgatan 12

För insända men ej beställda

manuskript ansvaras ej!

NORDISK ROTOGRAVYR, Stockholm

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

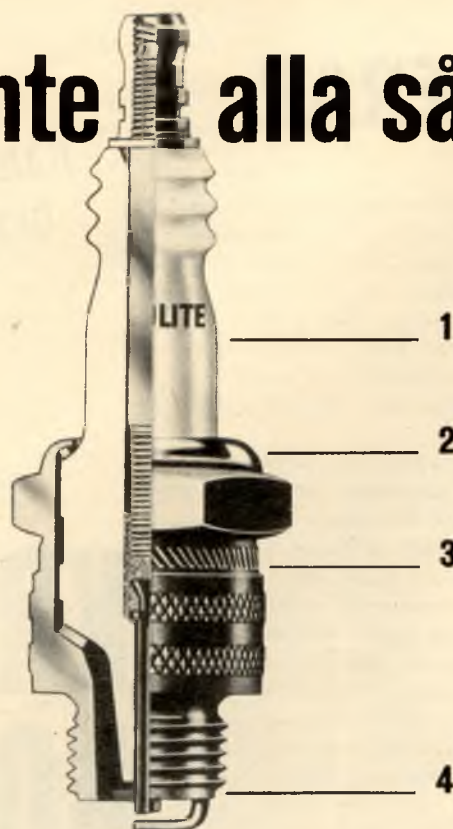
- * nya, individuella sprut-anvisningar (enligt ML-metoden) för våra vanligaste personbilar
- * exakta rekommendationer för sprut-utrustningen (arbetstryck, munstycken och andra viktiga detaljer)
- * special-produkten för rostskydd enligt ML-metoden

DINITROL

— behandling enl. ML-metoden

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

varför gör inte alla så . . .



1. . . . driver ut fuktigheten ur isolatorämnena med vacuum?

AUTOLITE GÖR DET! De keramiska isolatorerna har med största omsorg utvalda ingredienser, vilka bakas samman till en massa med hög materialtätthet varefter all fuktighet drivs ut med AUTOLITES speciella vacuumprocess. Alla AUTOLITE tändstift har dessa isolatorer med största hållfasthet, vilka ger högsta prestationsförmåga!

2. . . . värmeisolerar sockeln från isolatorn?

AUTOLITE GÖR DET! För att förhindra kompressionsförluster i motorn på grund av gasläckning genom tändstiften, har AUTOLITE effektiva, permanenta tätningar mellan den yttre stålsockeln och isolatorn. Stålsockeln och isolatorgodset pressas mot varandra med nästan otrolig styrka tack vare den speciella värmätättningsprocessen. Alla AUTOLITE tändstift, oberoende av typ och storlek, fungerar tillförlitligt även under de mest påfrestande driftsförhållanden och har mycket stor livslängd.

Fråga efter AUTOLITE tändstift så är Ni säkra på att Ni erhåller ett tändstift med alla dessa överlägsna egenskaper.

3. . . . använder specialtätning av koppar och glas?

AUTOLITE GÖR DET! Specialtätningen av koppar-glas är utomordentligt effektiv. Den sammanfogar mittelektroden med isolatorn på sådant sätt att god elektrisk kontakt alltid upprätthålles, oberoende av tryckförhållanden, temperatur och vibrationer.

4. . . . använder två olika speciallegeringar för elektroderna?

AUTOLITE GÖR DET! Efter intensivt forskningsarbete har två speciallegeringar framställts för AUTOLITE tändstiftselektroder. AUTOLITE-elektrodena är högeffektiva, fungerar oklanderligt och är ytterst slitstarka.

5. . . . tillverkar tändstift för alla bilmärken och transportfordon?

AUTOLITE GÖR DET! Det spelar ingen roll hur gammalt fordonet är — eller vem som har tillverkat det — det finns alltid AUTOLITE tändstift som passar till motorn. Det finns ett mycket rikhaltigt urval av AUTOLITE tändstift, praktiskt taget för varje motor som förekommer — inklusive Er egen!

SÄG INTE TÄNDSTIFT — SÄG



AUTOLITE

VID NÄSTA TÄNDSTIFTSBYTE

AV BJÖRN PALM RIV START

Plastbehandlade vägar underhållsfria 5-10 år

■ Under 1964 tänker man i Väst-tyskland inte bara bygga nya vägar utan även — efter den senaste vin-terns dyra erfarenheter — skydda vägarna mot förslitning och vägsal-tets inverkan. Det är vägdistrikten i Stuttgart, Frankfurt och München som fått detta intressanta forsknings-uppdrag från kommunikationsdepar-tementet i Bonn, där man föresatt sig att lösa denna uppgift enligt en helt ny metod, nämligen genom att impregnera betongkörbanorna med konstharts. Och om försöksresultaten utfaller så positivt som vetenskap, teknik och industri med ledning av de gynnsamma resultaten i USA hop-pas, kommer alla mellan 1938 och 1962 byggda körbanor att impregne-ras med konstharts, varigenom under-hållsarbeten på dem kan skjutas upp flera år!

Delaktiga i forskningsuppdraget är vid sidan av kända kemiska industrier talrika företag i den plastbearbetande industrin. De utvalda sträckorna är vardera 100 meter långa och efter varje försökssträcka följer åter 100 meter obehandlat mellanrum för jämförelseändamål. Och konsthartsim-pregneringen anbringas på såväl kör-filen som omkörningsfilen. Medan friktionen på den impregnerade sträc-kan fastställs genom bromsprov. Samtliga försökssträckor är också ut-satta för en — särskilt på vintern — hög belastning. Branta sträckor med krypfiler, utpräglade köldhål med trädskugga och lätt förvittrad kör-bansyta ingår även i experimentserien.

Den nuvarande vägsaltningen, som sätter in redan vid ytfrosten, har hit-tills visat sig vara det bästa medlet också mot snö och hal is. Men meto-den har dock ett stort fel: den förorsakar avsevärda skador på körbane-ytan. Dessa skador lagar man redan nu på sina håll med konsthartsbruk. Men de nu påbörjade försöken på de västtyska vägarna syftar inte till nå-gon reparation av skadade ställen utan som skydd för den ännu intakta körbanan. Före det egentliga förseg-landet av körbanan måste denna emellertid förbehandlas för att för-hindra inflytandet av körbane- och gumminötning likaväl som oljedropp. I de flesta fall måste dessutom konst-hartsen blandas med ett förtun-ningsmedel emedan den annars inte skulle tränga tillräckligt djupt ned i de fina öppningarna. Härdningstiden för de olika konsthartserna är också olika. Vid de aktuella försöken behö-ver de emellertid inte mer än sex och högst åtta timmar på sig för att hård-na, varpå körbanan åter kan öppnas för trafiken till natten.

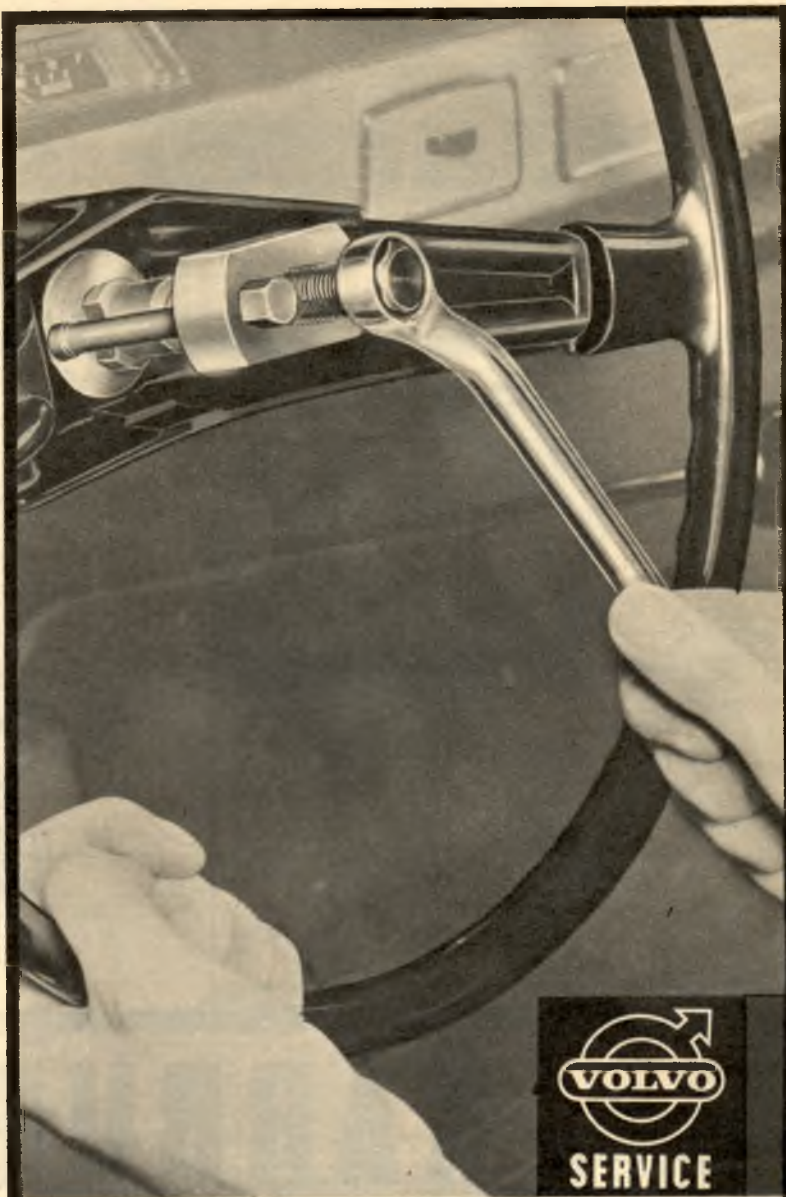


Handtecken ny trafikgiv

■ Det klassiska handtecknet, som på sista årtiondet nästan lagts bort i tra-fiksammanhang och råkat i glömska efter införandet av blinkers och and-ra finesser, skall nu få sin renässans och det är då framför allt fotgängar-na man vill uppfostra att åter begag-na sig av den utsträckta handen som tecken åt bilisterna när de tänker korsa gatan. Den nya given i trafiken kommer från Schweiz, där man nu överallt kan se stora affischer som propagerar för saken under parollen »Handtecken skapar klarhet!» Juri-diskt innebär det också i praktiken att handtecknet garanterar och åter-ger fotgängaren hans lagstadgade »förförsvär» i varje fall mellan de gula strecken och andra markerade övergångsställen. Och tecknaren ser redan framför sig raden av otåliga nödbromsningar innan fordonsförar-na ännu lärt sig respektera fotgängar-nas rätt.

När körbanan impregneras med konstharts så räknar man med en hållbarhet på mellan fem och tio år. Kostnaderna för asfaltering, som hål-ler ca två år, drar per kvadratmeter körbansyta 2 kr och 60 öre. Men konsthartsens i jämförelse härmed höga materialpris blir räntabelt om man tar hänsyn till, att förnyandet av körbanan vid plastbehandlad yta kan skjutas upp i årtal! Och bäst ägnade för vägbyggnad torde kallhär-dande konstharts vara. Hartserna blandas grundligt med en hårdare i ett bestämt doseringsförhållande, var-igenom den kemiska reaktionen sät-ter igång. Blandningen måste därför bearbetas inom en begränsad tid, den s.k. livslängden. Den hårdnade konst-hartsen besitter sedan en utmärkt me-kanisk hållfasthet och är beständig mot syror, alkalier, salter, lösnings-medel, bensin, olja och vatten.

I USA har man redan framgångs-rika erfarenheter av konsthartsen i denna användning och även i Europa är man nu tydligt beredd att ge det nya materialet dess chans. Och för-löper nu även de västtyska försöken på kommunikationsdepartementets uppdrag positivt, så har man även här vunnit det första slaget mot frostfaran och dess dyrbara följder.



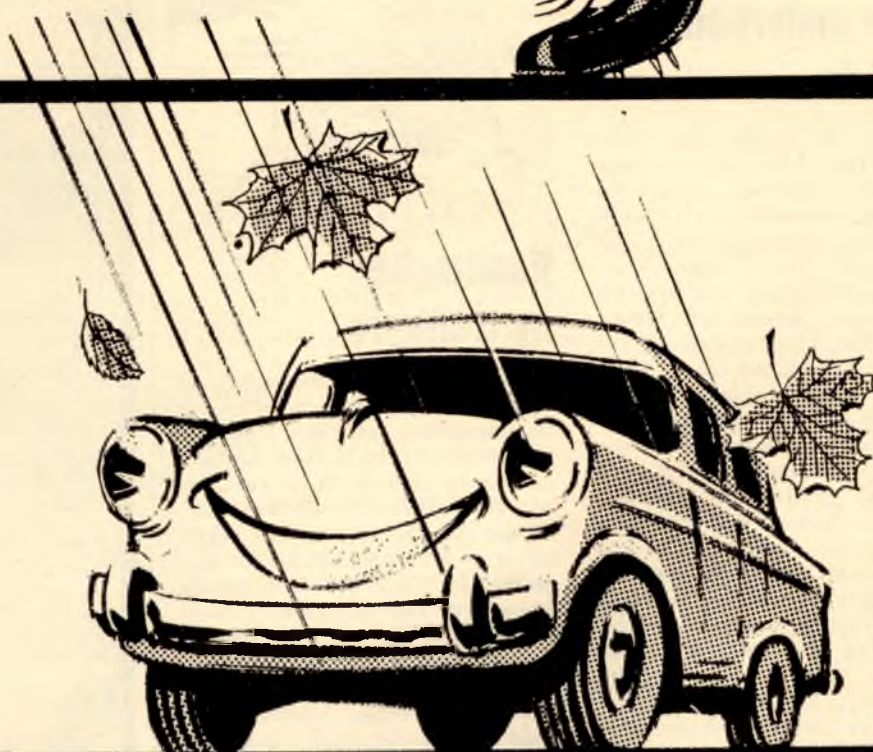
Det fordras specialverktyg

Alla auktoriserade Volvo-verkstäder har full uppsättning av specialverktyg för ser-vice och reparationer på Volvos produk-ter. För Volvo-ägaren betyder det säkrare och snabbare service att alltid anlita Volvo-verkstaden.

VOLVO

En långt driven användning av specialverktyg har varit en förutsättning för genomförandet av Volvos fasta riktpriislistor på underhåll och reparationer. Det innebär även att monterings- och demonteringsarbeten kan ske utan risk för att delar skadas eller deformeras. Personalen på varje Volvo-verkstad är särskilt utbildad på Volvos egna verktyg. De får dessutom grundliga instruktioner om alla de nya verktyg som konstrueras av Volvo för Volvo.

Klar för start



med KARBURATORSPRIT

- ❁ **Snabbare start**
- ❁ **Säkrare gång**
- ❁ **Mindre slitage**
- ❁ **Bättre bränslevärde**

Alla bilförare känner till hur lätt tjuvstopp och andra motorstörningar uppstår under den kyliga och fuktiga delen av året. Orsaken är isbildning i förgasare och bensinledningar.

Karburatorsprit (etylalkohol av 99,5 % styrka) i bensinen är medlet mot dessa obehag. Karburatorsprit kan användas i såväl vanlig som oljeblandad bensin. Karburatorsprit finns att köpa på bensinstationer och i färg-, järn- och lanthandeln i dunkar om 1 liter eller i lös vikt.

OBS! Karburatorsprit säljes icke i plastförpackning!

KARBURATORSPRIT

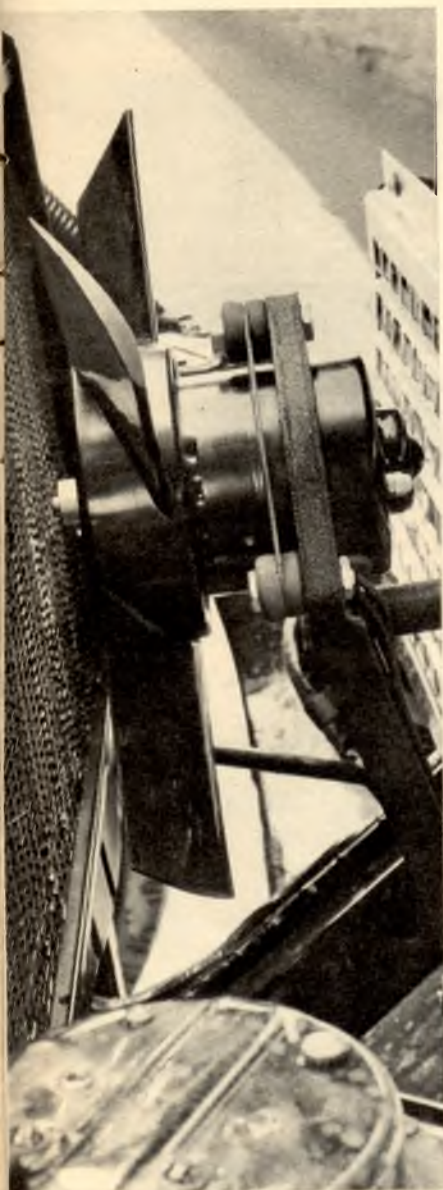
S P R I T C E N T R A L E N

I BIL VIMLET

Separat kylfläkt spar hästkrafter



MED
ERIK
LÖFGREN



En från bilmotorn separat arbetande elektrisk fläkt kan spara 5 hästkrafter och mera, ett tillskott som kan användas till bättre fartprestanda eller lägre bränsleförbrukning. Här ser vi den engelska Kenlowe Thermomatic monterad i en Triumph Herald.

