

VI BILÄGARE



SVERIGES STÖRSTA MOTORTIDNING!

Nr 1—2 Februari ★ Årg. 13 ★ Pris 50 öre

motor • teknik • trafik • fritid

I DETTA NUMMER:

SEMESTERSTUGOR HYRS UT

TRAFIKMORDEN

BEHÖVER VI DUBBDÄCK

MÅNADENS JÄMFÖRANDE TEST:

TÄVLINGAR

SAAB 96

BMC 1100

MORRIS

DKW F 12

FORD

CORTINA

RENAULT 8A

TURISM

SVERIGES FÖRSTA BILVARUHUS



Statsrådet Skoglund...

**LÅT OSS FÅ FÄRRE
VÄGARBETEN UNDER
SEMESTERSÄSONGEN**

Se
sidan
6

VI BILÄGARE

FEBRUARI

1964

TRE ÖNSKEMÅL

Inte bara motorväg...

I kommunikationsministerns planering för nya budgetåret 1964-65 ingår en rad kostnadskrävande projekt. Fortsatt utbyggnad av motorvägarna föreslås och tar en stor del av väganlagen. Ja så stor del, att nära nog hälften av de för flera år tänkbara väganlagen åtgår för tillfartsleder, broar m. m. i och omkring Stockholm och Göteborg.

Men betydande vägprojekt i och omkring bl. a. Borås, Falun, Häl-singborg, Karlstad, Jönköping, Uppsala, Mora, Uddevalla, Örebro, Halmstad, Eskilstuna, Kristianstad, Kungälv, Södertälje och i Norrland är också startklara och kräver sina anslag.

I frågan om "motorvägar och motorvägsstandard" undrar vi om inte vår trafik främst är betjänad av väl tilltagna, tjälsäkrade och

permanentbelagda riksvägar av god standard — utan att vi därför på andra än vissa mycket utsatta och begränsade vägsträckor behöver full motorvägsstandard. Vi är Europas biltätaste land, om man ser till relationen mellan antal bilar per innevanare, men vi bebor också ett land, som genom sin befolkningsfördelning och utsträckning verkligen behöver goda kommunikationer nära nog överallt.

Långresor i nordliga delar av Sverige ger perspektiv på vägfrågorna! När man vet vad varje millimeter av motorväg slukar för belopp, vill man betona att ett väl utbyggt normalt riksvägnät, kompletterat med goda länsvägar i huvudstråken, kanske är ännu angelägnare än alltför många motorvägsmil till miljardkostnader.

Bilvård inte lyx...

Bostadsbyggen skall gå före "lyxbyggen" under 1964. Överhettningen på byggmarknaden har lett till förslag att mindre nödvändiga byggen skall stoppas. Som mindre nödvändiga har kyrkor, bankhus och bensinstationer nämnts.

Vi bilägare, som tillför staten stora skattebelopp via den normala bilskatten, bilradiolicenserna och nu också högertrafikskatten, har andra synpunkter på "lyxbyggen". Vi kan ibland få vänta både dagar och veckor för en enkel rundsmörjning eller tvättning av bilen. Vill vi ha bilen underreder-behandlad, kan väntetiden uppgå till en månad och längre, i varje fall i storstadsregionerna.

Bensinstationer med bilvårdsan-

läggningar, speciellt då sådana utpräglade nyttoanläggningar, som bilägarnas egna föreningar i ökande takt bygger ut för alla dem, som vill och kan göra vissa underhållsarbeten på bilarna själva, är verkligen inte att hänföra till begreppen "skrytbyggen" eller "lyxbyggen", uttryck som syns i pressens rubriker. Det vore i högsta grad oklokt att låta dessa allt angelägnare byggen drabbas av byggstopp. Det stora kapital som vi bilägare lagt i våra bilar gör det nödvändigt att byggnadstakten för bilvårdsanläggningar ej stoppas upp — annars äventyras miljardbelopp genom bristande möjligheter för tillsyn och vård av en för hela landet viktig bilpark.

Bättre ambulanser...

Ambulans-utredningen har fastslagit att våra ambulanser med få undantag är trånga, felutrustade och utan modern apparatur för patientvård under den viktiga transporten till läkarvård. De betjänas tyvärr alltför ofta av utbildad personal. Ambulanserna leds inte heller effektivt. Kommungränser kan till och med stoppa ambulanser i olycksfallstransport.

När Kommunalarbetareförbundet och Folksam överlämnade ett välmotiverat slutbetänkande efter en omfattande ambulansutredning, instämde både läkare och andra sakkunniga med ansvar för ambulanstjänst. Malmöbrandchefen ansåg till och med att Sverige är ett utpräglat U-land när det gäller sjuktransporter. Studera i Nairobi, föreslog han.

Bristande samordning, oenhetlig organisation och ledning och ljumt intresse från myndigheternas sida får inte leda till en kaotisk am-



SNABBSTART "HDP"

Gör den mest "morgonsura" motor startvillig. Avsedd för bensin- och dieselmotorer.

Obs! Stor förpackning inkl. oms. 8:—

IC
ÖVER HELA LANDET

VI BILÄGARE

Adress: Fack, Stockholm 30
Postgirokonton: 14 78 00

Telefoner:
distribution 08/54 15 00
annonsavd. 08/54 75 04
redaktion 08/54 15 00 (växel)
redaktion och distribution Stor-Sthlmsområdet 08/22 07 00 (växel)

Ansvar. utgivare:
BO GUNNAR BIEHL

Chefredaktör:
JOHN BACKLUND

Red.sekr.
BJÖRN PALM

Red. för Stor-Stockholmsområdet
ENOC CLAESON

Annonschef:
ERIK LÖFGREN

Upplaga detta nr: 515 000 ex.
För insända, icke beställda manuskrift ansvaras ej.

Svenska Tryckcentralen AB, Stockholm 1964



VÄVNADS- & TÄLTINDUSTRI - Norrahammar - Tel. 036/755 20



DEBATT

Fy bubblan på motorpressen

Avfyrare: Gösta Carlsson, Göteborg

Motorismens utbredning har givit underlag för en hel rad motortidningar, som sammanlagt har en betydande upplaga.

Efter att under ett antal år ha följt dessa tidningar (mer eller mindre sporadiskt) hör jag till dem som vänder tummen nedåt för allesammans.

En grov analys av innehållet ger detta besked: de handlar till 90 procent om nya bilar, tester, prestanda, resmål, utrustning och liknande. Där emellan klämmer redaktörerna in en eller annan stump om kommunikationsministerns vägpolitik och andra ting av verklig betydelse.

Ytterst ställas talas det om bilens roll i det moderna samhället. Jo — vi har läst de där reportagen om hur amerikanerna pressar ihop sina skrotbilar till paket. Det är ungefär vad tidningarna orkar med. I sanningsens namn skall också medges att vi emellanåt får läsa om hur illa myndigheterna sörjer för parkeringen.

Aldrig — i varje fall har jag inte stött på det — får vi läsa om hur bilisten uppträder i det samhälle han är en del i. Beror det på olyckliga tillfälligheter att jag aldrig någonsin sett en bild eller en artikel i vilken man tar bilisterna i näsan för att de med sina fordon gör bostadsområdena till inferno?

Varför skriver motortidningarna aldrig något om alla dessa som envisas med att köra bilen ända fram till köksfönstret i hyreshusen. Eller om dem som parkerar under andras fönster och som sedan på morgonkvisten visslande går ned för trapporna, startar bilen, lämnar den för att den skall få tuffa sig varm, går upp för att dricka kaffe? Varför skrivs det ingenting om dessa marodörer?

bulanstjänst. Det är glädjande att det i dag finns en utredning som klart pekar på dessa eftersatta förhållanden. Vår undermåliga ambulanstjänst kostar en promille av våra totala sjukvårdskostnader har det uppgetts. För två promille skulle vi få rimlig trygghet och en försäkring om att trafikoffer från vägnarna inte avlider i brist på riktig transport och vård under transporten. Här fordras verkligen krafttag!

Det är få som vill offra grannfriden för att vänligt upplysa den infame parkören om att hans motorljud stör, att avgaserna drar in genom ventiler och fönster.

Här hade motortidningarna en givna plats att såsom lärare på katedern med hjälp av den moderna pedagogikens knep lära ut väsentligheter som skulle bli till gagn både för bilisten och hans arma grannar.

En tid var jag bosatt i ett höghus. På gatan nedanför parkerade en långtradarchaufför — jag är övertygad om att det var en präktig och rättsskaffens människa. Men han var som många andra bilister helt renons på fantasi. Vid femtiden gick han ned till bilen, under stort brak och då fick han igång den. Sedan lät han den dieseln skramla och gå en halvtimma innan han ansåg den vara varm nog att ge sig av med.

Den mannen visste inte vad han åstadkom i de ca 80 familjer som morgon efter morgon tvangs lyssna till hans miserabla konsert.

Häromdagen kom min familj och jag spatserande på den smala asfaltgatan som leder fram till vår trappa. Det hade snöat och från väggen räknat hade fastighetsskötaren skottat upp en ca 2 m bred gång, lagom för folk att mötas på.

Där — på denna skottade remsa — stod en glad herre och putsade sin bil. Att hans bil tvang oss (och givetvis alla andra som passerade) ut i snödrivorna tänkte han inte på.

Visst är det en stor lycka att äga ett fordon — ju större och blankare, ju större blir tillfredsställelsen. Ty därigenom visar han ju sin position i samhället.

Hans utbildning kanske ger honom inkomster nog att hålla en superbil av särdeles imponerande dimensioner. Tyvärr står inte utbildning i något samband med fantasi och omtanke med medmänniskor. Annars kunde man utropat den slitna klyschan om att han som är byråchef, han borde väl begripa etc.

Men nu begriper varken direktören, ingenjören, fabriksarbetaren eller postfröken ett jota om detta stora problem som heter hemmets miljö. De ser en lucka, lagom för bilen, parkerar där. För att stoppa denna vandalisering av alla fria ytor, på vilka barn skall leka och nyttotrafik begagna, krävs stadsarkitekters och myndigheters ingrepp.

De moderna bostadsområdena förses med väl tilltagna p-platser och förbudsskyltar för de områden som ligger i anslutning till husen. Det är en välsignelse att vara där. Men tänk på alla dessa "gamla" områden, det

vill säga på dem som byggdes innan körförbuden och p-platserna genomfördes.

Där har motortidningarna en möjlighet att sanera. Genom att publicera bilder på eländet (sådant det ter sig på allt för många platser) och intervjua dessa som trakasserar sin omgivning genom sitt sätt att parkera skulle ett ljus tändas i en eller annan nermörk skalle.

Vägar man hoppas att motortidningarna tar fasta på dessa ting? Först då hade de — enligt mitt förmenande — en verklig uppgift att fylla. Den nämligen att ta med motorismens alla konsekvenser — inte bara detta med ax, bränsleförbrukning och dubbar som tar eller som inte gör det.

TESTA SJÄLV!

Vi Bilägares jämförelsetest försöker ge en så fullständig bild av bilarnas egenskaper som möjligt men det finns en sak vi inte klarar av. Vi kan inte, på grundval av den med nödvändighet begränsade körsträckan, ge ett omdöme om bilarnas driftsäkerhet.

Bland våra 500 000 läsare måste det finnas åtskilliga tusen ägare till de bilar vi testat. Vi tänkte be er om hjälp. Era erfarenheter skulle kunna hjälpa alla dem som just nu går och funderar på att köpa ny bil.

Har ni en BMC 1100, DKW F12, Cortina, Renault 8 eller SAAB 96?

I så fall är ni välkommen i vårt testgång. Allt ni behöver göra är att skicka in ert namn och adress, tala om bilmärket, när ni köpte den och hur långt den gått. Vi kommer sedan att kontakta er för att få närmare upplysningar.

Som tack för hjälpen kommer vi att lotta ut ett antal presentkort på bensin bland dem som sänt in upplysningar.

Tillsammans med Vi Bilägare har ni därigenom chansen att göra en värdefull konsumentupplysande insats och dessutom skaffa bensin gratis. Ring eller skriv snarast till fru Hellström, Vi Bilägare, Fack, Stockholm 30, telefon 08/52 07 00.

Se testerna sidorna 23-25!



SKALL PÅ VI BILÄGARE

Lugn i Sundsvall!

I nr 12 1963 lade vår ärade läsare Holger Sjödin, V. Vägen 19 i Sundsvall, pannan (eller rättare pennan) i djupa veck och frågade om Vi Bilägare som organ för IC och OK endast skulle skriva om en och annan ny bensinstation eller om "gubbarna" i organisationen.

Vi hoppas att hr Sjödin känner sig lugn efter att ha läst detta nummer.

Om årsrabatter

skriver hr Stig Olsson i Surte med anledning av vår ledare "sveket mot konsumenterna". Han påpekade att vi började så ståtligt med den rubriken, och sedan angrep ett varuhus i Göteborg som tog 19.75 för en vintersits av exakt samma utförande som den för vilken IC tog 13.90. Vi glömde att varuhuset lämnar 5 % rabatt när man köper för minst 100 kr, anser hr Olsson. Och det utan att varuhuset behåller någon del som insatskapital, tyran hr Olsson av till sist i sin i övrigt mycket hofsamma inlaga till redaktionen.

Hr Olsson kan vara lugn, vi glömde inte varuhusets 5 %-iga rabatt. Men vi anser fortfarande att återbäring skall utgå utan förbehåll på alla köp. När man inte får rabatt förrän efter köp för 100 kr rör det sig inte om återbäring utan om något helt annat.

Och förresten — om vi går på hr Olssons linje — vad är 5 % på varuhusets 19.75 mot IC:s 3 % på 13.90? IC uthärdar väl den jämförelsen också. Men det var inte om det ledaren handlade. Det var om varuhusets annons "vintersits, bredare, bättre och billigast" vi skrev. Aterstår faktum att sitsarna är lika. Det var på den punkten vi röt till: För-låt så mycket, men vi tänker fortsätta att bevaka konsumenternas intressen på varumarknaden. Red

Aldrig mera somna vid ratten!

Larmklocka ringer när ni sussar

En väckarklocka som automatiskt väcker bilföraren just som han håller på att somna in vid ratten hörde till de som man får hoppas verkligen matnyttiga nykonstruktionerna på den nyligen avhållna uppfinnarmässan i Nürnberg. Och vakthållaren mot sömnen vid ratten fungerar på så sätt, att alarmet utlöses på grund av den muskelavslappning som omedelbart föregår det medvetlösa stadiet.

Anordningen förhindrar alltså att bilisten nickar till och faller i sömn. Uppfinnaren utgår därvid i sin konstruktion från det kliniskt fastställda faktum, att varje inledningsstadium av sömnen föregås av en musklernas avspänning och därav följer primärt att huvudet sjunker ner innan medvetandet slocknar.

Man nickar med andra ord till — vilket vi alla haft tillfälle att konstatera många gånger på både oss själva och andra som just hållit på att slumra till. Men i lyckliga fall händer det att man reagerar med en

omedveten reflexrörelse när huvudet faller framåt och åter vaknar till med ett ryck. Denna reaktion är emellertid såväl individuell som betingad av den aktuella situationen: vissa personer har lättare att kvickna till medan andra oemotståndligt fortsätter in i sömnens medvetlösa tillstånd — också den för tillfället aktuella trötthetsgraden spelar givetvis även in oberoende av dessa individuella särdrag.

Och på grundval av dessa bägge skilda faktorer — normalställningen med huvudet upprätthållet resp. ha-

kans nedfallande till följd av avslappningen i kroppsmuskulaturen som ett förstadium till sömn och medvetlöshet — vilar således ingenjör Paul Freisls varnande och väckande uppfinning.

Till sin konstruktion är den t. ex. utförd som en i kedja eller band om halsen hängande membran-tryckdosa med ineliggande batteri samt ringklocka eller summer. Vidare kan man även välja en ren kontakthanordning

som är ansluten till bilens batteri, varvid signalhornet utnyttjas som alarmsignal och eventuellt också tändströmmen kan slås av.

Så snart förarens huvud sjunker ned ur sitt normaläge trycker alltså hakan mot membrankontakten och han väcks därvid genast av larmklockan eller summertonen samt vet att nu är det hög tid att avbryta körningen och lägga in en vilopaus.

R-o.



Hur skulle Ni vilja fortsätta Bo Setterlinds ofullbordade dikt?

Vinn skrivmaskinen med 5-årsgaranti...

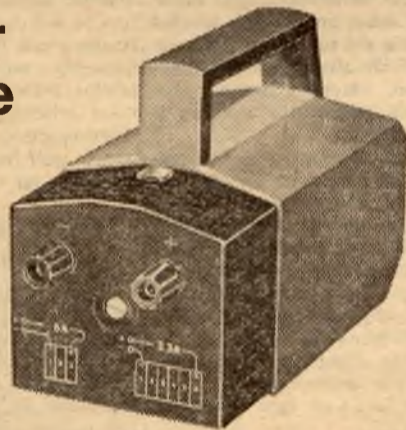
Bo Setterlind skriver ner en av sina dikter på Facit Privat hemskrivmaskin. Han fäster dock inte de avgörande orden på papperet. Ni får vara med i en originell tävling. De 25 tävlingsdeltagare som enligt Bo Setterlind själv skriver bästa fortsättningen får varsin Facit Privat som pris. Köper Ni en maskin nu men vinner i tävlingen får Ni pengarna tillbaka. Tävlingsformuläret med den ofullbordade dikten finns på alla Facit/Atvidabergs kontor samt hos bok- och pappershandlare.

FACIT PRIVAT

• samma tangentbord som stora maskiner • lätt rörlagrad vagn — därför tystgående, slitstark och snabb • utrustad med "mekaniskt minne", bl.a. för tabell- och blankettupställningar • ljuddämpande

och skyddande bottenplatta • moderna linjer, elegant grå färg • svensk, stark och stabil • Premieköp 25.- per mån. • kan också hyras (hyresbeloppet avräknas vid köp). • Sveriges mest köpta.

NY kortslutningssäker batteriladdare



Philips nya laddningslikriktare typ PE 2102 laddar såväl 6 V som 12 V batterier. Transformatorn är ingjuten i en kåpa av polyesterglasfiberplast i svart och röd färg. Lampa lyser, när laddning pågår. Kortslutningssäker — helkapslad. Två reservsäkringar medföljer. Laddar 6 A vid 6 volt eller 3,3 A vid 12 volt. Nätspänning 110, 125, 220 eller 235 volt växelspanning. Vikt 5,9 kg. Riktpris 200.- oms tillk.

PHILIPS

Industriavdelningen

Fack • Stockholm 27 • Tel. 08/63 50 00

med den rätta gnistan

batteriet Ni kan lita på i alla väder

Sänd mig omgående

Facit Privat Hemskrivmaskin att betalas på Premieköp med 25 kr vid lev. och 25 kr/mån. (slutpris 470 kr)

eller kontant vid lev. med 430 kr

väska till Facit Privat — Premieköp 60 kr/kontant 55 kr

Jag önskar tabulator — Premieköp 50 kr/kontant 45 kr

närmare upplysningar om Facit Privat och närmaste återförsäljare

Jag önskar hyra en Facit Privat för 25 kr/mån. 8 dagars returrätt för köparen. Äganderättsförbehåll för säljaren. (Alla priser exkl. oms.)

NAMN _____

ADRESS _____

POSTADRESS _____

Frankeras ej
Portot betalas av
Atvidabergs

Till
FACIT
ÅTVIDABERGS

Fack, Solna 1

LÖSEN

Svarsförsändelse
Tillstånd nr 25
SOLNA 1



Medelsvensson kan inte lära sig avancerad körning

● På en av nyhetssidorna i detta nummer har vi tagit upp Jan Myrdals temperamentsfulla inlägg i StT om trafikmorden. Det kanske kan tyckas att hans synpunkter är cyniska och pessimistiska i överkant, men frågan är om han inte har rätt på det hela taget.

I trafiksäkerhetsdebatten finns det tvänne huvudlinjer. Den ena gruppen anser att det är människans okunnighet som är huvudorsaken till olyckorna. Således är det individerna man måste korrigera. Den andra gruppen tror mer på nödvändigheten av att hjälpa människan med tekniska skyddsåtgärder.

● Om man tar fasta på ett uttalande av den kände "trafikkirurgen" dr Sten Lindgren i Falun, så borde vi i framtiden koncentrera våra ansträngningar på att utveckla och förbättra de tekniska hjälpmedlen. Han säger så här: — Det är inte riktigt när man tror, att människan är något man kan forma och skapa om, göra till något annat och bättre, låt oss säga till en trafiksäker, felfri förar-robot. Människan är till sin konstitution obetänksam. Hon brister i uppmärksamhet — har återkommande ögonblick av absenser. Konstitutionen har vi ringa möjlighet att ändra på. Detta vet man också mycket väl bl. a. inom industrin där man, för att tala på bio-teknologiskt språk, insett att man måste forma maskinen efter människan och inte människan efter maskinen.

— Olycksförarna är i regel, jag understryker i regel, vanliga hyggliga människor och ej några medvetet hänsynslösa eller kriminella chantageare. Det är ett faktum, som jag dagligen kan konstatera, när jag går rondan och pratar med olycksoffren. De har som regel vid olyckstillfället ställts inför plötsliga problem och svårigheter, som de inte kunnat behärska.

Dr Lindgren anser också, att det är en biologisk orimlighet att drömma om att man kan lära medelsvensöner att behärska avancerad körning — exempelvis vid halka — med växelmanövrar, motorvarvsanpassning och urtrampningsteknik.

● För vår del böjer vi oss för läkarauktoriteten. Men inte bara det. Vi kan inte finna annat än att de framförda synpunkterna är av det där befriande svala och sakliga slag som kan leda fram till att verkligt effektiva åtgärder mot trafikdöden småningom blir genomförda. Dr Lindgren kallar dem för miljöförbättrande. Dvs., att man bygger fler 4-filiga vägar, att man anordnar skilda vägbanor för cyklar och motorfordon, att man anordnar plan-skilda korsningar, att man på de hårdast trafikerade stråken bygger ut systemet av gångtunnlar, etc. Men han gör också en liten beskäftsläng i sammanhanget: "Att genomföra sådana tekniska anordningar är ofta dyrbara och det är inte sällan som staten gömmer sitt dåliga samvete genom att göra sådana tekniska lösningar som är billigare, och allra billigast är det att straffa och utdöma böter."

● Nu brukar det ju vara så att saker och ting blir bättre och bättre dag för dag. Det är därför med stor tillfredsställelse vi konstaterar att anslagen till vägunderhållet i årets statsverksproposition ökats med inte mindre än 343 miljoner och att summan för detta ändamål nu slutar på 1611 milj. Som delpost ingår bl. a. en höjning av anslagen till trafiksäkerhetsforskningen med 300.000 och till NTF 200.000, vilket totalt innebär att 2,6 miljoner får disponeras inom detta viktiga avsnitt.

● Så skulle vi väl säga något om det första "riktiga" numret av riksupplagan av VI BILÄGARE — det som ni just nu läser. För dem som ännu inte registrerat det vill vi nämna, att tidningen är ett organ för bil- och oljekooperationen i vårt land. När det gäller den bilistiska sidan vet väl alla vid det här laget att företaget uppträder under firmabeteckningen IC ute i bygderna. När det gäller oljeprodukter i övrigt — eldningsolja, smörjolja, gasol, etc., är det OK (Oljekonsumenterna) som är signaturen. OK är också beteckningen för den centrala organisationen. Sammanlagt finns det ca en halv miljon delägare och intressenter inom organisationen. VI BILÄGARE är ett informations- och kontaktorgan för hela denna stora grupp av bensin- och oljekonsumenter.

● Vad vi främst syftar till är att på ett så objektivt sätt som möjligt bedriva upplysning om frågor som på ett eller annat sätt hänger samman med oljebranschen, och den omspanner i dag ett mycket vidsträckt område. Främst är det väl bilen som kommer i blickpunkten. Därifrån är steget inte långt till de tekniska och sociala frågor som sammanhänger med begreppet bilism. Men numera spelar ju också oljan en stor roll som energikälla för bl. a. uppvärmning, vilket motiverar att vi då och då skriver om oljeeldningsteknik. (Se specialsidorna om oljeeldning i detta nummer!) Naturligtvis kommer vi också att syssla med de ekonomiska aspekterna — bilekonomi, oljeeldningsekonomi...

● Lyckligtvis kretsar ju inte allting kring teknik och ekonomi. Vi ger oss ju också tid till att förlusta oss ibland, ofta genom att göra resor i den egna bilen. Även den sidan vill VI BILÄGARE, som ett språkrör för världens största "oljefamilj", försöka tillgodose genom att i spalterna presentera ett så allsidigt turistiskt stoff som möjligt. Vi hoppas att kunna åstadkomma en så trevlig familjetidning — en tidning som verkligen passar människor i vår "oljeenergialldade" epok.

BILINDUSTRIEN KAPITULERAR

för do-it-yourself flugan

Ford presenterar alla Taunus-ägare första gör-det-själv-handledningen

Fast än så länge finns den här i sammandrag presenterade sensationella hjälpredan bara på tyska — och att den nya given inte över en natt kan beräknas slå igenom även här i landet visar tydligt följande intervju som Vi Bilägare gjort med en representant för service- och verkstadssidan, nämligen ingenjör Jörgen Falke i svenska Ford, men som trots att han är Ford-man inte verkar överdrivet entusiastisk över den senaste utvecklingen på gör-det-själv-fronten.

Hos Ford-verken i Köln är man helt på den nya amerikanska gör-det-själv-linjen och för att presentera den nya given även för den växande skaran av do-it-yourself-metodens svenska anhängare har vi låtit saxen gå och sammanställt en rad smakprov på de enklare arbeten man själv kan göra på sin Taunus.

Bilköparna intresserar sig i allt större antal inte bara för körningen utan också för tekniken, konstaterar Ford och det är därför som man nu kastat ut sin djärva populära handledning på marknaden och vilken långt utöver instruktionsböckerna ger bilägaren anvisningar om de enklare arbeten han på egen hand kan utföra på vagnen.

Den här behandlade gör-det-självbroschyren heter "tips mit grips" och kan rekvideras från Ford-verken i Köln.

— Det finns redan nu tillräckligt många s. k. lördags- eller söndagsmontörer bland privatbilisterna för att man skulle önska se skaran växa ytterligare, tycker däremot ingenjör Falke. Orsak: Många tror sig kallade men det är så få som är utvalda när det gäller det rätta mekaniska handlaget! Och sedan amatörerna plockat isär en viktig del på bilen så återstår det bara alltför ofta att ringa till generalagenten, återförsäljaren eller verkstan och fråga: Hur ska jag få ihop den igen?

Justeringen av ventiler och förgasare är ju saker som en händig person gott och väl kan klara av men ändå inte är med i de vanliga instruktionsböckerna, medger hr Falke. För att kunna göra de nödvändiga ingreppen på en vagn bör man dock helst ha tillgång till de specialverktyg som verkstäderna förfogar över — och en sådan komplett verktygssats kostar ett par tusen kronor... Och styrsnäckan kan t. ex. inte fixas utan specialverktyg!

Bra om verkstäderna kunde avlastas

Säkerhetsdetaljer som framvagn, styrning och bromsar avråder jag

dock bestämt ifrån att man ger sig på själv såvida man inte är tekniskt avancerad eller har verkstadspraktik, varnar hr Falke och tillägger: Det krävs erfarenhet att handskas med väsentligheterna på dagens bilar med deras spel på 1.000-dels millimeter samt höga yt- och kuggtryck.

Däremot är det givet att bilisten skall kunna byta lampor och kolla oljan och för all del även justera förgasaren, men i det sistnämnda fallet kan resultatet bli för hög bränsleförbrukning — och då går verkstads-korrigeringen av felet på garantin om bilen är ny, vilket inte heller kan vara rättvist!

En praktisk framställning som den tyska Ford nu gett ut, alltså en komprimerad verkstads-handbok i formen av en liten broschyr som handledning för de bilister som vill reparera hemma, har trots mina betänkligheter förstås ändå sitt stora värde så långt det gäller de åtgärder även jag för min del kan acceptera och jag tänker då inte minst på att verkstäderna är så överhopade av arbete, att det skulle vara enbart till fördel om de kunde avlastas åtminstone de enklare eller i varje fall de enklaste jobben. Fläktrammen och dess spänning kan man t. ex. utan svårighet fixa själv medan samma arbete kanske drar två timmars arbetsinsats från övriga verkstadsuppgifter alltifrån vagnmottagningen och fram till själva åtgärden, som bara tar sina knappa 10 minuter!

Men har Ford tänkt på konsekvenserna?

