SVENSKA DAGBLADET

Nr 45½ FREDAGEN DEN 16 FEBRUARI 1962 DEL 2

Utställningsnummer

Dagens bilar på bildsidor

En ökad övervakning av trafikanterna är nödvändig förklarar polismästare Nils Lüning i en specialartikel på sidan 11. Han påpekar att bilisterna inte i önskvärd utsträckning följer gällande P-bestämmelser. Han hoppas också på att alla trafikanter skall vinnlägga sig om att ta hänsyn till andra trafikantgrupper. Det behövs mer vänlighet i trafiken.

Statssekreterare Nils Hörjel i kommunikationsdepartementet behandlar ett aktuellt ämne i en artikel för SvD. Han tar upp hela frågan om trafikpolitiken bland annat med EEC-frågan som bakgrund. På mittuppslaget i bilagan presenteras vidare ett stort antal av de modernaste bilarna. Vi visar såväl svenska som utländska vagnar med viktiga data.

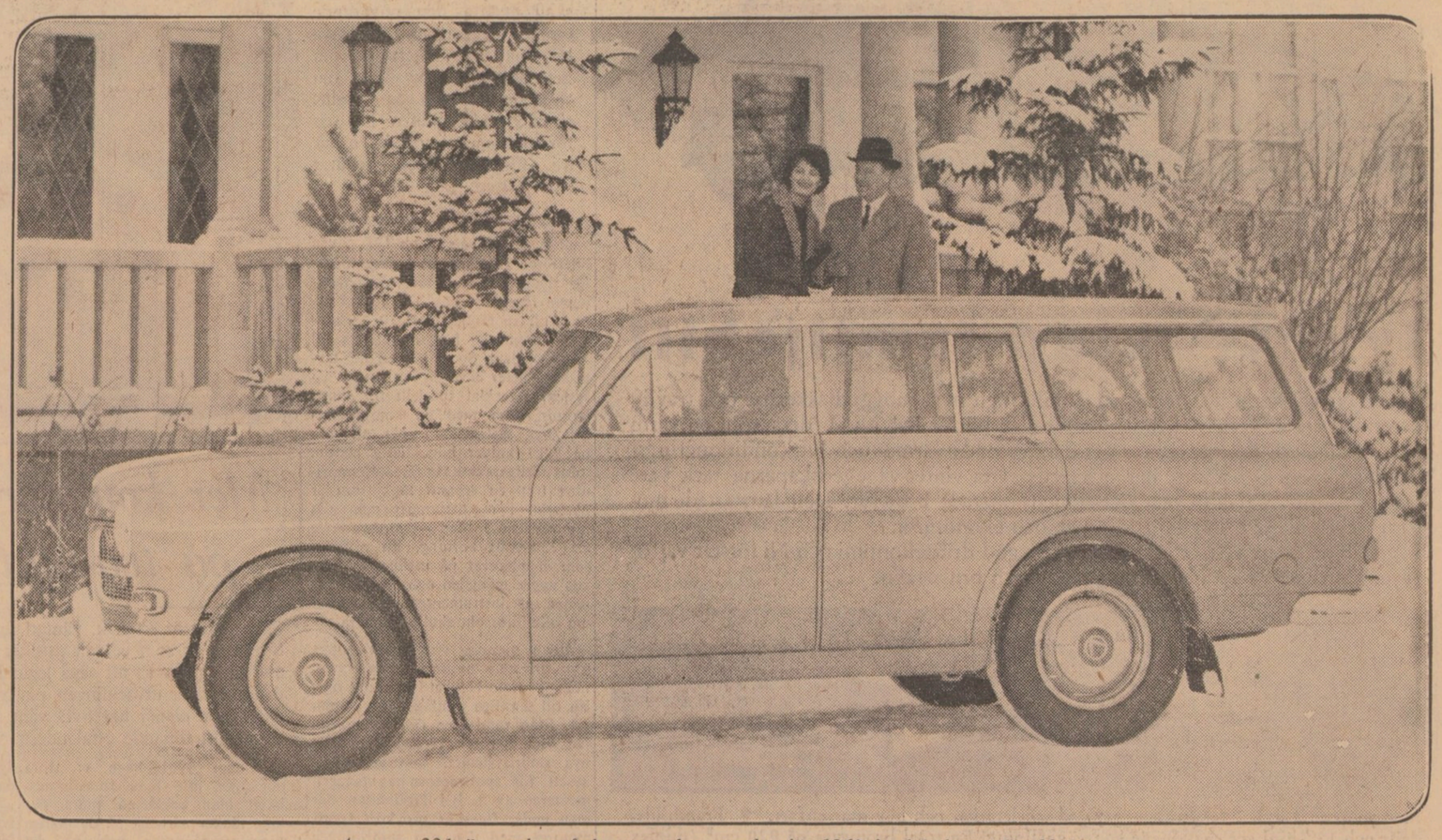
Högertrafikfrågan är ständigt aktuell. Efter den framlagda kostnadsutredningen har frågan gått ut till länsstyrelser, verk och organisationer. I Motorbilagan redovisar vi de olika remissinstansernas uppfattning såväl vad det gäller själva huvudfrågan som kostnaderna. SvD-läsarna kan själva se vad just deras län och organisationer sagt!

Motortidning i ny SvD-press

Svenska Dagbladet flyttar i vår till Marieberg. I samband därmed startar tryckningen av tidningen på två toppmoderna pressar. En av dessa provkörs nu av teknikerna. Som ett led i justeringarna inför flyttningen har den Motortidning ni just nu håller i händerna tryckts på den ena färdigmonterade pressen.

Naturligtvis har ni redan märkt att formatet är annorlunda. Så blir det i framtiden. Och trycket i de slutjusterade pressarna kommer att bli av högsta kvalitet. Svenska Dagbladet får i det nya tidningshuset ännu större möjligheter att på ett tekniskt fulländat sätt ge ut en modern vältryckt tidning.

Dagens Motortidning har redigerats för framtiden. Vi vill bjuda läsarna ett text- och bildmaterial som är aktuellt lång tid. Ja, kartan på sista sidan kommer t. o. m. att vara aktuell i många år! Redaktörer för Motortidningen är SvD-medarbetarna Rolf Lindqvist och Claes Axell.



Amazon 221 är en herrgårdsvagn och en nyhet för 1962 års bilsalong i Stockholm.

SVENSKA NYHETER PÅ STOCKHOLMS BILSALONG!

Volvo visar ny herrgårdsvagn
Bättre motor i snabbare Saab

Ett par stora svenska bilnyheter presenteras på Stockholms bilsalong den 17—25 februari. Volvo visar sin Amazon herrgårdsvagn och Saab sin nya sportbil. För första gången kommer också Volvos sportvagn P 1800 att utställas i två exemplar. Beträffande Saab Sport kan redan här nämnas att den väntas tilldra sig stor uppmärksamhet. Den har nämligen fått en ny motor med tre förgasare. Vidare har motorn färskoljeinsprutning vilket betyder att man inte längre behöver tanka oljeblandad bensin.

Saabs motor presenteras närmare på sidan 2 i Motorbilagan. Direktör Tryggve Holm säger i ett uttalande att man kommer att hålla fast vid tvåtaktsmotorn hos Saab. Men den kommer att förbättras ännu mer. Det finns ute i Europa ett stort intresse för bilen och hos tillverkaren anser man att bilkonstruktionen kommer att attrahera både i dag och i framtiden.

Beträffande övriga bilar på bilsalongen kan nämnas att det förefaller som om de stora bilarna håller på att bli mindre och att de små bilarna visar tendens att växa. De runda former, som kunde spåras redan i samband med den internationella bilsalongen i Frankfurt i höstas, står sig. Bilarna tycks få mjukare linjer och de mycket kraftiga plåtutdragen håller på att försvinna.

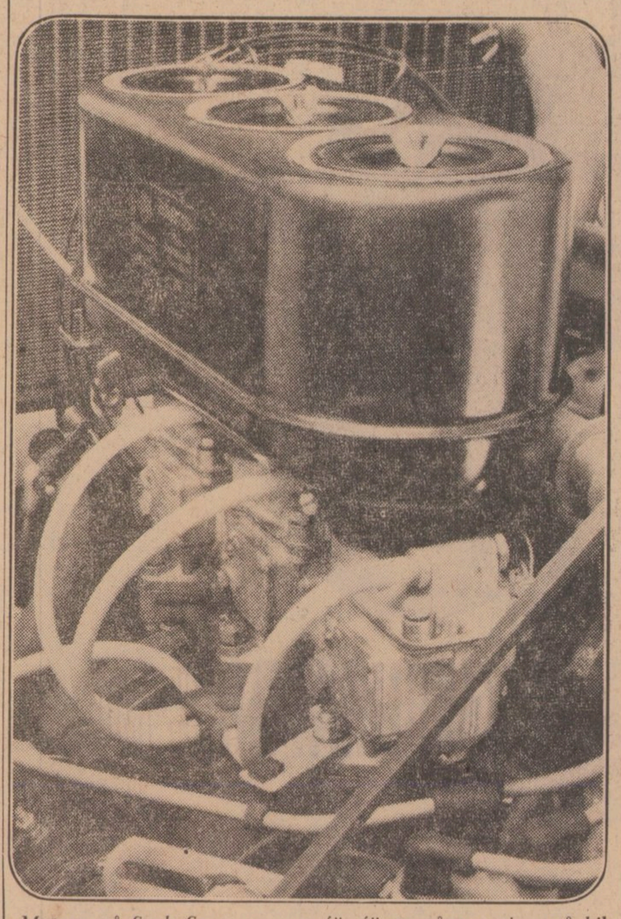
På Stockholms bilsalong skall bilar för sju miljoner visas! Totalt rör det sig om 200 modeller som finns inom S:t Eriksmässans 20 000 kvadratmeter stora utställningshall, vilken för övrigt är alldeles ny.

SvD presenterar i detta specialnummer också en rad sportvagnar. I detta sammanhang bör anmärkas att sportvagnarna tycks bli allt fler och allt starkare.

Ännu har det inte dykt upp någon motorrevolution. Närmast ligger på detta område Wankelmotorn och den ännu nyare Krauertzmotorn. Båda presenteras inne i tidningen. Där finns också principskisser beträffande motorernas arbetssätt.

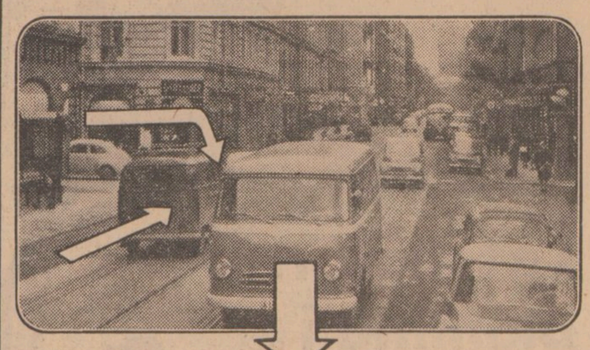
Naturligtvis har också SvD-teckanaren Anders smittats av bilfebern i Stockholm. På sidan 12 finns hans bisarra syn på "Plåtfolket".

Bland övriga illustrationer kan nämnas en unik bildserie av en bil som filmats under testkörning tills den stjälpte! Provet ingick som led i de omfattande säkerhetskontroller, främst beträffande karosserierna, som ständigt pågår hos biltillverkarna!



Motorn på Saab Sport — som för första gången visas på bilsalongen — har tre fallförgasare, vilka är parallellkopplade. Ovanför dessa sitter den kombinerade luftrenaren och insugningsljuddämparen.

Unikt trafikproblem: Vem vållade krocken?



Två skadade vid krock Malmöfru till sjukhus

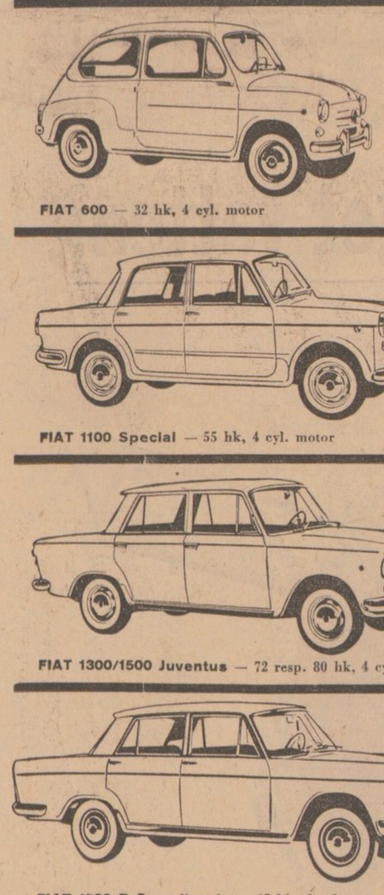
Vid en olycka på tisdagen i hörnet av Hantverkargatan och Agnegatan i Stockholm skadades två personer lindrigt. En Malmöbil kroc-kade med en Stockholmsbil. Materialskadorna blev omfattande. Ut-redningen av olyckan sköts av Kungsholmspolisen. Om orsaken till olyckan vet man ännu inte mycket. Båda förarna uppger att de inte hat för hög fart i korsningen.

Av utredningen framgår att Malmöbilen som kom från vänster. En bidragande orsak till kollisionen uppges vara att en felparkerad firmabil skymde sikten. Beträffande de skadade uppges att

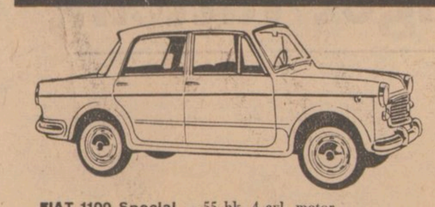
Titta på tidningsartikeln här ovanför! Det finns ingen verklig sanning bakom den. Den är författad på grundval av en fingerad trafikolycka av samma slag som vem som helst skulle kunna råka ut för. Bilden högst upp visar platsen där olyckan antas ha skett. Vi har bett assessor Karl Erik Rosén vid Stockholms rådhusrätt att sammanställa rimliga detaljer kring bilkrocken och därefter vänt os till fyra försäkringsbolag för att höra deras mening i skuld- och ersättningsfrågan. De fyra försäkringsbolagen är i bokstavsordning Ansvar, Folksam, Fylgia och Thule. Bolagens utredningsexperter har tagit ställning till uppgifterna och redovisar sia bedömninga i Motorbilagan.

Lösningen på sid. 6

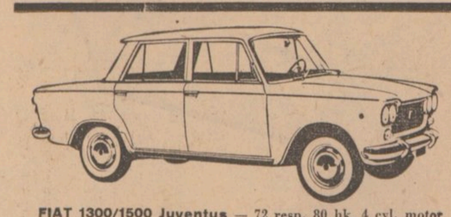
bilen som alla har råd med



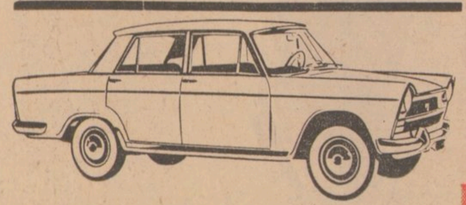
FIAT 600 — 32 hk, 4 cyl. motor



FIAT 1100 Special — 55 hk, 4 cyl. motor



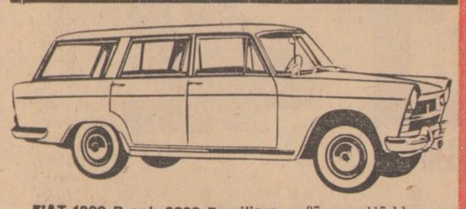
FIAT 1300/1500 Juventus — 72 resp. 80 hk, 4 cyl. motor



FIAT 1800 B Scandinavia — 97 hk, 6 cyl. motor



FIAT 2300 Scandinavia — 117 hk, 6 cyl. motor



FIAT 1800 B och 2300 Familiare — 97 resp. 117 hk

Fiat gör bilar för alla — alla har råd med Fiat. Det finns en Fiat för varje behov, för varje kassa ...

Ni kan välja *Fiat 600*, bilen som rymmer mer och kostar mindre. Den gör samma tjänst som en större och dyrare bil åt de flesta familjer. Eller *Fiat 1100 Special*, den prisbilliga, tillförlitliga bilen i mellanklassen. Och så *Fiat 1300/1500 Juventus*, den STORA nyheten som rymmer det bästa dagens bilteknik kan erbjuda och är oslagbar i sin klass i säkerhet, styrka och utrustning. Den har bl. a. skivbromsar fram och dubbla strålkastare samt kan erhållas med 72 eller 80 hk motor. En kompakt, elegant och sportig familjebil med lyxutrustning — till populärpris! *Fiat 1800 B Scandinavia* är den rymliga och eleganta bilen med sobra italienska linjer. Den har 6-cyl. motor, skivbromsar runt om, värmeelement även i baksätet m. fl. finesser. *Fiat 2300 Scandinavia* är ännu bekvämare, snabbare och mera lyxutrustad. En vagn för den kräsne bilisten. *Fiat 1800 B och 2300 Familiare* är marknadens elegantaste herrgårdsvagnar. De är representativa, rymliga allroundbilar för både arbete och fritid.

Vilken Fiat Ni än väljer gör N ett gott val. De olika modellern är var och en i sin klass ett mäste verk — Ni får mycket för pengarn när Ni köper Fiat och därtill go service genom bra verkstäder. Vä kommen att provköra *Er* Fiat h närmaste återförsäljare.

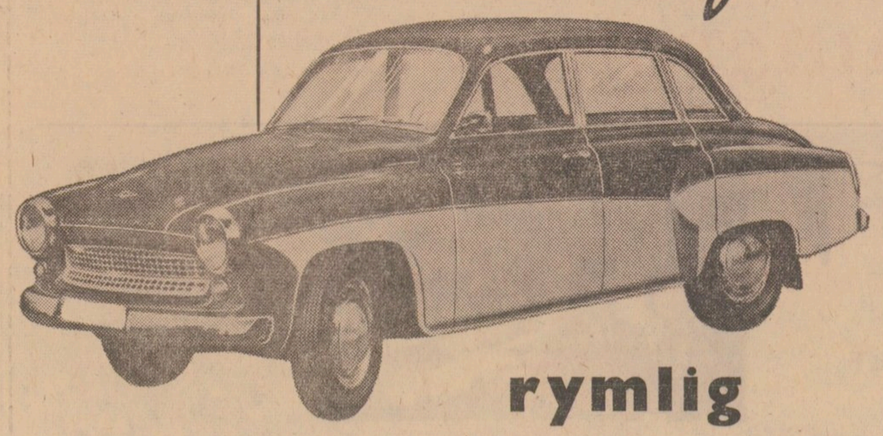
Wulf & Co AB i Vänersborg är nu ensamförsäljare för Fiat i Sverige genom ca 80 representanter över hela landet. Skulle någon sådan ej finnas på Er ort ring då till oss för närmare upplysningar. Tel.: Vänersborg 0521/120 50, försäljningsavdelningen.

FIAT WULF
bra bilar god service

Återförsäljare i Stockholm:

WULFS BIL AB Sveavägen 105, telefon 24 22 50. Sveavägen 35—37, telefon 24 03 30. Karlsbodavägen 17—19, telefon 28 29 70, 28 29 71. Sundbyberg. Sturegatan 35, tel. 28 41 10. · **VIA BIL AB** Rutger Fuchsgatan 3, tel. 41 25 55, 41 25 56 · Ringvägen 129, tel. 44 75 45, 40 80 37. **AB BILHÖRNAN** Polhemsgatan 10, telefon 50 58 00, 52 51 52. · **COMO M. & T. Bjerke AB** Karlavägen 67, telefon 63 03 40.

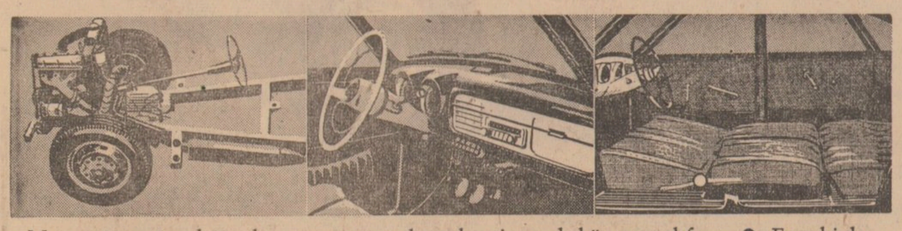
NYA Wartburg DE LUXE



rymlig

lyxutrustad familjebil!

Söker Ni en rymlig, lyxutrustad familjevagn med inbyggd säkerhet och trevlig exteriör? Då är Nya Wartburg en idealisk bil för Er! Ni får dessutom en varm och skön vagn, det garanterar det fläktförsedda värme- och luftkonditioneringssystemet. Nya Wartburg har också de rätta vinter-vägegenskaperna tack vare framhjulsdrift, 15"-hjul och överdimensionerade bromsar. Den lättstartade motorn på 45 hk är tillförlitlig, slitstark och ekonomisk.
Lägg till detta ett vettigt inköpspris och god driftsekonomi och Ni förstår varför Nya Wartburg är en idealisk familjebil och bruksvagn.



Motorn är en 3-cyl. 2-taktare som ger god acceleration och hög marschfart. ● Framhjulsdrift och 15"-hjul ger enastående god väghållning. En total bromsyta på 920 cm² (duplex fram), kraftig säkerhetsram och kaross av 0,9 mm stålplåt ger större säkerhet och ökat skydd. ● Alla instrument och reglage är bekvämt placerade i ett tangentbord framför föraren. Radio, positionsljus och backljus är standard. Fickor i alla dörrar, barnsäkra lås, helt nerhissbara fönster. ● Säten av flygplanstyp, skålformade och individuellt lätt ställbara i önskat läge. Nya Wartburg är bäddbar med ett enkelt handgrepp. ● Baksätet är extra rymligt (ingen kardantunnel). Stort bagageutrymme med belysning. Låsbart tanklock.

Komplett reservdelslager finns nu i Halmstad. Tack vare goda förbindelser med tåg och flyg kan delar skickas med kort varsel över hela landet. Dessutom finns punktlager hos våra återförsäljare.

HALMSTAD BIL & MOTOR AB
Larsfridsvägen 2, Box 4026,
Halmstad 4
Telefon växel 035/181 80

Återförsäljare antas på platser där vi inte är representerade.

Till Halmstad Bil & Motor AB, Box 4026, Halmstad 4

Jag vill gärna veta mera om Nya Wartburg och få broschyr på

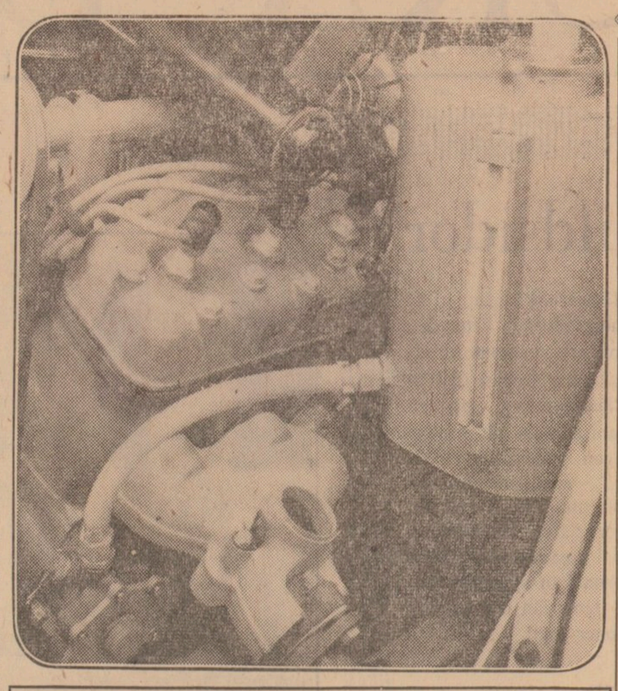
WARTBURG DE LUXE ☐ WARTBURG COUPÉ ☐
WARTBURG CAMPING ☐ WARTBURG COMBI ☐

Namn: .....

Adress: ..... Postadress: .....

SAAB SPORT HAR FÅTT FÄRSKOLJESMÖRJNING

Till 80 km på 10 sek.



På Stockholms bilsalong visas Saab:s nya sportvagn som skall ersätta den nuvarande Granturismovagnen. Den nya bilen har flera nyheter — som det visserligen skvallrats om en längre tid, men som nu alltså nått offentligheten. Låt oss först nämna att sportbilen har tre förgasare och separat smörjsystem.

Utseendemässigt är den nya sportvagnen precis som Saab GT. Även interiören är oförändrad. Prestationsförmågan betecknas dock som överlägsen föregångarens. Till 80 km accelererar sportvagnen på 10,5 sekunder. Toppfarten har uppskattats till 145 km. Saab Sport har en del tekniska nyheter bl. a. ett separat smörjsystem utvecklat speciellt för sportmotorn, som med en kompression Det nya systemet innebär att mopå 9,0:1 kräver högoktanig bensin. torns rörliga delar får färskoljesmörjning från en separat tank, som är placerad i motorrummet och som rymmer ca 3 liter — motsvarande ca 150 mils körning. Ett nivårör, som är placerat på utsidan av tanken anger mängden och en kontrollampa på instrumentpanelen varnar om oljetillförseln skulle upphöra.

Oljan pumpas via en oljepump, som drivs av motorns vevaxel, genom i motorblocket ingjutna oljerör till samtliga ramlager och cylindrar. Från ramlagren trycks smörjoljan vidare till vevstakslagren. Det nya smörjsystemet, som är enbart avsett för sportmotorn har utexperimenterats av Saab i Trollhättan. där man under flera år provkört sportmotorer med den nya smörjningen med tillfredsställande resultat.

Den nya sportmotorn är utrustad med tre fallförgasare, som är parallellkopplade — ett system som ger jämn bränsleförde1ning och god bränsleekonomi i förhållande till effekten. Den största fördelen är emellertid, att man för given motoreffekt erhållit väsentligt bättre lågvarvsegenskaper än med konventionellt förgasararrangemang. Ännu en intressant nyhet utgör de nya tändstiften, som speciellt utvecklats för högeffektiva tvåtaktsmotorer. Dessa stift är bättre värmeavledande och arbetar därför med lägre driftstemperatur. Därigenom undvikes glödtändning. Med tanke på de stora fartresurser, som den nya sportmodellen har, är den utrustad med skivbromsar fram och kraftiga trumbromsar baktill.

Den nya modellen kommer i begränsat antal ut på den svenska marknaden under maj månad. Den kommer endast att finnas i en modell, vilket innebär att den s. k. superversionen av GT-modellen försvinner. Riktpriset i Sverige är ännu ej fastställt.

Mer kommer att hända på två-takts-området

Saab sport är en s. k. väntad sensation. Utvecklingstakten hos företaget är som bekant mycket stor och färskoljesystemet för smörjning har så att säga legat i luften. Med en förfrågan om den fortsatta utvecklingen på tvåtaktsområdet och om övriga expansionsplaner har SvD vänt sig till direktör Tryggve Holm som gjort följande uttalande.

— Under 1961 hade vi stora framgångar inte bara försäljningsmässigt utan också på andra sätt — jag tänker närmast på de många tävlingsframgångarna och på det sällsynt goda mottagande bilen fått i bland annat svensk och utländsk press. För närvarande råder ett mycket stort intresse för Saabbilen i Europa, och det är ett intresse som — tycker vi — bekräftar vår uppfattning om att vår bilkonstruktion äger fördelar som attraherar både dagens och framtidens bilköpare

Vi kommer att hålla fast vid vår tvåtaktsmotor. Den har till fullo infriat de förväntningar som ställts på den. Erfarenheten visar att vår motor ger bättre effekt och prestanda i förhållande till vikt och volym än andra bilar i denna klass.

MER HÄNDER

Naturligtvis kommer vi inte att slå oss till ro efter de senaste framgångarna. Vi arbetar — liksom alla bilfabriker — på att ytterligare förbättra vår konstruktion, och vi samarbetar med andra motorbyggare, speciellt på tvåtaktsområdet, där man ju i Amerika under de senaste åren noterat många stora framgångar. Ett sådant värdefullt tekniskt samarbete sker med McCullogh till exempel, och det samarbetet har bl. a. resulterat i ett nytt tändstift i vår nya sportmodell, ett stift som vi kommer att vara först med att introducera i Europa.

Mycket har hänt på tvåtaktsområdet under de senaste åren, och mycket kommer att hända. Utvecklingsmöjligheterna är stora, och intresset för tvåtaktsmotorer ökar stadigt.

Den nya sportmotorn är ännu ett bevis för tvåtaktsmotorns utvecklingsmöjligheter. Den är konstruerad med tanke på de stora krav man ställer på en motor av sporttyp. Eftersom den kräver högoktanig bensin har vi utvecklat ett speciellt smörjsystem, enbart avsett för denna motor.

50 000 BILAR

Målet är 50 000 à 60 000 vagnar om året, och det räknar vi med att ha uppnått 1964. Fördenskull har vi börjat bygga ut fabrikerna i både Trollhättan och Göteborg. I Göteborg kommer motorfabriken att byggas till, och i Trollhättan är vi som bäst sysselsatta med att bl. a. bygga ut vårt måleri.

KVALITETSKRAV

Konkurrensen inom bilhanteringen är knivskarp i dag, säger direktör Holm avslutningsvis. Ett sätt att möta den är att ständigt öka kvalitetskraven. Vi har i vår tävlingsverksamhet fått erfarenheter, som — kompletterade med laboratoriemässiga försök — gör det möjligt för oss att presentera en praktiskt provad bruksbil, provad under de mest skilda förhållanden och i hård internationell konkurrens. Därunder har den som bekant visat många överlägsna egenskaper. Detta torde vara en av de främsta orsakerna till det stora Saabintresset i Europa i dag.

Två års bilregistreringar

Sveriges automobilindustriförening har gjort en sammanställning av de nyregistreringar beträffande personbilar som skett i Sverige under 1960 och 1961. SvD publicerar här siffrorna samt några kommentarer från automobilindustriföreningen. Inte mindre än 25 personbilsmodeller har nått upp till en försäljning av mer än 1 000 bilar under 1961. Dessa bilar svarar för 89 proc. av den totala personbilsförsäljningen.

	1960	1961
1) Volkswagen	29 780	33 244
2) Volvo 110 (PV 544)	23 572	24 931
3) Saab 96	10 954	18 83[illegible]
4) Opel Rekord (DIN 55)	17 425	17 108
5) Volvo 120 (Amazon)	12 893	15 482
6) Ford Taunus 17 M	4 877	7 444
7) Volvo 210 (Duett)	3 665	4 373
8) Opel Caravan	3 346	4 248
9) DKW AU 1 000	2 120	3 853
10) Ford Anglia 106	5 622	3 836
11) Renault Dauphine	2 702	3 638
12) Opel Kapitän	3 504	3 070
13) Mercedes 220	2 518	2 640
14) Mercedes 190	1 469	2 027
15) Mercedes 180	2 178	1 775
16) Peugeot 404	—	1 768
17) Saab 95 herrgårdsvagn	710	1 633
18) Fiat 600	1 147	1 632
19) Ford Taunus 17 M Super Herrgårdsvagn	1 286	1 335
20) DKW Junior	1 609	1 259
21) Renault Gordini	741	1 207
22) Vauxhall Victor	1 142	1 202
23) Peugeot 403	1 939	1 031
34) Simca Aronde	1 456	1 027
25) Ford Falcon	994	1 017
Övriga	22 180	21 398
	159 829	181 011

Under januari 1962 såldes enligt Sveriges bilindustri- och bilgrossistförenings preliminära statistik 7487 personbilar (förra året 6 842). Denna försäljning hade följande fördelning på generalagenter: Volvo 2 274 (2 001), General Motors 1 120 (1 263), Scania-Vabis 1 064 (1 134) Saab Ana 973 (697), Ford 826 (577), Philipsons 392 (488), Svenska Fiat 204 (88), BMC 171 (130) och Svenska Renault 131 (123).

SVENSKA DAGBLADET
Ansvarig utgivare Nils Boman
Sthlm 1962 Svenska Dagbl. Tryckeri



Låt motorn blomma i vintertid

Alla bilförare känner till hur lätt motorstörningar uppstår genom isbildning i förgasaren eller bensinledningen under den kyliga och fuktiga delen av året.
Medicinen mot dessa obehag är karburatorsprit.
Med *karburatorsprit i bränslet* slipper Ni tjuvstopp och undviker extra chokning, som ju innebär både större bensinförbrukning och ökat motorslitage. Tack vare sin höga koncentration (99,5%) absorberar karburatorspriten den kondensfuktighet som alltid uppkommer i motor och bränsletank. Redan vid en 2 %-ig tillsats av karburatorsprit förhindras isbildning, som lätt uppkommer i förgasaren redan vid en temperatur av +10°. Vid särskilt svåra förhållanden rekommenderas en tillsats av 4—5 %.
Karburatorsprit finns att köpa på alla bensinstationer och i färg-, järn- och lanthandeln i dunkar om 1 l eller i [illegible] vikt.

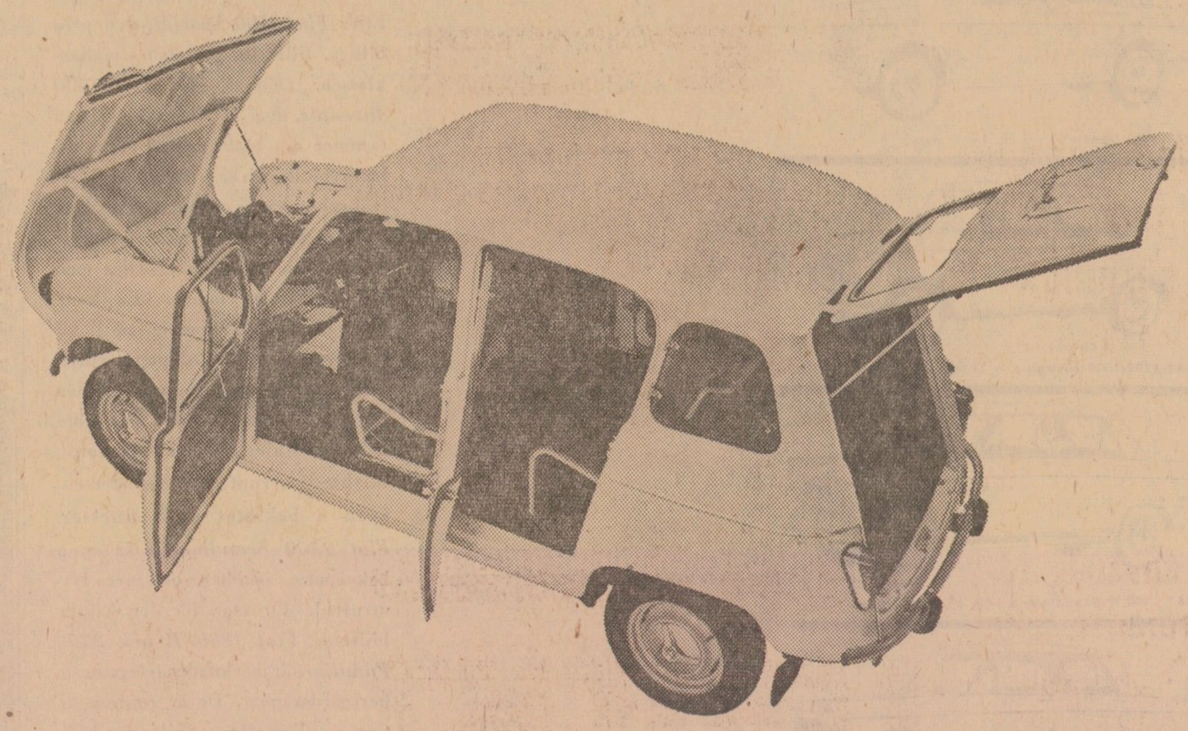
Rödsprit och blåsprit
är det effektivaste, billigaste och mest skonsamma antifrostmedlet. Även svag spritblandning i *kylarvätskan* eliminerar risken för isbildning.
Med en dunk rödsprit eller blåsprit till hands är Ni väl rustad mot vinterkylan.



KARBURATORSPRIT

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

Ingen rundsmörjning – inget vatten!



Nu presenteras på Bilsalongen "underhållsfria"

RENAULT 4L

7.635 "PÅ GATAN" I STOCKHOLM

Testa själv 4L på Renaults terrängbana

Vid utställningen finns en terrängbana. Där kan Ni provköra nya, "underhållsfria" Renault 4L. En stund bakom ratten i Renault 4L är en verklig bilupplevelse! Provtursbiljetter vid Renault-montern (10 radioapparater utlottas på biljetterna).

Renault 4L behöver aldrig rundsmörjas. Bara oljebyte var 500:e mil. Frysfri kylvätska påfylles i det slutna kylsystemet en gång för alla vid tillverkningen. Högeffektivt värmesystem. Låg bränsleförbrukning. 5 dörrar — stort bagageutrymme. Renault 4L är byggd för att ge Er mer glädje och mindre bekymmer.

Generalagent: SVENSKA RENAULT AB. Ett 90-tal återförsäljare och 175 aukt. verkstäder runtom i landet.

Wankel och Krauertz både kommer och går!

Förr eller senare kommer en helt ny motor att slå ned som en bomb på en svensk eller utländsk bilsalong. Var så säker! Hur den motorn skall se ut och fungera vet vi väl inte i dag även om det ryktas en del från USA, England och Tyskland. Men det sägs också att ryssarna och italienarna håller på att experimentera. Vad uppfinnarna inte kommer att avstå ifrån inom överskådlig tid är dock bensinen. Den har ännu mycket arbete kvar i bilmotorerna!

