

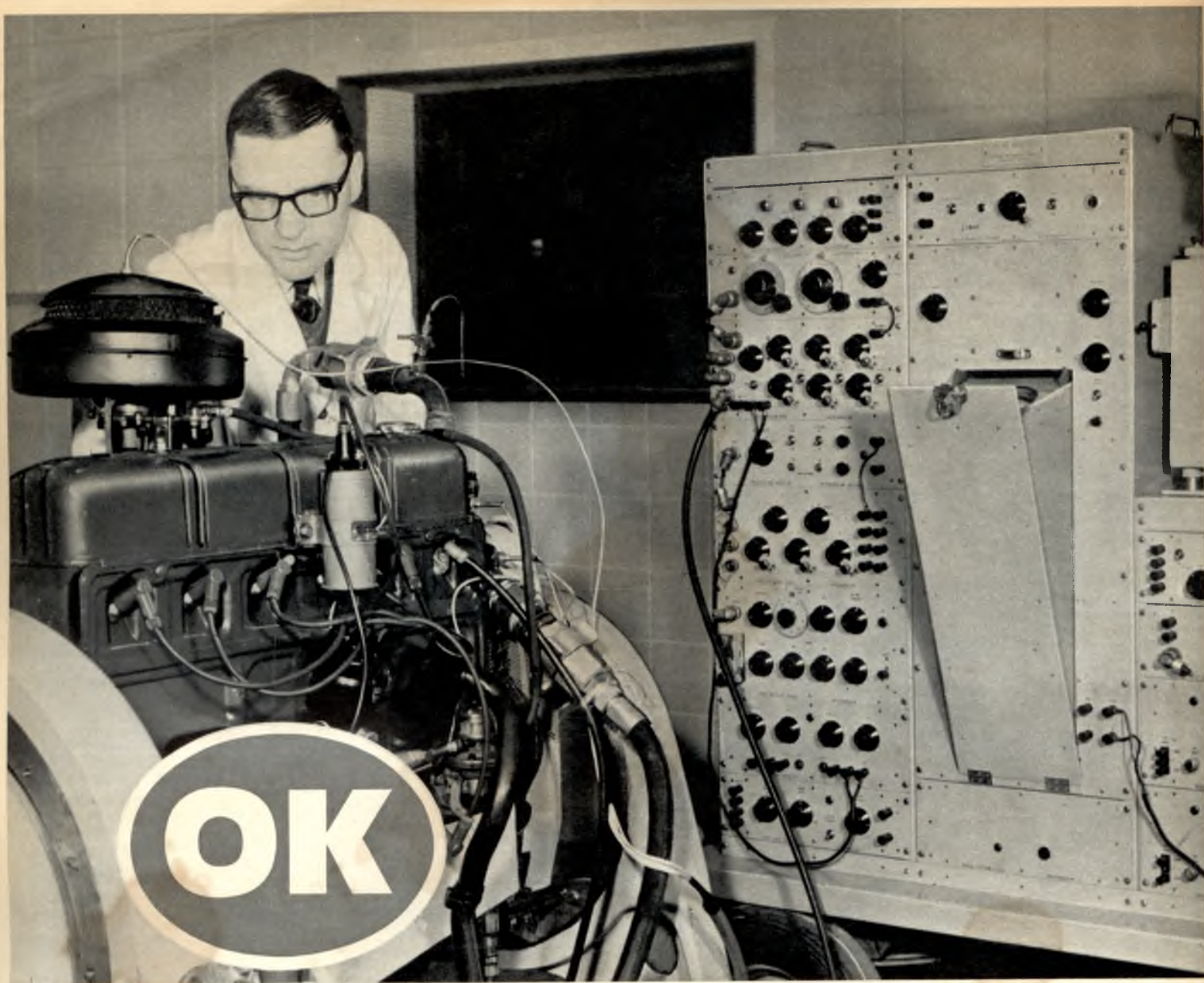
BILEKO NOMI

SLUTNUMMER • 1963 Pris 1.50 inkl. oms



BILEKO-KAVALKAD

Sista numret av motortidningen Bilekonomi med stort bildsvep kring 30 års bilism • Körkort på 12 dar i kontinent-bilskola Trafiksal i skolorna olycksbot • Internationella trafikexpon



MOTOROLJA

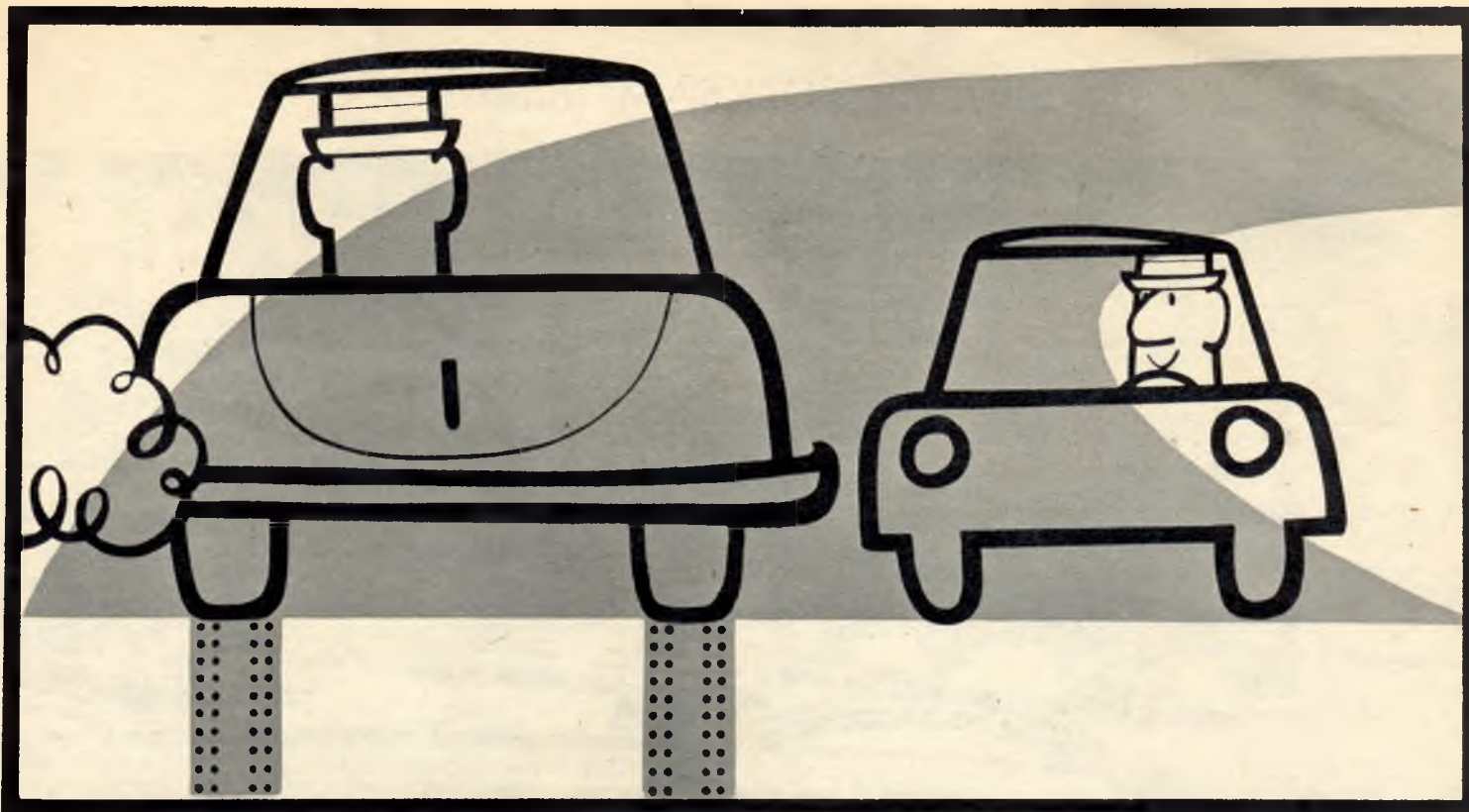
BILÄGARNAS EGEN OLJA

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

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

OK:s motoroljor har därför alltmer vunnit bilägarnas förtroende

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



TRYGGT!

Vid rundbaneprov på spolad sjöis har dubbeldubben visat sig ge betryggande sidstabilitet 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 däck.
- 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)

Succé för FOLKSAM-initiativ:



800 deltagare i trafiksäkerhetstävlingen!

Stoppa olyckskurvan

Det var mottot för den tävling om ökad trygghet i trafiken som Folksam startade i våras. Syftet med tävlingen var främst att aktivt engagera allmänheten för trafiksäkerhetsfrågorna. Det är därför glädjande att kunna konstatera att inte mindre än 800 förslagsställare deltagit.

Inga universallösningar

Det måste starkt understrykas att trafiksäkerhetsfrågorna är utomordentligt svåra, inte bara för lekmän. Några universallösningar finns inte. Detta måste man hålla i minnet när man bedömer tävlingsförslagen.

Pristagare

Första pris, semesterresa för två personer till Riva del Sole, har tilldelats Helge Edman, Dorotea för förslag om »vägdelare» i form av gräsmattor eller räfflad beläggning i mitten av vägbanan vid backkrön och svårare kurvor. *Andra pris*, 1.000 kr, har tilldelats Jacob Palme, Lidingö. Förslaget innebär att man i

varje gatukorsning bör ange med gula streck att bilisterna på ena gatan bör lämna företräde för bilister på den andra korsande gatan. *Tredje pris*, 500 kr, har tilldelats Bertil Jonasson, Astorp. Förslaget innebär att en kraftig, halvmeter bred väv spänns mellan lastbilens bakända och släpvagnens framända och avser att förhindra att en cyklist kommer in mellan en lastbil och dess släpvagn. Samma förslag som juryn tilldelat första och andra pris har sänts in av flera tävlingsdeltagare, men de belönade förslagen har varit de bäst motiverade. Bland de övriga förslagen har Folksam utdelat 14 bokpriser.

Jury

Förslagen har bedömts av en jury bestående av Folsams trafiksäkerhetsnämnd, vilken har följande medlemmar: Professor Bengt Joel Andersson, Tekniska Högskolan, Direktör Harry Hjalmarson, KF, Professor Gunnar Johansson, Uppsala Universitet, Direktör Henry Linderot, IC/OK, Överläkare Stig Lindgren, Falun, Landshövding Allan Nordenstam, Jönköping, Talman Axel Strand, Gene-

raldirektör Gustav Vahlberg, VoV samt Direktör Seved Apelqvist, Folksam.

Förslagen går vidare

Tävlingsförslagen har överlämnats till Kommunikationsdepartementet, Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen samt Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande.

Bilreparationsfabrik — nytt Folksam-initiativ

Under förutsättning av försäkringsinspektionens medgivande kommer Folksam att starta en bilreparationsfabrik i vilken svårt skadade fordon skall iordningställas. Inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt kan detta initiativ få stor betydelse. Folksam kan kontrollera att de reparerade fordonen blir trafikdugliga och tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt, och erfarenheterna inom denna fabriksrörelse kommer att ställas till trafiksäkerhetsforskningens förfogande.

tänk efter före **FOLKSAM** försäkrar



i högsta klass

(en service lika bra som bilen)

Modern och fortlöpande utbildning

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

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

Det kostar så mycket mindre med VW-service

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

VW-verkstäderna planerar i dag för Er nästa bil

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

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



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

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

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

Dubba med SECOMET kärndubbar

MÅNGA SMÅ SPETSAR GRIPER SÄKERT I ISEN

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

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

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

Många dubb-rader
SECOMET 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 underkylt 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 underkylt 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 miles körsträcka på vinterväg. Det betyder flera vintrars säkrare körning.

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

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

Dubba däckets runt om

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



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

SECOMET ger Er många viktiga fördelar

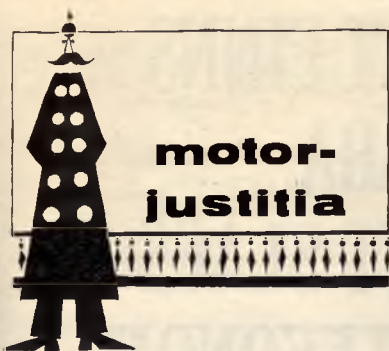
Lättare start • mindre hjulspinn
• bättre styrning och acceleration
• bättre sidstabilitet, mindre risk för sladd • 40—60 % förkortade bromssträckor på is • bättre manöverförmåga i svåra situationer • mindre ansträngande körning.

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

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



SECOMET



■ Nog är det sant att det mesta av det som händer och sker i denna värld kommer i tidningarna, men ändå är det så att mycket av allt detta aldrig kommer till allmänhetens kännedom.

Hade inte Bilekos medarbetare händelsevis en dag under julsmytningen kommit in i en av de små rättssalarna i »rådhushöjden» vid Bergsgatan i Stockholm, där trafikmål handlägges på löpande band, hade kanske aldrig den lilla historia som här skall berättas om kommit på pränt. Ändå var det ett hart när otroligt händelseförlopp. Hade det tagits en bild av vad som hände, när det hände, hade det utan tvivel blivit »årets bild»!

Målet handlade om en ung man och en ung kvinna som varit ute och besökt några andra ungdomar nere i Södertörn. Det var präktiga ungdomar och det förtärdes ingen sprit. Men det dansades och glimades och eftersom det var helgdagskväll sommartid höll man på till tidigt på morgonsidan. Först när solen gick upp slutade festen.

Den unge mannen startade för att köra sin flicka hem. Han körde henne på motorcykel. Hon satt bakpå och höll honom stadigt om livet.

På ett ställe under vägen fanns en tågövergång. Den unge mannen visste om detta ty han hade kört där flera gånger förut. Det fanns också de vanliga varningsskyltarna. Det visste han också om.

Nu var det som sagt tidig morgon och solen höll just på att gå upp. Detta gjorde att den unge mannen inte såg att signalanordningarna visade rött vid själva järnvägsövergången. Klockorna var också i funktion, ty ett tåg nalkades. Han hörde inte klockorna fast han borde ha hört dem. Självsade han efteråt att han blev irriterad över att den uppgående solen, som alltså stod mycket lågt, sken honom rätt in i ögonen.

Först i allra sista stund såg han att bommarna var nere! Han slog till bromsen på motorcykeln, han slirade den sista metern fram mot den stadiga bommen, men det var för sent. Med kraft körde motorcykeln på bommen och tvärstannade! Men de två som satt på motorcykeln stannade inte. De fortsatte på egen hand, kastades upp i luften och över järnvägsspåret och över bommen på andra sidan. I precis samma ögonblick kom tåget, det var ett ånglok med en rad godsvagnar efter sig. Ynglingen och flickan, som alltså höll sitt tag om hans midja, flög förbi och framför loket på — enligt åsyna vittnens utsago — högst tre a fyra meter! Men loket rörde dem inte. Och de föll oskadda ned på vägen framför en väntande bil på andra sidan.

I den bilen satt en person, som först blev alldeles stel av fasa när han såg vad som inträffade. Sedan

Forts. sid. 34

TILL ER SOM HÄNDELSEVIS INTE KÄNNER R-Y-T-M-E-N...

DANSAR NI SCHOTTIS NÄR MUSIKEN SPELAR TANGO?...
NATURLIGTVIS INTE -!

MEN VARFÖR KÖR NI DÅ BIL
I »SJUTIO» NÄR ALLMÄNNA
TAKTEN SPELAR »FEMTIO»?...

ELLER VARFÖR BROMSAR
NI OMÄTLIGT I BACKEN
NÄR TRAFIKRYTMEN
MEDGER JÄMN FART?...
ELLER VARFÖR RULLAR
NI FÖRBI SEVÄRD-
HETEN I FYRTIO
NÄR RAKSTRÄCKA
OCH MEDTRAFIKANTER
KRÄVER NITTIO?...
ELLER VARFÖR »AXAR»
NI PLOTSLIGT UPP
TILL HUNDRATIO
PÅ LILLA RAKAN
NÄR NI ÄNDÅ
BROMSAR TILL
TRETTIO SÅ
SNART VÄGEN
BOJER
DET MINSTA?

fröken dansar
en fascinerande schottis!

tango var det,
annars...

JO, DÄRFÖR ATT
NI FÖRMODLIGEN
INTE KÄNNER
TRAFIKENS RYTM
OCH DÄRFÖR
INTE HELLER
FÖRMÅR
ANPASSA ER
TILL DEN.

... VI MISSTÄNKER ALLTSÅ I ALLA FALL ATT »DET
BLIR SCHOTTIS» NÄR DET SPELAS TANGO
OCH REKOMMENDERAR FÖLJDÄKTIGEN
DANSAREN ATT HÅLLA SIG TILL D-A-N-S-BANAN
DÄR LYTET TROTS ALLT BLIR MINDRE
ÖDESDIGERT ÄN PÅ V-Ä-G-B-A-N-A-N...

DET FINNS BARA ETT SLAGS BILEKONOMI



Sin bilekonomi bestämmer man själv: genom att välja en bil som ger många mil till låg kostnad.

Fler svenska bilköpare väljer Volvo än något annat märke. Här är några faktorer som påverkar deras val.

Inköpspriset

En del av det Ni betalar för en ny bil får Ni igen när Ni senare byter den. Hur mycket beror på märkets andrahandsvärde. Volvos andrahandsvärde hör till marknadens bästa. Därför är en Volvo ekonomisk i inköp.

Bensinförbrukning

Volvos B18-motor med 5-lagrad vevaxel är ovanligt bränslesnål. Det bevisas av laboratoriemässiga mätvärden. Det bevisas också av fem ekonomiloppsegrar under 1962 och 1963, där resultaten varierade mellan 0,573 och 0,652 l/mil.

Förutom ekonomi ger B18-motorn hög marschfart och accelerationsresurser för säkerhetssnabba omkörningar.

Service

Det finns auktoriserade Volvo-verkstäder över hela landet. Alla tillämpar Volvos riktpriiser — både på delar och arbete. Volvos

reservdelar ligger mycket fördelaktigt i pris. Volvos kvalitet, driftsäkerhet och slitstyrka bidrar också till låga servicekostnader. Volvo behöver numera underhållsinspektion endast var 1000:de mil.

Fasta kostnader

De fasta bilkostnaderna — skatt, försäkring, etc. — utgör en väsentlig del av Era bilutgifter. Här ger Volvo en ekonomisk förmån som inget annat bilmärke kan erbjuda: den unika 5-åriga PV-garantin. Ni slipper kostnaderna för vagnskadeförsäkring i 5 år!

Utrustning

När Ni köper en Volvo får Ni en komplett utrustad bil med bl.a. helljussignal, elektrisk vindrutespolning, vindruta av lamellglas som ger fri sikt även efter stenskott, effektivt rostskydd och stöldskydd, nollställbar trippmätare, bländfri backspegel. Verkligt väsentligt är Volvos genomtänkta säkerhetsutrustning med bl.a. fabriksmonterade trepunkts säkerhetsbälten med förstärkta fästpunkter.

Många andra bilar kan erbjuda Er något av det Volvo ger.

Inga andra bilar kan ge Er allt det Volvo ger.