Gör-det-självbroschyrens populärvetenskapliga uppläggning till skillnad mot de konventionella och traditionella instruktionsböckernas torra, tråkiga och för många obegripliga fackspråk är dock mycket bra och just vad som behövs för att folk skall lära sig att både lättare förstå hur vagnen fungerar och dessutom kunna göra en hel del själva. Men har Ford-verken i Köln tänkt på de moraliska konsekvenserna? frågar sig hr Falke, som också upplyser om att man re-

dan nu kan köpa den stora verkstads-handboken om Ford Taunus. Fast även den finns bara på tyska eller engelska och kan inte heller jämföras med den nya populära beskrivningen av vissa begränsade reparations-element i vagnen. Och för övrigt säljs den inte till vem som helst!

Alltså: Bilisten får enligt ingenjör Falkes mening gärna ge sig på enklare justeringar och eventuella utbyten av detaljer som t. ex. beträffande oljan i motorn, batterisyrans, kylarsystemet, urluftningen, tändstiften, generatorsörjningen och luftfiltret.

Årliga bilbesiktningar knäcker söndagsmontör

Men han säger samtidigt ett bestämt nej till privata ingrepp på styrinrättning, bromsar och framaxellordning: möjligen med undantag för handbromsen såsom varande mindre farligt. Men även där gäller att inte spanna den för hårt — och det är det vanliga att folk alltid drar till för hårt — så man istället får släpande bromsar med resultat att alltsammans bränner ihop till följd av den körrytm vi har i dag! Och att den lille hemmamontören råkar glömma att låsa de s. k. låsmuttrarna hör inte heller till undantagen... Nej blir det i princip också till tändinställning och ventiljustering — de i ventilspelets hemligheter oinvidiga ställer vanligen motorn alltför tyst så att ventilerna bränt bara en månad senare!

Den årliga inspektionen av bilparken kommer dock att stävja de svenska lördags- och söndagsmontörernas gör-det-själv-verksamhet eftersom man sedan den trätt i kraft måste visa upp verkstads-papper på att en viss ålagd reparation verkligen är utförd — och då går det inte längre för sig att komma till besiktningen med hemreparerade kärror, summerar hr Falke och avrundar resonemanget: Men även bortsett därifrån skall kunden inte imitera montören utan i vissa mindre undantagsfall.

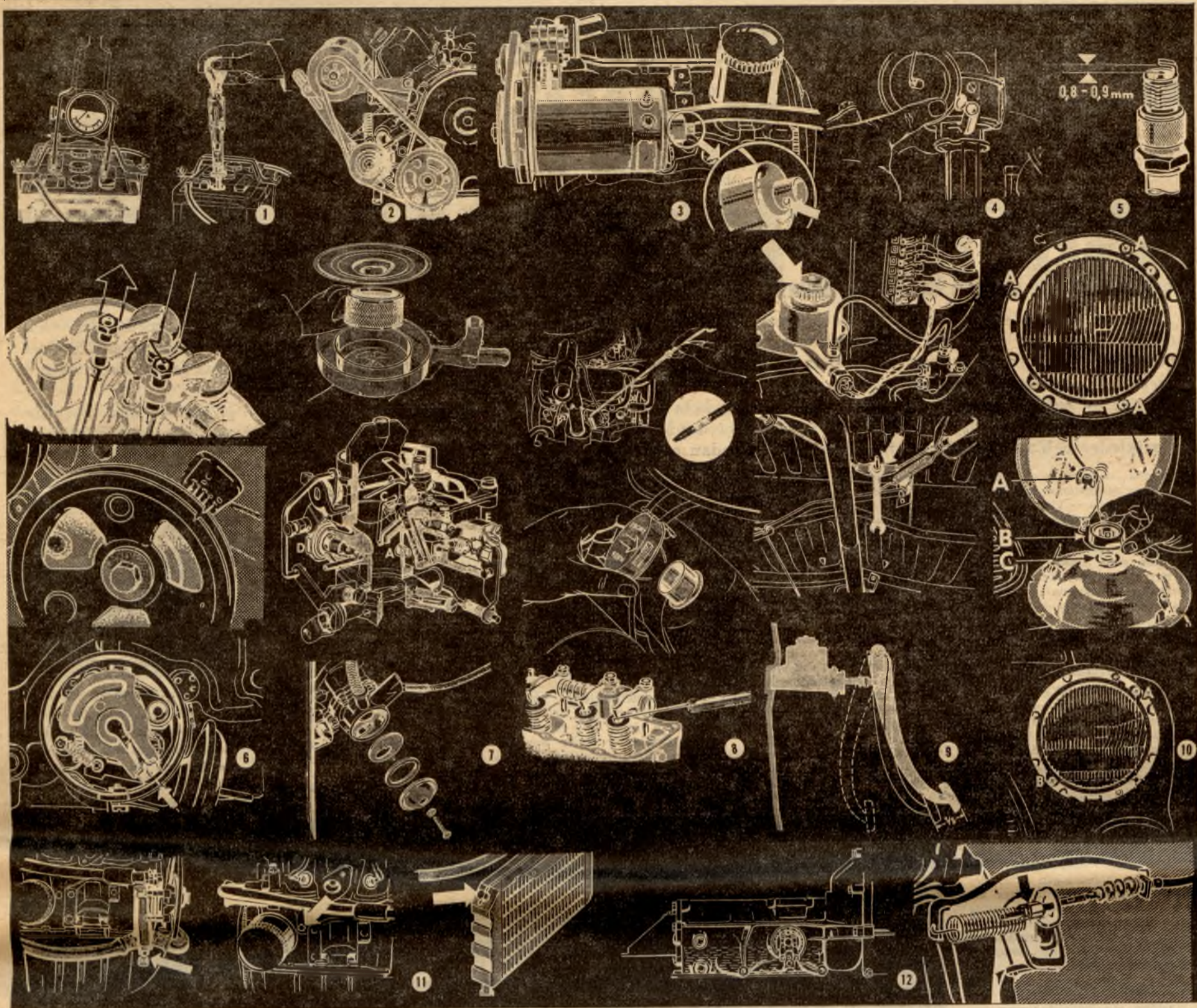
RUBATO

PUNKTERINGEN KARTLAGD!

Otaliga bilister har väl upplevt punkteringen. Och vanligen händer det att däckat exploderar vid hög fart. "Fabrikationsfel", kommenterar många av oss det inträffade när vi åter gott och väl har vagnen på rätt köl igen. Men för att inte däcksin-

strin automatiskt skall beskyllas för alla dylika händelser har en internationellt känd ringfabrik i en rad undersökningar testat sig fram till ett resultat som för varje bilist måste te sig som en varning för framtiden. Det visade sig nämligen, att av 100 däck som punkterade och blev obrukbara hela 15 fått sina defekter

i samband med att de kört emot eller över trottoarkanter. De aktuella däckerna hade nämligen kommit i beröring med de skarpa kantstenarna i en så spetsig vinkel att vävtrådarna i däckssidan förvidrats så kraftigt att de praktiskt taget knipsats av som med en tång. Men skadan brukar tyvärr gå i dagen först ute på vägen...



SÅ HÄR FIXAR VI VÅR TAUNUS

TÄNDNINGEN

- 1 Batteriets laddningstillstånd kan fastställas med hjälp av en cellprovare. Spänningen i en cell håller sig i regel kring 2 volt och får under provningen, som varar 10–15 sekunder, inte sjunka under 1,6 volt. Ligger spänningen under det angivna värdet så är cellen urladdad eller defekt. — Syratätheten kan mätas med en syraprovare (aerometer). Med batteriets tilltagande laddning stiger syrans specifika vikt. Lys aldrig med en tändsticka i öppningarna för att kolla vattennivån: batterier utvecklar vätgas som är högejplös vid lufttillträde!
- 2 Prövning av kilremsspänningen: För att slå fast om generatormotorn och vattenpumpens funktioner är det nödvändigt att då och då prova kilremmens spänning. Visar det sig möjligt att trycka in kilremmen mer än 1–1½ cm (se bilden) så måste generatormotorn lossas och svängas ut från motorn tills den erforderliga spänningen är uppnådd.
- 3 Generatormotorn har på bakre gaveln en liten öppningsbar kopp, som täcker ett litet smörjställe.
- 4 Smörjning av strömfördelaren: Vid sidan av strömför-

delaren är likaså ett litet borrhål, som är stängt med ett litet lock. Slå vid var 500:de mil i några droppar olja här.

- 5 Tändstiftskontroll: Tändstiften bör kollas var 1 000:de mil och bytas var 2 000:de mil. Elektrodavståndet mäter man först sedan stiftet rengjorts — nya tätningssringar rekommenderas även!
- 6 Tändningsinställning: För korrekt arbete med fördelarens inställning gäller dessa instruktionsbilder (i broschyren givetvis förknippade med en utförligare beskrivning). I detta sammanhang rekommenderar vi er att ta kontakt med en fackman för instruktion. Vi kan emellertid omnämna att Taunus 12 MP4 skall tända 10° före kompressionstakten.
- 7 Självservice av luftfilter (bilden över), förgasare och munstycket (bilden i mitten) samt silen för bränslepumpen (bilden under) ägnas — liksom tomgångsinställningen — instruktiva bild- och textuppslag när det gäller de olika detaljernas placering men även själva gången i arbetsordningen. Bokstäverna på mittbilden betyder: A)

BRÄNSLEAGGREGATET

huvudmunstycke, B) tomgångsmunstycke, C) luftmunstycke, D) vakuumkontrollventil, E) accelerationspump. Och vid arbetet med t. ex. rengöringen av förgasaren och munstyckena är det absolut nödvändigt att slå av tändningen. Då man demonterar förgasaren får det heller inte droppa bensin på det heta avgasröret. Brandfara! Vidare måste man vara noga med att munstyckena inte skadas eller att deras borrhål repas — nålar eller hård ståltråd är därför mindre lämpade för rengöring av munstycksborrningar och allra helst bör man använda sig av tryckluft.

MOTORN

- 8 Kontroll av oljenivån (överst), rengöring av vevhusventilationsfiltret (i mitten) samt ventilerna (underst) och vilket senare endast skall ske vid kall motor, lämnar handledningen inte heller Taunus-ägaren i okunnighet om med hjälp av instruktiva teckningar med tillhörande kalla fakta.

BROMSARNA

- 9 Kontrollen av bromsolja (bilden över) liksom inställningen av handbromsen (mellersta bilden) och där justeringen sker med

den mutter pilen visar men utan tilldragen handbroms finns också med i denna instruktionsbok av helt ny typ. Även fotbromskontrollen har tagits med (bilden under) och regeln om den föreskrivna tredjedelen i pedallens väg inpräntats — men för vad därutöver gäller, alltså om man kan trampa den djupare eller först med svårighet nå den föreskrivna tredjedelen på grund av vatten i bromsledningen så rekommenderar även Fords gör-det-självt-hjälppreda ett verkstadsbesök — och sak samma gäller i stort sett alla fel på styrning och framaxel, där man likaledes sätter en gräns för självverksamheten.

- 10 Hur man byter strålkastarlampor och korrigerar strålkastarinställningen kommer också med i bilden och hör givetvis även det till de elementära handgreppen — även om strålkastarinställningen på egen hand med nödvändighet måste bli en primitiv kontroll och man därför hellre bör anlita verkstäder specialutrustning. — Bilden överst: De tre A:na betecknar skruvarna som håller strålkastarsargen och som man först lossar i samband med lampbyte. Mittbilden: Sedan man dragit ur kabelns stickpropp (A) byter man ut lampan, som hålls i läge av snabbkopplingens spänning (B) och fjäder (C). Bilden under: Inställningsskruven A påver-

kar höjdställningen och skruven B ljusstrålens svängning till vänster eller höger (horisontalt).

KYLSYSTEMET

- 11 Beträffande rengöring av kylarnätet liksom tömning, påfyllning och urluftning av kylsystemet samt provning av kylsystemets täthet har man också alla behövliga råd och tips att tillgå i den lilla Taunus-katekesen — och vad de hjälpsamma vita pilarna till äventyrs inte skulle göra fullt klart kan man lätt hämta in i broschyrens klartext... De bägge bilderna t. v.: tappmutterarna vid vattenpump och cylinderblock — bilden t. h. kylarens urluftningsskruv.

VÄXELLÅDA och AXELKÅPA

- 12 När det gäller oljenivån i framaxeln och växellåda så är den korrekt om kontrollen visar, att oljan når upp till påfyllningsöppningens underkant, inskräper broschyren (bilden t. v.). — Vad beträffar testningen och inställningen av kopplingspelet så skall detta efter mätningen vid kopplingspedalens undre kant ställas in med en mutter på kopplingsarmen (bilden t. h.).

Vi Bilägare frågar Skoglund:

Varför inte ställa in vägarbetena UNDER SEMESTERTRAFIKEN?

För att lättare slussa fram trafikströmmen under semesterrusningen har västtyske kommunikationsministern Seebohm lovat att i sommar inställa samtliga både pågående och planerade reparationer ute på vägarna mellan 10 juli och 10 augusti — enligt ett utsträckt alternativt eventuellt hela sommaren från 20 juni till 10 oktober. Alla vägarbeten på nya trafikleder och som alltså inte inkräktar på det redan existerande vägnätet skulle dock kunna fortsätta utan hinder. Och för att man ändå skall hinna med reparationskvoten för året uppmanas entreprenörfirmorna att i sina kommande anbud införa nattskift även inom vägarbetet.

Vad svarar nu statsrådet Skoglund på det — kan han inte vara lika flott mot semesterbilisterna som sin västtyske kollega?

Aven om semesterbilisterna skulle vara vägmyndigheterna tacksamma för en sådan gest — vi har ju ännu friskt minne av sommar- och week-endtrafiken 1963 — så är den första invändningen vilken förare som helst själv kan göra förstås vårt klimat och hur programmet för vägreparationerna skall kunna genomföras trots att man lägger in en paus sommardag samt utan att för den skull behöva tillgripa eventuellt nattarbete.

Turisttrafiken och vägarbetarsemestern

— Det existerar ingen central överenskommelse om någon s. k. "industrisemester" utom i tidningarnas rubriker även om tendensen blivit den, att allt fler företag försöker lägga semestern samtidigt dels med hänsyn till inbördes leveranstider men också eftersom det blivit allt vanligare att både man och hustru arbetar och att de därför också bör ha sin semester samtidigt, framhåller ombudsman Ingvar Olsson i LO. Och av den anledningen finns det heller ingenting som hindrar att även vägreparatörernas semester skulle kunna sammanfalla med tidpunkten för det stora flertalets semester och med den värsta semestertrafiken ute på vägarna.

Bilisten framtvingar redan reparationspauser

— Vägförvaltningarna bestämmer själva sina semestertider, förklarar överinspektör L. Moberg i Väg- och vattens byggnadsbyrå. För övrigt har vi ju våra tjälskador och pågående arbeten som måste göras. Och om vi inte har några andra nybyggen i närheten av en reparationsplats — var skulle vi då göra av arbetsstyrkan medan reparationerna ställdes in under semestertrafiken? Men det förekommer dock redan nu att vi måste lägga om arbetsplanerna där trafiken är som starkast: när vi bredade Norrtäljevägen t. ex. kunde vi börja först kl. 9 på morgonen och bara arbeta under lågtrafik. Fast där hade vi samtidigt möjlighet att under rusningstiden placera personalen på ett annat jobb i närheten...

Visserligen har vi numera direktiv från statsmakterna att sysselsätta våra anställda också på vintern, tillägger hr Moberg. Men det tar längre tid att bygga på vintertid samt blir i vissa fall både svårare och dyrare — bortsett från att en del arbeten med hänsyn till tjälen är typiska sommararbeten. Fast jag kan hålla med om att semestertrafiken är farlig för dem som jobbar på vägen!

VoV planerar minsta möjliga bilsemesterstörningar

— Vi här i Sverige med våra på grund av vintern ganska korta arbetsperioder skulle nog få svårt att lägga ned verksamheten kortare eller längre tid under sommaren och bilsemestern även om en viss samordning av semestertiderna för alla grupper av anställda borde vara möjlig och till en del redan praktiserats, finner överdirektör Arne Bjelking i Väg- och vattens byggnads- och underhållsbyrå.

De stora nybyggnadsarbetena läggs ju också i praktiken ned i anslutning till semestertiden medan underhålls- sidan är uppdelad ur semestersyn-

punkt. Fast även där försöker vi ta hänsyn till trafikanternas önskemål genom att redan nu planera så få störningar som möjligt för semesterbilisterna, försäkras han.

Skoglund tvekar om radikalstopp i vägreparationerna

— Jag kan inte för närvarande kommentera trafikminister Seebohms aktion beträffande semestertrafiken eller dra några paralleller med svenska förhållanden i detta stycke, säger kommunikationsminister Gösta Skoglund.

För semesterbilisterna vore det kanske bra, men inte för dem som vill ha bra vägar. Och att stänga av vägreparationerna under sommaren och ge vägreparatörerna utsträckt semester för att släppa fram semestertrafiken stöter på ett annat problem: vi har spridning av semestern

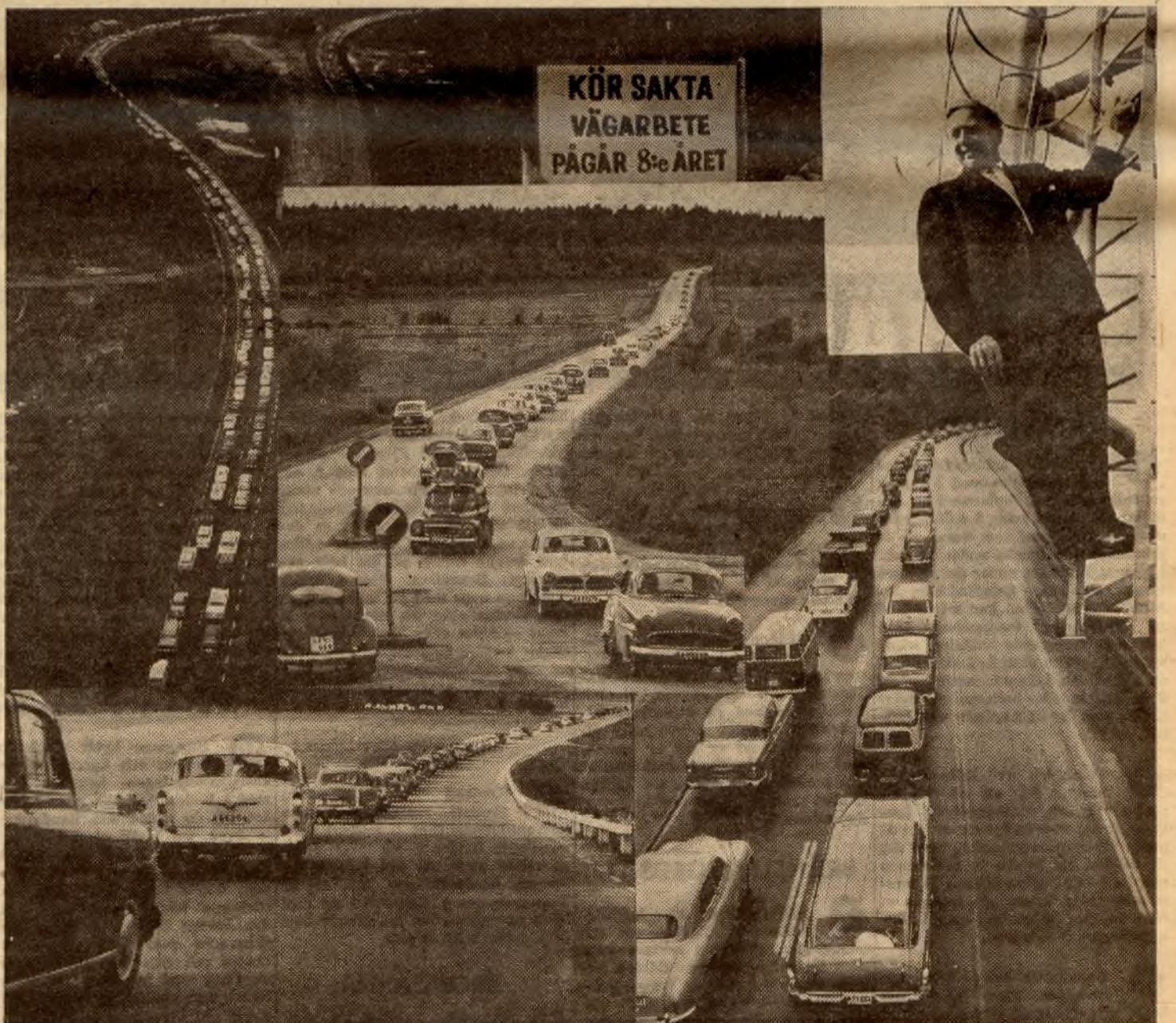
här i landet och att alla skulle ta semester på en gång är omöjligt ur såväl resande- som hotell- och servicesynpunkt.

Jag ställer mig därför tveksam till Seebohms förslag som förefaller mig svårt att realisera här i landet med hänsyn till reparations- och ombyggnadsproblemet, finner hr Skoglund, som inte heller tror att de människor som vill ha vägar lika lite som näringslivet skulle bli glada över en sådan eftergift åt bilisterna.

Seebohms storstilade löfte till de västtyska semesterbilisterna tycks alltså inte även bli hr Skoglunds över en natt! Men ännu är det långt till sommaren och tack vare modern vägbyggnadsteknik kan det mesta numera göras lika gärna vinter som sommar — för att inte tala om möjligheten att också tillgripa nattskift ut på vägarna... PA



Varning — lunchrast! står det på den här vägarbetesskytten och vägreparationerna är i varje fall delvis onödiga trafik hinder som de bedrivs för närvarande när mycket kan göras både på natten och under vintern!



Här lurar en vägreparatörstyrka i buskarna — som tecknaren ser hotel mot semesterbilisten,

Hr Skoglund tar sig från sin högt uppsatta position en titt ned på den svenska semestertrafiken som den numera brukar se ut sommar efter sommar — och inte blir trängseln mindre av vägreparationerna sommardag. I Västtyskland har man nu helt resolut beslutat inställa samtliga vägarbeten under semesterrusningen...

Nu kör vi snart efter TRAFIKFLÖDESKARTA!

Den typ av bilkarta vi brukar släpa med oss i handskfacket och med vissa års mellanrum byta ut mot en nyare håller inte längre måttet i motoråldern. Utomlands har man redan accepterat den utvecklingen i de mest avancerade billänderna och istället börjat tänka om i riktningen mot trafikflödeskar-

tor som ett — åtminstone till en början — viktigt komplement till den vanliga bilatlasen, men i framtiden kommer man kanske att nöja sig med bara trafikflödeskartan, dvs. köra efter trafiktätheten för framkomlighetens skull och inte slaviskt rätta sig efter vägnätet enbart.

Av Björn Palm

Aven vårt svenska Väg- och Vatten utarbetar förstas trafikflödeskartor, men de har ännu inte blivit något begrepp bland bilisterna utan är främst avsedda för myndigheter och trafikorgan samt trycks i en begränsad upplaga — för närvarande till på köpet delvis utgången. Säkert är dock att trafikflödeskartorna kommer att spela en allt större roll även för privatbilisterna och därmed publiceras i både större upplagor och mera lättillgänglig form än de nuvarande kartbladen...

Kartan stämmer alltså inte längre! Den kortaste vägen mellan två platser var en gång i världen också den snabbaste förbindelsen. Men i dag är det ofta tvärt om på grund av den ökade trafikmängden. Och vill man slippa köer, trängsel och stockningar så spelar en omväg med dagens snabba vagnar heller ingen roll: vid ett avstånd på 10 mil betyder en omväg på ett par mil ingenting eftersom man på andra vägar vanligen hinner fram till målet såväl fortare som mera utvilad än om man tar den överlastade direktvägen. På avstånd upp till 60 mil har en omväg på 8 mil lika liten betydelse och på större avstånd förhåller sig omvägen till direktvägen som 10:8 eller högst 10:7.

De konventionella bilkartorna — liksom övriga kartverk utom trafikflödeskartorna — är således i dag otidsenliga till sitt innehåll och detta

inte minst till nackdel för weekend- och semestertrafiken. Visserligen upplyser de traditionella bilkartorna om vägnas nummer, beläggning etc., men av större intresse för både privatbilister och andra fordonsförare vore det onekligen att man även fick besked om hur trafikotomma de brukar vara. Och man kan fråga sig vad man har för glädje av att veta att en viss sträcka är markerad som motor- eller riksväg, men man samtidigt inte får upplysning om att den är mer eller mindre igenkorkad av en medeldygnstrafik på 12.000 fordon i bägge riktningarna?

Åskådlighet väsentligare än fordonssiffror!

I Tyskland — där man redan slagit in på den nya trafikflödeskartan — har kommunikationsdepartementet i samarbete med ett kartinstitut nu presenterat den bilande allmänheten en liten trafikflödeskarta för 5:50 mark och som gäller trafikmängden 1960 (skala 1:1 milj. och bladstorlek 60x90 cm). Uppgifterna om antalet fordon på vägarna avser således 1960 men även om man givetvis helst skulle önska årets siffror när det gäller trafikstatistik så har det ändå ingen betydelse för sluteffekten: det viktigaste är naturligtvis att trafikmängdskartan kan ge en jämförande och åskådlig upplysning om trafiktäthetsförhållandena pro-

portionellt sett på de olika vägarna — kort sagt om det är mycket eller lite trafik på en viss sträcka. Och härvidlag är det likgiltigt om det är 500 eller 1.500 fordon per dygn, men däremot inte om det rullar 10.000 eller 20.000 bilar på samma sträcka under motsvarande tid.

Det fina med trafikflödeskartan — låt vara än så länge som komplement till den vanliga bilkartan — är emellertid, att man har så stor nytta av den särskilt när man planerar bilse mestern eftersom man lätt nog kan se vilka vägar som har ringa trafikfrekvens men ändå leder till samma mål utan större eller egentlig tidsförlost, ja, ibland som sagt t. o. m. snabbare än det till synes raka spåret i bilatlasen, vilket praktiskt taget kan vara mer eller mindre tillkorkat åtminstone sommardag.

Punkt- och strecksystem eller bandmarkering?

Den tyska trafikflödeskartan, som vidare delar in trafikmängderna i 10 grupper och för resten är utförd i färg, tillämpar i övrigt ett punkt- och strecksystem för att ange variationen i den genomsnittliga dagliga trafikfrekvensen på olika vägar — medan man i Sverige tillämpar ett bandsystem. Men även om den olika bandbredden ger möjlighet till förlöpande sifferuppgifter om den genomsnittliga fordonsströmmen också sommardag istället för endast årsmedeltalet beträffande trafikmängderna, som fallet är på den tyska trafikfrekvenskartan, så frågar man sig ändå om inte den senare metoden trots allt blir lättare och överskådligare att läsa för genomsnittsbilisten? Och de långa de tvåfärgade banden angivna förlöpande frekvenstalen har bara intresse för fackfolk, medan folk i allmänhet nog skulle föredra kategorimarkeringar för trafiktätheten på de olika vägarna.

— Bandsystemet för angivande av medeldygn- resp. somarmedeldygnstrafiken per år, som VoV använder sig av för sina trafikflödeskartor, tillämpas likaledes av några amerikanska stater, kommenterar byråingenjör Lars Sandell i Väg-



Trafikflödeskartan över Sverige — här förenklad på grund av utrymmesskäl — avser somarmedeldygnstrafiken och bandbredden anger där den är som bredast (t. ex. kring Stockholm) 10.000—12.000 fordon, medan vägnas som exempelvis Enköping—Örebro eller Södertälje—Örebro markerar över 4.000 fordon och Södertälje—Linköping överskrider 5.000 fordon.

och vattenbyggnadsstyrelsen. Och vi tycker för vår del att det är bästa sättet när man vill kartlägga trafikfrekvensen. Hittills har vår verksamhet på trafikflödeskartans område dock främst tagit hänsyn till mera officiella behov av sådant kartmaterial.

Den nuvarande svenska trafikmängdskartan — en serie på 21 hu-

vudblad och 17 specialblad i skala 1:200.000 — är tryckt 1960 men gäller 1958. Och en ny trafikfrekvenskarta kommer nästa år, baserad på 1963 års trafik sedan 20.000 trafikpunkter räknats. Men privatbilisternas behov av en liten populär trafikflödeskarta över vårt vittförgrenade vägnät finns tyvärr ännu inte med i bilden!

P—m

Den tyska trafikflödeskartan tillämpar däremot ett punkt- och strecksystem och även om den endast återger årsmedeltalet beträffande trafikmängderna så frågar man sig ändå om denna metod inte blir lättlästare för genomsnittsbilisten: det exakta antalet fordon är ju mindre viktigt att veta än om det är mycket eller lite trafik på en viss sträcka!