■ En konventionell kylvattenfläkt drivs vanligen av en fläktrem som är kopplad över motorns vevaxel och fläktens varvtal ökar därför i takt med motorns. Redan vid lågt varvtal, från tomgångens 5-700 r/p skall fläkten svara för fullt tillfredsställande kylning. Vid högre varvtal ökas naturligtvis också fläktens varvtal för att vid topphastighet kanske ligga vid 5-7.000 r/p, och det säger sig självt att den då har en hel del överkapacitet. Här kommer också en annan faktor in i bilden — fartvinden. Proov har visat att vid hastigheter som överstiger 50 km så räcker som regel fartvinden för att kyla ned en normalbils kylarvätska. Fläkten stjäls också en del av motorns effekt för sin drivning och står för en stor del av motorns buller.

Det finns bilar med en frikopplingsanordning som gör att fläkten endast är igång då motorns temperatur kommit över en viss gräns. Peugeot 404 har ett sådant arrangemang och där är fläkten termostatregerad. Taunus 12M är också inne på samma linje men där tjänar den också som varmlufttransportör.

På den engelska biltillbehörsmarknaden har det sedan flera år funnits termostattyrd, och från motorn separat arbetande elektriska kylfläktar. En sådan finns nu här, Kenlowe Thermomatic, i utförande som passar de flesta engelska bilar men också till märken som Alfa Romeo, Fiat, Ford, Opel, Saab, Simca, Volvo m.fl.

Kenlowe-fläkten arbetar med en konstant hastighet av 1.600 till 2.300 r/p beroende på typ, med en kapacitet av mellan 20 och 26 kbm luft/min och behöver som regel högst 60 sek. för att kyla ned vattentemperaturen från 87° till 84° C. Priset på fläkten rör sig om cirka 300 kr.

Bilelektriskt

■ På det bilelektriska området har på senare tid en del verkliga förbättringar börjat införas. Växelströmsgeneratorn är en av dessa och allt fler av våra moderna bilar får dem nu som standard. De gamla likströmsgeneratorerna är inte alltid kapabla att klara av det allt mer ökade strömbehovet till bl.a. dim- och kurvljus, radio etc. Den fulla effekten hos en likströmsgenerator kommer nämligen först vid cirka 1.500 r/p medan en växelströmsgenerator är lika effektiv redan vid 400-500 r/p. Växelströms-

generatorn är också enklare till sin konstruktion.

■ En annan förbättring och en ganska revolutionerande, är transistortändningssystemet. Genom att låta krafttransistorer överta brytningen av den primära strömmen till tändspolen uppnår man en snabb och effektiv brytning utan att använda rörliga delar.

Vid det gamla konventionella systemet kan tändningsspänningen falla ca 50 proc. vid höga motorvarv och en

forts. sid. 39

AKTUELLT FÖR ÅRSTIDEN



MOTOR-VÄRMARE FRICO

med automatsäkring (evighetssäkring)

77.—

FRICO

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



VARNINGS-TRIANGEL

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



KUPEVÄRMARE

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



STAVLAMPAN

inkl. glödlampa. Fokusinställning 3.75



BILFILTAR

i hellylle för framstolar. Röd och blå bottenfärg med gul effektränd. 65x140 cm. 13.75

Finns även i andra utföranden och pris-lägen.



FÄLGAR

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



RATTMUFFAR

av Pannofix i ett flertal färger. från 6.25



BOGSERLINA

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



ISSKRAPAN

»SKAFTIS» Skaft av polerat aluminium. Handtag av mjukplast. Blad av rostfritt stål. 4.50



SNABBSTART

Om motorn under den kalla årstiden är svår att få igång underlättas starten av en dusch med »HPD instant spray» i för-gasaren. Avsedd för bensin- o. dieselmotorer. Amerikansk tillverkning. Aerosolförpackning om ca 285 gr 8.—



SANDPÅSE

Tillverkad av kraftig plastbelagd bomullsväv. Bra att ha när hjulen spinner. Storlek 30x60 cm 3.10



DE-ICER

Is- och imborttagningsmedel av amerikansk tillverkning. Aerosolförpackning om 450 gr. 3.90



Riktpriser inkl. oms

Kör till

IC

prisledaren



VANGUARD BLIR TRIUMPH 2000



Kommer ni ihåg Standard Vanguard? Nu kommer Standard-Triumph med en efterträdare som fått namnet Triumph 2000. Liksom lilla Herald har den Michelottitad kaross och delad bakaxel. Bakhjulsupphängningen är med långsgående bärramar och fram används fjäderben med långa spiralfjädrar.

Triumph 2000 är helt »underhållsfri», det finns inga smörjställen och kylaren är förseglad. Till andra finesser hör kuggstångsstyrning som ger sensationellt liten vändcirkel – 9,5 m, skivbromsar på framhjulen, Dunlop SP bältdäck som standard och helsynkroniserad fyrväxlad växellåda. Överväxel eller automatlåda kan erhållas. Inredningen, som ger god plats för fem personer är lyxig och rikligt utrustad.

Motorn har sex cylindrar och utvecklar ur 1.998 cm³ 91 DIN hk. Priset väntas bli avsevärt lägre än för andra bilar i motsvarande storleksklass.

AVANCERAD ROVER



Ännu en engelsman med tekniskt intressant konstruktion. Rover 2000 är bara fyrsitsig men bör ge de fyra åkande desto större komfort. Karossen är uppbyggd på ett liknande sätt som Citroëns större modeller. Runt en kraftig stomme är alla ytterpaneler fastskruvade så att de lätt kan bytas ut vid skador.

Hjulupphängningen är mycket avancerad, bak används de Dion-axel, en dyrbar konstruktion som ger mycket fina vägegenskaper och hög komfort. Fram är spiralfjädrarna placerade vågrätt så att krafterna tas upp av den kraftiga mellanväggen mellan motorrum och kupé. Skivbromsar används på alla hjul, bak är de monterade inombords, intill slutväxeln. Bältdäck (Dunlop SP eller Pirelli Cinturato) är standardutrustning. Chassiet är praktiskt taget underhållsfritt – endast en smörjnippel behöver ses till var 800 mil.

Karossen är snarlik den turbinbil Rover visade upp för en tid sedan och inredningen är i högsta lyxklass med läderklädda fåtöljer och valnötspaneler.

Motorn är fyrcylindrig på 1.980 cm³ och 91 DIN hk. Den har överliggande kamaxel och är kopplad till en helsynkroniserad fyrväxlad växellåda. Priset på gatan lär bli något över 20.000 kronor.

CORSAIR FRÅN FORD



Engelska Ford hade otur med sin Consul 315 vars försäljning aldrig tog riktig fart. Nu efterträds den efter bara två år av en ny modell, Corsair, med helt ny kaross som utseendemässigt är en blandning av amerikanska Thunderbird och tyska 17M.

Tekniskt är Corsair en förstorad version av Cortina. Många av plåtpressningarna är de samma och motorn är den 1.489 cm³ fyra som finns i Cortina GT. Hjulupphängningen är traditionell med stel bakaxel och långsgående bladfjädrar och Fords fjäderben med långa spiralfjädrar fram. Ingen smörjning fordras.

Corsair görs i tre versioner, standard, de luxe och GT. GT-modellen är på 78 SAE-hk, de övriga på 59,5.



RYMLIGARE RENAULT



Genom att minska tjockleken på stolarna i Renault 8 har man fått mer knäutrymme bak. Samtidigt har bagageutrymmet gjorts djupare och bensintanken större. Bäst av allt, priset har sänkts till 9.795 kr »på gatan». Tidigare modell fortsätter som lyxupplaga.

CITROËN DS 19 M



Det blev ingen ny motor i 1964 års stora Citroënmodeller men däremot en ny modellvariant – DS 19 M. Den nya modellen är ett mellanting mellan ID 19 och DS 19. Den har den senares starkare motor och elegantare utrustning men däremot IDs fyrväxlade helsynkroniserade växellåda i stället för DS »halvautomat».

Stationsvagnarna har samtidigt fått den starkare DS-motorn.

Bileko presenterar bilnytt från världens alla hörn

Redigering: Jan Ullén

LYX-BMC



Vanden Plas Princess är BMCs allra lyxigaste och dyraste representationsvagn baserad på den sexcylindriga stora Austin 110.

Men i dagens täta storstadstrafik är stora representationsbilar mest till besvär. Vad gör då generalkonsuln som inte gärna kan åka hundkoja? BMC ger svaret med Princess 1100, en MG 1100 med utrustning i klass med de dyraste lyxbilar. En miniatyr-Princessgrill och extraljus gör fronten ståndsmässig...

PININFARINA HÅLLER STILEN



Karosskräddarnas okränkte kung, Pininfarina, är fortfarande stilledaren. Denna graciöst eleganta kupé på ett Chevrolet Corvair-chassi tycker vi kan få betyget årets snyggaste. Numer är det dock

sonen Sergio som står för det mesta i Pinins firma men han tycks inte vansläktas.

FÖR MOSS OCH MÄN



F.d. racerföraren Stirling Moss har lagt störhjälmen på hyllan och ägnar sig nu bl.a. åt att formgiva bilar. Här hans första skapelse, en Ford Cortina med strömlinjeformad akter och lyxutrustning. Standard är bl.a. bandspelare och separata fätöljer både fram och bak.

Priset är inte fastställt än men ni får räkna med att betala minst vad två Cortinor kostar i vanliga fall.

JAGUAR S-TYPE



Jaguar har gjort en ny modell för dem som tycker att Mk X är för stor och Mk II för liten. Fram är den identisk med Mk II, bak har den samma individuella fjädring och bagagerumsform som Mk X.

MODERN MORGAN



Morgan, världens sista tillverkare av sportvagnar av den gamla klassiska typen har nu lagt av fördomarna och kommit med en kupémodell med moderna (ca 1950) linjer. Sportvagnsälskare av den gamla stammen behöver dock inte förfäras. De gamla hederliga modellerna kommer fortfarande att tillverkas.

ANNONS

Vi läser i en amerikansk motorsporttidning:

»UNG MAN med utseende som komb. Tarzan-Herkules. Kör Corvette Sting Ray, planerar utöka stallet med AC Cobra eller Ferrari. Ensam. Söker flickvän att ta med till biltävlingar i Los Angeles-distriktet och upp och ner efter kusten. Vill vänskap. Inget mer. Sänd foto.»

I nästa nummer av tidningen finns följande annons:

»Lyssna Lover-Boy, jag såg din annons. Jag tycker du är toppen. OK jag skickar mitt foto men först skickar du ditt till mig, sen kan vi prata affärer.»

Ja, jo...



... och är man van vid picknickbord i baksätet fins det även i 1100...



... för att inte tala om en fullständig uppsättning instrument och panel i Rolls-Royce-klass. Ca 3.000 kr utöver MG-versionens pris får generalkonsuln punga ut med men då kan han också känna sig precis som hemma och ändå smidigt komma fram i storstadstrafiken.

Brittiske trafikministern
har radikala planer

för att
förhindra
totalt
trafikkaos

ENGLAND ÖVERVÄGER "STADSTULL" FÖR BILAR

I det brittiska kommunikationsdepartementet utarbetas just nu nya, radikala förslag, vilka man hoppas skall kunna rädda landet från ett totalt trafikkaos och ett praktfullt sammanbrott i bilkommunikationsnätet. Och experterna varnar för att bilen alltmer utvecklas från ett nyttigt transportmedel till en plåga och en fara för samhället. Ett sensationellt förslag i den nya given går även ut på införandet av en speciell stadstull för bilar i större städer och tätorter...



Blond de engelska bilisterna härskar en alltmer utbredd aversion mot myndigheternas överdrivna bruk av P-automater och Haros skämtteckning av publiken på den senaste bilexpon i London med en skog av parkeringsmätare i bakgrunden vittnar väl taligt om stämningen.

I runt tal tio miljoner bilar finns det för närvarande på ö-rikets gator och vägar med massan härav koncentrerad till syd- och mellanengland och statistikerna tror sig kunna beräkna när trafiken i de stora stadsområdena och deras omgivningar kommer att fullständigt bryta samman. Människorna skulle sedan visserligen fortsätta att köpa kromblixtrande vagnar, men bara ställa dem framför huset eller i garaget och huvudsakligen visa dem för grannarna som en symbol för yrkesmässig framgång och social prestige. Men sin roll som transportmedel skulle däremot bilen i vidsträckt mening ha spelat ut.

För att denna dystra vision inte förverkligas alltför snabbt, prövar nu emellertid den engelska trafikfackkunskapen hur trafikflödet från bilfabrikernas ständigt löpande band skall kunna dämpas upp eller hur bilarna åtminstone skall kunna fördelas på ett bättre sätt i landet. Trafikexperternas rapport kommer att publiceras mot slutet av året, men efter vad som redan är bekant innehåller den helt nya idéer.

De större städerna och tätorterna skulle därmed bara stå öppna för bilisten mot att han betalar en viss »tull» — onekligen en obehaglig återgång till gamla tiders protektionism, stadstullar och annan förlegad tullvänlighet! Och denna tullavgift kunde man då — enligt trafikexpertisen — beräkna via en räkneapparat som varje bil utrustades med och vilken anordning kopplades på vid inträdet i den tullbelagda zonen antingen automatiskt via ett elektroniskt signalsystem vid körbanans kant eller under körbanan eller av föraren själv genom ett enkelt handgrepp. En liten röd lampa på vindrutan skulle där-

efter visa trafikpolisen om räkneverket verkligen var påslaget.

P-automaten blir överflödig?

Och vad skulle då sådana elektroniska kontrollstationer på de aktuella platserna i hela landet kosta? Ja, uppskattningsvis 65 milj. kr. Medan varje räknare drar en kostnad av 40—60 kr. De första räkneverken har för resten redan prövats och är enligt vetenskapsmännen så tillförlitliga att ingen bilist kan svindla. Och dessa räknare är inställda så, att vissa timmar — framför allt natttid — blir tullfria, timmarna kring middagstid bara kräver en beskedlig tariff medan rusningstiderna däremot kommer att stå bilisten dyrt. Därmed kunde man i fortsättningen också avstå från parkeringsmätare och liknande kontrollsystem om den nya elektroniska »stadstullen» visar sig fungera och håller trafikfrekvensen nere under de kritiska timmarna.

Varje morgon strömmar ca 1,3 milj. människor under rusningstiden till sina arbetsplatser i det centrala London och på kvällen hem igen — en daglig folkvandring som gott och väl kan mäta sig med öst- och västgoternas dito i grå hedenhö! De flesta kommer med järnväg, tunnelbanor och bussar, men 100.000 minst tar bilen med sig in till city och proponeerar på att också få parkera som fria män i en fri stad. Många är dock missnöjda med både framkomligheten i trafiken och bristen på parkeringsutrymme samt skyltar med sitt missnöje genom en lapp på rutan med den fräna uppmaningen till kommunikationsministern: »Marples måste gå!» Denna kampanj blev ännu mer politisk sedan andra missnöjda spådde på uppmaningen till Marples att gå ge-

nom lappar med texten: »Varför bara Marples?» Och överhuvud taget har London-bilisterna ett ont öga även till de P-automater som både redan finns och ökar i rask takt: Man finner det nämligen löjligt och onödigt att avgiftsbelägga parkeringsutrymmet överhuvud taget istället för att endast markera med en P-skyld där det är tillåtet att stå. Städernas vinst på parkeringsmätarna äts ju för övrigt upp av driftskostnaderna...

