

Vi bilägare

Nr 1 1953 Årsberättelsenummer



Snabbtank och OKtan-ex goda nyheter 1952



1952 svarade Bilägarnas Samköpsrörelse för två stora nyheter till bilägarnas och bilismens fromma — nämligen självbetjäningstationer och det nya högoktaniga motorbränslet OKtan-ex. Självbetjäningstationer hade sedan länge stått på Bilägarnas Inköpsförening Stockholms program, men bland annat tomfrågan gjorde, att projektet inte kunde förverkligas med en gång. Desto större var bilägarnas entusiasm när den första självbetjäningstationen — SNABBTANK — öppnades på våren 1952 vid Bangårdsgatan på Söder. Några månader senare var det dags för nästa Snabbtank. Den uppfördes vid Brommaplan och har nu kompletterats med en stor "vanlig" station.

Som en julklopp till landets bilägare lanserade Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund ett nytt högoktanigt motorbränsle i december månad. OKtan-ex, som det nya bränslet kallas, väckte entusiasm bland bilägarna runt om i landet. Alla moderna bilar kan med fördel köras på OKtan-ex, som har högre oktanvärde än vanlig bensin.

Föreningsledningen har ordet:

I år får årsberättelsen ett annat ansikte än tidigare. Vår avsikt har varit att göra berättelsen så att den lockar till läsning i högre grad än förut. På förhand kan vi inte säga hur vi lyckas, men vi hoppas att årsberättelsen i denna form skall vara ett steg framåt mot ökat intresse för föreningens ekonomiska angelägenheter.

Resultatet av 1952 års verksamhet måste betecknas såsom gott. Visserligen har vi sett en försvagning i konjunkturen och den har naturligtvis inte gått spårlost förbi. Hur konjunkturerna kommer att utvecklas under 1953 vet vi ingenting om. Någon anledning att hysa allvarlig oro tycks emellertid inte föreligga för vår del. Snabba förändringar till det sämre kan dock inträffa, men föreningen får anses stå gott rustad även i en sådan situation. Konsolideringen har fortsatt trots en samtidig utbyggnad av verksamheten.

Det viktigaste, som ur principiell synpunkt hänt för medlemmarna under året, är introduktionen av självbetjäning i vår bransch. I tekniskt avseende är frågan ännu inte definitivt löst. Men arbetet går framåt, varför vi så småningom skall kunna prestera bättre lösningar än de vi hittills åstadkommit.

Vår snabbtank innebär en kostnadsänkning ifråga om distributionen. Vi har betraktat det som alldeles självklart, att medlemmarna omedelbart skall få del i denna kostnadsänkning. Medlemmarna har sålunda kunnat köpa bensin här för ett halvt öre lägre pris än vid vanliga stationer. Därtill har naturligtvis kommit återbäring.

Våra försök att förbilliga distributionen av motorbränsle är ett av våra bidrag för att underlätta bilismens utveckling. Att biltransporter av alla slag gått mot en ökad volym har i ett flertal utredningar klart visats. Alla tecken tyda på att denna utveckling kommer att fortsätta.

För hela landet räknar man med en bil på tjugo invånare. Man talar i dag om en tid då det går fem invånare per bil. Och den tidpunkten anses inte vara avlägsen — 10, 20 eller 30 år!

Bilen — både lastbilen och personbilen — är ett samhällsnyttigt redskap. Alla borde ställa sig positiva. Vi vill i detta sammanhang betona att utvecklingen i hög grad påverkas av myndigheternas göranden och låtanden. En oskäligen beskattning av bilägarna bromsar en sund och ekonomiskt riktig utveckling.

Inför detta framtidsperspektiv av ett växande bilbestånd tränger sig garagefrågan på. Föreningen arbetar intensivt för att skapa nya garageutrymmen för medlemmarna i olika delar av vår stad.

Södergaraget med sina 500 bilplatser går framåt. Grovsprängningarna är avslutade och mot mitten av 1953 beräknas inklädnaden kunna börja.

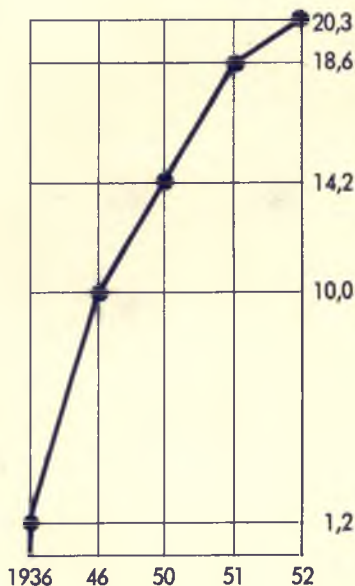
Föreningen bidrar emellertid också för att försöka lösa uteparkeringsproblemet i Stockholm. Sådana frågor ventilerades sålunda under mötet i Stadshuset under hösten. Även på andra sätt för föreningen bilägarnas talan i denna vitala fråga.

Bilägarnas antal ökar. Bilfrågor dyka upp i skilda sammanhang. Bilen betydelse för vårt transportväsende och för hela samhällets ekonomi växer. Bilen som social faktor för individens trevnad och förkovran är odiskutabel.

Vi som i dag är bilister, får arbeta för att de nya bilister, som under de närmaste 10—20 åren utökar skaran av bilägare, möter ett bilvänligt samhälle.

Vi ser också vår uppgift att undan för undan skapa en sådan ekonomisk miljö för bilen, att bilnehavet medför mindre och mindre ekonomiska uppoffringar för den enskilde bilägaren.

BENSIN-FÖRSÄLJNINGEN I HÖJDEN



Föreningens försäljning av flytande bränsle under 1952 uppgick till 20,3 miljoner liter, vilket betyder en ökning av försäljningen över stationerna med 18 %. En del av denna ökning beror på tillkomsten av de två Snabbtankstationerna. Beträffande de tidigare stationerna måste man tyvärr konstatera att gränsen för deras kapacitet i det närmaste är uppnådd.

STYRELSEN:

Franz W. Seving Georg Groth
Algot Olsson C. W. Carlsson
Sven Östling

FÖR FÖRVALTNINGSRÅDET:

Arvid Ablin
Olof Olsson

IC-rörelsens roll i dagens samhälle

Rubriken kanske låter pretentiös, men vi *har* en roll att spela.

IC spelade t. ex. huvudrollen i diskussionen kring oljemonopolet. Myndigheterna tog upp en utredning för att konstatera i vad mån oljedistributionen var rationellt utformad och i vad mån konsumenternas intressen togs tillvara i tillräckligt hög grad. Många berättigade anmärkningar mot oljedistributionen gjordes i utredningen.

I samma veva — 1945/1946 — kunde bilägarnas samköpsrörelse manifesteras sin styrka genom att Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund — OK — gick ut på marknaden.

Här fick myndigheterna fullt klart för sig att fåväldet på oljemarknaden delvis var brutet. Konsumentintressena i vår bransch kunde via IC göra sig gällande på oljemarknaden. Monopolplanerna lades på hyllan.

IC-rörelsen önskar fri konkurrens. Kartellbildningar av olika slag tillgodoser sällan de enskilda medlemmarnas intressen såsom konsumenterna.

Under 30-talet utsattes IC-rörelsen för avstängningsåtgärder. Den gången gällde det bensin. Det ansågs illojalt att sälja bensin billigare än andra! Alla leveranser av motorbränslen till IC-föreningarna stoppades.

Konsekvensen blev att IC självt importerade varor *i fat*, som från Tyskland fraktades med skutor till Stockholm och andra orter.

Nu har IC-rörelsen inga svårigheter att köpa motorbränslen. Och IC-föreningarna är fria i sin prissättning.