FRISTADS
-går utanpå allt
SKYDDSKLÄDER FÖR ALLA YRKEN

BELGIEN PLANERAR en väg utan döda

HAHN HAHN torsionsfjädrade axlar



för släpvagnar 400-3000 kg

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

Ring eller skriv oss för ytterligare informationer om Hahn!

Generalagent:

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

I Belgien där man nyligen avskaffade alla tillfälliga hastighetsbegränsningar kring weekend sedan man konstaterat att fartgränsbestämmelser oberoende av trafikfrekvensen inte förmår sänka trafikolyckskurvan, har man nu beslutat pröva nya metoder inom olycksfallsbekämpningen. Från och med mars kommer därför i landets södra del en speciell försöksväg - kallad "vägen utan döda" - att inrättas.



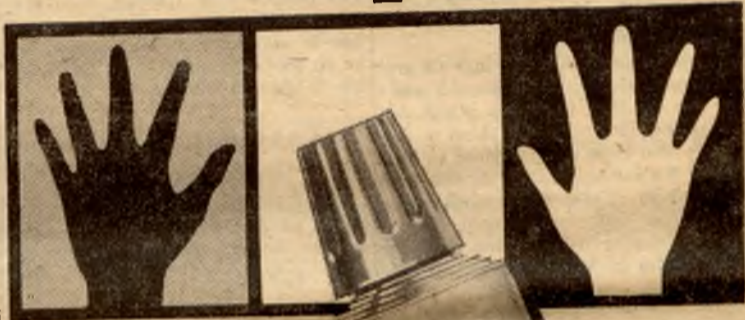
Ny tiptop Volvo

Volvo presenterar nu en helt ny lastvagn - Volvo Viking Tiptop. Vagnen är av frambyggd konstruktion med tippbar säkerhetshytt.

På denna väg skall det överallt placeras ut poliser, som stoppar varje bilist vilken gör sig skyldig till någon överträdelse av trafikbestämmelserna eller trafiklagarna. Men här är poliserna däremot snälla och nöjer sig med att till trafiksyndarna bland förarna dela ut en liten broschyr om trafikordningen istället för ett straff-föreläggande.

Vidare skall man varje dag utse en dagens bilist - "föraren nr 1" - som visat sig särskilt exemplarisk ute på vägen. Och för att ytterligare intensifiera trafiksäkerhetspropagandan på detta vägvägnitt och därmed i hela landet skänker staten en splitter ny bil till ägaren av den äldsta vagnen som frivilligt underkastar sin kärren trafiksäkerhetstest!

Där två inte hjälper



-ta Raffinöl

- Gör händerna rena från all smuts även målarfärg, därför idealiskt för bilfolk, båtägare, verkstadsfolk, trädgårdsarbetare, målare, "do it yourself"-människor m. fl.
- Är oskadligt för händerna
- Godkänt av Folkhälsan
- Smetar inte
- Innehåller inga slipmedel
- Torkas av med trasa eller tvättas bort
- Är vattenlösligt
- Finnes i tub samt i burkar om 1,5 och 25 kg.

AB GRUMME & SON

Gotlandsgatan 53. Tel. 44 02 60, Stockholm



SAAB

vald till

ÅRETS BIL

Säkerheten blev utslagsgivande när landets bil- och motorjournalister korade SAAB 96 till årets bil. Tidningen Teknikens Värld, som arrangerar omröstningen, skriver bl. a.: "Många ville premiera en bil som sällan bjuder på revolutione-

rande förändringar utan i stället successivt förbättras inom en given ram. Årets införande av ett bromssystem med 2 kretsar kom vågskålen att definitivt väga över för SAAB". Kort sagt motorexperter och bilköpare är eniga; SAAB ÄR BILEN!



återförsäljare och service över hela landet

Märkes-VM

I en inofficiell VM-tävling under 1963 mellan bilmärkena omfattande fem rallytävlingar belade SAAB andra plats efter Ford. Ford samlade 22 poäng i fem tävlingar. SAAB kom upp till 19 poäng på tre tävlingar. Ford fick emellertid räkna sig tillgodo poäng erövrade av både det amerikanska och engelska Fordbolaget. Mercedes kom på tredje plats på 17 poäng medan Volvo belade fjärde plats på 15 poäng.



BATTERIER

— LÄGSTA PRIS!

Nu är kvalitetsbatterierna så billiga hos IC att det inte ens lönar sig att skjuta igång bilen!

Prisexempel:

(inkl. oms)

VW	52:—
Opel 6V	52:—
Taunus 17M	
6V	52:—
Volvo 6V	52:—
Saab 12V	76:—
Volvo 12V	91:—

Därtill återbäring!



OVER HELA LANDET

— prisledaren



Gör oljebyte och rundsmörjning med OK BILOLJA och OK SMÖRJFETT



OVER HELA LANDET

FAR och FLYG...



med Nils Horney

SAS vill börja chartertrafik! — Inte bara genom de tre nu till SAS nära knutna charterbolagen Scanair, Nordair och Transair, utan också med sitt ordinarie linjeflyg. Det kallas delad charter eller på engelska block charter. Efter att tidigare förlorat 200 miljoner redovisade SAS förra

året en vinst på 21 miljon, och skrev samtidigt ned värdet på sina gamla DC-7:or med 90 miljoner. — Vackert!

Men SAS-planen flyger fortfarande med i medeltal 47 platser av 100 tomma. Varje tom plats innebär ett minus på 10–15 miljoner kr. För andra flygbolag är det lika illa. SAS vill sälja de tomma platserna till billiga grupperor. Utvecklingen av chartertrafiken på linjetrafikens bekostnad har varit särskilt kännbar i Skandinavien. Därför hoppas SAS att den internationella flygpriskartellen IATA ska gå med på att SAS får frakta sällskapsresor med ordinarie linjeflyg i mån av utrymme. Under tiden ska de tre av SAS delvis ägda charterbolagen på sina gungor försöka förtjäna in vad SAS kan förlora på sin linjekarusell. Men

de får nöja sig med att frakta sällskapsresor med äldre propellerplan tills vidare.

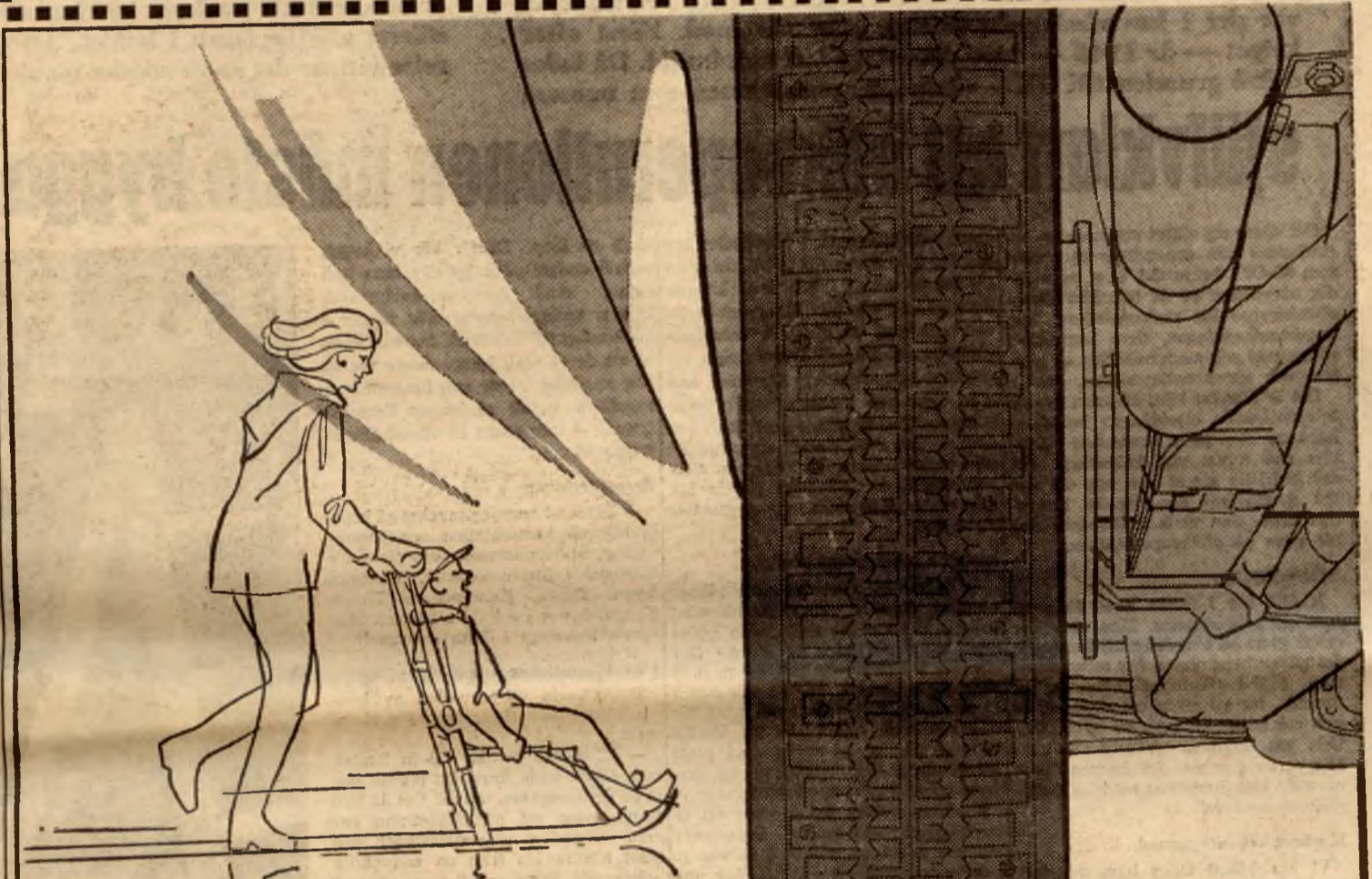
Genom att efter hand sätta in sin nuvarande flotta av stora och snabba jetplan på charterflygning, särskilt under vintern (som är den lönsamma nordatlantiska flyglinjens dödsång) hoppas SAS om ett årtionde i tävlan med trafikflygets stormakter kunna sätta in på långlinjerna flygplan som är tre gånger snabbare än ljudet!

Det fransk-brittiska flygplanet Concorde som beräknas bli färdigt redan 1970 kommer "bara" att flyga dubbelt så fort som ljudet. SAS tekniker anser att det är föräldrat redan nu, innan det lämnat ritbordet. USA:s regering ska av prestigekäl offra fem miljarder kronor på att utveckla ett flygplan som kan flyga Stockholm

—New York på 3½ timme. Som New Yorks klockor går sex timmar efter Stockholms, kommer alltså passagerarna fram till New York 2½ timme före avresan från Stockholm. De flyger fortare än vad jorden snurrar.

Varje sådant flygplan i en serie på 130 beräknas kosta 125 miljoner — plus 40 miljoner i utvecklingskostnad som köparna ska betala i royalty till amerikanska staten. De 130 överljudsplanen får samma kapacitet som 400 DC-8:or och anses täcka världens behov av snabbtransport för överskådlig tid.

Det är det flygplanet SAS funderar på att köpa för att kunna få vara med i de storas tranedans den dagen, då SAS:s nuvarande jetflotta är mogen att helt övergå till charterflygning.



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 däcket kan användas som snö-däck. För trygg, säker och trivsamt 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



HÄR ETT REPORTAGE

OM VAD SOM HÄNDER inom IC-OK

IC startades under blygsamma former 1927. Från början var det i huvudsak yrkesbilister som var med. Först efter kriget — år 1945 — blev det riktig fart och bredd. Då lades också grunden till OK — importorganisationen som numera

är den centrala punkten i verksamheten. I dag är OK ett av de största oljeföretagen i landet. Att det är fråga om en folkrörelse vittnar det stora antalet medlemmar och intressenter om.

självkärligt att bilkooperationen måste bygga!

Av JOHN BACKLUND

Det säger sig självt att inom en organisation som expanderar så snabbt som IC-OK, krävs det bl. a. en ständig utveckling av de tekniska förutsättningarna för verksamheten. Nya importanläggningar, flera tankbåtar, utbyggnad och modernisering av bensin- och serviceanläggningar, etc. . . .

Det är allmänt känt att man hos de internationella oljebolagen betraktar konkurrensen inom branschen i Sverige som minst sagt knivskarp. Att det förhåller sig så kan nog till stor del gottskrivas de svenska konsumenterna, som varit förutseende nog att satsa på oljekooperationen.

Självbetjäning

IC-OK har i första hand fungerat som en prisregulator. Men man har också gjort en betydelsefull insats när det gäller bensinhandels rationalisering. Självbetjäningstationernas införande, för att nu ta ett exempel, är helt och hållet ett verk av IC och OK. Och nu kommer bilvårdsanläggningarna. Ett begrepp som närmast kan översättas med "gör-det-själv-verkstäder".

Konkret om utbyggnad

Vi har klämt OK:s byggnadschef, Karl Erik Hammar, en smula på pulsen för att få veta något om de aktuella utbyggnadsplanerna.

— Det intressantaste är kanske utbyggnaden av bilvårdplatserna. Jag tror att de kommer att spara mycket

pengar åt bilägarna. I Stockholm har ju idén praktiserats och det har visat sig att de svenska bilisterna är mer händiga och tekniskt intresserade än vad man trott. Avsikten är naturligtvis inte att vi skall bygga några regelrätta bilverkstäder där man kan göra stora och genomgripande reparationer. Vad vi siktar på är helt enkelt att det skall finnas ett utrymme på bensinstationen där bilägaren själv kan utföra enklare jobb på sin bil. Där skall också finnas verktygssatser att hyra.

Motell i mindre omfattning

— Vi har även en del motellplaner på gång, säger ing. Hammar. Närmast inviger vi en sådan anläggning i Öjebyn. (E4 i närheten av Piteå.) Där blir det 8 dubbelrum och 4 rum med plats för 3 bäddar. Toalett och dusch är standard. Bilplatser med uttag för el-varme ingår också i bilden. Därtill kommer en barservering med plats för 60 gäster. Så naturligtvis en modern bensin- och servicestation.

Karlskrona står sedan i tur att få en liknande anläggning. Sedermera blir det också ett motell i Göteborg. I detta sammanhang vill jag dock understryka att jag inte tror på någon omfattande motellverksamhet inom ramen för bilkooperationens verksamhetsområde. Vår turistsäsong är alltför kort för att speciella bilhotell endast för semesterbruk affärsmässigt

skall gå ihop. Därför bör vi bygga motell endast på orter där man kan räkna med året-runt-beläggning. D. v. s. anläggningarna bör läggas i anslutning till en tätort. Jag tror också att de vi skall bygga måste ges så hög standard att de kan fungera som reguljära hotell under en lång tid framåt — inte minst ur räntabilitets-synpunkt.

Barserveringar

— Däremot tror jag mycket på kombinationen bensinstation och barservering. Sådana arrangemang finns för IC:s del i Strömsnäsbruk, Västerås, Lund, Falun, Kristianstad, Timrå, Kristinehamn med flera platser. (Se specialreportage i detta nummer!)

Fler IC-stationer

Beträffande utbyggnaden av bensinstationsnätet säger ingenjör Hammar:

— IC täcker ganska väl in landet, men fortfarande finns det platser där vi är underrepresenterade. Det är min förhoppning att myndigheterna genom olika slag av restriktioner inte skall hindra oss från en nödvändig utbyggnad. Bilkooperationens egenart och dess hittillsvarande insatser för bil- och oljekonsumenterna borde ge oss en viss prioritet. En stark bil- och oljekooperativ rörelse på varje ort måste ju vara något som ligger i allas intresse.



Ingénieur Karl-Erik Hammar, chef för OK:s byggnadsavdelning, ses här demonstrera modellen på avdelningens senaste skapelse — Motellet i Öjebyn som invigs i dagarna.

BETONGGRÄSPLATTA GENIALT SLIRSKYDD

System Schraudenbach heter den nya betonggräsplattan, som onekligen kan kallas årets vägkonstruktion ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den kan fr. o. m. i år även levereras till svenska vägbyggen eftersom hela 16 tyska cementfabriker redan tagit upp tillverkningen, men den även här i landet redan patentsökta vägnyheter kommer troligen att produceras på licens också av svenska plattindustrier, förmodar uppfinnaren, München-arkitekten Paul Schraudenbach i ett uttalande för Vi bilägare.

— Otaliga svåra trafikolyckor visar, att de nuvarande vägkanterna och mittskiljeremorna inte är tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt, konstaterar hr Schraudenbach. De fordon som särskilt vid hög hastighet kommer vid sidan av körbanan råkar lätt i sladdning och föraren

förlorar herraväldet över bilen. Däremot får bilisten en helt annan kontroll över vagnen i sådana situationer om det bärande underlaget på de grönmattor som begränsar körbanan är tillräckligt stabilt underbyggt och med det syftet konstruerades just betonggräsplattorna, som ger den

önskvärda friktionen när det gäller att få en bil ur kurs på rätt köl igen. Den nya metoden betyder alltså en osynlig utbyggnad av grönytorner



Så här går det till att iordningställa slirfasta, trafiksäkra och dammfria grönytor längs vägkanter, mittskiljeremor och P-platser enligt system Schraudenbach.

längs vägarna till farbara remsor med körbaneliknande egenskaper, fortsätter hr Schraudenbach. Och därmed står i nödfall hela det av vägräcken eller diken begränsade körbanetrymmet till fordonsförarnas förfogande. Dessutom förhindrar detta system att själva körbanekanten skadas. Betonggräsplattan mäter 60x40x12 cm i storlek och till måttuppgiften bör man även lägga, att den har rutreflad yta samt att en betonggräsremsa — likaväl som parkeringsplatser — till utseendet påminner om en koppstenlagd gata eller väg. Dessa betonggräsplattor med ränder tillåter sedan gräset växa frodigt mellan luckorna — och man kan t. o. m. slå eller klippa det! Betongrefflorna fångar för övrigt upp det för gräsväxtligheten farliga däcktrycket strax ovan gräs-

kanten och ger samtidigt ytan ett gott väggrepp. De 4 cm smala ränderna medger en jämn körning och garanterar också betonggräsyten utmärkta kör- och bromsegenskaper även vid hög fart. Det mellan 42 kilos-stenarna och i refflorna växande gräset täcker 2/3 av plattan. Och vad gäller betonggräsplattans användning i P-platssammanhang bör man inte minst notera det plus som ligger i att man får dammfria parkeringsplatser! — Medvetandet om starka och pålitliga vägkanter och likaså mittskiljeremor längs vägarna ger bilisten en känsla av trafiksäkerhet, summerar hr Schraudenbach och överlämnar därmed sitt nya kompletterande vägbyggnadselement med varm hand även till den moderna svenska vägstandardens huvudmän.

NYTT SÄTT ATT KÖPA BIL



Redan innan Stockholms Bilvaruhus AB, BIVA, öppnades hade Stockholms Bilcentral åstadkommit vissa rationaliseringar inom bilförsäljningen. För tre år sedan öppnades i den nuvarande BIVA-fastigheten en central leveransavdelning. Därmed kunde Bilcentralens alla 15 försäljningsställen utnyttja en central leveransavdelning, berättar verkställande direktören på Bilägarnas Inköpsförening Stockholm, Harry Holmberg.

Bilcentralen har sedan 1961 haft en fast prispolitik. Så snart en ny årsmodell har introducerats av de fabriksnya bilarna SAAB och Chrysler, har Bilcentralen öppett sänkt priserna på fjolårsmodellerna. Från samma år infördes därjämte begreppet varudeklarerade bytesbilar. Med BIVA tar man ytterligare ett steg mot framtidens bilhandel — ett bilvaruhus, där kunden själv väljer ny eller begagnad bil till fasta priser. Bilägarnas egna företrädare är övertygade om att det finns ett behov av denna koncentrerade handel, driven av ett ansvarskännande företag, som inom en överskådlig ordnad lokal säljer, köper och förmedlar bilar till marknadens lägsta priser. Priserna sättes efter fasta normer och alla

SÅ HÄR GÖR MAN



Vi låter direktör Sven-Olof Korsgren, chef för Bilägarnas Inköpsförening Stockholm, bilhandel, skildra rutinen inom BIVA.

— Bilvaruhuset saluför nya och begagnade bilar. Alla begagnade BIVA-bilar skall vara i trafiksäkert skick enligt trafikpolisens normer. Förutom detta genomgår alla begagnade bilar samma minutösa leveranstrimning som de nya bilarna.

Bilcentralen inom Stockholm har ett 15-tal lokala försäljningsställen och omsätter i runt tal 8–9.000 bilar per år, varför BIVA:s begagnade bilar i viss mån hämtas härifrån. BIVA kommer emellertid att köpa bilar direkt från privatpersoner — en handel som tidigare blott undantagsvis och i enstaka fall skett genom något större, ansvarskännande företag, utan mestadels under hand "på gatan". Dessutom finns det runt om i landet seriösa företag i bilbranschen som ofta, bl. a. av garageringsskäl, måste minska sina lager. Av dessa kan BIVA till dagspriser inköpa bra bytesbilar, som därefter får genomgå BIVA:s fabriksmässiga rekonditionering och leveranstrimning i Stockholm.

Samtliga bilar säljes sedan med BIVA-garanti, vilket bl. a. innebär att kunden inom tio dagar har bytesträtt och att BIVA garanterar för att fordonet är trafiksäkert. Om något ev. skulle inträffa med bilen, som inte är att hänföra till normalt slitagefel, utan som kan bero på ett förbiseende från BIVA:s sida, svarar BIVA för att kostnadsfri, fullgod reparation utföres. Till en särskild garantinämnad, organiserad av IC-Stockholm och sammansatt av representanter från rättsväsendet, Statens bilinspektion och motororganisationerna, skall eventuella tvister hän-skjutas.

"Tryck på knappen"-köp

När en inköpt bil genomgått sin BIVA-rekonditionering ställs den ut i sin märkesgrupp i den 5.000 kvm stora bilhallen i gatuplanet. Den förses med tydliga uppgifter om pris och vidtagna rekonditioneringsåtgärder. Bilköparen kan sedan själv söka önskad bil i hallen. Därest ytterligare uppgifter om bilen önskas, eller kunden personligen vill förvis-sa sig om bilens kondition, kan han genom att trycka på en knapp vid närmaste pelare tillkalla en värd eller en värdinna, som ordnar provkörning eller anvisar närmaste kontroll-lyft. Där kan kunden själv ytterligare inspektera bilen, bl. a. underifrån.

Ingen onödigt väntan

Någon betungande pappersexercis i försäljningsledet behöver inte till-

kunder vet från början att de hos BIVA slipper alla mer eller mindre generande prisdiskussioner och prutningsåtgärder.

Nya bilar kan, under nuvarande förhållanden inom bilhandeln, tills vidare inte inköpas av BIVA direkt från bilfabrikerna eller generalagen-terna. Nya bilar kommer givetvis att uppköpas på öppna marknaden. Den i hela världen ständigt ökade bilproduktionen kommer att ge BIVA allt större möjligheter att, speciellt vid årsmodellsskiftena, sälja ett stort antal fabriksnya bilar av olika fabrikat till BIVA-pris. Härigenom lämnas kunderna valmöjlighet utan direkt påverkan av försäljare.

gripas. De bilen medföljande uppgifterna kompletteras nämligen egenhändigt av kunden med namn och adressuppgifter, varefter man i kassan på grundval av kundens och BIVA:s uppgifter om köparen resp. bilen kan fastställa betalningsföreskrifterna utan onödigt väntetid.

Den kund som vill sälja sin bil kör själv in den till mottagningsavdelningen, där bilen efter kontroll värderas och får sitt bytespris. Det bytespris, som BIVA är berett att betala, krediteras kunden, som sedan i lung och ro kan välja ut sin nästa bil i hallen. Vill kunden ej köpa utan enbart sälja sin bil tillgodoräknar sig BIVA en hanteringskostnad, som öppet deklarerats vid betalningen. Givetvis kommer många bilspekulanter att före besök hos andra bilfirmor "kolla upp" dagspriset hos BIVA. Men BIVA köper gärna bytesbilar även om en annan firma kanske får sälja den nya bil kunden önskar sig.

Trafiksäkra vagnar

Efter inköpsvärderingen går bilen till BIVA:s rekonditioneringsavdelning. Där fastställs bilens kondition beträffande trafiksäkerhet och graden av slitage. Därpå går bilen automatiskt in på den fabriksmässigt arbetande rekonditioneringslinan, med bl. a. följande program: Ur trafiksäkerhetsynpunkt går rekonditioneringsavdelningen igenom och rättar till alla felaktigheter på framvagn och styrning, bromsar, vagnstomme och ram, drivaxlar och knutar, koppling och växellåda, stötdämpare och fjädrar, avgassystem, strålkastare, lampor och reflexer, vindrutetorkare och vindrutespolare (i förekommande fall), samtliga ringar (mät föreskrifter enligt polisens normer), värmeanläggning och reglage, nummerplåtar.

Dessutom kontrolleras och åtgärdas kylare och slangar, batterier, lås och fönsterhissar.

Ur ren trivselsynpunkt genomgår varje bil också följande rengöring: Tvätt samt in- och utvändigt rengöring, polering av lack och krom, rengöring av vita ringsidor, penselbättringar av ev. lackskador, påfyllning av olja och glykol (glykolfyllning tiden 1/10–31/3).

För rundsmörjning erhåller varje bilkund ett presentkort så att smörjningen kan ombesörjas på den IC-station som ligger bäst till för kunden.

Slutstationen på linan utgöres av platser för leveranspolering och rengöring precis som för fabriksnya bilar. Dessutom finns i anslutning till rekonditioneringslinan åtta verk-

stadspatser, till vilka bilar under rekonditioneringen kan föras om mera omfattande åtgärder måste vidtas.

Hos BIVA kan försäljningskostnaderna sänkas med cirka 8–10 procent, vilket de uppgjorda försäljningskalkylerna tyder på.

Vi räknar i första hand med en årsförsäljning av mellan 2–3.000 bilar. Om detta antal bilar skall säl-

jas enligt konventionella metoder erfordras en personal om cirka 70 personer, av vilka flertalet därjämte skulle behöva disponera demonstrationsbilar, telefoner, säljstöd i andra former, kontorsrum m. m. På BIVA räknar vi med att man utan att ge avkall på modern service skall klara verksamheten med 15–20 personers personal.

IC Västerås bjuder på färdkost



väntar. En nöjd och belåten bilförare är en god bilförare.

— Vi började 1958, fortsätter hr Rindlöv, när vi öppnade vårt försäljningsställe vid Djuphamnsvägen i Västerås. Där inredde vi en cafeteria, som på en gång accepterades inte bara av våra kunder utan även av västeråsarna i gemmen. Jag hade sedan tillfälle att få delta i en studieresa till USA och där fick jag se, hur populära sådana där rastställen var. Mina synpunkter på en utvidgad dylik verksamhet accepterades direkt av styrelsen och så följde 1960 utbyggnaden av kiosk- och barverksamheten vid vår anläggning på Pilgatan. I år har en hypermodern station med kiosk och servering byggts vid Norrleden.

● Serveringen vid Pilgatan har varit i blåsväder, bl. a. beskyllts för att vara raggartillhåll med allt vad därtill hör. En lokal tidning tog upp saken, men sköt nog en aning över målet. Att det dock inte varit helt problemfritt, medger också hr Rindlöv.

● Motorungdomen trivs med att vara på parkett och det fanns alla möjligheter därtill så länge vi hade grillbaren öppen till kl. 24. Vi såg oss nödsakade att då hålla ordningsvakt, men i längden blev det kostnadskrävande, så vi stängde grillen kl. 21 i stället. Vi har en kioskservering öppen till kl. 24. Så införde vi halvtimmeparkering för våra gäster och det blev strax bättre. F. ö. är raggartillhållet i Västerås inte så svårt numera — staden gör kolossalt mycket för ungdomen, inrättar ungdomsgårdar på löpande band, anställer instruktörer m. m.

● Till att börja med hade vi endast en rätt på matsedeln, potatismos och korv, på vår enda barservering vid Pilgatan. Men det varvades snart en ändring. Serveringen frekventerades inte bara av tillfälliga kunder, vi fick stamgäster från närliggande mindre industrier och verkstäder och de tröttnade så småningom på den enahanda förtäringen. De bad oss ändra på förhållandet och det gjorde vi. Nu får de välja mellan mos och pomme frites eller ham-

burgare, korv, bifv och fläskkottlett. Hel potatis serverar vi inte. Så har vi infört en dagens rätt, köttbullar med bruna böror, ärtor och pannkaka, fläskkorv m. m. Och det har medfört ytterligare ökad frekvens. Ingredienserna i våra rätter köper vi som halvfabrikat, en elektronugn fixar rätten serveringsklar på 45 sek.