För att rädda de stora engelska städerna från bilkaos kräver vidare Labour-partiet — utöver kontrollåtgärder av olika slag — även en omfattande utbyggnad av de offentliga kommunikationsmedlen. Det har man t.o.m. satt på pränt i partiprogrammet, men i försiktiga ordalag eftersom ett bakslag för bilindustrin och minskad omsättning till följd av statliga tvångsåtgärder mot bilisterna också skulle drabba de egna medlemmarna i bilindustrins fackförbund. Och fackföreningsmedlemmarna i denna av högkonjunkturen gynnade industrigren har redan vant sig vid rekordlöner. Bilarbetarna kan därför inte finna att det saknas utrymme för bilar på Englands vägar — trots experternas beräkningar att de engelska bilisterna redan om ett par årtionden måste köra i tre lager ovanpå varandra! Motororganisationerna och bilklubbarna förbereder sig emellertid på att gå till häftigt motattack och leverera en kraftig bredsida mot expertisen i kommunikationsdepartementet. Men även om skrivbordsstatistikerna som lätt händer kan ha gjort fel, så är det ändå få engelsmän som i dag vågar bestrida, att den engelska bilmarknaden är mättad redan om några år.

PA.

BÄVA

MÅNDE BEGAGNADE BILHANDELN

FRÄN MOTORSOCIAL DEBATTFILM



Forts. nästa sida

Georg Fant anknuter i höst till sin tidigare sociala linje genom att spela huvudrollen i »Mordvapen till salu» – en film som utgör ett sensationellt angrepp på handeln med undermåliga begagnade bilar och systemet med mindre nogräknade försäljare som bulvaner åt seriösa bilfirmor.

Att döma av utlandets erfarenheter av en skärpt bilkontroll inbjuder inte heller den planerade svenska motsvarigheten med återkommande besiktning till några överdrivna illusioner – optimismen är helt på rishögsförsäljarnas sida eftersom kryphålen och smygvägarna alltid kommer att finnas så länge branschen existerar!

■ Efter Hampe Faustmans död har det funnits få svenska filmregissörer med lust att ge sig i kast med samhällsfrågor och sociala problem. Men just nu har Georg Fant fått tillfälle att återknyta till sin sociala linje och samtidigt ta upp ett ämne som länge intresserat honom.

Han gör alltså huvudrollen i filmen »Mordvapen till salu» (arbetsnamn: Höken) en halvdokumentär historia, som riktar svidande angrepp mot den samvetslösa handeln med begagnade bilar, vilka brukar betecknas som »rishögar» och som redan kostat alltför många människor livet.

— Ämnet intresserar mig oerhört, försäkrar Georg Fant, framför allt därför att problemet inte bara finns hos oss utan är en fråga med internationell räckvidd. Och detta är den första film överhuvud taget, som verkligen vågar ta risken att stöta sig med privathandeln i en fråga där så stora ekonomiska intressen står på spel. Ända sedan »Lars Hård» och »Främmande hamn» har jag längtat efter att få medverka i en film som »väcker», som angriper en sjuk punkt i samhället. »Mordvapen till salu» är otvivelaktigt en sådan film.

Och med denna film har han antligen fått ett minst sagt motiverat tillfälle att återknyta till den sociala linjen från slutet av 40-talet!

Handeln med s.k. rishögar — begagnade bilar som omedelbart borde beläggas med körförbud — är som Fant mycket riktigt säger ett problem över hela världen. Ärligen kostar dessa bilar tusentals människoliv, men ingen tycks hägad att sätta yxan till roten och göra något åt saken.

Den rykande aktuella svenska filmen kring detta skumma spel har

producerats av Yngve Bring och regisserats av P. G. Holmgren, som tar upp problemet under sensationella och rafflande former. Filmen bygger som redan antytts så gott som helt på verkliga händelser — P. G. Holmgren, som också skrivit manuset, har nämligen samlat ihop ett rikt autentiskt material. Och ingen möda har lämnats ospard för att göra filmen så realistisk som möjligt. Bäva mån timer den begagnade bilhandeln med skrotbilar som specialitet...

Den fräna thrillern om dagens skumma handel med begagnade bilar, som bör kunna bli en av de främsta och mest debattväckande premiärfilmerna denna höst, rymmer även spännande och avslöjande inslag från tävlingsbanor och bilverkstäder. Huvudrollerna spelas — utöver Georg Fant — av Keve Hjelm och debutanten Anna Sundquist. Hon spelar en flicka på farliga vägar, som emellertid tar sitt förnuft till fånga och blir en av nyckelfigurerna i det rafflande drama som spelas upp kring en distributör av andrahandsbilar.

Medan Thomas Bolme spelar tävlingsföraren Speedy i detta angrepp på handeln med begagnade bilar och svarar för en rad av de våldsamma ingredienserna i den ständigt lika aktuella debatten: Vilket ansvar har den bilförsäljare, som mot bättre vetande låter en kund köra bort i en direkt livsfarlig gammal bil? Men i de farligaste sekvenserna, som spelats in på motorstadion i Karlskoga, har dock Thomas Bolme sluppit att själv sitta vid ratten — det blir ändå en hel del bilkörning för hans del. Och som »stuntmän» har ett par av våra främsta tävlingsförare, Bosse Ljungfeldt och Anders Bergholm, fungerat.

Och detta är storyn ur verkligheten...

En mörk och regnig kväll blir Olle Björnsson (Georg Fant) av en tillfällighet vittne till en bilolycka. Han möter en sportvagn, vars förare plötsligt kör av vägen och dödas. Bredvid bilen ligger en ung flicka, Eva Larsson (Anna Sundqvist) som haft turen att undkomma oskadd. Olle tar med sig Eva hem och ger henne husrum över natten. Eva berättar att ägaren till sportbilen just varit på väg till den verkstad, där han köpt den, för att klaga eftersom han misstänkte att bilen haft allvarliga defekter trots att den sålts som förstklassig. Eva berättar också att hon rymt från ett skyddshem och ber Olle att inte gå till polisen. Han märker snart att hon i grund och botten är en bra flicka och låter henne stanna hos sig.

Olle är verkmästare på en stor bilfirma, där också tävlingsföraren Speedy (Thomas Bolme) arbetar. De har märkt att allt fler bilolyckor beror på att det säljs begagnade bilar, som är skenbart upprustade men som i själva verket är rena dödsfällor.

Två journalister (Bengt Bruns kog och Lennart Lindberg) anar också oråd. De har upptäckt att bilen varit orsak till en tidigare dödsolycka men aldrig avregistrerats trots att den blivit totalvrak.

Den skyldige är Ralph Hökmosse — »Höken» kallad (Keve Hjelm). Han är känd tävlingsförare och direktör för Garantibilar med ett flott kontor på Östermalm. Men hans verksamhet omfattar också något som inte många känner till: i en verkstad utanför stan håller hans bulvan Tattarn (Carl-Olof Alm) på med att nödortfäst rusta upp gamla bilvrak, dödsfällor som sedan säljs med stor

vinst. Olle har flera år tidigare startat Garantibilar tillsammans med Höken, men först på senare tid har han börjat genomskåda sin kompanjon. Han vet att det är Hökens hantlangare som sålt dödsbilen och han hotar nu med att göra polisanmälan. Men Hökmosse har en hållhake på Olle: han vet att Eva Larsson bor i hennes lägenhet och att hon efterspanas av polisen. Olle och Eva har nu förälskat sig i varandra och tänker gifta sig.

Med hjälp av Speedy och hans kamrat Tjabo (Rolf Skoglund) har de båda journalisterna kommit Höken på spåren. Nu fattas bara Evas vittnesmål för att den skyldige skall kunna gripas. Olle lovar att Eva skall träda fram och vittna efter den stora biltävlingen följande dag, då Höken och Speedy skall köra i samma lopp.

Bland publiken vid motortävlingarna finns Olle, de båda journalistererna och även polisen som blivit varskodd. Strax efter starten lägger sig Speedy och Höken i täten och Höken börja tränga Speedy. Loppet blir oerhört rafflande. Höken kör livsfarligt och det är tydligt att han med vilka medel som helst tänker hindra Speedy från att vinna. Tävlingsledningen beslutar stoppa tävlingen men det är redan för sent. Höken tränger Speedy av banan, vagnen slår runt och lägger sig på taket. Tjabo tappar behärsningen och när fältet kommer in på nästa varv rusar han in på banan och kastar en tung skiftnyckel genom vindrutan på Hökens bil. Hökens vagn kör herrelöst nerför en slänt och slår runt samtidigt som Tjabo blir överkörd och dödad av de efterföljande bilarna i fältet. Speedy har inte blivit livsfarligt skadad men Höken dör, fastklämd i bilvraket. R—o

GEORG FANTS MORDVAPEN



Nils Kihlberg som bilförsäljare visar en inte precis ny vagn för alltför tacksamma och lättrogna kunder – bilbitna tonåringarna Thomas Bolme och Rolf Skoglund.



George Fant t.v. och Keve Hjelm – kompanjoner i den seriösa bilfirman, där Hjelm dock är fördomstri nog att låta bulvaner sälja de tvivelaktiga andrahandsvagnarna. (Ovan.)



Georg Fant som verkmästare konstaterar bittert att de allt fler och fler trafikkatastroferna kan skrivas på de icke avregistrerade och nödtorftigt reparerade olycksbilarnas konto. (Ovan i mitten.)

Ake Fridell t.v. och Carl-Olof Alm diskuterar i en bulvanverkstad hur man bäst skall raffa upp skrotbilar, som den »fina» bilfirman inte vågar sälja själv. (Ovan längst t.h.)



Filmdebutanten Anna Sundqvist och Georg Fant gör det älskande paret som ett kärkommet avbrott i allt detta ruffel och båg som filmen för övrigt handlar om. (T.h.)



FÖRSTA FILMEN I VÄRLDEN SOM

TILL SALU



Journalisterna Bengt Brunskog t.v. och Lennart Lindberg har fått korn på en uppslagsända i den skumma trafiken med begagnade bilar och hoppas kunna ringa in åtminstone en av bovarna i branschen och sätta dit honom.

Det går hårt till när upplösningen närmar sig och en av bilhandelns marodörer äntligen börjar få klart för sig att man i handelstriketens och den fria konkurrensens namn inte hur länge som helst kan sälja begagnade bilar som är rena rama mordredskapen. Detta är filmens sociala budskap.



Vid en motortävling söker bilfirmans chef som också är känd racerförare att inför hotet om avslöjande tränga en medtävlare, som kommit hans hemlighet med bulvansystemet på spåren och han lyckas också tvinga konkurrentens vagn att vurpa.

Ännu en trafikolycka blir följden, men var lugn: den kriminelle bilhandlaren får sitt välförtjänta straff – åtminstone den här gången!



VÅGAR UTMANA BILBRANSCHEN

Nu äntligen på marknaden

Den första konstruktionen av en krocksäker stötfångare presenteras nu av en tysk tillbehörsindustri och den kan också betecknas som idealisk såväl när man själv råkar köra på som då man blir påkörd.

■ Den kollisionssäkra stötfångaren, som tillverkas i Berlin, är en pneumatiskt fjädrande=luftfjädrande stötfångare av specialplast, vilken antingen kan dras över bilens originalstötfångare eller monteras tillsammans med tillhörande originalstomme. Och det är att märka, att monteringen med få handgrepp kan företas av bilägaren själv!

Testkörningarna med den nya pneumatiska kofångaren och som genomfördes i stadstrafik har bl.a. givit följande resultat:

Bucklor och skåror i karossplåten, som är den vanliga följden av 80 procent av alla trafikolyckor, reducerades till ett minimum. Och inte ens en krock i 30 km/tim gav minsta buckla eller skåra! Besvärliga parkeringsmanövrer blev även de enklare eftersom det visade sig ofarligt att vid in- eller utfarten till parkeringsluckan stöta mot den framför- eller bakomvarande vagnen. Resultatet kort sagt: Färre tillbucklade flyglar, inga repade eller tillknycklade stötfångare och baklyktor och framför allt större säkerhet på hala vägar. Samt — eftersom vi nu ändå talar om vintern: Hur ofta händer det inte att kärran inte vill dra igång och då kan man tack vare den luftfjädrande stötfångaren utan risk be någon annan ge sig en ordentlig puff bakifrån och skjuta på.

Den första serien pneumatiska stötfångare som kastats ut på marknaden är konstruerad med tanke på Volkswagen, men efter vad tillverkaren försäkrar kommer denna nyhet i trafiksäkerhetens tjänst snart att vara tillgänglig för samtliga fordonstyper. Naturligtvis är priset något högre än för de vanliga stötfångarna. Ett par pneumatiska stötfångare med montage går lös på ca 150 kr, men priset kryper ner med 50-lappen om man monterar dem själv. Besparingarna på reparationskontot liksom kostnaderna i tid och förargelse uppväger emellertid många gånger om den blygsamma merkostnaden.

Därmed har vi äntligen fått den första varianten på det gamla önskemålet om en krocksäker stötfångare! Och det skydd som våra nuvarande kofångare erbjuder är som vi alltför väl vet av ringa värde. Ja, inte heller de s.k. gummipuffarna eller motsvarande skydd avsedda för stötfångarändarna, vilka likaledes lanserats av biltillbehörsindustrin men också blivit standard på Simca, Peugeot och DKW, har visat sig kunna eliminera parkerings- och påkörningsskador. Redan vid hastigheter på 10 km/tim erbjuder de nämligen inte längre något skydd.

Men nu frågar man sig förstås bara av rent allmänt intresse när bilindustrin tänker låta montera de nya säkerhets-kofångarna som standard även på fabriksnya vagnar? Nog vore det väl bra intressant att få ett vettigt svar på den frågan. För det kan väl ändå inte vara riktigt, att det bara är biltillbehörsindustrin som skall svara för trafiksäkerheten i längden...

Björn Palm



Den krocksäkra pneumatiska stötfångaren – vars första serie konstruerats för Volkswagen-ägarna – monteras så att den står fritt fram över vagnens hela fram- och bakframt samt därigenom garanterar bilhistoriens första trafiksäkra och länge efterlängade krockskydd.

Flexibel och atmosfäriskt fylld med luft – materialet är en specialplast.

KROCKSÄKRA STÖTFÅNGAREN



Här en bild från ett testprov i stadstrafik och vars resultat är ett typexempel på att den nya luftfjädrande kofångaren håller vad den lovar: En krock med framförvarande bil vid 30 km/tim, men ingen buckla, ingen skära, ingen repa!

VW först i tur!



Sensationell BMW-test bevisar:

Dubbelt så dyrt —

Hur många bilister vet egentligen att bilkörningen blir minst två gånger dyrare på vintern? En eller annan uppmärksam förare märker det förstås, kör in till klagomuren = serviceverkstaden och klagar efter den hemska upptäckten att kälken nu drar minst 1,3 liter per mil — förmodligen åtskilligt mer! — samt svär på att nästa gång byta till ett annat märke...

■ Men, bästa bilkollega, den nya modellen slukar också minst några liter mer än normalt under vinterkörningen! Och tro för all del aldrig på er bästa vän när han skryter med att hans kärra i vinterns stadstrafik bara drar 0,78 liter på milen. Såna djur finns nämligen inte i Vår Herres bilhage...

Det kan nämligen vara tämligen likgiltigt vilket märke eller vilken typ man kör — och det gäller i särskilt hög grad om man som flertalet bilister parkerar vagnen utomhus. Hur ligger det då till med den avsevärt högre bränsleförbrukningen vintertid? Ja, förklaringen är egentligen ganska enkel:

Motorns och transmissionsmaskine-

riets nedkylda metallmassor behöver på vintern mycket mera tid och värmeenergi för att nå upp till den gynnsammaste driftstemperaturen. Den skoningslösa nattkylan har gjort oljan seg som lim. Den smörjer till en början inte ordentligt. Och den större friktionen, dvs. rullningsmotståndet, som hjulen måste övervinna på det mer eller mindre snöiga underlaget eller det sämre väggreppet för däckens på den hala vägbanan kräver också sin tribut av motorn.

Resultat: Er bil — naturligtvis i vanliga fall en av de sparsammaste — måste därför besöka bensinstationen vida oftare än sommartid. Och den ökade bensinförbrukningen på vin-



köra bil på vintern

Ta därför väl vara på
IC-förmånerna —
Dom kommer att behövas NU...

tern är ett sorgligt faktum som man bara har att finna sig i!