Under 40-talet har avstängningsåtgärder vidtagits mot IC-rörelsen i skilda omgångar, då det gäller däck och slangar. Först med årsskiftet 1952/1953 upphörde "gummiordningen" att gälla. Nu kan vi köpa från vem som helst, men först måste vi under en lång följd av år visa att vi kunde konkurrera genom att sälja Gislaveds produkter. Gislaved deltog nämligen icke i avstängningen.

IC-rörelsen har således konsekvent arbetat mot kartelliseringsförsök och har hellre tagit "besväret" att gå egna vägar än att inordna sig i organisationer, vars intressen icke helt varit konsumentens.

IC-rörelsens inverkan på den allmänna prisnivån är till synes svårare att konkret belysa. Först och främst verkar dock den andel i överskottet som medlemmarna får i form av återbäring såsom en pris-sänkning. IC:s roll i detta hänseende skulle emellertid framstå ännu klarare om IC plötsligt skulle upphöra med sin verksamhet. Det har visat sig vid flera tillfällen, att när IC öppnar en station någonstans, där det förut funnits en eller ett par försäljningsställen för bilförnödenheter, så blir man pigg på pris-sänkningar och rabatter till bilistgrupper, som förut icke haft några som helst prismedgivanden från sin leverantör.

Vid den undersökning, som Pris-kontrollnämnden företog i början av 1953 belystes den allmänna prisnivån på biltillbehör. Det visade sig senare att IC sålde ett flertal av de undersökta produkterna billigare än majoriteten av konkurrenterna. — I Stockholm tillämpar Bilägarnas Inköpsförening lägre priser på smörjning och tvättning än de flesta andra med samma tekniska utrustning.

IC-rörelsens vilja att tillgodose konsumenternas ekonomiska intressen demonstrerades under 1952 av Stockholmsföreningen, då den från början gav kunderna vid Snabb-tankstationerna del i rationaliseringsvinsten. Bensinpriset sänktes vid Snabbtank med 1/2 öre. Medlemmarna kunde genast "inkassera" 1/2 öre för varje bensinliter.

IC-rörelsen är ett bärande alternativ till statsreglerad ekonomisk verksamhet i vår bransch. Detta alternativ är bärande just därför att konsumenterna slipper gå via riksdag och kommissioner för att göra sina intressen gällande. Den naturliga kanalen för konsumentintressena inom vår bransch heter IC.

IC-rörelsen är också ett bärande alternativ till övriga företagsformer. Att påstå att den ena företagsformen är "överlägsen" den andra är oriktigt. Ingen kan mäta överlägsenhetsgraden.

Däremot kan sägas att den företagsform, som IC-rörelsen representerar, erbjuder vem som helst möjligheter att själva ingripa även i detaljfrågor. På IC-föreningarnas årstämmor bjudes sålunda konsumenten plats vid samma bord som företagsstyrelse.

Bensinpriset har ändrats 75 gånger de sista 31 åren

Bensinpriset har under de sista tre decennierna fluktuerat starkt. Orsakerna härtill har i bland varit förändringar av den statliga bensinskatten men i de flesta fall betingade av världsmarknadspriset.

Under tiden den 14 april till den 4 juni 1931 kostade bensinen endast 20 öre litern. Bensinskatten var då inte högre än 6 öre. Priset utan skatt var således 14 öre. I dag kostar bensinen 55 öre litern och bensinskatten uppgår till 25 öre. Priset utan skatt är 30 öre, en höjning

med 112 %. Detta är för övrigt just den siffra med vilken levnads-kostnadsindex stigit sedan 1931.

Från 1931 steg sedan bensinpriset, tills det under krigsåren nådde sin topp med 1:20 litern i juli 1942. Med ingången av 1946 sjönk priset åter till normal nivå för att två år senare då den extra bensinskatten kom till öka till 69 öre. Devalveringen medförde en ytterligare höjning men när den extra bensinskatten slopades i januari 1951 sänktes priset till nuvarande nivå.



KALLELSE TILL ÅRSSTÄMMA

onsdagen den 29 april 1953 kl. 19.00 i Vinterpalatset (vid Norra Ban-torget).

DAGORDNING:

1. Val av ordförande, sekreterare och justeringsmän.
2. Fråga om kallelse till årsstämman behöri-gen skett.
3. Styrelsens och förvaltningsrådets berättelse.
4. Revisorernas berättelse.
5. Fastställande av balansräkningen.
6. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen och förvaltningsrådet.
7. Fråga om disposition av överskottet.
8. Bestämmande av arvoden (förvaltningsråd, distriktsråd, revisorer).
9. Konfirmering av föregående årsstämmas beslut om ändring av stadgarna.
10. Eventuell ytterligare ändring av stadgarna.
11. Val av föreningsstämmans representanter i förvaltningsrådet jämte suppleanter.
12. Val av ordförande i förvaltningsrådet.
13. Val av revisorer jämte suppleanter.
14. Val av 3:e distriktets representant i valberedningen.

Glöm inte kallelsekortet. Det är nödvändigt för de medlemmar som önska begagna sin rösträtt. När kortet visats upp vid ingången erhålles ett röstkort.

Vi bilägare

utgiven av Bilägarnas Inköpsförening Stockholm, Huvudstaväg. 12. Tel. 52 06 70.

Ansvarig utgivare: *Sven Östling*.

Nr 1 1953

Årsberättelsesnummer

Upplaga 24 000 ex.

UR INNEHÅLLET:

| | |
|--|-----|
| Omsättningens fördelning på försäljningsenheter och varuslag | 3 |
| ☐ förtroendevalda medlemmarnas uppgifter | 4 |
| Personalfrågor | 4 |
| Styrelsens sammansättning | 4 |
| Förvaltningsråd, distriktsråd och revisorer | 5 |
| Föreningssammanträden | 5 |
| Föreningens ekonomi | 6-7 |
| Brommastationen | 8 |
| Medlemsfrågor | 9 |
| Tendenser inom transportväsen-det | 10 |
| Bilstatistik | 10 |
| Nya Standard Vanguard | 11 |



Omsättningens fördelning

FÖRSÄLJNINGSENHETER
(Milj. kr.)

VARUSLAG
(Milj. kr.)



31,0

Bensin- och servicestationer, garage 12,7

11,0 Flytande bränsle

0,5 Smörjolja

1,3 Bilgummi och gummireparationer

Partiavdelningen 4,3

2,7 Tillbehör och reservdelar

0,8 Tvätt- och smörjservice

AB Stockholms Bilcentral 11,4

7,4 Bilar och traktorer

AB Gummi & Laddning 2,6

3,5 Bilreparationer

3,8 Eldningsolja och oljebrännare

FARGO FERGUSON

PLYMOUTH

VARUSLAGET
1950

De förtroendevalda medlemmarnas uppgifter

Ett av föreningens ledmotiv är att alltid försöka att på bästa sätt tillvarata medlemmarnas berättigade krav på god service. För att affärsledningen skall få så god uppfattning som möjligt om vilka speciella önskemål medlemmarna har, vill man att särskilt utvalda medlemmar skall följa och bevaka de övriga medlemmarnas intressen.

Föreningens distriktsråd skall sålunda tjäna som affärsledningens "känslspröt". Distriktsråden, som

väljes vid distriktsmötena, skall också kunna ge affärsledningen tips och uppslag om olika åtgärder som skulle kunna ge medlemmarna bättre service. Distriktsrådets "operationsområde" är i första hand det distrikt i vilket de blivit valda.

Förvaltningsrådet, till vilket ledamöter väljs både av årsmötet och distriktsmötena, har till främsta uppgift att följa föreningens ekonomiska skötsel och att välja styrelse för föreningen.