**nu värd
mer än 30%
mer**

Sedan hösten 1962 har premierna för vagnskadeförsäkring höjts med 32—50 %. PV-garantins värde har ökat i motsvarande grad.



VOLVO

för ekonomins skull



SLUTREPLIK

AV JOHN BACKLUND

■ Detta är det sista numret av Bilekonomi. Efter 33 års utgivning upphör tidningen att utkomma. Många av våra 140.000 läsare som lärt sig att tycka om tidningen kanske frågar sig *varför* och på detta kan man kort och gott svara att man inom bil- och oljekooperationen ansett att det vara viktigt med en nyorientering när det gäller tidningsfrågan. IC och OK har i dag i runt tal en halv miljon anhängare i vårt land. Man har ansett det av största vikt att uppehålla kontinuerlig kontakt med denna stora grupp av bensin- och oljekonsumenter. Här har »Bileko» inte räckt till, vilket framgår av tidigare nämnda upplagesiffra. Vad som nu sker i tidningsfrågan är helt enkelt en sammansmältning av IC Stockholms tidigare lokalorgan »Vi Bilägare» och rikstidningen »Bilekonomi». Utformningen av det nya organet, vars namn blir »Vi Bilägare», är redan bekant för större delen av vår läsekrets genom de två provnummer som utsänts (nov. och dec.).

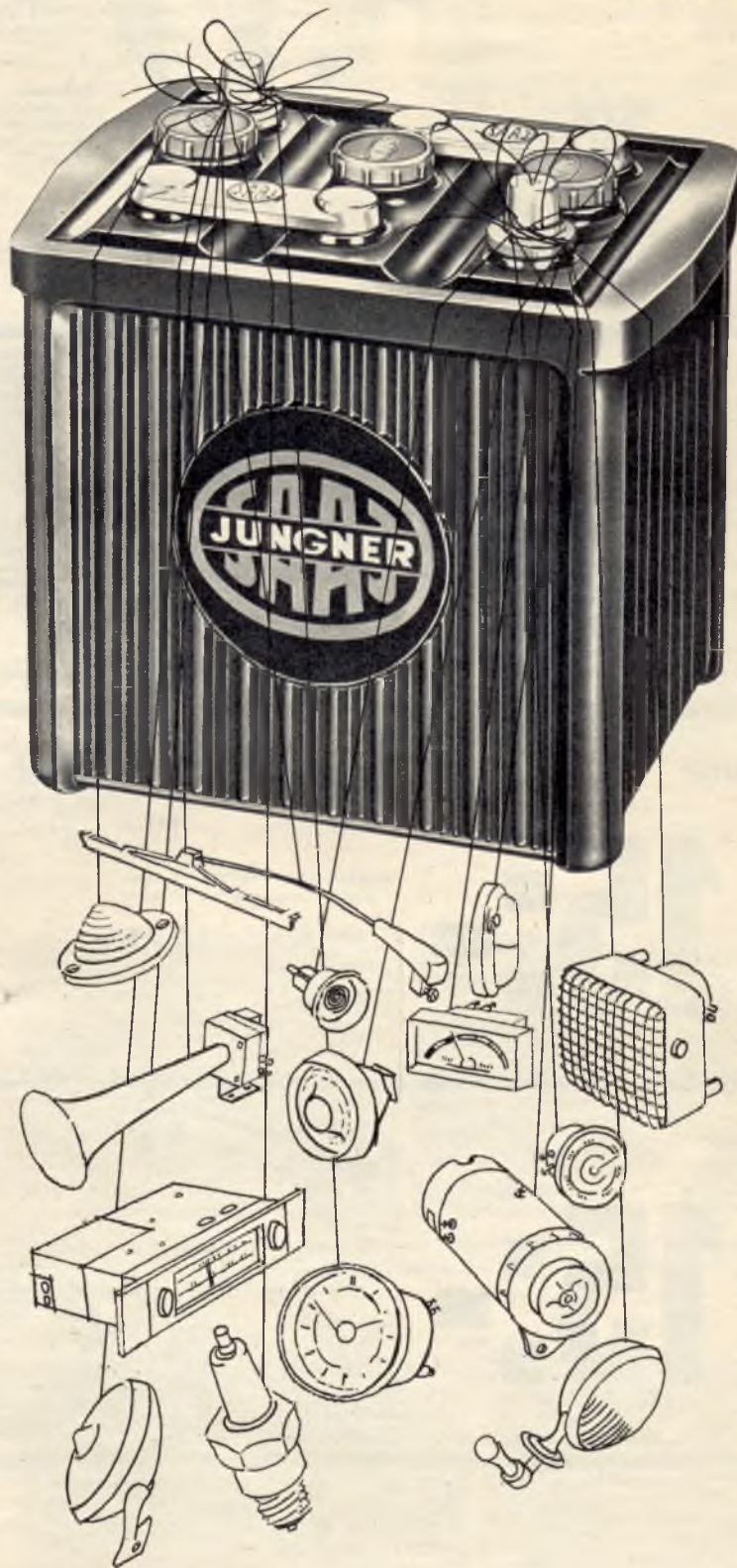
Det tekniska utförandet av »Vi Bilägare» blir som de flesta uppmärksammat av samma slag som dagspressens. Detta innebär kanske en något försämrad bildkvalitet men i gengäld blir det möjligt att presentera desto »färskare» nyheter. Tekniken möjliggör också att vi kan ge ut flera olika upplagor av tidningen. Norrlänningarna kommer således att få en egen edition liksom de övriga delarna av landet. Allt som allt kommer »Vi Bilägare» ut i fem olika versioner — en syd, en mellansvensk, en stockholmsk, en väst- och en norrlandsedition. Vi tror att vi på detta sätt kommer att kunna ge läsaren ett betydligt mer levande och intressant stoff.

Redaktionen kommer också att bestå av edra gamla vänner från »Bileko» förstärkt med ett antal reportrar. Vi kommer inte att lämna någon möda ospard för att ge er de bästa informationer kring motorism och turism och vi kommer liksom tidigare att ständigt kämpa för en fri och objektiv nyhetsförmedling.

Samtidigt som vi tackar för de trevliga kontakter vi haft under så många år genom »Bilekonomi» hälsar vi er hjärtligt välkommen som läsare av den nya »Vi Bilägare». I detta sammanhang vill vi också uttala ett oförbehållsamt tack till Nordisk Rotogravyr som under alla år medverkat till att ge »Bilekonomi» ett gott tekniskt utförande.

En trevlig helg tillönskas.

det hänger på batteriet...



att lita på
i alla väder!

BILEKONOMI Nr 12 — 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

IC



julklappstips för bilfamiljen

under

5:-

Sesam frostolja. Tinar upp och smörjer frusna lås. Praktisk instickspip.

1:60

De-icer. Is- och isborttagningsmedel av amerikansk tillverkning. Aerosolförpackning om 450 g.

3:90

Isskrapan »Skaffis». Skafft av polerad aluminium. Handtag av mjukplast. Blad av rostfritt stål.

4:50

Snöborste. En snöborste är ett välbehövligt vintertillbehör. Tillverkad av trä och plastfibrer. Försedd med isskrapa. Längd 53 cm.

3:90

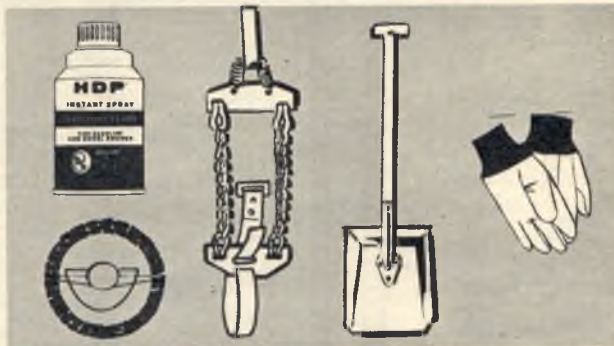
Sandpåse. Tillverkad av kraftig plastbelagd bomullsväv. Bra att ha när hjulen spinner. Storlek 30x60 cm.

3:10



under

10:-



Rattmuffar av Pannofix i ett flertal färger från

6:-

Snöskuffeln »Skotte». Blad av härdad aluminiumplåt. Svängt träskafft med kryckhandtag. Total längd 78 cm. Bladets storlek 23x27,5 cm. En kraftig och oöm snöspade.

7:-

Skyddshandskar med baksidan av tyg och insidan av spålläder. Fem fingrar — med krage.

7:50

Snabblänk — ett osvikligt hjälpmedel vid fastkörning i snö och halka. Finns för alla ringdimensioner. Från

5:75

Snabbstart. Om motorn under den kalla årstiden är svår att få igång underlättas starten av en dusch med »HPD instant spray» i förgasaren. Avsedd för såväl bensin- som dieselmotorer. Amerikansk tillverkning. Aerosolförpackning om ca 285 g.

8:-

under

15:-

Varningstriangel av plast i internationellt mått, kraftigt reflekterande yta. Hopfällbar med fodral.

11:-

Bensintanklås »WASO» i rostfritt stål. Levereras med 2 nycklar.

14:75

Värmesitsen »Ekvator». Självvärmende i 2-delat utförande. Smakfulla textilier med förstärkningslist. Försedd med band, sitter därför perfekt.

13:90



över

15:-



Ryggstödet »Relax». Ortopediskt riktigt, ger luftväxling och stöd åt ryggen.

15:-

Skidhållare. Ny konstruktion passande för alla bilbredder. Tillverkad av plastöverdragna stålrör i svart, rött och grått. Ett års fabriksgaranti.

15:75

Bogserlina av smidig plastöverdragen stålwire.

19:-

exkl. ryckutjämnare

12:-

Hjulsidor tillverkade i högglanseloxerad aluminium. Levereras i sats om 4 st. För de flesta bilmärken.

31:-

**Alla priser
inkl. oms.
Dessutom
återbäring!**

Dessa varor och mycket, mycket
mera finns att välja på i de väl-
sorterade tillbehörsbutikerna
hos IC.

IC

ÖVER HELA LANDET

AV BJÖRN PALM RIV START

Gummirullar räddar fordon ur kurs

■ Med en vägg av elastiska men hårdfjädrande gummirullar längs motorvägarnas såväl mittskiljeremisor som vägkanter — och särskilt då i svåra kurvor — vill den österrikiske uppfinnaren Emil Holz rädda bilisterna från slirfaran.

Det rör sig alltså om en regelrätt vägg av gummirullar som begränsar körbanan på bägge sidor och Holz har redan tagit patent på sin uppfinning i både hemlandet, Västtyskland och Schweiz. Det största intresset för saken har hittills tyskarna visat — ärendet ligger under behandling i Bonns kommunikationsdepartement där man också står i kontakt med uppfinnaren, enligt vad ministeriet på förfrågan upplyser Bileko. Men Holz försäkrar oss för sin del i ett privat uttalande, att både Sverige och andra länder har möjlighet att omedelbart få licens och därmed tillämpa hans uppfinning i praktiken.

Som framgår av bilden är de fjädrande rullarna vridbart lagrade på stående axlar och ett fordon som kommit ur kursen fångas alltså upp av denna rullvägg samt glider längs rullarna tills det stannat — och detta utan att ta någon skada av äventyret! Till skillnad mot liknande säkerhetsanordningar av alltför svaga stålät eller plastmaterial, som inte lämnar den förolyckade karossen intakt utan tvärtom kan åstadkomma ganska stora skador även om personskadorna lindras.

— Jag kommer också att hjälpa de länder som söker licens på min uppfinning genom att dels löpande meddela ytterligare förbättringar på rullväggen, dels själv medarbeta vid iordningställandet av det första avsnittet, försäkrar Holz eventuellt intresserade svenska vägmyndigheter genom Bileko.

Men fördelen med uppfinningen är inte bara, att den verkar som avlänkning och uppbromsning på bilar som vikit ur kursen utan genom skyddsanordningens elasticitet och skonsamhet styrs fordonet i normala fall åter ut på körbanan varefter föraren — även om han under det kritiska ögonblicket tillfälligt förlorat rattfattningen och självkontrollen — åter kan rätta upp vagnen och fortsätta som om ingenting hänt!

Jämfört med stålät och liknande körbanebegränsande skydd, vilka ofta brister på långa sträckor när bilarna fastnar i dem, är också rullväggen enskilda delar och detaljer lätta att byta ut och underhållet blir därmed utomordentligt billigt.

Kanske något att fundera på för VoV, där man ju än så länge inte bundit sig för vare sig det ena eller andra skyddet när det gäller körbanebegränsande vägräcken och mittskiljeremisor? Så varför då inte lika gärna ta upp den holzska rullväggen! Och några invändningar från bilisthåll har man förstås svårt att tänka sig...

Polisövervakning vid stoppljusen överflödigt trafiksyndarna kan plåta sig själva ovetande

■ En omfattande och fortlöpande polisrazzia mot särskilt stockholmsbilisternas allt vanligare trafiksynd att nonchalera de röda, rödgula och gröngula signalljusen vid gatukorsningar och övergångsställen har nu dragits igång. Men med hänsyn till den rådande personalbristen inom polisen borde det väl ligga närmare till hands att kopiera Tyskland, som kollar samma sak med hjälp av en helautomatisk apparatur, vilken t.o.m. plåtar trafiksyndaren i det psykologiska ögonblicket!

Den av Siemens och Agfa konstruerade nya trafikkontrollen, som alltså automatiskt registrerar de fordonsförare som bryter mot trafikljusen, fungerar hittills oklanderligt. Och på de här bilderna, som är hämtade från en korsning i München och ett torg i Frankfurt a.M., ser man åskådligt hur fotona obarmhärtigt avslöjar inte bara den som syndar mot signalljuset utan samtidigt också förevisar hans eventuella överskridande av gällande hastighetsbegränsning.

Hittills har denna form av automatisk-fotografisk trafikkontroll endast tillämpats för fastställande av överträdelser mot den rådande fartgränsen på vissa vägvägnar, men kombinerad med kontroll av bilisternas framfart vid viktigare stoppljus-utrustade gatu- och vägkorsningar

bör den nya anläggningen kunna få en självskriven funktion i dagens trafikmaskin överhuvud taget och det inte bara i Tyskland.



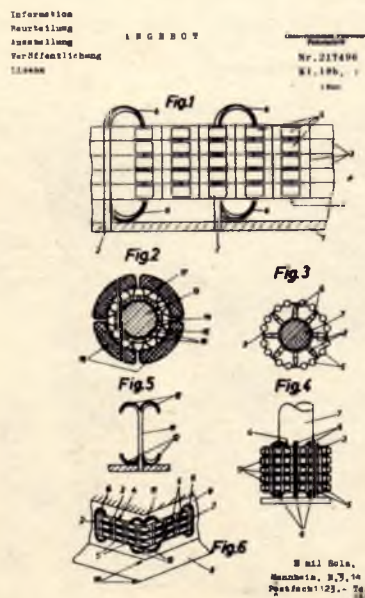
Så ser den ut, den nya trafikövervakningsanläggningen modell/Siemens-Agfa — mitt på Platz der Republik i Frankfurt a.M.



Stoppljusövervakning vid Germering i München: bilden t.v. visar första fotot taget 5,3 sekunder efter den gula signalens början, medan bilden t.h. är det andra fotot, taget 1 sekund senare.



Hur trafiksyndarna plåtar sig själva när de gör sig skyldiga till övertramp vid signalljusen åskådliggör även de här bägge Frankfurtbilderna från en och samma situation och tagna med blott några sekunders mellanrum: Här är det den vita folkvagnen som syndar på näden och kör mot rött, men det gör den som sagt inte ostraffat — bilisten har redan varit vänlig nog att förevisa sig själv i den prekära situationen och därmed lämnat ett vattentätt corpus delicti inför det stundande trafikmålet!



En avgörande bidrag till trafiksäkerheten inte minst i vägkurvorna utgör österrikaren Emil Holz fjädrande gummirullvägg avsedd som vägräcke likväl som mittskiljeremisor och främst i anslutning till motorvägarna.

Uppfinningen har redan kostat Holz 25.000 kr i patentkostnader men den provas nu av västtyska trafikministeriet och även andra länder kan få praktisera den på licens.



Det fordras specialverktyg

Alla auktoriserade Volvo-verkstäder har full uppsättning av specialverktyg för service och reparationer på Volvos produkter. 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 riktpreslistor 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.



MED
ERIK
LÖFGREN

I BIL VIMLET

Ny volvofabrik i Köping

■ En ny fabrik för tillverkning av växellådor till personvagnar invigdes i slutet av november vid Volvo-Köpingverken i Köping av direktör Gunnar Engellau. I den nya byggnaden med en total golvyta av 9.000 m², kan produceras ca 150.000 växellådor per år. Samtidigt friställes utrymmen i företagets gamla verkstadslokaler, vilket bland annat möjliggör en utvidgning och rationalisering av produktionen av transmissioner för lastvagnar och bussar.

Rationaliseringen vid Volvo-Köpingverken har drivits mycket långt och på många ställen har en höggradig automatisering kunnat införas. Personvagnsväxellådorna framställs i ett s.k. linesystem. Det innebär, att de olika detaljerna tillverkas i var sin bearbetningsline. Det hejarsmida råmaterialet matas in i den första maskinen, bearbetas vidare i en rad typer av arbetsmaskiner och lämnar sin »line» först när delen är klar för montering. Förflyttningarna mellan de

olika momenten sköts till stor del av mekaniska transportanordningar. Maskinparken är av högsta internationella klass och speciellt intressanta är maskinerna för kugghjulsbearbetning.



Förutom alla »ordinarie» kontrollanter finns vid varje bearbetningsställe utrustning, med vilken arbetaren själv kan kontrollera sitt arbete. I denna mätmaskin med avläsning på vätskepelare kontrolleras på ett ögonblick 16 olika mått.

Underhållsfria lager på svenska lastbilar

■ Plasten har kommit till användning på vitala punkter i dagens svenska lastbilar. I bromsar, kopplingslager och spindelbultar använder sig t.ex. Scania-Vabis numera av teflonimpregnerade bussningar och brickor. Och teflon är ett slags plast.

Innan Scania-Vabis införde rullbacksbromsar gjordes mycket omfattande prov såväl i praktiken som i provbänkar på företagets experimentavdelning.

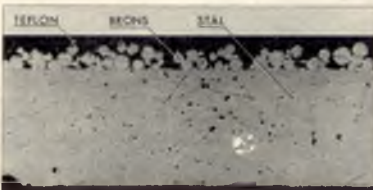
En miljon gånger testades t.ex. ett enda lager i rullen i bromsarbetet utan synligt slitage. Och en miljon maximala inbromsningar är mer än någon lastbil får prestera under sin livstid. På tidigare bromstyper har bromsexcentern — den del av bromssystemet som pressar isär bromsbackarna — glidit mot en stålplatta. Bromsdammet och de höga temperaturer

som utvecklas i bromssystemet på en lastbil kunde förstöra smörjmedlet där så att friktionskraften blev mycket stor.

Eftersom rullfriktionen är mindre än glidfriktionen hade man redan tidigare försökt att använda rullbackar i stället för stålplattan. De då använda lagermaterialen orsakade ofta att rullen så småningom kärvade fast vid sin axel.