Detta dystra konstaterande är emellertid ett förhållande som bilindustrin gärna skjuter ifrån sig och talar tyst om — det rimmar liksom illa med de förgyllda normalförbrukningssiffrorna och skulle rubba det goda helhetsintrycket om vagnen som en av de bensinsnålaste i sin klass. Men BMW i München har dock inte skyggt för att ge sina kunder även denna synnerliga viktiga information och som man kunde tycka det inte vore mer än rätt och billigt att också alla andra bilfabriker serverade den bilande allmänheten beträffande sina produkter.

Försökstesten gäller merförbruk-

ningen på kortare sträckor eftersom vid längre körningar motorn anses vara tillräckligt varm för att åter sänka bensinåtgången. Men testen får inte desto mindre en klar allmängiltighet när det gäller bränsleåtgången överhuvud taget under vintermånaderna eftersom den absoluta majoriteten av vagnarna sällan eller aldrig körs längre sträckor den årstiden och i varje fall inte lejonparten av bilar-na i stadstrafiken.

Teststräckan var också typisk för de flesta »pendlarna», vilka dagligen tar sig in till städerna från förorterna och sedan återvänder på kvällen: 9 km lång — och med alla de hinder, stoppljus och trafikstockningar, som hör till vanligheterna. Och testen ge-

nomfördes som i detta fall med BMW 700, men för större vagnar gäller liknande språng i merförbrukningen.

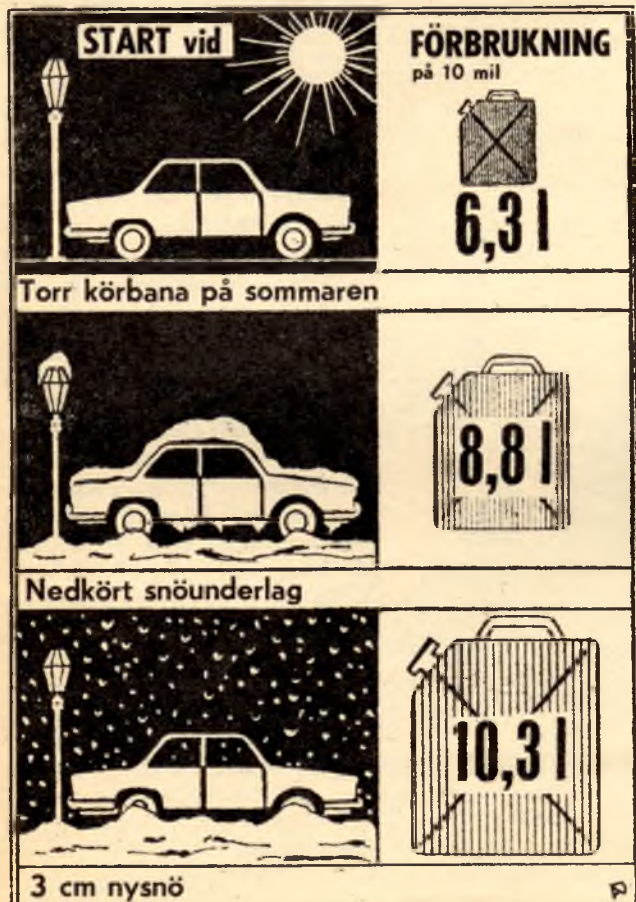
Vid kallstart och en körsträcka på redan nedkört snöunderlag steg förbrukningen gent emot en varm sommarstart redan med över 50 procent. Medan merförbrukningen en vinterdag med 3 cm nysnö t.o.m. låg på 82 procent!

BMW testade med utkylda motorer (alltså vagnar som stått utomhus under natten) och med driftsvarma fordon (garagerade och sådana som värmts upp på tomgång). Och de driftsvarma bilarna gav naturligtvis bättre resultat. Men inte desto mindre hade även de vid 3 cm nysnö en 50-procentig merförbrukning.

Det är ju en offentlig hemlighet att den moderna startautomatiken slukar en stor del av våra vinterlitrar —och den numera gammalmodiga chocken var givetvis inte bättre utan tvärtom än värre. Ett inte mindre dystert kapitel är de fortfarande existerande batterierna och strålkastaranläggningarna för 6 volt, vilket inte heller precis bidrar till att höja bilarnas vinterstandard. 6-voltsbatterierna har nämligen vid kall väderlek en långt mindre hållbarhet och motståndskraft än 12-voltarna. För att nu inte tala om den bekymmersamma kupevärmens brister och hopplösa kamp mot bistra yttertemperaturer. Men det är en annan historia...

P—m.

I sträng vinterkyla blir den bränslesnålaste småbil till den glupske bensinslukare! En BMW 700 testades vid -8 grader beträffande merförbrukningen på kortare sträckor. Och allt efter körbanans beskaffenhet drack den sparsamma vagnen avsevärt mer. Testbilen kördes med bara föraren. Teststräckan hade därför inskränkts till 9 km eftersom denna motor vid en längre sträcka är tillräckligt varmkörd och förbrukningskurvan sjunker igen! Teststräckan motsvarar emellertid förortsbilistens genomsnittliga körsträcka till och från stan och längre kör man ju i allmänhet inte i ett sammanhang vintertid — i varje fall inte i stadstrafiken.





DE FLESTA BILARNA HAR FÖR DÅLIG VÄRME...

KYLSKÅP PÅ FYRA HJUL

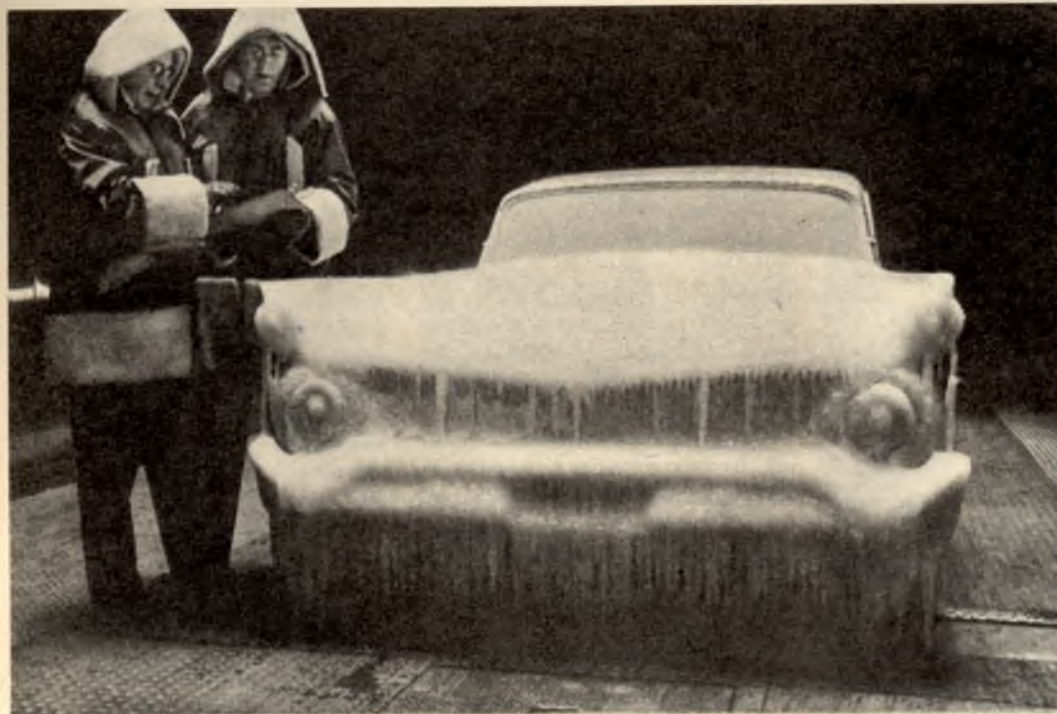
Sommarens glädjeämnen för bilisten är snart en saga blott – när som helst börjar det blåsa snålt och vintrigt, kampen mot snö och is tar vid och vi som inte har råd att lägga oss till med vinterdäck får ta det lite extra försiktigt när vi kör omkring både i stan och på landet: ett par snölänkar kan däremot vara bra att ha i reserv när hjulen bara går runt. Men vintervärmen skall ju däremot vara standard på bilarna fast våra erfarenheter på den punkten kanske inte alltid stämmer överens med reklambroschyrernas ombonade vagnar. Tvärtom måste man konstatera, att flertalet av våra bilar har alltför dåliga värmeanläggningar. För det är väl ändå inte meningen att man skall behöva sitta och huttra i pälsmössa och klamra sig fast vid ratten med yllevantar?

■ Bilindustrin marscherar fram i sju-milastövlar när det gäller utvecklingen av sina olika produkter, men värmen tycks man som sagt ofta nog glömma bort. Och det finns väl knappast någon modell i dag som ännu vid -10 grader är någorlunda angenämt uppvärmd! Ja, även om en eller annan vagn är kapabel att hålla en dräglig innetemperatur så brukar det å andra sidan ta ganska lång tid innan den varma luftströmmen äntligen gör sig märkbar. Vid is och snö under vintern är dessutom väntetider och krypkörningar ofrånkomliga och då fryser det också till på rutorna – inte bara bakfönstret utan även sidofönster och vindruta. Man måste spruta antifrysmedel och låta vindrutetorkarna gå i ett. Nej, bilen är verkligen inte vinterutrustad...

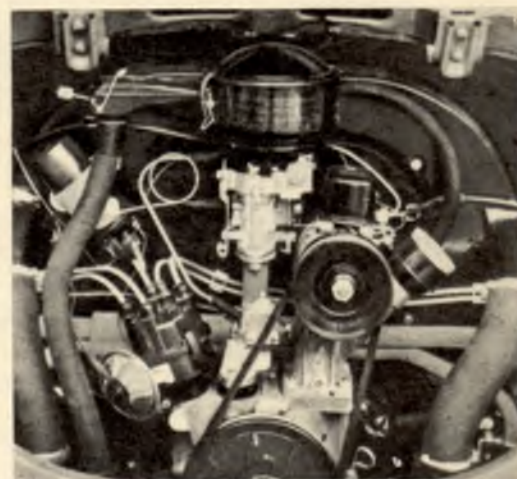
Många konstruktörer hittar dock på en eller annan uppfinning mot vinterkörningens plågor. Men när termometern visar -20 grader då är det inte precis vanligt att bilbranschens värmeaggregat hänger med längre! Vad tjänar det då till med framstegen beträffande den yttre eleganta linjen, växlingsautomatiken, servostyrningen och skivbromsarna när man ändå inte har möjlighet att hålla varmt inne i kupén? Man borde ha möjlighet att ta sin vagn i besittning när som helst även på vintern utan att för den skull råka ut för frossa, sitta med en präktig schal bakom ratten, tvingas köra med nedisade rutor, riskera förkylningar och t.o.m. dra på sig en präktig reumatism och bli lika förvärrat som kuskar och passagerare i hästfordonens och hästdroskornas dagar? Vad tjänar för resten all annan komfort i bilarna till när iskristaller och frostblommorna lika väl hindrar en från att utan fara för liv och lem styra genom trafiken? En god värme i våra vagnar är för övrigt inte bara ett komfortkrav av bortskämda nutidsmänniskor utan i lika hög grad en nödvändig förbättring för att höja trafiksäkerheten! Men än så länge tycks den goa bilvärmen i de flesta fall vara en from önskan.

Det minsta man redan i dag kan ha rätt att begära är i varje fall ett värmesystem som också vid långsamkörning, tomgång eller utförsäkning förmår hålla vagnen bekvämt varm. Och defrosteranläggningen skulle inte bara betjäna vindrutan utan även bakrutan. Sikten bakåt är nämligen lika viktig som att ha fri sikt framåt. Att det är möjligt att konstruera prestationsdugliga värmeanläggningar som är i stånd att hålla bilarna varma även när motorn bara spinner sakta eller vagnen förs fram långsamt bevisar för resten sedan årtal tillbaka lastbilarna. Så varför skall då våra vanligaste personbilar behöva rulla omkring som regelrätta kylskåp på fyra hjul?

RUBATO.

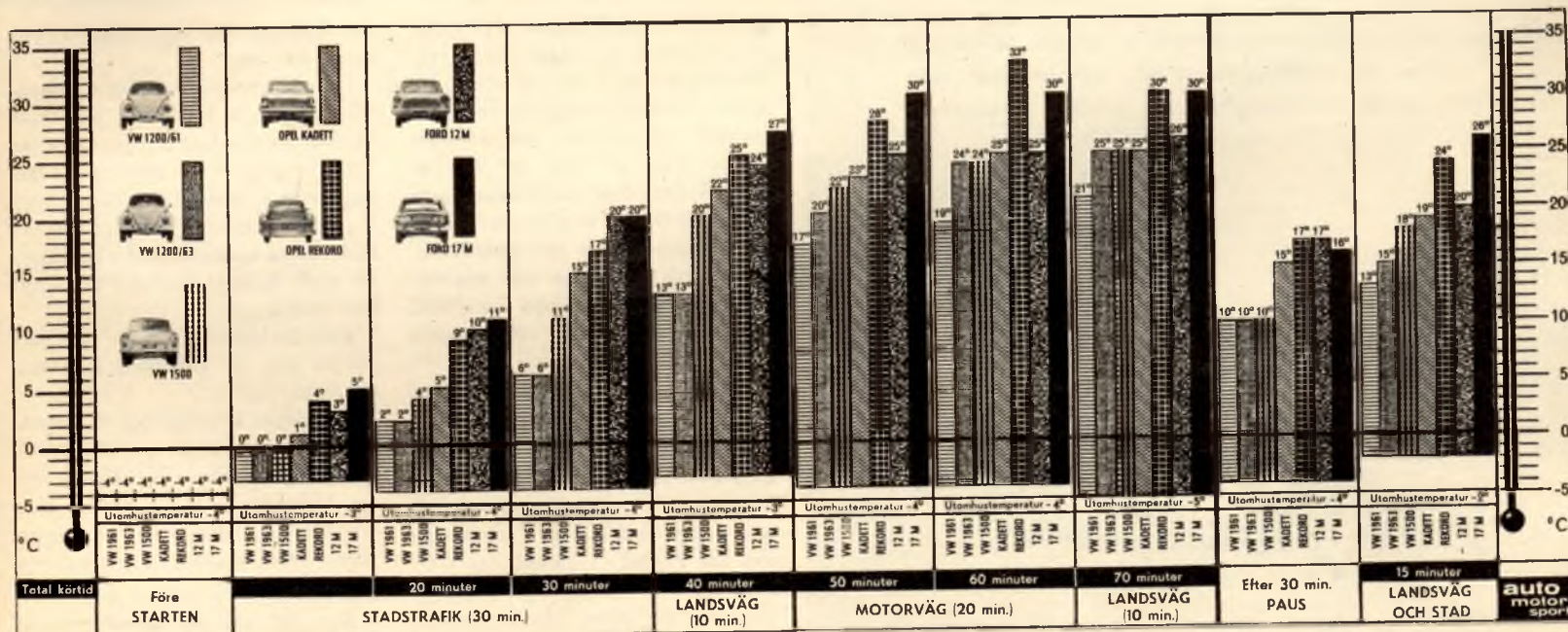


Med moderna värmeanläggningar — som t.ex. i 12M — kan man åstadkomma förvånansvärda temperaturskillnader mellan inom- och utombils: +32 grader i bilen är dock för mycket av det goda!



Men den nya värmen har avsevärt ändrat på VW-motorns utseende: Fläkthöljat har blivit bredare och två slangar leder den avgrensade friskluften till värmeväxlarna på avgasrören.

KÖLDTTEST II	Start	Stads trafik		Landsväg	Motorväg		Stads- trafik
Total körtid		10 min	20 min	30 min	40 min	50 min	60 min
Utomhustemperatur	—25	—23	—21	—20	—20	—20	—20
Ford 12 M	—25	— 5	+ 8	+18	+19	+27	+29
Opel Kadett	—25	—14	+ 2	+10	+15	+18	+15
Volkswagen	—25	—16	— 7	+ 5	+13	+18	+16



KÖLDTTEST I. Några olika modeller tillhörande de vanligast förekommande europeiska bilmärkena — Volkswagen, Opel och Ford — har här testats ur just värmesynpunkt av den tyska motorkollegan Auto, Motor und Sport, som tydligt visar hur trögt värmen fortfarande stiger i våra vagnar. De undantag som finns på marknaden bekräftar bara regeln!

Hypersnabb och bekväm långresebil för två med måttlig bensinförbrukning men dålig närsikt.



P 1800:s farthungriga linjer tilltalar många men de högt uppdragna sidorna och motorhuven i kombination med stora överhängen och runda former gör precisionsmanövrering svår.



Inredningen är elegant men instrumenten mer originella än funktionella.