Personalen

MER ÄN 500 ANSTÄLLDA TILL MEDLEMMARNAS TJÄNST

Den 31/12 1952 uppgick antalet anställda inom föreningen och dess dotterföretag till 512, varav 445 manliga och 67 kvinnliga. Detta innebär en ökning med sammanlagt 65 manliga och 20 kvinnliga sedan föregående år. Bristen är fortfarande stor på yrkeskunniga bilmontörer; men föreningen försöker — bland annat genom egen kursverksamhet — att i görligaste mån avhjälpa bristen.

FÖRENINGENS PERSONAL FÅR TILLFÄLLE TILL UTBILDNING

Under våren deltog 41 anställda i Inköpscentralens kurser för stationspersonal. "Tre onsdagseftermiddagar om ledarskap" lockade 26 deltagare. Denna kurs var en kurs för personalledare, och deltagarna visade stort intresse, varför kursen sannolikt kommer att upprepas.

Vårens kursprogram omfattade också två stycken 3-dagarskurser.

Under hösten deltog nio anställda i en 2-dagars kurs för stationspersonal.

Sammanlagt 50 anställda vid stationerna från Stockholmsföreningen har sålunda deltagit i kurser, som anordnats av Inköpscentralen.

Under året har två bilgummikurser hållits i Gislaved. Föreningen deltog med fyra representanter, som sålunda fick tillfälle att grundligt gå igenom bilgummifabrikationen. I kursen ingick praktiska arbetsövningar under fabriksverkmästarnas överinseende.

Det råder ingen tvekan om att medlemmarna i föreningen i det långa loppet drager nytta av de vidgade vyer och de uppslag till förbättring av arbetsmetoderna, som dessa kurser är avsedda att ge.

FÖRETAGSNÄMNDEN

Företagsnämnden har under 1952 hållit fyra sammanträden. Härvid har bland annat rationaliseringsförslag från personalens sida diskuterats. Två belöningar à 50:— kronor har utbetalats till förslagsställare.

Föreningens ledning vill deklara sin uppfattning att företagsnämndens arbete kan vara till god nytta för föreningen. För att alla fördelar skall kunna tagas tillvara krävs dock ytterligare aktivitet.

20.000 KRONOR I ÅRLIG BESPARING

Föreningens båda Snabbtankstationer — Bangårdsgatan och Brommaplan — hade under första halvåret 1952 en sammanlagd försäljning av över 2 miljoner liter flytande bränsle. Det halva öre, som bilägarna sparar per liter snabbtankat bränsle innebär således, att Stockholms bilägare tack vare Snabbtank kunnat nedbringa bränslekostnaderna med mer än 10 000 kronor under ett halvt år. Årsbesparingen blir omkring 20 000 kronor — en siffra som visar att Snabbtank var ett lyckosamt IC-initiativ. Dessutom har ju bilägarna återbäring på Snabbtank-köpen liksom på andra köp vid IC:s försäljningsställen.

I samband med bilens "vår-make-up" bör man inte försumma att noggrant se över gummiutrustningen. Små skavanker, som kanske inte ens syns vid en hastig överblick, kan om de ej rättas till förorsaka kritiska situationer när man minst väntar det.

Inför sommarsäsongen bör bilen naturligtvis få en allmän översyn. Däckens utseende kan ge värdefulla upplysningar om till exempel att hjulinställningen måste justeras. Ett ojämnt slitet däck tyder på felaktig hjulinställning eller missbalans på hjulet. Detta kan förutom onödigt däckslitage medföra stora påfrestningar på fjädringen.

Det händer ibland att små, vassa föremål tränger in i däcken. Det kan ofta vara mycket svårt att upptäcka dessa föremål om man inte



Förvaltningsrådets ordförande Arvid Ablin.



Föreningens styrelse från vänster herr Algot Olsson, Sven Östling, Franz Seving, Georg Groth och C. W. Carlsson.

FÖRENINGENS STYRELSE

Föreningens styrelse, som utses av förvaltningsrådet, hade under 1952 följande sammansättning:

Direktör Franz W. Seving (ordförande), direktör Georg Groth (vice ordförande), åkeriägare Algot Olsson (sekreterare), direktör C. W. Carlsson och affärschefen Sven Östling.

Föreningens styrelse utgör styrelse även i föreningens dotterföretag utom i fråga om AB Gummi & Laddning, där styrelsen utgöres av herr Franz W. Seving, Einar Jonasson och Sven Östling samt AB Lidingö Bil- & Mekaniska Verkstad, där styrelsen utgöres av herr Franz W. Seving, Georg Groth, Algot Olsson och Sven Östling.

Verkställande direktör i föreningen och dess dotterföretag är Sven Östling.

Hur är det med bilgummit?

monterar av hjulet och noga synar däckets. Men det lönar sig att vara grundlig när det gäller däcksvården — förr eller senare förorsakar en främmande partikel i däckets punktering.

Om däcken är nedslitna men corden oskadad lönar det sig med regummering. Om denna utförs på rätt sätt blir däckets praktiskt taget likvärdigt med ett nytt — och till väsentligt lägre kostnad.

Låt någon av föreningens gummiverkstäder kontrollera Edra däck. Skulle det visa sig att de behöver repareras eller regummeras sköter sakkunnig personal om den saken. IC:s gummiverkstäder är modernt utrustade och kan hjälpa Er med däcken på bästa sätt. Behöver Ni nya däck kan Ni också vända Er till IC:s gummiverkstäder.

Ni behöver kanske råd och anvisningar när det gäller däcksvården. Ni får hjälp av:

Allan Kristoffersson, Gummicentralen, Hagagatan 18.

Eric Gustafsson, Brommaplan (nyöppnad).

Bengt Gullberg och Stig Johansson, Hornsbergsgaragens Gummiwerkstad, Huvudstavägen 14.

Hans Westerberg, Drottningholmsvägen 1.

Uno Håkansson, Götagaraget, Medborgarplatsen.

Rune Jonasson och Folke Eriksson, AB Gummi & Laddning, Hornsgatan 105—107.

Sigurd Zeilitz, AB Gummi & Laddning, Bondegatan 36.

Förvaltningsrådets och distriktsrådets sammansättning

Förvaltningsrådet

Förvaltningsrådet hade den 31 december 1952 följande sammansättning:

Valda av föreningsstämman.

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Åkeriföreståndare Arvid Ahlin*), direktör Hilbert Källberg*), direktör Hans Karlsson.

SUPPLEANTER:
Ombudsman Gustaf Göransson*), kamrer Simon Fredriksson*).

Valda av distriktet.

1:a distriktet:

Normalm med ytterområden

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Trädgårdsmästare Leonard Vidén, direktör Birger Stridh, åkeriägare Henning Lindgren.

SUPPLEANT:
Åkeriägare Carl-Erik Johnsson.

2:a distriktet:

Kungsholmen med ytterområden

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Åkeriägare Göte Nilsson, kassör Olof Olsson, åkeriägare Gunnar Ferngren.

*) I tur att avgå vid årsstämman 1953.

FÖRENINGSSAMMANTRÄDEN

1952 års ordinarie årsmöte hölls den 29 april under mycket god anslutning av medlemmar på Restaurant Gillet. Efter mötesförhandlingarna höll civilingenjör Bertil Liljeqvist i Vägförningen ett föredrag om "Motorfordonsbeskattning och vägfinansiering".

Årsmötet konfirmerade det av tidigare extra föreningsstämma godkända förslaget om ändring av paragraferna 4, 6, 7 samt 10 i föreningens stadgar.

Styrelsens förslag om ändring av föreningens stadgar beträffande kallelse till föreningsstämma godkändes också. Den berörda paragrafen får efter ändringen följande lydelse: Kallelse till föreningsstämma sker senast 14 dagar före sammanträdet genom allmänna posten eller genom annonser i Stockholmspressen och tidningen Bilekonomi samt genom anslag vid föreningens försäljningsställen.