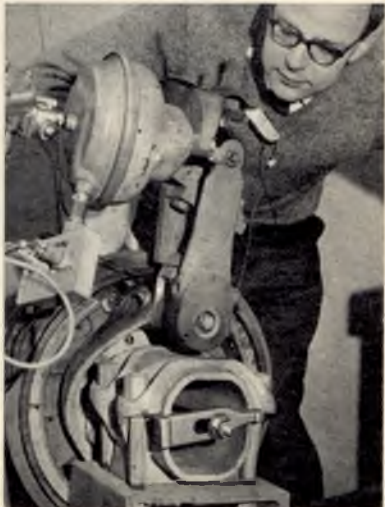
Teflon som i sig själv har mycket låg friktionskoefficient, under 0,1 vilket i stort sett är detsamma som för is, har löst det problemet.

Genom att rullbackarna har mindre friktionsmotstånd har verkningsgraden på kraftöverföringen ökat med cirka 25 procent. Man klarar sig således med mindre bromsacylindrar vilket i praktiken betyder snabbare reaktion hos bromsarna.



Så här ser en teflon-bussning ut i genomskärning, förstorad 40 gånger. Det breda vita lagret i botten är stål, de vita »kulorna» är brons och den svarta smala skuggan bakom dem är teflon.

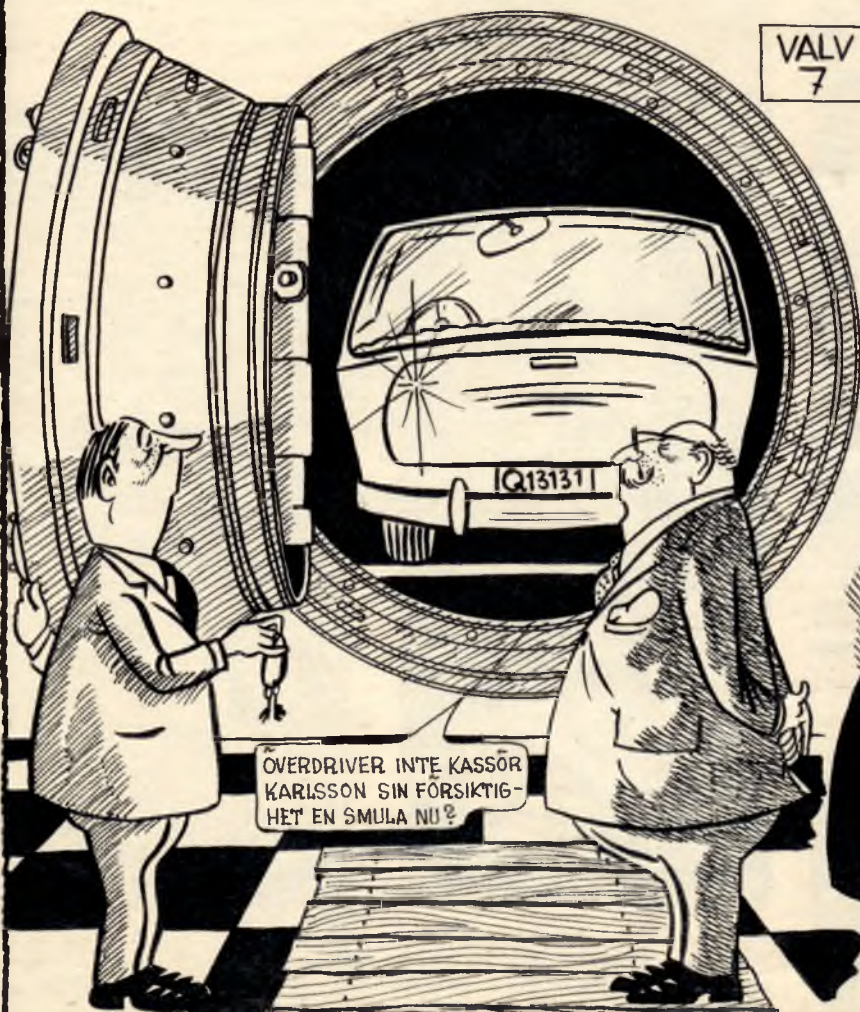
En miljon gånger testades i den här bromsprovaren rullbackarna i bromssystemet på Scania-Vabis nya lastvagnsserier. Det är mer än någon lastbil bromsar i praktisk drift. Resultaten visade att det nya materialet klarade påfrestningarna utan mätbar förlitning.



JUKUL



VAR DET MIN HERRE
SOM VILLE SE PÅ BI-
LAR TILL BOTTEN-
PRISER?



VALV
7

OVERDRIVER INTE KASSÖR
KARLSSON SIN FÖRSIKTIG-
HET EN SMULA NU?

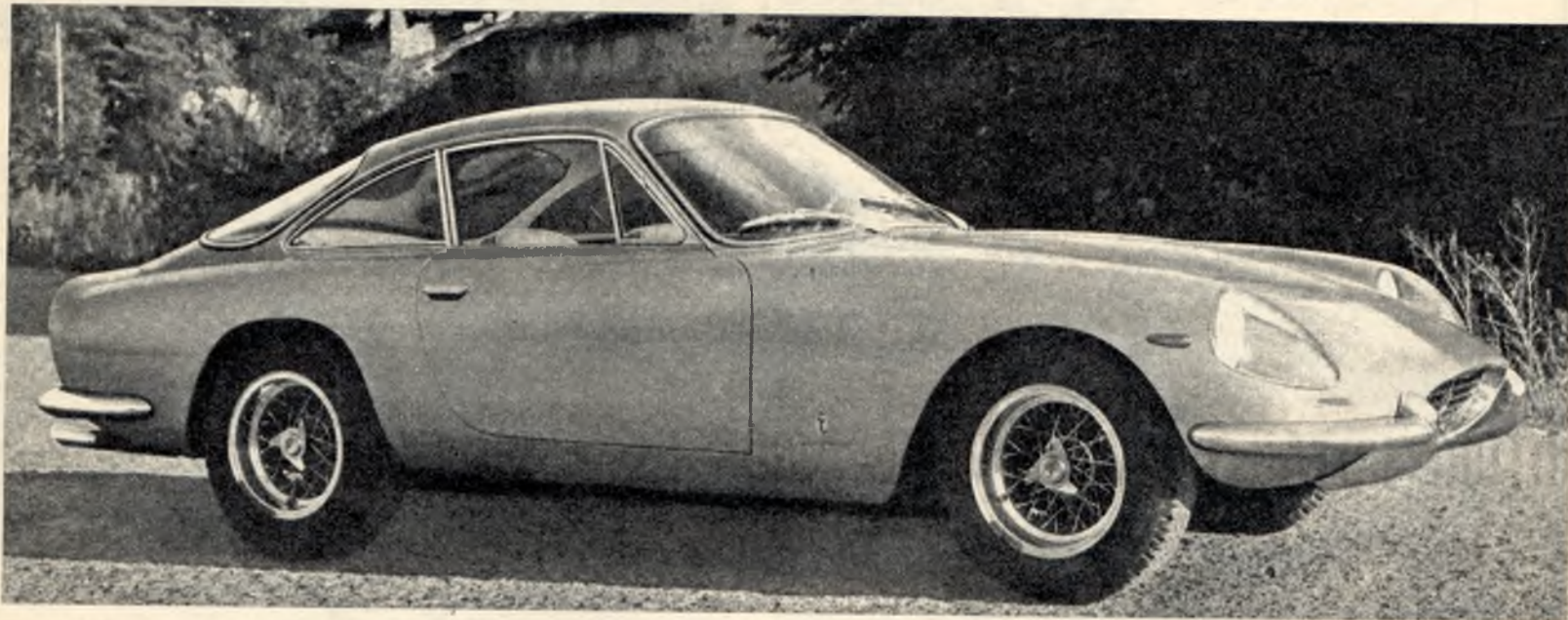


ALL RIGHT, BOYS!
TUTA OCH KÖR!

NÄSLUND 63

Jorden runt på trettio dagar

NY FERRARI



Så här inför julen hör det ju till att man skall skriva önskelistor. Som passande konsument-upplysning presenterar därför Jorden runt ett knippe specialkarosser från den nyligen timade Turin-utställningen. Önska kan man ju alltid.

Denna helt nya Ferrari 250 GT Berlinetta föreslår vi som lämplig julklapp till t.ex. Jorden runt-red. Karossen är från Pininfarina.

4-DÖRRARS MASERATI



Men vid juletid skall man tänka på familjen. Maserati, tidigare enbart tillverkare av sportkupéer och racerbilar, kommer nu med en stor fyradörrarsmodell där hela familjen kan få uppleva sportvagnsäkande. Med en 4,1 liters V8 på 260 DIN-hk har den en topphastighet av 230 km/tim.

HANS OCH HENNES



Senaste gimmick från USA. Den här växellådan är automatisk i vänsterläget och manuell i högerläget. Medan lilla frun kan köra till snabbköpet utan att besväras av krångliga växellågan kan mannen få sina sportsliga instinkter uppfyllda och själv växla. För att ingen skall kunna inkränka på hans domäner finns det nyckel till manuella läget...

FRÅN JAPAN

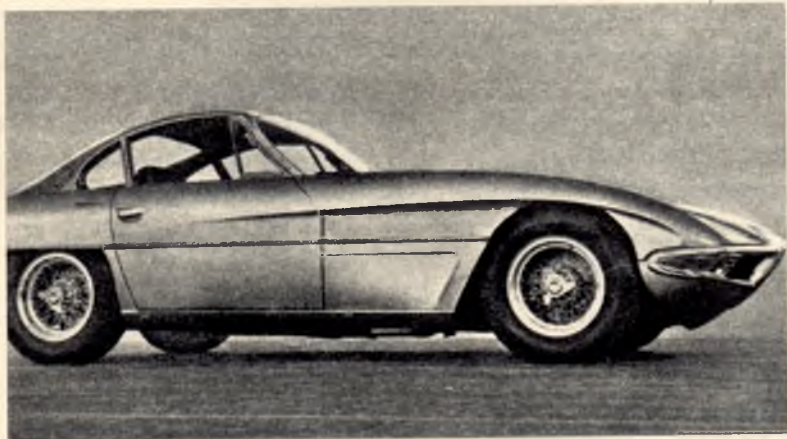
En liten nätt sportvagn från Daihatsu i Japan med kaross från italienska Vignale skäms inte heller för sig. Motorn är på 300 cm³, 50 DIN-hk och toppfarten 148 km/tim.



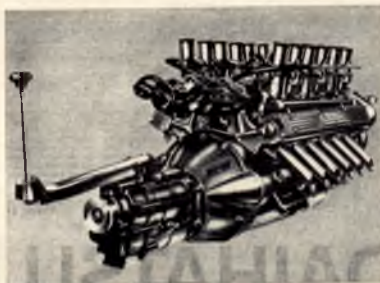
Bileko presenterar bilnytt från världens alla hörn

Redigering: Jan Ullén

TRAKTORKUNGENS SPORTVAGN



Sedan den engelska traktorkungen David Brown köpte Aston-Martinfabriken har inte hans italienska kollega Lamborghini fått ro. Tillsammans med lantbruksredskapen kommer nu Lamborghini att tillverka detta vrållök som av specifikationerna att döma bör slå det mesta. Motorn är en V 12 på 3.464 cm³ och 360 SAE-hk. Hela bilen väger inte mer än 1.000 kg så det låter troligt med den utlovade toppfarten 280 km/tim. De 12 förgasarsalsarna (t.h.) ser ut som hungriga fågelungar men bilen skall inte dra mer än 1,6 liter/mil.



AUTOBIANCHI



Autobianchi heter en firma som sedan åtskilliga år gjort små eleganta bilar baserade på Fiat 500. Den senaste skapelsen heter Stellina och har en Fiat 600-motor.

ÄNNU EN MASERATI



Den här verkligt flotta Maserati 3500 GT är ritad av Frua. Tar man bort bakkänstret går bilen bra att använda som lastbil.

CIGARR



INGEN HÄGRING

Vignale visade denna cigarrformade racerbil i Turin. Frågan är bara var man finner en lämplig cigarrformad förare...



— Tror du mej nu, när jag säger att de inte är någon hägring!

SLUT

Och därmed återstår bara för Jorden runt-red. att säga tack och farväl. Trettiodagars-dosen av gamla nyheter och dåliga vitsar från världens alla hörn kommer dock att fortsätta i Vi Bilägare. På återseende!

Pininfarina svarade med DEN IDIOTSÄKRA SIGMA-KAROSSEN



Till samtliga fotgängare, bilhandlare och cyklister har den brittiska cyklistunionen riktat följande appell: »Slut er samman till en intressegemenskap så att äntligen alla bilar utrustas med skjutdörrar!» Och att kravet inte på något sätt borde vara omöjligt för bilindustrin att uppfylla visade den oförbränelige karoskräddaren Pininfarina med sin prototyp till en briljant säkerhetsvagn – »PF-Sigma» kallad och utställd på den senaste Turin-salongen. Men det rör sig knappast om någon serietillverkning i större skala och därmed blir även säkerhetsbilen tills vidare förbehållen folk i de högre inkomstklasserna...

■ Bra idéer hör visserligen inte till undantagen när det gäller bilkonstruktioner med tonvikt på ordets senare hälft, men däremot är det mera sällan som de goda uppslagen realiseras och omsätts i praktiken!

Hit hör t.ex. skjutdörrarna, som den engelska organisationen efterlyser i kraftiga ordalag och som också karosskonstens altmeister Pininfarina redan hade i bakfickan för den som alltid estetiskt eleganta men samtidigt idiotsäkra experimentbil han nu ställt ut. In- och urstigandet sker här just genom skjutdörrar med nedsänkta manöverknappar och som inte kan slå upp, men även i övrigt representerar hans vagn de senaste landvinningarna på säkerhetsområdet.

Där har vi exempelvis för första gången en vindruta vilken likaväl som bakruta och övriga kupéfönster aldrig kan bli immiga eller ge bländningsreflexer. Vidare är såväl instrumentbräda som fönsterlister och andra inredningsdetaljer, som kan innebära risker, väl stoppade samt kupéns hörn och kanter mjukt avrundade. Medan både vindruta och bakfönster är så konstruerade att de helt enkelt kastas ut vid en krock samt därmed eliminerar risken för splitterskador på förare och passagerare. Likaså ger rattstången och backspeglarna efter vid tryck och därmed har vi också fått en elegant lösning på problemet med den fjädrande rattan som vid en eventuell olycka fångar upp bilisten utan att

skada honom!

Särskilt kraftigt byggd är vagnens mellersta burliknande del, vilket särskilt vid överslag höjer säkerheten och ökar tryggheten för dem som färdas i den. Och fästen för säkerhetsbälten förstås självskrivna! För övrigt är modellen så konstruerad att motorn kan ligga antingen fram eller baktill.

Så har då den internationella bilindustrin äntligen fått ett lysande tillfälle att studera hur en säkerhetsbil lämpligen bör ta sig ut. Men hur många fabriksledare åkte från Turin med skuggan av en chans att övertyga de griniga bolagsgubbarna hemmavid om nödvändigheten av att skapa en egen säkerhetsbil?

RUBATO.

Alla farliga instrument- och kantlister är väl stoppade i den estetiskt elegant rundade kupéinteriören med självklara nackstöd.

Den kände italienske skådespelaren Raf Vallone vid Pininfarinas säkerhetsvagn »PF-Sigma» på Turin-salongen.

Här kommer skjutdörren för första gången på fullt allvar in i bilhistorien — t.o.m. konstruerad så att den inte kan slå upp.



Säkert parkerad i det sittriktiga föarsätet känner Vallone på den fjädrande rattan.

Kan man ur såväl tids- som kostnadssynpunkt tänka sig att ta sitt körkort under angenämare former än vid de 12- eller 14-dagarskurser som numera blivit allt vanligare på kontinenten. För svenska förhållanden låter det onekligen som en saga, men kanske också vi en vacker dag får uppleva motsvarande utveckling här i landet — fast det nog lär dröja. De nuvarande körkortskostnaderna i Sverige håller i varje fall på att bli alltför betungande och så var det även i Västtyskland tills den nya givna äntligen kom i form av de s.k. feriebilskolorna, där man i lantlig eller småstadsmiljö kan ägna sig åt en koncentrerad undervisning med framkörning och körkort som avslutning på kursen, vilken tack vare den korta tidsutdräkten förstås blir sensationellt mycket billigare än det utdragna och ruinerande tragglandet i bilkörskolorna av typen modell/ä.



— Er kurvteknik har redan blivit avsevärt mycket bättre...

KÖRKORT PÅ 12 DAGAR

i kontinentbilskola

■ Hur fungerar då det nya systemet i praktiken? Antingen tar man själv direkt kontakt med en av dessa feriebilskolor och gör upp om kursdeltagandet — varvid bilskolan också anvisar rum eller inackordering på ett pensionat på orten — eller vänder man sig till en resebyrå som även arrangerar feriebilskolor i samarbete med bilskolor och pensionat på olika platser.

Den västtyska varustestetidningen DM har även granskat denna nya verksamhetsform när det gäller körutbildningen och funnit allt gott och väl, ja den nya givna — $F+F=F$ (Ferien + Fahrschule = Führerschein eller på svenska Ferier + Bilskola = Körkort) — får i det närmaste stora A i betyg av det annars tämligen så sura bladet samtidigt som ferieskolorna harangeras som de verkliga prisbrytarna.

Kostnaderna svänger mellan knappt 300 och högst 500 kr beroende på åldersgrupp och valet av önskad kurslängd (för ungdomar dock under 300 kr), vartill givetvis kommer priset för bostad och uppehälle och vilket håller sig kring de rimliga landsortspriserna 100 kr i veckan. Till utgifterna kommer slutligen de ofrånkomliga avgifterna för uppkörningen och det av myndigheterna på vanligt sätt utfärdade körkortet.

Något bestämt antal lektionstimmar krävs inte heller utan det kommer uteslutande an på eleverna själva hur många de behöver för att klara av körkortsprovet!

Kombinationen semester + körkort eller andra ferier med samma vällovliga syfte gör denna typ av körundervisning särskilt lockande liksom den

tilltalande möjligheten att helt enkelt bara ta sig ett par veckors semester när som helst under året för att genom koncentrerad undervisning avverka det annars både långvariga och kostsamma körkortstagandet på kortast möjliga tid.

Den nya, billiga och framför allt tidsbegränsade vägen inom körundervisningen har förstås vållat en del gurgel bland bilskoleorganisationens förbundshajar, som ser med onda ögon på såväl detta initiativ som motsvarande prisbrytardrive i storstäderna: Papkes bilskola i Frankfurt har t.ex. fått sig en bannbulla på halsen för att den underbjuder sina konkurrenter. Men i landsortsstäderna liksom på rena landsbygden kommer förbundet ingen vart med de bilskolor, som redan satsat på den nya linjen med semesterkörkort i förening med koncentrerad undervisning och utbildning. Experimentet har nämligen slagit alltför väl ut för att det nu längre skulle existera någon rimlig chans att stoppa det.