VI PROVKÖR NY

■ Man sitter mycket lågt i P 1800 samtidigt som motorhuv och karossidor är högt uppdragna. Speciellt närsikten blir därför lidande och karossens runda linjer med stora överhäng gör det inte lättare att manövrera bilen på trånga utrymmen. Den låga takhöjden gör det dessutom omöjligt att höja sätet för andra än de allra kortaste förare.

Det är också den enda allvarliga anmärkning vi kan göra mot P 1800 och väl ute på landsvägen har man inga besvär med sikten.

Två personer har all plats de kan önska i framsätena som kan skjutas så långt bak att även de allra längsta får god plats för benen. Baksätet kan användas av barn upp till omkring 10 år, för vuxna är takhöjden för låg. Vi fick in våra standardväskor nr 2, 7, 9, 9 och 9 i bagagerummet. Det gör 155 liter i effektivt utrymme och bör räcka för två personer på långtur. Dessutom kan givetvis baksätet användas som extra stuvningsplats.

Sätena är läderklädda och inredningen mycket elegant — något för Hollywoodaktigt för vår smak. Ryggstöden är ställbara i mycket begränsad omfattning och med tanke på de höga kurvfarter som vägegenskaperna tillåter borde de vara mer skålade. Ratten är, på vanligt Volvomaner,

praktiskt taget lodrät och ger väl kort avstånd till sätets framkant. Den sitter också väl nära föraren, man kan inte köra med raka armar. Pedalerna är bra placerade och har måttliga slaglängder och fotriktiga rörelser. Broms och gaspedal sitter så att det är mycket lätt att utföra tå-och-häl. Överhuvudtaget är körställningen sådan att den skapar den intima kontakt mellan förare och maskin som är en av sportvagnarnas mest tjusande egenskaper. Non-stop-körningar på över 60 mil kunde genomföras utan obehag eller nämnvärd uttröttnings.

Om man jämför P 1800 med en vanlig familjebil är vägegenskaperna utmärkt och bjuder en mycket hög grad av körsäkerhet. Bilen uppför sig i alla situationer på ett förutbestämbart sätt och skapar, så länge gaspedalen används med måtta, inga svårigheter för en otränad förare. I motsats till många andra sportvagnar som lätt kan skrämman en normalbilist kommer vem som helst mycket snabbt överens med P 1800. Å andra sidan bjuder den inte riktigt samma raffinemang i köregenskaperna som mer utpräglade sportvagnar. Styrningen är exakt och lättgående men har inte den fullkomliga precision som finsmakaren kunde önska. Bromsarna, servopåverkade och med skivor framtill, står sig

VI PROVKÖR NY

God acceleration och bekväma säten är de främsta fördelarna hos den nya medlemmen av lilla mellanklassen. Hög bränsleförbrukning och ryckighet i låg fart ger minuspoäng.



F 12 har en praktiskt lådformad kaross som ger mycket god sikt åt alla håll. I jämförelse med förra modellen har taklinjen ändrats bak så att man fått bättre takhöjd i baksätet.

■ När lilla DKW Junior presenterades i Frankfurt 1957 hade den en tvåcylindrig motor på 660 cm³ och 30 hk. Sedan dess har motorn fått en cylindertill och volymen och effekten stegvis ökats till 889 cm³ och 40 DIN-hk. Samtidigt har karossen gjorts större och försetts med en mer påkostad inredning så att den senaste modellen F 12 både pris- och storleksmässigt är jämförbar med t.ex. BMC 1100, Ford Cortina och 12M, Renault 8 och Saab.

Innerutrymmena är praktiskt taget identiska med R8s men mindre än de bägge Fordarnas och BMC 1100s. Inredningen med vävplast och tyg på sittytorna gör ett prydligt intryck och man sitter mycket bra i framsätena som har ställbara ryggstöd, bra skålning och skjutmån som gör att även långbenta får plats. Till utrustningsdetaljerna hör ljusstuta och automatiskt backljus — bra detaljer som saknas hos de flesta av konkurrenter-

na. Två personer har relativt god plats i baksätet.

Bagageutrymmet tog våra standardväskor nr. 1, 5, 7, 8 och 9 vilket ger en effektiv rymd på 202 liter som får anses hyggligt för bilens storlek. Bagagerummet är dessutom välplanerat. Ett djupt men smalt och lågt handskfack och en hatthylla under bakfönstret utgör de enda platserna för »prylar» inuti bilen.

Rattväxelspaken är inte lika lätt att nå som en golvväxel men den fungerade bra.

Styrningen är direkt och lättgående men vid samtidigt gaspådrag och svängning uppstår vibrationer i ratten. Dessa känns även i mindre grad vid körning rakt fram. Bromsarna, skivor fram, gav god effekt och var utmärkt väl graderade.

F 12 är kraftigt understyrd, så kraftigt att vi fann den påfrestande att köra på kurvig väg. Vid kurvtagning får man ta i ordentligt i ratten

BIL VOLVO P1800

JAN ULLÉN

däremot gott i vilken jämförelse som helst. De har mycket hög effekt och är utmärkt välgraderade.

P 1800 är måttligt understyrd i alla farter vilket gör den lättkörd i hög fart och på goda vägar. Tack vare överskottet på kraft i praktiskt taget alla farter kan man genom gaspådrag provocera fram måttlig överstyrning och därigenom »styra med gasen». Den stela bakaxeln är utmärkt väl-lokaliserad. Inte ens på dålig grusväg gick det att få fram bakaxeltramp.

Den främsta attraktionen hos P 1800 är naturligtvis acceleration och fartsresurser. Med 108 SAE-hk är den nu fullt jämförbar med Porsche S 75 i accelerationshänseende, 0—80 på ca 9 sek, 0—100 på 13 och 0—120 på 19. Toppfarten är 175 km/tim och med överväxeln, som provbilen var utrustad med, kan man teoretiskt hålla denna fart oavbrutet.

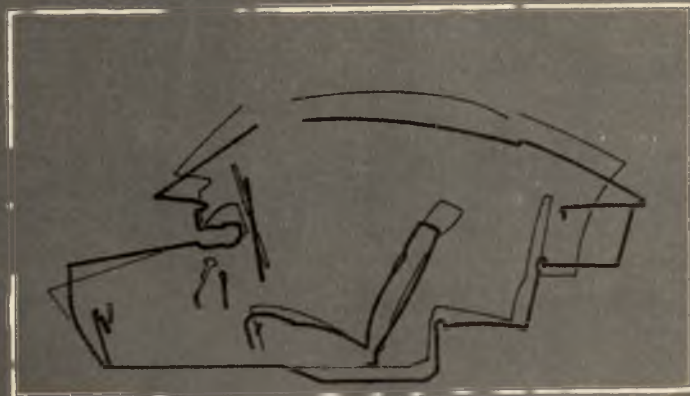
Det går att hålla mycket höga genomsnittsfarter med P 1800 utan att för den skull åsidosätta säkerheten. Med de accelerationsmöjligheter som finns har man »råd» att sakta ned ordentligt där så behövs i förvisning att man mycket snabbt åter är uppe i god marschfart. I en mindre accelerationssnabb bil är det ofta frestande att stå på hela tiden för att inte tappa

farten. Omkörningar går naturligtvis mycket snabbare än man är van vid.

Upp till 150 km/tim går P 1800 mycket stadigt och fordrar inga korrigeringar för måttlig sidvind eller ojämn vägbana. I högre fart får den passas noga och här skulle man önska en högre precision hos styrningen. Detta har dock närmast akademiskt intresse. 150 km/tim torde förslå rätt bra för de flesta förare och de flesta vägförhållanden. Vad som imponerar i hög fart är desutom den låga ljudnivån, varken motorljud eller vindbrus blir någonsin påfrestande.

Bränsleförbrukningen är förvånansvärt låg. Vid långkörningar när vi helt utnyttjade accelerationsmöjligheterna drog P 1800 inte mer än 1,05 liter/mil. Vid mer normal, men ändå snabb, körning torde man kunna klara sig med 0,8 liter/mil. En sensationell siffra för en så snabb bil.

Slutomdömet blir en välbyggd elegant bil med mycket höga prestanda och utmärkt komfort för två. Den bjuder en hög grad av körsäkerhet men den är på grund av karossformen svårmanövrerad i tät trafik. Den bör vara billig att äga (sedan man väl betalar det höga inköpspriset) tack vare låg bränsleförbrukning och Volvos traditionella slitstyrka och goda servicemöjligheter.



Denna schematiska skiss över innerutrymmena visar att längdmått är praktiskt taget identiska hos P 1800 och (de tunna linjerna) Porsche. Däremot har Porsche betydligt bättre takhöjd och P 1800 15 cm bättre armbågsutrymme fram.

DATA P1800

4 cyl. Fyrtakt. 1.780 cm³. 108 hk (SAE).

4 växlar + överväxel. Helsynkronisering. Skivbromsar fram.

Styrväxel av typ skruv och rulle. Tjänstevikt: 1.210 kg.

Riktpris exkl. frakt och lev.kostnader: 18.600:—.

Med accis och oms: 21.210:—. Årlig skatt: 222:—.

BIL DKW F12

för att kompensera framhjulens krypning utåt i kurvan. Släpper man gasen i kurvan mildras understyrningen, dock långt ifrån lika påtagligt som hos t.ex. BMC 1100. Bilen kränger mer än de flesta i denna klass men fjädringen ger inte mer än medelmåttig komfort på dålig väg.

Trots detta får F 12 anses ha säkra vägegenskaper. Även om krängningen och framhjulskrypningen kan verka alarmerande har hjulen gott grepp och inte ens vid mycket hård kurvtagning märktes några sladdningstendenser. Bilen är sidvindsstabil och stadig i fart.

F 12 saknar frihjul vilket gör gång- en ryckig i låg fart. Vid gaspådrag är däremot tvåtakternas ytterst smidig och mycket varvvillig. Motorn är försedd med oljeautomatik, olja och bensin fylls på separat och oljeförbrukningen blir betydligt lägre än för konventionella tvåtaktere. Härigenom

slipper man mycket av den irriterande oljeröken i avgaserna.

Accelerationen är direkt jämförbar med Renault 8 som är kvickast i denna klass. 0—80 går på 14 sek, 0—100 på 25. Toppfarten är 123 km/tim, d.v.s. normalt för storleksklassen. Toppfarten kan dock utnyttjas utan men för motorn på goda vägar. Det går att ta sig fram snabbt med F 12 men det sker till priset av allt för hög bränsleförbrukning. Vid en 60-milakörning då vi utnyttjade fartsresurserna till fullo mätte vi upp 1,1 liter/mil — d.v.s. mer än vad P 1800 drog på samma sträcka i betydligt högre fart. Vid mer normal körning bör förbrukningen stanna vid 1 liter/mil men även detta är mycket i förhållande till de jämförbara bilarnas 0,8.

Vi hade inga anmärkningar mot bilens utförande som verkade välgjort och robust.



F 12:s innerutrymme i jämförelse med R8 (streckad linje) och BMC 1100 (tunn heldragen linje). Som synes är längdmått praktiskt taget identiska mellan F 12 och R8 medan BMC är längre. BMC har också bättre takhöjd. Armbågsutrymme fram är 3 cm mindre hos F 12 än hos de övriga medan det baktill är identiskt med R8:s och 1 cm mindre än BMC.

DATA F12

3 cyl. Tvåtakt. 889 cm³. 40 hk (DIN). 45 hk (SAE).

4 växlar. Helsynkronisering. Skivbromsar fram.

Kuggstängsstyrning. Tjänstevikt: 830 kg.

Riktpris exkl. frakt och lev.kostnader: 8.750:—.

Med accis och oms: 10.279:—. Årlig skatt: 110:—.

Ska vi bli MARSMÄNNISKOR eller "MARSCHMÄNNISKOR"?

Är det bättre att köra bil i otid
än att kunna gå på egna ben?

frågar NILS HORNEY

■ Minns ni marsmänniskorna i H. C. Wells fantasifulla bok Världarnas krig som skrevs en mansålder före rymdåldern?

Deras överlägsna maskinkultur hade gjort kroppskrafter så överflödiga att deras ben förtvinat, liksom jordemänniskornas förhistoriska apsvansar.

Kommer våra ungar som växer upp i TV-fåtöljer och lär sig att pillar med motorer innan de kan läsa och nästan innan de kan gå att betyda ett

steg i vår utveckling till marsmänniskor?

Och hur är det med oss själva — VI BILÄGARE? Räcker den motion vi får genom att med högra bakfoten trampa på gas- och bromspedaler och med den vänstra på kopplingspedalen? (Alla har ju ännu inte fått automatisk växellåda och servostyrning.) Medicinska och militära auktoriteter besvarar den frågan med ett energiskt NEJ! — Vi håller på att bli barn på nytt. Vi måste lära oss att gå.

Välstånd — men inte välmående

Det har tagit mindre än två årtionden av fred och välstånd för att få nationen att säcka ihop av fett och vällevnad. När fredsklockorna ringde för 18 år sedan var svenskarna ett folk av spänstfenomen. Nära sex års ransonering av smör, socker, bröd, brännvin och bensen hade gjort oss friskare än vi varit någonsin tidigare, påstod experter på folkhälsa. Och medan de på den tiden ganska fåtaliga privatbilarna stod uppallade, knalade vi omkring till fots, på cykel eller på skidor och kände oss inte mer missnöjda med tillvaron än vanligt. Vi svettades på skidor i uppförbackar och knogade med tält på cykeln eller på ryggen inte bara i militär beredskap utan också på civil fritid, därför att vi tyckte det var roligt. Och vi kanotade, rodde eller kanske seglade i skärgårdar och på sjöar, där baksmällornas surrande myggmusik tystnat och man bortom spegelblanka vatten kunde ana handklaverstoner, när dansen gick på bryggorna i ljusa, stilla sommarkvällar.

Det gjordes spänstpropaganda också på den tiden — fastän den egentligen var ganska överflödiga. Ett snille i försvarsstaben hittade på att kalla alla former av friluftsliv för »fält-sport». Kärt barn brukar ju ha många namn, men han tyckte det var bättre att ge många kära barn ett namn. Resultatet blev att en major avancerade snabbt till överste och fältsportchef.

En dag mötte han en motionslöpare i spåret och ropade uppmuntrande:

»Väldigt trevligt med fältsport, va!»

»Kanske det — men jag föredrar skidloppning», sade skidlöparen och fortsatte.

Spänsten fortsatte också så länge krigsårens spartanska livsföring varade. Trots fältsportpropagandan.

TVB har avlöst TBC

När freden kom, försvann snart ransoneringen av bröd, brännvin, bensen och allt annat som vi anser hör till livets nödort. Också spänsten försvann. Vi har fått alla tiders välstånd — men därför inte ökat välbefinnande. Krigsårens fall av gengasförgiftning var fåtaliga jämförda med den massförgiftning som, enligt läkarexpertisen, orsakas av den ohämmade cigarettrökningen. — För att nu inte tala om den koloxid och tjära som vi inandas med bensinångorna i ändlösa bilköer. Luncancer ökar samtidigt som det forna Fattig-Sveriges folksjukdom nr 1 är på avskrivning.

Jag menar TBC. I stället har vi börjat lida av TBV=TeleVisionen + Bilen.

Naturligtvis är både Bilen och TV bra, vardera njutna i en måttlig portion. Men utan det vitamintillskott som tillräcklig motion utgör blir en sådan portion en ensidig fritidsdiet som framkallar bristsjukdomar. Från att ha varit marschmänniskor där »vägen går till Tuna» och — lite löjligt hemvävt, tycker vi kanske »överdagstänkta berg», håller vi nu på att bli marsmänniskor som mest trivs med att trycka på knappar, spisa jazz och annan burkmat och sniffa narkotika. Vi orkar inte längre roa oss själva; vi kräver därför av »samhället» att bli roade. Men för det mesta känner vi oss bara oroad.

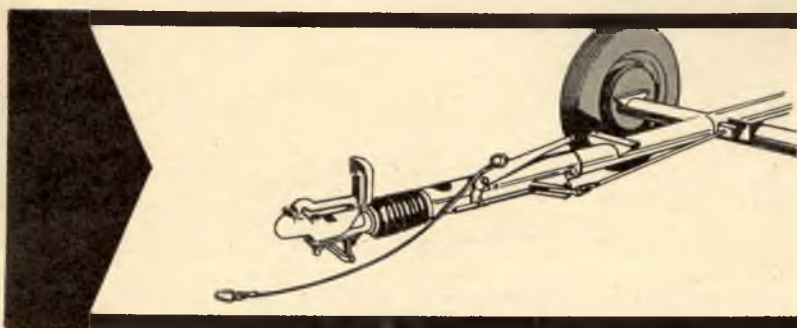
Det kanske ändå ligger något i den där gamla slitna frasen om »En sund själ i en sund kropp» som gällde oss alla, innan sporten blev ett yrke för de få och ett skådespel (och lotterispel) för alltför många.