● En konkretare bild av varuåtgången: pr månad går det åt t. ex. ett ton potatismos, ett ton pomme frites, cirka 15.000 grillkorvar o. s. v. En normaldag serveras vid Pilgatan t. ex. 100 lagade portioner och 600 koppar kaffe.

● I somras öppnades bensinstationen vid Norrleden i Västerås. Den ligger vid en ännu ej fullt klar genomfartsled, som skall förbinda Stockholmsvägen med Sala-vägen, liksom utkastad mitt i skogen, men därför inte planerad på måfå.

— Det är viktigt att planera för framtiden, säger hr Rindlöv. Även om stationen ännu inte har den kundfrekvens, som den är byggd länge innan så blir fallet. Barservering, kommer det inte att dröja veningen, som har plats för 48 gäster har dock "full rulle". Med Norrleden räknar vi med kunna avlasta den hårt ansträngda Pilgatsstationen både bensinkunder och matgäster och det har vi också lyckats med, även om genomfartsbilisterna helt naturligt ännu ej lyckats få korn på stationen.

● IC:s "restaurangavdelning" i Västerås har tolv anställda, vilket är en femtedel av den totala personalen. Man har lyckats få goda föreståndare, som kan sin sak. Vid Pilgatan residerar fru M. Andersson — hon kan jobbet sedan sin kallsökantid och gör Västerås erkänt bästa smörgåsar — och vid Norrleden basar Stig Hemberg, också en gammal restaurangman, som gett sig mackjobbet i vård. Men även de övriga har sin andel i framgången. Och högst upp har man fördelen att ha en dynamisk affärschef och en styrelse, som har siktet inställt på framtiden — biläldern.

Ben.



En interiör från barserveringen vid Norrleden i Västerås.

Olje-eldar för familjen - inte för kråkorna!

FYRA HUVUDNYCKLAR för ekonomisk villavärme:

- ① munstycket
- ② luftreglaget till brännaren
- ③ rökgasspjället till pannan
- ④ — och sotviskan . . .

Vi Bilägares fackman för värmeteknik, ing. Sten Gunnard ger här goda råd för "rätt värme".

Ungefärlig fördelning av totala bränslebehovet (inkl. varmvatten) på årets olika månader vid bostadsfastigheter.

	Zon A %		Zon B %		Zon C %		Zon D %	
	pr mån.	Totalt	pr mån.	Totalt	pr mån.	Totalt	pr mån.	Totalt
Juli	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Aug.	2,9	5,4	2,5	5,0	2,5	5,0	2,5	5,0
Sept.	5,7	11,1	4,5	9,5	3,0	8,0	2,7	7,7
Okt.	8,6	19,7	9,1	18,6	8,0	16,0	7,2	14,9
Nov.	11,3	31,0	11,6	30,2	11,7	27,7	12,0	26,9
Dec.	13,7	44,7	13,9	44,1	14,5	42,2	15,4	42,3
Jan.	14,5	59,2	15,0	59,1	15,6	57,8	16,6	58,9
Febr.	12,8	72,0	13,4	72,5	14,5	72,3	15,1	74,0
Mars	12,0	84,0	12,4	84,9	13,2	85,5	13,2	87,2
April	8,6	92,6	8,1	93,0	8,6	94,1	7,5	94,7
Maj	4,9	97,5	4,5	97,5	3,4	97,5	2,8	97,5
Juni	2,5	100,0	2,5	100,0	2,5	100,0	2,5	100,0
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Zon A omfattar Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Zon B omfattar Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs och Västernorrlands län.

Zon C omfattar Uppsala, Västmanlands och Örebro län, Stockholms stad och län, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Skaraborgs och Älvsborgs län.

Zon D omfattar Malmöhus, Kristianstads, Blekinge, Kalmar, Gotlands, Hallands samt Göteborgs och Bohus län.

Klipp ur och sänd in kupongen!



båller
värmen

Undertecknad önskar ytterligare kostnadsfri information och råd från OK värmetekniker enligt önskingar nedan

- övergång till oljeeldning
- modernisering av min oljeeldning
- byte av värmepanna
- installation av ny oljebrännare
- ev. ny oljecistern
- ev. cisternrengöring
- service på min anläggning
- Broschyn "Oljeeldar med sparläga"
- OK "Värmedagbok"

Kryssa för i aktuella rutor

NAMN

ADRESS

POSTADRESS

Telefon helst kl.

Var god texta

Kupongen insändes till

OK värmeinformation
FAK STOCKHOLM 30

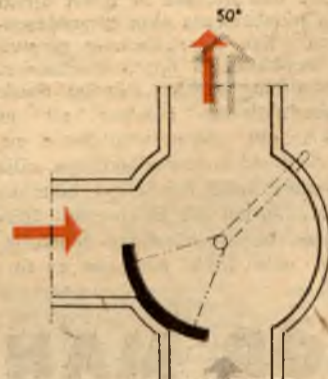
Februari är — näst januari och december — den månad på året när bränsleförbrukningen är allra störst. Mars brukar visserligen vara kall, men då börjar solen verka, varför bränsleförbrukningen blir lägre.

Bränsleförbrukningen fördelar sig i stort sett enligt en tabell, som återfinnes på denna sida. Det finns alla skäl att — speciellt under de kalla månaderna — ägna större intresse för oljeeldningen än vad man ofta gör annars. Dessutom lönar det sig att intressera sig för hur den mest ekonomiskt framställda värmen utnyttjas.

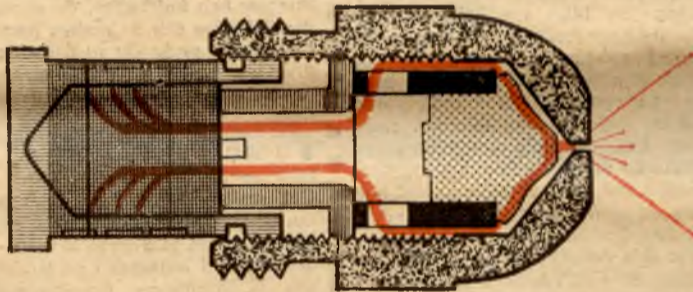
För att elda ekonomiskt är det viktigt att man gör sig förtrogen med följande huvudnycklar:

1. Munstycket
2. Luftreglaget till brännaren
3. Rökgasspjället till pannan
4. Sotviskan

Oljebrännarens munstycke är den detalj, som i kombination med oljetrycket, åstadkommer att eldningsolja förstoftas till mycket små droppar så att en oljedimma erhålles. Oljedimman blandas med luft från brännarfläkten och antändning sker automatiskt på elektrisk väg. Härvid öppnas vid ett gynnsamt blandningsförhållande en god och ekonomisk förbränning. Blir emellertid munstycket igenkoksat eller förslitet så erhålles en sämre fördelning av oljan och resultatet blir då en dålig förbränning. De allra flesta driftstörningar hos en villa-brännare kan hänföras till munstycket och villaägaren bör därför själv söka klara alla munstycksbyte. Helt naturligt bör även alltid ett reservmunstycke finnas till hands i villaanläggningar.



SHUNT-VENTILEN
använder man för att reglera värmefördelningen till elementen och för att hålla rätt temperatur på pannvattnet. Med hjälp av shuntventilen håller man högre temperatur på pannvattnet, vilket betyder bättre bränsleekonomi. Shuntventilens inställning skall anpassas efter yttertemperaturen.



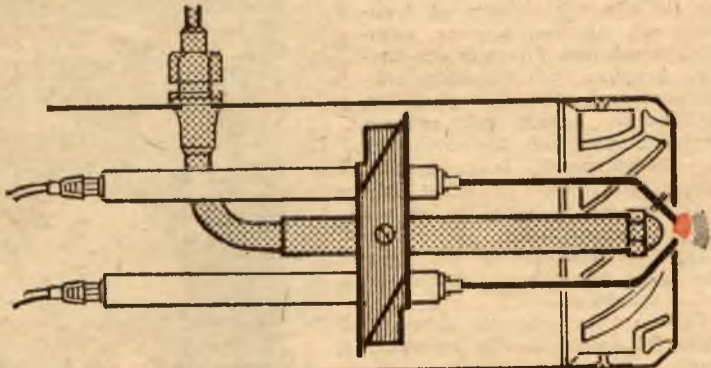
MUNSTYCKET I OLJEBRÄNNAREN
är en verkligt fin mekanism. Det är viktigt att det skötes rätt. Helst bör man ha ett reservmunstycke hemma — det är lätt att byta om man bara lär sig förfarandet.

★ Luftreglaget

skall vara så inställt, att den för förbränningen erforderliga luftmängden, varken mer eller mindre, tillföres genom brännarfläkten. Tillföres för mycket luft, vilket kan urskiljas av lågans utseende då den blir ljus och stripig, så erhålles en onödigt stor skorstenförlust — man eldar för kråkorna. Tillför man däremot för litet luft så erhålles en sotande låga med snabb nedsooting av pannans eldytor och hög rökgastemperatur som följd. Brännarens luftspjäll skall vara inställt så, att lågan blir orangegul till färgen med en liten tendens till rökbildning vid lågtopparna.

★ Pannans rökgasspjäll

reglerar draget eller undertrycket i pannan. Det bör ställas in så att lågan från en brinnande tändsticka, som hålles framför en öppnad rosettventil eller gläntad lucka till pannans eldstad, böjer inåt eldstaden utan att slockna. Slocknar lågan genom "insugningsverkan" så är draget för stort och rökgasspjället bör då stängas något. Böjer lågan från tändstickan av utåt från eldstaden så är det övertryck i pannan och spjället måste då öppnas en aning. Observera att draget kan variera från dag till dag på grund av variationer i utomhustemperatur och vindförhållanden, som gör att en



HÄR SES EN PRINCIPSKISS
över brännaren, insatsrör med tändelektroder och munstycke. Det är viktigt att allt detta är rent — det är en av nycklarna till ett ständigt fungerande aggregat. Porlinet kring elektroderna får till ex. inte vara sprucket . . .

fortlöpande passning av rökgasspjället erfordras såvida inte en s. k. dragstabilisator finns installerad.

Under den kallaste delen av året då oljebrännaren går mera än annars ökar sotbildningen i pannan.

Detta märker man snart om man har en röktermometer. Skorstenförlusterna ökar härigenom snabbt varför man vinner åtskilligt genom att sota pannan ofta.

★ Slösar inte!

Det är gott och väl att elda ekonomiskt, men ansträngningarna kanske inte alls ger det resultat som man väntat om man — kanske omedvetet — slösar med den goda värmen.

Att spara värme innebär inte att man behöver ha kallt eller obekvämt på annat sätt.

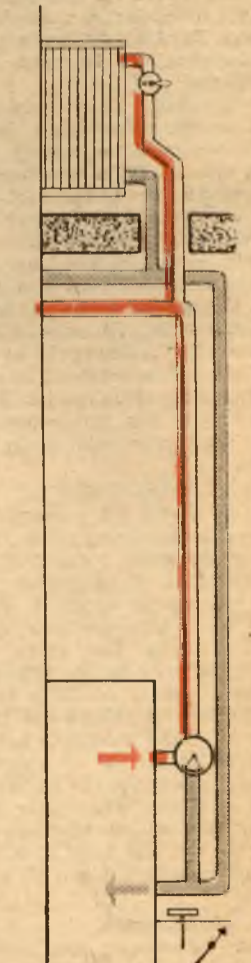
Tillämpa följande regler så sparar Ni värme.

1. Använd shuntventilen.
2. Håll ej högre rumstemperatur än nödvändigt.
3. Sänk temperaturen under natten.
4. Använd persienner eller rullgardiner.
5. Vädra med omdöme.

★ Shunt-ventilen

är en anordning med vilken man kan reglera den utgående vattentemperaturen till värmeelementen. Pannan skall alltid hållas vid hög driftstemperatur dels för att den inte skall ta skada genom de svavelföreningar och den vattenångan, som finns i rökgaserna, och dels för att man skall få ordentligt varmvatten.

Värmen ut till elementen reglerar



Eldar Ni ekonomiskt? Utnyttjar Ni all den goda värmen?

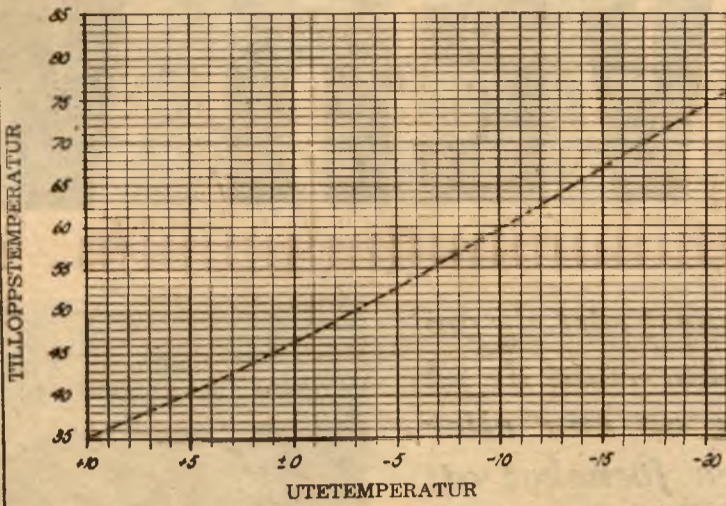
man enbart genom inställning av shuntventilen. Den temperatur som krävs på vattnet är helt beroende av utetemperaturen.

Det är därför viktigt att man ställer om shuntventilen så snart utomhustermometeren visar förändring i temperaturen.

På den utgående rörledningen från shuntventilen bör det alltid finnas en termometer.

Vilken temperatur man skall ha efter shuntventilen vid olika utetemperaturer kan inte anges generellt då alltför många faktorer påverkar denna. Det är därför klokt att upp-rätta en tabell eller ett diagram där man under en tidsperiod för in de värden som motsvarar normal rums-temperatur.

Följande diagram är lätt att upp-rätta om man använder de riktvärden som anges av den streckade kurvan.



ligt, men i så fall tar man grundligt miste.

En höjning av innetemperaturen från t. ex. +19° till +22° ökar bränsleförbrukningen lika mycket som om utetemperaturen sjunker från -3° till -6° vilket man kanske inte alltid tänker på.

För varje grads temperaturhöjning över 20° ökar den årliga bränslekostnaden för uppvärmning med inte mindre än 6-7 %.

★ Nattetid

är det i allmänhet kallast och därför vinner man åtskilligt på att sänka rumstemperaturen under denna del av dygnet då man ju helst inte heller behöver ha för varmt. En sänkning till exempelvis 16° under 10 à 12 timmar kan medföra en bränslebesparing av 10 % och mera. Värmeförlusterna genom fönster är i regel omkring 4 gånger större per m² än för väggarna. En neddragen rullgardin hindrar värmegenomgången en del men ännu bättre är persienner mellan rutorna. De senare utgör en mycket effektiv värmeisolering (ett försäljningsargument som tyvärr ej blivit uppmärksammat). Persienner av denna typ hindrar nämligen effektivt luftens rörelse mellan rutorna så att denna till stor del fungerar som isolering.

★ Vädra kort

När det är kallt ute så vet alla att man snabbt känner kyla i ett rum när man öppnar fönster eller balkongdörrar.

Detta beror på att luftväxlingen blir snabbare ju större temperaturskillnaden är inne och ute. Det behövs därför bara någon enstaka minuts vädring i ett rum när utetemperaturen är låg. Lång vädring är ett utomordentligt värmeslöseri och förbättrar inte luften.

I ett nedkyllt rum känns det kanske som om luften var extra frisk. Detta sammanhänger inte med att luften är bättre utan istället genom att man möts av vad man skulle kunna kalla köldstrålning från nedkylda ytor och inventarier.

Luften kan aldrig bli bättre men väl kallare sedan den en gång bytts ut mot uteluft.

★ Att sova

ör öppet fönster under den kalla årstiden föresvävar många som hälsosamt. Kanske är det just den låga temperaturen som är en bidragande orsak här till. Denna kan man emellertid få på ett så enkelt sätt som att skruva av elementet.

Det är möjligt att läkarvetenskapen funnit andra faktorer hälsosamma, som exempelvis en ständig luftväxling med ökad fuktighetshalt eller dylikt, som är svårt för en lekman att bedöma.

För en värmetekniker är emellertid en sak lämnad utom allt tvivel: det öppna fönstret är en styggelse sett ur värmeekonomisk synpunkt.
S. Gunnard.

Socialgrupp KRÅKORNA

har det fint just nu. I svenska fastigheter eldar man för en miljard kr om året. 400 miljoner kr beräknas gå upp i rök för att fastighetsägarna inte eldar värmekniskt riktigt.

Vi är kanske mer än lovligt djurvänliga...

Det finns vägar att komma till rätta med kråkproblemet. OK:s värmetekniska avdelning har hjälpt oss med råd på dessa sidor. Läs dem! Vill ni ha ytterligare upplysning ring OK:s värmetekniker — teledresserna framgår av 1963 års katalog — se under "Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund" och i 1964 års katalog under "Oljekonsumenterna". Broschyren "Olje-eldad med sparlåga" och en värmedagbok kan man få gratis endast genom att sända in kupongen på föregående sida. Gör det i dag — februari är en av de kallaste månaderna och då går det upp mest pengar i rök...

Vill ni förmånsköpa en rökgastermometer för 14:— kr — se artikel på annan plats på denna sida.



OLJEKONSUMENTERNA
— eller OK, som man säger i dagligt tal — har över hela landet en rad skickliga värmetekniker som kan hjälpa fastighets- och villaägare med värmeproblem. Här ovan ses ing. Sten Gunnard vid OK:s huvudkontor i Stockholm — det är han som i dag ger läsarna råd inför årets kallaste månad!

Fråga oss om VILLA VÄRME

Tankrengöring

I min villa, byggd 1947, har jag haft upprepade krångel med oljetillförseln via inomhustanken. Munstycket slammar igen. Vad kan jag göra?

Bor i Skälby

Svar: Om inomhustanken inte rengjorts sedan 1947 är det hög tid för en tankrengöring. Det bör ske åtminstone vart femte år, gärna vart tredje. Kostar omkring 70-120 kr beroende på tankstorleken. Kontakta närmaste OK-kontor (i Ert fall tel 54 15 00) så får ni all hjälp.

NYBÖRJAR SKOLAN

Till läsarna!

Har Ni frågor att ställa om "villavärme" så skriv till V1 Bilägare, Fack Stockholm 30. Märk kuvertet "FRAGA OM VILLAVÄRME".

Villabrännare i kompaktutförande med färdigkopplat fotomotståndsrelä

Focus oljebrännare, som OK nu levererar, är konstruerad i syfte att minska monteringen. Fotomotståndsrelä och fotomotstånd är monterade på brännaren och kopplade till motor och tändtransformator.

Focusbrännaren är enkel att reglera in för att uppnå goda förbränningsresultat och regleringsanordningarna är lättillgängliga.

Focusbrännaren är tystgående och driftsäker och med Focusbrännaren elimineras alla reservdelsproblem genom att motor (1400 r/m), pump och transformator är i standardutförande.

Focus oljebrännare levereras ihop med eller passande för dubbelluckor till följande panntyper: Götaverken typ VO, Thermia, Calfactor, Källar-Norah, KS Folkpanna, CTC 441-43, Gustavsberg 611-622.

Aktuellt om VÄRME

En rökgastermometer är ett bra och billigt instrument för sotkontroll av oljepannan och dess rökgaskanaler. Normal rökgastemperatur är 150-250 grader. Är rökgastemperaturen i villan under 150° är det risk för fuktutfällningar som kan skada skorstenen. Läs av "rökgasen" varje vecka.



OK förmånspris

14 kr

gäller hela februari.

Sänd en rökgastermometer mot postförskott till

Namn:

Gatuadr.:

Postadr.:
v. g. texta

Kupongen insändes till

OK Värmeinformation
FACK, STOCKHOLM 30

OK

håller värmen.



SKIDSTÄLL

Ny patentsökt konstruktion

Ett års fabriksgaranti

Elegant utförande

- finns i flera färger

Passar alla bilar

Kostar bara inkl. oms. **15:75**

IC prisledaren

BEHÖVER VI D

Vinterns dubbkrig har som bekant mest rört sig om man skall ha rördubbar eller stiftedubbar samt de på marknaden förekommande märkena av ena eller andra typen, men däremot har ingen förnekat att dubbar överhuvud taget kan vara bra — i gynnsamt fall kan bromssträckan på isvägbana förkortas med två tredjedelar, säger Statens väginstitut, som dock i likhet med både utländsk expertis och disponent Lars Svedjemyr i OK:s bilgummiavdelning varnar för övertro och övermod vid bilkörning med dubbade däck.

□ Metoderna att testa däckdubbar har också råkat i skottlinjen och de varierar från land till land, varvid givetvis även testresultaten skiftar. Utom de kända odiskutabla fördelar som tillkommer dubbarna — kort bromssträcka, säker kurvtagning och större sidstabilitet — har man vid tyska försök fastställt en 60 procent större säkerhet medan man i England även lagt upp försöken mera åskådligt: man band t. ex. tre Austin-vagnar samman med rep så att en hade nosen åt vänster och de bägge andra var vända mot höger. Och på kommando började dragkampen, som förstås slutade med att den ensamma vänsterbilen, vilken var försedd med dubbar, obehagligt och obönhörligt drog de båda andra över på sin sida hur mycket de än gasade eller spjånade emot med sina bromsar . . .

"Sextio procent bättre grepp och bromsförmåga" löd som sagt slutomdömet efter vinterns stora tyska dubbstest, som gick av stapeln i Oberstdorf.

Det var förra vintern som dubbarna för första gången kom i ropet på allvar, men då räckte de inte ens till för alla som ville ha. Dubbfabrikerna jobbade för den skull för högre tryck hela sommaren och denna vinter har man alltså kastat ut på marknaden allt vad den flitiga produktionen lyckats

åstadkomma. Men dubbdäcken kostar ju så mycket mer än ett normaldäck och man måste därför i bilisternas intresse ställa frågan om köpet verkligen lönar sig?

Dubbar ingen undermedicin

Det skall nämligen först som sist sägas, att något undermedel mot vinterkörningens risker är nu en gång dubbarna ingalunda. Och det universaldäck som passar för alla fyra årstiderna och som håller måttet vid varje väderlek och på varje körbana väntar vi fortfarande förgäves på!

Liksom allt annat här i livet är således även vinterdäcken — dubbade eller odubbade — i varje fall än så länge en kompromiss. De normala bildäcken klarar visserligen vinterkörningen ungefär lika bra eller dåligt som en hjälplös lindanserska och knappast stort bättre även om man släpper ur lite luft vid halka. Medan M+S-däcken naturligtvis gör bättre ifrån sig i modd och snö, men däremot uppför sig mindre tillfredsställande på torr körbana och i regn, där dom förlorar mycket av sin greppförmåga — samt på is är obetydligt bättre än vanliga normaldäck.

Isen betvingar alltså en bil säkrast med dubbar i däcken.

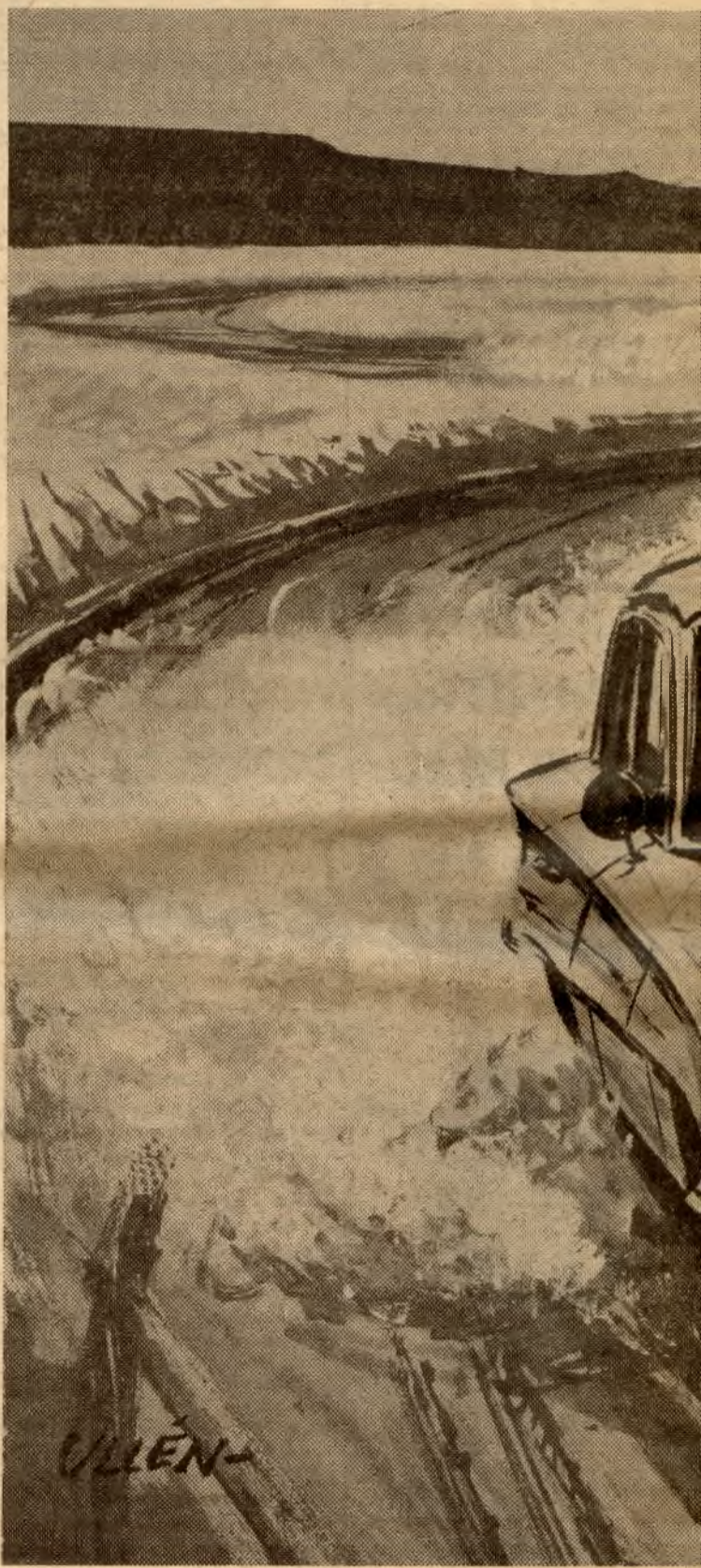
Och i och för sig är detta ingen nyhet: sedan årtionden har de varit självskrivna vid istävlingar och vinterrallyn. Det nya är bara, att man nu anpassat dubbarna till vanlig bilkörning genom att utrusta däcken med en dubbtyp som endast sticker ut så mycket som är absolut nödvändigt för normalbilistens genomsnittliga svårighetsgrad i vinterkörningssammanhang.

Uppsikt plus dubbar

Men förlora därför inte huvudet i reklamfloden! För kortare sträckor i vinterlandskapet räcker i normala fall de billigare M+S-däcken. Och långa bilturer på dubbar är inget nöje för vare sig er själv, bilen eller däck. Bortsett från det extra buller som dubbkörningen drar med sig.

Det händer alltså inga under och inte heller dubbarna kan ändra på det faktum att det är otrevligt att köra på is. Optimisterna förväxlar dessutom alltför lätt de positiva testresultaten — 60 procent högre säkerhet — med 100 procent! Men i det fallet blir dubben lätt nog också en spik i likkistan . . .

Men dubbarna är utan tvivel bra att ha. Och dubbar plus uppmärksamhet är ännu bättre. Fast att låta bilen stanna hemma när det är halt är förstas det allra bästa! —m



Lars Svedjemyr.

Dubbar är en förbrukningsvara NYA DÄCKSMÖNSTER NÄSTA ÅR?

— Vad som ännu inte tycks ha gått upp riktigt för bilisterna är att dubbarna — likaväl som snökedjan på sin tid — måste betraktas som en förbrukningsartikel, kommenterar disponent Lars Svedjemyr i OK:s bilgummiavdelning den aktuella frågan om behovet av dubbade däck.

"Dubbarna håller däck ut!" heter det i reklamen på sina håll, men det är fel. Följden blir då lätt, att kunden när han — kanske först på senvintern eller vårkanten — märker att en del dubbar skadats eller rent av släppt, vänder sig till försäljaren och kräver reklamation. Utan att han förstår

att den förbrukning av dubbarna som skett under vintern helt enkelt motsvarar det pris han fått betala för att både han själv och bilen fortfarande är i gott behåll!