Den 5 november höll Söderdistriktet möte på Hotell Malmen. I samband med mötet anordnades en diskussion mellan inbjudna talare över ämnet "Måste bilförsäkringen kosta så mycket?".

Normalm-, Kungsholms- och Östermalmsdistrikten höll möte den 11 november i Blå Hallen. Mötet hade lockat inte mindre än 1200 medlemmar, som bland annat fick lyssna till en estraddiskussion om Stockholms trafikproblem.

Distriktsråden

Distriktsråden hade den 31/12 1952 följande sammansättning:

1:a distriktet:

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Åkeriägare Henning Lindgren, murare Edvin Carlsson, åkeriägare John Mattsson.

SUPPLEANTER:
Ingenjör Arvid Fogel, transportchef Tage Clausén.

2:a distriktet:

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Åkeriägare Göte Nilsson, revisor Nikanor Hägglund, trädgårdsanläggare Sigurd Lindgren.

SUPPLEANTER:
Åkeriägare B. Evelönn, körsnär Rolf Malmberg.

3:e distriktet:

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Åkeriföreståndare M. Forslund,

SUPPLEANT:
Trädgårdsanläggare Sigurd Lindgren.

3:e distriktet:

Södermalm med ytterområden
ORDINARIE LEDAMÖTER:
Avdelningschef Artur Berg, leg. läkare Casten Bergendal, åkeriföreståndare Melker Forslund.

SUPPLEANT:
Direktör Åke Beckman.

4:e distriktet:

Östermalm med ytterområden
ORDINARIE LEDAMÖTER:
Köpman B. Nord, stadsbudet K. G. Andersson.

SUPPLEANT:
Ingenjör Sten Thernelius.

5:e distriktet:

Lidingö
ORDINARIE LEDAMÖTER:
Droskägare Edvin Jansson.
SUPPLEANT:
Åkeriägare A. G. Fredriksson.

FÖRVALTNINGSRÅDETS ORDFÖRANDE är herr A. Ahlin.

VICE ORDFÖRANDE herr Casten Bergendal.

SEKRETERARE herr Olof Olsson.

Revisorerna

Föreningens revisorer, som utses av ordinarie föreningsstämma, är målarmästare Oscar Carlsson och förvaltare Eric Åström med avdelningschef Arne Pernell och kassör

åkeriägare Börje Frölinger, ombudsman Ivar Hall.

SUPPLEANTER:
Tulltjänsteman R. A. Tholin, byggmästare Edvin Rundlöf.

4:e distriktet:

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Köpman B. Nord, åkeriägare Ernst Johansson, ingenjör Sten Thernelius.

SUPPLEANTER:
Stadsbudet K. G. Andersson, åkeriägare N. G. J. Albelin.

5:e distriktet:

ORDINARIE LEDAMÖTER:
Droskägare Edvin Jansson, åkeriägare A. G. Fredriksson, byggnadsinspektör O. Klasén.

SUPPLEANTER:
Droskägare Herbert Johansson, byggmästare Albin Andersson.

Erik Söderkvist som suppleanter. I tur att avgå 1953 är herr Eric Åström och Erik Söderkvist.

Föreningen är ansluten till den centrala revisionen inom Bilägarnas Inköpscentral, som för granskning av förvaltningen förordnat auktoriserade revisorn Curt Björell.

Föreningens organisation



Balansräkning för Bilägarnas Inköpsförening Stockholm

Balansräkningen innefattar

Den balansräkning, som återges här, innefattar förutom Föreningen även AB Stockholms Bilcentral, AB Gummi & Laddning och AB Lindingö Bil- & Mek. Verkstad.

Kompanjonföretagen Handelsbolaget Götagaraget—Bilägarnas Inköpsförening, som driver Götagara-

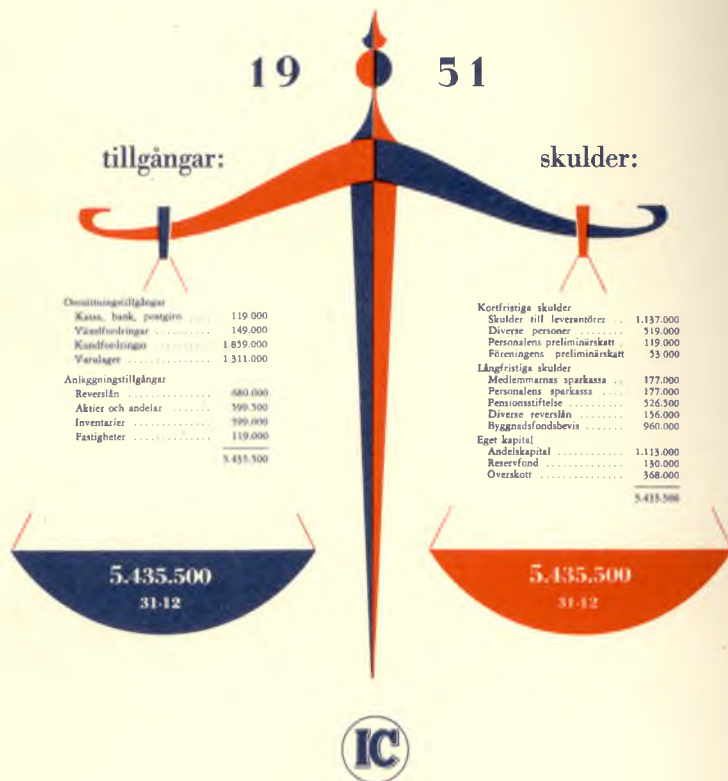
get under Medborgarplatsen och Handelsbolaget Droskägarna—Bilägarna, som driver IC-stationerna på Valhallavägen, Hornsgatan 76, Liljeholmsplan och i IC-huset, ingår med sina överskott (Föreningens andel däri) i den Vinst- & Förlusträkning, som återfinnes på nästa sida.

Den är enkel

Balansräkningen är ej så märkvärdig som den ser ut. Konstruktionen är helt enkelt den, att man på vänster sida har satt upp tillgångarna och på den högra har man satt upp skulderna. I allmänhet i välskötta företag överstiger tillgångarnas värde skuldernas värde.

Det är på samma sätt med föreningen, som för den enskilde medlemmen.

När tillgångarna överstiger skulderna så har föreningen, likaväl som den enskilde medlemmen, i sin ekonomi ett *överskott*. När man nu en gång för alla har kommit överens om att balansräkningens båda sidor skall sluta med samma belopp, lägger man överskottet i samma vågskål som skulderna. På det viset kommer vågskålarna att väga jämnt.



Ögonblicksbild av värdeströmmen

Vår balansräkning liksom alla balansräkningar är ett tvärsnitt genom företagets ställning den sista december. Genom varje företag går som en ström ett flöde av pengar och pengars värden. Den sista december skar man av flödet och såg efter hur det stod till.

I den här strömmen av värden kan man urskilja sådant, som snabbt strömmar genom företaget medan det också finns värden, som strömmar mycket långsamt och som till och med ligger stilla.

I balansräkningen finns ett par rubriker, "omsättningstillgångar" och "kortfristiga skulder". De representerar värden, som snabbt strömmar genom företaget. Varulagret t. ex. köps in ena dagen och säljs kanske veckan därpå.

Skulder till leverantörer är också värden av denna typ. Föreningen köper ena dagen och får en faktura som bokföres och som ligger i en pappershöj under ca 14 dagar. Därefter betalas den.

Som exempel på värden som ligger i företaget mycket länge, kan fastigheter nämnas, under rubriken "anläggningstillgångar". I princip avser föreningen att använda fastigheterna för mycket, mycket lång tid framåt 30—40—50 år.