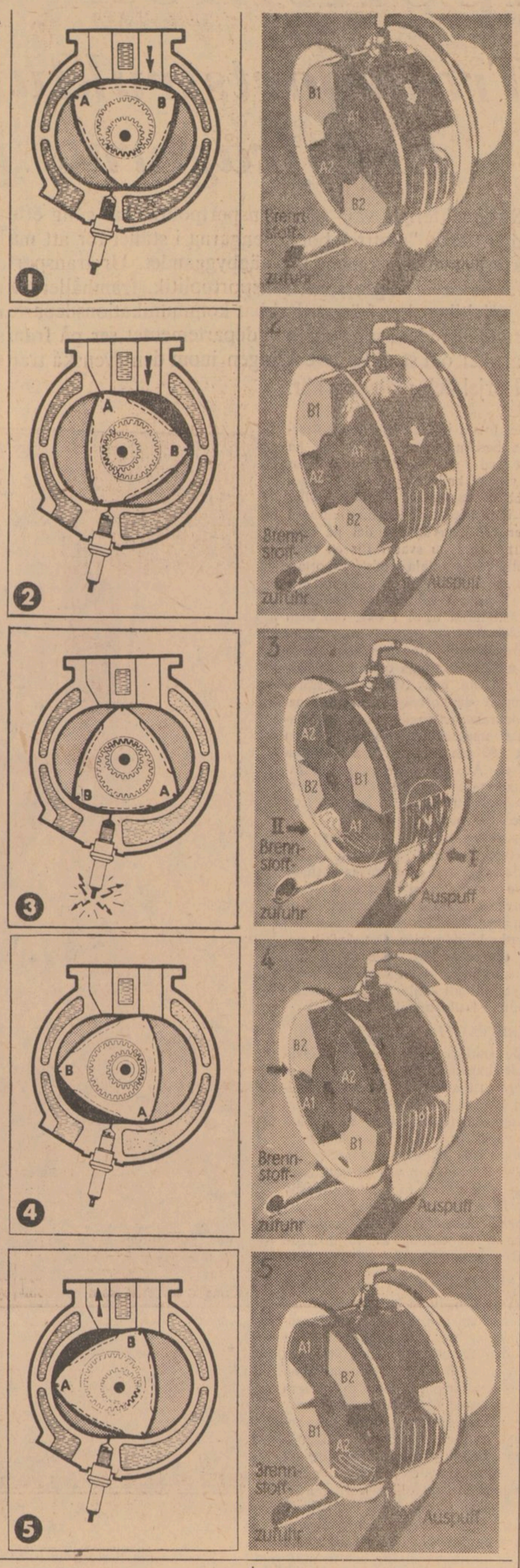
I väntan på motorrevolutionen har det länge pratats om Wankelmotorn. Den lär ha besvär med att hålla tätt. Emellertid experimenterar man vidare och här intill syns en principskiss beträffande motornyhetens arbetssätt. En annan motor har fått namnet Krauertzmotorn efter 63-årige Eugen Krauertz i Tyskland. Den visar vi också skiss av för att klargöra arbetssättet. Här nedan följer kommentarer till båda motorerna.

WANKELMOTORN

På bild 1 ses motorn med bränsleintaget vid pilen. På bild 2 har den trekantiga "kannan" rört sig åt höger så att gas strömmar in i utrymmet mellan A och B. Bild 3 visar explosionsögonblicket då den komprimerade gasen mellan A och B tänder och får "kannan" att vrida sig åt vänster. Utvidgningen fortsätter på bild 4 och på bild 5 sker utblåsningen vid pilen.

KRAUERTZMOTORN

På bild 1 syns det cylindriska motorrummet med två "dubbelkolvar". En gnista har just tänt mellan A1 och B1. Då kastas A1 framåt (bild 2) och pressar i slutskedet ut förbränningsgaserna (bild 3). Även B påverkas. När A1 passerar insugningsöppningen kommer luft-insleblandningen vilken komprimeras genom påverkan av kolvarnas motsatta rörelser. Motorn arbetar i fyrtakt.



Bilsalongen och plånboken

Bilutställningar är som gamla milstolpar! Där man en gång placerat dem, där står de för tid och evighet. Och liksom milstolparna kan utställningarna ge oss bilister och passagerare besked om avverkad sträcka under vandringen på Jorden. Ja, alla vi bilister som ägnat bortåt 100 000 mil av vårt liv åt bilism, brukar säga att övriga intressanta händelser i tillvaron inträffat så eller så många veckor före eller efter salongen i Paris, London, Genève Turin, Frankfurt eller Stockholm. Då vet alla i vår bilberusade omgivning exakt vilken tidpunkt vi menar. Övriga i samhället fastställer tidpunkter med hjälp av vetenskapsakademiens datumverk eller kyrkans trettondagar.

△

Stockholms bilsalong tillhör de yngre milstolparna. Om man vill säga att Stockholmssalongen kan jämföras med en modern rullande "62:a" så är naturligtvis salongen i Paris en gammal T-Ford! För övrigt har Stockholmssalongen även andra tecken på ungdom. På order av utställningsdirektören Folke Claeson inramas nämligen utställningsobjekten av många tusen vårblommor. Smyger man bara stilla omkring i blomsterbuskarna kan man lätt finna den ena fina bilskapelsen efter den andra. Plåt i läckra färger får besökarna att "tända helljuset" — vilket betyder att de spärrar upp ögonen. Och i Stockholm liksom på andra salongsplatser kompletteras bilarnas skönhet med unga kvinnliga skapelser i vårklänningar och modern hållfast lackering. Alla har sina "blinkers" igång så snart det dyker upp press, TV, filmkameror och herrar med bilköp i "grillen" d. v. s. ansiktet.

△

Innan vi talar mer om Stockholmssalongen, vill vi här framföra vår undran över att bilsalonger i allmänhet är så låsta — geografiskt sett. Man kan ju tycka, att få saker här i världen skulle vara så lätta att flytta som bilutställningar! Allt som visas är ju byggt för att rulla — långt och länge. I sanningens namn är vandringsutställningar, som sällan har fötter, betydligt rörligare än bilsalonger! Att få tavlor, keramik, räknemaskiner, kylskåp och bronsgubbar att fara land och rike kring tycks inte alls vara besvärligt Men att få igång utställningsbilar är omöjligt. De står där de står en vecka, och är sedan plötsligt borta. Vill man se bilarna igen får man vända sig till bilhandlarna som kanske omedvetet dämpar vår köplust genom att prata siffror — riktpriser, accis, oms. och leveranskostnader.

Nåja, vi skall väl inte bli bittra därför att plånboken är tunn. Detta kan ju inte bilförsäljarna hjälpa. Nej, låt oss i stället konstatera att bilutställningar får blodet att ila fortare i kalkgångarna. Vi vaknar upp ur vinternattens sömn. Blomdoft, glänsande plåt, rena vindrutor och gnistrande krom får oss att skämmas över den egna skrothögen på parkeringsplatsen. Första tanken blir: "Tänk om man skulle köpa en ny bil...?" Därmed har man definitivt gett bilförsäljarna ett finger. Och var så säker på att bilföretagen kan konsten att underblåsa den sunda inställningen om bilköpet. De håller fram sin vara, vi kan själva känna på den — och sedan fatta snabba beslut!

△

Ja, så var det det där med pengarna i plånboken igen. Vi inser naturligtvis efter genomliden deklaration för statlig och kommunal inkomstskatt att det är lättare att komma över en dagstidning än en bil. Därmed inställer sig den andra tanken: "Tänk om man skulle polera upp den gamla bilen...?" Beslutet åtföljs av en snabb reaktion, men kraften avtar fort. På parkeringsplatsen står en plåthög som inte inspirerar. De rostfläckar vi nyligen avfärdade som bagatellskador ser i dag ut som stopptecken. Glansen i plåten är borta och man tycker att en konservburk är mer tilltalande. På rutorna sitter dessutom en seg hinna av rökgaser. Hur man än filar finns blå-gul-röda spektrumfärger kvar. Resignerat återvänder vi till familjen för överläggningar.

△

Kanske skulle vi trots allt, ta oss en titt på salongsbilarna igen? Med uppbjudande av alla krafter kan vi möjligen klämma fram en hacka till ur den arma plånboken. Vi försöker och börjar planera ett bilbyte. Först skall den gamla skrothögen säljas. Vi tar kontakt med en biluppköpare som omedelbart — också han — säger att vi har en illa medfaren bil. På åkets vägnar protesterar vi i detta ögonblick! Vår bil är den bästa som finns av den årsmodellen o. s. v. Våra ord får det gamla skrället att rodna av blygsel. Aldrig har bilen hört så många vackra saker! Bara biluppköparen har annan mening, och hans pris ligger långt under det vi tänkt oss. Till slut faller vi dock, lämnar skrothögen och travar med pengarnat till säljaren av bilsalongens vackraste sak. Vi är ju inte mer än människor — minst av allt på bilsalonger! Lycka till nu med botaniseringen bland blommorna på Stockholms bilsalong!

CRIM

TREDUBBELT ROSTSKYDD

Rostskyddet på alla Renaultmodeller har nu gjorts effektivare genom att ett nytt led införts i tillverkningsprocessen, meddelar fabriken. Varje kaross som lämnar fabriken har doppats i ett rostskyddande bad, som ger den ännu större motståndskraft mot rostangrepp.

GUMMIVERKSTAD
Bilringar, regummering, hjulbalansering
Skarvning av transportband
Bensin, Oljor

BILVERKSTAD
Motor - Ekonomitrimningar
Bilelektriskt
Strålkastare- och Hjulinställning - Laddning - Batterier

Specialitet: SAAB-service
Servicebilar — Igångbogsering — Snabb-utryckning

Allt under samma tak för bästa service
Allt fler vägar leder till

SÖDERVULK AB



BOLMENSVÄGEN 45 (vid Bolidenplan) JOHANNESHOV
Tel. växel 49 25 35
Filial: FOLKUNGAGATAN 134 (ingång Klippgatan)
Tel. 40 42 42 - Även växel 49 25 35

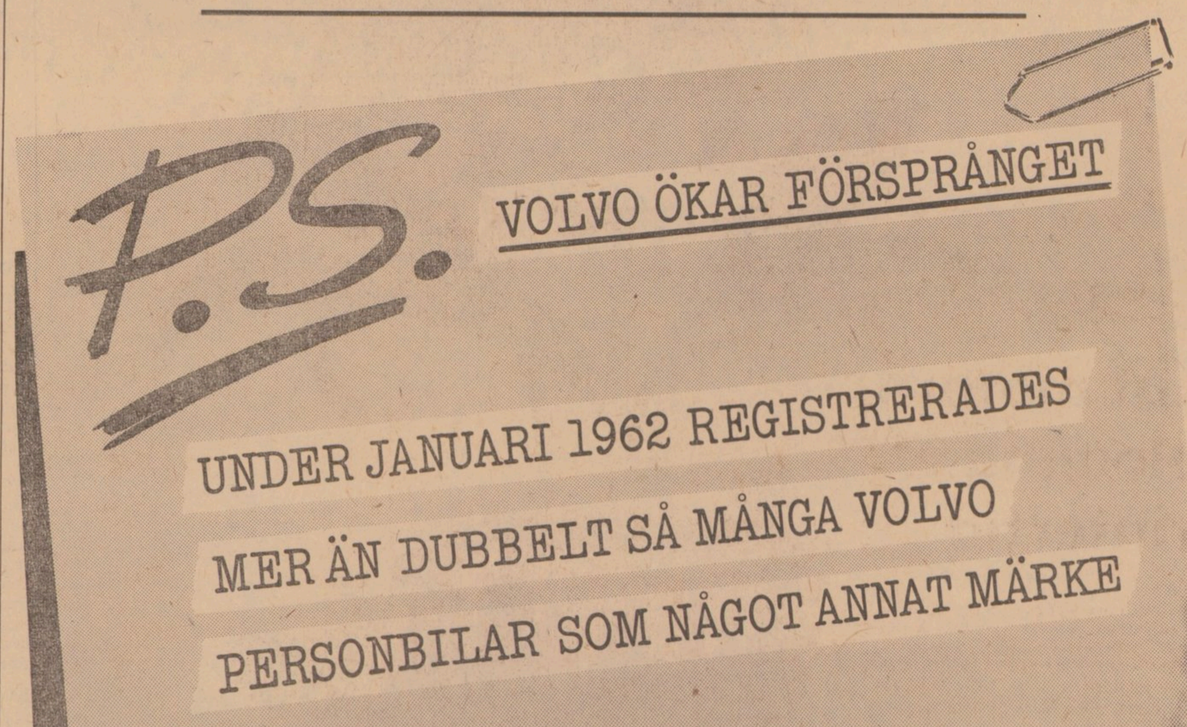
Registreringsrekord

50.404

nya Volvo 1961

Volvo sålde 1961 i Sverige

- **var fjärde personbil**
  — 10.507 fler personbilar än något annat märke
- **mer än varannan lastvagn över 2 ton**



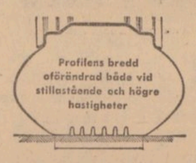
Fler och fler väljer Volvo

- väljer Volvo-kvalitet
- väljer högt andrahandsvärde
- väljer säkerhet
- väljer femårig PV-garanti

VOLVO

mest sålda märket

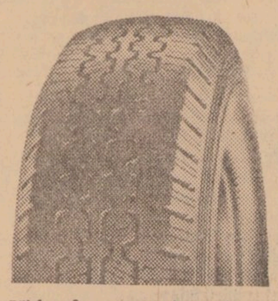
PIRELLI cinturato



bildäcket som minskar slirningsrisken

Konstruktionen med längsgående textilcordbälte under slitbanan och med elastiska däcksidor ger bästa tänkbara väggrepp och körsäkerhet.

Används av fordrande föra



Vid många svenska och utländska tävlingar har *Cinturato* däck valts av segrarna. För privatbilisten betyder det större säkerhet, komfort och bättre ringekonomi att köra på

PIRELLI cinturato

Försäljes genom auktoriserade återförsäljare

Ingersoll-Rand



hamrande mutterdragare

- Konstruerade för servicearbeten
- Levereras i alla storlekar
- Drar och lossar alla skruvar och muttrar
- Används av flertalet bilverkstäder
- Spar tid och pengar

INGERSOLL-RAND AKTIEBOLAG
ULVSUNDAVÄGEN 168 · BROMMA · TELEFON 010/26 25 35

LORENZ

transistorapparater

becker
bilradio

Vinn en flygresa till Tyskland och massor av andra förnämliga priser.

Allt om tävlingen och ett tiotal olika LORENZ- och BECKER-modeller i monter 79 på bilsalongen.

... kvalitetsprodukter från ITT Standard

Betalningsfråga för bilbranschen inför regeringen

Kommerskollegium bör få i uppdrag att övervaka efterlevnaden av förordningen om vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig bilförsäljning. Det anser Motorbranschens riksförbund som gjort en framställning till regeringen i saken. Det finns överenskommelse mellan kommerskollegium och bilhandlarna om kontantinsatsens storlek och kredittidens längd. De företagare som biträtt denna av regeringen godkända överenskommelse är undantagna från förordningen.

Kommerskollegium ser till att överenskommelsen efterlevs, men är inte tillsynsmyndighet när det gäller efterlevnaden av förordningen. Detta har skapat svårigheter i flera hänseenden.

Vad som är särskilt allvarligt från förbundets synpunkter är att kreditreglerna i praktiken synes bli mindre effektiva för bilförsäljningar som faller under förordningen än för dem på vilka överenskommelse är tillämplig.

Detta hänger samman med att polis- och åklagarmyndigheterna saknar effektiv möjlighet att mot en bilhandlares vilja granska avtal, handelsböcker, korrespondens och andra handlingar för att undersöka om denna brutit mot förordningens bestämmelser.

När Motorbranschens riksförbund för sin del godkände överenskommelsen var det en självklar förutsättning att det bl. a. i fråga om kontrollens effektivitet skulle råda full likställighet mellan dem som hade att följa överenskommelsen och dem som lydde under förordningen, framhåller förbundet.

Erfarenheten har visat att så inte blivit fallet. Detta har vållat oro bland förbundets medlemmar. De hyser den uppfattningen att f. n. tillräcklig garanti saknas för att konkurrensen kan ske på lika villkor. De har den känslan att de utanför överenskommelsen stående bilhandlarna alltför lätt kan begagna av den fördel i konkurrenshänseende som en underlåtenhet att följa kreditreglerna onekligen i regel innebär.

Proposition om trafikpolitiken redan i år

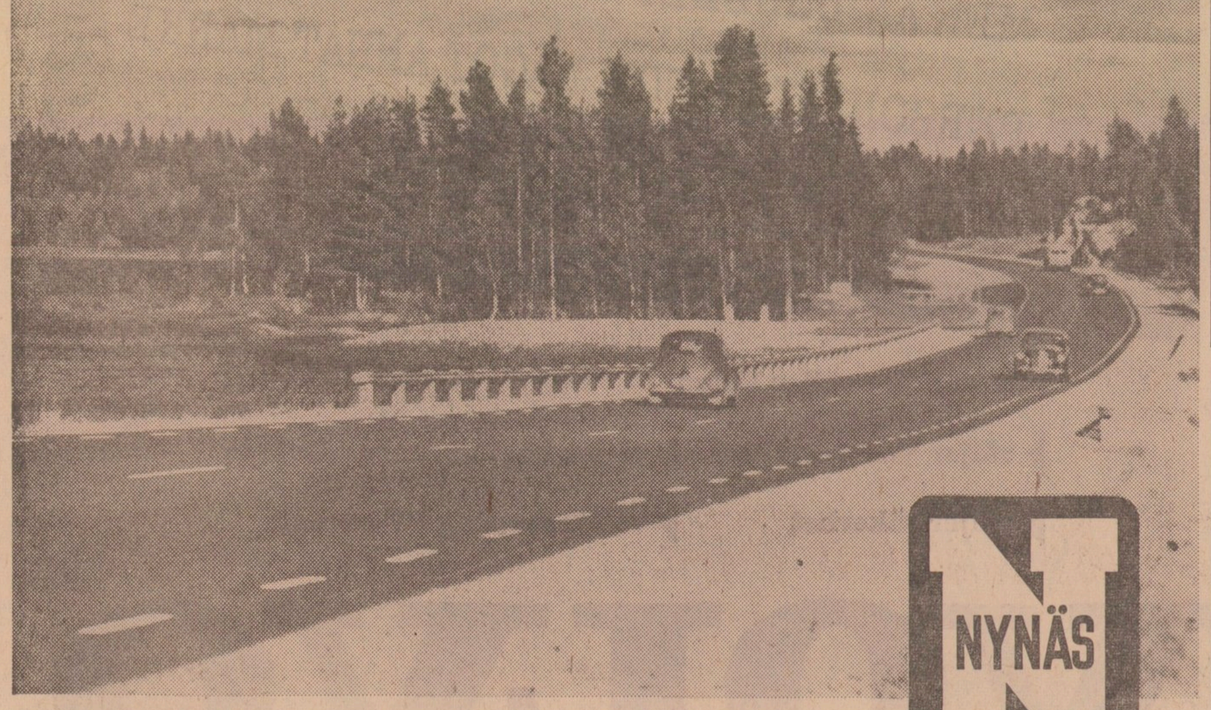
ASFALT
gör vägen billig att bygga

ASFALT
gör vägen lätt att underhålla

ASFALT
gör vägen behaglig att åka

ASFALT
gör vägen säker att köra

NYNÄS
GÖR
ASFALTEN



Asfaltvägar – det är hela 96 % av alla belagda vägar i Sverige. Det är asfalt som gör det möjligt för oss att inom rimlig tid få köra på ett vägnät av internationell klass.

NYNÄS
Asfalt

Transportstrukturen kartläggs
EEC-frågorna påverkar beslutet

Statsmakternas väg- och transportpolitik har gång efter annan utsatts för kritik. Det har bl. a. sagts att myndigheterna "plottrar bort" pengarna i stället för att målmedvetet planera för framtiden och åtminstone åstadkomma en treårsplan för vägbyggandet. Ur transportekonomisk synpunkt behövs det klara riktlinjer beträffande såväl vägar som transportpolitik, framhåller näringslivets representanter.

Kritiken har främst drabbat kommunikationsdepartementet, och därifrån har det tidigare inte kommit någon samlad redovisning för hur departementet ser på främst transportpolitiken. SvD har dock lyckats få specialartikel om strukturutvecklingen inom den svenska transportapparaten. Den är skriven av statssekreterare Nils Hörjel och redovisas här.

Det totala inrikes godstransportarbetet beräknas under 1950-talet ha ökat med i genomsnitt 4,5 proc. per år, vilket skulle betyda en något snabbare expansion än som gäller för industriproduktionen. Ökningen faller till övervägande del på lastbilarna, som nu svarar för en tredjedel av det totala godstransportarbetet, mätt i tonkm, mot endast cirka 17 proc. i början av 1950-talet.

Lastbilarna utför i dag, om man bortser från transporterna av lapplandsmalm, ett transportarbete av i det närmaste samma omfattning som järnvägarna och svarar för större delen av de kortväga transporterna. Medeltransportlängden för lastbilsgodset uppgick år 1960 till 26 km mot 280 km för det järnvägsburna godset. Av järnvägarnas godstransportarbete avsåg icke mindre än c:a 95 proc. fjärrtrafik mot c:a 28 proc. för lastbilarna.

Lastbilstrafikens expansion har givetvis samband med den ökade lastförmåga och ekonomiska aktionsradie som blivit en följd av det målmedvetna tekniska utvecklingsarbete som bedrivs inte minst inom den svenska bilindustrien. Det särskilt under senare år forcerade arbetet för upprustning av våra vägar har medverkat till att hålla nere kostnaderna inom lastbilstrafiken.

FÖRE VÄGPLANEN

De statliga utgifterna för vägväsendet har under de senaste fem åren uppgått till storleksordningen en miljard kronor per år och vi ligger nu i fråga om nybyggnaden av allmänna vägar och gator c:a 400 milj. kronor före vägplanen för Sverige. I första hand har väguppprustningen tagit sikte på de för vårt näringsliv betydelsefulla vägarna. För nästa budgetår föreslås i statsverkspropositionen en ökning av väganslagen med sammanlagt 140 milj. kronor.

TRAFIKPOLITIKEN

Vi är f. n. inom kommunikationsdepartementet sysselsatta med beredningen av de förslag till riktlinjer för den framtida transportpolitiken som under förra året framlades av trafikutredningen och som nyligen varit föremål för remissbehandling.

Trafikutredningen finner det angeläget, att den framtida trafikpolitiken ges en sådan utformning att den stimulerar en uppdelning av transporterna de olika trafikgrenarna emellan i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. I syfte att nå en nu avsedd trafikuppdelning bör man eftersträva en sådan ordning, att konkurrensen mellan transportmedlen direkt leder till den önskade trafikuppdelningen. Konkurrensen måste emellertid då vara effektiv, d. v. s. bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt.

Det konkreta genomförandet av systemet med effektiv konkurrens tänker sig trafikutredningen uppdelad på tre etapper. Det första innefattar bl. a. successiv nedläggning av alla trafiksvaga järnvägar, som inte behöver behållas av transportförsörjningsskäl, samt rätt för SJ att själv bestämma sina taxor. I fråga om biltrafikregleringen innefattar den första etappen ett frigivande av rätten till sambruk av privata personbilar för resor till och från arbetsplats, borttagande av behovsprövning i fråga om tillstånd till uthyrningsrörelse, kooperativ körning och skogskörslor m. fl. lokala yrkesmässiga transporter. Överslagsvis skulle dessa liberaliseringsåtgärder i fråga om beställningstrafiken med lastbil beröra cirka 20 à 25 procent därav.

KLART UNDER 60-TALET

I den andra etappen av sitt reformprogram har trafikutredningen sammanfört åtgärder för en så långt möjligt gående liberalisering av hela den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken, medan till den tredje och sista etappen har hänförts kvarstående liberaliseringsåtgärder, främst med avseende å fjärrtrafiken med lastbil och buss. Utredningen har räknat med att det nya trafiksystemet på landtrafikens område skall ha trätt i full funktion under den senare delen av 1960-talet. Beredningen inom kommunikationsdepartementet av trafikutredningens betänkande bedrivs med sikte på att proposition skall kunna föreläggas årets riksdag.

Det kan i detta sammanhang vara av ett visst intresse att se något på utformningen av trafikpolitiken inom några andra länder. Eftersom vårt land ansökt om associering med den europeiska ekonomiska gemenskapen EEC, kan det vara anledning att ge några exempel från de länder som ingår i EEC. Man kan då konstatera betydande olikheter med avseende på såväl målsättningen för den nationella trafikpolitiken som användningen av de trafikpolitiska medlen.

FRI KONKURRENS

Enligt en meningsriktning, för vilken Nederländerna är den främsta representanten, skiljer sig transportnäringens prestationer i marknadshänseende icke från dem som utförs av andra grenar inom näringslivet. Transporterna bör för den skull icke placeras i någon särställning i fråga om möjligheten till fri konkurrens. Den nederländska uppfattningen om trafikpolitikens inriktning bygger sålunda på principen om en sund konkurrens på lika villkor mellan transportföretagen och dessas drift efter affärsmässiga grunder. Man gör gällande att transportföretagen bör äga full frihet i utbudet av sina tjänster och att trafikanterna bör vara lika fria i valet av transportmedel. En i huvudsak liknande uppfattning företrädes av Italien, ehuru den icke i alla hänseenden hävdas med samma styrka.

RESTRIKTIONER

På andra håll, bl. a. i Frankrike och Västtyskland, betraktas transportapparaten mera såsom ett "hjälpmedel" till näringslivet i övrigt. I enlighet härmed är transporterna föremål för genomgripande offentlig reglering. Med denna reglering, som bl. a. innebär konkurrensbegränsning — t. ex. för landsvägstrafiken i förhållande till järnvägarna — genom tarifftvång och kvantitativa restriktioner, skall transportapparaten inordnas i den ekonomiska struktur- och utjämningspolitiken.

De kvantitativa restriktionerna tar sig uttryck bl. a. i ett strängt kontingenteringssystem kombinerat med räjongbegränsningar. Vad tariffpolitiken angår har man t. ex. i Västtyskland i princip bundit landsvägstrafiken vid den för järnvägarna bestämda fraktprissättningen. Skälet härtill — liksom till kontingenteringssystemet och räjongbegränsningarna — är framför allt att man vill förebygga en avledning från järnväg till landsväg av de särskilt vinstgivande transporter som utgör det väsentliga underlaget för järnvägsdriften. I sin tur förklaras detta av de mycket stora företagsekonomiska bördor som i det allmännas intresse läggs på järnvägarna och vilka nödvändiggör ett betydande skydd för deras ekonomi. Till järnvägarnas uppgifter hör sålunda bl. a. att medverka till en ändamålsenlig decentralisering av industri- och bostadsområdena samt att i viss utsträckning främja mindre och medelstora företag.

GEOGRAFISKA LÄGET

Sveriges ansökan om [illegible]sociering med EEC torde komma att aktualisera en rad spörsmål rörande de internationella transporterna, vilkas lösning inom ett associationsavtalsram kan komma att nödvändiggöra en anpassning i vissa hänseenden av den svenska trafikpolitiken till den som föres inom EEC. Av största betydelse är därvid att denna anpassning — också i vad den kan bli beroende av uppoffringar från vår sida — sker med beaktande av den speciella situation vari Sverige bl. a. på grund av sitt geografiska läge befinner sig på transportområdet.

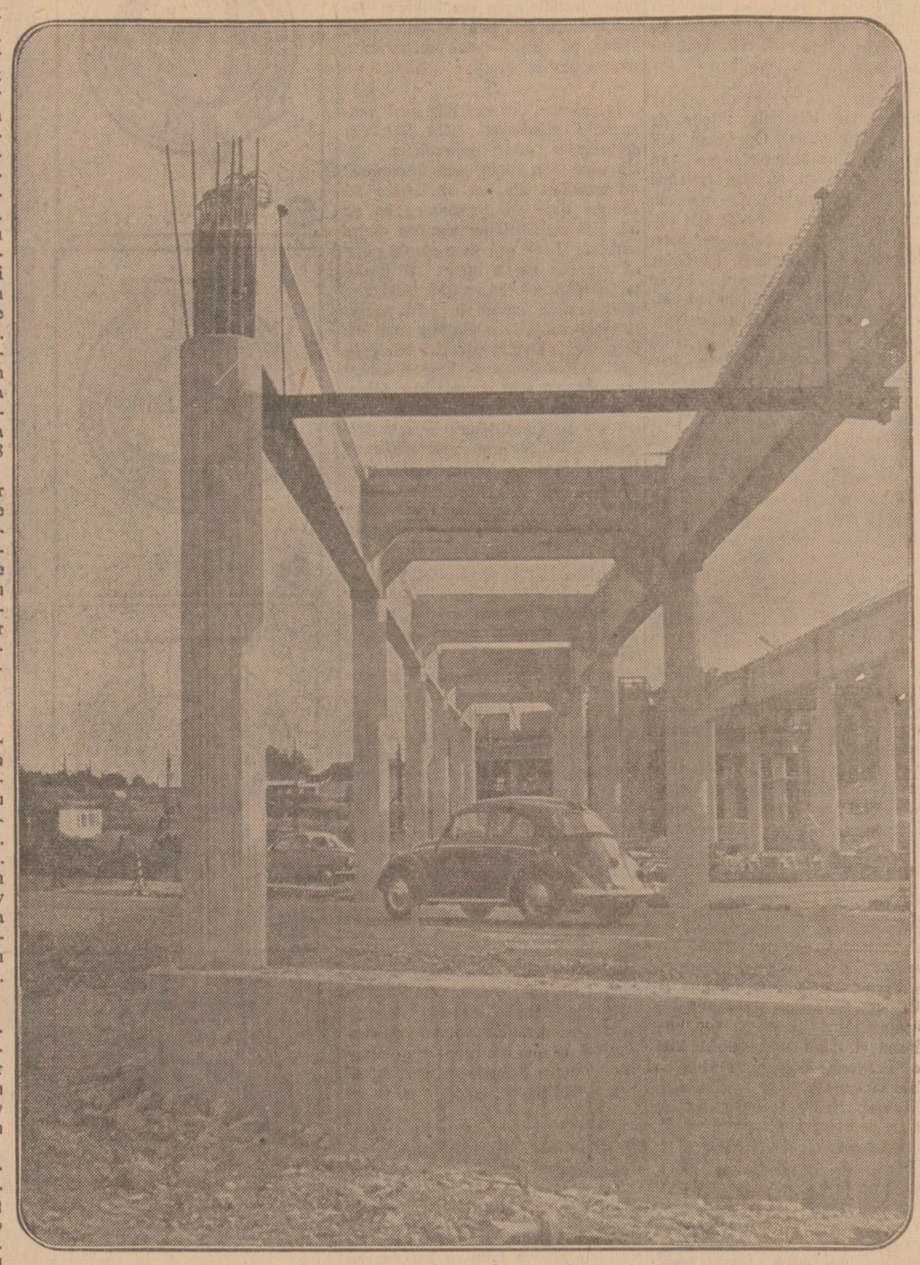
Hur förhållandena därvid kan komma att gestalta sig för vår del i trafikpolitiskt hänseende är för närvarande svårt att bedöma, allra helst som De sex ännu icke själva kunnat komma överens om sin trafikpolitik. På grund av de delvis ganska djupgående meningsskiljaktigheter i denna del, vilka sammanhänger med de antydda olikheterna i målsättningen för den nationella trafikpolitiken, nödgades man i Romfördraget inskränka sig till att föreslå att medlemsstaterna skall förverkliga ändamål med fördraget, i vad transporterna avser, inom ramen för en gemensam trafikpolitik. För genomförande härav skall ministerrådet bl. a. före övergångstidens slut fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från medlemsstats område och i transit genom medlemsstat samt fastlägga de villkor på vilka transportföretag som icke är hemmahörande inom medlemsstats område skall äga utföra transporter därstädes.

I övrigt innehåller fördraget för transporternas del huvudsakligen regler, avsedda att förhindra olika former av diskriminering och subven[illegible]nering dels i fråga om transportföretagen och transportgrenarna och dels via transporterna beträffande varuutbytet.

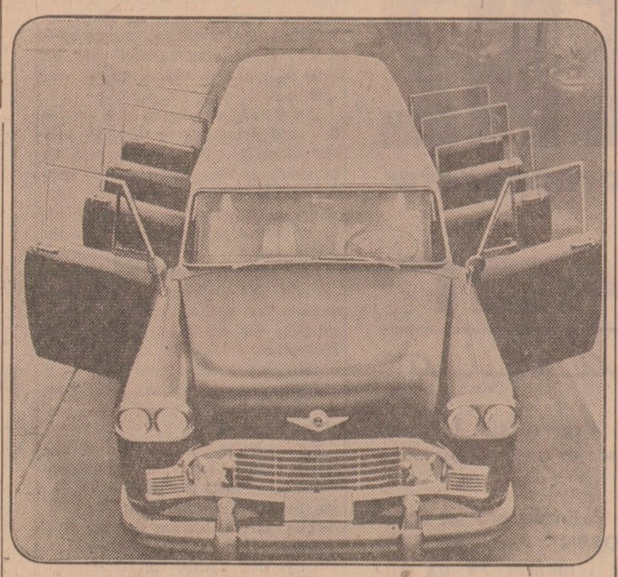
EEC-kommissionen har förra året framlagt ett såsom diskussionsunderlag avsett betänkande rörande den framtida inriktningen av den gemensamma trafikpolitiken. Kommissionen försöker i detta betänkande finna en medelväg mellan de olika intressena. Det skulle föra för långt att i detta sammanhang närmare ingå på innehållet i detta intressanta avstycke. Nämnas må emellertid att kommissionen uttalar sig för en successiv — ehuru ingalunda fullständig — liberalisering på lång sikt av transportsektorn.

GAFFELTARIFFER

I fråga om taxepolitiken föreslås bl. a. genomförande av ett enhetligt system med s. k. gaffeltariffer, d. v. s. en maximi-miniprissättning med fri konkurrensbestämd rörlighet mellan prisgränserna. All bundenhet av en trafikgren vid fraktprissättningen för annan trafikgren föreslås slopad.

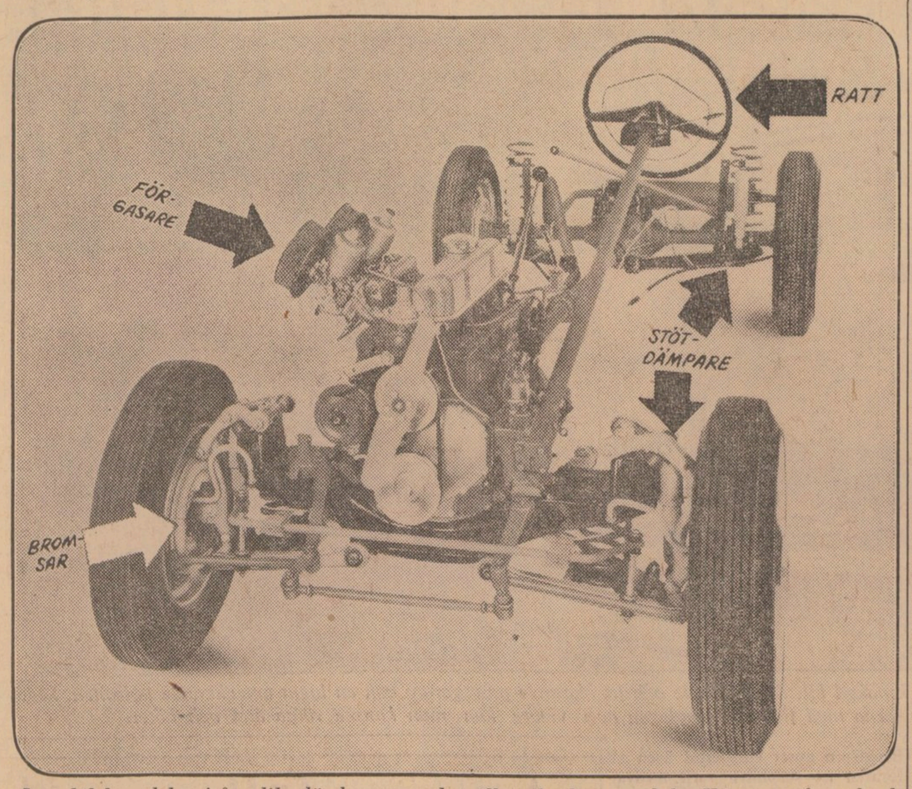


Nya stora vägar behövs i vårt land.



Stor bilnyhet. *Ja, här är en en "stor" bilnyhet! Inte mindre än 12 personer kan plockas in i denna typ av den amerikanska Aerobusmodellen av Checkers tillverkning. P. A. Seton & Co. påpekar att bilen är lämplig för industrier, pensionat, hotell, polismyndigheter o. s. v.*

En liten bit England i flera länders bilar



I en bil kan delar från olika länder samverka till en kvalitetsprodukt. Här syns några detaljer som engelsmännen levererar åt olika håll.

Det är en svensk bil, det är en tysk bil, det är en fransk bil! Det gör detsamma vilken nationalitet bilen har, man kan vara säker på att det finns en liten bit av "good old England" i varenda en. T. o. m. om den råkar vara byggd bakom järnridån! Så är det faktiskt, säger man i England. Landet pekar med stolthet på en rad detaljer på utländska vagnar som är av engelsk tillverkning.