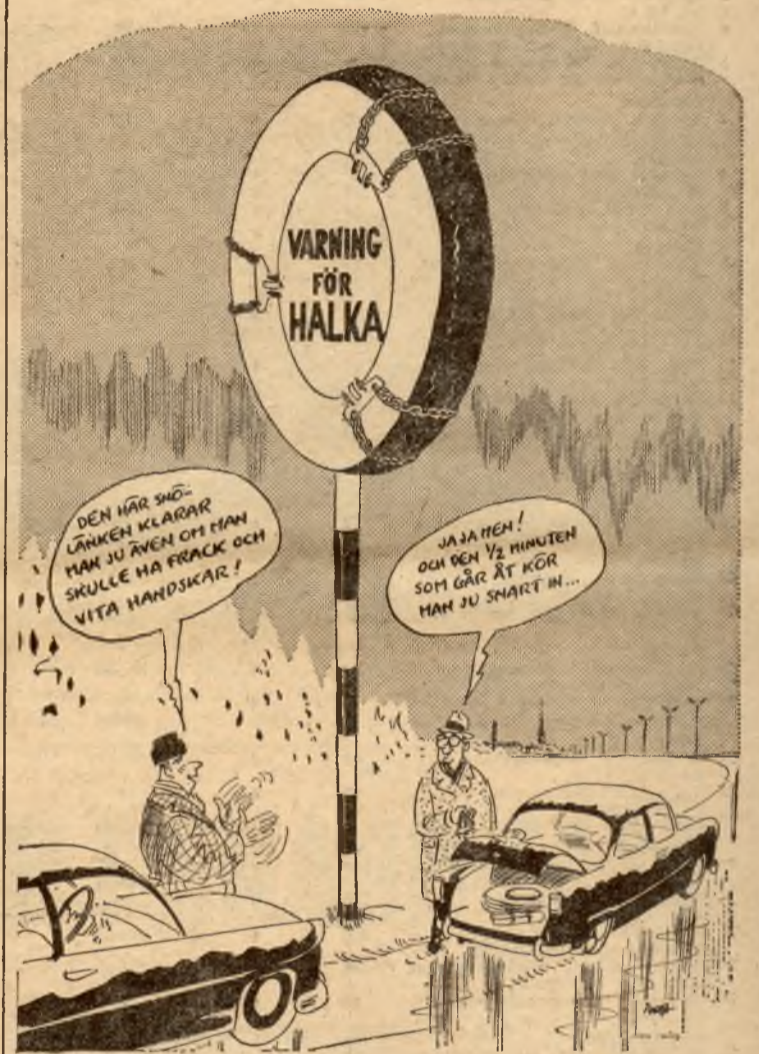
Tänk er själv att en bilförare med dubbdäck på sin vagn i relativt hög hastighet för att undvika en olycka nödgas pa-

nikbromsa och låsa i. fortsätter hr Svedjemyr. banan kan då bestå av g. asfalt eller grus med en beläggning av snö och is. situationen skär dubbarnom beläggningen och det hårda underlaget o kan mycket väl en viss kan på såväl dubben mönstret åstadkommas. måste anses som en na följd och den eventuella förbrukning som detta n blir då det ändå relativt

UBBADE DÄCK?



□ Dubbarna i all ära — men lika viktigt är att man studerar sladdtekniken när man kör! Och att det krävs lite extra självdisciplin för att klara av vinterkörningen nöjaktigt visar redan nu vinterns osedvanligt många halkolyckor med förskräckande allvar. De dubbade vinterdäckens värde får dock anses bevisat som det hittills bästa hjälpmedlet trots den aktuella dispyten om lämpligaste och tillförlitligaste testmetoden och det spikar även de senaste tyska och engelska dubbttesterna, enligt vilka säkerheten ökar med 60 procent.



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

De ger gott grepp och säker körning när ett försämrat väglag tillfälligt kräver starkare vägbett av drivhjulen. Och Gunnebo snölänk är lika lätt att lägga på som att taga av.

julen,
Väg-
tsten,
n viss
I den
a ige-
erhot
ch då
åver-
som
Detta
turlig
dubb-
nedför
villiga

priset för att kunna stanna i tid och undvika eventuella olyckor. Men detta är alltså inte reklambeskrivning eftersom dubben är en förbrukningsvara i samma motto som en snabbväxlare eller en snökedja. Kör man däremot lugnt och varsamt och inte råkar ut för några paniksituationer så förslitits däremot dubbarna fullt normalt, försäkrar hr Svedjemyr, som vidare påtalar ett annat sätt att totalförvärva både dubbar och däck: att stå

stilla och slira tills dubbarna ätit sig ned i vägbanans markad. Vi har sett exempel på vådan av sådan vårdslös eller oförståndig hantering där dubbar brutits av och där stenflisor skurit djupa runtomgående revor i däcken. Detta är förstås inte heller någon reklamationssak! Den kunden är fullt medveten om hur dubbar och däck spolieras — detta har åstadkommit inte på så eller så många mil utan på några få minuter.

Det är slutligen viktigt att dubbarna placeras så man får flera bromsspår eller grepplinjer, betonar hr Svedjemyr. Och fram- och bakhjulens dubbar bör inte gripa i samma spår. Detta förutsätter emellertid, att däckfabrikanterna gör om sina däcksmönster — än så länge har bara vissa tyska och kanadensiska fabriker gjort det — så att man får fler placeringssätt för dubbar. Alltså: Fram för nya däcksmönster till nästa vinter!

Kör säkert med GUNNEBO
snölänk



GUNNEBO BRUKS AB

Distributör:

Aktiebolaget AGEBE

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



1200 SOMMARSTUGOR ATT HYRA

Väl bevarad hemlighet avslöjas av Vi Bilägare

Den här tabellen över semesterstugor att hyra över hela landet och som vi nu presenterar är den första i sitt slag. Vi skulle därför råda er att klippa ur och spara den tills ni planerar nästa semester. Den har inte varit lätt att sammanställa — i många fall har vi varit tvungna att dra ur kommunerna uppgifterna med tång och i en del fall har vi förstås inte fått något svar alls! Man har t o m en känsla av att kommunerna av någon anledning är ovilliga att släppa ut uppgifterna om sina semesterstugor och det verkar nästan som om stugsittarna var desamma år efter år, men det kan väl ändå inte vara meningen med dessa semesteranläggningar?

Det finns 44 kommunala semesterbyar med uppgifter om bl a priser och adresser. Elvahundra stugor i 38 av dessa semesterbyar har erhållit i runt tal fem miljoner kronor i byggnadsbidrag ur Statens fritidsfond. För flertalet av dem har Statens friluftsnämnd som villkor för statsbidraget fastställt veckohyror som i regel inte överstiger 90 kronor.

Flera kommuner övertröder likväl öppet maximihyror. Andra tar ut extra avgifter för lyse och värme och för "hyresförmedling", fastän uthyraren själv svarar för denna.

Statens friluftsnämnd kontrollerar inte att maximipriserna tillämpas i de subventionerade semesterbyarna, vet inte heller något om de extra kostnaderna. Vi publicerar därför i sådana fall för år 1963 gällande uppgifter med reservation för detta år gjorda prisändringar.

Semesterstugornas hyresmarknad är en säljarens marknad. Fastän få av oss kan hitta rätt väg i denna hyresdjungel står ändå tillräckligt många i kö för att få hyra. Därför vill många kommuner inte anlita en central förmedling, vilken i så fall ska ha provision.

Svenska turistföreningen — som redan tidigare gratis förmedlat hänvändelser till lokala turistorganisationer och privata stuguthyrare — kommer att ytterligare utöka denna verksamhet med telefonservice. (STF:s adress: Fack, Stockholm 7, tel. 08/67 99 40.) Men STF åtar sig inte hyresförmedling, kan inte heller lämna prisuppgifter och ger fortfarande sin service gratis. Undantag: Många stugor och semesterbyarna i Jämtland. Gratis hyresförmedling för dessa.

Mortormännens riksförbunds rese-tjänst (Adress: Sturegatan 32, tel. 08/62 86 86) uthyr ett begränsat antal stugor i såväl Sverige som Danmark och Norge och på Åland.

Allt för många kommer denna vär och sommar att trängas för att genom dessa centrala kanaler försöka få hyra en av de alltför få semesterstugor som finns.

VI BILÄGARE vill visa sina läsare en genväg till de kommunala semesterbyarna som i stort sett bjuder en högre och jämnare standard än de privatuthyrda fritidsstugorna och ofta nog även lägre priser.

Kartskissen ger besked om semesterbyarnas läge. Registret, slutligen, lämnar adress och telefon till uthyraren och ger besked om antalet subventionerade stugor, antalet bäddar i stugorna, tillgängliga bekvämligheter och — inte minst viktigt — de ungefärliga hyreskostnaderna.

Men glöm inte reskostnaderna, när ni gör upp den ekonomiska semesterkalkylen. Enligt Sunt förnuft, organ för Skattebetalarnas förening, har en familj med 2 barn, 1 begagnad bil och 20 000 kronors årsinkomst, när skatter och andra nödvändiga utgifter (lågt beräknade) är betalda, bara 400 kronor kvar att spendera på semestern.

Så det gäller för flertalet av oss att planera för semestern klokt — och snart. Nils Horney.

Semesterbyar, subventionerade ur Statens friluftsfond

Blekinge.	Antal stugor	Antal bäddar	Veckohyra (Högsåsong)	Värmeavg. Anm. avg.	Toalett	Anmärkning
1 Asarum Turistbyrå, Asarum. tel. 400.	16	4—5	90 (1963)	ja ?	TC	
2 Karön Turistbyrå, Ronneby. tel. 781.	15	4	100 (1963)	?	TC	
3 Kollevik, Reso. Karlshamn, tel. 105 45.	20	4	C:a 110	ja ?	TC	Bra bad Bra stugor
4 Kristianopel, Turistnämnden, Jämslätt, tel. 0455/501 02.	19	4—5	90 (1963)	ja ?	TC	
5 Norje Boke Turistnämnden, Norjeby. tel. Sölvesborg 311 19.	35	4	100	nej nej	TC	Bra bad
Bohuslän.						
6 Kungälv, Fritidsstyrelsen, tel. 114 80.	35	6	125	nej nej	TC	
Dalarna.						
7 Leksand, Reso. Fack Sth 1 08/22 60 20	22	4	126 168	nej 15 kr	WC WC	Radhus Bra bad Vinterbonade
8 Orsa, fritidsby. Sjögat 6, tel. 400 49	10	6	125	nej nej	WC	Bra bad
Gotland.						
9 Sudersand, Kommunalkontoret, Fårösund tel. Visby 211 38	17	4	120 170	nej nej	TC	Bra bad
10 Ljugarn, Kommunalkontoret, Garda. tel. Visby 911 70	9	4	100	?	TC	Bra bad
11 Ronehamn, Box 38, Ronehamn, tel. Visby 820 27	12	5	120 95	nej ?	TC	Ej stugor
12 Slite Kommunalkontoret, Slite, tel. Visby 201 65.	15	4	100	?	WC	Bra bad
13 Visby, Gotlands turistför., Box 81, tel. Visby 100 22.	51	4	135—150 160—190	ja nej	WC	Radhus Stenig strand
14 Östergarns semesterby, Reso, Kiruna	14	4	90 (1963)	?	TC	
15 Dalhems kommun, Gotlands Håsselby	15	4	90	?	TC	
Gästrikland.						
16 Engesberg, Gävle fritidsstyrelse, Gävle, tel. 026/292 00.	7	4	80 (1963)	?	TC	
Halland.						
17 Halmstad, Turistbyrå, tel. 035/115 81.	74	4	130	nej nej	TC	Bra bad
18 Varberg, Reso. Fack. Sthlm 1, tel. 08/22 60 20.	30	5—6	115	?	TC	Bra bad
Närke.						
19 Tisarstrand, Fritidsnämnden, Hallsberg tel. 0582/108 11.	24	4	60—85	ja nej	TC	Gasol Vedspis
20 Hargöbaden, Hammars kommun, Hammar. tel. 0583/701 05.	12	4	90 (1963)	?	TC	
Skåne.						
21 Landskrona, Turistbyrå, tel. 0418/119 70.	60	4	150 (?) (110, 1963)	ja ?	WC	Elspis Kylskåp Bra bad
22 Ystad Turistföreningen, tel. 0411/108 75	22	4	? 168—210 (1963)	?	WC	
Småland.						
23 Gunnarsö, Drätselkammaren, Oskarshamn, tel. 0491/143 20.	60	4	90 (1963)	nej 10 kr.	TC	Elspis Kylskåp
24 Lysingsbadet, Västervik, tel. 0490/132 20.	20	4	126	ja nej	TC WC	
25 Oknö, Kommunalkontoret, Mönsterås, tel. 0499/111 70.	125	4	63—98	ja 5 kr.	TC	Gasol Vedspis
26 Timmernäbben, Fritidsnämnden, Alem, tel. 0499/222 16.	41	5	75—95	?	TC	Gasol Vedspis
27 Virserum Kommunalkontoret, tel. 564	20	4	90 (1963)	nej	TC	
Södermanland.						
28 Stockholms stad, tel. 08 49 24 68, Gålö, Grinda, Nätarö, Rånö, Finnhamn.	30	4—5	75—90	ja nej	TC	Bra stugor Bra bad
Uppland.						
29 Bro Solna stad fastighetskont. tel. 08/82 00 00.	?	4	90	5—19 kr. nej	TC	Båhyra Fiskekort
30 Vaxholm Turistnämnden, tel. 0764/605 83.	6	4	90	?	TC	
31 Vätö, Stockholms arbetares, tel. 08/73 05 98.	30	4	80 (1963)	nej nej	TC	Gasol Vedspis
Västertotten.						
32 Lövsångers kyrkstad, K. Fällman, Lövsånger tel. 198.	24	4	90 (1963)	?	TC	Ej bad
Angermanland.						
33 Gullvik, Sjölevads kommun, Sjölevad, tel. 0660/482 60.	20	4	90 (1963)	?	TC	Bra bad
Öland.						
34 Borgholm, Ölands turistförening, tel. 300	30	4	70 84	ja nej	TC	Bra bad Bra stugor
35 Byxelkrok, Kommunalkontoret, Löttorp, tel. 155.	30	4	84	ja nej	TC	Bra stugor
36 Hagaparks semesterby, Mörbylånga, tel. 135.	23	4	90 (1963)	ja ?	TC	Stenig strand Bra bad
37 Saxnäs, Kommunalkontoret, Färjestaden tel. 0485/300 30.	40	4	84	ja nej	TC	Bra bad Bra stugor
Östergötland.						
38 Sättravallen (Linköpings stad), tel. Bestorp 99.	6	4	63	?	TC	
Semesterbyar utan statsbidrag.	Antal stugor.	Antal bäddar.	Veckohyra. Högsåsong. Lägsåsong.	Värmeavg. Anm. avg.	Toalett	Anmärkning
Jämtland.						
39 Gräftävallen, Box 74, Östersund, tel. 063/100 90.	5	4	155	nej	TC	Oljekamin Gasol Elvärme
40 Hammarstrand, Box 74, Östersund, tel. 063/100 90.	20	4	145	nej	TC	
41 Höglekardalen, Box 74, Östersund, tel. 063/100 90.	5	4	155	nej	TC	Elvärme
42 Kolåsen, Box 74, Östersund, tel. 063/100 90.	10	4	145	nej	WC	Elvärme
43 Lit, Box 74, Östersund, tel. 063/100 90.	15	6	155	nej	WC	Elvärme Kylskåp
44 Handöl, STF, Stockholm 7, tel. 08/67 99 40.	8	4	165 150	nej nej	WC	Elvärme

Det finns likväl undantag. Flertalet subventionerade semesterstugor på Öland hyrs ut genom Ölands turistförening och de i Jämtland genom Jämtlands turistförening. De senare betingar dock hyror som är högre än i subventionerade stugor.

Av de 38 semesterbyarna som erhållit statsbidrag är 28 med i runt tal 900 inte vinterbonade stugor belägna i Sydsveriges kustområden som ju knappast inbjuder annat än till sommarsemester. Endast 137 stugor är belägna i Svealand och ett femtiotal av dessa är vinterbonade. — Alltså en mycket ojäm fördelning, både geografiskt och med hänsyn till årstiderna.

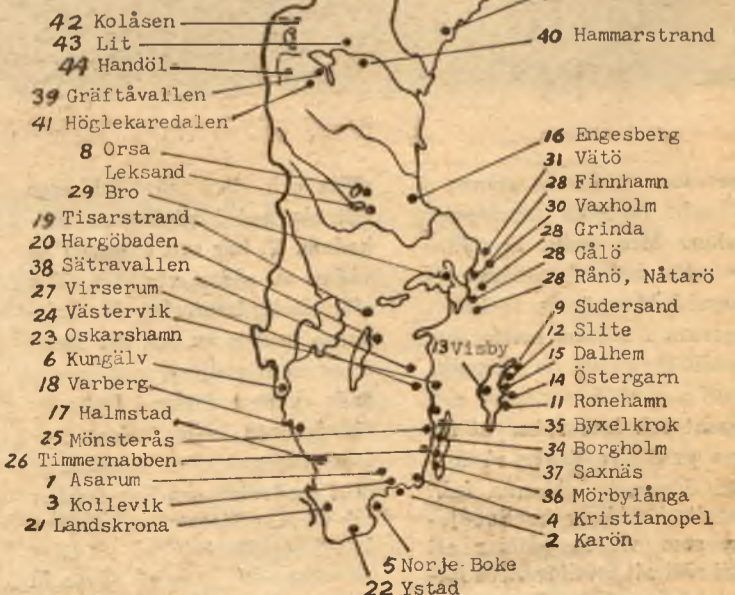
Ingen vet hur många privatägda semesterstugor som finns att hyra. Kanske 15 000 — kanske något fler. Men det täcker bara en ringa del av efterfrågan. Och få vet var de ska finna dem. Resos välorganiserade bygdesemester förmedlar centralt och via sina regionala byråer många tusen semesterlogin. Men bara ett fåtal av dem är "en röd liten stuga ned vid sjön".

Reso (Adress: Fack, Stockholm 1, tel. 08/22 60 20) ska emellertid försöka lägga upp ett centralt register över alla tillgängliga semesterlogin

Lätt att hitta rätt...

Orienterar sig på den här kartskissen gör man utan större besvär — de numrerade orterna motsvaras nämligen av samma siffror i vidstående tabell.

6 icke subventionerade kommunala semesterbyar i Jämtland har vinterbonade stugor.



Får vi presentera: SVERIGES FÖRSTA RENTAXI!

— Av Allan Beijmo —

— Nej, det kan inte vara möjligt, sade en besökare vid den stora renskiljningen i Bjergenas norr om Ammarnäs i Sorsele socken i AC-länet.
— Inte har väl renarna lärt av samerna och börjat på förflytta sig med bilar de med?

Visst är djuren läraktiga men inte så som här åsyftas. Men historien som är unik i sitt slag handlar ändå om bilåkande renar. Samen Anders Utsi, från Tärna, gjorde härom dagen, i november, smått sensation och chockerade mången same ur den s. k.

gamla stammen. Utsi, beställde upp en stor tung lastbil från Sorsele, utrustad med släp för att på detta sätt frakta ca. 50 levande renar av den värdefullaste sorten från kalfjället uppe vid Ammarnäs, ner till vinterbetet kring Stenseletrakten. En sammanlagd sträcka på ca. 20 mil. Inte mindre märkligt är att transporten, som ombesörjdes av åkaren Roland Olovsson, med dennes chaufför Sten Hedlund vid ratten, gick alldeles perfekt och utan minsta missöde.

Händelsen är utan vidare unik i sitt slag även om det tidigare förekommit att en och annan provat liknande transporter fast i mindre skala.

Utsi vågade

Varför Anders Utsi bestämde sig för detta, skall vi säga experiment, var därför att Utsis renar hade sammanblandat sig med andra lappbyars renar. I detta fall renar från Gran och Rans lappbyar inom Sorsele. I Bjergenas skiljde man ut dessa djur och fortsättningen är redan omnämnd.

Renskötseln, en äkta Norrlandsföreteelse, ifråga om näringsgrenar, är sedan långt tillbaka i tiden traditionsbunden till utövandet. Arbetet bland nutidens samer går alltså i samma fotspår som förfädernas, även om i senare tider en och annan av de yngre brutit mot tradition, och

mot annat med för den delen, och kommit med vad man skulle kunna kalla för en mindre revolution.

En samernas Nicolin

Vad Anders Utsi gjorde upp i Bjergenas, var något i den stilen. Men Utsi är ingen same vem som helst. Nej, han är inte så litet något av en samernas Nicolin. Kall och beräknande, det är vad Utsi är.

Femtio stycken av hans bästa avelsdjur motsvarar, förvandlat i kontanter, minst 10 000 kronor. Det är lågt räknat om man tänker på vajornas avelsvärde i den produktivaste åldern. Att helt förlora kontrollen över dessa djur och riskera att ha dem på främmande marker över vintern fram till våren, med kalvning och kalvmärkning, och allt vad sådant innebär det vågade inte Anders Utsi. Det hade med all sannolikhet blivit dyrbarare än vad lastbilstransporten 20 mil blev. Så nog visste Utsi, vad han gjorde även om en och annan same misstroget skakade på huvudet åt experimentet.

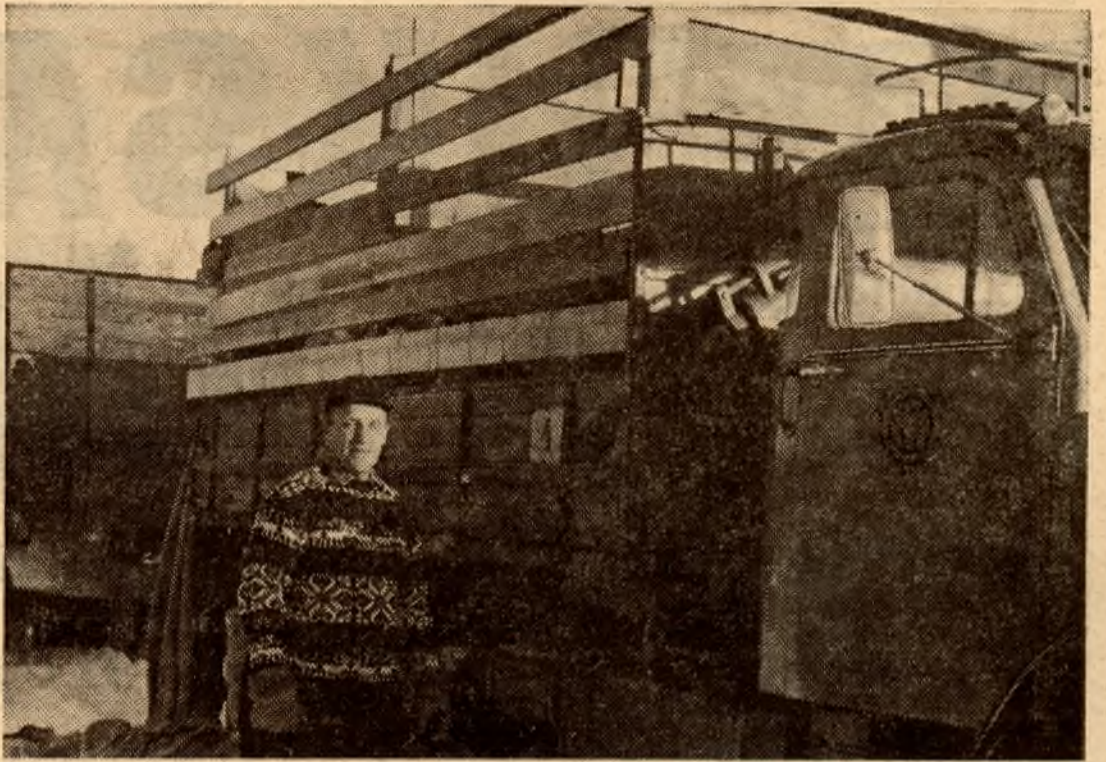
Det inträffade visar också motorismens möjligheter inom detta fack. Vem vet om inte framtidens samer lär sig att utnyttja tekniska hjälpmedel som visserligen funnits en lång tid men som det varit tabu att utnyttja till rentransport.

IC MODERNISERAR I SNABB TAKT ÄVEN I NORR...



Nytt i Malmberget

IC-OK har invigt sin bensinstation i Malmberget med brandchefen Ivar Falk som ceremonimästare, många inbjudna gäster och söta värdinnor. Gummiverkstad, smörjhall och försäljningshall ingår också i den nya anläggningen, som inte heller länge behövde vänta på kundtillströmningen.



Akaren Roland Olovsson var med och tittade på åkeriets unikaste transportuppdrag.

IC-barer populära



Även i Falun har man gått in för att skapa möjligheter för bilisterna att få ett mellanmål eller t. o. m. äta en riktig lunch eller middag. För inte så lång tid sedan invigde man en modern barservering i en fastighet vägg i vägg med IC-stationen. På bilden ses disp. Anders Herdin — Faluns store industrison — som då och då frekventerar det trivsamma stället.



DALKARLAR FÅR FINT

Malung kan ståta med en ombyggd IC-station som hade premiär i november och blivit populär bland dalkarlarna på trakten.

— Självbetjäningen är en annan nyhet som våra kunder nu fått bekanta sig med, berättar IC-föreståndaren Sven Eriksson. Men i mån av tid hjälper vi förstås till med tankningen som vanligt, lovar han.

kör på halvljus

(ej parkeringsljus)
i samhällen med
gles vägbelysning

Motellpremiär i Öjebyn

Det nya IC-motellet i Öjebyn står snart färdigt och blir en populär tillflykt för både resenärer i vardagslag och semesterbilister. Därmed har E 4:an också fått ett fint tillskott när det gäller det här i landet än så länge tunnsädda motellbeståndet.

— Någon gång i februari beräknar vi att vårt motell skall vara klart, omtalar IC-föreståndaren i Luleå, John Lindgren. Men själva invigningen går däremot av stapeln först mitt under högsommaren.

Hotellet har 12 rum och 48 bäddar och det ligger centralt vid E 4:an — bara 80—90 meter från själva vägen och även synligt därifrån, fortsätter hr Lindgren. Men det blir också skyltar som hänvisar dit och dessutom en neonskylt på byggnaden.

Öjebyns motell har enligt vår sagesman vidare fått en förmålig arkitektonisk utformning i vinkel. Byggnadsmaterialet är dels tegel, dels trä.



John Lindgren

— Och för hotell- och restaurangverksamheten svarar vi själva, tillägger hr Lindgren. Det är första gången vi gör det försöket, men vi tyckte det skulle vara intressant att driva det i egen regi för att se hur det hela fungerar.

IC BILVÅRD

Rent motorrum
med
DEGRESOL
MOTORTVÄTT

IC

OVER HELA LANDET



Tag **Glex**
för säker, trivsamt
vinterkörning



Glex
WINTER-DRIVE
Överlägset förgasarskydd. Förhindrar is- och kondensbildning — ger jämnare gång och snabbare start. Ni märker genast skillnaden.



WINTER Glex
i vindrutepolaren. Ger kristallklar sikt och frostsäker funktion.



Glex NO-ICE
tar blixtnabbt bort isen på rutor. Bekvämt aerosolförpackning.



Glex LÅSOLJA
tinar på ett ögonblick upp igen frusna billås. Förhindrar ny isbildning.



RIKSAKTION för VÄNSTER

SIFO-undersökning underkänner riksdagens högertrafikbeslut!

Alltjämt klar majoritet för vänstertrafiken, dokumenterar — enligt vad Vi Bilägare erfar — en sensationell marknadsundersökning som SIFO efter riksdagsbeslutet om högertrafikreformen gjort på uppdrag av den nybildade Aktionen för vänstertrafik.

Resultatet, som alltså visar att vänstermajoriteten står sig och ökar, inte minst bland yrkesbilisterna enligt en annan källa, innebär i praktiken att den svenska parlamentarismen råkat ut i blåsväder. Och även om folkomröstningen 1955 endast var rådgivande bör det mot folkopinionen stridande riksdagsbeslutet om högertrafik ha utsikt att bli en tankeställare för både regerings- och riksdagsledamöter under den nu öppnade vårsessionen.

En av de frågor SIFO ställde löd: Riksdagen har beslutat att högertrafik skall införas 1967. Vilket tycker ni är bäst: att övergå till högertrafik eller att bibehålla vänstertrafik? Undersökningen, där Svenska institutet för opinionsundersökningar pejlade svenska folkets inställning till höger- resp. vänstertrafik, utfördes i höstas.

Procenten efter borttagandet av vet inte-svar och blankröstade var enligt SIFO 57 för vänster och 43 för höger. De röstberättigade, bland vilka undersökningen gjordes, har således fortfarande mest sympatier för vänstertrafik.