Andelskapitalet är också en typ av värden som medlemmarna avser att draga nytta av för lång tid framåt. Så länge medlemmarna vill att föreningen skall bedriva verksamhet, lika länge kommer andelskapitalet att finnas kvar.

Penninganskaffning — Skulder Penningplacering — Tillgångar

Man kan säga att de rubriker som finns på skuldsidan anger varifrån föreningen får sina pengar. Tillgångssidan visar på vilket sätt föreningen använder pengarna.

Rubriken "kortfristiga skulder" slutar på drygt 2½ milj. kronor, vilket betyder att föreningen disponerar kapital som t. ex. leverantörerna tillhandahåller i form av krediter.

Rubriken "långfristiga skulder" som slutar på drygt 2 milj. kronor betyder att föreningen i sin verksamhet använder kapital från medlemmarnas sparkassa, in-teckningsbevis, byggnadsfondsbevis m. m.

På samma sätt drager föreningen i sin verksamhet nytta av det egna kapitalet t. ex. medlemmarnas an-

delar. Naturligtvis har föreningen under året haft möjlighet att utnyttja den rörelsevinst, som undan för undan skapats genom medlemmarnas köp.

Tillgångssidans rubrik "omsättningstillgångar" slutar i år på nära 4 milj. kronor. Av detta belopp lägger föreningen en del pengar i kassalådan för att ha till hands. Av samma anledning har en del pengar satts in på postgiro och på banken. Samtidigt har nära 1.7 milj. kronor placerats i varulager.

Anläggningstillgångarnas värde uppgår 1952 till nära 3 milj. kronor, medan förra årets summa uppgick till ca 2 milj. kronor. Ökningen återspeglar föreningens kraftiga byggnadsverksamhet under året.

ANDELSKAPITALET 1952



Årets början



Utbetalt



Kontant inbetalt



Överförd återbäring



Årets slut

19 52

tillgångar:

skulder:

| | |
|-----------------------------|------------------|
| Omsättningstillgångar. | |
| Kassa, bank, postgiro | 89.000 |
| Växelfordringar | 70.500 |
| Kundfordringar | 2.144.500 |
| Varulager | 1.660.500 |
| Anläggningstillgångar | |
| Reverslån | 874.000 |
| Aktier och andelar | 588.000 |
| Inventarier | 700.000 |
| Fastigheter | 617.000 |
| | <u>6.743.500</u> |

| | |
|-------------------------------|------------------|
| Kortfristiga skulder | |
| Skulder till leverantörer .. | 1.120.000 |
| Diverse personer | 1.275.000 |
| Personalens preliminärskatt . | 172.000 |
| Föreningens preliminärskatt | 34.000 |
| Långfristiga skulder | |
| Medlemmarnas sparkassa .. | 188.500 |
| Personalens sparkassa | 187.000 |
| Pensionsstiftelse | 542.000 |
| Diverse reverslån | 134.000 |
| Byggnadsfondsbevis | 1.214.000 |
| Eget kapital | |
| Andelskapital | 1.321.500 |
| Reservfond | 140.000 |
| Överskott | 415.500 |
| | <u>6.743.500</u> |

6.743.500
31-12

6.743.500
31-12



Ansvarsförbindelser kr. 1.845.000

När ett bilköp kontrakterats, betalas en del av likviden med växlar, som föreningen diskonterar i bank. Köparen skriver således på en växel, och om han icke infriar sin förbindelse ansvarar föreningen för att banken får sina pengar. Som säkerhet för föreningen står bilen.

REVISORERNA SÄGER:

Vi har granskat den balansräkning och vinst- och förlusträkning, som återges med avrundade siffror i Vi bilägare. Likaså har vi gått igenom de övriga punkterna i berättelsen om årets förvaltning. Årsberättelsen i Vi bilägare ger en korrekt bild av innehållet i styrelsens och förvaltningsrådets officiella berättelse om verksamheten för 1952.

Oscar Carlsson, Eric Åström,
Curt Björell
(aukt. revisor)

Vinst- och förlusträkning

| | 1951 | 1952 |
|--|------------------|------------------|
| INTÄKTER: | | |
| Rörelsen | 4.574.600 | 5.140.500 |
| Ränteintäkter | 140.000 | 152.000 |
| Utdelning Aktier och andelar | 9.000 | 14.000 |
| | <u>4.723.600</u> | <u>5.306.500</u> |
| KOSTNADER | | |
| Personalkostnader | 2.081.000 | 2.462.800 |
| Lokalkostnader | 815.500 | 812.900 |
| Driftskostnader för bensinstationer, garage, verkstäder och kontor | 1.232.500 | 1.392.700 |
| Avskrivning å inventarier | 48.600 | 25.000 |
| Nedskrivning å aktier | 25.000 | 25.000 |
| Räntekostnader | 99.000 | 127.000 |
| Skatter | 54.000 | 45.600 |
| Årets vinst | <u>368.000</u> | <u>415.500</u> |
| | <u>4.723.600</u> | <u>5.306.500</u> |

Vinst- och förlusträkningens uppgift är att visa hur överskottet har uppkommit.

Överskottet

Det överskott, som intjänades 1951 av föreningen kom till mer än 95 % medlemmarna tillgodo i form av återbäring och ränta.

Överskottet 1951 uppgick till 368 000 kronor.

Till medlemmarna gick som ränta (4 %) på inbetalda andelar 37 650:—
Till medlemmarna gick som återbäring (3 %) på inköp från föreningen 320 000:—
Till föreningens reservfond avsattes 10 350:—

Kr. 368 000:—

STYRELSEN FÖRESLÅR

Av överskottet på rörelsen för år 1952 — 415 582:80 — föreslår styrelsen att:

kr. 44 582:80 utbetalas till medlemmarna som ränta på deras andelar (4 %);

kr. 350 000:— tillföras medlemmarna som återbäring på deras inköp under året (3 %);

kr. 21 000:— överföres till reservfonden.

STÖRST OCH
MODERNAST

Neonskylten på
taket till IC-
Brommaplan pre-
senterar anlägg-
ningens omfatt-
ning och den
service stationen
kan ge.



Västerort har fått sin nya storstation

Den 21 mars 1953 öppnades föreningens station vid Brommaplan i utbyggt skick. Nu finns det således fullständiga servicemöjligheter för Brommaområdets ca 6 000 bilar. Föreståndare för den nya storstationen är herr Anders Sparf, som tidigare var föreståndare för Kronobergsgaraget.

Vid Brommaplan finns nu förutom Snabbtank och "vanlig" bensinstation även gummiverkstad, en mindre bilverkstad och butik för reservdelar och tillbehör. Brommaplansstationen har också överliggningsrum för långfärdsbilister. Tvätt- och smörjhallarna har fått den modernaste tänkbara utrustning. På planen utanför stationsbyggnaden finns dessutom en 10-tons lift, som lyfter bussar och större lastbilar. Servicemöjligheterna för sådana tyngre fordon är begränsade och det är inte många servicestationer i Stockholm, som har lyftanordningar för fordon i den högre viktsklassen.



AUTOPUMP RÄDDNING FÖR NATTLIG BILIST

På nyåret 1953 lanserade föreningen en efterlängtat nyhet vid stationen på Valhallavägen — den automatiska bensinpumpen. IC-AUTOPUMP, som vi kallar den nattlige (östermalms-)bilistens räddningsplanka, är mycket enkel att sköta. Sedan man nollställt räknverket stoppar man ned tre enkronor i myntkastet varefter pumpens motor startar, och man kan tanka på vanligt sätt. När man fått motsvarande kvantitet bensin stannar motorn automatiskt, och om man önskar ytterligare bränsle är det bara att upprepa proceduren. AUTOPUMPEN levererar OKtan-ex — det bränsle, som de flesta bilägare föredrar.