Får se hur denna nya drive i körkortsutbildningen kommer att slå här i landet — om och när den omplanteras i den svenska torvan. Förmodligen gör man väl då från bilskolornas organisationshåll allt för att kväva den redan i sin linda, men det skall ändå inte lyckas att strypa den helt. Och har vi väl fått den första prisbrytaren så lär väl också andra snart följa efter.

Kanske vore det rent av ett uppslag för en folkrörelse som Reso att i samarbete med de kooperativa bilskolorna arrangera detta nya sätt att ta körkort under några korta, trivsamma — och billiga! — semesterdagar? P—m.



Bilinstruktören: Och nu så väntar vi vackert här tills det blir grönt!



— Herr inspektör, ni tänker väl inte vägra mej körkortet för en sån här liten olycka?

F+F=F
ferien schule führerschein

DR V

FERIENFAHRSCHEULE

1963/64

DM TEST
DEUTSCHE MARK - ERSTE ZEITSCHRIFT MIT WIRTSCHAFTSBEREICHEN

FAHRSCHEULEN
Nr. 1
1 DM
1. 1. 1964

F+F=F Ferienfahrtschulen sind Preisbrecher!

»Föreningarna det nyttiga med det näjsamma — ta ert körkort i en av våra feriebilskolor!» reklamerar den största västtyska resebyrå i en specialbransch, där även konsumentupplysningstidningen DM:s testnummer kring den nya och framför allt billigare formen att ta körkort skymtar i nedre högra hörnet.

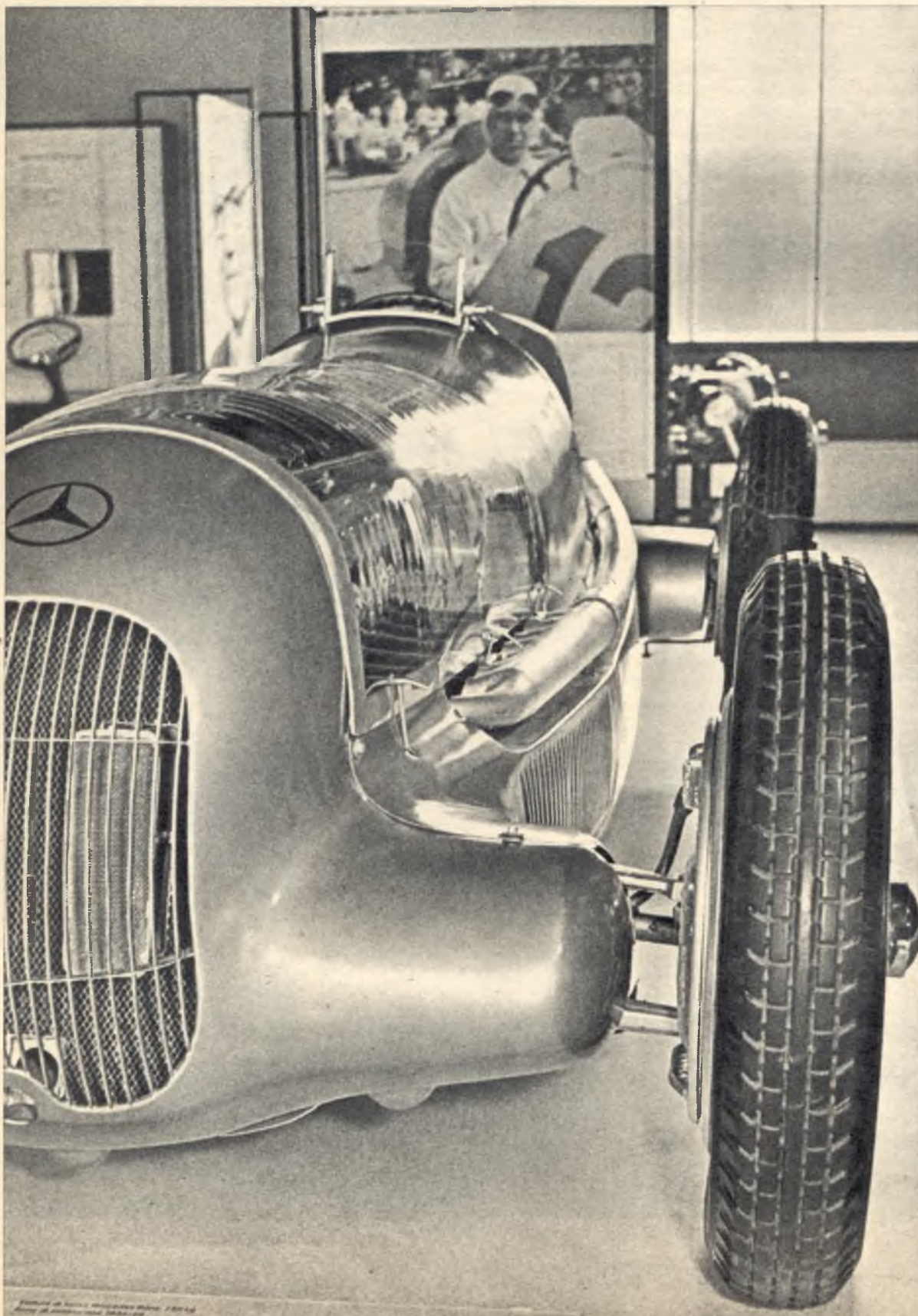
Öppna övningsbilar — populärt inslag i körutbildningen sommartid.

Bilparken vid feriekörskolan i Hersbruck, Bayern.



Fartens skönhet blir nytt ämne för kulturkritikerna

Bilen rullar in i konsthistorien ...



■ Men för bensinfordonens karosser finns det emellertid ännu ingen estetisk formkännon, varför det bara återstår annonsbyråerna när det gäller propagandan för deras skönhet. Medan kritiken av deras brister hittills inskränkt sig till de rent tekniska bristerna. Man nöjer sig med att dela in bilarna i personvagnar och kabrioletter, 2- och 4-taktare och 4- eller 8-cylindriga samt klassificerar dem efter hästkrafter och priser. Att även en typologi allt efter formerna är tänkvärd och möjlig har emellertid ännu ingen märkt. Det existerar således än så länge ingen »bilens konstkritik» av samma snitt som gäller för raden av övriga nyttoföremål inom brukskonsten. Men vad som hittills fattats i det stycket vill nu alltså Heinz Spielmann till en början ensam svara för ...

Däremot kan man knappast ta miste på den lidelse med vilken bilkonsumenterna diskuterar sina fordons inte bara tekniska utan även estetiska egenskaper och företräden. Detta tyder på ett vaknande intresse för vagnarnas både funktionella och estetiska värden. Och man ser gärna karossformen som resultat av genomtänkt ändamålsenlighet — att formen måste vara så eller så och inte gärna kunde vara annorlunda.

Men finns det inte många möjligheter att fylla en funktion? Alla tekniska nödvändigheter tillåter nämligen alltid ett avsevärt mått av frihet. Det bevisar ju inte minst bruksföremålens olika och ständigt växlande former. Och att ursäktas en svag och oskön formgivning med hänvisning till argument om tekniska lösnings-svårigheter vittnar bara om att fantasin svikit och konstruktören missat den estetiska nivån! Därför måste också karossernas utveckling — från konstkritisk aspekt — betraktas och bedömas enbart med utgångspunkt från deras yttre form och estetiska verkan.

Vackrare än Nike från Samothrake — så uppfattar futuristen Marinetti en tävlingsvagn med dess starka och av explosiv andedräkt fyllda rörslingor där den dånar fram med ett ryttande som skjuten ur ett maskingevär ... (En av Caracciolas racervagnar Mercedes modell/34.)

»Vi tror att världens härlighet berikats med ännu en skönhetsupplevelse, nämligen fartens skönhet. En racervagn, smyckad med sina starka rörslingor fyllda med explosiv andedräkt, en rytande bil som skjuten ur ett maskingevär, är skönare än Nike från Samothrake.»

Denna sats ur Marinettis futuristiska manifest och som publicerades i Figaro redan 1909 är med säkerhet den mest berömda apoteosen över bilen som konstverk. Och museerna, som Marinetti och hans vänner ville förstöra, var inte sena att bereda plats för det som futuristerna ville sätta i stället: bilen. Den blev »museumsfäbig». I dag står också T-Fordens bröder under samma tak som Nike från Samothrakes systrar... Och den som i dag äntligen ryckt in bilen även i den konstkritiska debatten och därmed berett den en plats också i konsthistorien är en kulturkritiker som heter Heinz Spielmann och vars kring karossformerna uppställda konstteori blir ett nytt och tacksamt grepp på ämnet när vi celebrerar Bilekos 30-åriga tillvaro i svensk motorpress med ett svep kring 30 års bilism.



Sträng som ett funkishus ... LÅDFORMEN

■ De första bensinmotordrivna fordonen — som t.ex. Carl Benz »Victoria»-vagn från 1893 — var efterapningar av de klassiska hästvagnarna. Och vad som trots enskilda goda proportioner felades dem var det avgörande: hästen! Där vagnarna slutade fritt var då motorn infogad som en sarkofagliknande låda, som ett bagagekolli, främmande och ändamålslost. Och ändå: denna motorlåda innehöll grundformen för alla bilar under det följande tredjedels århundradet. Redan ett drygt årtionde senare bestämde lådformen helt och hållet utseendet hos det då modernaste fordonet, t.ex. den 1906 konstruerade »Adler-Tourenwagen».

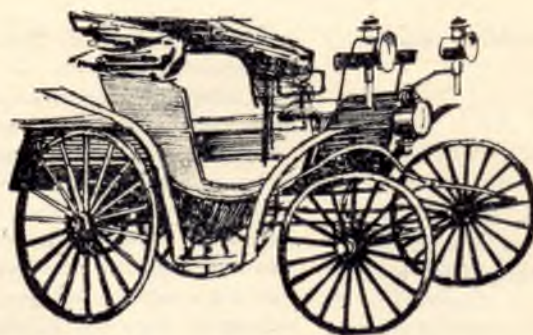
Den är — bortsett från hjulen — uteslutande sammansatt av kvadrater och rätvinkliga element, vilken arkitektur ytterligare betonas av de strikta dekorationslisterna och vagnens idealförebild är således alltjämt det av hästar dragna fortskaffningsmedlet eller hästomnibussen om man så vill. Och sedan nöjde man sig i 20 år framåt med att i karossbygget additivt sammanfoga rätvinkliga detaljer.

Den första bilen som såg helt anorlunda ut var Horchs 8-cylindriga personvagn modell/1927. Den hade i motsats till allt som tidigare varit en esteriskt självständigt totalform och än mer: samtliga detaljer var nogt anpassade till designen i övrigt. Det var, efter de fyra årtiondena från 1886 till 1926 något helt nytt i stylismens historia: för första gången behärskar en självständig konception den tekniskt-funktionella anordningen och för första gången härmade man inte efter hästdroskor eller andra dragvagnar! Och även färgsättningen bekräftar denna tendens: de oansenliga enskildheterna får träda tillbaka för formen i stort. Den binder istället samman de horisontella elementen ungefär som sker i många av »den nya saklighetens» byggnadsverk. Ja, fönsterbandet längs bilsidan kunde i själva verket mycket väl vara lånat från ett av arkitekten Mies van der Rohes husfasader. Horchens solida utförande, materialets elegans, omsorgen i al-

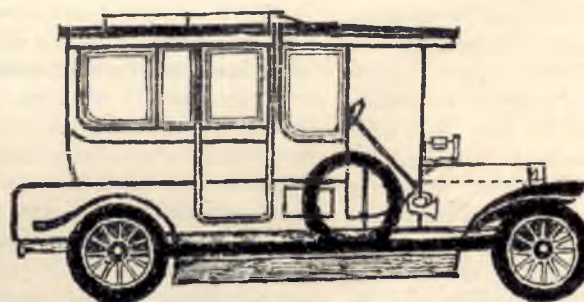
la detaljer och en nästan klassicistisk proportionsgenometri är likaledes arkitektoniska element med snudd på Mies rena, formstränga byggkonst.

Nästa stora steg i karossetetiken inföll 1931. Då gav Adlerverken i uppdrag åt funktionalismens skapare — den världsberömda Bauhausarkitekten Walter Gropius — att rita en bilkaross. Och med utgångspunkt från samma teoretiska basis som han tillämpade i sin revolutionerande nya byggstil skapade Gropius nu Adlerkarossen, som den gången ingalunda blev någon parallell till T-Forden ur försäljningssynpunkt, men vars princip ändå blev bestående i karossformgivningen. Men enligt funktionalismens kritiker var »funkisen» mera en förevändning för en ny stil än en uppfordran att inskränka sig till det nödvändiga och som inom bilbygget resulterade i ett avkall på den konstnärliga slutenheten eller med andra ord ledde till att exempelvis Gropius Adlerkaross — i likhet med det nya arkitekturprogrammet — kan betecknas som ett »utomestetiskt» objekt istället för en klassiskt avvägd totalform: det som i den äldre karossen redan var sammanfogat på ett övertygande sätt upplöstes nu åter i sina beståndsdelar som t.ex. kaross och bagagerum, kylare och stänkskärmar, stötfångare och verktyglåda återfinns på nytt bredvid varandra. De är varken proportionellt, funktionellt eller ens aerodynamiskt förbundna med varandra utan i dimensionerna likaväl som i den tekniska ändamålsenligheten klart åtskilda. Således blir Gropius Adlerkaross likaväl som hans byggestetik, enligt en kritiker som Max Bill, mera uttryck för en ändamålsenlig skönhet än en vacker ändamålsform.

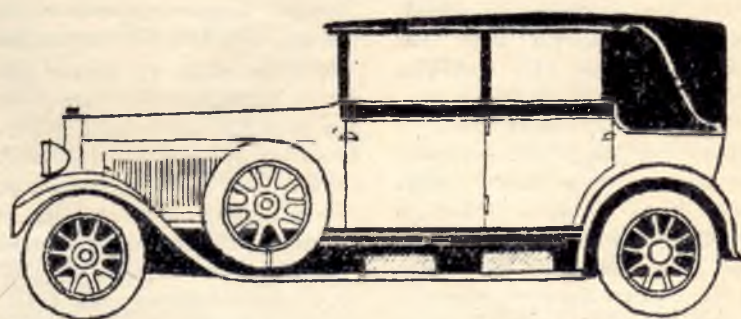
Även om Gropius bidrag till bilkarossens historia inte blev någon omedelbar försäljningsmässig framgång så kan ändå de medelbara följerna knappast överskattas — den tar i såväl det positiva som det negativa del i förändringarna när det gäller våra estetiska önskemål...



Carl Benz »Victoria» modell/93 — en vagn typ som ännu skriker efter draghästen!



Lådform: Adler Tourenwagen modell/06.



Ny stil: Horchs 8-cylindriga personvagn modell/27.



Arkitekten Walter Gropius — funkisstilens skapare — ritade denna Adlerkaross modell/31, som då knappast blev någon försäljningsframgång, men vars princip likafullt blev bestående.

Bilen i konsthistorien



Förnuftets linje något krökt... TRAPETSFORMEN

Farina skapar mode — Sparsam
men utsirad

II. TRAPETSFORMEN

■ Wilhelm Pinder har i ett konsthistoriskt arbete spikat, att varje generation i sina konstnärliga strävanden hellre söker sina förebilder i farföräldrarnas stilepok än hos sina egna föräldrar — vi behöver ju för resten bara erinra om hur bra den nyligen föraktade jugendstilen slår i dag igen!

I bilbygget kan man av naturliga skäl inte upprepa gången smak lika stiltroget som när det gäller möbeltillverkningen eller annat konsthantverk — även om man kan köpa USA-delar och enligt do-it-yourself-metoden själv bygga sig en Surrey modell/1903! Men man kan i alla fall även hos dagens karossbygge spåra tydliga drag av samma snitt. Sedan 1957 sätter exempelvis de flesta bilindustrier en ära i att presentera ett bidrag till den nya trapetsformen. Därmed menas den karosstyp, som i stället för svängda aerodynamiska kurvor sätter just linjen, istället för valv vinkelräta ytor och istället för de mjuka övergångarna kantiga, lodräta streck.

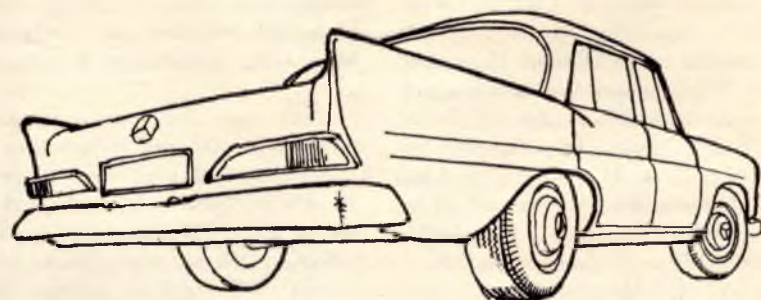
Hittills har man tillskrivit en enda man uppkomsten av denna numera allmängiltiga karosstyp, nämligen uppfinnaren Battista Farina — även kallad Pininfarina. Och hans utkast till Fiat 1800 var den första vagn som excellerade i den nya linjeföringen. Men inte ens geniet Farina skulle givetvis ha orkat med denna väldiga omdaning av karossetetiken om inte också bilkonsumenterna närt en undermedveten önskan om en stilkantning enligt samma formmönster. Medan motortidningar och annonsbyråer ytterligare inpräntade det nya med attribut som »nykter», »klart differentierad», »sparsam», »ändamålsform» etc. Samtidigt som hela denna propagandavåg förstås bars upp av Farinas namn...

Men gör nu dessa för sin »saklighet» så lovprisade trapetsformiga typerna rättvisa åt alla de vackra

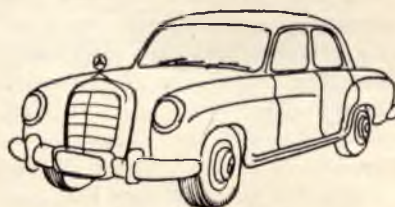
slagorden? Egentligen: Nej! Ty vid en jämförelse med de olika märkenas många äldre modeller har intet avgörande ändrats i de grundläggande proportionerna. Den funktionellt helt ogrundade utdragna längden på stänkskärmarna blev inte kortare, de fantastiska krondelarna ändrades men minskade för den skull ingalunda i antal och volymen förblev densamma. I viss utsträckning — som t.ex. beträffande de mindre Fiat-typerna — kom visserligen kantigheten väl till pass som ekonomisk princip när det gällde att öka det invändiga kupéutrymmet, men bortsett från denna form av sparsamhet imiterar bara Farinas och de av honom inspirerade bilkarosserna »saklighet» och »ändamålsform» och därmed utgör de inte alls något bidrag till en bilens nymodiga ändamålsbundna skönhet!

Ett passabelt exempel på Farina-kompromiss erbjuder dock stilen hos den nya Opel Kadett. Men ju större modellerna blir desto svagare ter sig däremot anpassningsmödorna till den nya stilen från bilindustrins sida.