Tag t.ex. den helsvenska Volvon, säger engelmännen. Inget kan vara mera svenskt anser många. Men är det nu så? Nej! En bil i dag är faktiskt något av ett världens FN. Man kanske köper plåten från USA liksom verktygsmaskiner, formar från Tyskland och när det kommer till olika specialdetaljer kan man vara säker på, att England spelar en stor roll.

Låt oss titta närmare på Volvon. Vi hittar Girling skivbromsar. Girling stötdämpare, differential från Salisbury och kardanaxel från Hardy Spicer. Förgasarna kommer från SU och de Normanville gör överväxeln. Tittar man på kopplingen så kan vi spåra den från Automotive Products och styrningen har Cam Gears gjort.

Tag ett fast grepp om ratten! Den känns stabilt svensk? Den har Wilmont Breeden i England gjort och instrumenten, som vi då och då kastar våra ögon på, har Smiths Instruments levererat liksom kanske värmen.

Nå, men Saab då — tja, det är samma sak där. Titta på bromsbanden. Märket är troligen Ferodo. Tycker ni stötdämparna är bra på Saab? Märket är troligen Armstrong, made in England.

Vid en första anblick verkar det redovisade kanske vara ett underbetyg åt den svenska motorindustrin, men så är det faktiskt inte. Det skulle nämligen ställa sig alldeles för dyrt för oss här hemma att producera vissa specialdelar, och därför vänder sig våra bilfabrikanter utomlands för att få dem. Man vänder sig till det land, som specialicerat sig på komponenter till motorindustrin och där man vet att det görs kvalitetsvaror. Ingen kedja är ju bättre än sin svagaste länk sägs det, och våra bilar har ju ett gott rykte ur kvalitetssynpunkt. Det är därför knappast någon överdrift att säga, att de delar, som England står för, verkligen håller måttet.

Den engelska motorindustrien är faktiskt nu den största utanför USA och har i mångt och mycket blivit tongivande. Vi kan ju bara peka på en sådan detalj som skivbromsarna, där England varit det absoluta föregångslandet. Det var bara några år sedan skivbromsen var en sällsynthet på en racervagn, men den är redan nu en detalj, som förekommer på den minsta av standardvagnar. Den automatiska växellådan var förut förbehållen bilar med stor motorstyrka. Automatiken stal hästkrafter och ökade bensinförbrukningen. Automatlådan var ansedd som en dyrbar lyx. England är småbilarnas förlovade land och vad är naturligare än att de också gör en automatlåda, som passar en småvagn, men fungerar så att småbilsekonomin bibehålls.

Vi har de sista åren sett, hur det problemet alltmer närmat sig sin slutliga lösning. I dag är namn som Borg Warner och Hobbs meccamatic realiteter för alltfler bilister. Därifrån kommer de automatlådor, som skall göra det lättare för oss att klara den alltmera ökade trafiken genom att slippa växla.

Vår egen bilindustri följer den engelska utvecklingen på automatikens områden med stort intresse. Åtskilliga engelska växellådor finns idag monterade på provvagnar av svenskt fabrikat. Man kan nog vara ganska säker på, att, när automatlådan blir standard härhemma, så är fabrikatet eller patentet av engelskt ursprung.

Vidare förutses en uppmjukning av olika kvantitativa restruktioner för landsvägstrafiken. I vissa stycken kommer kommissionens förslag, åtminstone i fråga om de principiella utgångspunkterna, påtagligt nära de grundläggande bedömanden som varit vägledande för den svenska trafikutredningen. Vilka utsikterna är till förverkligande av kommissionens sålunda förslagsvis framlagda program kan ännu icke förutses.

Ser man till Sveriges situation må erinras om att vid 1958 års Parisförhandlingar om ett europeiskt frihandelsområde Sverige — liksom även Storbritannien och Schweiz — ansåg sig kunna godtaga regler motsvarande Romfördragets bestämmelser om diskriminering och subventioner inom transportsektorn. Med hänsyn till det syfte frihandelsområdet skulle fullfölja ansågs därvid behov icke föreligga av en hela området omfattande gemensam trafikpolitik. Huruvida andra överväganden kan komma i fråga i nuvarande sammanhang beror närmast på arten av den anknytning till EEC som kan bli aktuell för vår del och dess återverkan i främsta rummet på varuutbytet och varuströmmarnas riktning.

TRANSPORTEXPORT

Vid bedömande av de svenska intressena härvidlag bör man hålla i minnet att, såvitt gäller landtransporterna och därvid i första hand landsvägstrafiken, någon egentlig "export av transporttjänster" icke förekommer från vårt land. Arten och omfattningen av vårt behov av internationella transporter bestämmes huvudsakligen av varuutbytet med vårt land. Det är sålunda knappast något förstahandsintresse för vår del att få deltaga i transporter som uteslutande berör andra länder i vidare mån än som — t. ex. i fråga om returfrakter o. dyl. — i allmänhet krävs för att kunna ekonomiskt upprätthålla de nödiga transportförbindelserna. Praktiskt taget varje ton/km trafikarbete som utförs av våra företagare i internationell trafik är ett uttryck för internationellt varuutbyte med vårt land. Och i takt med intensifieringen av detta växer kraven på ändamålsenliga transportmöjligheter till rimlig kostnad. Eftersom varuutbytet bygger på de däri deltagande ländernas gemensamma intresse synes det fördenskull icke vara alltför djärvt att förutsätta att intresset icke skall komma att anse mindre gemensamt i fråga om utbyggnaden och den lämpliga utformningen av transportförbindelserna med våra handelspartners.

ÖRESUNDSBRON

Till sist vill jag med några ord beröra ett konkret spörsmål av betydelse för våra möjligheter till ökat deltagande i den internationella samfärdseln, nämligen frågan om en broförbindelse över Öresund.

Trafiken över Öresund har växt mycket snabbt under hela efterkrigsperioden. Under år 1960 överfördes c:a 450 000 personbilar. Den med järnväg och lastbil överförda godsmängden under samma år uppgick till c:a 1,3 milj. ton. Det finns anledning antaga, att trafikutvecklingen redan under detta decennium kommer att leda till ungefär en fördubbling av de angivna talen.

Investeringskostnaden för att anlägga en fast förbindelse över Öresund är efter nordiska förhållanden mycket stor och det krävs därför att nyttan av förbindelsen är betydande för att den skall anses böra komma till stånd. Prognoserna över trafikutvecklingen pekar på att trafikökningen blir så kraftig att det synes ekonomiskt motiverat med en fast förbindelse någon gång på 1970-talet.

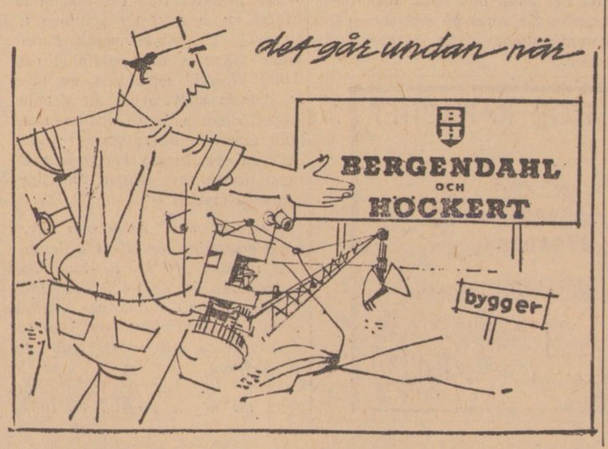
SNABB LED

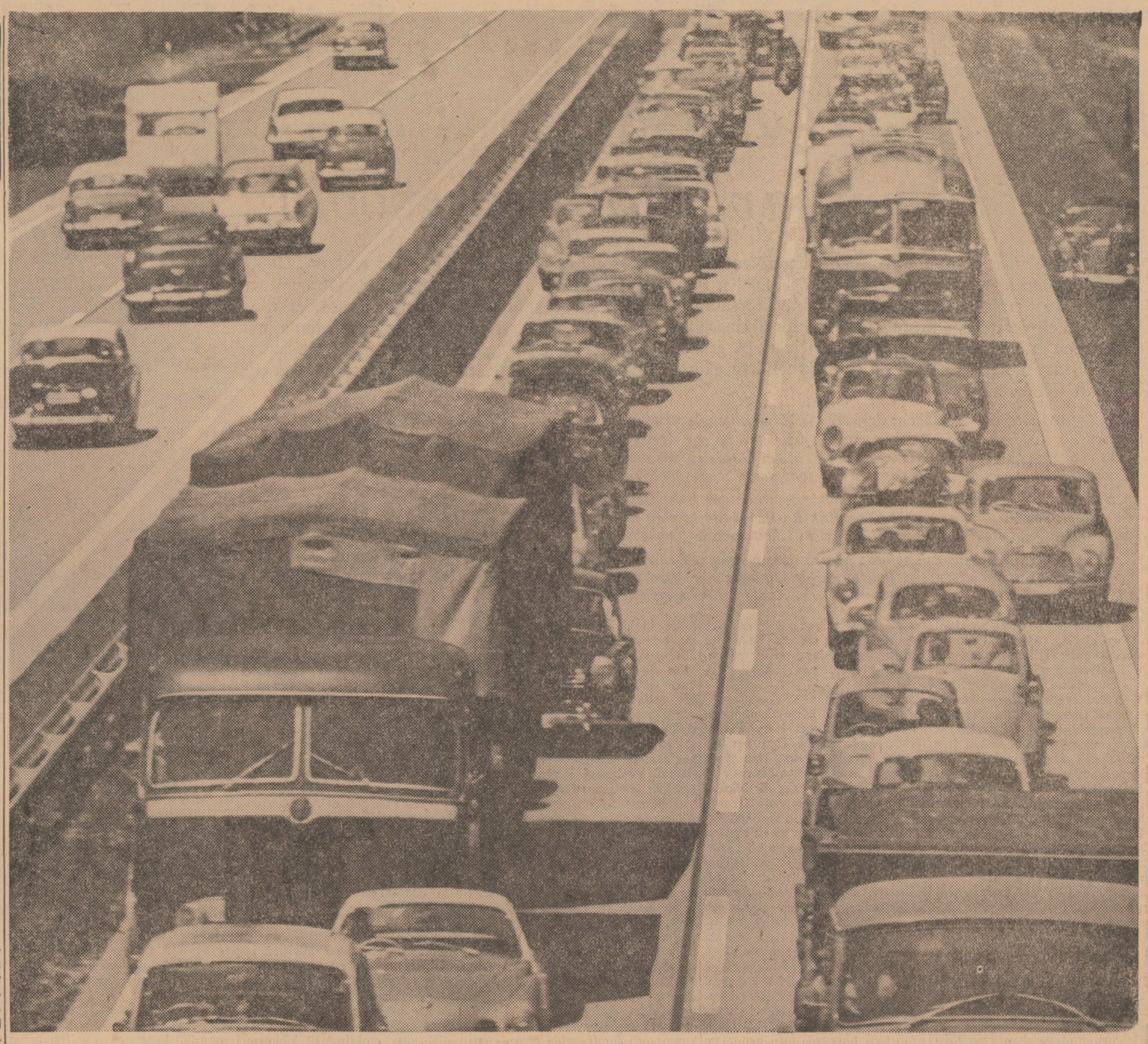
För stora delar av Sverige och Norden i övrigt är den naturligaste och snabbaste leden till kontinenten via en fast förbindelse i leden Hälsingborg—Helsingör. En sådan fast förbindelse har också den fördelen att de naturliga förutsättningarna för att lösa järnvägsfrågorna är större än i ett sydligt läge. Vidare är en förbindelse i det norra läget minst kapitalkrävande för en gemensam väg- och järnvägsförbindelse och förräntningen av det nedlagda kapitalet kan beräknas snabbt bli så god att kapitalet för byggandet torde kunna uppbringas i full konkurrens med efterfrågan på kapital till andra stora projekt. Självfallet måste emellertid frågan om och var en fast förbindelse skall etableras bedömas från många andra synpunkter, vilka tillmätes varierande värde av de parter, som har mera direkta intressen i valet av alternativ.

*

Rover-bilar i ny fabrik

Grundstenen till en ny fabriksanläggning för tillverkning av Roverbilar har nyligen lagts i Cardiff, Wales, av stadens borgmästare. Anläggningen kommer att som färdig bestå av två produktionsenheter på tillsammans något över 39 000 kvadratmeters golvyta. Hela anläggningen skall byggas så att fabriken när som helst skall kunna utvidgas, och man planerar att så småningom få ett produktionsband på totalt 610 meters längd. Koncernen räknar med att kunna börja montera in maskiner och annan utrustning i de först färdigställda delarna av fabriken under den kommande våren. Under nästa år beräknas hela fabriksanläggningen stå fullt klar, då i sin första utbyggnadsetapp, och man räknar med att några tusen anställda vid denna tid kommer att vara sysselsatta vid fabriken.





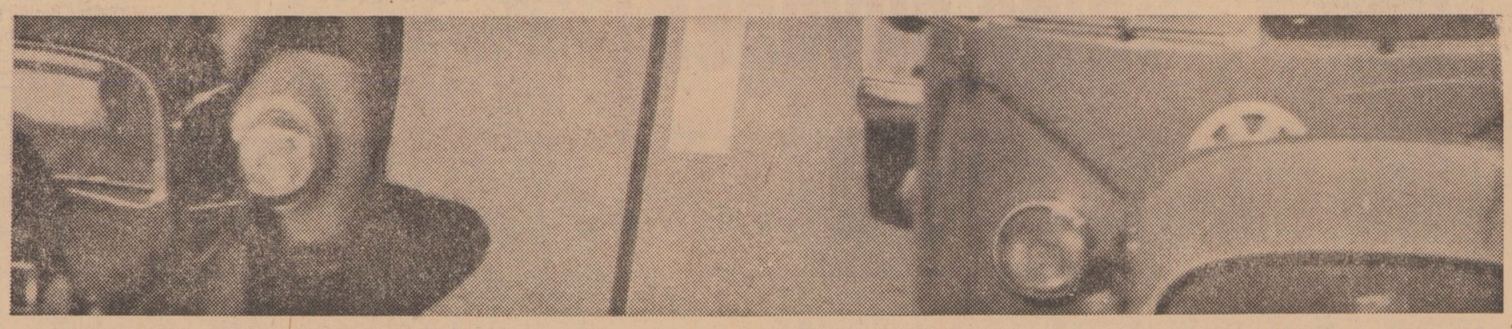
tätare...
tätare...
tätare...

5 milj. 10 milj. 20 milj. bilar
DÅ KRÄVS DET BETONG

Ett exempel: En av våra riksvägar byggdes år 1936/37 i betong. Sedan dess har trafiken där 7-dubblats. Tätare, tätare, snabbare, snabbare rusar en ändlös rad av motorfordon fram på denna väg. 1938 var det 300.000, 1960 nära 2 miljoner. Vad har då vägen kostat i underhåll efter att under 24 år ha passerats av totalt ca 20 miljoner motorfordon? Den totala underhållskostnaden har endast uppgått till 1,7 öre per kvadratmeter och år! Vägen undergick under denna tid i stort sett endast fogunderhåll. Ett exempel som detta — och det finns många fler — visar att vägar med betongbeläggning är hållbara, säkra och kräver ringa underhåll, vilket betyder god totalekonomi. Det krävs betong då trafiken blir intensivare — tätare, tyngre och snabbare!

SVENSKA CEMENTFÖRENINGEN ger råd och upplysningar i alla frågor som rör betong vid vägbyggen, jordstabilisering med cement liksom vid övriga betongarbeten.

CEMENTA
LEVERANTÖR AV BLÅ-RAND CEMENT



”TVÅ BILAR KROCKADE I ETT GATHÖRN...”

Vardagsolycka i stadstrafik bedöms av försäkringsbolag



En vanlig syn i vårt land! En krockad bil, diskuterande och förklarande passagerare och en lugnt antecknande polisman. Sedan börjar förhandlingarna med försäkringsbolagen och vidare kan man kanske vänta åtal och böter.

Visst förekommer det ”vardagsolyckor” i trafiken! Dessa väcker aldrig stort uppseende. Efter en krock strömmar det till något vittne, en rad nyfikna och en eller flera polismän. Förarna börjar debattera skuldfrågan och får sedan en intimare kontakt med respektive försäkringsbolag än de eljest brukar ha. Kanske föranleder krocken bara en notis i tidningarna, men hos försäkringsbolagen samt hos de rättsvårdande myndigheterna blir händelsen grundligare utredd. Det gäller ju att på grundval av föreliggande uppgifter bedöma händelsen så rättvist som möjligt. En skäligen enkel krock kan nämligen få allvarliga ekonomiska konsekvenser för den eneföraren — eller kanske båda.

I samband med en krock börjar debatten om försäkringsbolagens funktion. Hur tänker de bedöma olyckan och vad tänker de betala? Förarna är villrådiga, de börjar plötsligt fundera på om de valt rätt bolag och försöker på kort tid läsa in vad som finns skrivet om skadebedömningar och annat. Sedan hör de rykten om generösa bolag och mindre generösa bolag. Allt verkar förvirrat. Trafik- och försäkringslagar ser ut som starka murar mot ”skälig ersättning”!

Nå, efter denna skiss av de extra bekymmer som när som helst kan drabba varje bilist, vill SvD:s trafikredaktion presentera en unik artikel. Vi har låtit assessor Karl Erik Rosén vid Stockholms rådhusrätt konstruera en bilkrock. Han har själv hittat på allt — men tagit fram detaljer som är vanliga i kollisionssammanhang! Här nedan följer hans berättelse.

På teckningen intill syns den aktuella platsen samt bilarna. Alla inblandade personer och fordon saknar motsvarighet i verkligheten. På detta tidningsuppslag finns också de lösningar som fyra försäkringsbolag lämnat. De aktuella bolagen är i bokstavsordning Ansvar, Folksam, Fylgia och Thule. Assessor Rosén berättar:

Tisdagen den 19 december 1961 omkring klockan 11 inträffade en sammanstötning i korsningen mellan Hantverkargatan och Agnegatan i Stockholm. Personbilen MA 98989, förd av handelsresanden Per Bengtsson från Malmö, kolliderade med personbilen A 1313, förd av tjänstemannen Axel Albertsson från Stockholm. Två personer och båda bilarna skadades.

Från den av polisen verkställda förundersökningen inhämtas i huvudsak följande.

De utredande polismännen har i förundersökningens trafikmålsbilaga antecknat bland annat: Körbanan var torr och temperaturen —2 grader. MA-bilen är en större amerikansk personbil av 1961 års modell, ägs av Bengtsson och är försäkrad i försäkringsbolaget X. A-bilen är en personbil av märket Volvo (PV 1944), av 1955 års modell, ägs av Albertsson och är försäkrad i försäkringsbolaget Y. I korsningens nordvästra hörn stod vid tillfället en skåpbil, ägd av a.-b. Förenade Bagerier och förd av chauffören Sven Svensson samt försäkrad i försäkringsbolaget Z. Bengtssons hustru fick en knäskada vid tillfället, Albertsson fick hjärnskakning och diverse andra skador. A-bilen fick frampartiet intryckt och MA-bilen kraftiga intryckningar m. m. på höger sida i höjd med bakhjulet.

HANN EJ BROMSA

Albertsson har hörts såsom misstänkt för vårdslöshet i trafik men förnekat ovarsamhet. Han har berättat i huvudsak detta: Han förde A-bilen Hantverkargatan österut med en hastighet av ungefär 40 kilometer i timmen. Väglaget var gott, men det var något frostigt. Trafiken var livlig. Framför honom på ett avstånd av 50—60 meter fördes en bil i samma riktning som A-bilen, och bakom A-bilen kom en rad bilar. När Albertsson närmade sig korsningen med Agnegatan släppte han gasen och farten minskade till omkring 30 kilometer i timmen. Han tittade åt båda sidorna men kunde inte se något annalkande fordon på Agnegatan, varför han fortsatte ut i korsningen. Plötsligt fick han se MA-bilen komma från vänster och köra ut i korsningen med relativt hög hastighet. Albertsson bromsade men hann inte helt stanna A-bilen, utan dess högra framflygel stötte mot bakre delen av MA-bilen. Albertsson körde i det norra spårvägsspåret och detta medförde att hjulen gled i spårvägsspåren och att bromsverkan försämrades. Att Albertsson inte sett MA-bilen tidigare berodde på att skåpbilen stått på Hantverkargatan nästan ända framme vid korsningen och skymt sikten. Albertsson anser sig helt fri från vållande till kollisionen och vill särskilt framhålla, att han färdats på en större, livligt trafikerad gata, som i viss mån har karaktär av genomfartsled, och att han färdats i en ström av fordon. Albertsson anser, att både MA-bilens förare och skåpbilens förare är ansvariga för det inträffade, och Albertsson yrkar skadestånd med 5 250 kronor enligt följande uppdelning. Han fick hjärnskakning, två tänder utslagna och ett fult sår i ansiktet. Han var sjukskriven elva dagar och ersättningen från sjukkassan har inte täckt hans förlust, varför han fordrar 220 kronor för förlorad arbetsförtjänst. Han vill också ha ersättning för tandläkarkostnader med 200 kronor, för läkarintyg med 20 kronor, för sveda och värk med 500 kronor och för framtida men — ett ärr torde komma att kvarstå i ansiktet — med 2 000 kronor. Han fordrar ersättning för reparation av A-bilen med 2 000 kronor och för bilens stillestånd under tiden den 20 december—den 9 januari med 310 kronor. På grund av helgen och arbetsanhopning hos verkstaden drog reparationen ut på tiden. För de första elva dagarna, då Albertsson var sjukskriven, begär han sedvanlig ersättning, 10 kronor för dag, men för de följande vill Albertsson ha 20 kronor för dag. Han vill nämligen då inte bara ha ersatt de fasta kostnaderna och besväret att undvara bilen utan vill också ha ersättning för uteblivna extrainkomster. Han brukar nämligen på fritiden ha ett stort antal uppdrag att förrätta bouppteckningar, bodelningar, arvskiften, fastighetsförsäljningar m. m. och är beroende av bilen för dessa uppdrag.

FÖR HÖG FART

Även Bengtsson har blivit delgiven misstanke om att han gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Men också han har bestritt vårdslöshet. Han har berättat: Han förde MA-bilen Agnegatan söderut med en hastighet av omkring 30 kilometer i timmen. På gatans båda sidor fanns parkerade bilar. Då han närmade sig korsningen, minskade han hastigheten till omkring 15 kilometer i timmen, tände de högra blinkljusen och tittade åt höger och vänster. Han släppte förbi en bil, som körde Hantverkargatan österut. Han såg ingen annan trafik utan fortsatte så ut i korsningen med en hastighet av 10—15 kilometer i timmen. Han svängde åt höger, eftersom han skulle fortsätta Hantverkargatan västerut. Då han befann sig nästan mitt på Hantverkargatan fick han plötsligt se A-bilen på ett avstånd av 3—5 meter närma sig snabbt. Kollisionen blev oundviklig. Han anser föraren av A-bilen vållande till kollisionen genom att hålla för hög hastighet och vara ouppmärksam samt bryta mot vänsterregeln. Bengtsson vill framhålla, att man i hans hemstad håller hårt på vänsterregeln. Bengtsson var före i korsningen och det var bakre delen av MA-bilen som blev påkörd.

Bengtsson anser emellertid även att föraren av skåpbilen varit medvållande genom att ställa skåpbilen så, att den skymde sikten. Vid tillfället blev Bengtssons fru, som satt till höger i framsätet, skadad i ena knäet och hon fick dessutom några mindre kontusioner. Ett vittne tillkallade Räddningskårens ambulans och hon blev förd till sjukhus, där hon fick kvarstanna några dagar. Hon yrkar ersättning för ambulanstransporten och tågresan Stockholm—Malmö med belopp, som senare skall anges. Hon blev chockskadad och vill ha 100 kronor som skadestånd härför. Dessutom önskas ersättning för sveda och värk med 300 kronor. Bengtsson själv kostade på MA-bilen en provisorisk reparation — det gick inte att före helgen få den definitivt reparerad i Stockholm — innebärande en ny glasruta, lagning av däck m.m. Bengtsson måste snarast ha ner bilen till Malmö, och tack vare den provisoriska reparationen kunde han köra ner den, men han fick därvid köra ytterligt försiktigt och med starkt reducerad hastighet. För den provisoriska reparationen yrkar Bengtsson ersättning med 150 kronor och för besväret med nedtransporten 100 kronor. Vidare yrkas ersättning för den slutliga reparationen med 800 kronor och ersättning för stillestånd tiden den 20/12—den 30/12 (åtta arbetsdagar) med 50 kronor för dag. Bengtsson var nämligen vid olycksfallet ute på en resa såsom representant för sitt företag och medförde i bilen en provkollektion. Han använde alltså bilen i sitt yrke.

Svensson har också hörts såsom misstänkt för vårdslöshet i trafik och berättat: Han förnekar vårdslöshet men erkänner, att han har ställt skåpbilen mindre än tio meter från Agnegatan. Han skulle avlämna bakverk i ett närbeläget konditori men kunde inte hitta någon ledig parkeringsplats eller annan lämplig uppställningsplats för skåpbilen, och han var därför tvungen att ställa skåpbilen vid korsningen. Skåpbilen hade bara stått där under fem minuter före olyckstillfället, och Svensson var, när kollisionen ägde rum, på väg tillbaka till skåpbilen för att köra vidare. Han medger, att skåpbilen något skymt sikten för de andra förarna, men bestrider medvållande till kollisionen, eftersom denna bort kunna undvikas, om de andra förarna hade varit mer försiktiga och uppmärksamma.

TRETTIO METER

Droskföraren Erling Nicklasson har inför polisen berättat: Han satt i sin droskbil sydöst om korsningen och såg ett antal bilar, bland annat A-bilen, köra Hantverkargatan österut. Avståndet mellan A-bilen och närmast framförvarande bil var uppskattningsvis 30 meter. Hastigheten var normal i förhållande till trafiksituationen, troligen omkring 40 kilometer i timmen. Plötsligt fick Nicklasson se MA-bilen komma norrifrån och köra ut på Hantverkargatan utan att först stanna. Hastigheten var svår att uppskatta för Nicklasson, men den kan ha varit omkring 15 kilometer i timmen. Föraren av A-bilen bromsade men lyckades inte undvika kollision. Nicklasson anser, att MA-bilens förare hade största skulden, eftersom han körde ut på den livligt trafikerade Hantverkargatan utan att iakttaga tillräcklig försiktighet.

Lantbrukaren Jonas Pettersson har berättat: Han gick på Hantverkargatans norra trottoar västerut och avsåg att korsa Agnegatan. Han fick då se MA-bilen, varför han stannade. MA-bilen hade normal hastighet och hastigheten minskades något före utfarten i korsningen. Då MA-bilen kommit ut i korsningen fick Pettersson se A-bilen komma med ganska hög fart. Föraren av A-bilen började bromsa, men A-bilen stötte emot MA-bilen. Pettersson anser, att föraren av A-bilen är skuld till sammanstötningen, eftersom han bort iakttaga vänsterregeln. Men föraren av skåpbilen har medverkat genom att ställa skåpbilen så, att den skymde sikten.

Detta var alltså materialet. Något åtal har ännu inte skett, utan bedömandet får göras på vad som framkommit genom ovan intagna berättelser.

Ansvar fäller två

Som försäkringsgivare för Bengtsson skulle vi med hänsyn till bl. a. att den enda vårdslöshet som besinligen synes kunna läggas Bengtsson till last är en viss ouppmärksamhet vara mest böjda för att vitsorda att Bengtsson vållat kollisionen till en tredjedel. Detta skulle innebära att Bengtsson (hans trafikförsäkringsgivare) till Albertsson finge utge en tredjedel av i och för sig skälig ersättning samt att Albertsson (dennes trafikförsäkringsgivare) till Bengtsson fick utge två tredjedelar. Nu är vi emellertid medvetna om att det särskilt i betraktande av skillnaden i trafikintensitet mellan de båda gatorna ingalunda är uteslutet att en domstol skulle finna Bengtsson och Albertsson lika vållande, oaktat Bengtsson naturligtvis jämlikt vänsterregeln har förkörsrätt i korsningen. Om vi i stället var trafikförsäkringsgivare för Albertsson skulle vi nog bl. a. med hänsynstagande till dennes behöriga intresse söka hävda att Bengtsson och Albertsson i lika mån vållat kollisionen.

Om det kan anses tveksamt hur vållandet skall fördelas mellan Bengtsson och Albertsson gäller det i ännu högre grad frågan i vad mån Svensson medverkat till kollisionen. Det bolag som är försäkringsgivare för Svensson torde därför göra klokt i att i första hand bestrida skadeståndsskyldighet för Svenssons del under motivering att det icke kan anses utrett att Svensson genom sin i och för sig felaktiga parkering till någon del vållat kollisionen. Någon uttalad praxis beträffande hur en dylik situation bör regleras finns ej men i och för sig är det dock på intet sätt uteslutet att en domstol skulle anse att Svensson skall svara för exempelvis en tredjedel av Bengtsson och Albertsson tillkommande skadestånd. Ifall olyckshändelsen medfört åtal och rättegång torde man reservationslöst kunna säga att Svenssons försäkringsgivare knappast skulle vara beredd att före rättegången vitsorda någon skadeståndsskyldighet utan överlämna frågan till rättens prövning. Omvänt har man nog att utgå från att Bengtsson och Albertssons försäkringsgivare — och det ej utan visst fog — skulle göra gällande att jämväl Svensson medverkat till skadan.

ALBERTSSONS KRAV

Albertsson har bl. a. yrkat ersättning för förlorad arbetsförtjänst (220 kr.). Eftersom vi utgår ifrån att han kunnat förete såväl ett intyg på att han varit arbetsoförmögen viss tid och att han därigenom gått förlustig ifrågavarande belopp vitsordas i frågavarande yrkande som i och för sig skäligt. Detsamma gäller beträffande yrkandet om ersättning med 200 kr. för tandläkarkostnader. Naturligtvis är Albertsson även berättigad till ersättning för införskaffande av läkarintyg (20 kr.). Eftersom detta belopp vid en eventuell rättegång skulle hänföras till rättegångskostnad skall Albertsson erhålla de 20 kronorna i sin helhet, d. v. s. beloppet skall icke bli föremål för någon jämkning även om Albertsson varit medvållande. Yrkandet om ersättning för sveda och värk (500 kr.) kräver för att yttrande skall kunna avgivas att det läkarintyg som ligger till grund för yrkandet överlämnas till försäkringsbolaget. Sveda och värkersättningen kan som bekant variera högst avsevärt med hänsyn till de uppgifter som framkommer genom intyget. Då den egentliga sjukskrivningstiden enligt intyget endast uppgått till 11 dagar torde man dock redan på grund av detta faktum kunna säga att en så hög sveda- och värk-ersättning som 500 kr. knappast torde kunna komma ifråga.

En ungefär normal sveda- och värk-ersättning för en skada av ifrågavarande slag torde ligga mellan 150—250 kr. Albertsson har även yrkat ersättning med 2 000 kr. för framtida men. Det men det här kan röra sig om torde vara förlust av två naturliga tänder samt därav föranledda framtida tandvårdskostnader. Utan närmare utredning om vilka tänder som skadats samt storleken av de framtida tandvårdskostnaderna är det omöjligt att uttala sig om vilken ersättning som i denna del bör tillkomma Albertsson. Ansiktsärret är inte att betrakta som men utan som lyte. Ersättning för missprydande ärr kan ytterst sällan bedömas vid den tidpunkt då den övriga skaderegleringen äger rum. I regel är det lämpligt att minst ett år förflyter från det skadan inträffat innan man tar ställning till ett dylikt ersättningsanspråk. Beträffande yrkandet om ersättning med 2 000 kr. för reparation av bilen är det en självklarhet att det beloppet vitsordas om Albertsson genom reparationsintyg som är vederbörligen specificerat kan styrka att reparationen av skadan verkligen kostat så mycket.

Slutligen har Albertsson även krävt ersättning för bilens stillestånd med tillhopa 310 kr. Eftersom han under tiden 20 dec.—30 dec. 1961 (11 dagar) varit sjukskriven och sålunda helt arbetsoförmögen samt för ifrågavarande tid yrkat ersättning för förlorad arbetsförtjänst med 220 kr. synes han knappast vara berättigad till någon särskild ersättning

Svårt att döma i krockärenden

Inför lösningarna av trafiknöten ”Krocken på Kungsholmen” har de fyra försäkringsbolagen önskat framföra vissa allmänna synpunkter. Sålunda säger bolagen att det inte varit lätt att exakt bedöma vållandefrågor och skäligheten i de olika kraven. Detta trots att ”polismaterialet” är ganska fullständigt.

I fråga om skador på människor och fordon önskar man givetvis särskilda intyg av läkare och verkstäder. Av utrymmesskäl har sådana inte tagits med här. Stundtals är också vid verkliga krockar vittnesuppgifter m. m. så motstridiga, att det är svårt både för försäkringsbolag och domstolar att avgöra skuldfördelningen mellan de inblandade. De fyra bolagen har dock gett sig i kast att lösa den fingerade uppgiften.

VW 1200 drar ifrån...

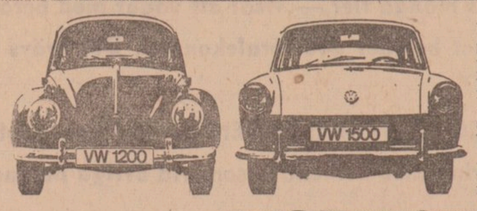
Sveriges överlägset mest köpta bil



Registreringssiffrorna visar hur *köparna* själva betygsätter bilarna på marknaden. VW 1200 dominerar år efter år. Varför? Jo, den har visat sig överlägsen på de för ett bilköp avgörande punkterna: VW 1200 är slitstark, bekymmersfri, bekväm att köra. Och den är oöverträffat ekonomisk genom det låga inköpspriset, de låga driftskostnaderna och naturligtvis det i särklass höga andrahandsvärdet. AB SCANIA-VABIS

I bilarnas "allsvenska" — den officiella modellregistreringsstatistiken — blev slutställningen för 1961:

1) VW 1200 ..... 33.244
2) VOLVO P 544 ..... 24.931
3) SAAB 93 och 96 ..... 18.934
4) OPEL REKORD 17.442
5) VOLVO AMAZON 15.482
6) FORD TAUNUS 8.051



VW 1200, SVERIGES MEST KÖPTA BIL, har bland annat: luftkyld, slitstark motor, service lika bra som bilen, bilekonomi i särklass.

Det kostar så mycket mindre med Volkswagen

NU FINNS DET TVÅ. **VOLKSWAGEN**

På STOCKHOLMS BILSALONG 17—25 FEBRUARI presenteras en mängd olika modeller av VW 1200 och VW 1500 Dessutom blir det premiärvisning av stationsvagnen VW 1500 Variant. VÄLKOMMEN att se alla VOLKSWAGEN-nyheterna!

den naturliga bilvägen till kontinenten

går över **HÄLSINGBORG –HELSINGÖR** och **LANDSKRONA –TUBORG**



MODERNA BILFÄRJOR MED STOR KAPACITET

Beställ plats genom aukt. resebyråer, motororganisationer eller direkt

LB LINJEBUSS INTERNATIONAL HÄLSINGBORG *Tel. 042|201 90*

SL SKANDINAVISK LINJETRAFIK LANDSKRONA *Tel. 0418|164 50*



VAD HAR NI SJÄLV FÖR UPPFATTNING I MÅLET?

Fylgia fann A-bilisten mest skyldig

Utredningen får anses ge vid handen att både A-bilens och MA-bilens förare genom ovarsam körning medverkat till kollisionen. När det sedan gäller att avgöra om någon varit mer vållande än den andre, vill det synas som om A-bilens förare bör bära en större del av ansvaret, eftersom han brutit mot vänsterregeln och därtill hållit för hög fart och brustit i uppmärksamhet. MA-bilens förare får anses ha brustit i uppmärksamhet vid färd in på den livligt trafikerade huvudgatan.

Resultatet av dessa överväganden skulle bli att ansvaret för krocken och därvid uppkomna skador bör läggas till 2/3 på A-bilens förare och 1/3 på MA-bilens förare, medan den som hade hand om skåpbilen går fri från ansvar för krocken.

SKADESTÅND TILL ALBERTSSON

Med utgångspunkt från att ansvaret för krocken skall läggas till 2/3 på A-bilens förare och till 1/3 på MA-bilens förare blir MA-bilens trafikförsäkringsbolag skyldigt att utge 1/3 skadestånd till A-bilens förare. A-bilens förare får alltså ersättning med 1/3 av följande belopp:

a) förlorad arbetsförtjänst med skillnad mellan hans vanliga arbetsinkomst, å ena, och sjukpenningen från sjukkassan, å andra sidan, 220 kronor.

b) tandläkarkostnader 200 kr.

c) sveda och värk, som bestämmes med ledning av läkarintyg.

Eftersom A-bilens förare varit sjukskriven i 11 dagar och undergått behandling hos tandläkaren för 200 kr., förefaller anspråket 500 kr. vara befogat, 500 kr.

d) framtida men genom ärr i ansiktet — något som påstås inverka på utseendet.

Anspråket 2 000 kr. förefaller vara för högt men kan inte säkert bedömas förrän A-bilens förare lämnat in läkarintyg och fotografier. Frågan om skadeståndet hänskjutes sedan förmodligen till Trafikförsäkringsanstalternas nämnd.

e) reparationskostnad enligt räkning från verkstad.