Att spotta i motvind . . .

Nu behövs det sannerligen spänstpropaganda mycket mer än på den tiden det begav sig att vi verkligen var spänstiga.

Men det är med propaganda som med en pristävling i att spotta långt.

HAHN torsionsfjädrade axlar



för släpvagnar 400—3000 kg

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

Ring eller skriv oss för ytterligare informationer om Hahn!

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

Det går bra i medvind. Nu blåser det mot! Vi är inte spänstiga. Vi är bara bekväma. Vi föredrar sittvalkar där bak och reservringar av späck runt om magen framför att svettas i skidspår och få skavsår och en smula hjärklappning. Och så länge inte bilen och hissen och linbanan i slalombacken strejkar och tvingar oss att använda lemmar och lungor i mer än tomgångsvarv, märker vi inte hur dåligt kroppsmotorn accelererar — hur stor risken för kortslutning och skärning är.

Det har inte saknats ambitiösa och åtminstone på kort sikt framgångsrika försök att genom propagandainjektioner trimma upp den mänskliga motorn. Folksam och Korporationsidrotten proklamerade 1958 som ett »hälsoår». Senare ville Riksidrottsförbundet och Skidfrämjandet inte vara sämre och försökte bättra på med »Sport 60».

Nu har Folksam kommit tillbaka med en ny giv — en Ungdomsgiv. — Skam den som ger sig! Alla Sveriges ungdomsorganisationer har inbjudits till en tävling med tipskuponger, diskussionsmöten, naturstigar och vinkande priser för att väcka medlemmarnas intresse för friluftslivet och för bevarandet av den natur som är en förutsättning för sunt friluftsliv.

Det låter bra

Ska man satsa på en ny giv, ska det vara på en ungdomsgiv. Vi äldre bilister har svårt att komma ur de gamla hjulspåren. Propaganda kan nog tillfälligt rycka oss ur bilen och fösa ut oss på ett »naturspår». Där det slutar får vi ett spänstmärke som plåster på eventuella skavsår. Och med detta kvitto på vår spänst kliver vi belåtna in i den bekväma bilen. Tills vi ett annat år av en ny propagandadrive kanske låter oss lockas ut på ett nytt spänstspår.

Under tiden åker vi kanske bil till friluftsgårdar för att bekvämt idka friluftsliv under sotad ås vid en spor-

tigt sprakande brasa eller för att från en glasveranda njuta av naturens skönhet. Och vi grumsar, om det inte finns bilväg ända fram till och en parkeringsplats invid friluftsgårdar och andra utvårdshus.

Skidfrämjandet i Göteborg fick redan efter några år slå igen sin nya stora och fina friluftsgård mitt inne i Härskogen, därför att vägen dit inte var bilvänlig. Och Hammarby I.F. har gått till domstol för att Stockholms idrotts- och friluftsstyrelse försökte tvinga oss att gå eller åka skidor nära tusen meter genom Nacka naturpark. Nu får vi äntligen på nytt åka bil fram till de förfriskningar och bekvämligheter som väntar oss i föreningens friluftsgård.

Det finns många sådana exempel på att propaganda och praktik motverkar varandra i dragkampen mellan spänst och lättja.

Twist om twist

Bilåkningen har blivit mer än en vana för oss. Det har blivit en ovana. Och det är ännu svårare att vänja sig av med ovanor än med vanor. Vi har fått ökad fritid och ökade inkomster. Och vi har så bråttom med att slösa den nya, dyrbara fritiden på de nya, dyrbara mekaniska leksaker vi har råd att köpa — att vi inte har tid att motionera.

Nå, alldeles hopplös tecknar sig inte framtiden. Det finns faktiskt fortfarande barn som hoppar hage. Och ungdomen dansar twist, som är ganska ansträngande. Men det råder tvist om twist är lika hälsosam som gamla tiders hambo och halling. Medan modern ungdom tycker gammal dans är ledsam, tycker modern medicinsk expert inte att twist är hälsosam. Den är inte bra för lederna — kroppens kardanknutar.

»Ur led är tiden», sade redan Hamlet. Den är fortfarande ur led. Åtminstone fritiden. Och det är tvivelaktigt om propaganda — för att inte

tala om twist — kan vrida den rätt igen.

Inte bara ungdomen är en ljuspunkt som vi får hoppas inte bara är ett irrbloss. Också motorkvinnan lyser i den dalande folkhälsans dunkla djup. För att ha råd att bli motorkvinna måste hemmafrun vanligen också vara yrkeskvinna. Med dubbelt jobb får hon slita så hårt att hon inte hinner slöa till i fetma. Tidigare fick hon motion enbart genom att springa efter karlslokarna medan hon var ogift och att hålla efter dem sedan hon blivit gift — eller skild.

Det finns ett sant ordspråk som säger: »Intet ont som inte har något gott med sig.» Tack vare bilen får familjen numera följa herrn i huset ut i den av allas vår herre för friluftsliv skapade rabatten, ofta nog med frun i huset vid ratten.

Det betyder likväl att mannens möjligheter till motion och friluftsliv i frihet ytterligare begränsas. Att dra barnvagn också på friluftsdagarna är visserligen en uppgift som är ansvarsfull men knappast hälsosamt ansträngande för muskler, hjärta och lungor. Det är sannolikt att hans intresse för denna form av friluftsliv ytterligare minskar, om han tvingas byta årsmodell på barnvagnen ännu oftare än på bilen. Det finns nämligen ett annat sant ordspråk som säger: »En olycka kommer sällan ensam.»

Det finns alltid (minst) ett sant ordspråk som motsäger ett annat.

Nyttigt är inte alltid nödvändigt

Men låt oss från skämtsamma aförismen och ledsamma cynismer återvända till rena rama allvaret.

Är det inte viktigare att vi håller vårt eget maskineri i god trim än bilens?

Ska vi inte göra oss till maskinerens herre i stället för att bli deras slavar?

I så fall måste vi kunna klara oss utan dem, om det kniper.

Maskiner är nyttiga, ofta nödvändiga. Men är alla maskiner alltid nödvändiga?

Bilen har gjort det möjligt för oss att lättare nå från hemmet till jobbet, från jobbet till hemmet och även till fritiden bortom vardagen. Men för många har bilen blivit ett medel utan mål. Eller också tror de att bilen alltid och snabbast för till målet. — Och då far de fel!

De där hjältarna från forna tiders Wild West som många av oss i andanom rider med i den bekväma TV-fåtöljen brukade sadla sina broncos bara för att rida hundra meter och hämta ett ämbar vatten. På samma sätt startar vi nog alltför ofta bilen för att uträtta småärenden nästgårds i stället för att gå hela vägen. Vilket både vi och bilen skulle må bäst av. Det finns också spänstiga bilister som hetsar och pressar sig fram i morgontrafikens trängsel för att spela tennis eller golf på en timme på andra sidan staden och sedan hasta för full gas till jobbet. Skulle de inte få lika mycket motion och mindre högt blodtryck — och dessutom spara både tid och pengar och kanske rent av komma fortare fram — om de gick till fots direkt till jobbet?

Nu, när vi har nästan obegränsad tillgång till bilar och bensin och fritid, men ändå har så bråttom att fritiden inte tycks räcka till, borde vi kanske ändå ge oss tid att fråga oss själva: Varthän? Och att ett ögonblick tänka efter, om den gamla fabeln om haren och snigeln inte har sin motsvarighet i vår tids verklighet.

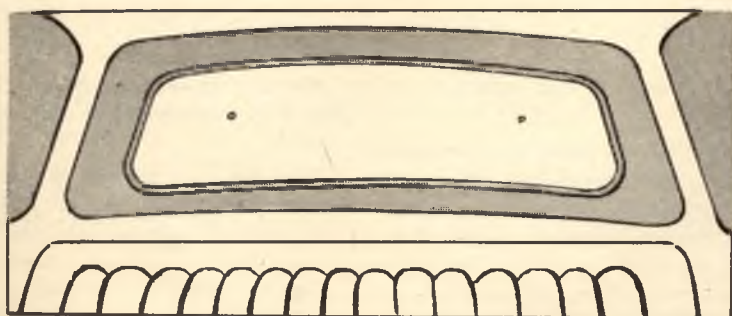
Visst kan det vara bra att vi en och annan fridag vart eller vart annat år lämnar bilen och följer ett »naturspår».

Men varför inte ta till vana att varje vardag året runt vårda hälsan och dessutom spara bil, bensin, bekymmer och kanske också tid genom att gå, när det bara är bekvämt, men inte absolut behövligt att åka?



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

Självvärmande i 2-delat utförande.
IC-vara med garanti.

13:90 inkl. oms



IC

ÖVER HELA LANDET

Svenska resebyråföreningen

■ Sedan 1960 har antalet auktoriserade resebyråer i Sverige fördubblats. Svenska Resebyråföreningen har nu 54 medlemsföretag anslutna. Auktorisationen får emellertid en helt annan styrka än tidigare genom tillkomsten av den garantifond på i runt tal fyra miljoner, som ställs till Svenska Trafik- och Resebranschens Auktorisationsnämnds förfogande.

Direktör Birger Loman i Resebyråföreningen säger till Touring:

— Inom resebyråverksamheten är vi alla mycket glada över den här utvecklingen. Den innebär inte endast en stabiliserande faktor för hela branschen, utan ger också den resande allmänheten ett långt effektivare skydd än hittills. Skulle det olyckliga inträffa att en researrangör brakar samman, så drabbar det inte resenärerna.

Auktorisationsnämnden är ett fristående organ, som handlar självständigt. Ordföranden är en jurist med domarbehörighet.

Inom resebyråvärlden är man numera av den uppfattningen, att en auktorisation är att föredra framför den lagstiftning som finns i flera länder. Lagstiftning förutsätter ett domstolsförfarande (som kan dra ut på tiden), medan däremot auktorisa-

tionsnämnden genom att den disponerar en väl tilltagen garantifond kan ingripa snabbt och effektivt när så behövs.

Klagomål och kverulans

Visst förekommer det fortfarande researrangemang som ger anledning till berättigade klagomål, men understundom gör sig även kverulansen bred.

— När människor kommer till resebyråföreningen och ber om hjälp kan vi tyvärr inte stå till tjänst, om det visar sig att resenären anlitat icke auktoriserade byråer, förklarar direktör Loman. I år inträffade det i Egypten, att reseledaren »av valutatekniska skäl» behövde lån 1.500 kronor av en deltagare. Denne har inte återfått sina pengar ännu.

Ändå har hela reselivet stabiliserats på senare år. På ett sätt kan man säga, att kraschade researrangörer bidragit till att konsumenterna förstått att auktorisationskravet inte bara varit tomt prat.

Men kverulans träffar man också på inom resebyråföreningen. Ett exempel är en person, som reste till Spanien och blev mycket besviken när han inte fick uppleva den tjurfäkting han sett fram emot. Att den underhållningen blivit inställd kunde inte researrangören gärna rå för. Ändå har han återkommit i flera omgångar med krav på »ersättning».

— Ett komplicerat fall att ta ställning till, erkänner direktör Loman, som till slut tillbakavisade kraven un-

När Ni låter rostskydds-
behandla Er bil enligt
ML-metoden

— se till att man använder
ORIGINAL

Tectyl®

— kostar inte mera!

● Original Tectyl - från världens
äldsta oljebolag - "förseglar" Er
bil mot rost!

Svenska Valvoline Oil AB

der motiveringen, »att det inte gick att i kronor och ören uppskatta det psykiska lidande som ligger i att man inte får se tjuvfäktning».

”Inget monopol...”

Med införandet av den ekonomiska garantin, som krävs av auktoriserade byråer, väntas i januari en omprövning av de auktoriserade resebyråerna för att pröva deras solvens. Sakerligen kommer också hittills o-auktoriserade byråer att söka medlemskap.

Några hinder finns inte, försäkrar direktör Loman, ty i princip är alla seriöst arbetande företag som uppfyller de krav som ställs på medlemmarna välkomna. Resebyråföreningen eftersträvar ingen monopolställning.

Helgoland - turistparadis...

■ Att komma till den klippiga bergsön Helgoland ute i Nordsjön är en direkt omtumlande upplevelse. Ingenting stämmer med ens förväntningar eller föreställningar. Allting blir på något vis »tvärtom», när verkligheten plötsligt överträffar dikten.

Helgoland har ett vilt, romantiskt och stormigt förflutet. Det var i samband med napoleonkrigen som ägandeskapet (1807) övergick från Danmark till England. Det viktigaste skälet härtill var rent kommersiellt. Under avspärningen hade nämligen brittiska piratredare och den frisiska befolkningen gemensamt skapat ett paradis för smugglare, och många blev stormrika på kuppen. 83 år senare blev Helgoland en kastboll i det politiska spelet. År 1890 fanns inget begreppet »världskrig», utan britterna bestämde sig radikalt att byta Helgoland mot det dåvarande tyska Zansibar.

Efter en brittisk bombnatt i april 1945 fanns det inget Helgoland längre. Det som återstod var en enda ruinhög, när befolkningen kom ut ur bergens skyddsrum. Inte ett hus fanns kvar, och befolkningen evakuerades till fastlandet. Natten till den 1 mars 1952 återkom 20 öbor i en barkass för att ta förödelsten i betraktande och spinna planer för — framtiden. Återuppbyggnadsarbetet blev krävande, eftersom varje minsta pinal måste fraktas med båt, men det var en kampanj som ändå fördes till en väldig framgång för de hemkära pionjärerna. På tio år har ett av de mest märkliga av alla tyska under utförts. Det forna Helgoland har förvandlats till ett modernt turistparadis, som även internationellt väckt stor uppmärksamhet.

Ändrade livsvillkor

En ny stad med idel moderna fastigheter — dock i en arkitektonisk stil som knyter an till gammal frisisk byggnadsstil — har från den moderna hamnen i prydligt varvade led placerats i den svagt lutande slutningen upp mot berget. Prydliga vägskyltar visar vart man skall gå för att komma till bad, museer, vetenskapliga institutioner, hotell- och rumsförmedling. I centrum ligger förstas rådhuset och turistcentrum och där framför en skön parkanläggning med musik-estrader.

Men folkströmmen vandrar huvudgatan upp, strömmar i dubbla led in i en bergstunnel och köar för att komma med hissar upp till den höga klinten. Förutom en svindlande utsikt åt alla håll finns här välordnade promenadstigar. I nästan varje villa finns det pensionat eller en souvenirbutik.

1963 rekordår för charterflyget

■ År 1963 blir ett rekordår för turism i allmänhet och utlandsturism isynnerhet. På Kgl Luftfartsstyrelsen visar nu tillgänglig statistik hur charterflyget växer i betydelse. Fram till den 30 juni reste 70.000 svenskar utomlands, och då är ändå inte de många inräknade som på annat sätt — bil eller tåg — tagit sig till Köpenhamn och startat flygresan på Kastrup.

Andra halvårets siffror bör, när de så småningom föreligger, uppvisa än bättre siffror, anser informationschefen Olle Ljungsveden. Både juli och augusti var stora resemånader,

och dessutom förekommer en tydlig tendens till en spridning av reselivet över hela året.

Experterna tror på en siffra kring 175.000 eller möjligen flera, när passagerarfrekvensen per den 31 december så småningom föreligger i reda siffror.

Statistiskt kan en annan utveckling skönjas. Det är att Italien tydligt tagit ledningen i turistkriget med Spanien när det gäller svenska charterflygresenärer. I juni månad reste exempelvis 8.000 personer till Italien, medan Spanien — inklusive Mallorca — endast fick 3.000. På den punkten kan dock statistiken ge helt andra siffror när den blir fullständig.

På ett sätt är hembygdsmuseet den märkligaste publikattraktionen — det är där som skillnaden mellan förr (d.v.s. gårdagen) och nuet blir så fräppant. Sägna vad man vill om de framgångsrika teknokraterna. Det har varit djärva men aldrig stillösa. Den moderna turistindustrin förefaller ha tagit rimliga hänsyn.

Men mycket är annorlunda. Förr fanns det sex kor på ön; nu tar man mjölken med båt. Förr ägnade sig 80 fångstmän åt lönande hummerfiske; nu återstår det — 5. Fiskarna i övrigt klagar på bristande lönsamhet och övergår till att jobba turism. Livsvillkoren har sannerligen ändrats på den knappt en kvadratkilometer stora nordsjöklippan.