NY STATION VID KUMLA—HANVIKEN— VENDELSÖ—TROLL- BÄCKEN . . .

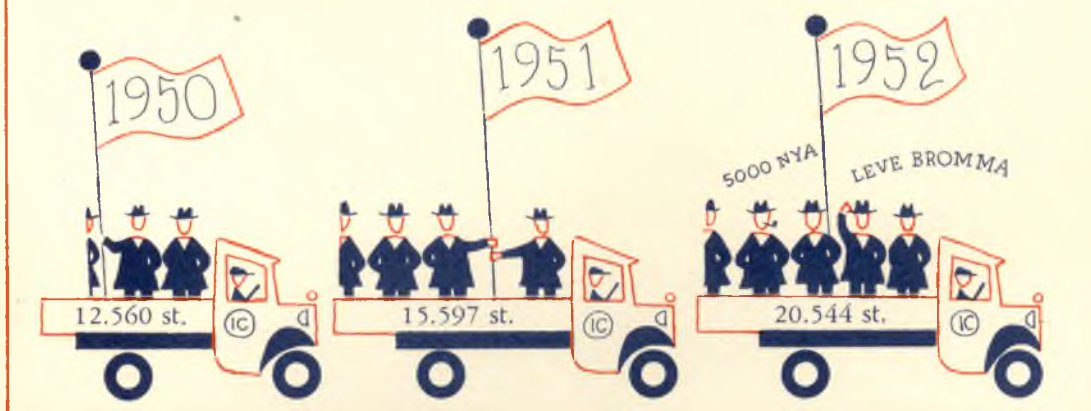
I februari i år öppnades den nya bensinstationen vid Vendelsövägen i Trollbäcken. Vid stationen finns OKtan-ex, vanlig bensin och diesel samt tvätt- och smörjbyrja. Längre fram är det meningen att tvätt- och smörjplatserna skall byggas in. Föreståndare för den nya stationen är Olle Wallenholm, väl känd av ortens bilägare genom sin tidigare verksamhet inom branschen.



Stationsbyggnaden ligger med bekväma infarter alldeles intill landsvägen.

Rekordanslutning av medlemmar och kunder 1952

ANTAL MEDLEMMAR OCH KUNDER



Det kanske bästa beviset för samköpsidéns bärkraft är den stora anslutningen av nya medlemmar. För föreningen har 1952 varit ett rekordår. Antalet registrerade medlemmar/kunder steg från 15 597 den 31/12 1951 till 20 544 den 31/12 1952 — en ökning med nästan 5 000. Under 1952 ökade således antalet med nära en tredjedel. På de två sista åren har antalet fördubblats.

VAD BETYDER "IC"

Även bland gamla medlemmar råder en viss tveksamhet och osäkerhet, när det gäller vad som är IC. Och nya medlemmar, som kommer till, ställer sig naturligtvis ändå mera frågande.

Ordet "IC" betyder ibland Bilägarnas Inköpsförening, Stockholm, andra gånger innebär "IC" Bilägarnas Inköpscentral. Och då och då menar man med "IC" både Stockholmsföreningen och Bilägarnas Inköpscentral.

Hur hänger det ihop?

Hela IC-rörelsen är uppbyggd av lokala föreningar. Det finns för närvarande 157 st. utspridda över hela landet.

Lika väl som det finns en Bilägarnas Inköpsförening Stockholm, så finns det en Bilägarnas Inköpsförening Malmö, Bilägarnas Inköpsförening Göteborg osv., osv. Alla dessa lokala föreningar äga tillsammans Bilägarnas Inköpscentral, vars uppgift det är att förse de lokala föreningarna med varor.

Den största lokalföreningen i landet är Bilägarnas Inköpsförening Stockholm och eftersom Stockholmsföreningen är en av delägarna i Bilägarnas Inköpscentral, så har benämningen "IC" kommit att gälla även för Bilägarnas Inköpsförening Stockholm.

När Stockholmare i allmänhet säger: "Nu åker jag till IC och tankar", så menar han därmed att han åker till Bilägarnas Inköpsförening Stockholm.

TILL VÄLGÖRANDE ÄNDAMÅL...

Under 1952 anslogs 1 000:— kronor till Barnens Dags sommarbarnsverksamhet samt beslöts att 4 000:— kronor skulle fonderas i en "välgörenhetsfond" att användas vid behov under 1953. Av denna fond har 2 000:— kronor disponerats för Hollandshjälpen med anledning av översvämningskatastrofen i år.

MEDLEMS- INFORMATION

Genom IC-rörelsens månadstidskrift "Bilekonomi" hålles medlemmarna informerade om vad som händer och sker inom rörelsen och överhuvud taget om det allmänna läget på motorfronten.

Föreningens tryckta meddelande "Vi bilägare" har under 1952 utgivits i två nummer och utsänts till medlemmar och kunder. I "Vi bilägare" lämnas informationer angående föreningens verksamhet.

På årsmötet och distriktsmötena har medlemmarna också informerats om olika aktuella frågor i samband med föreningens verksamhet. Genom distriktsrådets verksamhet har också kontakten hållits mellan afärsledningen och medlemmarna.

EN FÖRKLARING

Omkring årsskiftet fick våra medlemmar ett brev med en del informationer.

Brevet avslutades med en liten kupong, där medlemmarna skulle pricka för den eller de tidningar, som lästes regelbundet.

Vi ha naturligtvis fått in en hel del kuponger. Många har roat sig och oss med att på kupongerna skriva lustiga anmärkningar. Andra har mer temperamentsfullt frågat, om det var vår avsikt att ta reda på medlemmarnas politiska uppfattning. Det är alldeles självklart, att vår avsikt har varit helt "opolitisk". Det framgår ju av, att kupongerna saknar rad för namnteckning.

Vår avsikt var i stället att få veta vilka tidningar, som våra medlemmar läser. På det sättet få vi veta, i vilka tidningar vi skall göra reklam.

Kupongerna var alltså ett led i föreningens alla försök att driva rörelsen till så låga kostnader som möjligt.

Det är ju ingen idé för oss, att publicera annonser och meddelanden till medlemmarna i tidningar, som de inte läser.

IC SIDO-förugn ger många fördelar



Allt fler villaägare börjar komma underfund med att en förugn är ett värdefullt kompliment till oljeeldningsanläggningen. Fördelarna med förugnen är bland annat att pannan kan eldas även med fasta bränslen, t. ex. ved, papper, sopor och skräp. Förugnen ger fullgod förbränning och mycket låga rökgastemperaturer.

Tyvärr har inte utrymmet i en del villapannrum medgivit montering av en förugn. IC:s oljeavdelning har därför börjat arbeta med en sidmonterad förugn, IC-SIDO-förugn, som placeras i så kallat toppmontage stående bredvid pannan. Sidmontaget kräver mindre utrymme och lämnar hela frontpartiet på värmepannan fritt, så att man obehindrat kan stå framför pannan och elda med fasta bränslen om man vill utnyttja dessa och spara på oljan. Genom att IC-SIDO-förugn tillåter att pannan utan besvär eldas med valfritt bränsle blir man helt oberoende av strömavbrott,

ransoneringsbestämmelser eller brist på eldningsolja.

IC-SIDO-förugn är lämplig för de flesta smidda pannor, Gustafsberg, CTC, Parca m. fl. från 0,8 till 4,0 m² eldyta. Förugnen är helt vattenmantlad och färdigmurad med eldfast tegel i ett förbränningsrum, som ger fullgod förbränning och låga rökgastemperaturer. Oljeförugnens värmeyta är 0,65 m² och dess värmeffekt uppgår till 8.000 värmeenheter per timme.