Det begärda beloppet 2 000 kr. kan mycket väl visa sig vara riktigt, 2.000 kr.

f) ersättning för stillestånd under elva dagar med 10 kr. per dag och under tio dagar med 20 kr. per dag.

Eftersom A-bilens förare använder bilen i förvärvsarbete efter kontorstidens slut, kan det vara befogat att beräkna stillestånd för de sista tio dagarna av reparationstiden till 20 kr. om dagen. Kanske A-bilens förare kan förebringa någon utredning, som stöder hans anspråk, 310 kr.

g) Det bör tilläggas att A-bilens förare är berättigad till särskild ersättning för att han förlorat 2 tänder.

Skadeståndet bestämmes med ledning av tandläkarens utlåtande om vad det i det aktuella fallet betyder att ha fått 2 tänder ersatta med stifttänder eller brokonstruktion. Skadeståndet kan variera mycket beroende på omständigheterna i varje enskilt fall.

SKADESTÅND TILL BENGTSSON

Eftersom ansvaret för kollisionen ansetts vila till 2/3 på A-bilens förare, blir dennes trafikförsäkringsbolag skyldigt att utge skadestånd till MA-bilens förare med 2/3 av följande belopp:

a) provisorisk reparation. Utgiften motiveras med att bilägaren ville köra bilen till Malmö, där den slutliga reparationen skulle ske. Ett sådant utlägg bör ersättas. 150 kr.

b) besväret med transporten till Malmö. Av skäl som angetts under c) och då hemfärden måste ske med "reducerad hastighet" bör anspråket godkännas. 100 kr.

c) kostnad för den slutliga reparationen. Utgår från att utgiften styrkes på vanligt sätt genom verkstadens räkning. 800 kr.

d) stillestånd under åtta dagar med 50 kr. per dag. Det förefaller inte sannolikt att MA-bilens förare skulle använt bilen som försäljare under julhelgen. Kravet förefaller konstruerat. Såvida inte alldeles särskilda förhållanden skulle föreligga i detta fall, bör hans anspråk inte godkännas till högre belopp än 10 kr. per dag. 80 kr.

SKADESTÅND TILL FRU BENGTSSON

Såsom passagerare är fru Bengtsson berättigad till full gottgörelse för sin skada. MA-bilens trafikförsäkring betalar i första hand skadeståndet till fru Bengtsson och det fördelas senare mellan de båda bilarnas trafikförsäkringar (2/3 på A-bilens och 1/3 på MA-bilens). Fru Bengtsson bör få skadestånd enligt följande:

a) ambulanstransporten ersättes, om fru Bengtsson haft något utlägg, vilket då bör styrkas genom kvitto på vanligt sätt.

b) utgiften för tågresan Stockholm—Malmö. Det är riktigt att fru Bengtsson får ersättning för sitt utlägg för hemresan med tåg.

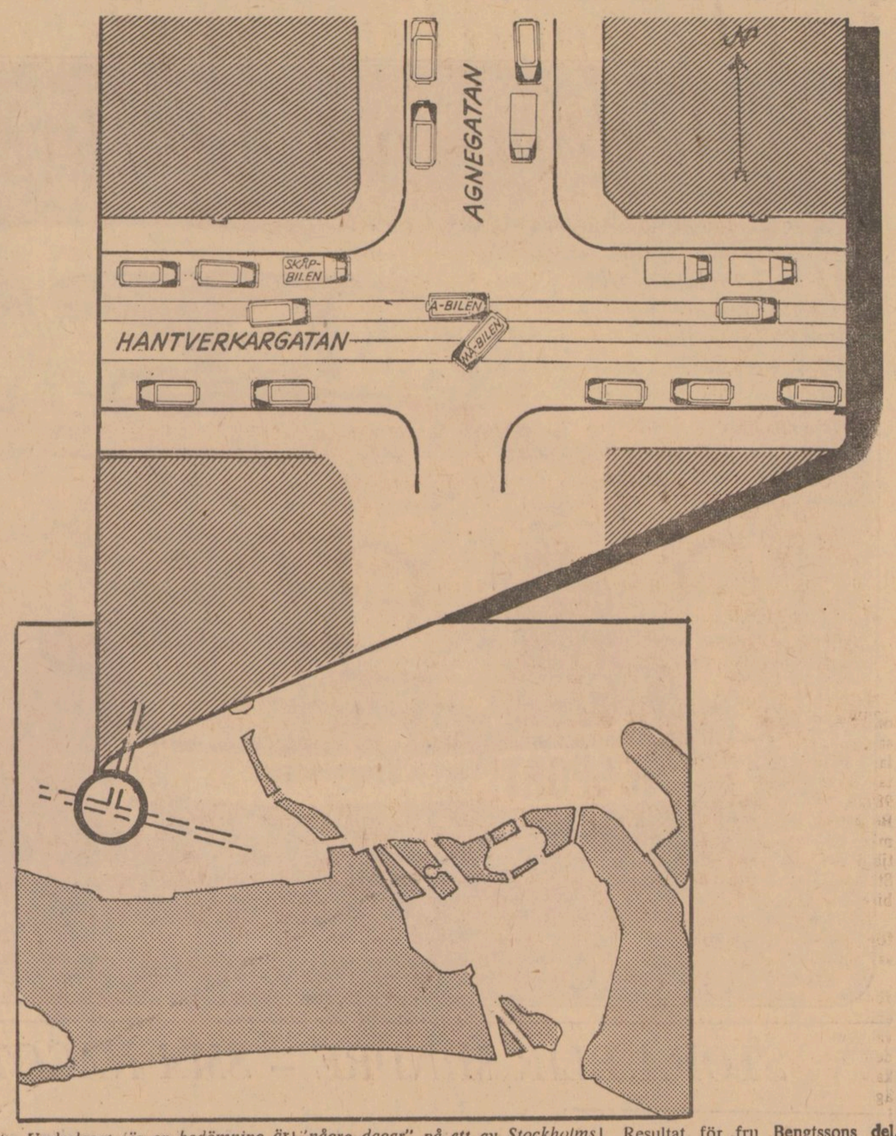
c) ersättning för sveda och värk. Skadeståndet för sveda och värk brukar bestämmas med ledning av läkarintyg. Enligt uppgift blev fru Bengtsson förd till sjukhus, där hon fick kvarstanna några dagar. Det vill därför synas som om hon vore berättigad till skadestånd för sveda och värk med ett belopp i storleksordningen 200—300 kr. För att fastställa det exakta beloppet erfordras ett läkarintyg, 300 kr.

d) ersättning för chockskada. Fru Bengtsson fordrade 100 kr. Ersättning skall utgå till fru Bengtsson för sveda och värk, men hon är inte berättigad att därutöver få någon särskild ersättning för "chockskada". Skulle det visa sig att fru Bengtsson gjort någon förlust i arbetsförtjänst under de dagar, som hon varit sjukskriven, kan särskild ersättning tillerkännas henne för förlorad arbetsförtjänst.

Trafikräkning på Kungsholmen

Försäkringsbolagen har inte sparat någon möda för att grundligt utreda den fingerade trafikolyckan. Fylgia har till exempel dels ordnat med karta, dels tagit egna bilder och vidare skaffat uppgifter om gatorna och trafikintensiteten. På första sidan i denna motorbilaga finns en bild av krockhörnet. Den visar trafik och siktförhållanden, säger Fylgia. Observera att korsningen är något sned, att Agnegatan söder om Hantverkargatan närmast har karaktär av en "parkeringsgata" utan någon egentlig genomgångstrafik, samt att på Hantverkargatan bilar finns uppställda till stort antal — ofta alldeles i närheten av gatukorsning.

Trafikräkningen visade att det mellan kl. 11 och 12 framfördes på Hantverkargatan österut 277 bilar och 15 spårvagnståg, samt att det under samma tid från Agnegatan kom 106 bilar med färdriktning söderut in på Hantverkargatan.



Två har delat ansvar säger Folksam

De tre bolagens, X, Y och Z, bedömningar, som skett självständigt inom varje bolag för sig, har resulterat i denna samlade bedömning av frågan vem eller vilka som vållat sammanstötningen.

Albertsson är vållande till hälften.

Bengtsson är också vållande till hälften.

Svensson är inte vållande. (Fru Bengtsson är givetvis inte heller vållande.)

Kortfattat är resonemanget bakom denna bedömning detta.

Albertsson körde visserligen på Hantverkargatan, som är en spårvägsgata och livligt trafikerad — vilket inte Agnegatan är — och kan kanske också sägas ha kört i en bilkö. På grund av vänsterregeln var han ändå skyldig att vara beredd att släppa fram trafik från Agnegatan. Nu höll han i själva verket en hastighet som med hänsyn bl. a. till den begränsade sikten var för hög för att göra det möjligt för honom att lämna företräde enligt vänsterregeln.

Bengtsson kan åberopa vänsterregeln till sin förmån men borde ha kört försiktigare med hänsyn till den nedsatta sikten och det förhållandet att han skulle korsa den livligt trafikerade Hantverkargatan.

Svensson har gjort sig skyldig till felaktig parkering, men förekomsten av den siktförsämring som Svenssons felaktigt parkerade bil medfört borde ha stått klar för Albertsson och Bengtsson i tillräckligt god tid före korsningen, för att de skulle ha kunnat anpassa sitt uppträdande därefter. Det saknas därför anledning att lägga på Svensson ett skadeståndsansvar för den felaktiga parkeringen.

ERSÄTTNINGSFRÅGORNA

Albertssons yrkanden, riktade mot bolagen X och Z.

Bolaget X:s bedömning av skäligheten i och för sig av de framställda kraven. (Om bolagets försäkringstagare, Bengtsson, är till hälften vållande till det inträffade, uppgår ersättningen således till hälften av vad som i och för sig är skäligt.)

	Yrkat	Skäligt
1. Förlorad arbetsförtjänst	220	220
2. Tandlagning	200	200
3. Läkarintyg	20	20
4. Sveda och värk ..	500	500?
5. Lyte och men	2 000	2 000?
6. Rep.-kostnader ...	2 000	2 000
7. Stilleståndsersättn..	310	310

Kommentar: Posterna 1, 2, 3, 6 och 7 fordrar inte någon kommentar.

Post 4, sveda och värk. Utgår man från att Albertsson var fullt återställd efter 11 dagar, är 500 kr. säkerligen för högt. Det förefaller dock ganska klart att tandlagningen ej kunnat färdigställas under den tid (över jul och fram till nyår) då de 11 dagarnas arbetsoförmåga efter bl. a. hjärnskakning förelegat; vidare att obehaget från tandlagningen väl också är avsett att ingå i yrkandet på 500 kr. Under denna förutsättning kan yrkandet vara skäligt.

Post 5, lyte och men. Av flera skäl kan en säker bedömning ske först om ½—1 år. Om det då kvarstår ett medelsvårt ärr och om tandskadan gjort en protes, bro, nödvändig — vilket är sannolikt med hänsyn till att två tänder slagits ut — torde Albertsson då vara berättigad till mer än det yrkade beloppet.

Resultat för Albertssons del: Bolaget X erbjuder Albertsson 50 % av de belopp man funnit skäliga. (Kostnaden för läkarintyget betalar man dock utan jämkning.) Bolaget Z avböjer Albertssons krav därför att man anser att Svensson inte till någon del vållat skadan.

Bengtssons yrkanden, riktade mot bolagen Y och Z.

	Yrkat	Skäligt
1. Provisorisk o. slutlig reparation 950		*950*
2. Hemresa i egen bil 100		*0*
3. Stillestånd 400		*280*

IDEELL SKADA

Kommentar: Post 2, hemresa i egen bil. Kravet synes närmast avse det obehag som en resa i mycket långsamt tempo orsakat Bengtsson såsom förare. Det tycks ej föreligga en ekonomisk utan en s. k. ideell skada och av en art som inte ger rätt till ersättning.

Post 3, stillestånd. Beloppet 280 kr. är beräknat enbart med ledning av upplysningen att Bengtsson är handelsresande. En ordinär stilleståndsersättning per dag till en handelsresande, som använder bil i arbetet, är 35 kr. Högre ersättning kan naturligtvis komma i fråga i den mån Bengtsson styrker eller gör troligt att den verkliga förlusten varit större.

Resultat för Bengtssons del. Bolaget Y erbjuder Bengtsson 50 % av de belopp man funnit skäliga. Bolaget Z avböjer Bengtssons krav under samma motivering som ifråga om Albertsson.

Fru Bengtssons yrkanden, som hon lämpligen bör rikta mot bolaget X

	Yrkat	Skäligt
1. Ambulans, tågresa	Faktiska kostn.	
2. Chockskada	100	400
3. Sveda och värk ..	300	

Kommentar: Post 2, chockskada, synes liksom post 3, sveda och värk, avse en icke-ekonomisk, ideell skada. Underlaget för en bedömning är osäkert på grund av ofullständiga och vaga uppgifter om skadornas art m. m. Det kan emellertid förmodas att skadorna, en knäskada m. m. plus chocken, vilka nödvändiggjort vård "några dagar" på ett av Stockholms övre belagda sjukhus, ej varit så alldeles obetydliga. Enäru totala läkningstiden ej alls angivits, finns det därför visst tog för uppfattningen att kravet kan vara skäligt.

Resultat för fru Bengtssons del. Bolaget X betalar ut full ersättning till fru Bengtsson. X kräver sedan Y på hälften av utbetald ersättning, eftersom Albertsson vållat skadan i lika hög grad som hr Bengtsson.

Thule anser tre bilförare skyldiga

Av A-bilistens egna uppgifter framgår att avståndet till den närmast framförvarande bilen varit 50—60 m. Visserligen har vittnet Niklasson uppgivit att avståndet endast var c:a 30 m men hans möjlighet att bestämma avståndet har varit sämre än Albertssons, och därför bör Albertssons uppgift godtas. Ett avstånd på c:a 50—60 m mellan varje bil kan i stad inte anses innebära att bilen förs i fordonskolonn och att A-bilen därför kunnat låta bli att lämna MA-bilen företräde.

Sammanfattningsvis anser vi sålunda att utredningen ger vid handen att A-bilens förare hållit en hastighet som varit något för hög med hänsyn till den skymda sikten, vilket medfört att han inte kunnat lämna företräde enligt vänsterregeln.

Vid besök på platsen kan man konstatera att nästan samtliga bilar som färdas efter Agnegatan stannar upp, innan de kör ut på Hantverkargatan — uppenbarligen på grund av spårvägstrafiken och den livliga trafiken i övrigt. Det måste sålunda anses utrett att MA-bilens förare ej ägnat tillräcklig uppmärksamhet åt höger, varför även han är vållande till sammanstötningen.

Skåpbilens ansvarighet. Föraren har medgivit att han ställt bilen för nära gatukorset och att sikten härigenom inskränkts för de båda andra förarna. Detta medgivande har stöd i utredningen och är sålunda även skåpbilsföraren medansvarig.

SAMMANFATTNING

Vi har sålunda funnit att alla tre bilförarna medverkat till olyckan. Även om skäl möjligen kunde finnas för att lägga något större skuld på MA-bilens förare har vi dock stannat för att man svårligen kan lasta någon av bilförarna väsentligt mer än den andra. Vi skulle därför i ett skadefall liknande detta vilja lägga 1/3 av skulden på vardera bilföraren.

SKADESTÅNDSANSPRÅKEN

För Albertsson gäller:

1. Förlorad arbetsförtjänst 220 kr. Som regel fordras läkarintyg och intyg från arbetsgivaren om förlustens storlek.

2. Tandläkarkostnader 200 kr. — godkännes mot räkning från tandläkare.

3. Läkarintyg kr. 20 godkännes.

4. Yrkandet om sveda och värk är för högt. Högst 200 kr. kan anses skäligt, varvid även hänsyn tagits till den tandläkarbehandling skadan medfört.

5. Yrkandet om 2 000 kr. för lyte och men kan ej bedömas f. n. Normalt räknar man med att först efter ett år kunna avgöra i vad mån och på vad sätt ärrbildningarna kommer att bli bestående. I posten lyte och men skall även ingå ersättning för att Albertsson förlorat 2 tänder vid trafikolyckan.

6. 10 kr. om dagen i stilleståndsersättning betalas normalt utan utredning om förlustens storlek. Givetvis kan högre ersättning utgå. Albertsson måste emellertid i så fall t. ex. genom intyg från arbetsgivare styrka storleken av sin förlust.

7. Yrkandet om 2 000 kr. för reparation av bilen kan godkännas. Vi förutsätter dock att bolagets skadeingenjör besiktigat bilen eller att reparationsräkning kan uppvisas.

Enligt bedömningen av ansvarsfrågan är de tre bilförarna vållande i lika mån. Albertsson blir därför berättigad till ersättning med 1/3 av de här ovan godkända beloppen. 1/3 utgår från MA-bilens och 1/3 från skåpbilens försäkringsbolag.

1. Bilförsäkringen skall svara för ambulanstransporten liksom även för tågresan om fru Bengtsson på grund av sina skador inte kunnat följa med maken vid hemresan utan i stället måste åka tåg.

2. Särskild ersättning för chockskada kan endast lämnas om fru Bengtsson gjort ekonomisk förlust, t. ex. på grund av att hon förlorat arbetsförtjänst.

3. Kravet om ersättning för sveda och värk kan ej bedömas f. n. eftersom man ej vet hur länge sjukskrivningen varat eller vilka besvär skadorna medfört.

Fru Bengtsson är såsom passagerare berättigad till full ersättning. I praktiken betalas ersättningen i första hand av det bolag som har den bil försäkrad i vilken passageraren medföljde.

HERR BENGTSSON

1. Kostnaden kr. 150 för provisorisk reparation godkännes efter det att räkning uppvisats.

2. Yrkad ersättning för hemresa kr. 100 betalas, om Bengtsson haft särskilda kostnader för nedtransporten.

3. Reparationskostnader kr. 800, se vad som sagts under punkt 7 i Albertssons uppställning.

Bengtsson måste kunna uppvisa stilleståndsförlust, t. ex. genom intyg från arbetsgivaren eller genom verifikationer på de kostnader han haft för att tillgodose sitt transportbehov under stilleståndstiden. På samma sätt som för Albertsson skall ersättningsbeloppen reduceras till 2/3, varav Albertssons och skåpbilens försäkringsbolag vardera skall ersätta 1/3.

därutöver för bilens stillastående. Han har ju i allt fall inte kunnat begagna bilen under i frågavarande tid. Med hänsyn till det bagatellartade belopp det här är fråga om är det naturligtvis möjligt att bolaget som ett led i förhandlingarna rörande de övriga ersättningsanspråken skulle gå med på den yrkade ersättningen, 10 kr. om dagen. Vidkommande den övriga stilleståndsersättningen (20 kr. per dag) är det en truism att han naturligtvis är berättigad till dylik ersättning i den mån han kan styrka att han gjort en dylik förlust. Kan han inte det skulle bolaget sannolikt endast vara villigt vitsorda c:a 10 kr. per dag.

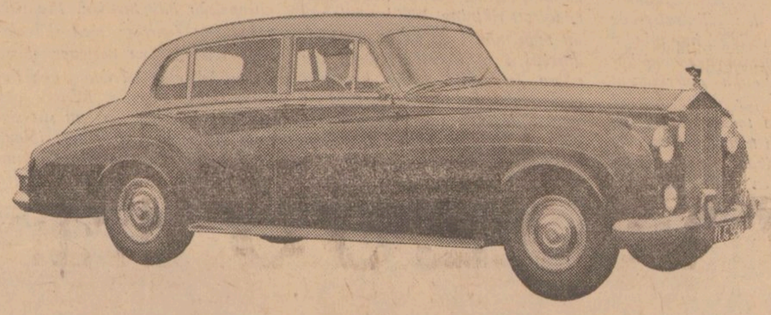
FRU BENGTSSONS KRAV

I egenskap av passagerare är fru Bengtsson berättigad till ojämkad ersättning. Naturligtvis kan i vissa fall en passagerare på grund av bevisat medvållande få vidkännas jämkning. Något dylikt är emellertid inte aktuellt i detta fall. Fru Bengtsson har därför endast att vända sig förslagsvis till det bolag som meddelat trafikförsäkring för hennes makes bil och framställa sina anspråk. Hennes yrkanden omfattar dels ersättning för chockskada med 100 kr., dels ersättning för sveda och värk med 300 kr. I den mån fru Bengtsson till följd av olyckan blivit arbetsoförmögen för viss tid och därigenom gått förlustig arbetsinkomst eller varit nödsakad att mot särskild ersättning anlita hemhjälp har hon rätt att bli soulagerad härför.

Utredningen ger inte vid handen vad som ligger bakom kravet om ersättning för chockskadan. Om chocken i och för sig icke orsakat någon ekonomisk förlust för henne kan hon icke erhålla särskild ersättning för chocken. Däremot bör lämpligen vid bedömandet av skälig ersättning för sveda och värk hänsyn tas till det lidande fru Bengtsson åsamkats genom chocken. Några uppgifter angående fru Bengtssons sjukdomstid samt närmare uppgifter om omfattningen av hennes skada finns inte. Redan uppgiften att hon endast vistades några dagar på sjukhus tyder på att den yrkade ersättningen för sveda och värk 300 kr. torde ligga något i överkant. Att nämna något visst belopp som i och för sig skäligt i detta fall går inte med ledning av förefintliga uppgifter.

HERR BENGTSSONS KRAV

Beträffande herr Bengtssons krav ligger det självklart till på det sättet att i den mån han kan styrka sina utlägg ävensom visa att de varit oundgängliga och står i samband med kollisionen så måste hans yrkanden också vitsordas såsom i och för sig skäliga. Intet talar emot att yrkandena bör vitsordas. I avsaknad av vederbörlig utredning bör på nuvarande material bolaget komplettera utredningen innan det yttrar sig.



Vad är det som gör Rolls-Royce till världens bästa bil? "Det är faktiskt inte så märkvärdigt som många tror, det är snarare fråga om ytterlig noggrannhet vid tillverkning av alla detaljer" förklarar en framstående Rolls-Royce ingenjör.

1. "Vid 100 kilometers hastighet kommer det "värsta" ljudet från den elektriska klockan" säger The Motor's tekniske redaktör. Motorn är otroligt tystgående. Tre ljuddämpare eliminerar allt avgasljud.

2. Innan de installeras köras samtliga Rolls-Royce motorer med full gas under 7 timmar, och varje vagn provköres hundratals kilometer under skiftande vägförhållanden.

3. Rolls-Royce är skapad med tanke på att också köras av ägaren. Vagnen har servo-understödd styrning, servobromsar och automatisk växellåda. Den är lätt att köra och att parkera.

4. Det finns ingen metallisk kontakt mellan vagnens karosseri och chassits ram — bortsett från hastighetsmätarewiren. Hela karosseriet är isolerat och underredsbehandlat.

5. Den färdiga vagnen tillbringar slutligen en vecka i fabrikens avsyningsverkstad där den finjusteras. Den underkastas då inte mindre än 98 svåra prov. Som exempel kan nämnas att ingenjörerna begagnar sig av stetoskop när de lyssnar efter transmissionsljud.

6. Karossen behandlas först med rostskyddsmedel och grundlack, inalles 5 lager, innan 14 lager lackfärg pålägges.

7. Genom en kontakt på rattstången kan man justera de bakre stötdämparna och anpassa dem efter vägförhållandena. (När man kör vagnen vägrar trötthetten i det längsta att infinna sig.)

8. Bakrutan avfrostas genom uppvärmning av ett nätverk av inte mindre än 1 360 osynliga trådar som gjutits in i glaset. Vagnen har 2 separata värmesystem. Kylaggregat levereras på begäran.

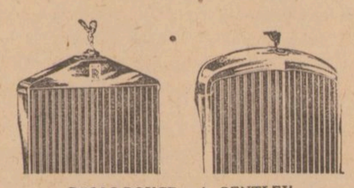
9. Till klädseln av sätena åtgår inte mindre än 8 hudar utvalt engelskt läder.

10. I instrumentbrädan är inbyggt ett picnic-bord i fransk valnöt och ytterligare två återfinnas i framsätets båda ryggstöd. Dessa ryggstöd är individuellt justerbara.

11. Vagnen har två separata hydrauliska bromssystem med mekanisk servo. Rolls-Royce är en mycket säker vagn — och dessutom mycket snabb, topphastigheten överskrider 190 km/tim.

12. Rolls-Royce service-ingenjörer inspekterar ägarnas vagnar två gånger om året och lämnar råd i servicefrågor.

13. Utformningen av Rolls-Royce kylare har alltid varit densamma med undantag av att man, när Sir Henry Royce dog 1933, ändrade monogrammets färg från rött till svart.



ROLLS-ROYCE och BENTLEY

14. Bentley tillverkas av Rolls-Royce. Med undantag för kylarnas utformning är vagnarna identiska. De framställes vid samma fabrik, och med samma garanti, 3 år.

Rolls-Royce Ltd.

Över 100 flygbolag har valt Rolls-Royce turbinmotorer, så också SAS för sina Caravelle. Flygvapnets Hunter, Lansen och Draken har Rolls-Royce Avon jet-motorer, de för Lansen och Draken licenstillverkade av Svenska Flygmotor AB.

Rolls-Royce fabriken har nu mer än 50 000 anställda och bolagets tekniska erfarenhet stannar inte blott vid bilar och flygmotorer. Det finns Rolls-Royce diesel- och bensin motorer för många ändamål. Så har till exempel nyligen de första leveranserna verkställts till mer än 50 st. lokomotorer för Statens Järnvägars räkning.

Företagets stora forsknings- och utvecklingsresurser tagas nu i anspråk för åtskilliga projekt för framtiden bland annat atom- och raketdriftforskningar.

SALÉN & WICANDER AB

STOCKHOLM GÖTEBORG MALMÖ

Generalagent i Sverige för Rolls-Royce flygmotorer, automobiler, diesel- och bensinmotorer.

Följande bilmodeller visas på Stockholms Bilsalong 1962:
Rolls-Royce Phantom V, 7-sits Limousine Park Ward;
Rolls-Roye Silver Cloud II. 5-sits Saloon med lång hjulbas och mellanruta;
Bentley S2 5-sits Saloon.

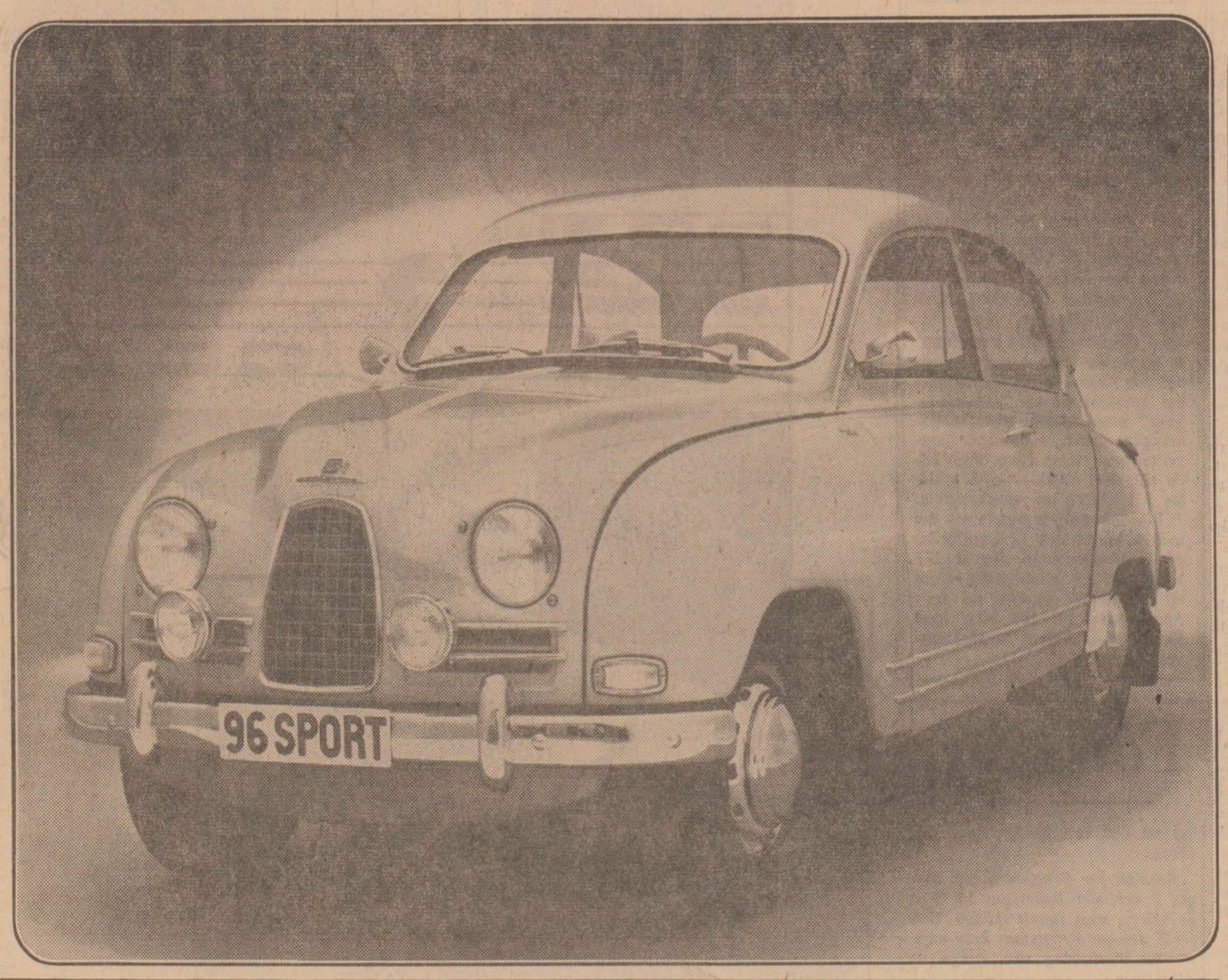
Spar bensin

REDEX

trimma

GÖTE ANDERSSON & CO AB
Fredsg. 2 Stockholm C. Tel. 20 43 45

VÅRENS BILAR I SvD OCH PÅ EXPO





STORA BLIR MINDRE – SMÅ NÅGOT STÖRRE

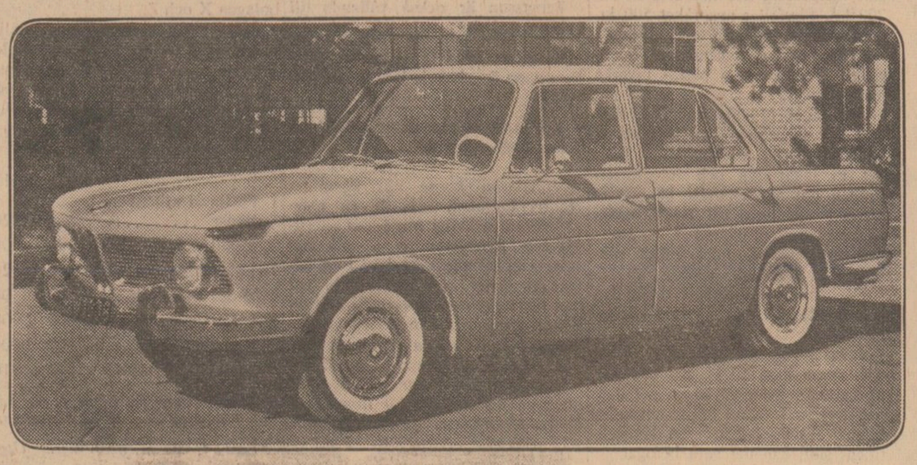
"Vårens bilar" har blivit en tradition i Svenska Dagbladet! Denna gång presenterar vi på detta uppslag och på andra platser i tidningen en stor bukett av de praktfulla blomster, som den allt rikare bilfloran erbjuder. Statistiken säger att den bilintresserade just nu har att välja på inte mindre än 425 olika personvagnsmodeller av vilka ett enda amerikanskt märke svarar för drygt trettio! Den uppenbara tendensen på bilmarknaden är i mångt och mycket en paradox. Medan de amerikanska "dollargrinen" som ofta lägger embargo på två parkeringsplatsers längd undergår en krympningsprocess och blir mer eller mindre kompakta för att motsvara "tidens krav" och för att kunna bjuda den europeiska småvagnen ordentlig konkurrens, tar europeerna ett steg i motsatt riktning. Följden blir väl att man möts i en knivskarp konkurrens i mellanvagnsklassen om några år. Rolls Royce har förresten inlett ett samarbete med en annan brittisk bilfabrik för att göra en "folkbil" — en aristokrat av enklare tappning således — medan Volkswagens exklusivaste modeller ligger i en prisklass, som alls inte motsvarar dess namn ... Formgivarna i allmänhet och de italienska karosseriskräddarna i synnerhet har bara på några år åstadkommit rena revolutionen inom den europeiska bilindustrien. Praktiskt taget alla fabriker med självaktning har låtit en designer skissa en modell eller en detalj och Farina, Ghia, Vignale, Bertoni och allt vad de heter har satt sitt signum på flera småvagnar, ibland utan att efterfrågan ökats nämnvärt. Det råder emellertid ingen tvekan om att vägar och gator blivit mer tilltalande genom de linjesköna färgkaskaderna på de moderna bilarna. På experthåll räknar man allvarligt med att var tredje svensk har egen bil inom en inte alltför avlägsen framtid! Redan nu tycker man att de billösa är i klar minoritet i landet men det är en synvilla. Ett faktum är dock att landets bilägare i dag samtidigt kan ta alla Sveriges innevånare med på en biltur! En bilkö på över 50 000 kilometer. Vilken syn!

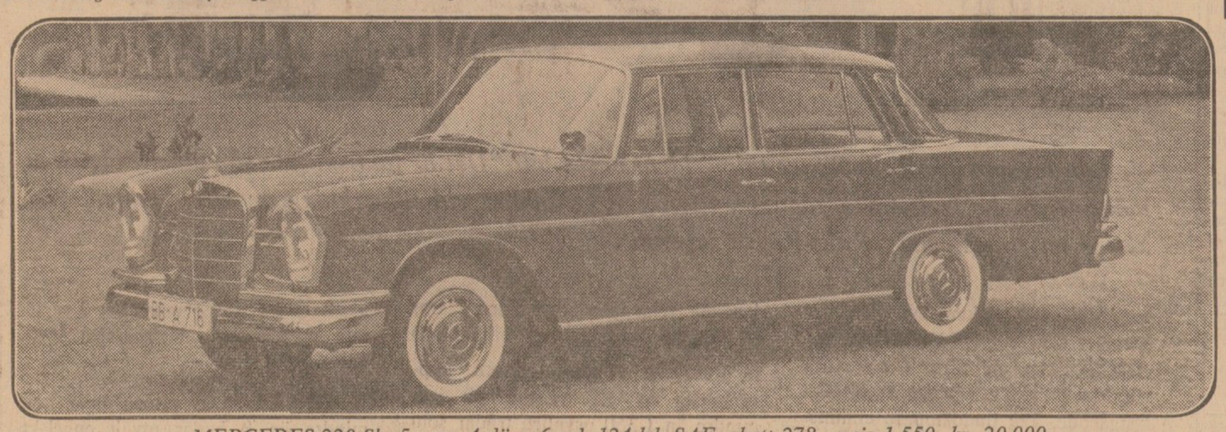
VOLVO 221 AMAZON: 5 pers, 5 dörr, 4 cyl, 68 hkr DIN, kr. 14 475 (ovan)

SAAB SPORT: 5 pers, 2 dörr, 3 cyl, 52 hkr DIN, ännu ej prissatt (ovan t. v.)

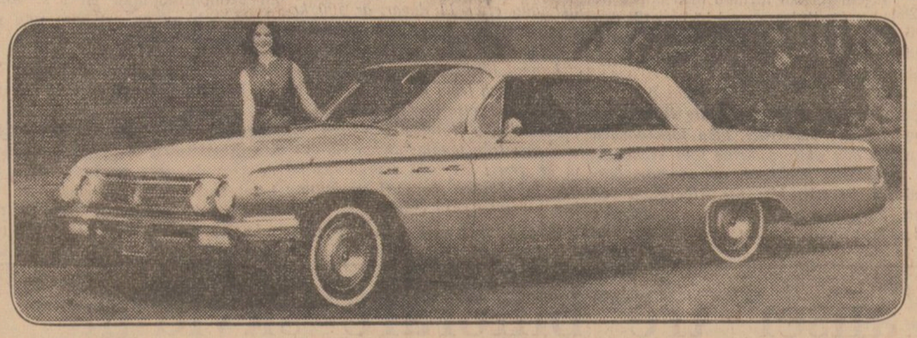
BACK-EM 1962

20/5 Parma—Poggio di Berceto, Italien.
3/6 La Faucille, Frankrike.
17/6 Mont Ventoux, Frankrike.
24/6 Gaisberg, Österrike.
8/7 Trento—Bondone, Italien.
22/7 Freiburg, Tyskland
26/8 Ollon—Villars, Schweiz.
9/9 Rossfeld, Tyskland.