Detta förhållande är så mycket

mera anmärkningsvärt som riksdagen ju redan fattat principbeslut om införande av högertrafik samtidigt som en intensiv propaganda för högertrafik pågick under den tid undersökningen gjordes. Man kan dessutom förutsätta att en del vänstertrafikanhängare resignerat efter riksdagsbeslutet.

De aktuella siffrorna visar att 55 procent av männen vill behålla vänstertrafiken. Av kvinnorna vill 60 procent ha kvar den.

Behåll v-trafiken

Av de tusentals kupongsvar som kommit Aktionen för vänstertrafik till handa — dessa svar

Forts. på nästa sid.

Ny London-giv:

Årshyra för gatuparkering

Med början i stadsdelen Kensington har London-borna i dagarna fått uppleva sitt livs hittills största P-chock: Betala 300 kr om året bara för nöjet att få parkera på gatan utanför sitt eget hus!

Det nya parkeringsgreppet från myndigheternas sida består vidare i att stadsdelens invånare som kvitto på hyresinbetalningen får en P-skiva för sin bil att sätta upp innanför vindrutan och vilken bekräftar att medborgare XYZ i Kensington har rätt att parkera där hans bil för tillfället står.

Genom att Kensington på detta sätt förvandlas till en s. k. blå zon à la Paris hoppas stadsdelens invånare också för framtiden slippa de förhatliga parkeringsmätarna, vilka liksom en pest sprider sig från centrum ut mot förorterna. Och samtidigt blir man förstas kvitt alla pendlare, som brukade ställa sina vagnar där. Fast nog känns det väl lite försmädligt för de bofasta att behöva betala för nattparkering på sin mammas gata...

Trafikminister Marples skall nu tillstyrka planen och han lär heller inte ha något annat val eftersom stadsdelen saknar storgarage både på och under marken. Kensington-borna tänker dock fortsätta att protestera mot den årshyra som deras folkvalda förtroendemän försöker pådyvla dem. Men den engelska motororganisationen Automobile Association (AA) tycker däremot tvärtom och gratulerar istället stadsdelens befolkning till den föreslagna formen av parkeringskontroll.

— Vi är emot att man belägger gatorna med parkeringshyra, säger en talesman för AA, men det är förnuftigt att ta vara på möjligheten att tillförsäkra sig en P-plats utanför sitt hus tills samhället kan erbjuda tillräckliga parkeringsutrymmen.

Monteringsfärdiga körbanor förenklar vägarbetet

Utomlands har man i samband med vägarbeten introducerat transportabla monteringsfärdiga stålvägar som slussar fram trafiken obehindrat trots vägarbeten på angränsande ordinarie körbanor eller hela vägbredden.

Det är Krupp-verken som konstruerat och producerat den nya hjälpvägen, vilken kan ersätta från en och upp till hela fyra körbanor — alltså en hel motorväg om så skulle behövas! Därmed blir också omkörningar genomgående möjliga vad vägmynigheterna än har för sig...

Till de västtyska vägarbetena har Krupps Stahlbau Rheinhausen redan levererat en 1.100 meter lång sådan hjälpkörbana och med sådana monteringsfärdiga vägvägar hoppas man nu alltså i framtiden kunna hålla trafiken flytande i fyra filer och därmed i full skala oavsett pågående vägarbeten.

Ursprungligen var man inne på tanken att istället för de nu beslutade hjälpfilerna vid sidan av de ordinarie körbanorna bygga provisoriska, broliknande överfarter med pelare längs mittskiljeremsan och man var också inne på tanken att lägga regelrätta, farbara tak över de vägvägar som var i behov av reparation. Båge dessa förslag förkastades dock av den anledningen att de skulle dra

med sig nödvändiga spärranordningar mellan körbanorna.

På den således fria 2-filiga motorvägskörbanan (inklusive vägrenen 9 meter bred) sätter man alltså en 4-filig stålbana av 12,25 meters totalbredd. Konstruktionen är som sagt av stål och körbanornas beläggning utgörs av plastplattor (30 cm tjocka och 2,40 meter långa). Och dessa hålls i läge av långsgående trälister, vilka i sin tur förbinds och bärs upp av stålhakor.

Fyra filer står sedan till bilisternas förfogande, varvid listerna och balkarna samtidigt tjänstgör som filmarkeringar och vägräcken. På bara 24 timmar kan för övrigt varje kilometer av dessa provisoriska vägvägar snitt monteras. Tio år kan man vidare använda sig av en sådan transportabel monteringsfärdig hjälpväg, försäkrar en av dess tekniker, dr Krug i Rheinhausen. Medan högsta tillåtna hastigheten ligger vid 60 km/tim. Och omkörningar är som sagt tillåtna!

Sin premiär får nyheten redan i april på sträckan Frankfurt-Kassel...

En glänsande succé...
för bara 3:50



... det nya putsmedlet X-in för krom, nickel, koppar, mässing, aluminium, silver, guld m. m. Ger djup, varaktig glans. Bekvämt tubförpackning. Finns hos välsorterade färghandlare och biltillbehörsfirmor. Förpackning: Skyllkartong innehållande 24 st Aterförsäljare antages.

Ensamförsäljare för Stor-Stockholm:

AUTOLINE AKTIEBOLAG

Katarina Bangata 27, Stockholm Sö. Tel. 42 22 80, 42 75 90.

WIZARD! SNABBARE ÄN MÄNNISKANS HJÄRNA!

VÄRLDENS BILLIGASTE RÄKNEMASKIN

en sensation som räknar automatiskt och som därför gör papper och penna överflödiga!

Det är med glädje och stolthet vi introducerar denna nya, geniala WIZARD räknemaskin på den svenska marknaden, vilken trots sitt nätta plånboksformat 14 x 9 cm och sitt otroliga låga pris, Kr. 9: 85, kan göra allt som den dyraste additionsmaskin för kontorsbruk kan göra.



+ oms

RÄKNEMASKIN i praktiskt FICK FORMAT till FICKPENGSPRIS!

NI PETAR IN — WIZARD RÄKNAR UT!

Med den lilla metallstaven som ligger lös ovanpå maskinen här på bilden, petar Ni in de tal som skall sammanräknas. Några extra hjälpmedel behöver Ni inte (utom vid division). — Metallstaven kan sättas fast i maskinen, när Ni inte använder den.

+ ADDERA!

Peta in t. ex. 1.456:50 + 998:76 + 45.678:95 + 55.559:23. Detta tar ca 35 sekunder, och ögonblickligen läser Ni i fönstret upptill på maskinen det fullt korrekta svaret: 103.693:44.

— SUBTRAHERA!

Peta in t. ex. 45.999:22 minus 23.554:11, vilket tar en tid av ca 15 sekunder. Det korrekta svaret kommer ögonblickligen i fönstret: 22.445:11.

× MULTIPLICERA!

t. ex. 234 x 11. Att få fram svaret 2.575, tar ungefär 4 sekunder.

: DIVIDERA!

Division innefattar ju såväl multiplikation som subtraktion, för vilka WIZARD kan användas. Här bör man dock använda papper och penna som hjälpmedel.

OBS.! De här ovan använda exemplen är godtyckligt konstruerade.

VILKA TAL SOM HELST klarar WIZARD, ända upp till **9.999.999:99** (som fönstret på den här avbildade maskinen utvisar).

När man räknar på det vanliga sättet med papper och penna, är det ju mycket lätt att räkna fel. Det behövs ju t. ex. bara att man glömmor en minnessiffra, och den långa additionen får räknas om från början. Sådant händer aldrig WIZARD! WIZARD glömmor ingenting! WIZARD räknar aldrig fel.

NI BARA PETAR IN de tal, Ni vill ha uträknade, och i samma ögonblick det är gjort kan Ni i WIZARDS fönster klart och tydligt avläsa det exakta, rätta svaret. Rad efter rad av siffror, priser, antal etc. — uträkningar som annars skulle ha tagit TIMMAR är nu klara på MINUTER! Inga gissningar, inga föregående misstag resulterande i förlust av tid, pengar eller bådadera. Ni kan nu befria Er själv från tålåmsprövande huvudbry och skona Edra nerver genom att låta WIZARD göra det tråkiga och utsläpande räknarbetet åt Er!

WIZARD BETALAR SIG SJÄLV MÅNGA GÅNGER OM - SPARAR TID OCH PENGAR!

När vi går och handlar har vi inte alltid tid att så noga kontrollera, om den summa expediten anmodar oss att betala verkligen är den rätta. Vem vet hur mycket pengar vi bara under loppet av ett enda år förlorar på denna försumlighet.

WIZARD kontrollerar Edra utbetalningar! — Medan Ni står i butiken, håller Ni Wizard i handen ungefär som Ni skulle ha hållit ett anteckningsblock, och petar in priserna efter hand som Ni får veta, vad de olika varorna kostar. När Ni har petat in det sista beloppet, avläser Ni omedelbart i WIZARD:s fönster exakt vilken summa Ni skall betala för alltsammans.

WIZARD räknar samman Era rabattkvitton! — Det finns väl ingenting mera tålåmsprövande än att med papper och penna addera samman hela berg av under ett år samlade rabattkvitton! Nu bara petar Ni in siffrorna i WIZARD, och — samsalahim — Ni ser genast på vilket belopp Ni har rabatt eller återhäring att hämta!

WIZARD kontrollerar barnens räkneläxor. — Är Ni en far eller mor av den ansvarsfulla sorten, som brukar granska barnens hemuppgifter, behöver Ni nu inte ha mer besvär än nödvändigt. Med WIZARD utför Ni kontrollen i en handvändning.

WIZARD väger ca 80 gram — Inte mer än 4 vanliga brev och är heller inte mer skrymmande. Ni kan därför alltid bekvämt bära den på Er i fickan, väskan eller plånboken. Den är då alltid till hands när Ni verkligen behöver räknehjälp.

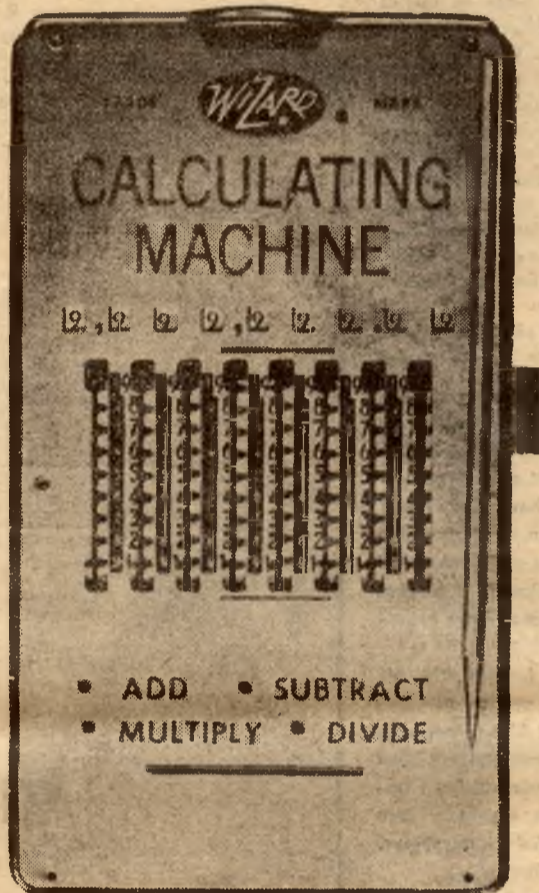
WIZARD är tillverkad av metall och är således oförstörbar vid normalt bruk.

WIZARD har inga delar som kan lossna.

WIZARD arbetar tyst, nästan ljudlöst, och mycket smidigt.

GARANTI Ni kan beställa en WIZARD räknemaskin med rätt att returnera densamma inom 8 dagar, om den inte i alla avseenden motsvarar den här lämnade beskrivningen.

BRUKSANVISNING är egentligen överflödig men medföljer ändå för säkerhets skull. WIZARD är så lätt att räkna med, att ett barn kan göra det.



Maskinen visas här i ungefärlig storlek

Klipp ur och insänd denna kupong med namn och adress ifyllda. Kuvert behövs inte.

Härmed rekviderar jag ... st räknemaskinen Wizard till ett pris av 9:85 + oms o. porto och med garanti enl. i annonsen angivna villkor.

Namn:

Adress:

Frankeras med 35-öres frimärke

AB Ronsa
Fack 7019
Malmö 7

ingår inte på något sätt i SIFO-undersökningen — framgår klart att många yrkesbilister helst ser att vänstertrafiken behålls. Det gäller taxi-, buss-, lastbilsförare etc.

Sjutton åkerier i Halmstad gjorde för en tid sedan gemensam sak och krävde i ett brev till Aktionerna för vänstertrafik att vänstertrafiken skulle behållas. Detta brev är bara ett i en lång rad. De flesta breven innehåller naturligtvis färre namn, men i en hel del fall rör det sig om långa listor med vänsteranhängare.

— Påtagligt många av dem är just yrkesbilister, omtalar sekre-

teraren i Aktionerna för vänstertrafik, tandläkare Nils Strandberg.

Trafikförsäkring otillräcklig

Aktionerna för vänstertrafik har bildats i opposition mot det av regering och riksdag våren 1963 fattade beslutet om övergång till högertrafik. Dess syfte är att åstadkomma ett riksdagsbeslut, varigenom högertrafikbeslutet, som inte överensstämmer med den rådande folkmeningen, upphävs.

Aktionens huvudargument är: Högertrafikbeslutet har till-

kommit utan erforderlig utredning om dess konsekvenser för människornas liv och hälsa.

En 20-procentig ökning av trafikolyckorna — en mycket låg beräkning — kostar årligen under en följd av år över 200 människoliv och tillskapar årligen ca 800 invalider.

Inga anslag har krävts av riksdagen till utbyggnad av den redan otillräckliga sjukvården.

Inte heller har anslag krävts till stöd åt dem som på grund av ovana vid högertrafik kommer till skada eller deras familjer eller åt efterlevande till dem som av sådan anledning omkommer.

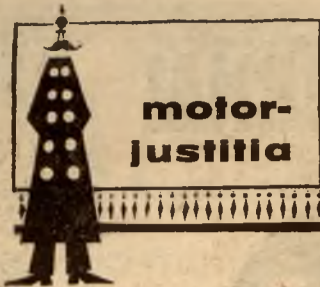
Meningslösa offer

Inte ens en våldsam ökning av motortrafiken kan utgöra ett godtagbart försvar för den beslutade trafikomläggningen med dess förutsebara ökning av olycksfrekvensen. Den tekniska utvecklingen på andra områden tyder på att inom en inte alltför avlägsen framtid de offer, som krävts av omläggningen, framstår som dubbelt meningslösa och tragiska.

Aktionens ordförande är rådmann G. Ingvar Ågren, Stock-

holm, och övriga styrelseledamöter: direktör Tomas Bonnier, adjunkt Eric Edlund, mekaniker Ture Fasth, tjänsteman Percy Franzén, ingenjör Åke Malmberg, advokat Carl Patrick Ossbahr och tandläkare Nils Strandberg, alla Stockholm, samt advokat Lennart Malmros, Örebro.

När en förare står i begrepp att "fila in" sig på en motorväg där en ström av vagnar passerar i hög fart stiger hans puls från knappt 80 till 110 à 115, visar mätningar i Kalifornien.



Här redogöres för ett rättsfall enligt vilket en bilförare som vid en järnvägsövergång förorsakade fara för sammanstötning med en rälsbuss ansågs ha gjort sig skyldig inte endast till vårdslöshet i trafik utan också till allmänfarlig vårdslöshet.

En landsfiskal yrkade ansvar på en skogsarbetare för grov vårdslöshet i trafik och anförde: Skogsarbetaren förde en lastbil längs en enskild väg inom en norrlandssocken. Vid en obevakad järnvägs korsning brast han grovt i varsamhet genom att passera korsningen oaktat han strax dessförinnan iakttagit att en rälsbuss nalkades korsningen på omkring 100 meters avstånd. Tack vare rälsbussförarens åtgärd kunde en sammanstötning, för vilken fara förelåg, undvikas.

Skogsarbetaren bestred grov vårdslöshet och påstod att någon risk för kollision icke förelegat.

Två vittnen hördes vid häradsrätten och uppgav att rälsbussen var nära att kollidera med lastbilen, att avståndet mellan fordonen bara var några meter då rälsbussen passerade korsningen samt att orsaken till att en olycka kunde undvikas var att rälsbussens förare bromsade kraftigt.

Häradsrätten fann styrkt att skogsarbetaren genom att inte stanna fordonet före korsningen och låta rälsbussen passera gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik och dömde skogsarbetaren att utgiva sjuttiofem dagsböter. Aklagaren klagade.

Hovrätten fann utrett att allvarlig risk förelegat för kollision och fann på grund härav och med hänsyn bland annat till att rälsbussen nalkades korsningen med en betydande hastighet, att skogsarbetaren var förfallen till ansvar också för allmänfarlig vårdslöshet. Straffet höjdes emellertid inte.

Karl Erik Rosén

Ni stannade ej vid stopptecknet! sa polisen. Jo, det gjorde jag! sa anklagad, och blev friad...

Att man skall stanna — och inte bara stanna upp utan verkligen stå stilla — med sin bil innan man från icke huvudväg far in på huvudväg; den bestämmelsen tycks numera åtminstone flertalet bilister känna till. Men hur länge man skall stanna, därom finns det inga bestämmelser i lagtexten. Det enda är att man skall stanna så länge att man hinner få en överblick över trafiken på huvudvägen och därvid kommer till insikt om att man inte kör in till hinders för denna eller på annat sätt orsakar olägenhet eller fara för den på huvudvägen pågående trafiken.

I ett rättsfall har man i dagarna haft att behandla denna fråga. Det var så att en rutinkontroll vid ett tillfälle företogs vid en mot E 4:an ingående väg. Två polismän backade in sin bil i terrängen mitt emot infartsvägen och iakttog de från densamma kommande bilisterna. De all-

ra flesta stannade ordentligt, men en bil bara saktade farten och körde enligt polismännens rapporter långsamt in på huvudvägen utan att stanna. Han blev antecknad och instämnd till häradsrätten.

Bilisten förklarade här att han verkligen hade stannat. Det hade visserligen bara varit för ett ögonblick eller "kanske bara en del av ett ögonblick", men han var säker på att bilen under detta ögonblick stått stilla. Eftersom han under den mycket sakta färden haft tid att se ut över huvudvägen åt båda riktningar och det dessutom varit kväll och mörkt hade det gått mycket lätt att iakttaga att det inte fanns någon annalkande trafik.

Han hade också iakttagit polisbilen, som med släckta strålkastare stått vid sidan av vägen tvärsamt, bilisten hade under svängen in mot huvudvägen för något ögonblick eller

så med sina strålkastare svept över polisbilen och sett polisbilsskylten. Det hade inte funnits någon anledning för honom att inte stanna, särskilt som han förstod att polisbilen placerats där för att utöva kontroll.

Aklagaren hörde som vittnen dels de båda polismännen, dels en passagerare hos den åtalade bilisten. Den sistnämnde tog på sin ed att den bil han åkte i verkligen stått stilla, åtminstone ett ögonblick, polismännen var lika säkra på att bilen inte stannat.

— Iakttog ni bilen precis hela tiden? frågade rättsens ordförande polisvittnena i tur och ordning när de hördes var för sig.

Jo, det var vittnena säkra på.

— Men svängde bilen inte så att dess strålkastare vid något tillfälle under åtminstone något ögonblick lyste er rakt i ansiktet.

Jo, det kunde de förstås inte neka till, det kom de båda ihåg.

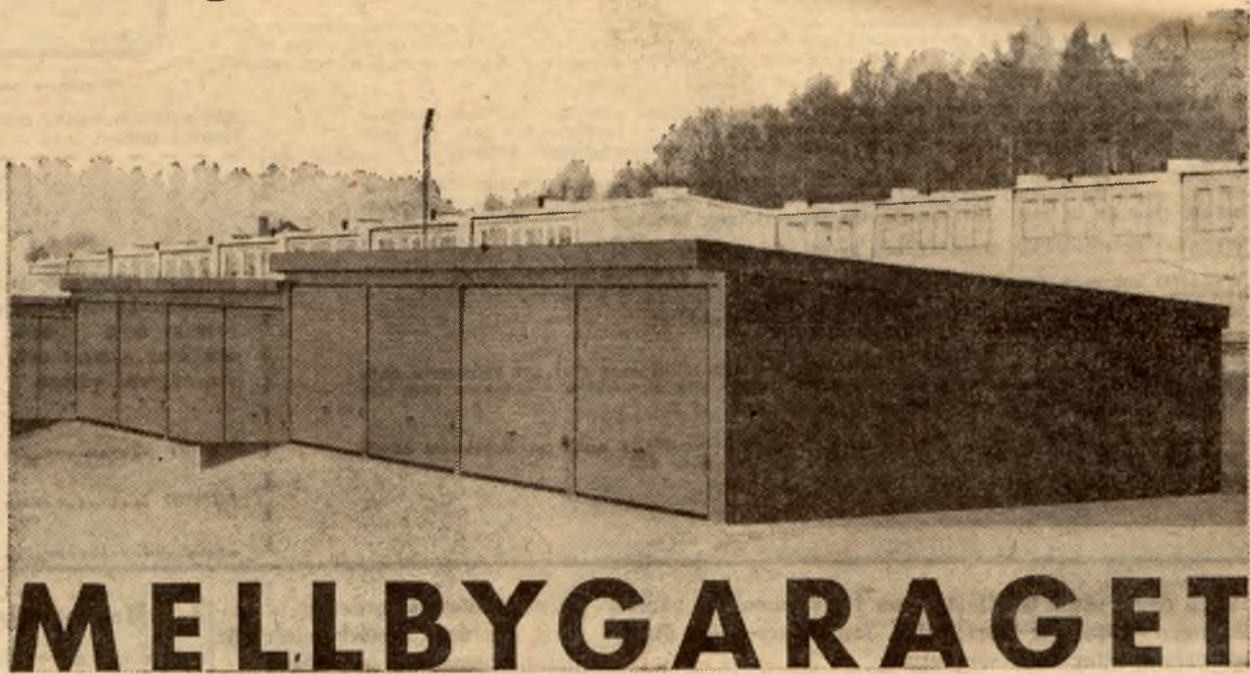
— Men kunde ni verkligen i den starka bländningen iakttaga bilens rörelse så i detalj.

Vittnena medgav båda att de kanske blivit bländade, ehuru denna bländning bara varat ett ögonblick eller kanske bara en del därav.

Denna uppgift gjorde att rätten frikände bilisten. Det förklarades att av vittnesmålen framgick, att vittnena inte kunde ha iakttagit bilens rörelse i detalj under det i och för sig korta men dock tidsmoment när bilens strålkastare lyst dem i ögonen. Alltså och förty kunde det ej anses uteslutet att bilen under detta korta ögonblick den ej blivit iakttagen verkligen stått stilla. Eftersom det i lagen ingenting står om hur kort eller hur länge en bil skall stå stilla kunde åklagarens talan icke bifallas!



Vi gick tillsammans och byggde...



"Bestämde själva hyra genom en egen garageförening. På så sätt fick vi till låg kostnad en idealisk lösning av garageproblemet". Förutom att MELLBY-GARAGET är miljövänligt och med varierande utformning i valfri väggbeklädnad, har det en hög värdebeständighet genom sin konstruktion — helt i balk- och pressade stålprofiler.

Nytt för MELLBY-GARAGET är, att det nu även tillverkas i isolerat utförande.

MELLBY-GARAGET finns i storlek från småbils till buss- och lastbilsgarage.

Alla slag av informationer och förfaringssätt lämnas av våra platsrepresentanter eller direkt av oss.

MELLBY
GARAGET
PORTEN - BESLAGET

AB SVENSK RÖRFÖRÄDLING • STORA MELLBY 0322-410 33, 412 33, 412 34



LÅSSPRAY
"POLARIC"

i aerosolförpackning. Dubbelverkande, smälter is och smörjer. Endast 5% drivgas, resten aktiv låsvätska. Praktisk förpackning att bäras i fickan.

inkl. oms. 2:25



PÅ ISHALA VINTERVÄGAR

är den hjälpsamme medbilisten outhärlig

• Har någon bilägare upplevt bekymret att byta ett punkterat däck på glashal väg? Det har jag gjort och jag måste onekligen erkänna att det har sina givna svårigheter. Är det dessutom tjocka och en livlig trafik så blir det genast svårare. Drabbas man då av punkteringen högt uppe på en backe och har långt till slätten som ligger lockande några hundratal meter nedanför, då får man, bekymmer. Lever man dessutom i den uppfattningen att däckets skall sparas och stannar innan backens slut då blir det mycket svårt.

Jag vet vad det innebär och hade inte en annan bilist varit mig behjälplig så hade jag inte varit hemma ännu.

• Under min traditionella julresa norrut så drabbades jag av detta ogunstiga öde. Ett strilande regn gjorde vägen glashal och jag rattade försynt och försiktigt. Jag var verkligen glad över att man inte fick köra över åttio. Under det att jag rattade och svettades nynnade jag "An slank jag hit, än slank jag dit och än slank jag ner i diket". Nu slapp jag visserligen besöka diket men det var nära många gånger.

En och annan snäll tanke ägnades också åt vissa av vägförvaltningens distrikt som trots allt höll efter vägarna och sandade så gott det gick. Motorn spann nöjd och belåten. Den enda som inte var riktigt belåten var min hustru. Hon tillhör dessa svaga käril som är oroliga i bilen. Hon hjälper mig "effektivt" med att sköta bromsen. Jag är sannerligen imponerad över vilken glöd hon lägger i dagen när hon trampar i golvet i varje kurva. Dessbättre så har jag en helt vanlig bil. Den saknar dubbelkommando så jag klarar även dessa besvärliga situationer ganska bra. Min fru frågade dock försynt för varje kilometer. — Kommer det att gå bra. — Det går som en dans, sa jag och jag fick rätt. 3 mil norr om Örnsköldsvik gick det som en dans.

Jag saktade in. Hade väglaget tilllätit så hade jag stått på bromsen men jag har ju hört vad de lärda sagt och tog det piano. Halvvägs nerför backen blev det stopp. När jag kröp ut ur bilen upptäckte jag till min fasa att det jag klarat mig ifrån under sommaren drabbat mig nu.

• Punktering — men det skulle fixas lätt. Jag bet ihop tänderna och satte igång. Först åkte naturligtvis alla julklappar ur bagageutrymmet. Det blir en och annan pryl, när solen är ensam och han har mor- och farföräldrar som öser över honom saker. Sedan plockas en domkraft fram. Då inser man plötsligt att man kanske skulle ha kostat på den en liten oljeklick då och då. Den verkade misstänkt rostig. Övriga grejor var också hoprostade. Men friskt vågat hälften vunnet. Jag fortsatte. Bilen steg för varje tag som togs på domkraften. Visserligen gick det dåligt. Det är inte så lätt att fixa till det lätt och enkelt när handtaget till domkraften rostat fast. Det gick emellertid och allt såg ut att ordna sig. Men så kom det. Bilen rullade. Jag höll emot, min fru höll emot och min sexårings tjugu kilo gjorde allt för att hjälpa till. Ingenting hjälpte. Fick vi bilen att stå stilla framåt då gled den sidledes. Gled den inte sidledes då gled den bakåt. Ingenting gick. Pappa svettades, hustrun höll mun för hon såg blicken. Det var endast sexåringen som pratade. Han gav råd. Goda råd om hur farsan skulle göra. Till slut svalde far förtretet och stoppade en

vägens kollega. Det var en vänlig man. Han hade grejer och sinnens närvaro att hjälpa till. En hockeyklubba och en snöspade blev effektiva bromsklossar och efter en stund så var däckets på plats.

Under tiden blev far blöt och smutsig. Han blev hemskt smutsig. Rostig blev han också och nu har han lärt sig att han i fortsättningen skall se över sin bil.

Resan fortsatte och vägen bjöd på varierande klass. Reser man under likartade förhållanden och en såpass lång sträcka som mellan Sundsvall och Umeå får man en ganska god inblick i hur olika vägdistriktet arbetar. På vissa håll var det bra sandning på andra håll var det miserabelt. Vissa vägmästare anser att det gäller att spara på statens medel. Om det kostar en och annan vägfärdande livet det spelar ingen roll.

Även andra intressanta synpunkter kan man iakttä. "Väglusar" finns det ju överallt men de kan ställa till med verkliga trafikproblem. På min äventyrliga nerresa till Sundsvall så var det en vägens gentleman som beslutat sig för att ta det verkligt försiktigt. Han gjorde det säkert för sin egen säkerhets skull. Men han tänkte inte på alla bilister som låg efter honom. I Skulebacken — en av de besvärligaste backarna efter E 4 i Västernorrland — blev det trafikstockningar och fullständigt kaos. Bilarna låg och malde i ishalkan efter denne bilist. En del blev stan-



Tröst i vintermörkret

Den dramatiska skildring av snö och is här intill kan behöva lättas upp med en påminnelse om att det också finns sommar och sol. Tur att livet bjuder på omväxling...

nande medan andra som var fräckare körde om kön och riskerade därmed krockar med mötande trafik.