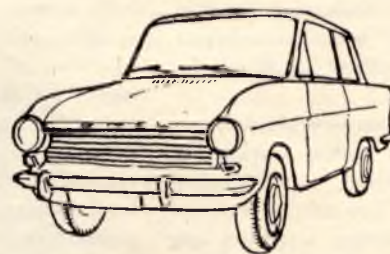
Och det visade sig särskilt svårt för de bilmärken som även i sina nya modeller ville behålla så mycket som möjligt av sin traditionella karosstil, t.ex. Mercedes. Nya 190 och 220 exempelvis skulle behålla sitt välvdade tvärsnitt, men de bakre stänkskärmarna skulle nu sluta plant och rakt i trapetsformens anda. Följden blev: Vid övergången mellan välvdade och jämna partier uppstod en hyperbolisk paraboloid — även kallad »buckla»! Men eftersom det hade varit oangenämt om konsumenterna genast upptäckt detta fel så hjälpte sig Mercedes-verken med en nödlösning: de använde en lack som inte väsentligt skilde sig från de vanliga höglanslackeringarna och vilken lätt beslöjade kröken. Och hittills har knappast någon heller tagit notis om det lilla skönhetsfelet hos den präktiga flickan Mercedes... Man måste nämligen titta från vagnens baksida längs karossväggen för att kunna konstatera stillbrottet.



Mercedes 190 och 220 i dag: framtill rund, baktill överdrivet lång och kantig.



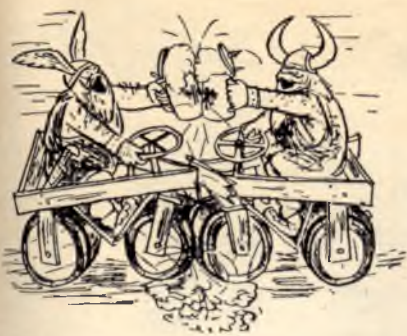
I går: Mercedes konsekvent rund — i morgon: Mercedes konsekvent kantig.



Välformad: Opel Kadett.



Ford Taunus 17 M och Salvatore: Stätfångare som en uppvriden mustasch med lysmaskar i ändarna...



Hr. Porsches ägg... STRÖMLINJEFORMEN

Större ekonomiska fördelar än den blotta efterapningen av trapetslinjen från Turin utmärker däremot en annan kaross — Taunus 17 M — som tydligt avgränsar sig gent emot konkurrenterna. Det var Ford-verken i Köln, som 1960 utlyste en pristävling bland tekniska högskolestudenter för att få fram en ny mellanklassvagn. Men även om inget av förslagen kom till direkt utförande i sitt ursprungliga skick, så har dock tävlingsresultatet satt sina tydliga spår i konceptionen av Taunusen.

17 M bestormar marknaden med sin slogan »Förnufts linje» — alltså under ett liknande motto som Farinas nya modeller. Den är ingen lyxvagn, tar viss hänsyn till aerodynamiken (20 proc. mindre luftmotstånd än föregående modell) och den avstår från de populära överdrifterna i fråga om kromdekorationer med undantag för stötfångare, glasinfattningar kring fönstren och de 20 procent effektivare strålkastarna. Och Ford spekulerade rätt. Dessa fördelar hos vagnen liksom den nya varianten på »ändamålsformen» ledde verkligen till framgång: Taunus-avsättningen ökade avsevärt jämfört med vad som varit fallet beträffande dess äldre bror.

Fast om det var »förnufts linje» som här segrade kan man kanske betvivla! Inga tekniskt och funktionellt hållbara motiveringar för kofångaren med dess uppåtvridna och med små lampor krönte ändar — den liknar för resten mer en med lysmaskar dekorerad mustasch à la Salvatore Dali än en anordning för att fånga upp stötar! Även om linjen förstås har sitt vällovliga estetiska syfte att ge själva karosslinjen mera schwing och lyftning . . .

Trots att förnufts seger sålunda knappast blev fullständig heller hos Ford Taunus — modet med optiska effekter tvingade tydligen förnuftet till en alltför tidig kompromiss — så hör i varje fall denna kaross till de bästa som idag rullar på våra gator och vägar.

Det karaktäristiska överflöd: parabel och droppar — Två decenniers strömlinjeformade VW-kaross

III. SKALFORMEN

Ingen bil har så ofta karikerats som just Volkswagen och ingen skämtteckning med bilmotiv har väl heller blivit så populär som VW (1200) i ett påskägg! Knappast mindre effektivt visade sig den inspirerade jämförelsen av VW-profilen med en sköldpadda — alltså fram till en parabel (bagagerummets förklädnad) och en droppform (själva vagnlådan med motorhöljet). Eller skalbaggen . . .

Om nu Hegels definition av karikatyr som ett »överflöd på det karaktäristiska» är riktig, så måste alltså ägget och sköldpaddan motsvara så karaktäristiska formelement hos denna framgångsrika bil, att det är omöjligt att förväxla den med andra.

Professor Porsches geniala utkast till Volkswagen 1937 och vars kaross sedan dess hållit sig nästan oförändrad, visar vilken funktionell, aerodynamisk och estetiskt övertygande lösning som redan från början koncipierades. Och mot denna bakgrund

ter sig t.ex. VW 1500:s modebetonat eleganta Ghia-kaross med dess anpassning till trapetslinjen bara som en lätt konstnärlig idékrusning på folkvagnens klassiska yta.

VW-karossens formgivare gjorde vidare bruk av de funktionellt-fysikaliska landvinningarna likaväl som möjligheten att forma stålplåt vid serietillverkningen redan vid en tidpunkt när de flesta under samma tid producerade bilarna ännu mer eller mindre utgjorde varianter på lådtypen. Men vi känner från de gångna 25 åren en rad vagnar, vilka visar liknande tendenser som Volkswagen.

Med undantag av den droppformade Rumpel från 1921—24 (vars sidfront dock mera liknar en lådformig båt på hjul) härstammar dessa karosser från 30-talet: Steyr 50, Lancia Aprilia och Mercedes 170 H.

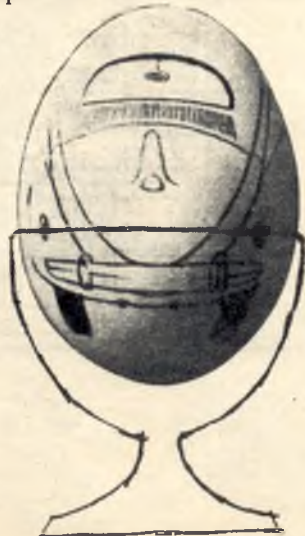
Medan de yngre modellernas kurvor endast kan beskrivas med differentialgeometris hjälp räcker det beträffande VW — liksom dess fyra generationskamrater — med relativt enkla geometriska begrepp som ellips och parabel, alltså kägelsnittet eller den koniska sektionen.

Volkswagen har således satt ett världsrekord genom att ett par årtionden i sträck producera samma

»strömlinjeform» och tycks därmed vara ett levande bevis för teorin att formen följer funktionen. Men denna de tre F:ens förstenade teori (Form Följer Funktionen) håller å andra sidan på att luckras upp, varför väl också VW 1200:s form en vacker dag om också ännu långt avlägsen kommer att tas under omprövning.

Till de bilar, vilkas karossprofil åtminstone i vissa grunddrag påminner om Volkswagen, kom 1955 oväntat en nyhet: Citroën 2 CV. Den presenterades framt som både ekonomisk och oestetisk — det första påstående återstår för statistiken att bevisa, men vad gäller det senare så behöver man ju bara kasta en blick på fordonet för att finna det olycksaligt, disproportionellt och sammansatt av de heterogena formelement. Och enligt Raymond Loewys prognos, att »fulhet säljer sig dåligt» så borde det egentligen inte finnas ett enda rullande exemplar av detta märke kvar i trafik. Men, som bekant, är ju fallet det rakt motsatta! Varför det får anses bevisat, att fulhet mycket väl låter sig säljas och det till på köpet ganska bra, ja t.o.m. med stor framgång, bara de ekonomiska fördelarna finns med i bilden . . .

Kärt barn har många namn: »Deux chevaux» kallar fransmännen Citroën 2 CV, »Montpi» heter den i Tyskland och Lill-Citron säger vi själva i dagligt tal. Och fulhet säljer sig tydligen inte alltid så dåligt som Raymond Loewy tror.



Det finns former som man inte kan förbättra, heter det i VW-reklamen, där folken presenteras som ett enkelt hönsägg.



Bilen i konsthistorien



Raketer på hjul

Recept för snabba vagnar — Farten präglar höljet — Den perfekta Porsche

IV. ORGANISKA FORMER

■ Men i karossbygget är det inte bara en fråga om att summera de tekniskt-funktionella önskemålen för att det skall bli en bra bil! Forskningsanslag, reklam, prestigebehov och andra ovidkommande faktorer spelar in och spolerar konstruktörens ambitioner, men det existerar dessutom motstridande tekniska funktioner vilka måste förenas som t.ex. hastighet och volymkapacitet, vikt och körsäkerhet. Det vill med andra ord säga, att en bil aldrig bestäms av en enda funktion utan av ett försvarligt antal nödvändiga faktorer — och en bilkaross blir därmed alltid en kompromiss mellan motsatta funktionsformer.

Att acceptera dessa motsatser och av dem försöka skapa estetiskt spänningsfyllda karossformer är emellertid inte alltför vanligt inom bilindustrin. Vanligen nöjer man sig med att då och då göra med det allmänna modet överensstämmande nya karosspressar, vilka medger mindre variationer för de närmast följande åren. I varje fall finns det vagnar som är avsedda för en viss funktion. Ett par sådana grupper har redan passerat revy: lådtypen som i första hand var ett transportmedel, och skaltypen, som präglades av fabrikkonstruktionstekniken. För den tredje gruppen av biltyper — racervagnarna — är däremot hastigheten avgörande. Och för tävlingsvagnarnas del ledde detta redan tidigt till en klar och entydig karossgrundform.

Och liksom låd- och skaltyperna kan inordnas under en bestämd stil i den moderna konsten så hittar man också paralleller till racervagnskarosserna på den fria konstens område. Karossdelarna för motorhuv, stänkskärmar och bränsletank liknar påfallande skulpturer av t.ex. Arp, Brancusi, Bill och Moore...

Det är vidare av intresse att slå fast — och man blir därvid rätt så betänksam — att sammanfallandet mellan teknik och konst inte är störst, där tekniken relativt fritt utvecklade formen, utan där tvånget att åstadkomma en viss funktion är som störst! Det gäller tävlingsvagnarna och det gäller bildhuggaren: det rör sig i bägge fallen om fysikaliska former och föreställningar vare sig det gäller den organiska eller oorganiska naturens former eller fysikens ordningsbegrepp.

Racervagnarna närmast står givetvis sportvagnarna, som ju onekligen

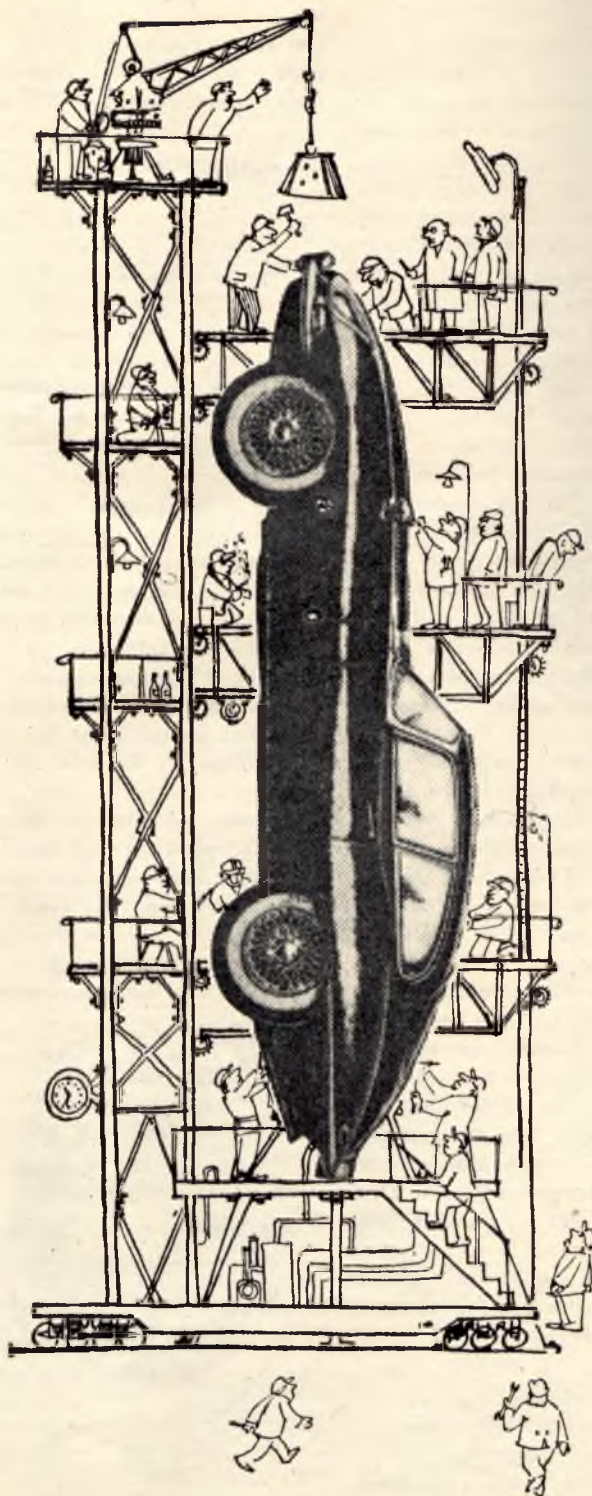
är snabba i dag. Även om många s.k. sportvagnar bara har skenet av dylika och typisk är annonsen för Thunderbird: Lyxvagn med sportig finess — levereras på begäran med högprestandamotor! Medan de äkta högprestandavagnarna inte står tävlingsvagnarna långt efter vare sig beträffande motorer eller köregenskaper. Hit hör t.ex. Jaguar E-Type som mer än väl motsvarar de aerodynamiska kraven och är i lycklig avsaknad av överflödig dekor. Och de indragna torpedrörsliknande strålkastarna, de längre än nödvändigt långa flankerna sträckta stötfångarna och de pontonformiga karossväggarna blir tillsammans tagna italieniserande komponenter som väcker associationen om en raket, där bara hjulen kommer att verka lätt överflödiga!

Som välgörande fri från imitationer framstår dock Porsche-sportvagnen — ett av de senaste årens avgjort bästa karossbyggen: den har VW-konstruktionens tekniska fördelar, hänsyn till volymkapaciteten och aerodynamisk form — allt i perfekt och mönstergill förenig. Och inte minst den ibland förkättrade »kylarattrappen» har en dynamisk-körtekniskt avgörande funktion, som helt bestäms av strömningstekniska nödvändigheter: den skall nämligen länka det vid bilens höga farter uppglidande och mellan de högvälvda flyglarna uppfångade lufttrycket samt höja körsäkerheten.

På grund av sportvagnskonstruktörernas hänsynstagande till dynamiska lagar mer än modeskiftningar följer också markanta likheter mellan olika märken och modeller i denna klass, som t.ex. Porsche och Mercedes 300 SL, vilken senare ju har en helt annan motorkonception men ändå har slående likheter med Porschen i både grundformen och många enskildheter.

Och så är vi då framme vid dagens mer eller mindre sportbetonade och fantasifulla karosskapelser av Ghia, Bertone, Farina, Loewy etc. Men det stora antalet modebetonade och delvis t.o.m. kitschiga plåtvidunder gör en analys av de enskilda märkena och modellerna överflödiga. Vad modeskaparna vill med dessa dagens extrema karosser, vart de syftar och vad de hoppas kunna få och ta ut av morgondagens fartåak vet de väl förmodligen inte själva, men tydligt är att ingenting längre är dem främmande eller verkar hämmande när det gäller motivval och förebilder: man excellerar redan i både fisk- och fågelformer — för att nu inte tala om de moderna billackernas skimrande färgkaskader...

Björn Palm



Den raketliknande Jaguar E-Type — här på avskjutningsrampen i tecknarens fantasi.

EN FOLKRÖRELSE OCH DESS TIDNING: **Bilkooperationen och Bilekonomi**

Kort krönika kring BILEKO:s 30 minnesår
från medlemsblad till modern motortidning

48 SIDOR HÖGINTRESSANT MOTORLÄSNING



Organisations-Sverige har med nödvändighet en rik flora av organisationstidningar. Och för IC och OK har Bilekonomi i stimulerande växelverkan med sin organisation genom åren gjort sin presshistoriska insats i den svenska folkrörelsens annaler – alltsedan den 1930 grundades av Sten Kjellberg som IC-rörelsens medlemsblad och kamporgan och fram till dagens Bileko som en motortidning med bredare bevakning, orientering och opinionsbildning i bilsamhället.

Den sammanslagning mellan Bileko och Vi Bilägare som sker fr.o.m. nyåret innebär dock ingen större förändring när det gäller den bilkooperativa målsättningen eller den redaktionella utformningen – vi kommer fortfarande bemöda oss om att ge läsekretsen ett så informativt stoff som möjligt.



Folkrörelsernas motortidning växer fram..

A n m ä l a n

BILISMENS framväxt och utveckling har givit upphov till nya former av ekonomisk verksamhet, som bereda en allt större mängd människor deras utkomst. Detta har på senare år även tagit sig uttryck i organisatoriska strävanden att stärka bilägarnas ekonomiska ställning och försörjningsvillkor.

I bilismens spår har också under årens lopp följt en mängd publikationer. Dessa ha, i det fall de icke varit rena annonsgeschäfte, mest sysselsatt sig med frågor rörande teknik och sport eller varit organ för fackliga intressen. Hur berättigade och nödvändiga dessa publikationer än varit, ha dock de av bilismen skapade nya formerna av näringsverksamhet fört med sig ekonomiska problem och ett behov därför uppstått av en speciellt bilekonomisk tidskrift. Det är detta behov, som initiativtagarna till denna tidskrift sökt att fylla.

Bilekonomis program är alltså att vara ett organ för bilägarnas ekonomiska spörsmål:

att från ekonomiska synpunkter skärskåda tekniska uppfinningar och förbättringar,

att i regelbundet återkommande översikter och artiklar lämna upplysning om händelser och åtgärder av ekono-

misk betydelse inom automobil- och gummifabrikationen, oljeproduktionen och andra bilismen närstående industrier och affärsområden,

att bli ett organ för strävandena bland bilägarna att genom egna organisationer för inköp och försäljning av bilförmåner förbättra den ekonomiska ställningen för trafikbil- och omnibussinnehavare, men även för den privata bilägaren. Detta sitt mål vill tidskriften söka nå genom att bli en förbindelselänk mellan redan befintliga lokala organisationer men även medhjälpa till bildandet av nya sådana.

Tidskriften kommer icke att sysselsätta sig med frågor som beröra förhållandet mellan motorbranchens arbetare och arbetsgivare utan intager i såväl fackliga som politiska frågor en sträng neutralitet för med desto bättre resultat ägna sig åt rent bilekonomiska spörsmål.