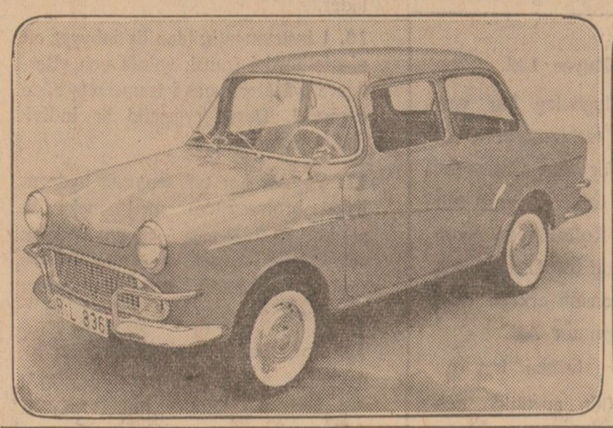


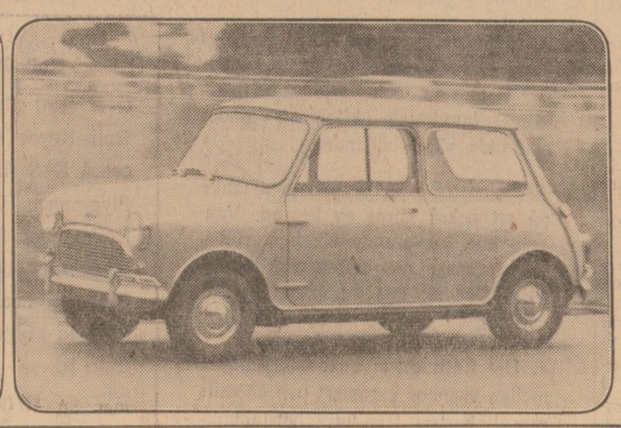
MERCEDES 220 Sb: 5 pers, 4 dörr, 6 cyl, 124 hk SAE, skatt 278, accis 1 550, kr. 20 000.



BMW 1500: 5 pers, 4 dörr, 4 cyl, 75 hkr DIN, ännu ej prissatt. (ovan)

VAUXHALL VICTOR HERRGÅRDSVAGN: 5 pers, 4 dörr, 4 cyl, 50 hkr DIN. skatt 194, accis 1 220, kr. 11 440. (nedan)

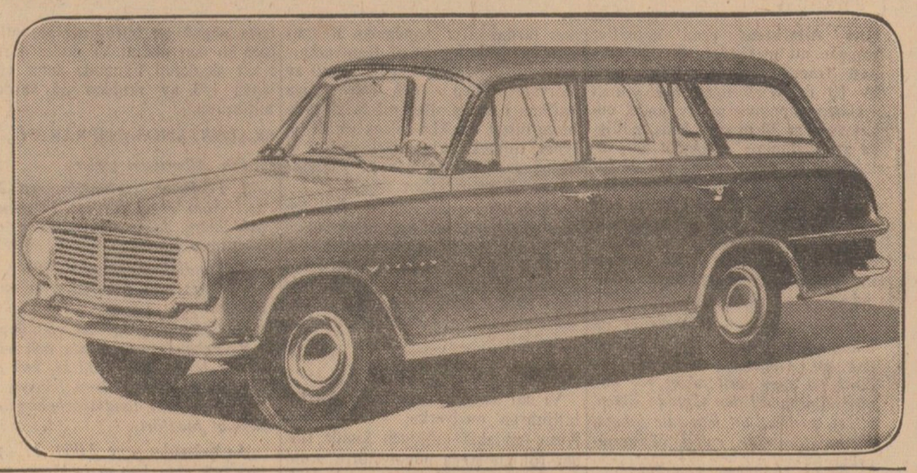




BUICK LESABRE 1962: 6 pers, 2 dörr, 8 cyl, 280 hkr SAE. skatt 418, kr. 31 700 (ovan)

ISAR 700 1962: 4 pers, 2 dörr, 2 cyl, 35 hkr SAE, skatt 110, accis 770, kr. 7 115 (längst t. v.)

AUSTIN 850 BASIC SALOON: 4 pers, 2 dörr, 4 cyl, 37 hkr SAE, kr. 7 260. (t. v.)



Bilar går bättre på

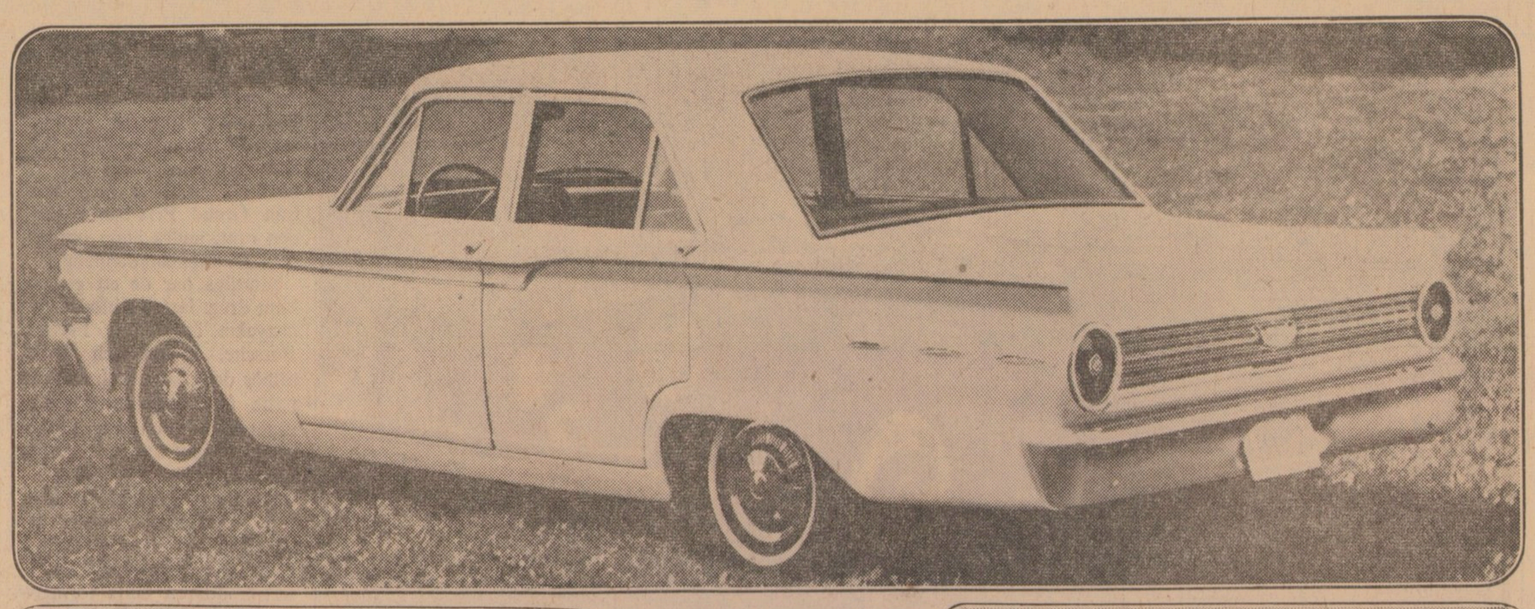
SHELL

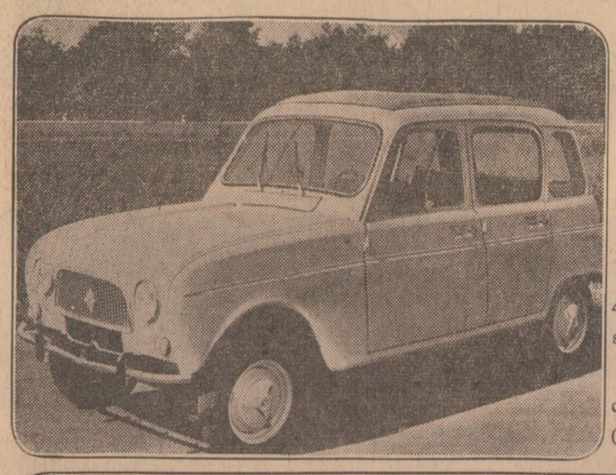
200 MODELLER FÖR 7 MILJONER VISAS!

Den III:e internationella bilsalongen i Stockholm är den första av årets åtta stora bilutställningar. Över 200 bilmodeller från dussinet nationer är utställda i nytillbyggda S:t Eriks-hallen, som med sina dryga 20 100 kvm är norra Europas största utställningshall.

Det sammanlagda värdet av de utställda föremålen uppskattas till sju miljoner kronor. Den billigaste bilen på salongen betingar ett pris av något över 5 000 kronor, medan den dyraste kostar i runt tal 115 000 kronor.

Efter bilsalongen i Stockholm följer utställningar i Amsterdam den 22/2—4/3, i Köpenhamn den 2—11/3, i Genève den 15—25/3, i London (lastbilar den 21—29/9, i Paris 4—14/10, i London 17—27/10 samt i Turin den 31/10—11/11.



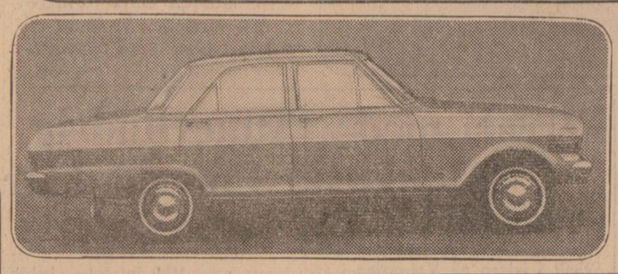


Bland de många nyheterna på bilsalongen svarar Sverige för två. Det är Saab som presenterar sin sportmodell, vilken skall ersätta tidigare GT-modellen, samt Volvo som utökar sin serie med en herrgårdsvagn på Amazonchassie.

•

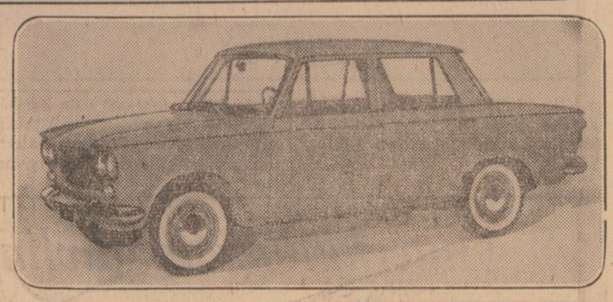
RENAULT R 4L: 4 pers, 5 dörr, 4 cyl, 26,5 hkr SAE, ännu ej prissatt (t. v.)

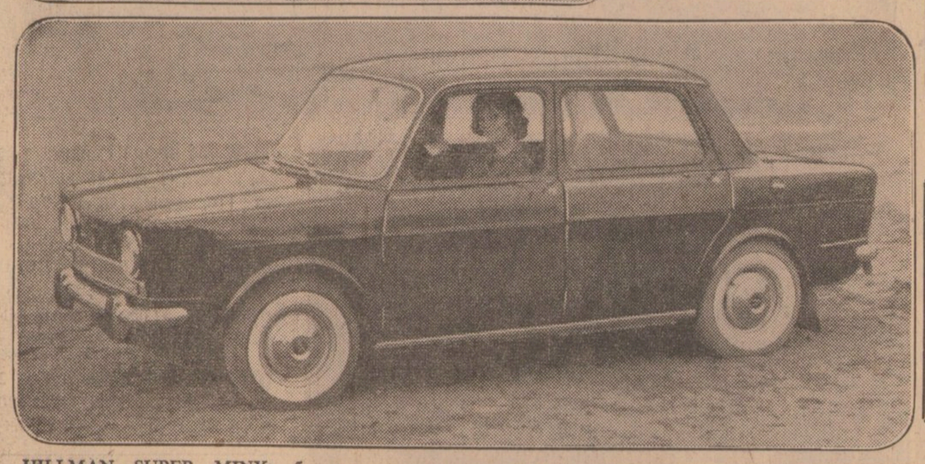
SIMCA 1000: 4 pers, 4 dörr, 4 cyl, 45 hkr SAE, ännu ej prissatt. (nedan)



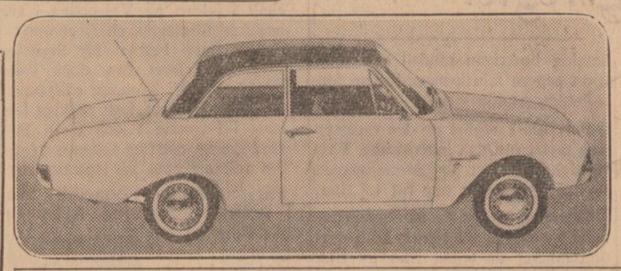
FORD FAIRLANE 500: 5 pers. 2 dörr, 6 cyl, 100 hkr SAE, ännu ej prissatt. (ovan)

CHEVROLET CHEVY II: 5 pers. 4 dörr, 4 cyl, 90 hkr SAE, skatt 222, kr. 17 000 (t. v.)





Angivna priser och data har hämtats ur Sveriges automobilindustriförenings nu gällande riktprislista. Bildmaterialet har ställts till tidningens förfogande av vederbörande bilmärkes tillverkare eller representant i Sverige. Till angivna priser skall läggas omsättningsskatt.



FIAT 1300 JUVENTUS: 5 pers, 4 dörr, 4 cyl, 72 hkr SAE, skatt 166, accis 1 140, kr. 10 510. (ovan).

TAUNUS 17 M S: 5 pers, 2 dörr, 4 cyl, 77 hkr SAE, skatt 166, accis 1 120, ännu ej prissatt. (t. v.)

Den 45:e Internationella bilsalongen i Amsterdam öppnar redan den 22 februari, då den svenska expon ännu pågår. Sammanlagt ett dussin nationer är anmälda, bland dem naturligtvis Sverige. De svenska utställarna är Saab, Scania-Vabis och Volvo.

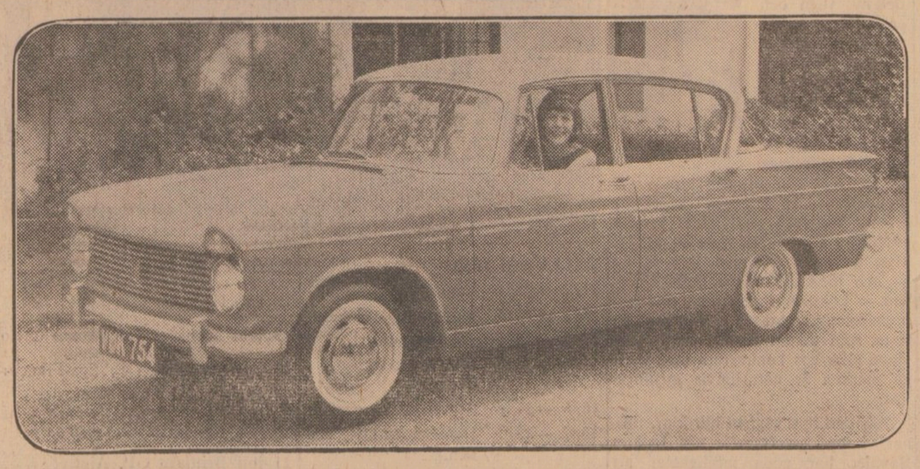
HILLMAN SUPER MINX: 5 pers, 4 dörr, 4 cyl, 66 hkr SAE, kr. 10 175 (t. h.)

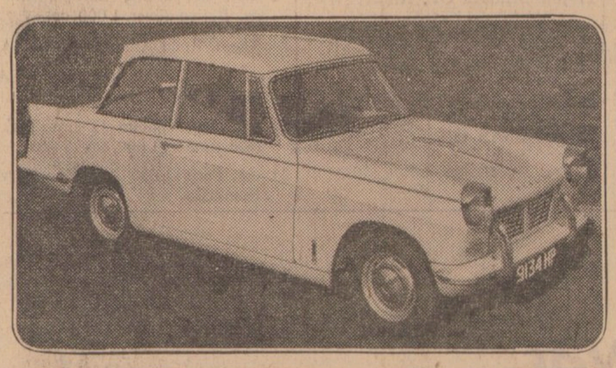
TRIUMPH HERALD 1200: 4 pers, 2 dörr, 4 cyl, 43 hkr SAE, skatt 110, accis 990, kr. 7 635 (nedan t. v.)

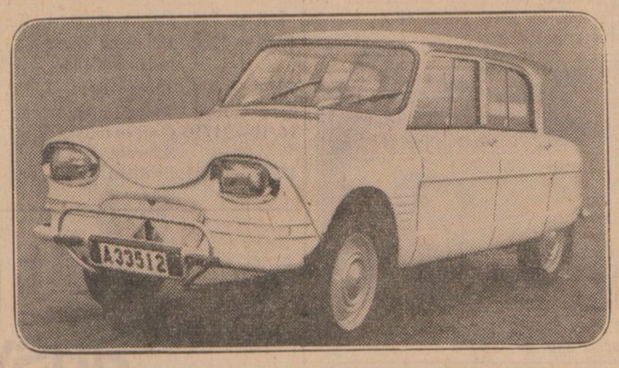
CITROEN MI 6: 4 pers, 4 dörr, 2 cyl, 22 hkr SAE, skatt 110, accis 790, kr. 8 720 (nedan t. h.)

MG MIDGET: 2 pers, 2 dörr, 4 cyl, 50 hkr SAE, skatt 110, accis 840, kr. 9 250. (Nederst t. v.)

WOLSELEY HORNET: 4 pers, 2 dörr, 4 cyl, 37 hkr SAE, ännu ej prissatt. (Nederst t. h.)

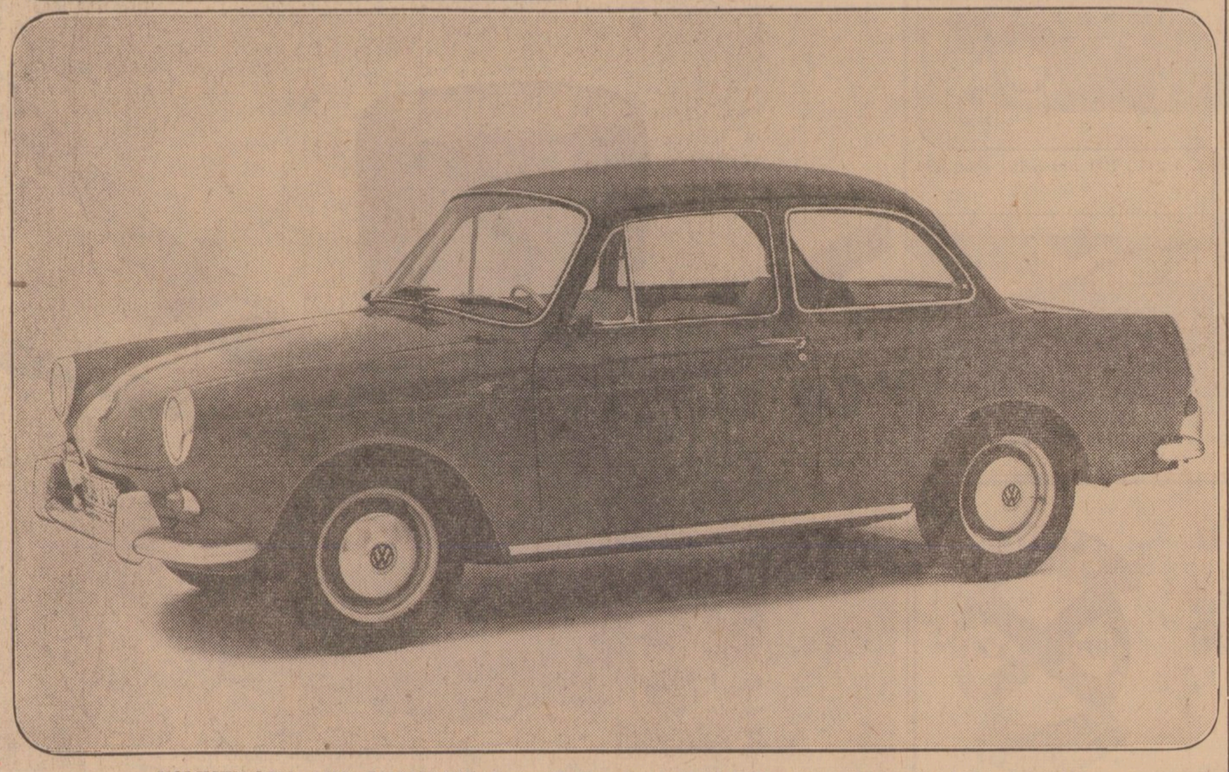












VOLKSWAGEN 1500 LIMOUSINE: 5 pers, 2 dörr, 4 cyl, 45 hkrDIN, skatt 138, accis 1 030, kr. 10 090.



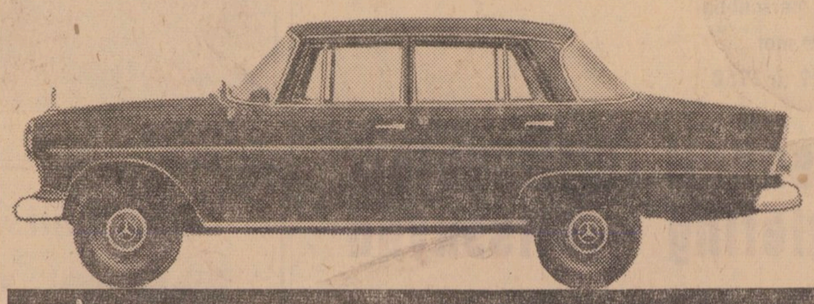
Välkommen in i en MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz med sin rena, eleganta formgivning, sina sobra färger är en fröjd för ögat. Men, nöj Er inte med att beundra Mercedes "från utsidan" — stig in i bilen! Provsitt den, njut av komforten, hör ljudet när en dörr stänges! Starta motorn och lägg märke till den praktiskt taget vibrationsfria gången.

I allt spårar Ni Mercedes-kvalitet, en kvalitet som innebär driftsäkerhet, komfort och trygghetskänsla i varje trafiksituation. Mercedes-Benz är — kort sagt — vagnen för Er som fordrar något utöver det vanliga . . .

UTNYTTJA TILLFÄLLET!

Se hela Mercedes-Benz och DKW-programmet på STOCKHOLMS BILSALONG och begär en provkörning. Den kan ordnas i samband med Ert utställningsbesök. Har Ni inte tillfälle att besöka Bilsalongen titta då in i utställningen hos någon av våra filialer eller återförsäljare, som finns över hela landet. Ni är alltid lika välkommen!



PHILIPSONS AUTOMOBIL-AKTIEBOLAG

Filialer och återförsäljare med serviceverkstäder över hela landet.

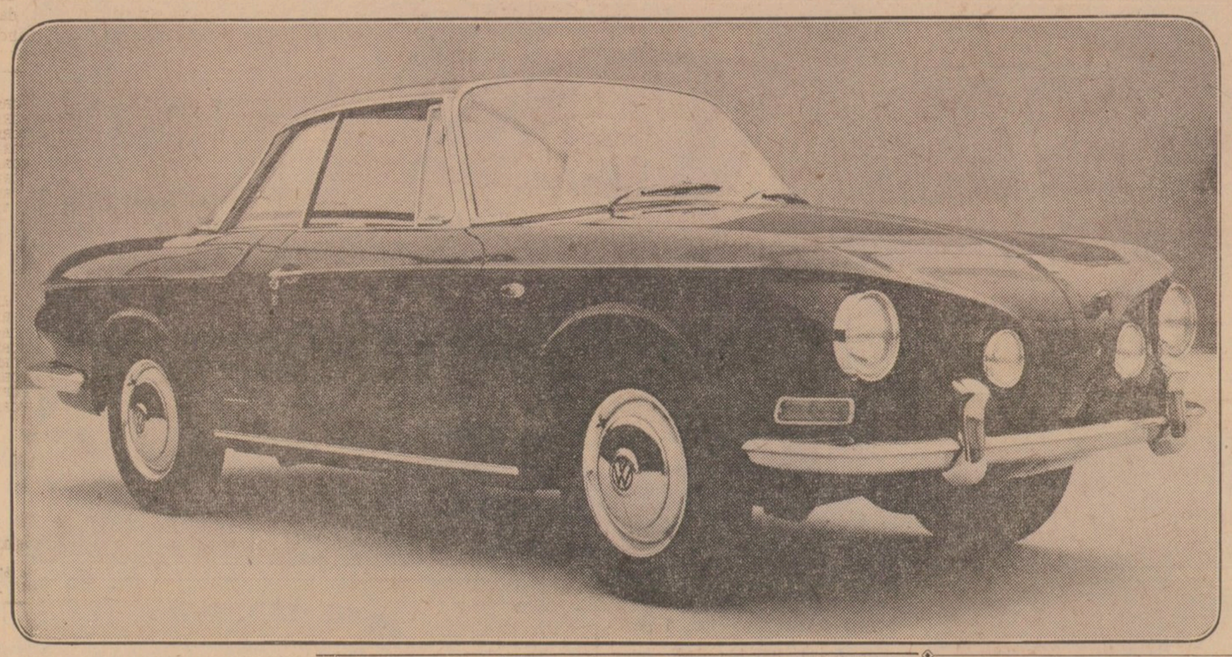
AUTOMOBILPALATSET
S:t Eriksgatan 115.
Tel. 34 00 00
UTSTÄLLNING:
Strandvägen 7 A.
Tel. 67 04 40

AUTOMOBILKOMPANIET AB
Sveavägen 61. Tel. 34 94 00
PHILIPSONS I CENTRUM
Birger Jarlsgatan 41. Tel. 23 07 95
PHILIPSONS SÖDER BIL AB
Södertäljevägen Västberga.
Tel. 45 29 60

UTSTÄLLNINGAR:
Götgatan 91. Tel. 44 09 80
Mariatorget 5. Tel. 44 41 21
Skånegatan 87. Tel. 43 43 62
Östgötagatan 70. Tel. 44 42 40

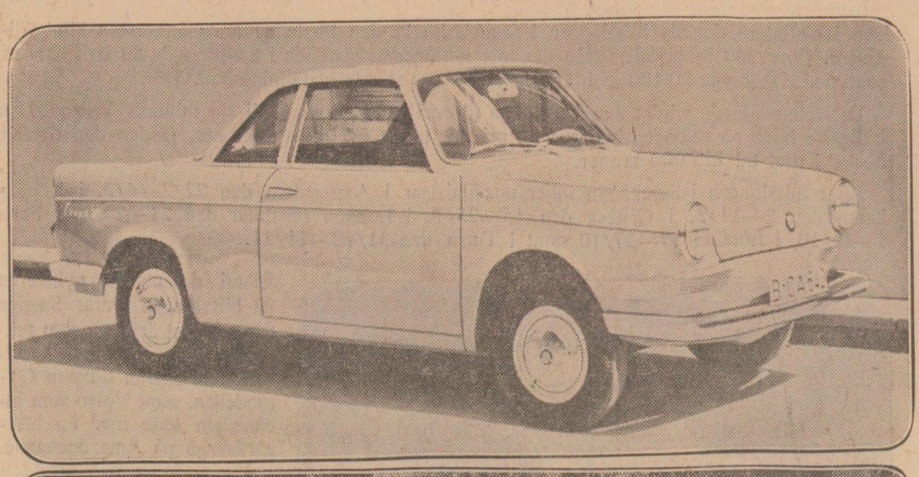
PHILIPSONS i SUNDBYBERG BIL AB
Skogsbacken 4. Tel. 28 92 70
Islandstorget. Tel. 87 56 70
Viksjövägen 15. Jakobsberg
Tel. 0758/314 28
"Riks 13" Upplands Väsby
Mobilstationen. Tel. 0760/326 00

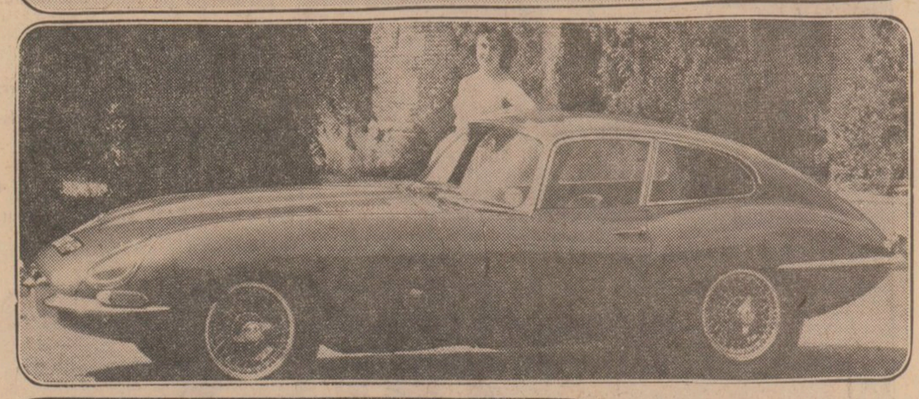
SPORTVAGNARNA FLER OCH STARKARE



Sportvagnsfloran blir allt rikare allteftersom proven med fartbegränsningar ökar. Det kan synas som en paradox men är ett obestridligt faktum. Vi presenterar här en handfull modeller med anor från Grand Prix-banor världen runt, andra ännu oprövade i tävlingssammanhang.

Samtliga har de ett gemensamt drag: farten i blodet, om uttrycket är tillåtet. Ferrari, Porsche, Jaguar och BMW tillhör dem, som under de senaste åren dominerat sportvagnssporten och praktiskt taget gjort rent hus i respektive klasser. Volvo och MG har i första hand kört på brittiska och amerikanska banor, där de nått imponerande resultat. Den av den italienske karosseriskräddaren Ghia formgivna VW-modellen är ännu ett oskrivet blad inom bilsporten.







VW 1500 KARMANN-GHIA KUPÉ: 2 pers., 2 dörr., 4 cyl., 45 hkr DIN, skatt 132, accis 1 040, kr. 14 070.

Angivna priser och data har hämtats ur Sveriges automobilindustriförenings nu gällande riktprislista. Bildmaterialet har ställts till tidningens förfogande av vederbörande bilmärkes tillverkare eller representant i Sverige. Till angivna priser skall läggas omsättningsskatt.

BMW 700 SPORT COUPÉ: 2+2 pers., 2 dörr, 2 cyl., 46 hkr SAE, skatt 110, accis 790, kr. 9 550 (överst).

JAGUAR 3,8 FIXED HEAD COUPÉ: 2 pers., 2 dörr., 6 cyl., 265 hkr SAE, kr. 32 000 (mellersta bilden).

PORSCHE 1600 S 90: 2 pers., 2 dörr., 4 cyl., 90 hkr. DIN, kr. 21 280 (t. v.).

Internationella tävlingsregler

De tävlingar som sorterar under Svema är i första hand orienterings- och tillförlitlighetskörning, rallyn och hastighetstävlingar. Deltagande fordon är uppdelade i vissa grupper och varje grupp i olika klasser i allmänhet med utgångspunkt från motorns volym. Man skiljer sålunda på sportvagnar, turistvagnar, standardvagnar samt racerbilar enligt Formula 1, 3, Formula J och K.

Standardvagnar är för persontransport avsedda bilar, för vilka fabrikanten sökt uppnå så goda prestanda som möjligt inom ramen för deras normala användning i dagligt bruk.

Trimmade standardvagnar. Alla bestämmelserna beträffande standardvagnar gäller även för trimmade standardvagnar med undantag för regeln att tillverkningen icke får ha varit nedlagd under de senaste 4 åren.

Förutom de lättnader, som medgivits för standardvagnarna, är emellertid för trimmade vagnar ett antal ändringar tillåtna.

Turistvagnar är bilar, som byggts i små serier för kunder, som vill ha de bästa prestanda och den högsta komfort som kan åstadkommas. Vagnarna skall överensstämma med en i katalog beskriven modell och saluföras genom fabrikens ordinarie försäljningsorganisation.

Formula 1 utgörs av den racertyp som tävlar om den individuella VM-värdigheten. Det är specialbyggda vagnar med motor upp till 1,5 liter.

Formula Junior är en "nybörjarracer" vars grundläggande konstruktionsenheter är tagna från av FIA godkända standardvagnar och med en motor om högst 1100 cc.

Formula 3 eller midgetvagnen har en motor vars cylindervolym får vara högst 500 cc.

Ferrari med i VM-jakten

— Det har gått rykten om att Ferrari inte skulle vara med officiellt i jakten på VM-poäng i år, berättar företagets chef, commendatore Enzo Ferrari för Svenska Dagbladet. Intet kan dock vara felaktigare. Vi kommer självfallet att starta med starkast möjliga lag både i Formula 1 och Gran Turismo, som ersätter tidigare kamp om mästerskapet för sportvagnar.

Vår segerrika racermodell från 61 anser vi emellertid redan nu otillräcklig — utvecklingen på detta område är enormt snabb — och vi har en ny kaross under konstruktion.



Enzo Ferrari.

Fjolårets motor, en V-6 i 120 graders lutning, har dessutom genomgått en ordentlig "ansiktslyftning" och bromsar vid det här laget snarare över än under 200 km/tim. Chassi och bakre hjulupphängningen har likaledes förbättrats och även om våra prov inte är helt avslutade kommer vi att vara klara till racerstarten i Hollands Grand Prix i maj.

Beträffande GT-klasserna är 250 GT Berlinetta föremål för en del modifikationer och motorn ger inte mindre än 340 hkr, vilket man tycker borde räcka; det betyder ju i runt tal 115 hkr/liter. Första exemplaret provkördes för övrigt av Stirling Moss redan i september i fjol. Och Stirling var nöjd, vilket torde vara ett gott betyg...

Åttacylindrig Porsche klar

— Det är synd att säga att vår förhoppningar beträffande fjolårets racer-VM infriades, bekänner Porsches stallchef baron Fritz Huschke von Hanstein för SvD. I år hoppas vi komma bättre förberedda till VM-starten på Zaandvort i maj, men sanningen att säga ser det litet dystert ut för oss då vi inte ännu kunnat avsluta proven med modellen.

Vi var av olika skäl tvungna att köra med en tämligen ålderstigen Formula II-vagn i fjolårets racer-VM. Vi har alltså konstruerat en helt ny vagn och en helt ny motor till denna säsong men har haft en del svårigheter och vågar kanske inte på allvar räkna med att ha den 8-cylindriga motorn helt klar till den holländska premiären. Vår tekniska avdelning arbetar för fullt med siktet inställt på start i Zaandvort, men en sak är klar: är den nya vagnen inte färdig — och med det menas fullt utprovad — kommer Porsche att saknas i premiärloppet. Att ställa upp med en vagn, som saknar förutsättningar att vinna eller ens konkurrera med övriga märken är naturligtvis meningslöst.



von Hanstein.

När den nya vagnen blir klar, räknar vi med att framför allt Joakim Bonnier har goda möjligheter att erövra en plats i den allra högsta racersocieteten.

RALLY-EM 1962

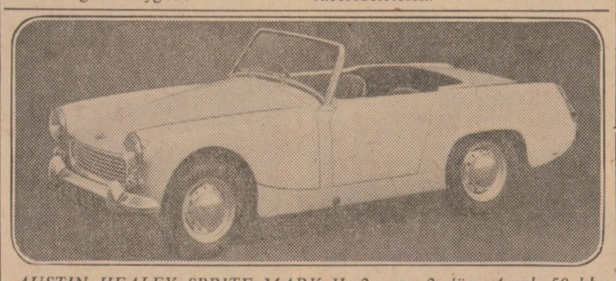
21/1	—27/1	Monte Carlo-rallyt,
6/5	—11/5	Tulpanrallyt, Holland
27/5	—30/5	Akropolis-rallyt,
12/6	—16/6	Midnattssolsrallyt, Sverige.
16/6	—21/6	Alprallyt, Frankrike.
13/7	—15/7	Dolomiter-rallyt, Italien.
2/8	— 5/8	Polska rallyt.
17/8	—19/8	De tusen sjöarnas rally, Finland.
23/8	— 3/9	Liége—Rom—Liége
26/9	—30/9	Tyska rallyt.
16/10	—21/10	Genève-rallyt, Schweiz.
12/11	—17/11	Brittiska rallyt, England.

RACER-VM 1962

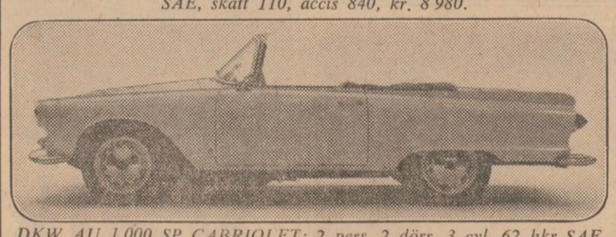
20 maj	Hollands GP, Zandvoort.
3 juni	Monacos GP, Monte Carlo.
17 juni	Belgiens GP, Spa-Francorchamps.
8 juli	Frankrikes GP, Rouen.
21 juli	Brittiska GP, Aintree.
5 aug.	Tysklands GP, Nürburgring
2 sept.	Italiens GP, Monza.
16 sept.	Spaniens GP, Barcelona
7 okt.	USA:s GP.
29 dec.	Sydafrikas GP.

TURISTVAGNS-VM 1962

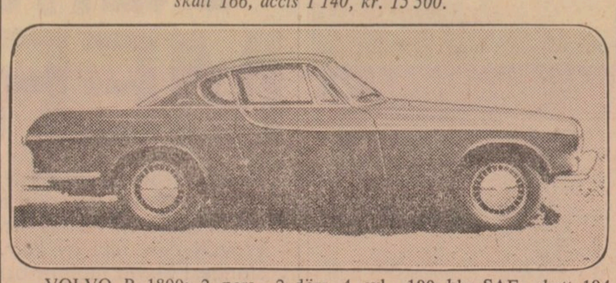
- febr. Daytona Beach 3-tim., USA.
- 24 mars Sebring, USA.
- maj Monza 12 tim., Italien.
- maj Targa Florio, Sicilien.
- maj Nürburgring 1 000 km, Tyskland.
- 23/24 juni Le Mans 24 tim., Frankrike.
- 29 juni "Lotteri GP", Monza, Italien.
- 15 juli Auvergne, Clermont-Ferrand, Frankrike.
- 18 aug. Tourist Trophy, England.
- 2 sept. Nürburgring 500 km, Tyskland (under 1 000 cc).
- 2 sept. Coppa Inter-Europa, Monza, Italien (över 1 000 cc).
- 8—9 sept. Road America 500, USA.
- 15—16 sept. Bridgehampton, USA (under 1 000 cc).
- 16 sept. Hockenheim 12 tim., Tyskland (under 1 000 cc).
- 21 okt. Paris 1 000 km, Montlhéry. Frankrike.