Helflaska whisky: 13 kr

Det moderna Helgoland har vissa frihandelsrättigheter (framgår av en titt i skyltfönstren. Varor av varjehandla slag saluföres till facila priser. Låt mig välja ett talande exempel: en helflaska whisky av bästa märke går på 10 DM (= 13 skr).

Att handla billigt är givetvis en jätteattraktion, men under några söndagstimmar såg jag inte någon fylle-rist eller ens någon »trött» besökare.

Ett mycket omfattande program med varjehandla arrangemang ordnas dagligen.

Det är på söndagarna som Helgoland förvandlas till ett turistiskt museum. Medan de långtidsparkerade badgästerna solar på den långsträckt sandrevel, som bildar ett naturligt stormskydd för den inre hamnen, trampas vägar och gator under några intensiva timmar av korttidsbesökarna från Hamburg och de andra större hammetropolerna på fastlandet, som landsatts av barkassar från de på redan vilande stora turistfartygen.

Raffinerat tänkt och utsökt registrerat.

Plats för vinterbadare

Ordet välorganiserat är på sin plats. Det finns hotellsviter för välsitue-

rade, men alternativen är många. Från ungdomshärbärgen och camping till pensioner och enklare inkvartering i familj. En framgångrik giv är bungalows och småhus.

Helgolands borgmästare heter H. D. Rickmers och är en medelålders slank man med bronsfärg och skatt-rynkor i det magra ansiktet. Han blev ivrig endast en gång under vårt samtal. Det var när han pekade ut den byggnad som innehåller ett välordnat ålderdomshem. När gästen uttalade sin förvåning över att stadsbyggarna hunnit med också den sortens medborgarservice, så svarade han:

— Jodå, det stod klart redan efter ett par år. Det var de äldre som ivrigast talade och arbetade för att få återvända till sin hembygd!

Därefter gjorde samme borgmästare det något häpnadsväckande uttalandet, att den bästa badsäsongen på Helgoland är september och oktober, men också under vintern. Förklaringen ligger i att man byggt en stor badanläggning med en bassäng, som håller tempererat havsvatten. Därifrån finns det direkt »förbindelse» med en inomhusbassäng — ifall det skulle snöa? — och hela etablissemanget ger i övrigt en mångsidig service ifråga om medicinska bad och annan specialbehandling.

Det gamla Helgoland har sannerligen förstått att rusta sig för den nya tiden. Är det så att solen sviker, så kopplar man bara på en kvartslampa och vad bryr man sig om en vinterstorm på Nordsjön när det salta havsvattnet håller plus 20 eller mer?

Eldorado för forskare

En svensk besökare på Helgoland bör helst ta ett par dagar på sig för att slippa jakta mellan olika sevärdheter. Fågelstationen och den havsbiologiska forskningsanstalten (»Akvariet») är institutioner av sådan klass att de inte hinns med på en kafferast.

Det är självklart, att en befolkning på 2.000 själar inte av egen kraft kunnat klara finansieringen av det nya

Översiktsbild av den stora badanläggningen på Helgoland. I bakgrunden skymtar den långsträckt sandreveln ute i havet, där solbadare har långsträckt sandstränder till sitt förfogande, men där det också finns småstugor, bungalows och ett campingområde.



Redaktör
LENNART WRETHAGEN



För tio år sen var Helgoland en enda ruinhög, men nu är det en modern stad med smakfullt färgsatta bostadshus och offentliga byggnader. Förutom alla hypermoderna anläggningar till fromma för en välordnad turism.

Helgoland. Det har i själva verket hela förbundsrepublikens skattebetalare hjälpt till med. Man kan verkligen tala om en investering på lång sikt.

Sen kan det också sägas, att Helgoland — visserligen unikt i sitt slag — äger viss motsvarighet på den tyska östersjökusten i stora badortsstäder som Travemünde och Timmendorfer Strand, som också är planerade och administrerade för att fungera i stort sett året om. En klar tendens är att de mäktiga och ekonomiskt allt starkare »kursförvaltningarna» gör sig oberoende av väder och vind, eller för att tala med turistchefen i Travemünde:

— Det gör inget om det stormar och regnar bara folk som kommer hit har en trevlig semester!

Nu är förstas turistindustrins förutsättningar i Västtyskland — med ett tio gånger så stort befolkningsunderlag som Sverige — väsentligt annorlunda än vårt lands, men det friska resonemanget låter ändå bestickande.

När flyger vi till exempelvis Gotland för att snöplumsa i djupfrysta skidspår eller bada i behagligt tempererat havsvatten?

Helgoland: Från den taktäckta simhallen leder en »vattenkorridor» ut till den stora swimmingpoolen, som är i bruk året om med hjälp av uppvärmt havsvatten.



Varför behärskar de engelskspråkiga förarna alla internationella lopp?



Två timmar och mer
ligger Clark
vid tävlingarna
inklud i den
måttbestämda
cockpiten
till sin
300 km/tim
snabba racervagn.

Fyra segrar i rad:
Clarks 8-cylindriga
tävlingsvagn.

■ När Jim Clark 1960 respektlöst körde sina första GP-lopp stämplades han snabbt till Stirling Moss kronprins och det visade sig också snart vara riktigt: sedan Moss mötte sitt öde ute i Goodwood gick Clark snabbt upp i den absoluta toppen och har nu även bevisat att han är världens främste racerförare.

Varför det förhåller sig på det sättet vet visserligen ingen med absolut bestämdhet. Kanske ligger det till någon del i att Clark alltid är beredd att ta större risker än sina medtävlande men framför allt däri, att han tydligen också har bättre nerver än alla de andra i GP-eliten. Och ingen vågar sig heller så långt ut på gräskanterna i kurvorna som just den oförbättrlige Clark. Men som bonde uppe i Skottland är han väl så förtrogen med gräs att han inte heller riskerar att behöva bita i det...

Även i övrigt är hans kurvteknik djärv och oförvägen, men själv säger han bara anspråkslöst:

— Jag kör alltid så fort jag kan.

Med detta motto har han emellertid också sumpat många chanser och han kunde för resten ha varit världsmästare redan 1962 om han inte överstrapatserat sin maskin i duellen med Graham Hill, som tog titeln i stället den gången med Clark på andra plats — för övrigt ännu en parallell med Stirling Moss!

Där segrade alltså den tillförlitligare, mindre temperamentsfulle Hill över den virtuösare Clark. Och Clark förlorade alltså mot Hill precis som



Det här bekymret är luft för VW-ägaren

En vattenkylare i Volkswagen 1200. Sânt finns inte! Det är som att stoppa vedträn i en elektrisk spis. Eller som att vrida tvätten för hand intill en modern centrifug.

Volkswagen 1200 har luftkyld motor och luft varken kokar eller fryser. Det betyder att man slipper en massa besvär, den är bekymmersfri — inte minst vid vinterkörning.

Luftkylningen är en av de många detaljer som Volkswagen hade redan i grundkonstruktionen och som gör att den än i dag är före sin tid. Och ändå: detta är bara ett av skälen för Er att välja Volkswagen! Tänk på vägsäkerheten. Slitstyrkan.

Andrahandsvärdet. Servicen. Med ett enda ord: Ekonomin! Den gör VW 1200 till en i alla avseenden så bekymmersfri bil.

Volkswagen 1200 var en fullträff från början. Men visst har den förbättrats på tusentals punkter. Starkare motor, tystare gång, helsynkroniserad växellåda, ökad rymlighet för både passagerare och bagage — det har kommit på senare år. Nya modfärger — det tillhör det nya i år.

Ja, Volkswagen 1200 är en märklig bil framförallt därför att man har råd inte bara att köpa den utan också att använda den. Och den är modern även nästa år!



JIM CLARK
bilvärldsmästare
1963

Formel-1-tävlingsvagnarna liknar i dag varandra som en Volkswagen den andra — alla har de svansmotorer med bensinsprutning och mer än 200 hästar vid varvtal kring 10.000, ja t.o.m däckstorleken och däckmärket är enhetligt för hela raden. Att den 27-årige Jim Clark ändå redan nu kört in alla de segerlopp han behöver för att bli 1963 års bilvärldsmästare och därmed distanserat både BRM, Ferrari och Cooper har av en del experter förklarats med att han bara väger 62 kg och att Lotus chefskonstruktör Chapman därför kunde bygga en superlätt måttbeställd racervagn åt honom. Men Clark är samtidigt ännu ett exempel på ett annat av Grand Prix-sportens fenomen: Varför behärskar de brittiska förarna alla stora internationella biltävlingar?



tidigare Moss mot Mike Hawthorn, mot Jack Brabham eller mot Phil Hill.

Men i uppräknningen av dessa namn följer sig också ett stort och intressant fenomen i den moderna bilsportens utveckling. Var det före kriget huvudsakligen tyska, italienska och franska racerförare som dominerade tävlingssporten i Grand Prix-sammanhang och närmast efter kriget till en början italienska och främst sydamerikanska förare, så är GP-sporten i dag inte bara en affär för engelska racerfirmor utan i än högre grad en guldgruva för de engelskspråkiga tävlingsförarna, som helt och hållet tycks ha inmutat dessa domäner åt sig själva och sin Nachwuchs.

Bland de första tio bästa i det gångna årets världsmästerskap var det t.ex. inte en enda mellaneuropé, men fyra briter, tre amerikaner såväl som en australier, newzeeländare och sydafrikan. Medan den bäste av efterföljarna till de tidigare italienska världsmästarna Nino Farina eller Alberto Ascari landade på elfte plats. Ingen tysk, ingen fransman såldes bland de 19 förare, som i årets tio VM-lopp kunde åstadkomma åtminstone en poäng.

Detta faktum är mellertid ingen tillfällighet. Att England och Commonwealth och i allt större omfattning även USA frambringar stora GP-stjärnor betingas nämligen av det allt starkare intresse, som kommer motorsporten till del. Medan man i så gott som hela Europa inte gör till-

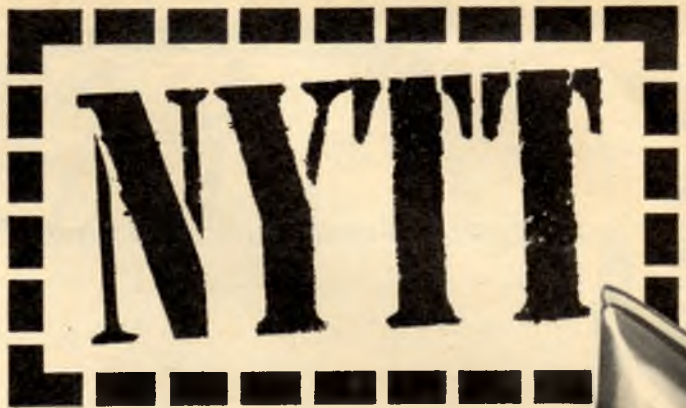
räckligt för att befördra bilsportintresset — även i amatörsammanhang och med blygsamma hästkrafttal, som fallet är i England och andra avancerade motorsportländer. Det kan nämnas att även den store Jim Clark började som amatör med en liten DKW, så man behöver inte alls ha välbeställda föräldrar som kan köpa dyra sportvagnar för att bli ett ess inom motorsporten — huvudsaken är att statsmakterna och bilindustrin gör sitt för att hålla tävlingsintresset vid liv och kontinuerlig utveckling.

Att det brittiska elementet i motorsporten dominerar så kraftigt har dock även andra grunder. Med säkerhet är det också en fråga om temperament. Och dagens racervagn kräver en annan förartyp än forna tiders GP-kärror. Grand Prix-tävlingarna är inte längre någon kraftakt med hästkrafter!

— Racervagnarna i dag är nästan leksaker jämfört med förkrigstidens tävlingsvagnar, som Hans Stuck riktigt formulerat situationen. Men dom har förstås blivit avsevärt snabbare...

Det behövs alltså inte längre någon stoiker vid ratten utan en finnervig förare, som i sin skräddarsydda racervagn behärskar hastigheter i de yttersta gränsområdena. Liten och sirlig bör tävlingsföraren även vara eftersom racervagnarna dessutom blir allt lägre. Och att köra med framgång på GP-banorna liksom andra tävlingsrundor har därmed inte minst blivit en fråga om den rätta kroppsvikten...
RUBATO.

BLACK ARROW för säkrare bilkörning



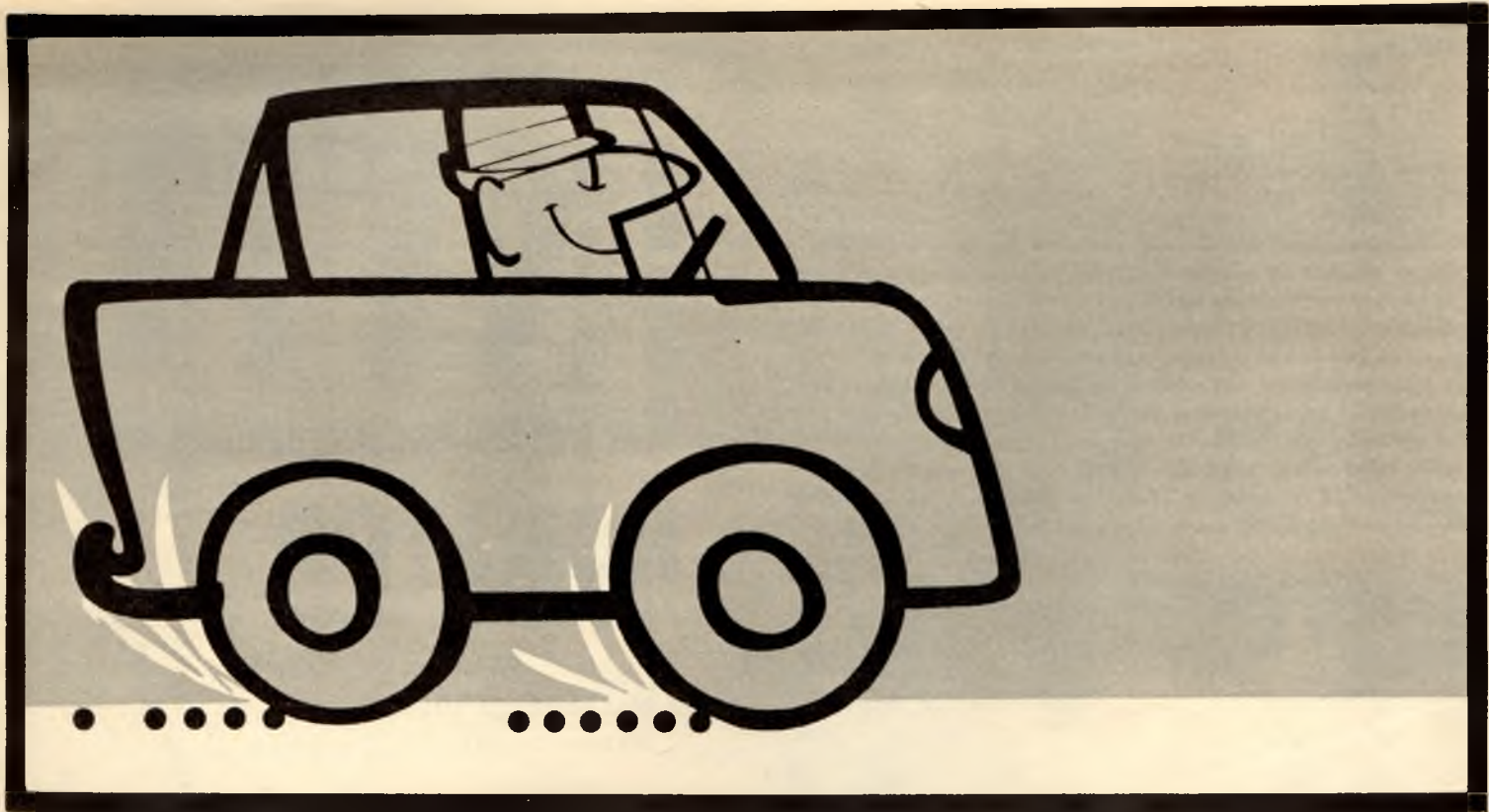
NONSTOP

Högeffektivt karburatorskydd

- Mer än 15 ggr effektivare än karburatorsprit
- Förhindrar kondens och isbildning i förgasare och tank
- Spar motorn — mindre chokning
- Lika bra även till tvåtakts- och dieselmotorer
- 1 plastkudde till 25 liter bensin



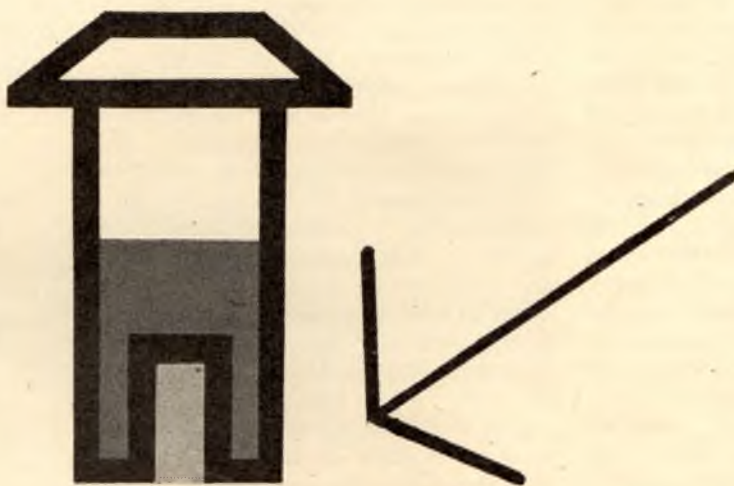
Köp NONSTOP nästa gång Ni tankar.