Närmare upplysningar om IC-SIDO-förugn lämnas av Bilägarnas Inköpsförenings oljeavdelning, tel. 52 06 70.

Tendenser inom transportväsendet

För ett industriellt expanderande land är det karaktäristiskt att serviceindustrierna utvecklas.

Under de senaste tjugofem åren har vårt näringsliv expanderat oerhört, och en av de serviceindustrier som expanderat allra mest är transportväsendet. Ett välutvecklat trafikväsen har blivit en nödvändig del i det moderna samhället. Naturrikedomarna ligger på spridda håll och råmaterialen måste transporteras till fabriker, som ligger koncentrerade långt från råvarornas ursprung.

De senaste årtiondena har också inneburit en allt kraftigare specialisering och en allt högre uppdriven masstillverkning. Industriens produkter måste ut till de slutliga konsumenterna. Allt detta utgör förutsättningarna för bl. a. godstrafikväsendet.

Den allmänna levnadsstandardhöjningen och den ökade realinkomsten ger dessutom den enskilde möjligheter att förverkliga sina drömmar att få resa.

Landsbygdens avfolkning betyder att tätorterna växer. Den moderna bebyggelsen med förorter ger upphov till ökad passageraretrafik mellan förorten och citykärnan.

Vårt svenska trafikväsen befinner sig av allt att döma mitt i en kraftig expansionsperiod. Det visar sig att nästan hälften av de totala passageraretransporterna sker med bil.

När det gäller gods, kan man konstatera, att nära tre fjärdedelar går med lastbil. Bara en femtedel går med svenska folkets egen järnväg.

För 1950 räknar man med att de investeringar, som gjordes i transportväsendet uppgick till en tiondel av landets totala investeringar. Före kriget var investeringarna i transportväsendet väsentligt högre. Ett resultat av detta har blivit att transportapparaten under de senaste åren har utnyttjats i avsevärt högre grad än förut. Och allt tyder på att de ökade anspråken på biltransporter av olika slag kommer att medföra en ytterligare expansion i framtiden.

1950 sysselsattes ungefär en kvarts miljon människor inom hela transportväsendet. Om man för skoj skull antar att alla dessa är gifta och har ett eller två barn, skulle således nära en miljon människor vara ekonomiskt beroende av transporterna inom landet. Något mer än hälften är ekonomiskt beroende av biltrafiken.

Eftersom man för framtiden har anledning tro, att realinkomsten skall fortsätta att öka, kan man vänta sig en ökad benägenhet att resa. Man har också anledning tro att tätorterna och de stora städerna skall fortsätta att växa. Den högre inkomsten i och för sig behöver inte ge anledning till ökade resor, men fritiden ökar och därmed ges tillfälle att utnyttja den högre inkomsten för resor.

Inom ramen för ett fritt näringsliv kan man vänta att en allt större del av nationalinkomsten uppsuges av transportsystemet och den största expansionen torde biltrafiken komma att undergå.

Antalet personvagnar väntas bli fördubblat fram till 1960. En förutsättning för fördubblingen — och en mycket viktig förutsättning — är att myndigheterna icke kväver den naturliga utvecklingen med skatter eller andra åtgärder.

Godstrafikens bilpark kommer dels att öka i antal och dels kommer vagnstorlekarna att öka. Tendensen mot större vagnar är redan nu mycket tydlig och vi kommer att i framtiden se ännu större bilar, och släpvagnarna kommer att öka i antal. Därmed skapas förutsättningar för ökade laster.

Den ökade trafikintensiteten och den ökade vagnvikten för godstrafiken kommer i framtiden att kräva stora investeringar i vägar och broar. Men även städernas och tätorternas gator kommer under utvecklingens gång att få ett annat utseende än de ha i dag.

Man kan väl över huvud taget fråga sig, om inte den första förutsättningen för en expansion av godstrafiken på landsvägarna just är stora investeringar i vägar.

Det har talats här om expansion och utveckling. I och för sig säger det inte så mycket därför att de flesta delar av näringslivet under de sista 25 åren har undergått en kraftig utvidgning och kommer att fortsätta på den vägen.

Det är därför intressant och betydelsefullt att transportväsendet med dess livskraftigaste del, biltrafiken, under de senaste åren har utvecklats jämförelsevis mer än andra delar av näringslivet. Den tendensen kommer sannolikt att hålla i sig.



I AEC-fabriken står dessa bjässar och väntar på att få göra sin insats bland annat inom svenskt transportväsende.

55.000 bilar i Stockholm Mer än var 3:e bilägare IC-ansluten

Nyregistreringen av bilar visade en minskning under 1952 med ca 15 % för hela landet jämfört med föregående år. För Stockholms del var minskningen än mer markant, och antalet nyregistreringar sjönk med ca 21 %. Stockholms bilpark omfattar nu ca 55 000 bilar medan det i hela landet finns omkring 470 000 bilar (person- och lastbilar samt bussar). Bilägarnas Inköpsförening Stockholm hade vid årsskiftet 1952—1953 över 20 000 registrerade medlemmar och kunder,

vilket innebär att betydligt mer än var tredje bilägare i Stockholm är ansluten till rörelsen.

Den nedgång i antalet nyregistreringar som märktes mot slutet av 1951 visade sig inte vara någon tillfällighet. Under 1952 inregistrerades i hela landet 63 913 bilar mot 74 046 under 1951. Motsvarande siffror för Stockholm visar en minskning av nyregistreringarna från 11 684 år 1951 till 9 219 under 1952.

Bilimporten sjönk 1952

BILIMPORTEN 1952

| | England 1.000 kr. | Tyskland 1.000 kr. | Frankrike 1.000 kr. | Italien 1.000 kr. | N.-amerika 1.000 kr. | ”Övriga” 1.000 kr. | Totalt 1.000 kr. |
|----------------|----------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| Personbilar | 50.641 | 67.903 | 28.238 | 14.639 | 9.839 | 19.855 | 191.115 |
| Lastbilar | 14.600 | 15.104 | 1.529 | 80 | 7.971 | 2.678 | 41.882 |
| Bildelar | 62.088 | 23.975 | 2.192 | 1.371 | 41.461 | 4.335 | 135.422 |
| Bilimporten | 127.329 | 106.982 | 31.959 | 16.090 | 59.271 | 26.868 | 368.419 |
| Proc. fördeln. | 35 % | 29 % | 9 % | 4 % | 16 % | 7 % | 100 % |

Motorcykelimporten 1952.