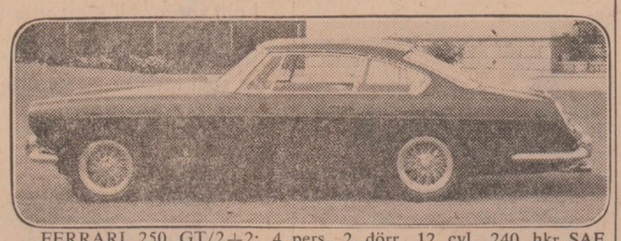
AUSTIN HEALEY SPRITE MARK II: 2 pers, 2 dörr, 4 cyl, 50 hkr SAE, skatt 110, accis 840, kr. 8 980.



DKW AU 1 000 SP CABRIOLET: 2 pers, 2 dörr, 3 cyl, 62 hkr SAE, skatt 166, accis 1 140, kr. 15 500.



VOLVO P 1800: 2 pers., 2 dörr, 4 cyl., 100 hkr SAE, skatt 194, accis 1 320, kr. 17 950.



FERRARI 250 GT/2+2: 4 pers., 2 dörr, 12 cyl., 240 hkr SAE, kr. 67 000.

Strömmen av bilförsäkringar till FOLKSAM

slog 1961 alla rekord!

Under året tecknades

9611

nya bilförsäkringar i Folksam mot 64 433 år 1960

Under 1961 såldes
181 011 personbilar
i landet mot
159 829 år 1960

låga premier ★ enkelt tariffsystem
snabb skadereglering ★ rättsskydd

Allt fler bilägare väljer

FOLKSAM

Spar bensin
REDEX
trimma
GÖTE ANDERSSON
Fredsg. 2 Stockholm C. Tel. 20 43 45

att ta ansvar...

...att som helnykter försäkringstagare samverka till ökad säkerhet och genom ett förbättrat skaderesultat trygga varaktiga förmåner i de helnyktras försäkringsbolag ANSVAR

Trafiksituationen kräver nu ökad polisbevakning!



Hänsyn och vänlighet ett polismästarkrav på alla trafikanter

Trafikanter av alla kategorier måste vinnlägga sig om mer vänlighet och hänsyn mot varandra, säger polismästare Nils Lüning i ett uttalande för SvD om storstadstrafiken. Han beklagar att främst bilisterna i dagens läge följer gällande regler så dåligt. Det föreligger faktiskt risker för att den allmänna laglydnaden luckras upp. Polisen räknar med att som en följd av dagens förhållanden i Stockholm öka övervakningen i trafiken. Här följer polismästare Lünings uttalande:

Under de senaste tio åren har motorfordonsparken i Stockholm mer än fördubblats! Omkring 150000 fordon är nu hemmahörande i huvudstaden. Men icke blott dessa trängs på våra gator och andra allmänna platser. I stadens trafikström rör sig också ett betydande antal fordon, vilka tillhör personer, som bor i de angränsande drabantstäderna eller andra närområden, men som arbetar i Stockholm eller har ärenden att uträtta här. Svårigheterna att få fram och härbärgera all denna rullande materiel har ju undan för undan vuxit och har icke kunnat bemästras utan restriktioner i olika avseenden, restriktioner som allt som oftast ansetts tyda på ett icke bilvänligt tänkande från myndigheternas sida.

Under de senaste åren synes dock denna uppfattning i viss mån ha förändrats. Bl. a. har den förda trafikpolitiken beträffande vidsträckta parkeringsförbud och avgiftsbeläggning av parkeringsplatser vunnit större förståelse. Emellertid är efterlevnaden av bestämmelserna på detta område alltjämt dålig, vilket är otillfredsställande ur skilda synpunkter. Bl. a. följer därav risk för en uppluckring av den allmänna laglydnaden. 100 000 parkeringsförseelser per år talar sitt tydliga språk!

SÄKERHETSKRAV

För att åstadkomma en minskning av antalet sådana överträdelser, synes det i fortsättningen bli nödvändigt med ökad övervakning och sådan kommer därför att sättas in så långt resurserna tillåter med tillbörligt hänsynstagande till andra polisiära uppgifter. Bilisterna måste komma till insikt om att regleringarna på detta område tillkommit i framkomlighetens och säkerhetens intresse och att det därför är nödvändigt att fordonen uppställas efter de givna reglerna.

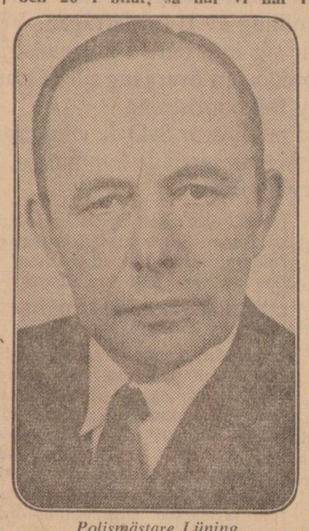
Man klagar på att den nuvarande övervakningen är sporadisk och onyanserad. Härtill må framhållas att en kontinuerlig övervakning tyvärr alltjämt måste — till följd av de begränsade personalresurserna — betecknas som en from önskan. Brister i fråga om övervakningens nyansering kunna också tillskrivas den otillräckliga personaltillgången. I den mån respekten och förståelsen för parkeringsbestämmelserna ökar, minskas givetvis behovet av åtgärder från polisens sida.

Statistiken när det gäller dödade eller svårt skadade trafikoffer har, när det gäller Stockholm, glädjande nog icke följt med motorfordonsbeståndets expansion. Så är däremot förhållandet i fråga om lindrigt skadade och materielskador. Redovisade fordonsskador rör sig här i staden omkring 15 000 per år. Således blir årligen, räknat efter fordonsbeståndet i Stockholm, vart tionde fordon skadat. Även om dessa siffror icke kan anses direkt alarmerande, så är det uppenbart att tafiksäkerhetsarbetet måste intensifieras. Ett viktigt led i detta arbete utgör polisens verksamhet för kontroll av fordon och förare samt övervakning av trafikreglernas efterlevnad.

Tyvärr måste konstateras att vi saknar möjlighet att utöva denna preventiva verksamhet i önskvärd utsträckning. Risken att bli ertappad, innan något inträffat, är tämligen liten och detta förhållande utnyttjar mindre ansvarskännande bilister mer eller mindre hänsynslöst. Ett tecken på dåljg trafikdisciplin är det ökande ofoget att inte invänta grönljuset i trafiksignalerna utan starta på det röd-gula ljuset. När, såsom ofta är fallet, starten sker "flygande", är olycksrisken många gånger mycket stor. I december förra året påbörjades operation "Rödljuset" och den kommer att fortsättas till dess att ofoget stävjats! "Ofog" är väl inte ett adekvat uttryck, men det används i förhoppningen att det anmärkta förhållandet i grund och botten icke utgör en värdemätare för bilisternas ansvarskänsla.

När det gäller de inom stadens område förekommande hastighetsbegränsningarna, visa motorfordonsförarna i gemen respekt och förståelse för bestämmelserna. Tyvärr syndas det dock i alltför många fall. Närmare 8 000 ertappade fartsyndare enbart under förra året talar sitt tydliga språk. Med hänsyn till det hot mot trafiksäkerheten, som dylika överträdelser innebär, är det nödvändigt att varje markant och icke ursäktligt överträdande av hastighetsgränserna beivras. Det förekommer emellanåt kritik beträffande hastighetsregleringen i så måtto, att det göres gällande, att den ej är tillräckligt nyanserad. Detsamma gäller också polisens kontroll av bestämmelsernas efterlevnad. Sådan kritik måste emellertid i det stora hela anses oberättigad. Stor hänsyn tages nämligen till lokala och andra förhållanden vid bedömandet av behovet av en hastighetsbegränsning och vid hastighetskontrollerna tillämpas en skälig marginal över hela linjen.

När det gäller fartsyndarna är det sannolikt ofta så, att deras omdöme och ansvarskänsla brister jämväl i fråga om andra trafikregler. Såsom redan sagts är trafikövervakningen emellertid på grund av trafikpolisens underbemanning ej vad den borde vara. Medan man exempelvis i Köpenhamn för kontroll av den rörliga trafiken har tillgång till 65 patruller, som fördelar sig med 45 på motorcyklar och 20 i bilar, så har vi här i



Polismästare Lüning.

ten har man betydligt strängare regler för gångtrafikanterna än vad fallet är i Sverige. Tyvärr ser det ut som om man även här måste gå in för en hårdare linje! En förutsättning för att avsett resultat skall vinnas är dock en utökad polisiär övervakning. Enbart införandet av strängare bestämmelser leder icke långt.

Mycket vore att vinna om trafikanter av alla kategorier ville vinnlägga sig om mer vänlighet och hänsyn mot varandra och om de hade i minnet att syftet med trafikreglerna och polisens arbete är att främja trafikens framkomlighet och att skydda mot person- och materielskador, slutar polismästare Lüning.

Stockholm normalt endast 16 man för sådan patrulltjänst. I USA har man i städer av samma storleksordning 4 till 5 gånger så många patruller som i Köpenhamn. I USA har många års undersökningar lett fram till den slutsatsen, att om polisens förebyggande verksamhet skall leda till ett gott resultat krävs, att antalet trafikolyckor under en tidsperiod motsvaras av tio gånger så många preventiva ingripanden.

I trafiksäkerhetsarbetet ingår undersökningar om redan inträffade olyckor som ett viktigt led. Förutom polisutredningar i egentlig mening bör från polisens sida kunna förekomma undersökningar för att söka klarlägga vilka förbättringar eller förändringar av vägteknisk natur, som kan förhindra olyckor av liknande slag. Även om den mänskliga faktorn är dominerande som olycksorsak, så är det i många fall tekniska faktorer, som spelar in och bidrar till olyckorna. Det är därför angeläget, att en polisledning ges möjlighet att avdela och utbilda polismän för sådant särskilt undersökningsarbete. Detta ligger i linje med att i polisens verksamhet tyngdpunkten alltid måste ligga på det preventiva planet; den repressiva verksamheten får således icke vara något självändamål. Beaktas måste vidare i sammanhanget att skadeståndsfrågan är avhängig av skuldfrågan. Även detta talar för att utredningen i mer komplicerade fall bör anförtros specialgrupper med särskild teknisk utbildning och uturustning.

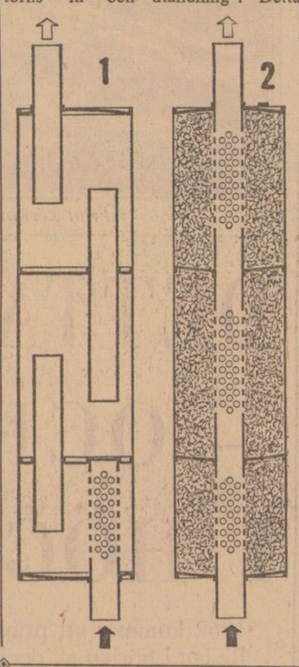
FOTGÄNGARNA

Brist på respekt och förståelse för trafikreglerna återfinns icke endast bland motorfordonsförarna. Cyklister och fotgängare är i stor utsträckning än mindre trafikdisciplinerade. Beklagligtvis synes det föreligga en kontroversiell inställning mellan bilister och fotgängare, vilket onödigt förbittrar tillvaron för båda kategorierna och redan därigenom inverkar menligt på säkerheten. En förbättring i detta avseende kan väl förväntas alltefter som körkortsinnehavet blir mer och mer allmänt. Uppenbarligen är det dock angeläget att särskilda åtgärder vidtas för att få en förbättrad fotgängardisciplin. Som exempel på sådana åtgärder må nämnas polisens förhållandevis stora insatser i skolornas trafikundervisning. Gångtunnlar, signal- och andra tekniska anordningar för de gåendes säkerhet är andra exempel. Dylika anläggningar ordnas i föredömlig takt från stadens sida, men de få inte sitt riktiga värde om fotgängarna icke bekvämar sig att utnyttja dem eller inte utnyttjar dem på rätt sätt.

I USA och även på kontinen-

Nytt om ljuddämparna på fyrtaktare

En ljuddämpare har inte endast ljuddämpande effekt, utan den bidrar även till balanseringen av motorns "in- och utandning". Detta ställer konstruktörerna ofta inför ganska besvärliga situationer. Bilden visar de två vanligaste och viktigaste ljuddämparsystemen.



Ljuddämpare 1. kallas för reflexionsdämpare och visar det vanligaste systemet. Avgasströmmen bryts på flera ställen och reflekteras mellan väggarna innan den tillåts passera vidare. Samtidigt mattas den av och ljudet "slås sönder". Nackdelen med detta system är, att genomströmningshastigheten minskas väl mycket, vilket har effektminskning till följd.

System 2. (till höger) den s. k. absorptionsdämparen, sätter däremot praktiskt taget inget hinder i vägen för avgasströmmen. Ljuddämpningen sker här på så sätt, att fyllningen av siliciumbaserat material absorberar, d. v. s. suger upp ljudet genom de många hålen i det genomgående röret. För motorn betyder detta endast en obetydlig effektförlust. Det är system 2 som den kände Abarth utvecklat och använder för sina trimningsljuddämpare.

Det sagda gäller fyrtaktare men inte tvåtaktsmotorer. Hos sådana är en viss bromsning av avgasströmmarna nödvändig för att uppnå god effekt. Förutom de nu beksrivna dämpartyperna 1 och 2 finns det även blandade system, d. v. s. där bägge typerna kommer till användning.

FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD

Välj Er
FORD
hos
WIKLUNDS

Person- skåp- och lastvagnar

Karlsbodavägen 39—41. Tel. 29 01 80
Strandvägen 1. Tel. 63 15 20
Kommendörsgatan 39. Tel. 62 04 40
Ringvägen 11. Tel. 63 15 20
Huddingevägen 400. Tel. 79 59 90
Rådmansgatan 46. Tel. 31 09 16
Stockholmsvägen 100—102. Tel. 58 26 00

WIKLUNDS är en av landets äldsta bilfirmor — i branschen sedan 1904!

SÖNDAG SOM VARDAG ALLTID ÖPPET



DAG-NATT-PARKERING
Tvättning • Rundsmörjning
6.00—22.00
BENSINSTATION
(alla märken)
MODERN VERKSTAD
Auktoriserad GM-BMC-Citroën-service med fullständigt Reresrvdels- och Tillbehörslager
OSTERMAN-NORR
CENTRAL-GARAGET
Vanadisvägen 4 • Tel. 34 04 40

Tysk bilkung skapade Glas

Tysklands siste bilkung och tillika en av de markantaste profilerna i den moderna internationella bilbranschen är den nu 72-årige Hans Glas, ensam ägare och ledare av Hans Glas GmbH, tillverkare av kända Goggomobil, Isar 600 och 700 samt från och med i år den nya enlitersvagnen Glas Coupé.

Det märkliga med denna dynamiske industriman är, att han så sent som 1955 startade tillverkningen av bilar. Det ansågs nämligen redan då vara mycket vanskligt att komma ut med ett helt nytt märke på marknaden, och i bilkretsar spådde man Hans Glas ett snart slut.

Hans Glas härstammar från en gammal bayersk smedsläkt. 1860 startade hans farfar en verkstad för tillverkning av lantbruksmaskiner, och hans far utvidgade rörelsen till fabrik. 1908 flyttades all produktion till Dingolfing där även dagens bilfabriker ligger. (Dingolfing ligger c:a 8 mil från München). Åren 1910—1920 arbetade Hans Glas i USA bl. a. hos Indian Motorcycle Company och Ford. Efter hemkomsten övertog han ledningen i faderns företag. Efter det andra världskriget som fabriken klarade sig igenom relativt oskadd, började Glas 1951 producera den första helt tyskatillverkade skootern som gick ut i över 60 000 exemplar. 1955 såg så den första "minibilen", Goggomobilen, dagens ljus och 1957 visades prototypen för den nuvarande Isar 700.

★

4 MILJ. AUSTIN

Austinfabriken tillverkade nyligen sin bil nr 4 000 000. Den fjärde miljonte Austinbilen var en Austin A 40 Futura, vilken modell tillverkats i nära 200 000 exemplar till dags dato.

★

SPORTBILSMOTOR I BÅT

Sportbilsmotorn "SP 250", en V 8-motor från Daimlerkoncernen, har nu börjat tillverkas också i en marin version för motorbåtar. Det maximala kraftuttaget är 140 hk vid 5 800 varv/min.

BMC

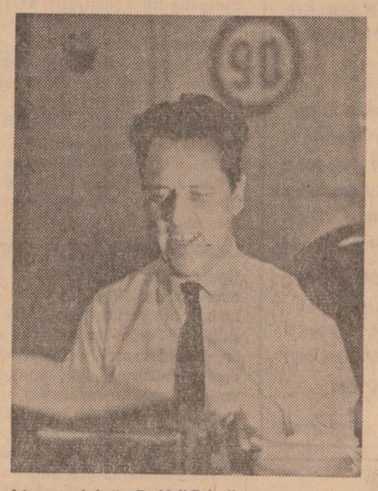
BMC-bilarna har marknadens bästa garanti — 12 månader, oavsett antalet körda mil, bilägarbyte och inkl. arbetskostnader. BMC-bilarna är fullständigt rostskyddsbehandlade genom Rotodip — rostskyddsbehandling av högsta klass.

Resurserna från en av Europas största bilindustrier samt våra återförsäljares stora branscherfarenhet står till Ert förfogande och borgar för en god service

The British Motor Corporation (BMC) är ett av Europas största industriföretag som producerar över 600 000 personbilar, lastbilar och traktorer per år. Det svenska dotterbolaget The British Motor Corporation (Sweden) AB har fabrik i Södertälje och återförsäljare över hela landet.

THE BRITISH MOTOR CORPORATION (SWEDEN) AB
SÖDERTÄLJE 2 • TEL. 0755/329 60.
AUSTIN MORRIS MG WOLSELEY Riley

Det mesta om motor på SvD:s MOTORSIDA



Motorredaktör Rolf "Crim" Lindqvist i arbete

Hela svenska folket berörs i dag av trafiken. Främst är det naturligtvis bilisterna som har ett direkt intresse av vad som rör sig på detta område, men övriga i landet är på ett eller annat sätt beroende av allmänna eller enskilda kommunikationsmedel. Det kan gälla egna färder, livsmedelstransporter eller något annat, Svenska Dagbladet följer hela trafikutvecklingen i landet.

Informationerna gäller emellertid inte bara trafiken utan också fordonen. Varje vecka presenteras på Motorsidan svenska och utländska bilnyheter, trafikproblem och motortips. Vidare följer SvD i detalj utvecklingen beträffande H-trafikfrågan, redovisar nyheter i lagstiftningen och illustrerar viktiga tekniska detaljer.



prenumerera på

SVENSKA DAGBLADET

rikstidningen — kvalitetstidningen

Byt upp Er till
Stil · Utrymme · Sikt · Komfort · Säkerhet



upp
Byt Er till OPEL hos

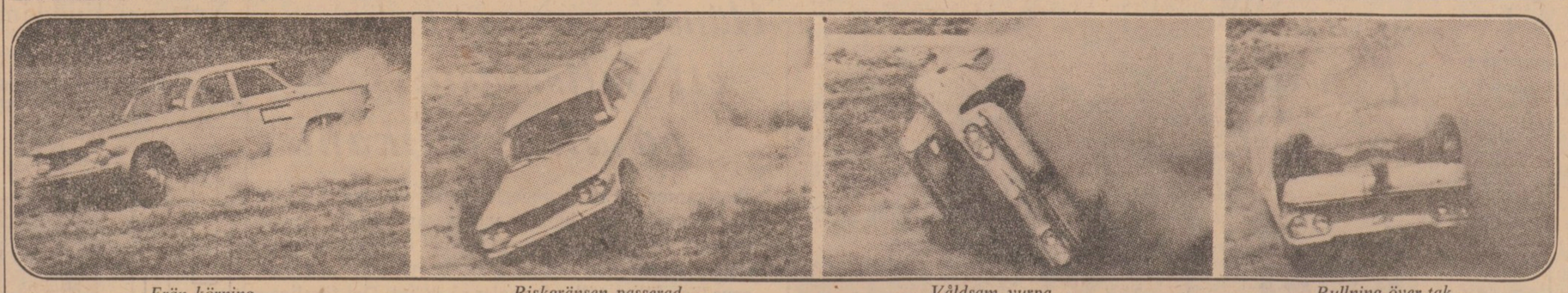
NYA BILAR:
Atlashallen
Tel. 340200
Kungsgatan
Tel. 208872
Åsögatan 124
Tel. 429280

BEG. BILAR:
Sveavägen 117
Tel. 338222
Snickarbacken 6
Tel. 108660
Åsögatan 124
Tel. 429283

MOTORAMI
Auktoriserad GM återförsäljare



Dramatisk provkörning på testbana – ökar bilisternas säkerhet på vägen!



Från körning... *Riskgränsen passerad...* *Våldsam vurpa...* *Rullning över tak...*

DETTA SÄGER ERT HEMLÄN — OCH ER ORGANISATION I HÖGERTRAFIKFRÅGORNA



Skadekontrollen kan börja. Den ger fabrikanterna erfarenheter — och bilisterna säkrare fordon.

1962 kommer att präglas av debatter om högertrafiken! I dag ligger hela komplexet på regeringens bord. Redan i början av denna månad rapporterades från kanslihuset att man på kommunikationsdepartementet var inställd på en snabbehandling av H-trafikfrågan. Vid remissbehandlingen hade det ju visat sig att 44 av dryga 70-talet instanser uttalat sig inte bara i kostnadsfrågan för en övergång, utan även beträffande H-trafiken. Praktiskt taget alla förordade en övergång till H-trafik. Vänstertrafikföreningen sade naturligtvis nej. Man förordade i stället en ny folkomröstning.

I detta specialnummer publicerar SvD de viktigaste uttalandena från remissinstanserna. Vi har som grund använt Högertrafikföreningens samlade handlingar. Läs här vad ert län — eller er organisation — haft att säga om H-trafik och finansieringsfrågor.

ÖVERBEFÄLHAVAREN
tillstyrker förslagen om krigsmaktens medverkan, anser senvåren eller försommaren vara lämplig tidpunkt efter minst 3 års förberedelsetid, och kompensation om finansieringsfrågan löses genom 2-öres höjning av drivmedelsskatten.

ARBETSMARKNADSSTYRELSEN
anser att även ur arbetsmarknadssynpunkt bör omläggningen kunna genomföras efter fyra års förberedelsetid.

STATSPOLISINTENDENTEN
ansluter sig till uppfattningen om övergång till högertrafik år 1966 efter 4 års förberedelsetid. Anser ej kostnaderna vara så stora att de skulle utgöra hinder för denna angelägna reform mer berör ej sättet för finansiering. Statspolisen bör bli företrädd i nämnden för trafiksäkerhets-, utbildnings- och upplysningsfrågor. Polisen bör medverka i detta arbete då det ligger trafikövervakningen nära. Personalfrågor kommer att uppstå.

GENERALPOSTSTYRELSEN
finner intet att erinra mot ett genomförande 1966, då det ej förändrar postverkets kostnader på 1,5 miljoner och framhåller att det är önskvärt med principbeslut om medelstilldelning för postverket i samband med principbeslut om övergång. Man anser det nödvändigt byta lantbrevbärarnas vänsterstyrda bilar mot högerstyrda bl. a. på grund av olycksriskerna och anför att detta ej kan betalas av lantbrevbärarna.

JÄRNVÄGSSTYRELSEN
anser att trafikriktningen i och för sig saknar betydelse för SJ och att ett beslut är nödvändigt för att undanröja osäkerheten.

Man tillstyrker att väg- och vatten jämte de föreslagna nämnderna utses att administrera omläggningen.

SJ med dotterföretag bör helt ersättas av allmänna medel för omläggningskostnaderna. Omläggningen bör på grund av den lägre trafikfrekvensen ske under skolbarnens sommarlov.

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN
anser icke heller kostnaderna så stora att de bör utgöra hinder mot genomförande av en synnerligen angelägen trafikreform. Man understryker angelägenheten av principbeslut under 1962 års vårriksdag med reform 1966

Verket förklarar sig villigt åta sig administrationen om nödig personalförstärkning möjliggörs. Den personal, som skall sysselsättas inom det speciella organet för omläggningen, torde till större delen få lov att vara högt kvalificerad.

STATENS TRAFIKSÄKERHETSRÅD
anser fortfarande att övergång bör göras och gör inga anmärkningar mot beräkningarna. En övergång bör ske snarast möjligt, dock först efter minst fyra års förberedelsetid. Man tror på övergång under senvåren eller försommaren och tillstyrker utredningsmannens förslag om vägmärken. Organisationsförslagen är bra.

STATSKONTORET
anser att kostnadsberäkningsmetoden knappast kan medföra en underskattning av kostnaderna. De verkliga kostnaderna för omläggning av spårvägstrafiken kommer att bli lägre genom ökade nedläggningar.

Omläggningskostnaderna för busstrafiken kan sänkas genom bl. a. försäljning av bussar till vänstertrafikländer, genom förhyrning av bussar från utlandet, genom att finna enklare former för ombyggnad och genom vidgad dispensgivning. Endast absolut nödvändiga kostnader bör betalas av statsmedel. Administrationskostnaderna anses väl låga. Totalkostnaden 340 milj. kr. syns kontoret hög, men med hänsyn till de många osäkra kostnadsfaktorerna vill man inte resa invändningar.

RIKSREVISIONSVERKET
understryker de osäkra antagandena som ligger till grund för utredningen. Resultatet av den 1961 företagna drivmedelsskattehöjningen (75 milj. kr. ökning/år) bör uppmärksammas vid behandlingen av finansieringsfrågan. Ej lämpligt med särredovisning av eventuell tilläggsbeskattning. Redovisningen av skatten bör i vanlig ordning gå via bilismens specialbudget.

DOMÄNSTYRELSEN
finner inget att erinra mot kostnadsberäkningen. Man tillstyrker att kostnadsersättning bör utgå av statsmedel och framhåller att tilläggsskatt på bilismen ej är en lämplig finansieringsform, då det långsiktiga resultatet av reformen är en allmän samhällsekonomisk vinning. Finansieringsfrågan bör göras till föremål för ytterligare prövning.

KOMMERSKOLLEGIUM
hyser vissa betänkligheter med hänsyn till de avsevärda kostnaderna. Man framhåller att man av utvecklingen av den internationella motorismen har styrkts i uppfattningen att en övergång är nödvändig.

Staten bör åta sig kostnaderna. En viss minsta gräns för ersättning bör sättas, förslagsvis 500 kronor. Omläggningen bör finansieras genom en särskild avgift på trafiken, lämpligen en drivmedelsskatt.

ÖVERSTÅTHÅLLARÄMBETET
påpekar att den "ansett sig icke böra avstyrka en omläggning till högertrafik". Övergången bör ske 1967. Man har i huvudsak intet att erinra mot kostnadskalkylerna. Det är principiellt välgrundat att kostnaderna bestrids av statsmedel. Ett bidrag till kostnadstäckningen från de enskilda och kommunerna skulle dock kunna bidra till besparingar.

STOCKHOLMS LÄN
framhåller att övergång bör ske snarast möjligt, vilket bör fastställas i ett principbeslut. Utredningen är fullt tillräckligt underlag. Man yrkar på ersättning av statsmedel. En längre tid för uttagning av skatten bör övervägas, om finansiering genom tilläggsbeskattning på drivmedel väljes.

UPPSALA LÄN
yrkar på principbeslut snarast för att undanröja osäkerheten i nuvarande situation. Man anser att kostnadsberäkningarna synes välgrundade och att frågan är tillräckligt utredd för att föreläggas 1962 års vårriksdag. Ingen anmärkning mot tidpunkten för en övergång.

SÖDERMANLANDS LÄN
delar utredningens uppfattning om kostnadsersättning av statsmedel. Nödiga spårvägsinvesteringarna (55 milj. kr.) inger betänkligheter, då de ändå torde komma att försvinna på litet sikt.

Restriktivitet önskas i kostnadsersättningen, framför allt till spårvägar och bensinstationer.

ÖSTERGÖTLANDS LÄN
anser att beräkningarna i stort sett kan godtas. Högre kostnader för hållplatser för dispensbussar gör att beräknad kostnad för ändring av vägskäl m. m. bör höjas. Särskilda belopp bör upptas för förstärkning av statspolispersonalen för trafikövervakning.

JÖNKÖPINGS LÄN
anser att reformen bör genomföras snarast och finner inget att erinra mot fyra års förberedelsetid.

KRONOBERGS LÄN
finner ej anledning ta ställning till huvudfrågan och har inget att erinra mot utredningens förslag om tidpunkten. Man påpekar att kostnader genom ökad olycksfrekvens och genom hastighetsbegränsningen ej beaktats. Kostnaderna bör bestridas av statsmedel. En utlåningsfond till stöd för bussnäringen tillstyrkes. Man ställer sig tveksam inför finansiering genom drivmedelsskattehöjning.

KALMAR LÄN
åskar principbeslut i år och övergång 1966 och anser att kostnadsberäkningarna synes tillförlitliga. Det är svårt att skatta de indirekta kostnaderna. Ersättning bör utgå av statsmedel (dock ej för indirekta kostnader) och finansieringen bör ske med allmänna skattemedel. Det är fel att belasta endast trafiken.

GOTLANDS LÄN
finner intet att anmärka mot kostnadsberäkningarna och anser att kostnaderna bör täckas av statsmedel.

BLEKINGE LÄN
förordar övergång 1966 efter fyra års förberedelser. Ersättning bör utgå av statsmedel. Finansiering genom drivmedelsskatter ("en ur flera synpunkter riktig finansieringsform"). Alla ovissa faktorer gör det svårt att skatta samtliga kostnader. Övergången bör dock genomföras även om kostnadsramen spricker. Man bör därför kunna fortsätta med skatteuttagen längre än fem år.

KRISTIANSTADS LÄN
biträder med hänsyn till önskemålen om skyndsamhet och om förberedelsetid förslagen om 1962 resp. 1966 för principbeslut resp. omläggning. Man anser att riskmomenten bör ges avgörande inflytande på valet av tidpunkt på året. Det finns ingen anledning kommentera kostnaderna. Utredningen synes tillförlitlig och att den bör kunna läggas till grund för principbeslut. En förutsättning för finansiering med bilskattemedel är att nu uttagna bilskatter även i fortsättningen helt får gå till vägupprustningen. Principbeslut bör fattas av innevarande års riksdag.

MALMÖHUS LÄN
förordar reservationslöst övergång 1966 efter principbeslut 1962. Man tycker att kostnaderna är allsidigt och noggrant beräknade. Omläggningen bör bekostas med drivmedelsskatt.

HALLANDS LÄN
anser att en övergång till högertrafik är i hög grad påkallad. Principfrågan bör föreläggas innevarande års vårriksdag och att övergång helst bör ske 1965, i varje fall inte senare än 1966. Intet att erinra mot kostnadsberäkningarna. Ersättningsfrågorna bör i viss omfattning läggas på länsplanet i stället för hos väg- och vatten. Man känner sig ej helt övertygad om lämpligheten i finansieringsförslaget.

GÖTEBORGS OCH BOHUS LÄN
anser sig till alla delar böra bibehålla sin uppfattning från 1954 och förordar därför för sin del att reformen genomföres samt att det sker snarast möjligt och framhåller bl. a. Europavägnätet och det ökade antalet gränspasseringar som skäl. Det finns ingen anledning ifrågasätta kostnadsberäkningarnas riktighet. Man ansluter sig till genomförande 1966, men önskar även undersökning av möjligheterna till tidigareläggning av reformen. Finansieringsförslaget är rimligt. Motorismen bör, helt naturligt, stå för åtminstone huvuddelen av kostnaderna.

ÄLVSBORGS LÄN
godtar kostnadsberäkningarnas premisser men anser att kostnaderna kan vara för lågt beräknade. Upplysnings-, undervisnings- och vägledningsverksamheten kommer att bli dyrare än beräknat. Man tror att väl snäv kostnadsram angetts för administrationen och att oförutsedda kostnader upptagits till för lågt belopp. Man förordar ersättning av statsmedel med finansiering genom både drivmedelsskatt och allmän skatt. Man bör inte binda sig för hårt vid ett visst finansieringssätt.

SKARABORGS LÄN
anser att ett principbeslut bör fattas snarast och att ersättning bör utgå av statsmedel. Länsstyrelsen berör inte finansieringsfrågan.

VÄRMLANDS LÄN
finner inget att anföra mot kostnadsberäkningarna. Två länder (Sverige, Norge) med så stor inbördes trafik bör ha lika trafiksystem. Beslut bör fattas snarast. Kostnaderna bör ej få utgöra hinder mot ett positivt beslut. Det är tveksamt om övergången skall betalas med bilskattemedel, i varje fall inte helt. Överskottsmedlen bör i första hand utnyttjas i stället för att överföras till budgetutjämningsfonden.

ÖREBRO LÄN
anser att reformen snarast möjligt bör genomföras. Har ej några invändningar att göra mot beräkningarna. Kostnaderna bör bestridas av statsmedel och finansiering ske genom skatter på bilismen.

VÄSTMANLANDS LÄN
förordar övergång snarast bl. a. på grund av ökningen i gränspasseringarna. Principbeslut av riksdagen under våren 1962 förordas. Övergången bör ej uppskjutas längre än till våren 1966. Kostnadsutredningarna accepteras. Kostnaderna bör ersättas med statsmedel. Man finner ej skäl erinra mot drivmedelsskatt för finansieringen.

KOPPARBERGS LÄN
framhåller att kostnadsberäkningen synes vara realistisk och antar att svårigheterna i beräkningen leder till att det framräknade beloppet kan komma att överskridas. Man gillar finansieringsförslaget och vill ej motsätta sig dispens för bussar, bara tillräckliga säkerhetsåtgärder vidtas. Övervakningen bör inte läggas på militär eller annan ej utbildad personal. Representanter för de tre stora motororganisationerna bör sitta med i nämnderna. Man föreslår undersökning av höstmånadernas lämplighet som tidpunkt för övergång. Ett beslut om omläggning bör utformas så, att förberedelsetiden av Kungl. Maj:t kan förkortas av konjunkturskäl.

GÄVLEBORGS LÄN
förutsätter icke annat än att kostnadsberäkningarna i stort sett är riktiga, men anser, att materialet är för knapphändigt för en säker bedömning. Inget att erinra mot övergång 1966, om principbeslut fattas 1962. Övergång bör ske i maj. En statlig lånefond bör inrättas och det bör övervägas att ge möjlighet till förskott på ersättningarna. Det bör enligt författningstexten framgå att ersättningen skall avse verkliga kostnader. Beloppet för upplysning skulle kunna nedsättas. Broschyrer är en mindre lämplig upplysningsform som bör användas sparsamt.

VÄSTERNORRLANDS LÄN
finner i stort sett inget att erinra mot kostnadsberäkningarna. Speciell uppmärksamhet skall ägnas nya förbättrade busshållplatser.

Man förordar en övergång fyra

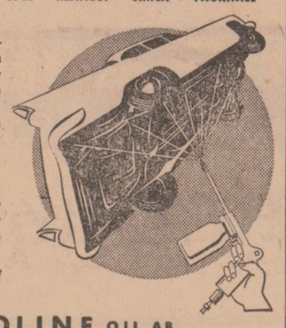


Tectyl®
skyddar min bil

Är din bil utan effektivt rostskydd? Gör då som andra kloka bilägare — ge bilen en Tectyl-behandling enligt ML-metoden. Tectyl är beprövat jorden runt och därför kan Ni lita på Tectyl i all världens väder.
För att ge bilköparna "rostsäkra" bilar har allt fler bilfabrikanter och bilimportörer gått in för Tectyl-behandling av vagnarna före leveransen. Följande bilmärken levereras i år Tectyl-behandlade:
BMW · DKW · FIAT · FORD · MERCEDES · OPEL · RENAULT · SIMCA · VAUXHALL



Köp hem den behändiga Tectyl-sprayen för rostskydd av mindre metall- och kromytor på bilar mopeder, cyklar och verktyg — kort sagt för allt som kan rosta.



Låt inte din bil-kärlek rosta! Sluta oroa dig för bilrosten — Tectylbehandla snarast för pålitligt rostskydd.
Ring eller skriv och begär adressen till närmaste Tectyl-service.