• Ett gott råd till dessa söndagsåkare. Kör gärna försiktigt men när ni ser att en kö uppstår kör då åt sidan så att vi som vill köra något fortare kan köra om utan risk för den mötande trafiken.

LAFF

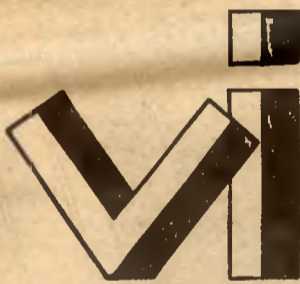


KOMPASSRIKTNING

NORD

— Här måste det verkligen vara halt, sa min hustru för bilen slängde och slank hit och dit. Ja, nu gäller det att behålla min auktoritet, tänkte jag och bet ihop tänderna och fortsatte.

Min son — sex år gammal — tvivlade emellertid på far som chaufför. Det måste vara något fel här bak ropade han. Det gnistrar och slår.



jubilerar och presenterar

3 STOR TÄVLINGAR

ITALIEN- OCH ISLANDS- RESOR ATT VINNA!!!

- 1 fira födelsedag — spännande tävling i tyra avsnitt kring en festdag i familjen
- 2 välj bästa bilden Ur V:s rika bildskörd i januari och februari
- 3 omslagstävling för barn — rolig uppgift för de unga

En **Vi**-prenumeration ger mycket åt hela familjen — och kostar bara 15:—! Under jubileumsåret kommer **Vi** dessutom med flera sidor — och fler färgsidor. Sänd in kupongen till Tidningen **Vi** Stockholm 15. så får Ni **Vi** från årets början — och betalar när inbetalningskortet kommer!

Ja, sänd oss **Vi** från årets början! Prenumerationsavgiften, 15:— för hela året, betalar jag när inbetalningskortet kommer från **Vi**

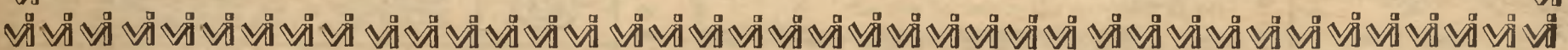
NAMN

ADRESS

POSTADRESS

Skriv tydligt — texta helst **Vi Bilägare**

missa inte någon tävling prenumerera nu!!!





Hoppas tidningen i dess nya form bättre kan tillvarata medlemmarnas intressen. Under tecknad önskar snarast svar på nedanstående fråga på grund av dess påträngande aktualitet. Vi IC-medlemmar kan inte undgå att märka en viss tystlåtenhet (gränsande till flathet) från IC-styrets sida i dubbkriget. Då detta är av stor ekonomisk betydelse för oss medlemmar hoppas vi på ett klart ställningstagande från ansvarigt håll. Det har framkommit fakta som inte varit allmänt kända. Hoppas IC-tjänstemännen har samma intresse som medlemmarna i denna sak. Säg två nya IC-dubbade däck med bara två rader varannan hög och låg. Varför?

I väntan på Edert värda svar har jag nöjet teckna

Medlem 37.459.

Vi ber att få hänvisa signaturen till art. Behöver vi dubbade däck? i detta nummer och som innehåller sk. il en redogörelse för dubbförslaget ur internationell synvinkel som ett uttömmande intervju svar av disp. Lars Svedjemyr i OK:s gummiavdelning.

Hr red.

Med anledning av art. i senaste numret av Vi Bilägare (Kompassriktning Syd) tar jag mig friheten att komma med några funderingar. Som framgår av art. har tydligen den sydsvenska polisen direkt uppmanat allmänheten att köra på vägarna. Då det gäller belagda vägar med den vita yttergränsmarkeringen för körbanan för motorfordon antar jag att polisen menar att man även där får köra bil på renarna.

Strax utanför Linköping mot Norrköping finns en bit av E 4:an som jag många gånger undrat över och skulle gärna vilja ha såväl Eder som polisens och framför allt den trafikmålsdömande myndighetens åsikt.

Vägen är nämligen där utförd och belagd med en hel fil utanför den vita motorkörbegränsningen på bägge sidor. Är denna avsedd som cykel-, moped-, traktor eller gångbana eller vad? Många bilister kör hela sträckan där utanför, de som inte gör det blir ofta måstrade av omkörande bilister att göra det, dvs. man kör om och kastar bilen ut till vänster och kör där ett tag för att visa att här är din plats — vägslus!

B. S.

Det är här fråga om vägrenen, som är belagd med vägbana och släjs från vägen i övrigt genom den vita markeringen, kommenterar VoV. Och på vägremsan får man som sagt köra så mycket man anser lämpligt. Det är alltså inget fel att långsamkörarna åker där. Man får med andra ord utnyttja vägrenen efter behov — och t. o. m. nödparkera där, om så önskas. Och man får — OBS! — överskrida vit markering på väg.



Skriv gärna en insändare till oss om ni har något som vilar tungt på Ert bilisthjärta. Men fatta Er i så fall kort — och helst på skrivmaskin! Adressen är: Vi Bilägare, Fack Stockholm 30. Och kuverten bör vara märkta "Läsarens åsikt".



Varför skriver Ni så långt...

I begränsningen visar sig mästaren, heter det visst och den regeln gäller väl även när man skriver insändare. Ju kortare Ni formulerar Er oförgräpliga mening desto fler missförhållanden få vi alltså rum att presentera i varje nummer — och så många fler läsare hinner då också vädra sina synpunkter varje gång. Och det vore

ju skada tycker red. att behöva censurera på grund av utrymmesbrist när det tydligen finns så gott om debattglada Vi Bilägareläsare. Men att vi ber Er skriva kortare insändare betyder förstås inte att Ni för den skull behöver skriva snällare. Tvärtom!

Däckdubbar och fartbegränsning onödiga påfund

Julen 1963 blev ur trafiksynpunkt en dyster jul för många, trots att de styrande beslutat om fartbegränsning. Ett av alla de beslut som vi bilförare bara "sväljer" det ena mera ogenomtänkt än det andra.

Vi måste väl alla (även farfar) vara överens om att en fartgräns på 80 km under vinterperioden, med för de flesta en normalfart av 70 km, är bortkastad propaganda. Lika väl som att under sommarföre ha en gräns på 90 km, då åtminstone de större vägarna, utan åsidosättande av trafiksäkerheten, gott tål en marschfart av 100—110, och tillåta en ännu högre omkörningsfart (med kortare omkörningssträcka).

Jag är väl medveten om att det är klen med vettiga förslag för att motverka trafikolyckorna, och något måste man komma med. Men införandet av fartbegränsningsperioder är ju att underkänna den lag som redan finnes att anpassa farten efter vägförhållanden m. m. 80 km är anpassad för . . . VAD?

Feldoserade kurvor och raksträckor med förrådiska svackor, som döljer mötande fordon, finnes efter de flesta nyanlagda vägarna. Dessa svackor är veritabla dödsfallor . . . Tidningsrubrik: "Vansinnesomkörning krävde liv". Många gånger skulle den nog vara "Vansinnig vägplanering krävde liv." Jag vill på intet sätt försvara olyckskorparna i trafiken men en bättre planerad vägbyggnad kan också rädda liv.

Vinterns stora schlagars är däckdubbar, det tycks alla ha fått på hjärnan som det enda saliggörande. Våra förfäder köpte "Lappgubbens liniment" och det verkar som om vi bara köper dubbar så är vi immuna mot allt. Vilket av dessa geschäft som är störst skall jag låta vara osagt. Bromssträckan blir kortare. Jasså! Är det inte snarare så att den blir längre? Vår dubbförsedda vän har nog i allmänhet invaggats i större säkerhet och håller följaktligen en högre fart, och litat på sin korta bromssträcka,

som trots dubb kan bli för lång. Hur är det på exempelvis nysnö? Är dubbarna tänjbara?

En känd motorman skrev i en av våra facktidsskrifter att, om man inte hade råd att köpa fyra dubbdäck så gick det bra med att ha monterat bara bak. Det kan väl anses som en uppmaning till folk att medverka till olycka, om man inte har traktorsystem med styrbromsar. Och vem har det? Vid en nyligen företagen test konstaterades stort slitage på en relativt kort körsträcka. Men ingen talar om vad milkostnaden blir per dubbats. Vidare hade en mängd av dubbarna slitits bort. Vart tog dessa vägen? Med vilken kraft lämnar de däck? Är det förenat med livsfara att bli träffad? Jag har tyvärr inga bevis men jag tänker mig att de pressas ur däck med stor kraft, och av farten skjuts bakåt, i lagom höjd för att träffa i ögonen på barn. Förbud användandet av dubbar tills ett ordentligt och från fabrikanterna opå-

bristande anslag. Varför inte ge ett ordentligt stöd åt dessa med förbehåll att någonting görs?

Som det är nu tycker jag att en viss "Hurra vad jag o. s. v. med klapp på bröstet -mentalitet" råder över hela linjen. Det är ju i körskolan man skall börja, och följa hela linjen uppåt om det skall bli någon ändring till det bättre med olycksstatistiken. Nu har jag tänt litet och för att låna en känd slogan "håll grytan kokande", det behövs. För vad som har gjorts hitintills är bra . . . litet. Ch. J-son

Verkat prov gjorts. Annu "luktar" det för mycket om dubbarna. Varför inte ett rejält anslag för en testning? Man kan väl dra in på vad det kostar att hålla fartbegränsningar. Hur mycket kostar den? En effektiv kontroll fordrar 4-6 poliser försedda med 3 fordon. Dessa välutbildade trafikmän kunde användas till mera kvalificerade uppgifter än att sitta och "lurpassa" som harjägare bakom någon buske i terrängen.

Vi har en samling av olika institutioner för olika slags undersökningar av trafikproblem. Alla klagat över

Varm på 10 sek.



"BRIGITTE" LYX 36:50

självvärmade bilsits, klädd med färgäkt tyg i blått eller rött. Glider ej på bilsätet. Långtidstestad av Chalmers.

Andra bra artiklar för bilen i vinter: Skidhållare, reglerbar, plastöverdragen 17:50. Snöspade med blad av hårdad aluminium 6:75. Varningstriangel, internationellt godkänd 11:— . Snöfeja, borste med isskrapa 3:85.



**JOHN WALL
PUB • KVICKLY**

HURRA FÖR DUBBAR

Tidningen Lastbilen presenterar i sista fjolårsnumret en ganska märklig tankegång: Tack vare däckdubbarnas stigande popularitet borde vi denna vinter kunna visa upp en lägre olycksfrekvens. I synnerhet som Väg och Vatten denna vinter är beredda att satsa hela 40 milj. på sandning o dyl. Så långt är allt gott och väl men sedan skriver man: — Om och när dubbar användes mera allmänt, skulle vi kanske kunna spara 10 eller 20 av dessa sandmiljoner för exempelvis byggandet av nya vägar. —

Det kan väl inte nog poängteras att däckdubbarna inte ger några sommarvägar. Vi behöver minsann både dubbar och sand, och skall bilisterna behöva offra vintersäkerheten för nya vägar är det något fel på systemet. Statlig utpressning på bilisterna vill vi inte gå med på.

Jämförelsetesten:

Den grupp bilar VI BILÄGARE presenterar i denna jämförelsetest, nummer två i ordningen, ligger i prishänseende någonstans emellan de traditionella småbilarna och mellanklassvagnarna. De ger genomgående goda utrymmen för familjen, är billiga i drift och för de flesta överkomliga i pris.

Vi förutspår en allt större dominans på marknaden för denna bilklass. Många småbilsägare vill naturligt nog

byta upp sig till någon av dessa bilar och vi tror också att en hel del medelklassbilister skulle föredra de kompaktare yttermått och lägre driftskostnaderna som nås utan allt för stort avkall på rymlighet och komfort.

Om bilarna som grupp betraktad alltså kan sägas väl motsvara normalbilistens önskemål är de sins emellan mycket olika. Det är inte lätt att avgöra vilken som passar bäst i det enskilda fallet men vi hoppas att vår jämförelsetest skall hjälpa er en bit på väg.



"LILLA MELLANKLASSEN"

FÖRARPLATS



Alla bilarna har separata framstolar. Skjutmånen är tillräcklig för en förare av medellängd i alla bilarna. I DKW, och speciellt SAAB, är det väl sört även för mycket långbenta. Hos DKW och SAAB kan ryggstödslutningen ställas in.

Ryggstöden är skårade hos alla bilarna, speciellt DKW, R8A och SAAB ger bra sidostöd.

CORTINAs stoppning är tunn och obehagligt fjädrande. De övriga har relativt fast stoppning som känns be-

haglig på långfärder. Med undantag för CORTINA förefaller sätena anatomiskt riktigt utförda och överlägsna de i många dyrare bilar.

CORTINAs ratt kommer för nära föraren vilket gör att man tvingas köra med krökta armar. BMC 1100 med sin "busslutning", känns ovan i början men vi vande oss snabbt och fann inga olägenheter med denna rattställning. I SAAB är det något trångt för vänster armåge.

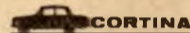
DKW, R8A och SAAB har gaspedal av typ orgeltrampa som vi föredrar framför de övrigas "pinne med platta". Speciellt BMC 1100s gaspedal är ynkligt liten. Bross- och kopplingspedaler är av den hängande typen hos alla utom R8A och SAAB. I CORTINA sitter bromspedalen för högt i förhållande till gaspedalen. I de övriga går samtidig manövrering av gas och broms (tå-och-häl) att utföra, speciellt lätt i R8A och SAAB.

Teckningarna, som är baserade på noggranna uppmätningar ger en uppfattning om skillnaderna i innerutrymmena. Siffrorna i bilarna anger breddmått på de punkter där de är placerade. Siffrorna under bilarna anger den totala kupé-längden, d. v. s. från gaspedal till bakstötets ryggstöd.

Figurerna är alla lika stora och representerar en person av medellängd. Framsätena är inställda för bästa möjliga körställning. Utrymmet i baksätet får alltså ses mot bakgrund av hur bra "föraren" sitter. Prickade linjer anger sätenas skjutmån. "Innertaket" visar takhöjden över de fyra yttre sittplatserna. Streckade partier visar hjulhus, mittunnel och annat som minskar den invändiga bredden.

Vidare syns körkontrollernas placering och motor och kraftöverföring är antydda.

INNERUTRYMMEN



BMC 1100 och CORTINA har ca tio cm längre innerutrymme än de övriga och ger därför det bästa benutrymmet. R8A och SAAB är något smalare än de övriga i baksätet. SAABs urskålningar i karossväggarna ger dock utmärkt armågsutrymme.

Fram är det mycket god plats för två i BMC 1100 och CORTINA, acceptabelt i de övriga. Bak kan tre, inte allt för stora, personer få rum i BMC 1100 och CORTINA — de övriga

kan inte anses som mer än fyrsitsiga.

BMC 1100 har det i särklass bekvämare baksätet. I CORTINA är stoppningen sällsynt dålig. I SAAB och R8A är takhöjden bak i minsta laget. SAABs baksäte kan sänkas men passagerarna får då dålig utsikt.

In- och urstigning går ungefär lika lätt (svårt) i alla tvådörrarsmodellerna. R8As dörrar är betydligt mindre än de övrigas. Genom att dörrarna i stället är vida är den låga BMC 1100 relativt lätt att komma i och ur.

BAGAGERUM



Totalvolym: 270 liter. Bra form. Reservhjul separat. Tröskel 50 cm. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 1180 kg. Med 4 pers. återstår för last 60 kg.



-129 lit

Totalvolym: 330 liter. Bra form. Reservhjul i höger flygel. Tröskel 85 cm. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 1120 kg. Med 4 pers. återstår för last 80 kg.



-202 lit

Totalvolym: 591 liter. Bra form. Reservhjul i vänster flygel. Tröskel 70 cm. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 1155 kg. Med 4 pers. återstår för last 45 kg.



-358 lit

Totalvolym: 260 liter fram, 60 liter bakom baksäte. Svårlastat. Reservhjul separat. "Tröskel" 90 cm. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 1050 kg. Med 4 pers. återstår för last 10 kg.



-148 lit

Totalvolym: 370 liter. Bra form. Reservhjul separat. Tröskel 55 cm. Tillräddig belastning enl. tysk norm: 1475 kg. Med 4 pers. återstår för last 375 kg.



-222 lit

INREDNING



BMC 1100 har klädsel av vävplast, de övriga har tyg på sittytorna och vävplast för övrigt. Speciellt SAABs tyg verkar vara av hög kvalitet. Även om tyg är behagligare att sitta på är det svårare att hålla rent än vävplasten.

CORTINAs inredning gör ett billigt intryck. DKW:s tyg verkar mer påkostad än de övriga men färgställningen är för tyst murrig i vårt tycke. De övriga är enkelt och smakfullt inredda. DKW har filtmatter, BMC 1100 gummimattor fram och filt bak samt de övriga gummimattor både fram och bak.

I SAAB används samma nyckel till samtliga lås, till BMC 1100 fordras tre nycklar, till de övriga två. Dörrarna måste låsas med nyckel i alla bilarna. CORTINAs bagagerum kan endast öppnas med nyckel.

Alla har vevbara framfönster, BMC 1100 även vevbara bakfönster. R8A har skjutfönster bak, CORTINAs kan ställas på glänt. DKW:s och SAABs går inte att öppna.

Det automatiska instegsljuset påverkas endast av vänster frändörr i R8A. DKW har kurvhandtag på instrumentbrädan.

INSTRUMENT-REGLAGE



SAAB har en utmärkt cirkelrund hastighetsmätare med vita siffror på svart botten. De övriga bilarnas mätare är formade på allehanda kufiska sätt. Gemensamt för dem är att visaren och skalan inte följer samma beteendemönster vilket gör dem svåra att avläsa. I R8A får man praktiskt taget gissa sig till farten.

SAABs mätare är indelad med siffror för var 20 km och streck för var annan. De övriga har siffror för var tjugonde och streck för var tionde km.

Endast BMC 1100 och CORTINA har hundrametersmarkeringar på vägmätaren. Ingen har nollställbar trippmätare.

CORTINA saknar temperaturmätare, R8A har varningsljus som även lysar när motorn är för kall. De övriga har vanliga temperaturmätare, den i SAAB är bäst graderad. Alla utom tvåtaktarna DKW och SAAB, har varningsljus för oljetrycket. Det

i BMC 1100 talar också om när det är dags att byta oljefilter. DKW har ett varningsljus för låg oljenivå i den speciella oljetanken.

Alla har varningsljus för laddningen. Alla har bensinmätare, den i CORTINA har sällsynt vaga indikeringar. SAAB har elektrisk klocka och DKW cigaretändare.

SAABs instrumentbelysning är reostatreglerad.

BMC 1100, CORTINA och R8A har golvväxelspakar. R8As känns något sladdrig medan BMC 1100s är speciellt behaglig att hantera. DKW och SAAB har rattväxelspakar som fungerade bra men i vårt tycke är krångligare och svårare att nå än golvspakar.

Samtliga bilar har rejäla handbromsar placerade mellan framsätena. Stöldlås, tändningslås och startkontakt är kombinerade hos samtliga bilar, utom hos CORTINA, där stöldlåset är separat.

Fortsättning på nästa uppslag



BMC 1100 MORRIS 50 HK 11.293:-



DKW F12 45 HK 10.745:-



FORD CORTINA 53 HK 10.165:-



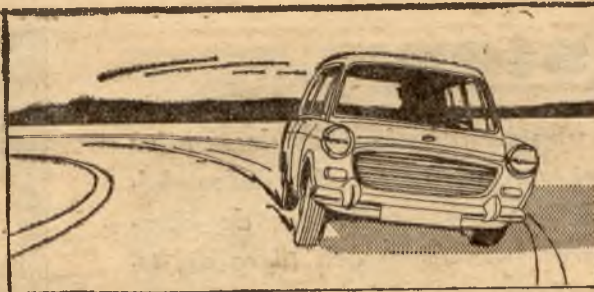
RENAULT 8A 48 HK 9.865:-



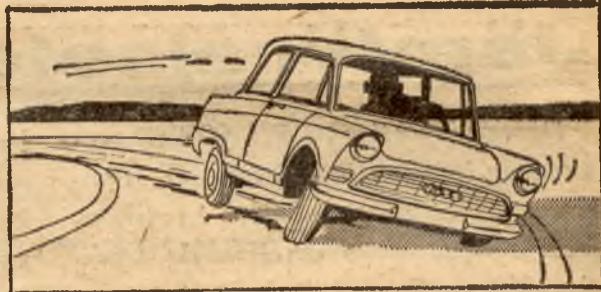
SAAB 96 42 HK 10.700:-



Fortsättning från föregående sida.



BMC 1100 är neutralstyrd vid måttligt gaspådrag, blir understyrd vid kraftigare pådrag och svagt överstyrd om gasen släpps i kurvan. Framhjulen släpper först normalt.



DKW F12 är kraftigt understyrd och fordrar ökat rattutslag ju fortare den körs. Släpper med framhjulen först. Släpps gasen i kurvan minskar understyrningen.

Teckningarna t. h. ger en bild av hur bilarna uppför sig i en kurva när gränsen för väggreppet överskridits.

R8A har automatisk choke. Avbländningen sker med fotkontakt i BMC 1100 och SAAB, med spak på rattroret i DKW och R8A samt med ett svårnått handtag på rattstängens i CORTINA.

rattnavet hos BMC 1100 och DKW, signalring hos SAAB och av rattstängspinnen i CORTINA och R8A. DKW har ljusstuta. I DKW och SAAB påverkas vindrutespolare och torkare av samma reglage, i BMC 1100, CORTINA och R8A sitter reglagen nära varandra.

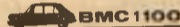
BROMSAR



CORTINA och SAAB har trumbromsar, BMC 1100 och DKW skivbromsar fram, samt R8A skivbromsar runt om. BMC 1100 och R8A har dessutom en tryckventil mellan fram- och bakhjulsbromsar som minskar risken för bakhjulsåsning.

R8A och SAAB fordrar väl högt pedaltryck, CORTINA det lägsta. Vid simulerad panikbromsning från 100 km/tim på torr väg kastade alla bilarna utom BMC 1100 och R8A med bakvagnarna. Vid normala inbromsningar fungerade alla bilarna bra men vi ansåg de skivbromsade bättre vid halka och slaskigt väglag.

STYRNING



För att köra i en 12 m cirkel fordras följande rattutslag:

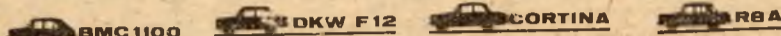
BMC 1100	1,45 varv
DKW	1,2 varv
CORTINA	1,45 varv
R8 A	1,5 varv
SAAB	1,05 varv

SAABs styrning går trögt i låg fart och en del vibrationer uppkommer vid samtidig styrning och gaspådrag. I gengäld är den mycket direktver-

kande och har mycket hög precision. Alla de övriga går lätt och har bra precision. R8As styrning har dock alltför stor självvätergång och den känns något död. I DKWs ratt uppstår irriterande vibrationer, speciellt vid kurvtagning.

CORTINA är den enda bilen som inte har kuggstångsstyrning. Den ger heller inte samma direkta kontakt med vägbanan som de övriga. Den är dock långt ifrån dålig.

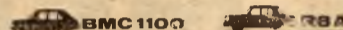
SIKT



Trots successiva förbättringar kan inte SAAB anses ha godtagbar sikt efter dagens krav. De höga karosssidorna och den extremt lutande och kraftigt böjda bakrutan gör speciellt närsikten dålig. Den höga motorhuv och de runda sidorna gör vidare precisionsmanövrering svår — man

kan inte se hörnen. De övriga har alla mycket god sikt. BMC 1100 och R8A har dessutom en rent fyrkantig formgivning som gör precisionskörning mycket lätt. De stora bakre stolparna skymmer mindre än man skulle tro genom att de ligger i bilens längdriktning.

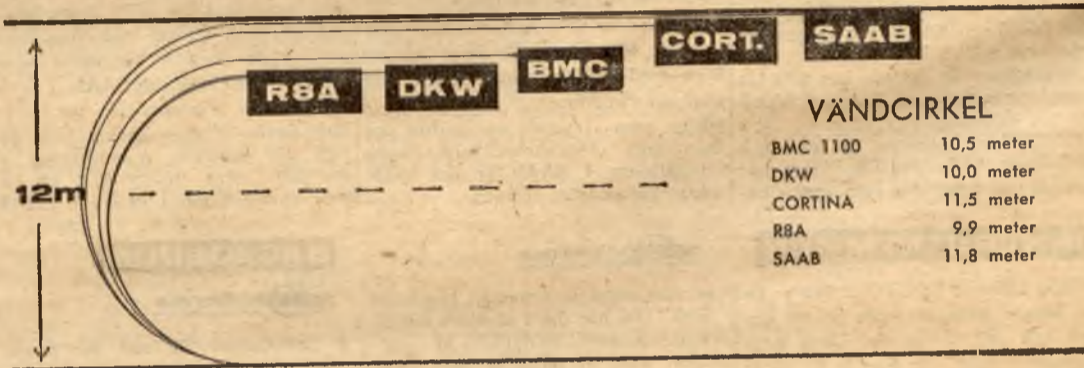
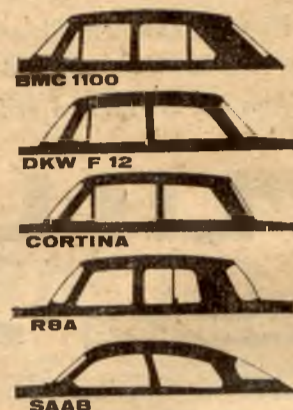
MANÖVERBARHET



Som syns av teckningen här nedan fordrar CORTINA och SAAB betydligt större utrymme för en högersväng än de övriga som ligger ganska lika. Vi har också mätt upp de minsta parkeringsluckor som fordras för att köra ut bilarna från. De är:

BMC 1100	565 cm
DKW	570 cm
CORTINA	620 cm
R8A	570 cm
SAAB	600 cm

Manövreringen i SAAB försvåras av de bulliga karosformerna och den dåliga närsikten.



KOSTNADSANALYS

PRIS



Nedanstående priser gäller för bilar utrustade med värme, vindrutespolare, säkerhetssealar, temperaturmätare, stöldlås, ML- (eller liknande) behandling och nummerplåtar samt med leveransavgifter, registrering och omsättningskatter betalda. Priserna gäller vid leverans i Stockholm.

BMC 1100	11 293:—
DKW	10 745:—
CORTINA	10 165:—
R8A	9 865:—
SAAB	10 700:—

I SAABs pris ingår även fordons-skatte till årets slut.

SKATT

Den årliga fordonsskatten är för de olika bilarna:

BMC 1100	138:—
DKW	110:—
CORTINA	110:—
R8A	110:—
SAAB	110:—

BRÄNSLEFÖRBRUKNING



Bränsleförbrukningen beror i hög grad på hur man kör. Vidstående siffror får därför ses som jämförande, men inte absoluta, värden. Kör ni fort kommer bilen att dra mer, kör ni långsamt, mindre.

BMC 1100	0,8 lit/mil (97 oktan)
DKW	1,0 lit/mil (90 oktan)
CORTINA	0,9 lit/mil (97 oktan)
R8A	0,75 lit/mil (97 oktan)
SAAB	0,8 lit/mil (90 okt. oljebl.)

SERVICEBEHOV



SAAB måste rundmörjas var 150 mil, BMC 1100 och CORTINA var 500, DKW var 1000 och R8A inte alls. I CORTINA och R8 bytes motorolja var 500 mil, i BMC 1100 var 1000. I SAAB tillsättes oljan bensinen, i DKW fylls en särskild tank ca var 300 mil.

R8As transmission fordrar oljebyte var 1000 mil, CORTINAs var 2000, DKWs var 3000 och BMC 1100s och SAABs inte alls.

R8As kylsystem är slutet varför man slipper byta glykol.

ANDRAHANDSVÄRDE



Hur mycket man får ut för bilen vid byte eller försäljning är till stor del beroende på hur populär modellen är. Ju fler exemplar som säljs av en bilmodell, ju högre brukar andrahandsvärdet bli. Så här många ex. såldes under januari—november 1963 av de olika bilarna.