För att med framgång kunna fullfölja detta sitt program kommer tidskriften att anlita de mest skickade och kvalificerade krafter, som stå att finna. Därvid räknas icke minst på ett flitigt medarbetarskap från den — som vi hoppas — allt större läsekretsens sida.

REDAKTIONEN.

Den anmälan med vilken Bilekonomis ledning 1930 trädde inför offentligheten avbildar vi här in extenso för att celebrera detta högtidliga tillfälle. Här återges huvudpunkterna i redaktionens programförklaring och varav det tydligt framgår att man bortsett från organisationssträvandena siktade på en helt neutral kurs tidningspolitiskt sett för att bli ett så mycket bättre forum för bilismen med tonvikt på dess ekonomiska sida.



1926 grundades Bilägarnas Inköpscentral vid en kongress med Sveriges Trafikbilägares Riksförbund i Örebro. Men redan 1915 hade de fördelar man kan uppå genom samköp inspirerat till en av dröskägarna i Stockholm bildad inköpsförening. Det var alltså trafikbilägarna som gick i spetsen för de samköpsorganisationer som i dagens bilsamhälle även står alla privatbilster till buds. De blygsamma ekonomiska resurserna vid starten kompenenserades av de 37 pionjörernas orubbliga föresats att realisera sitt initiativ. 1927 levererades de första varorna. Det första verksamhetsårets totalomsättning slutade på 325.000 kr. Ovanstående bild visar en taxibil från den tiden.

Så här såg Bilekonomis titelvinjett ut den gången — och omslaget till julnumret 1930 passar ju också bra som illustration i Bilekos sista decembernummer. Redaktören hette då Sten Kjellberg. Och i ledaren inför årsskiftet noterades det gångna fjärde verksamhetsåret med rätta som en klar framgång: Omsättningen hade i det närmaste fördubblats!



Det glada 30-talet symboliseras väldigt av denna typiska Bileko-annons från tiden: den moderna unga kvinnan gör sitt intåg i bilreklamen — här i Gislaved-propagandan.



Samköpsverksamheten spar miljoner åt landets bilägare

— Jag hoppas att samköpsiden bland bilägarna skall under 1931 vinna ökad anslutning och att medlemmarna inom denna rörelse skola visa ett levande intresse för rörelsens utveckling och framtid, deklarerade bl.a. Frans Seving i Svenska gummitfabriks AB, Gislaved, och tillade: Jag ser i den ett medel på lång sikt för bilägarna att minska sina omkostnader och därmed bli allt bättre skickade att fylla sin funktion i vårt samhälle.



PETER S STEENSTRUP

Jag är fullt övertygad om att automobil-
len kommer att spela en ännu mera bety-
delsefull roll i världens ekonomiska liv.
Vidare anser jag, att automobilerna har
en mycket viktig plats att fylla i Sverige
med dess långa distanser och relativt fåtal-
liga järnvägar. Bilen kan bidraga till
snabbare och närmare kontakt mellan städer
och landsbygd.

sambället ej alltid hållit jämna steg med den snabba utvecklingen. Vad jag särskilt väntar är år 1931 är att effektiva åtgärder vidtagas för befäramandet av trafik-säkerheten vid korsningar mellan järn- och landsväg. När man som jag ibland fördröjats längs vära landsvägar har nämnt man inför den planlöshet som ofta synes vid låta vederhörande när det gäller att använda tillgängliga medel för väga-underskörläbbrätt. På räkning av oförsliga korvur nedlagga i vissa län betydande kostnader medan däremot i andra län livs-försliga korvur och passager lämnat utan åtgärder. Man frogar sig om tillmedel

Jag väntar, att under 1931 ett flertal nya goda bilvägar komma att öppnas i Sverige. Automobilerna är släva av ovärderlig nytta vid byggandet av nya vägar, både för materialtransporter och för att motorisera de speciella vägmaskinerna.

verkliga och i kunna användas på ett mera rationellt sätt. Om medel för skapandet av planfria korsningar beviljas av Kungl. Järnvägsstyrelsen torde för den skattebetalande vara likgiltigt. Emellertid tror jag att en av regeringen tillkallad sakkunnig kommission med uppgift att undersöka huru radikala förbättringar i berörda ärendet bäst och snabbast kunna genomföras, i sig ur vägen.

Meenstrup

Ved lag renter av 1931 som bil-år

Naturligtvis väntar jag att den stora framgång, som Gislaveds bilringar haft under de senaste åren, skall försläta även under 1931.

Min benvändande åsikt är, att bilmarknadens nästa år kommer att bli livligt flyktigare än den varit i år, men som även den stora andelen av bilköparna kommer att vara yngre än förr. Såhär, kommer den att köpa ännu mera bilskit, med ännu mera utförlighet på bil- tillfällen. Samtidigt som man fortfarande är i stort sett stannad i att inte köpa bil, så är det något och andra rent yttre detaljer, börjar man dock mer och mer att uppskatta och värdera en bil på genom att man vill ha en bil som är en riktig andamålsbil och effektivitet, konstruktionen och skriften av chassis och karnas, utförandens be- ständighet, och så vidare. Detta är en bil- till, som därvid intressen är rätt så domi- nerande ställning, är bromsarna. Bilbrot- tarna har ju även för länge sedan in- tecknat sig för att de inte vill ha en bil som sett såna vaprar med ett bilmotorsystem, som verkligen fyller alla anspråk, som kunna utållas på ett sådant, nämligen det betyd- samaste, som är att den är en bil som är utrustad för användning på automa- tiska vägar.

Under 1930 ha fälsvalsfabrikerna till-
verkat ett stort antal olika typer av
skåp och tvärrar varit så att denna kvantitet
icke räckt till för att tillfredsställa efter-
frågan. Alla dessa tillagare som önskat att
få sina delar på grund av den knappa till-
gången i fälsvalsfabrikerna bilräknat ut-
delning samt emellertid under successfull
förhandling med de tillverkarna i Kärn-
småland vararefter det kommer att bli möjligt
att bättre tillgodose efterfrågan, som ste-
gats så starkt under de senaste åren. Icke
sist har vi fått tillagarna inbjudna att
använda sig av våra fabriks- och verkstads-
anläggningar.

En hopps avsnitt är åmåkningen bland
fälsvalsfabrikerna under åren 1930-1931.
Tjänsten i detta avsnitt har varit en
rättelse skola varit en levande intresse för
rörslens utveckling och framtid. I vår
tjänst har vi varit en levande intresse för
att minska sina omkostnader och därmed
bli till bättre skickade att fulla sin funk-
tion för våra samhälle.

År 1930-1931

100

0

Det är därför att under nuvarande kon-
junkturen offentlig uttala sig om hur
1931 kommer att gestalta sig för läl-
men. Dessa rader äro därför mindre ett
uttalande av haktier och övertager än
av förhoppningar.

Motorfordomens plötsliga uppträdande på våra landvägar och gator har skapat en hel del av problem för myndigheterna att lösa. Tyvärr måste man säga att

$\frac{d}{dt} \left(\frac{1}{\rho} \right) = - \frac{1}{\rho^2} \frac{d\rho}{dt}$

om hjärtat framför andra: Ökade försäl-
ningsfiffror för Volvo och ett ytterligare
befästande av det goda anseende vara såg
när vunnit. Har jag någon anledning
hoppas på att 1931 i detta avseende kom-
mer att innebära ett steg framåt?

Medan under det gångna året så gott som alla amerikanska automobilfabriker minskat sin produktion i överväldigande grad, har Volvo likat sin. Den sjunkande konjunkturen har hitills inte inneburit något avbrott för oss. Men den har kommit att bli en av de största orsakerna till en ökad omsorg och eftertanke hos den bilbrukaren som vill ha en bil som inte spekuleringarna allmänheten vill väja för. Vi vill ha en bil som vi kan känna till. Vi vill ha en bil som vi vet att ha sin naga värt ett flertal år längre än har brukat. Han vet också att genom sitt val av en Volvo bil han gör ett med det tidslänga, under vilken den användning. Hans val bör därför falla på en kvalitetsbilen.

Fredriksholmen är Valtors förmåttade egen-
skap. Där är svensk idé och energi. Innan be-
märkelse, jag kan härja hoppas att den
liknande-liknande allmänheten skall låta Val-
tor företa betydande kvalitetsförbättringar
om det som 1931 blir ett depressionär år
letet.

Vi arbetar på att minska bilimporten till
Sverige. Vi önskar här denna minskning
till ett stort och vi hoppas minskningen
1931. Vi planerar en omfattande produkt-
tion och vi har förberett pressa fram
en betydande betydande produktions-
samhälleliga modeller. Vi är riktiga för
att kunna en stor efterfrågan om min-
skning och vi har framman mot 1931 som et
tekniskt.

År 1931 som tillika sköttes lag för att framställa, att samtliga fiskerier sköts på samma sätt som fiskeriet i den första lagen är riktigt uppfattning om den verkliga innebörden av de nya bestämmelserna för fiskeriet och genom en klok och försiktig tillämpning av dessa visa sig vara givande lagstiftarnas förutseende till den i sammanhang väntar lag i kraftigt utveckling av fiskerikulturen i allmänhet och särskilt av den del därav som sammanhör med regeringen i förhållandet mellan fiskeriet och föregångare.

Slutligen hoppas jag att 1931 också skall medföra en värdehöjning och sedan kommer efterlysa rationalisering av taxa- värdet för landsbygdsens trafikbilar och också förskäta för myndigheternas siffror för fordon, som genom ökad användning av taxameter så drämma trafikbilar till beräknas till trafikanterna som yr

Wm Peterman

Bilagarna. Inkommande avgifter för att förtulliga bilfordandenheterna för 1887 medräknat, omfattas, dock, och last vägningsar över hela landet. Företaget har genomfört denna sin uppgift genom att medla samkom ankasta vägnings och laster utsläppta dem på billiga ställen. Säll. Kreditörerna, som hos företaget har starkt bidragit att fördröja vägnings, bilföretag, bilföretag, och fördröja.

Udvalget for Bilkekommissionen af dr. Peter

S. Stenstrop General Motors Nord.
A.B., herr Frans W. Seving Svensk
Gummifabr. A.B. Gislaved, dir. O. Ber-
genhard Försäkr.-bol. Trösk, dir. G.
Philipson Philipson Bil-A.B. dir. A.
Gabrielsson A.B. Volvo, dir. H. Sön-
nergren Bilägarnas Insköpscentral, kap-
ten Ivar Osterman Fabr. A.B. Hälde-
friherren A. de Geor ordfr. i styrelsen för
Vägarstyrelsens förbund.

minskas genom anatomiska organ som
som då den är gång konvolut genom
vågar, vänder under normala förhållan-
del bort-silvra

Att förhålla sig naturligt till naturen är
ligt min mest, ett av tiden.
problemen. Industrierna har kommit långt i rationella
tillverkningsmetoder, men för att
nått härav skall komma kommentera
till goda är viktigt, att direkt
och förhållande vänta - för lika rationella
Jag väntar därför på det nya året, att för-
samma (koncentrera) arbete skall minska
intresse och förståelse i alla värde
Måttarbete

Svar 2 till mig ställda frågor.
Vad jag väntar av 1931 som bilär? Jag
jag fa säga att jag väntar och hoppas att
under året nya uppfällningar skall göras
till förläggande av varuslag, som
personer, bilarna framstår ännu för
många som livaktig men kommer utve-
ringen under år 1931 säkerligen att gå
den riktningen att livaktig blir undantag
och man allt mer strävar efter att lifli-
gen skall bli liflikt och medfor
nya direkt eller indirekt för att mins-
ke landet, olika näringsgrenar.

[illegible]

And Deben

A. GARRIELSSON

HELGE SONNERGREN

IVAR OSTERMAN

ARVID DE GEER

1930 hade IC vuxit till ett 60-tal lokala inköpsföreningar plus ett stort antal ombud så att rörelsen då var representerad på ett par hundra olika platser. Samtidigt hade rörelsen befäst sin position som en bilägarnas kamporganisation när det gällde priserna på driv- och smörjmedel. Det utländska oljekapitalet behärskade genom engelsk-amerikanska truster, monopol och karteller prissättningen på bensin, på vilken importörerna vid IC-starten ännu hade en marginal på 24 öre. Men IC bemästrade hotet genom att 1929 tillfälligt importera Nattasyndikatets »ryssbensin». Trots alla svårigheter lyckades IC så småningom återinföra ett lägre bensinpris. Här ett foto av en 30-talstasjon.

T.h.: De ledande i Inköpscentralen 1930: 1) Petrus Petterson, Sundsvall (styrelseled.), 2) John Nilsson, Motala (styrelseled.), 3) Helge Sönergren, Stockholm (direktör), 4) Georg Larsson, Stockholm (sekr. i Arbetsutskottet), 5) Charles Anders Eriksson, Göteborg (styrelseled.), 6) Casper Ehrenborg, Stockholm (direktör, ordf. i styrelsen), 7) Fritz Flörén, Drottningholm (ledamot i Arbetsutskottet), 8) Gustaf Dahlström, Borlänge (styrelseled.) — (Ur Bilekonomi nr 1, 1930.)





1935 steg inköpsföreningarnas omsättning till över 5 1/2 milj. kr, men priskriget mot oljetrusterna fortsatte och när ryssarna började avveckla sina europeiska försäljningsbolag (Naftasyndikatet såldes till amerikanerna!) försökte de internationella bensinbolagen åter dominera marknaden och t.o.m. föreskriva vilken återbärning IC skulle få tillämpa. Detta ultimatum avslogs givetvis varpå IC avstängdes från leveranser, men svaret på bojkotten blev fortsatt egen import från bl.a. Polen tills kartellbolagen lärt sig läxan om samkårsrörelsen som konkurrensfaktor och återtog sina direktiv. Så här såg en oljetanker ut på den tiden. Inom parentes kan nämnas att oljekooperationen i dag disponerar över en betydande egen tankflotta.



1939 kom kriget och med det gengasdriften. IC började leverera gengasaggregat. Omsättningen, som balanserade på 15 milj. kr, fortsatte att stiga trots kristid och restriktioner. Bilägarnas inköpscentral blev medintressant i företaget Bilkol, som skaffade och förmedlade för gengasdrift lämpliga tråklar. Under kriget dokumenterade IC vidare sin ställning genom att motverka oskäliga prisstegringar inte bara beträffande flytande bränslen utan även ifråga om biltillbehör av olika slag. Medelomsättningen per IC-station under detta år uppgick till 370.000 liter mot 40.000—50.000 liter i genomsnitt under bolagens regim.

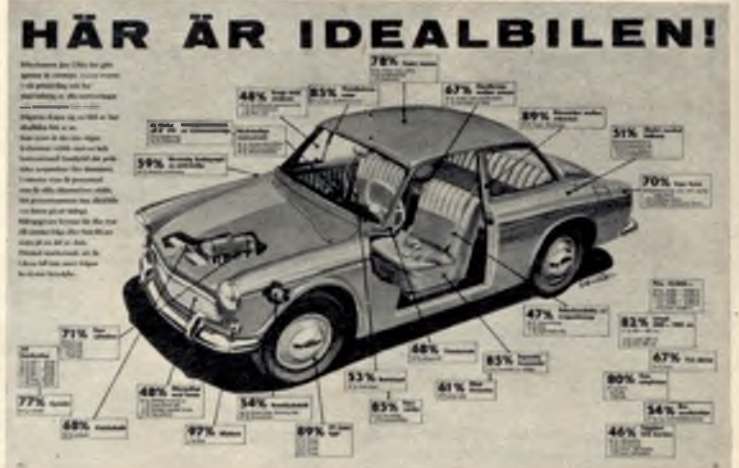
Motoréns liv och leverne: Affär är affär

SMART KOMPANJON ÖNSKAS AV FABRIKÖR I BILBRANSCHEN. SVAR TILL: "EPOKGÖRANDE UPPFINNING" -- EN ANNONS SOM PASSAR EN KLIPSK KARL, DEN SVARAR VI PÅ --



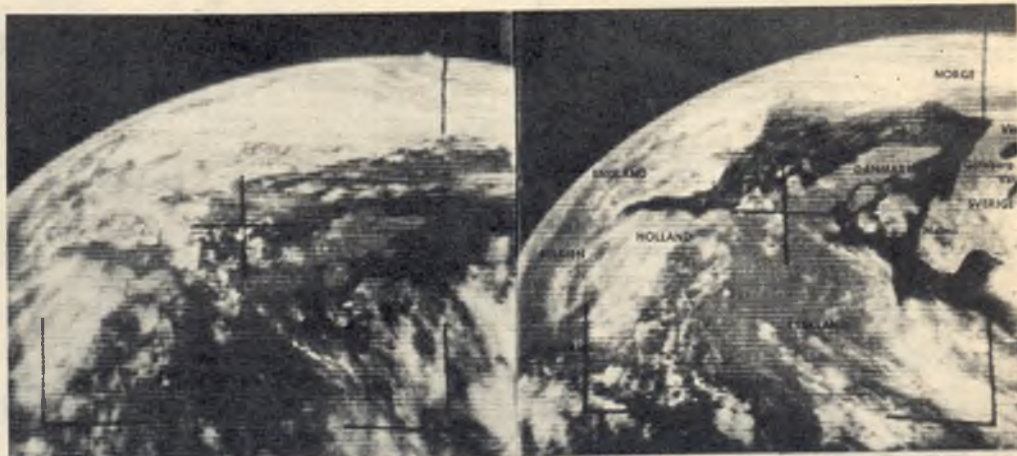
Motoréns liv och leverne hette en tecknad serie i tidigare årgångar av Bilekonomi och som under lång tid gladdde läsarna med sin salta humor som t.ex. i den här ramsan kring de alltid lika aktuella vinterkörningsbekymren...

Idealbilen var resultatet av en av Bilekos stora undersökningar i modern tid. Den byggde på en omfattande rundfråga bland läsarna och de 10.000 svaren som strömmade in vittnade värtligt om publikframgången för initiativet, som alltså gick ut på att så långt som möjligt samla alla önskemålen under en hatt och presentera de svenska bilisterna den idealbil de själva helst vill ha.





Motoråldern
omspänner
emellertid i
dag också rymd-
farten och även
i det stycket
hängde Bileko
med i utveckling-
en, ja hade
t.o.m. en klar
ledning som
nyhetsförmedlare
från rymdfronten
med exempelvis
vidstående
nummer, där
Bileko som enda
tidning i
världen kunde
publicera de
första
satellitbilderna av
Sverige!



MODER SVEA I RYMDFOTO

BILEKO PUBLICERAR SOM FÖRSTA TIDNING I VÄRLDEN SATELLITBILDER AV SVERIGE

FORTS.

Svemo-Bilekos Moto Rall 61 blev ett av tidningens mest populära arrangemang för ungdom — en härling som gick fram i olika etapper över hela landet och kammade in massanslutning.



1941 gick i gengasens tecken och beständet av gengasbilar var då 80.000 fordon inkl. lantbrukets gengastraktorer men exklusive de gengasdrivna militärbilarna. Försäljningen av bensin och andra flytande bränslen sjönk av naturliga skäl, men omsättningsminskningen kunde tas igen i form av ökad försäljning av de nya drivmedlen som man hämtade ur våra skogar — nämligen träkol och gengasved där IC intog en dominerande ställning på marknaden. Totala försäljningen under året uppgick till 6,6 milj. kr för »centralen» och 13,5 milj. kr för de anslutna föreningarna. Utbyggnaden av bensinstationernas lokaliteter och annan utrustning fortsatte trots det strama läget.