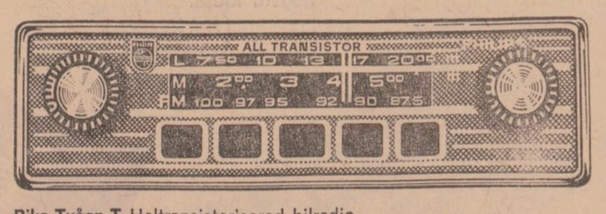
SVENSKA **VALVOLINE** OIL AB
LUNTMAKARGATAN 77, STOCKHOLM VA · TEL. 010/23 47 10

REDEX OILS & CHEMICALS ADD TO RED EX TEST & TUNE EXTRA KRAFT VID HÅRD BELASTNING SLEVGAR OLJAN OCH LÖSER SOTET

Spar bensin
REDEX
trimma
GÖTE ANDERSSON & CO AB
Fredsg. 2 Stockholm C. Tel. 20 43 45

TRANSISTORN
-det viktigaste framsteget inom radiotekniken
PHILIPS
-presenterar en heltransistoriserad bilradioserie

PHILIPS
transistor-bilradio



Riks-Tvåan T Heltransistoriserad bilradio

Kontinent
Heltransistoriserad bilradio för MV och LV.
Riktpris 310 kr, exkl. tillbehör, oms tillkommer.

Riks-Tvåan T
Heltransistoriserad bilradio med MV, LV och FM för P2 och Sveriges Melodiradio. 2-läges basomkopplare och kontinuerlig diskantkontroll.
Riktpris 560 kr, exkl. tillbehör, oms tillkommer.

Autobahn T
Heltransistoriserad bilradio för MV och LV. 2-läges basomkopplare och kontinuerlig diskantkontroll.
Riktpris 405 kr, exkl. tillbehör, oms tillkommer.

Biletta
Heltransistoriserad reseradio för bilen. Tre-i-ett — idealisk som hemradio, reseradio och radio för bilen.
Riktpris 313 kr, inkl kassett, exkl. övriga tillbehör, oms tillkommer.

Riks-Tvåan VT
Bilradio med MV, LV och FM för P2 och Sveriges Melodiradio. Transistorslutsteg.
Riktpris för 6 och 12 volt 510 kr, för 24 volt 560 kr, exkl. tillbehör, oms tillkommer.

Riks-Ettan
Marknadens prisbilligaste bilradio. Mellan- och långvåg.
Riktpris 242 kr, exkl. tillbehör, oms tillkommer.

Auto-Mignon
Skivspelare för bilen. 45-varvs helautomatisk skivspelare för Er favoritmusik eller för språkstudier i bilen.
Riktpris 240 kr, oms tillkommer.

Köp trivselkörning — köp
PHILIPS *bilradio*

Vid köp av **PHILIPS bilradio** *vänd er med förtroende till*

AXEMA BILRADIO
Kocksgatan 36

GORDONS BILRADIOSERVICE
Upplandsgatan 84

år efter principbeslut. Senvåren eller försommaren är lämplig tidpunkt. Principbeslut bör fattas så snart som möjligt. Kostnaderna bör bestridas av statsmedel. Den övervägande delen av kostnaderna för en övergång uttages av allmänna statsmedel, förordar man.

JÄMTLANDS LÄN

finner ingen anmärkning mot sättet att beräkna kostnaderna men påpekar att de indirekta kostnaderna ej medtagits i kalkylen. Man hyser allvarliga betänkligheter mot reformen på grund av kostnaderna och risken för ökad olycksfallsfrekvens i samband med omläggningen. Om högertrafik skall införas, bör det beslutas utan ytterligare dröjsmål, länsstyrelsen yrkar på genomförande snarast efter principbeslut. Senhösten (nov.—dec.) bör väljas som tidpunkt på året. Staten bör svara för kostnaderna. Man tillstyrker ej drivmedelsbeskattning eller annan skatt på motorismen för finansieringen.

VÄSTERBOTTENS LÄN

anser att principbeslut om införande av högertrafik bör fattas snarast, då gränspasseringarna ökar så kraftigt. Kostnaderna bör bestridas av statsmedel. Finansieringen bör ej ske genom tilläggsskatter på bensin och andra drivmedel. Man förordar allmänna skatter till kostnadstäckning.

NORRBOTTENS LÄN

delar uppfattningen att kostnaderna bör bestridas av statsmedel. Stora olägenheter för näringslivet och allvarliga återverkningar kan bli följden av drivmedelsskatt. De broschyrer som föreslagits som ett led i upplysningskampanjen bör distribueras centralt till samtliga hushåll, då bilregistren knappast kan göra det annat än på övertid på grund av bristande personalresurser.

SKOLÖVERSTYRELSEN

intresserar sig framför allt för tidpunkten på året och upplysningsverksamheten. Man finner månadsskiftet maj—juni vara den lämpligaste tidpunkten för övergång. Fartbegränsning bör införas under omställningsperioden. Man framhåller vikten av att medel ställs till förfogande för en intensifiering av trafikundervisningen omedelbart i samband med omläggningen.

STOCKHOLMS STAD

Borgarrådsberedningen anser att samtliga kostnader bör bestridas av statsmedel. Man yrkar på full ersättning för ökade räntekostnader vid tidigare nyanskaffning av bussar än som eljest skulle varit fallet. Resultatet av kostnadsberäkningen bör ökas med 4—6 milj. kr. Omläggningen bör ske tidigast sommaren 1967. Staden kräver kompensation för eventuell skattehöjning och förutsätter att kostnaderna ej skall tillåtas inverka på ordinarie vägprogrammet.

MALMÖ STAD

framhåller att en övergång, om den beslutas, bör ske utan onödig tidsutdräkt. Dock är sex års förberedelsetid realistisk. Det synes helt riktigt med ersättning av statsmedel för täckande av kostnaderna. Det är viktigt att samtliga kostnader verkligen ersätts, och att inte skälighetsprövningarna leder till alltför restriktiv tillämpning av ersättningsbestämmelserna. Man ifrågasätter om inte åtminstone delvis finansieringen bör ske på andra vägar.

HÄLSINGBORGS STAD

anser att motororganisationerna (deras tidningar) bör vara med i rådgivande nämnderna. Övergången är lättare att genomföra i syd-Sverige vid månadsskiftet mars-april. Månadsskiftet september-oktober är dock ett bra alternativ. Man framhåller att det är nödvändigt med snabbt ställningstagande. Gatunämnden anser att principbeslut bör fattas 1962. Fyra års förberedelsetid är lämpligt. Övergång bör ske så tidigt som möjligt på våren. Kostnaderna bör helt bestridas av statsmedel. Spårvägsstyrelsen finner kostnadsberäkningen riktig. De verkliga kostnaderna föreslås få läggas till grund för ersättningarna. Statlig lånefond behövs som hjälp vid finansieringen av nyanskaffningarna.

IVA:S TRANSPORTFORSKNINGSKOMMISSION

anser kostnadsutredningen vara så noggrann som kan tänkas och att den är helt realistisk. Den bör kunna tjäna som grund för ett principbeslut. Omläggningen bör genomföras så snart det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. År 1966 är lämpligt som omläggningsår. Tidpunkten på året bör bestämmas genom ytterligare utredningar, men i alla fall läggas till senvåren eller försommaren.

En finansiering utan extra skatter är naturligare än en finansiering med tilläggsskatter på drivmedel.

SVENSKA STADSFÖRBUNDET

avböjer att ta ställning i huvudfrågan men anser det viktigt med ett klart besked snarast möjligt. Särskild omsorg i förberedelserna i städerna är nödvändig. Utredningen ger en i det väsentliga riktig uppfattning om storleksordningen av kostnaderna. Man förordar en övergång 1967, eller eventuellt 1966, och finner det riktigt att kostnaderna i sin helhet bestrids med statliga medel. Kollektivtrafiken bör undantagas från verkningarna av skattehöjning. En statlig lånefond behövs.

LANDSKOMMUNERNAS FÖRBUND

framhåller särskilt att genom yttrandet ställning inte har tagits till frågan om vänster- eller högertrafik. Man anser sig inte ha möjlighet uttala något om kostnadskalkylerna. En omläggning, om den skall göras, bör ske redan 1965. Nödvändiga omläggningskostnader bör bestridas med statsmedel. Föreslagen anordning med ett anslag i budgeten synes vara rationell.

SVENSKA VÄGFÖRENINGEN

KAK, M och MHF ansluter sig till förslaget om genomförande 1966.

En Renault i skogen var bra som på vägen



Lagom till bilsalongen i Stockholm har Renault 4 L kommit till Sverige. Riktpriset är 6 250 kr. Bilen har slutet kylsystem som varken behöver glykol eller vatten. Inte heller behöver den rundsmörjas och oljebyte räcker var 500 mil. Vagnen är av stationsvagnsmodell, fyrsitsig och har fyra dörrar. Det finns också en stor bakdörr. Bilen är framhjulsdriven. Motorn har fyra cylindrar och motorstyrkan är 26,5 hkr SAE. Renault 4 L har tre växlar med tvåan och trean synkroniserade. Längden är 3,6 meter och höjden över marken är faktiskt hela 20 cm när vagnen är lastad. Den kan därmed ta sig fram på ganska besvärliga vägar. Som standard medföljer bl.a. dubbla solskydd och signalhorn, vindrutespolare samt stöldlås. Vid Sverigepremiären provkördes bilen vid arméns motorskola i Strängnäs. Svenska Renault ville visa vad bilen verkligen duger till i svensk terräng.

Sakliga skäl säger att det borde ske tidigare, men det går inte. Bl. a. räcker inte kapaciteten vid verkstäderna. Man ansluter sig till förslaget om ersättning av statsmedel. Reformen bör finansieras av allmänna medel. Även om bilskattemedlen helt äts upp av väganslagen bör ej särskild skatt för finansieringen påläggas bilismen. Förslag om övergång till högertrafik 1966 bör föreläggas 1962 års vårriksdag. Reformen bör betalas av statsmedel utan någon ytterligare beskattning av bilismen. KAK:s medicinska kommitté yrkar på en övergång så snart som möjlighet finnes. Trafikolycksfrekvensen får ej öka. NTF:s förslag är lämpligt med vissa undantag. Övergången bör ske i slutet av september. Avsevärd hastighetsbegränsning bör genomföras. Propagandan skall insättas 1—2 veckor före dagen för övergången.

PETROLEUMINSTITUTET

understryker de stora olägenheterna med rådande osäkerhetstillstånd. Omläggningen av trafikriktningen är en självklar standardiseringsfråga. Man önskar snarast få till stånd ett principbeslut om övergång till högertrafik. De senaste årens kraftiga utveckling har gjort det sannolikt att de föreslagna 7 milj. kr. ej kommer att förslå till erforderliga ändringsåtgärder. Man anser det betydelsefullt att alla kostnader, som efter prövning visar sig nödvändiga, helt skall bestridas av statsmedel.

Omläggningen till högertrafik angår icke endast motorismen utan är en i eminent grad allmän angelägenhet, som bör finansieras över statsbudgeten.

FÖRSÄKRINGSBOLAGENS RIKSFÖRBUND

finner intet att erinra mot principbeslut 1962 och övergång 1966 men anser sig ej ha möjlighet närmare granska beräkningarna. Man finner det riktigt att kostnaderna i sin helhet bestrids av statsmedel En omläggning till högertrafik är icke en angelägenhet som berör enbart motorfordonstrafiken utan samtliga medborgare.

TURISTTRAFIKFÖRBUNDET

framhåller att en objektiv bedömning av alla för- och nackdelar med övergång till högertrafik utan tvekan talar för ett snabbt beslut om reformens genomförande. Förslagen om utbildning och upplysning, administration och finansiering godtas. Ersättning av statsmedel. Man ställer sig kritisk mot finansiering med tilläggsskatter på drivmedel. Det principiellt betänkliga i detta framgår klart om man bedömer effekten på yrkestrafiken, som därmed utan särskilt skäl skulle diskrimineras. Angeläget med ett principbeslut 1962 och ett genomförande 1966.

LO

bedömer beräkningarna vara väl genomförda och så vitt möjligt fullständiga. Rent allmänt ger de intryck att vara tilltagna i överkant. Man understryker vikten av att betryggande trafiksäkerhetsåtgärder vidtages. Kostnaderna för ny- och ersättningsanskaffningar är vanskliga att beräkna då det samtidigt uppstår rationaliseringsvinster. Kostnadsminskningar för reparationer och underhåll på de nya jämfört med de gamla vagnarna samt vinster genom ökad framkomlighet i trafiken (bussar i stället för spårvagnar). Kostnadsersättningarna till de olika trafikföretagen måste prövas mycket noga. Man finner kostnaderna för skogsbruket för höga då de synes beräknade på domänverkets förutsättningar. Bondeskogsbruket har knappast några anläggningar som kräver ändringar. Kostnaderna för upplysningar i radio, TV och skolor kan täckas av ordinarie anslag. Ersättning bör ske av statsmedel med finansiering i enlighet med utredningsförslaget. Ersättning bör ej utgå till affärsdrivande verksamhet, för vilken samhället inte har något ansvar (bensinstationerna den viktigaste bland dessa).

MOTORBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

samt Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening anför att hinder ej synes föreligga mot att regeringen framlägger frågan för riksdagens prövning redan under våren 1962. Man understryker starkt de tidigare framförda argumenten för en trafikomläggning — den ökade trafiken över gränserna, olycksriskerna, lättnaderna för resandeutbytet, samordningen av trafikregler och vissa fordonstekniska spörsmål. Högertrafikreform är synnerligen angelägen och ofrånkomlig.

Ett principbeslut är mycket angeläget, då kostnaderna visar en så kraftig ökning genom fördröjningarna. Kostnaderna bör bestridas av staten och en statlig lånefond är ändamålsenlig.

NÄRINGSLIVETS TRAFIKDELEGATION

som består av Handelskamrarnas nämnd, Sveriges Grossistförbund, Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges industriförbund, Kooperativa förbundet, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges lantbriksförband anser att deras tidigare (i samband med remissbehandlingen av 1954 års utredning) framförda argument för övergång till högertrafik ytterligare förstärkts. Man framhåller önskvärdheten av enhetlighet i internationell trafik. Principbeslut bör fattas 1962.

Organisationerna anser sig inte ha anledning att ifrågasätta kostnadsberäkningarnas riktighet. Kostnadsberäkningarna motiverar omläggning så snart som möjligt efter ett principbeslut 1962. År 1966 ter sig lämpligast för en övergång. Det är rimligt att samtliga kostnader bestrids av statsmedel. Det bör övervägas om inte finansieringen skall ske på annat sätt än genom extra drivmedelsbeskattning.

DROSKBILÄGAREFÖRBUNDET

anser sig icke ha anledning rikta erinringar mot de utförda kostnadsberäkningarna. Man ansluter sig till att kostnaderna bestrids av allmänna statsmedel. Droskägarinnen betraktar en särbeskattning av bilismen som orättvis.

LASTTRAFIKBILÄGAREFÖRBUNDET

erinrar om sina 1954 framförda åsikter — som det fortfarande håller fast vid — att åkerinäringen icke har något speciellt intresse av en övergång till högertrafik men inte heller finner anledning motsätta sig en reform. Man har inget att erinra mot de redovisade kostnaderna som bör ersättas av statsmedel. Fyra år är en lämplig övergångstid. Man motsätter sig bestämt att en eventuell trafikomläggning finansieras genom en tilläggsskatt på drivmedel.

LOKALTRAFIKFÖRENINGEN

anser fortfarande att trafikriktningen i och för sig saknar betydels för lokaltrafikföretagen, men fram-

(Fortsättn. på sid. 15)

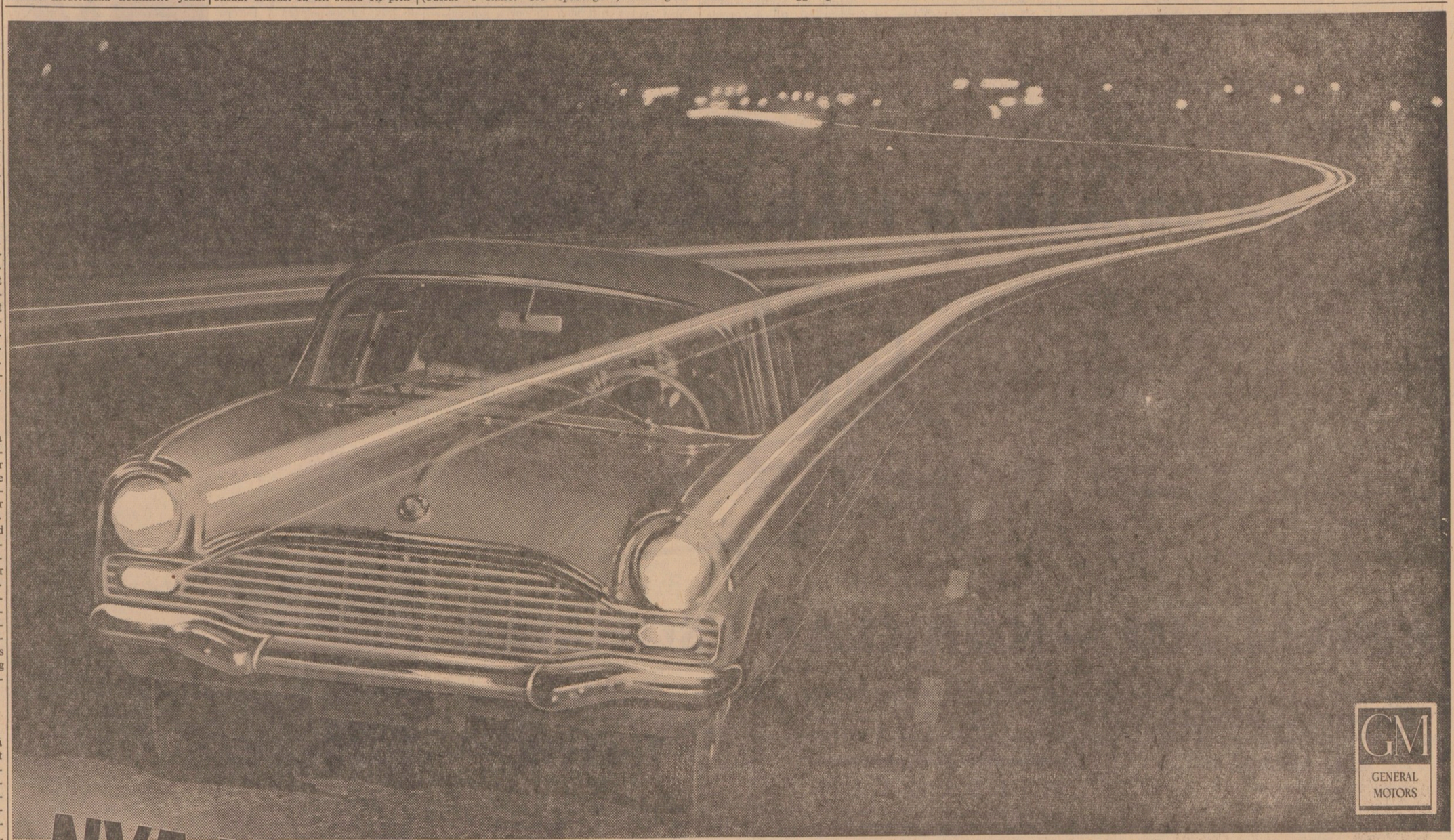
Se specialutställningen för

BLAUPUNKT

bilradio



BLAUPUNKT BILRADIO SÄLJES GENOM BIL- OCH RADIOFACKHANDELN



NYA VAUXHALL '6'

lyxbilen i 12.000-kronors klassen som ger Er 113 hk och större möjlighet till personlig stil än någon annan bil!

Med nya VAUXHALL "6" har Ni nu möjlighet att välja en bil i Er egen personliga stil. Ni kan låta Ert eget körsätt och Er egen smak bestämma hur Er nya bil skall se ut. Nya VAUXHALL "6" är i allt en verklig lyxvagn i elegans, komfort, styrka och kvalitet — men i en lägre prisklass — i **12.000-kronors** klassen.

Nya VAUXHALL "6" har en accelerationssnabb, bensinsnål toppventilmotor som ger massor av kraft för höga marschfarter och värdefulla extra-resurser. Den ger också tyst och behaglig gång. Med nya VAUXHALL "6" får Ni prisklassens starkaste motor — **hela 113 hk!**

Rostskyddsbehandlingen på nya VAUXHALL "6" är utförd enligt en helt ny, sensationell metod, långt effektivare än alla andra. Karossen är behandlad genom djupdoppning ända upp till takplåten, även lådbalkarnas insidor är behandlade. Nya VAUXHALL "6" har längre livslängd och lägre underhållskostnader — tack vare marknadens bästa rostskydd och den välkända GM-kvaliteten!

Allt detta får Ni med NYA VAUXHALL "6"

klassens starkaste motor — 113 hk, marknadens bästa rostskydd, högeffektiva servoskivbromsar, alternativt helt framsäte eller separata stolar, möjlighet att välja helsynkroniserad växellåda, automatlåda eller växellåda med överväxel.

...och till de otroligt låga riktpriser

12.470:– för VAUXHALL VELOX

13.285:– för VAUXHALL CRESTA

Riktpriset inkluderar frakt, leveransavgifter, underredsbehandling, vindrutespolare, värme och stöldskydd men exklusive accis och varuskatt.

BESÖK NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE FÖR EN PROVTUR MED VAUXHALL '6'

Säljes i Stockholms-området av:

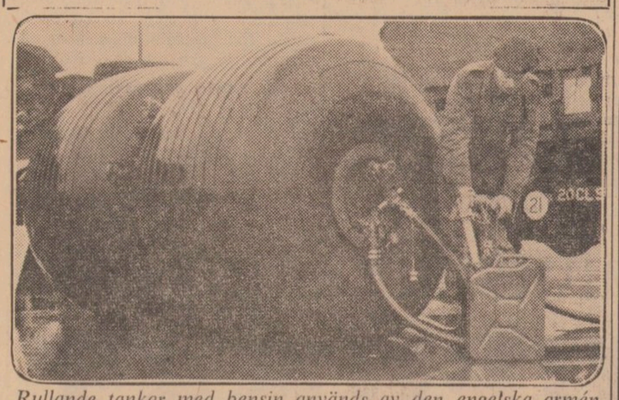
HANS OSTERMAN NORRA AB Vanadisvägen 2—6. Tel. 34 04 40. Virebergsvägen 1 Tel. 82 83 63—64. Virebergsvägen 11 Tel. 27 28 75

HANS OSTERMAN SÖDRA AB Sofielundsplan, Johanneshov. Tel. 59 04 20. Götgatan 98. Tel. 44 98 35

HANS OSTERMAN FÖRSÄLJNINGS AB Södertälje: Lovisinsgatan 7. Tel. 341 00. Nynäshamn: Centralgatan 49. Tel. 105 22

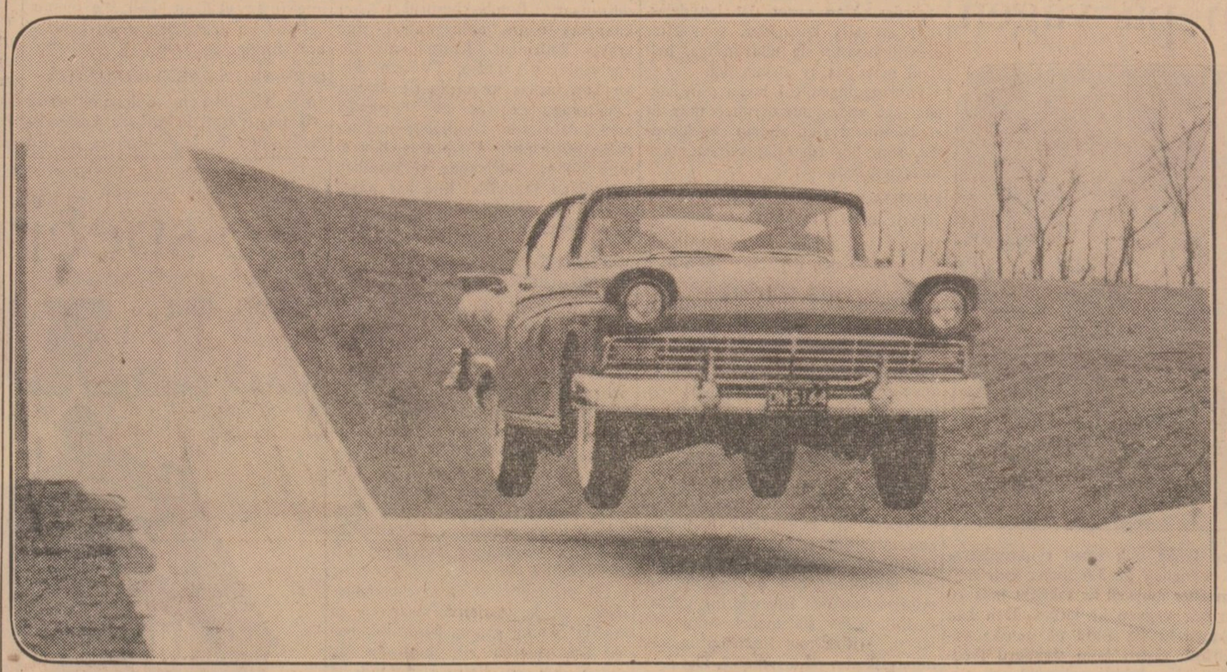
samt av övriga aukt. Vauxhall-återförsäljare över hela landet

Rullande bensintankar



Rullande tankar med bensin används av den engelska armén. Bilden visar gummibehållarna, som kan kopplas på en lastbil. Transporterna anses bekväma.

BILINDUSTRINS TVÅ STORA SER FRAMÅT



Bilfabrikanterna har också stora krav på de bilar som skall ut i trafiken! Se här på bilden hur man hos Ford i USA testar fjädrar och stötdämpare på en bil. Den körs i ett "gupp" som kommer hela bilen att lätta från marken.

Större Europamarknad

— Jag är mycket glad över att Stockholm i år har en internationell bilutställning, eftersom det var 6 år sedan den senaste bilsalongen arrangerades. Sedan dess har en mycket kraftig utvidgning och utveckling av den internationella bilindustrien ägt rum. Många nya modeller och konstruktioner har kommit i rampljuset. Sedan dess har också på världsmarknaden konkurrensen, som utan tvivel är den bästa drivkraften för en snabb och progressiv utveckling, blivit ännu hårdare över hela världen och inte minst i Europa med den Gemensamma marknaden i sikte.

Stora tillverkare i alla länder utnyttjar till det yttersta alla sina tillgångar i fråga om forskning, konstruktion och tillverkningsmetoder för att få fram sina bästa produkter på världens olika marknader. Jag är mycket tacksam att tillhöra en sådan organisation, som har nästan obegränsade möjligheter i alla dessa avseenden.

PRODUKTIONEN

Jag är också mycket glad över att Sverige är ett av de länder, där



S. G. Forsyth.

vi har tillverkare, som levererar till hemmamarknaden och även exporterar i stora kvantiteter till många länder. Som ett exempel kan nämnas, att vi 1960 importerade 119 765 bilar till ett belopp av 709 milj. sv. kr. Å andra sidan exporterade vi 62 208 enheter till ett värde av kr 567 milj., vilket utan tvivel är synnerligen värdefullt för den svenska handelsbalansen.

Ett anmärkningsvärt faktum beträffande bilindustrien av i dag är den europeiska industriens tillväxt. 1949 dominerade den amerikanska bilindustrien världsproduktionen av person- och lastbilar, och enligt "US News and World Report" svarade Amerika för 84 proc. och Europa för 13 proc. Tio år senare, 1959, svarade USA för 56 proc. och Europa för 40 proc. I dag är tendensen mot en ännu större andel för den europeiska industrien tydligt märkbar.

Denna tendens återspeglas även i Fords tillverkningssiffror. Om jag, t.ex., tar den totala Ford-produktionen för 1961, uppgår denna till 2 975 000 enheter. Av detta antal tillverkade amerikanska Ford 2 028 924. Den brittiska Ford-produktionen blev nära 500 000 enheter och den tyska fabriken tillverkade 265 000. Det kan tilläggas, att Fords amerikanska tillverkning har hållit sig relativt konstant under de senaste åren, medan den europeiska andelen ökat betydligt.

Ford är lyckligt nog att ha tillgång till en världsomspännande organisation för utbyte av erfarenheter, kunnande, konstruktioner och forskning. Vi har också ett betydande utbyte av personal mellan de olika fabrikerna. På allt sätt utnyttjar man organisationens bästa specialister och annan personal för att få fram bästa möjliga produkter till kunderna. Ett typiskt exempel är framgången för Taunus, som konstruerades av en svensk-amerikan, W. Dahlberg, under medverkan av amerikanska och tyska tekniker, som testades i USA, Afrika och Skandinavien för att tillverkas i Köln.

UTSTÄLLNINGAR

Frågan om att delta i internationella utställningar kan alltid diskuteras. Är det av någon betydelse eller är det endast bortkastade pengar? Bilsalongerna i t. ex. London och Paris har emellertid lämnat mycket positiva resultat, och att döma av antalet besökare uppskattades dessa utställningar mycket av allmänheten. Eftersom det inte, som redan nämnts, varit någon bilsalong i Stockholm under de senaste sex åren, kan man förvänta, att den svenska allmänheten är intresserad av att se en hel exposé över vad bilindustrien i dag kan åstadkomma.

Vad Ford beträffar ställer vi ut modeller från England, Tyskland och USA, av vilka särskilt de amerikanska modellerna visas för första gången i Sverige. Den nya Fairlane 500 är säkerligen en bil, som den svenska allmänheten är nyfiken på. Några specialmodeller, såsom den sportiga Consul Capri och den behändiga Anglia herrgårdsvagn, kommer väl också att väcka stort intresse. Taunus Sport är en annan nykomling, som vi är stolta att visa upp, särskilt som Taunus över lag fått en anmärkningsvärd framgång över hela världen — och även i Sverige. Enligt den officiella registreringsstatistiken i Sverige för 1961 var ökningen 42,2 proc. jämfört med 1960.

GAMMAL T-FORD

Vi har också på vår monter en "gamling" — 1911 års Ford modell T som vid jämförelse med dagens strömlinjeformade fordon visar vilken fantastisk utveckling bilen genomgått. Den gamla Forden är ett synbart bevis på vilken oerhörd erfarenhet, som bildar bakgrunden till dagens Ford-modeller, när man nämner, att Ford tillverkat nära 70 miljoner bilar sedan bolagets start.

För att få en uppfattning om de fantastiska siffrorna inom bilindustrien kan också nämnas, att Fords årsproduktion, 3 miljoner enheter, innebär att en Fordbil säljs var elfte sekund dygnet runt året runt över hela världen, säger direktör Forsyth.

Skarp priskonkurrens att vänta

— Bilismens ofantliga expansion här i landet under det senaste decenniet har placerat Sverige med en bil på var sjätte invånare på ledarplats i Europa när det gäller biltäthet och på femte plats i världens biltäthet efter Amerika, Kanada, Australien och Nya Zeeland. Detta visar klart betydelsen av bilmarknaden i Sverige inte bara idag utan även för framtiden, säger direktör Lawrence S. Barroll hos General Motors.

När det gäller 1962 kan det vara av intresse att veta hur man i bilismens föregångsland USA ser på situationen. Mr. Frederic G. Donner, ordförande i styrelsen för General Motors Corporation, yttrade i ett tal vid årsskiftet att "om ingenting oförutsett inträffar kommer under 1962 efterfrågan på bilar att överstiga 8 miljoner enheter, av vilka drygt 7 miljoner kommer att utgöras av personbilar och 1 miljon av lastbilar. Detta skulle bli industriens näst bästa år, överträffat endast av året 1955.

UTVECKLINGEN

Utvecklingen i Europa och världsmarknaden i övrigt kommer att lägga större vikt än någonsin vid betydelsen av fri handel och fri företagsamhet. Trots alarmerande artiklar i pressen nyligen om motsatsen är jag personligen övertygad om, att Sverige kommer att finna utvägar till deltagande i den gemensamma Europamarknaden. Handeln i alla berörda länder torde vinna på tullsänkningarna och borttagandet undan för undan av handelsmurarna. Privat företagsamhet och fri konkurrens inom ett frihandelsområde kommer alla att vinna på därigenom att de kommer att kunna köpa bättre produkter och får större valuta för sina pengar. Svenskarna uppskattar att se sina produkter säljas framgångsrikt på utlandsmarknaden, vilket visar att den köpande allmänheten i andra länder erkänner värdet av de varor som tillverkas i Sverige. Som känt är svenskarna i mycket stor utsträckning kvalitets- och prismedvetna och önskar också köpa goda utländska varor då de saluförs till rätta priser. För att sålunda kunna dra nytta av allt som fri företagsamhet och liberala handelsvillkor länderna emellan erbjuder bör man köpa fritt utan nationella synpunkter.

KONKURRENSEN

Utvecklingen av hela den gemensamma europeiska marknaden kommer att innebära en fortsatt kraftig utveckling av bilmarknaden. Det är ett stimulerande och storartat tillfälle att få deltaga i denna bilmarknad.

Sedan bilhistoriens begynnelse har mer än 3 000 bil- och lastbilsmärken tillverkats av ungefär 1 500 fabrikanter enbart i Amerika. I dag är det endast en handfull automobilkoncerner som överlevat i den starka konkurrensen på denna marknad.

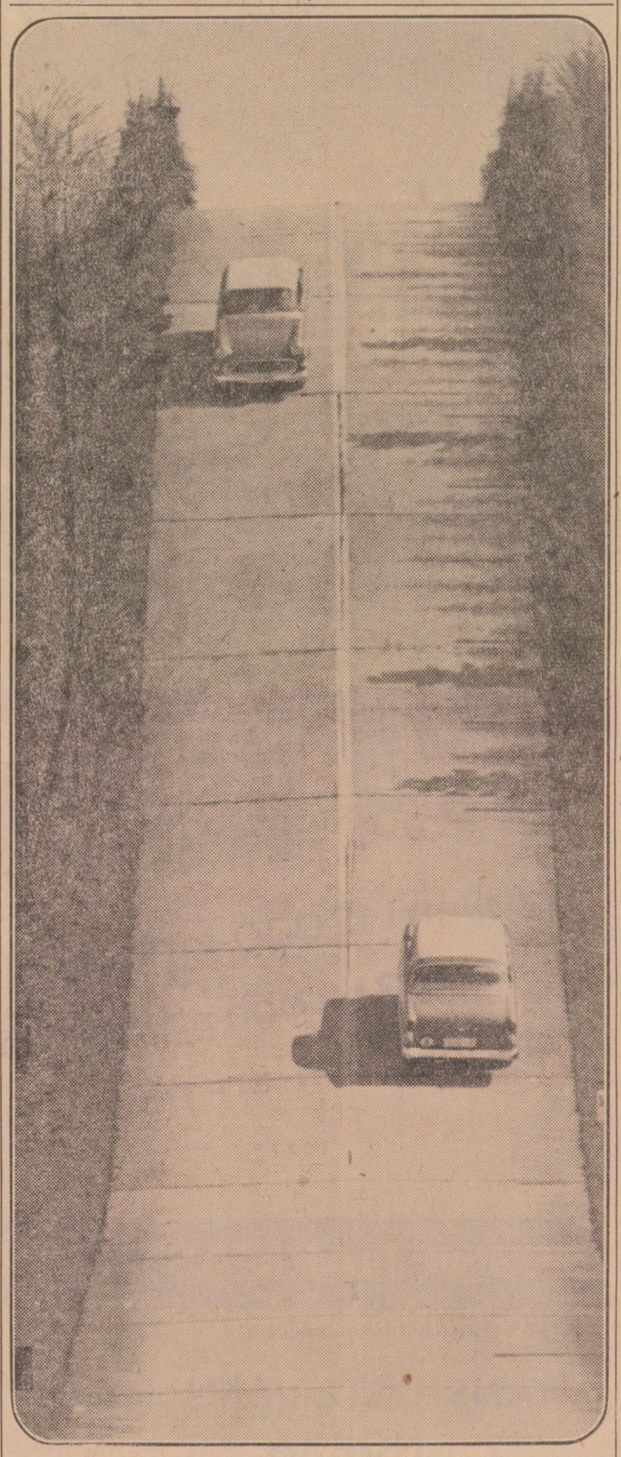
Historien har för vana att upprepa sig. Utan tvivel kommer många bolag som nu tillverkar bilar och lastbilar i Europa inte att kunna hålla sig kvar i den hårda framtida konkurrensen på den europeiska marknaden. Vilka bolag kommer att leda bilförsäljningen i Europa och i Sverige om cirka 5 — 10 år framåt? De bolag som kommer att finnas kvar i den tilltagande konkurrensen kommer att bli de som kan framställa de bästa produkterna till de förmånligaste priserna.

INVESTERINGARNA

General Motors har idag det största antalet modeller av kvalitetsbilar som någonsin erbjudits. Dessa modeller tillverkas av väl utrustade och moderna fabriker — av Cadillac, Buick, Oldsmobile, Pontiac, Chevrolet och GMC i USA, Opel i Tyskland och Vauxhall-Bedford i England. G.M. har investerat enorma summor i dessa fabriker, ävensom i G.M.'s välkända Technical Center och i andra forskningslaboratorier i USA, Tyskland och England för att säkerställa att GM:s produkter i framtiden kommer att vara up-to-date och ge den bilköpande allmänheten alla de fördelar, som den framtida tekniska utvecklingen kommer att frambringa. Med fortsatta låga priser som avspeglar den skarpa konkurrensen på bilmarknaden har G.M. varje skäl att räkna med ytterligare ökning av försäljningen i Sverige, i USA och andra länder. Vi i General Motors Nordiska räknar med att vara bland de bolag som intager en ledande ställning på den svenska bilmarknaden och kommer att tjäna våra svenska kunder väl under många, många år, slutar direktör Lawrence S. Barroll.