BMC 1100
DKW
CORTINA
R8A
SAAB

DRIFTSKOSTNADER



	BMC	DKW	CORTINA	RENAULT	SAAB
Årlig skatt	552	440	440	440	440
Försäkring	4.660	4.252	4.252	4.252	4.252
Däck	400	410	370	465	370
Rundmörjningar	60	30	60	—	198
Oljebyten	63	6	75	99	—
Glykol	14	34	28	—	35
Bensin	3.080	3.550	3.465	2.888	3.080
Totala kostnader under 4 år/5.000 mil exkl. reparationer	8.829	8.722	8.690	8.144	8.375
Årliga genomsnittskostnader (avrundade siffror)	2.200	2.175	2.175	2.025	2.100

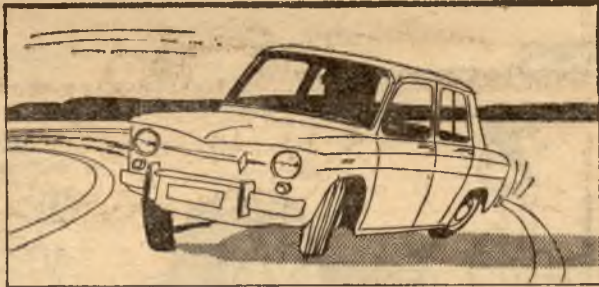
Beräkningen uppgjord för en köpare som kör 1250 mil om året och behåller bilen fyra år. Försäkringen efter Folksam premier för s. k. bounuskaskoförsäkring (trafik, räddningstjänst, förarplatsförsäkring och fullständig kaskoförsäkring.) Tariffer gäller Stockholm, Göteborg, Malmö. I Norrland något lägre premier, i övriga Sverige ännu lägre. 30 % bonus inräknad. Däck, glykol, rundmörjning, olja och bensin enligt dagens noteringar hos IC i nollzon. Till dessa kostnader kommer reparationer.

I KALLA SIFFROR

	Antal cylindrar	Kylning	Cylinder-volym	Max hk vid varv/min (DIN)	Max hk vid varv/min (SAE)	Max vridmoment (kpm) vid varv/min (DIN)	Max vridmoment (kpm) vid varv/min (SEA)	Liter effekt (hk/l) (DIN)	Liter effekt (hk/l) (SAE)	Vikt effekt (kg/hk) (DIN)	Vikt effekt (kg/hk) (SAE)	Kolv-hastighet vid 100 km/t	Fart vid 1.000 motorvarv				
													1:an	2:an	3:an	4:an	ÖV
BMC 1100	4.	Vätske	1.098 kbcm	48/5.100	50/5.100	—	8,3/2.500	43,7	45,6	18,8	17,0	11,7 m/s	7	11	17	24	—
DKW	3.	Vätske	889 kbcm	40/4.300	45/4.300	8,0/2.250	—	45,0	50,6	18,4	16,3	8,4 m/s	7	12	19	25	—
CORTINA	4.	Vätske	1.198 kbcm	49/4.800	53/4.800	8,7/2.700	9,2/2.700	40,9	45,9	15,2	14,2	7,4 m/s	7	11	18	26	—
R8A	4.	Vätske	956 kbcm	41/5.200	48/5.200	7,0/2.500	7,7/2.500	42,3	49,6	17,1	14,6	9,7 m/s	7	11	17	25	—
SAAB	3.	Vätske	841 kbcm	38/4.250	42/5.000	8,2/3.000	8,4/2.800	45,4	49,8	21,3	19,3	11,3 m/s	6	10	16	25	—



CORTINA är måttligt understyrd men släpper om den pressas med bakhjulen först. På gropig väg vill bakhjulen gärna studsa omkring på egen hand.



RENAULT 8A är svagt understyrd i låg fart men blir kraftigt överstyrd i hög fart. Bakhjulen släpper först och bilen är mycket känslig för sidvind.



SAAB är liksom DKW kraftigt understyrd och släpper med framhjulen först. Släpps gasen i kurvan minskas understyrningen.

VÄRME-VENTILATION

Vi har kört alla bilarna utom DKW i några minusgrader. Så vitt vi kan se bör värmen vara tillräcklig i alla för ganska många minusgrader. Vi tyckte att speciellt BMC 1100 och CORTINA fick upp värmen mycket snabbt.

DKW saknar separat värmebläkt. Huruvida detta ger sämre kupévärm vid tomgångskörning har vi inte kunnat prova.

R8A har utmärkta ventilatorer i instrumentpanelens sidor. SAAB har luftutsläpp i karosidorna bak till och DKW under bakrutan.

KÖREGENSKAPER



R8A har hög kurvtagningsförmåga men pressad hårt i en kurva släpper bakvagnen plötsligt. En mindre tränad förare kan ha svårt att hinna parera. Den är vidare inte särskilt kursstabil och mycket sidvinds känslig. Däremot är den kurvwillig och tveklöst att köra på småvägar och i stadstrafik.

CORTINA har inte lika hög kurvtagningsförmåga som de övriga men släpper väggreppet successivt så att man får god varning i tid. På dålig väg studsar bakaxeln och bakhjulen får dåligt grepp. Den är kursstabil och ganska okänslig för sidvind.

DKW och SAAB har hög kurvtagningsförmåga och släpper greppet med framhjulen först. Det sker successivt så att man får god varning.

Understyrningen mildras om man släpper gasen under kurvtagning. Bilarna är bägge kursstabla och så gott som totalt okänsliga för sidvind. På kurvig väg fordras stora rattutslag. Vi föredrog SAAB för mindre krängning och en allmän känsla av större säkerhet.

BMC 1100 har förmodligen den högsta kurvtagningsförmågan hos någon standardbil. Med måttligt gaspådrag är den neutralstyrd, vid kraftigare pådrag måttligt understyrd. Släpper man gasen i en kurva blir den svagt överstyrd. Övergången sker gradvis och gör att man i stor utsträckning kan styra med gasen. Kommer man för fort in i en kurva räcker det att släppa gasen för att bilen skall återta svängen. Köregenskaperna påverkas

inte nämnvärt av dålig vägbana och bilen är mycket kursstabil och så gott som okänslig för sidvind men trots detta är den mycket kurvwillig och lättkörd på slingriga vägar och i stan.

CORTINAS stela bakaxel gör gången på dålig väg hoppig. SAAB har ganska stum fjädring men den ger en relativt slät gång. DKW är på det hela taget bekväm att åka i men de kraftiga krängningarna kan vara obehagliga för passagerarna. R8A har mycket behaglig fjädring för en småbil.

VÄXELLÅDA

R8A och SAAB kan fås med antingen tre eller fyra växlar. Vi har kört de fyrväxlade versionerna. SAABs fyrväxlade låda är helsynkroniserad medan den treväxlade har osynkroniserad etta. Hos R8A är förhållandet omvänt.

De övriga har fyra växlar, BMC 1100 saknar synkronisering på ettan. SAAB har frihjul som kan kopplas ur med ett reglage. DKW har trots tvåtaktsmotorn inget frihjul vilket ger ryckig gång vid körning utan gaspådrag.

SAAB har mycket bra segdragningsförmåga och fordrar ett mini-

BMC 1100s gummi-vätskefjädring ger inte den enastående komfort som många förletts att tro men på normala vägar är den väl så god som någon av de övriga och i hög fart på dålig väg är den överlägsen. Krängningsfriheten är vidare ett stort plus.

Enligt tidningen *Which* kränger bilarna så här mycket vid en radiell acceleration av 0,5 g:

BMC 1100	3,3°
CORTINA	3,8°
R8	4,5°
SAAB	4,7°

Uppgift om DKW saknas men vi skulle gissa på något över 5°.

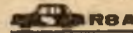
mum av växling. BMC 1100 och DKW är också utmärkta i detta avseende. R8As smidiga motor och kraftöverlä i onödan men dock till priset är dålig acceleration.

CORTINAS synkronisering är medelgod, R8As bra och de övrigas utmärkt.

Toppfarterna på ettan, tvåan och trean är:

BMC 1100	40	70	105
DKW	40	65	100
CORTINA	45	70	100
R8A	40	70	105
SAAB	40	70	105

PRESTANDA



Baserat på ett genomsnitt av de resultat som nåtts av en rad av de internationellt främsta motortidningarna har vi fått fram följande accelerationsiffror från stillastående till 80 och 100 km/tim:

BMC 1100	16	28 sek.
DKW	14	25 sek.
CORTINA	16	28 sek.
R8A	15	24 sek.
SAAB	17	30 sek.

DKW och R8A är kvickare än de övriga — R8A har dessutom mer än DKW att ge i farter över 100 km/tim. SAAB känns litet trög men i övrigt tror vi accelerationsresurserna räcker för de flestas behov.

Bilarna har följande toppfarter:

BMC 1100	127 km/tim.
DKW	123 km/tim.
CORTINA	123 km/tim.
R8A	132 km/tim.
SAAB	121 km/tim.

R8A är snabbare än de övriga men samtidigt genom sidvinds känsligheten tröttsammast att köra fort. Vi fann BMC 1100 behagligast i hög fart.

SAMMANFATTNING



BMC 1100



DKW F12



CORTINA



R8A



SAAB

Fördelar

Bästa köregenskaper, styrning, bromsar och manöverbarhet. Stora innerutrymmen, bekväma säten.

Nackdelar

Högsta pris, litet bagageutrymme.

BMC 1100 MORRIS har en synnerligen genomtänkt konstruktion där man inom ett minimalt skal lyckats åstadkomma förbluffande goda utrymmen och köregenskaper som praktiskt taget ingen annan bil kan mäta sig med.

Gummi-vätskefjädringen fungerar ypperligt. Den ger ingen mirakelkomfort men sätter en ny standard för småbilar — speciellt på verkligt dålig väg. Fjädringen är dessutom av mycket enkel konstruktion som bör vara fullt driftsäker.

Bagageutrymmet är litet men det får balanseras mot att det korta överhänget gör bilen sällsynt lättparke-rad.

Fördelar

Bra acceleration, utmärkt körställning, bekväma framsäten, skivbromsar, bra inredning och utrustning.

Nackdelar

Högsta bränsleförbrukning, kraftig krängning, ryckighet i låg fart.

Det är en smaksak om man gillar tvåtaktare eller ej. Oljeröken är knappast besvärande längre i DKW F12 tack vare forskoljesmörjningen. Ryckigheten på tomgång finns dock där och avsaknaden av frihjul accentuerar den. Så länge motorn drar har den dock en närmast turbinlik smidighet och är mycket varvtalsvillig.

Vägegenskaperna är typiska för DKW — d.v.s. mycket bra i de flestas tycke — men vi tyckte fjädringen blivit för svajigt mjuk.

Inredningen verkar välgjord och man sitter mycket bra i framstolarna.

Fördelar

Största innerutrymmen och bagageutrymme, lågt pris, neutrala köregenskaper.

Nackdelar

Obekväma säten, tråkig interiör.

FORD CORTINA är den enda konventionellt konstruerade av de fem bilarna men den bevisar att man även med motorn fram och drivningen bak kan effektivt tillvarata utrymmena.

CORTINA har större innerutrymmen än många större bilar — man får onekligen mycket bil för pengarna. Bagageutrymmet är jättestort men man får inte förledas att lasta det fullt med tunga grejor. Varken fjädring eller däck stoppar för den belastningen.

I förhållande till de övriga, mer raffinerat konstruerade bilarna, kan CORTINA lätt förefalla tråkig men vi fann den vara en utmärkt bruksbil med många goda egenskaper.

Fördelar

Bästa prestanda, bromsar och manöverbarhet, lägsta pris och driftskostnader.

Nackdelar

Minsta innerutrymmen, litet och svårastat bagageutrymme, sidvinds-känslig.

Trots att mycket gjorts för att motverka de "medfödda" nackdelarna i svansmotor-konstruktionen lider RENAULT 8A av sidvinds känslighet och ett väl litet och svårastat bagageutrymme.

Köregenskaperna tillsammans med utmärkta prestanda tilltalar den sportigt inställda bilisten. Den mindre vane bör dock ta det försiktigt innan han hunnit lära sig den speciella överstyrningstekniken.

I stadstrafik är R8A ytterligt smidig och ett nöje att köra, men i hög fart på landsvägen är sidvinds känsligheten påfrestande.

Fördelar

Bästa förarplats, instrument och reglage, bästa inredning, högsta andrahandsvärde, stort bagagerum.

Nackdelar

Dålig sikt, innerutrymmena mindre goda, täta rundsmörjningar, tungstyrd, svårmanövrerad.

SAAB har åtskilliga år på nacken och det är en stor komplimang till Trollhättekonstruktörerna att bilen över huvud taget tål att jämföras med de övriga tilltänkta nykonstruerade bilarna.

Aren gör sig dock gällande, speciellt ifråga om sikt och utnyttjande av utrymmena. För många bilköpare uppvägs detta dock av det mycket goda utförandet, de säkra köregenskaperna och bilens intryck av gedigenhet. Ur ekonomisk synpunkt är det säkra och höga andrahandsvärdet en viktig faktor.

	Däck	Start- v ev	Antal säk- ringar	Batteri	Generator- effekt	Hjulbas	Största längd	Största bredd	Största höjd (lastad)	Mark- gång (lastad)	Bränsle- tanker rymmer	Tjänste- vikt
BMC 1100	5.50-12	Nej	2	12 V. 43 amp/tim	297 W	237 cm	373 cm	153 cm	134 cm	15 cm	38 l	910 kg
DKW	5.50-13	Nej	8	6 V. 71 amp/tim	200 W	225 cm	397 cm	158 cm	145 cm	16 cm	35 l	830 kg
CORTINA	5.60-13	Nej	1	12 V. 51 amp/tim	180 W	249 cm	427 cm	159 cm	139 cm	16 cm	36 l	890 kg
R8A	145×380×	Ja	2	12 V. 40 amp/tim	290 W	227 cm	400 cm	149 cm	137 cm	14 cm	38 l	830 kg
SAAB	5.20-15	Nej	12	12 V. 33 amp/tim	160 W	249 cm	402 cm	157 cm	145 cm	19 cm	40 l	890 kg

ord och inga visor

Vi har haft det förfärligt svettigt på redaktionen de senaste dagarna. Ett premiärnummer av VI BILÄGARE — Sveriges största motortidning — gör man inte på en kafferast. Det är många problem som tornar upp sig. Först har vi det tekniska. Hur ska tidningen se ut? Vilka stilar passar bäst? Vilka bilder ska det va? Vilket innehåll...

Om vi börjar med det förstnämnda, så har faktor Lundin på Tryckcentralen och under-tecknad grubblat en hel del kring bokstavsortimentet. Kursiv eller rak stil... Gemena eller versala bokstäver? Och i bakgrunden har alltid "Tecknar-Kalle" befunnit sig. Honom har vi plågat ordentligt på stilprover av olika slag. Själv har jag ritat mig halvt fördärvad på sidorna. En grunka här — en grunka där... Oj, oj så raffigt! Verkligen en pangsida!

Så har annonschef Löfgren kommit inramlande med en halvsidesannons... Där sprack den flotta lajuten.

Vi har också ett stycke ansvarig utgivare. Hans insats består bl. a. i att peta i det språkliga. Han tycker inte om starka ord. Han tycker inte heller om utländska ord, speciellt som det är så sällsynt att både den som läser dom och skriver dom förstår dom. Han är snäll. Han bryr sig om vad som "säljer" i tidningen. Men han vill också sälja IC och OK.

Men vi håller oss alla till journalistiken. (Fint ord som kan översättas med journalistmoral om man så vill.)

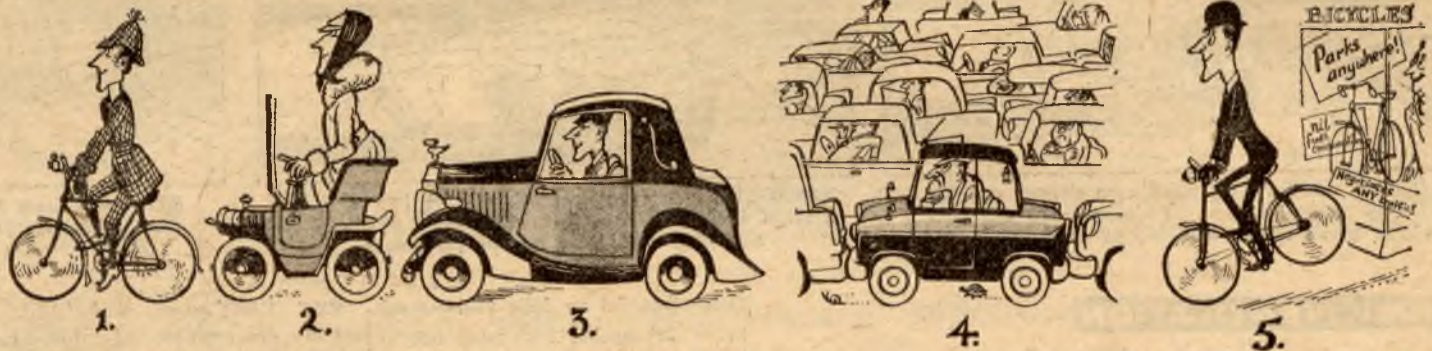
Häromdan kom t. ex. försäljningschefen för bilgummit upp på redaktionen och ville att vi skulle skriva att IC:s nabb(e)däck inte alls var så dåliga som stygga KAK påstått i sin sub... förlåt — objektiva test. Dom är minst lika bra som alla andra nubbar om inte bättre — det är sanningen, påstod han. Vi nobbade. Sanningen är ibland alltför odramatisk. Ofta är tystnaden att föredra. Åtminstone när det gäller KAK-tester... För övrigt säljer en bra vara sig självt — så det så.

Samma sak försökte sig chefen för tillbehören på — nästan... Att tubba oss att skriva, att IC:s nya skidställ både vad det gäller pris, kvalitet och konstruktion är världsbäst. Man hyllar väl journalist-etiken (nu kan ni väl det där svåra ordet, va?) Vi sade nej och hänvisade till annonsspalterna.

Nej, än en gång, ned med textreklam i spalterna. Informativa artiklar ska de va'. Vasa? Skoglund i utropstecknet på första sidan... Tja, men det är skillnad. Han behöver ju reklam...

Back Johansson.

PROGRESS



"Framåskridandet går inte att hålla tillbaka" ironiserar rubriken till denna om framtidstro och optimistisk utvecklingslära föga vittnande teckning som vi tillåter oss saxa ur Daily Express, där den oförläpelige Cummings låter giffet drypa ur sitt satiriska ritstift. Men i verkligheten ter sig förstas framtiden tvärtom: bilismen är en världsmakt med absolut krav på att samhället satsar skattepengarna på vägutrymme och livsrum i motoråldern!

Internationell utställnings- och biltävlingstabell

BILSALONGER:

Köpenhamn: 28 februari—8 mars
Genève: 12—22 mars
Oslo: 3—12 april
Paris: 1—11 oktober
London: 21—31 oktober
Turin: 31 oktober—11 november

BILVÄRLDSMÄSTERSKAPEN:

10 maj: Monaco
14 juni: Belgien
28 juni: Frankrike
11 juli: England
2 augusti: Tyskland
23 augusti: Österrike
6 september: Italien
4 oktober: USA
25 oktober: Mexiko
26 december: Sydafrika

VIKTIGARE RALLYN:

20—23 februari: Italien
2—7 april: Portugal
20—24 april: Holland
21—24 april: Grekland
28—30 april: Österrike
9—13 juni: Sverige
30 juli—3 augusti: Polen
14—16 augusti: Finland
25—29 augusti: Belgien
9—14 november: England

MOTORÉNS LIV OCH LEVERNE: Snökedjorna.

EGENTLIGEN ÄR DOM DÄR GAMLA BILISTERNAS GANSKA ÖVERREKLAMERADE DET VAR NOG INTE SÅNA STRAPATSER PÅ VINTERTÄVLINGARNAS FÖRR, SOM DOM SKRIKER OM...



VA MAN BEHÖVER VID SÅN DÄR KÖRNING ÄR RIKTIGA SNÖKEDJOR, FÅ SE OM INTE MINA NYKONSTRUERADE KEDJOR SKA FÅ KÄRRAN ATT LIGGA SOM KLISTRAD EFTER VÄGARNAS...



IDÉBÖRSEN

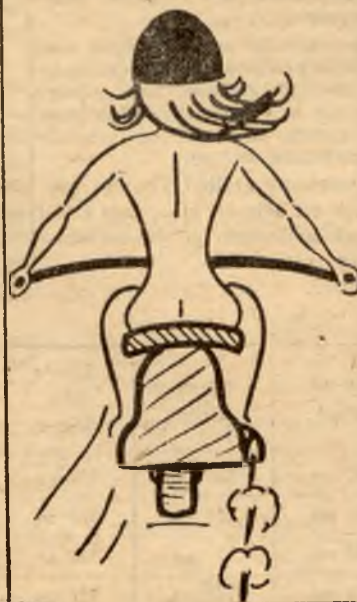


Då det är hastighetsbegränsning sätter jag alltid en bit svart tejp som på hastighetsmätaren markerar maxfarten. Elisabeth Jansson Lövestalund SÖDERTALJE

Här för leden utlovade vi 25 kr till de personer som kunde presentera en god idé som vi bilister har nytta av. Vi står vid vårt

löfte. Här får vi presentera den första idégivaren och hennes förslag.

But always wear a helmet



SEX och NTF

En engelsk motsvarighet till vårt NTF har startat en affischkampanj som utlöst protester och moralisk indignation på sina håll. "I varje situation: Bär störhjälm" vill maningen säga framför allt mc-ungdomarna. Men de som kritiserar affischen med den nakna flickan ridande gränsle på en motorecykel läser aktionens slogan som så, att "gör vad ni vill bara ni har en störhjälm". Trots den bigotta dvärgalåten har trafiksäkerhetsfolket dock försäkrat att kampanjen skall fortsätta. Oberoende av viktorianska betänkligheter...

Det pikanta sexinslaget i brittisk trafikpropaganda vilar dock på trygg historisk grund: Enligt en gammal engelsk saga red nämligen en gång lady Godivia naken genom Coventry för att skydda befolkningen mot en tung skatt, som greven pålagt dem. Och på samma sätt är det meningen att den unga flickan på sin mc skall utgöra ett skydd — mot trafikolyckor! Det är tydligt att vi här hemma försummat sex som det kanske bästa greppet i trafikpropagandan!

Motorén klassiker...

Redan i förra numret figurerade den smält historiske hr Motorén och en seriefigur kallad Motorén och hans bravader i den svenska bilsmeningen är att vi skall fortsätta med att relatera hans bedrifter. Han är emellertid ingen nykomling i den svenska serievärlden — under många år förekom han nämligen som ständigt gäst i Bileko. Vi tror dock att

den smält historiske hr Motorén och hans bravader i den svenska bilsmeningen är av tillräckligt livskraftig natur för att försvara ett återupplivande och vi hoppas att Ni som inte kände honom redan förut också skall trivas med Er nyförvävade bekantskap!



CRC 5-56 en världsnöhet...

som driver ut fukt, avlägsnar oxider, löser rost, skyddar mot rost och smörjer. CRC 5-56 har en enormt genomträngande förmåga, vilket gör det idealiskt som all-round medel i hemmet och till bilen.

CRC 5-56' di-elektriska förmåga är en sensation

För närmare upplysningar:

STOCKHOLM - WOCOTEX AB - TEL. 11 18 54
GÖTEBORG - GLOMME & CO - TEL 16 80 68

Finns hos väl sorterade BENSINSTATIONER,
BIL-, JÄRN- OCH FÄRGHANDLARE,
CYKEL- OCH SPORTAFFÄRER

CRC 5-56 - det bästa mot det mesta



Vad säger experterna...

UPPVÄGER BILISMENS FÖRDELAR

TRAFIKMORDEN?

Med normal reaktionstid skulle vår maximihastighet i går ha varit 25 km/t om vi velat ha säkerhet, skriver Jan Myrdal i ST om en julresa i fartgränsens Sverige 1963. Och han fortsätter: Då hade vi kunnat undvika att köra ihjäl en eventuell fotgängare. Men hade vi kört 25 km/t så hade det bildats kö bakom oss, vi hade ställt till med nya olyckor, polisen hade kallats

ut att gripa oss som väglöss. Bestämmelser som nedbringa antalet trafikolyckor skulle däremot hindra yrkestrafiken, verka återhållande på bilförsäljningen och hota mäktiga affärsintressen. Vi anser tydligen att fördelarna med vår nuvarande trafik uppväger de tusen avlivningarna — vi slaktar på vägarna för profit och fritidsnöje, dundrar Myrdal.

Det är ingen svårighet att konstruera bestämmelser som skulle nedbringa antalet trafikolyckor och trafikmord till ett absolut minimum, fortsätter Myrdal. Det är ingen svårighet att skriva lagar som kräver en sådan säkerhet i bilkonstruktionerna att skadeverkningarna blev minimala. Några olyckor skulle alltid

kvarstå. Det händer att föraren får hjärtslag. Men vi vet hur vi skulle kunna lösa problemen, vi kan skriva lagarna och vi skulle kunna inrätta en trafikkontroll tillräckligt stark för att se till att lagarna efterlevdes.

Dock — dessa bestämmelser skulle verka hindrande på "yrkestrafiken" oc. därmed hota vårt välstånd (kan-

ske t. o. m. bidra till att föra över godstrafik från vägarna till järnvägarna — hemska tanke). Dessa bestämmelser skulle verka återhållande på bilförsäljningen — återigen hota mäktiga affärsintressen. De skulle reta stora väljarkategorier; alltså finns ingen regering och inget parti som skulle våga stå för dem.

Låt oss åtminstone vara ärliga. Vi behöver inte ljuga inför oss själva. Vi anser att fördelarna med vår nuvarande trafik uppväger de tusen avlivningarna. Offren väljs ju också rättvist: dvs. helt slumpartat. Det kan bli du eller jag. Vem av oss har för övrigt inte en släkting eller vän som avlivats för välståndets och bi-

lismens stora sak? Moraliskt finns ingen skillnad mellan oss och våra blotande förfäder. De blotade i Uppsala för skörd och välstånd. Vi slaktar på vägarna för profit och fritidsnöje, slutar Jan Myrdal sin artikel i Stockholms-Tidningen. Vad säger våra läsare, är inte Myrdals tanke värd mer uppmärksamhet både i motorpressen och i bekantskapskretsen.

Långholmen blir vandrarnhem!

Turisterna ska hamna

PÅ FÄSTNING

också i Landskrona

● Långholmen ska bli vandrarnhem, hoppas Svenska turistföreningen!

Visserligen kan Sveriges mest berömda fängelse redan nu kallas vandrarnhem, så ofta som gästerna där rymmer. Men Turistföreningen hoppas få göra åtminstone en del av Långholmen till ett vandrarnhem, dit gästerna kommer frivilligt och gärna stannar. Det blir aktuellt om några år, då Långholmen inte längre är ett fängelse och på fullt allvar kommer att göra skäl för benämningen "Den gröna ön".

● Långholmen har ju redan länge varit ett grönområde nära nog mitt i centrum av det växande Stockholm och under Västerbrons luftiga spann över Riddarfjärdens vatten. När den mörka fläck fängelset utgjort försvinner, kommer holmen helt att bli fritidsområde. I första hand för stockholmarna. Men kan planerna på ett vandrarnhem förverkligas, kommer också huvudstadens gäster från när och fjärran att få glädje av det.

● Turistföreningen och Stockholms stad har ju redan ett originellt och förtämligt vandrarnhem i den gamla fullriggaren af Chapman, vars vita

skrov och höga rigg ger profil åt Skeppsholmen och Strömmen. Men af Chapmans 130 kojor förslår inte långt. Därför hoppas Turistföreningen få förvandla den gamla kasern som ligger invid skeppets förtöjningsplats till ett annex till det flytande vandrarnhemmet. Det blir den statliga Skeppsholmskommittén som får ta ställning till det projektet.

● Turistföreningen förlägger ju gärna sina vandrarnhem till byggnader med ett kulturhistoriskt värde. Utan tvivel har Långholmens fängelse ett visst kulturhistoriskt värde. Men så är i ännu högre grad fallet med Landskrona gamla kvinnofängelse som är ännu äldre som fästning och citadell redan under femtonhundratalet, ytterligare förstärkt på sjuttonhundratalet sedan Skåne blivit svenskt.

● Ett tredje vandrarnhem i kulturhistorisk miljö och dessutom i en underbart vacker trakt blir Evedals gamla brunnsort vid Helgasjön. Detta fritidsområde för adertonhundratalets överklass har länge präglats av ett idylliskt förfall. Nu har ägaren, Växjö stad, beslutat rusta upp det

och ställa det till Turistföreningens förfogande som vandrarnhem. Det kommer att locka turister från när och fjärran. Så inte bara Växjös gäster utan också staden själv kommer att få gagn och glädje av det.

den överlägsna vindrutespolarvätskan

silikonlösande



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



Bär reflex eller lampa.