1945 startade IC-rörelsen tillsammans med Kooperativa förbundet, Svenska lantmännens riksförbund, Västskiffskarnas centralförening och Svensk andelsfisk oljeimportbolaget OK (Oljekonsumenterna) och redan första året levererade detta 35 milj. liter. Det året började också planerna klarna kring IC:s nyplanerade bilkomplex i Hornsberg, Stockholm. Inköpsföreningarnas omsättning hade nu stigit till drygt 33 milj. kr. Vid den 19:de IC-kongressen, som inföll under 1945, demonstrerades en enhällig opinion mot ett statligt oljemonopol. Den begynnande freden lockade fram optimistiska tongångar beträffande både bilgummit och återgången till bensin.

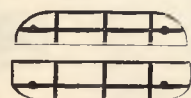
1950 blev privatbilismens genombrott och allt fler bilägare anslöt sig som medlemmar till IC. Det året nådde inköpsföreningarnas omsättning upp till 85 milj. kr. och därmed hade samköpsidén och dess ekonomiska fördelar definitivt slagit igenom och blivit ett begrepp i det svenska bilsamhället. Vid årets slut delades ett överskott på två milj. kr ut i återbäring. Följande år kunde man räkna in 23.000 medlemmar, medan flytande bränslen och oljor till ett värde av 52 milj. kr distribuerades. Samarbetsidén som drivkraften stod också i centrum vid IC:s 25-årsjubileum 1951. Det året inföll också den remarkabla händelsen att landets bilägare av statsfinansiella skäl fick nöjet att betala dubbel bilskatt!

1963 kan IC notera ytterligare breddad marknad för sina produkter samtidigt som nätet av moderna bensinstationer, serviceanläggningar och tillbehörsbutiker byggs ut. Omsättningen, som redan 1952 passerat 100-miljonersstrecket, slutade under 1962 på över 400 milj. kr. IC har vidare gått i i spetsen när det gäller införandet av nya tekniska och servicebetonade metoder: Stockholms-IC bortrationaliserade t.ex. stora transportkostnader genom introducerandet av kortvägsradio för servicevagnarna 1953 och året före började köerna vid stationerna elimineras sedan IC lanserat självbetjäningen. I dag omsluter IC ca 400.000 bilägare/konsument. Bild av modern snabbtank (Norrplan, Örebro).



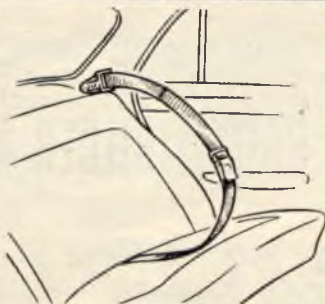
tillbehör

med Volvokvalitet



Kylarskydd

279729 för P 544 15:50
279730 för P 1200 med B 16 motor 14:—
277239 för P 1200 med B 18 motor 14:—



Säkerhetsbälte

279495 för baksäte 35:—



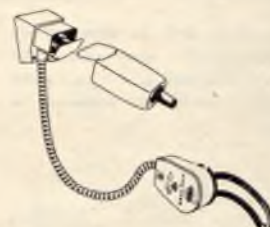
Skidhållare

277234 19:—



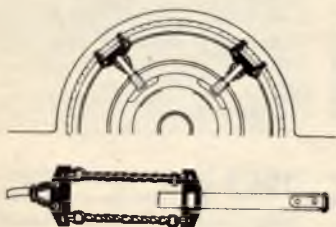
Tanklock

låsbart, Waso 16:50



Motorvärmare

279797 för B 16 motor (220V) 52:—
277165 för B 18 motor (220 V) 52:—



Snölänk

277230 P 544 o. Amazon styck 5:75
277468 Amazon herr- 6:75
gårdsvagn .. 7:25
277469 P 1800 ..



Förvaringskorg

279141 för P 544 5:—
277173 för Amazon 6:—



Filtar

i färger avpassade till bilens klädsel
för framstol 13:50
för baksäte 33:—



Backspegel

277180 fällbar vänster 21:—
277181 fällbar höger 21:—



Snöskyffel

277380 9:—

VOLVO BILRADIO

testad och med VOLVO-garanti

Med LV, MV 325:—
Med LV, MV och UKV 520:—
Med LV, MV, KV och UKV 650:—
279713 Antenn 27:—



Mattor

sisalfiber på gummibotten
grå och röd för Amazon och P 544 pr sats 75:—
gummimattor grå och röda pr st. från 7:50

Volvo-tillbehör
finns hos alla
auktoriserade
Volvo-försäljare.

VOLVO

Aldrig hade vi vågat tro att så många tusen läsare skulle besvara vår rundfråga om bilförarna och deras vanor i Bileko nr 9! Vi har därför inte heller hunnit bearbeta alla svaren fullständigt ännu, men så långt har vi i alla fall kommit att vi i stora drag kan tala om hur vår medelbilist ser ut. Det bör kanske påpekas att hans uppgifter sällan emellan inte alltid stämmer helt överens, men det är en egenskap som alla statistiska medelgubbar har. Och här kommer nu alltså den svenske bil-medelsvensson i Bilekos tappning!

■ Vår medelbilist, låt oss kalla honom Svensson, ser alltså ut så här. Han är tjänsteman på omkring 40 år, tjänar mellan 1.000 och 1.500 kr i månaden när skatten är dragen samt är gift men låter sällan sin hustru köra. Själv har han kört sedan någon gång på 50-talet och har hunnit byta bil tre gånger sedan dess. Sin nuvarande blå bil, som han köpte ny, har ännu inte gått 2.000 mil. Efter 6.000 mil tycker Svensson dock att den tjänat ut och tänker då köpa ny bil igen. Att hålla två bilar är inte aktuellt.

Som bensinkund är vår medelbilist idealisk. Han tankar nästan alltid på samma station och det av flera skäl. Dels är han medlem och får återbäring, dels tycker han servicen är utmärkt och dessutom ligger stationen lämpligt till. Vidare är Svensson en ganska märkesmedveten herre som har sina favoriter både då det gäller däck — de senaste gick drygt 4.000 mil, tändstift och polermedel.

Frånsett att hans bil får nöja sig med vanligt vatten när Svensson själv tvättar den — vilket är det vanligaste — har bilen det riktigt bra. Den är helförsäkrad och får stå i garage (65 %) när det inte är ute och rullar och verkstads-service hör till ordningen. Skulle något inträffa har Svensson reservdunk, förbandslåda och bogserlina (78 %) att ta till. Och skulle bilen stanna helt kan han tälta. (Utförligare resultat kommer att införas i Vi Bilägare.)

Vad det gäller önskemålen för framtiden så är det tre saker som står överst på listan. De är bättre vägar, bättre vägar och åter bättre vägar. Skulle man bilda en förening för att påskynda vägförbättringar skulle man få en enorm anslutning, det har vår rundfråga fastslagit.

Fortsättningen på önskelistan ser ut så här:

Ökad hänsyn • Mer trafikforskning och upplysning • Kontroll på och sanering inom bilbranschen • Mer rostfritt på bilarna • Inför generell hastighetsbegränsning • Bort med hastighetsbegränsningarna • Körkortsprövning vart 5:te år • Bättre ventilation och bakrutesikt • Fler parkeringsplatser • Behåll vänstertrafiken • Hälsokontroll för bilister • Försök få söndagsbilisterna att se gladare ut. • Körkort för moped • Skicka Skoglund till månen • etc. etc.

Julkalappstips!

Överraska HONOM och bilen med en handskfacksinredning — praktisk — elegant — ger »ordning på torpet»



Finnes till de flesta bilmärken. Prisläge 13: — till 15: — kr. Hos branschfirmor eller direkt från

AKTIEBOLAGET KARNAG

Katarinav. 22, Stockholm
Tel. 44 00 05

BILEKO korar BIL-MEDELSVENSSON efter rundfrågan om förarvanor

Medelbilisten har både garage och bogserlina

Som synes har våra läsare gett tomten en hel del att tänka på, men i väntan på att alla önskingarna skall gå i uppfyllelse har han låtit meddela följande

Prislista

200 liter bensin

Rune Rasmusson, Skvadronsgatan 16, 4 tr., Malmö V.

100 liter bensin

Paul Persson, Blinkenbergsvägen 6, Hagfors.
Kent Herråker, Kungsgatan 42, Vårgårda.
Allan Hellqvist, Piggvarsgatan 29, Göteborg V.
Georg Larsson, Låda 1027, Lillhärdal.

25 liter bensin

K-E Rosengren, Petersbergsv. 65, Vänersborg.
Bertil Svensson, Sävgatan 16, Åmål.
Lennart Kärrlander, Nydalavägen 6 A, Umeå 4.
Wilhelm Lennarth, Renvägen 33, Sävedalen.
Lennart Holmqvist, Parallellvägen 15 A, Partille.

Tillbehör

Sigvard Frisk, Fågelbovägen 32, Nyköping.
Viktor Larsson, Hjortstigen 5, Ljungby.
B Helldén, V:a Kyrkogatan 1, Karlstad.
Bengt Forsgren, Hagavägen 3, Köping.
Per Hedell, Tivolivägen 14, Sundsvall.
Lärarinnan Elsa Westermarck, Norra Bergfors, Varuträsk.
Birger Andersson, Sandviksgatan 78 B, Luleå.
Harry Nilsson, Bergsgatan 31, Frösön 1.
Jan Backlund, Kalendervägen 47, Göteborg N.
H. Ekstrand, Fågelbärgsgatan 31, Örebro.
Thore Carlsson, Freskvägen 7, Östersund 3.
Martha Birgersson, Kustsanatoriet Apelviken, Apelviksstrand.
Einar Ejdeblad, Nya Tanneforsvägen 15, Linköping.
Sven Forsgren, Garmakaregatan 3, Avesta.
Ragnar Danielsson, Björkbackav. 6 B, Östersund.
Rune Lundell, Hults-Bruk, Åby.
Allan Bowenius, Hertig Karls Allé 41 B, Örebro.
Nils Wickström, Rådmansgatan 2, Falkenberg.
Karl-Inge Idéhn, Gamla Strandlinjen 4 C, Partille.
Olga Lundell, Bågspännarvägen 1 B, Karlskoga.
Helge Perrault, Engelbrektsgratan 26, Eskilstuna.
Bengt Sunnemark, Box 2, Hjo.
Ivar Carlsson, Box 132, Torpaslätt.
Henry Olsson, Movägen 19, Varberg.
Paul Nedlich, Slottsmöllev. 64, Halmstad.
Åke Alklid, Ödmansonsgratan 10, Landskrona.
Arne Fredriksson, Måltemyrsvägen 9 B, Uddevalla.
Henry Boman, Sjöbjörnsvägen 1, Stockholm SV.
Allan Johansson, Mandolinvägen 28, Uddevalla.
Gerhard Isaksson, Ankarvägen 47, Luleå.





Vad kostar det att köpa en bättre bil?

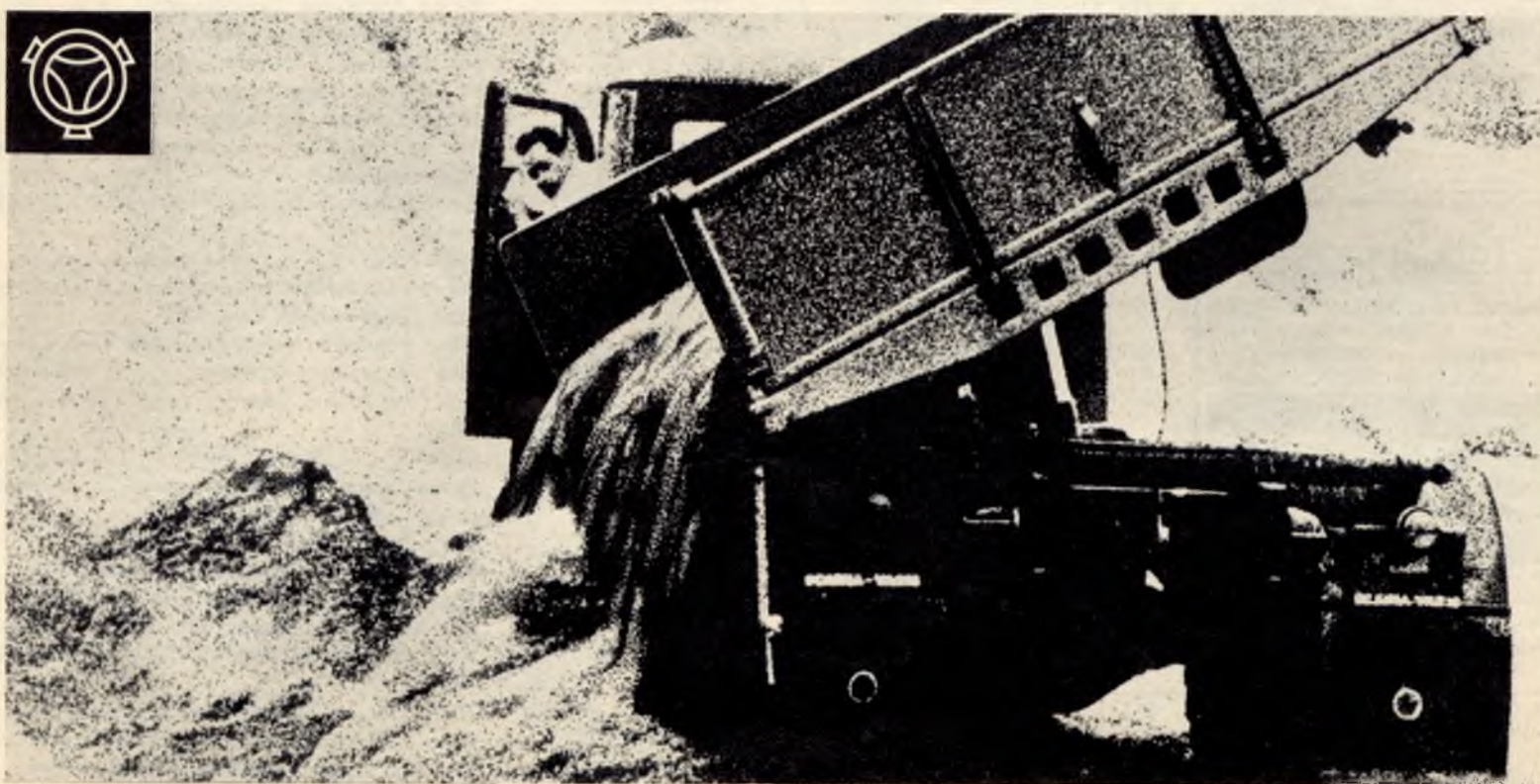
Ibland kostar det ingenting, ibland kan merpriset vara flera tusen. Låt oss ta ett exempel. För en grusbil finner man att kapitalkostnaden dvs. ränta och amortering är mindre än 20% av totalkostnaden per år. Antag att man köper en bättre bil som kostar 5.000 kronor mer. Kapitalkostnaden ökar naturligtvis,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

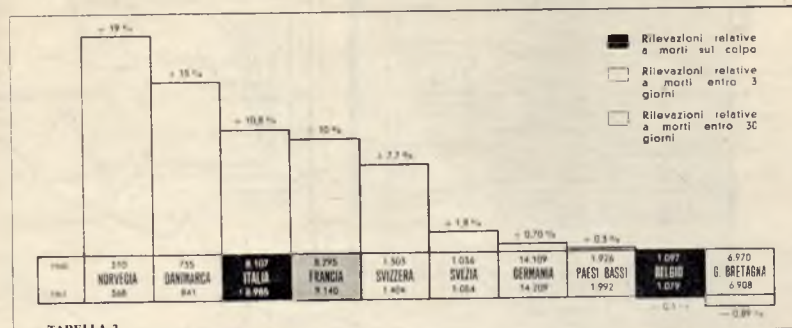
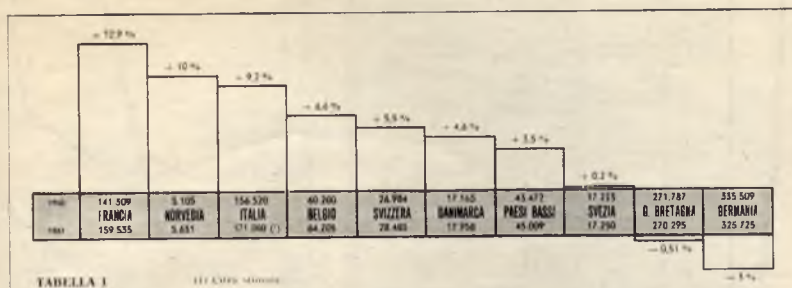
detta kompenserar mer än väl en eventuell ökning av kapitalkostnaderna. Därtill kommer större kapacitet och färre stådagar vilket ger högre inkomster och fler inkomstbringande kördagar. Mervärden som bättre framkomlighet, lättare manövrering och högre komfort får man på köpet. **Det lönar sig alltså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

Det lönar sig att köra

SCANIA-VABIS



Trafiksal i skolorna olycksbot



Trafikolyckskurvan bara stiger och stiger med allt brantare statistikstaplar och sista hoppet står nu till trafiksal i skolorna eller i varje fall obligatorisk trafikundervisning bland andra ämnen på skolschemat för att i framtiden råda bot på eländet. Tabell 1: Grafisk framställning av den procentuella olycksökningen i olika länder under tiden 1960-61 (bara Tyskland och England kunde notera en tillfällig nedgång i kurvan). Tabell 2: Grafisk framställning av procenten döda i trafiken i resp. länder 1961 jämfört med året före (endast England och Belgien kunde ståta med en relativt obetydlig förbättring). — Ur Quattroruote.



Trafikundervisningen i skolorna skulle både förhindra trafikolyckor och uppfostra barn och ungdomar till ansvarsmedvetna trafikanter, men också för framtiden fräskona oss från dagens olycksstatistik och skräcktrafikpropaganda, som redan antagit allt smaklösare former särskilt i USA.



Julklapp på gott och ont — den perfekta trafikolyckan i vardagsrummet är årets julklappssensation avsedd för alla ungar och lägre tonåringar. Men leksaken ger även belägg för att trafikpsykologin och trafikpedagogiken ännu har mycket att lära. Och en god trafikupplysning får aldrig bygga på eller spekulera i billiga skräckmoment...

I de västtyska skolorna har man nu börjat inrätta särskilda facksalar, där eleverna i fortsättningen skall bibringas en grundlig trafikundervisning. Början görs med 15 skolor i Bavern. Och med det nya initiativet hoppas man äntligen ha funnit lösningen för framtiden på trafikolycksproblemet. Det är i skolorna trafikuppfostran måste börja för att morgondagens samhälle skall slippa dagens olycksstatistik — och vulgära skräcktrafikpropaganda.