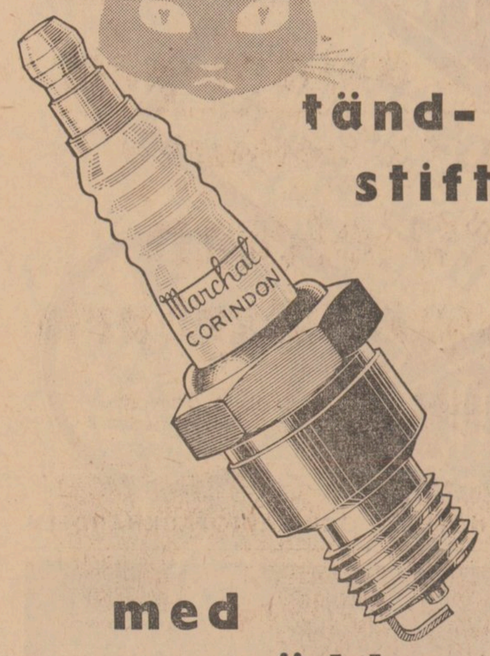


Lawrence S. Barroll



På testbanorna provas bilarnas backtagningsförmåga på olika växlar. Här pressas ett par Opelbilar hårt. Lägg märke till träden på sidorna. Dessa avslöjar att backen är mycket brant.

MARCHAL



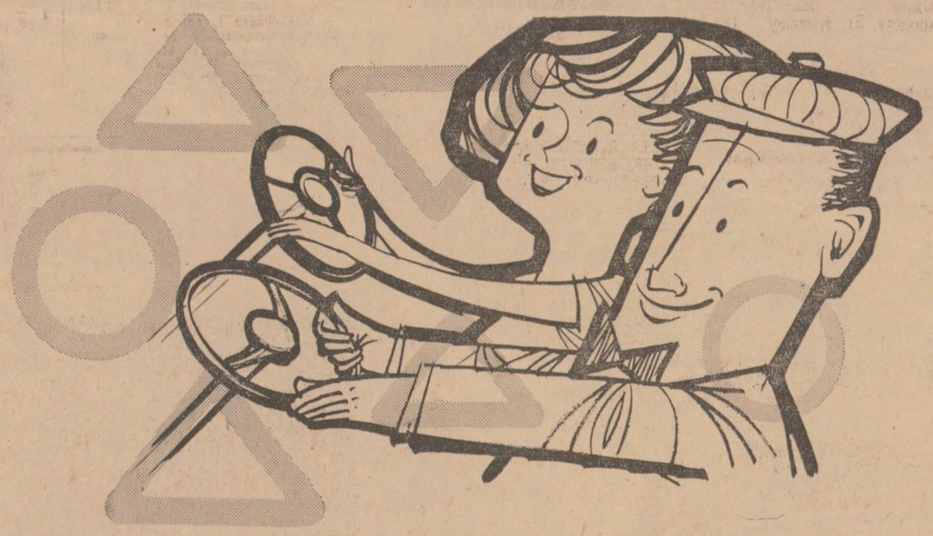
tänd-stift med rätta gnistan

AB BIL-AERO ELECTRIC — STOCKHOLM — Tel.: 23 10 50

FÖR ER SOM INTE HAR KÖRKORT

Så har ett nytt bilår börjat och Ni som funderar på att ta körkort i år bör genast göra allvar av Era föresatser och anmäla Er. Men, kom ihåg, att det är många som vill ta körkort, väntetiden för uppkörning är i många fall lång, så därför anmäl Er NU. Tag kontakt med någon av nedanstående bilskolor som är anslutna till Stockholms Bilskolors Förening, så kommer de att hjälpa Er med körtider och teorilektioner.

Lycka till på vägen till körkortet.



ANMÄL NU — KÖRKLAR I SOMMAR

AB ÅLSTENS BILSKOLA
R. KARNEBRINK
Kommunalhuset, Alvik
BROMMA
25 20 28, 26 66 16

Ju bättre man trivs ju lättare lär man
CITY
BILSKOLAN
Västmannagatan 12, Stockholm C.
Tel. 20 44 93 och 21 19 93

SÖDERMALMS BILSKOLA
Blekingegatan 63 — Stockholm Sö
Tel. 44 62 05, 41 02 04

KÖR
OPEL, VOLKSWAGEN, SAAB el. VOLVO
även specialbil för handikapade finnes
hos
ASPUDDENS BILSKOLA
Hägerstensvägen 96 — HÄGERSTEN
Tel. 45 94 69 19 48 28

Östermalms KÖRSKOLA
LINNÉGATAN 52
TEL. 671313-671314

ÄNGBY BILSKOLA
Runstensvägen 6
ÄNGBY
Tel. 37 03 68 — 25 30 25

BROMMA BILSKOLA
Klädesvägen 6, Bromma Tel. 51 30 5
HÄSSELBY KÖRSKOLA
Ormängsgatan 43, Vällingby Tel. 38 52 0
S:t GÖRANS BILSKOLA
Lindhagensplan 45, Stockholm K Tel. 51 30 5
Skolchef: Bernt Goetze.



"Ta Fogelvägen till körkortet" säger Lennart Fogel.
Begär upplysningar — beställ tid på vårt nya kontor Rehnsgatan 17 (v. T-station Rådmansgatan) öppet 9—18 (lördagar stängt).
Tel. 31 31 59, 31 88 99
VÄLKOMMEN till Fogels Bilskola!

Bli bäst i trafiken...
TÄLJE KÖRSKOLA
Södertälje
Tel. 0755/394 94 el. 101 94
TUMBA KÖRSKOLA
Botkyrka
Tel. 0753/313 44

NORRA BILSKOLAN
Fredsgatan 7, Sundbyberg
28 99 88 28 52 15 28 56 82

Kör VOLVO o. VW eller OPEL REKORD hos
Glantz BILSKOLA
ERIC GLANTZ
Gullmarsvägen 17
71 28 40 JOHANNESHOV 71 28 28
Rusthållarvägen 95. T. 48 90 95, Skebokvarnsväg. 85. T. 47 83 60
BAGARMOSSEN || BANDHAGEN

Sundbyberg - Solna
MATTSSONS körskola
Mariagatan 9, Sundbyberg
Tel. 29 75 20 — 29 77 76

(Fortsättn. från sid. 13)

håller att man därest icke heller denna gång beslut fattas om ändrad trafikriktning måste räkna med att frågan förr eller senare upptages till nya överväganden. Detta medför att osäkerhetstillståndet kvarstår vid planerande. Större ekonomiska vinster kan uppnås vid en övergång tidigast 1967. Övergången bör ske i senare hälften av juni. Föreningen anser sig dock böra framhålla att utredningen synes ha räknat med väl stora utrangeringar av bussar för omställningen. Man förutsätter ersättning i skälig utsträckning för indirekta kostnader och inkomstminskningar. Kostnaderna bör icke belasta lokaltrafikföretagen, vilket även innebär, att en extra drivmedelsskatt ej bör påläggas lokaltrafiken.

OMNIBUSÄGAREFÖRBUNDET

kräver principiellt att bussföretagen får alla kostnader täckta. Ingen förkortning av den föreslagna förberedelsetiden på fyra år kan ifrågakomma.

En finansiering utan ökad drivmedelsskatt ter sig naturlig, särskilt som kostnaden är av engångsnatur och kan fördelas på relativt lång tid.

TRAFIKFÖRSÄKRINGSFÖRENINGEN

anför att inget hinder möter ur trafiksäkerhetssynpunkt mot införande av högertrafik. Man påpekar att olyckor som orsakas av ovana vid vår vänstertrafik ofta blir svåra och framhåller att utländska erfarenheter synes visa att olycksfrekvensen knappast behöver öka under övergångstiden.

CYKEL- OCH MOPEDFRÄMJANDET

anser att kalkylerade kostnader måste bedömas som mycket ungefärliga, och antar, att prutningar och rationaliseringar kan sänka kostnadsläget. Omläggningskostnaderna för buss- och spårvägstrafiken bör tas ur de "speciella allmänna medel" som härvid kan ställas till förfogande. Kostnaderna för väg- och gatuhållningen i samband med omläggningen bör täckas av tillgängliga bilskattemedel. Andra mindre utgifter torde kunna inrymmas under andra huvudtitlar. Tilläggsskatten på drivmedel bör uppgå till 1 öre/liter under sex år. Resten (130 milj. kr) bör tas via den övriga sedvanliga beskattningen av motorismen. Man framhåller att 2 öre per liter ej är korrekt behandling av dagens motorfordonsägare.

VÄNSTERTRAFIKFÖRENINGEN

önskar ny folkomröstning — den anser att kostnadsberäkningarna präglas allmänt av att de är för låga. Större nyanskaffning av bussar än som förutsatts kommer förmodligen att bli nödvändig, bl. a. på grund av för låg verkstadskapacitet. Kostnader för igensättning av vänsterdörrar har ej medräknats. Alltför stora utrangeringar av bussar har förutsatts i kalkylen. Föreningen saknar i beräkningarna de indirekta kostnaderna på grund av bl. a. hastighetsbegränsning och genom ökad olycksfallsfrekvens. Beräknade 340 milj. kr. bör ökas med ett belopp inte understigande 150 milj. kr. Man kan sammanställa statistik som säger att vänstertrafiksystemet är säkrare rent allmänt sett. Dessutom kvarstår olycksrisken i vänster- resp. högertrafikländer så länge England behåller systemet.

KOMMUNAL-TEKNISKA FÖRENINGEN

anser det synnerligen angeläget med principbeslut 1962 och genomförande 1966 eller 1967 och understryker riktigheten i att kostnaderna bestrids av statsmedel. Skatten kan slås ut på flera år. Trafikledernas planläggning måste i besparingssyfte ges fast grund genom ett principbeslut.

TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

avstår från att kommentera de beräknade totala kostnaderna, då möjligheter till egna beräkningar saknas. Man vill för närvarande ej ta ställning till frågan om övergång eller ej. Om finansieringen sker över budgeten eller via en allmän drivmedelsskatt, kommer kostnaderna slutligen att slås ut på allmänheten, allt i den mån som denna är beroende av transporter för sin livsföring. Man förordar en finansiering över budgeten, då riskerna för prisgenomslag på varor därigenom torde bli mindre överhängande än genom ökad skatt på drivmedel, och då det är ett samhällsintresse att alla prisstegringar mot[illegible]as.

spara bensin-pengar!

6 öre lägre bensin-pris

1 öre lägre marknadspris
2 öre snabbtanksrabatt
3 öre återbäring

vid 15 IC snabbtankar

90 oktan bensin till lägre pris

räcker till 3 bilar av 4

IC STOCKHOLM STAD OCH LÄN

MOTOR MARKNADEN

Fordägare! nu behöver Er FORD VÅRD

Ni hittar lätt till WIKLUNDs **aukt. FORD-verkstäder**

Norr: Lidingövägen 75 (vid Kgl Tennishallen Tre Kronor). Tel. vx 63 15 20.

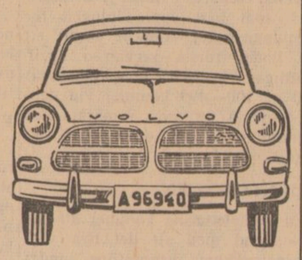
Söder: Ringvägen 11 (vid Hornsgatan) Tel. vx. 63 15 20.

Örby: Huddingevägen 400 (vid GULF-macken) Tel. 79 11 10.

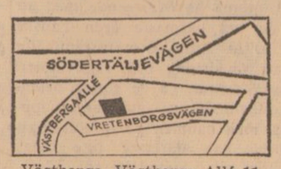
Roslags Näsby: Stockholmsvägen 102. Tel. 58 22 22.

Vi som bor **SÖDERUT**

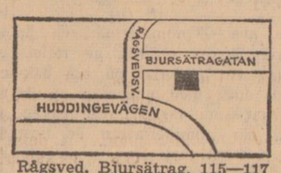
provkör nya **VOLVO** hos **GRAUERS**



VAR PASSAR ER?



Västberga, Västberga Allé 11
Tel. 180 180 (växel)



Rågsved. Bjursätrag. 115—117
Tel. 86 02 80 (växel)

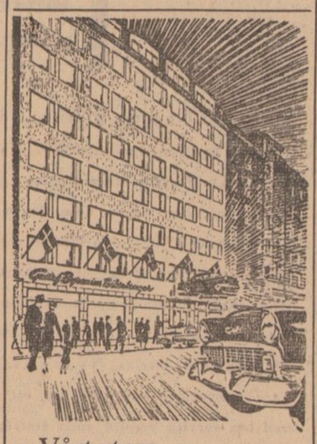


Huddinge, Glömstavägen 9
Tel. 57 87 99, 57 13 52

VI HÄMTAR ER GÄRNA FÖR EN PROVTUR, SJÄLVFALLET UTAN NAGON FÖRBINDELSE FRÅN ER. RING "ERT" FÖRSÄLJNINGSSTÄLLE!

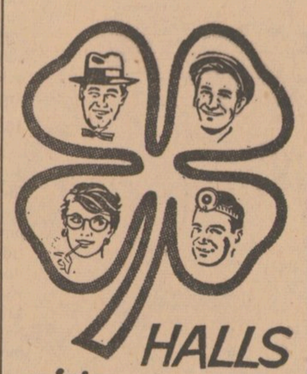
ERNST GRAUERS AB

Ni som bor SÖDERUT
välkommen in
för en provtur med
VAUXHALL
Ring gärna 59 04 20 så hämtar vi Er
OSTERMANS
Sofielundsplan



Vårt stora urval
Ert goda bilval!

Gustaf Byrenius
Sveavägen 59
Tel. 22 82 90
Västberga Allé 9
Tel. 19 04 22
Brännkyrkagatan 120
Tel. 68 30 00



HALLS FÖR BILAR FÖR ALLA

När Ni skall köpa eller byta till en (ny) begagnad bil, nöj Er inte med första bästa kontakt. Fråga mera och fråga flera om begagnade bilar, jämför priser och kvaliteter och Ni ser snart klart att det blir

Gösta Hall I ALLA FALL

NORR:

Nybrogatan 53	Tel. 67 91 24
Grevgatan 35	Tel. 62 80 36
Drottningholmsvägen 80	Tel. 54 14 10
Virebergsvägen 11, Solna	Tel. 27 67 62
Maltesholmsv. 41, Hässelby	38 53 60

SÖDER:

Södermannagatan 49	Tel. 44 61 90
Hammarby Fabr.-väg. 37	Tel. 24 11 40
Huddingev. 78 (Rågsved)	Tel. 57 25 85

Auktoriserad GM-försäljare

EDRA ÖNSKEMÅL OCH VÅRA FÖRSLAG KAN SÄKERT MÖTAS

Fredagar öppet till kl. 20

PHILIPSONS

begagnade bilar

I SUNDBYBERG
Skogsbacken 4. Tel. 28 92 70
Esplanaden 22. Tel. 29 64 01/02

I JAKOBSBERG
Viksjövägen 15. Tel. 0758/314 28

I UPPLANDS VÄSBY
Stockholmsvägen (Riks 13)
Mobil-stationen T. 0760/326 00

I BROMMA
Islandstorget. Tel. 87 56 70

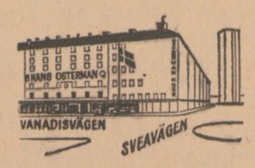
Goda parkeringsutrymmen och provkörningsmöjligheter i särklass!

PHILIPSONS I SUNDBYBERG

Bergengrens

Utställningar för begagnade bilar:
Sveavägen 113
Tel. 33 15 44
Ulvsundavägen 134
Tel. 25 35 19
Katarina Bangata 40
Tel. 44 07 60
Hagsätra Centrum
Tel. 79 36 61

Bergengrens



Välj Er begagnade bil hos oss!

- motortvätt o. tvätt
- oljebyte o. rundsmörjn.
- vaxning o. polering
- invändig rengöring
- ev. reparationer

är den översyn våra beg. bilar genomgår före försäljning

3 månaders garanti
Testning ordnas

OSTERMAN-NORR
Vanadisvägen 4.
Tel. 34 04 40
Måndagar öppet till kl. 20

PHILIPSONS
AUTOMOBILPALATSET
DRIVE IN
S:t Eriksgatan 115

MERCEDES 190	1956, 1960
MERCEDES 220 S	1957—1959
MERCEDES 180	1955, 1958—1960
MERCEDES 220 S, hydr.	1958
MERCEDES 220 A	1955
MERCEDES 219	1957—1959
SAAB	1956, 1958, 1959
DKW AU Lim.	1961
DKW Junior	1960—1961
DKW 3=6	1955—1959
SIMCA	1957, 1959
SIMCA Sport Coupé	1958
SIMCA Aronde Monaco	1961
SIMCA Ariane	1961
VOLKSWAGEN	1957—1959
OPEL Rekord	1958, 1960
OPEL Kapitän	1957, 1959
VOLVO Amazon	1958

med flera.
Även fabriksnya.

DKW och Mercedes
Telefon 34 00 00

Öppet-tider:
MÅNDAGAR TILL KL. 20
TISDAGAR—FREDAGAR 9—18
LÖRDAGAR TILL KL. 15

MOTORAMI:s ansvar ger Er säkerhet vid bilköpet!

Vi har ett stort urval av verkligt bra, beg. bilar till humana priser

GÖR ETT BESÖK!

Åsögatan 124
Tel. 42 92 82 — 42 92 83
Snickarbacken 6
(vid Engelbrektsplan)
Tel. 10 86 60 — 20 74 78
Sveavägen 117
Tel. 33 81 81 — 33 82 22

MOTORAMI
Etabl. 1916
Auktoriserad GM-återförsäljare

CHEVROLET
Billigast i Europa

Vi har omgående leverans av 1962 års
Impala II, 4 dörrars.
Impala Cabriolet Biscayne.
Chevy II Cabriolet, 4 dörrars.
Byten — Avbetalning.

24 31 30 — 34 22 62
MOTORCITY
Birger Jarlsgatan 57—65
Återförsäljare i landsorten antages.



ERNST NILSON

NÄR DET GÄLLER BEGAGN. VOLVO

10 dagars bytesrätt, 5-årig PV-garanti som kan förlängas, reservdels- och verkstadsservice, största urval.

HÄLSINGEGATAN 43
Tel. 34 06 00 — 33 08 42
Måndagar 9—20, lördagar 9—13, övriga dagar 9—18.

BOLINDERVÄGEN 4
Johanneshov. Tel. 59 01 95
Måndagar 9—20, lördagar 9—13, övriga dagar 9—18.

FARSTA CENTRUM
Storfors gränd 1. Tel. 94 04 40.
Fredagar 9—20, torsdagar 9—16, övriga dagar 9—18.

ERNST NILSON

FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD

Välj Er **FORD** *hos* **WIKLUNDS**

Person-, skåp- och lastvagnar

Karlsbodavägen 39—41. Tel. 29 01 80
Strandvägen 1. Tel. 63 15 20
Kommendörsgatan 39. Tel. 62 04 40
Ringvägen 11. Tel. 63 15 20
Huddingevägen 400. Tel. 79 59 90
Rådmansgatan 46. Tel. 31 09 16
Stockholmsvägen 100—102. Tel. 58 26 00

WIKLUNDS är en av landets äldsta bilfirmor — i branschen sedan 1904!

Köp begagnat tryggt
Köp beg. Volkswagen från
AB NORR-BIL

Förutom Volkswagen har vi alltid stort sortiment av andra bra beg. bilar.

Välkommen! — till något av våra 3 försäljningsställen.

I Roslags Näsby:
Ytterbyvägen 14, Roslags Näsby.
Tel. växel 58 00 50.

I Sollentuna:
Malmvägen 30, Tureberg.
Telefon 35 74 09, 35 74 10.

I Märsta:
Riksvägen/Gulf.
Telefon 0760/114 60-61.
Mån-, ons- och fredagar har vi
öppet till kl. 19.

FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD
FORD FORD FORD FORD FORD FORD FORD

Välj Er **FORD** *hos* **WIKLUNDS**

Person-, skåp- och lastvagnar

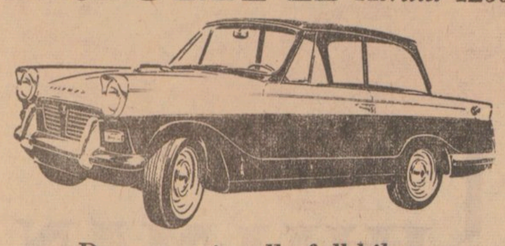
Karlsbodavägen 39—41. Tel. 29 01 80
Strandvägen 1. Tel. 63 15 20
Kommendörsgatan 39. Tel. 62 04 40
Ringvägen 11. Tel. 63 15 20
Huddingevägen 400. Tel. 79 59 90
Rådmansgatan 46. Tel. 31 09 16
Stockholmsvägen 100—102. Tel. 58 26 00

WIKLUNDS är en av landets äldsta bilfirmor — i branschen sedan 1904!

SÄLJES
Personbilar

När det gäller FORD gå till
KINDWALLS
Kungsträdgårdsgatan 12
Tel. 23 08 20 — Direkt 10 01 14
Hornsgatan 128
Tel. 23 08 20 — Direkt 69 62 10.

SE OCH PROVKÖR TRIUMPH *Herald 1200*



Den sensationella folkbilen från Coventry.

En toppmodern bil i lyxklass till ett oslagbart lågt pris, en bil för hela familjen.

Riktpris: Exkl. accis och oms. Fritt Göteborg

7.635:—

OBS! Ett års garanti OBS!

★ ★ ★

Auktoriserad Triumph-försäljare:

WOHLINBILAR AB

Utställning:

NORR	SÖDER
Idungatan 3,	Östgötagatan 6,
Tel. 33 56 50, 33 56 55	Tel. 41 00 69, 42 84 50

Generalagent i Sverige: Motorfirma Uno Ranch AB, Göteborg

Ni som bor SÖDERUT
SE ÅRETS
BMC- o. Citroënmodeller
hos
OSTERMANS
Sofielundsplan. 59 04 20

Ni som bor SÖDERUT
och söker en verkligt bra beg. bil är välkomna in att prata bil med
OSTERMANS
Sofielundsplan
Tel. 59 04 20
För Er som har bil goda parkeringsmöjligheter

JAGUAR
kännarens bil...



Jaguar Mark 2 finns med tre motorstorlekar – 2,4, 3,4 och 3,8 liter.

Birger Jarlsgatan 36, Sthlm. Tel. 23 01 80. **FREDLUNDS** Carlsgatan 30-32, Malmö. Tel. 71 890

Visas visas tillsammans med nyheterna MARK 10 och TYP E samt nyheten DAIMLER-LIMOSINE

Tillbehör

GLÄNSER-TVÄTTA
bilen och den blir
VAXPOLERAD
GLÄNSER
GLÄNSER nu med cetylon — rengör snabbare — ger mera glans
Kan Ni tvätta Er bil bättre!

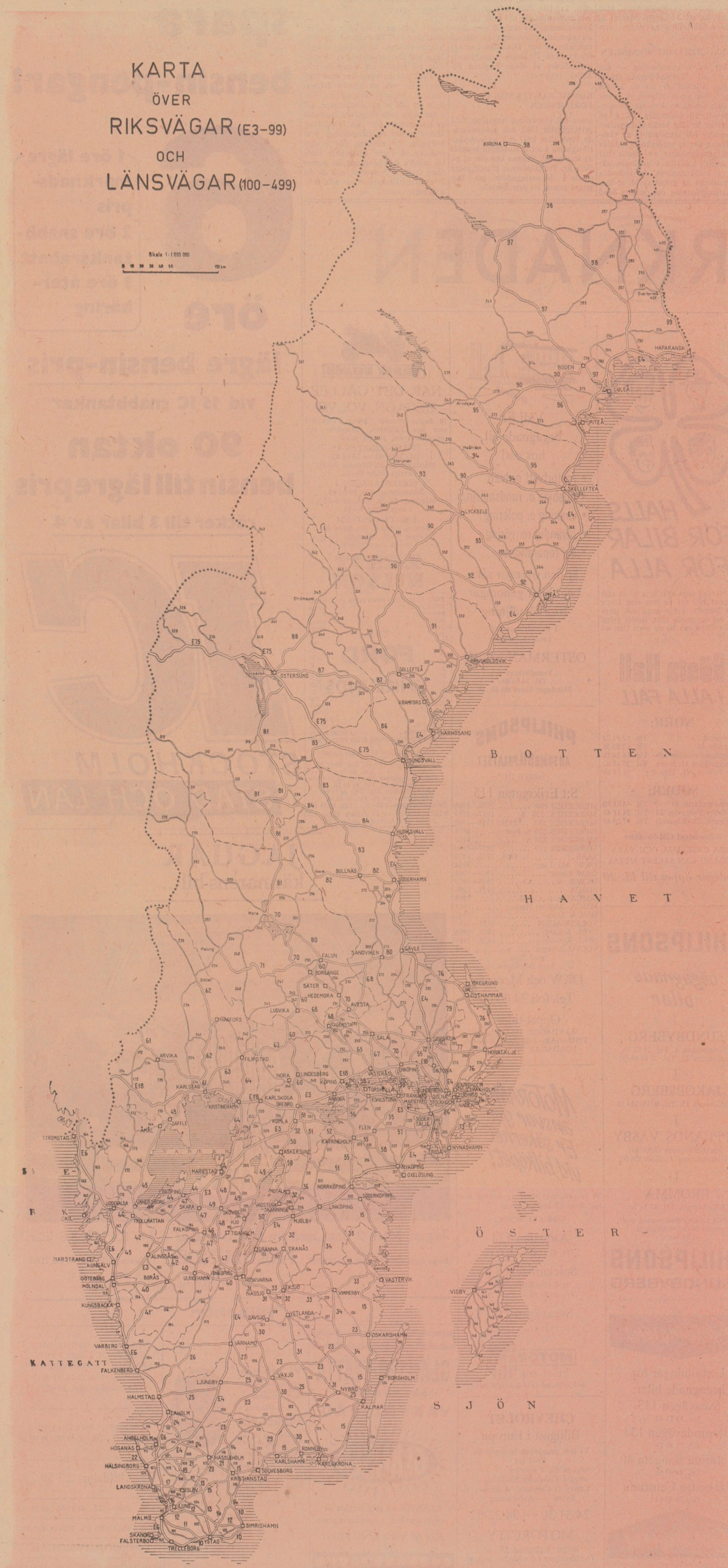
Vi erbjuder
vinter- o. somma[illegible] däck, traktor- o[illegible] jordbruksdäck p[illegible]
B. F. Goodrich
BUDGET-KÖ!
Betala 20 % vid lev., resten på 6 mån.
Skriv eller ring, uppgiv dim. och om fälg önskas. Vi sänder Eder då kontrakt i 2 ex., och när Ni returnerar det ena, sänder vi omg. fraktfritt till Eder jvg.st. mot 20 % efterkrav. Inga tillägg. Inga växelaffärer.
RINGCENTRALEN I FLEN AB
FLEN — Tel. 0157/108 21
Filial:
Folkungagatan 80
Sthlm Sö Tel 41 64 90

NYA BEG. och NYREG. DÄCK
BEG. DÄCK TAGES I BYTE.
FRIBERGS GUMMIVERKSTAD
Döbelnsg. 83. 31 08 10, 31 08 17.
Journmontör tidsbest. 34 47 20.

NORDGRENS BILUTHYRNING
Torsgatan 38. Tel. 30 59 99, 30 10 5[illegible]

Beg. bildelar. 23 59 25

ÅKES, Ringv. 87. 41 75 48, 48 55 34
SOLNA BILUTHYRN. 275048, 829265.
LUNDHOLMS. Telefon 51 05 20.
BROMMA Bil- o. MC-skrotn. 26 06 30



SVERIGES NYA VÄGNUMMER I INTERNATIONELL TRAFIK GÄLLER FRÅN 1 APRIL I ÅR

Svenska Dagbladet publicerar i dag en mycket värdefull Sverigekarta. Den visar den nya vägnummerserien som gäller för vårt land från 1 april i år, och som till grund har överenskommelser mellan de europeiska länderna. Kartan här intill har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen färdigställt. Byrådirektör Bertil Frih i styrelsen berättar för SvD-läsarna om bakgrunden till den nya numreringen av vägarna. Han uttrycker också en förhoppning om att de svenska bilisterna skall bli mer vägnummermedvetna än de hittills varit.

— De nya riksvägarnas antal är 82 och har nummer mellan 3 och 99, säger byrådirektör Frih. Av tidigare genomgående länsvägar återstår efter 1 april 192 stycken med nummer mellan 100 och 499.

LÅNGA VÄGAR

Vid planläggning av den nya vägnumreringen har hänsyn tagits till att sammanhängande vägsträckor, d. v. s. vägar som förbinder viktigare industriorter och i övrigt större platser med varandra, har erhållit genomgående nummer. Över huvud taget har eftersträvats att genomföra numreringen på sådant sätt att trafikanten kan följa ett och samma nummer på långa sträckor.

100—499

Av vissa karttekniska skäl är den 1 april i år en lämplig tidpunkt för vägnumreringens genomförande, trots att det ur uppsättningssynpunkt hade varit lämpligare med en tidpunkt senare i höst. Nu pågår dock som bäst uppladdningen för vägnummerbytet, som är avsett att ske under första veckan i april. Samtliga riksvägar och länsvägar med nr 100—499 kommer vid denna tidpunkt att vara utmärkta med vägnummermärken, dock ej i full utsträckning.

ORIENTERINGEN

En komplettering kommer att ske i samband med att det nya vägvisningssystemet genomföres under åren 1962—1966. Vi får därför be trafikanterna ha överseende med att det de två närmaste åren kanske inte alltid finns överensstämmelse mellan vägvisning och vägnummer. Likaså kommer på de gamla orienteringstavlorna nya nummer att uppsättas, men namnen på orienteringstavlorna kan däremot inte bytas samtidigt eller kompletteras.

GRÖNT

De nya vägnummermärkena är på riksvägarna utförda av reflekterande vitt material på blå bakgrund, dock med undantag av de riksvägar som ingår i Europavägnätet, där nummertavlan är ljust grön med vit text. Den gröna bottnen är reflekterande för att synas i strålkastarljus.

E 3

Vilka är då dessa omtalade Europavägar? Om vi tar dem i numerordning så har vi först Europaväg 3 eller E3. Denna väg börjar i Lissabon, går i nordlig riktning genom Spanien och Frankrike förbi Paris, genom Belgien och Tyskland till Hannover och Hamburg, genom Jylland till Frederikshavn, därifrån över Kattegatt till Göteborg samt vidare över Örebro och söder om Mälaren till Stockholm.

E 4

Även E4 börjar i Lissabon, men har en östligare sträckning förbi Barcelona, utmed franska sydkusten, genom Schweiz och Tyskland upp till Hannover, där den går gemensamt med E3 till Hamburg. Från Hamburg går E4 över de danska öarna till Köpenhamn och Helsingör samt vidare från Hälsingborg över Stockholm och Haparanda till Helsingfors.

E 6

E6 börjar i Rom och går genom Italien, Österrike och Tyskland till Berlin, därifrån över Sassnitz, Trelleborg, Göteborg och Oslo till Trondheim.

E 18

E18, som liksom E75 endast berör Sverige och Norge, går från Stavanger utmed Norges sydkust upp till Oslo. Från Oslo över Örebro norr om Mälaren till Stockholm.

E 75

Slutligen har vi Europaväg 75, E75, som från Trondheim går över Östersund till Sundsvall.

Vi hoppas att, när vägnumreringen och den nya vägvisningen om något år börjar ta form, de långväga trafikanterna lättare skall finna sina resmål och lättare finna vägen genom tätorterna, där det för närvarande många gånger kan vara besvärligt. Vägnumreringen kommer att bilda grundvalen i det nya vägvisningssystemet och detta speciellt i tätorterna, där vägvisningen till stor del kommer att helt bygga på vägnummer. Vi önskar därför att alla bilister från och med kommande år skall bli betydligt mer vägnummermedvetna än hittills, säger byrådirektör Frih.

Järnvägen får flytta för bilarna

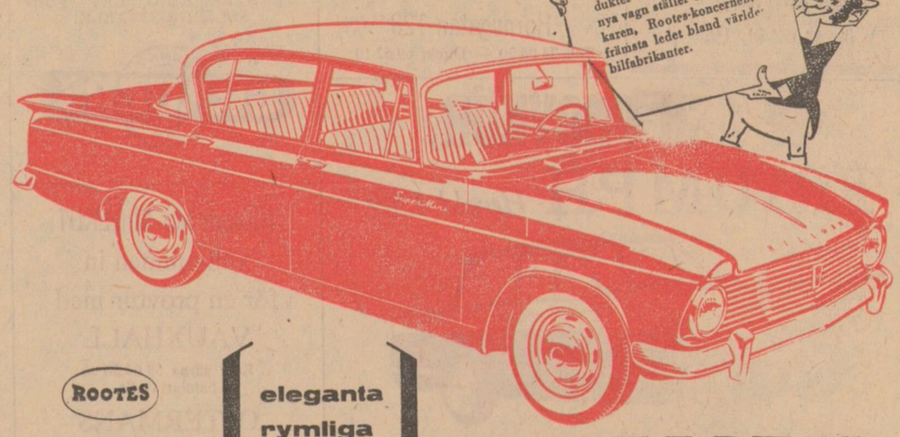
Ett miljonbygge innefattande bland annat tillfällig järnvägsomläggning är under arbete i Hultafors på riksfemman mellan Göteborg och Borås. Där har man nu inlett de länge av biltrafikanterna och särskilt av långtradarförarna efterlängtade om- och nybyggnadsarbetena av vägporten. Porten har sedan länge varit ett verkligt nålsöga på riksfemman.

Av trafiksäkerhetsskäl väntar man till hösten med att genomföra de mer omfattande omläggningsarbetena. Vad man nu håller på med i Hultafors är en rad förberedande arbeten. En bergknalle sprängs bort på platsen och vidare fyller man ut strandkanten vid Viaredssjön med 10 000 kubikmeter sten. Där skall riksfemman rätas ut. I september kommer man att flytta järnvägen vid Hultafors och låta den gå fram längs en provisorisk hylla. Samtidigt ordnar man med en tillfällig plankorsning mellan järnväg och riksväg. Därmed däms trafiken tyvärr upp värre än nu under en beräknad femmånadersperiod. Så lång tid anser man nämligen att det skall ta att anlägga en helt ny viadukt på platsen och gjuta en järnvägsbro av betong. Den nya viadukten kommer att få en höjd av fyra meter och en bredd av 9.70.

Detta miljonbygge skulle enligt vägförvaltningens planer ha satts igång redan förra våren. Av olika anledningar fick man emellertid då skjuta på det till hösten. Men ytterligare förhalande uppstod till följd av att en del detaljer rörande järnvägsbron inte var klara. Nu har emellertid arbetena kommit igång och till nästa vår blir det en trafiksäker passage i Hultafors.

En glad överraskning från England

NY ENGELSK EXPORTOFFENSIV
Nya Hillman är ett bra exempel på Englands nya exportgiv med fullödiga kvalitetsprodukter till låga priser. Denna nya vagn ställer också tillverkaren, Rootes-koncernen, främsta ledet bland världsbilfabrikanter.



ROOTES
NYA { eleganta, rymliga, snabba, lättkörda, säkra } HILLMAN Super Minx

Allt är NYTT hos nya Hillman ... den eleganta, 4-dörrars karossen med utsökt vackra linjer; den rymliga, komfortabla interiören med god plats för 5 personer; den starka, accelerationsvilliga motorn på 66 hk (SAE); den lätta, exakta styrningen och sportiga, lättskötta golvväxelspaken; den pålitliga åksäkerheten i en robust stålkaross med god sikt, vadderad instrumentbräda, kraftiga bromsar och barnsäkra dörrlås. NY är också generalagenten för Sverige, Vale Bil AB, ett Wulf-företag med bra service genom goda återförsäljare över hela landet. Nya Hillman kommer att vinna nya vänner, nya ägare — kanske blir just Ni en av dem! Välkommen att se och provköra överraskningen från England — nya Hillman Super Minx!

Överraskande ELEGANT
Se själv — vi litar på er goda smak!

Överraskande RYMLIG
Tag en provtur med hela familjen. Ni får god plats allihop — med bagage!

Överraskande SNABB
Den kraftiga 1,6 liters 4-växlade toppventilmotorn ger utomordentlig acceleration och god marchfart.

Överraskande LÄTTKÖRD
Lätt styrning, exakta växellägen, välplacerade instrument och reglage, bra körställning.

Överraskande SÄKER
Säkerhetskaross i helsvetsat stål, bromsar med säkerhetsmarginal, säkerhetslås för barnen, säkerhetsvadderad instrumentbräda — bra saker för Er säkerhet!

Och därtill
Överraskande LÅGT PRIS
Den kanske största överraskningen på denna stora och välutrustade familjevagn är det låga riktpriset —

10.175:-
exkl. accis, leveranskostn. och varuskatt

NYA HILLMAN Super Minx
- den engelska kvalitetsvagnen

Generalagent för Sverige: VALE BIL AB
Liljeholmsvägen 60 C, Stockholm SV, tel. 010/45 27 50
Fabriksdepå för reservdelar: ROOTES MOTOR AB
Östhammarsg. 64—66, Stockholm NO, tel. 010/63 01 05

Auktoriserad återförsäljare i Stockholm: **AB VALAV BIL** Sveavägen 83, tel. 24 22 50
Sveavägen 127, tel. 33 16 80

VIA BIL AB, Liljeholmsvägen 60, tel. 45 27 51