STOPPAR!

Vid prover på spolad sjöis har dubbeldubben visat sig ha fullgod bromseffekt även efter 1000 mils körning.

- 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 däckets.
- Dubbeldubben håller tills vinterdäcket är utslitet.
- Dubbeldubben ger fullt väggrepp till lägsta konsumentpris.



DUBBEN SOM GER DUBBELT VÄGGREPP

**dubbel
dubb** 

Distribueras genom AB Svenska Gummicentralen

SÖDERFORS

SÖDERFORS INGÅR I STORA (STORA KOPPARBERGS BERGSLAGS AKTIEBOLAG)

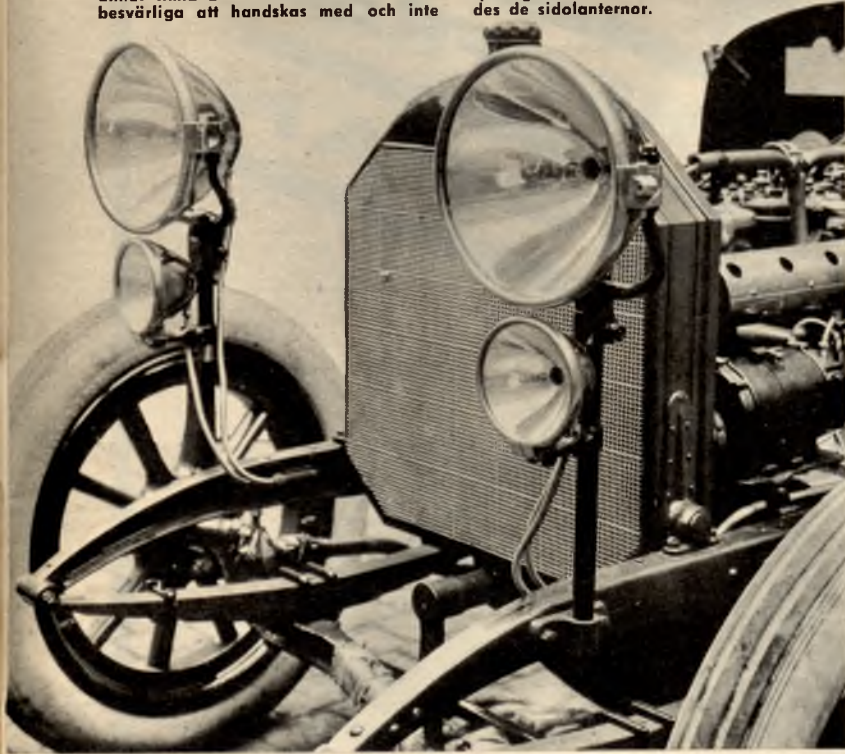
I bilvrimlet...

(Forts. från sid. 17)

50-årigt billjus

I bilens barndom aktade man sig mestadels för att köra i mörker. Det var besvärligt nog redan på dagen. Men billjusproblemet fanns där i alla fall och så småningom kom mer eller mindre fantasifullt monterade karbidlyktor och annat liknande i bruk. De var förstas besvärliga att handskas med och inte

särskilt effektiva. Det lekte många i hågen att konstruera en elektrisk bilbelysning, men den stora svårigheten var att eliminera den verkan som växlande motorvarv hade på strömlastningen i svänghjulsmagneten (generatorn). Hos Bosch höll man på i nära tio år innan man 1913 hade löst detta problem med en tillförlitlig spänningsregulator. Bilden visar det första billjuset från Bosch. Avbländningen (halvljuset) åstadkom man på den tiden genom att koppla om till ett par mindre strålkastare. Dessa var också något utåtriktade för att ge belysning i kurvor. Med en sjöterm kallades de sidolanternor.



effektiv förbränning blir därför inte möjlig. Genom ett transistorstyrt system sker brytningen så snabbt att den speciella tändspolens järnkärna blir fullt uppmagnetiserad vid varje brytning även vid högsta motorvarv.

Genom den konstanta och effektiva tändningsspänningen uppnår man också lägre bränsleförbrukning och större motoreffekt. Livslängden på såväl tändstift som brytarspetsar blir avsevärt förlängda.

På den svenska tillbehörsmarknaden finns bl.a. systemet Elektron 612. Priset rör sig omkring 300 kr.

ANNONS

"FÖRKYLDA" BILAR

Den kalla årstiden är en besvärlig tid för alla bilägare. Bilen blir lätt »förkyld» och börjar dras med åkomor. Kondens- och isbildning i bensintank, ledningar och förgasare gör bilen trög och svårstartad och många gånger uppstår motorstopp. Med tillsats av GLEX WINTER-DRIVE i bensinen förhindras detta. Motorn går bättre och blir lättstartad även i stark kyla. GLEX WINTER-DRIVE har dubbelverkan. Skyddar och höjer effekten. Ni märker genast skillnaden. Rekommenderas av ledande bensinbolag. GLEX WINTER-DRIVE tillverkas av GEMA och säljes överallt där biltillbehör tillhandahålls.

— glöm inte...



— nu är det snart dags att byta till TOPPSIKT VINTER



batteriet
Ni kan lita på
i alla väder

Fackmän konstaterar:



"Fiat JUVENTUS har bästa accelerationen"

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

- Bästa vägegenskaper
- Bästa växellåda
- Bästa bromsar
- Bästa styrning
- Högsta marschfart

S-n-a-b-b som en sportvagn

Fiat 1500 accelererar från 0 till 80 km/tim på 10 sek. Detta innebär snabba och säkra omkörningar och hög marschfart.

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 FIAT WULF
1300/1500
på toppen i mellanklassen



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 modet — inte minst i Sverige. Och även

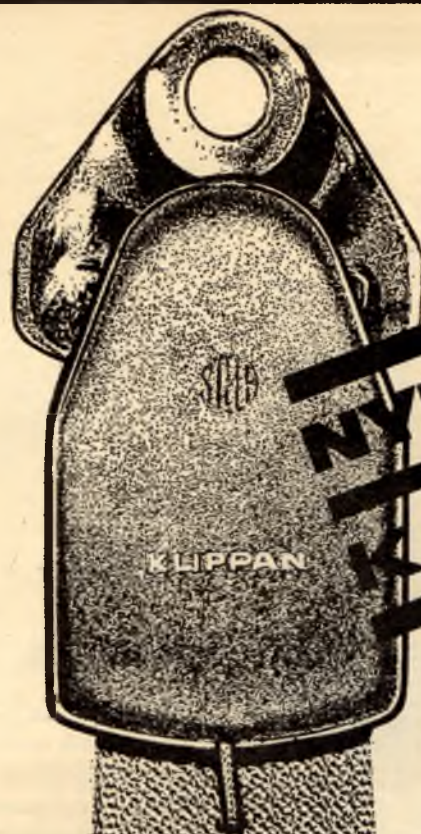
här erbjuder Fiat det största urvalet. Det finns inte mindre än 4 kombi-modeller (Familiare) i prislågen från ca 11.300 till 20.000 kr att välja på!

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.



Banduppvecklaren



— håller Ert S-bälte på plats



Banduppvecklaren praktiskt och billigt komplement till Ert S-bälte.

Banduppvecklarens snodd är av 'terylene'. Banduppvecklaren tål över 20.000 utdragningar. Ni monterar den själv.



Med banduppvecklaren:

Har Ni alltid bältet på plats.

Är det alltid rättvänt.

Hänger bältet aldrig ivägen.

AB BRÖDERNA OTTOSSON & Co KLIPPAN

Europaflygningen 1963

92 sportplan från 12 länder ställde upp i Europaflygningen 1963, vilken som alltid arrangerades av FAI — det internationella luftsportförbundet. Färden gick denna gång från Augsburg över Graz, Belgrad och Saloniki till Athen och tog fyra dagar.

■ Flygtävlingens segerherrar blev i år ett par tyska tidningskolleger, nämligen förarna av tidskriftsförlaget Burdas reportageplan chefpiloten Gerd Maier och hans co-pilot Paul König. Därmed tog de hem den eftertraktade styvspaken av silver — FAI:s vandringpris. Alla deltagarna lovordade också samstämmigt årets tävlingsorganisationsör dr Gaisbacher från Öster-

rikiska aeroklubben. Och sitt kunnande måste piloterna bl.a. bevisa vid mållandningen i Graz: den som inte landade bredvid landningskorset på flygfältet fick böta med dyrbara straffpoäng. Vidare gällde det att från en höjd av 600 meter och vid snabb överflygning dechiffra bokstäverna FAI. För att nu inte tala om själva flygupplevelsen...

Förstapristagarna vid årets europaflygning: Gerd Maier t.v. och hans hjälppilot Paul König (Tyskland).



En festlig anblick bjöd mellanlandningsplatserna — på bilden alla planan prydligt uppradade på flygplatsen Belgrad-Zemun.



Och här har tävlingsdeltagarna efter sista etappen i tyrdagsflygningen lyckligt landat sina plan på Athens flygplats Tatoi.



— Ja, om ni också är passagerare, var är då piloten...?



— Jag tror det är på tiden att vi fixar landningsstället igen — besättningen börjar väl snart tröttna på att dra på sig rullskridskor — så snart vi skall landa!

CITROËN

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



— produktionserfarenhet

skapar tillförlitlighet!



Importör och generalagent

Automobiles CITROËN Aktiebolag

STOCKHOLM

ATERFÖRSÄLJARE, SERVICEVERKSTÄDER OCH RESERVDELSLAGER ÖVER HELA LANDET



Ett lätt, löst snölager kan göra Er bil lika hjälplös som om den gick på rullskridskor. Alla vinterbilister måste räkna med den risken. Och Ni har själv metervis med snö framför Er! För en blygsam kostnad kan Ni redan nu skaffa Er ett ovärderligt skydd — GUNNEBO SNÖLÄNK. Effektivt och slitstarkt vägbett ger lätt start och säker körning.

Och Ni kan själv sätta på GUNNEBO SNÖLÄNK utan verktyg på 1/2 minut! Kör säkert med GUNNEBO SNÖLÄNK — men skaffa den NU.

Kör säkert med GUNNEBO snölänk



GUNNEBO BRUKS AB

Aktiebolaget AGE BE

Distributör:

Stockholm 08/24 10 20 Göteborg 031/12 41 45 Malmö 040/93 40 40



Jazz vid 160 knutar...



Prototypen till racerföraren Stirling Moss drömbil hör onekligen till höstens originellare bilskapelser — även om man nog hade väntat sig något mera extremt och fullblodigt eftersom Moss från början tänkte konstruera »morgondagens vagn redan i dag» och även försäkrar att de flesta av hans idéer är inbyggda i denna vidareutveckling av Fords Cortina.

Inredningsdetaljerna dominerar också skrytlistan över alla finesserna. När man öppnar det moderna handskfacket hittar man t.ex. inte bara en bandspelare för diktamen och återgivande av tonband utan också en hifi-radio. Medan i vagnen monterade stereofoniska högtalare — även vid 160 km/tim — förvandlar hela karossens innandöme till en veritabel konsertsal. Både jazz och symfonier kan därmed avnjutas både regelrätt och originaltroget...

För att nå denna akustiska affekt har Moss förbättrat ljudkvaliteten genom att klä vagnens inre med ett ny-modigt plastpolster av skumgummi, vilket garanterar bättre isolering mot vindbruset än tidigare.

Till det yttre har »Modell M» — som varit bilens arbetsnamn — en flackare front liksom en flackare akter än Cortina-Forden och därigenom verkar den givetvis rasrenare.

Bilens tekniska data har följande utseende: Den 2-dörrars, 4-sitsiga limousinen är 4,20 m lång och 1,50 m bred. Den 4-cylindriga motorn om 1,5 lit. cylindervolym presterar 80 (engelska) hästar. Framhjulen är utrustade med skivbromsar, växellådan helsynkroniserad. Acceleration lyder på 8 sek från 0—80 km/tim. Medan bränsleförbrukningen ligger på ca 9 lit per 100 km.

Vagnens försäljningspris uppskattas

av fackfolk till omkr. 15.000 kr — troligen åtskilligt mer. Fast t.o.m. en sportigt trimmad personvagn står ju förstås att få för mindre...

R—o.

NU KAN NI



**MÅLA
DIREKT
PÅ ROST!**

KURUST

testat av Chalmers
vitsordat av Wasa-
nämnden

KURUST är det nya sensationella rostskyddsmedlet som lägges med pensel direkt på rostiga ytor. Ingen sandblåstring. Torkar på 2 timmar och kan sedan användas som underlag till alla i marknaden förekommande färger. Ett utmärkt rostskydd för bilen, villan, båten. Täckförmåga 7 m²/kg. 225 g-burk 5:75 kr, 450 g-burk 9:50. Oms. och porto tillk. Beställ idag!

—TIII AB GAUTO, Box 3054—
Göteborg 3

Härmed beställer jag

.....st. 225 g-burkar,st. 450 g-burkar KURUST att omgående sändas mot postförskott till

Namn.....

Adress.....

Postanstalt.....

B

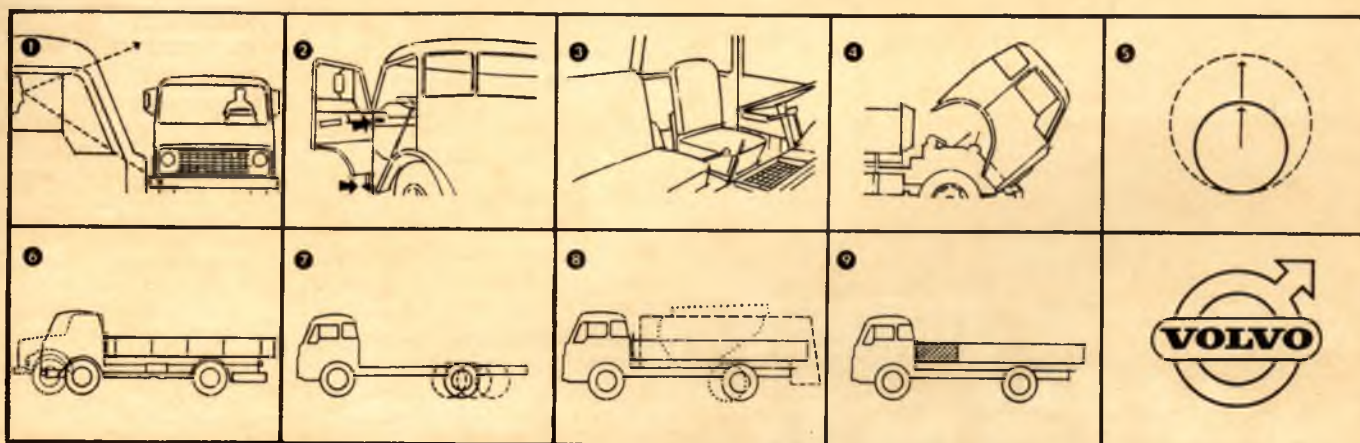
Bensinvinnare kommer i nr 12

Dragningen i det stora bensinlotteriet har ägt rum helt nyligen men vi kan tyvärr inte presentera listan över de lyckliga vinnarna förrän i nästa nummer av BILEKO.

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 — vändraden 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, riktpåhåll och reparationer

VOLVO

Klart
 ledande
 lastvagnsmärke

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

ÖVER HELA LANDET