Men hur skulle vi här hemma kunna ta efter idén med speciella trafiksal när vi redan lider av kronisk klassrumsbrist och inte ens har gymnastiksalar så det försår? Men kanske det rentav vore en bättre lösning att frysa in en del av anslagen till trafik-

propagandan och istället använda medlen för eventuellt fristående facksalar för trafikundervisning vid skolorna?

Att det börjat röra på sig när det gäller skoltrafikundervisningen är dock tydligt — senast höstens NTF-kampanj i skolorna skedde ju efter direktiv från trafikministerkonferensen i Paris. Och där sas det klart och tydligt ifrån, att den obligatoriska trafikundervisningen är ett av de effektivaste medlen att förhindra trafikolyckor när det gäller barn och ungdomar såväl som beträffande deras fostran till ansvarsmedvetna trafikanter. Ja, man ville t.o.m. få till stånd att ett visst antal skoltimmar anslogs till just trafikundervisningens fromma!

RUBATO.

VINTER-GLEX i VINDRUTESPOLAREN

SKÄRPER SIKTEN,
SKYDDAR MOT FROST
I SPOLAREN,
AVLÄGSNAR
"TRAFIK-HINNAN"



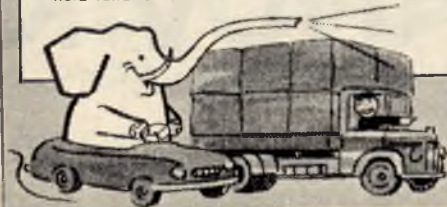
TILLVERKAR GLÄNSER-GLÄNSI-GLEX



Svängrum i
jultrafiken
med

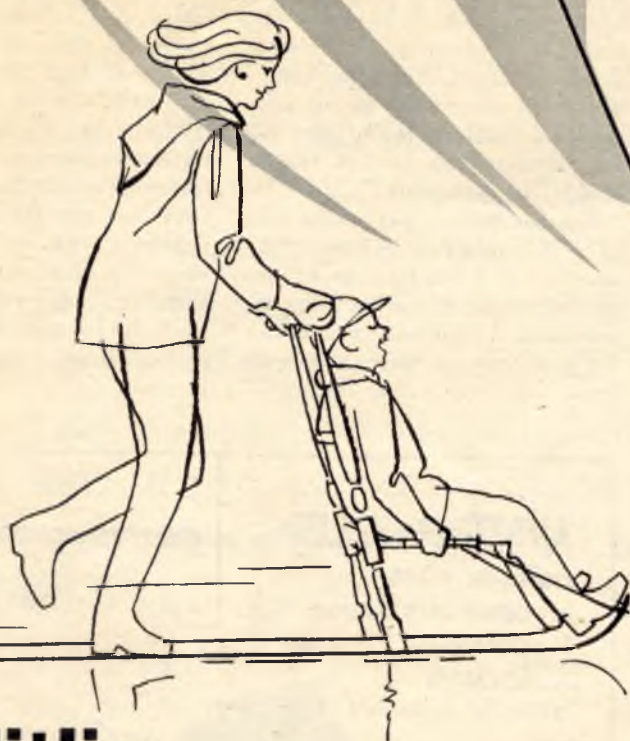
STEBEL KOMPRESSORHORNET

med den behagligt genomträngande tonen. OBS! Nu med sordintillsats för stadstrafik. STEBEL — marknadens i särklass populäraste kompressorhorn finner Ni hos branschfirmor över hela landet.



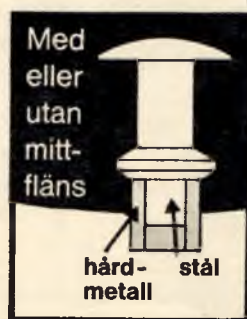
Riktpris
inkl. relä

106:-



pålitlig bromsning med urstarka SANDVIK rörbrodden

Med urstarka SANDVIK rörbrodden får Ni säkert "vägbett" även på hala vägar. SANDVIK-brodden är dimensionerad för fullgott väggrepp under hela den tid som däckets kan användas som snö-däck. För trygg, säker och trivsam körning under krävande vinterförhållanden — montera SANDVIK-brodden.



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

SANDVIKENS JERNVERKS AKTIEBOLAG • SANDVIKEN

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



Internationella trafikexpon - motorålderns generalmönstring

Trafikutställningen i München 1965 – för vilken omfattande förberedelser redan är i gång – har erkänts som internationell fackutställning. Den blir därmed den första världsexpon i trafikens historia och kommer att vida överträffa allt vad trafikutställningar tidigare hetat.



■ Expon är därmed avsedd att slå alla föregående rekord när det gäller att ge en omfattande översikt och sakkunnig framställning av den moderna trafikens utveckling, dess mest påträngande problem, den aktuella prestandasituationen beträffande de fem stora kommunikationsgrenarna järnväg, vägar, lokal och internationell sjöfart samt flyg, de berörda industriernas produktionsförmåga, trafikutvecklingen till lands, på vattnet och i luften, vägnätets utbyggnad, olyckornas bekämpande och säkerhetens höjande i samtliga trafiksammanhang samt uppgifter och samarbete i internationell forskning, där särskild uppmärksamhet även ägnas rymdfarten och rymdforskningen.

Utställningsledningen – bland vars spetsar man också återfinner trafikminister Seeböhm och Siemens-chefen Ernst von Siemens – har vidare tagit

till sin uppgift, att exponera alla problem som sammanhänger med kommunikationsmedlens och den moderna trafikregleringens tekniska framsteg och vidareutveckling. Därmed ger man även stort utrymme åt den rullande materielens industriella sida liksom övriga leverantörsled med en friktionsfritt fungerande trafik som mål för sina produkter.

»Var står trafiken i dag och hur skall vi klara upp den i morgon?» blir alltså den spännande fråga som vi får svaret på i München 1965. Och man har nog all anledning förmoda att svaret blir både grundligt och uttömmande – i varje fall om man får döma av det omfattande expo-området ute på Theresienwiese som skall härberga utställningen och sträcker sig över halva miljonen kvadratmeter...

R-o

En mängd trafikvetande och många sejdlar öl väntar utställningsbesökarna i det trygga gammalborgerliga München.



Trafikminister Seeböhm ovan och Siemens-chefen Ernst von Siemens nedan toppar utställningsledningen.



Det väldiga expo-området på över en halv miljon kvadratmeter vid Theresienwiese.

den överlägsna
vindrutespolar-
vätskan

silikonlösande



Ger klar sikt vid slaskväder.
Hindrar sönderfrysning av
spolaren vid kyla.

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 sandblästring. 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

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

BENSINLOTTERIET: Den utlovade dragningslistan med lyckliga bensin-
vinnare kommer att publiceras i första numret av
VI BILÄGARE 1964.

KONI STÖTDÄMPARE

"... helt annat än
alla andra ..."

Reparer-
bar

OBS!
NY GARANTI:

2 år oavsett
antalet körda
mil

Justerbar

— hos branschfirmor
eller direkt från

AB KARNAG

Katarinavägen 22, Stockholm Sö
Tel. växel 44 00 05



Motorjustitla...

(forts. fr. Sid. 7)

rusade han ut och fann att flickan var fullkomligt oskadad, hon hade, fortfarande med armarna om honom, hamnat ovanpå sin kavaljer. Denne hade däremot fallit på marken, men hade inte heller han några skador med undantag för ett par små skrap-sår. De fördes båda till sjukhus av bilisten, men de fick lämna sjukhuset båda två. Inte heller senare har de fått några men av händelsen!

Nu var den unge mannen åtalad inför rådhusrätten för vårdslöshet i trafik, på den punkten fanns tydligen det enda lagrum, enligt vilken han kunde bli åtalad när olyckan fått en sådan »lycklig» utgång som den fått. Men det blev en rätt lång och grundlig rättegång, där rättens ordförande mycket noga gick igenom målet. Som vittne för att konstatera att olyckan verkligen inträffat, hördes den bilförare som med sin bil stått och väntat vid bommarna på andra sidan och som sedan tagit hand om de skadade.

Rättens ordförande meddelade vidare att tågpersonalen på det lok, framför vilket de båda ungdomarna passerat när de slungades över spåren, blivit hörda under utredningen. Eldaren hade vid tillfället haft annan sysselsättning och därför ingenting sett. Inte heller lokföraren hade sett händelsen! Från ett lok av det gamla formatet har man nämligen sikt över banan endast ett stycke framför loket men icke alldeles intill! Så nära hade alltså ungdomarna varit

att bli krossade av loket. Föraren hade först efteråt underrättats om vad som skett.

Den unge mannen fick 40 dagsböter för ovarsamhet. Något förmaningstal att se bättre upp behövdes inte. De var nog ett minne för livet.

■ En lastbilsförare har varit åtalad för att en av timmerstockar bestående last ramlat ned från bilen på vägen under färd och därvid åstadkommit skada på ett invid vägen beläget staket. Orsaken befanns vara att lastanordningarna varit i mindre gott skick. Han frikändes emellertid av underrätten som ansåg att det var en hastigt uppkommen skada som bilföraren näppeligen haft anledning att räkna med, särskilt med tanke på att bilen kort före olyckan blivit besiktigad och godkänd av besiktningssman. Händelsen måste sålunda anses ha timat mera av våda än av vållande. Åklagaren gick emellertid till hovrätt, som trots de föreliggande omständigheterna dömd bilföraren till 25 dagsböter. Hovrätten ansåg att föraren haft möjlighet att binda lasten så att densamma icke haft möjlighet att förskjuta sig vilket hovrätten ansåg ha skett — och därmed påverka det bristfälliga fastsättningsmaterialet.

■ En bilförare råkade i påverkat tillstånd törna emot en annan bil, som därmed åsamkades en del skador. Han var inte mer påverkad än att han märkte detta. Han seg ut ur bilen och tittade på vad han gjort och antecknade den påkörda bilens nummer i sin fickkalender. Sedan fortsatte han utan vidare. Han hade

emellertid observerats av en person som kände igen honom. Denne anmälde förhållandet till polisen. Polisen begav sig hem till mannen, hans hustru öppnade och sade att hennes man gått och lagt sig. På polismännens order gick han upp och klädde sig samt följde med till läkare som tog blodprov.

Nu var han åtalad för rattfylleri, men det gällde om han också skulle kunna dömas för smitning från olycksplats.

Själv berättade mannen att han, när han törnade emot bilen, förstod att han inte var lämplig att köra bil. Han tänkte först på att komma undan. Men så blev han klar över att om någon skulle ha sett honom skulle han i så fall dömas såväl för rattfylla som för smitning från olycksplats. Därför steg han ur bilen, tittade på skadorna och skrev upp numret. Han tänkte, sade han, nästa morgon ta reda på vem som ägde bilen med det numret och sedan ringa denne och anmäla sig för skadegörelse. Kanske skulle han då kunna göra upp i godo. Om ingen observerat honom behövde han ju inte tala om för någon att han varit berusad. Men nu kom polisen och tog honom innan han hann ringa.

Rätten dömd honom för smitning i alla fall. Det ansågs inte otroligt att han, därest ingen sett honom, skulle underlåta att ringa och anmäla sig. Han borde ha skrivit en lapp med sitt namn och satt fast någonstades på det påkörda fordonet. Detta är det normala sättet när man inte genast kan nå kontakt med ägare av påkört fordon.

Nu ökades rattfyllerimånaden till tre månader för påkörningen och smitningen.

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, riktpis **3:75**
NYTT Aerosol spray, „ **5:50**

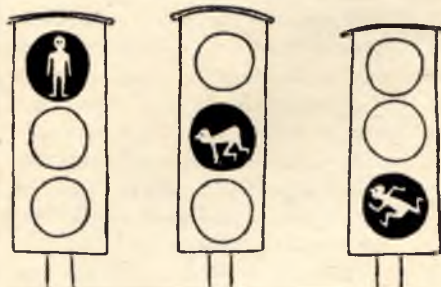


Ki-upp löser isen i låsen

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

Behändig plast-
flaska, riktpis **1:50**

Köp Visir och Ki-upp vid nästa tankning



Nya vägvisare

Lätt begripliga är den moderna typ av vägvisare som man redan håller på att montera upp längs vägarna runt Innsbruck, där vinterolympiaden — och Österrikes första olympiska vinterspel — nu börjar framkalla en lätt rampfeber även om de går av stapeln först i januari.



Taurus med diesel

Ford Taurus 17 M blir nu ännu en variant rikare: vid den holländska firman Automobielfabriek i Haulerwijk och inte långt från moderverken i Köln kan nämligen de bilister som kör Taurus få sin vagn utrustad med en 1,6 lit. Perkins dieselmotor. Prestanda: 43 hästar, förbrukning: 0,6 lit. milen, toppfart: 120 km/tim. Premiärvagnarna (40 stycken) köptes alla upp av Amsterdams droskägare.

Motor-Nytt

Den i Italien bosatte argentinararen Alessandro de Tomaso — en outtröttlig idealist bland racermotorkonstruktörerna — presenterar som den förste en motor för de nya formel-II-tävlingsvagnarna, vilka släpps lösa fr.o.m. 1964. Tomaso har beslutat sig för en flackt byggd, vattenkyld och 4-cylindrig boxermotor-modell om 997 ccm. Cylinderraderna bär vardera två överliggande kamaxlar, som drivs med kedjor. Och efter vad strömfördelaren förräder är motorn vidare utrustad med dubbeltändning. Den första färdiga motorn av märket Tomaso går med förgasare och uppnår sina högsta — hittills hemligstämplade — prestanda vid 9.200 varv/min. Enligt vad det sägs lär Tomaso också förbereda en insprutningsversion.





OPEL CARAVAN 1000



OPEL CARAVAN 1700

OPEL CARAVAN

Sveriges populäraste stationsvagn nu i två modeller

OPEL CARAVAN 1000 Riviga, robusta, rymliga Opel Kadett finns nu också i caravan-modell — Caravan 1000. Den är tekniskt lika avancerad som Kadett och har samma suveräna vägegenskaper. Den kortslagiga toppventil-motorn på 46 hk ger snabb acceleration och hög toppfart — helsynkroniserad 4-växlad låda med golvspak. Detta är bilen för Er som vill ha extra stort utrymme för passagerare och bagage. Ni kan fälla ner baksätet och få ett lastutrymme som är mer än 1,5 meter långt och lastförmåga av 355 kg! Gör en provtur i Caravan 1000, se vilka utrymmen och upptäck caravan-modellens fördelar.

OPEL CARAVAN 1700 Caravan 1700, sedan lång tid Sveriges populäraste stationsvagn, har kommit i ny modell, baserad på årets bilsuccé — nya Opel Rekord! Caravan 1700 har Rekords rikhaltiga utrustning. Strålande vägegenskaper tack vare bred spårvidd och förlängt axelavstånd samt dessutom utrymmen i oöverträffad Caravan-klass! En ekonomi-bil för den stora familjen, för företagaren som vill kunna använda sin firmabil också för privatbruk och för den som ofta fraktar extra skrymmande bagage — nyttiglast 480 kg och lastvolymen 2,2 m³. Provkör Caravan 1700 hos närmaste återförsäljare!

Tala också med återförsäljaren

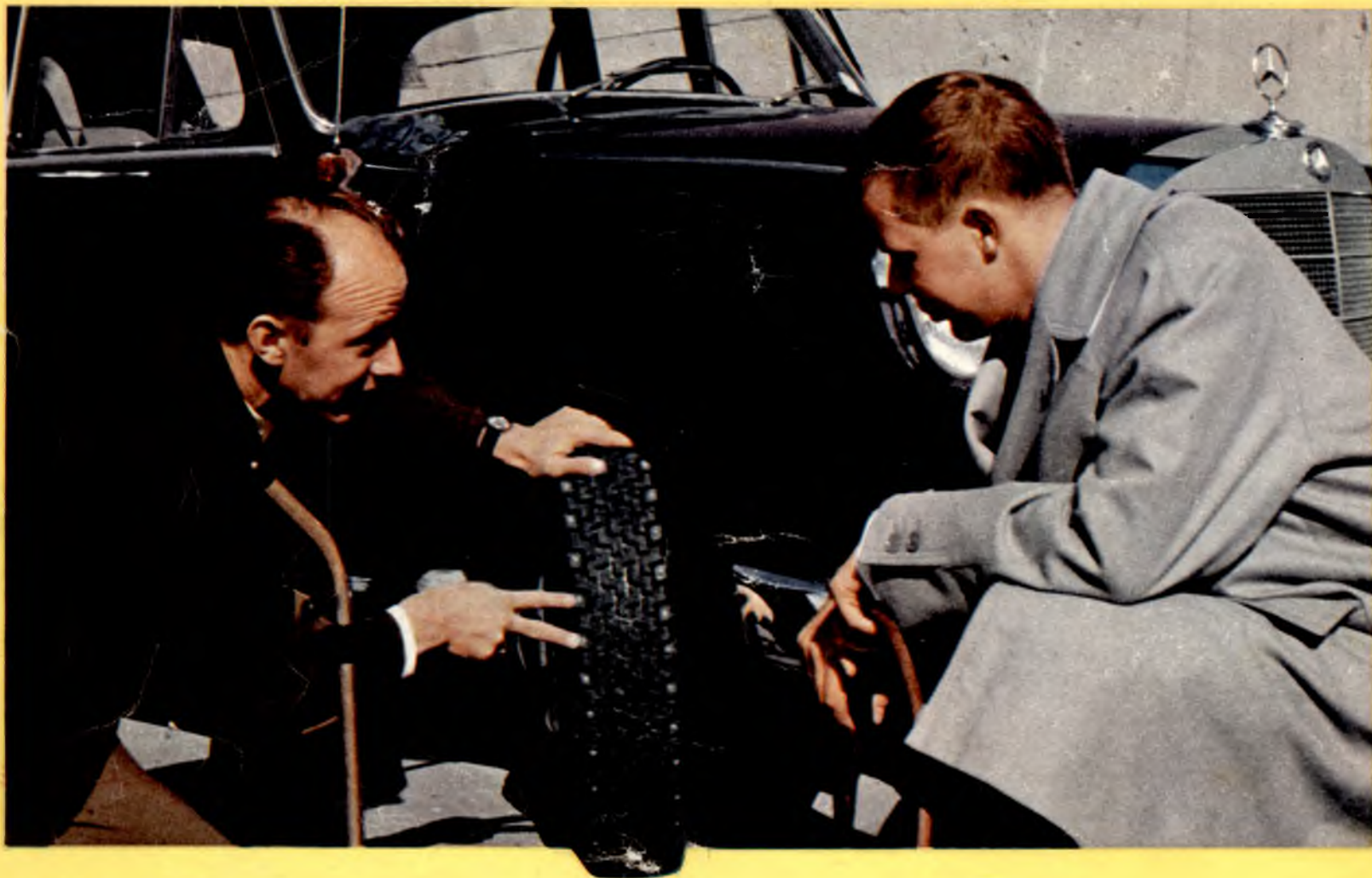


om 30 mån. rostskyddsgarantin.

DUBBADE DÄCK

SÄKRARE VINTERKÖRNING

449
HERR HELGE JÖNSSON
KNALLEN
MESTOCKA 2378



**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
V W	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