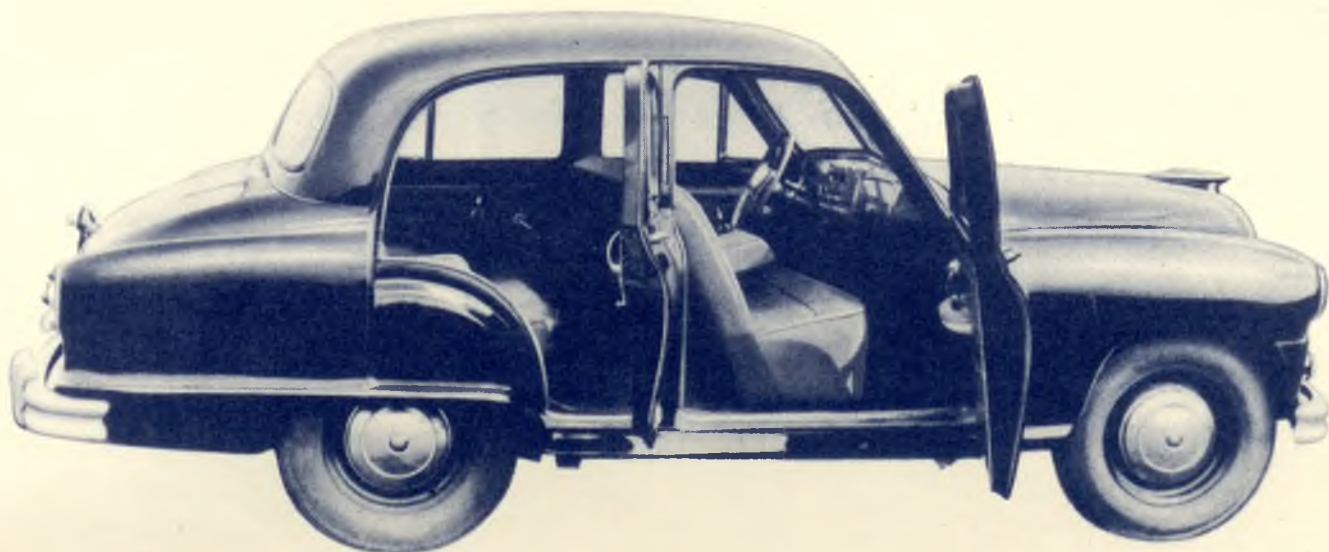
| | | | | | | | |
|-------------|-------|-------|-----|-------|---|-------|--------|
| Motorcyklar | 7.380 | 2.971 | 455 | 1.481 | 8 | 4.817 | 17.112 |
|-------------|-------|-------|-----|-------|---|-------|--------|

BILIMPORTEN 1951

| | | | | | | | |
|----------------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Personbilar | 72.014 | 72.399 | 34.597 | 17.507 | 15.243 | 14.215 | 225.975 |
| Lastbilar | 9.672 | 9.046 | 1.780 | 216 | 7.482 | 156 | 28.352 |
| Bildelar | 50.297 | 19.872 | 5.320 | 678 | 67.664 | 4.554 | 148.382 |
| Bilimporten | 131.983 | 101.317 | 41.697 | 18.401 | 90.392 | 18.925 | 402.712 |
| Proc. fördeln. | 33 % | 25 % | 10 % | 5 % | 22 % | 5 % | 100 % |

Motorcykelimporten 1951.

| | | | | | | | |
|-------------|-------|-------|-----|-------|---|-------|--------|
| Motorcyklar | 8.322 | 4.174 | 174 | 1.632 | 5 | 4.895 | 19.202 |
|-------------|-------|-------|-----|-------|---|-------|--------|



Nu kommer NYA Vanguard!

1953 års modell av populära Standard Vanguard har nu kommit till Sverige. Den nya modellen visar upp en hel del avsevärda förändringar jämfört med tidigare modeller. Vad man först lägger märke till är att nya Vanguarden fått en helt ombyggd bakvagn, som förutom ett vackrare utseende ger vagnen bättre sikt framåt, rymligare bagageutrymme och bredare bakdörrar. Men vid närmare granskning finner man en rad andra väsentliga förbättringar.

Den främsta tekniska nyheten är utan tvekan att kopplingen blivit hydrauliskt manövrerad. Det innebär att pedalen kräver mindre tryck och går lättare och mjukare. En annan praktisk nyhet är den vertikalt placerade bensintanken. Tankinnehållet kan utnyttjas till sista droppen och tanken inkräktar så litet som möjligt på bagageutrymmet.

De vackert rundade bakflyglarna avslutas med en enhet för bakljus, stoppljus och backljus. Det senare tänds automatiskt när backväxeln läggs in.

Även framdörrarna har breddats så att i- och urstigningen blivit mycket bekväm.

Nya Standard Vanguard har blivit up to date såväl beträffande exteriör som teknisk fulländning.

Se den nya
**STANDARD
VANGUARD**
hos
Bilcentralen
Sveavägen 49

SPECIFIKATION

MOTOR:

Fyra cylindrar. Cyl.-diam. 85 mm. Slaglängd 92 mm. Cyl.-volym 2,088. Kompressionsförh. 7—1. Effekt 68 hkr vid 4.200 varv/min. "Våta", utbytbara cyl.-foder av kromnickelstål. Uppsplitsade lättmetallkolvar av aluminiumlegering. Två kompressionsringar och två oljeringar på varje kolv. Trelagrad och avbalanserad vevaxel av kraftig konstruktion. Utbytbara precisionslager. Stötstångsmanövrerade toppventiler av pat. konstruktion, som ger ytterst tyst ventilfunktion. Duplexkedjedriven fyrlagrad kamaxel. Termostatreglerat kylsystem med vattenpump. 12½" 4-bladig fläkt, driven av kilrem. Mekanisk AC-pump för bränslet. Solex fallförgasare med kombinerad luftrenare och insugningsljud-dämpare. Insugningsrör med termostatreglerad förvärmningsanordn. Hobourn-Eaton oljepump, nedsänkt i oljeträget. Metallduksfilter och "full flow" oljerenare med utbytbar renarinsats. Batteritändning med centrifugal- och vacuumreglerad, automatisk tändförställning. "Flytande kraft"-upphängd motor och växellåda medelst gummi. Automatisk vevhusventilation, förbunden med insugningssystemet och av AC-typ. **Koppling:** Borg Beck 9" enkelskivig torrlamellkoppling. Hydraulisk manövrering, mycket lättgående pedal. **Växellåda:** Tre hastigheter framåt och en backväxel. Rattväxel med spak till höger under ratten. Tystgående, spiralskurna drev med *alla* hastigheter synkroniserade. **Axlar:** Individuell framhjulsupphängning. Halvt avlastade bakaxlar med koniska, spiralskurna kardandrev av hypoidtyp. **Fjädring:** Spiralfjädrar med låg fjädringsfrekvens för den individuella framhjulsupphängningen. Långa halvelliptiska fjädrar bak. Hydrauliska stötdämpare. Krängningshämmare bak. **Bromsar:** Lockheeds hydrauliska. **Ram:** Kraftig konstruktion. Rektangulär lådsektion med x-tvårbalk som stöd. Hela ramen rostskyddad. **Styrning:** Av typen kam med rulle. 43 cm fjädrande stälkerratt. Ekrarna placerade så att god överblick över instrumenten erhålles. **Elektrisk utrustning:** 12 volts, 51 amp/tim batteri placerat under huven. Separata parkeringslyktor och strålkastare inbyggda i stänkskärmarna. Stopp-, bak- och backbelysning.

DIMENSIONER:

Hjulbas 2,388 m, spårvidd fram 1,295 m, bak 1,372 m, total längd 4,267 m, bredd 1,753 m, höjd, obelastad, 1,651 m, vikt (med bränsle, olja och utrustn.) 1,233 kg, fri markhöjd 20,3 cm, vändningsradie 5,4 m, ringutrustning 6.00×16, bensintankens rymd 54,5 liter, motorns oljerymd 6,7 liter, växellådans oljerymd 0,8 liter, bakaxelns oljerymd 1,1 liter, kylsystemets rymd 8,2 liter, med luftkonditionering 8,8 liter.

KAROSS OCH UTRUSTNING:

4-dörrars stålkaross med fyra sidofönster och V-formad, delad vindruta. Fram- och baksäten av sofftyp. Fällbart armstöd i framsätet. Hållarestroppar för baksätets passagerare. Bredden på framsätet 145 cm, på baksätet 122 cm mellan armstöden och 142 cm ovanför dessa. Framsätet kan flyttas bakåt eller framåt med en mekanism, som lätt kan manövreras även när passagerarna sitter i sätet. Lågt placerat, slätt golv. Splitterfria rutor runt om.



IC-service — god service

TÖRE ATTERSTRÖM
TVÄTTINRÄTTNING
BURSPRÄKSVÄGEN 2
JOHANNESHÖV 15779

